

POLTTOAINEIDEN JA PUUTALOUDEN SÄÄNNÖSTELY SUOMESSA TOISEN MAAILMANSODAN AIKANA JA SEN JÄLKEEN

N. A. OSARA

SUMMARY:
*GOVERNMENT CONTROL OF FUELS AND FORESTRY IN FINLAND
DURING AND AFTER WORLD WAR II*

Saapunut toimitukselle 23. 9. 1969

Suomen ulkomaisten yhteyksien katketessa toisen maailmansodan sytyttyä oli valtiollaan ryhdyttävä pitkälle meneviin toimenpiteisiin polttoaineiden saannin turvaamiseksi. Myöhemmässä vaiheessa joutui koko metsä- ja puutalous ohjauksen ja valvonnan alaiseksi. Tätä valtion toimintaa oli pakko jatkaa vielä varsinaisen sota-ajan jälkeenkin.

Varsinkin 1960-luvulla on fossiilisten polttoaineiden ja erityisesti öljyn tuonti lisääntynyt hyvin nopeasti ja tämän johdosta on Suomi tullut vielä entistäkin enemmän riippuvaksi ulkomaisista yhteyksistä. Riittävien varmuusvarastojen merkitys on samalla käynyt yhä ilmeisemmäksi.

Tässä kirjoituksessa selostetaan poikkeusajan toimenpiteitä ja niiden taustaa sekä saatuja kokemuksia. Valtakunnan yleinen polttoainepolitiikka saa myös huomiota osakseen.

SISÄLLYSLUETTELO

Alkusanat

1. Polttoaineiden kulutus Suomessa
 - A) Tilastoa
 - B) Sotavuosien kulutus
2. Polttoaineiden säännöstely
 - A) Vuodet 1939—42
 - B) Vuodet 1942—44
 - C) Kivihiili ja öljyt
 - D) Polttoturvet
3. Ainespuuta koskevat kysymykset 1939—44
4. Puutalouden kokonaissäännöstely 1945—47
 - A) Varastojen ehtyminen
 - B) Suuret hakkuuohjelmat 1945—47
 - C) Työvoima
 - D) Kuljetukset
 - E) Hätähakkaut
5. Suurten tavoitteiden merkitys
6. Säännöstelyssä toimineet elimet
 - A) Kansanhuoltoministeriö
 - B) Hankintapiirit
 - C) Polttoainepäälliköt
 - D) RP ja VAPO
 - E) Keskusyhteisöt
 - F) Puuvaltuuskunta ja Puuneuvottelukunta
 - G) Metsäasiain Keskusjohto
 - H) Ekono
 - I) Eräitä kokemuksia
7. Sodan jälkeinen aika
8. Jälkisatoa Kirjallisuutta English summary

ALKUSANAT

Toisen maailmansodan aikana ja sitä seuranneina vuosina joutui valtiovalta monella tavalla puuttumaan sellaisten asioiden kulkuun, jotka normaaliaikoina eivät olleet tältä taholta vaatineet erikoisia toimenpiteitä. Eräs tällainen puuttumisen kohde oli valtakunnan metsä- ja puutalous. Aluksi oli kysymys vain polttoaineen saannin turvaamisesta, mutta myöhemmin oli pakko ulottaa toimenpiteet varsin laajalle, niin että lopulta tuskin mikään puutaloutta tai polttoaineiden käyttöä koskeva asia jäi valtion ohjauksen tai säännöstelyn ulkopuolelle. Yhtenäistä selostusta ei tiettävästi ole julkaistu toimenpiteistä, joihin silloisissa oloissa ryhdyttiin, niiden taustasta ja saaduista kokemuksista. Muutamia vuosia sen jälkeen kuin säännöstelyn aika oli päättynyt allekirjoittanut, joka v. 1940—47 oli toiminut Kansanhuoltoministeriön puu- ja polttoaineosaston päällikkönä, tosin joutui laatimaan käsikirjoituksen tällaista selostusta varten. Teos, johon se oli tarkoitettu sisältymään, jäi kuitenkin julkaisematta. Täydennettynä ja tarkistettuna saatetaan tämä selostus nyt julkisuuteen ennen kaikkea siinä mielessä, etteivät tuon poikkeuksellisen ajan tapahtumat kokonaan unohtuisi. Niihin kätkeytyy Suomen metsä- ja puutalouden historian merkittävä luku, jonka alkamisesta näihin aikoihin on kulunut 30 vuotta.

Kiitän Suomen Metsätieteellistä Seuraa tämän selostuksen painattamisesta.

Helsingissä, syyskuussa 1969

N. A. Osara

1. POLTTOAINEIDEN KULUTUS SUOMESSA

A. TILASTOA

Talouselämän kehittyessä on lämmön ja energian tarve Suomessa yhä suuremmassa määrin tyydytetty ulkoa tuotavilla polttoaineilla. Fossiilisten polttoaineiden, kivihiilen ja öljyn, löytämistä Suomen maakamarasta ei pidetä edes mahdollisena. Tästä aiheutuva riippuvaisuus, joka selvästi saatiin kokea heti suursodan puhjettua v. 1939, on kieltämättä eräs Suomen talousrakenteen heikkoja kohtia, vaikkei katsottaisikaan, että polttoaineiden ostaminen liiaksi rasittaa valtakunnan maksutasetta.

Tilanteen valaisemiseksi on aluksi paikallaan esittää muutamia tilastoja. Seuraava taulukko osoittaa, miten suuri eri polttoaineiden kulutus Suomessa toista maailmansotaa edeltävinä vuosina oli:

VARSINAISET POLTTOAINEET: FUELS PROPER:		Kulutus v. 1936—38 keskim. vuodessa Consumption 1936—38 av. p. year Haloiksi muunnettuna Converted into fuelwood billets	
1. Markkinakulutus – Market consumption			
Kivihiiltä – Coal	1 630 000 tonnia/Tons	9 800 000 p-m ³ /Cubicmetres	piled measure
Koksia – Coke	286 000 » »	1 700 000 »	—»—
Polttoöljyä (muu kuin alla) – Fuel oils (exc. see below) ...	10 000 » »	100 000 »	—»—
Polttoturvetta – Peat	25 000 » »	75 000 »	—»—
Halkoja – Fuelwood billets ..	8 100 000 p-m ³ /Cubicmetres	8 100 000 »	—»—
Teollisuuden jättepua, haloiksi muunnettuna – Industrial waste and residues, converted into fuelwood billets ..	5 100 000 » »	5 100 000 »	—»—
Markkinakulutus yhteensä – Market consumption, total ..		24 875 000 p-m ³ /Cubicmetres	piled measure
Siitä tuontipolttoaineita – Imported fuels		11 600 000 »	—»—
2. Maaseudun paikallisväestön ja viljelmien kulutus – Consumption of rural population and on farms			
		20 400 000 »	—»—
1 + 2. Kaikkiaan – 1 + 2. Grand total		45 275 000 p-m ³ /Cubicmetres	piled measure
MUITA ERIÄ: – OTHER ITEMS:			
Moottoripolttonesteitä –			
Motor fuels	182 000 tonnia/Tons		
Valopetroolia – Kerosene	30 000 » »		
Voiteluaineita – Lubricants	15 000 » »		

Polttoaineiden markkinakulutus oli tietenkin se erä, johon puutteen uhatessa huomio ensi kädessä keskittyi. Eihän niihin aikoihin maaseudulla vielä käytetty tuontipolttoaineita muuta kuin nimeksi, mutta markkinakulutus oli sen sijaan jo lähes puoliksi siirtynyt niiden varaan. Merkittävän suurta osaa esitti teollisuuden jättepua, minkä pääasiallinen kuluttaja oli puunjalostusteollisuus itse. Oman suuren ongelmansa muodostivat moottoripolttoaineet ja valopetrooli sekä niihin läheisesti liittyvät voiteluaineet.

On paikallaan lähemmin tarkastella, miten polttoaineiden tuonti on vaihdellut eri vuosina. Seuraavaan taulukkoon on merkitty tätä valaisevia lukuja.

ERÄITÄ POLTTOAINEIDEN TUONTILUKUJA - SOME FUEL IMPORT DATA

	Kivihiiltä <i>Coal</i>	Koksia ja antrasiittia <i>Coke and anthracite</i>	Eril. poltto- nesteitä <i>Fuel oils</i>	Voitelu- aineita <i>Lubricants</i>	Polttoaineiden osuus koko tuonnin arvosta, % <i>Value of fuels in % of all imports</i>
	tuonti Suomeen, 1 000 tonnia — <i>Import to Finland, 1 000 Tons</i>				
1936	1 442	282	174	12.3	8.5
1937	1 907	329	209	14.3	9.6
1938	1 536	248	234	15.0	8.9
1939	1 161	259	245	14.6	9.6
1940	562	127	97	3.1	13.5
1941	946	118	78	4.9	11.1
1942	782	119	91	5.9	11.2
1943	1 066	242	86	10.6	14.9
1944	736	168	43	7.5	13.6
1945	73	38	22	3.1	6.0
1946	688	251	141	7.4	13.9
1947	1 298	200	301	15.6	12.1
1950	1 458	471	468	19.9	11.0
1955	2 076	565	1 083	23.4	11.8
1960	2 090	302	1 602	28.3	9.1
1965	2 231	946	5 245	65.6	8.7
1968	1 987	767	9 070	66.1	12.0

On nähtävissä, miten polttoaineiden tuonti supistui sotavuosina ja miten se loppui miltei kokonaan v. 1945. Toisaalta on todettava, että melkoisia määriä polttoainetta yhtäkaikki saatiin maahan näinä vuosina. Paljon pitemmälle ulottuva säännöstely olisi ollut väistämätön, jollei tätä tuontia olisi ollut.

Tämän selostuksen varsinaisen aihepiirin ulkopuolelle mennessä on taulukkoon myös merkitty lukuja, jotka valaisevat kehitystä nykyvuosiin saakka. Merkittävintä on, miten keskeiselle sijalle polttonesteet nyt ovat nousseet. Kivihiilen tuonti sen sijaan ei ole paljon muuttunut määristä, jotka saavutettiin jo 1930-luvulla. Koksen tuonnin suuri lisääntyminen 1960-luvulla johtuu sitä käyttävän teollisuuden laajentumisesta. Keskuslämmityksessä öljy on sivuttanut tämän polttoaineen.

Taulukkoon on vihdoin merkitty lukuja osoittamaan, mikä polttoaineiden tuonnin osuus, arvon mukaan laskettuna, on ollut Suomen koko tuonnista. Se on yleensä vaihdellut rajoissa 8—12 %, mikä merkitsee sitä, että polttoaineet ovat tuonnin varassa olevista kulutustarvikkeista suurimpia ryhmiä.

Mainita ansaitsee, että kun polttoainekysymykset syksyllä 1939 vaativat valtiovallan huomiota, oli lähtökohdaksi saatavissa nykyisessä Metsäntutkimus-

laitoksessa jo monen vuoden aikana suoritetun työn tulokset. Tämä laitos oli nimittäin huomattavan perusteellisesti selvitetty polttoaineiden käyttöä ja näin esille saadut tilastot antoivat luotettavan pohjan vastaisille toimenpiteille. Tässä yhteydessä oli myös kasvatettu tämän alan tuntijoita, joita hallinnossa nyt voitiin käyttää hyväksi.

B. SOTAVUOSIEN KULUTUS

Useat samaan suuntaan vaikuttavat tekijät johtivat siihen, että polttoaineen kulutus sotavuosina muodostui laskettua tuntuvasti suuremmaksi. Näin tapahtui siitä huolimatta, että eräiden teollisuuslajien toiminta rajoittui ulkomaisten yhteyksien katkettua.

Tähän vei ensinnäkin se, että monilukuiset kattilat ja tulipesät oli rakennettu koksia tai kivihiiltä varten. Kun jouduttiin siirtymään puuhun, ei tarvittavaa tehoa tai lämpötilaa voitukaan saavuttaa sillä määrällä polttoainetta, mitä teoreettinen kaloriasuhde olisi edellyttänyt. Varsinkin keskuslämmityslaitokset oli yleisesti varustettu sellaisilla koksikattiloilla, joissa halkojen käyttö muodostui erittäin tuhlavaksi. Halothan ovat pitkäliekkistä polttoainetta, toisin kuin koksi. Puu ja varsinkin märkä puu synnyttää tällaisen tulipesän pintoihin terävaatumista ja karstaa, joka tehokkaana eristäjänä edelleen alentaa hyötysuhdetta ja kaiken lisäksi vaikuttaa syövyttävästi rautaosiin. Tämän välttämiseksi jouduttiin sotavuosina jakamaan erityisiä koksiannoksia kattiloiden »puhtaaksi polttamista» varten. Suhteellisesti suurimman hyötysuhteen menetyksen kokivat epäilemättä autot, kun niitä piti käyttää puulla tai puuhiilellä. Tähän tarkoitukseen yksistään tarvittiin vuosittain noin 2 milj. m³ puuta.

Toinen tekijä oli polttoaineen heikko laatu. Ei ollut aikaa kuivattaa halkoja ylivuotisiksi, vaan ne oli usein ohjattava suorinta tietä tulipesään. Tästä kärsivät varsinkin veturit, joiden henkilökunta muutenkin oli lujilla sodanaikaisissa olosuhteissa. Onneksi oli suuri osa silloisista vetureista nimenomaan halkoja varten rakennettuja. Niitäkin varten olisi kuitenkin pitänyt olla ylivuotisia koivuhalkoja, jotta täysi teho olisi saatu irti.

Tilannetta kuvaa, että laskelmissa käytetystä totunnaisesta suhdeluvusta 1 tonni kivihiiltä tai koksia = 6 p-m³ halkoja oli siirryttävä käyttämään kokemuksen pian antamaa uutta suhdelukua 1 tonni = 10 p-m³ halkoja.

Kolmantena tekijänä oli puolustuslaitos ja sitä palveleva teollisuus, joissa toimintaa monella tavalla jouduttiin kiihdyttämään ja improvisioimaan. Täten syntynyt polttoaineen tarve oli tietenkin jakelussa tyydytettävä ennen muita.

Vaikeuksia lisäävänä yhteensattumana oli myös poikkeuksellinen veden vähyys, minkä vuoksi sähköä oli runsaasti kehitettävä polttoaineista. Eräät ikänsä eläneet, perin epätaloudellisetkin höyryvoimalaitokset oli tätä varten jatkuvasti pidettävä käynnissä. Ja vihdoin, kaiken kukkurana, kolme perättäistä talvea 1939—40, 1940—41 ja 1941—42 oli kylmimpiä, mitä säähavainnoissa yli sadan vuoden ajalta tunnetaan.

