

KYMI-YHTYMÄ



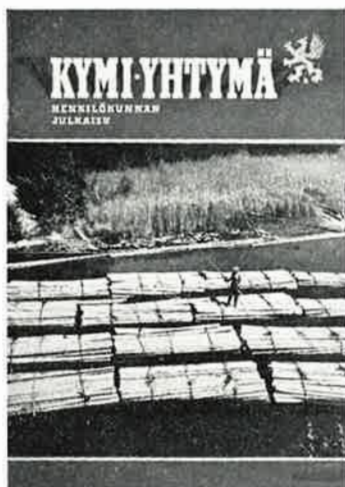
HENKILÖKUNNAN
JULKAISU



- 1 Kuusanniemen tehdas aloittanut toimintansa
- 2 Nippu-uitto
- 3 Kuoripäälliset puuniput Saimaalta Mäntyharjun reittiin
- 9 Mäntyharjun reitillä siirrytty nippu-uittoon
- 12 Verlassa ruukkivanhuksen pyörät pysähtyneet
- 16 'Mahalan pyörä'
- 19 Lähes puoli vuosisataa huoltokonttoritoimintaa
- 20 5 000 Sampo-hiomakiveä
- 21 Neuvostoliittolainen ministerivierailu
- 22 Kuusankosken yleiskaava
- 24 Uimapromootioita
- 25 Hallan eläkeläiset retkellä
- 25 Juantehtaan kesäkuulumisia
- 26 Pitkäaikaisesti palvelleita
- 27 Merkkipäiviä
Manan majoille
- 32 Hyvä turvesato Haukkasuolla
- 32 Harjannostajaiset Hallassa

Kirjoitusten ja kuvien lainaaminen ilman lupaa kielletty

TOIMITUS: VASTAAVA TOIMITTAJA: VEIKKO TALVI - TOIMITUSSIHT.: HELI KYLLÖNEN - KIRJAPAINO: KOUVOLAN KIRJA- JA KIVIP.



Nippulautta etenemässä hinaajan vetämänä Kuolimojärven Kaurionsalmessa. Liittyy kirjoitukseen 'Kuoripäälliset puuniput Saimaalta Mäntyharjun reittiin' ss. 3—8.

Tämän syksyn suuri tapaus on ollut Kuusanniemen sulfaattiselluloosatehtaan valmistuminen ja käyntiin lähtö. Lehdessämme on kiinteästi seurattu tämän tehtaan suunnittelu- ja rakennusvaiheita. Valmiin tehtaan esittely tapahtuu lähitulevaisuudessa, kunhan kaikki paikat on ensin saatu lopulliseen kuntoon.

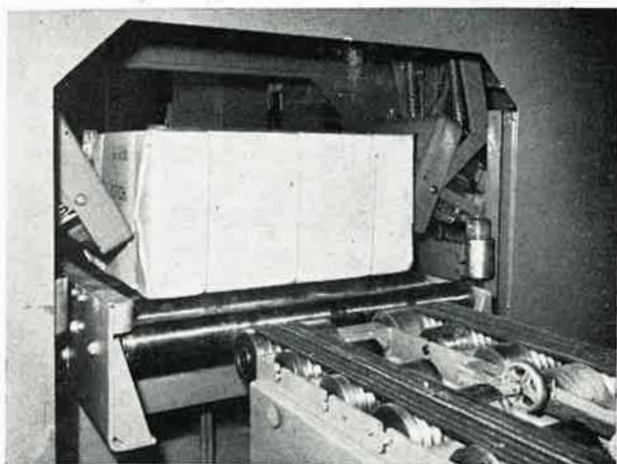
Nykyajalle on ominaista kilpailu kaikilla aloilla. Niinpä puutavaran perinteellinen kuljetusmuoto uittokin on joutunut kilpasille junan ja auton kanssa. Kuljetusmuodon valitseminenhan riippuu vallitsevista olosuhteista ja kustannustekijöistä. Joka tapauksessa nippu-uitosta ja sen edelleen kehittämisestä on tullut aktuaali kysymys. Puu pyritään saamaan tehtaalte kuoripäällisinä nippuina, joita ei välillä tarvitse purkaa ja uudelleen niputtaa. Nytemmin Kymijoen vesistön nippu-uitto on suuresti edistynyt, kun Mäntyharjun uittoväylä on rakennettu nippu-uittokelpoiseksi. Yhtiömme puunkuljetukselle tämä merkitsee suurta parannusta, sillä Mäntyharjun reitti muodostaa jatkon

Orraintaipaleen — Honkataipaleen kuljetusreitille, jota pitkin puuta Saimaalta on kuljetettu nippuina Mäntyharjun reittiin jo yli puolen vuosisadan ajan.

