

Sanelua vai vuorovaikutusta?

- Soteva, Karelia ja Porin Konepajan sotakorvaustuotanto 1944–1952

Olli Joukio

Pro gradu -tutkielma

Turun yliopisto

Historian, kulttuurin ja

taiteiden tutkimuksen laitos

Suomen historia

Kesäkuu 2015

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck-järjestelmällä.

JOUKIO, OLLI: Sanelua vai vuorovaikutusta? Soteva, Karelia ja Porin Konepajan sotakorvaustuotanto 1944–1952.

Pro gradu, 119 s.

Suomen historia

Kesäkuu 2015

Tämän tutkimuksen aiheena on yksittäisen metalliteollisuusyrityksen asema sotakorvaustuotannossa sekä kanssakäyminen Sotakorvausteollisuuden valtuuskunnan (Soteva) ja Neuvostoliiton sotakorvauksista vastaavan valtuuston eli ”Karelian” kanssa. Sotevalla oli asetuksin määrätty valta sotakorvausten järjestämisessä ja tarvittaessa valtuudet puuttua teollisuuslaitosten tuotantoon sekä yrityssalaisuuksiksi katsottaviin seikkoihin. Karelian mittavat oikeudet nojautuivat puolestaan rauhansopimukseen. Tutkimuksen pääkysymyksenä on, kuinka paljon yritys sai päättää sotakorvaustuotannostaan ja mitkä seikat siihen vaikuttivat. Esimerkkinä toimii Rosenlew-yhtiöön kuulunut Porin Konepaja Oy.

Tutkimus on tapaustutkimus, jossa lähteenä on käytetty Porin Konepajan sekä Sotevan välistä laajaa kirjeenvaihtoa ja yrityksen vuosikertomuksia sekä Lars Holmströmin Porin Konepajalle sijoittuvaa yrityksen sotakorvaustuotantoa käsittelevää muistelmateosta. Lähteitä lähestytään laadullisen sisällönanalyysin keinoin.

Sotakorvausurakasta suoriutumisen edellytti toimijoiden välistä luottamusta sekä yhteistyötä. Sotevalla oli vaikeuksia teollisuuskentän kapasiteetin tuntemisessa ja tuotantoa pyrittiin sijoittamaan suurempiin yrityksiin, joihin se myös luotti. Suuremmille yrityksille annettiin myös verrattain tasavertainen neuvotteluasema tuotantoon liittyvissä kysymyksissä. Myös valmistettavalla tuotteella oli vaikutusta. Tutkimuksessa perehdytään tarkemmin myös Sotevan ja teollisuuslaitosten yhteistyöhön, johon vaikutti esimerkiksi se, että teollisuuskenttä piti ideologisesti kiinni normaalin kaupankäynnin periaatteista, joita ei voitu valtion näkökulmasta sotakorvauksissa soveltaa. Sotevan kankea byrokratia sekä hinnoittelu koettiin ongelmallisiksi. Kanssakäymiseen vaikutti merkittävästi myös Neuvostoliiton vastaanottajataho Karelia, jolla oli myös omat valtuutensa ja agendansa puuttua teollisuuslaitosten toimintaan. Erittäin tiukka laadunvalvonta on melko usein yleistetty poliittiseksi painostuskeinoksi, mutta ainakin Porin Konepajan tapauksessa kyseessä oli eri tavoitteet. Tutkimuksessa avataan myös tuotantolaitoksen keinoja vaikuttaa vastaanottajatahoon ja keskinäiseen luottamukseen.

Viime vuosikymmeninä on purettu sotakorvausten myyttiä, eli aikanaan poliittisesti väritynyttä uskomusta siitä, että sotakorvaukset loivat Suomen metalliteollisuuden. Tässä tutkimuksessa sivutaan myös yksittäisen yrityksen hyötynäkökulmaa käsittelemällä sotakorvausten ja Sotevan avulla saavutettuja etuja. Sodanjälkeisessä tilanteessa tärkeyslistalla ensisijaiseen sotakorvaustuotantoon osallistuminen voidaan katsoa hyödyttäneen yrityksiä. Tuotannon kehittäminen ei olisi ollut mahdollista ilman Sotevan myöntämiä hankintalisenssejä ja luottoa. Samanaikaisesti Soteva tarvitsi motivoituneita yrityksiä sotakorvauksista suoriutumiseen, mikä osittain hillitsi suoranaisten mahtikäskyjen antamista.

Asiasanat: Sotakorvaukset, Soteva, Karelia, W. Rosenlew & Co. Oy Porin Konepaja, 1940-luku, 1950-luku, metalliteollisuus, taloushistoria, tapaustutkimus, sisällönanalyysi, luottamus, vuorovaikutus.

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO	1
1.1	Luottamus teollisessa projektissa.....	1
1.2	Tutkimuskysymykset ja -menetelmä.....	8
1.3	Tutkimusaineisto ja aikaisempi tutkimus	11
2	TOIMIJAT JA ROOLIT	16
2.1	Sotakorvausteollisuuden valtuuskunta	16
2.2	W. Rosenlew & Co. Oy:n Porin Konepaja.....	21
2.3	Neuvostoliiton sotakorvaushallinto “Karelia”	24
3	SOTEVAN ”KOMENTOTALOUS” JA ERIARVOISET YRITYKSET ..	27
3.1	Tilaukset.....	27
3.2	Tuotteen merkitys päätäntävaltakysymyksessä	38
3.3	Yhteistyön haaste	46
4	TUOTANNON PÄÄTÖKSET.....	55
4.1	Tuotannon laajentaminen ja modernisoiminen.....	55
4.2	Tuotannon ohjaus	69
4.3	Sotakorvaukset ensisijaisia	76
5	HAASTEELLINEN VASTAANOTTAJA.....	83
5.1	Luottamuskysymys.....	83
5.2	Tiukan laadunvalvonnan syyt?	90
6	RAAMITETTU PÄÄTÄNTÄVALTA	103
	Lähdeluettelo	115

1 JOHDANTO

1.1 Luottamus teollisessa projektissa

Suomi allekirjoitti syyskuun 19. päivänä 1944 Moskovassa välirauhasopimuksen Neuvostoliiton ja Englannin kanssa. Suomi sitoutui sopimuksen 11. artiklan mukaan korvaamaan Neuvostoliitolle sotatoimien ja Neuvostoliiton alueen miehityksen seurauksena Suomen aiheuttamat vahingot 300 miljoonan dollarin arvosta. Tämä tuli maksaa kuudessa vuodessa tavaroina, jotka olivat puutavaraa, paperia, selluloosaa, meri- ja jokialuksia sekä erilaisia koneita. Tarkemmat tuote-erittelyt jätettiin myöhemmin solmittavaan perussopimukseen. Suomessa oletettiin, että puutavara, paperi ja selluloosa tulisivat olemaan pääasiassa toimitettavia tuotteita. Perussopimusneuvottelujen aikana kävi kuitenkin selväksi, että sotakorvausteollisuuden pääpaino tulisi olemaan metallituotteissa. Tärkeimmiksi muodostuivat niin sanotut pääomatavarat eli konepaja- ja laivanrakennusteollisuuden tuotteet.¹ Sopimuksessa mainituilla 300 miljoonalla dollarilla tarkoitettiin kaiken lisäksi vuoden 1938 Yhdysvaltain dollaria. Sotakorvausdollarille muodostui aivan oma arvonsa. Vileimpien arvioiden mukaan todellinen arvo olisi ollut jopa kaksinkertainen, mutta nykyään vuoden 1938 hintojen soveltaminen on katsottu kasvattaneen korvaussummaa noin 20–30 %, eli vuoden 1944 hintatason mukaan noin 360–400 miljoonaan dollariin. Laskelmat ovat kuitenkin ainoastaan teoreettisia. Kuten Sakari Heikkinen mainitsee artikkelissaan *Sotakorvaukset ja Suomen kansantalous*, sotakorvauksia ei maksettu minkäänlaisissa dollareissa, vaan ne toimitettiin tavaroina ja laskun maksoivat suurelta osin suomalaiset veronmaksajat. Sotakorvausten valtiontaloudellinen rasitus oli suurimmillaan vuonna 1946, jolloin sotakorvausten osuus valtion kaikista menoista oli yli neljännes.²

¹ Auer 1956, 12–13, 25.

² Heikkinen 2014, 93, 95, 97–98, 104.

Vaikka metalliteollisuudella oli Suomessa pitkä historia, oli se rakentunut lähinnä maan omien tarpeiden tyydyttämiseen.³ Kansantaloustieteen professori Bruno Suvirannan mukaan vuosina 1929–1938 metalliteollisuustuotteiden osuus oli ollut maan viennistä ainoastaan 2 %, mutta sotakorvauksissa metalliteollisuuden tuotteet käsittivät 60 %. Toisaalta sota oli muokannut eri elinkeinojen välisiä suhteita. Metsäteollisuus sekä maatalous olivat kärsineet huomattavasti sotavuosista, kun taas metalliteollisuus oli onnistunut lisäämään tuotantoaan jopa 50 %.⁴ Sodan aikana metalliteollisuuden kasvu oli keskittynyt kevyen ja keskiraskaan tuotannon piiriin, kun taas sotakorvaukset keskittyivät lähinnä raskaaseen metalliteollisuuteen.⁵

Sotakorvaukset jaettiin toimitusvuosiin, jotka eivät noudattaneet kalenterivuotta. Kukin toimitusvuosi käsitti 50 miljoonaa dollaria. Esimerkiksi ensimmäinen toimitusvuosi katsottiin alkaneen jo 19.9.1944 eli välirauhansopimuksen allekirjoituspäivänä.⁶ Maalta puuttuivat sotakorvausten raskaan metalliteollisuuden vaatimat suuret konepajat sekä valimot. Neuvostoliitto oli tietoinen Suomen vaikeasta tilanteesta ja suostui 31.12.1945 pidentämään sotakorvausaikaa kuudesta kahdeksaan vuoteen. Suomi esitti Pariisin rauhankonferenssissa vuonna 1947, että sotakorvaukset alennettaisiin 200 miljoonaan dollariin. Asia jäi vielä tuolloin ratkaisematta. YYA-sopimuksen jälkeen asia otettiin uudelleen esille ja Neuvostoliitto lupasi puolittaa jäljellä olevien sotakorvausten nimellisarvon 1.7.1948 alkaen.⁷

Sotakorvausten vuoksi maan hallituksen oli asetettava taloudelliset seikat tärkeysjärjestyksessä ensisijaisiksi sosiaalisten tavoitteiden edelle. Sotakorvausteollisuus oli perustettava, vientiteollisuus elvytettävä, voimalaitoksia rakennettava, maataloustuotanto käynnistettävä ja työväestön asuntoja rakennettava. Vasta näiden jälkeen saivat vuoronsa asutuskeskusten asuinrakentaminen sekä sosiaalitoimintaa palvelevat rakennuskohdeet. Työvoimaa ohjattiin ensisijaisesti sotakorvausteollisuuteen sekä uusien energialähteiden rakentamiseen eli Lapin koskien valjastamiseen.⁸

Sotakorvaukset sitoivat lähes koko Suomen teollisuuden Neuvostoliiton jälleenrakentamiseen. Sotakorvaukset muodostivat myös selkeän teollisen projektin: Neuvostoliiton

³ Harki 1971, 98–99.

⁴ Suviranta 1948, 53–54.

⁵ Harki, 1971, 101.

⁶ Suviranta 1967, 257–259. Myöhemmin toimitusaikatauluja muokkasi ennen kaikkea vuoden 1945 lopulla tapahtuneen korvausajan pidentäminen kuudesta kahdeksaan vuoteen sekä vuoden 1948 päätös puolittaa jäljellä olevat sotakorvaukset. Esimerkiksi neljäs toimitusvuosi käsitti ainoastaan 9 kuukautta ja kuudes vuosi puolestaan 18 kuukautta. Viimeinen toimitusvuosi käsitti vajaat 9 kuukautta.

⁷ Auer 1956, 71, 122–124, 241.

⁸ Tiihonen 2014, 161–163.

kanssa käydyissä neuvotteluissa määriteltiin toimitusten sisältö, niiden aikataulut, laatu, hinnoittelu, toimitusehdot sekä käytännöt, jotka liittyivät tarkastuksiin ja luovutuksiin. Suomen tehtäväksi jäi valmistaa ja toimittaa tuotteet määräajassa.⁹ Tämä ei olisi toteutunut ilman poikkeuksellisia järjestelyjä. Poikkeusjärjestelyjä edusti Sotakorvausteollisuuden valtuuskunta, joka perustettiin koordinoimaan sotakorvaustoimituksia ja jonka vastuulle ne annettiin. Sotakorvaustoimitusten aikana Suomen teollisuudesta muodostui tehokas järjestelmä, jossa tilaukset, toimitukset, hinnat ja maksut määriteltiin keskitetysti Helsingistä.¹⁰

Sotakorvausten organisointia ja johtamista voidaan myös tarkastella omana, erityisenä projektinaan. Se oli osa valtioneuvoston samaan aikaan käynnistämiä taloudellisia ja hallinnollisia hankkeita kohti pitkän linjan institutionaalista muutosta ja uudenlaista, aiempaa vahvemmin valtion johdossa olevaa markkinataloutta. Toisaalta sotakorvausten hallinnollinen puoli voidaan nähdä myös eräänlaisena esimerkkinä siitä, miten teollisuusmiehet hoitavat tuotannon parhaaksi katsomallaan tavalla valtion byrokratian turvin.¹¹

Viime vuosikymmeninä on noussut esille näkemys, jonka mukaan sotakorvausten yleinen rasittavuus ei olisikaan ollut Suomen kansantaloudelle aivan niin merkittävä. Myös sotakorvausten vaikutus maamme metalliteollisuudelle ei olisi ollut niin suuri, kuin sodanjälkeisenä aikana annettiin ymmärtää. Sodan ja sotakorvausten jälkeisenä aikana sotakorvaukset nähtiin jälleen yhtenä onnistuneena puolustustaisteluna ja metalliteollisuuden osalta suoranaishana siunauksena. Syntyi sotakorvausten myytti. Todellisuudessa metalliteollisuus oli kasvanut kapasiteetiltaan voimakkaasti jo ennen sotaa ja kehitys jatkui myös sodan aikana. On esitetty, että metalliteollisuus olisi joka tapauksessa monipuolistunut ja kehitys olisi noudattanut mitä ilmeisimmin muiden Euroopan maiden kehitystä.¹²

Sotakorvauksilla on nähty olevan myös positiivista merkitystä. Ne nopeuttivat metalliteollisuuden kehitystä ja monipuolistivat teollisuuden rakennetta. Sotakorvaukset pakkivat myös tehostamaan ja kehittämään liikkeenjohtoa, hinnoittelua, laskentatoimea, toimitusvarmuutta sekä laatua. Taloudellisen hyödyn lisäksi vaikutukset ulottuivat myös yhteiskuntaan. Sotakorvausten vuoksi teollisuuskapasiteettia oli kasvatettava samaan aikaan, kun kotiutettavasta armeijasta vapautui valtavasti työvoimaa. Tämä vähensi

⁹ Michelsen 2001, 144.

¹⁰ Michelsen 1999, 303.

¹¹ Tiihonen 2014, 148.

¹² Wahlqvist 2011, 57.

myös yhteiskunnallisten häiriöiden uhkaa. Merkittäväksi seikaksi on esitetty sekä korporaatioiden välinen että valtion ja yksityisten yritysten kitkaton yhteistyö.¹³

Oli sotakorvauksista hyötyä tai ei, ovat ne kuitenkin kiistaton fakta maamme historiassa. Teollisuuden kehityksen suuntauksesta ilman sotakorvauksia emme pysty koskaan saamaan varmuutta. ”Mitä jos” -pohdintoissa unohdetaan lisäksi usein sotakorvausten merkittävin piirre: niiden *pakollisuus*.

Lokakuussa 1944 Suomeen saapunut valvontakomission puheenjohtaja Andrei Zdanov näki Suomen lähitulevaisuudessa ”kukoistavana agraari-teollisena maana” sekä ”Neuvostoliiton kansantalouden lisäkkeenä.” Hän käytti neuvotteluissa hyväkseen voitajan taktiikkaa: Suomi oli hävinnyt sodan ja sen oli maksettava. Näkymättömänä painostuskeinona oli maan miehittäminen.¹⁴ Suomalaiset olivat huolestuneina seuranneet Itä-Euroopan tapahtumia, jossa puna-armeijan miehittämiltä alueilta takavarikoitiin koneita ja laitteita sekä kokonaisia tuotantolaitoksia ja tehtaita kuljetettavaksi Neuvostoliittoon. Nämä toiminnot kohdistuivat erityisesti Unkariin ja Romaniaan, jotka olivat taistelleet Saksan rinnalla. Romaniassa Neuvostoliitto määräsi täysin maan taloudesta sekä teollisuudesta. Unkarissa tilanne oli vielä vaikeampi, koska merkittävin teollisuus sekä kymmeniä tuhansia ihmisiä siirrettiin Neuvostoliittoon. Kaiken kukkuraksi näille maille lätkäistiin vielä 300 miljoonan dollarin sotakorvaukset.¹⁵

Suomen tilanne oli huomattavasti parempi, koska maata ei ollut miehitetty, ja tämä esti Neuvostoliittoa käyttämästä suoranaista pakkovaltaa. Kuitenkin sotakorvausten alkuaikoina oli olemassa uhka siitä, että mikäli tulisi näyttämään siltä, että sotakorvauksista ei pystytäkään suoriutumaan, ottaisi Neuvostoliitto teollisuuden haltuunsa, mikä olisi voitu katsoa ensiaskeleeksi kohti miehitystä. Tämä ei ollut omiaan lisäämään luottamusta suomalaisten näkökulmasta. Välikorvauksen jälkeen myös Kremlin linja oli varsin epäselvä. Ideologiset puheet sisälsivät vaatimuksia ja uhkailuja, mutta epävirallisesti kulissien takana Neuvostoliiton edustajat suhtautuivat suopeasti suomalaisiin yritysjohtajiin. Myös Zdanov osoittautui pelättyä suopeammaksi. Hän oli ankara johtaja, mutta antoi toisaalta Suomen toteuttaa välirauhan ehdot parhaaksi katsomallaan tavalla.¹⁶ Jukka Seppinen kirjoittaa teoksessaan *Vaaran vuodet? – Suomen selviytymisstrategia 1944–1950*, että Stalinilla ei ollut tavoitteita Suomen sotilaalliseksi alistamiseksi maailmanso-

¹³ Wahlqvist 2011, 58–60.

¹⁴ Androsova 2014, 50–51.

¹⁵ Michelsen 2014, 192–193.

¹⁶ Michelsen 2014, 190, 193–194.

dan jälkeen. Suomelta saatavien sotakorvausten tuli tukea Neuvostoliiton strategisia tavoitteita ja nostaa valmiutta alkavassa kylmässä sodassa.¹⁷

Thomas P. Hughesin mukaan suuret teolliset projektit ovat keskeinen osa modernin teollisen yhteiskunnan toimintamekanismia ja niitä käytetään erityisesti kriisi- tai sota-aikana. Nämä projektit syntyvät poliittisilla päätöksillä ja ne sijoittuvat yleensä joko hallintokoneiston sisään tai sen rinnalle. Kansallisesti tärkeään hankkeeseen pyritään yhdistämään tieteellinen tieto, teknologinen osaaminen sekä teolliset resurssit. Nämä projektit sekä niitä johtavat organisaatiot ovat poliittisesti erityisasemassa ja niitä ei sido demokraattiset pelisäännöt. Näille projektiorganisaatiolle annetaan usein myös laajat taloudelliset valtaoikeudet.¹⁸

Soteva¹⁹ on maamme valtionhallinnon historian yksi kummallisimmista, mutta myös tuloksellisimmista instituutioista. Soteva edusti valtiota, mutta toimi käytännössä lähes täysin irrallaan muusta valtionkoneistosta. Kaikki vastuu sotakorvausten toimituksista oli annettu Sotevan harteille. Se sai erittäin mittavat valtaoikeudet, jollaisia ei tässä maassa ollut aikaisemmin eikä ilmeisesti myöskään sittemmin nähty.²⁰ Tavallaan Sotevasta on muodostunut käsitteenä jopa eräänlainen mörkö, jonka on nähty toiminnallaan loukanneen teollisuuslaitosten itsemääräämisoikeutta sekä puuttuneen seikkoihin, jotka normaalisti nähtiin liikesalaisuuksina. Sotakorvausten järjestämisestä annetussa asetuksessa²¹ olleet niin sanotut pakkopykälät nousevat usein esille, vaikka todellisuudessa niihin ei turvauduttu sotakorvausten aikana kuin aivan joitakin kertoja.²²

Yrityksissä pelättiin kaavailuja laajasta sosialisoinnista ja yksityisen omaisuuden siirtämistä valtiolle.²³ Jo talvisodan jälkeen oli ryhdytty eri piireissä vannomaan valtiojohtoisuuden nimeen. Varsinkin vasemmisto perusteli sen toimivuutta sota-ajan kokemuksiin viitaten. Oikeisto näki valtiojohtoisuuden puolestaan ainoastaan poikkeustilan pakottama keinona. SDP vaati erityisen komitean perustamista tutkimaan *eräiden kansantalouden kokonaisuuden kannalta tärkeiden suurtuotantolaitosten ja tuotannon alojen sekä liikepankkien yhteiskunnan haltuun ottamista*. Puolueessa pelättiin, että sotakorvausten suorittamisesta yksityistalouden pohjalta tulee ilmenemään kokonaisuutun liittyviä

¹⁷ Seppinen 2008, 176.

¹⁸ Michelsen 2014, 199–200. Esimerkiksi Yhdysvalloissa toteutettu Manhattan-projekti.

¹⁹ Tässä tutkimuksessa Soteva-nimitystä käytetään yleisesti sekä Sotakorvausteollisuuden valtuuskunnasta että siihen kuuluneesta virastosta ellei erikseen mainita.

²⁰ Michelsen 2001, 148.

²¹ Asetuksesta tarkemmin esim. Auer 1956, 284–293.

²² Salmelin 2002, 72.

²³ Michelsen 2014, 196.

ristiriitoja. SDP, SKDL sekä maalaisliitto pitivät erittäin tärkeänä sitä, että sotakorvausteollisuuden aloilla ei tulisi tavoittelemaan yksityistä etua.²⁴ 7.2.1946 valtioneuvosto asetti erityisen sosialisointikomitean *tutkimaan ja suunnittelemaan sopivien elinkeinoelämien alojen mahdollista yhteiskunnan haltuun ottamista taikka muussa muodossa tapahtuvan yhteiskunnallisen vaikutusvallan lisäämistä elinkeinoelämään sekä tekemään tästä ehkä johtuvat esitykset valtioneuvostolle*. Kansantalouden kannalta tärkeimpänä seikkana nähtiin voimatuotannon sosialisointi ja komitea ehdottikin Valtion Voima Oy:n perustamista, jolla oli oikeus tarvittaessa pakkolunastaa vesivoimalähteet, vesivoimalaitokset sekä tarvittaessa myös höyryvoimalaitokset. Teollisuuden tarpeisiin meni koko sähköenergiamäärästä noin 80 %. Noin puolet maan vesivoimasta oli yksityisen teollisuuden omistuksessa. Komitea näki, että sotakorvaustuotanto, puutteen torjuminen ja jälleenrakennus olivat etusijalla ja liikenevä sähkövoima oli varattava näihin tarkoituksiin. Komitea jätti mietintönsä vuonna 1950. Täysin yksimielinen ei komitea ollut sosialisointikysymyksissä ja mukana ollut Torsti Virta jätti komitean päätöksestä erillään mielipiteen. Hän ei voinut hyväksyä yksityisen teollisuuslaitoksen omaan tarpeeseen tarkoitettua sähkötuotannon sosialisointia, koska valtion hallussa oli jo huomattava osa sähkötuotannon myynnistä ja sellaista päätöstä ei voi perustella muulla kuin lähtökohtaisella sosialisoinnin kannattamisella.²⁵ Mihinkään toimiin komitean mietintö ei lopulta johtanut.²⁶

Valtion mahdollinen puuttuminen aiheutti tietenkin huolestuneisuutta yritysjohdossa. Joissain yrityksissä valmistauduttiin sulkemaan osastoja ja tuhoamaan koneistoa, mikäli kansallistamishanke toteutuisi.²⁷ Laajoihin sosialisointitoimiin ei kuitenkaan lopulta ryhdytty, mikä oli harvinaista sodanjälkeisessä Euroopassa, osittain varmasti juuri sotakorvausten vuoksi.

Sotakorvauksista suoriutuminen edellytti selkeää toimijoiden välistä luottamusta. Valtio olisi siis halutessaan voinut ottaa teollisuuden haltuunsa, mutta sen sijaan luotettiin, että teollisuus kykenee asiantuntijoiden johdolla suoriutumaan urakasta erittäin epävarmasta tilanteesta huolimatta. Sotevan kautta valtio aloitti kehitystukensa suoma-

²⁴ Heikkinen & Tiihonen 2009, 334.

²⁵ Komiteamietintö 1950:41, 1-6, 37, 205. Sosialisointikomitean puheenjohtajana toimi aluksi ministeri Uno Takki, mutta hän kuului itse valtioneuvostoon, joten hänen sijaisenaan toimi toimitusjohtaja Jalo Aura. Myöhemmin puheenjohtajana toimi ministeri Penna Tervo. Komitean jäsenistössä vaihtuvuus oli erittäin suurta.

²⁶ Heikkinen & Tiihonen 2009, 336. Voimateollisuuden lisäksi ehdotettiin tupakka- ja sokeriteollisuuden sekä puhelinliikenteen sosialisointia.

²⁷ Michelsen 2014, 196.

laiselle teollisuudelle. Toiseen maailmansotaan saakka valtion kehitystuki oli rajoittunut korkeakouluihin. Sotakorvausten aikana, haasteellisesta tuotannosta ja tiukoista laatu-standardeista johtuen, valtio tuki yritysten tutkimus- ja kehitystoimintaa ilman välikäsiä.²⁸ Karl-Erik Michelsenin mukaan Suomi oli sotakorvausvuosina käytännössä teknokraattinen valtio. Sotakorvauksissa vetovastuun ottivat insinöörit sekä yritysjohtajat, mikä oli täysin uutta Suomen teollisessa kulttuurissa. Koskaan aiemmin eivät insinöörit eivätkä yritysjohtajat olleet saaneet yhtä suurta taloudellista ja poliittista vastuuta sekä hallinnollista valtaa.²⁹

Saksalaisen sosiologin Niklas Luhmanin mukaan luottamus on tärkeä tekijä epävarmuuden ja riskien vähentämiseksi. Luottamus antaa mahdollisuuden toimia epätäydellisen tiedon varassa ja siinä on ennen kaikkea kyse perustelluista odotuksista toisen tulevaisuudessa tapahtuvaa toimintaa kohtaan. Ollakseen luottamuksen arvoinen on käytädyttävä odotettavalla ja ennustettavalla tavalla.³⁰ Jari Ojala ja Vilma Luoma-aho kirjoittavat artikkelissaan *Sidosryhmäsuhteet liiketoiminnan sosiaalisena pääomana merkantilismista globaalitalouteen*, että sosiaalisissa suhteissa, joihin tässä tapauksessa voidaan käsittää myös elinkeinoelämän suhteet, ovat maine ja luottamus keskeisiä toiminnan selittäjiä. Maineesen pohjautuva luottamus voi kohdistua yksilöön, organisaatioon ja jopa teknologiaan. Suomessa yritysten välinen yhteistyö on ollut jo pitkään pakon sanelemaa resurssien sekä fyysisen ja henkisen pääoman puutteen vuoksi. Ojalan ja Luoma-ahon mukaan suomalaisyritysten yhteistyö voidaan nähdä sosiaalisesti pääomaksi, joka puolestaan voidaan ymmärtää ”yleistyneeksi luottamukseksi” toimijoiden välillä. Yhteistyö on mahdollista ainoastaan osapuolten luottaessa toisiinsa.³¹ Sotakorvauksista suoriutumisen edellytti suurta olemassa olevaa luottamusta tai luottamuksen kehittämistä toimijoiden välillä ja yhteistyö oli osittain synnyttävä ja unohdettava normaaliin kaupankäyntiin kuuluva kilpailu. Sotevan henkilökunta oli muodostettu eri teollisuusalojen asiantuntijoista ja irrotettu maamme eri teollisuuslaitoksista. Koska johdossa olivat teollisuusmiehet, voidaan tämän ajatella antaneen lähtökohtaisesti luotettavan signaalin tuotantoon osallistuville teollisuuslaitoksille. Luottamus vastaanottajatahoon, toisin sanoen entiseen viholliseen, olikin eri asia ja vaikeammin saavutettavissa puolin ja toisin.

²⁸ Herlin 2003, 110.

²⁹ Michelsen 1999, 302; Michelsen 2001, 148.

³⁰ Keskinen & Teräs 2008, 12.

³¹ Ojala & Luoma-aho 2008, 122.

1.2 Tutkimuskysymykset ja -menetelmä

Kiinnostuin sotakorvauksista kotikaupungissani Porissa sijainneen Reposaaaren Konepaja Oy:n kautta. Vuonna 2008 Reposaaressa järjestettiin loma-asuntomessut, jotka sijoituivat vanhalle telakka-alueelle ja samalla hävisi lähes kaikki jäljet monta sukulaistankin aikanaan työllistäneestä teollisuuslaitoksesta. Havahduin telakka-alueen ja sen sotakorvaustuotannon suuresta merkityksestä koko saarelle, joka heijastui pitkään vielä sotakorvausten jälkeiseenkin aikaan. Tein Reposaaaren konepajasta aikanaan kansatieteen proseminaarityön, jonka yhteydessä haastattelin myös entisiä telakan ”rautakouria”. Silloisen työn yhteydessä otin selvää myös lähialueen muusta sotakorvaustuotannosta ja kiinnostukseni kasvoi entisestään. Haastattelemieni henkilöiden kertomuksissa Soteva jäi melko vähälle huomiolle, kun taas neuvostoliittolaistarkastajat kirvoittivat vielä vuosikymmentenkin jälkeen melko katkeria kommentteja.

Yksittäisen teollisuuslaitoksen asema sotakorvaustuotannossa, toisaalta lähtökohtaisesti Sotevan komennon ja toisaalta pikkutarkkojen neuvostoliittolaistarkastajien määräysten alaisena, on mielenkiintoinen. Sotevan, teollisuuslaitosten ja vastaanottajan vastuut sekä roolit olivat määritelty tarkkaan asetuksissa ja sopimuksissa. Kuitenkaan, kuten edellä tullaan huomaamaan, teollisuuslaitokset eivät olleet keskenään samalla lähtöviivalla sotakorvaustuotannossa.

Tätä tutkimusta ohjaavana pääkysymyksenä on, kuinka paljon yksittäisellä teollisuuslaitoksella oli itsenäistä päätäntävaltaa sotakorvaustuotannossa. Käytän esimerkkinä suurempia metalliteollisuusyrityksiä edustanutta Rosenlew-yhtiön Porin Konepajaa. Työ ei etene kronologisesti ja tarkoitukseni ei ole käsitellä tarkemmin varsinaista päivittäistä tuotantoa ellei sillä ole suoranaista merkitystä päätäntävalta- ja vuorovaikutuskysymyksissä.

Taustaluvussa käsittelen kolmen eri toimijan eli Sotevan, teollisuuslaitoksen sekä Neuvostoliiton sotakorvaushallinnon taustoja sekä asetuksissa määrättyjä rooleja. Rooleihin palataan myös varsinaisissa käsittelyluvuissa. Kolmannessa luvussa käsittelen miten tuotteet määräytyivät eri teollisuuslaitoksille ja mitkä seikat siihen vaikuttivat? Saitvatko teollisuuslaitokset ääntänsä kuuluviin tuotevalinnoissa ja miten lopulta valmistet-

tavaksi tulleet tuotteet vaikuttivat niitä koskeviin päätösmahdollisuuksiin? Sotakorvaustoimitukset edellyttivät lähtökohtaisesti Sotevan ja tuotantolaitosten välistä ja tuotantolaitosten keskinäistä yhteistyötä, jota myös Soteva pyrki tehostamaan. Miten teollisuus suhtautui Sotevaan ja mitkä syyt asettivat haasteita keskinäisen luottamuksen sekä yhteistyön toimivuudelle? Vuorovaikutusnäkökulmasta ajatellen Soteva tarvitsi teollisuuslaitosten panosta sotakorvausvelvollisuudesta suoriutumiseen, mutta mitä teollisuus odotti sotakorvauksilta? Neljäs luku liittyy tuotannon järjestämiseen, jossa tarkastelen miten Porin Konepaja selvisi sille osoitetusta tuotannosta sekä myös minkälaisia pidemmän aikavälin vaikutuksia sotakorvauksilla oli yritykselle. Koska Sotevalla oli käytännössä koko Suomen talouselämä käsissään, avautui mahdollisuus myös teollisuuden kehittämiseen. Missä määrin tuotannon järjestäminen oli saneltua ja kuinka paljon teollisuuslaitos sai itse vaikuttaa oman tuotantonsa suunnitteluun ja mitkä seikat siihen vaikuttivat? Miten Soteva ohjasi teollisuuslaitosten sotakorvaustuotantoa sekä sen asemaa muuhun tuotantoon nähden? Viidennessä luvussa käsittelen tuotantolaitoksen sekä neuvostoliittolaisten vastaanottotarkastajien välistä kanssakäymistä. Mitä keinoja tuotantolaitoksella oli vaikuttaa vastaanottajatahoon? Neuvostotarkastajat olivat erittäin tarkkoja luovutettavien tavaroiden laatuksymyksissä sekä laitteiden mukana toimitettavista asiakirjoista. Miksi näin oli ja mitkä syyt mahdollisesti vaikuttivat vastaanottajan vaatimusten tiukentumiseen sotakorvausten loppuaikana, jolloin Suomen sotakorvausteollisuus oli laajentunut jo täyteen mittaansa?

Porin Konepaja valikoitui tutkimuskohteeksi pro-gradu – työlle sopivan koon sekä konepajaan liittyvän hyvän arkistomateriaalin ansiosta. Valintaan vaikutti tietenkin myös yrityksen sijoittuminen kotikaupunkiini. Porin Konepaja ei ollut sinällään lähtökohtaisesti poikkeuksellinen sotakorvauksiin osallistunut teollisuuslaitos. Koko sotakorvaustuotannon aikana valmistettiin myös yrityksen normaaleja maatalous- ja kotitaloustuotteita. Moni yritys, varsinkin telakkateollisuudessa, oli sidottu täysin Sotevan tilauksiin. Sen sijaan alkuvaikeuksien jälkeen Porin Konepajan sotakorvaustuotanto vaikutti olleen huomattavasti sujuvampaa kuin monella muulla teollisuuslaitoksella.

Lähestyn tutkimusongelmaa tapaustutkimuksen keinoin, jossa havaintoyksikkönä keskisuuren tai suuren metalliteollisuusteollisuuden yrityksestä toimii Porin Konepaja. Tapaustutkimus ei ole itsessään varsinainen metodi, vaan sisältää lähtökohtaisesti useita tutkimusmenetelmiä. Se voidaan nähdä tutkimustapana tai tutkimusstrategiana, jonka sisällä voidaan käyttää erilaisia aineistoja sekä menetelmiä. Tapaukset ja havaintoyksiköt voivat ulottua ihmisyksilöstä organisaatioihin. Näitä voidaan tutkia tapauksesta riip-

puen yhteisöinä, paikallisen ja globaalin suhteena, policy-prosesseina, kiistojen dynamiikan näkökulmasta tai, kuten tässä tapauksessa, projekteina sekä vallan rationaalisuuden ilmentymänä.³² Porin Konepajan avulla pyrin tuottamaan tietoa sotakorvauksajan teollisuuslaitoksen olosuhteista, sotakorvauksista ilmiönä, tuotantoon liittyneistä prosesseista sekä sotakorvausten merkityksestä teollisuuslaitokselle. Sotakorvaukset ovat jo itsessään ainutlaatuinen tapaus ja monelle teollisuuslaitokselle mahdollinen, mutta myös kiistanalainen, käännekohta yrityksen historiassa. Lähteiden perusteella monella teollisuuslaitoksella kokemukset sotakorvauksista olivat samankaltaisia. Aivan täysin yleistettävissä nämä kokemukset sekä sotakorvauksista suoriutumisen eivät kuitenkaan ole. Valmistettavat tuotteet, Sotevan toiminta sekä varsinkin teollisuuslaitosten omat ratkaisut vaikuttivat paljon.

Tämän työn kannalta merkittävimpänä alkuperäisaineistona olevaa Sotakorvausteollisuuden valtuuskunnan sekä Porin Konepajan välistä kirjeenvaihtoa lähestyn laadullisen aineistolähtöisen sisällönanalyysin keinoin. Sisällönanalyysissä dokumentteja voidaan analysoida systemaattisesti sekä objektiivisesti. Dokumentit saattavat olla mitä tahansa kirjalliseen muotoon saatettua materiaalia ja sisällönanalyysin avulla saadaan kerätystä aineistosta tiivistetty kuvaus sekä järjestettyä materiaali johtopäätösten tekoa varten.³³

Laadullinen aineistolähtöinen sisällönanalyysi on karkeasti kolmevaiheinen prosessi. Ensimmäiseksi aineisto redusoidaan eli pelkistetään, jolloin aineistosta karsitaan kaikki tutkimukselle epäolennainen pois. Käytössäni ollut kirjeenvaihto sijaitsi suuren määrän tälle työlle epäolennaista materiaalia, jotka karsin pois. Toisessa vaiheessa tutkimukselle merkityksellinen aineisto ryhmitellään, jolloin luodaan pohja tutkimuksen perusrakenteelle sekä alustavia kuvauksia tutkittavasta ilmiöstä. Jäsentelin kirjeenvaihdon käsittämään seitsemän eri aihe ryhmää: valmistettavat tuotteet, kiertokirjeet ja yleinen ohjeistus, sopimus- ja alihankinta-asiat, tuotantoon liittynyt keskustelu, Neuvostoliiton sotakorvaushallintoa koskenut kirjeenvaihto, rakennukset (laajennukset) ja henkilökohtaiset kirjeet, jotka käsittivät joitakin konepajalta Sotevan henkilökohtaiselle tuttavalle lähetettyjä kirjeitä. Kolmannessa ja viimeisessä vaiheessa aineisto abstrahoidaan, eli erotetaan aineistosta tutkimuksen kannalta olennainen tieto ja lopulta alkuperäisaineiston kielellisistä ilmauksista edetään johtopäätöksiin.³⁴

³² Laine, Bamberg & Jokinen 2007, 9–11.

³³ Tuomi & Sarajärvi 2009, 103.

³⁴ Tuomi & Sarajärvi 2009, 108–111.

1.3 Tutkimusaineisto ja aikaisempi tutkimus

Porin Konepajan ja Sotevan välistä kirjeenvaihtoa säilytetään Elinkeinoelämän Keskusarkistossa. Rosenlew Oy:n arkisto oli aineistoa lainatessani järjestämätön. Onnekseni konepajan kirjeenvaihto Sotevan kanssa sijaitsi omissa kansioissaan. Kirjeenvaihto pitää sisällään Sotevan lähettämiä kiertokirjeitä yrityksille, jotka sisältävät tuotantoon liittyviä määräyksiä sekä neuvoja ja ehdotuksia sekä konepajan vastauksia näihin. Lisäksi kirjeenvaihto sisältää Sotevan eri osastojen sekä konepajan johdon välisen suoran kirjeenvaihdon, johon kuuluu muun muassa konepajan lähettämät toimitus- ja tilanneilmoitukset, tilaukset, ongelmailmoitukset sekä niihin liittyvät tiedustelut sekä vastaukset Sotevan puolelta. Useassa tapauksessa Soteva on liittännyt lähettämiinsä kirjeisiin myös Neuvostoliiton sotakorvaushallinnon lähettämät tiedustelut, vastaukset tai tietyissä tapauksissa tuotantoa koskevat määräykset ja moitteet. Kokonaisuudessaan kirjeenvaihto antaa erittäin kattavan kuvan tuotantoon liittyneestä verkostosta, yhteistyöstä, vuorovaikutuksesta, komentosuhteesta sekä teollisuuslaitoksen vaikutusmahdollisuuksista. Kirjeiden yleisilme on muodollinen ja kohtelias, vaikka rivien välistä on joissakin tapauksessa luettavissa vaikeiden tilanteiden aiheuttama epätoivo. Sekä Sotevan että neuvostoliittolaisten taholta tulleet määräykset ovat puettu kohteliaaseen muotoon. Kirjeenvaihto sisältää osittain myös Neuvostoliiton sotakorvaushallinnon Sotevalle lähettämiä huomautuksia sekä komentoja, jotka liittyvät tuotannon järjestämiseen. Näistä kirjeistä voi mielenkiintoisella tavalla nähdä Sotevan kiusallisen aseman Karelian ja tuotantolaitosten välillä.

Sotevan ja Porin Konepajan välinen erittäin mittava kirjeenvaihto käsittää vuodet 1945–1951 eli ensimmäinen ja viimeinen sotakorvausvuosi puuttuu. Säilyneiden vuosien osalta kokonaisuus on erittäin laaja, mutta ei aivan täydellinen. Muiden lähteiden perusteella olen todennut, että esimerkiksi osa Sotevan yrityksille lähettämistä kiertokirjeistä puuttuvat. Lisäksi vuoden 1947 kirjeet ovat säilyneet ainoastaan huhtikuun sekä loppuvuoden osalta. Olen osittain täydentänyt vuoden 1947 puutteita Kansallisarkiston Soteva-arkistosta. Sotakorvaustuotanto ei ollut konepajalla käynnissä vielä vuoden 1944 puolella ja viimeisen sotakorvausvuoden 1952 tuotanto käsiteltiin jo pitkälle vuoden

1951 aikana, joten konepajaa koskevan arkiston kirjeenvaihto antaa jo vajavaisenakin erittäin kattavan kuvan tilanteesta. Sivumäärällisesti kirjeenvaihto käsittää kokonaisuudessaan noin 4600 sivua ja vielä redusoinnin jälkeenkin sivumäärä oli yli 2400. Kirjeenvaihto oli erittäin vilkasta, varsinkin alkuvuosina välillä jopa päivittäistä. Vilkkaimmillaan kirjeenvaihto oli vuosina 1946–1948. Kirjeiden lisäksi tärkeinä alkuperäislähteinä varsinkin tilastojen kannalta ovat myös konepajan vuosikertomukset vuosilta 1938 sekä 1944–1953. Sotevan ja teollisuuden välisistä suhteista antavat erittäin arvokasta tietoa Kansallisarkiston Soteva-arkiston metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirjat vuosilta 1946–1947.

Anu Lahtinen, Maarit Leskelä-Kärki, Kirsi Vainio-Korhonen ja Kaisa Vehkalahti kirjoittavat toimittamansa teoksen *Kirjeet ja historian tutkimus* artikkelissa *Kirjeiden uusi tuleminen*, että kirjeet eivät toimi historian tutkimuksessa ainoastaan dokumentoivina, taustoittavina ja faktaa tarjoavina lähteinä, vaan tutkimuksen on kiinnitettävä huomiota myös kirjeiden tekstuaaliseen maailmaan. Kirjeitä ja niiden kirjoittamista määrittää esimerkiksi eri aikakausien tavat, normit ja kulttuuriset että historialliset prosessit. Kirjeiden sisältöä ei tule ottaa kirjaimellisesti, vaan tutkijan on otettava huomioon myös kirjeen syntyprosessi sekä erilaiset tulkintamahdollisuudet.³⁵

Sotevan ja Porin Konepajan välinen kirjeenvaihto on laaja kokonaisuus. Brittiläinen kirjetutkija Liz Stanley on perehtynyt laajoihin kirjekokoelmiin ja todennut, että yksittäinen kirje on aina osa laajempaa kirjeenvaihdon kokonaisuutta. Yksittäinen kirje saattaa olla arvokas lähde, mutta pitkäkestoinen kirjeenvaihto paljastaa sen aikana syntyneen suhteen sisäisiä omia konventioita, jotka säätelevät millaisista asioista kirjeenvaihdossa voidaan kirjoittaa ja mitä sallitaan ilman, että suhteen jatko olisi vaarassa. Kirjeissä myös viitataan usein edellisiin kirjeisiin, joihin tutkijalla ei ole välttämättä mahdollisuutta tutustua.³⁶

Lars Holmströmin Porin Konepajan sotakorvausajasta kertova muistelmateos *Maksoimme velkaa. Sotakorvauspäiviä ja vähän öitäkin* muodostaa tässä työssä toisen merkittävän tason. Teos edustaa harvinaisia sotakorvausajan muistelmateoksia ja keskittyy nuoren osastoinsinöörin kokemuksiin sotakorvausaikana. Tässä mielessä teosta voidaan pitää ainoana laatuaan. Holmström, joka sotakorvausten edetessä sai lopulta vastuulleen koko Porin Konepajan sotakorvaustuotannon, kuvaa erittäin eloisesti ja maanläheisesti Porin Konepajan sotakorvausaikaa. Teos kertoo sotakorvausten kulun konepajan näkö-

³⁵ Lahtinen, Leskelä-Kärki, Vainio-Korhonen & Vehkalahti 2011, 13.

³⁶ Lahtinen, Leskelä-Kärki, Vainio-Korhonen & Vehkalahti 2011, 19–20.

kulmasta unohtamatta tehtaan johtoa sekä varsinaista työväestöä sekä ajallista kontekstia, johon sotakorvaukset liittyivät. Teoksessa Sotevan rooli jää melko vähälle, mutta sen sijaan konepajalla säännöllisesti vierailleet neuvostoliittolaiset vastaanottovirkailijat saavat suuremman roolin. Tämä on auttanut pääsemään käsiksi niihin ilmiöihin, joita kirjeenvaihto ei paljasta: henkilöiden persoonallisuuksiin sekä niiden vaikutuksesta luottamuksen rakentamiseen.

Holmströmin muistelmateos on kirjoitettu vuonna 1986, eli yli kolmekymmentä vuotta sotakorvausten päättymisen jälkeen. Muistelmateoksiin suhtauduttiin pitkään historiantutkimuksen parissa negatiivisesti aivan kuten suulliseen muistitietoonkin. Negatiivinen ajattelu on lähtenyt tässä tapauksessa väittämästä, että ihmisillä on tapana joko muistaa väärin joko tahallisesti tai tahattomasti. Negatiivinen suhtautuminen on suurelta osin kohdistunut muistelmateosten subjektiiviseen luonteeseen ja niiden ajalliseen etäisyyteen niissä kerrotuista tapahtumista. Muistelmien on katsottu erityisesti loukkaavan erästä lähdekritiikin perussääntöä eli läheisyyden ja samankaltaisuuden periaatetta. Muistelmateokset ovat nähty myös ”johdattelevana lähteenä”, jotka estävät näkemästä totuutta.³⁷

Lars Holmström koki sotakorvaukset henkilökohtaisesti ja oli mukana suunnittelemassa sekä myöhemmin johtamassa sotakorvaustuotantoa. Tässä tutkimuksessa ei ole tarkoituksena etsiä Holmströmin muistelmasta virheitä Sotevan ja konepajan kirjeenvaihdon avulla. Holmström koki sotakorvaukset osastoinsoörinä siten, kun hän on ne muistelmateoksessaan kuvannut. Vaikka Holmström mainitsee sotakorvaukset ”Suomen todellisena vapaussotana”³⁸, ei kyseessä ole missään nimessä kritiikitön sankaritarina, vaan hän tarttuu tasapuolisesti niin omaan työhönsä, konepajan johtoon, työväestöön sekä Neuvostoliiton edustajiin liittyviin ongelmiin sekä tuotantoon liittyneisiin suoranaisiin virheisiin.