2. POLTTOAINEIDEN SÄÄNNÖSTELY

A. VUODET 1939—42

Vaikka eri yhteyksissä oli huomautettu siitä vaarasta, joka Suomea uhkasi ulkomaisen polttoaineen tuonnin keskeytyessä, ja vaikka edellisen maailmansodan kokemusten olisi pitänyt säilyä muistissa, ei syksyllä 1939 juuri millään tavalla oltu valmistauduttu tulemaan toimeen omilla polttoaineilla. Edellä esitetystä tuontitilastoistakin voidaan lukea, ettei mitään sellaista tuontia ollut tapahtunut, joka olisi merkinnyt varmuusvarastojen kartuttamista. Erityisen avoin oli elintärkeä kysymys kotimaisten moottoripolttoaineiden ja voiteluaineiden saannista. Vallinneiden suhdanteiden takia sattuivat lisäksi halkovarastot syksyllä 1939 olemaan tavallista niukemmat. Syksyn ja talven 1939—40 ankarat tapahtumat olivat kansakunnalle sitä laatua, ettei kovin suurta huomiota ylipäänsä voitu omistaa halkojen hankinnan lisäämiselle, vaikka tämän tehtävän merkitys epäilemättä tajuttiin.

Onneksi oli kuitenkin käynyt niin, että suhteellisen runsas osa vuodelle 1939 suunnitellusta tuonnista oli ehtinyt saapua maahan ennen suursodan puhkeamista. Käsillä olevia eriä tasailemalla sekä hankkimalla täydennystä teollisuuden ainespuuvarastoista saatiin suoranainen puute vältetyksi ja asiat sikäli hoidetuksi, etteivät rautatiet ym. elintärkeät laitokset jääneet poltto- tai käyttöainetta vaille. Mutta keväällä 1940 olivat maan polttoainevarastot miltei loppuun kulutetut. Verrattaessa varastoja seuraavan talven kulutuslaskelmiin havaittiin, että välitöntä vajausta oli ainakin 10—12 milj. p-m³ halkoina laskien eikä tuonnin avautumisesta ollut tietoa. Tilanne oli siis huolestuttava ja vaati nopeita toimenpiteitä.

Tosin saatettiin lähteä siitä, että jo yksistään tietoisuus polttoaineiden tuonnin keskeytymisestä johtaisi huomattavaan halkojen tuotannon lisääntymiseen, ilman erityisiä valtiovallan toimenpiteitäkin. Maassa oli paljon sellaista yrittäjäkuntaa, jonka mielenkiinto nyt varsin luonnollisista syistä suuntautui halkoihin. Meriteiden sulkeuduttua joutui puunjalostusteollisuus rajoittamaan toimintaansa ja sitä myöten ainespuun hankintaa. Yhtiöiden metsäosastojen hyvin huomattava suorituskyky voitiin näissä oloissa osaksi ohjata polttoaineen hankintaa palvelemaan. Sellaisille toiminimille ja yksityisille, jotka normaalisti olivat työskennelleet jalostamattoman puutavaran maastaviejinä — mitä toimintaa niinkään uhkasi pysähdys — muodostui halkojen hankinta nyt erikoisen sopivaksi työkentäksi. Myöskin uusia yrittäjiä ilmaantui, sillä oli odotettavissa halkojen hintojen nousua kysynnän suuresti kasvaessa.

Todennäköistä oli myös, että metsänomistajien taholla tulisi ilmenemään polttopuun ja polttopuuleimikoiden tarjontaa ainespuun menekin supistuessa, koska rahaa varmasti tultaisiin tarvitsemaan. Metsissä oli olemassa paljon halkojen valmistukseen soveltuvaa puustoa; eihän ollut kaukana aika, jolloin pienpuun ja erikoisesti halkojen riittämätön menekki oli ollut yleisenä puheenaiheena.

Edelleen oli laskettavissa, että olevissa olosuhteissa piankin syntyisi puutetta työtilaisuuksista, minkä vuoksi halonhakkukseen halukasta työvoimaa ilmeisesti tulisi olemaan saatavissa.

Vaikka tämän luontoiset näkökohdat siis puhuivat sen puolesta, että halkojen tuotanto tulisi nousemaan, liittyi varsin paljon epävarmuutta siihen, tulisiko tuotannon lisäys olemaan riittävä. Inflaation peikko oli jo kolkuttamassa ovea. Oli myöskin otettava huomioon, että kuljetusten toteuttaminen monestakin syystä oli muodostumassa vaikeaksi. Ja vihdoin täytyi erikoisen huolellisesti seurata tilanteen kehitystä niiden vähävaraisten kuluttajien näkökulmasta, joilta puuttui mahdollisuuksia omatoimiseen yritteliäisyyteen polttoaineen hankkimiseksi. Suomen ilmastossa on polttoaine sellainen »elintarvike», jonka kohdalla ei ole varaa kokeiluihin ja vielä vähemmän epäonnistumiseen.

Arvosteltaessa keväällä 1940 tilannetta tätä taustaa vastaan päädyttiin siihen, että valtiovallan oli aikaa hukkaamatta lähdeävä polttoaineen saantia turvaamaan ja että poikkeukselliset toimenpiteet olivat tarpeen. Huomattavien säännöstelyvaltuuksien saaminen hallitukselle katsottiin välttämättömäksi ja sen vuoksi oli aluksi ryhdyttävä lainsäädäntötyöhön. Kesäkuun 20. päivänä 1940 annettiin »Laki polttopuun saannin turvaamisesta». Tämän »halkolain» nojalla käytiin viipymättä toimeenpanemaan sekä tuotannon elvyttämistä että lisäksi myöskin tiettyä kulutuksen säännöstelyä.

Tuotannon elvyttäminen tapahtui siten, että tiedossa olevien tarpeiden pohjalla laadittiin hakkuuohjelma. Kutakin metsänhoitolautakunnan aluetta varten vahvistettiin hankittavaksi tarkoitettu halkomäärä, ja annettiin ohjeet, millä tavalla tämä tavoite oli jaettava kuntien ja edelleen metsälöiden kesken. Toimintasarjan tuloksena jokainen metsänomistaja sai vastaanottaa ilmoituksen, suuriko hänen osuutensa halkojen hankintamäärästä oli oleva, ja kehotuksen toimittaa tämä markkinoille ennen määräpäivää. Hakkuuvelvollisuutensa metsänomistaja saattoi täyttää joko myymällä leimikkonsa pystyyn tai tekemällä hankintasitoumuksen. Laki tosin antoi valtuudet ns. pakkohakkuiden toimeenpanoon, mutta kehotukset metsänomistajille laadittiin kuitenkin vetoamuksen muotoon. Tämä osoittautuikin oikeaksi menettelytavaksi. Eräänlainen »talvisodan henki» tarttui nopeasti kansakunnan halkokampanjaan, eikä pakkohakkuiden alottamiseen ollut aihetta.

Jo ensimmäisen hakkuuohjelman yhteydessä vaativat kuljetusongelmat paljon huomiota. Vuodenajan takia oli turvauduttava ainoastaan maakuljetuksiin ja niitä haittasi bensiinin puute. Kun ei muuta korviketta ollut saatavissa, oli autoihin kiireellisesti ryhdyttävä asentamaan kaasuttimia pilkkeen ja hiilen käyttöä varten. Tämä vei oman aikansa, mutta kun laitteet osoittautuivat oletettua käyttökelpoisemmiksi, selviydettiin kuljetusurakasta lopultakin tyydyttävästi. Autokalustoa, renkaita ja varaosia oli niihin aikoihin vielä kutakuinkin riittämiin, vieläpä pystyttiin bensiiniäkin jonkin verran jakamaan.

Keväällä 1940 julkaistu ensimmäinen hakkuuohjelma johti kaiken kaikkiaan siksi ripeään toimintaan, että vaaditut 10 milj. m³ kesäkuukausien aikana saatiin

hakatuksi ja vieläpä tuntuvasti ylitetyksikin. Käyttämällä rasiinkaatoa saatiin osa näistä haloista kutakuinkin kelvolliseen kuivuusasteeseenkin seuraavan talven kulutusta silmällä pitäen. Talvikausi 1940—41 läpäistiinkin odotettua paremmin, vaikka sekin oli erittäin ankara. Hakkuut jatkuivat hyvällä vauhdilla yli talven ja keväällä 1941 suoritettu halkovarastojen inventointi lupasi hyvää myös jatkoon nähden.

Uuden sodan puhkeaminen kesällä 1941 muutti kuitenkin tilanteen kokonaan. Sota lamautti halkojen hakkuun ja kuljetukset. Talvi 1941—42, joka kahden sitä edeltäneen ennätysmäisen pakkastalven jatkona oli kaikkein ankartin, vuosisadan kylmimmäksi mainittu, muodostuikin erittäin vaikeaksi. Polttoaineen niukkuus johti hintatason kohoamiseen, jota rajahintojen soveltamisyrittäjästä huolimatta ei pystytty estämään. Kun nähtiin, että myöskin seuraavasta talvesta tulisi hankala, oli ryhdyttävä uusiin, siihenastista paljon pitemmälle meneviin säännöstelytoimenpiteisiin.

B. VUODET 1942—44

Aluksi yritettiin yleisen takavarikon kautta saada olemassa olevat varastot paremmin hallittaviksi, tarkoituksena toimittaa tavaraa erityisesti sinne, missä puute oli suurin. Takavarikko johti kuitenkin laihaan tulokseen, ja sitä paitsi sen vaikutus polttoainemarkkinoiden yleiseen kehitykseen oli kielteinen. Kuten muidenkin tarvikkeiden kohdalla, johdatti takavarikko tässäkin tapauksessa hintoja yhäkin nostavaan keinotteluun; syntyi musta pörssi. Verrattuna kesään 1940 ja talveen 1940—41, jolloin työvoimaa oli runsaasti tarjona eikä kuljetusneuvoista vielä ollut ratkaisevaa puutetta, oli tilanne nyt jatkuvan sotatilan vuoksi muuttunut kokonaan toiseksi. Puutetta alkoi olla kaikesta.

Tilanteen hoitaminen vaati nyt erityisiä toimenpiteitä ja entistä kovempia otteita. Oli pyrittävä kaikin keinoin lisäämään polttopuun tuotantoa, edistämään sen kuljetusta ja hillitsemään hinnan nousua. Tätä varten suunniteltiin halkomarkkinoille selväpiirteinen alueellinen järjestelmä, jonka puitteissa polttopuu tarpeettomia etäisyyksiä ja varsinkin ristiinkuljetuksia välttämällä ohjattiin yksinkertaisinta tietä kulutuspaikkoihin. Työvoiman säästämiseksi ja hintatason hallitsemiseksi pyrittiin myöskin välikäsien rajoittamiseen.

Näiden periaatteiden toimeenpanoelimeksi luotiin ns. hankintapiirit, jotka vastasivat metsänhoitolautakuntien alueita. Kuhunkin asetettiin vastuunalainen hankintapiirin päällikkö toimintaa johtamaan. Samalla asetettiin tärkeimpiin kulutuskeskuksiin polttoainepäälliköt pitkälle ulottuvin valtuuksin johtamaan polttoaineen hankintaa ja jakelua. Suurimpiin kulutuskeskuksiin luotiin erityiset polttopuun hankintajärjestöt, joihin kunkin hankkijaksi hyväksytyngangen tiukoin velvoituksin oli pakko kuulua. Varsinainen tuotannon ja jakelun kontrolli tapahtui kaukokuljetusten yhteydessä. Ainoastaan hankintapiirin päällikön luvalla saatiin polttopuuta kuljettaa kunnasta toiseen, ja kulutuskeskuk-

siin saivat polttopuuta tuoda ainoastaan polttopuun hankintajärjestön jäsenet.

Hankintapiirin päällikön tehtävä muodostui näissä oloissa keskeiseksi. Hänen tuli jakaa hakkuuvelvoitteet metsänomistajille kullekin vuodelle vahvistettujen hakkuuohjelmien pohjalla. Hyväksytyt ostajat saivat vuorostaan ns. osalukujensa pohjalla osto-osoituksia, mistä pitäjistä ja miltä metsälöiltä kunkin oli tavaransa hankittava. Osalukujen jakamisessa polttoainepäälliköt, polttopuun hankintajärjestöt ja hankintapiirien päälliköt toimivat yhteisymmärryksessä.

Tällä tavalla jouduttiin lopulta siirtymään varsin täydelliseen tuotannon säännöstelyyn. Ensi alkuun näin tiukkaa järjestelmää moitittiin, etenkin kun sen yhteydessä jouduttiin toteuttamaan melko huomattava määrä pakkohakkuuta. Mutta pula-ajan pitkittyessä ja vaikeuksien yhä lisääntyessä saatiin havaita, että järjestelyt ehkä olivat ainoat mahdolliset niissä oloissa. Tarvittavat polttoainemäärät saatiin joten kuten hankituksi, eivätkä myöskään hinnat enää niin pahasti päässeet karkuun kuin ennen näihin järjestelyihin ryhtymistä. Kielteä ei kuitenkaan voi, että vahvistettujen hintojen ja todellisten hintojen välillä jatkuvasti pyrki olemaan eroa.

Näennäisestä ankaruudesta huolimatta selostettu järjestelmä kuitenkin sisälsi verraten paljon joustavuuttakin. Halkoja ei koskaan kulutuksen osalta täysin säännöstelty, niitä ei »pantu kortille». Mutta erilaisiin toimenpiteisiin kulutuksen vähentämiseksi ryhdyttiin kylläkin kiinteästi; mm. rajoitettiin lämpimän veden jakelua keskuslämmitystaloissa ja annettiin ohjeita huoneissa sallitusta lämpötilasta. Kolmen ennätysmäisen pakkastalven jälkeen olivat seuraavat sotatalvet leutoja, mikä tietenkin tuotti suurta helpotusta.

C. KIVIHILI JA ÖLJYT

Suuri merkityksensä oli sillä, että v. 1940—1944 kaikista vaikeuksista huolimatta saatiin kivihiltä ja koksia maahan tuoduksi lopulle sen verran (vrt. taulukkoa s. 254), että ensinnäkin sellaiset kulutustarpeet, joihin teknillisesti ei olisi pystytty käyttämään muuta kuin kivihiltä tai koksia, voitiin ainakin auttavasti tyydyttää, ja että näitä polttoaineita lisäksi saatettiin ohjata sinne, missä vaikeudet kulloinkin uhkasivat muodostua erikoisen suuriksi tai jopa voittamattomiksi, kuten rautateille ja sotateollisuuteen. Myös kaasulaitokset pystyttiin pitämään toiminnassa.

