

Kuljetusprobleema valtakunnallisena kysymyksenä sodan ja rauhan aikana

Kirjoittanut kenraalimajuri H. Roos

Johdanto

Kuljetuskysymys on käytyjen sotien ja niitä seuranneiden pulavuosien aikana käynyt erääksi kansakuntamme avainkysymykseksi. Todettakoon, ettei tämä asia ennen sotia vaatinut osakseen samalla tavalla huomiota kuin viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana. Ryhtymättä analysoimaan niitä syitä, jotka ovat tämän muutoksen aiheuttaneet, on syytä tyytyä lyhyesti mainitsemaan, kuinka kokemus on meille jokaiselle osoittanut kuljetusten kysynnän kasvavan suuresti heti kun jokapäiväinen, säännöllinen elämä häiriintyy. Tarkoituksena on seuraavassa tosiasioiden valossa tarkastella asiaa ja samalla antaa selostus saaduista kokemuksista, jotta entistä paremmin voisimme varustautua pahojen päivien varalta. On valitettavaa, että tässä yhteydessä on pakko tyytyä varsin ylimalkaiseen käsittelyyn. Toivoa sopii, että myöhemmin käy mahdolliseksi ryhtyä syvällisemmin tutkimaan valtakunnalliseen kuljetuskysymykseen liittyviä monia ja mielenkiintoisia probleemoja.

Olen päätenyt sellaiseen tämän kirjoituksen jäsentelyyn, että lähdän sodanaikaisista olosuhteista, siirryn sen jälkeen sodanjälkeiseen jälleenrakentamisen ajanjaksoon päätyäkseni lopuksi rauhanomaisen työn rytmiin.

Ennen varsinaista asian käsittelyä on kuitenkin syytä todeta — viitaten edellä sanottuun —, että ennen talvisotaa kuljetukset sujuivat maassamme ilman suurta kohua. Autoja oli liikenteessä

kysynnän edellyttämä määrä, ja loppuunkulutettu kalusto korvattiin uusilla hankinnoilla ulkomailta. Kun autoliikenne oli kokonaan — postin ja rautateiden harjoittamaa vähäistä paikallis- ja linjaliikennettä lukuunottamatta — yksityisten käsissä, ei mitään suuria kalusto-, varaosa-, polttoaine- ym. reservejä yleensä ollut. Kalusto oli tyydyttävässä, osittain hyvässä kunnossa, ja kaikkia liikenteen rauhanaikaista hoitamista varten tarpeellisia laitteita — korjaamoita ja bensiiniasemia myöten — oli riittävästi. — Mainittakoon, ettei suuria polttoainereservejä myöskään ollut; polttoainetta tuotiin jatkuvasti normaalikulutuksen mukaan, kuitenkin niin, että talvivarastot hankittiin maahan jo syksyllä, sillä polttoaineiden kuljetukseen käytetty tonnisto ei yleensä ollut varustettu jäissä kulkua varten. — Kun autojen polttoaine oli kokonaan tuotava valtamerentakaisista maista, olikin tämä kulutustavara ensimmäisiä, joka joutui säännöstelyn kohteeksi.

Myös rautatien kalusto oli kunnossa, vaikkakin on syytä kiinnittää huomiota siihen, ettei ollut hankittu reservejä. Niinpä vetureita oli juuri niin paljon kuin senaikainen liikenne ja sen järki-peräinen hoito edellytti. Liikkuvassa kalustossa oli paljon ylikäistä, ja näin jälkeinpäin asioita arvosteltaessa herättää ihmetelyä, ettei nimenomaan vetureita saatu tilata lisää edes pulavuosina, jolloin metalliteollisuutemme kärsi työttömyydestä ja olisi kipeästi kaivannut työtä, hyödyllistä työtä. Sen sijaan valtio jakoi työttömyysavustuksina huomattavia rahaeriä mm. juuri metallialan työläisille.

Valmistelut ennen talvisotaa ja talvisota

On varsin kiintoisaa käytyjen sotiemme kokemuksien valossa palata ajassa parikymmentä vuotta taaksepäin, so. siihen aikaan, jolloin kenttäarmeijamme organisaatiota luotiin ja jolloin myös kehitettiin perusta ja pohja sodanaikaista kuljetustoimintaa varten. Tuo työ oli monesti varsin epäkiitollista, ja moni intomielinen uurastaja on antanut täyden panoksen lisätäkseen ymmärtämystä kuljetuksia kohtaan ja todistaakseen kuinka tärkeätä on, että kuljetuksille annetaan riittävä osuus ei vain lkp-valmisteluissa, vaan myös sodanaikaisessa organisaatiossa. On myönnettävä,

että esim. rautatiekuljetusten tärkeys lkp.- ja keskitysvaiheessa aina on oivallettu ja näitä kuljetuksia varten laaditut suunnitelmat pidetty jatkuvasti ajan tasalla. Sen sijaan ei tuolloin kylliksi syvennytty kuljetuskysymyksen käytännölliseen ratkaisuun sen jälkeen, kun keskitys on suoritettu ja varsinaiset sotatoimet alkanut. Tässäkin vaiheessa on kuljetustoiminta — myös puolustus-sodassa — elintärkeä osa sodankäynnin valtavasta koneistosta. Vaikka ei nyt olisikaan niin suoraviivainen kuin eräs sotilaskirjailijoi-stamme, joka liikenneyhteyksien sotilaallista merkitystä käsittelevässä teoksensa esipuheessa toteaa: »Nykyaikaiset sotatoimet voidaan jakaa kahteen pääryhmään: kuljetuksiin ja taisteluihin», on saatujen kokemusten valossa empimättä yhdyttävä samassa esipuheessa esitettyyn toteamukseen: »Taisteleva armeija tarvitsee paljon ja sen täytyy saada kaikki tarvikkeensa ajoissa.» Tämähän on mahdollista vain kuljetusten avulla.

Asioita näin jälkeinpäin tarkasteltaessa on todettava, ettei noina aikoina ollut täysin selvää käsitystä siitä, kuinka paljon kuljetuksia taisteleva armeija meidän oloissamme tulisi tarvitsemaan ja kuinka suuria ponnistuksia vaadittaisiin, jotta tuon klassillisen ja nasevan lauseen toteamus voitaisiin jatkuvasti täyttää. Ne, jotka olivat mukana syksyllä 1939 näitä kysymyksiä valmistelemassa, muistavat elämänsä loppuun saakka, miten paljon saatiin aikaan noina syksyisinä viikkoina ja kuukausina, joita YH:na muistellaan. Totuus on, että operatiivisten yksiköiden kuljetusorganisaatio oli suurin piirtein olemassa, kun sen sijaan se mitä kutsutaan päämajan portaaksi, puuttui miltei kokonaan. Viitattakoon ohimennen siihen, että rautatielaitos kokonaisuudessaan oli käytettävissä. Se tulikin muodostamaan kuljetustoiminnan rungon. Sillä on valmis varasto-, varikko- ja korjaamoverkostonsa yli koko maan samalla kun sen suuri henkilöstö on valtiollaan käskettävissä. Kuten tunnettua, ei auto- eikä kuormastopuolella ollut eikä ole nytkään rauhanaikana mitään valmista organisaatiota. Miehet ja välineet tulivat syksyllä 1939 kokoon omia teitänsä, ja näistä yksilöistä oli sitten muodostettava yksiköitä, muodostelmia, joihin vielä kaiken kukkuraksi päälleystö usein tuli kolmannelta taholta. Operatiivisten yhtymien puiteissa oli tämä — kuten jo mainitsin — yleensä organisoitu, vaikka paljon oli keskeneräistä. Mainitsen vain korjausmuodostelmat