Kirjeenvaihto, joka käytiin pääosin konepajan ylimmän johdon sekä Sotevan välillä saattaa joiltain osin poiketa Holmströmin käsityksistä, mutta tämä antaa tutkimukselle ainoastaan uuden tason. Muistelmateokset paljastava parhaimmillaan seikkoja, jotka ovat uniikkeja ja joita ei tavoita mistään muualta.³⁹ Monessa tapauksessa Holmströmin teos varmistaa erilaisia ratkaisuja, joiden lopputulos jää kirjeenvaihdossa epäselväksi. Sotevan henkilöstö, sotakorvauksiin osallistuneen yrityksen johto sekä yrityksessä työs-

³⁷ Teräs 2011, 184.

³⁸ Holmström 1986, 18.

³⁹ Teräs 2011, 185.

kennellyt osastoinsinööri kokivat sotakorvauksen varmasti eri tavoin. Sotevalla oli vastuullinen tehtävä sotakorvausten järjestäjänä, mutta valtuuksistaan huolimatta he eivät voineet tuntea yritysten tilannetta läpikotaisin. Yrityksissä työskentelevät osastoinsinöörit olivat perillä tehtaansa asioista sekä jatkuvassa kanssakäymisessä työnjohtajien sekä työväestön kanssa ja usein myös parhaiten perillä siitä, miten tuotanto tulee tehtaalla järjestää.

Ilmari Harkin teos *Sotakorvausten aika* on myös muistelmahenkinen teos ja toimii merkittävänä lähteenä ajatellen Sotevan näkökulmaa. Harki käsittelee teoksessaan varsinaisia sotakorvausneuvotteluja sekä kuvaa eri tuotantoalojen sekä yritysten tilannetta sotakorvausvuosina. Harkin teoksen merkittävyyttä korostaa se, että se antaa kuvan Sotevan näkökulmasta, jonka varapuheenjohtajana Harki toimi koko sotakorvausten ajan. Teos valottaa myös Sotevan ja Neuvostoliiton sotakorvaushallinnon välistä kanssakäymistä, kuitenkin teoksen julkaisuajankohta huomioiden melko lailla kriitikittömästi. Valitettavasti Neuvostoliiton sotakorvaushallinnosta ”Kareliasta” ei ole ainakaan Suomessa ilmestynyt kattavaa tutkimusta. Jaakko Auerin vuonna 1956 julkaistu väitöskirja *Suomen sotakorvaustoimitukset Neuvostoliitolle – Tutkimus tavaroiden luovutusohjelmista, niiden toteuttamisesta ja hyvityshinnoista* on erittäin kattava tutkimus sotakorvausten järjestämisestä taloudellisesta näkökulmasta. Auer on liittänyt tutkimukseensa myös runsaasti lainauksia Sotevan ja Karelian välisestä kirjeenvaihdosta. Tutkimuksen liiteosio sisältää myös sotakorvausten järjestämisestä annetun asetuksen kokonaisuudessaan ja hauskana yhteensattumana myös esimerkkinä sotakorvaussopimuksen teknillisen erittelyn Porin Konepajalla valmistetuista lokomobiileista.

Sotakorvauksia käsittelevä tutkimus on alkanut viime vuosina jälleen yleistymään muun muassa opinnäytetöissä. Aikaisemmat tutkimukset ajoittuivat pääosin sotakorvausten jälkeisiin lähivuosisikymmeniin. Myöhemmissä tutkimuksissa sotakorvaukset ovat olleet osana laajempaa kokonaisuutta ja käsitelty muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta ainoastaan ohimennen. Poikkeusta edustaa vuonna 2014 julkaistu Hannu Rautkallion toimittama erittäin kattava yleisteos *Suomen sotakorvaukset*. Kyseessä on monipuolisin sotakorvauksia käsittelevä teos. Teos perustuu Valtioneuvoston kanslian ja Helsingin yliopiston vuonna 2012 järjestämään sotakorvausseminaariin, jonka puheenvuorot koottiin julkaisuksi. Kirjoittajat ovat historian, taloushistorian, poliittisen historian, teollisuusjohdon, yhteiskuntatieteiden sekä taloustieteiden parista.

Kaupunkien historiaa käsittelevissä teoksissa sotakorvaukset käsitellään teollisuutta tai yleisesti sodan jälkeistä aikaa käsittelevissä luvuissa yleensä ainoastaan pintapuoli-

sesti, jos ollenkaan. Tämä ilmiö on ollut nähtävissä yllättävästi myös yritysten historiikeissa. Porin Konepajaa on käsitelty historiategoksissa lähinnä osana Rosenlew-yhtiötä ja tutkimus on pääasiassa rajoittunut joko sotakorvauksia edeltävään tai sen jälkeiseen aikaan. Viimeisin Rosenlew-yhtiötä koskeva historiategos valmistui vuonna 2011. Jussi Koivuniemen *Sukuyhtiön aika – Rosenlew 1853–1987* on kattava historiategos Porin kaupungille aikanaan huomattavasti merkinneen yhtiön vaiheista. Koivuniemen teos käsittelee myös konepajaa koskevia sotakorvauksia kattavammin, kuin mikään aikaisempi yleisteos. Kyseessä on kuitenkin koko emoyhtiötä käsittävä historiategos ja konepajan lisäksi sotakorvauksiin osallistui myös yhtiön muita laitoksia, joten ymmärrettävästi konepajan sotakorvauksia käsittelevä osa jää lopulta suppeaksi.

Tärkeänä teoksena tämän työn kannalta on myös Sirpa Wahlqvistin kansatieteen väitöskirja *Sydämellä rakennetut seililaivat. Sotakorvauskuunareiden rakentaminen ja rakentajat F.W. Hollming Oy:n telakalla Raumalla 1945–1952*. Tutkimus antaa erinomaisen kuvan puulaivateollisuuden ja vanhanaikaisia purjealuksia valmistavan telakan tilanteesta sotakorvausaikana. Vaikka tutkimus kohdistuukin eri teollisuudenalaan, antaa se vertailukohdan telakkateollisuuden tilanteesta esimerkiksi tuotantoon liittyvissä ongelmissa ja kokemuksista sekä Sotevaan että neuvostoliittolaiseen vastaanottajatahoon nähden.

Professori Karl-Erik Michelsenin teokset *Viides sääty – Insinöörit suomalaisessa yhteiskunnassa* sekä *Työ, tuottavuus ja tehokkuus – Rationalisointi suomalaisessa yhteiskunnassa* kuvaavat hyvin insinöörien asemaa sekä vastuun muutoksia myös sotakorvausaikana sekä teollisuuden tuotantotehokkuuden taustaa ja muutosta. Molemmissa teoksissa sotakorvausaika käsitellään melko kattavasti.

Sotevasta sekä sotakorvauksiin liittyvistä valtasuhteista antoi arvokasta tietoa kaksi Helsingin yliopiston pro gradu – työtä. Timo Salmelinin Suomen historian pro gradu *Sotakorvausteollisuuden valtuuskunnan synty – Tutkimus sotakorvausten hallinnollisesta järjestämisestä* avaa Sotevan syntyyn sekä sen hallintoon liittyviä kysymyksiä. Lisäksi Salmelin käsittelee sotakorvauksista annetun asetuksen muotoutumista sekä teollisuuden suhdetta siihen. Maaria Sireenin yhteiskuntahistorian pro gradu *Metalliteollisuus ja neuvostokauppa – Korporatismi ulkomaankauppapolitiikassa sotakorvauskaudella* valottaa puolestaan tämän työn kannalta tärkeää suurteollisuuden asemaa ja vuoden 1948 aiheuttamaa muutosta sekä metalliteollisuuden viennin kehitystä sotakorvausaikana.

2 TOIMIJAT JA ROOLIT

2.1 Sotakorvausteollisuuden valtuuskunta

Syystalvella 1944 sotakorvauksia koskevien sopimusneuvottelujen jälkeen oli välittömästi ryhdytty hahmottelemaan sotakorvausteollisuuden organisaatiota, joka kykeni täyttämään välirauhansopimuksessa määritellyt ehdot. Hallituksella ei ollut varaa poliittiseen tulkintaan voittajan sanelemista ehdoista, joten sotakorvausten käytännön hoito oli jätettävä teollisuusmiehille ja asiantuntijoille ja yksinkertaisesti luotettava siihen, että tehtävä tulee hoidettua.⁴⁰ Tehtävä organisaation luomisesta lankesi Kauppa- ja teollisuusministeriön johtajalle Uolevi Raadelle, jonka suunnittelema asetus sotakorvausteollisuuden järjestämisestä annettiin 13.10.1944 ja sen perusteella kaikki vastuu sotakorvausohjelman toteuttamisesta annettiin varta vasten perustettavalle Sotakorvausteollisuuden valtuuskunnalle. Yksinkertaistettuna valtuuskunnan tehtävänä oli järjestää sotakorvaussopimuksessa mainittujen tuotteiden valmistus sekä niiden luovutus Neuvostoliiton sotakorvaushallinnolle sovitulla tavalla.⁴¹

Sotevan valtuuksiin kuului muun muassa oikeus tehdä valtion puolesta ja nimissä sopimuksia teollisuuslaitosten kanssa ja sopia näille maksettavista korvauksista, mahdollisista ennakoista sekä koneiden ja raaka-aineiden hankinnoista. Talousarvion pohjatyö toteutettiin Sotevassa ja eduskunnan tehtäväksi jäi hyväksyä esitys vuosittain vahvistetussa budjetissa.⁴² Soteva oli kuin valtio valtiossa, jolla oli oikeus määrätä yritykset valmistamaan sotakorvaustuotteita ja riitatapauksissa ottaa haltuunsa vastahankainen yritys.⁴³ Toiminnan käynnistyttyä Sotevaa työllisti hinnoittelun ja hankintasopimusten lisäksi yhteydenpito Neuvostoliiton sotakorvaushallintoon sekä valmistusprosessin valvonta.⁴⁴

⁴⁰ Tiihonen 2014, 156–157.

⁴¹ Harki 1971, 79.

⁴² Harki 1971, 70–72, 80.

⁴³ Michelsen 2013, 253.

⁴⁴ Harki 1971, 317.

Sotevan toimeenpano-organisaation ytimen muodosti valtioneuvoston nimeämä valtuuskunta. Valtion korkein johto oli tietoinen sen suuresta vallasta ja sen vuoksi valtuuskunnan johto valittiin huolellisesti.⁴⁵ Valtuuskunnan kokoonpano muuttui sotakorvausvuosien aikana, mutta tilanne säilyi siten samana, että jäsenistö koostui henkilöistä, joilla oli selkeä tuntuma sekä valtiojohtoiseen teollisuuteen että tarvittaessa yksittäisiin tehtäisiin.⁴⁶

Valtuuskunnan oli tarkoitus toimia aluksi kaupp- ja teollisuusministeriössä. Nopeasti havaittiin, että monien kiireellisten asioiden hoitamista ei voitu suorittaa ministeriön henkilökunnan avulla. Täten valtuuskunnan avuksi oli loppuvuonna 1944 perustettava oma operatiivinen virasto, jonka tehtävät olivat varsin laajat ja moniulotteiset. Valtuuskunnan erääksi tehtäväksi tuli käsitellä, torjua ja suodattaa sotakorvauksia koskevaa julkista keskustelua, jotta operatiivinen virasto sai työskennellä rauhassa. Soteva-virasto valmisteli valtuuskunnan käsittelyyn menevät asiat ja toteutti sen tekemät päätökset, sekä vastasi myös sotakorvaustoimitusten käytännön toteuttamisesta eli toimitussopimuksista yritysten kanssa ja sopimusten valvomisesta. Virasto hoiti myös käytännön keskustelut Neuvostoliiton edustajien kanssa. Virastoon kuului eri osastoja omine alatoimistoineen. Esimerkiksi tuotannolliset osastot oli jaettu toimialansa mukaan metsä-, kone- ja laivaosastoksi. Sotakorvausten toteutumisen kannalta tärkeä osasto oli valvontaosasto, koska vastuu tuotteista sekä aikatauluista oli Sotevan harteilla. Tärkeän osan valvontaosastosta muodostivat piiritarkastajat, joiden tehtävä oli raportoida alueensa sotakorvaustuotteiden valmistajien tilanteesta sekä avustaa niitä. Piiritarkastajat edustivat Sotevan eri osastoja valmistajien kanssa käydyissä neuvotteluissa ja käytännössä he huolehtivat kentällä kaikista Sotevan tehtävistä. Sodan jälkeen vallinnut heikko raaka-ainetilanne sekä niistä käytävä kova kilpailu pakotti Sotevan perustamaan hankintatoimistoja myös ulkomaille. Suurimmillaan koko organisaatio työllisti 520 henkilöä vuonna 1948.⁴⁷ Maan eri teollisuuslaitoksista oli hankittu rationalisointi-insinöörejä, suunnittelijoita, kustannuslaskijoita sekä venäjänkielen taitoisia kääntäjiä. Sotakorvausten alussa Soteva-virasto maksoi keskimääräistä korkeampia palkkoja, mutta vuoden 1945 jälkeen palkat oli laskettava yleiseen tason mukaisiksi. Tämä aiheutti sen, että Soteva menetti yli sata ammattitaitoista insinööriä. Heidän tilalleen ei löydetty yhtä päteviä henki-

⁴⁵ Harki 1971, 76; Michelsen 1999, 303.

⁴⁶ Salmelin 2002, 70.

⁴⁷ Harki 1971, 84, 89, 303.

löitä, jolloin yhden taitavan insinöörin tilalle palkattiin kaksi kokemattomampaa insinööriä. Tämä aiheutti osaltaan organisaation henkilöstömäärän paisumisen.⁴⁸

Raaden rakentaman Sotevan oli tarkoitus tehdä itsensä tarpeettomaksi mahdollisimman nopeasti. Soteva oli väliaikaisen hallinto-organisaatio, joka muistutti konsernia tai valtavaa insinööritoimistoa osastoineen ja toimistoineen. Vastaavanlaisia projektiorganisaatioita, joissa yhdistyivät tieteellinen tieto, teknologinen osaaminen sekä taloudelliset resurssit oli käytetty tehokkaasti myös läntisissä teollisuusmaissa sekä Neuvostoliitossa. Raaden luoma organisaatiomalli ohitti juristit, ja heidän sijastaan johtavan virkamiesaseman saivat insinöörit.⁴⁹

Suunnitellessaan asetusta Raade neuvotteli myös teollisuuden kanssa, jota edustivat luonnosteluvaiheessa vuorineuvos Wilhelm Wahlforss (Wärtsilä) sekä tuleva kauppa- ja teollisuusministeri Åke Gartz (A. Ahlström Oy). Raade joutui suunnitteluvaiheessa tekemään lopulta varsin radikaaleja toimintaehdotuksia, joista hän sai osittain päälleen myös teollisuuden vihat.⁵⁰ Asetuksessa oli kaikkiaan 24 pykälää, joista etenkin pykälät 6-9 ja 21–23 edustivat Sotevan poikkeuksellista valtaa. Niin sanotut pakkopykälät 6-9 käsittivät sotakorvausten saannin turvaamista, joten niistä ei edes neuvoteltu.⁵¹ Kuudennen pykälän mukaan teollisuuden harjoittaja oli velvollinen Sotevan kanssa tekemänsä sopimuksen tai Sotevan antaman määräyksen mukaan huolehtimaan sopimuksen tai määräyksen mukaisesta sotakorvaustuotannosta. Seitsemäs pykälä käsitteli sotakorvaustuotteiden laatua, määriä sekä aikatauluja koskevien määräysten noudattamista. Kahdeksannen pykälän mukaan sellaisella teollisuuslaitoksella, jolla oli hallussaan sotakorvaustuotteita tai niihin tarkoitettuja raaka-aineita, oli velvollisuus Sotevan määräyksestä luovuttaa näitä tuotteita sekä niihin tarvittavia raaka-aineita eteenpäin.⁵² Teollisuutta hermostutti etenkin pykälä 9, jonka mukaan Soteva sai tarvittaessa määrätä teollisuuslaitoksen sotakorvaustuotantoon sekä ottaa laiminlyöntitapauksissa teollisuuslaitoksen valtion haltuun tai luovuttaa sen toisen tuotantolaitoksen käyttöön. Pykälien 21–23 mukaan Sotevalla oli oikeus tutustua ja puuttua sotakorvaustuotantoon osallistuneiden yritysten tuotantosuunnitelmiin, rakenteeseen ja kirjanpitoon ja ylipäänsä kaikkeen, mitä normaalisti pidettiin liikesalaisuuksina. Sotevan toimihenkilöt joutuivat käyttämään jäl-

⁴⁸ Michelsen 2014, 204.

⁴⁹ Michelsen 2001, 148–149; Michelsen 2014, 198–199.

⁵⁰ Salmelin 2002, 70–71.

⁵¹ Auer 1956, 284–293; Salmelin 2002, 85.

kimmäistä valtuutta jatkuvasti. Varsinkin pienemmillä yrityksillä oli suuria ongelmia esimerkiksi kustannuslaskelmiensa kanssa. Ilmari Harkin mukaan monet Sotevan piiritarkastajista ja keskusviraston päälliköistä tunsivat itsensä alkuaikoina eräänlaisiksi yrityskonsulteiksi. He joutuivat alkuaikoina kädestä pitäen neuvomaan konstruktioasioita sekä kirjanpitoa. Valmistajat tottuivat kuitenkin Harkin mukaan nopeasti sotevalaisiin ja ottivat ohjeet hyvin vastaan.⁵³ Todellisuudessa tilanne ei ollut näin positiivinen, ainakaan kaikkien tuotantolaitosten osalla.

Myös hinnoittelu- ja hankintasopimusasiat saattoivat Sotevan vähemmän myönteiseen valoon. Sotevan hinnoittelun tarkoituksena ei Harkin mukaan ollut riistää sen enempää valtiota kuin valmistajiakaan. Hinnoittelun tarkoituksena oli saada valtiolle valmistetuista tuotteista mahdollisimman normaali hinta. Vallitsevissa poikkeusoloissa normaalin hinnan määrittäminen oli kuitenkin erittäin vaikeaa. Sotevan hinnoittelujärjestelmän lähtökohdaksi päätettiin ottaa kansanhuoltoministeriön teollisuustuotteiden kustannuslaskennasta annetut määräykset. Täten syntyi melko sekava hinnoittelujärjestelmä, jota kehitettiin edelleen sotakorvausten jatkuessa.⁵⁴ Yksinkertaistettuna valtiojohdon hyväksymässä Sotevan hinnoittelussa oli sallittu ainoastaan kohtuullinen yrittäjänsio, joka perustui siihen, että sotakorvaukset olivat koko kansan yhteinen asia, josta ei kukaan joutuisi yksinään kärsimään, mutta myöskään kenenkään ei tulisi saada kohtuuttomasti hyötyä. Vuonna 1945 hyväksytyt hinnoitteluohjeet nojasivat tuotteisiin käytetyissä valmistusaineissa siihen, että ne arvioitiin hankintahinnan mukaan. Vuonna 1947 hinnoittelujärjestelmää muokattiin siten, että valmistusaineiden arvo määräytyi hinnoitteluajankohdan päivän nettohinnan mukaan. Sotakorvausten alkuaikoina, jolloin metalliteollisuudessa entuudestaan utojen laitteiden tuotantoa käynnisteltiin, oli tuotteiden korvauksista sovittaessa käytössä laskutyöhinta, eli lopullinen hinta määräytyi kertyneiden kustannusten perusteella. Myöhemmin siirryttiin ennakkohinnoitteluun, jossa sovellettiin joko kiinteää tai liukuvaa hintaa. Kiinteässä hinnassa tuotteiden valmistusaikana tapahtuneet kustannusten muutokset eivät vaikuttaneet lopulliseen hintaan ja liukuvassa hinnassa lopullinen alkuperäistä sopimushintaa muokattiin kustannusten muutosten mukaisesti. Soteva pyrki edistämään tuotantolaitosten tehokkuutta ja oma-toimista säästäväisyyttä sekä raaka-aineissa että työtunneissa.⁵⁵

⁵³ Harki 1971, 80–81, 326.

⁵⁴ Harki 1971, 320–321

⁵⁵ Auer 1956, 189.

Jo hahmotellessaan asetusta Raade ymmärsi, että valtuuskunta tulisi pitämään hallussaan koko talouselämää. Teollisuuden rationalisoinnille avautui näin loistava mahdollisuus. Kyseessä ei ollut pelkästään tuotantokyvyn lisääminen sotakorvauksia varten, vaan teollisuuden laajempi nykyaikaistaminen. Valtuuskunnan synnyn aikoihin säädettiin erikoislaki, jonka perusteella rationalisointi asetettiin viideksi vuodeksi viranomaisen, eli käytännössä Sotevan, valvontaan.⁵⁶ Sotevaan palkattiin rationalisoojia muun muassa päämajan työntutkimusosastolta. Nämä työntutkijat auttoivat teollisuutta organisoimaan työtä, tehostamaan tuotantosuunnitelmia sekä palkkaamaan työhön sopivia henkilöitä. Sotevan työntutkijoiden onkin sanottu muodostaneen ensimmäisen selkeästi suomalaisen konsulttiryhmän.⁵⁷

Soteva joutui myös ohjailemaan tuntuvasti Suomen ulkomaankauppaa varsinkin ensimmäisinä sotakorvausvuosina, jotta sotakorvausten vaatimien ulkomaalaisten raaka-aineiden sekä koneiden saanti oli turvattu.⁵⁸ Tilanne oli vielä vuoden 1945 ensimmäisellä puoliskolla erittäin hankala, koska sota jatkui yhä Euroopassa ja Suomi oli vailla laivayhteyksiä Itämeren ulkopuolelle. Aikaisemmin tärkeänä kauppakumppanina toiminut Saksa oli ymmärrettävistä syistä poissa laskuista. Välirohassa ”kummina” toiminut Ruotsi auttoi Suomea tämän vaiheen yli antamalla lainaa ja toimittamalla raaka-aineita.⁵⁹

Sotevan kehitys muistutti rytmiltään sotakorvaustoimituksia. Sotevan yleistä organisaatiota osasto- ja toimistojakoineen suunniteltaessa oli tehtävän luonne huomioiden pyritty asioiden hoitamisessa mahdollisimman suureen joustavuuteen ja yksinkertaisuuteen. Tästä kertoi muun muassa se, että ”kaavoihin kangistumisen” välttämiseksi Sotevan virastolle ei suunnitelmista huolimatta missään vaiheessa vahvistettu työjärjestystä. Koko organisaation alasajo alkoi välittömästi sen jälkeen, kun Neuvostoliitto suostui vuonna 1948 alentamaan jäljellä olevia sotakorvauksia. Valtuuskunta hyväksyi tämän jälkeen laajat henkilökunnan supistukset.⁶⁰

⁵⁶ Salmelin 2002, 72, 74.

⁵⁷ Tiihonen 2014, 172.

⁵⁸ Harki 1971, 81.

⁵⁹ Raunio 2011, 10–11.

⁶⁰ Salmelin 2002, 70–71.

2.2 W. Rosenlew & Co. Oy:n Porin Konepaja

W. Rosenlew & Co. Oy oli aikanaan Porin teollisuuden kulmakivi. Yhtiö oli aina 1970-luvulle saakka miltei täysin sukuyhtiö, jossa osakekantaa hallitsivat Rosenlewin ja von Frenckellin suvut. Sotakorvaustyöhön osallistui yhtiön laitoksista Porin Konepaja, Seikun saha, sulfiittitehdas sekä puutalotehdas. Konepaja oli ennen sotia tullut tunnetuksi maatalouden ja kotitalouden tuotteillaan ja kasvanut Rosenlew-yhtiön puujalostusteollisuuden varjossa huomattavaksi yritykseksi Suomen konepajojen joukossa. Sodan aikana tuotanto muutettiin tyydyttämään sotateollisuuden tarpeita ja samalla konepaja kehittyi eteenpäin. Talvisodan aikana sotatarviketuotannon osuus myynnistä oli 45 % ja jatkosodan ajanakin vielä neljännes. Lisäksi konepaja tuotti kotirintaman huollolle sekä jälleerakentamiselle rakennusvaluja sekä maatalouskoneita. Raaka-aineista oli sodan vuoksi puutetta ja sotatarviketuotanto oli selkeällä etusijalla.⁶¹ Tilanne muistutti näin ollen tulevaa sotakorvaustuotantoa.

Sotatarviketeollisuuden aiheuttamasta kehityksestä ei ollut konepajalle pitkää iloa, koska sotakorvauksissa myös Porin Konepajan osaksi tuli toimittaa sille entuudestaan outoja tuotteita ennennäkemättömällä tuotantovolyymilla. Merkittävimmän ja samalla vaikeimman osan muodostivat 300 pääosin 175–200 hv:n suurta kiinteää teollisuuslokomobiilia eli höyrykonetta sähkögeneraattoreineen. Lisäksi konepajan tuli toimittaa kymmeniä puunjalostusteollisuudessa käytettäviä massahollantereita ja lisäksi alihankintana lähinnä valuja, kuten tuhansia rautatievaunujen pyöriä. Näiden lisäksi merkittävää osaa näytteli edelleen konepajan normaali tuotanto.⁶² Sotakorvaustuotannon osuus konepajan tuotannosta oli vuonna 1945 14,8 %, mutta vuosina 1946–1949 sotakorvaustuotanto vastasi lähes puolta konepajan liikevaihdosta.⁶³ Tuotannon kuormitus oli riippuvainen Sotevan ja vastaanottajatahon sopimuksista kullekin sotakorvausvuodelle. Esimerkiksi Lokomossa sotakorvausten osuus oli vuonna 1946 jopa 80 %.⁶⁴

⁶¹ Koivuniemi 2011, 365–367.

⁶² Harki 1971, 203–204; Koivuniemi 2004, 79, 85.

⁶³ Koivuniemi 2004, 78–79. Porin seudulla valmistettiin 5,5 % Suomen sotakorvaustuotannosta. Rosenlew-yhtiön lisäksi sotakorvauksiin osallistui Reposaaressa Konepaja ja Teljän Tehtaat Oy, Outokummun Porin tehdas ja puutalopaketteja valmistanut Kauser Oy. Rosenlewillä ja Outokummussa sotakorvaukset sulautuivat muuhun toimintaan.

⁶⁴ Törmä 2006, 26.

Konepaja vastasi yksin suurempien lokomobiilien valmistuksesta Suomessa.⁶⁵ Sotakorvaustyö aloitettiin konepajalla käytännössä tyhjästä, sillä kaikesta oli puutetta. Tuotannon aloittamista vaikeutti myös se, että tilatuista lokomobiileista ei ollut minkäänlaisia piirustuksia, vaan ne suunniteltiin itse. Myös sarjatuotanto oli suunniteltava kokonaan uudelleen.⁶⁶ Vaativaa urakkaa kuvaa se, että tilauksesta kului yli vuosi ennen kuin ensimmäinen kone saatiin käyttökuntoon. Viimeiset kaksi sotakorvauslokomobiilia lähti tehtaalta junavaunuihin pakattuina 29.7.1952.⁶⁷ Massahollantereita tai niiden osia valmistettiin vuosina 1945–1947.⁶⁸

Sotakorvausten järjestämisestä annetussa asetuksessa yrityksiä koskeva teksti oli osittain melko kovaa. Yritysten tehtävä oli valmistaa ja toimittaa sopimuksella määrätty tuote Sotevan osoittamaan paikkaan. Teollisuudenharjoittaja oli velvollinen huolehtimaan Sotevan kanssa tekemänsä sopimuksen tai määräyksen mukaisesti sotakorvaustuotannosta. Lisäksi sotakorvaustuotantoon osallistuvan yrityksen tuli huolehtia, että toimitettavien tarvikkeiden, niiden määrien sekä laadun osalta annetut vaatimukset täytettiin. Yritysten tuli myös totella raaka-aineiden käytöstä, tuotantomenetelmistä sekä tuotantotoiminnan muusta järjestämisestä annettuja määräyksiä. Joissain tapauksissa tilanne oli raaka-aineiden tai tuotannon vuoksi niin haastava, että Soteva saattoi halutesaan asetuksen 3 §:n mukaan määrätä sotakorvaustuotannon eri aloja varten valtuutettuja, toisin sanoen yrityksiä, joiden tehtävänä oli valvoa alansa sotakorvaustuotantoa ja tehdä sen kehittämistä tarkoittavia esityksiä valtuuskunnalle sekä antaa esimerkiksi alihankkijoille määräyksiä tuotantomenetelmistä, sen järjestämisestä sekä raaka-aineiden käytöstä.⁶⁹

Yrityksiä askarrutti varmasti kuinka paljon voittoa he tulisivat tekemään sotakorvaustuotteilla. Asetuksen 4. luku käsitteli elinkeinoharjoittajille suoritettavia korvauksia. Asetuksen 10 § mukaan teollisuudenharjoittajalla, joka osallistui sotakorvaustuotantoon oli *oikeus saada valmistamiensa tuotteiden laadun ja määrän perusteella korvaus, joka vastaa niiden kohtuullisia tuotantokustannuksia, niihin luettuna myös välttämättömät yleiskustannukset, lisättyinä kohtuulliseksi katsottavalla yrittäjäansiolla. Jos sotakorvaustuotantoa varten on tuotantolaitoksessa suoritettu muutos- ja laajennustöitä,*

⁶⁵ Valmetin Rautpohjan tehdas valmisti pienempiä 75–90 hv:n lokomobiileja 200 kpl vuodesta 1948 alkaen. Kts. Björklund 1990, 71.

⁶⁶ Holmström, 1986, 42.

⁶⁷ Koivuniemi 2004, 79.

⁶⁸ W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse 1945-1948, Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. ELKA.

⁶⁹ Auer 1956, 286–287.

niissä aiheutuneet kustannukset otetaan huomioon, sikäli kuin tuotantolaitoksen jatkuvan toiminnan ei katsota niitä korvaavan. Luvun muut pykälät käsitelivät lähinnä luovutetusta omaisuudesta maksettavia korvauksia sekä joissakin tapauksissa laitteiden toimittamisesta koituneiden kulujen korvaamisia. Kaikki korvaukset suoritettiin valtion varoista, mikäli sotakorvaustuotteet luovutettiin välittömästi Neuvostoliittoon tai Suomen valtiolle. Muussa tapauksessa korvauksen suoritti se, jolle tai jonka käyttöön omaisuus luovutettiin tai jonka hyväksi tehtävä suoritettiin. Yrityksillä oli oikeus saada vakuuksia vastaan sotakorvaustuotteista ennakkomaksuja Sotevan harkinnan mukaan.⁷⁰ Soteva maksoi tilauksista ennakkoja varsin etupainotteisesti. Konepajatuotteista maksettiin ennakkoa kolmannes jo tilaushetkellä ja ennakot saattoivat olla jopa suurempiakin raaka-ainehankintojen rahoittamiseen. Telakkateollisuudessa ennakot saattoivat olla jopa kolme neljäsosaa kokonaishinnasta. Vuodesta 1947 alkaen Soteva ryhtyi perimään ennakoista korkoa.⁷¹

Sotevan edustajat neuvottelivat yritysten kanssa tuotteiden määrät, laadut ja hinnat.⁷² Yritysten tuli suorittaa laskelmat ennakkomaksuista sekä jälkihinnittelusta itse.⁷³ Koska tärkeimmäksi seikaksi muodostui tuotteiden toimittaminen kireiden aikataulujen mukaisesti, jäivät hintakysymykset näin toisarvoisiksi. Yritykset saivat tästä johtuen mahdollisuuden verrattain vapaaseen hinnoitteluun. Myös yritysten välinen kilpailu jäi erittäin vähäiseksi ja erikoistuotteiden osalla suorastaan olemattomaksi.⁷⁴

Käytännössä valtio takasi sen, että tappiota ei pääse syntymään turvaamalla sotakorvaustoimituksista prosentin tuoton. Tämä laskettiin esimerkiksi Porin Konepajalla ensimmäisestä toimitetusta lokomobiilista ja myöhemmin tuotannon rationalisointi kasvatti voitto-osuutta merkittävästi.⁷⁵ Lähteet antavat melko ristiriitaista tietoa sotakorvausten kannattavuudesta teollisuuslaitoksissa. Karl-Erik Michelsen mainitsee kirjoittamassaan Kone-yhtiön historiassa, että vaikka sotakorvauksista annettu asetus korosti kohtuullista korvausta, inflaatio, Sotevan byrokratia sekä vastaanottajan toistuvat muutosvaatimukset söivät katteet ja yhtiöiden sotakorvaustuotanto oli tappiollista.⁷⁶ Porin Konepajan osalta sotakorvausaika tosiasiaa vahvisti sen asemaa emoyhtiön yhtiörakenteessa. Sotakorvausvuosina konepaja teki tappiota vuosina 1947 ja 1952, mutta kokonaistulos jäi

⁷⁰ Auer 1956, 288–291.

⁷¹ Tarkka 2014, 178.

⁷² mm. Viita 2006, 33.

⁷³ Harki 1971, 326.

⁷⁴ Viita 2006, 33.

⁷⁵ Koivuniemi 2011, 400.

⁷⁶ Michelsen 2013, 261.

vuosilta 1945–1952 selkeästi plussan puolelle.⁷⁷ Konepajan osalta tähän saattoi vaikuttaa myös sotakorvausaikana noussut normaalituotteiden kysyntä sekä myös aivan loppuvuosiin ajoittuneet kauppasopimustoimitukset Neuvostoliittoon sekä vuoden 1951 ns. ”Korean buumi”.⁷⁸ Pekka Sutela kirjoittaa artikkelissaan *Sotakorvauksista idänkauppaan*, että koska neuvostotaloudessa ei tyypillisesti välitetty kustannuksista, monet tavaran-toimittajat ansaitsivat hyvin sotakorvauksista.⁷⁹

2.3 Neuvostoliiton sotakorvaushallinto “Karelia”

Sotakorvausasioissa Neuvostoliittoa edusti Suomesta Hankintoja Toimittava Hallinto (SHTH), jolle annettiin Sotevan tapaan suuret valtuudet. Neuvostoliiton sotakorvaushallinto sai kaikki diplomaattiset etuoikeudet eli henkilöihin, omaisuuteen ja arkistoihin kohdistuvan koskemattomuuden.⁸⁰ Suurimmillaan yli 200 henkeä työllistäneen sotakorvaushallinnon keskusvirasto sijaitsi Helsingissä hotelli Kareliassa, ja tämän mukaan sotakorvaushallinnosta puhuttiinkin suomalaisten keskuudessa yleisesti Karelian valtuuskuntana tai ainoastaan Kareliana. Henkilöstö koostui pääosin insinööreistä, joilla oli oikeus hyväksyä tai hylätä toimitettavaksi tarkoitettuja tuotteita tai vaatia niihin erityisiä korjauksia. Karelian organisaatio muistutti rakenteeltaan Sotevaa ja jakaantui laivanrakennus-, kone-, paperi-, puu- ja hallinto-osastoon. Lisäksi Kareliaan kuului Sotevan valvontaosaston piiritarkastajia muistuttava asiamiesverkosto, joiden tehtävänä oli laadun ja aikataulujen tarkkailun lisäksi tavarantoimituksen järjestäminen sotakorvaustuotteita valmistavissa tuotantolaitoksissa.⁸¹

Sotakorvauksia koskevan perussopimuksen mukaan Suomessa tapahtuvia toimituksia valvoneella Neuvostoliiton valtuuskunnalla oli oikeus milloin tahansa kontrolloida sotakorvaustuotantoon osallistuvia tuotantolaitoksia ja näiden varastoja lähettämällä valtuutettujaan tarkastamaan tuotannon edistymistä, tuotteiden saamista luovutuskuntoon, tuotteiden laatua sekä tarvittaessa myös tavaroiden valmistuksessa käytettyjen tarveaineiden laatua. Valtuuskunnan toteamat epäkohdat oli viipymättä poistettava. Mikäli

⁷⁷ Koivuniemi 2011, 400.

⁷⁸ Esim. Koivuniemi 2011, 398, 496.

⁷⁹ Sutela 2014, 288.

⁸⁰ Auer, 1956, 33.

⁸¹ Harki, 1971, 91–92.

toimitetuissa laitteissa todettiin myöhemmin vikoja, joihin kuului myös poikkeamiset laadussa sekä määrätyissä teknillisissä ehdoissa, tuli Suomen Hallituksen Neuvostoliiton valtuuskunnan vaatimuksesta viipymättä ”toimittaa kohtuullisen ajan kuluessa todetut puutteet poistetuiksi”. Näin tuli toimia siitä huolimatta, vaikka vikoja ei olisikaan havaittu tavaraa vastaanottaessa. Mikäli todettuja puutteita ei kyetty korjaamaan, tuli kyseessä olevan tavaran hintaa alentaa.⁸² Karelialla oli oikeus puuttua myös sotakorvaustyön johtamiseen.⁸³

Ilmari Harkin mukaan yleisvaikutelmaksi jäi se, että Karelian valtuuskunta sai ohjeensa suoraan Moskovasta ja Suomessa ollut valvontakomissio ei olisi antanut Karelialle mitään yleisohjeita. Valvontakomission rooli oli jäänyt ainoastaan sotakorvausten määrittämiseen, jonka jälkeen vastuu oli siirtynyt Karelialle. Sotevassa työskennelleen Harkin mukaan Karelia ei tuonut itseään esille tai korostanut omaa työtään, vaan pyrki hoitamaan kaikki tehtävänsä tehokkaasti ja vähin äänin.⁸⁴ Teollisuuden näkökulmasta tilanne koettiin todennäköisesti päinvastaisesti. Vastaanottoinsinöörit käyttivät oikeuksiinsa täysimääräisesti hyväksi. Karelia oli valmis rikkomaan myös suomalaisia työmarkkinasäädöksiä ja vaatimaan vuorotöitä, tehtailta tiukempaa valvontaa ja korkeampia tuotantotavoitteita.⁸⁵ Tämä aiheutti harmaita hiuksia, ei ainoastaan tuotantolaitoksille, vaan myös Sotevalle, joka toimi välikätenä yritysten ja Karelian välillä.

Sotakorvauksia koskevaan perussopimukseen sisältyi tavararyhmien luettelon sekä hinnoitteluohjeen lisäksi määräyksen myöhästymissakosta, eli tilanteesta, jossa velallismaa ei kykene toimittamaan tuotteita määrätyssä ajassa. Sakko määräytyi siten, että Suomen oli suoritettava ylimääräisiä tavaratoimituksia, joiden arvo oli 5 % jokaisen yli kuukauden myöhästyneen tuote-erän kokonaisarvosta. Mikäli toimitus myöhästyi vuoden, oli kokonaissakko 55 %. Varsinkin alkuvuosina ongelmaksi muodostui perussopimuksen joustamattomuus *force majeure* -seikoissa ja siitä puuttuivat kansainväliseen kauppaan normaalisti liittyvät toimitusehdot. Monesti toimitukset myöhästyi Suomesta riippumattomista syistä, kuten raaka-aineiden puutteesta. Laitteet tuli toimittaa myös täydellisinä. Mikäli jokin osa kokonaisuudesta puuttui, Kareliassa katsottiin, että laitetta ei lainkaan luovutettu.⁸⁶ Suomi maksoi ensimmäisen sotakorvausvuoden sakot lyhentämättöminä. Toisen, kolmannen ja neljännen sotakorvausvuoden sakkotoimituk-

⁸² Auer 1956, 33.

⁸³ Michelsen 2014, 206.

⁸⁴ Harki 1971, 92–93; Michelsen 2014, 206.

⁸⁵ Michelsen 2014, 207.

⁸⁶ Auer 1956, 29–31, 174–175, 238; Wahlqvist 2011, 54–55; Suviranta 1967, 253–254.

sille Neuvostoliiton taholta annettiin helpotuksia ja viidennen sotakorvausvuoden alusta sakot poistettiin kokonaan. Kaikkiaan sakkoja maksettiin 4,6 miljoonan dollarin arvosta.⁸⁷

Yhteistyö entisen vihollisen kanssa ei ollut alkuaikoina helppoa. Luottamusta ei ollut ja kielivaikeudet estivät luonnollisen kommunikoinnin. Soteva omaksui neuvostoliittolaisinsinööreihin ”ammatillisen rinnakkaiselon” periaatteen.⁸⁸ Tätä pyrittiin toteuttamaan myös Porin Konepajalla, mutta kiusallisten tilanteiden välttämiseksi siten, että sotakorvaustuotantoon liittyvistä kysymyksistä sai konepajan taholta Karelian edustajien kanssa keskustella ainoastaan siitä suoranaisesti vastuussa olevat insinöörit.⁸⁹

⁸⁷ Auer 1956, 174–175.

⁸⁸ Michelsen 2014, 206.

⁸⁹ Holmström 2014, 135.

3 SOTEVAN ”KOMENTOTALOUS” JA ERIARVOISET YRITYKSET

3.1 Tilaukset

Suomalaista talouselämän eliitin ajattelutapaa hallitsivat 1800-luvun klassisen talousliberalismin näkemykset aina talvisodan syttymiseen saakka. Talouden oli annettava toimia ilman valtion väliintuloa. Yksityisten kansalaisten kyvyt katsottiin olevan ensisijaisia taloudellisen kehityksen ylläpitämiseksi. Ajattelumaailma muuttui kuitenkin melko nopeasti sodan aikana.⁹⁰ Yksityinen elinkeinoelämä joutui säännöstelytalouden aikana puolustuskannalle ja määrittelemään omaa suhtautumistaan valtiojohtoiseen talouteen. Sodan aikana oli hyväksytty valtiojohtoinen taloudellinen ohjaus sekä pyrkimys kohti entistä suunnitelmallisempaa talous- ja finanssipolitiikkaa. Kyse ei ollut vapaaehtoisesta valinnasta, vaan sodan aiheuttamasta pakosta. Suhtautuminen oli kaksinaista: valtiollista sekaantumista siedettiin, mutta samalla julkisessa keskustelussa siihen kohdistui myös kovasanaista kritiikkiä, jossa oli sekä ideologinen että poliittinen taso. Ideologisessa mielessä valtiojohtoisen talouden heikkouksia pyrittiin korostamaan verrattuna markkinatalouteen ja sotaa edeltäneeseen aikaan. Valtiollinen ohjaus rinnastettiin myös kollektiiviseen talouteen. Mikäli valtion puuttuminen nähtiin menevän liian pitkälle, nousi kritiikissä esiin sanat *pakkotalous*, *komentotalous* ja jopa *sosialismi*.⁹¹

Ilmari Harkin mukaan sotakorvausten olennainen uusi piirre oli, että ensimmäistä kertaa teollisuus, ja varsinkin metalliteollisuus, joutui tilanteeseen, jossa tilaukset enemmänkin määrättiin kuin annettiin. Tilaukset olivat myös usein täysin riippumattomat valmistajan tuotantokapasiteetista.⁹² Sotakorvausten järjestämisestä annetun asetuksen 6 § mukaan:

⁹⁰ Tiihonen 2014, 149–150.

⁹¹ Teräs 2008, 268–269.

⁹² Harki 1971, 271.

Teollisuudenharjoittaja on velvollinen sotakorvausteollisuuden valtuuskunnan kanssa tekemänsä sopimuksen tai sen antaman määräyksen mukaisesti huolehtimaan sellaisesta sotakorvaustuotannosta, jota sopimus tai määräys koskee. Määräys voidaan antaa teollisuudenharjoittajalle, jolla katsotaan olevan edellytyksiä tarvittavan sotakorvaustuotannon harjoittamiseen.⁹³

Sotevalla oli siis viime kädessä valta määrätä teollisuuslaitos osallistumaan tuotantoon. Sotevassa työskennelleen ja sotakorvauksista sopineen neuvottelukunnan jäsenenä toimineen Harkin mukaan *perusratkaisut kuuluivat Sotevalle, koska me istuimme tilausten ja investointimäärärahojen päällä*. Sotakorvaukset edellyttivät myös rohkeampaa yrittäjähänkeä, koska metalliteollisuuden osaksi tulleet tuotteet olivat suurelta osin entuudestaan outoja. Aikaisemmin oli valmistettu lähinnä ulkomaisia tuotteita valmistuslisenssillä, vaikka se olisi ollut kalliimpaa kuin tuotteen ulkomainen hinta, ja tästä ajattelutavasta oli päästävä eroon.⁹⁴

Suomen metalliteollisuusyhdistys antoi marraskuussa 1944 Sotevalle selvityksen sotakorvauksista suoriutumisen mahdollisuuksista. Yhdistyksessä painotettiin etenkin sitä, että tuotantoon osallistuvilla tehtailla olisi hyvissä ajoin käytettävissä kaikki tarvittavat raaka-aineet, puolivalmisteet sekä tarvikkeet. Tämä kaikki oli yhdistyksen mukaan kuitenkin teoreettista niin kauan, kun raaka-ainekysymys oli vielä järjestämätön. Metalliteollisuusyhdistys näki, että muutoin tuolloin vielä kuudeksi vuodeksi ajoitettu urakka oli ”mahdollisuuksien rajoissa”. Toisin sanoen urakasta selvittäisiin jos vain hallitus hoitaisi perusedellytykset kuntoon.⁹⁵ Niklas Herlin kirjoittaa teoksessaan *Ruukin avain – 400 vuotta suomalaista metalli- ja elektroniikkateollisuutta*, että teollisuus tunsi kapasiteettinsa ja näki sotakorvaustuotannosta suoriutumisen huomattavasti positiivisemmassa valossa kuin mitä viranomaisten keskuudessa ajateltiin. Myös osaaminen oli riittävää, ongelmana oli kuitenkin riittävän massan puute.⁹⁶ Tämä on ehkäpä hieman turhan optimistinen mielipide koko tuolloista teollisuuskenttää ajatellen. Poikkeavaa mielipidettä edustaa Wilhelm Wahlforssin aikalaislausunto vuodelta 1947: *Metalliteollisuuden raskaus on suurempi mitä se voi koskaan läpiviedä. Alusta lähtien on visseissä piireissä ollut liiallista optimismia sen kapasiteettiin nähden*.⁹⁷

⁹³ Auer 1956, 287.

⁹⁴ Harki 1971, 192, 271, 273.

⁹⁵ Seppinen 2008, 170.

⁹⁶ Herlin 2003, 111, 113.