Polttoöljyjen ja varsinkin voiteluöljyjen saanti oli sen sijaan paljon rajoitettumpaa ja erältä osilta niitä ei saatu ollenkaan. Oli pakko turvautua monenlaisiin tilapäisjärjestelyihin ja korvikkeisiin. Useat näistä olivat teknillisesti epätyydyttäviä ja saattoivat johtaa koneiden ja laitteiden ennaikaiseen kulumiseen. Suurena haittana oli, että vaikka esim. autot pystyttiin pitämään liikkeellä hiili- ja puukaasuttimilla, saavutettu hyötösuhde jäi alhaiseksi.

Muuan sotaa edeltäneen ajan pahimpia laiminlyöntejä olikin, ettei ollut ehditty koota sanottavia polttonesteiden ja voiteluöljyjen varmuusvarastoja. Näiden tuotteiden varastoisvelvollisuudesta oli kyllä säädetty laki, mutta tämä tapahtui vasta huhtikuussa 1939, minkä vuoksi lain soveltamisessa ei ehditty alkua pitemmälle. Öljytuotteiden kulutus oli niihin aikoihin vielä verraten vähäistä, etenkin nykyiseen verrattuna, niin että varsin vaatimattomakin varmuusvarastot jo olisivat riittäneet olennaisesti helpottamaan tilannetta. Valtakunnan finanssien ja luottomahdollisuuksien puitteissa tällaisten varastojen rahoittaminen ei niihin aikoihin olisi ollut mainittava ongelma.

Voiteluöljyjen loppuminen olisi merkinnyt katastrofia. Korviketuotannon aikaansaamiseksi jouduttiin sen vuoksi panemaan paljon voimia liikkeelle alkaen perustavasta tutkimustyöstä. Käytetyt öljyt puhdistettiin ensinnäkin yhä uudelleen. Korvikeöljyn raaka-aineena osoittautui tavallinen tervaksista tislattu puuterva parhaaksi. Lisäksi käytettiin hyväksi eräitä selluloosateollisuuden sivutuotteita. Tislaamoja ja jalostamoja oli kiireellisesti rakennettava mikä ei ollut helppoa yleisen tarvikepuutteen vallitessa. Tervanpoltto samoin kuin sysien hiiltäminen olivat ammattitaitoina ehtineet miltei unohtua Suomessa. Niiden elvyttämiseksi jouduttiin järjestämään kurseja ja neuvontaa. Tervaskantojen nosto sisällytettiin yleiseen puunhankintaohjelmaan tietyn vaihtoehtoisuuden pohjalla. Tervaksia saatiinkin nostetuksi kaikkiaan n. 0.75 milj. p-m³ ja tervaa tuotettiin 20 800 tonnia; ohella tuli tietenkin huomattava määrä sysiä. Tästä valmistetulla voiteluöljyllä, joka laadultaan oli kohtalaisia vaatimuksia täyttävää, oli mitä suurin merkitys.

Ei ollut vaikeata panna merkille, ohimennen sanottuna, miten suurta helpotusta Ruotsille tuotti se tosiasia, että tähän maahan oli ehditty 1930-luvulla rakentaa oma öljynjalostamo. Ruotsihan oli polttoaineisiin nähden samanlaisissa vaikeuksissa kuin Suomikin. Varastointi, johon siellä oli ryhdytty aivan toisella tavalla kuin Suomessa, voitiin kohdistaa raakaöljyyn, joka on helposti säilytettävissä esim. bensiiniin verrattuna. Siitä oli mahdollista tilanteen vaatimusten mukaisesti jalostaa kulloinkin tarvittavia tuotteita, myös voiteluaineita.

Oman öljynjalostamon tarpeellisuus alkoikin niinä aikoina yhä enemmän liikkua mielissä. Varsinkin puolustusministeriö, jonka määräysvallan alaisina kaikki polttonesteet ja voiteluaineet sotavuosina olivat, joutui asiaan kiinnittämään huomiota. Kun niihin aikoihin pantiin alulle suurten kalliosäiliöiden rakentaminen Naantaliin, oli paikan sopivuus omaa öljynjalostamo varten jo mielessä. Sittemmin valtavaksi yritykseksi paisunut Neste Oy lähti kehittämään tästä. Sen mukana on valtakunnan polttoainetalous siirtynyt aivan uuteen kehitysvaiheeseen.

Kun polttoaineiden kansainvälinen kauppa sodan jälkeen pääsi vauhtiin, oli Suomella jatkuvasti suuria vaikeuksia öljyn vastaanotossa ja jakelussa. Öljyä oli niihin aikoihin maailmanmarkkinoilta saatavissa paljon helpommin kuin kivihiiltä, ja halvemmalla lämpöyksikköä kohden laskettuna, mutta tarvittavia

varastoimis-, jakelu- ja polttolaitteita ei ollut Suomessa paljontaan valmiina eikä niitä pystytty sanottavasti rakentamaan niin kauan kuin sotakorvaustyöt nielivät kaiken tämän alan kapasiteetin. Näissä oloissa joutui Suomi käyttämään niukkoja valuuttavarojaan kalliin — ja usein heikkolaatuisen — kivihiilen ostamiseen ja rahtaamiseen jopa yli valtamerien. Esim. Ruotsin talouselämä saattoi täysin käyttää edullista öljytilannetta hyväkseen. Suomessa oli niihin aikoihin jopa havaittavissa, että öljyä pidettiin eräänlaisena ylellisyshyödykkeenä, johon köyhtyneellä maalla ei ollut varaa.

D. POLTTOTURVE

On paikallaan mainita muutama sana myöskin polttoturpeesta. Monet otaksuivat, että turpeesta olisi saatu hyvinkin merkitsevä ja teknillisesti edullinen polttoaine. Näin ei kuitenkaan käynyt; polttoturpeen valmistusmäärä ei sotavuosina ylittänyt 150 000 tonnia vuodessa, mikä polttoarvoltaan vastasi noin 400 000 p-m³ halkoja. Näin vähäinen menestys johtui polttoturpeeseen itseensä liittyvistä vaikeuksista.

Polttoturpeen kuivattaminen on Suomen ilmastossa hidasta ja hankalaa. Kesät ovat melko usein niin sateisia ja kylmiä, ettei kunnan turvetta saada lainkaan. Itse suotkin, vaikka ne peittävät laajoja aloja, ovat yleisesti liian matalia ja kantoisia, ja sen vuoksi ne eivät ole polttoturpeen valmistusta varten edullisia. Kuva polttoturpeesta voi kenties muuttua, jos valmistustekniikassa ilmenee jotakin olennaisesti uutta. Mutta sitä ei voida muuttaa, että Suomessa on tuiki harvassa sellaisia soita, jotka olisivat laatunsa puolesta verrattavissa erällä etelämmillä alueilla harjoitetun polttoturpeen suurtuotannon olosuhteisiin.

Ennen kuin turpeen nostoon lainkaan voidaan ryhtyä, vaatii suon kunnostaminen paljon työtä. Tähän sekä itse nostoon jouduttiin sotavuosina sitomaan työvoimaa ja vaikeasti saatavaa materiaalia niin paljon, että on kysymyksen alaista, eikö olisi ollut edullisempaa käyttää nämä voimavarat toisaalla esim. rakentamalla metsäautoteitä alueille, missä halkopuustoa oli runsaasti olemassa. Suurin osa polttoturpeen tuotannosta jouduttiin yhteyksien auettua lopettamaan ja kalusto romuttamaan. Metsätiet olisivat sen sijaan jääneet pysyvää hyötyä tuottamaan.

Näistä kielteisistä kokemuksista huolimatta on pidettävä mielessä, että kotomaisten polttoaineiden valikoima Suomessa on äärimmäisen vähäinen. Tätä taustaa vastaan ja pahan päivän varalta saattaa tietyn polttoturpeen noston käynnissä pitäminen olla hyvin perusteltavissa. Ajatuksena on silloin oleva, että tällaista nostoa runkona pitäen suoritetaan riittävästi ennakkovalmisteluja, joiden varassa tuotannon huomattava laajentaminen voi tarvittaessa tapahtua aikaa hukkaamatta.

Puunjalostusteollisuus oli rauhan vuosina tottunut ylläpitämään keskimäärin noin kahden vuoden tarpeen peittäviä ainespuuvarastoja. Suursodan syttyä ja viennin rajoituksessa seurasi tästä, ettei puutetta ainespuusta aivan nopeasti syntynyt, ei sittenkään, vaikka valmista ainespuuta aika ajoin käytettiin poltto-tarkoituksiinkin. Mutta aikanaan alkoivat nämäkin varastot ehtyä, kun niitä sotavuosien oloissa ei paljoakaan pystytty täydentämään. Varsinkin sitä ajatellen, että ulkomaan yhteydet jälleen avautuisivat, alkoi huolestumista herätä.

Keväällä 1940 säädetyt ns. halkolain pohjalla ei vielä ollut valtuuksia antaa määräyksiä ainespuun hankinnasta. Kokemus osoitti kuitenkin pian, että kaikki puutavara oli lopulta katsottava polttopuuksi, jos tiukalle otti. Näin ollen syntyi luonnostaan sellainen ajatus, että tietty osa tarvittavasta polttoainevarastosta voitiin kerätä myöskin paperipuun muodossa, mikä puutavaralaji ei edustanut paljonkaan pitemmälle vietyä jalostuastetta. Tuo varasto saattoi ennen kaikkea siitä syystä hyvin olla paperipuuta, että jos polttoainetta muita teitä saataisiin riittävästi, tätä laatua oleva puu voitaisiin helposti ohjata arvokkaampiin tarkoituksiin.

Tätä ajatusta soveltamalla määrättiin jo kesällä 1940, että halkojen tuotantovelvollisuuden täyttämiseksi voitiin valmistaa enintään 20 % velvotteesta paperipuuna. Sanottua prosenttilukua korotettiin myöhempien hakkuuohjelmien puitteissa yhä. Lopulta jouduttiin niin pitkälle, että esim. Helsingissä kulutetusta polttopuusta laskettiin 1946—47 peräti 60 % olleen ainespuun veroista havupuuta. Vihdoin kävikin niin, että sovittiin kokonaistavoitteista, joihin määrätyn vaihtoehtoisuuden pohjalla sisältyivät kaikki puutavaralajit.

Tällä tavalla jouduttiin itse asiassa verraten tehokkain tuotantoa edistävin määräyksin puuttamaan ainespuunkin hankintaan, vaikka valtuudet tarkasti ottaen koskivat vain polttopuuta. Halkolain vaikutuksen ulottaminen ainespuuhun näytti olevan hyvin puolustettavissa ja verraten helposti sovellettavissakin niin kauan kuin oli puhe pinotavarasta. Vaikeammaksi muodostui tilanne, kun tuli puhe järeästä puusta.

Ainespuun ja erityisesti järeän puun sisällyttämisestä hallitukselle annettujen säännöstelyvaltuuksien ryhmään syntyi nimittäin vilkasta mielipiteiden vaihtoa ja poliittista erimielisyyttä. Metsänomistajien taholta sanottiin, että rahan puute kyllä tulisi pakottamaan metsänomistajat myymään ainespuuta, joten mitään pakkotoimenpiteitä ei kaivattu. Toisella taholla taas oltiin huolestuneita siitä, että rahanarvon yhä alentuessa riittävää myyntihalua ei sittenkään esiintyisi. Erikoisesti esiintuottiin painavana näkökohtana, että vapaaehtoisesti saatavissa olevat erät tulisivat paljolta sijaitsemaan toisin, kuin mitä kulutuksen sijainti ja suuresti rajoittuneet kuljetusmahdollisuudet edellyttivät. Ratkaisevaksi muodostui kuitenkin eri piirien ajatuksia tyydyttävien hintaperusteiden löytäminen.

Eduskunnan torjuttua v. 1942 pari hallituksen taholta tehtyä esitystä säännöstelyn laajentamisesta ainespuutakin koskevaksi, johduttiin siihen, että ostajapiirien ja metsänomistajien edustajat ryhtyivät vapaaehtoisesti neuvottelemaan hinnoista kauppojen vilkastuttamiseksi. Näitä neuvotteluja, joissa sittemmin puheenjohtajana toimi ao. valtioneuvoston jäsen, suoritettiin vuosina 1942—44 ns. puuvaltuuskunnan puitteissa, ja kahtena ensiksi mainittuna vuotena ne johtivat sopimukseen. Vuonna 1944 ei sopimusta enää voitu saada aikaan, kun sodan päätyminen jo alkoi olla näköpiirissä. Silloin samoin kuin myöhemmin aina vuoteen 1947 vahvistettiin ainespuun hinnat hallituksen päätöksellä voimassa olleiden valtalakien perusteella.

Hintatason ylläpitäminen osoittautui kuitenkin erittäin vaikeaksi sen suhteellisen löyhän pohjan varassa, jota ostajien ja myyjien välinen sopimus merkitsi. Jatkuvan nousun ehkäisemiseksi etsittiin tehokkaampia keinoja, ja tällöin päädyttiin samanlaisiin järjestelyihin, joita oli vähän aikaisemmin toimeenpantu polttopuun hankinnan edistämiseksi ja kontrollin tehostamiseksi. Ainespuumarkkinoita varten perustettiin ns. keskusyhteisöt, joihin kaikkien alan yrittäjien oli kuuluttava. Näiden tarkoituksena mm. oli toimia puutavaran hintojen vakaannuttamiseksi ja tässä mielessä antaa jäsentensä noudatettavaksi raakapuun hintoja koskevia määräyksiä ja valvoa niiden noudattamista. Samalla oli myöskin puutavaran hankintaohjelmat suunniteltava siten, että tarpeettomat ja työläät kuljetukset vältettäisiin. Tämän tehtävän hoitamista varten keskusyhteisöt puolestaan perustivat eri puolille maata ns. ostoyhtymiä.

Tämä järjestelmä osoittautui sängen tehokkaaksi. Se ei kuitenkaan saavuttanut metsänomistajien hyväksymistä, koska he katsoivat joutuneensa yksipuolisesti tarpeettoman kovaan puristukseen. Erityisesti metsänomistajakunnassa herätti vastarintaa se, että yksityinen oli menettänyt vapautensa valita itse tavaransa ostaja. Tällainen menettely oli vielä hyväksyttävissä niin kauan kuin oli puhe pelkästään haloista, mutta sitä ainespuuhun sovellettaessa metsänomistajien vastarinta heräsi. Asia joutui julkisuudessa laajan keskustelun alaiseksi ja huomion kohteeksi myös eduskunnassa.