eri portaissa ja näille kuuluva välineistö. Kuinka moninaista tavaraa tarvitaankaan esimerkiksi autojen huollossa, varsinkin jos ajatellaan talvella käytävää sotaa: pakkasnesteistä ja lumi-ketjuista suojaväreihin, akkumulaattoreihin, varamoottoreihin ja vararenkaiisiin asti. Tunnuksenahan on, että sodassa jos missä on saatava oikea mies oikealle paikalle. Tämä edellyttää kuitenkin huolellista valmistelua, eikä suinkaan ole helppo tehtävä muutamassa kuukaudessa täydentää sitä, jota ei aikaisemmin ole — täysin ymmärrettävistä syistä — suoritettu. En ryhdy selvittämään talvisodan vaiheita. Nehän ovat vielä tuoreessa muistissa. Mainitsen vain, että monilta osiltaan improvisoimalla luotu kuljetusorganisaatio piti pintansa, eikä vakavia moitteita yleensä ole sen suhteen esitetty, jos tarkastelemme asiaa nimenomaan valtakunnallisena kysymyksenä. Sota kesti lyhyen ajan, ja kun maassa sen puhjetessa oli runsaasti kaikenlaista tavaraa, selviydettiin asiasta siten, että eri yhtymien valtuuttamat ostajat kiersivät maakuntaa ja »hamstrasivat» mitä tarvitsivat, usein paljon semmoistakin, jota nyt oikeastaan ei tarvittu mutta joka kumminkin oli hyvä olemassa. Melko täydellisin konein ja laittein varustettuja korjaamoita ilmestyi osaksi virallisten laitosten laajentumina, osaksi myös kokonaan uusina, »mustina» muodostelmina. Suomalainen on aina ollut mestari improvisoimaan, ja tuona aikana vietti tuo taito todellisia »orgioita», käyttäakseni tuollaista hieman karkeata sanontaa.

Materiaali ja välineistö eivät näin lopultakaan aiheuttaneet kuljetusten johdolle eniten huolta. Sen sijaan voidaan sanoa, että vihollisen ehdoton ylivalta ilmassa monta kertaa vaikeutti tehtävien täsmällistä suorittamista. Kuka ei muistaisi, miten liikenne maanteillä samaten kuin etulinjoille pääasiassa jouduttiin suorittamaan yöllä ja mitenkä tähtikirkkaat kuutamoyöt, joita tuntui olevan tuskallisen runsaasti, lisäsivät huolia. Suurin pärttein saatiin asiat kuitenkin sujumaan, ja ajokuri ja avuliaisuus, silloisen maantieliikenteen onnistumisen perusedellytykset, osoittautuivat odottamattoman hyväksi.

Rautateiden kohdalla aiheuttivat tärkeiden risteysasemien sekä siltojen ilmapommitukset eniten päänvaivaa. Mutta korjausorganisaatio piti kutinsa, niin että liikenne saatiin aina jatkumaan, joskus tietenkin melkoisten keskeytysten jälkeen. Niinpä sodan

viimeisessä vaiheessa tapahtuneet, meidän oloissamme melko suuret joukkojen siirrot rintamalta toiselle saatiin toteutetuksi ilman suuria tappioita ja ratkaisevia aikamenetyksiä. Tämä siitä huolimatta, että niinkin tärkeät risteysasemat kuin Kouvola, Matkaselkä, Elisenvaara ja Hiitola olivat jatkuvien pommitusten kohteena. — Kouvolan ratapihalla on laskettu yli 14 000 osumaa.

Välirauhan aika

Kun talvisota sitten päättyi ja sen kokemuksia ryhdyttiin soveltamaan uutta armeijaorganisaatiota luotaessa, sai kuljetuspuoli osakseen kokonaan toisenlaisen huomion. Viitattakoon samalla kuitenkin siihen, että koko organisaatio luotiin puolustussotaa varten. Ohjesäännöt ja määrävahvuudet olivat selvästi puolustusellisia. Tämän lisäksi on syytä erikoisesti korostaa, että materiaalitilanne — en puhu puhtaasta sotamateriaalista — oli nyt olennaisesti muuttunut, so. huonontunut, samalla kun uuden sodanaikaisen armeijan varustaminen määrävahvuuden edellyttämällä välineillä oli suuruusluokaltaan aivan toisenlainen tehtävä kuin talvisodan alkaessa. Tuotti suuria vaikeuksia saada operatiiviset yksiköt täysivahvaisiksi esim. autokalustoon nähden, ja samalla todettiin, että kokoon saatu kalusto oli kunnoltaan hyvin kyseenalaista, useassa tapauksessa jopa siksi heikkoa, ettei se pystynyt seuraamaan yksikköään edes kuorma-asemalle. Talvisota, vaikka se kestitkin lyhyen ajan, oli kuluttanut pienen maamme resursseja arveluttavan suuressa määrin. Ehkä aikaisemmin selostamallani improvisoinnilla oli oma osuutensa eittämättömään tosi-seikkaan. — Tässä yhteydessä tulkoon ohimennen mainituksi, että meilläkin kesällä 1941 seurattiin uudenaikaisia tuulahduksia: eräitä yksiköitä keskitettiin sotanäyttämölle autokuljetuksiin!

Sota 1941—44

Kun jatkosotaa oli käyty muutamia kuukausia, uhkasi kotiseutu, kenttäarmeijan tukialue, menehtyä kuljetusmahdollisuuksien puuttuessa. Viestit olivat yhä huolestuttavampia. Kuljetus-

ten johto kotiseudulla oli — kuten tunnettua — keskitetty kotijoukkojen esikuntaan, ja päivittäin saapuvat ilmoitukset kertoivat miten vaikeaksi muodostui jo sellainen tehtävä kuin autojen »jälkiharavointi» kenttäarmeijan saattamiseksi täysilukuiseksi. Tämä tehtävä kävi sitä tärkeämmäksi, kuta pitemmälle etenevät joukkomme tunkeutuivat. — Todettakoon samalla, että alunperin ilmapommitusten ja muiden hävitysten varalta perustettujen rautatiekorjausmuodostelmien avulla saatiin junaliikenne melko nopeasti käyntiin vallatuilla alueilla, vaikkakin eräät tuhotut rautatiesillat hidastivat työtä (Antrea, Läskelä). Rautatieorganisaatiota jouduttiin sodan aikana täydentämään ja jouduttiin perustamaan erikoismuodostelmia — veturi- ja junahenkilökuntaa — vallattujen ja korjattujen ratojen liikennöimistä varten. Ratojen liikennepaikkojen miehitys sujui häiriöttä siten, että rataosat liitettiin valtakunnan rautatieverkkoon ja miehitetiin komennetuilla virkamiehillä ja muulla henkilöstöllä. Itä-Karjalasta muodostettiin omat puolisolitaalliset jaksosensa, joihin henkilöstö komennettiin muista jaksoista.

Näin pitkälle oli kaikki hyvin. Mutta kokonaisratkaisun kannalta alkoivat vaikeudet ruuhkaantua yhä korkeammaksi röykkiöksi. Vallatun alueen radat tosin tulivat nopeasti väliaikaisesti liikennöitävään kuntoon, mutta liikenteen jatkuvan, joustavan hoidon edellyttämiä toimenpiteitä ei sen sijaan saatu kyllin ripeästi suoritetuksi. Veturien huolto — polttoainetäydennys, korjaukset —, ratapihojen varustaminen vaihteilla ja sivuraiteilla, henkilökunnan majoittaminen ja muonittaminen eivät sujuneet samaa vauhtia. Kuten tunnettua, voi tietyllä tavalla rakennettu ja kuntoonpantu rautatie kehittää suorituskykynsä vain tiettyyn rajaan saakka. Sen yli se ei pääse ilman melkoisia teknillisiä parannuksia. Kun nämä toimenpiteet myöhästyivät, seurauksena oli, että sotänäyttämölle alkoi ruuhkaantua yhä enemmän liikkuvaa kalustoa joko rikkoutuneena tai liikenteen pysähtymisen takia. Kotiseudun oli yhä vaikeampi asettaa käyttöön uusia junia huoltokuljetuksia varten. Kun kotiseudun autokanta samalla oli supistunut jokseenkin olemattomiin, on ymmärrettävää, että väestön huoltaminen jokapäiväisen leivän antimilla tuotti yhä suurempia vaikeuksia. Samalla kärsi myös sotatarviketeollisuuden toiminta.