⁹⁷ Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirja 7.1.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

Ennen varsinaisen sopimuksen solmimista Sotevan edustajien lisäksi metalliteollisuuden sotakorvaustuotteista, eli laivoista ja koneista, oli Neuvostoliiton kanssa neuvotellut myös Metalliteollisuusyhdistyksen toimitusjohtaja eversti Gunnar von Wright sekä suurteollisuutta edustanut Wärtsilä-yhtymän Wilhelm Wahlforss. Konepajatuotteiden osalta neuvottelut kestivät kaikkiaan kolme viikkoa, ennen kuin lista oli valmis. Jokaisesta noin 200 tuotteesta oli neuvoteltava erikseen. Neuvottelut saatiin valmiiksi määräpäiväksi asetetun 17.12.1944 iltapäivällä.⁹⁸ Perussopimus käsitti kuitenkin vain tuotteiden yleiset tyyppinimitykset sekä hyvityshinnat ja ensimmäistä sotakorvausvuotta lukuun ottamatta sovittiin toimitusten lopullinen laajuus ja tavaroiden teknilliset yksityiskohdat myöhemmin laadituissa erityissopimuksissa. Tuotelistaa päivitettiin ja muokattiin uudelleen sen jälkeen, kun jäljellä olevien sotakorvausten hinta puolitettiin vuonna 1948.⁹⁹

Metalliteollisuuden toimitukset koostuivat lähinnä raskaista metalliteollisuustuotteista, mikä korosti samalla suurempien yritysten asemaa. Sotevassa haluttiin osoittaa tilaukset suuremmille yrityksille ja valita myöhemmin näiden edustajia asiantuntijaelimeen päättämään tulevista toimituksista. Suuremmat metalliteollisuusyritykset saivat ainakin periaatteessa etuoikeuden valita ne sotakorvaustoimitusten tuotteet, jotka niille parhaiten sopivat. Pienemmille yrityksille jäi näin ollen ”tähteet”, joiden joukossa saattoi olla valmistukseltaan yritykselle liian haastavia tuotteita.¹⁰⁰

Sotakorvaustuotantoon osallistui lopulta kaikkiaan noin 300 metalliteollisuuden yritystä. Yritysten sotakorvauksiin käyttämä kapasiteetti vaihteli. Kuormitusta ajatellen pelkästään Valmetin (entiset valtion sotatarviketehtaat) ja Wärtsilän (telakat ja konepajat) osuus oli kaikista sotakorvaustoimituksista noin kolmannes. Metalliteollisuustuotteiden osalta näiden kahden suuryhtiön osuus oli noin puolet toimituksista. Kahdeksan metalliteollisuusyritystä vastasi kukin kahdesta viiteen prosenttia kokonaistoimituksista. Nämä yritykset olivat A. Ahlström Oy (konepajat ja telakka), Ammus Oy, Kone Oy, Lahden Rautateollisuus Oy, Lokomo, W. Rosenlew & Co. Oy (Porin Konepaja), Oy Strömberg Ab (sähkötuotteet) ja Tampereen Pellava & Rautateollisuus Oy.¹⁰¹

⁹⁸ Harki 1971, 51, 54, 58.

⁹⁹ Auer 1956, 130, 217.

¹⁰⁰ Sireeni 2007, 30. Mikäli ei ajatella ainoastaan metalliteollisuutta, niin Tuomas Keskinen teoksessa *Idänkauppa 1944–1987* mainitaan, että aikanaan Sotevan kielitoimistossa työskennelleen Saku Norilon mukaan Soteva ei palvellut ainoastaan suuryrityksiä, vaan synnytti myös pieniä firmoja, kuten telakoita, sahoja ja alihankkijoita. Keskinen 1987, 111.

¹⁰¹ Herlin 2003, 113–114,

Kaikilla aloilla ei kuitenkaan ollut edes mahdollisuutta valintaan. Esimerkiksi sähkökoneista ja -laitteistaan tunnettu Strömberg-yhtiö oli alansa ainoa merkittävä kotimainen valmistaja ja kuului automaattisesti sotakorvaustuotteiden valmistajiin. Strömberg-yhtiön historian kirjoittaneen Kai Hoffmanin mukaan kyse oli eräänlaisesta kansalaisvelvollisuudesta. Porin Konepajallekin lokomobiilien sähkögeneraattoreita toimittaneen yhtiön omaan tuotantoon liittynyt päätäntävalta oli hyvin rajallinen, koska sopimusten sisältöön ei voitu vaikuttaa. Yhtiöllä ei ollut myöskään mahdollisuutta pohtia kotimaista asiakaskuntaansa tai tuotantokapasiteettinsa riittävyttä. Toisaalta osallistumista sotakorvaustuotantoon pidettiin niin selvänä, ettei koko kysymystä käsitelty kertaakaan yhtiön hallituksen kokouksissa.¹⁰²

Porin Konepaja voitiin laskea yhdeksi aikakauden suuremmista konepajoista, jonka palkkalistoilla oli vuonna 1944 yli 900 työntekijää, ja jonka emoyhtiö oli ollut vuonna 1938 maan kahdeksanneksi suurin työnantaja.¹⁰³ Konepajan valimoineen voidaan ajatella kuuluneen automaattisesti sotakorvauksiin osallistuviin teollisuuslaitoksiin ja tähän tuskin tarvittiin Sotevan suoranaista määräystä. Konepajan johtajalla diplomi-insinööri Arvid Strukelilla oli mitä ilmeisimmin verrattain hyvä neuvotteluasema sotakorvaustuotteiden valinnassa. Tilanne ei ollut kuitenkaan näin yksinkertainen. Vaikka Sotevalla olisikin ollut perustuntuma maan teollisuuslaitosten kapasiteettiin, oudot tuotteet aiheuttivat ongelmia.¹⁰⁴ Porin Konepajalla ei ollut aikaisemmin valmistettu tarkalleen mitään sotakorvausohjelmaan kuuluvasta noin kahdestasadasta metalliteollisuuden tuotteesta.¹⁰⁵

Sotakorvaustuotannon turvaamiseksi Sotevalla oli tarvittaessa myös valta määrätä mitä sotakorvaustuotteita teollisuuslaitoksen tuli valmistaa.¹⁰⁶ Siitä, määrättiinkö valmistettavat tuotteet lopulta Sotevan taholta vai saiko Porin Konepajan johto itse päättää tulevasta tuotannostaan, antavat lähteet melko ristiriitaista tietoa. Joulukuussa 1944 määritettäessä sotakorvaussopimuksen tarkempaa sisältöä matkusti konepajojen johtajia Helsinkiin neuvottelemaan tulevasta sotakorvaustuotannosta. Ilmari Harki mainitsee tilanteen edenneen seuraavasti:

¹⁰² Hoffman 1989, 237–238, 244.

¹⁰³ Koivuniemi 2011, 130, 367.

¹⁰⁴ Harki 1971, 51.

¹⁰⁵ Koivuniemi 2011, 388.

¹⁰⁶ Auer 1956, 288.

Lopullinen [sotakorvaus-] sopimus valmisteltiin kahdella tasolla. [...] Neuvottelut hajautettiin kuttakin luettelossa mainittua positiota [tuotetta] koskeviksi ja näistä nimikkeistä koskeviin neuvotteluihin komensimme aina sopiviksi katsomamme teollisuuslaitosten edustajat. Näiden yksityiskoh- taisten neuvotteluiden tulokset käsiteltiin sitten metalliteollisuuden tuotteiden osalta eräänlaisessa esikuntaelimessä Metalliteollisuusyhdistyksessä ja lopulta neuvottelukunnassa, joka varsinaisesti hyväksyi Suomen osalta positiota koskevat ohjelmat.¹⁰⁷

Edellisestä lainauksesta käy selville teollisuuslaitosten asema vallitsevassa tilanteessa. Sotakorvauksia järjestänyt taho siis *komensi* kullekin tuotteelle sopiviksi katsomiensa teollisuuslaitosten johtajat neuvottelemaan tulevasta tuotannosta. Samassa teoksessa Harki käyttää myös hieman lievempää ilmaisua ja mainitsee, että yrityksen edustajia *kutsuttiin* valitsemaan tuotantoon parhaiten sopivat nimikkeet.¹⁰⁸ Halukkaita tietenkin riitti, koska sotakorvausohjelma oli ainoa varma työllistäjä näihin aikoihin. Esimerkiksi Porin Konepajalla normaalituotteiden kysyntä oli erittäin heikkoa vielä vuoden 1944 lo- pulla.¹⁰⁹ Sotakorvaustuotteiden jakautumisen ongelmana oli, että joillekin tuotteille löy- tyi valmistajia enemmän kuin tarvetta oli ja toiset tuotteet uhkasivat jäädä kokonaan il- man valmistajaa, Harkin mukaan suoranaisesta painostuksesta huolimatta. Lopulta pää- dyttiin ratkaisuun, jossa suuri osa ongelmallisimmista ja muille kelpaamattomista tuot- teista annettiin valtion entisille sotatarviketehtaille.¹¹⁰

Suurempien teollisuuslaitosten suosimiseen valmistettavien tuotteiden sijoittelussa näytti lopulta olleen varsin perusteltua. Jotta olisi päästy entistä paremmin selville teol- lisuuden kapasiteetista sekä tuotantoon liittyvistä kysymyksistä, päätettiin Sotevassa vuonna 1946 perustaa erillinen Sotevan metalliteollisuuden asiantuntijalautakunta, jossa oli läsnä myös teollisuuden edustajia. Tämän lautakunnan eräänä tehtävänä oli myös edesauttaa Sotevan ja teollisuuden välisiä suhteita ja luottamusta. Aikaisemmin Soteva oli neuvotellut erilaisissa kysymyksissä keskusjärjestöjen sekä suoraan yksittäisten teol- lisuuslaitosten kanssa, jolloin ei kuitenkaan kyetty saamaan selkeää kuvaa koko maan teollisuudesta. Wilhelm Wahlforss esitti lautakunnan ensimmäisessä kokouksessa, että parhaaseen tulokseen päästäisiin siten, että metalliteollisuus saisi itse määrätä sotakor- vaustuotteita valmistavat tehtaot. Ensimmäisessä kokouksessa käsiteltiin myös suurten yhtiöiden suosimista. Lautakunnassa yhtenä Sotevan edustajana toiminut yli-insinööri

¹⁰⁷ Harki 1971, 50.

¹⁰⁸ Harki 1971, 194.

¹⁰⁹ Koivuniemi 2011, 388.

¹¹⁰ Harki 1971, 192, 271; Raunio 2011, 18. Valtioneuvosto päätti yhdistää entiset puolustusministeriön alaiset tehtaot Valtion Metallitehtäiksi, jotka toimivat Kauppa- ja teollisuusministeriön alaisuudessa.

Ilmari Harki mainitsi kokouksen aikana, että pienet yritykset olivat aiheuttaneet siihenastisessa sotakorvaustuotannossa suurimpia ongelmia, kuten myöhästymisiä sekä huonoa laatua. Laatuongelmia oli ollut suuremmillakin yrityksillä, mutta Harkin mukaan Sotevan tuli nopealla aikataululla päästä eroon sellaisista yrityksistä, joilla ei ollut teknillisiä edellytyksiä töiden suorittamiseen.¹¹¹

Teknilliset edellytykset eivät välttämättä olleet itsestään selviä suuremmillakaan teollisuuslaitoksilla. Porin Konepajalla insinöörinä työskennellyt Lars Holmström kirjoittaa muistelmateoksessaan konepajan johtajan osallistumisesta kokoukseen, jossa tuotteita jaettiin:

Arvid Strukel tutki tässä kokouksessa sotakorvauskoneiden luetteloa. Huomatessaan siellä sanan lokomobiili hän päätti: ”Lokomobiilit sopivat hyvin Porin Konepajan valmistukseen. Niitä on tehty siellä ennenkin. Me otamme lokomobiilit uudelleen tehtaamme valmistusohjelmaan.”

Hyvällä johtajalla täytyy olla ammattitaitonsa lisäksi myös hyvää onnea. Niin nytkin. Strukel oli otaksunut, että sotakorvauksiin tarvittaisiin samanlaisia lokomobiileja, kuin vuosisadan alkupuolella oli käytetty pelloilla puimakoneiden käyttövoimana. Peltolokomobiilien korkeus savupiippuineen oli ollut noin 2 ½ metriä. Itse koneet höyrykattiloineen eivät juuri ylittäneet miehen mittaa. Sotakorvauksiin tarvittavat lokomobiilit olivat jotain aivan muuta. Kyseessä oli teollisuuslokomobiili, jonka savupiipun korkeus oli 40 metriä ja vauhtipyörän halkaisijakin peräti 2,4 metriä.

Perustelu ja lähtökohta lokomobiilin valitsemisessa tehtaamme tuotantoon olivat täysin väärät, mutta itse päätös osoittautui silti oikeaksi.¹¹²

Vaikka Neuvostoliiton vaatimat sotakorvaustuotteet olivat outoja ja osaltaan jopa vanhanaikaisia, tuntuu Holmströmin väite kokeneen konepajamiehen valintaperusteluista melko uskomattomalta. Tuskin Strukel kuvitteli, että Neuvostoliitto vaatisi vastaavia laitteita, kuin vuosikymmeniä aiemmin oli valmistettu. Holmström oli astunut itse asiassa konepajan palvelukseen vasta vuoden 1945 lopulla¹¹³, joten tarina Strukelin valintaperusteluista oli toisen käden tietoa ja ilmeisesti värittänyt humoristisesti. Holmströmin tarina kuvaa kuitenkin sitä haastavaa tilannetta, johon Strukel joutui selatessaan outoja tuotenimikkeitä käsittävää pitkää listaa. Nähdessään ainoan tutulta kuulostavan laitteen

¹¹¹ Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirja 21.12.1946. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA. Läsna kokouksessa olivat vuorineuvos Wilhelm Wahlforss (Wärtsilä), insinööri Heikki Herlin (Kone Oy), johtaja Lauri Paavolainen (Oy Strömberg Ab), insinööri Yrjö Arvola, vuorineuvos Lauri Kivinen (Soteva), professori Jorma Serlachius (Soteva) ja yli-insinööri Ilmari Harki (Soteva).

¹¹² Holmström 1986, 40.

¹¹³ Holmström 1986, 22.

olisi hän silloin päätynyt siihen. Ilmari Harkin sekä konepajan vuosikertomuksen mukaan päätuotteeksi tulleen teollisuuslokomobiilin valinnan olisi lopulta tehnyt nimenomaan johtaja Strukel. Hän oli päätynyt valintaan nähdessään lokomobiilien sopivasti kuormittavan sekä varsinaista konepajaa, valimoa, pajaa sekä kattilapajaa ja tuolloin tekeillä olleet laajennukset sopivat erinomaisesti suurten laitteiden koneistukseen, koostamiseen sekä koeajoon. Sotatarviketeollisuuden ansiosta yritys oli myös onnistunut pitämään ammattitaitoisimman työvoimansa. Lisäksi uusi tuotanto ei merkittävästi haittaisi konepajan normaalien tuotteiden valmistusta.¹¹⁴ Edellä mainitut seikat pitivät varmasti paikkansa, vaikka ne konepajan vuosikertomuksessa jälkikäteen todettuna tuntuvatkin hieman turhankin selkeiltä visioilta. Tuskin ”tekeillä olleisiin laajennuksiin” olisi edes ollut mahdollisuuksia ryhtyä ilman tietoa tulevista sotakorvaustoimituksista ja Sotevan antamasta avusta. Valintaa helpotti varmasti myös tilauksen suuri erä (300 kpl), joka antoi tuotannon suunnittelulle selkeän suunnan.

Valinnanvapauden suhteen tilannetta mutkistaa kuitenkin konepajan heinäkuussa 1945 Sotevalle lähettämä kirje, joka alkoi: *Sotevan kehoituksesta olemme lupautuneet valmistamaan suuren määrän lokomobiileja [...]*¹¹⁵. Eri lähteiden antamien tietojen perusteella voidaan olettaa, että Sotevan taholta laitoksille annettiin kehoitus tai tarvittaessa suoranainen määräys osallistua sotakorvaustuotantoon, mutta tuotteet olivat ainakin periaatteessa valittavissa. Vaikuttaa myös siltä, että sotakorvausvuosittain suuremmat ja siten vaikeimmat urakat pyrittiin jakamaan ensiksi ja jäljelle jäänyttä ”silppua” pyrittiin sijoittamaan parhaimman mukaan, tietenkin mielellään vielä mahdollisimman edulliselle valmistajalle. Soteva myönsi suoraan tähän liittyneet vaikeudet, jotka jatkuivat vielä pitkään. Vuonna 1947 eräessä metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan muistiossa mainittiin:

[...] SOTEVAN puolesta ei varmaankaan olla onnistuttu aina sijoittamaan tuotteiden valmistusta edullisimmalle hankkijalle eikä myöskään kuormittamaan metalliteollisuutta oikeudenmukaisesti ja tasaisesti. Tämä johtuu osaksi myöskin siitä, ettei SOTEVAssa tunneta tuotantolaitosten tuotantokykyä, eikä tuotantolaitosten enempää kuin SOTEVAnkaan ole toistaiseksi onnistunut suunnitella määritellä tuotteiden vaatimaa kapasiteettia.¹¹⁶

¹¹⁴ Harki 1971, 204; W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1945, Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. ELKA.

¹¹⁵ Päiväämätön kirje Sotevan valtuuskunnalle heinäkuussa 1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. ELKA

¹¹⁶ Muistio metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnalle 28.2.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

Vielä siinä vaiheessa, kun lokomobiileille etsittiin valmistajaa, oli Porin Konepaja ilmeisesti myös ainoa teollisuuslaitos, joka kykeni ottamaan ne tuotantoonsa.¹¹⁷ Eräänä ratkaisevana tekijänä voidaan ajatella olleen mahdollisuus käyttää omaa, vaikkakin vanhentunutta, valimoa suurten koneenosien valamiseen sekä kokonaan uuden valimon rakentamista¹¹⁸, josta oli neuvoteltu mitä luultavimmin samoihin aikoihin.

Vuoden 1944 loppupuolella järjestetyssä tapaamisessa oli keskusteltu myös muista mahdollisista tuotteista, joita konepaja voisi valmistaa Sotevan laskuun. Konepajan 24.1.1945 päivätyssä kirjeessä Sotevan valtuuskunnalle viitattiin aikaisempaan keskusteluun, jonka kävivät yli-insinööri Ilmari Harki (Sotakorvausteollisuuden valtuuskunta), insinööri Jorma Serlachius (Sotevan metalliteollisuusosaston päällikkö) sekä konepajan johtaja Arvid Strukel. Kirje sisälsi konepajan itsensä esittämänä tarkempia selostuksia myös muista tuotteista, joita konepaja voisi valmistaa sotakorvauksina. Konepaja ehdotti ottavansa tuotantoon lokomobiilien lisäksi myös lämmönvaihtajat, joiden valmistukseen sillä oli sopimus ruotsalaisen Rosenblad Patenterin kanssa sekä pyörillä siirrettävät hihnakuljettajat, jollaisia oli konepajalla käytössä. Liitteeksi konepaja toimitti lokomobiilin suunnitelman lisäksi näiden kahden laitteen suunnittelu ehdotukset.¹¹⁹ Konepaja pyrki tietenkin mahdollisuuksien mukaan käyttämään jo olemassa olevia valmistussovimuksiaan sekä laitteistoaan. Kirjeessä esitetyt kuljetuslaitteet menivät lopulta osittain muille valmistajille tai mahdollisesti suoraan ulkomailta tilattaviksi¹²⁰, mutta tämän perusteella konepaja oli alkuvaiheessa aktiivisesti mukana päättämässä sotakorvaustuotteistaan, eikä niitä siis ainakaan täysin suoraan saneltu Sotevan taholta. Lämmönvaihtajista neuvoteltiin kuitenkin pitkään ja ainakin Sotevan taholta oltiin pitkään vakaasti siinä uskossa, että Porin Konepaja ryhtyy niitä valmistamaan. Soteva ilmoitti vuonna 1946 neuvotelleensa useaan otteeseen Karelian kanssa siitä, että voidaanko laitteet lähettää Neuvostoliittoon siellä koottavaksi, mutta eivät olleet saaneet vastausta. Konepaja oli tuskastunut tähän odotteluun ja päättänyt luopua koko hankkeesta. Soteva kirjoitti konepajalle:

¹¹⁷ W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1945, Rosenlew Oy Porin Konepaja arkisto. ELKA.

¹¹⁸ Sotevan kirje Porin Konepajalle 20.12.1944. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹¹⁹ Kirje Sotevan valtuuskunnalle 24.1.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹²⁰ Soteva harkitsi esimerkiksi lämmönvaihtajien tilaamista suoraan Ruotsista, koska lopullisessa hinnassa ei ollut juurikaan eroa. Sotevan kirje Porin Konepajalle 23.5.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

Mitä tulee Oy Mercantile Ab:ltä saamaamme tietoon, että olette ilmoittaneet luopuvanne tästä työstä, oletamme sen johtuneen yksinomaan siitä, ettemme ole voineet Teille aikaisemmin ilmoittaa k.o. talteenottolaitteiden toimitustapaa. Koska omasta puolestamme uskomme saavamme Valvontaelimeltä myönteisen vastauksen, pyydämme Teitä ryhtymään ainetilausten ja töiden aloittamiseen.¹²¹

Tässäkin tapauksessa odottelu johtui Karelian päätösten viipymisestä. Näitä tuotteita ei sotakorvausten aikana missään vaiheessa valmistettu Porissa. Konepaja kuitenkin luovutti lopulta vasta vuonna 1948 laitteita koskevat piirustukset Karelialle sekä Sotevalle. Soteva ehdotti konepajalle myös erilaisten säiliöiden valmistusta, mutta konepaja joutui kieltäytymään vetoamalla esimerkiksi kattila- ja levyosastojen ylikuormitukseen. Osassa neuvotteluja oli päästy jo niin pitkälle, että konepajalle oli maksettu tuotteista ennakkoa. Lopulta työlään lokomobiilin vuoksi tilauksia ennakkomaksuineen jouduttiin siirtämään muille tuotantolaitoksille.¹²²

Sotakorvauksista oli siis mahdollista kieltäytyä, mutta se edellytti täydellistä selvitystä siitä, että yritys ei yksinkertaisesti kyennyt suoriutumaan tuotannosta. Vuosien 1944 ja 1945 sotakorvaukset käsittivät pääasiassa kauppalaivaston luovutuksia sekä metsäteollisuuden tuotteita, mikä antoi metalliteollisuudelle mahdollisuuden valmistella omaa tuotantoaan. Valmisteltaessa seuraavan sotakorvausvuoden tuotantoa Sotevan insinööri saapui valittuihin teollisuuslaitoksiin hyvissä neuvottelemaan kunkin vuoden tuotannosta. Toukokuussa 1945 Soteva lähetti teollisuuslaitoksille seuraavan kiertokirjeen:

SOTEVALLA on viime aikoina ollut tilaisuus alustavasti saattaa metalliteollisuuden tietoon vuoden 1946 sotakorvaustoimitusten tehtävät, jotta niiden perusteella voitaisiin tehdä neuvosto[liitto]laisten kanssa kiinteä lopullinen toimitussopimus. Koska kyseisen vuoden laivanrakennus- ja konepajateollisuuden osuus kasvaa kuluvan vuoden osuuteen verrattuna noin 2½-kertaiseksi, on selvää, että metalliteollisuutemme joutuu erittäin raskaan kuormituksen alaiseksi. Edellytämme tämän johdosta, että ne teollisuuslaitokset, joiden kanssa insinöörimme tulevat neuvottelemaan uudesta tulevan korvausvuoden toimituksista, suhtautuvat tiedusteluihin asian vaatimalla perinpohjaisuudella ja tutkivat äärimmäiset toimitusmahdollisuutensa ennen kuin toimituksista kieltäytyminen tulee kysymykseen.¹²³

¹²¹ Sotevan kirje Porin Konepajalle 30.9.1946. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹²² Porin Konepajan kirje Sotevalle 1.7.1946 ja koneistusosastolle 22.12.1948; Sotevan tilaus Pos. 21/1 säiliöt 31.12.1948. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹²³ Sotevan kiertokirje hankkijatoiminimille 25.5.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

Tässä tapauksessa tarkoitettiin nimenomaan ”uusien toimituksia”, joista kieltäytyminen näyttäisi olleen periaatteessa mahdollista, mutta siis ainoastaan hyvin perusteluin. Sotevan ja Porin Konepajan välinen kirjeenvaihto paljastaa Sotevan ongelmat kentän tuntemuksessa ja erilaisia tuotteita ehdotettiin melko summittaisesti teollisuuslaitoksille. Porin Konepajallekin ehdotettiin valmistettavaksi sellaisia tuotteita, joita sillä ei ollut lähtökohtaisestikaan minkäänlaisia resursseja valmistaa.¹²⁴ Sotevassa tiedostettiin teollisuuskenttää koskeva osittainen ”sokeus”, ja esimerkiksi huhtikuussa 1945 Porin Konepaja sai Sotevalta tuotantoon osallistuneille metalliteollisuuslaitoksille osoitetun kierto-kirjeen, jossa kehoitettiin tuottajia toimittamaan tarkat luettelot käytettävissä olleista tuotantokoneista, jotta tehtäviä on helpompi jatkossa jakaa.¹²⁵

Jo hieman aiemmin alkuvuonna 1945 Soteva oli päässyt Porin Konepajan kanssa sopuun tuotantoon liittyvistä pääkysymyksistä. Lokomobiilin sarjavalmistus oli tarkoitus aloittaa vasta vuoden 1946 alussa¹²⁶, joten Soteva näki konepajalla olevan mahdollisuuksia tässä välissä myös muuhun sotakorvaustuotantoon. Helmikuussa 1945 Sotevan koneosaston päälliköltä Jorma Serlachiukselta saapui konepajalle kirje, jossa kohteliain sanankääntein velvoitettiin konepaja ottamaan tuotantoonsa paperiteollisuudessa käytettävien massahollanterien metalliosat:

Viitaten tämänpäiväiseen puhelinkeskusteluun insinööri Strukelin kanssa lähetämme oheisena hollanterien kokoonpanopiirustuksen sekä piirustukset tukista ja akselista. Loput piirustuksista lähettämme Teille myöhemmin sen mukaan kuin ne tulevat valmiiksi. Koska Teillä ei ole vielä SOTEVA:n töitä ja valmistuskapasiteettinne on verrattain suuri, pidämme selvänä, että haluatte ottaa hollanterien metalliosat tehtäviksenne. Tärkeintä olisi meille luonnollisesti, että saisimme Teiltä valutyön. – Hollantereita olisi valmistettava [sotakorvausvuoden aikana] 12 kpl., joista 5 kesäkuussa, 4 heinäkuussa ja 3 elokuussa.

Toivoen Teidän tekevän parhaanne voidaksenne auttaa meitä tässä asiassa pyydämme teitä vielä antamaan jonkun tottuneen piirtäjän tarkistaa toleranssit. Jäämme kiinnostuneena odottamaan mahdollisimman pikaista vastaustanne.¹²⁷

¹²⁴ Esim. Sotevan puulaivaosaston kirje Porin Konepajalle 12.6.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹²⁵ Sotevan kiertokirje hankkijatoiminimille. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹²⁶ Holmström 1986, 42.

¹²⁷ Sotevan koneosaston kirje Porin Konepajalle 22.2.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

Sotevassa siis nähtiin konepajan olevan velvollinen ottamaan tuotantoonsa vähintäänkin massahollanterien valuosat jo vuoden 1945 puolella. Kirjeessä käytetyt ilmaisut eivät jäätä epäselvyyttä. *Pidämme selvänä, että haluatte ottaa hollanterien metalliosat tehtäväksenne*, on kohteliaasti muotoiltu kehoitus tai suoranainen määräys. Lisäksi kirjeessä käytetty retoriikka viittaa myös velvollisuuteen auttaa Sotevaa.¹²⁸

Sotevan tilaamia töitä olivat vuonna 1945 21 kpl 4m³ hollanteria, 10 kpl hollanteritukkeja ja muita osia toisille valmistajille, 2568 kpl kokillikarkaistua rautatievaunun pyörää ja kettinkilenkkejä. Vuosina 1945–47 konepaja toimi alihankkijana sotakorvaustöissä esimerkiksi Valtion Metallitehtaille, Teljän Tehtaille, Ammus Oy:lle, Outokumpu Oy:lle, K. Widingin Moottoripajalle ja Lypsiniemen Konepajalle.¹²⁹ Lisäksi konepaja korjasi ja luovutti käytössään olleen iäkkään ”Mars II” – hinaajan Neuvostoliittoon osana laivaluovutuksia.¹³⁰

Alihankintatöihin konepajalla ei tietenkään ollut juurikaan päätäntävaltaa, ellei kapasiteetti ollut yksinkertaisesti täysin kuormitettu. Vuonna 1947 valmistunut uusi valimo toi konepajalle lisää kapasiteettia, joten sotakorvauksiin liittyvää valutyöstä kieltäytyminen voidaan ajatella olleen lähtökohtaisesti haastavampaa. Olihan Soteva edesauttanut myös valimon valmistumista.¹³¹ Toisaalta lokomobiilien lisäksi toimitettujen muiden Sotevan töiden osuus laski huomattavasti vuosittain sotakorvausten loppua kohden.¹³² Tämä kertoo todennäköisesti myös siitä, että monella teollisuuslaitoksella oli saatu laajennukset valmiiksi ja toimitusvalmiudet paremmaksi, jolloin tuotantoa ei tarvinnut enää hajauttaa niin paljon kuin alkuvuosina.

Lokomobiilin ja siihen liittyvän sarjavalmistuksen suunnittelu sitoivat edelleen niin paljon resursseja, että joistakin ehdotetuista tuotteista jouduttiin kieltäytymään, eikä näihin yleensä tämän jälkeen palattukaan. Vuonna 1947 konepaja ilmoitti Sotevalle, että lokomobiilituotanto kuormittaa niin paljon, että kaikki keinot oli otettu käyttöön, jotta tilaukset saatiin toimitettua määräaikaan mennessä. Konepaja toivoi helpotusta muista Sotevan tilauksista ja oli oma-aloitteisesti lähestynyt Rauma-Raahe Oy:tä, jotta se ottai-

¹²⁸ Porin Konepajan kirje Sotevan koneosastolle 23.2.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹²⁹ Konepajan laskut Sotevalle 12.7.1945, 1.10.1946, 7.11.1946 ja 10.11.1947. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

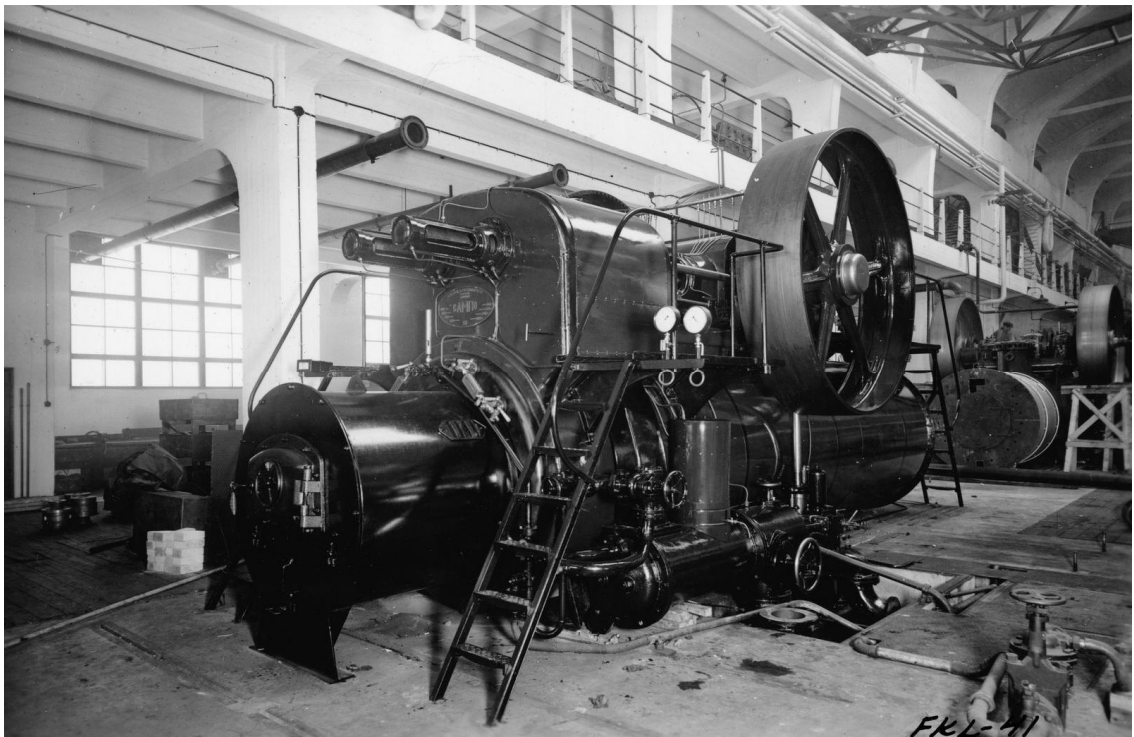
¹³⁰ Sotevan laivatoimiston kirje Porin Konepajalle 10.4.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹³¹ Sotevan kirje Porin Konepajalle 20.12.1944. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹³² W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse 1945-1951, Rosenlew Oy Porin Konepaja arkisto. ELKA.

si konepajalta erään Sotevan valu- ja koneistustyön. Toisena merkittävänä helpotuksena konepaja näki, että hollanterien valmistus siirrettäisiin jatkossa ainakin osittain toiselle tehtaalle.¹³³ Valitettavasti kirjeenvaihto ei sisältänyt Sotevan vastausta tai asiasta päätettiin lopulta puhelimitse, mutta hollanterien valmistus todellakin loppui Porissa vuoteen 1947.¹³⁴ Laitteiden valmistus saatiin päätökseen sotakorvaustuotannossa kokonaisuudessaan ilmeisesti vuonna 1948.¹³⁵

3.2 Tuotteen merkitys päätävävaltakysymyksessä



Kuva 1. Porin Konepajalla sotakorvaustuotannon päätuotteena valmistettu 175–200 hv:n ”Sampo” – teollisuuslokomobiili asennettuna koeajoa varten. Koneita valmistettiin prototyyppi mukaan luettuna yhteensä 311 kappaletta.(SatM)

¹³³ Porin Konepajan kirje Sotevalle 7.10.1947. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹³⁴ W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1945, 1946-1947 ja 1948, Rosenlew Oy Porin Konepaja arkisto. ELKA.

¹³⁵ IV Sotakorvaussopimus 17.7.1947, Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Sotakorvaussopimukset. ELKA.

Kuten edellä havaittiin, rajoitti päätuotteena ollut työläs lokomobiili muiden Sotevan töiden vastaanottamista. Kuten edellisen sivun valokuvasta voidaan havaita, 43 tonnia¹³⁶ painanut teollisuuslokomobiili ”Sampo” oli varsin kookas, mutta rakenteeltaan melko yksinkertainen ja vanhanaikainen voimalaitos. Makaava kaksisylinterinen höyrykone sijaitsi höyrykattilan päällä. Höyrykone pyöritti hihnapyörien avulla Strömberg-yhtiön toimittamaa sähkögeneraattoria. Laitteen teho oli maksimissaan 220 hv.¹³⁷ Konepajalla vuosisadan alussa valmistetut peltolokomobiilit olivat olleet pyörillä varustettuja ja nimensä mukaisesti siis liikuteltavia, mutta sotakorvauksissa valmistetut lokomobiilit olivat kiinteitä laitoksia. Niitä oli kuitenkin verrattain helppo pystyttää esimerkiksi korpi- maastoon, mikäli lähettyvillä oli kuljetusta helpottanut rautatie. Lars Holmströmin mukaan kyseessä oli käyttövarmuutensa ja helppotoimisuutensa vuoksi erinomainen kriisiajan kone. Lokomobiilin polttoaineena voitiin käyttää esimerkiksi sahausjätettä, turvetta sekä halkoja. Neuvostoliitossa Porin Konepajan valmistamia laitteita käytettiin muun muassa Itä-Karjalan ja Siperian metsissä sahalaitosten käyttövoimana. Kaksi lokomobiilia pakattiin vastaanottajan toivomuksesta erityisiin jalaksilla varustettuihin laatikoihin, joten näiden koneiden lopullisen sijoituspaikan täytyi olla erittäin syrjäinen. Suomessa kyseiset laitteet nähtiin jo aikansa eläneinä, eikä vastaavia ollut sodan jälkeen enää montakaan käytössä.¹³⁸

Konepajan ja Sotevan tekemä sopimus käsitti siis kaikkiaan 300 lokomobiilia. Laitteen tarkemmista yksityiskohdista neuvoteltiin Sotevan koneosaston sekä Karelian välillä ja näihin neuvotteluihin osallistui myös konepajan insinöörejä.¹³⁹ Tarkemmat kuukausittaiset toimitukset sovittiin aina erikseen jokaista sotakorvausvuotta koskevaksi. Esimerkiksi marraskuussa 1945 solmittiin sopimus 15 lokomobiilin toimituksesta vuoden 1946 syyskuun 10. päivään mennessä sillä edellytyksellä, että kullekin kuukaudelle osoitetuille toimitukselle oli raaka-aineet saatavilla 4 kk ennen toimitusta. Myöhempinä vuosina vuosittain toimitettavien koneiden määrä oli huomattavasti suurempi, parhaimmillaan lähes 60 konetta. Sopimuksen mukaan tavaroiden vastaanottotarkistus suoritettiin konepajan tiloissa. Konepajan tuli pakata tavarat omalla vastuulla Sotevan valinnan mukaan joko rautatievaunuun tai kuorma-autoon ja kuljetuttaa ne Sotevan laskuun ja

¹³⁶ III Sotakorvaussopimus 10.7.1946, Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Sotakorvaussopimukset. ELKA.

¹³⁷ Holmström 1986, 40.

¹³⁸ Holmström 1986, 40–41; Koivuniemi 2011, 390.

¹³⁹ Auer 1956, 218.

vastuulla Sotevan määrämälle raja-asemalle tai sen nimeämälle laivalle Suomen sata-
missa.¹⁴⁰ Jokainen yksittäinen pakattu lokomobiili käsitti 19–22 erikokoista laatikkoa,
joiden kuljetukseen tarvittiin kolmesta neljään rautatievaunua.¹⁴¹ Konepaja sai sopimuk-
sen mukaan ennakkomaksua 1/3 vuosittaisen sopimuksen tultua allekirjoitettua Sotevan
hyväksymää takuuta vastaan. Loput maksusta suoritettiin 14 päivän kuluttua toimituk-
sen tapahduttua. Konepaja oli vastuussa 12 kuukautta käyntiinpanosta lukien, mutta
enintään 18 kuukautta toimituksesta toimitettujen osien laadusta ja kestävydestä ja si-
toutui omalla kustannuksellaan korjaamaan tehtaallaan sellaiset viat, jotka takuuajana
olivat ilmenneet. Konepajan ei tässä tapauksessa tarvinnut osallistua kuljetuskustannuk-
siin.¹⁴² Myös hollantereista tehtiin sisällöltään vastaava hankintasopimus.¹⁴³

Osa metalliteollisuudelle osoitetuista toimitettavista tuotteista oli haastavuutensa
vuoksi myös vaikeita neuvotella vastaanottajan kanssa. Esimerkiksi Kone Oy:lle esitetty
nosturitilaus ylitti yhtiön tuotantokapasiteetin. Soteva ymmärsi Kone Oy:n vaikeudet ja
Heikki Herlin sai luvan neuvotella suoraan neuvostoliittolaisten kanssa toimitusvaati-
musten tarkentamiseksi. Soteva nimitti myöhemmin Herlinin sotakorvausteollisuuden
nostokone- ja hissihankintojen päävaltuutetuksi, joka antoi hänelle oikeuden taivutella
vastapuolta erilaisiin myönnytyksiin.¹⁴⁴ Soteva pystyi näin helpottamaan omaa taak-
kaansa ja samalla mahdollisesti myös nopeuttamaan tuotantoa vähentämällä välikäsiä
sitte, että tuotantolaitokset saivat antaa tarvittaessa määräyksiä alihankkijoille. Näin
toimittiin ilmeisesti ainoastaan haastavissa tapauksissa, joissa raaka-aineiden hankinta
sekä koneen konstruointi oli vaikeaa. Konepajan valmistamat lokomobiilit olivat yksin-
kertaisesta toimintaperiaatteesta huolimatta raaka-aineiltaan haastavia ja Sotakorvauste-
ollisuuden valtuuskunta lähestyikin konepajaa seuraavalla kirjeellä 29.5.1945:

Sotakorvausteollisuuden valtuuskunta ilmoittaa määränneensä sotakorvausteollisuuden järjestämi-
sestä 13.10.44 annetun asetuksen 3 §:n nojalla toiminimenne valtuutetukseen valvomaan 17.12.44
tehtyyn sotakorvaussopimukseen liittyvän luettelon nimikkeeseen 121 kuuluvien 150–400 hv:n¹⁴⁵

¹⁴⁰ Kopio Positio 121 sopimuksesta 17.11.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹⁴¹ Koivuniemi 2011, 390.

¹⁴² Kopio Positio 121 sopimuksesta 17.11.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹⁴³ Kopio Positio 54 sopimuksesta 24.5.1946. Roselew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹⁴⁴ Michelsen 2013, 254.

¹⁴⁵ Tässä vaiheessa laitteen lopullinen teho vaatimus oli mitä ilmeisimmin vielä Karelian ja Sotevan neuvottelujen alaisena.

lokomobiilien valmistusta sekä tekemään valtuuskunnalle tämän tuotannon edistämistä ja tehostamista tarkoittavia esityksiä.

Saattaessaan tämän tietoonne valtuuskunta huomauttaa, että Teillä valtuutetun ominaisuudessanne mainitun pykälän mukaan on oikeus antaa alan alihankkijoille raaka-aineiden käytöstä, tuotantomenetelmistä ja tuotantotoiminnan muusta, sen tehostamista tarkoittavasta järjestämisestä määräyksiä, joista ei aiheudu huomattavia lisäkustannuksia, sekä pyytää ilmoitustanne, kenen toimihenkilönne puoleen näissä asioissa, joita SOTEVAssa hoitaa toimistopäällikkö Salminen, voidaan lähinnä kääntyä.¹⁴⁶

Kirjeessä ilmenee, että kyseessä oli suora määräys, joka tarkoitti käytännössä sitä, että Soteva siirsi vastuun lokomobiilituotannosta suurelta osin konepajan harteille. Konepajalla oli myös koko sotakorvausten ajan monopoliasema kookkaiden lokomobiilien valmistuksessa. Näin konepaja sai myös lähtökohtaisesti vapaat kädet tuotannon suunnitteluun. Soteva näki konepajan olevan tässä asiassa siis lähes tasa-arvoisessa asemassa neuvottelukysymyksissä. Konepajalla tätä tuskin sen suuremmin pahoiteltiin, koska lisäsihän tämä määräys lähtökohtaisesti huomattavasti heidän omaa liikkumavaraansa. Konepaja sai kirjeen mukaan tehdä tuotantoon liittyviä esityksiä Sotevalle. Vastaanottajatahosta ei ole mainintaa. Konepajan edustajia vieraili kuitenkin Kareliassa neuvottelemassa koneeseen liittyvistä yksityiskohdista tuotannon käynnistyttyäkin.¹⁴⁷ Teollisuuden suora neuvotteluyhteys Kareliaan väheni kuitenkin vuonna 1946. Karelian toivomuksesta neuvottelut käytiin jatkossa pääosin kahden kesken Sotevan kanssa, koska siihen asti käytössä ollut järjestelmä oli aiheuttanut liikaa neuvotteluja ja hidastuttanut Karelian työskentelyä.¹⁴⁸

Komentosuhteesta alihankkijoihin mielenkiintoisen yksityiskohdan antaa eräs Sotevan kirje, jossa ilmoitettiin Sotevan piiritarkastaja Valajoen huomauttaneen lokomobiileissa alihankkijan valmistamien venttiilien laadusta. Valajoki kielsi konepajaa jatkossa korjaamasta näitä havaittuja virheitä, koska muuten alihankkijan työn jälki ei paranisi. Konepajan tilannetta kuvaa hyvin kirjeeseen lyijykynällä tehtäällä kirjoitettu huomautus: *Vad skull[e] vi göra?*¹⁴⁹ Tiukoista aikatauluista johtuen ei konepajan intresseissä ol-

¹⁴⁶ Sotevan puheenjohtajan Lauri Kivisen kirje Porin Konepajalle 29.5.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹⁴⁷ Esim. Porin Konepajan kirje Sotevalle 7.12.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹⁴⁸ Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirja 21.12.1946. Sotevan arkisto I valtuuskunta Cc18. KA.

¹⁴⁹ Piiritarkastaja Valto Valajoen kirje Sotevan tuotanto-osastolle 19.11.1948. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

lut varmaankaan sen enempää odottaa alihankkijan työnlaadun parantumista. Konepajalla päädyttiinkin monessa tapauksessa valmistamaan niitä osia itse, joita alun perin oli teetetty alihankkijoilla.¹⁵⁰ Varsinkaan pienempien alihankkijoiden asema ei ollut kaikin puolin kadehdittava. Toisaalta päähankkijat vastasivat itse alihankkijoistaan. Esimerkiksi valimoiden käyttöön liittyen Soteva ilmoitti edelleen vuonna 1948, että alihankkijana sai kilpailuttaa ja käyttää ainoastaan Sotevan hyväksymiä valimoita. Tarvittaessa Sotevan hinnoitteluosaston asiantuntijat olivat käytettävissä tilausten sijoittelussa.¹⁵¹ Porin Konepaja oli siinä mielessä hyvässä asemassa, että sillä oli alun alkaenkin oma, vaikkakin vuoteen 1947 asti vanhanaikainen, valimo käytössään.

Eräs konepajan omaan päätäntävaltaa liittynyt tärkeä seikka oli, että konepajan tuli valtuutetun asemassa itse suunnitella sotakorvauslokomobiilit.¹⁵² Liikkeelle oli kuitenkin lähdettävä tyhjästä. Tuotannon tuli alkaa jo vuoden 1946 alusta eikä konepajalla ollut vielä vuoden 1944 loppupuolella edes laitteen piirustuksia. Neuvostoliiton taholta oli annettu ainoastaan laitetta koskevat suoritusvaatimukset. Konepaja joutui turvautumaan prototyypin suunnitteluvaiheessa ulkoiseen konsulttiapuun, koska Porista ei löytynyt höyrykoneasiantuntemusta omaavaa henkilöä. Suunnitteluapua tuli Valtionrautateiltä, jonka kanssa konepaja oli aikaisemminkin tehnyt yhteistyötä toimittamalla 1930-luvulla muun muassa kolme rautatiesiltaa. Poriin saapui pitkään VR:llä vetureita suunnitellut diplomi-insinööri Allan Talvio¹⁵³ sekä Teknillisen Korkeakoulun professori Harald Kyrklund. Asiantuntijoiden joukkoon voidaan laskea myös aikanaan laitteen prototyypin hyväksyneet kaksi Karelian vastaanottotarkastajaa, joista toinen oli koneopin professori. Konepajalla päädyttiin yksinkertaisesti suurelta osin kopioimaan toimintavarmuutta lisäävin parannuksin saksalainen Lanz-merkkinen teollisuuslokomobiili. Varsinaista yrittäjähänkeä ei tässä ratkaisussa ollut havaittavissa. Toisaalta täysin omaan konstruktion olisi tuskin ollut aikaakaan. Lars Holmström mainitsee höyrykoneen löytyneen Rovaniemeltä saksalaisten jälkeensä jättämänä. Konepajan vuosikertomus kertoo puolestaan yrityksen insinöörejä matkustaneen Seinäjoen voimalaitokselle tutustumaan

¹⁵⁰ Konepajan kirje Sotevalle 29.1.1948. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹⁵¹ Sotevan kiertokirje päähankkijoille 27.9.1948. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹⁵² W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1945, Rosenlew Oy Porin Konepaja arkisto. ELKA.