4. PUUTALOUDEN KOKONAISÄÄNNÖSTELY 1945—47

A. VARASTOJEN EHTYMINEN

Kun syksyllä 1944 oli solmittu välirauhansopimus ja sotakorvauksen määrä oli tullut tunnetuksi kävi ilmeiseksi, että todella suuret vaikeudet olivat eräissä tärkeissä kohdissa vasta edessäpäin. Sekä polttopuun että ainespuun hankintaan oli nyt saatava suuresti lisättyä vauhtia. Ennen kaikkea oli välttämätöntä saattaa puutavaran ja puunjalosteiden vienti mahdollisimman nopeasti käyntiin kansainvälisten yhteyksien auetessa. Kaikki varastot olivat supistuneet äärimillään eikä siirtyminen monivuotisesta sotatilasta rauhanaikaiseen työhön

yleensäkin ollut helppoa. Siirtoväen asuttaminen ja Pohjois-Suomen hävityksien korjaaminen satoi työvoimaa heti poikkeuksellisiin tehtäviin. Yleiseen puutteen liittyi puutetta myöskin rehuista, vaatetustarpeista ja kalustosta, joita ilman metsätyöt eivät suju.

Tähän tuli vielä kivihiilen ja koksen sekä öljyjen tuonnin miltei täydellinen pysähtyminen. Maailmansodan yhä jatkuessa oli mahdotonta arvioida, milloin tuontipolttoaineita jälleen olisi saatavissa. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen kivihiilen tuonti palautui jotenkin normaaliksi vasta v. 1923.

Ainespuun varastotilanne antoi nyt aiheita erityiseen huoleen. Sen lisäksi, ettei ollut edes mitä kädestä suuhun kuluttaisi oli, kuten edellä on jo sanottu, tuiki välttämätöntä saada varastoihin huomattava perustäydennys. »Pino, jonka pituus on kaksi vuotta», alkoi nyt todenteolla ehtyä. Tuo pinohan on hajallaan pitkin maaseutua ja jakaantuneena eri kuljetusneuvojen varaan, jotka pitävät sen eri osat asianmukaisesti liikkeellä, niin että tavaraa jatkuvasti saapuu kulutuspaikkoihin. Vaikka täydentäminen metsän puoleisessa päässä keskeytyy, riittää pinon toisessa päässä kuitenkin ottamista kahden vuoden ajaksi, hiljennetyllä vauhdilla kauemminkin, mutta sitten tulee kertakaikkinen tyhjä vastaan.

Juuri tämän erittäin arveluttavan vaiheen oli varastotilanne saavuttanut niihin aikoihin, jolloin sekä polttopuun että ainespuun tarve sodan päätyttyä ja talouselämän elpymisen ollessa näköpiirissä alkoi osoittaa nousevaa suuntaa.

Tilanteen vakavuus oli niin ilmeinen, ettei enää epäröity pitkälle menevien toimenpiteiden välttämättömyyttä. Niinpä eduskunta myös antoi hallitukselle sen pyytämät lisävaltuudet huhtikuun 14. päivänä 1945 »Puun saannin turvaamisesta» säädetyllä lailla. Jouduttiin puutalouden kokonaissäännöstelyyn, joka sitten oli voimassa huhtikuun loppuun 1947.

B. SUURET HAKKUUOHJELMAT 1945—47

Puun saannin turvaamislaki poikkesi v. 1940 säädetyistä halkolaista lähinnä siinä, että sen valtuudet olivat huomattavasti laajemmat — se koski kaikkea puutavaraa — ja että siinä luotiin erityinen koneisto lain toimeenpanoa varten. Tämän lain pohjalla vahvistettiin hankintakausia 1945—46 ja 1946—47 varten hakkuuohjelmat, joissa tavoitteet asetettiin seuraaviksi:

HAKKUUOHJELMAT 1945—47 — FELLING PLAN 1945—47

	1945—46		1946—47	
Polttopuuta — Fuelwood	28 milj. luovutus-m ³ /Mill. cu.m		20 milj. luovutus-m ³ /Mill. cu.m	
Ainespinotavaraa — Pulpwood & pitprops	11 » » » »		16.5 » » » »	
Järeää ainespuuta — Saw logs	13 » » » »		16.5 » » » »	
Yhteensä — Total	52 milj. luovutus-m ³ /Mill. cu.m		53 milj. luovutus-m ³ /Mill. cu.m	

¹⁾ Luovutuskuutiometri käsitti vaihtoehtoisesti 1 p-m³ halkoja tai ainespinotavaraa tai 20 j³ järeätä ainespuuta.

¹⁾ One cubic metre corresponds here to 1 piled cubic metre of fuelwood or pulpwood and to 20 cubic feet (top measure) of saw logs.

Nämä tavoitteet, joiden vahvistamista edelsi työvoiman saantia ja kuljetusmahdollisuuksia huomioiva yksityiskohtainen valmistelutyö, olivat tuntuvasti suurempia kuin hakkuumäärät vilkkaimpinakin rauhanvuosina.

Erittäin monipuolisen järjestely- ja propagandatyön hedelmänä voitiin sittemmin todeta, että hankintakauden 1945—46 tavoite saavutettiin ja vieläpä ylitettiin, niin että hakkuutulokset olivat yhteensä 56.7 milj. luovutuskuutiometriä eli 110 % tavoitteesta. Seuraavana vuonna ei tulos enää muodostunut yhtä hyväksi, vaan hakkuumäärä pysähtyi 47 milj. m³:iin eli 89 %:iin tavoitteesta. Tämä vajaus ei kuitenkaan ollut juuri sen suurempi kuin edellisen vuoden ylitys, joten yhteenlasketut saavutukset näinä kahtena kiihdytetyn toiminnan vuotena suurin piirtein muodostuivat laadittujen suunnitelmien mukaisiksi.

C. TYÖVOIMA

Koko sota-ajan vaati työvoimakysymyksen hoitaminen erityisiä ponnistuksia työkykyisen miehen väestön ollessa sotatoimissa. Tällöin ei ollut muuta keinoa kuin hankkia metsätöihin sellaista väkeä, myös naispuolista työvoimaa, joka tavallisissa oloissa ei olisi metsätöitä tehnyt. Erään vaiheen muodostivat ns. mottitalkoot, jotka varsinkin v. 1943 kehittyivät todelliseksi kansanliikkeeksi. Nämä muokkasivat myös maaperää sikäli, että työviranomaiset myöhemmin saattoivat mennä sangen pitkälle soveltaessaan työvelvollisuutta metsätöihin.

Työvoiman houkuttelemiseksi metsiin, työtehon lisäämiseksi ja yleisen huomion kiinnittämiseksi metsätöiden merkitykseen käytettiin näinä vuosina monia keinoja. Alkuvuodesta 1945, jolloin oli käytävä käsiksi ensimmäiseen suureen hakkuuohjelmaan, korotettiin mm. metsätöissä maksettavia palkkoja varsinkin huomattavasti, niin että nämä työt muodostuivat muihin tarjolla oleviin työtilaisuuksiin verrattuna entistä houkuttelevammiksi. Tällä toimenpiteellä oli tässä mielessä myönteinen merkityksensä, mutta se edisti myös rahanarvon alenemista, ja joutui sellaisenaan ilmeisesti oikeutetun arvostelun alaiseksi. Tuota työpalkkojen korotusta on pidetty lähtökohtana sille inflaation voimakkaalle kiihtymiselle, joka noina kuukausina selvästi kuvastuu eri indeksisarjoissa. Sitä on leikillisesti sanottu silloisen työministerin mukaan »Vuoren kynnykseksi».

Elintarvikkeiden sekä jalkineiden ja vaatteiden puutteen jatkuessa oli tärkeätä, että työmailla näitä oli saatavissa. Metsätyöväki asetettiin jakelussa erikoisen suosittuun asemaan. Tätä voitiin hyvin puolustaa silläkin, että tavarat näin tulivat yhteisen kansan hyväksi. Kaikkein halutuimpia tarvikkeita — tupakkaa, kahvia ja sokeria — käytettiin ns. tehopakkausien muodossa työsaavutuksien lisäämiseksi. Julkisten tiedotusvälineiden avulla tähdennettiin

metsätöiden merkitystä ja »metsäradio» aloitti toimintansa; siitä muodostui suosittu ohjelmasarja. Valtakunnan huomatuimmat kansalaiset Tasavallan Presidentistä alkaen antoivat näille toimenpiteille hyvin huomatuksensa.

Merkittävänä propagandakeinona olivat erilaiset työkilpailut. Niitä oli jo aikaisemmin mottitalkoiden yhteydessä menestyksellä harrastettu, ja lopulta järjestettiin valtakunnalliset mestaruuskilpailut sekä hakkuumiehille että ajajille. Huippuunsa kehittyi tämä toiminta talvikautena 1945—46, jolloin ensin suoritettiin pitäjittäin hakkuukilpailut. Näiden voittajat kutsuttiin hankintapiireittäin maakunnallisiin kilpailuihin ja parhaat täältä vihdoon Aulangon läheisyydessä pidettyyn, suurta julkista huomiota herättäneeseen loppukilpailuun, jossa valtakunnan hakkuumestarin arvo annettiin voittajalle. Ajokilpailut järjestettiin toisin, siten että kukin osanottaja omalla työmaallaan tiettyä pistejärjestelmää noudattamalla suoritti osuutensa.

Harjoitettu propaganda ja erityisesti hakkuukilpailut korkeine saavutuksineen johdattivat yleisen mielenkiinnon metsä- ja puutalouden kysymyksiin pariin ennen aavistamattomassa määrässä. Vain täten onkin selitettävissä, että asetetut poikkeuksellisen suuret tavoitteet voitiin saavuttaa. Talvikautena 1945—46 merkittiin samanaikaisesti töissä olleiksi 130 000 hakkuumiestä ja 125 000 hevosta ajomiehineen. Suurimmillaan ollessaan hakkuumiesten lukumäärä lienee ollut 150 000. Näiden lukujen ulkopuolelle jäivät vielä monilukuiset metsänomistajien omat pikkutyömaat.

Sen aikuinen hakkuu- ja kuljetustekniikka oli kehittymätöntä ja ensi kädessä lihastyöhön perustuvaa. Kuvaavaa on, että laskelmissa käytettiin suhdelukua, jonka mukaan luovutuskuutiometrin hankintaan tarvittava yhteenlaskettu työpanos vastasi yhtä miespäivätyötä. Konetyön osuuden kasvaessa sanottu luku on myöhemmin painunut murto-osaan tästä. Toisena esimerkkinä mainittakoon rautateiden halot. Niiden käsittelyssä oli tavallista, että halonkappale joutui 20—25 kertaa käsivoimin siirretyksi paikasta toiseen, ennen kuin se vihdoin viskattiin veturin tulipesään. Rinnastuksena tälle olkoon esim. nykyaikainen polttonesteiden käsittely!

D. KULJETUKSET

Puutavaramäärien kasvaessa ja hankintavyöhykkeen laajentuessa jouduttiin kaikkia kuljetuksia järjestämään poikkeuksellisella tavalla. Suurinta huolta tuotti autokaluston riittämättömyys ja rappeutuminen. Tästä syystä rajoitettiin mm. halkojen hankintavyöhykettä jatkuvasti, jopa siinä määrin, että eräinä vuosina pisin sallittu autokuljetusmatka oli 20 km. Tätä etäisemmille vyöhykkeille sijoitettiin autojen tarvitseman puuhiilen valmistus, koska kuljetus tällöin kohdistui jalostettuun tuotteeseen. Ristiinkuljetuksia pyrittiin erikoisesti välttämään.

Vesikuljetuksiin oli niissä olosuhteissa tietenkin kiinnitettävä suurta huomiota. Järvireiteillä lisättiin halkojen proomukuljetuksia mahdollisimman paljon. Polttopuun suoranaista uittamista ei sensijaan paljoakaan voitu harjoittaa. Mutta suurten ainespuuohjelmien yhteydessä otettiin uudelleen käyttöön monia sellaisia melko heikkojakin uittoväyliä, joissa uittaminen jo kerran oli katsottu loppuneeksi.

Valtakunnan hevosmäärä oli kokonaisuutena ottaen riittävä, mutta se vaati tasaamista, jotta puutavara kaikkialla olisi tullut ajetuksi. Traktoreitahan ei niihin aikoihin käytetty metsissä vielä ollenkaan. Itä- ja Pohjois-Suomen suurille työmailla oli hankittava muualta lisää hevosia ja niille huomattavat määrät rehuja. Talvikaudeksi 1945—46 pidettiin välttämättömänä laatia jopa seikka-peräinen hevoskuljetusohjelma, minkä puitteissa hevosten omistajille jaettiin tietyt ajovelvoitteet. Kokemus osoitti sittemmin, että kunhan rehuja oli saatavissa, ajot yleensä kyllä tulivat tehdyiksi, eivätkä hevosasiat seuraavana talvena suurta huomiota enää vaatineetkaan. Puutetta ilmeni ensi kädessä hakkuumiehistä.

E. HÄTÄHAKKUUT

Tuonnin pysähdyttyä kesällä 1944 muodostui polttoainetilanne täysin synkäksi. Kuvaavaa on, että kauppalavastokin joutui käyttämään polttopuuta, mikä tietenkin oli tuiki epätaloudellista, kun huomattava osa hyödyllisestä lastitilasta oli varattava polttoaineelle. Rautateillä olivat vaikeudet niin suuret, että junaliikennettä oli supistettava aika ajoin miltei täyteen seisahdukseen saakka. Veturit joutuivat sananmukaisesti jonottamaan polttoainetta jakelu-paikoilla, eikä niiden tehosta saatu läheskään täyttä irti, kun halot olivat tuoretta puuta.

Metsissä oli niihin aikoihin itse asiassa halkoja melkoinen määrä hakattuna, mutta niitä ei pystytty saamaan liikkeelle. Puu- ja hiilikaasuttimet tosin toimivat ja vieläpä paranivat kokemuksen lisääntyessä, mutta autojen varaosat olivat vähissä ja korjaamojen suorituskyky riittämätön. Suurinta puutetta oli renkaista. Synteettisestä kumista valmistetut renkaat, joita jonkin verran oli saatavissa, tahtoivat pakkaskeleillä haljeta.