On väitetty — en ryhdy tätä väitettä tässä yhteydessä selvit-

telemään —, että sotilasjohto oli saanut liian suuren ylivallan eikä valtakunnallinen sodan johto kyennyt riittävästi pitämään puoliaan, milloin oli ratkaistava koko valtakunnan elintärkeitä kysymyksiä. Pääasia on, että lokakuussa 1941 silloinen kulkulaitosministeri sai Ylipäällikön suostumaan siihen, että Päämajasta määrättiin upseeri kotiseudulle, pääkaupunkiin, jossa hänen tuli hoitaa valtakunnallinen kuljetusprobleema kokonaisuudessaan. Näin sai alkunsa elin, huoltopäällikön esikunta, joka yhteistoiminnassa Päämajan — huoltopäälliköllä oli suoranainen esittelyoikeus ja -velvollisuus Ylipäällikölle — ja toisaalta valtioneuvoston kanssa hoiti sodan loppuun saakka valtakunnallista kuljetustehtävää. Ajan mittaan toimialaa jouduttiin olosuhteiden pakosta laajentamaan niin, että se varsinaisten kaukotehtävien — rautatie-, rannikko- ja sisävesi- sekä autokuljetusten — lisäksi tuli käsittämään myös hevosajot (metsääjot) ja uitot. — Mainittakoon tässä yhteydessä, että tämän sotilaallisesti organisoidun kuljetuselimen työn peri sodan päätyttyä »kuljetusasiain keskusjohto», joka oli toiminnassa aina vuoden 1948 loppuun saakka. — Ohimennen todettakoon vielä, että sodan jatkuessa ja vaikeuksien kasvaessa muillakin siviilielämän työaloilla määrättiin kotiseudulle työvoimapäälliköksi kenttäarmeijan kenraali. Hänen »esikunnastaan» kehittyi sitten metsäasiain keskusjohto, tärkeä elin, joka kuitenkin voitiin lakkauttaa jo aikaisemmin kuin Kuljetusasiain keskusjohto.

Huoltopäällikön esikunnan tehtävät

Mitä huoltopäällikön esikunta sitten teki? Sen toimiala oli, kuten edellisestä jo ilmeni, hyvin laaja sekä asiallisesti että alueellisesti. Lyhyesti sanottuna sen toiminta kohdistui toisaalta sotänäyttämölle suuntautuvan kuljetustoiminnan rationalisointiin, toisaalta kotiseudun kuljetusmahdollisuuksien lisäämiseen. On muistettava, että huomattava osa kotiseudun teollisuutta työskenteli kenttäarmeijan hyväksi. Tehtaissa toimivan henkilökunnan eläminen oli turvattava, samaten kuin tietenkin myös muun siviiliväestön. Asutuskeskuksiin oli elintarvikkeiden lisäksi ehdottomasti saatava polttopuuta jne. Kuljetustilanteen vaikeus talvella 1941–42 ilmenee tosiasiaista, että kuningas Talven pakkasineen ja lumentuloi-

neen pahiten haitatessa rautatieliikennettä rataosa Äänislinna—kotiseutu oli aina Matkaselkää myöten »täynnä» rintamalle matkaavia huoltojunia, jotka pääsivät etenemään vain hitaasti, pari asemaväliä päivässä — jos sitäkään. Ja lisää junia vaadittiin, huolimatta siitä, että oli täysin järjetöntä pidentää tuota ruuhkaa Pieksämäelle tai Kouvolaan saakka. Tavaraa oli riittävästi junissa lähempänä, kunhan vain saatiin tilanne laukeamaan ja junat perille. Tässä vaiheessa ei vielä ollut opittu kenttäarmeijassa käyttämään sotatoimiyhtymien esikunnissa palvelevia rautatieupseereita kyllin tehokkaasti. Aikaa myöten saatiin asia sitten järjestykseen ja yhteistyö kenttäarmeijan kanssa kehittyi — ensi yhteenottojen jälkeen — hedelmälliseksi ja rakentavaksi. Samanlainen oli kehitys rautatielaitokseen nähden. Johtajat saatiin liikkeelle tutkimaan tilannetta kentällä ja ryhtymään kiireisesti korjaamaan epäkohtia. Niinpä toimitettiin Äänislinnaan vähitellen koneita ja muita veturien korjausta ja huoltoa varten tarvittavia välineitä, eikä kestänyt kovinkaan kauan, ennen kuin siellä toimi melko suorituskykyinen konepaja. Veturien vedenotto- ja polttoainetäydennys organisoitiin, samalla kun liikennepaikkojen raiteistoja täydennettiin. On kuitenkin korostettava, että koko talvi 1941—42 oli vaikea ja vasta keväällä ja kesällä kuljetukset alkoivat sujua ilman vakavia hankauksia. Tähän tilanteen paranemiseen vaikutti osaltaan myös se, että etenemisvaihe muuttui asemasodaksi, jolloin kuljetusolotkin vakaantuivat.

Ehkä vielä vaikeampi kuin rautatieliikenteen tiimalta oli saada autoliikenne kotiseudulla hoidetuksi. Vaikeus oli ensisijassa siinä, että kuorma-autoja ja autonkuljettajia oli liian vähän kotiseudun välttämättömiinkin tarpeisiin. Näiden vapauttaminen kenttäarmeijasta oli — ymmärrettävistä syistä — vaikeata, ja vain hitaasti päästiin siihen, että pyydetyt elintärkeät lomautukset ja siirrot myönnettiin. Jokainen, joka oli tutustunut Itä-Karjalan kurjiin tieoloihin ja pioneerien silloiseen työurakkaan, ei voi kieltää irrottamiseen liittyviä epäilyksiä. Tässäkin suhteessa tilanne helpottui sitä mukaa kuin olosuhteet vakaantuivat rintamalla. Järjestelyä helpotettiin siten, että vapautuvista autoista monessa tapauksessa muodostettiin kotiseudulla toimivia autokomppanioita ja -joukkueita, jotka voitiin nopeasti palauttaa kenttäarmeijan käyttöön, jos tilanne sitä vaati.

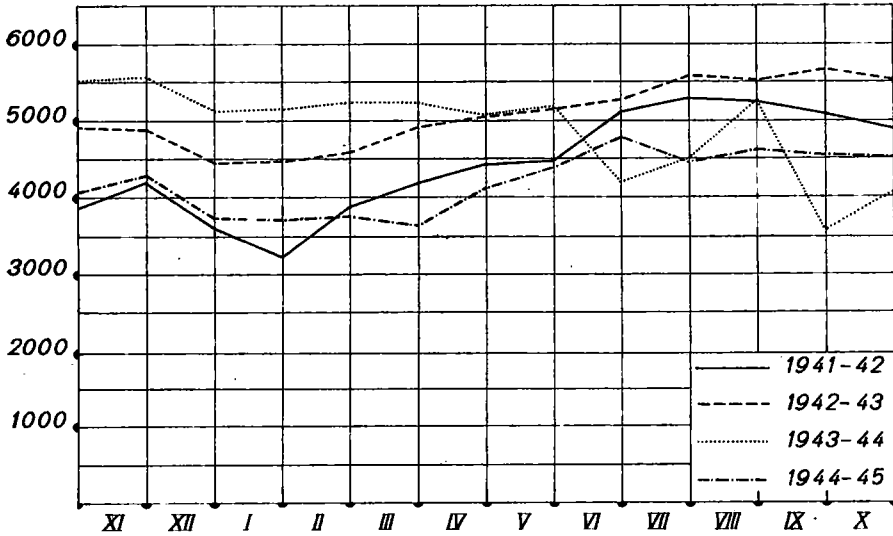
Erittäin tärkeä tehtävä oli teollisuuden ja kaupan johtomiesten samoin kuin sanomalehdistön orientointi mielialan rauhoittamiseksi ja »goodwillin» hankkimiseksi — jo etukäteen — kaikkien evättävien lomauttamisanomusten varalta. Niitä jouduttiin käsittelemään paljon. Hyvin suuri merkitys oli huoltopäällikön esikunnan yhteyteen järjestetyllä teollisuuden ja kaupan edustajista muodostetulla jaostolla, joka positiivisesti myötävaikutti luottamuksellisten suhteiden luomisessa huoltopäällikön esikunnan ja mainittujen piirien kesken.