¹⁵³ Allan Talviolle maksettiin sittemmin ”royalty”-maksuja lokomobiileista. Esim. W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1952, Rosenlew Oy Porin Konepaja arkisto. ELKA.

siellä käytössä olleisiin kahteen Lanz-lokomobiiliin.¹⁵⁴ Suunnittelu eteni kuitenkin nopeasti, koska jo vuoden 1945 tammikuun aikana kyettiin koeajamaan laitteen prototyyppi. Tästä oli kuitenkin vielä matkaa varsinaisen tuotannon aloittamiseen.¹⁵⁵ Eräs konepajan johtoa askarruttanut seikka oli konepajan valimon suoriutuminen kokoluokaltaan tehtaalla ennen näkemättömän suurista valutöistä. Strukel oli hankkinut varmuuden tälle asialle tiedustelemalla 50 vuotta aikaisemmin pikkupoikana tehtaalla aloitaneelta valurimestarilta kykeneekö valimo tekemään virheettömiä kookkaita compound-tyylisiä lokomobiilisylintereitä. Mestari oli vastannut Strukelille jopa hieman närkästyneenä: *Sanonko mitä voin valaa... jos vain insinööri antaa minulle mallin.*¹⁵⁶

Päähankkijana tuotantolaitokset saivat neuvotella suoraan sekä Sotevan että jossain määrin myös Karelian kanssa toimituksiin liittyvistä kysymyksistä. Tähän liittyen eräs konepajan Sotevalle lähettämä kirje on mielenkiintoinen. Sotakorvauksiin liittyi laivatoimituksina suuri määrä komposiittiproomuja, eli sekarakenteisia aluksia. Näitä 1000 tonnin proomuja valmistettiin usealla telakalla. Porissa sotakorvausproomuja tekivät Kokemäenjoen rannassa toiminut Teljän tehtaot Oy sekä rannikolla Hacklin-yhtiöön kuulunut Reposaaressa Konepaja Oy. Soteva oli tiedustellut myös Porin Konepajan halukkuutta osallistua proomuvalmistukseen, koska sijaitsihan konepaja Kokemäenjoen rannassa. Konepaja ilmoitti Sotevalle, että sen alueella ei ole valmiuksia valmistaa kokonaisia proomuja, mutta konepaja voisi valmistaa proomuihin metalliosat lähinnä Porissa toimiville yrityksille, mahdollisesti myös muillekin. Konepaja ilmoitti kuitenkin, että se ei halua osallistua tähän mitään todennäköisimmin mittavaan tuotantoon alihankkijana, vaan haluaa neuvotella toimituksista suoraan Sotevan kanssa.¹⁵⁷ Liekö todellakin tilauksen mahdollinen mittavuus aiheuttanut kielteisen ehdotuksen alihankkijana toimimisesta, vai koettiinko konepajalla kiusalliseksi ottaa vastaan tuotantoon liittyviä, mahdollisesti jopa komentoluontoisia, ohjeita saman kaupungin kilpailevilta, pienemmiltä yrityksiltä? Konepajalla valmistettiin kuitenkin lopulta alihankkijana mitään ilmeisimmin Teljän tehtaille joitakin proomujen rautaosia ainakin vuoden 1946 kesällä. Nämä osat jouduttiin valmistamaan kuitenkin ulkona, koska muut osastot olivat ylikuormitettuja!¹⁵⁸

¹⁵⁴ Harki 1971, 204; Holmström 1986, 40, 117; Koivuniemi 2011, 307, 389; W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1945, Rosenlew Oy Porin Konepaja arkisto. ELKA.

¹⁵⁵ Koivuniemi 2011, 390.

¹⁵⁶ Harki 1971, 205.

¹⁵⁷ Porin Konepajan kirje Sotevan puulaivatoimistolle 19.6.1945. W. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹⁵⁸ Porin Konepajan kirje Sotevalle 1.7.1946. W. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

Lähteet antavat ristiriitaista tietoa konepajalla valmistettujen massahollanterien määräs-
tä. Jussi Koivuniemen mukaan vuosina 1945–47 valmistettiin yhteensä 51 hollanteria,
kun taas Ilmari Harki mainitsee 54 kappaletta ja Lars Holmström puhuu puolestaan 50
koneesta. Konepajan vuosikertomukset kertovat kuitenkin, että vuonna 1945 valmistui
21 kappaletta, vuonna 1946 29 kappaletta ja vuonna 1947 22 kappaletta massahollante-
reita. Kokonaismäärä olisi näin ollut siis jopa 72 hollanteria.¹⁵⁹ Kuten aiemmin todet-
tiin, oli esimerkiksi vuoden 1945 aikana valmistettu lisäksi osia muiden tehtaiden koko-
amiin hollantereihin, joten vuosikertomuksessa mainitut koneet saattoivat olla osittain
myös näitä tai tulevalle vuodelle tarkoitettuja konstruktioita. Aivan pieni laite ei hollan-
terikaan ollut. Lars Holmströmin mukaan tällaisen jauhinkoneen leveys oli 4,5m, pituus
4m ja korkeus 2m ja ne käsittivät noin 20 erilaista osaa.¹⁶⁰ Hollanteri poikkesi lokomo-
biilista siten, että se oli suunniteltu Sotevassa. Tämä myös rajoitti konepajan päätätä-
valtaa tuotantoon liittyvissä kysymyksissä. Hollantereita valmistettiin myös muissa yri-
tyksissä, joten ”sooloiluun” ei ollut mahdollisuuksia. Toisaalta konepaja kykeni tietyissä
asioissa siirtämään vastuuta myös Sotevan harteille. Päähankkijan ominaisuudessa ko-
nepaja neuvotteli myös hollanterien konstruktio- ja muutoksista liittyvistä kysymyksistä
suoraan Karelian kanssa. Näissä tapaamisissa neuvostoliittolaisten taholta määritettiin
myös laitteiden toimitusaikataulut. Hollanterivalmistuksen haastavuutta kuvaa hyvin se,
että konepaja sai Sotevalta ainoastaan hyvin epämääräiset piirustukset, joista ei selvin-
nyt edes laitteen tilavuutta.¹⁶¹ Myös hollanterit osoittautuivat yksinkertaisesta konstruk-
tiostaan huolimatta yllättävän ongelmallisiksi valmistaa. Tilannetta vaikeutti vielä kan-
kea byrokratia. Konepaja kiirehti Sotevaa piirustusten valmistuksessa vielä puoli vuotta
sen jälkeen, kun tuote oli osoitettu heille. Pitkittyneet ratkaisut aiheutuivat raaka-
aineongelmien lisäksi usein myös vastaanottajatahon päätösten viipymisestä.¹⁶² Sotevan
avulla konepaja pyrki saamaan toimitusaikatauluja paremmin itselleen sopiviksi.¹⁶³

Kuten aiemmin mainittiin, oli alun perin hollanterien valmistus suoraan osoitettu
konepajalle Sotevan toimesta. Laitteiden toimitussopimuksen sisällöstä syntyi kuitenkin

¹⁵⁹ Harki 1971, 203; Koivuniemi 2011, 391; Holmström 1986, 123; W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs
Mek. Verkstad Årsberättelse för 1945-1947. W. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. ELKA.

¹⁶⁰ Holmström 1986, 123.

¹⁶¹ Itse asiassa hollanterit (malli Wagner) oli tarkoitus valmistaa Anjalan kartonkitehtaalla vuosina 1941–
43 valmistettujen hollanterien piirustusten mukaan, mutta Soteva teki lopulta oman konstruktionsa, mah-
dollisesti Karelian vaatimuksesta. Porin Konepajan kirje Sotevalle 26.7.1945. Rosenlew Oy Porin Kone-
pajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹⁶² Porin Konepajan kirje Sotevalle 26.7.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa So-
tevan kanssa. ELKA.

¹⁶³ Esim. Konepajan kirje Sotevalle 3.11.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa So-
tevan kanssa. ELKA.

jonkin verran erimielisyyksiä. Esimerkkinä oli sopimusluonnoksessa kohta, jonka mukaan konepajan tuli tarvittaessa lähettää asentajia vastaanottoon. Konepaja kirjoitti Sotevalle heinäkuussa 1945:

Koskee sopimusta E/91, 12 kpl hollantereja, kohta 54.

[...] Olemme ottaneet vapauden pyyhkiä sopimuksesta pois 8 §:n toisen kohdan [...] Koska hinnoitteluperusteet eivät edellytä mitään sellaisia kustannuseriä kuin insinöörien ja asentajien lähettämistä Venäjälle, ja koska voittomarginaali on niin pieni, ei se salli mitään ylimääräisiä kustannuksia.

Sitäpaitsi emme millään tavalla katso velvollisuudeksemme vastata tällaisista kustannuksista, koska Soteva on toimittanut meille kaikki työpiirustukset ja teknilliset määräykset.[...]¹⁶⁴

Kuten lainauksen lopusta käy ilmi, konepaja myös sysäsi joitakin ongelmakohtia Sotevalle, kuten esimerkiksi koneiden mukana toimitettuja asiapapereita, joiden tarkkuudesta Karelia ei tinkinyt, ja joiden sisällöstä käytiin jatkuvaa kädenvääntöä. Konepajalla oli mahdollisuus myös vaikuttaa, tai ainakin neuvotella muutoksista sopimusehtoihin. Ainakin Porin Konepajan turhautumista aiheutti sotakorvausten vaatima runsas työ sekä jatkuva päätösten odottelu. Paperit aiheuttivat runsaasti sekaannusta ja esimerkiksi konepajan vuonna 1946 lähettämässä vastauksessa Sotevan tiedusteluun laitteiden mukana toimitettavista papereista on jo havaittavissa ”piikittelyn” makua:

Viitaten otsikoituun kirjeseenne 28.9.46 ilmoitamme, ettemme ole valmistaneet hollanterien piirustuksia, asennus- ja käyttöohjeita, vaan ne ovat Sotevan piirustustoimiston tekemät. Pyydämme Teitä siis tilaamaan ne omasta piirustustoimistostanne.¹⁶⁵

¹⁶⁴ Porin Konepajan kirje Sotevan Kaupalliselle osastolle 29.7.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹⁶⁵ Porin Konepajan kirje Sotevalle 4.10.1946. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

3.3 Yhteistyön haaste

Sota-aikana oli korostettu elinkeinoelämän yhteistyön merkitystä. Yhteinen etu pyrittiin asettamaan yksityisedun edelle ja ulkoisen uhkan torjumiselle oli ylitettävä sosiaalisia ja poliittisia raja-aitoja. Normaalissa markkinataloudessa yhteistyö tarkoitti useimmiten pyrkimystä säädellä kilpailua, kun taas säännöstelytaloudessa yhteistyön avulla oli tarkoitus puolustautua liiallista valtion asioihin puuttumista vastaan. Sotakorvaukset, maan jälleenrakentaminen sekä karjalaisten asuttaminen olivat niin valtavia kansallisia projekteja, että taloudellisten resurssien julkisen ohjaamisen oli pakko jatkua. Säännöstelytalous oli saavuttanut täysimittaisen laajuutensa vuonna 1944 ennen syksyn sotakorvausvelvoitetta ja vallitsevissa oloissa riitti, että säännöstelyverkkoa laajennettiin elimillä, ennen kaikkea Sotevalla, jotta korvaustuotteet luovutettiin Neuvostoliitolle aikataulun mukaisesti.¹⁶⁶ Sotakorvausten suuret sarjat aiheuttivat uusia vaatimuksia työn suunnittelulle ja valmistukselle, joka puolestaan edellytti teollisuudelta uudenlaista asennoitumista. Toisaalta teollisuuslaitosten tuli asennoitua myös sotakorvauksista saatuihin heikkoihin tuloihin suhteessa suureen työmäärään. Uutta ja maassamme ennennäkemätöntä sotakorvausten ansiosta syntyneitä yhteistyötä edusti esimerkiksi aiemmin keskenään kilpailleiden Lokomon, Tampellan ja Valtion Lentokonetehtaiden suunnittelu- ja valmistelyhteistyö.¹⁶⁷

Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirjat paljastavat mielenkiintoisia seikkoja Sotevan ja teollisuuden välisistä suhteista metalliteollisuustuotteiden toimitusten alkuaikoina vuosina 1946–1947. Lautakunnan, jossa teollisuutta edustivat pääasiasa Helsingissä toimineet yritykset, kuten Kone Oy, Wärtsilä sekä Oy Strömberg Ab, tarkoituksena oli avustaa Sotevaa sen toiminnassa esiintyneissä vaikeuksissa. Varsinaisia erikoiskysymyksiä ei lautakunta käsitellyt, vaan niihin pyydettiin erikseen asiantuntijoiden lausuntoja. Lautakunnan päätehtäväksi katsottiin suurten suuntaviivojen hahmotteleminen sekä periaatteelliset ratkaisut ja saada Sotevan ja teollisuuden yhteistyö niin tehokkaaksi kuin mahdollista.¹⁶⁸ Soteva tarvitsi teollisuuslaitoksia ja sillä oli vilpittön halu kehittää luottamusta Sotevan ja yritysten kesken, mutta myös suuri tarve saada teollisuuslaitokset pysymään motivoituneina sotakorvaustuotannossa.

¹⁶⁶ Suviranta 1967, 264–265.

¹⁶⁷ Törmä 2006, 26.

¹⁶⁸ Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirja 16.4.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

Ilmari Harki mainitsee vuonna 1971 julkaistussa teoksessaan *Sotakorvausten aika*, että lähes jokainen tuotantoon osallistunut teollisuuslaitos ymmärsi *tehtävän vakavuuden* ja *Sotevan saamien valtuuksien ”hengen”*.¹⁶⁹ Asiantuntijalautakunnan pöytäkirjat paljastavat kuitenkin ainakin vuosina 1946–47 vallinneen melko tulehtuneen tilanteen. Myös Ilmari Harki oli Sotevan ”kakkosmiehen” ominaisuudessa usein mukana näissä lautakunnan kokouksissa. Vaikka Porin Konepajan edustajia ei asiantuntijalautakuntaan missään vaiheessa kuulunutkaan, kuvaavat lautakunnassa käsitellyt asiat sekä teollisuuden edustajien esittämät ongelmat metalliteollisuuskenttää kokonaisuudessaan. Sotevalla oli kaikkiaan yli 200 päähankkijaa, jolloin tasapuolinen yhteistyö oli vaikeaa kaikkien kanssa.¹⁷⁰ Tätä helpottaakseen Sotevassa päädyttiin muun muassa piiritarkastajiin, jotka toimivat yhdysmiehinä Sotevan ja teollisuuslaitosten välillä. Piiritarkastajien päätehtävänä oli tarkkailla tuotteiden valmistusprosessia kokonaisuudessaan, työtapoja sekä raaka-aineiden käyttöä.¹⁷¹ Teollisuuslaitokset eivät tietenkään pitäneet näistä, usein pistokokeita suorittavista Sotevan edustajista. Kone Oy:n Heikki Herlinin toteamus metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan kokouksessa vuonna 1947 Sotevan valvontaosaston toiminnasta kertoo paljon teollisuuslaitosten suhtautumisesta: *En valita siitä, että meiltä vaaditaan kirjallisia tietoja, eikä minulla ole mitään [Sotevan] alempia portaita vastaan. Asia pahenee, kun katsotaan tarpeelliseksi henkilökohtaisesti puuttua tehtaan asioihin. Jos valvontaosasto pysyy SOTEVAssa ja lukee raporttejaan, se on hyvä olla olemassa, mutta jos se päästetään irti, niin se on paha.* Sotevan taholta myönnettiin, että valvontaosastossa oli jouduttu turvautumaan vähemmän kokeneisiin teknikkoihin, mutta hekin olivat lypsämällä saaneet tuotantolaitoksilta sellaisia pantattuja tietoja, joilla oli Sotevan väliintulon avulla kyetty torjumaan uhkaavat ongelmat aikatauluissa.¹⁷²

Soteva pyrki siihen, että asiantuntijalautakunnan avulla teollisuuslaitokset voisivat ottaa yhä enemmän osaa, ei ainoastaan tuotannolliseen toimintaan, vaan myös suunnitteluun.¹⁷³ Sotevan taholta myös ilmoitettiin, että se ottaa mielellään vastaan neuvoja yhteistyön parantamiseksi. Lautakunnan kokouksissa esiintyikin rakentavaa keskustelua, mutta aikaa kului myös varsinkin teollisuuden taholta esitettyjen syytösten käsittelyyn.

¹⁶⁹ Harki 1971, 80.

¹⁷⁰ Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirja 21.12.1946. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

¹⁷¹ Sotevan kiertokirje hankkijatoiminimille 20.4.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹⁷² Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirja 7.1.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

¹⁷³ Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirja 21.12.1946 ja 7.1.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

Teollisuuden kannalta huolta aiheutti kaksi ylitsepääsemättömältä vaikuttanutta pääongelmaa. Ensimmäisenä oli Sotevan kankea byrokratia. Teollisuuden mielestä niin kauan, kun toinen osapuoli pakotetaan epänormaaleissa olosuhteissa toimimaan mahdollisimman joustavasti, ei toisenkaan osapuolen toiminta saa olla jäykän muodollista.¹⁷⁴ Moni teollisuuslaitos oli jo menettänyt arvokasta työvoimaansa Sotevan palvelukseen, mutta siitä Soteva olisi halunnut irrottaa teollisuuslaitoksista yhä enemmän asiantuntijoita parantamaan omaa kentän tuntemustaan ja yhteistyötä (sekä ilmeisesti myös paikkaamaan palkkaleikkausten vuoksi menetettyjä insinöörejä). Vuorineuvos Wilhelm Wahlforss totesi eräässä lautakunnan kokouksessa, että aikaisempien kokemusten mukaan Sotevaan siirretyt miehet olivat muuttuneet virkamiehiksi.¹⁷⁵

Porin Konepaja ei tietävästi missään vaiheessa menettänyt insinöörejään Sotevan palvelukseen, mutta byrokratian aiheuttamaa turhautuneisuutta esiintyy runsaasti kirjeenvaihdossa. Varsinkin raaka-ainetoimitusten sekä yleisesti päätösten viivästyminen aiheutti runsaasti valituskirjeitä konepajan taholta. Tosiasiassa Soteva oli raaka-ainetilanteen vuoksi välillä lähes tekemättömän paikan edessä ja hitaat päätökset johtuivat suurelta osin Karelian viivyttelystä, joten Soteva joutui tilanteessa myös turhaan sylkykupin asemaan. Mielenkiintoista on, että Sotevan valtuuskunnassa työskennelleen Ilmari Harkin mukaan Sotevan raaka-aineosaston ja teollisuuden välillä vallitsi hyvä yhteistoiminnan henki. *Teollisuus tarvitsi raaka-ainetta ja me olimme määrätynlaisessa avainasemassa hankkimassa sitä. Siinä suhteessa meidän intressimme olivat samanlaiset ja edellytykset siis yhteistoiminnalle aivan ilmeiset.*¹⁷⁶

Toisena pääongelmana teollisuus näki Sotevan hinnoittelupolitiikan. Teollisuuden näkökulmasta Sotevan nähtiin vaativan mahdottomia. Wärtsilä-yhtymän dipl. insinööri Runar Hernbergin mukaan Sotevan tuotanto-osasto vaati teollisuuslaitoksia suorittamaan mahdottomia tehtäviä mahdollisimman nopeasti. Sen sijaan teollisuus ei katsonut saavan Sotevan kaupalliselta osastolta (laskutus) sellaista tukea, joka olisi tämän mahdollistanut.¹⁷⁷ Kriittiseltä vaikuttaneen Hernbergin mukaan Soteva oli kohdellut teollisuuslaitosten laskuja mielivaltaisesti, alentaen summia tai perimällä rahaa jälkikäteen takaisin, antamatta teollisuuslaitosten edes esittää omaa kantaansa. Soteva menetteli

¹⁷⁴ Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirja 6.2.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

¹⁷⁵ Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirja 7.1.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

¹⁷⁶ Harki 1971, 111.

¹⁷⁷ Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirjat 7.1.1947 ja 6.2.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

samoin myös alihankkijoiden laskujen suhteen, joka puolestaan vaikutti pää- ja alihankkijoiden suhteisiin. Hernbergin mukaan Sotevan toiminta, joka soti normaalin kaupan käynnin periaatteita vastaan, oli aiheuttanut teollisuuden parissa niin suurta katkeruutta, että kaikki se innostus, joka alussa tunnettiin Sotevan töitä kohtaan, oli vaarassa hävitä kokonaan. Oli jo lähtökohtaisesti vaikeaa järjestää työntekijöiden ylitöitä, mutta jos tuottajalta vietiin viimeinenkin mielenkiinto, tuli siitä mahdotonta. Wilhelm Wahlforss huomautti lisäksi, että teollisuudesta tuntui, että Soteva näki teollisuuslaitokset vastustajinaan. Sotevaa kokouksissa pääasiassa edustanut konerakennusosaston päällikkö Jorma Serlachius ymmärsi teollisuuden näkökannan, mutta muistutti, että myös teollisuuslaitoksissa oli ollut vikaa. Soteva pyrki olemaan mahdollisimman oikeudenmukainen ja oli Serlachiuksen mukaan joutunut myös taistelemaan sen puolesta.¹⁷⁸ Asiantuntijalautakunta päätyikin toteamukseen, että hinnoittelujärjestelmässä, jonka rajoituksia ei voitu poistaa, oli *kyse tavasta ja hengestä ja juuri ne olivat vahingoittaneet yhteishenkeä*.¹⁷⁹

Myös Porin Konepaja joutui teollisuuden näkökannalta epäoikeudenmukaisen toiminnan kohteeksi laskutusasioissa. Esimerkiksi vuonna 1946 konepajan sinänsä täysin oikein lasketusta ja ilmoitetusta laskusta hävisi osa, koska *urakkavoitto nousee yli sen rajan, joka on hinnoittelussa pidettävä kohtuullisena*.¹⁸⁰ Konepajan vuosien 1946 ja 1947 yhdistetyssä vuosikertomuksessa todetaan lakonisesti: *Sotevas arbeten utfördes enl. räkning med en minimal vinstmarginal*.¹⁸¹ Ainakin eräässä Porin Konepajan tapauksessa myös tuotantolaitoksen kantaa kuunneltiin. Vuonna 1949 Soteva esitti, että konepajalle oli maksettu lokomobiileista vuonna 1948 liikaa ennakkoa, jonka konepaja oli maksanut takaisin, mutta liikaveloituksen korkoja konepaja ei ollut vielä suorittanut. Konepaja puolustautui onnistuneilla rationalisoimistoimenpiteillä, jotka olivat laskeneet tuotantokustannuksia ja jonka *myös Sotevan asettama tutkimuslautakunta on kiitoksella tunnustanut*. Koska konepajan toteuttamat parannukset olivat suuresti hyödyttäneet myös Sotevaa, nähtiin korkojen perintä kohtuuttomana ja epäoikeudenmukaisena. Mikäli Soteva ei suostuisi poistamaan korkomaksuja, konepaja esitti, että korkoa edes las-

¹⁷⁸ Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirjat 7.1.1947 ja 6.2.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

¹⁷⁹ Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirja 16.4.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

¹⁸⁰ Sotevan hinnoitteluosaston kirje Porin Konepajalle 20.9.1946. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹⁸¹ W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1946-1947, Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. ELKA.

kettaisiin 8 %:sta 5 %:iin. Lopulta Soteva suostui korkoprosentin laskuun, mutta maksettavaa jäi silti yli kolme miljoonaa markkaa.¹⁸²

Hintatarkkailun tehostaminen liittyi valtionjohdon kiinnostumiseen Sotevan rahan käytöstä. Keväällä 1947 Sotevan puheenjohtaja Lauri Kivinen kirjoitti luottamuksellisessa kirjeessään metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnalle, että valtion ”eri elimet” tarkkailivat jatkuvasti sitä, että tuotantolaitokset eivät saa liikaa voittoa sotakorvauksista.¹⁸³ Lokakuussa 1947 pääministeri Mauno Pekkalan johtama hallitus määräsi erityisen toimikunnan tarkastamaan Sotevan toimintaa. Oikeuskansleri Toivo Tarjanteen johdolla toiminut niin sanottu Tarjanteen toimikunta valvoi Sotevan liikuttelemia valtavia rahasummia, lähinnä valmistajille maksettuja hintoja, aina vuoteen 1951 saakka. Toimikunta ei havainnut sinänsä suurempia väärinkäytöksiä.¹⁸⁴

Tehokkaamman tarkkailun syy saattoi ainakin osittain johtua eräästä havaitusta huijaustapauksesta. Kyseessä oli Porissa toiminut Oy Teljän Tehtaiden telakka. Teljän Tehtaat oli ruotsalaisen insinöörin Wilhelm Hedensjön omistuksessa ja hän oli sodan aikana suunnitellut ja rakentanut Suomen kaupunkeihin standardityyppisiä väestö- ja pommisuojia. Kokemäenjoen rannassa toiminut Suojarakenne Oy muutettiin sodan jälkeen Teljän tehtaaksi ja Hedensjö aloitti neuvottelut Sotevan kanssa. Hedensjö sitoutui muuttamaan tehtaansa telakaksi ja sai tilauksen 32 komposiittiproomusta. Hän ei itse puuttunut tuotantoon, mutta hoiti kirjanpitoa Helsingistä käsin. Viidennen proomun valmistamisen jälkeen havaittiin Sotevan hinnoitteluosastolla, että kustannuslaskelmat poikkesivat yleisistä määräyksistä. Hedensjö oli joutunut taloudellisiin vaikeuksiin, jotka johtivat petosyritykseen. Kuten Ilmari Harki mainitsee, Sotevan *piti käyttää hinnoitteluvaihtuukseen ankaralla kädellä*. Tämä tarkoitti, että Soteva purki hankintasopimuksensa Hedensjön kanssa ja otti tehtaan haltuunsa. Soteva etsi kuumeisesti jatkajaa, jotta proomut saadaan valmistettua ja lopulta Rosenlew-yhtiön omistaman Puutalo Oy:n sisaryhtiö Polar lunasti telakan ja proomutuotanto saatiin vietyä päätökseen.¹⁸⁵

Helmikuussa 1947 todettiin asiantuntijalautakunnassa niin Sotevan kuin teollisuuden edustajien taholta yksimielisesti, että keskinäiset suhteet eivät ole kunnossa. Teollisuus

¹⁸² Sotevan hinnoitteluosaston kirjeet konepajalle 19.2.1949 ja 16.3.1949; konepajan kirje Sotevan hinnoitteluosastolle 22.2.1949. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. EL-KA.

¹⁸³ Sotevan puheenjohtaja Lauri Kivisen kirje metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnalle 27.5.1947. Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirjat 1946–1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

¹⁸⁴ Harki 1971, 264–265.

¹⁸⁵ Harki 1971, 182–183, 264; Koivuniemi 2004, 81. Myöhemmin telakka siirtyi Rauma-Repolan omistukseen.

näki, että luottamuksen parantamisen tulisi lähteä Sotevan toimenpiteistä. Teollisuudesta vaikutti siltä, että Sotevan kenttämiesten sekä alempien portaiden virkailijoiden keskuuteen oli pesiytynyt usko, että teollisuuslaitokset eivät toimi aivan vilpittömästi, johon vaikutti ilmeisesti ainakin osittain edellä kuvattu tapaus. Tilanne nähtiin voivan korjautua *ottamalla SOTEVAN palvelukseen sellaisia miehiä, joilla kentän vaikeudet ovat elävinä mielessä, tai mahdollisesti kouluttamalla tai opettamalla entisiä miehiä [sic], jotka ovat päässeet byrokratisoitumaan.*¹⁸⁶

Asiantuntijalautakunnan työ ajautui lopulta umpikujaan ja keskinäiseen syyttelyyn Sotevan ja teollisuuden välillä. Huhtikuussa 1947 teollisuuden edustajat esittivät lautakunnan sopimuksesta Sotevalle kirjallisesti kolme kysymystä, jotka koskivat mahdollisuutta neuvotella uudesta sotakorvausajan pidennyksestä, sotakorvausohjelman vaihtosuunnitelmasta sekä mitä voimassa olleella hinnoittelujärjestelmällä oli loppujen lopuksi voitettu. Soteva lähetti lautakunnalle vastauksen puheenjohtaja Lauri Kivisen toimesta ja esimerkiksi hinnoittelujärjestelmästä mainittiin, että sillä oli saavutettu valtiolle huomattavat säästöt. Kivinen näki, että sotakorvausvelvollisuutta ei tullut tarkastella vain Sotevan ja teollisuuslaitosten välisenä kaupallisena kysymyksenä, koska laitteiden ostajana on Suomen valtio. Kirjeen lopussa Kivisen esittämä toteamus kertoo paljon vallinneesta tulehtuneesta tilanteesta ja viimeinen lause ainakin tässä vaiheessa vallinneesta luottamuksen puutteesta:

Asiantuntijalautakunnan merkityksestä on todettava, ettei sen työ valitettavasti ole muodostunut niin hedelmälliseksi kuin valtuuskunta oli odottanut. Sellaiset kysymykset kuin edelläesitetyt [...] eivät vie asiaa lainkaan eteenpäin. Ellei Asiantuntijalautakunta pysty positiiviseen työhön, on seurauksena SOTEVAN ehkä entistä suurempi omatoimisuus, jota teollisuuden taholla mielellään nimitetään byrokratiaksi.¹⁸⁷

Mikäli sotakorvaustuotannossa vallitsi vuorovaikutus teollisuuden ja Sotevan sekä osittain myös Karelian välillä, on syytä kysyä, että mitä esimerkiksi Porin Konepaja odotti saavansa sotakorvaustuotannolta? Jos suhteet Sotevaan olivat koko teollisuuslaitosten kenttää ajatellen yhtä heikossa asemassa kuin metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnassa, ei odotukset varmaankaan olleet kaksiset. Ongelmana koko teollisuuskenttää aja-

¹⁸⁶ Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirja 6.2.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

¹⁸⁷ Sotevan puheenjohtaja Lauri Kivisen kirje Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnalle 27.5.1947. Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirjat 1946–1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

tellen vaikutti siis olleen sotakorvauksista saatu heikko rahallinen tuotto. Tämän seikan olisi luullut olleen selvillä teollisuuslaitoksille jo varhaisessa vaiheessa, mutta näyttää siltä, että todellinen tilanne valkeni melko hitaasti. Normaalin kaupankäynnin periaatteista pidettiin ilmeisesti niin tiukasti kiinni, että vallitseva todellisuutta ei joko havaittu tai haluttu havaita. Tähän vaikutti tietenkin myös vielä hyvin epävarmat tulevaisuudenäkymät. Sotevan toiminta auttoi teollisuuslaitoksia varsinkin toimitusvuosien alkuaikoina suuresti. Ilman sotakorvaustöitä ei ollut mahdollisuuksia Sotevan antamiin tuontilisensseihin, luottoihin sekä muihin materiaalsiin apuihin.¹⁸⁸ Tämä valkeni laajemmin ilmeisesti vasta toimitusten päätyttyä. Teollisuuslaitokset tarvitsivat Sotevan apua (ja töitä) kehittyäkseen juuri sillä hetkellä ja vastavuoroisesti Soteva tarvitsi mielellään motivoituneita teollisuuslaitoksia valtioiden välisestä sotakorvausvelvollisuudesta selviämiseen.

Sotevassa pohdittiin myös kansalaisten valistamista sotakorvaustöiden merkityksestä ja samalla mahdollisesti myös keinoa hakea hyväksyntää Sotevan työlle. Valistus- sekä mainostarkoituksessa Sotevassa haluttiin tehdä elokuva sotakorvauksista. Toteutettiinhan kalliit sotakorvaukset pääosin veronmaksajien varoilla. Sotevassa nähtiin esiintulon välttämättömyys ehkäpä myös poliittisessa mielessä, viitaten edellä mainittuun Tarjanteen komiteaan. Soteva kuvasi elokuvahanketta koskevassa kirjeessään joulukuussa 1948 varsinkin metalliteollisuuden kehitystä sotaa edeltäneestä ajasta, korostaen sen johtuneen erityisesti sotakorvausteollisuudelle asetettujen vaatimusten pakosta. Soteva jatkoi johdatteluaan kertomalla, että sotakorvauksia varten toteutettuihin laajennuksiin ja työväestön asuntoihin oli investoitu siihen mennessä arviolta 10 miljardia markkaa. Samaan aikaan työntekijöiden, insinöörien ja työnjohtajien määrä oli kaksinkertaistunut. Konepaja- ja laivanrakennusteollisuudessa oli kuluneina vuosina tapahtunut valtava nousukausi. Kirje jatkui:

[...] On paikallaan, että nämä saavutukset tulevat näkyvästi merkittyä aikakirjoihin ja saatettua laajempienkin kansalaispiirien tietoisuuteen. Tämä tapahtuu parhaiten valmistamalla elokuva, missä mahdollisimman onnistuneesti esitetään teollisuutemme valtava nousu ja työskentely sotakorvaustuotteiden valmistamiseksi. Tällaisessa filmissä tulisi esittää välähdyksiä teollisuuslaitoksista ja eri työvaiheista sekä valmistetuista sotakorvaustuotteista ja niiden kuljetuksista. Edelleen filmissä voisi olla välähdyksiä SOTEVAN ja teollisuuslaitoksien välisistä hankintasopimuksista ja teknillisiä selvityksiä koskevista neuvotteluista. Edellä mainitunlaisen filmin valmistamisella tulisi ole-

¹⁸⁸ Harki 1971, 275.

maan tärkeä merkitys. Siitä muodostuisi samanaikaisesti sekä valistus- että mainoselokuva, lisäksi sillä on oma historiallinen arvonsa kuvatessaan kansamme ja teollisuutemme historiaan liittyvää sotakorvausteollisuuden aikakautta.

Kun edellä esitetynlaisen, ehkä noin 1500 metrin pituisen filmin valmistaminen vaatii melko huomattavia kustannuksia, olisi suotavaa, että valmistuskustannuksiin osallistuisivat ne teollisuuslaitokset, jotka ovat osallistuneet sotakorvaustuotantoon ja joiden osuutta filmissä esitetään. Filmin valmistuskustannuksista vastaisivat siis SOTEVA ja teollisuuslaitokset. SOTEVA huolehtisi elokuvan suunnittelusta, käsikirjoituksen laatimisesta ja yleensä elokuvan valmistuksesta.¹⁸⁹

Lars Holmströmin mukaan ei konepajan johtaja Arvid Strukel juurikaan puuttunut sotakorvaustuotantoon, vaikka suuri osa konepajan nimissä lähetetyistä kirjeistä onkin hänen allekirjoittamiaan. Strukel oli erittäin kustannustietoinen, jopa erittäin varovainen. Holmströmin muistelmateoksesta välittyy kuva johtajasta, jota kiinnosti sotakorvaukset lähinnä niissä tapauksissa, kun ne suoranaisesti hyödyttivät konepajaa. Ainakin yhdessä Sotevalle lähetetyssä kirjeessä esiintyy suoranainen vastentahtoisuus *vaikeaan ja kankaan* itäkauppaan¹⁹⁰, joka saattaa kuitenkin juontua enemmänkin Sotevan byrokratiasta, kuin vastaanottajan toiminnasta. Konepajan elokuvaa koskeva vastaus kertoo jotain myös asenteesta:

Asia: Elokuva.

Tämän kuun 13 päivätyn kirjeenne johdosta ilmoitamme, ettemme halua osallistua ehdotettuun elokuvaan, koska katsomme, että sen reklaamiarvo on hyvin pieni.

Kunnioittaen

A. Strukel¹⁹¹

Konepajalla nähtiin myös varmasti ongelmallisena mainostaa vanhanaikaista teollisuuslokomobiilia, jolle oli erittäin vaikeaa löytää markkinoita Neuvostoliiton ulkopuolta. Sotevan tässä tapauksessa varmasti tarkoituksella ilmoittama rahamäärä, josta osa oli välillisesti käytetty myös Porin Konepajan kehittämiseen, ei painanut vaakakupissa.

¹⁸⁹ Sotevan kiertokirje 13.12.1948. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹⁹⁰ Esimerkiksi Porin Konepajan kirje Sotevan insinööri Sergei Forsblomille 15.6.1951. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹⁹¹ Porin Konepajan kirje Sotevalle 15.12.1948. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

Hieman yli tunnin mittainen Sotevan elokuva ”Suomi maksaa” julkaistiin vuonna 1951. Elokuva alkaa ja loppuu dramaattisesti Sibeliuksen Finlandialla. Alussa näyttelijöiden esittämät kansalaiset istuvat kotonaan ja kuuntelevat päätään puistellen radiosta uutista sotakorvausten laajuudesta. Seuraavaksi kuvassa vilahtaa nopeasti joitakin sotakorvaussopimuksia, jonka jälkeen seuraa erittäin kattava ja mielenkiintoinen kuvaus eri teollisuuslaitosten sotakorvaustuotannosta. Mukana on edelliseen kirjeeseen verrattuna yllättävästi materiaalia myös Porin Konepajalta. Elokuvasa esiintyy pari minuuttia ulko- ja sisäkuvia vanhasta sekä uudesta valimosta sekä kuvausta lokomobiilivalmistuksen eri työvaiheista. On varsin todennäköistä, että muutkin teollisuuslaitokset kuin Porin Konepaja suhtautuivat nihkeästi Sotevan elokuvan tekemiseen, koska koko elokuvassa ei mainita yhtäkään teollisuuslaitosta nimeltä! Ainoastaan joistakin Tampereen tehtaiden tuotteista, kuten vetureista, selviää tuottaja laitteessa olevasta kyrillisin kirjaimin kirjoitetusta nimestä. Muissa tapauksissa tuotantolaitos selviää, jos selviää, ainoastaan valmistetuista tuotteista sekä mahdollisesti teollisuusrakennusten arkkitehtuurista.¹⁹² Tällöin ”reklaamiarvo” oli todellakin pieni. Mikäli teollisuuslaitokset todellakin osallistui- vat kustannuksiin, oli lopputulos varmasti heidän kannalta kyseenalainen. Elokuva vaikuttaakin nimenoman kansalaisille suunnatulta mielialaa kohottavalta tietopaketilta. Elokuvan lopussa kertojääni muistuttaa paatoksellisesti: *Kun sotakorvaukset aikanaan syyskuussa 1952 päättyvät, vapautuu teollisuutemme kokonaisuudessaan palvelemaan talouselämämme tarpeita, kohottamaan kansallisvarallisuuttamme ja yleistä hyvinvointiamme, silloin Suomen työteliäs kansa voi tässä kauniissa maassaan elää vapaan kansan onnellista elämää.*¹⁹³

¹⁹² *Suomi maksaa*, 1951. <http://yle.fi/aihe/artikkeli/2007/11/01/suomen-sotakorvaukset>.

¹⁹³ *Suomi maksaa*, 1951. <http://yle.fi/aihe/artikkeli/2007/11/01/suomen-sotakorvaukset>. Huomiota elokuva lopulta saikin, tosin tuskin aivan Sotevan toivomaa sellaista. Elokuva käsiteltiin lehtien palstoilla ja uutisissa sekä se päätyi myös eduskuntakyselyyn. Elokuva yritettiin käyttää poliittisena lyömäaseena. Ääritapauksessa esimerkiksi Työkansan Sanomat väitti elokuvaa törkeäksi neuvostovastaiseksi propagandahyökkäykseksi, jossa Suomesta tehtiin uhrilamma, vaikka maa oli aiheuttanut mittavia tuhoja Neuvostoliiton alueella. Elokuvan tekijöitä vaadittiin vastuuseen rauhansopimuksen mukaisesti. Kts. Kansallisfilmografia, <http://www.elonet.fi/fi/elokuva/116311>.

4 TUOTANNON PÄÄTÖKSET

4.1 Tuotannon laajentaminen ja modernisoiminen

Sotakorvaustuotannossa mukana oleminen sekä siihen liittynyt Sotevan antama apu hyödytti teollisuuslaitoksia. Ulkopuolelle jääminen olisi tietänyt suuria vaikeuksia oman toiminnan kehittämisessä ainakin tuotannon alkuvuosina. Sotakorvaukset olivat ensisijaisessa asemassa ja esimerkiksi erilaisten koneiden ja raaka-aineiden hankinta muuhun tuotantoon olisi ollut alkuvuosina erittäin vaikeaa, ellei mahdotonta. Sotevan avulla sotakorvaustuotantoa varten hankitut koneet sekä toteutetut laajennukset myös jäivät teollisuuslaitosten käyttöön toimitusten päätyttyä.

Sotakorvaustuotteilta vaadittiin massiivisen sarjatuotannon lisäksi erittäin korkeaa laatua ja tämä edellytti tuotantomenetelmien runsasta modernisointia. Moni metalliteollisuusyritys oli kehittynyt jo sodan aikana, mutta johtuen puolustusvoimien tilausten luonteesta, kehitystä oli tapahtunut lähinnä kevyen ja keskiraskaan metalliteollisuuden aloilla. Moni pienehkö teollisuuslaitos oli tekemättömän paikan edessä jo sotakorvaustuotteiden pelkän koon vuoksi. Puualustelakoita lukuun ottamatta päädyttiin laajentamaan olemassa olevaa teollisuutta sen sijaan, että olisi perustettu kokonaan uusia tehtaita. Osasyynä tähän oli ammattitaitoisen työvoiman riittämättömyys.¹⁹⁴ Siitäkin huolimatta, että sotakorvaustuotteet olivat osittain vanhanaikaisia, liittyi niiden valmistukseen paljon aikakauden huipputeknologian soveltamista.¹⁹⁵ Porin Konepajalla sotakorvaukset edellyttivät konehankintojen lisäksi merkittävää tuotantorakenteen uudistamista ja kehittämistä, joka oli tosin aloitettu jo sodan aikana. Lokomobiilit edellyttivät kuitenkin vielä suurempia muutoksia, koska sodan aikana tehdyt parannukset sekä koneistus eivät olleet soveltuvia tai riittäviä tämän kokoluokan tuotantoon. Eräs tärkeimmistä muutoksista oli valimokapasiteetin laajentaminen ja nykyaikaistaminen. Konepajalla oli

¹⁹⁴ Auer 1956, 78–79.

¹⁹⁵ Nykänen 2005, 82.

vuoden 1944 loppupuolella suunniteltu ensin vanhan valimon laajentamista, mutta päädytty joulukuussa kokonaan uuden valimon rakentamiseen.¹⁹⁶ Tätä ei olisi kyetty toteuttamaan ilman, että konepajalla oltiin tietoisia tulevista sotakorvauksista. Sotevan eräänä ongelmana oli maan valimoiden riittämättömyys, ja tästä syystä se suhtautui konepajan uuteen valimohankkeeseen erittäin myönteisesti.

Viittaamme konepajan Johtajan A. Strukelin ja yli-insinööri Harkin väliseen neuvotteluun, koskien uuden rautavalimon rakentamista konepajallenne.

Suunnitelmanne on ollut esillä SOTEVAssa sotakorvaustuotantomahdollisuuksia käsiteltäessä ja on se saanut osakseen täyden hyväksymisen. Koska sotakorvaustuotanto tulee vaatimaan teollisuuden kapasiteetin laajentamista, mm. rautavalimoiden kohdalla, SOTEVA tulee näin ollen antamaan Teille kaikkea mahdollista tukea uuden valimonne rakentamissuunnitelmien toteuttamisessa.¹⁹⁷

Avusta huolimatta rakennustoiminta oli erittäin haastavaa rakennusmateriaalipulan ja tiukan säännöstelyn vuoksi ja tämän vuoksi muutoin häiriöttä sujunut valimon valmistuminen viivästyi.¹⁹⁸ Soteva oli tilannetta helpottaakseen antanut teollisuuslaitoksille kehotuksen, jonka mukaan kaikkien teollisuuslaitosten, joissa toteutetaan rakennustöitä, tulee toimittaa asianmukaiset rakennuspiirustukset sekä suunnitelmat Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriöön (KYMRO), jotta rakennusainetarvetta on helpompi kartoittaa.¹⁹⁹ Koska sotakorvaustoimitukset olivat maan ykkösprioriteetti, rakennusainanomukset käsiteltiin mitä ilmeisimmin kiireellisinä. Kuten taustaluvussa mainittiin, olivat teollisuuslaitokset oikeutettuja lisäämään korvauslaskuihinsa sotakorvauksia varten totutettujen laajennusten ja muutostöiden aiheuttamat kustannukset, ellei tuotantolaitoksen jatkuva työ niitä korvannut. Esimerkiksi Rauma-Raahen Sotevan töihin tarkoitettun telakan laajennuksen yhteydessä Soteva oli suostunut korvaamaan jo valmiina olevista rakennuksista yli 19 miljoonaa markkaa. Valtion Rauma-Raahelle antama tuki merkitsi ylimääräisten poisto-oikeuksien myöntämistä yhtiön verotukseen. Käyttökate jäi kuitenkin toimitusten alkuvuosina niin alhaiseksi, että tästä tuesta ei ollut mitään

¹⁹⁶ Koivuniemi 2011, 388–389.

¹⁹⁷ Sotevan kirje Porin Konepajalle 20.12.1944. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

¹⁹⁸ W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1946-47, Rosenlew Oy Porin Konepaja arkisto. ELKA.

¹⁹⁹ Sotevan kiertokirje 22.9.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

hyötyä.²⁰⁰ Porin Konepajan osalla rakennus- ja konehankintakustannuksia oli mitä ilmeisimmin lisätty valmistuskustannuksiin, koska suoranaista rakennuksiin kohdistettua rahallista avustusta eivät lähteet paljasta. Kuitenkin, kuten edellä olevasta taulukosta 2 selviää, esimerkiksi lokomobiileista maksetut keskimääräiset korvaukset poikkesivat suuresti toisistaan eri vuosina. Vuonna 1946, jolloin valimoa rakennettiin, Sotevan tilaus 25 lokomobiilista oli nykyrahaan muutettuna hieman yli 12 miljoonaa euroa, kun taas vuonna 1947, jolloin valimo saatiin käyttökuntoon, 42 koneen tilaus oli arvoltaan vain miljoonan suurempi. Vastaava kehitys oli havaittavissa myös massahollantereiden osalla.

Taulukko 2. Porin Konepajan sotakorvaustuotanto kalenterivuositain.

Vuosi	Lokomobiilit (myynti €)	Massahollanterit (myynti €)	Muut Sotevan työt (alihankintatyöt myynti €)
1945	1 (Prototyyppi)	21*	(3 904 008)**
1946	25 (12 034 050)	29 (3 080 912)	(958 183)
1947	42 (13 781 089)	22 (1 848 912)	(1 141 938)
1948	64 (21 589 854)	-	(749 469)
1949	55 (19 682 816)	-	(435 314)
1950	39 (12 864 840)	-	(10 663)
1951	58 (20 155 471)	-	(399)
1952	27 (11 285 667)	-	-
yht.	311 (111 393 787)	51 (72?) (4 929 824)	(7 199 974)

Lähde: W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1945-1952, Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. ELKA.

Soteva maksoi Konepajalle vuosina 1945–47 ennakkomaksuja lähes 30 miljoonaa euroa. Seuraavan sivun taulukosta 3 ilmenee, että selkeä piikki ennakoissa ajoittui vuoteen 1947, jolloin myös valimo valmistui. Valitettavasti sotakorvaustuotannon valmistuskustannuksia ei ole alkuvuosina eroteltu kokonaiskustannuksista konepajan vuosikertomuksissa. Vuosikertomusten mukaan uuteen valimoon sekä siihen hankittuihin koneisiin

²⁰⁰ Vahe 1987, 194–195.

* Luku sisältää mitä ilmeisimmin koneen osien valmistusta sekä mahdollisesti ennakkomaksuja tulevista kokonaisista laitteista.

** Summa sisältää kaikki Sotevalle vuoden aikana tehdyt työt. Summassa on huomioitu myös hollanterit.

käytettiin vuosina 1946–1950 yli 240 miljoonaa markkaa, eli vuoden 1950 markkoja ajatellen nykyrahassa noin 9,5 miljoonaa euroa.²⁰¹

Taulukko 3. Sotevan Porin Konepajalle maksamat ennakat kalenterivuositain nykyrahaan muutettuna.

Vuosi	Sotevan ennakat (€)
1944	-
1945	5 051 854
1946	10 336 060
1947	14 272 572
1948	9 571 078
1949	10 477 166
1950	10 185 556
1951	2 778 867
1952	-

Lähteet: W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1938, 1944-1953, Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. ELKA.