Näissä oloissa, siis vasta sodan päätyttyä, oli pakko ryhtyä kaikkein voimakkaimpiin otteisiin polttoaineen hankkimiseksi, kun ei enää ainespuuvarastoista-kaan ollut ottamista. Silloin toimeenpantujen ns. »erikoishakkuiden» ja vihdoin »hätähakkuiden» välityksellä saatiin sen verran puuta liikkeelle, että pahin tuli voitetuksi, vaikka polttopuu useasti jouduttiin ohjaamaan aivan suoraan kannolta tulipesään. Nämä hakkuut kohdistettiin sellaisille alueille rautateiden ja maanteiden varsilla, joilta hakattu tavara välittömästi voitiin saada liikkeelle. Ulkomaisten yhteyksien auetessa jouduttiin talvella 1945—46 tätä tietä hankkimaan myöskin kaivospölkkyjä Englantiin kiireellisesti vietäväksi sekä puutavaraa Neuvostoliittoon toimitettavaksi välirauhan ehtojen täyttämiseksi. Nämä olivat sen ajan poliittisia välttämättömyyksiä.

Tunnetuimmiksi tulivat ns. Helsingin hätähakkuut, jotka toimeenpantiin kesällä 1945. Noin 50 km:n etäisyydellä pääkaupungista hakattiin tällöin auto-
teiden varsilla olevia metsiä uudistuskuntoon ja tavara ajettiin tai juonnettiin välittömästi kesäkelillä tien varteen. Autokuljetus toimitettiin sitten Helsingissä toimivien liikkeiden ns. jakeluautoilla, jotka edustivat erästä viimeistä huomion arvoista reserviä. Oman aikataulunsa puitteissa nuo autot ensin ajoivat maitoa, leipää tai muuta kulutustavaraa, ja suorittivat sitten ylimääräisenä työnä polttopuun noutomatkoja.

Niille maanomistajille, joiden metsissä tällaisia poikkeuksellisia hakkuuta suoritettiin, maksettiin puista varsin korkea hinta, minkä lisäksi valtio sittemmin huolehti hakkuualueiden palauttamisesta kasvukuntoon. Metsänomistajat saivat hyväkseen myös tietyn verovapauden alla mainittavan vajaan tuottoisain nojalla. Ansaitsee mainita, että hätähakkuiden yhteydessä saatiin tietävästi ensimmäisen kerran laajahkoa kokemusta puutavaran kesäajosta kannolta tien varteen. Tehtävä osoittautui täysin mahdolliseksi, kunhan vetomatka pysytteli lyhyenä eikä liiaksi kiinnitetty huomiota kustannuksiin. Maastovaikeudet muodostivat hevosvetoisille kumipyöräraitteille odotettua vähäisemmän esteen.

5. SUURTEN TAVOITTEIDEN MERKITYS

Suurten hakkuuohjelmien toteutumisella oli varsin merkittävä vaikutus Suomen talouselämän yleiseen elpymiseen sotaa välittömästi seuranneina vuosina. Vientitilastot osoittavat, että Suomi hyvin nopeasti kykeni toimittamaan tavanomaisia puuhun perustuvia tuotteitaan markkinoille. Tällaisten tavaroiden tarve oli niihin aikoihin monelta osalta erittäin kipeä. Varsinkin sodan tuhoamassa Euroopassa kysyttiin jälleenrakennukseen ja moniin muihin tarkoituksiin puutavaraa ja puunjalosteita välittömästi; olemattomiin supistuneet varastot vaativat täälläkin perustäydennystä.

Nopeasti käyntiin lähteneen viennin tuomat valuuttatulot olivat korvaamattomia Suomelle ei vain maan normaalin tavaravaihdon näkökulmasta, vaan erityisesti, jotta valtakunta olisi kyennyt tiukan aikataulun puitteissa selviytymään sotakorvauksen aiheuttamasta rasituksesta. Kuten muistetaan, sotakorvaustavara koostui suurelta osalta sellaisista koneista ja laitteista, joiden valmistaminen edellytti raaka-aineiden ja osien maahan tuontia. Näitä ei ollut saatavissa muuta kuin kovalla rahalla.

On mahdollista tehdä ajatuskoe ja kuvitella, millaiseksi tilanne olisi muodostunut, jollei vuosien 1945—47 suurien hakkuuohjelmien olisikaan onnistuttu toteuttamaan, vaan jääty huomattavasti pienempien saavutusten varaan. Talouselämän elpyminen olisi varmasti käynyt hitaammin ja puutetta olisi riittänyt kauemmin. Arvauksen varaan jää, mikä olisi seurauksena ollut, jollei sotakorvausta olisikaan pystytty suorittamaan ajallaan.

Tekijä, joka kieltämättä keskeisellä tavalla vaikutti saavutettuihin tuloksiin, oli asetettujen tavoitteiden huomattava suuruus. Isot tavoitteet näet johtivat käytännössä olleen säännöstelykoneiston välityksellä siihen, että jokaisen yrittäjän ns. osaluku eli oikeus puun ostamiseen muodostui vastaavasti suuremmaksi. Varastojen ollessa tyhjinä ja puutavaran ollessa niitä harvoja hyödykkeitä, joihin horjuvan rahanarvon vallitessa irtainta rahaa voitiin sijoittaa, jokainen yrittäjä ymmärrettävästi teki voitavansa hänelle annetun osaluvun puitteissa. Ponnistukset työvoiman saamiseksi, huollon järjestämiseksi, kuljetusneuvojen hankkimiseksi jne. tehostuivat täten kautta linjan vastaavasti. Tärkeätä oli, että eri alojen säännöstelyviranomaiset, jotka niihin aikoihin olivat avainasemassa, joutuivat ottamaan huomioon metsätalouden tarpeet suurista tavoitteista johdettujen kulutuslukujen pohjalla. Yhtä tehokasta toimintaa ei olisi saatu syntymään, jos tavoitteet olisi asetettu pienemmiksi. Tästä näkökulmasta arvosteltuna järjestelmä sai yrittäjäm maailman tunnustuksen, ja julkisessa mielipiteessä se epäilemättä on merkitty erääksi säännöstelyhallinnon hyvin onnistuneeksi toimenpiteeksi.

Toisaalta ei tietenkään ollut vältettävissä, että kielteisiäkin mielialoja syntyi etenkin metsänomistajien keskuudessa, kun heidän oli pahimpana inflaatiokautena myytävä kiinteään hintaan mitä arvokkainta reaaliomaisuuttaan. Mitään indeksijärjestelmää, jota olisi voitu soveltaa tähän pulmaan, ei pystytty kaavailemaan. Näiden vuosien suuret tavoitemyynnit onkin ollut pakko kirjata niiden taloudellisten uhrauksien tilille, joihin niin monen oli osallistuttava noina kovina aikoina.

6. SÄÄNNÖSTELYSSÄ TOIMINEET ELIMET

A. KANSANHUOLTOMINISTERIÖ

Syksyllä 1939 perustetun kansanhuoltoministeriön velvollisuuksiin sisällytettiin myös polttoainekysymysten hoito. Tähän liittyviä tehtäviä oli kuitenkin uskottuna useille toisillekin ministeriöille, mistä syystä keskitettyä suunnittelua ja johtoa ei ollut olemassa. Tämä osaltaan selittää sen, ettei mikään viranomainen myöskään ollut katsonut polttoaineita koskevasta valmiudesta huolehtimista omaan rauhanaikaiseen vastuukenttäänsä kuuluvaksi.

Suurempi keskitys metsä- ja puutaloutta koskevien kysymyksien hallinnollisessa käsittelyssä saatiin aikaan vasta marraskuussa 1942, kun tilanne oli ehtinyt kehittyä vaikeaksi. Kansanhuoltoministeriön puu- ja polttoaineosasto määrättiin silloin joka suhteessa maan polttoaine- ja puutalouden johtoon, ja mm. valtion metsätalouden liikepuoli alistettiin sille. Myös järjestettiin niin, että puutaloudellisista kysymyksistä vastaava kansanhuoltoministeri samalla toimi metsäasioista vastuussa olevana toisena maatalousministerinä. Tällä tavalla saatiin maahan ensimmäisen kerran todenteolla »metsäministeri», jollaisen tarpeel-

lisuudesta metsätalousväki usein oli huomauttanut. Myöhemmässä vaiheessa yhdistettiin metsäministerin tehtäviin vielä joksikin aikaa metsätöihin liittyvien työvoima- ja palkkakysymyksiensäkin käsittely.¹

Ei ole mahdollista lähteä luettelemaan kaikkia niitä, joiden asiantuntemusta kansanhuoltoministeriö vuosien mittaan käytti hyväkseen tässä puheena olevan säännöstelyn yhteydessä. Kiitollisuuden tuntein on muistettava sitä alttiutta, millä mitä erilaisimmat järjestöt, etupiirit ja kansalaisryhmät yksityisistä henkilöistä puhumatta olivat valmiina apuaan antamaan. Ministeriön tehtävä oli useimmiten epäkiitollinen. Tavallisena pulmana oli sellaisten ratkaisujen löytäminen, joista koituvat haitat jäisivät mahdollisimman vähäisiksi; suurimmasta hyödystä voitiin ehkä harvemmin puhua. Eri piirien mielipiteiden kuulemista ja tukea tarvittiin nimenomaisesti tässä yhteydessä. Tietenkin oli neuvonantajilla joskus omakin lehmänsä ojassa. Eräs ministeriön virkamiesten johtolauseita taisi olla: »Niin kauan on hyvä, kun purnaus käy tasaisesti eri puolilla, mutta varovaiseksi on tultava, jos joku ryhtyy kehumään».

Polttoainekysymykset siirtyivät sittemmin kauppa- ja teollisuusministeriölle, missä ne mm. joutuivat läheiseen kosketukseen valtakunnan voimatalouden ylimmän hallinnon kanssa.

B. HANKINTAPIIRIT

Kansanhuoltoministeriön varsinaisen kenttäjärjestön muodostivat lääneittäin toimivat piiritoimistot ja kussakin kunnassa olevat kansanhuoltotoimistot. Polttoaineista puheen ollen käytettiin näiden apua kuitenkin vain tavaran jakelua ja käyttöä koskeviin säännöstelytehtäviin ja sittenkin etupäässä vain niissä kaupungeissa ja asutuskeskuksissa, joihin oli asetettu polttoainepäälliköt. Polttopuun tuotantopuoleen kohdistuvat toimenpiteet kulkivat alun perin omaa tietään ns. hankintapiirien kautta, joista edellä jo on ollut puhe.

Niin kauan kuin toiminta tapahtui halkolain pohjalla, hankintapiirit oli kytketty metsänhoitolautakuntiin, joille tästä — niiden päätehtävää ajatellen — tietenkin aiheutui hankaluutta. Puun saannin turvaamislain tultua voimaan v. 1945 luotiin hankintapiirit uudelleen siten, että niistä muodostui erityinen virkaelin. Itse piirit vastasivat edelleenkin metsänhoitolautakuntien alueita. Kuhunkin hankintapiiriin asetettiin nyt metsänomistajien, teollisuudenharjoittajien ja työväen edustajista kokoonpantu »Puulautakunta» toimintaa ohjaamaan. Hakkuuvelvoitteiden jakamista varten muodostettiin vielä jokaiseen kuntaan »Puutoimikunta». Toimeenpaneva henkilökunta näihin elimiin saatiin suurelta pääosalta lainaksi yksityismetsätalouden edistämisyjärjestöistä ja teollisuudelta.

¹) Yksityiskohtainen kuvaus kansanhuoltoministeriön puu- ja polttoaineosaston organisaatiosta ja toiminnasta vuosina 1940—1944 sisältyy tekijän kirjoittamiin lukuihin »Puutalouden säännöstely» ja »Nestemäisten polttoaineiden, voiteluaineiden ja kuljetusvälineiden säännöstely» teoksessa »Viisi vuotta kansanhuoltoa» (Helsinki 1945).

Hankintapiirien eräänä päätehtävänä oli huolehtia siitä, että halkojen hankijoiksi hyväksytyt yrittäjät pääsivät käsiksi niihin puumääriin, jotka itsekullekin oli jaettu vahvistettujen ohjeiden puitteissa. Viranomaisten suoranaisesta kehoksesta jouduttiin tällaisten yrittäjien lukumäärää lisäämään uusilla toimimillä, joiden tehtävänä oli nimenomaisesti suurten asutuskeskusten kiinteistöjen ja tiettyjen teollisuuslaitosten polttoaineen hankinta. Ei nimittäin luotettu siihen, että entiset halkoalan yrittäjät olisivat yksinään tehtävästä selviytyneet, kun hankittava puumäärä oli siksi suuri.

Jo varhaisessa vaiheessa kansanhuoltoministeriö omaksui sen kannan, että polttopuun hankinta oli jätettävä yksityisen yritteliäisyyden hoidettavaksi pyrkimättä muuhun valtion toimintaan kuin mitä RP:n (Vapon) toiminta saattoi merkitä, tietenkin muistamalla metsähallituksen valtion omissa metsissä. Eritään myönteisenä ilmiönä onkin muistettava sitä omatoimisuutta, mikä tässä yhteydessä syntyi, ja joka tiesi mm. hyvin huomattavien rahasummien sitomista halkojen hankintaan. Valtiohan ei lähtenyt rahoittamaan muuta kuin omaa osuuttaan.

C. POLTTOAINEPÄÄLLIKÖT

Tilanteen kiristyessä muodostui suurimpiin kaupunkeihin ja asutuskeskuksiin asetettujen polttoainepäälliköiden tehtävä yhä keskeisemmäksi. Näiden miesten työkenttä ulottui mitä erilaisimmille aloille sekä polttoaineen hankinnan että jakelun taholla. He olivat oman kuntansa polttopuun hankintajärjestön johdossa (siihenhän kaikkien hankkijoiden oli kuuluttava) ja myös ne määrät kivihiihltä ja koksia, jotka ns. yleiseen kulutukseen voitiin varata, kulkivat jake luun heidän kauttaan. Polttoainepäälliköt antoivat ohjeita tai määräyksiä huonetilojen ylimmistä lämpötiloista, lämminvesipäivistä ja monista muista kansalaisten jokapäiväiseen elämään vaikuttavista asioista. Tehtävänsä toteuttamista varten tarvitsivat suurimpien kaupunkien polttoainepäälliköt avukseen melkoiset toimistot.