Mainitsen lopuksi vielä, että myös merenkulun alalla oli yhteistyö tuloksellista Merivoimien esikunnan kanssa. Kauppayhteydet ulkomaille kävivät vuosi vuodelta yhä tärkeämmiksi sekä sodankäyntiä että kansanhuoltoa ajatellen. Tuonti ja vienti oli sen vuoksi hoidettava, ja kun Hanko alkuvaiheessa oli vihollisilla, keskittyi laivaliikenne ensi aluksi Turkuun ja Pohjanlahden satamiin, joissa varsinkin talviliikenteen aikana vallitsi tavaton ruuhka. Kun Hanko sitten joulukuussa 1941 vallattiin ja laivoja voitiin ottaa myös Suomenlahden satamiin, helpottui tilanne huomattavasti. En voi olla tässä yhteydessä viittaamatta muutamaon onnistuneeseen »syöksyyn» syksypimeinä öinä ohi Hangon. Erikoisesti ajattelen muuatta marraskuista retkeä, jolloin eräitä elintärkeitä kauppalaivoja saatiin onnellisesti perille Helsinkiin ja Kotkaan.

Kokonaisuutena kehittyi tilanne hiljalleen parempaan suuntaan. Myös kotiseudulla helpottui paine tasaisesti. Eräänä huolten aiheuttajana oli saksalaisten kuljetusjohto, joka varsinkin rautatiekuljetuksien kohdalla oli hyvin vaativainen. Erityisesti talvisin oli saksalaisten huoltoon lomautuksineen sidottava paljon rautatiekalustoa matkojen pituuden vuoksi. Käytännöllisistä syistä oli nimittäin saksalaisille osoitettu talvisatamaksi Hanko. Kun joukkojen huolto tapahtui kauas ohi Kemijärven ja yksin rautatiematka Hangosta purkamisasemille oli n. 1 300 km, on ymmärrettävää, että saksalaisten joukkojen huoltaminen kävi raskaaksi. — Asian auttamiseksi saatiin käytettäväksi saksalaisten sotasaaliina ottamaa vaunustoa ja myös vetovoimaa, joka raideleveydeltään oli sopivaa ja joka monessa tapauksessa saapui maahamme korjattuna liikennekelpoiseen kuntoon.

Tuli sitten vuosi 1944. Me näemme sen kesän tapahtumien vai-

KUORMATUT RAUTATIEVAUNUT



Piirros 1.

kutuksen kuljetuskäyräämme, joka on varsin levoton ja nousee kerran korkealle painuakseen sitten hyvin alas. Vertaa diagrammaa, piirros 1.

On syytä tarkastella kuljetustilanteen kehitystä rautateillä oheisen piirroksen avulla. Se kuvastaa keskimäärin päivässä kuormattujen tavaravaunujen lukumäärää eri kuukausina ja vuosina. Kun keskiarvo on saatu siten, että kuukaudessa yhteensä kuormattujen vaunujen luku on jaettu päivien määrällä, on selviö, että keskiarvo on alhaisin sellaisina kuukausina, joina on paljon pyhä- ja juhlapäiviä. Tällöin ovat näet työt joko kokonaan keskeytyksissä tai vain vähäisessä määrin käynnissä. Tällainen kuukausi on ennen kaikkea joulukuu, joka säännöllisesti onkin heikoin. Edelleen on syytä huomauttaa siitä, että kun pääsiäis- ja helluntai-pyhät sattuvat eri kuukausille, vaikuttaa tämä seikka melkoisia vaihteluita saman kuukauden arvoihin eri vuosina. Käyristä huomaa edelleen selvästi eri vuodenaikojen vaihtelut. Talvi kovine pakkasineen ja lumineen alentaa melkoisesti vetovoiman tehoa (aina 20 %:iin saakka) ja hidastaa liikenteen rytmiä. Tästä on

seurauksena vaunuston kiertokulun hidastuminen ja päivittäin kuormattujen vaunujen lukumäärän aleneminen. Sama vaikutus on ruuhkatilanteilla, koska vaunuja ei silloin saada normaaliajassa purkamisasemilla tyhjennettäviksi ja jälleen kuormattaviksi. Tästä ovat talvikuukaudet 1941—42 selvimpänä esimerkkinä. Joukkojen siirrot heikentävät myös tulosta. Näihin tehtäviin varattava vaunusto on otettava liikenteestä useita päiviä ennen kuljetuksen alkua, muodostettava junarungoiksi tilausten mukaan ja toimitettava kuormauspaikoille. Vaikka itse kuormaus tapahtuukin ripeästi ja kuljetus sujuu nopeammin kuin tavallisen tavarajunan, runko on purkamisen päätyttyä — suurten siirtojen ollessa kysymyksessä — palautettava sellaisenaan tyhjänä takaisin uusia joukkoja varten. Kuinka paljon nämä operatiiviset kuljetukset alentavat rautatielaitoksen tehoa ilmenee selvästi vuoden 1944 käyrästä. Viittaan vertailuun touko—kesäkuu.

On syytä vielä huomauttaa kuljetustehon säännöllisestä kasvusta sotavuosien aikana aina vuoden 1944 alkuun saakka. Paitsi jo aikaisemmin selostettuja toimenpiteitä vaikutti tähän edulliseen kehitykseen myös huomattavasti sotasaaliskalusto, josta jo edellä mainittiin. Se nousi korkeimmillaan ollessaan lähes 10 %:iin koko liikkuvasta kalustosta.

Jälleenrakentamisen ajanjakso (vv. 1945—48)

Myös kuljetustoiminnassa alkaa syksyllä 1944 uusi vaihe, johon liittyy uusia probleemoita ja — uusia vaikeuksia. Väli rauhan-sopimus asetti kuljetusviranomaisille kokonaan uusia tehtäviä. Palautustavara, sotasaalis ja vähitellen sotakorvaus olivat tällaisia tavararyhmiä, jotka erikoisesti tulivat rasittamaan rautatielaitosta ja myös kauppamerenkulkua. Kaikki tämä oli, mikäli kuljetus tapahtui maitse, toimitettava rajan yli yksinomaan suomalaisissa rautatievaunuissa ja useimmiten aina perille purkamisasemalle saakka. Sotasaaliina vallattu tai saksalaisilta saatu ja liikennekuntoon korjattu liikkuva kalusto vaadittiin toimittamaan rajan yli siksi nopeasti, ettei sen käyttöä tähän tehtävään voitu ajatellakaan. Seurauksena olikin, että tuhansia suomalaisia tavarava-

vaunuja kulkeutui Neuvostoliittoon ja viipyi siellä yleensä hyvin kauan. Suurimmilleen nousi maamme rajojen ulkopuolella olevien tavaravaunujen määrä lokakuussa 1945, jolloin koko kuukauden päiväkeskiarvo nousi 4 101:een eli lähes neljännekseen koko liikenteessä olevasta tavaravaunustosta. Tilanne uhkasi näin käydä kestäättömäksi, ja vasta kun oli kääntynyt Neuvostoliiton puoleen virallisin nootin, muuttui asia. Vaunuja alkoi palautua yhä nopeammassa tahdissa, samalla kun myös venäläistä vaunustoa saapui rajan yli tavaroita noutamaan, osaksi kuormattuina (kauppatavaraa) mutta osaksi myös tyhjinä. Tammikuussa 1946 oli keskiarvo pudonnut 2 363:een. Se nousi jälleen jonkin verran sydäntalvella mutta laski sitten ratkaisevasti ja tasaisesti niin, että se v. 1948 oli enää 1 036. 20. 1. 1948 oli astunut voimaan yhdysliikennesopimus eikä tämänluonteisia vaikeuksia ole sen jälkeen esiintynyt.