Konepajan uuden valimon rakentaminen olisi ollut perusteltua jo ilman sotakorvauksia-kin. Vanha valimo, joka oli valmistunut vuonna 1903, edusti aikanaan Suomen valimoteollisuuden kärkeä²⁰², mutta osoittautui auttamattoman pieneksi ja vanhanaikaiseksi sotakorvausteollisuudelle. Vuonna 1945 konepajan sotakorvaustuotantoon soveltuva kokonaiskapasiteetti katsottiin 30 % suuremmaksi vuoteen 1938 verrattuna ja laajennusten jälkeen kapasiteetin arvioitiin kolminkertaistuvan.²⁰³ Pelkästään valimokapasiteetti kasvoi lopulta 2,5 kertaiseksi uuden valimon valmistuttua. Ensimmäinen valu siellä suoritettiin heinäkuussa 1947.²⁰⁴ Vaikka valimokapasiteetti kasvoikin huomattavasti, on mielenkiintoista havaita (taulukko 2), että vuoden 1947 jälkeen Sotevan tilausten määrä ei lokomobiileja lukuun ottamatta kasvanut, päinvastoin muiden Sotevan töiden osuus väheni tästä lähtien runsaasti jokaisena vuotena. Vuonna 1947 muiden Sotevan töiden osuus oli nykyrahaan muutettuna hieman yli 1,1 miljoonaa euroa, kun taas vuonna 1951

²⁰¹ W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1945-50, Rosenlew Oy Porin Konepaja arkisto. ELKA.

²⁰² Koivuniemi 2011, 121.

²⁰³ Sotevan sähke Porin Konepajalle 10.1.1945. Sähkeeseen kirjoitettu vastaus käsin. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁰⁴ Koivuniemi 2011, 389.

muiden töiden osuus oli noin 400 euroa!²⁰⁵ Maan teollisuuden laajennukset olivat valmistumassa ja tuotantoa ei tarvinnut enää hajauttaa yhtä paljon. Jaakko Auer mainitsee tutkimuksessaan *Suomen sotakorvaustoimitukset Neuvostoliitolle*, että tuotantolaitosten laajennukset saatiin käytännössä valmiiksi vuoden 1948 loppuun mennessä. Maan valimokapasiteetin kasvusta kertoo se, että suoritettujen valanteiden määrä oli vuonna 1952 kaksinkertainen verrattuna vuoden 1938 tilanteeseen.²⁰⁶ Porin Konepajan uusi valimo hyödytti erittäin paljon normaalituotantoa jo sotakorvausten aikana. Esimerkiksi vuoden 1948 maaliskuuta käsittelevän Sotevalle lähetetyn valimoilmoituksen mukaan valimolla oli valettu Sotevan eri tilauksiin pää- ja alihankkijana 390 350 kg. Näistä yli 300 000 kg liittyi lokomobiileihin. Normaalituotantoon liittyviä valuja oli valettu sen sijaan yhteensä 867 600 kg.²⁰⁷

Konepajan tuli myös uudistaa runsaasti myös muiden osastojensa konekanta. Kalliit koneet jouduttiin hankkimaan ulkomailta. Näihin koneisiin tarvittiin tuontilisenssi, jonka hankkimista hankaloitti valtion kärsimä valuuttapula. Sotakorvaustuotantoon tarkoitettuihin koneisiin tuontilisenssi saatiin Sotevan avulla.²⁰⁸

Kokonaisuudessaan maan sotakorvaustuotannon konehankintoihin käytettiin huomattavia rahasummia. Erään arvion mukaan vuoteen 1948 mennessä kokonaisuudessaan konepajateollisuuden konekanta oli kasvanut sotia edeltäneeseen aikaan verrattuna noin 75 %. Raskaan konepajateollisuuden osalla kasvua oli 80 %.²⁰⁹ Kuten seuraavan sivun taulukosta 4 ilmenee, Porin Konepajalla konehankintoihin käytettiin nykyrahaan muutettuna miljoonia euroja. Eniten koneita hankittiin vuonna 1946, jolloin niihin käytettiin noin 5,7 miljoonaa euroa. Ero on huomattava vuosina 1938 ja 1945 käytettyyn noin puoleen miljoonaan euroon. Muina sotakorvausvuosina konehankintoja tehtiin noin kahden miljoonan euron keskiarvolla. Vuoden 1946 piikin aiheutti lokomobiilituotannon käynnistyminen sekä ilmeisesti myös uutta valimoa varten hankitut koneet. Vastavasti vuosien 1950 ja 1951 konehankintojen sekä rakennuskustannusten piikin aiheutti uuden kodinkonetehtaan perustaminen.²¹⁰

²⁰⁵ W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1945-1951, Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. ELKA.

²⁰⁶ Auer 1956, 80–81.

²⁰⁷ Porin Konepajan valimon työilmoitus Sotevan raaka-aineosastolle ajalta 30.3.–30.4.1948. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁰⁸ Koivuniemi 2011, 394.

²⁰⁹ Auer 1956, 80–81.

²¹⁰ W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1938, 1945-1951, Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. ELKA.

Taulukko 4. Porin Konepajalla konehankintoihin ja uudisrakennuksiin sekä laajennuksiin käytetyt summat nykyrahaan muutettuna.

Vuosi	Uusia koneita (€)	Uudet rakennukset ja laajennukset (€)
1938	486 632	376 943
1944	151 818	-
1945	550 445	2 611 236
1946	5 769 745	2 901 080*
1947	2 622 424	2 695 460*
1948	2 376 763	684 000*
1949	1 015 661	144 256
1950	2 766 550	397 546
1951	2 045 846	2 547 539**
1952	1 824 908	1 136 265
1953	1 167 712	-

Lähteet: W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1938, 1944-1953, Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. ELKA.

Kirjeenvaihto paljastaa, että kaikki koneet eivät kuitenkaan konepajalle kelvanneet. Sotevalla oli konehankinnoista vastaava henkilö Lontoossa, joten Soteva tarjosikin teollisuuslaitoksille usein englantilaisvalmisteisia koneita.²¹¹ Eräässä tapauksessa konepaja ilmoitti kuitenkin konehankinnoista seuraavasti:

Olemme vastaanottaneet kirjeenne [...] koskien englantilaisia työkoneita.

Koska yleensä englantilaisten toimitusajat ovat pitkät ja heidän konetyyppinsä ei vastaa nykyhetken vaatimuksia, olemme tilanneet seuraavat koneet Amerikasta Oy. Grönblom Ab:n välityksellä [...]

Vaikka kauppasopimus Amerikan kanssa ei vielä ole selvä, on kuitenkin todennäköistä, että se ennen pitkää tulee järjestymään ja laskemme, että saamme Amerikasta koneet yhtä pian kuin Englannista ja ovat ne sitten paljon tehokkaammat ja tarkoitustaan vastaavat. Ainoa vika on että ne ovat englantilaisia kalliimmat.²¹²

* Koskee ainoastaan uutta valimoa. Vuosina 1946–48 käytettiin yhteensä lisäksi 7 504 000 mk eli 460 745 €(-47 rahan mukaan) muihin rakennuksiin.

** Korkea summa liittyy uuden kodinkonetehtaan rakentamiseen.

²¹¹ Sotevan kiertokirje hankkijatoiminimille 18.8.1945; kirjeet konepajalle 29.9.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²¹² Konepajan kirje Sotevalle 4.10.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

Kovasta kiireestä huolimatta konepajalla pyrittiin hankkimaan laadultaan parempia koneita Yhdysvalloista. Tässä ajateltiin mitä ilmeisimmin myös tulevaisuutta ja sotakorvausten jälkeistä tuotantoa. Kirjeenvaihdon perusteella esimerkiksi englannista tilattavia koneita saattoi joutua odottamaan jopa vuoden²¹³, joten konepajan ratkaisu oli siten perusteltu.

Toisen maailmansodan aikana tuotantojärjestelmät oli alistettu kaikissa sotaa käyvisissä maissa julkiseen valvontaan. Uudessa tuotannossa tasaisena jatkunut massatuotanto teki tilaa tarkemmin määritellyille projekteille, joissa merkittävänä muutoksena oli tarkka ennakkosuunnittelu sekä työn seuranta. Suunnittelussa otettiin huomioon erityisesti työnjakoa koskevat kysymykset, tuotantoteknologian taso ja kehittäminen. Lisäksi kiinnitettiin huomiota projektin johtamiseen sekä ammattitaitoisen henkilökunnan rekrytointiin.²¹⁴ Teollisuutta oli johdettu Suomessa osittain vielä vanhan patriarkaalisen isäntämällin pohjalta, joka ei soveltunut sotakorvaustuotantoon. Oppia oli pakko ottaa muiden maiden teollisista organisaatioista, varsinkin Yhdysvalloista.²¹⁵

Porin Konepajalla eräs merkittävä sotakorvausten mukanaan tuoma muutos liittyikin projektin johtamiseen. Konepajan johtaja Arvid Strukel sekä teknillinen johtaja Atte Skogström edustivat lähtökohtaisesti vanhan koulukunnan johtamista. Holmström vertasi sodan jälkeistä teollisuusjohtamista armeijan organisaatioon. Strukel sekä Skogström olivat yksinvaltiaita, verrattavissa rykmentin tai divisioonan komentajaan, mutta vieläkin suuremmalla itsemääräämisoikeudella. Tehtailla vallitsi vastaava linjaorganisaatio kuin armeijassa, mutta poikkeuksellisesti teollisuuslaitoksissa yhteistyö toimi paremmin vaakatasossa. Päätöksiä kyettiin tekemään ilman ylimääräisiä väliportaita tai virallista ”komentotietä”. Holmström näkee, että sotakorvauksista ei olisi suoriuduttu ilman linjaorganisaatiota selvine vastuualueineen. Sotakorvausten aikana tuotannollisen vastuu siirtyi hiljalleen osastoinsinööreille sekä piirustuskonttorin johtajalle Lennart Nylundille (vuodesta 1948 teknillinen johtaja). Johtaja Strukel halusi edelleen pysyä tilanteen tasalla ja parantaa yhteistoimintaa sekä antaa suullisia käskyjä johtoportaalle ilman turhaa paperisotaa. Tätä silmällä pitäen päädyttiin joka tiistaina järjestettyihin insinöör kokouksiin johtajan konttorissa. Nämä kokoukset saattoivat saada kuitenkin käskenäköisiä piirteitä. Osastoinsinöörit sopivatkin usein ennalta keskenään mitä asioita johtajalta kysyttäisiin. Mielenkiintoista on, että sotakorvaustuotannosta ei johtajalla

²¹³ Sotevan kirjeet konepajalle 29.9.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²¹⁴ Michelsen 2001, 144.

²¹⁵ Tiihonen 2014, 171.

ollut juurikaan sanottavaa tai kysyttävää.²¹⁶ Strukel tunnettiin henkilönä, joka syttyi erittäin hitaasti uusiin asioihin.²¹⁷ Ehkäpä sotakorvaustuotanto uusine menetelmineen poikesi niin runsaasti aikaisemmasta, että Strukel näki paremmaksi jättää nämä asiat muiden vastuulle. Myös Kone Oy:ssä järjestettiin vastaavia kokouksia, joissa Heikki Herlin oli mukana toimitusjohtajan, mutta myös suunnittelevan insinöörin roolissa. Koneella piirustuskonttorista tuli sotakorvausten aikana operatiivinen keskus, jossa suunniteltiin ja koordinoitiin hankkeita ja tehtiin tärkeimmät tuotantoon liittyvät päätökset.²¹⁸

Sotevalla oli valta saada vastahakoisimmatkin tuottajat mukaan tuotannon modernisointiin.²¹⁹ Tätä silmällä pitäen Soteva oli kiinnittänyt palvelukseensa alan erikoisasiantuntijan, ruotsalaisen insinööri Axel Hellbornin, joka johti Sotevan järjestelyosastoa.²²⁰ Mittava sarjatuotanto yhdistettynä nopeisiin valmistusaikoihin ei onnistuisi ilman tehokasta työnsuunnittelutoimintaa, joka oli *aikaansaatava niin hyvin teollisuuslaitoksissakin kuin Sotevassakin*.²²¹ Moniin teollisuuslaitoksiin perustettiin työvaiheiden suunnittelua varten esivalmisteluosastoja. Aikaisemmin esimerkiksi sorvarit ja valajat olivat tehneet itse työnsuunnitelman ja kuten edellä todettiin, varmistettiin Porin Konepajallakin tuotantokyky ensimmäiseksi kokeneelta valimomestarilta. Sotakorvauksissa suunnitelmat tulivat pääasiassa konttorista, jossa kokeneet työntekijät ja vastavalmistuneet teknikot olivat ne laatineet. Työmaille ilmestyivät laajemmassa mittakaavassa myös työntarkastajat.²²²

Epätasapainossa oleva kuormitus sekä paikoin huono kentän tilanteen tuntemus sai Sotevan kannustamaan teollisuuslaitoksia yhä enemmän suunnittelun kehittämiseen. Hellborn oli todennut, että tärkeintä oli aloittaa työkoneiden luokittelulla. Soteva kykeni tehtaiden lähettämien luetteloiden mukaan määrittämään sopivan luokittelusysteemin, jotta Hellborn-systeemi pystyttäisiin toteuttamaan eri tuotantolaitoksilla.²²³ Koneluetteloiden lisäksi Hellborn sekä hänen apunaan toiminut diplomi-insinööri Ilmari Koskiala kehittivät erilaisia raportointijärjestelmiä, joiden avulla pystyttiin valvomaan tilausten edistymistä sekä Sotevan oman organisaation toimintakykyä. Sotevan toimesta raporte-

²¹⁶ Holmström 1986, 108–109; Koivuniemi 2011, 393.

²¹⁷ Koivuniemi 2011, 497.

²¹⁸ Michelsen 2013, 256.

²¹⁹ Salmelin 2002, 74.

²²⁰ Michelsen 2001, 152.

²²¹ Sotevan koneosaston kirje Porin Konepajalle 10.1.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²²² Törmä 2006, 26, 28.

²²³ Sotevan koneosaston kirje Porin Konepajalle 10.1.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

ja lähetettiin myös neuvostoliittolaisille vastaanottajille, jotka pystyivät puolestaan suunnittelemaan omia työtehtäviään.²²⁴ Tämä raportointisysteemi aiheutti yrityksille mittavaa paperisotaa heidän toimittaessaan valmiiksi painetuin lomakkein luetteloita esimerkiksi konekannastaan, raaka-ainevarastoistaan sekä toimituksistaan. Myöhemmin myös Karelia vaati yhä tarkempia koneiden mukana toimitettavia papereita.²²⁵

Sotevan tarve osallistua ja kannustaa yrityksiä tuotannon järjestämiseen sekä työn suunnitteluun oli perusteltua. Yrityksillä oli suuri puute suunnitteluresursseista, vaikka Valtion Lentokonetehtas tarvittaessa välittikin teollisuudelle suunnittelijoita. Sotevassa kaavailtiin eräässä vaiheessa, että Valtion Lentokonetehtaan konstruktio-osastosta muodostettaisiin Sotevalle erityinen sotakorvaustuotteiden konstruktiokeskus. Tästä kuitenkin luovuttiin, koska nähtiin edullisempänä saada konstruktio työ lähemmäksi tuotteen valmistajaa.²²⁶ Korkeakouluinsinööreistä oli kuitenkin vuosina 1945–1950 niin suuri pula, että tuotantolaitosten edustajat hakivat diplomityön tekijöitä töihin käytännössä suoraan Teknillisen korkeakoulun rappusilta.²²⁷ Lars Holmström kirjoittaa, että hänet palkattiin Porin Konepajalle siten, että johtaja Arvid Strukel oli tiedustellut Teknillisestä korkeakoulusta sopivaa nuorta insinööriä, jolloin Holmströmiä oli suositeltu. Jo toisena työpäivänä hän sai tehtäväkseen lokomobiilien sarjavalmistuksen suunnittelun, johon hän sai aikaa neljä viikkoa. Hän oli tehnyt diplomityönään tutkimuksen työkalukoneiden sarjavalmistuksen suunnittelusta, joten mitenkään sattumaa hänen palkkaamisensa ei ollut. Holmströmin mukaan konepajan silloinen johto sekä osastoinsinöörrikunta koostuivat kokeneista henkilöistä, mutta he eivät tunteneet modernia työnsuunnittelua.²²⁸ Holmström kirjoittaa:

Olin joutunut tutustumaan asiaan lukemalla diplomityötäni varten saksan-, englannin- ja ruotsinkielisiä kirjoja. Suomeksi ei ollut olemassa yhtään alan kirjaa, tuskin edes luentomonisteita. Tähän saakka Suomen konepajoissa ei ollut tarvittu niin järjestelmällistä ja määrätietoista ennakkosuunnittelua, mihin nyt oli suorastaan pakko mennä, jotta vuosittaiset sotakorvaustoimitukset pystyttäisiin sopimusten mukaisesti toimittamaan. Ruotsiksikin oli vain yksi merkittävä kirja ”Indust-

²²⁴ Michelsen 2001, 152.

²²⁵ Esimerkiksi muistio 11.4.1949 Sotevan ja teollisuuslaitosten neuvottelukokouksesta koskien sotakorvaustuotteiden laatumääräyksiä. Rosenlew Oy, Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²²⁶ Harki 1971, 221.

²²⁷ Nykänen 2005, 72.

²²⁸ Holmström 1986, 21, 43.

rins rationalisering”²²⁹. Se sisälsi lähinnä Amerikasta saatuja kokemusperäisiä tietoja teollisuudessa käytetyistä menetelmistä.

Tämä lähtötilanne antoi minulle varsin vapaat kädet suunnittelussa. Vanhaa paikallista perinnettä ei ollut painolastina. Kukaan ei myöskään tullut häiritsemään työtäni neuvoineen. Mutta vaikeuksiakin tuli. En voinut ryhtyä opettamaan kokenutta tehtaan johtoa modernin työsuunnittelun alkeista lähtien. Jouduin siksi usein esittämään valmiita lopputuloksia sen kummemmin perustelematta, mihin ne pohjautuivat. Esitin valmistussuunnitelmat yleensä graafisessa muodossa, jotta niistä olisi helppo saada selkeä yleiskäsitys. Usein tuntui kuitenkin, että [...] graafiset esityksenikin olivat uutta ja vierasta asiaa. Usein vaikutti suoraan sanoen siltä, etteivät he niitä ymmärtäneet.

On kuitenkin kiitettävää, ettei tehtaan johto tällaisessa tilanteessa torjunut asioita, joita se ei aina ymmärtänyt. Sain toimia parhaan ymmärryksen mukaan. Tiesin toisaalta hyvin, että mikäli positiivisia tuloksia ei syntyisi eli koneet eivät valmistuisi ajallaan, toimintavapaus päättyisi siihen.²³⁰

Edellinen lainaus kuvaa erinomaisesti kahden eri insinöörisukupolven kohtaamista ja vallitsevan pakkotilanteen vuoksi nuorelle insinöörille annettua valtavaa vastuuta. Lause *Vanhaa paikallista perinnettä ei ollut painolastina* kuvaa hyvin suunnitteilla ollutta voimakasta muutosta. Merkittävää on, että Sotevan taholta ei kirjeenvaihdon perusteella puututtu mitenkään konepajan omaan tuotantomenetelmään ja tässä asiassa teollisuuslaitoksilla näyttää lopulta olleen vapaat kädet. Toisaalta konepajan oikeuksia määrittä myös asema lokomobiilituotannon päävaltuutettuna. Soteva oli antanut ainoastaan ehdotuksen tai toivomuksen käytettävästä mallista. Toisaalta mikäli tuotanto olisi tökkinyt, olisi konepajan johdon lisäksi mitä ilmeisimmin lopulta myös Sotevan taholta puututtu asiaan.

Maan suurimmat konepajat, kuten Valmet, Lokomo ja Tampella, olivat ottaneet käyttöön Hellbornin kehittämän systeemin.²³¹ Holmström kertoo tutustuneensa Tampereella eri tehtaiden Hellborn-systeemeihin vuoden 1946 aikana ja koki ne Porin Konepajan tarpeita ajatellen turhan monimutkaisiksi runsaine raportointisysteemeineen. Tampereen tehtaissa oli kookkaita 40 henkeä käsittäneitä työsuunnittelukonttoreita, joiden seinille oli asetettu erittäin kookkaita pylväsdiagrammeja, joihin liittyi puolestaan mittava ”korttisota”, kuten Holmström mainitsee. Mittavista puitteista ja suuritöisyydestä johtuen

²²⁹ Kyseessä oli mitä ilmeisimmin vuonna 1929 julkaistu John A. Carlsonin teos ”Industrins rationalisering. En praktisk handbok”.

²³⁰ Holmström 1986, 43.

²³¹ Kirje Sotevan koneosastolta Porin Konepajalle 10.1.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

esimerkiksi Tampellassa pylväsdiagrammit olivat kaksi viikkoa jäljessä todellista tilannetta ja siten hyödyltään kyseenalaisia.²³² Kuvaavaa on, että Tampellan työntekijät väänivät Hellborn-systeemistä nimityksen *helvetissä syntynyt*.²³³ Porissa päädyttiin lopulta kokonaan omaan tuotannon seurantamalliin.²³⁴

Lokomobiilien sarjatuotanto ei käynnistynyt vuonna 1946 toivotulla tavalla ja jo kuukauden jälkeen oltiin kymmenen päivää aikataulua jäljessä. Pientä myöhästymisen kiinniajoa seurasi aina suurempi myöhästyminen, jolloin tuotannosta tuli nykivää. Sarjatuotannossa tasaisuus on kaikki kaikessa. Tilanne paheni edelleen ja vuoden 1947 keväällä konepajalla oltiin jo kaksi kuukautta, eli kahdeksan konetta, jäljessä tavoitetta. Työvaiheita ryhdyttiin valvomaan tarkemmin ja insinöörivakansseja muutettiin siten, että vastuu tuotannon kaikista avainosastoista annettiin yhdelle henkilölle, tässä tapauksessa Holmströmille, joka oli suunnitellut tuotannon, tunki parhaiten koneiden valmistusedellytykset sekä suunnittelun yksityiskohdat. Kaikki väliporrasneuvottelut jäivät pois ja Holmström oli suorassa yhteydessä työnjohtajiin. Tämän jälkeen myös osastojen välinen yhteistyö parani, koska kaikilla oli samat tuotantotavoitteet.²³⁵ Konepajan johto siis luotti Holmströmiin edelleen, vaikka tuotanto ei lähtenytäkään toivotulla tavalla käyntiin.

Konepaja selosti tarkemmin toteuttamiaan rationalisointitoimenpiteitä Sotevalle vuoden 1948 alussa. Kaikista tuotteista laadittiin erilliset osa- ja raaka-aineluettelot. Lokomobiileihin tulevia koneenosia ryhdyttiin valvomaan välivarastojen avulla, joissa oli aina viiden koneen osat valmiina.²³⁶ Varastoja valvoivat eräänlaiset *trouble-shooterit*, joita kutsuttiin konepajalla myös ”komissaareiksi”.²³⁷ Jokaiselle työvaiheelle laskettiin työaika etukäteen tai todettiin tapauskohtaisesti työ- ja aikatutkimuksella. Työntutkimukset suoritettiin tarkasti jokaisesta työvaiheesta ja hukka-aikojen poistamisen rinnalla toteutettiin tarvittaessa työkalujen ja laitteiden rakennemuutoksia, jonka jälkeen aikatutkimus määrittäi urakkapalkan perusteena olevan työn arvon. Raaka-aineiden käyttöä valvottiin tarkkaan ja varastoista ei annettu yhtään ylimääräistä, mitä aineluettelot vaativat. Erityinen aineteknikko valvoi aineiden sopivuutta kulloinkin valmistettaviin töihin. Sotevalle tehtäviin töihin valvontaa oli tehostettu entisestään ajoittaisilla erikoistutkimuk-

²³² Holmström 1986, 126.

²³³ Palo-oja et al. 2004, 88.

²³⁴ Holmström 1986, 126.

²³⁵ Holmström 1986, 102–103.

²³⁶ Konepajan kirje Sotevalle 29.1.1948. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²³⁷ Holmström 1986, 126.

silla. Tuotteiden mahdollisimman edullinen valmistus otettiin huomioon jo suunnittelu- vaiheessa. Esimerkiksi lokomobiilivalmistuksessa oli säästetty runsaasti ryhtymällä valmistamaan aikaisemmin ulkopuolelta tilattuja osia tai osakokonaisuuksia sekä niihin tarvittavia työvälineitä itse. Työvälineiden- ja koneiden modernisointiin pyrittiin kokonaisvaltaisesti. Konepajalla toteutetut laajennukset olivat nykyaikaisia ja samalla myös vanhoja työtiloja ja laitteita oli modernisoitu. Yhdysvalloista tilattiin erityinen reikäkone tehdas- ja tuotantolaskelmien nopeuttamiseen sekä tarkistamiseen. Ammattitaitoinen työvoima sijoitettiin ainoastaan vaativiin tehtäviin ja vaihe- ja aputyöt puolestaan vähemmän päteville työntekijöille. Koko teollisuuslaitoksessa oli käytössä aloitetoiminta, joka mahdollisti työntekijöiden ehdottaa parannuksia valmistettavien tuotteiden laatuun ja valmistukseen.²³⁸ Näin siis hyödynnettiin edelleen myös kokeneen työvoiman ammattitaito suunnittelussa ja ongelmaratkaisuissa. Merkittävää on myös, että uudistukset eivät koskeneet ainoastaan sotakorvaustuotantoa, vaan konepajan tuotantoa kokonaisuudessaan.

Neljännän sotakorvausvuoden (19.9.1947–19.9.48) tavoite oli jopa 55 lokomobiilia, joka oli huomattavasti suurempi kuin aikaisempina vuosina.²³⁹ Lokomobiilit valmistuivat kuitenkin nyt ilman päivänkään myöhästymistä ja tuotannossa oli mahdollisuuksia jopa ennakkoon annetusta valmistusohjelmasta ja neljännän sotakorvausvuoden lopulla edellisvuoden myöhästymiset olivat vaihtuneet neljän koneen, eli ajallisesti kolmen viikon toimitusaikamarginaaliin. Mikään merkittävä toimitusvara tämäkään ei ollut, mutta verrattuna edellisvuosien myöhästymisiin oli muutos merkittävä. Huomattavaa on myös, että konepajalla oli valmistettu lokomobiileja varten vuonna 1945 ainoastaan neljä betonista valettua asennuspaikkaa.²⁴⁰ Konepaja ilmoitti eräässä toisessa lokomobiilien jälkihinnoittelua koskevassa kirjeessä lisäksi, että *kiitos määrätietoisen rationalisoinnin ja teknillisten menetelmien kehityksen*, oli omakustannusarvo alentunut huomattavasti siitä huolimatta, että työpalkat ja raaka-aineiden hinnat olivat jatkuvasti kohonneet. Tämä oli kirjeen mukaan tullut yllätyksenä myös konepajalle itselleen, koska työn aikana kustannuslaskelmat olivat ainoastaan arvioita.²⁴¹

²³⁸ Konepajan kirje Sotevalle 29.1.1948. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²³⁹ Sotakorvaussopimus IV 17.7.1947. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Sotakorvaussopimukset. ELKA.

²⁴⁰ Holmström 1986, 103, 124.

²⁴¹ Konepajan kirje Sotevalle 16.2.1948. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

Vuonna 1947 oli Sotevan taholta päädytty mahdollisuuteen anoa pientä yrittäjäansion korotusta, mikäli teollisuuslaitos oli onnistunut tehostamaan onnistuneen työnsuunnittelutoiminnan ansiosta tuotantaan.²⁴² Vuonna 1948 onnistuneiden työnsuunnittelutoimenpiteiden jälkeen Porin Konepaja anoi Sotevalta 5 %:n korotusta yrittäjäansion liukuvaan hintaan, koska tuotantoa oli kyetty huomattavasti tehostamaan. Soteva myöntyi lopulta 3 %:n korotukseen, huomauttaen kuitenkin, että mikäli hinta laskutustyössä osoittautuu kohtuuttomaksi, vaikkakin olosuhteet huomioon ottaen hyväksyttäväksi, ei lisäyrittäjäansiota myönnetä.²⁴³ Kannustamiseen tarkoitettu palkitseminen oli siis tiukan hintatarkkailun vuoksi pahassa tapauksessa ainoastaan sanahelinää. Yrittäjäansion korotus ei ollut aivan tavallista. Porin Konepaja oli tuossa vaiheessa maan ainoa yritys, jolle korotus luvattiin.²⁴⁴

Konepajalla onnistuneiden työnsuunnittelutoimien ansiosta saavutettu ja jatkossa pysynyt toimitusvara oli hyödyllinen seuraavien vuosien työselkkauksissa. Esimerkiksi syksyllä 1950 alkanut 9 viikkoa kestänyt metallin suurlakko olisi saattanut muussa tapauksessa ajaa konepajan suuriin vaikeuksiin.²⁴⁵ Soteva oli jo aiemmin velvoittanut konepajan valmistamaan mahdollisimman monta ylimääräistä konetta, joilla korvattiin muiden teollisuuslaitosten, mitä ilmeisimmin telakoiden, myöhästymisiä neljäntenä sotakorvausvuotena. Vaikka konepaja hyötyikin ylimääräisistä koneista rahallisesti, vaimalla saavutettu pelivara hävisi parikin kertaa näihin kompensatiotoimituksiin.²⁴⁶ Lähteet antavat erilaisia lukuja näiden korvaavien koneiden lopullisesta määrästä. Ilmari Harkin mukaan kompensatiokoneita olisi valmistettu 16 kappaletta. Jussi Koivuniemen mukaan konepajalla valmistettiin 310 sotakorvauslokomobiilia ja lisäksi 10 konetta korvaavina toimituksina. Konepajan vuosikertomusten mukaan valmistettiin kaikkiaan 311 sotakorvauslokomobiilia, jolloin siis 10–11 konetta (riippuen lasketaanko prototyyppi mukaan kokonaismäärään) olisi kuulunut näihin sakkotoimituksiin.²⁴⁷

²⁴² Muistio Sotevan neuvoa antavana elimenä toimivan metalliteollisuuden neuvottelukuntaa varten 28.2.1947. Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirjat 1946–1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc 18. KA.

²⁴³ Konepajan kirje Sotevalle 29.1.1948 ja Sotevan vastaus tähän 15.7.1948. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁴⁴ W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1946-47, Rosenlew Oy Porin Konepaja arkisto. ELKA. Vuosikertomus oli toteutettu vasta syyskuussa 1948 ja samana vuonna saavutettu korotus mainitaan johdanto-osassa.

²⁴⁵ Holmström 1986, 102–104, 126.

²⁴⁶ Holmström 1986, 104; Harki 1971, 204; Auer 1956, 166.

²⁴⁷ Holmström 1986, 104; Harki 1971, 204; Koivuniemi 2011, 390; W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1945-1952, Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. ELKA.

Sotakorvausten myötä havaittiin suunnittelijoiden puutteen lisäksi myös ammattikoulutuksen alkeellinen taso. Suunnittelukapasiteetin tila selittyi sillä, että teollisuus oli toiminut pääosin ulkomaisen suunnittelutyön varassa lisenssivalmistajana.²⁴⁸ Ammattitaitoisen työväestön puutteeseen Soteva puuttui jo melko varhain. Elokuussa 1945 lähetettiin sotakorvauksiin osallistuneille tuotantolaitoksille kiertokirje, jossa ilmoitettiin, että Soteva oli pyytänyt kauppa- ja teollisuusministeriön ammattikasvatusosaston päällikköä olemaan yhteydessä tuotantolaitoksiin ja selvittämään koulutuksen tarvetta sekä mahdollisten koulutustilaisuuksien järjestämistä. Sotevassa toivottiin tuotantolaitosten suhtautuvan työntekijöiden ammattitaidon kohottamiseen tähtääviin esityksiin *kaikella vakavuudella*, jotta tuotantokykyä kyettäisiin nostamaan mahdollisimman vähin kustannuksin.²⁴⁹

Kauppa- ja teollisuusministeriön avulla Porin Konepaja sai käyttöönsä Porin ammattikoulusta opetustilat sekä joitakin opettajia. Kauppa- ja teollisuusministeriön toivomuksesta myös konepajan insinöörejä osallistui opetukseen. Myös kokeneita työntekijöitä käytettiin opastamaan koneiden käytössä ja heitä osallistui runsaasti vapaaehtoisesti kurssien teoriaosuuksille myös opiskelijoina. Kurseille otettiin kaksinkertainen määrä opiskelijoita sotakorvaustoimitusten tarpeeseen nähden. Täten kyettiin varmistamaan tarvittava määrä sekä suorittamaan myös seulontaa. Kurssit antoivat tietenkin ainoastaan tarvittavat perustiedot työkoneiden käytöstä. Tästä syystä esimerkiksi sorvareissa koneimmat työntekijät määrättiin vaativimpiin työtehtäviin ja uudet tulokkaat työstivät ainoastaan yhtä kappaletta kerrallaan kerryttääkseen kokemusta. Pikakursseilla koulutettiin konepajalle esimerkiksi noin 30 uutta sorvaria.²⁵⁰ Näin kompromissina syntyi yhdistelmä modernia ammattikoulutusta sekä perinteisempää kokeneemman työntekijän opastuksessa oppimista. Porin Konepajakin joutui kuitenkin edelleen vuonna 1947 uudesta valimosta huolimatta pyytämään helpotusta sotakorvaustuotantoonsa, koska ammattitaitoisista valureista oli puutetta. Konepajalla pyrittiin kouluttamaan entisistä ”koneuovaajista” valureita, mutta tämä kävi erittäin hitaasti, koska he kykenivät valmistamaan alussa vain yksinkertaisia osia.²⁵¹ Työvoiman puute oli niin suuri, että se näkyi myös taitavien ammattimiesten tilipussissa. Porin Konepajalla myös heidän puutteitaan,

²⁴⁸ Harki 1971, 191.

²⁴⁹ Sotevan kiertokirje tuotantolaitoksille 25.7.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁵⁰ Holmström 1986, 45–47.

²⁵¹ Porin Konepajan kirje Sotevalle 7.10.1947. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

pahimmillaan esimerkiksi alkoholiongelmia, painettiin villaisella.²⁵² Suurimmillaan konepajalla työskenteli sotakorvausvuosina yli 1500 henkilöä, joista noin 700 sotakorvaustuotannon parissa.²⁵³ Kuten edellä olevasta taulukosta ilmenee, sotakorvaustuotanto aiheutti huomattavan kasvun konepajan työntekijämäärässä. Tämän jälkeen työntekijämäärä heitteli vuosittain, pysyen kuitenkin koko ajan yli kaksinkertaisena verrattuna vuoteen 1938. Välillistä työntekijämäärän kasvua aiheutti loppuvuosina ilmeisesti uuden kodinkonetehtaan perustaminen.

Taulukko 5. Porin Konepajan työntekijämäärät. (Tilanne vuoden lopussa)

VUOSI	TYÖNTEKIJÖITÄ
1938	675
1944	991
1945	956
1946	1206
1947	1408
1948	1526
1949	1320
1950	1414
1951	1472
1952	1273
1953	1296

Lähde: W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1938, 1944-1953, Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. ELKA.

4.2 Tuotannon ohjaus

Kirjeenvaihdon perusteella eräänä suurimpana pelkona ja keskustelun aiheena olivat aina vuoteen 1948 saakka myöhästymissakot. Jos Suomen valtio oli velvoitettu maksa-

²⁵² Holmström 1986, 48.

²⁵³ Koivuniemi 2011, 393; Holmström 1986, 48.

maan toimitusten myöhästyessä sakkoa Neuvostoliitolle, tuotantolaitokset piti varpailaan mahdollinen velvollisuus maksaa näissä tapauksissa korvauksia puolestaan Sotevalle. Toisin kuin valtioiden välisessä sopimuksessa, Sotevan ja tuotantolaitosten välisissä sopimuksissa oli huomioitu *force majeure* – seikat. Mikäli toimitus myöhästyi ilman ylivoimaista estettä, tuli tuotantolaitoksen korvata rahallisesti sopimussakkoa Sotevalle ¼ % kultakin ensimmäiseltä viikolta, 2 % toiselta alkaneelta myöhästymiskuukaudelta ja 3 % kolmannelta kuukaudelta, mutta enintään 6 % korvausarvosta. Sotevalla oli oikeus kolmannen myöhästymiskuukauden jälkeen purkaa sopimus ilman korvausta. Ylivoimaiseksi esteeksi katsottiin veden puute, tulva, rakennusvaurio, tulipalo, lakko, käyttöhäiriö, tärkeimpien koneenosien epäonnistuminen, myöhästyneet raaka-aine-, puolivalmiste- tai konehankinnat, kulkutaudit, liikekannallepano, sota tai kapina tai muut syyt, jotka eivät johtuneet teollisuuslaitoksen toiminnasta ja joihin se ei voinut vaikuttaa. Mikäli ylivoimainen este jatkui yli kuukauden, oli Sotevalla oikeus purkaa sopimus, mutta suorittaa hankkijalle asiaan kuuluva korvaus. Mahdolliset erimielisyydet ratkaisi Keskuskauppakamarin määräämä puheenjohtajan ja kahden jäsenen muodostama välimiesoikeus.²⁵⁴

Tuotannon myöhästymistapauksissa Sotevassa ylivoimaiseksi esteiksi katsotut syyt olivat siis varsin laajat. Alkuvuosina oikeastaan kaikki myöhästymiset olisivat periaatteessa voitu katsoa johtuneen ylivoimaisesta esteestä, toisin sanoen raaka-aineiden puutteesta. Sotevalla oli kuitenkin keinot tiukentaa vaatimuksiaan. Useimmiten myöhästymisuhkaa aiheuttanut raaka-ainetilanne oli niin vaikea, että Soteva joutui tiedustelemaan teollisuuslaitosten omien varastojen tilannetta, jotta materiaalia olisi voitu tarvittaessa siirtää tuotantolaitokselta toiselle. Soteva valvoikin asetuksen pykälän turvin teollisuuslaitosten varastotilannetta koko sotakorvaustuotannon ajan. Teollisuuslaitoksille tällaiset tiedustelut eivät olleet mieluisia, mutta tilannetta alleviivatakseen Soteva joutui esittämään vaatimuksiinsa seuraavan lisäyksen: *Soteva ei tule ilman mainittuja toimenpiteitä [raaka-aineen tilanneilmoitusta] hyväksymään minkäänlaisia ilmoituksia raaka-aineiden puutteen johdosta aiheutuvista myöhästymisistä.*²⁵⁵ Ilmoituksia ei ilmeisesti edelleenkään tullut toivotulla tavalla. Sotevan taholta ilmoitettiin vielä huomattavasti myöhemmin, että mikäli ilmoituksia ei jätetä ajoissa useista pyynnöistä huolimatta, Sotevan oli

²⁵⁴ Kopio Positio 121 sopimuksesta 17.11.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁵⁵ Sotevan kiertokirje hankkijatoiminimille 16.5.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

valittaen todettava, että kyseiset tuotantolaitokset jätetään tuotantosuunnitelman ulkopuolelle raaka-aine- ja järjestelykysymyksissä.²⁵⁶

Soteva auttoi sotakorvaustuotantoon osallistuneita teollisuuslaitoksia myös raaka-aineiden ja valmiiden sotakorvaustuotteiden kuljetuksen järjestämisessä.²⁵⁷ Lähtökohteisesti päähankkijana toimineen tuotantolaitoksen oli itse hoidettava tarvittavien raaka-aineiden sekä puolivalmisteiden tilaus, niin edullisesti kuin mahdollista.²⁵⁸ Esimerkiksi vuonna 1947 konepaja oli saanut edullisen tarjouksen kuudennen sotakorvausvuoden raaka-ainehankintoihin jo hyvissä ajoin, mutta tilaus onnistuisi ainoastaan siinä tapauksessa, että rahoitus tapahtui kokonaan Sotevan toimesta, ts. konepajalle hyvitetiin raaka-aineisiin käytetyt rahamäärät remburssimaksuihin ja -kuluihin nähden. Tässäkin tapauksessa ongelmana oli Sotevan valuutan puute ja konepajaa pyydettiin palaamaan myöhemmin uudelleen asiaa, koska näin mittavaan etukäteistilaukseen ei ollut mahdollisuuksia.²⁵⁹ Soteva ei tässä tapauksessa itse kyennyt toimimaan hankintasopimuksen mukaan, jossa oli jo mainittu, että raaka-aineet tuli olla saatavilla vähintään 4 kuukautta ennen varsinaisia toimituksia. Siitä huolimatta teollisuuslaitoksilta odotettiin täsmällisiä ilmoituksia ja aikataulujen noudattamisia. Päähankkijoiden oli myös huolehdittava alihankkijoiden raaka-ainetarpeesta ja Sotevalle lähetetyissä raaka-aineilmoituksissa oli huomioitava myös alihankkijoiden tilanne.²⁶⁰ Sotakorvauksiin käytettävien raaka-aineiden lisäksi myös koneet teollisuuslaitosten parhaaksi katsomista paikoista, kuitenkin Sotevan siunauksella. Soteva ei antanut tuotantolaitoksille esimerkiksi konehankinnoissa täydellistä vapautta tilata mitä halusivat, koska oli olemassa pelko siitä, että tilaamisoikeutta käytettäisiin muuhunkin tuotantoon.²⁶¹ Kuten edellä havaittiin, oli Porin Konepajalla Sotevan avulla toteutetut tuotannon modernisoinnit sekä laajennukset vaikuttaneet nimen omaisesti koko tuotantoon, ei ainoastaan sotakorvauksiin.

²⁵⁶ Sotevan kiertokirje 13.8.1946. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁵⁷ Esim. Sotevan kiertokirje hollanterivalmistajille 4.12.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁵⁸ Sotevan kirje Porin Konepajalle 25.7.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁵⁹ Porin Konepajan kirje Sotevalle 20.10.1947; Sotevan raaka-aineosaston vastaus konepajalle 4.11.1947. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁶⁰ Sotevan kiertokirje päähankkijatoiminimille 23.11.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁶¹ Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirja 16.4.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

Teollisuuslaitokset joutuivat usein pyytämään Sotevaa puuttumaan raaka-ainetoimittajien tuotantoon nopeuttaakseen sitä.²⁶² Porin Konepajan lokomobiileihin tarvittiin 18,5 tonnia valurautaa, 7 tonnia taottua terästä, 17,5 tonnia rautalevyä ja 400 kiloa erilaisia metalleja.²⁶³ Konepajan turhautuminen hitaaseen raaka-aineiden saantiin sekä Sotevan byrokratiaan paistaa läpi esimerkiksi jo lokomobiilin prototyyppiin liittyneessä kirjeestä. Konepaja oli tilanteessa, jossa se ei enää itse voinut vaikuttaa raaka-ainehankintoihin, jolloin käännyttiin Sotevan puoleen. Konepajalla kuitenkin nähtiin, että Soteva ei patista kylliksi nopeasti raaka-ainetoimittajia. Kyseisessä tapauksessa otettiin yhteyttä suoraan Sotevan työskentelevään tuttavaan asioiden nopeuttamiseksi. Kirjeestä oli säilynyt ainoastaan kopio, joten Sotevassa työskennelleen tuttavan henkilöllisyyteen ei saa varmuutta.

H.V.

Lähetän oheisena tiedoksesi tämänpäiväisen kirjeemme Sotevan Raaka-ainetoimistolle koskien ensimmäisen koelokomobiilin tuliputkea.

Tästä huomaat, miten kankeata tällaisen pienen kattilaosan hankinta on. Siitä on kirjoitettu ja soitettu vähintään 50 kertaa. Jos raaka-ainetoimituksia ei voida järjestää joustavammin ja nopeammin, näyttää siltä, että lokomobiilien valmistuksesta ei tule mitään.

Keskusteltuamme valmistettavien lokomobiilien määrästä ilmoitettiin Sotevan taholta, että meidän on lähdettävä siitä, että raaka-aineet tulevat sellaisessa järjestyksessä, että niiden toimitus ei haittaa valmistusta. Tästä huolimatta on kuitenkin jo nyt raaka-aineiden puute viivästyttänyt valmistusta, ja mikäli näin jatkuu, ei ole olemassa minkäänlaisia mahdollisuuksia saada edes lupauksiamme 16 lokomobiilia valmiiksi ensi vuonna.²⁶⁴

Neljännän sotakorvausvuoden toimituksia koskevassa kirjeessä paistaa jo konepajan osalta alistuminen raaka-ainetilanteen ongelmiin:

Kokoonpanovaiheen aika ja siihen tarvittava työntekijöiden määrä riippuvat suuresti siitä, saadanko kaikki raaka-aineet ajoissa, mitä ei ainakaan vielä tähän saakka ole tapahtunut ja tuskin tulee vastaisuudessaakaan tapahtumaan.²⁶⁵

²⁶² Esimerkiksi Porin Konepajan kirje Sotevan raaka-aineosastolle 16.7.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁶³ Koivuniemi 2011, 390.

²⁶⁴ Porin Konepajan kirje Sotevan insinööri O. Salmiselle 16.7.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁶⁵ Porin Konepajan kirje Sotevan tuotanto-osastolle 13.3.1947. Sotevan arkisto XII. Tuotanto-osasto Ea 6. Saapuneet kirjeet 1947. KA.

Raaka-aineongelmat olivat todellisia myös hollanterivalmistuksessa. Tilannetta helpotti se, että konepaja ei ollut ainoa tehdas, joka kamppaili kyseisten laitteiden kanssa. Esimerkkinä Sotevan raaka-aineiden ohjaamisesta aikatauluissa pysymiseksi ja siihen liittyneestä monimutkaisesta järjestelystä oli hollanterituotantoon liittynyt myöhästymisuhka syystalvella 1945, jolloin Ruotsista tilattu teräaine oli myöhässä. Koska vielä Kareliassa insinööri Antonov oli vaatimalla vaatinut, että hollanterit siitä huolimatta toimitetaan aikataulun mukaisesti, *katsoi Soteva aiheelliseksi puuttua teräaineen järjestelyyn*. Porin Konepajan lisäksi tähän järjestelyyn liittyivät hollantereita tai niiden osia valmistaneet Rauma-Raahe Oy, Wärtsilä yhtymän Kone ja Silta Oy, Fiskars Oy, Lokomo Oy, Hackman & Co., Lypsyniemen Konepaja Oy ja A. Ahlström Oy Karhulan Tehdas. Karhulan Tehdas oli lähettänyt hollanterien teräaineen valssattavaksi Fiskarsin tehtaille, josta se oli tarkoitus toimittaa Hackman & Co.:lle. Lypsyniemen Konepaja sekä Rauma-Raahe olivat tilanneet teränsä suoraan Hackman & Co.:lta. Sen sijaan Porin Konepaja ja Wärtsilän Kone ja Silta valmistivat hollanterien terät itse, mutta olivat tilanneet teräaineet Ruotsista Fagerstan tehtaalta. Kone ja Silta oli jo saanut suuren osan teräaineestaan, mutta Porin Konepajalle toimitus oli myöhässä. Täten Soteva päätti, että alun perin Karhulan tehtaiden Fiskarsissa valssattavana ollut teräaine työstetään vuorotyötä käyttäen valmiiksi ja toimitetaan Porin Konepajalle sekä Rauma-Raahelle, joiden tuotanto uhkasi pahiten myöhästyä. Soteva oli lisäksi sopinut Hackman & Co.:n kanssa, että Rauma-Raahelle tarkoitettu teräaine lähetettiin mahdollisimman nopeasti Fiskarsilta Hackmanille ja sieltä valmiit terät edelleen Raumalle. Porin Konepajalle teräaineet kuljetettiin Salon liikennepiiristä Sotevan järjestämällä autoilla. Ahlström Oy:n Karhulan tehtaiden tuli laskuttaa raaka-aineesta Fiskarsia, joka puolestaan lähetti valssaustyöstä laskun Rauma-Raahelle ja Porin Konepajalle. Terien valmistuksesta johtuneet ylimääräiset kulut tuli liittää valmistuskustannuksiin. Porin Konepajan tuli lisäksi maksaa Salon liikennepiirille teräaineiden autokuljetuksesta. Myöhemmin terämateriaalin valmistuksen ottaisi Lokomo Oy.²⁶⁶ Soteva siis käytti valtaansa ja teki kaiken mahdollisen, jotta aikataulut pitäisivät. Tapaus on esimerkkinä myös miten toiminta oli parhaimmillaan tehokasta. Tarvittaessa tuotanto siirrettiin kokonaan teollisuuslaitokselta toiselle. Eräs varmastikin ääritapaus oli Turussa toiminut Ab Tolfvan Oy:n entinen ammussorvaamo, joka oli pyritty valjastamaan sotakorvaustöihin. Soteva joutui kuitenkin sen kanssa vai-

²⁶⁶ Sotevan kiertokirje hollanterivalmistajille 4.12.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

keuksiin ja apua pyydettiin Valtion Metallitehtailta. Lopulta sekä Tolfvanille osoitetut sotakorvaustyöt että myös tehtaan koneet siirrettiin Pansioon.²⁶⁷

Tuotantolaitokset varmasti painivat lähinnä omien ongelmien kanssa. Raaka-ainetilanne olikin useimmiten syynä kiivaampaan kirjeenvaihtoon. Tilanne oli kuitenkin niin haastava, että Soteva joutui puuttumaan useassa otteessa teollisuuslaitosten omiin varastoihin:

Edessä oleva talvi tulee raaka-aineen suhteen luultavasti olemaan sotakorvauskauden vaikein ja tästä syystä on SOTEVAN pakko edelleenkin turvautua tehtaitten raaka-ainevarastoihin, jotta keskinäisesti toisiaan auttaen SOTEVAN hankkijat säästyisivät viivästyksiltä raaka-aineen takia ja välttäisi kalliista sakkotoimituksista.[...] Soteva siksi pyytää Teitä tammikuun 15 päivään mennessä lähettämään täydellisen raudan, teräksen ja metallien varastoluettelon [...].²⁶⁸

Seuraavassa kolme esimerkkiä Porin Konepajalta teollisuuslaitosten ohjatusta ”keskinäisestä auttamisesta” ja siitä, miten Soteva ohjasi tarvittaessa raaka-aineiden ja työvälineiden sijoittelua:

Viitaten puhelinkeskuteluun hra Kesäläinen/Möller pyydämme teitä hyväntahtoisesti lähettämään lainaksi varastostanne 1000 kpl hitsauspuikkoja H P 45/48 5 mm osoitteella A. Ahlström Oy, Konepaja, Varkaus. Lähetysmerkki: ”Sotevan työt”.