D. RP JA VAPO

Huomattavimman yrityksen polttopuun hankinnan alalla joutui valtio perustamaan omia tarpeitaan varten jo niin varhain kuin alkuvuodesta 1940. Rautateiden polttoainetarastojen ehtyessä havaittiin näet välttämättömäksi lähteä nopeasti laajentamaan tämän laitoksen halkojen hankintaa. Tätä varten muodostettiin elin, joka aluksi saatiin aikaan laajentamalla rautatiehallituksessa jo olemassa olevaa puutavaratoimistoa (RP:tä). Aikaisemmin rautatiet olivat saaneet halkonsa pääasiassa välikäsien kanssa tehtävien hankintasopimusten avulla, ja sanotun toimiston tehtävä oli rajoittunut näiden sopimusten tekoon

sekä tavaran vastaanottoon ja jakeluun. Nyt ryhdyttiin laajaan omaan hakkuu-toimintaan. Vuoden 1945 alusta tämä laitos sai nimen Valtion Polttoainetoimisto (Vapo) ja se irrotettiin rautateiden hallinnasta. Vapolle, josta paisui erittäin suuri liikeyritys, uskottiin kaikkien valtion laitosten tarvitsemien polttopuiden ja myös muunlaisten puutavaroiden hankinta. Henkilökuntansa Vapo suurelta osalta sai aluksi lainaksi puunjalostusteollisuuden metsäosastoilta ja muilta alan toiminimiltä. Vuonna 1950 Vapo vakinaistettiin ja sille annettiin tehtäväksi kaikkien valtion laitosten tarvitsemien polttoaineiden — myös maahan tuotujen — keskitetty ostaminen, ja yleensäkin valtion polttoainetalouden johto. Vuonna 1968 on Vapo jälleen saanut uuden hahmon Valtion Polttoainokeskuksen nimellä, joka vastaa muuttuneita olosuhteita.

Paitsi sitä, että valtion suuret ja moninaiset tarpeet täten tietyllä etuoikeudella saatiin turvatuksi, oli Vapon kaltaisen suuren hankkijan esiintymisellä markkinoita tasaava vaikutus. Vaikeimpina ajankohtina, etenkin syksystä 1944 kevääseen 1946, eivät kuitenkaan mitkään ponnistukset tuoneet uutta tavaraa riittävän nopeasti kulutuspisteisiin, ja silloin joutui Vapo vetureita varten ja myös muihin välttämättömiin tarkoituksiin, mm. kauppalaivastolle, ottamaan teollisuudelta huomattavia määriä ainespuuta. Vapo tuli siis olemaan näissä asioissa kansanhuoltoministeriön toimeenpanevana elimenä. Myöhemmin annettiin Vapolle vielä merkittäviä lisätehtäviä vientikaupan ja sotakorvaus-toimitusten piiristä.

E. KESKUSYHTEISÖT

Edellä jo mainitut eri alojen keskusyhteisöt ja niiden muodostamat ostoyhtymät muodostuivat puutalouden säännöstelyn puitteissa varsin merkitykselliseksi. Niiden tehtäväksi uskottiin yrittäjäkuntaan kohdistuvien toimenpiteiden toteuttaminen tietyn itsehallintojärjestelmän pohjalla. Täten vältyttiin paisuttamasta valtion virkakoneistoa ylenmäärin. Esim. arkaluontoiset kysymykset ostajien »osaluvuista» hoidettiin näissä elimissä varsin pitkälle; ne joutuivat vasta valitusteitse kansanhuoltoministeriön käsiteltäviksi.

On syytä palauttaa mieleen, että samantapaisin järjestelyin toteutettiin tuotannon säännöstely ja kontrolli usealla muullakin elintärkeällä alalla. Koko poikkeusajan kansahuoltoministeriön jakelupäällikkönä toiminut ONNI TOIVONEN lausuu muistelmateoksessaan tästä: »Lioittelematta voidaankin sanoa, että säännöstelytalouden onnistumisen — sikäli kuin tästä onnistumisesta voidaan puhua — tärkeimpiä edellytyksiä oli elinkeinoelämän järjestäytyminen». Ja toisessa kohdassa: »Olivathan asiat sellaiset kuin tuontikiintiöiden ja raaka-aineiden jakaminen, tuotannon ylläpitäminen tarpeellisessa laajuudessa, tarvikkeiden hinnoittelu, tuotteiden laadun valvonta ja säännöstelymääräyksistä tiedoittaminen sekä näiden määräysten toimeenpano sitä laatua, että vain yrittäjäkunnan muodostamat järjestöt voivat olla niissä valtiovallan edustajille hyvinä

neuvonantajina ja auttajina». — Kaikki tämä piti suuressa määrin paikkansa myöskin polttoaineiden ja puutalouden säännöstelyyn nähden.

Oli kuitenkin odotettavissa, ettei tämän luonteisia otteita voitaisi viedä läpi ilman tiettyä kitkaa. Keskusyhteisöissä ja hankintajärjestöissä oli suurehkoilla yrittäjillä piankin enemmän sanottavaa kuin pienillä, ja etenkin viimeksi mainitut saattoivat täten tuntea joutuneensa syrjäytettyyn asemaan. Esim. saha-teollisuuden kohdalla johti tällaiseen ilmiöön sekin, että kuljetussyistä oli pakko rajoittaa sahausta sellaisissa laitoksissa, joiden toiminta perustui autokuljetukseen, ja nämähän olivat yleensä pieniä sahoja.

Esiintyneestä kitkasta huolimatta on kuitenkin yleisarvosteluna sanottava, että keskusyhteisöt hyvin täyttivät niille annetun tehtävän. Tässäkin kohdassa on niin, ettei sen aikaisissa olosuhteissa ollut näköpiirissä mitään muuta käyttökelpoista järjestelmää. Ainakaan eivät arvostelijat, jotka aika ajoin käyttivät hyvin kuuluviakin äänitorvia, pystyneet ehdottamaan mitään muuta menettelytapaa, jollei sellaiseksi lueta koko säännöstelystä luopumista. Tässä kohdassa erimielisyys lopulta koski vain aikataulua: säännöstelyn toteuttajatkaan tuskin muuta hartaammin toivoivat kuin sen loppumista!

F. PUUVALTUUSKUNTA JA PUUNEUVOTTELUKUNTA

Jalostamattoman puun vientikysymys oli Suomessa jo varhain muodostunut erääksi teollisuuden ja metsänomistajien väliseksi huomattavaksi kiistakysymykseksi. Ratkaisua oli yritetty löytää 1920- ja 1930-luvuilla asetetuissa paperipuukomiteoissa, joiden toimesta muun ohessa käytiin käsiksi useihin merkittäviin tutkimustöihin. Eräänlaisena perintönä näiden komiteain jäljiltä voidaan pitää sitä, että v. 1941 asetettiin uusi — kolmas — paperipuukomitea harkitsemaan silloin kipeäksi muodostunutta kysymystä ainespinotavaran hankinnasta. Tästä elimestä muodostettiin v. 1942 »Puuvaltuuskunta», jonka tehtävät ulotettiin käsittämään kaikki ainespuuta koskevat kysymykset. Tässä valtuuskunnassa suoritettiin monipuolista valmistelutyötä, joka mm. johti puutalouden kokonaissäännöstelyä koskevan lakiehdotuksen esille tulemiseen jo niin varhaisessa vaiheessa kuin v. 1942. Puuvaltuuskunnassa olivat edustettuina muut metsätaloudesta kiinnostuneet etupiirit paitsi työväki. Puuvaltuuskunnan suurin merkitys oli epäilemättä siinä, että metsänomistajat ja ostajat joutuivat sen puitteissa puun hintoja koskeviin neuvotteluihin. Tätä varten muodostettiin erityinen elin »Metsäkauppaneuvottelukunta». Täten alulle pantu neuvottelukoketus on sen jälkeen säilynyt katkeamatta, vaikkei näkyvää tulosta aina ole saavutettukaan.

Puun saannin turvaamislain pohjalla muodostettiin vihdoinkin v. 1945 »Puu-neuvottelukunta», jossa metsänomistajat, teollisuus ja nyt myös työväki olivat edustettuina. Tämä elin, jonka toiminnan selostaminen veisi liian pitkälle, muo-

dostui merkitykseltään erittäin keskeiseksi. Puutalouden kokonaissäännöstelyn vuosina valmisteltiin siinä hakkuuohjelmat, hintakysymykset ja monet muut valtiovallan toimenpiteet yksityiskohtia myöten. Poliittisessa mielessä tämä valmistelu oli erikoisen tärkeätä.

G. METSÄASIAIN KESKUSJOHTO

Alkuvuodesta 1945 kävi selväksi, että metsätyöt edistyivät huolestuttavan hitaasti. Silloin muodostettiin vielä uusi elin, »Metsäasiain Keskusjohto». Sitä oli jo edeltänyt työvoimaviranomaisten toimesta perustettu »Metsäasiain Yhteystoimikunta», jossa kaikkien metsäasioita käsittelevien viranomaisten edustajat aika ajoin olivat neuvotelleet tilanteesta ja vireillä olevista toimenpiteistä sekä sopineet menettelytavoista. Työviranomaisia tukemaan oli niinkään määrätty »Valtakunnan Metsätyöpäälliköksi» nimitetty korkean tason neuvonantaja.

Metsäasiain Keskusjohto, jonka puheenjohtaja nyt sai virallisesti Valtakunnan Metsätyöpäällikön nimen, muodostui keskeiseksi elimeksi kaikessa, mikä koski työvoiman liikkeelle saamista. Erityisesti joutui Keskusjohto kiinnittämään huomiota monilukuisten huolto- ja propagandatoimenpiteiden toimeenpanoon, mistä edellä jo on ollut puhe. Valtakunnan Metsätyöpäällikkönä toimivat eräät metsäteollisuutemme kaikkein pätevimmat voimat, ja kun tältä taholta tulleet esitykset saivat osakseen poliittisesti määräävien piirien luottamuksen, voitiin paljon sellaista saada toteutetuksi, jota ilman saavutukset metsissä varmaankin olisivat jääneet paljon vähemmälle.

H. EKONO

Edellä on jo mainittu, että poikkeuksellisen veden vähyyden vuoksi vuosina 1940—42 oli varalla olevia höyryvoimalaitoksia pidettävä pitkät ajat käynnissä. Karjalaan jääneiden koskivoimaloiden menetys lisäsi vaikeuksia.

Teollisuus ja muut suurkuluttajat olivat miltei poikkeuksetta Voima- ja polttoainetaloudellisen yhdistyksen Ekonon jäseniä — ja monet pienemmätkin kuluttajat. Ekono ryhtyi vapaaehtoisella pohjalla hoitamaan voimatalouden ohjausta ja säännöstelyä, mitä varten yhdistyksen toimitusjohtaja sai »Valtakunnan Voimapäällikön» arvon. Järjestely oli erinomainen esimerkki siitä, miten tehokkaasti elinkeinoelämä omien järjestöjensä avulla pystyi hoitamaan säännöstelytaloutta. Tietenkin Ekonon toimenpiteiden taustana oli läheinen kosketus kansanhuollon viranomaisiin.

Ekonon erittäin monipuolinen lämpöteknillinen kokemus oli muutoinkin suureksi avuksi säännöstelyä toteutettaessa.

I. ERÄITÄ KOKEMUKSIA

Tässä esitetty katsaus osoittaa, että puutalouden säännöstelykoneistossa jouduttiin v. 1940—1947 kokeilemaan ja käyttämään sangen monenlaisia elimiä. Nyt perästäpäin tuntuu niiden lukumäärä helposti suurelta ja tehtäväjako epä-määräiseltä. On kuitenkin otettava huomioon, että kyseessä olevat järjestelyt jouduttiin toteuttamaan perin poikkeuksellisissa oloissa ja hyvin huomattavalta osalta improvisoimalla, kun tarvittavia valmiustoimenpiteitä ei ollut ennakolta suunniteltu.

Metsätaloutta käsittelevän normaaliajan hallintokoneiston hajanaisuudesta johtui, että kiinteä kokonaisorganisaatio oli aikaansaataavissa vasta kaikkein vaikeimpina ajankohtina. Eräänä syynä tähän oli epäilemättä se, ettei puutaloutteen keskeisesti kuuluvia työvoima- ja palkka-asioita niiden poliittisen luonteen vuoksi kernaasti sallittu yhdistää muihin metsä- ja puukysymyksiin, koska se olisi merkinnyt niiden erottamista omista totutuista yhteyksistään.

Myönteisenä ilmiönä sota-ajalta on merkittävä se entistä läheisempi yhteistyö, johon eri etupiirit ja ryhmät vähin erin joutuivat. Metsänomistajat, teollisuus ja työväki saivat yhteisten neuvottelupöytien ääressä yhä enemmän tutustua toistensa näkökohtiin. Huomattiin, että on olemassa monia kysymyksiä, joissa edut eivät mene ristiin, ja toisia taas, jotka ovat niin keskeisiä merkitykseltään, että yleisen edun nimessä sovittelu on välttämätön. Yhteisymmärryksen pohja alkoi siten kasvaa ja vahvistua. Sitähän on myöhemmin paljon tarvittu, kun mm. on siirrytty koko maata käsittävien työehtosopimusten pohjalle. Myös ostaja- ja myyjäpiirien välisissä vapaaehtoisissa neuvotteluissa on myöhemminkin nähty mahdolliseksi solmia puuta ja puutavaroita koskevia hintasopimuksia tai -suosituksia.

Vuosina 1945—47 vahvistettiin puutavaran hinnat kokonaisuudessaan valtiovallan toimesta, kun sopimukseen ei voitu päästä. Tästä johtui lopulta suurta tyytymättömyyttä, sillä rahan arvon jatkuvasti alentuessa jäivät kantohinnat pahasti kuoppaan. Tämä oli keskeisesti johtamassa siihen, että puutalouden säännöstely kokonaisuudessaan purettiin jo keväällä 1947. Näinkin varhainen säännöstelyn purkaminen, mitä monet pitivät uskallettuna, oli mahdollinen juuri niiden runsaiden hankintatulosten nojalla, jotka parina edellisenä vuotena oli saavutettu.

Erittäin merkitsevää osaa polttopuuta kulutukseen toimittavien elinten keskuudessa esittivät puuta jalostavan teollisuuden metsäosastot ja pyöreän puutavaran vientiliikkeet. On aihetta kysyä, eikö näille alansa perusteellisesti hallitseville yrittäjille olisi pitänyt uskoa paljon suurempiakin tehtäviä niissä yhteyksissä. Eräänä syynä siihen, että näin ei tapahtunut, oli polttopuun hankintaan tarvittavan erikoishenkilöstön huomiotta jättäminen puolustusvoimien liikkeen kannallepanosuunnitelmissa. Sodan pitkittyessä jouduttiin tätä puutetta monella tavalla paikkailemaan tilapäisjärjestelyin, jollaisiksi edellä mainitut uudet toiminimetkin on syytä katsoa. Tällaiset improvisoinnit lienevät lopulta vaati-

neet enemmän väkeä kuin mitä ennakoita hyvin suunniteltu toiminta olisi kysynyt, ja kaikkinaisia oppirahoja jouduttiin ehkä turhaankin maksamaan. Tässä saatiin kieltämättä opetus, joka olisi pidettävä mielessä suunniteltaessa valmiutta mahdollisten myöhempien poikkeustilanteiden varalta.