Aika syksystä 1944 vuoden 1946 kevääseen saakka oli kuljetusten alalla erittäin vaikea. On muistettava, että kenttäarmeijan siirrot ja kotiuttamiset vaativat aluksi suuria ponnistuksia. Evakuoidun väestön siirto aiheutti vuosikausiksi kuljetuksia, jotka aina olivat yhtä kiireellisiä, milloin sen vuoksi, että siirrot oli suoritettava loppuun ennen toukokuun alkua, milloin taas ennen sadon korjuuta tai talven tuloa. Vähitellen alkoi valtava jälleerakentaminen, joka satoi suuria vaunustomääriä, laiminlyödyt metsätyöt vaativat huomattavia huoltokuljetuksia — rehukato kiusasi metsätyöalueita Pohjois- ja Itä-Suomessa. Lopulta oli hakattu puutavara saatava nopeasti metsästä markkinoille, jälleerakennustyömaille, teollisuuslaitoksiin ja asutuskeskuksiin. Kuljetustehtävä oli niin valtava, että huoltopäällikön esikunnan hajaannuttua joulukuussa 1944, ei voitu tulla toimeen ilman keskitettyä johtoa, jolla oli riittävät valtuudet hoitaa asioita. Tällainen uusi elin — Kuljetusasiain Keskusjohto — perustettiinkin alkuvuodesta 1945. Sen tehtävänä oli aikaansaada yhteistoiminta eri kuljetusmuotojen kesken, laatia suunnitelmia laajojen ja vaativien kuljetusten suorittamiseksi sekä mm. kuljetusten ohjaus ja tärkeysjärjestyksen määrääminen. Se työskenteli kiinteässä yhteistoiminnassa metsäasiain keskusjohdon ja kauppamerenkulun ohjausta varten perustetun toimiston (Kamerton) kanssa ja oli personaalunionissa rautatiehallitukseen. Myöhemmin sitä vielä täydennet-

tiin eräiden muiden hallinnon haarojen edustajilla, joten se lopulta oli kymmenpäinen elin, jonka yhtenä varsin mielenkiintoisena tehtävänä oli toimia keskenään ristiriidassa olevien etupiirien temmellyskenttänä. Sen kokouksissa iskivät yhteen Kymron, siirtoväen, maatalouden, metsätalouden, Vapon, ulkomaankaupan ja kansanhuoltoministeriön edustajat, ja siellä lopulta pitkien selvittelyjen jälkeen määriteltiin, oliko rakennustiilet vai metsätyömaille toimitettava rehu vaiko ehkä asutuskeskusten halot kuljetettava ensin. Kuljetusviranomaisilla oli edelleenkin eräitä suuria tehtäviä, jotka oli hoidettava sataprosenttisesti ennen kaikkia muita. Näitä olivat välirauhan asettamat velvoitukset ja veturihalot, jotka kivihiilen tuonnin keskeydyttyä, muodostivat erittäin vaikean »pullonkaulan». Kuljetusasiain keskusjohdon ehkä tärkeimmäksi tehtäväksi tuli näin rautatiekuljetuksien kiireellisyysjärjestyksen määrääminen. Selvemmin voidaan tämä sanoa niin, että sen oli vahvistettava se järjestys, jossa rautatielaitoksen vaunujen jaosta huolehtivat virkamiehet saivat antaa vaunuja eri tavararyhmille. Kun vajaus pahimpina aikoina nousi 30—40 %:iin — so. 10 tilatusta vaunusta voitiin antaa vain 7 tai 6 — on selvää, että asia oli erittäin merkityksellinen ja että vahvistetun tärkeysjärjestyksen noudattamista oli tarkoin valvottava. — Esimerkkinä mainittakoon, että 1. 6. 1945 asetettiin ensi tilalle veturien polttoaineet — tämä kuvastaa polttoainetilanteen kireyttä — toiselle palautus-, sotasaalis- ja sotakorvauskuljetukset, kolmannelle numeroitujen sotilaskuljetukset jne. Kiireellisyysjärjestystä jouduttiin luonnollisesti tarkistamaan useaan otteeseen tilanteen kehityksen mukaan sekä myöntämään poikkeuksia jonakin ajankohtana erityisen tärkeiksi muodostuneita kuljetuksia varten. Viimeinen tarkistus suoritettiin keväällä 1948, ja saman vuoden kesällä saatettiin sitten luopua koko järjestelmästä kuljetusten kysynnän palauduttua lähelle rautateiden suorituskykyä.

Toiminnan monipuolisuuden valaisemiseksi mainittakoon vielä, että rautatielaitos veloitettiin ryhtymään muihinkin säännöstelytoimenpiteisiin tavaraliikenteen suhteen. Niinpä syksyllä 1946 määrättiin, ettei saanut antaa vaunuja korsirehujen kuljetukseen tiettyjen alueiden ohi aiotuille lähetyksille, ja näiden tarvikkeiden kuormaus kiellettiin kokonaan erältä alituotantoalueilta. Tämä ohje — välillä tosin muutettuna ja lievennettynä — oli voimassa

aina vuoden 1948 syksypuolelle saakka. Polttopuiden ristiinkuljettamisen ehkäisemiseksi annettiin liikennejaksojen vaununjakajille määräyksiä. Paljon vaivaa nähtiin edelleen puutavara- vaihtojen järjestämiseksi. Kun tämä osoittautui käytännössä vaikeaksi toteuttaa hyvällä, jokainen kun kehui omaa tavaraansa ja moitti naapurinsa vastikkeeksi tarjoamaa, turvaututtiin tehokkaaksi osoittautuneeseen keinoon: kiellettiin vaunujen anto. Edelleen oli mm. sementin sekä rakennus- ja maatalouskalkin ynnä väkilannoitteiden kuljetus säännösteltävä siten, että asianomaisille tehtaille määriteltiin kulutusalueet. Aika ajoittain oli pakko turvautua kappaletavaran kuormaustietoihin ja -rajoituksiin. Hyvin tärkeäksi muodostui yhteistyö Kamerton kanssa, ja onnistuttiinkin melko hyvin ohjaamaan saapuvat tuontilaiset kulutusaluetta lähinnä olevaan satamaan. Tähän kysymykseen palataan hieman myöhemmin. — Tyhjien vaunujen kulkusuunnista oli myös annettava ohjeita.

Autojen ja rautateiden yhteistyötä pyrittiin tehostamaan siten, että eräiden tarvikkeiden kuljetukseen ei annettu ollenkaan rautatievaunuja, ellei kuljetusmatka ollut yli sovitun kilometrimäärän. Autokalusto oli siihen aikaan erittäin huonossa kunnossa, ei ollut bensiiniä, vaan käytettiin puukaasuautoja. Autokuljetuksien käyttöä vaikeutti myös kuljetusten kalleus. Rautatietarifit pidettiin näet alhaisina, kannattavuuden kannalta aivan liian alhaisina. Valtioneuvosto, joka määrää kuljetusmaksut, katsoi, että jälleerakentamisvaiheessa oli kuljetusten halpuus asetettava rautatietaitoksen kannattavuuden edelle. — Ennen kuin jätän tämän vaiheen, jonka tunnusomaisena piirteenä oli kuljetustehon jatkuva kasvu suureksi osaksi eri etupiirien hedelmällisen yhteistyön ansiosta, on paikallaan vielä kosketella maaliikenteen ja merenkulun välistä yhteistoimintaa.