Soteva pyytää Teitä lainaamaan MTH-Keskus Oy:lle, Helsinki, Fredrikinkatu 65, 120 m kulma-
rauta 65 x 65 x 7 mm käytettäväksi pos. 128/1 valmistuksessa. Raudan pyytää SOTEVA mahdollisimman pian lähettämään osoitteella Heinolan Konepaja Oy, Heinola. Lähetysmerkki ”pos. 128”.
Lainan tulee MTH-Keskus Oy suorittamaan takaisin saatuaan ko. raudan Vuoksenniskalta vuoden vaihteessa. Kustannuksista laskuttanette vastaanottajaa.

Viitaten puhelinkeskusteluun tänään Teidän ja johtaja Matikkalan välillä, vahvistamme tilauksemme 2300 kg L-rauta 60 x 60 x 6 mm mahdollisimman pian Ruona Oy:lle, Raahe. Laskuttanette Ruona Oy:tä.²⁶⁹

Esimerkiksi hitsauspuikkojen siirteleminen teollisuuslaitokselta toisella saattaa tuntua nykysilmin melkoiselta näpertelyltä, mutta tosiasiaassa se kuvaa hyvin tuolloin vallinnutta tilannetta. Ilmari Harki myöntää, että Sotevan oikeus käyttää teollisuuden omia raaka-

²⁶⁷ Björklund 1990, 63.

²⁶⁸ Sotevan kiertokirje 20.12.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁶⁹ Sotevan raaka-aineosaston kirjeet Porin Konepajalle 29.5.1945, 30.6.1945 ja 1.11.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto, Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

ainevarastoja aiheutti hankausta teollisuuden ja Sotevan välisissä suhteissa.²⁷⁰ Soteva käytti hyväkseen sakkotoimitusten uhkaa asiaansa alleviivatakseen. Tilanteen salliessa Soteva antoi teollisuuslaitoksille luvan niiden omien raaka-ainevarastojen vapaaseen käyttöön. Esimerkiksi helmikuussa 1949 Soteva ilmoitti Porin Konepajalle, että Kansanhuoltoministeriö oli vapauttanut raudan säännöstelystä ja konepaja saisi käyttää vapaasti, kuitenkin ainoastaan tietyn kilomäärän, varastoissaan ollutta (mitä ilmeisimmin Sotevan aloitteesta sotakorvauksiin korvamerkittyä) rautaa.²⁷¹

Eräs Sotevan suurimmista ongelmista oli sotakorvausten alkuvuosina esiintynyt valimoiden huono työnlaatu. Tämän seurauksena oli vuonna 1946 päädytty luokittelemaan valimot neljään luokkaan Karelian tarkastajien pöytäkirjamerkintöjen sekä Valtion Teknillisen Tutkimuslaitoksen lausuntojen perusteella. Soteva oli käyttänyt vuonna 1946 kaikkiaan 198:aa valimoa.²⁷² Merkittävimmistä metallituotteiden valmistajista esimerkiksi Valtion Metallitehtaiden suurimpana ongelmana oli alkuvuosina oman valimon puute. Yhtymä oli toisena sotakorvausvuotena joutunut tilaamaan valutuotteita jopa 60 eri valimosta.²⁷³ Sotevan mukaan ”susivaluja” esiintyi yleisesti erittäin runsaasti. Susikappaleiden korvaaminen uusilla tarkoitti kiireellisinä teetettyjä töitä ja pahassa tapauksessa johti tuotannon myöhästymiseen. Lisäksi vaikeasti saatavaa valimokoksia kului turhaan. Sotevassa ehdotettiin valimokoksin kieltämistä huonoiksi todetuilta valimoilta, mutta metalliteollisuuden asiantuntijalautakunta näki tällaiset pakkotoimenpiteet haitallisiksi. Lautakunnassa todettiin, että tuolloin (1946–1947) rakenteilla olleiden uusien suurempien valimoiden valmistuttua syntyisi tervettä kilpailua ja tällöin *pienet ja huonot valimot eivät saisi enää töitä*.²⁷⁴

²⁷⁰ Harki 1971, 111.

²⁷¹ Sotevan kirje Porin Konepajalle 9.2.1949. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁷² Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirja 16.4.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

²⁷³ Björklund 1990, 64.

²⁷⁴ Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirja 16.4.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

4.3 Sotakorvaukset ensisijaisia

Kuten aiemmin todettiin, kirjoitti Kai Hoffman Oy Strömberg Ab:n historiassa, että yrityksessä sotakorvaukset nähtiin eräänlaisena kansalaisvelvollisuutena. Aivan näin ruusuinen ei kuva varmastikaan ollut koko teollisuuskenttää ajatellen, kuten jo asiantuntijalautakunnan pöytäkirjoista selviää. Kuitenkin pöytäkirjat paljastavat myös, että teollisuuden piirissä oli sotakorvausten alkuaikoina havaittavissa selkeää innostuneisuutta.²⁷⁵ Suoranaista huijaamista ja Sotevan varojen tarkoituksellista väärinkäyttöä esiintyikin ilmeisesti ainoastaan kerran koko sotakorvausten aikana (edellä mainittu Teljän tehtaiden tapaus).²⁷⁶

Monet teollisuuslaitokset tekivät sotakorvausten ohella myös yksityistilauksiin perustuvaa työtä. Vuoden 1947 talvella kävi myös Sotevassa yhä selvemmäksi, että maan teollisuuslaitoksilla oli tärkeitä toimitusvaatimuksia myös maan omaan tarpeeseen. Samalla Sotevan töiden ja siviilitoimitusten välille syntyi ristiriitaa. Lisäksi metalliteollisuuden tuli varustautua vähitellen jo myös sotakorvausten jälkeiseen aikaan, jolloin myös normaaliin kaupankäyntiin kuuluva yritysten välinen kilpailukin palaisi. Myös Sotevassa nähtiin tärkeänä yritysten mahdollisuus käyttää tulevaisuudessa sotakorvauksia varten toteutettua kapasiteettia, mutta vasta sotakorvaustoimitusten jälkeen.²⁷⁷

Porin Konepajalla sotakorvaustöiden osuus kokonaismyynnistä oli vuonna 1945 vain 15 %. Lokomobiiliteollisuuden käynnistyttyä vastasi sotakorvaukset vuosina 1946–1949 lähes puolta myynnistä. Vuonna 1951 osuus oli 34 % ja viimeisenä sotakorvausvuonna 1952 noin 19 %.²⁷⁸ Näistä luvuista sekä seuraavan sivun kaaviosta 1 näkee, että niin sanotulla ”normaalityöllä” oli sotakorvausaikanakin huomattava osuus konepajan toiminnassa. Maan jälleenrakennus vaati myös maatalous- ja kotitalouskoneita. Tilanne oli varmasti-kin vastaava myös monissa muissa metalliteollisuuden yrityksissä. Sotevalla oli haastava tilanne saada tehtaot uskomaan rahallisesti huonosti tuottavien sotakorvaustyön todelliseen välttämättömyyteen ja ensisijaisuuteen.

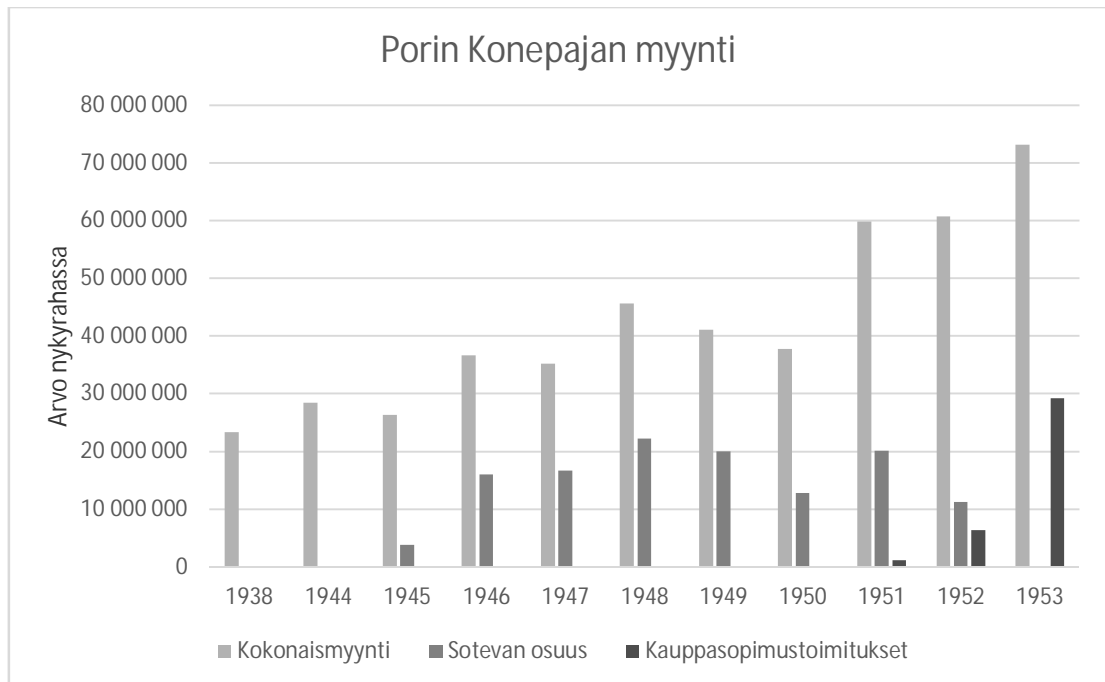
²⁷⁵ Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirja 7.1.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

²⁷⁶ Harki 1971, 80–81.

²⁷⁷ Muistio metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnalle 28.2.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

²⁷⁸ Koivuniemi 2011, 388.

Kaavio 1. Porin Konepajan vuosittainen kokonaismyynti muutettuna nykyrahaan. Lisäksi myös Sotevan töiden ja Neuvostoliittoon myytyjen kauppasopimuslokomobiilien osuus kokonaismyynnistä.



Lähde: W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1938, 1944-1953, Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. ELKA.

Kuluvan vuoden [1945] sotakorvaustoimituksissa on metalliteollisuuden kohdalla jo nyt jouduttu tilanteeseen, jonka mukaan useampiin miljooniin Suomen markkoihin nousevat toimitussakot ovat väistämättömästi edessä. Joskin SOTEVA myöntää, että vaikeudet teollisuuden kohdalla ovat lyhyen suunnitteluajan ja raaka-aineen hankintavaikeuksien takia olleet osittain ymmärrettävät, on kuitenkin voitu todeta, ettei eräissä sakkoina aiheuttavissa tapauksissa ole tehtävään suhtauduttu sillä poikkeuksellisella vakavuudella ja perinpohjaisuudella, jota korvausvelvollisuutemme edellyttää. Edelleen voidaan todeta, että maamme metalliteollisuus suorittaa sotakorvaustoimitusten lisäksi huomattavia yksityisiäkin tilauksia, joiden ajankohtainen arvo on sotakorvauksiin nähden vähemmän perusteltavissa. Tämän johdosta on yhä uudelleen syytä toistaa, että sotakorvaustuotanto on tällä hetkellä maallemme ensiarvoisen tärkeä ja varsinkin metalliteollisuuden osalta tilanne vaatii mitä suurinta tarkkaavaisuutta.²⁷⁹

²⁷⁹ Sotevan kiertokirje hankkijatoiminimille 25.5.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA; Raunio 2011, 18, 50.

Soteva pyrki tekemään selväksi, että välttämätöntä tehtävää hoidetaan yhdessä ja kaikkien panosta tarvitaan. Sotevan kielenkäytössä *sotakorvausvelvollisuutemme* vaativa *suuri tarkkaavaisuus, vakavuus* sekä *perinpohjaisuus* nousevat esille useissa toiminimille lähetetyissä kiertokirjeissä. Suoranaisesti maan etuun Soteva vetosi ainoastaan joissakin kirjeissä. Sen sijaan *maalle haitallisten* myöhästymissakkojen välttämiseen vedottiin varsinkin alkuaikoina melko usein.²⁸⁰ Esimerkkinä koko maan etuun vetoamisesta voidaan mainita huhtikuussa 1945 tuotantolaitoksille osoitettu kiertokirje, jossa Soteva ilmoitti tehneensä sopimuksen Valtion Lentokonetehtaan kanssa. Lentokonetehtaan 200 henkeä käsittänyt suunnitteluosasto koelaitoksineen oli merkittävässä asemassa uusien tuotteiden suunnittelussa sekä sellaisten Sotevan artikkelien kehittämisessä, joiden konstruoimiseen ei muissa tehtaissa ollut välttämättä mahdollisuuksia. Tämän vuoksi VL:n insinöörien oli päästävä tutustumaan sotakorvaustuotannossa mukana olleisiin tehtaisiin. Varsinkin paperiteollisuuden tuotteista ei ollut saatavilla kotimaisia konstruktiota, joten Soteva näki tarpeelliseksi kääntyä teollisuuslaitosten puoleen ja lähettää näihin suunnittelijoita. Tarkoituksena oli myös käytännössä kopioida tarpeellisiksi nähtyjä tuotannossa olleita koneita, toisin sanoen velvoittaa yritykset luovuttamaan liikesalaisuuksiaan. Soteva lupautui vastaamaan kaikista suunnitteluun liittyvistä kustannuksista myös niissä tapauksissa, että patenttien omistajien kanssa syntyy erimielisyyksiä. Soteva vetosi kirjeen lopussa maan etuun ja piti tämän vuoksi itsestään selvänä, että teollisuuslaitokset suostuvat tähän järjestelyyn.²⁸¹

Tilanne sotakorvausten alkuvuosina oli Sotevalle monessa mielessä haastava. Piiritarkastajia kehoitettiin erillisellä heille suunnatulla kiertokirjeellä keräämään tietoja mahdollisista uusista hankkijatoiminimistä sekä tietoja varsinkin metalliteollisuuden päähankkijatoiminimien töiden kuormituksesta, ts. kuinka suuri osa teollisuuslaitosten kapasiteetista oli käytettävissä Sotevan töihin ja kuinka suuri osa puolestaan palveli *muuta tarkoituksia*.²⁸² Tehtaiden siviilituotanto oli Sotevalle vaikea asia, koska ei sitä voitu täysin kieltääkään. Sen kyseenalaiseen tarpeellisuuteen sotakorvauksiin nähden Soteva sen sijaan vetosi useasti. Pelkät korulauseet eivät kuitenkaan riittäneet, vaan yritykset tarvitsivat konkreettisia toimia. Esimerkiksi valimoilla oli vaikeuksia suoriutua

²⁸⁰ Esimerkiksi Sotevan kiertokirjeet 16.5.1945 ja 24.10.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁸¹ Sotevan koneosaston kiertokirje hankkijatoiminimille 14.4.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁸² Sotevan konerakennusosaston kiertokirje piiritarkastajille 16.5.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. ELKA.

Sotevan töistä ja tämän vuoksi valimoiden toivomuksesta järjestettiin Sotevan tiloissa erityinen kokous siitä, että koska sotakorvaustyöt ovat ensisijaisia, olisi valutarpeesta saatava jatkossa tarkempi suunnitelma, jotta valimotöitä pystytään tarkemmin ennakoimaan.²⁸³

Neuvostoliitto suostui pidentämään alun perin kuudeksi vuodeksi ajoitettuja sotakorvauksia kahdeksaan vuoteen vuoden 1945 viimeisenä päivänä.²⁸⁴ Teollisuuslaitoksille oli tihkunut tietoja korvausajan mahdollisesta pidentämisestä jo aiemmin koska Soteva joutui lähestymään yrityksiä kiertokirjeitse marraskuun loppupuolella:

Arvoisa SOTEVAN päähankkijatoiminimi. Koska usealta taholta on tiedusteltu päätöksistä, jotka koskevat sotakorvausten pidentämisen aiheuttamia helpotuksia toisen korvausvuoden hankintojen kohdalla, ilmoittaa SOTEVA Teille täten kohteliaimmin seuraavaa:

- Tällä hetkellä ei vielä voida sanoa mitään yllämainituista helpotuksista, koska sotakorvausajan pidentämisen aiheuttamat periaatekysymykset ovat vielä neuvottelun alaisena.
- II korvausvuotta koskeva sopimus pvm:ltä 17.7.45 Suomen ja Neuvostoliiton välillä on joka suhteessa vielä voimassa.

Yllämainituista syistä kehoitamme hankkijatoiminimiämme noudattamaan SOTEVAN kanssa tehtyjä sopimuksia ja tekemään kaikki mahdollinen, jotta pysyttäisiin alun perin sovitussa toimitusajoissa.²⁸⁵

Sotakorvausten puolivälin paikkeilla yleistyneet lakot vaikeuttivat tuotantoa huomattavasti. Soteva lähestyi tuotantoon osallistuneita teollisuuslaitoksia kiertokirjeellä, jossa ehdotettiin toimenpiteitä, jotta aikataulut saataisiin näissä tapauksissa pitämään. Eräs ehdotus oli siirtää työvoimaa siviilituotannosta sotakorvaustuotantoon. Samassa yhteydessä Soteva huomautti, että sotakorvaustuotanto oli ensisijaista kauppasopimukseen nähden. Muita ehdotuksia olivat muun muassa ylitöiden ja vuorotyön teettäminen, työvoiman siirtäminen mahdollista yhtymän sisaryhtiöistä sekä töiden siirtämisestä alihankkijoille. Soteva oli vakuuttunut siitä, että tuotantolaitokset ovat Sotevan kanssa samaa mieltä toimenpiteistä, jotka *tarkoittavat sotakorvausvelvoitusten tinkimätöntä täyt-*

²⁸³ Sotevan kiertokirje toiminimille 18.6.1946. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁸⁴ Auer 1956, 71.

²⁸⁵ Sotevan kiertokirje päähankkijatoiminimille 24.11.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

tämistä. Tuotantolaitokset voivat myös varauksitta luottaa siihen apuun, jota SOTEVAL-la mahdollisuuksien rajoissa on annettavissa kuukausitoimitusten tavoitteisiin pyrittäessä.²⁸⁶

Vaikka Soteva piti tiukasti kiinni sotakorvausten ensisijaisuudesta²⁸⁷, pohdittiin siellä myös sotakorvausten jälkeistä aikaa. Lupaukset idänkaupan jatkumisesta olivat jo melko varhain Sotevan taholta esitettyjä porkkanoita, vaikkakin vielä vuonna 1945 Soteva kirjoitti, että kyseessä olisi ollut lähes pakko: *Suomi joutuu vastaisuudessa olemaan kaupallisissa suhteissa Neuvostoliiton kanssa.*²⁸⁸ Olihan itse Stalinkin luvannut jatkaa tuotteiden ostamista sotakorvaustuotannon päätyttyä jo vuonna 1945.²⁸⁹

Loppujen sotakorvausten alentaminen kesällä 1948 muodosti käännekohdan metalliteollisuuden tulevaisuudenkuvissa ja teollisuuden uudelleenjärjestelykysymykset tulivat ajankohtaisiksi kaavailtua aikaisemmin. Sotakorvausten ensisijaisuuden vuoksi oli tavallaan ristiriitaista, että aloite metalliteollisuuden vientiorganisaation perustamisesta tuli juuri Sotevan taholta. Pelkona oli, että Neuvostoliiton kauppaliikkeet ottavat aloitteen vientikaupasta omiin käsiinsä. Syksyllä 1948 perustettiin metalliteollisuuden ulkomaanmarkkinointia varten Osuuskunta Metex Andelslag, jossa oli jäseninä maan suurimmat metalliteollisuusyritykset, myös W. Rosenlew & Co. Oy Porin Konepaja. Osuuskunnan ensisijaisena tehtävänä oli edistää myyntitoimintaa nimenomaan Neuvostoliitossa. Tärkeänä pidettiin myös säilyttää suomalaisten telakoiden ja konepajojen mahdollisuus itsenäiseen vientitoimintaan. Aloitteen takana oli Sotevan puheenjohtaja Lauri Kivinen. Sotevan metalliteollisuusosaston päällikkönä toiminut Jorma Serlachius siirtyi myöhemmin Metexin toimitusjohtajaksi.²⁹⁰

Vuonna 1950 solmittu ensimmäinen tavaravaihtosopimus Neuvostoliiton kanssa aiheutti kuitenkin sotakorvaustoimituksille uhkia. Teollisuuslaitokset pohtivat tässä vaiheessa jo sotakorvausten jälkeistä aikaa ja halu siirtyä eteenpäin oli varmastikin voimakas. Sotakorvaustuotteet muodostivat viisivuotissopimusten rungon ja konepajan osalta tämä tarkoitti lokomobiilitoimitusten jatkumista normaalin kaupankäynnin puitteissa. 1950-luvun alussa näitä tehtiin rinnan sotakorvauslokomobiilien kanssa. Konepaja oli-

²⁸⁶ Sotevan kiertokirje tuotantolaitoksille 1.11.1950. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto, Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁸⁷ Esimerkiksi Sotevan kiertokirje hankkijatoiminimille 25.5.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁸⁸ Sotevan kiertokirje hankkijatoiminimille 27.6.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁸⁹ Seppinen 2008, 177.

²⁹⁰ Sireeni 2007, 40–41.

kin tarttunut kauppasopimuslokomobiilien valmistukseen niin tarmokkaasti, että se ainakin hetkellisesti vaikutti sotakorvaustuotantoon ja aiheutti ongelmia konepajan lisäksi sekä Sotevalle että Karelialle. Konepajalla oli tarjottu marraskuussa 1950 Sotevalle tarjotettua lokomobiilia kauppasopimuslokomobiilien vastaanottajalle, joka oli sen myös hyväksynyt. Saatuaan tietää asiasta, oli Soteva ilmoittanut teollisuuslaitokselle, että konepajan tulee korvata sille kuulunut lokomobiili puolestaan kauppasopimuslokomobiililla. Konepaja oli ilmoittanut tästä puolestaan Neuvostoliiton kauppaedustukselle, jossa pyyntö torjuttiin jyrkästi, koska kaikki sen vuoden kauppasopimuslokomobiilit olivat jo hyväksytyt.²⁹¹ Sotevan kirjeessä konepajalle mainittiin:

[...] sallinette huomauttaa, että Soteva ei voi olla mitenkään tyytyväinen siihen tapaan, jolla olette käsitellyt k.o. tilauksemme toimittamista marras-joulukuulla syrjäyttäen sen mielivaltaisesti omien kauppasopimustoimitustenne hyväksi. Tällä toimenpiteellä olette aiheuttaneet SOTEVALLE melkoisia vaikeuksia SHTH:n [Karelian] kanssa.[...]²⁹²

Soteva ilmoitti Karelialle konepajalla sattuneesta kauppasopimusten suosimisesta seuraavasti:

[...] olemme antaneet tehtaalle ankaran huomautuksen sotakorvaustoimitusten syrjäyttämisestä sekä esittäneet ehdottoman vaatimuksen asettaa vastedes sotakorvaustoimitukset aina ennen kaikkia muita toimituksia. Samalla on Soteva kehoittanut tehdasta ryhtymään kaikkiin mahdollisiin toimenpiteisiin [...] vielä puuttuvan 5 lokomobiilin valmistamiseksi kuluvan vuoden loppuun mennessä.²⁹³

Samana päivänä (12.12.1950), mitä ilmeisimmin Porin Konepajan toiminnasta tuohtuneena, Soteva lähestyi kaikkia sotakorvauksiin osallistuneita teollisuuslaitoksia kierto-kirjeellä:

Sen johdosta, että usealla SOTEVAN hankkijalla on toimituksia Neuvostoliittoon myöskin kauppasopimusten puitteissa ja Neuvostoliiton Kauppaedustuston kiirehtiessä erittäin tarmokkaasti omia toimituksiaan, on syntynyt epäselvyyttä siitä, missä järjestyksessä näistä ja sotakorvaustoimituksista on huolehdittava, SOTEVA ilmoittaa pitävänsä ehdottomasti kiinni omista, hankkijoilleen ilmoittamistaan tai vast'edes ilmoitettavista toimitusajoista. SHTH [Karelia] on SOTEVALLE nimen-

²⁹¹ Sotevan kirje Karelialle 12.12.1950. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁹² Sotevan kirje Porin Konepajalle 12.12.1950. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

²⁹³ Sotevan kirje Karelialle 12.12.1950. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

omaan ilmoittanut, että koska sotakorvaustoimitukset perustuvat rauhansopimukseen, tulee SHTH joka tapauksessa vaatimaan niiden toimittamista ajallaan riippumatta kauppasopimustoimituksista.[...]

Vain siinä tapauksessa, että sotakorvaustoimitukset on täysin turvattu, voi SOTEVA sallia muiden toimitusten tapahtua.²⁹⁴

Edellisestä lainauksesta ilmenee, että myös Neuvostoliiton kaupallinen edustusto oli itse toimillaan aiheuttamassa sotkua tuotannossa.

²⁹⁴ Sotevan kiertokirje tuotantolaitoksille 12.12.1950. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

5 HAASTEELLINEN VASTAANOTTAJA

5.1 Luottamuskysymys

Varkauden konepajan valimon puhdistamossa oli syntynyt kesällä istumalakko. Miehet sanoivat, että nyt on paras kesälomien aika ja he haluavat kalalle raskaan työrupeaman uuvuttamina. Meidät lähetettiin [...] paikalle. Tapasimme ensin työntekijöiden edustajat yöjunan tultua Varkauteen konepajan konttorissa. [...]Kerroin ensimmäisen sotakorvausvuoden lähenevän loppuaan ja valujen myöhästymisen aiheuttavan laajan ruuhkautumisen monien eri toimitusten osalta ja näin ollen aiheuttavan suuret sakot myöhästymisistä. Lopuksi totesin, etteivät Sotevan eikä työnantajan edustajat voi tilannetta selvittää, sen voivat ainoastaan valimon puhdistajat tehdä ammattitaidollaan. Muistan kiristäneeni vielä tilannetta lisäämällä, että nyt voimme neuvotella asiasta vielä kolminkesken – Soteva, työnantaja ja työntekijöiden edustus – mutta jonkin ajan kuluttua tähän ilmaantuu neljännekin osapuolen edustaja, ja silloin emme enää neuvottele, silloin meitä kaikkia käsketään.²⁹⁵

Neuvostoliitto pyrki tekemään vuosittain tarkkoja arvioita Suomen tuotantokyvystä analysoimalla ala alalta eri teollisuudenhaarat. Alkuvaiheessa kartoitettiin Suomen suurimmat metalliteollisuuslaitokset, joita oli vain noin 20–30 kappaletta. Sotakorvausten tavaralistat tehtiin näiden suurten tuotantolaitosten tuotantokyvyn ylärajan mukaan.²⁹⁶ Neuvostoliiton taholta nähtiin, että Suomi pystyisi selviytyvän helposti sotakorvauksista. Tämä selitti osaltaan heidän haluttomuutensa myydä Suomelle raaka-aineita. Arvioissa oli kuitenkin pahoja virheitä. Vuonna 1945 Molotov epäili, että Suomi pyrki harhauttamaan Neuvostoliittoa liioittelemalla taloudelliset vaikeutensa ja tämä ruokki myös Stalinin epäluuloa.²⁹⁷

Neuvostoliiton sotakorvaushallinto majoittui Helsingissä hotelli Kareliaan. Toisella puolella Rautatientoria sijaitsi hotelli Sokoksessa Sotevan tilat. Näiden toimistojen välinen kanssakäyminen oli erittäin tiivistä ja Sotevan edustajia osallistui Karelian tiloissa

²⁹⁵ Harki 1971, 331. Sotevan valvontaosaston johtaja Ilmari Koskialan kertomus.

²⁹⁶ Herlin 2003, 111.

²⁹⁷ Seppinen 2008, 171.

neuvotteluihin lähes päivittäin. Soteva neuvotteli Ilmari Harkin mukaan ainoastaan Karelian kanssa eikä ollut normaaleita etikettiyhteyksiä lukuun ottamatta tekemisissä valvontakomission tai Neuvostoliiton diplomaattiedustuksen kanssa.²⁹⁸ Alkukankeuden jälkeen molemmat ryhmät alkoivat ymmärtää toisiaan. Ja kuten Tuomas Keskinen kirjoittaa: *molemmilla oli määrääjänsä ja molemmat olivat ahtaassa raossa*. Mikäli Suomelle tuli sotakorvaustoimituksissa jokin ylivoimainen este, ymmärsi Karelia sen, vaikka ei se voinut sitä hyväksyä.²⁹⁹ Ilmari Harkin mukaan kanssakäyminen oli tiukkaa ja täsmällistä, mutta ennakkoluuloista huolimatta melko nopeasti kävi ilmi, että vastapuolella oli kiistattoman asiantuntemuksen lisäksi myös persoonallisia ja sympaattisiakin piirteitä. Karelian edustajan vaihtuessa sattui usein niin, että uusi mies suhtautui aluksi asioihin epäluuloisesti tai kireästi, mutta tutustuttuaan paremmin Sotevan ja teollisuuslaitosten edustajiin, alkoi yhteistyökin sujua luontevammin. Kanssakäymistä leimasi kuitenkin jatkuvasti se, että Karelia sai ohjeensa ilmeisesti suoraan Kremlistä. Sotevan ja Karelian kanssakäyminen nojasi vahvasti ohjekirjaan, sotakorvaussopimukseen. Harkin mukaan erilaisissa neuvotteluissa oli selkeästi havaittavissa se, että Karelian edustajien kädet olivat sidotut: vastaukset viipyivät ja henkilökohtaiset mielipiteet puuttuivat lähes kokonaan.³⁰⁰

Porin Konepaja, kuten muutkin sotakorvauksiin osallistuneet tuotantolaitokset, oli tiiviissä kanssakäymisessä Karelian insinöörien kanssa, koska ilman vastaanottoinsinöörin antamaa lähetyslupaa, tuotetta ei voitu luovuttaa. Neuvotteluoikeutta suoraan Kareliin toimistoon sen sijaan vähennettiin jo alkuvuosina, kuten aiemmin todettiin. Runsaasti neuvotteluja aiheuttivat valmistettävien tuotteiden rakennekysymykset ja tuotteisiin liittyvistä asiakirjat. Tässä suhteessa Porin Konepaja vaikutti päässeen kuitenkin suhteellisen helpolla, koska esimerkiksi veturivalmistuksessa Neuvostoliiton vaatimien muutosten vuoksi tuote oli lopulta täysin erilainen verrattuna alkuperäissuunnitelmaan eli siihen kun laitteen valmistus oli osoitettu teollisuuslaitokselle. Myös valmistuskustannukset olivat kasvaneet moninkertaisiksi, joka ei kuitenkaan näkynyt hyvityshinnassa.³⁰¹ Lokomobiilin osalta tuotannon aikana vaaditut muutokset vaikuttivat olleen huomattavasti vähäisempiä.

²⁹⁸ Harki 1971, 93.

²⁹⁹ Keskinen 1987, 109.

³⁰⁰ Harki 1971, 91–93, 327–328.

³⁰¹ Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirja 7.1.1947. Sotevan arkisto I. Valtuuskunta Cc18. KA.

Vastaanottoinsinöörit vaihtuivat aika ajoin ja Holmströmin mukaan Porin Konepajalla yleisin aika vastaanottoinsinöörillä oli noin vuosi, pisimmillään kolme vuotta.³⁰² Konepajan kirjeenvaihdossa ja Holmströmin muistelmassa esiintyneiden nimien perusteella konepajalla vieraili sotakorvausvuosina vastaanottoinsinööreinä ainakin 12 eri henkilöä. Erilaisten persoonallisuuksien lisäksi myös insinöörien erikoisosaaminen vaihteli. Yhteistä kaikilla oli se, että tarkastuksissa he turvautuivat koneita koskeviin teknillisiin määräyksiin, jotka oli laadittu neuvostoliittolaisten vaatimuksesta ja yhteistyössä heidän kanssaan. Määräykset käsittivät yksityiskohtaiset ohjeet koneen pääosien valmistuksesta, käytettävistä materiaaleista sekä muista vaatimuksista. Myös Holmströmin mukaan tehtaalla vierailleet vastaanottoinsinöörit turvautuivat eräänlaiseen ohjesääntöön ja kaikkia henkilökohtaisia omaan harkintaan perustuvia ratkaisuja vältettiin.³⁰³

Sotevan rooli kahden tulen välissä oli vaikea ja tähän oli varmasti osittain vaikuttanut neuvostoliittolaisten aloitteesta rajoitettu tuotantolaitosten suora kanssakäyminen Karelian toimiston kanssa. Kuten tämän luvun alussa olleesta lainauksesta käy ilmi, Sotevalle oli mahdollisuus käyttää Karelian läsnäoloa ja valtaa painostuskeinona vaikeina hetkinä. Toisaalta Sotevan ja Porin Konepajan välisen kirjeenvaihdon mukaan Soteva ei käyttänyt Kareliaa suoranaisesti ”lyömäaseena” missään vaiheessa. Ilmeisesti ajateltiin, että tämä oli turhaa, koska tilanteen piti olla teollisuuslaitoksille ainakin lähtökohtaisesti selvä.

Neuvostoliittolaiset onnistuivat myös itse asettamaan Sotevan vaikeaan välikäteen. Karl-Erik Michelsen kirjoittaa artikkelissaan *Sotakorvaukset: Suuren teollisen projektin anatomia*, että neuvostoliittolaisinsinöörit olivat joissain tapauksissa yrittäneet antaa yrityksille sotakorvaustuotantoon liittyneitä ohjeita, jotka olivat olleet ristiriidassa Sotevan ohjeistuksen ja toimitusmääräysten kanssa. Joissain tapauksissa jopa Neuvostoliiton sotilasviranomaiset olivat antaneet tehtaiden tuotantoon liittyviä ohjeita. Tähän liittyneen yrityksille osoitetun kiertokirjeen mukaan teollisuuslaitokset eivät olleet oikeutettuja suostumaan tällaisiin vaatimuksiin, mikäli ne vaaransivat tai myöhästyttivät sotakorvaustuotteiden valmistumista. Vastaavanlaiset vaatimukset oli myös välittömästi saatettava Sotevan tietoon, jotta se voi tarvittaessa neuvotella hallituksen kanssa ja antaa teollisuuslaitokselle luvan vaatimusten toteuttamisesta.³⁰⁴ Voidaan vain arvailla alkuvuosi-
na vallinneen epäluulon määrää. Yrityksille ei Karelian oikeudet olleet pitkään aikaan

³⁰² Holmström 1986, 144.

³⁰³ Holmström 1986, 130–131, 134.

³⁰⁴ Michelsen 2014, 207. Kyseinen Lauri Kivisen allekirjoittama kiertokirje puuttuu syystä tai toisesta Porin Konepajan arkistosta.

läheskään selviä. Lokakuussa 1945 Soteva joutui lähettämään teollisuuslaitoksille asian tiimoilta jälleen kiertokirjeen:

Sen johdosta, että on ilmennyt SOTEVAN hankkijatoiminimien keskuudessa epätietoisuutta siitä, miten on suhtauduttava venäläisen valvontaelimen tekemiin tiedusteluihin tarkastusmatkojen yhteydessä tai suoranaisesti Helsingistä tuleviin puhelintiedusteluihin nähden, tiedottaa SOTEVA Teille täten seuraavaa: Viitaten joulukuun 17 p:nä 1944 tehtyyn sopimukseen ja sen 9. artiklaan [...], on Suomesta tapahtuvia venäläisellä valtuuskunnalla oikeus tällaisten tiedustelujen ja tarkastusmatkojen tekoon.[...] Tässä mielessä kehoitamme arv. SOTEVAN hankkijatoiminimiä suhtautumaan myönteisesti tällaisiin venäläisen elimen taholta suoritettuihin tiedusteluihin sekä antamaan tilannetta oikein kuvaavat, täsmälliset ja nopeat vastaukset.³⁰⁵

Luottamuksen kannalta rehellisyys ja täsmällisyys ja jopa nopeat vastaukset olivat siis avainasemassa Karelian edustajien kanssa kommunikoidessa. Tavallaan ei ole ihme-kään, että yritykset olivat alkuaikoina ymmällään tehtaalle marssivien vieraan vallan edustajien kanssa, koska ehkä juuri oli saatu sulateltua Sotevan kanssa tehtävä yhteistyö. *Heiltä tahto kuuluu se isännän ääni liikaa*, oli erään Hollmingin työntekijän luonnehdinta Karelian edustajista.³⁰⁶

Ongelmien minimoiseksi toiminimiä ohjeistettiin pitämään Soteva aina ajan tasalla neuvostoliittolaisten kanssa käydyistä keskusteluista. Soteva varmistui tällä tavoin, että se ei jäänyt missään vaiheessa päätösten ulkopuolelle. Usein oli syntynyt kiusallisia tilanteita, joissa Karelian edustajat olivat paremmin perillä tuotantolaitoksen asioista kuin Soteva! Karelian puhelimitse toteutetuista tiedusteluista tuli aina toimittaa kirjallinen raportti toiminimen vastauksista. Jos Karelia tiedusteli toiminimeltä tilanneilmoituksia, tuli nämä toimittaa kirjallisesti myös Sotevalle. Mikäli Karelian tarkastaja oli liikkeellä ilman Sotevan järjestämää tulkkia, tuli keskusteluista lähettää kirjallinen raportti, josta selvisi myös tuotantolaitoksen kanta käsiteltävästä asiasta. Mikäli tulkki oli mukana, tuli tuotantolaitoksen kanta selittää hänelle.³⁰⁷ Tästä huolimatta tuotantolaitokset jatkoivat kuitenkin asioiden sopimisia suoraan Karelian insinöörien kanssa. Vielä vuonna 1951 Soteva joutui puuttumaan tähän. Tuotantolaitoksissa oli edelleen neuvoteltu Karelian kanssa toimitusehdoista, luovutusaikatauluista ja laatuvaatimuksista ilman Sotevan

³⁰⁵ Sotevan kiertokirje hankkijatoiminimille 12.10.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³⁰⁶ Wahlqvist 2011, 222.

³⁰⁷ Sotevan kiertokirjeet hankkijatoiminimille 28.8.1945 ja 12.10.45. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

edustajan läsnäoloa. Tällainen menettely oli aiheuttanut sekaannusta Sotevan ja Karelian jo aikaisemmin tekemiin sopimuksiin.³⁰⁸ On mahdollista, että teollisuuslaitokset jättivät ilmoittamatta Sotevalle nopeuttaakseen päätöksiä, toisin sanoen vähentämällä byrokraatia. Suora neuvotteluyhteys Karelian toimistoon ei edellä mainituista seikoista päätellen todellakaan loppunut täysin.

Soteva auttoi teollisuuslaitoksia tarvittaessa parhaansa mukaan tulkkaus- ja käännösasioissa, kuten laitteiden mukana toimitettavissa monimutkaisissa venäjänkielisissä teknillisissä asiapapereissa. Venäjänkieliset asiapaperit aiheuttivat toimijoiden välille kitkaa lähes yhtä paljon kuin tarkka laadunvalvonta. Soteva huomautti tuotantolaitoksia asiapapereissa usein esiintyneistä kielivirheistä. Mikäli tuotantolaitos koki käännöstyön liian ylivoimaiseksi, tarjoutui Soteva toteuttamaan käännöstyön, kuitenkin tuotantolaitoksen laskuun. Soteva perusteli laskutusta sillä, että venäjänkielisistä selostuksista on jatkossa tehtäville hyötyä, lähinnä tulevan idänkaupan vuoksi.³⁰⁹ Koska asiointikieli Karelian edustajien kanssa oli ainoastaan venäjä, käytettiin tulkkeja jatkuvasti. Oli selvää, että Soteva ei kyennyt mittavista resursseistaan huolimatta jatkuvasti auttamaan tulkkausasioissa. Porin konepajalla oli tarvittaessa käytössä emoyhtiön puunjalostuspuolella työskennellyt venäläissyntyinen insinööri. Hän teki tulkkaus- ja käännöstitä oman toimensa ohella, ja tämän vuoksi konepaja pyrki laskuttamaan Sotevaa näistä töistä. Hän ei kuitenkaan suostunut tekemään näitä töitä samalla palkalla, joka hänellä oli omassa toimessaan.³¹⁰ Ongelmalliseksi muodostui asiantuntemuksen puute sekä metallialan poikkeava terminologia. Puutteelliset tulkkaukset aiheuttivat vastaanottajissa ärtymystä. Tilannetta ei varmastikaan helpottanut se, että tulkki oli aikanaan vallankumousta pakoon lähtenyt emigrantti.³¹¹

Neuvostoliiton tarkastajien läsnäolo Porin konepajalla rajoittui ainoastaan koneiden vastaanottamiseen, kun taas esimerkiksi Raumalla varta vasten sotakorvausiin perustetulla Hollmingin telakalla oli jatkuvasti paikalla kolme venäläisvalvojaa, jotka edustivat konepuolta, luokituslaitosta ja tilaajaa. Raumalla tilanne johtui ilmeisesti siitä, että paikalla ei ollut juurikaan suomalaisinsinöörejä, vaan puukuunarit rakennettiin vanhoja koivistolaisia perinteitä noudattaen, kokeneiden ”pitkän linjan” miesten toimesta. Tela-

³⁰⁸ Sotevan kiertokirje hankkijatoiminimille 14.6.1951. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³⁰⁹ Sotevan kiertokirjeet hankkijatoiminimille 27.6.1945 ja 3.9.1945. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³¹⁰ Porin Konepajan kirje Sotevan laskutustoimistolle 19.1.1950. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³¹¹ Holmström 1986, 131–133.

kalla oli tilanteita, joissa venäläistarkastajat tekivät tarkastuksensa salaa ja suoranaista luottamuspuutetta oli havaittavissa vielä vuonna 1949.³¹²

Mitä ilmeisimmin Kareliassa ei luotettu tähän perinteiseen ammattitaitoon, kun taas Porin Konepaja edusti pitkän linjan konepajaa kokeneine insinööreineen ja sai siten ”rauhan” jatkuvalta tarkkailulta. Toisaalta myös valmistettavilla tuotteilla oli merkitystä. Myös Raumalla venäläisvalvojen tietotaito vaihteli ja joillakin heistä ei ollut aikaisempaa kokemusta laivanrakentamisesta. He lukivat merirekisterin säännöksiä ja piirustuksia kuin piru raamattua ja tämä oli ristiriidassa koivistolaisen laivanrakennusperinteen kanssa.³¹³ Neuvostoliiton taholta ilmeisesti pyrittiin loogisiin ratkaisuihin vastaanottoinsinöörien sijoituspaikoissa, vaikka välillä ne saivatkin humoristisia piirteitä. Esimerkiksi Tampereella Valtion Lentokonetehtaalla vastaanottoinsinöörit olivat suurelta osalta ilmailun parista, vaikka tuotanto ei sotakorvauksissa ilmailutuotteita käsittänytkään.³¹⁴ Pahimmillaan tämä saattoi lisätä luottamuspuutetta suomalaisten näkökulmasta. Harkin esittämä Karelian insinöörien ”kiistaton ammattitaito” joutuu tässä mielessä ehkäpä hieman outoon valoon. Varmasti he kaikki olivat oman alansa asiantuntijoita, mutta luultavasti kaikille ei kuitenkaan riittänyt omalle asiantuntemukselle sopivia vakansseja.

Kova kiire ja paine aikataulujen noudattamisesta yhdistettynä tarkastajan asiantuntemuksen puutteeseen houkutti tehtaita myös suoranaiseen huijaamiseen.³¹⁵ Esimerkiksi Porin Konepajalla yritettiin saada hyväksytyksi lokomobiileihin hitsaamalla paikattuja sylinterejä, vaikka Karelian toimesta tästä oli annettu ymmärrettävistä syistä selkeä kieltö. Eräs vastaanottoinsinööri oli kuitenkin nähnyt, että eräs tällainen sylinteri täytti kuitenkin laatuvaatimukset ja hyväksyi sen toimitettavaksi lokomobiilin mukana. Konepaja käytti kuitenkin lokomobiilissa lopulta erästä toista hitsaamalla korjattua sylinteriä ja pyrki näin eroon kalliista sekundatavarasta. Huijaus paljastui lopulta ja aiheutti vakavan särön keskinäiseen luottamukseen. Kyseinen neuvostoinsinööri oli vielä erittäin pidetty ja arvostettu henkilö konepajalla. Sanomattakin selvää, että konepajan arvostus laski ainakin hetkellisesti neuvostoinsinöörin silmissä. Pian tilanteen jälkeen Karelia vaihtoi vastaanottoinsinööriin.³¹⁶

³¹² Wahlqvist 2011, 221–222.

³¹³ Wahlqvist 2011, 222.

³¹⁴ Raunio 2011, 49.

³¹⁵ esim. Wahlqvist 2011, 227.

³¹⁶ Holmström 1986, 178–179, 181, 183.