7. SODAN JÄLKEINEN AIKA

Varsinaisen metsä- ja puutalouden säännöstelyn päättyminen keväällä 1947 ei vielä merkinnyt tuontipolttoaineiden säännöstelyn lopettamista. Koko ulkomaan kaupan ollessa valtiovallan ohjauksessa oli polttoaineetkin ostettava kauppasuhteiden ja valuuttareservien kulloinkin antamien osoitusten mukaisesti. Monesti jouduttiin turvautumaan vaihtokauppoihin, joissa toisin ajoin oli useampiakin osapuolia eikä vain kaksi. Hankalaa oli kun hiiltä oli tuotava Atlantin takaa, jolloin rahti saattoi nousta itse tavaran arvoa kalliimmaksi. Tällaiset vaikeudet jatkuivat kauas 1950-luvulle.

Näissä oloissa nousi kysymys kotimaisten polttoaineiden käytön lisäämisestä uudelleen esiin jokseenkin samaan tapaan kuin 1930-luvulla. Tähän johtaneita syitä oli useita. Suuret hakkuuohjelmat olivat ensinnäkin vieneet siihen, että polttopuuta hetkellisesti näytti olevan liiankin paljon ja että pelättiin halkovarastojen pilaantumista. Tämä pulma kylläkin ratkesi melkein itsestään parin vuoden sisällä. Toisena tekijänä astui näyttämölle työttömyys. Sen torjumiseksi oli ennenkin käytetty metsänhakkuita. Lisääntyvä metsänhoidon harrastus toi jatkuvasti tarjolle sellaista puuta, joka laatunsa puolesta kelpasi vain poltettavaksi. Taustalla oli tietysti myös juuri mainittu valuuttavarojen säästäminen. Niinä aikoina keskusteltiin paljon polttoturpeenkin tuotannon lisäämisestä.

Yksinkertaiseksi valtiovallan toimenpiteeksi, jolla kotimaisten polttoaineiden käyttöä voitiin lisätä, havaittiin tietty kuljetusten säännöstely. Ennen maanteiden perusteellista uudelleen rakentamista, mikä tapahtui 1950-luvun jälkipuoliskolta lähtien, kuljetettiin tuontipolttoaineet sisämaahan miltei yksinomaan rautateitse. Nyt jaettiin maa »kivihiilivyohtykkeeseen» ja »halkovyöhtykkeeseen» ja järjestettiin niin, että hiilen kuljetus jälkimmäiseen edellytti erityistä lupaa.

Eräät 1950- ja 1960-lukujen kansainväliset kriisit ovat antaneet tuoreita muistutuksia siitä, miten riippuvainen Suomi jatkuvasti on polttoaineiden tuonnista. Onpa tavallista ankarampi jäätalvi jo voinut riittää uhkaavan tilanteen syntymiseen. Kun otetaan huomioon, miten voimakkaasti tuontipolttoaineiden ja varsinkin öljyn kulutus on lisääntynyt — vrt. taulukkoa s. 254 — ei riittävää valmiutta enää voida turvata muuta tietä kuin erittäin pitkälle menevällä varastoinnilla.

Kun metsätalouden taholla on taisteltu polttopuun menekki puolesta, on jo varhaisessa vaiheessa ymmärretty, että riittävä menekki pienikokoiselle ja toisarvoiselle puulle pitäisi saada syntymään ensi kädessä toista tietä, nimittäin

siten, että tämä puu voitaisiin jalostaa kaupakelpoiseksi tuotteeksi. Viitattakoon tässä suhteessa esim. Pienpuukomitean mietintöön v:lta 1933 ja Pienpuualan Toimikunnan työhön 1950- ja 1960-luvuilla. Tällaisen menekkiä antaessa odottaa itseään ei kuitenkaan ole ollut paikallaan jättää metsiä hoitamatta.

Viimeisen 10—15 vuoden aikana tätä ajatusta vastaava teknillis-taloudellinen kehitys vihdoinkin on muuttunut tosiasiaksi. Lyhytkuituisesta lehtipuusta on opittu valmistamaan kaupakelpoista selluloosaa ja paperia, ja erilaisten kuituja lastulevyjen raaka-aineena on pienikokoinen ja heikkolaatuinen puu osoittautunut hyvin sopivaksi. Puuta jalostavan teollisuuden voimakas laajentuminen on kaiken kaikkiaan johtanut tilanteeseen, jossa Suomen metsien puusato pyritään entistä paljon tarkoituksenmukaisemmin ottamaan talteen.

Nykyisenä ajankohtana onkin kysymys muuttunut kokonaan toiseksi: polttopuuta on nyt säästettävä tai ainakin on huolehdittava siitä, ettei selvästi jalostuskelpoista tavaraa enää ohjata tulipesiin. Yksinkertainen laskelma osoittaa, että jos vähäarvoisesta puusta voidaan valmistaa vientiin soveltuvia tuotteita, vastaavan hiili- tai öljymäärän tuominen on kansantaloudellisesti erittäin kannattavaa. Näin ollen on oikein, että hiili tai öljy löytää tiensä yhä useamman kiinteistön lämmön lähteeksi, ja että puuliedet katoavat keittiöistä kaasun tai sähkön tieltä. Polttopuu, minkä otsakkeen alla vielä vuonna 1968 kulutettiin lähes 9 milj. k-m³ tuoretta runkopuuta, on itse asiassa viimeinen suuri reservierä, jonka varassa puuta jalostavan teollisuutemme volyyymiä on mahdollista välittömästi laajentaa.

Paitsi muista tekijöistä tulee se nopeus, millä nyt polttopuiksi luokiteltu puu siirtyy ainespuun sarakkeeseen, erityisesti riippumaan eri polttoaineiden tai lämmön lähteiden keskinäisistä hintasuhteista. Toistaiseksi on nimenomaisesti polttoöljy ollut Suomessa suhteellisen kallista verrattuna esim. läntiseen naapurimaahan, jossa puun käyttö polttoaineena jo on miltei loppunut. Toisaalta on siellä koivupaperipuusta myös maksettu meikäläistä tuntuvasti korkeampia hintoja.

8. JÄLKISATOA

Sodanaikainen polttoainetalous osoittautui paljon vaikeammin hallittavaksi ja ohjattavaksi kuin mitä vallanpitäjät olivat osanneet ennakoita arvioida. Tällaiseen päätelmään on tultava sen vähäisen huomion nojalla, mitä asialle oli omistettu ennen syksyä 1939. Vasta tavaran puute, hintojen nousu sekä kuljetuksiin ja työväen saantiin liittyvät vaikeudet näyttivät, mistä todenteolla oli kysymys. Perästäpäin on tietenkin helppoa osoittaa, miten suhteellisen yksinkertaisten ennakkovalmisteluiden varassa olisi voitu selvittää tilanteesta tuntuvasti helpommin, varsinkin jos avainasemassa olevia polttoaineita ja tarvikkeita olisi edes jossakin määrin ollut varmuusvarastoissa.

Tässä selostettujen toimenpiteiden tuloksena oli joka tapauksessa, että valtakunnan tärkeimmät rattaat pystyttiin pitämään käynnissä, ja että kata-

strofaalisesta polttoaineen puutteesta asutuskeskuksissa vältyttiin. Tätä on pidettävä merkittävänä saavutuksena ajankohtana, jolloin kansakunta muutenkin joutui jännittämään äärimmäiset voimansa. Ainespuun valtavan suuret hakkuuohjelmat, jotka nekin toteutettiin erittäin vaikeissa oloissa, olivat niinkään valtakunnalle perin tärkeitä. Syystä on noita hakkuuohjelmia nimitetty siksi aseeksi, jolla Suomi raivasi itselleen tien taloudellisesti turvattuun tulevaisuuteen.

Saavutettu menestys tavoitteiden ja ohjelmien toteuttamisessa oli ennen kaikkea tulosta satojentuhansien kansalaisten yhteisistä ponnistuksista. Polttoaineiden hankinta ja, myöhemmässä vaiheessa, markkinakelpoisen puutavaran liikkeelle saaminen muodostuivatkin sananmukaisesti koko kansan asiaksi. Suurimman vastuun kantoivat kuitenkin metsäalan ammattimiehet.

Kielteisenä ilmiönä ei ole vaiettava siitä, että poikkeuksellisin menetelmin hankittu polttoaine muodostui kalliiksi ja myötävaikutti rahanarvon huononemiseen. Suurena tekijänä tässä olivat kuljetukset. Puu- ja hiilikaasuttimilla sekä korvikeöljyllä pystyttiin autokanta tosin pitämään auttavasti liikenteessä, mutta tämä ei voinut tapahtua ilman huomattavaa kuljetuskustannusten nousua. Sen vaikutus ulottui joka suuntaan, ei vähimmin jokapäiväisten kulutustarvikkeiden hintoihin.

Valitettavaa oli myös, että yksityisille jouduttiin tekemään väkivaltaa pakko-hakkuiden ja takavarikkojen muodossa. Tietenkin tästä kaikesta suoritettiin korvaus, mutta rahanarvon jatkuvasti huonontuessa saattoi menetys silti muodostua kirveleväksi.

Metsävarojen kannalta eivät vuosien 1945—47 poikkeuksellisen suuret hakkuuohjelmat olleet arveluttavia, sillä niiden vastapainona oli runsas säästö edellisiltä vuosilta, jolloin hakkuut olivat jokseenkin yksinomaisesti kohdistuneet polttopuuhun. Myönteistä oli, että metsät halkojen kysynnän turvin nyt laajalti vapautuivat siitä toisarvoisesta puustosta, jonka menekin puutetta aikaisempina vuosina usein oli valitettu. Pian sota-ajan jälkeen toteutettu kolmas valtakunnan metsävarojen inventointi osoittikin metsävarojen parantuneen sekä määrällisesti että erityisesti koostumuksensa puolesta.

Poikkeusajan toimenpiteenä, josta on jäänyt pysyvä jälki Suomen metsiin, on mainittava Kansanhuoltoministeriön aloitteesta v. 1943 säädetty laki vajaan tuottoisten metsien uudistamisesta. Silloin kirjoitettiin: »Tämä laki avaa mahdollisuuden käydä voimakkain ottein käsiksi erityisesti sellaisiin metsiin, jotka nykyisessä hahmossaan eivät käytä maan tuotantovoimaa riittävästi hyväksi. Poistamalla nämä metsät ja hankkimalla tilalle uusi kasvullinen puusukupolvi voidaan metsätaloudellemme tehdä arvokas palvelus». Kulkijan, joka 25 vuotta myöhemmin nyt pysähtyy esim. Helsingin hätähakkuualueille nousseiden kauliiden istutusmetsien äärelle, ei ole vaikeata yhtyä tähän. Hätähakkuut olivat ensimmäisiä vajaan tuottoislain sovellutuksia, olkoonkin, että vajaan tuottoisuuden käsitettä niissä oloissa jouduttiin jossakin määrin venyttämään. Myöhemmin on tämän lain, tai täsmällisemmin sanottuna siitä perinnöksi jääneen verova-

paussäännöksen nojalla, saatu uudistamistoimenpiteet käyntiin erittäin laajoilla aloilla, jopa siinä määrin, että Suomen metsien ikäluokkasuhteet kaiken kaikkiaan ovat korjautuneet tasapainoisempaan suuntaan.

Eräänä jälkitapahtumana oli, että säännöstelytaloudesta jäi yli tiettyjä pääomia, joiden käyttö rauhanajan tarkoituksiin myöhemmin osoittautui mahdolliseksi. Tällaisen melko suuren rahasumman jätti ensinnäkin jälkeensä sodanaikainen kivihiilen ja koksen hinnantasausrahasto. Poikkeusaikana maahan saadut kivihiili- ja koksierät olivat laadultaan perin kirjavia, minkä lisäksi hinnat vaihtelivat tavattomasti sellaisten tekijöiden vuoksi, jotka eivät olleet ennakolta hallittavissa. Kuluttajien oli puolestaan tyydyttävä siihen, mitä heille pystyttiin jakamaan. Oikeudenmukaisuuden turvaamiseksi perustettiin tällöin hinnantasausrahasto, jonka avulla kaikki maahan saapuneet erät »kliirattiin» myytäväksi kullekin laadulle määrättyyn keskihintaan. Tämä hyvin menestynyt järjestelmä jouduttiin keskeyttämään ajankohtana, jolloin rahaston säästö oli huomattavan suuri. Tällä tavalla jäljellejäänyt rahasumma olisi oikeutetusti pitänyt jakaa niiden kesken, jotka ylihintaa maksamalla olivat osallistuneet sen syntyyn, mutta tällaisen palautuksen suoritus osoittautui täysin mahdottomaksi laskentatehtäväksi. Kun rahat eivät liioin kuuluneet valtiolle päädyttiin lopulta siihen, että niistä muodostettiin Suomen Luonnonvarain Tutkimussäätiön peruspääoma. Säätiö on sittemmin jakanut varsin huomattavia avustuksia tärkeisiin tutkimustarkoituksiin.

Toinen, edelliseen verrattuna tosin vaatimaton säästö-pääoma jäi yli Terväöljy Oy:n purkauessa. Nimi jo ilmaisee, millä alalla tämä yhtiö toimintaansa harjoitti. Yhtiön ylijäämä siirrettiin Metsäpuiden Rodunjalostussäätiölle (nykyiselle Metsänjalostussäätiölle) ja joutui siellä auttamaan alulle tämän säätiön toimintaa, joka on saanut yleistä tunnustusta osakseen. Varsin huomattava »Metsämiesten Säätiö» sai niinkään alkupääomansa ylijäämistä, jotka metsätyömiesten huollossa toimineet poikkeusajan elimet jättivät.

On lopuksi syytä lausua toivomus, että toista sellaista kriisikautta ei tulisi, jolloin olisi jälleen pakko lähteä toteuttamaan sitä lajia olevia poikkeuksellisia toimenpiteitä, mitä tässä suppeasti selostettu säännöstely toi mukanaan toisen maailmansodan vuosina ja heti sen jälkeen. Pidettäköön sellaista valmiutta yllä, ettei kova päivä, jos se on tullakseen, kohtaa valtakuntaa yhtä huonosti valmistautuneena kuin v. 1939. Tämä koskee ennen kaikkea sellaisia ulkoa tuotavia polttoaineita ja tarvikkeita, joista Suomi vuosien kuluessa on tullut riippuvaiseksi vielä paljon suuremmassa määrin kuin mitä asian laita oli 1930- ja 1940-luvuilla.