Tämä kysymys muodostui tärkeäksi erikoisesti sen vuoksi, että Viipuri — Uuras ja eräät muut satamat oli menetetty. Kun myös Saimaan kanava oli poissa pelistä, oli kuljetusrytmi kokonaisuudessaan huomattavasti muuttunut. Tähän vaikutti myös osaltaan teollisuuden uusi ryhmittyminen. Kotka ja Hamina saivat ottaa huolehtiakseen sekä omasta että lisäksi Viipurin—Uuraan viennistä. Paitsi että eräät rautatiesolmut — Pieksämäki ja Kouvola — ja eräät rataosat — Savon rata — joutuivat kovan ylipaineen

alaisiksi, uhkasi tilanne itse satamissa käydä kestäättömäksi. Kuljetusasiain keskusjohto ja Kamerto pyrkivät koko olemassaolonsa ajan siihen, että meriliikenne saataisiin jakaantumaan tasaisesti eri satamien kesken näiden suorituskyvyn mukaisesti. Edelleen oli tuonti ja vienti pääsatamien tai satamaryhmien kohdalla saatava mahdollisimman lähelle tasapainoa. Massatavaroiden tuonnissa päästiinkin koko lailla tyydyttäviin tuloksiin, tavara kun ohjautui lähinnä kulutusaluetta olevaan satamaan. Vienti sen sijaan kulki ja kulkee edelleenkin omien piirustustensa mukaan. Tästä on seurauksena, että tyhjiä vaunuja joudutaan massoittain joka päivä siirtämään vientisatamasta tuontisatamaan tai tyhjennettyään takaisin teollisuuslaitoksiin. On järjestetty tilaisuuksia, joissa vientiteollisuuden johdolle on selvitetty asiaa ja pyydetty tilanteen vaatimia toimenpiteitä. Yleensä onkin myönnetty selvitys järkeväksi ja oikeaksi, mutta kun sitten ryhdyttiin odottamaan tuloksia, jäivät ne melko vähäisiksi. Laivat saapuivat edelleenkin entisiin ylikuormitettuihin satamiin. Kun ryhdyttiin tutkimaan syitä tähän ilmiöön, todettiin useissa tapauksissa, että se elin, joka hoitaa teollisuusyhtymän kuljetusasiat, teki edelleenkin niin kuin aina ennenkin oli tehty. Epäilemättä olikin tulos konsernin kannalta näin edullisempi, sillä rautatierahdit olivat hieman halvemmat. Asiaan vaikutti myös olennaisesti se, että epävakaina aikoina on uskaliaasta luopua varmoiksi osoittautuneista agenteista niin koti- kuin ulkomaan satamassa samoin kuin laivanvarustamoista. Tästä kärsi ja kärsii edelleen kokonaisuus.

Sitten muutama sana satamista ja työskentelystä niissä. Tuossa maakuljetuksen ja meriliikenteen yhtymäkohdassa kohtaavat toisensa mitä erilaisimmat etupiirit. Näitä ovat laivanvarustajat, rahtaajat, ahtaajat, huolitsijat, tulli, rautatie sekä vielä omana ryhmänään työnantajat ja työläiset. Kullakin ryhmällä on tietysti oma näkemyksensä siitä, kuinka asia olisi edullisimmin hoidettava. Näiden eri suuntiin vetävien voimien saattaminen hedelmälliseen yhteistyöhön oli eräs Kuljetusasiain keskusjohdon tärkeitä tehtäviä. Asia hoidettiin niin, että satamiin järjestettiin ensin neuvottelutilaisuuksia, joihin kutsuttiin eri etupiirien edustajia. Yleisesti päättyi neuvottelu siihen, että satamaan määrättiin yhdysmies varsin suurin valtuuksin, ja täksi tuli melkein aina rautatien edustaja, jolle rautatiehallituksen taholta sitten annettiin

valta »sitaon tai päästää», so. hän sai valtuudet järjestää liikenteen teollisuuslaitoksen ja sataman välillä viimeksi mainitun kapasiteetin mukaan. Suunnilleen siinä vaiheessa kun laiva oli satamassa, annettiin tehtaalle vaunut kuormattaviksi, ja kuljetuksia säännösti jatkuvasti pitäen päämääränä sellaista tilannetta, että laivan äärellä aina oli riittävästi kysymykseen tulevalla vientitavaralla kuormattuja vaunuja, mutta ei myöskään enempää. Tämä asiantila on kaikkien kannalta edullisin, koska tavara yleensä pyritään kuormaamaan suoraan vaunusta laivaan. Toisaalta joudutaan jokaisesta vaunusta, joka purkaamattomana seisoo ratapihalla, maksamaan sakkoa, vaununvuokraa, joka kymmenien vaunujen ollessa kysymyksessä, voi nousta hyvinkin suuriin summiin. Toisaalta myös laivojen ankarat maksut odotusajalta edellyttävät töiden joustavaa ja jatkuvaa sujumista. Kun vielä lisätään, että työväestön edun mukaista on, että työryhmillä on työtä tasaisesti ja jatkuvasti, niin etteivät miehet joudu toimeettomina odottamaan ja näin menettämään ansiotaan, ymmärrämme, että asialla on yleiseltä kannalta suuri merkitys. — Monessa suhteessa onkin saavutettu hyviä tuloksia. Kun ankara talvi 1949–1950 uhkasi sulkea useimmat satamamme ja vain Hanko ja Turku jäivät avoimiksi, oli pakko edelleen säilyttää yllä selostettu keskitetty johto, huolimatta siitä, että sekä Kuljetusasiain keskusjohto että Kamerto olivat siirtyneet historiaan. Se korvasi tavallaan Kamerton, ja sen tehtävänä oli ohjata saapuvat laivat sopivimpaan satamaan. Toiminta perustui tällä kertaa kokonaan vapaaehtoisuuden pohjalle, valtalakia kun ei enää ollut eikä laivaa siis voitu pakottaa menemään haluttuun satamaan. Kamertolla oli tässä suhteessa ollut melkoiset valtuudet.

Nyky aika

Näin olemmekin tulleet nykyaikaan, jota oikeastaan pitäisi voida kutsua »normaaliksi». Normaali se on kuljetusten osalta ennen kaikkea sikäli, että kuljetuksia säännöstelevät valtuudet on purettu ja tällaisten asioiden hoitamista varten perustetut elimet on lakkautettu. Tämä tapahtui vuoden vaihteessa 1948/49.¹ Nor-

¹ Valtioneuvoston päätöksellä 28.7.1951 perustettiin jälleen kuljetusneuvosto.

maalisten aikojen palaaminen on vielä luettavissa rautatielaitoksen kuljetettavaksi uskottujen tavararyhmien keskinäisessä suhteessa. Siinä on todettavissa huomattavia muutoksia, kun sitä verrataan sota- ja pula-ajan vastaavaan asiantilaan. Tätä seikkaa valaisee seuraavalla aukeamalla oleva taulukko.

Nykyistä aikaa voisi myös kutsua vapaan kilpailun aikakaudeksi, mikä merkitsee sitä, että kuljetusmahdollisuudet ovat kuljetustarpeeseen nähden muuttuneet, so. kasvaneet. Tämä johtuu ensi sijassa siitä, että maamme autokalusto on huomattavasti lisääntynyt samalla kun sen kunto on parantunut. On muistettava, että yhtenä ratkaisevana kuljetusvaikeuksien aiheuttajana sotien ja niitä seuranneiden vuosien aikana oli se seikka, että kuljetusten valtaosa joutui yksinomaan rautatielaitoksen kannettavaksi autokaluston ollessa täysin riittämätön sekä suureksi osaksi loppuunajettua. Sen tehoa alensi vielä olennaisesti puukaasuttimien käyttö. Tilanteen kehitystä sotiemme jälkeen valaisee seuraava asetelma, joka esittää kuorma- ja linja-autojen tuontia viime vuosina:

1945 tuotiin maahan	57 kuorma- ja linja-autoa sekä alustaa					
1946 » »	3946	»	»	»	»	»
1947 » »	3201	»	»	»	»	»
1948 » »	1724	»	»	»	»	»
1949 » »	1724	»	»	»	»	»
1950 » »	1787	»	»	»	»	»

Kuorma-autoja onkin nykyisin rekisteröitynä huomattavasti enemmän kuin ennen sotia. Ehdottoman luotettavien lukujen saanti tuottaa vaikeuksia, mutta yleiskäsityksen saamiseksi riittää kun mainitsen, että vuoden vaihteessa 1938/39 niitä oli yli 19 000 kpl, 1948/49 lähes 25 000, 1949/50 n. 26 000 ja 1950/51 yli 26 500. On kuitenkin syytä muistaa, että kalustosta on vieläkin huomattava osa vanhaa ja että autojen tuonti olisi paljon suurempi, elleivät valuuttavaikeudet sitä huomattavasti rajoittaisi.