Tuotantoon tai niihin liittyviin asiakirjoihin liittyviä erimielisyyksiä yritettiin ratkaista pitkien tehtaalla tapahtuneiden neuvottelujen lisäksi myös perinteisin keinoin eli alkoholin voimalla. Holmström mainitsee kirjassaan useassa otteessa, että vastaanottoinsinöörejä vietiin usein Porin Ruotsalaiselle Klubille, josta saatettiin lähteä jopa keskellä yötä tarkastamaan jotain tuotantoon liittyvää ongelmaa joen toisella puolella sijaitsevalle konepajalle.³¹⁷ Sirpa Wahlqvist mainitsee tutkimuksessaan, että Soteva oli ohjeistanut Hollmingin telakkaa toimimaan ongelmatilanteissa siten, että vastaanottoinsinööri vietiin ravintolaan ”asiankorjaamisistujaisiin”.³¹⁸ Myös Holmströmin mukaan yhteiset pitkät illalliset olivat säännöllisiä ja näissä nautittiin erittäin runsaasti alkoholia.³¹⁹ Ohjeistiko Soteva konepajaa vastaanottoinsinöörien kestitsemistä ei ole säilynyt tietoa. On mahdollista, että mikäli tämän kaltaista ohjeistamista annettiin, tuli se epävirallisia reittejä. Holmströmin muistelmien perusteella vastaanottajien viihdykkeiden suunnittelusta vastasi konepajalla lähinnä hän itse.³²⁰

Luottamusta vastaanottajaan pyrittiin rakentamaan myös henkilökohtaisella tasolla. Esimerkiksi Koneen insinööreillä oli alkuaikoina vaikeuksia ottaa vastaan entisen vihollisinaan edustajan kriittisiä kommentteja ja muutosvaatimuksia. Tilanne korjaantui kuitenkin ajan myötä ja sitä helpotti Heikki Herlinin luoma henkilökohtainen ystävyysuhde vastaanottajainsinööriin. Tämä edesauttoi myös molemminpuolista luottamusta sekä kunnioitusta.³²¹ Vastaavia kokemuksia oli myös Raumalla Hollmingin telakalla, jossa osa vastaanottajan tarkastajista oli paikalla jopa neljä vuotta.³²² Myös Holmström pyrki luomaan henkilökohtaisia suhteita vastaanottoinsinööreihin. Illanistujaisten lisäksi vastaanottoinsinöörejä viihdytettiin viemällä heitä Yyteriin, kalastusretkille, elokuviin, taidenäyttelyihin ja jopa tansseihin. Järjestettiinpä erään kerran illanistujaisten jälkeen yölliset pituushyppykilpailut keskellä Raatihuoneenpuistoa! Tästä huolimatta missään vaiheessa ei vastaanottoinsinöörien kanssa syntynyt sinunkaappoja. Tilannetta vaikeutti etenkin kielimuuri, vaikka vastaanottoinsinöörien joukossa oli myös kielitaitoisia henkilöitä ja neuvostoinsinöörit saivat Kareliassa myös suomenkielen opetusta.³²³

Holmströmin mukaan vastaanottoinsinöörit sekä muut Karelian virkailijat olivat erittäin tarkkoja ja varovaisia puheissaan. He eivät missään vaiheessa unohtaneet sitä, että

³¹⁷ Holmström 1986, 116.

³¹⁸ Wahlqvist 2011, 228.

³¹⁹ Holmström 1986, 136.

³²⁰ Holmström 1986, 141–142.

³²¹ Michelsen 2013, 257–258.

³²² Wahlqvist 2012, 222.

³²³ Holmström 1986, 139–143; myös Harki 1971, 94.

he edustivat Neuvostoliittoa ja olivat Suomessa suorittamassa tärkeää tehtävää. He edellyttivät suomalaisten toimivan vastaavasti ja kaikki, mitä konepajan insinöörit puhuivat toimituksista sekä laitteista, katsottiin viralliseksi puheeksi tehtaan nimissä. Joidenkin kiusallisten ja luottamusta horjuttaneiden väärinkäsitysten jälkeen konepajalla päädyttiin siihen, että teollisuuslokomobiileihin koskeviin kysymyksiin sai vastata ainoastaan kaksi henkilöä: piirustuskonttorin johtaja Lennart Nylund sekä lokomobiilituotannosta vastannut Holmström. Mikäli Karelian virkailija sattui kysymään sotakorvaustuotannosta joltakin muulta henkilöltä, tuli hänen ilmoittaa välittömästi, ettei hän tunne asiaa ja neuvoa kääntymään edellä mainittujen henkilöiden puoleen.³²⁴ Vaikka tämä ratkaisu saattaa vaikuttaa jälkikäteen ajateltuna liioitellulta, oli kyseessä kuitenkin ajallinen konteksti huomioiden vaikeasti saavutetun orastavan luottamuksen ylläpitäminen tuotantolaitoksen ja vastaanottajan välillä. Holmström mainitsee tätä silmällä pitäen ohjeistaneensa sotakorvausten loppuaikoina sekä kauppasopimustoimitusten aikana nuorempia insinöörejä siitä, että yhteisillä illallisilla ei saa missään tapauksessa oma-aloitteisesti puhua ”herkistä” aiheista, kuten sodasta, politiikasta, ideologioista tai elintasosta.³²⁵

5.2 Tiukan laadunvalvonnan syyt?

Ilmari Harkin mukaan Karelian valtuuskunta ei pyrkinyt tuomaan itseään millään tavoin esille eikä pyrkinyt korostamaan omaa työtään, vaan hoiti tehtävänsä tehokkaasti ja vähin äänin.³²⁶ Teollisuuslaitosten kanta tähän asiaan oli mitä luultavimmin päinvastainen. Varsinkin sotakorvauksia käsittelevissä muistelmissa sekä haastatteluissa nousee erittäin usein esille Neuvostoliiton tiukat laatuvaatimukset sekä pikkutarkkuus luovutettavien tavaroiden suhteen. Karelian edustajat tunsivat maailman huippulaadun sekä lend-lease-toimituksista että itään kuljetetusta saksalaisteollisuudesta. He eivät olleet kuitenkaan kustannustietoisia. He pitivät tärkeänä, että suunnitellut määrälliset tavoitteet toteutetaan

³²⁴ Holmström 1986, 134–135. Kahden vastuuhenkilön lisäksi oli tietenkin asemansa vuoksi myös konepajan johtaja Strukel, mutta Holmströmin mukaan hän ei tuntenut lokomobiilia kuin ulkonäöltä.

³²⁵ Holmström 1986, 136.

³²⁶ Harki 1971, 92.

ja mielellään myös ylitetään. Hinnalla ei ollut niinkään väliä.³²⁷ Jaakko Auerin mukaan Neuvostoliiton vaatimuksia ajatellen sotakorvaukset voidaan jakaa tavallaan kahdeksi neljän vuoden jaksoksi. Ensimmäiseen jaksoon kuului tiukka aikataulujen valvonta. Toiselle jaksolle, jonka voidaan katsoa alkaneen sotakorvausten loppujen sotakorvaustoimitusten nimellisarvon puolittamisesta vuonna 1948, ominaista oli yhä enemmän tiukentunut laadunvalvonta.³²⁸ Laatuvaatimusten lisäksi ongelmia aiheuttivat koko sotakorvausten ajan Karelian vaatimukset siitä, että koneiden mukana tuli toimittaa runsaasti varaosia ym. muiden varusteita, joiden tuli myös sisältyä hintaan. Vaikka varsinaisista toimitettavista laitteista oli jo päästy sinänsä hyvissä ajoin sopimukseen, näyttelivät nämä lisäosat neuvotteluissa suurta roolia koko sotakorvaustoimitusten ajan. Ongelma koski koko metalliteollisuutta. Lähtökohtaisesti teollisuuslaitokset olivat valmiita valmistamaan vaikka kuinka paljon varasosia, kunhan niistä maksettiin. Neuvostoliitossa oli totuttu koneita ostettaessa, että mukana tulee runsaasti varaosia. Soteva sai pitkällä neuvotteluilla alennettua varasosien määrää, mutta teollisuuslaitosten mielestä niitä toimitettiin silti enemmän kuin nähtiin tarpeelliseksi. Varaosien valmistus maksoi esimerkiksi Valtion Lentokonetehtaan toimittamissa moottorivetureissa jopa 25–30 % laitteen kokonaishinnasta!³²⁹

Porin Konepajan ja Sotevan välisen kirjeenvaihdon perusteella Karelian tuotteiden laatua koskevat valitukset joko yleisesti metalliteollisuutta ja suoraan konepajan tuotantoa kohtaan ajoittuivat suurelta osin sotakorvausten alkuvuosiin 1945 ja 1946, mutta teollisuuslaitoksen ja tuotannon kokonaisehitystä ajatellen siis myös loppuvuosille, jolloin esimerkiksi konepajalla oli jo runsaasti kokemusta lokomobiilien valmistuksesta. Konepajan vuosikertomuksessa vuodelta 1949 mainitaan, että *Lokomobil tillverkningen till Soteva fortgick normalt, ehuru de ständigt skärpta, ofta oskäligen kvalitetsfordningarna beredde svårigheter, kostnader och dröjsmål.*³³⁰

Alkuvuosien laatuvaive selittyi pitkälle uusilla tuotteilla sekä tuotantolinjoilla. Vuonna 1946 valituksia, jotka olivat osoitettu suoraan Porin Konepajalle tuli etenkin massahollantereista, mutta myös kiertokirjeitä, jotka koskivat yleisesti metalliteollisuuden huonoa työnlaatua. Vuonna 1946 ensimmäiset metalliteollisuuden tuotteet olivat ensimmäistä kertaa myös käytössä Neuvostoliitossa, jolloin niiden mahdollisista puut-

³²⁷ Sutela 2014, 287.

³²⁸ Auer 1956, 149.

³²⁹ Auer 1956, 219–220.

³³⁰ W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1949, Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. ELKA.

teista saatiin myös käytännön kokemusta.³³¹ Konepajan kirjeenvaihdosta käy ilmi, että Karelia todellakin tiukensi laatu-, varaosa- ja toimitusvaatimuksia edelleen sotakorvausten loppupuolella. Vuonna 1948 lopputoimitusten arvon puolittamisen jälkeen toimitukset käsittivät lähes yksinomaan metalliteollisuuden tuotteita, joiden valmistuksessa Suomi oli entistä riippuvaisempi yhä kallistuneista ulkomaisista kone- ja raaka-ainehankinnoista. Toisaalta metsäteollisuuden tuotteet vapautuivat kokonaan normaaliin vientiin. Samalla myös päivitettiin listaa toimitettavista metalliteollisuuslaitteista. Alkuperäisen listan joitakin tuotteita korvattiin kokonaan uusilla, kuten pienemmillä lokomobiileilla, joita ryhdyttiin valmistamaan Rautpohjan tehtailla Jyväskylässä. Laatuvaatimusten tiukentuminen koski loppuvuosina ensi sijassa suurempia konepajoja sekä niitä tuotteita, joita oli vielä toimitettavana suuria eriä. Pienemmät yritykset olisivatkin olleet suurissa vaikeuksissa tiukentuneiden vaatimusten kanssa.³³²

Muutokset sekä tiukentuneet vaatimukset aiheuttivat pitkiä neuvotteluja, jotka pahensivat puolestaan aikataulukysymystä. Myös Karelian päätösten viipyminen laitteiden lopullisista spesifikaatioista aiheutti ongelmia, koska tuotantoon valmistautumiselle ei jäänyt juurikaan aikaa. Soteva huomauttikin tästä Karelialle useaan otteeseen.³³³ Loppujen tuotteiden alentaminen tuntui helpotukselta ainoastaan paperilla, koska enää ei voitu vedota tuotannon vaikeuteen ja siirtää vaikeita tuotteita korvausvuosien loppukuukausille. Enää ei ollut epäilyksiä siitä, että Suomi ei pystyisi selviytymään, vaan vuonna 1948 oli käytössä sotakorvaustoimituksiin tottunut, tehokas tuotantokoneisto. Karelia lisäsi kuitenkin pökköä pesään esittämällä, että Suomen tulisi reklamaatiotapausten välttämiseksi laatia yhtenäiset rakenne-, valmistus- ja vastaanottomääräykset kaikkiin sotakorvaustuotteisiin. Mikäli nämä vaatimukset olisivat toteutuneet täydessä laajuudessaan, olisi kyseessä ollut kone- ja laivatoimitusten kaikkiin yksityiskohtiin ulottuvaan standardoimiseen verrattava tehtävä.³³⁴ Soteva piti teollisuuden mielipidettä erittäin tärkeänä tässä kysymyksessä. Soteva oli neuvotellut ensin Metalliteollisuusyhdistyksen sekä Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen edustajien kanssa, jolloin oltiin tultu päätökseen, että Karelian vaatimukseen oli suostuttava ainakin jossain muodossa. Kuitenkin Karelialle toimitetun vastauksen sisältö olisi saattanut aiheuttaa teollisuuslaitoksille *kauaskantoisia ja ehkä hyvinkin huomattavia velvoituksia, sekä tuoda mukanaan mahdollisesti*

³³¹ Esimerkiksi Sotevan kirjeet Porin Konepajalle 13.8.1946 ja 12.11.1946. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³³² Auer 1956, 129, 139, 151.

³³³ Keskinen 1987, 127; Auer 1956, 139.

³³⁴ Auer 1956, 129, 148–150.

ennakkoarvaamattomia seurauksia, kuten esim. valmistussalaisuuksien sivuamisia. Soteva pyysi tämän vuoksi teollisuudelta periaatteellista kannanottoa tähän kysymykseen.³³⁵ Asiasta järjestettiin kokous Sotevan tiloissa, joissa Porin Konepajaa edusti silloinen tekninen johtaja Lennart Nylund. Joissain tehtaissa kyseiset määräykset olivat jo olleet käytössä ennen Karelian vaatimuksia. Myös Porin Konepajalla oli jo laadittu kyseisten määräysten edellyttämät toimenpiteet lokomobiilituotantoon, mutta niitä ei ollut vielä hyväksytty Karelian taholta. Kokouksessa todettiin, että niissä teollisuuslaitoksissa, jonka valmistamissa tuotteissa jo sovellettiin Neuvostoliiton esittämiä vaatimuksia, oli tuotanto huomattavasti sujuvampaa.³³⁶

Vuoden 1948 loppuohjelman muokkaus ei vaikuttanut Porin Konepajalla valmistettaviin tuotteisiin. Siitäkin huolimatta, että lokomobiilituotanto oli saatu sujuvaksi, oli se edelleen erittäin työläs. Koko sotakorvausaikaa ajatellen, tiukat vaatimukset aiheuttivat konepajalle painostusta, ei ainoastaan Karelian, vaan myös Sotevan taholta. Toisaalta, kuten edellä ilmeni Sotevakin sai oman osansa neuvostoliittolaisten haukuista:

Voidaan esittää hyvin paljon tämänlaatuisia tapauksia, jolloin tarkastukseen esitetään huonolaatuisia tai puutteellisia laitteita, puutteellisia teknillisiä tai lähetysasiapapereita. Tämä todistaa, että tehtaita, jotka suorittavat SOTEVAN tilauksia, informoidaan huonosti ja SOTEVAN valvonta- ja tarkastuselin huolehtii huonosti näiden tarkastuksesta. Insinööriemme määräyksiä ei joko ilmoiteta tehtaiden johdolle ollenkaan tai nämä eivät suorita niitä ja tämä vuorostaan aiheuttaa tarkoituksettomia matkoja ja ajanhukkaa sekä siihen, että toimitusajat rikotaan.³³⁷

Sotevalle osoitetussa kirjeessä, joka oli liitetty mukaan konepajalle lähetettyyn kirjeeseen, Karelia syytti suoraan Sotevaa teollisuuslaitosten huonosta informoinnista ja laadun valvonnasta ja kehotti antamaan *hankkijatehtaille tarvittavat määräykset yllämainittujen epänormaalisuuksien poistamiseksi.*³³⁸

³³⁵ Sotevan kiertokirje 5.4.1949. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³³⁶ Sotevan kirje Porin Konepajalle 4.5.1949; Muistio 11.4.1949 pidetystä neuvottelukokouksesta. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³³⁷ Sotevan kiertokirje päähankkijatoiminimille 22.9.1949. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³³⁸ SHTH:n kirje Sotevalle 20.9.1949. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

Vaikka osa neuvostoinsinöörien laatuvaatimuksia koskevista tarinoista on osoittautunut matkan varrella värittyneiksi tai suoranaiseksi saduiksi³³⁹, on niissä myös totuuden siemen. Tiukka laadunvalvonta oli uutta ja erittäin kiusallista, ei ainoastaan tuotantolaitoksille, mutta myös Sotevalle. Se aiheutti välillä suuria vaikeuksia tuotannossa ja siten myös myöhästymisiä alkuvuosien sakkoineen. Papereiden orjallisen noudattamisen vuoksi tilanteista tuli pahimmillaan koomisia ja esimerkiksi koneita, joiden suoritusarvot olivat korkeammat kuin mitä määräyksissä mainittiin, hylättiin.³⁴⁰ Samankaltaisia piirteitä oli havaittavissa telakkateollisuudessa, jossa vastaanottoinsinöörit eivät hyväksyneet aluksia, joiden lujuusvaatimukset ylittivät merirekisterin vaatimukset.³⁴¹ Vastaanottajien tarkastuksissa saattoi ilmetä myös ristiriitaisuuksia, kuten tilanteissa, joissa toinen vastaanottotarkastaja oli ensin hyväksynyt tuotteen, mutta toinen puolestaan hylännyt sen. Tämä ei aiheuttanut kiistoja ainoastaan tuotantolaitoksen ja tarkastajien välillä, vaan siis myös Sotevan ja Karelian välillä.³⁴² Vaikka tuotteiden laatu olikin pääasiassa tuotantolaitosten vastuulla, piti Soteva tiukasti myös heidän puoliaan näissä asioissa.

Vaikuttaa siltä, että varsinkin alkuvuosien tapaukset, jotka koettiin teollisuuslaitoksissa suoranaiseksi kiusanteoksi, johtuivat suurelta osin juuri vastaanottotarkkailijoiden aloitteellisuuden, joissain tapauksissa myös asiantuntemuksen, puutteesta sekä ohjeiden ja määräysten orjallisesta noudattamisesta. Kysymys oli viime kädessä vastaanottoinsinöörin persoonallisuudesta ja mahdollisesti osa tarkastajista halusi käyttää ”isännän ääntä”, koska siihen oli mahdollisuus. On mahdollista, ja tietyissä tapauksissa varsin luultavaakin, että he toimivat määräysten mukaan. Porin Konepajalla suoranaiseksi ennakkoarvaamattomaksi simputtajaksi osoittautui kuitenkin ainoastaan insinööri Volobujev koko sotakorvaustoimitusten aikana. Konepajan kannalta valitettavaa oli, että kyseinen insinööri oli pitkäaikaisin sotakorvausajan vastaanottotarkastajista. Saman henkilön toiminta aiheutti Rautpohjan tehtaan pienempien lokomobiilien tuotannon pysähtymisen hetkeksi kokonaan. Holmström tulkitsi kyseisen insinöörin toimet ainoastaan saavutetun vallan tuomaksi nautinnoksi.³⁴³ Insinööri Volobujev toimi Suomessa juurikin vuosina

³³⁹ Muun muassa aikanaan hyvinkin tunnettu tarina vastaanottoinsinööristä, joka vaati, että luovutettaviin aluksiin oli asennettava kupariset saunanlauteet puisten tilalle. Esimerkiksi Sirpa Wahlqvist epäilee tätä ja kirjoittaa, että venäläisiä voidaan lähtökohtaisesti pitää tottuneina saunojina. Wahlqvist 2012, 227.

³⁴⁰ Holmström 1986, 145.

³⁴¹ Wahlqvist 2011, 224.

³⁴² Wahlqvist 2011, 225.

³⁴³ Holmström 1986, 154–171.

1948–1950³⁴⁴, joten on hyvinkin mahdollista, että hän toimi ainakin osittain ohjeiden mukaan.

Kykenikö teollisuuslaitos vaikuttamaan laatuksymyksiin, jotka koettiin välillä perustellustikin epäoikeudenmukaisina vai joutuiko se ainoastaan hammasta purren toteuttamaan vaaditut muutokset? Lars Holmströmin mukaan diplomaattiset taidot olivat näissä tapauksissa erittäin tärkeitä. Suuttumusta tai edes hermojen kiristymistä ei ollut hyvä näyttää.³⁴⁵ Mikäli Karelian tarkastaja havaitsi tarkistettavassa tuotteessa jonkin puutteen, todellisen tai keksityn, kirjoitettiin siitä aina ns. ”akti”, jonka myös teollisuuslaitoksen edustaja joutui allekirjoittamaan. Tarkastaja toimitti tämän aktin puolestaan Kareliaan.³⁴⁶ Karelia ilmoitti tämän jälkeen Sotevalle havaitsemistaan puutteellisuuksista. Joissain tapauksissa Kareliasta oli ilmoitettu Sotevalle ainoastaan ylimalkaisesti, että tarkastuksissa oli havaittu esimerkiksi laatu puutteita, jotka on korjattava. Sotevasta jouduttiin tällöin kohteliaasti tiedustelemaan tarkempia syitä ja kyseessä olevia tehtaita. Tämän jälkeen Soteva lähestyi joko yksittäistä teollisuuslaitosta kirjeitse tai jopa kaikkia hankkijatoiminimiä tiukkasanaanaisesti kiertokirjeitse, joissa myös saatettiin mainita kyseessä olevat tehtaot. Esimerkiksi Karelian valituksen johdosta 24.10.1945 lähetetyssä kiertokirjeessä Soteva huomauttaa hankkijatoiminimiä sotakorvaussopimuksen 9 §:stä teollisuuslaitosten vastuusta laatuasioissa. *Jotta välttyttäisiin jatkossa valvonta-eliimen taholta em. huomautuksilta, vaatii SOTEVA, etteivät hankkijat esitä tarkastettavaksi sellaisia laitteita, joissa on valuvikoja tai ovat huonosti viimeistellyjä.*³⁴⁷ Soteva tuskaili näihin aikoihin pienten teollisuuslaitosten huonosta laadusta, mutta tässä tapauksessa Karelian mainitsevat laatu puutteet koskivat suurempia metalliteollisuuslaitoksia, joka mitä ilmeisimmin aiheutti tiukkasanaanaisen kiertokirjeen. Raumalla Hollmingin telakalla ristiriitoja saatiin ratkaistua siten, että koska Soteva tai teollisuuslaitos ei päässyt yhteisymmärrykseen Suomessa olleiden venäläisviranomaisten kanssa, otettiin yhteyttä suoraan Leningradissa toimineeseen merirekisteriin.³⁴⁸ Se turvauduttiinko vastaavaan keinoon Porin Konepajalla, ei käytettävissä olleet lähteet antaneet vastausta. Ilmeisesti erimielisyydet pyrittiin ratkaisemaan ilman välikäsiä, jopa ilman Sotevaa, kuten Holmströmin muistelmassa käy ilmi. Eräässä tapauksessa vasta siinä vaiheessa, kun insinööri

³⁴⁴ Holmström 1986, 154.

³⁴⁵ Holmström 1986, 162.

³⁴⁶ Holmström 1986, 154.

³⁴⁷ Sotevan kiertokirje hankkijatoiminimille 24.10.45. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihto Sotevan kanssa. ELKA.

³⁴⁸ Wahlqvist 2011, 226.

Volobujevin toiminta uhkasi pysäyttää koko konepajan sotakorvausvalmistuksen, päädyttiin kokouksen jälkeen ottaa yhteyttä Sotevaan ja pyytää heitä valittamaan asiasta suoraan Karelian johdolle, jonka myös toivottiin saapuvan paikan päälle. Johtoa saapui paikalle ja ongelma saatiin tällä tavoin myös järjestymään.³⁴⁹

Loppuaikoina Karelia pyrki myös entisestään lisäämään omien tarkastajiensa oikeuksia. Vielä vuonna 1951 tilausmääräyksissä tehtiin muutoksia ja Porin Konepajan sekä Sotevan ja Karelian välillä käytiin tiheää kirjeenvaihtoa tarkastus- ja laatuksymyksissä. Soteva ja Karelia keskustelivat keskenään myös teollisuuslaitoksen asemasta tässä asiassa. Soteva esitti Karelian uusiin tilausmääräyksiin liittyvän kantansa tuotantolaitoksille seuraavasti:

[...]SHTH [Karelia] on [...] vaatinut, että tehtaan oman tarkastustoiminnan on oltava siten järjestetty, että laatuarkkailu tuotteen eri valmistusvaiheissa tosiaan käsittää jatkuvat ja täsmälliset tarkastukset tilausmääräyksessä vaadittujen laatuvaatimusten toteamiseksi vieläpä jälestäpäinkin, ja että myöskin heidän omilla tarkastajillaan on mahdollisuus pistokokeellisiin tuotteen laatuarkastuksiin valmistuksen aikana. [...]

Tilausmääräyksessä on edelleen [...] kohta, joka oikeuttaa SHTH edustajan laatimaan pöytäkirjan vastaanoton yhteydessä havaitsemistaan puutteista ja jonka pöytäkirjan allekirjoittaa tehtaan edustaja. [...] Milloin toteamus on riidaton (esim. joku mitta ei ole sallituissa rajoissa, kovuus ei täytä vaadittua), ei tehtaan edustajalla ole syytä selvittää asiaa, vaan allekirjoittaa pöytäkirja selaisenaan. Jos taas pöytäkirja on tulkinnanvarainen, on tehtaan edustajalla oikeus ennen allekirjoitusta esittää oma mielipiteensä asiasta.³⁵⁰

Soteva oli pyytänyt myös Karelialta vahvistusta omaan tulkintaansa, että tehtaan edustajalla oli todellakin oikeus ilmoittaa eriävä mielipiteensä, mikäli se nähdään aiheelliseksi. Karelian vastaus oli paljonpuhuva:

Mitä tulee yllämainitun kirjeen lopussa esittämämme tulkintaan, niin samalla selitän Teille, että kun pöytäkirjalla todetaan vika tai teknillisten ehtojen selvä rikkominen, niin minusta ei ole syytä kiistää vastaan, vaan tutkia asia ja poistaa puutteellisuudet.³⁵¹

Vaikka Karelian vastauksesta ilmenee selkeästi kehotus olla esittämättä vastaväitteitä, niin Sotevassa tämä tulkittiin myöntymiseksi.³⁵² Ilmeisesti siksi, koska Karelian kirjeessä puhuttiin ”ehtojen *selvästä* rikkomisesta”.

³⁴⁹ Holmström 1986, 118–119.

³⁵⁰ Sotevan kirje Porin Konepajalle 22.4.1951. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³⁵¹ Ibid.

Läheskään kaikki tuotantoon liittyvät ongelmat eivät suinkaan johtuneet ainoastaan konepajan toiminnasta ja laatukysymyksistä. Myös alihankkijoiden toiminta, Soteva sekä Karelian edustajien myöhästely vaikeuttivat aikataulussa pysymistä. Konepajan näyttää omaksuneen ”sotevamaisen” kielenkäytön eräässä lähettämässään kirjeessä:

Tämän yhteydessä rohkenemme vielä kerran huomauttaa siitä, että tiheät ja tiukat toimitukset edellyttävät, että vastaanottaja saapuu täsmällisesti ilmoitetuksi vastaanottopäiväksi. Me pyydämme Teitä myöskin huolehtimaan siitä, että sähkögeneraattorit valmistuvat samassa tahdissa kuin lokomobiilit, että niitten lähetys tehtaaltamme voi tapahtua heti niitten valmistuttua.³⁵³

Vastaanottajien myöhästymiset eivät olleet aivan säännöllisiä, mutta sitäkin kiusallisempia tuotantoa ajatellen. Konepaja ilmoitti Sotevalle, milloin mikäkin laite oli valmiina vastaanottotarkastukseen ja Soteva toimitti tiedon edelleen Karelialle. Kuten edellä on todettu, kykeni konepaja toteuttamaan nämä ilmoitukset vielä poikkeuksellisen ajoissa. Vastaanottajan myöhästymisen tai kokonaan paikalle saapumatta jättäminen aiheutti konepajalle suuria ongelmia, koska vastaanottoa odottavia koneita jouduttiin pitämään jatkuvassa valmiudessa koekäyttöä varten ja samalla ne tukkivat ja pysäyttivät tuotantolinjan. Koneen käyttäjät joutuivat myös tekemään asian johdosta ylitöitä.³⁵⁴ Soteva korvasi näissä tapauksissa koituneet kustannukset ainakin osittain.³⁵⁵ Mielenkiintoisella tavalla myös nämä vastaanottoinsinöörien myöhästelyt ajoittuivat ainakin konepajan osalla pääosin sotakorvausten loppuvuosille.

Osuivatko äkillisesti tiukentuneet laatuvaatimukset sekä perusteetta hylätyt tuotteet monille teollisuuslaitoksille yhtä aikaisesti juuri tietyn ulko- tai sisäpoliittisen tilanteen kanssa, jolloin voidaan ajatella, että vaatimustason tiukentamista olisi käytetty poliittisena painostuskeinona? Tätä epäilee muun muassa Sirpa Wahlqvist tutkimuksessaan. Toisaalta päinvastoin kuin Porin Konepajalla, Raumalla Hollmingin telakalla laatuvaatimuskeskustelut hiipuivat sotakorvaustuotannon loppua kohden.³⁵⁶ Liekö syynä ollut, että kyseessä ei ollut metalliteollisuuslaitos, vaan puualuksia valmistanut telakka ja sotakorvausten loppuvuodet keskittyivät lähinnä metalliteollisuuteen?

³⁵² Sotevan kirje Porin Konepajalle 22.4.1951. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³⁵³ Porin Konepajan kirje Sotevan kaupalliselle osastolle 3.10.1946. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³⁵⁴ Porin Konepajan kirje Sotevan hinnoittelutoimistolle 8.9.1950. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³⁵⁵ Esimerkiksi Sotevan kirje Porin Konepajalle 25.10.1950. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³⁵⁶ Wahlqvist 2011, 225.

Jukka Seppinen kirjoittaa teoksessaan *Vaaran vuodet? Suomen selviytymisstrategia 1944–1950*, että Neuvostoliitto tarvitsi toimitukset ajoissa ja oli antanut ohjeet myös SKP:n johdolle, että toimitusten *vähäinen* viivästyminen oli perusteltua ainoastaan silloin, kun siitä oli välitöntä hyötyä puolueen toiminnalle. Vaikka sotakorvausaikaa olikin vuonna 1945 jatkettu kahdella vuodella, muodostui vuodesta 1947 erittäin vaikea jatkuvasti kallistuneiden raaka-aineiden sekä kohtuuttoman raskaaksi koettujen toimitusehtojen vuoksi. Nämä aiheuttivat myöhästymisiä, jotka aiheuttivat sakkoineen tuskastumisia työpaikoilla sekä tuotannon korkeapainetta, jota seurasi puolestaan työmarkkinahäiriöt.³⁵⁷ Kirjeenvaihdon perusteella Porin Konepajalla ei tapahtunut vastaanottotarkastuksissa merkittäviä muutoksia vuosina 1947–1948, vaikka tilanne oli poliittisesti näihin aikoihin erittäin arka. Neuvostoliiton joustamattomuus *force majeure* – seikoissa ulottui tietenkin myös lakkoihin. Vuoden 1950 metallilakko oli erittäin kiusallinen sotakorvaustoimituksille, koska ohjelma oli tässä vaiheessa kokonaan metalliteollisuuspainotteinen. Harkin mukaan Karelian taholta tuli kuitenkin myös tässä vaiheessa ymmärrystä ja aikatauluja saatiin järjesteltyä uudelleen.³⁵⁸

Neuvostoliitto aloitti vastikkeellisen kaupankäynnin Suomen kanssa tammikuun lopulla 1945 allekirjoitetulla kahden kuukauden mittaisella tavaravaihtosopimuksella. Toukokuussa 1945 Moskovassa tehty sopimus aloitti clearing-tilien käytön keskuspankeissa. Kompensaatiokauppa jatkui lyhyinä sopimuksina, kunnes vuoden 1947 joulukuussa solmittiin varsinainen kauppasopimus. Vasta tämän jälkeen Neuvostoliitto suostui myymään Suomelle sotakorvauksissa tarvittavia raaka-aineita. Ulkomaankauppaministerinäkin toiminut Anastas Mikojan, joka vaikutti Suomeen vielä seuraavina vuosikymmeninäkin, oli kriittinen Suomea kohtaan ja pyrki eristämään Suomen lännestä ja sitoa maan taloudellisesti Neuvostoliittoon.³⁵⁹ Venäjän tiedeakatemian vanhempi tutkija Tatjana Androsova kirjoittaa artikkelissaan *Neuvostoliitto ja Suomen sotakorvaukset*, että Neuvostoliiton kannalta sotakorvauksilla oli tarkoitus lisätä Suomessa pysyvää kiinnostusta itämarkkinoihin ja samalla varmistamaan Suomen taloudellinen ja poliittinen sidonnaisuus itänaapuriinsa. Sitä on kuitenkin mahdotonta sanoa, painoivatko tuolloin Neuvostoliiton ja Suomen suhteissa enemmän poliittiset kuin taloudelliset piirteet, koska varmaa oli ainoastaan se, että Neuvostoliitto tarvitsi nopeasti jälleenrakennukseensa ennen kaikkea metalliteollisuuden tuotteita. Toisaalta taloudelliset tehtävät vaativat po-

³⁵⁷ Seppinen 2008, 176.

³⁵⁸ Harki 1971, 306–307.

³⁵⁹ Seppinen 2008, 149, 152–153.

liittisiä ratkaisuja ja päinvastoin. Androsova kirjoittaa, että sotakorvaukset olivat Neuvostoliitolta kauaskantoinen suunnitelma pitkäaikaisten taloudellisten suhteiden rakentamiseksi. Suomi joutui kehittämään uusia tuotantoaloja ja samalla kieltäytymään merkittävässä määrin länsituonnista. Metall- ja laivateollisuudesta kehittyi itämarkkinoihin suunnattuja vientialoja.³⁶⁰ Tulevaisuus askarrutti Suomen teollisuutta, koska voisi olla erittäin vaikeaa vallata uusia markkinoita lännestä.³⁶¹ Toisaalta Karelian toiminta tuskin paransi suomalaisyrityksissä mielenkiintoa itäkauppaan.

Ulko- ja sisäpoliittisten tilanteiden muutokset saattoivat heijastua myös Sotevan ja Karelian kanssakäymiseen ja siten myös sotakorvaustoimituksiin. Neuvottelutilanteessa oli ilmeisesti jotakin ongelmia alkuvuonna 1950. On mahdollista, mutta ei kuitenkaan varmaa, että vuoden 1950 presidentinvaalit sekä loppuvuonna 1949 kuukausien ajaksi pysähtyneet kauppaneuvottelut näkyvät eräässä Sotevan konepajalle lähettämässä kirjeessä. Konepaja oli jälleen kerran valittanut insinööri Volobujevin tiukoista vaatimuksista. Soteva vastasi 17.2.1950:

Viitaten kirjelmääne pvm 24.1.1950 ilmoitamme, että huomioiden neuvottelutilanne SHTH:n kanssa tällä hetkellä, meillä ei ole toiveita saada muutosta ins. Volobujev'in korotettuun korvausvaatimukseen [...]³⁶²

Soteva oli siis pyrkinyt yli kolme viikkoa ratkaista konepajan ongelmaa tuloksetta. Kirjeenvaihdosta ei käy kuitenkaan ilmi, miksi neuvottelutilanne oli sellainen kuin oli.

Poliittisen tilanteen ratkeamisen jälkeen Suomi solmi 13.6.1950 ensimmäisenä markkinatalousmaana Neuvostoliiton kanssa viisivuotisen tavaravaihtosopimuksen, joka käsitti vuodet 1951–1955. Tämä runkosopimus oli perustana vuosittain täsmennetyille sopimuksille.³⁶³ Solmittu sopimus merkitsi ainakin hetkellisesti paljon myös Porin Konepajalle.

Erään kirjeen perusteella konepajan johto näki kauppasopimustuotteiden valmistuksen kuitenkin eräänlaisena välttämättömänä pakkona. Vuonna 1951 Sotevan taholta esitettiin aloite, jonka mukaan konepajalla voitaisiin valmistaa pienillä muutoksilla ja verrattain pienin kustannuksin entistä tehokkaampia lokomobiileja [...] *lähtien NL:n yleiselle ajattelutavalle ominaisesta pyrkimyksestä saada laitteesta irti suurempi teho, kuin*

³⁶⁰ Androsova 2014, 50, 54, 56.

³⁶¹ Seppinen 2008, 178.

³⁶² Sotevan kirje Porin Konepajalle 17.2.1950. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³⁶³ Viita 2006, 20.

*mitä varten laite on alun perin suunniteltu.*³⁶⁴ Porin Konepajan johtajan Arvid Strukelin vastaus tähän aloitteeseen oli paljon puhuva:

Olemme kyllä tietoisia mainitsemistanne mahdollisuuksista lokomobiilien tehoon nähden [...] Emme kuitenkaan katso olevan aihetta ryhtyä mainitsemiinne toimenpiteisiin johtuen m.m. niiden vaikeuksien ja sen kankeuden johdosta, mitkä yleensä vallitsevat kaupanteossa Venäjän kanssa.³⁶⁵

Kirjeessä on havaittavissa turhautumista ja mahdollisesti jo kyllästymistä sotakorvauksiin liittyneeseen kankeaan byrokratiaan. Varmasti myös edelleen jatkunut laadun kritisointi vaikutti suhtautumiseen. Ylimääräisiä neuvotteluja ei enää yksinkertaisesti jaksettu. Vuonna 1950 aloitettuihin kauppasopimustoimituksiin konepaja tarttui kuitenkin erittäin hanakasti, kuten aiemmassa luvussa esitetystä episodista kävi ilmi. Kauppasopimustoimituksista vastaava Neuvostoliiton kauppaedustusto oli niin aktiivinen, että se aiheutti Sotevalle harmaita hiuksia. Kareliasta ilmoitettiin kuitenkin Sotevalle, että sotakorvaukset ovat ensisijaisia, liittyiväthän ne rauhansopimukseen.³⁶⁶

Vaikuttaa siltä, että ulkopoliittinen tilanne vaikutti myös Karelian sekä Sotevan ja tuotantolaitosten kommunikointiin, mutta suoranaista yhteyttä tiukentuneisiin laatuvaatimuksiin sillä ei vaikuta olleen. Miksi toimitusehdot tiukentuivat huomattavasti Porin Konepajalla vasta sotakorvausten loppuaikoina? Panu Nykänen kirjoittaa teoksessa *Telan ympäri – Vuosisata suomalaista paperikone- ja paperinvalmistustekniikkaa*, että Neuvostoliiton eräs tavoite oli varsinaisten materiaalitoimitusten lisäksi siirtää itään läntisen teollisuustuotannon ja metalliteollisuuden tietotaitoa. Esimerkiksi alkuperäiseen sotakorvaustuoteluetteloon sisältyi kokonaisia paperi- ja kartonkitehtaita. Kaikkia tuotteita koskevien tarkkojen piirros- ja selostusaineiston tarkoituksena oli sotakorvauskoneiden kopiointi ja sarjatuotanto.³⁶⁷ Myös Jaakko Auer esittää tutkimuksessaan jo vuonna 1956, että Neuvostoliitto hyötyi sotakorvauksista myös teknillisen tiedon ja kokemuksen siirtymisestä, jolloin sitä voitiin soveltaa suoraan maan omaan teollisuuteen. Laatuvaatimukset tiukentuminen selittyi osittain sillä, että ne koneet, jotka olivat hyväk-

³⁶⁴ Sotevan insinööri Sergei Forsblomin aloiteselostus Porin Konepajalle 12.6.1951. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³⁶⁵ Porin Konepajan kirje Sotevan insinööri Sergei Forsblomille 15.6.1951. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³⁶⁶ Sotevan kiertokirje hankkijatoiminimille 12.12.1950. Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa. ELKA.

³⁶⁷ Nykänen 2005, 83.

sytty sotakorvaustuotantoon vuonna 1945, eivät kelvanneet enää sellaisinaan vuonna 1950. Auer myös epäili, että Neuvostoliitto jatkoi eräiden tuotteiden valmistusta itse.³⁶⁸

Karelian tuotannon tarkkailu kopioimismielessä käy erittäin selkeästi ilmi myös Holmströmin muistelmissa. Porin Konepajan pintakäsittelyosastolla oli onnistuttu vuonna 1946 monen epäonnistumisen jälkeen ja runsaan tutkimustyön seurauksena saada valkometallivalu pysymään kiinni valurautaosissa. Holmström kirjoittaa eräästä vuonna 1951 vastaanottajana lyhyen aikaa toimineesta neuvostoinsinööristä seuraavasti:

Vastaanottajan vaihtuessa kävin aina uuden insinöörin kanssa yhdessä läpi Porin Konepajan osastot ja näin tein myös insinööri Jakobovin kanssa. Tehdaskierroksella panin merkille, että hän vaihtoi erityisen kiinnostuneelta valkometallivalusta, joka suoritettiin tehtaan pintakäsittelyosastolla. Tällä työvaiheella kiinnitettiin laakerimetallia lokomobiilin kiertokangen laakereihin, rungon päälaakereihin, epäkeskoihin ja ristikkappaleen liukupintoihin. Jakobov viihtyi harvinaisen kauan tällä osastolla ja teki minulle useita valkometallivalua koskevia kysymyksiä, jotka liittyivät lähinnä käyttämiemme työmenetelmien yksityiskohtiin. [...]

Seuraavana päivänä oli vuorossa toisen lokomobiilin koeajo ja vastaanotto. Päivällä insinööri Jakobov sanoi minulle, että häntä vieläkin kiinnostaisi kertaalleen katsoa tehdasta, koska se on niin suuri, ettei siitä paljonkaan opi tuntemaan yhden pikaisen tehdaskierroksen aikana. [...] Hän sanoi mielellään vielä käyvänsä pintakäsittelyosastolla. [...] Insinööri Jakobov teki vielä muutamia yksityiskohtaisia kysymyksiä, jotka koskivat tälläkin kertaa valkometallivuorausten suorittamista laakereihin ja epäkeskoihin. [...]

Insinööri Jakobovin matkustettua pois minulle alkoi mielessäni muodostua hyvinkin selvä kuva tai ainakin vahva epäily siitä, mikä oli ollut insinööri Jakobovin Porissa käyntien päätarkoitus. Neuvostoliitossa oli ilmeisesti konstruoitu oma teollisuuslokomobiili. [...] Sarjavalmistuksen alettua oli siellä todennäköisesti törmätty suuriin vaikeuksiin nimenomaan laakerien valkometallivuorauksissa. [...] Minun ei tarvinnut kuitenkaan kovin monta kuukautta ihmetellä, miten insinööri Jakobov oli onnistunut tehtävässään konepajaltamme saamiensa tietojen avulla [...]. Hän ilmaantui nimittäin uudelleen Porin Konepajalle noin neljän kuukauden kuluttua edellisestä lähdöstään Suomesta. Tällä kertaa insinööri Jakobovin syytä ei enää tarvinnut arvailla, sillä hän sanoi heti minut nähdessään: ”Insinööri Holmström, sanokaa nyt minulle mitä te oikein teette, jotta saatte valkometallivalun pysymään kiinni laakereiden sisäpinnoissa. Viimeksi täällä näkemilläni menetelmillä se ei onnistu. Me olemme yrittäneet, mutta valkometalli irtoaa aina laakereistaan. Te teette varmaan vielä niille laakereille jotain valkometallivalun yhteydessä, jota en huomannut viime kerralla täällä käydessäni. Kertokaa mikä on se keino, jota te käytätte?” [...] Minusta tuntui vähän katkeralta luovuttaa suurella vaivalla keksimäni menetelmä toisille käyttöön ilman, että Porin Konepajakaan sai siitä minkäänlaista rahallista korvausta.³⁶⁹

³⁶⁸ Auer 1956, 152–153.

³⁶⁹ Holmström 1986, 146, 148, 151.

Holmström oli tietoinen siitä, että luovuttamalla tämän tiedon porilaislokomobiilien kysyntä saattaa heiketä Neuvostoliitossa. Hän näki kuitenkin Neuvostoliiton olevan lähi-vuosina varteenotettava suurasiakas, jos ei lokomobiileissa, niin muiden tuotteiden osalla. Mikäli hän olisi kieltäytynyt luovuttamasta tietoja, olisi se saattanut haitata tulevien kauppasopimusten solmimista.³⁷⁰ Vastaavat tilanteet olivat yleisiä myös muissa tuotantolaitoksissa. Asiaan liittyneet ongelmat tunnistettiin, mutta tilanteeseen ei yksinkertaisesti voitu vaikuttaa kovinkaan paljon. Erityisesti sotakorvaustoimitusten alkuvuosina suomalaisia tuotantolaitoksia käytettiin erilaisten tuotantokokeilujen koekenttänä, jotka tarkoittivat myös runsaasti ylimääräistä tuottamatonta työtä. Ilmeisesti joissain tapauksessa suomalainen osapuoli yritti kieltäytyä luovuttamasta tietoja vetoamalla kansainvälisiin sopimuksiin, mutta vastapuoli pyrki jyräämään näiden yli ja sanelemaan ratkaisut. Porin Konepajalla tietoja luovutettiin kiltisti, mutta esimerkiksi paperikoneita valmistanut Kone ja Silta Oy päätti turvata oman osaamisensa pitämällä koneisiin liittyvät dokumentit liikesalaisuuksina. Tämä aiheutti ongelmia Sotevan hallinnossa sekä vaikeutti koko hanketta Karelian protestoidessa voimakkaasti dokumenttien puutetta. Vuoden 1947 aikana Karelia lähetti asian tiimoilta useita nootteja. Paperikoneiden valmistus poikkesi Porin Konepajan tilanteesta siten, että alalla syntyi sotakorvausten aikana yritysten välistä kilpailua, etenkin Ahlström Oy:n ja Wärtsilän välille.³⁷¹

³⁷⁰ Holmström 1986, 151–152. Joitakin vuosia myöhemmin Holmström oli nähnyt neuvostoliittolaisessa teknillisessä aikakauslehdessä kuvan teollisuuslokomobiilista, jossa oli huomattavasti samoja piirteitä kuin Porin lokomobiileissa. Suora kopio se ei kuitenkaan ollut.

³⁷¹ Nykänen 2005, 83–84, 87, 93. Wilhelm Wahlforss oli jopa huomauttanut Sotevaa siitä, että se oli toimittanut Wärtsilän suunnitelmia Karhulan tehtaille.

6 RAAMITETTU PÄÄTÄNTÄVALTA

Tässä tutkimuksessa on tuotu esiin konkreettisemmin yksittäisen metalliteollisuuslaitoksen asema sotakorvaustuotannossa sekä sen mahdollisuuksia päättää omasta tuotannostaan. Työssä on myös avattu yksittäisen teollisuuslaitoksen kanssakäymistä ja yhteistyötä Sotevan että Karelian kanssa. Samalla on myös tarkasteltu yleisemmällä tasolla teollisuuskentän suhtautumista sotakorvauksiin sekä Sotevaan, joka on usein hukkunut yleistykseen Sotevan käytössä olleista pakkopykäläistä ja vallasta puuttua teollisuuslaitosten asioihin. Varsinkin muistelmissa on useimmiten keskitytty kokemuksiin lähinnä vastaanottajatahosta ja Soteva on jäänyt melko vähälle huomiolle. Toisaalta Soteva ei välttämättä näkynyt niinkään esimerkiksi tavallisen sorvarin arjessa. Toimijoiden valtuudet olivat säädelty asetuksin, mutta lopulta kanssakäyminen oli monimutkaisempi kokonaisuus.

Valtio olisi halutessaan kyennyt ottamaan teollisuuden haltuunsa sotakorvauksista suoriutumiseen, mutta sen sijaan nähtiin parempana, että velvollisuudesta suoriudutaan yhteistyössä teollisuuslaitosten kanssa. Sotevan hallussa ollut asetuksin määritetty valta olisi lähtökohtaisesti antanut mahdollisuuden sanella teollisuuslaitosten tuotantoa koskevat päätökset. Tällöin ei olisi voitu puhua tuotantoon liittyneestä vuorovaikutuksesta. Karelia edusti voittajaa ja sen valta nojautui rauhansopimukseen. Tässä mielessä aivan tasavertaista vuorovaikutuskäsitettä ei voida samassa mielessä soveltaa Kareliaan. Sen toiminnalla oli kuitenkin niin suuri vaikutus tuotantolaitosten sekä Sotevan väliseen kanssakäymiseen että tuotantoon yleisestikin, joten sitä ei voitu jättää huomioimatta tässä tutkimuksessa.