Tähän valmiuteen kuuluu olennaisena osana polttoaineiden käytön jatkuva seuraaminen. Tässä suhteessa ovat Metsäntutkimuslaitoksen toimeenpanemat puunkäyttötutkimukset jo 1920-luvulta lähtien esittäneet tiennäyttäjän osaa, ja niitä olisi jatkettava. Painopisteen nyt siirryttyä kokonaan tuontipolttomateriaaliin saattaa tosin tuntua siltä, ettei metsätaloudella ole enää kovinkaan paljon asian kanssa tekemistä. Tämä olisi kuitenkin virheellinen ja vieläpä vaarallinen

johtopäätös. Polttopuun käyttö on Suomessa yhä vieläkin hyvin huomattavaa suuruusluokkaa. On mm. paljon aihetta seurata, miten tämä puunjalostusteollisuutemme viimeinen suuri reservierä saadaan siirtymään raaka-aineen otsakkeen alle. Mutta yhtä tärkeätä on, että valtakunnan metsätalous pidetään tiiviisti kytkettynä polttoainekysymyksiin sen vuoksi, että mahdollisen kriisiajan tullessa Suomella edelleenkin ei ole omasta takaa muuta todella huomion arvoista polttoainetta kuin metsiemme puu.

KIRJALLISUUTTA:

- AUER, JAAKKO: 1956, Suomen sotakorvaukset Neuvostoliitolle. Helsinki.
 HARTIKAINEN, EINO: 1933, Suomen teollisuuden polttoaineen kulutus v. 1930. MTJ 27.
 —»— 1936, Suomen teollisuuden polttoaineen käyttö v. 1933. MTJ 22.
 —»— 1939, Suomen teollisuuden polttoaineen käyttö v. 1936. MTJ 27.
 FRILUND, HARALD: 1968, Finlands kraft- och energiförsörjning 1965—1995. Ekono 120.
 HEISKANEN, VEIJO: 1965, Pienpuualan toimikunta 1955—64. P.T. julkaisu N:o 176.
 HILDEN (OSARA), N. A.: 1929, Helsinki halkoja kuluttajana. MTJ 13.
 —»— 1930, Suomen teollisuuden polttoaineen kulutus v. 1927. MTJ 14.
 HOLOPAINEN, VILJO: 1950, Eräiden Suomen kaupunkien halkojen hankinta-alueet — AFF 59. 1.
 —»— 1950, Kivihiihen ja halkojen kilpailu Suomessa vuosina 1927—38. MTJ 38.
 MURTO, JAAKKO O.: 1951, Mäntypuumme pihka voiteluöljyn raaka-aineena. AFF 59. 2.
 OSARA, N. A.: 1945, Puutalouden säännöstely. Viisi vuotta kansanhuoltoa. Helsinki.
 —»— 1945, Nestemäisten polttoaineiden, voiteluaineiden ja kuljetusvälineiden säännöstely.
 —»— Viisi vuotta kansanhuoltoa. Helsinki.
 —»— 1950, Substitution of Liquid Fuels by other Materials in Finland during the Second World War. Fourth World Power Conference. Paper N:o 7. Section C 2.
 —»— 1958, Polttoaineet. Oma Maa III. Porvoo.
 OSARA N. A. — PÖNTYNEN V. — ERKKILÄ E. E.: 1948, Suomen puun käyttö ja metsätase, MTJ 36.
 Pienpuukomitean mietintö. Komiteamietintö n:o 16, 1933.
 Polttoainekomitean mietintö. Komiteamietintö N:o 7, 1950.
 Polttoainekomitean mietintö. Komiteamietintö N:o 4, 1952.
 TOIVONEN ONNI: 1950, Kymmenen vuotta kansanhuoltajana. Porvoo—Helsinki.

SUMMARY:

GOVERNMENT CONTROL OF FUELS AND FORESTRY IN FINLAND DURING WORLD WAR II

With the progress of the Finnish economy, heat and energy requirements have been met increasingly by imported fossil fuels. Firewood, previously the dominant fuel, has gradually yielded its position. This occurred especially after industry learned to make marketable processed products from small-sized and poor-quality wood. As Finland has neither coal nor oil resources, it has had to resort to large-scale imports dependant on foreign relations and especially maritime connections. When these have been interrupted by wars or crises, the country has found itself in difficulties. For instance, immediately after the

outbreak of World War II in 1939 comprehensive controls had to be instituted. The present article deals with the measures taken by the authorities at that time. The general background to the events and the experience gained from the various measures are also described. The author was chief of the Department for Fuels and Timber of the Ministry of Supply, 1940—1947.

The annual consumption of fuel in Finland in the pre—World War II years was as follows:

	Converted into fuelwood	Converted into coal
Market consumption . . .	24.9 Million piled cu.m	4.16 Million tons
Rural consumption . . .	20.4 » » »	3.40 » »
Total	45.3 Million piled cu.m	7.56 Million tons

Imported fuels, chiefly coal and coke, accounted for 47 per cent of market consumption. Oil consumption was still very small in those days. The tables on pp. 253—254 contain more detailed data on fuel consumption and imports.

Several factors of similar effect produced a situation in which wartime fuel consumption was greater than calculated. Firstly, many boilers and furnaces had been built for fossil fuels and when a change to wood became necessary more fuel was consumed than the theoretical caloric ratio indicated. Another factor was the poor quality of the fuel. Firewood billets often had to be taken by the shortest route to the furnace without the customary drying time. Coincidental factors that added to the difficulties were the exceptional water shortage, which necessitated the generation of electricity from fuels, and the fact that the winters of 1939—1942 were the coldest of the century.

Although the danger to Finland of an interruption in fuel imports had been pointed out in various connections, the Finns had made hardly any preparations to manage on their own. In autumn 1939 there were no reserve stocks and particularly vulnerable was the vital question of motor fuels and lubricants.

When the Winter War ended in spring 1940, it was realised that exceptional measures were necessary to ensure the supply of fuel. A special law was enacted to this end, dealing with both the revival of production and regulation of consumption. Every forest owner was notified of his share in the fuelwood logging quantity under the plan that was prepared. He could meet his obligation either by selling trees on the stump or by contracting to deliver fuelwood ready split and hauled to the market.

A special source of concern was the transportation problems which later became a real bottleneck. When the petrol supply was exhausted, wood or charcoal carburetors had to be installed on cars, trucks and tractors. These devices proved more practical than had been expected, although the efficiency ratio achieved was low. The automobile situation became extremely difficult, however, when tyres and spare parts ran out.

It became necessary to tighten the restrictions as the war dragged on, and considerable quantities of prepared industrial roundwood had to be used for fuel also. Of highly decisive significance was the fact that considerable quantities of coal and coke ultimately were delivered to Finland throughout the war by Germany, making it possible to keep important wheels turning. This was true especially of consumption points where the use of wood would not have been technically feasible, e.g. gas works, the metallurgical industry and high-pressure boilers. It was fortunate that the existing railway locomotives had been designed specifically to burn wood. On the other hand, the supply of motor fuels and lubricating oils was much more limited. Many of the temporary arrangements and substitutes were technically unsatisfactory and led to premature wear and tear of machines and apparatus. The exhaustion of the lubricant supply would have been a catastrophe, consequently research to establish a substitute industry was begun immediately. Tar distilled from stumps proved to be the best domestic raw material.

Oils were easier to obtain in the world market than coal immediately after the end of the war, but Finland was unable to make use of this favourable situation. Storage, distribution and burning installations could not be built to any appreciable extent as long as the war reparations work consumed all the capacity of the metal and engineering industries.

As Finland has very many swamps, it was assumed that peat would have been quite an important fuel, but this was not so. The drying of fuel peat is slow and laborious in the Finnish climate, and the swamps are generally too shallow and stumpy although they are extensive in area.

The wood processing industry had been accustomed during the years of peace to maintain stocks of industrial wood covering two years' requirements on the average. A shortage of industrial wood, therefore, was not an acute problem, although prepared pulpwood and even saw logs were burnt at times. But these inventories, too, were depleted by 1944. When the Armistice Agreement was signed in autumn 1944 and the war reparations bill was published, people understood that the really great difficulties lay ahead. Fuel imports were now cut completely and one had to live from hand to mouth. Timber logging, especially industrial roundwood, had to be stepped up greatly. The end of a great war was in sight and in order to stabilize the national economy exports had to be resumed as soon as communications were re-opened. The law »safeguarding the supply of timber» enacted in early 1945 invested far-reaching powers in the authorities. Logging plans that were greater than those of the busiest years of peace were published under this act for the years 1945—1946 and 1946—1947 (cf. table on p. 264).

It was later seen that the very versatile organisational and propaganda work in these two years of exceptionally accelerated activity enabled the targets set in the plans to be met. The Ministry of Supply was the responsible body and it was supported by an organisation for the promotion of production which worked

with the forest owners, and separate organs for distribution which dealt with the consumers. It is important to note that the machinery needed was based largely on existing organisations within trade and industry. They made available staff with expert knowledge and the arrangement contributed effectively to the success of the controls. A weakness of the system was that adequate preparations for such a situation had not been made. Many experiments and improvisations were necessary during the war years when the majority of the male population was at the front.

Controls governing forestry and the forest industries were discontinued in the spring of 1947 when the two major logging plans had been realised and foreign fuel imports had started again. However, this did not yet permit the end of rationing of imported fuels. Because of the prevailing circumstances all foreign trade was subjected to State control, and fuels, too, had to be bought where and when trading relations and foreign currency reserves permitted. These conditions continued until the late fifties.

The overall result of the exceptional measures was that it was possible to keep the most important wheels of the country turning and consumption centres escaped a catastrophic shortage of fuel. The enormous logging plans for industrial wood were also very important for the country. Without them the economy would not have recovered from the consequences of the war as rapidly as it did, and even greater difficulties would have been encountered in meeting the war reparations obligations.

It is understandable that it was not possible to have a controlled economy without negative consequences too. One of these was the increase in fuel prices which affected the price of daily consumer goods and, in this way, weakened monetary values. It was also regrettable that force had to be used against private individuals in the form of confiscations and compulsory logging. Compensation was paid for this, of course, but with the erosion of the value of money the loss was sometimes serious.

The exceptionally big logging plans of 1945—1947 did not jeopardise our forest resources. A positive feature was that many forests were now cleared of timber of secondary value. The law dealing with the »regeneration of poorly productive forests» which was issued 1943 as a part of the emergency program has also left a lasting mark on the forests of the country. It encouraged the proper regeneration of many forests in poor condition, so much so that the age-class distribution of Finnish forests has on the whole been brought into better balance.

Forestry circles have always stressed the desirability of creating sufficient demand for small-sized or poor-quality timber primarily through an increased conversion of such material into marketable products rather than through its use as fuel. Yet, it was not possible to leave forests untended while waiting for this situation to materialise. Technical and economic development has finally resulted during the past ten years or so in the appearance of a demand for such

timber as industrial raw material. Short-fibred hard woods now yield good pulp and paper; fibre or particle boards can be produced economically from poor-quality timber. Indeed the problem has become a completely different one in the past few years. We must now ensure that convertible timber is no longer sent to the furnaces. If products suitable for export can be made of poor-quality timber, the import of a corresponding quantity of coal or oil is highly profitable and, therefore, the trend is now definitely towards these fuels. Nearly 9 million solid cu.m of fuelwood was, however, still consumed in Finland in 1968. This represents a large reserve on which an expansion of the wood-processing industry can be based.

One of the sequelae of the period of controlled economy was that there remained certain balances of surplus money. It has been possible to use them to form some considerable foundations for the promotion of research and other useful purposes.

In Finland it is necessary to maintain a state of preparedness in which the country will not find itself as unready as it was in 1939 to meet a potential emergency. This applies above all to fossil fuels and particularly oils, the use of which has achieved unprecedented levels.

ECE:n PUUTAVARAKOMITEAN JA FAO:n EUROOPAN METSÄKOMISSION KOKOUKSET VUONNA 1970

THE FORTHCOMING MEETINGS OF ECE TIMBER COMMITTEE AND FAO EUROPEAN FORESTRY COMMISSION IN 1970

Aika - Date	Paikka - Location	Aihe - Title
12-16. 1.	Wien	A/B Seminar on the use of electronic data processing in forestry and related fields
9-13. 2.	Genevé	A/B 8th session, Joint FAO/ECE Working Party on Forest and Forest Products Statistics
16-20. 3.	Genevé	A/B <i>Ad hoc</i> meeting of experts in preparation of the EFC/ECE Symposium on co-ordination between silviculture, management, harvesting, transport and industrial processing of wood raw material
4- 6. 5.	Genevé	A/B Meeting of experts on economic indicators in forestry
10-13. 6.	Istanbul	B 4th session, SCM Sub-Committee on Co-ordination of Forest Research
15-19. 6.	Stuttgart	A/B 8th session, Joint FAO/ECE/ILO Committee on Forest Working Techniques and Training of Forest Workers
16-19. 6.	Ankara	B 11th session, joint Sub-Commission on Mediterranean Forestry Problems (SCM)
Kesäk. - June	Saksa	B 9th session, EFC Working Party on Torrent Control, Protection from Avalanches and Watershed Management
29. 6.-3. 7.	Portugali	A Symposium on production and utilization of eucalyptus
7-11. 9.	Rooma	B 15th session, European Forestry Commission
	Rooma	B <i>Ad hoc</i> Working Party on forest management (in conjunction with 15th session of EFC)
5- 9. 10.	Genevé	A 28th session, Timber Committee
12-20. 11.	Genevé	A/B 4th session, Study Group on Mechanization of Forest Work (in preparation of the Symposium on Logging in Mountainous Regions and Cableways)
30. 11.-4. 12.	Genevé	A Symposium on substitution of and by forest products
Avoim	Ranska	A ECE Timber Committee study tour
Undeterm.	Avoim	B Post-graduate training course for leading foresters
»	Neuvostoliitto	A Seminar on the application and uses of particle board

A ECE:n puutavarakomitea - ECE Timber Committee

B FAO:n Euroopan metsäkomissio - FAO European Forestry Commission

KANNATUSJÄSENET — UNDERSTÖDANDE MEDLEMMAR

CENTRALSKOGSNÄMNDEN SKOGSKULTUR
SUOMEN PUUNJALOSTUSTEOLLISUUDEN KESKUSLIITTO
OSUUSKUNTA METSÄLIITTO
KESKUSOSUUSLIIKE HANKKIJA
SUNILA OSAKEYHTIÖ
OY WILH. SCHAUAMAN AB