Myös rautatielaitoksen kalusto on lukumääräisesti kasvanut. Mainittakoon, että se oli alhaisin vuoden vaihteessa 1940/41, jolloin Neuvostoliitolle Moskovan rauhan (v. 1940) ehtojen mukaan luovutettavaksi määrätty kalusto oli tilastosta poistettu. Tuolloin oli vetureita 675 ja tavaravaunuja (umpi- ja avovaunuja yhteensä)

21 546 kpl. Vuoden vaihteessa 1950/51 olivat vastaavat luvut 821 ja 27 518. Tätä kaunista yleiskuvaa samentaa kuitenkin huomattavasti se, että melkoinen osa sekä vetovoimasta että vaunustosta on yli-ikäistä ja loppuun kulutettua. Kun rautatielaitos — samoin kuin puolustuslaitoskin — on kaluston hankinnoissa riippuvainen valtioneuvostosta ja eduskunnasta, on selitettävissä se, että uusiminen tapahtuu anteeksiantamattoman hitaasti.

Tarkastettaessa kuljetustilannetta, on toisaalta huomattava, että kuljetusten tarve on eräiltä osiltaan muuttunut. Jälleenrakentamisen ryntäysvaihe on sivuutettu, siirtoväki on asettunut paikoilleen, tyhjat maakauppiaiden ja muutkin varastot ovat vähitellen kulutustavaran kohdalla saaneet normaalin suuruutensa. Eikä pidä väheksyä myöskään sitä, että kuljetussuhteet Neuvostoliittoon on saatu pysyväisesti järjestetyksi. Sen sijaan on teollisuuden raaka-aineiden, valmiiden teollisuustuotteiden sekä kaikkien kauppasopimusten aiheuttamien kuljetusten tarve kasvanut.

On syytä vielä kerran korostaa sitä, että ns. normaalisinakin aikoina suhdanteet vaikuttavat kovin herkästi kuljetustilanteeseen. Viitataan vuoteen 1949, jolloin puutavaran kysyntä sen kaikissa eri muodoissa yhtäkkiä heikkeni sekä ulkomailla että kotona. Seurauksena oli, että kuljetusta suorittavien leirissä elettiin runsauden pulan aikakautta. Niinpä kroonillinen vaunupula rautateillä muuttui huomattavaksi vaunuston ylijäämäksi, joka aika ajoin nousi 2 000 à 2 500 tavaravaunuun päivässä. Kun sitten devalvointi lisäsi puunjalostusteollisuutemme ja myös muun vientitavaran kilpailumahdollisuuksia maailman markkinoilla ja kun vielä nykyinen yleismaailmallinen jännitys on lisännyt vientitavaroittemme kysyntää ja myös hintaa — on seurauksena tänä talvena (1950—51) ollut kaikkien aikojen kuljetuskriisi, jonka aikana esimerkiksi rautateiden vaunujen puute on lähennellyt sotavuosien pahimpien aikojen ennätyksiä.

Palautuminen rauhan aikaan on tuonut mukanaan sotien aikana tuntemattomia ilmiöitä, jotka ovat haitallisesti vaikuttaneet myös kuljetuselinten työskentelyyn. Näitä ovat ennen kaikkea työselkkaukset ja -riitaisuudet, jotka valitettavasti ovat useassa tapauksessa johtaneet avoimeen työtaisteluun, so. lakkoon. Koskekoonpa lakko mitä alaa tahansa, aina se vaikuttaa myös kuljetuksiin. Mainittakoon esimerkkinä ns. Leino-lakot vuodelta 1948,

Tavaralaatujen kuormaus vuosina

	1942	
	Vaunu- kuormia keskim. päivässä	%
1. Kappaletavaraa	869	19,8
2. Sotilastavaraa	813	18,3
3. Saksal. sot.tavaraa	431	9,0
4. Sotakorvaustavaraa		
5. Siirtoväen tavaraa	61	1,3
6. Vientitavaraa	77	1,6
7. Tuontitavaraa	202	4,0
8. Elintarvikkeita ja rehuja	158	3,7
9. Halkoja	257	6,1
10. Rautatien omaa tavaraa	324	8,1
11. Teollisuuden raaka- ja poltto- aineita sekä puolivalmisteita.....	559	12,4
12. Teollisuustuotteita	313	6,8
13. Muuta tavaraa	472	8,9
Yhteensä	4 536	100,0

Taulukko puhuu oikeastaan puolestaan. Muutama lisäselvitys lienee kuitenkin paikallaan. Viitataan sotilaskuljetusten huomattavaan osuuteen v. 1942. Kun otetaan huomioon, että sekä kappaletavaran että teollisuuden raaka-aineiden ja puolivalmisteiden joukossa on melkoisesti sotilastavaraan kuuluvaa, on tämänluontoisiin kuljetuksiin käytetty huomattavasti yli suoranaisen määrän (18,3+9,0), joka sekin nousee 27,3 %:iin koko kuormatusta vaunumäärästä. On vaikea sanoa kuinka suureksi tuo luku on arvioitava, sillä luotettavaa aineistoa ei tästä ole kerätty, mutta kun kaikkiin näihin tarkoituksiin on käytetty $27,3 + 19,8 + 12,4 = 55$ %, on ilmeistä, että silloisissa oloissa tuo määrä on ollut melkoinen. — Jo v. 1945 on ryhmitys kokonaan muuttunut. Saksalainen sotilastavara on tietysti kadonnut luettelosta ja tilalle on tullut sotakorvaustavara ym., lisäksi siirtoväen vaunukuormat. Kumpanakin vuotena on vienti ja tuonti ollut

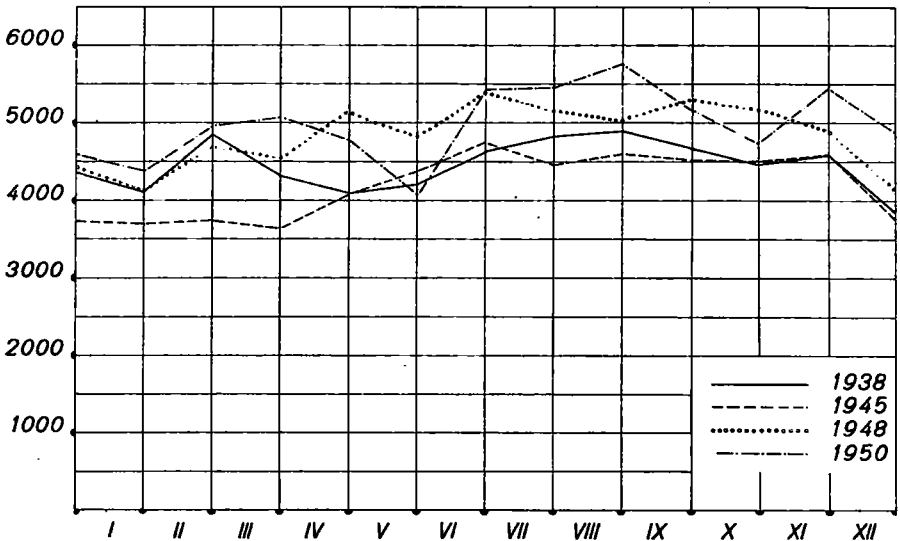
1942, 1945, 1948, 1949 ja 1950

1945		1948		1949		1950	
Vaunu- kuormia keskim. päivässä	%	Vaunu- kuormia keskim. päivässä	%	Vaunu- kuormia keskim. päivässä	%	Vaunu- kuormia keskim. päivässä	%
962	22,9	1 179	24,2	1 270	27,2	1 275	25,4
171	4,1	25	0,5	26	0,6	26	0,5
293	7,0	181	3,7	158	3,4	84	1,7
71	1,7						
98	2,3	522	10,7	641	13,7	876	17,5
67	1,6	463	9,5	392	8,4	464	9,2
240	5,7	220	4,5	204	4,4	186	3,7
380	9,0	232	4,8	138	3,0	147	2,9
426	10,1	376	7,7	376	8,1	377	7,4
617	14,7	934	19,2	766	16,4	844	16,8
417	9,9	464	9,5	468	10,0	527	11,0
463	11,0	282	5,7	225	4,8	197	3,9
4 205	100,0	4 878	100,0	4 664	100,0	5 003	100,0