Konepajan päätäntävalta oli viime kädessä Sotevan asettamien raamien sisässä, mutta selkeää liikkumavaraa oli olemassa. Juuri Soteva voidaan katsoa ensimmäiseksi merkittäväksi tekijäksi määritettäessä tuotantolaitoksen päätäntävaltaa. Tietenkin myös Karelia antoi määräyksiä, mutta varsinkin alkuvuosien jälkeen nekin annettiin pääasiassa Sotevan kautta, joka toimi eräänlaisena suodattimena. Sotakorvaustuotanto saatiin sujumaan Porin Konepajalla, kuten varmasti suuressa osassa muitakin teollisuuslaitoksia,

ilman Sotevan suoranaisia mahtikäskyjä. Voidaan ajatella, että niin Sotevalle kuin teollisuuslaitoksillekin riitti, että ne olivat paperilla olemassa. Soteva tarvitsi teollisuuslaitoksia, ja mielellään vielä motivoituneita sellaisia, sotakorvausvelvoitteesta suoriutumiseen. Tämä saattoi osittain myös hillitä vallan käyttöä. Tämä tulee ilmi jo Ilmari Harkin esittämässä seikassa, että joitakin tuotteita ei millään saatu sijoitettua valmistajalle, vaikka teollisuuslaitoksia painostettiin. Määräyksiin ei siitä huolimatta turvauduttu. Kuten Jaakko Auer mainitsee, kategoriset käskyt sovittelevan asenteen sijaan olisivat vaikeuttaneet työläästi hoidettavia asioita entisestään.³⁷² Tasapainoilu edes ”sovittelevampien” kommentojen antamisessa ja toisaalta teollisuuden tyytyväisenä pitämisessä oli kuitenkin vaikeaa. Toisaalta teollisuuden mielipideilmauksia pyrittiin hillitsemään myös muistuttamalla sotakorvausten olevan koko maan yhteinen asia ja velvollisuus. Kyseessä ei ollut myöskään normaali kauppatoimi Sotevan ja teollisuuslaitosten välillä, koska tilaajana oli Suomen valtio.

Sotevalle oli siis tarvittaessa valta määrätä teollisuuslaitos osallistumaan sotakorvaustuotantoon. Tähän tuskin oli juurikaan tarvetta, koska voidaan ajatella, että olisi ollut kaupallisesti hyvin kyseenalaista jättäytyä ulos tuotannosta siitäkkin huolimatta, että sotakorvauksista saatu rahallinen hyöty olisikin ollut heikkoa. Vaikka Porin Konepaja olisi jostakin syystä halunnut jättäytyä pois sotakorvaustuotannosta, ei se olisi lopulta ollut edes mahdollista lähinnä yrityksen koon sekä oman valimon vuoksi.

Toinen merkittävänä tekijä päätäntävaltakysymyksissä voidaankin katsoa olleen Sotevan taholta suurempien ja lähtökohtaisesti maineeltaan hyvien ja toimintavarmempien yritysten suosiminen ja niihin luottaminen. Tämän Sotevan edustajat myönsivät suoraan esimerkiksi metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnassa, toisaalta myös suuret vaikeudet jakaa tilauksia yleensäkin tasa-arvoisesti. Sotakorvausten suuret tilaukset suosivat suurempia metalliteollisuusyrityksiä ja ne saivat etuoikeuden valita niille sopivat tuotteet. Tämä saattoi pienemmät teollisuuslaitokset epäreiluun tilanteeseen, koska niillä ei ollut edes mahdollisuuksia valita sellaisia tuotteita, jotka niille olisi parhaiten sopinut. Tämän ei olisi luullut tulleen yllätyksenä Sotevalle, joka siitä huolimatta arvosteli pienten teollisuuslaitosten työnjälkeä ja pyrki siirtämään tuotantoa yhä enemmän suuremmille yrityksille. Sotevalle riitti usko ja luottamus siihen, että teollisuuslaitos kykeni suoriutumaan annetusta urakasta, vaikka valittu tuotantolaitos ei aina olisi ollutkaan edullisin vaihtoehto.

³⁷² Auer 1956, 180.

Kolmas teollisuuslaitoksen päätäntävaltaan vaikuttanut tekijä oli valmistetut tuotteet. Tässä tietenkin myös Sotevalla oli merkittävä rooli. Lähdemateriaalin ristiriitaisista tiedoista huolimatta Porin Konepaja vaikutti olleen vahvasti mukana päätuotteen valinnassa joulukuussa 1944. Konepajan johto sai periaatteessa lopullisen päätäntävallan, mutta Sotevassa oli ilmeisesti päädytty lokomobiilikysymyksessä jo melko varhain Porin Konepajaan. Konepajan vuosikertomuksessa mainittu seikka, jonka mukaan konepaja oli sillä hetkellä myös ainoa teollisuuslaitos, joka kykeni ottamaan lokomobiilit tuotantonsa, pitänee myös paikkansa ajatellen konepajan mahdollisuutta käyttää omaa valimoa. Varmasti myös muiden saman kokoluokan tai kookkaampien teollisuuslaitosten varalle oli katsottu alustavasti jo muita tuotteita. Tosiasiassa konepajan oli kuitenkin valittava jokin tuote, koska sotakorvauksista ulos jääminen olisi ollut tämän kokoluokan yrityksellä käytännössä mahdotonta, järkevyydestä nyt puhumattakaan. Soteva olisi lopulta jossakin vaiheessa käyttänyt oikeuksiaan.

Varsinaisissa konepajalle osoitetuissa päätuotteissa suoranainen kohteliaasti muotoiltu määräys liittyi massahollantereihin, jonka Soteva näki konepajan olevan velvollinen ottamaan tuotantonsa. Hollanterit poikkesivat lokomobiileista siten, että ne suunniteltiin Sotevassa ja niitä valmistivat myös muut tehtaat. Tämä vaikutti rajoittavasti myös konepajan omaan päätäntävaltaan. Toisaalta konepaja kykeni kieltäytymään varsinkin laitteen konstruktioita koskevista asiapapereiden muutoskehotuksista, koska laite ei ollut alun perinkään heidän suunnittelemansa. Karelia ei välttämättä välittänyt tällaisista yksityiskohdista, mutta mielenkiintoista kylläkin, Sotevassakaan ei aina tunnuttu muistavan tätä. Mikäli hollanteritilaus olisi annettu myöhemmin, lokomobiilituotannon ollessa jo täydessä käynnissä, olisi konepajalla ollut tarvittaessa paremmat argumentit kieltäytyä. Tämä näkyikin konepajan torjumista Sotevan ehdottamista tilauksista sekä lopulta hollanterivalmistuksen lopettamisesta. Perusteluksi, joiden Soteva todellakin odotti olevan hyvät, riitti raaka-aineiltaan vaikea ja mittavuutensa vuoksi työläs lokomobiilitilaus. Porin Konepaja oli kirjeenvaihdon perusteella itse aktiivisesti etsimässä korvaavia tuotantolaitoksia niille tuotteille, joita se ei kyennyt valmistamaan. Tuotantoon liittyviin päätäntävaltakysymyksiin vaikutti myös se, että toimiko konepaja tuotteessa pää- vai alihankkijana. Koko sotakorvausten ajan konepajalla alihankintana toteutetut työt olivat verrattain vähäisiä ja ne hiipuivat täysin sotakorvausten loppua kohden, vaikka kapasiteettia olisikin ollut mahdollisesti käytössä.

Lokomobiilit olivatkin erittäin merkittäviä Porin Konepajan päätäntävaltakysymystä ajatellen. Ensinnäkin konepajalla oli monopoliasema lokomobiilivalmistuksessa. Soteva

vielä alleviivasi monopoliasemaa antamalla, tai kirjaimellisesti määräämällä, konepajalle oikeuden toimia päävaltuutettuna lokomobiilituotannossa, joka antoi suuremman vapauden ratkaista itsenäisesti tuotantoon liittyviä kysymyksiä ja siten verrattain tasarvoisen aseman neuvotteluissa. Tarvittaessa konepajalla oli oikeus antaa määräyksiä alihankkijoille. Käytössä ollut lähdemateriaali ei paljastanut, kuinka paljon konepaja käytti tätä oikeuttaan. Ainakin eräässä tapauksessa tyydyttiin ainoastaan itse korjaamaan alihankkijan huono työnjälki, johon Soteva kuitenkin puuttui melko nopeasti. Konepajalla pyrittiin vähentämään alihankkijoiden käyttöä ryhtymällä valmistamaan osakokonaisuuksia itse.

Se koettiinko sotakorvaukset teollisuuslaitoksissa suoranaisten kansalaisvelvollisuutena, kuten Kai Hoffman mainitsee Strömberg-yhtiön tapauksessa, ja jota Sotevakin oli kirjeissään osittain kaupittelemassa, on vaikeampi kysymys. Yrityksissä vaikuttaneilla henkilöillä ja heidän aatemaailmallaan on myös suuri merkitys. Kokemusskaala saattoi vaihdella kansalaisvelvollisuuden tunnosta välttämättömään pakkoon, koska parempaakaan ei ollut tiedossa. Missään nimessä ei voida kuitenkaan sortua yleistyksiin. Tätä tukee osaltaan jo metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirjat. Toisaalta alkuaikoina oli ainakin joissain teollisuuslaitoksissa havaittavissa selkeää innostusta sotakorvaustyötä kohtaan. Kuten tässä työssä on metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirjojen avulla osoitettu, Sotevan ja teollisuuslaitosten välinen yhteistyö ei ollut kuitenkaan lähellekään niin sujuvaa ja päämäärätietoista kuin esimerkiksi Sotevan ”kakkosmiehenä” toimineen Ilmari Harkin muistelmateoksesta välittyä. Melko kuvaavaa on, että Lars Holmström on jättänyt konepajaa koskevissa muistelmissaan Sotevan todella vähälle, ellei lähes olemattomalle huomiolle, ja korostaa konepajan omaa roolia tuotannosta selviämisestä. Varsinkin Harkin teosta kuvaa kirjoitusajankohta huomioiden Hannu Rautkalliota lainatakseni ajalle tyypillinen poliittinen ”glamour”.³⁷³ Tämä glamour on yhdistettävissä myös kansalaisvelvollisuuskäsitteeseen.

Sotevalle teollisuuden mukaan saaminen ei ollut alussa vaikeaa, koska sotakorvaukset olivat sodan päätyttyä ainoa varma työllistäjä. Teollisuuden innokkaana pitäminen olikin huomattavasti vaikeampaa. Tämä on havaittavissa myös konepajan ja Sotevan välisestä kirjeenvaihdosta. Toisaalta oliko konepajan johto suoranaisesti innostunut sotakorvauksista missään vaiheessa, ei selviä myöskään Holmströmin muistelmista. Porin Konepajan johdon henkilökohtaiset mielipiteet sotakorvaustuotannosta jäävät valitetta-

³⁷³ Rautkallio 2014, 296.

vasti hämärän peittoon. Holmströmin muistelmien sekä osittain myös kirjeenvaihdon mukaan konepajan johdolle sotakorvaukset vaikuttivat olleen enemmänkin välttämätön pakko. Tästä kertoo myös se, että tehtaan johtaja Arvid Strukel ei niihin juurikaan puutunut sen jälkeen, kun tuotanto saatiin käyntiin, ellei kysymyksessä ollut suoranainen hyöty konepajalle. Sotevan ehdottama mainoselokuvakin tyrmättiin suoralta kädeltä. Niin sanotun Korean buumin myötä entisestään kasvanut normaalituotteiden kysyntä sekä kokonaan uusi kodinkonetehdas siirsivät varmasti katseita yhä enemmän eteenpäin. Lars Homströmin mukaan sotakorvaukset työllistivät hänet niin täysipäiväisesti seitsemäksi vuodeksi, että muun pohtimiselle ei jäänyt aikaa. ”Isänmaan hyväksi” tehty työ olisi hänen mukaansa valjennut vasta sotakorvausten päätyttyä.³⁷⁴ Soteva joutui usein muistuttamaan tuotantolaitoksia siitä, että sotakorvaustoimituksissa oli kyse todellakin vakavasta asiasta. On varsin mahdollista, että monelle taholle tämä seikka valkeni kunnolla vasta toimitusten päätyttyä.

Ilmari Harkin teoksesta *Sotakorvausten aika* välittyy kuva, ei nyt täysin ongelmattomasta, mutta kuitenkin melko mutkattomasta yhteistyöstä Sotevan ja teollisuuslaitosten kesken. Koko sotakorvausurakasta suoriutuminen edellytti tehokasta yhteistyötä, jota Soteva pyrkiin tehostamaan parhaansa mukaan. Koska pakkopykälä ei tarvinnut juurikaan käyttää, voidaan yhteistyön katsoa lähtökohtaisesti myös toimineen. Tätä Sotevan ja teollisuuslaitosten hyvää yhteistyötä on tarkasteltu tässä työssä osittain uudelta kantilta ja osittain korjattu ainakin suurteollisuuden mielipiteiden osalta. Onkin mielenkiintoista, kuinka vähäiseksi metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirjojen käyttö on jäänyt aikaisemmissa tutkimuksissa. Juuri yhteistyön kehittämiseen perustetun asiantuntijalautakunnan pöytäkirjat kertovat vuosina 1946–47 vallinneesta melko tuulehtuneesta tilanteesta. Vaikka Soteva käytti mahtikäskyjään harvoin, teollisuuslaitokset näkivät sen harjoittaman komentotalouden ja varsinkin byrokratian sekä hinnoittelujärjestelmän vaikeuttavan yhteistyötä huomattavasti. Kaksi jälkimmäistä seikkaa vaikuttivatkin lopulta ärsyttäneen teollisuutta eniten, eivätkä siis suoranaisesti Sotevan niin sanotut pakkopykälät, vaikka varsinkin yritysten liikesalaisuuksiksi katsottavia seikkoja loukattiinkin usein. Koska Sotevan henkilökunta koostui teollisuusmiehistä, olivat teollisuuslaitokset alkuaikoina varmasti myös luottaneet Sotevan pitävän heidän puoliaan eri kysymyksissä ja ymmärtämään kentän ongelmia, jota Soteva tietenkin pyrkiin tekemään. Kun kävi ilmi, että Sotevassa työskennelleistä henkilöistä oli tullut virkamie-

³⁷⁴ Holmström 1986 198–199, 208.

hiä, tuli luottamukseen suuri särö. Tässäkin tapauksessa luottamuksen horjuessa myös yhteistyö vaikeutui.

Myös Sotevan kentän tuntemuksessa osoittautui suuria puutteita ainakin sotakorvausten alkuvuosina. Lähtökohtaisesti Sotevan teollisuusmiehet varmasti ymmärsivät kentän näkökannan hinnoittelukysymyksessä, vaikka sitä ei voitu hyväksyä. Siis aivan vastavasti kuin Neuvostoliiton taholta Suomen ongelmat raaka-ainekysymyksissä sekä aika-tilauksissa: ne ymmärrettiin, mutta niitä ei hyväksytty. Teollisuuden taholla oli varmasti halua siirtyä nopeasti normaalikauppaan ja ennen kaikkea pois tilanteesta, jossa ulkopuolinen jäykän muodollinen taho sanelee, miten toimitaan ja mielellään vielä mahdollisimman joustavasti.

Teollisuudelta odotettiin suurta venymiskykyä lähes olemattomin tuotoin. Sotevan esittämät porkkanat, kuten ylimääräinen yrittäjäansion korotus onnistuneista työsuunnittelulutoimista, osoittautuivat pahimmassa tapauksessa pelkäksi sanahelinäksi. Valtion sanelema ainoastaan kohtuullisen yrittäjävoiton sallimisen periaate rajoitti liikaa, jotta tuntuja palkintoja olisi voitu myöntää. Merkittävin suoranainen hyöty oli todellisuudessa sotakorvausten mahdollistanut tuotannon laajentaminen sekä modernisoiminen, ja nimenomaan valtion tuella, joka olisi normaalitilanteessa ollut samassa mittakaavassa miltei mahdotonta. Tästä huolimatta onkin mielenkiintoista havaita, että ainakin suurteollisuuden keskuudessa pidettiin sotakorvausten aikanakin ideologisessa mielessä sitkeästi kiinni normaalin kaupankäynnin periaatteista, vaikka ne eivät sotakorvauksissa toteutuneetkaan, eivätkä lähtökohtaisesti voineetkaan toteutua. Periaatteessa Soteva olisi voinut syyttää teollisuuslaitoksia itsekkyydestä. Onkin mielenkiintoista, että esimerkiksi asiantuntijalautakunnassa teollisuuden edustajat kiukuttelivat ainoastaan hinnoittelupoliitikasta havaitsematta Sotevan avulla toteutettuja hankintoja. Tämä selittyy mahdollisesti myös sillä, että läsnä olleet teollisuuden edustajat edustivat maamme silloista suurteollisuutta. Porin Konepajan kokoisissa ja edellä mainittuja pienemmissä yrityksissä Sotevan apua saatettiin arvostaa enemmän, pienistä ja keskisuurista yrityksistä puhumatta. Sotevan joustamattomuutta ja teollisuuden mukaan jopa ”mielivaltaisuutta” hinnoittelukysymyksissä rajoitti maan johdon taholta tullut poliittinen paine, joka satoi Sotevan kädet. Sotevan toimien tarkkailua oli havaittavissa jo ennen varsinaisen Tarjanteen toimikunnan perustamista. Osittain tästä syystä myöskään systeemiä, jota teollisuus syytti byrokratiaksi, ei voitu purkaa.

Sotevan tehokkuus sotakorvaustuotannon järjestämisessä on kiistämätön. Täytyy kuitenkin alleviivata, että teollisuuslaitosten omilla päätöksillä oli myös erittäin merkittävä

rooli. Kirjeenvaihdon perusteella Sotevan konepajalle antamat tuotantoon liittyneet suoranaiset käskyt liittyivät lähinnä raaka-aineita koskevaan ilmoitusvelvollisuuteen sekä raaka-aineiden sijoittamiseen sekä sotakorvaustoimitusten ensisijaisuuteen muuhun tuotantoon nähden. Määräykset liittyivätkin pääasiassa seikkoihin, jotka kuuluivat normaalin kaupankäyntiperiaatteen ulkopuolelle, ja joista ei ollut aikaa tai mahdollisuutta neuvotella. Muilta osin tuotantoon tai sen järjestämiseen annetut ohjeistukset olivat luonteeltaan kehotuksia. Monessa tapauksessa Soteva jätti ongelmaratkaisut tuotantolaitoksille, ollen kuitenkin tarvittaessa käytössä. Myös Porin Konepajalla ongelmia pyrittiin ratkomaan ensin itse ja vasta erittäin vaikeissa tilanteissa käännyttiin Sotevan puoleen. Soteva kannusti myös teollisuuslaitoksia oman suunnittelun kehittämiseen. Parhaiten tämä tuli ilmi esimerkiksi tuotannon modernisointikysymyksissä. Konepaja sai vapaasti päättää työnsuunnitteluun ja rationalisointiin liittyvät uudistukset. Sotevan suosima Hellborn-systeemi oli ainoastaan malli, jota oli mahdollisuus käyttää. Toki Sotevassa varmasti valvottiin, että uudistuksia toteutettiin ja olihan heillä tarvittaessa valta myös puuttua tähän.

Porin Konepajalla yksi merkittävimmistä uudistuksista voidaan katsoa liittyneen projektin johtamiseen. Konepajan johto edusti vanhaa koulukuntaa. Tämän vuoksi monessa mielessä uudenlaista sotakorvaustuotantoa varten tehtaalle palkattiinkin paremmin ajanmukaisesta tuotannosta perillä oleva henkilö, ja jonka vastuulle sotakorvaustuotanto lopulta annettiin kokonaisuudessaan. Osastoinsinöörien sekä piirustuskonttorien vastuu kasvoikin sotakorvausten seurauksena monessa yrityksessä. Konepajalla ei kuitenkaan täysin unohdettu kokeneita työntekijöitä, vaan heidän panostaan arvostettiin myös suunnittelukysymyksissä. Kokoneiden työntekijöiden rooli korostui lisäksi uusien työntekijöiden koulutuksessakin. Sotevan ja Kauppa- ja teollisuusministeriön avulla konepaja sai koulutettua melko runsaasti uusia ammattimiehiä.

Teollisuuden kapasiteetti kasvoi ja tuotanto modernisoitui huomattavasti sotakorvausten aikana ja varsinkin raskaan metalliteollisuuden konekannan kasvu oli erittäin merkittävä. Monet konepajallakin toteutetut uudistukset olisivat olleet vallitsevassa tilanteessa mahdottomia ilman Sotevan tarjoamaan apua tuontilisenssien myöntämisessä. Soteva ei voinut antaa teollisuuslaitoksille täydellistä vapautta esimerkiksi raaka-aine- ja konehankinnoissa, koska pelättiin, että etuja käytettäisiin väärin tarkoituksiin, toisin sanoen ”ajankohtaan nähden kyseenalaiseen” normaalituotantoon, kuten Sotevassa asia ilmaistiin. Toisaalta konepaja kykeni käyttämään Sotevan avulla toteutettuja laajennuksia tehokkaasti hyödykseen myös normaalituotannossa. Onkin selvää, että esimerkiksi

konehankinnoissa konepaja pohti jo sotakorvausten jälkeistä aikaa. Tästä kertoo esimerkiksi kieltäytyminen Sotevan ehdottamista englantilaisvalmisteisista koneista ja päätyminen laadukkaampiin, vaikkakin kalliimpiin yhdysvaltalaiskoneisiin.

Soteva auttoi teollisuuslaitoksia tarvittaessa lisäksi uudisrakennusten pystyttämässä sekä vanhojen rakennusten laajennuksissa. Rahallista apua annettiin niissä tapauksissa, joissa teollisuuslaitoksen normaalitoiminta ei korvannut kuluja. Konepajan lähettämistä kirjeistä selviää, että anomuksia tehostaakseen konepaja muistutti, että hankintaan tulevat koneet ym. tulivat ensisijaisesti helpottamaan sotakorvaustuotantoa ja siten auttamaan myös Sotevaa. Sotakorvausten alkuvuosina vallinneen heikon valimokapasiteetin vuoksi uuden valimon rakentaminen oli myös Sotevan mielestä ensiarvoisen tärkeää. Valimo oli erittäin merkittävä investointi. Porin Konepajalla varsinkin tuotannon loppuvuosina sekä lokomobiilituotannolla että normaalituotannolla oli suuri rooli ja verrattain hyvä menekki, joten Sotevan valmistuskustannuksiin lisätty avustus ajoittuisi tässä mielessä alkuvuosiin. Esimerkiksi alkuvuosina konepajan sotakorvaustuotteiden myyntihinnoissa oli huomattavia eroja suhteessa valmistettujen koneiden määrään. Valitettavasti varsinaisia sotakorvaustuotteiden valmistuskustannuksia ryhdyttiin erottelemaan kokonaiskustannuksista vuosikertomusten kirjanpidossa vasta sotakorvausten loppuvuosina. Valimon valmistuminen viivästyi ja lopulta valimolla teetetyt Sotevan työt rajoittuvat lähinnä lokomobiilien osien valamiseen. Tämän selittyi myös sillä, että vuoteen 1948 mennessä sotakorvausteollisuuden laajennukset oli käytännössä saatu valmiiksi koko maassa. Näin yli kaksikertaiseksi kasvanut Porin Konepajan valimokapasiteetti sekä Sotevan avulla hankitut koneet palvelivat suurelta osin myös konepajan normaaliuotantoa, joka tuskin oli Sotevan avun alkuperäinen tarkoitus, mutta joka ei myöskään ollut haitaksi, koska lokomobiilit valmistuivat ajallaan.

Tuotannon käynnissä pitämiseen ja aikatauluissa pysymiseen Soteva käytti tarvittaessa valtaansa ja saneli ratkaisut. Tähän vaikuttivat ennen kaikkea aina vuoteen 1948 vaikuttaneet *maalle haitalliset* myöhästymissakot. Näissä tapauksissa puututtiin usein myös teollisuuslaitosten normaalitilanteessa liikesalaisuuksiksi katsottaviin kysymyksiin. Raaka-ainetilanne pakotti Sotevan käyttämään teollisuuslaitosten omia varastoja ja Porin Konepajaltakin lähti Sotevan määräyksestä ympäri maata materiaalia aina hitauspuikoista suurempiin metallieriin joko lainaksi tai laskua vastaan. Nämä Sotevan toimet pitivät tuotannon käynnissä ja aikataulut kurissa. Toisaalta konepajakin hyötyi esimerkiksi hollanterivalmistuksessa ilmenneissä ongelmissa Sotevan parhaimmillaan erittäin tehokkaasta ja mittavasta järjestelykyvystä. Myös yhteistyö muiden teollisuus-

laitosten kanssa vaikutti ainakin Porin Konepajan osalla toimivalta sotakorvauskysymyksissä. Konepaja lähetti myös Sotevan käskystä laitteita koskevia piirustuksia muille teollisuuslaitoksille, joka normaalitilanteessa ei olisi tullut kysymykseenkään. Kirjeenvaihto ei kuitenkaan paljasta koettiinko tämä konepajan taholta ongelmana. Toisaalta Soteva otti vastuulleen patenttien omistajien kanssa mahdollisesti syntyvät erimielisyydet.

Sotevan kannalta tilannetta pahensi varsinkin vuodesta 1947 alkanut teollisuuslaitosten kotimaisten tilausten kasvu, joka nähtiin uhkaavan sotakorvaustoimituksia. Myös myöhemmät kauppasopimustoimitukset Neuvostoliittoon, joihin Porin Konepajakin tarttui erittäin hanakasti, uhkasivat tuotantoa. Näissä tilanteissa Soteva ei tinkinyt valastaan, vaan pakotti teollisuuslaitokset, myös Porin Konepajan, pitämään sotakorvaustoimitukset ensisijaisina. Määräystä tehostettiin myös Karelian näkökannalla, joka oli kirjeenvaihdon perusteella yksi harvoja tapauksia, jossa Karelian läsnäoloa käytettiin lyömäaseena.

Soteva oli ainoastaan väliaikainen organisaatio, kun taas teollisuuslaitoksia huolestutti myös sotakorvausten jälkeinen aika. Soteva vetosi kirjeissään sotakorvausten ensisijaisuutta ja keskinäistä yhteistyötä korostaakseen, että kyseessä oli yhteinen asia, *velvollisuutemme*. Teollisuuslaitoksilta vaadittiin ”kaiken tarmon laittamista” sekä ”huolellista paneutumista”, jotta tuotanto saadaan toteutettua aikataulun mukaisesti. Nämä toimivat kiertoilmaisuna sille, että teollisuuslaitos laittaa kaiken energiansa sotakorvauksiin, myös normaalityön kustannuksella. ”Maalle haitallisilla” myöhästymissakoilla uhkailu olivat kirjeenvaihdon perusteella melko yleinen painostuskeino. Kuten edellä todettiin, niin Karelialla Soteva ei juurikaan uhkaillut, ainakaan kirjallisesti. Puhelinkeskusteluissa ja kasvotusten tapahtuneissa neuvotteluissa tilanne saattoi olla toinen. Kuten viidennen luvun aloittaneesta lainauksesta selvisi, eräs Sotevan edustaja käytti suullista uhkausta Karelian asioihin puuttumisesta tehokkaasti lakon murtamisessa.

Sotevan taholta väläyteltiin jo melko varhain lupausta paremmasta ajasta, toisin sanoen idänkaupasta, vaikka vielä vuonna 1945 Sotevan taholta ilmoitettiin, että maa on *jatkossa pakotettu* olemaan kaupallisissa suhteissa Neuvostoliiton kanssa. Soteva oli itseasiassa aktiivisesti ajamassa metalliteollisuuden vientiorganisaation perustamista, koska pelättiin, että Neuvostoliiton vientiorganisaatiot ottavat aloitteen omiin käsiinsä. Näin syntyi Oy Metex Andelslag, jossa siis myös Porin Konepaja oli jäsenenä.

Jos teollisuuslaitosten yhteistyö oli vaikeaa Sotevan kanssa, oli se sitä myös vastaanottajatahon kanssa. Sotevan edustajalle teollisuuslaitosten edustajat saattoivat puhua

suoraan ja korotetulla äänellä, mutta Karelian kanssa tilanne oli toinen. Ilmari Harkin mukaan Karelian edustajat eivät siis tuoneet itseään juurikaan esille, vaan hoitivat työnsä tehokkaasti ja vähin äänin. Tämä on erikoinen lausunto, ottaen huomioon kaikki ne ongelmat, joihin teollisuuslaitokset sekä myös Soteva joutui Karelian tiukkojen laatum. vaatimusten kanssa. Harki edusti Sotevan korkeinta johtoa. Kentän tuntemus ei voinut olla sentään niin huono, ettei Sotevassa havaittu missä mennään. Harkin lausunto saattaa selittyä sillä, että hän tarkoitti Sotevan ja Karelian johdon kommunikointia, joka saattoi ollakin sujuvaa. Luultavampi vaihtoehto on kuitenkin se, että Harkin teos on julkaistu aikana, jolloin Neuvostoliitto oli hyvinkin voimissaan ja sotakorvausten päättymisestä ei ollut kulunut kahtakymmentäkään vuotta.

Lars Holmströmin muistelmissa välittyy kuva herrasmiesmäisistä, mutta tiukoista vastaanottoinsinööreistä, jotka vaihtuivat aika ajoin. Missään nimessä kyseessä eivät olleet ylimielisesti tehtaalle marssivat voittajan edustajat, jotka käyttivät oikeuksiaan säälimättä. Heidän kanssaan vallitsi ammattimainen rinnakkaiselo ja ainakaan Porin Konepajalla sinunkauppoja ei päässyt syntymään missään vaiheessa. Illanistujaisilla ja alkoholitarjonnalla pyrittiin ehkäpä pehmittämään vastaanottoinsinöörejä ja ainakin jollain teollisuuslaitoksilla myös suoranaisesti Sotevan ohjeistamana, mutta oliko näistä lopullisesti hyötyä, eivät lähteet antaneet vastausta. Kanssakäyminen tapahtui kieli keskellä suuta ja poliittisesti epäkorrekteista aiheista vaiettiin. Viime kädessä yhteistyön sujumiseen vaikutti henkilöiden persoonallisuus. Suoranaisesti vaikeita, vallan tuomia oikeuksiaan säälimättä käytäviä Karelian insinöörejä, oli Porin Konepajalla ainoastaan yksi koko sotakorvausten aikana. Mielenkiintoista onkin, että hän vaikutti konepajalla siinä vaiheessa, kun lokomobiilituotannossa oli päästy jo hyvään ja toimivaan malliin.

Joissain tutkimuksissa Karelian tarkastajien alun alkaenkin tiukkoja ja sotakorvausten loppupuolella edelleen tiukentuneita laatuvaatimuksia sekä asiapapereiden täydellisyiden vaatimista on esitetty poliittiseksi painostuskeinoksi. Ainakaan Porin Konepajan tapauksessa ei ollut havaittavissa laatuvaatimuksissa mitään erityisiä muutoksia jonkin tietyn ulko- tai sisäpoliittisen tilanteen vuoksi. Laatuvaatimukset kiristyivät loppua kohden aivan kuten monella muullakin tehtaalla. Tämä selittää osittain myös hankalaksi koetun vastaanottoinsinöörin toimintaa, jolloin hänen voidaan katsoa toimineen ainakin osittain ohjeiden mukaan.

Vaikuttaa siltä, että Neuvostoliitto halusi tiukentuneilla laatuvaatimuksilla todellakin sitoa Suomen kiinteästi idänkauppaan. Porin Konepajan tapauksessa oli selkeitä todisteita myös tuotantotekniikan ja yleisen tietotaidon suorasta kopioinnista. Tämä oli myös

havaittavissa tietenkin jo Neuvostoliiton vaatimista täydellisistä koneiden mukana toimitettavista asiapapereista. Eräät paperikoneita valmistaneet suomalaistehtaat kieltäytyivätkin luovuttamasta näitä papereita. Porin Konepaja luovutti kiltisti yritysosalaisuudeksi luokiteltavia tietoja Karelialle, koska pelkona oli mahdollisten kauppasopimustilausten menettäminen. Neuvostoliiton toiminnan on nähty myös hyödyttävän teollisuutta. Kuten Sirpa Wahlqvist mainitsee tutkimuksessaan, teollisuuslaitosten tuli neuvostotarkastajien tarkkuuden vuoksi opetella tuotekehitystä, tuotannon suunnittelua, kustannuslaskentaa sekä hinnoittelua. Lisäksi tuotteiden laadun tuli olla tasaista ja korkeaa luokkaa.³⁷⁵

Vuonna 1952 päättyneiden sotakorvausten ei voida sanoa olleen teollisuuslaitosten näkökulmasta suuri menestys, ennemminkin onnistuminen, joka saavutettiin paikoitellen kovaäänisestikin liitoksistaan natisevalla yhteistyöllä Sotevan kanssa. Porin Konepajalla lokomobiili oli niin työläs laite, että se vaati kaiken huomion. Tämä tavallaan myös yksinkertaisti konepajan sotakorvaustuotantoa. Suuri erä massiivisia laitteita helpotti tuotannon suunnittelua verrattuna mahdollisesti kirjavan ”silpun” valmistamista pienemmissä erissä. Toisaalta, samalla konepaja joutui kieltäytymään muista Sotevan töistä, joka tarkoitti tulojen, vaikkakin vain vähäistenkin, menetystä. Kuten aiemmin mainittiin, sotakorvaukset vahvistivat konepajan asemaa emoyhtiössä ja tuotanto jäi tuloksellisesti voitokkaaksi. Ehkäpä merkittävän tästä tekee se, että tuotannon sujuvuus ja niistä aiheutuneet voitot olivat täysin konepajan oman suunnittelutyön ansiota, niin konstruktiokysymyksissä, kuin rationalisoimistoimissakin. Tähän vaikuttivat oikeat henkilöstövalinnat ja vanhan koulukunnan edustajien, toisin sanoen konepajan vanhan johdon suvaitsevaisuus epävarmasta tulevaisuudesta huolimatta modernisoimiskysymyksissä, niin työn johtamisen kuin laitehankintojenkin osalla. Myös uutta työvoimaa mahdollistaneella koulutuksella oli tärkeä merkitys. Lähtökohtaisesti mitään etuja ei olisi kuitenkaan saavutettu sillä hetkellä ilman osallistumista sotakorvaustuotantoon.

Sotakorvaustuotanto ei ylittänyt Porin Konepajalla missään vaiheessa puolta liikevaihdosta. Sotevan avulla toteutetut tuotannon modernisointitoimet eivät vaikuttaneet ainoastaan sotakorvaustuotantoon, vaan merkittävästi myös normaalituotantoon. Konepaja kykeni myös jo sotakorvausten aikana sijoittamaan ja laajentamaan toimintaansa kodinkonevalmistukseen, mutta kuitenkin edelleen lisenssivalmistajana, vaikka tästä ajattelutavasta olikin yleisellä tasolla pyritty eroon.

³⁷⁵ Wahlqvist 2011, 221.

Kuten Jussi Koivuniemi kirjoittaa, Porin Konepajalla ei ollut välittömästi sotakorvausten jälkeen ongelmia. Tuotannon kasvusta kertoo myös se, että vuonna 1938 konepajalla oli päästy siihen mennessä yrityksen historian kovimpiin myyntilukuihin, jotka ylittivät reippaasti jokaisena sotakorvausvuotena, parhaimmillaan yli kaksinkertaisesti. Sotakorvausten jälkeen vuosina 1955–1958 konepaja tuotti eniten voittoa koko Rosenlewyhtiön laitoksista. Jälleenrakennuskauden Suomessa oli kysyntää koti- ja maataloustuotteilla ja kauppasopimuslokomobiilit, jotka vastasivat lähes kolmasosaa liikevaihdosta, toivat tasaisesti tuloja Neuvostoliitosta. Mainontaa tarvittiin erittäin vähän, koska periaatteessa kaikki, mitä konepaja valmisti, meni kaupaksi. Neuvostoliittolaiset pyrkivät jatkuvasti laskemaan kauppasopimuslokomobiilien hintaa, josta selvittiin tehostamalla työprosessien rationalisointia entisestään.³⁷⁶ Sanomattakin selvää, että sotakorvausten aikana toteutetut muutokset ja tuotannosta saadut kokemukset auttoivat tässä.

Lopulta äkillisesti vuonna 1958 päättyneet lokomobiilitoimitukset jättivät tuolloin kotitalousteollisuuden, raskaan metalliteollisuuden ja valimon käsittäneen konepajakonaisuuden etsimään suuntaansa varsinkin raskaan metalliteollisuuden osalta. 1970-luvulle tultaessa raskaan metalliteollisuuden suuntaa haettiin edelleen.³⁷⁷ Tämä alleviivaa vanhanaikaisesta sotakorvaustuotteesta tullutta, lopulta ainoastaan väliaikaista hyötyä konepajalle.

Käytettävissäni olleet kirjalliset lähteet sekä varsinkin Porin Konepajan ja Sotevan välinen kirjeenvaihto antoivat vahvat suuntaviivat tämän työn tutkimuskysymyksille. Syvemmälle asian ytimeen pääsisi tutkimalla tarkemmin Sotevan arkistoa sekä Sotevan ja Karelian välistä kirjeenvaihtoa. Jatkoa ajatellen konepajan kokemuksia voisi olla hedelmällistä verrata johonkin teollisuuslaitokseen, jonka kapasiteetti oli sidottu joko täysin, tai lähes täysin sotakorvaustuotantoon. Lähtökohtaisesti tämän voisi kuvitella rajoittaneen teollisuuslaitoksen halua kyseenalaistaa tuotantoon liittyviä kysymyksiä, koska normaalituotannosta saatua ”turvaa” ei ollut. Myös Sotevan ja teollisuuden suhteista saisi oman tutkimuksensa, kuten mahdollisesti myös siitä, miten entiset Sotevan ”byrokratisoituneet” työntekijät otettiin vastaan heidän palattuaan normaaliin työelämään. Varsinkin jälkimmäiseen vaadittaisiin haastattelumateriaalia, jonka keruu alkaa valitettavasti kohta olemaan jo myöhäistä, ellei se sitä jo ole.

³⁷⁶ Koivuniemi 2011, 496; W. Rosenlew & Co. Ab, Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse för 1938, 1944-1953, Rosenlew Oy Porin Konepajan arkisto. ELKA.

³⁷⁷ Koivuniemi 2011, 493, 497.

Lähdeluettelo

ARKISTOAINEISTO:

Kansallisarkisto, Helsinki (KA):

- Sotakorvausteollisuuden valtuuskunnan arkisto.
 - Sotevan arkisto I Valtuuskunta. Cc18. Metalliteollisuuden asiantuntijalautakunnan pöytäkirjat 1946–1947.
 - Sotevan arkisto XII Tuotanto-osasto. Ea6. Saapuneet kirjeet 1947.

Suomen Elinkeinoelämän Keskusarkisto, Mikkeli (ELKA):

- Rosenlew Oy:n arkisto.
 - Rosenlew Oy Porin Konepaja. W. Rosenlew & Co. A.B. Björneborgs Mek. Verkstad Årsberättelse 1938–1953
 - Rosenlew Oy Porin Konepaja. Kirjeenvaihtoa Sotevan kanssa 1945–1951.
 - Rosenlew Oy Porin Konepaja. Sotakorvaussopimukset III-VIII.

ELOKUVAT:

Suomi maksaa (Finland betalar) Sk: Tauno A. Laitinen & Topo Leistelä. O: Topo Leistelä. T: Soteva. To: Kansan Elokuva Oy. E: 1951.

<http://yle.fi/aihe/artikkeli/2007/11/01/suomen-sotakorvaukset>, tarkistettu 6.5.2015.

VALOKUVAT:

Satakunnan Museon kuva-arkisto, Pori (SatM).

DIGITAALISET LÄHTEET:

Elonet, Kansallisfilmografia.

<http://www.elonet.fi/fi/elokuva/116311>, tarkistettu 6.5.2015.

KOMITEAMIETINNÖT:

Komiteanmietintö. Mon. 1950:41, Sosialisointikomitean mietintö nro 1. Helsinki 1950.

KIRJALLISUUS:

Androsova, Tatjana: *Neuvostoliitto ja Suomen sotakorvaukset*. Hannu Rautkallio (toim.): *Suomen Sotakorvaukset*. 39–65. Helsinki 2014.

Auer, Jaakko: *Suomen sotakorvaustoimitukset Neuvostoliitolle - Tutkimus tavaroiden luovutusohjelmista, niiden toteuttamisesta ja hyvityshinnoista*. Porvoo 1956.

Björklund, Nils: *Valmet – Asetehtaiden muuntuminen kansainväliseksi suuryhtiöksi*. Jyväskylä 1990.

Harki, Ilmari: *Sotakorvausten aika*. Jyväskylä 1971.

Heikkinen, Sakari & Tiihonen, Seppo: *Kriisinselvittäjä – Valtiovarainministeriön historia 2*. Helsinki 2009.

Heikkinen, Sakari: *Sotakorvaukset ja Suomen kansantalous*. Hannu Rautkallio (toim.): *Suomen Sotakorvaukset*. 91–115. Helsinki 2014.

Herlin, Niklas: *Ruukin avain – 400 vuotta suomalaista metalli- ja elektroniikkateollisuutta*. Helsinki 2003.

Hoffman, Kai: *Sähkötekniikan taitaja: Strömberg 1889–1989*. Vaasa 1989.

Holmström, Lars: *Maksoimme velkaa - Sotakorvauspäiviä ja vähän öitäkin*. Insinööritieto. Helsinki 1986.

Keskinen, Jarkko & Teräs, Kari: *Sosiaalinen pääoma ja luottamus – miten tehdä näkyvätön voimavara näkyväksi?* Jarkko Keskinen & Kari Teräs (toim.), *Luottamus, Sosiaalinen pääoma, historia*. Historia mirabilis 5. 7-22. Turku 2008.

Keskinen, Tuomas: *Idänkauppa 1944–1987*. Helsinki 1987.

Koivuniemi, Jussi: *Joen rytmissä - Porin kaupungin historia IV 1940–2000*. Pori 2004.

Koivuniemi, Jussi: *Sukuyhtiön aika. Rosenlew 1853–1987*. Pori 2011.

Laine, Markus, Bamberg, Jarkko & Jokinen, Pekka: *Tapaustutkimuksen käytäntö ja teoria*. Markus Laine, Jarkko Bamberg & Pekka Jokinen (toim.): *Tapaustutkimuksen taito*. 9-38. Helsinki 2007.

Maarit Leskelä-Kärki, Anu Lahtinen & Kirsi Vainio-Korhonen (toim.): *Kirjeet ja historian tutkimus*. Historiallinen arkisto 134. SKS 2011.

Michelsen, Karl-Erik: *Viides sääty. Insinöörit suomalaisessa yhteiskunnassa*. Helsinki 1999.

Michelsen, Karl-Erik: *Työ, tuottavuus, tehokkuus. Rationalisointi suomalaisessa yhteiskunnassa*. Helsinki 2001.

Michelsen, Karl-Erik: *Kone. Perhe, yrittäjyys ja yritys teollisuuden vuosisadalla*. Helsinki 2013.

Michelsen, Karl-Erik: *Sotakorvaukset: Suuren teollisen projektin anatomia*. Hannu Rautkallio (toim.): *Suomen Sotakorvaukset*. 188–211. Helsinki 2014.

Nykänen, Panu: *Telan ympäri. Vuosisata suomalaista paperikone- ja paperinvalmistustekniikkaa*. STH – julkaisuja nro 9. Helsinki 2005.

Ojala, Jari & Luoma-aho, Vilma: *Sidosryhmäsuhteet liiketoiminnan sosiaalisena pääomana merkantilismista globaalitalouteen*. Jarkko Keskinen & Kari Teräs (toim.), *Luottamus, Sosiaalinen pääoma, historia*. Historia mirabilis 5. 121–146. Turku 2008.

Palo-oja, Ritva (toim.): *Tampella – Metallin taika ja aika*. Tampereen museoiden julkaisuja 78. Tampere 2004.

Raunio, Jukka: *Valtion Lentokonetehtaan Historia. Osa 3: Vihureita ja vetureita 1945–1965*. Forssa 2011.

Rautkallio, Hannu: *Sotakorvausten tulos*. Hannu Rautkallio (toim.): *Suomen Sotakorvaukset*. 291–314. Helsinki 2014.

Salmelin, Timo: *Sotakorvausteollisuuden valtuuskunnan synty: tutkimus sotakorvausten hallinnollisesta järjestämisestä*. Suomen ja Pohjoismaiden historian pro-gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto 2002.

Seppinen, Jukka: *Vaaran vuodet? Suomen selviytymisstrategia 1944–1950*. Helsinki 2008.

Sireeni, Maaria: *Metalliteollisuus ja neuvostokauppa - Korporatismi ulkomaankauppapolitiikassa sotakorvauskaudella*. Poliittisen historian Pro-gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto 2007.

Sutela, Pekka: *Sotakorvauksista idänkauppaan*. Hannu Rautkallio (toim.): *Suomen Sotakorvaukset*. 276–290. Helsinki 2014.

Suviranta, Bruno: *Suomen sotakorvaus ja maksukyky*. Helsinki 1948.

Suviranta, Bruno: *Sotakorvaus 1944–1952 ja sen vaikutukset. Itsenäisen Suomen taloushistoria*, Eds. Eino Jutikkala et al. 251–269. Porvoo 1967.

Tarkka, Juha: *Sotakorvaukset ja Suomen rahoitusmarkkinat*. Hannu Rautkallio (toim.): *Suomen sotakorvaukset*. 176–187. Helsinki 2014.

Teräs, Kari: *Kilpailu, yhteistyö ja luottamus elinkeinoelämän puhunnassa säännöstelytalouden aikana 1939–1949*. Jarkko Keskinen & Kari Teräs (toim.), *Luottamus, Sosiaalinen pääoma, historia*. Historia mirabilis 5. 266–297. Turku 2008.

Teräs, Kari: *Epäilystä vuoropuheluun. Muistelmateokset historiantutkimuksen lähdeaineistona*. Sami Lakomäki, Pauliina Latvala & Kirsi Laurén (toim.), *Tekstien rajoilla. Monitieteisiä näkökulmia kirjoitettuihin aineistoihin*. 181–201. Helsinki 2011.

Tiihonen, Seppo: *Soteva ja kansallinen eloonjäämistaistelu*. Hannu Rautkallio (toim.): *Suomen sotakorvaukset*. 147–175. Helsinki 2014.

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli: *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Jyväskylä 2002.

Törmä, Mika: *Lokomo 1915–2005 – 90 vuotta teräs- ja koneteollisuutta*. Tampere 2006.

Vahe, Juha: *Rauma-Repola Oy – Rauman tehtaot 1912–1987*. Rauma 1987.

Viita, Pentti: *Kapitalismin ja sosialismin puristuksessa. Suomen ja Neuvostoliiton taloussuhteet 1944–1991*. Helsinki 2006.

Wahlqvist, Sirpa: *Sydämellä rakennetut seililaivat. Sotakorvauskuunareiden rakentaminen ja rakentajat F.W. Hollming Oy:n telakalla Raumalla 1945–1952*. Kansatieteen väitöskirja. Turun yliopisto 2011.