varsin pientä (yhteensä 5,6 % v. 1942 ja 3,9 % v. 1945). Rautatien oma tavara on entisestään melkoisesti lisääntynyt, mikä on johtunut ensi sijassa veturihalkojen kuljetustarpeesta ja -tärkeydestä. Rauhan vuodet 1948—1950 muodostavat sitten oman, mielenkiintoisen sarjansa. Yhteisenä piirteenä on sotilaskuljetusten minimaalinen osuus, sotakorvauskuljetusten jatkuva supistuminen ja viennin voimakas nousu tuonnin pysyessä jokseenkin samanlaisena. V. 1948 oli (puunjalostus) teollisuuden raaka-aineiden tarve varsin suuri, mistä johtuu, että se on käyttänyt ennätyskellisen paljon vaunustoa tähän tarkoitukseen. Valmiiden teollisuustuotteiden kuljetus on tasaisesti kasvanut, edustaen v. 1950 kokonaista 11 %:ia (vrt. v. 1942 vain 6,8 %). Kun otetaan huomioon olosuhteet, on todettava, että maan talouselämä on varsin nopeasti elpynyt ja että tuota elpymistä on havaittavissa kaikilla teollisuuden aloilla myös lisääntyneenä kuljetustarpeena.

jotka koskivat kuljetustyöntekijöitä (autoja) ja satamatöitä. Niiden vaikutus on selvästi havaittavissa rautateiden kuljetustuloksissa. Sama koskee myös metallilakkoa syksyllä 1950. Erikoisen suuri oli tietenkin vaikutus silloin kun valtion virkakoneisto kokonaan — syksyllä 1947 — tai osaksi — veturimiehet touko-kuussa 1950 — menivät lakkoon. Viittaaan ohaiseen diagrammaan, piirros 2.

KUORMATUT RAUTATIEVAUNUT



Piirros 2.

Graafiseen esitykseen sisältyy myös v. 1938, joka oli viimeinen kokonainen rauhan vuosi. Vertailu siihen ei ole vaille mielenkiintoa kun pyritään arvostelemaan kuljetustilanteen kehitystä sotien jälkeen. V:n 1945 käyrä ei kaivanne paljokkaan lisäselvityksiä. Todettakoon, että se yleensä kulkee v:n 1938 viivan alapuolella. Vaikea kuljetuskriisi on todettavissa alkuvuodesta aina maaliskuun loppuun saakka. Nuo kolme kuukautta olivat erittäin vaikeita, kuten jo aikaisemmin on huomautettu, ja kuormausluvut olivat niin alhaiset, että tilanne oli vaikeasti hallittavissa. Kun kuormaukset tapahtuvat laajalla alueella yli koko maan, tarvitaan tietty minimivaunusto, jotta elintärkeät kuljetukset voitaisiin varmasti ja täsmällisesti hoitaa. Kun otetaan huomioon liikenteemme rytmi, on sekä teoreettisin laskelmin että kokemusperäisesti tultu siihen, että kuormattujen vaunujen keskimääräisen lukumäärän painuessa alle 3 500:n, on asioiden hoitaminen tärkeimpienkin tarvikerühmien osalta vaikea. Näin ollen ymmärtää, että tilanne todella

oli huolestuttava. Onneksi se kuitenkin jo keväällä parani, mutta vasta v:n 1946 alusta alkaen sitä voidaan pitää likipitään tyydyttävänä. Diagrammaa edelleen tarkasteltaessa voidaan todeta, että v. 1948 edustaa melkoista edistystä aikaisempiin aikoihin verrattuna. Tietenkin tämä johtuu siitä, että asiat on saatu joustavammin sujumaan siitäkkin huolimatta, että Karjalan menetys — niin omituiselta kuin se tuntuukin — on vaikeuttanut liikenteen hoitamista ennen kaikkea sen vuoksi, että se näin ruuhkaantuu eräille solmuasemille ja rataosille, joita ei alunperin ole rakennettu näin vaikeata ja raskasta liikennettä varten. Näin kompensoituu se etu, joka aiheutuu matkojen lyhenemisestä. — Erikoisena piirteenä v:n 1948 käyrää tarkasteltaessa havaitaan, että satamalakot toukokuussa melkoisesti alensivat saavutuksia ja että kesä oli odotettua rauhallisempi. Syynä oli se, että näinä kuljetusten kannalta edullisina kesäkuukausina myönnettiin teollisuuslaitosten työläisille entistä pidemmät lomat, jotka useassa tapauksessa johtivat siihen, että kokonaiset teollisuuslaitokset sulkiivat kokonaan ovensa. Kuljetukset loppuivat tietenkin tällöin näiden osalta. On syytä mainita, että v. 1948 saavutettiin siihenastinen kuljetusten maksimi, joka määriteltynä keskimääräisenä kuormauslukuna oli 4 878 vaunua päivässä ja tonnikipometreinä 3 190 miljoonaa.

Diagrammaan on vielä piirretty vuosi 1950. Sen suhteen on kehitys ollut epätasaisempi ensi sijassa sattuneiden lakkojen vuoksi. Viittaan toukokuuhun, jolloin veturimiehet pysähdyttivät koko junaliikenteen 6 työpäiväksi ryhtyessään lakkoon valtion viran- ja toimenhaltijain eläkekysymyksen ajamiseksi. Edelleen kiintyy huomio syys- ja lokakuuhun, jotka selvästi kuvastavat ns. suuren metallilakkoilun vaikutusta rautateiden kuljetustyöhön. Nämä työselkkaukset aiheuttivat sen, että kuormattujen vaunujen keskiarvo ei noussut korkeammalle kuin 5 003:een ja tonnikipometrit 3 196 miljoonaa. Vertailun vuoksi mainittakoon, että vastaava luku v. 1938 oli n. 2 000 miljoonaa. Rautatielaitoksen suorittama työ on sen jälkeen siis kasvanut yli 50 %.

Johtopäätöksiä

Edellä esitetystä voidaan vetää seuraavanlaisia johtopäätöksiä:

1. Rauhan aikana on huolehdittava siitä, että valtakunnan kuljetuslaitos saatetaan sekä teknillisesti että liikenteellisesti hyvään kuntoon. Tämä merkitsee sitä, että tieverkosto, rautatiet sekä muut liikennettä palvelevat reitit ja laitteet ovat ajan tasalla, edelleen että liikkuvaa kalustoa on riittävästi ja että se on teknillisesti ensiluokkaista, että korjausmahdollisuuksia on kylliksi, että poltto- ja voiteluainearastot ovat vaatimusten mukaiset sekä että varaosia ja muita apuvälineitä ja tarvikkeita on kalustoa vastaavasti;

2. että sodan johtoa suunniteltaessa otetaan huomioon koko

valtakunnan kuljetustarve ja noudatetaan järjestelyssä saatuja kokemuksia, joiden mukaan valtakunta kuljetuskysymyksissä muodostaa kokonaisuuden, jonka eri osien tarve on pidettävä jatkuvasti tasapainossa tilanteen kulloinkin sanelemien vaatimusten mukaisesti;

3. että kenttäorganisaatiota luotaessa otetaan huomioon eri portaiden tarve, ei ainoastaan itse kalustoa, vaan myös tämän tonnistomahdollisuuksien turvaaminen, luomalla tehokas ja riittävä huolto-organisaatio korjaus-, täydennys- ja muine muodostelmineen sekä

4. että sodan ajan kuljetusorganisaation järjestelyssä otetaan huomioon käyttöön otettavan materiaalin suuri merkitys sekä sodan että sitä seuraavan rauhan aikana, jonka vuoksi järjestelyssä on pyrittävä siihen, että alan ammattimiehille on annettava riittävä vaikutusvalta kaluston käytössä, korjauksissa ja huollossa.