Verlan ruukki on pitkän siirtymäkauden jälkeen vihdoin päässyt eläkkeelle ja siirtynyt historiaan. Tämä tehdas on ollut kuin elävä muisto menneiltä vuosikymmeniltä. Nyt se muuttuu pelkästään museaaliseksi nähtävyydeksi. Verla on maamme puunjalostusteollisuuden historiassa pienuudestaan huolimatta varsin mielenkiintoinen luku.

Toimintansa on lopettanut myös Kymintehtaan huoltokonttori lähes 50 vuotta kestäneen menestyksellisen toimintansa jälkeen. Siirryttäessä palkka pankkiin-järjestelmään rahalaitokset ottivat huolehtiakseen huoltokonttoritoimintaan kuuluvista tehtävistä.

Sampo-hiomakivitehdas, pieni mutta erikoislaatuinen yritys yhtiössämme, on tuotannossaan päässyt 5 000 Sampo-kiveen. Ensimmäinen kivi valmistui v. 1930.



Kuusanniemen tehdas aloittanut toimintansa

Oheisessa kuvassa näemme koivuselluloosapaalin automaattisessa leimauskoneessa. Koivupuu on läpikäynyt monivaiheisen prosessin. Se on lastutettu, siitä on keitetty sulfaattiselluloosaa, joka pesun ja lajittelun jälkeen on valkaistu, se on kulkenut läpi kuivauskoneen, leikattu arkeiksi, saanut kääreen ja kollilangat ympärilleen ja on nyt asianomaiset tunnuksat kupeissaan jatkamassa matkaansa varastoon.

Elokuun 14 päivänä hulmusi siniristilippu Kuusanniemen uuden tehtaan kuitulinjan katolla merkinä siitä, että koivulinjan koekäyttö oli edistynyt valmiiseen selluloosapaaliin saakka. Ankaraa sotaharjoitusta muistuttava koekäynnistys oli johtanut tärkeän tavoitteen saavuttamiseen. Oli siten aihetta vetää lippu salkoon. Mutta paine ei suinkaan hellittänyt. Koekäytön aikana ilmenneet viat ja virheet korjattiin, aloitettiin uusi keitto ja koekäynnistykset laajennettiin käsittämään koko tehtaan. Kuusanniemestä taivaalle tupruavat komeat valkoiset savut ovat osoituksena siitä, että uuden tehtaan tuotannollinen toiminta on päässyt hyvään alkuun. Tämä on tapahtunut runsas kuukausi laskettua aikaisemmin.

Kuusankosken tehtaiden tuotanto-ohjelma on siten lisääntynyt kahdella tärkeällä artikkelilla, koivu- ja mäntysulfaattiselluloosalla. Tämä merkitsee yhtiömme tuotannon huomattavaa kasvua, paperitehtaittemme tuotantoedellytysten monipuolistumista ja yhtiömme selluloosan viennin lisääntymistä. Kuusanniemen tehtaan panos tuntuu myös koko maamme puunjalostusteollisuudessa.

Nykyisin jokainen Suomen kunta olisi valmis ottamaan vastaan uuden tehtaan. Kuusankoskella niitä on ennestäänkin, mutta nyt olemme saaneet yhden suuren lisää. Kenties täällä olemme niin tottuneet tehtaisiin ja niiden laajentamisiin, ettemme tule tätäkään saavutusta kyllin arvostaneeksi. Pian kuitenkin huomattaneen, että uudella tulokkaalla on tärkeä osuus Kuusankosken tehtaiden toiminnassa ja tehdasyhdyskunnassamme samalla kun sen vaikutus säteilee laajalti maaseutupihtiin.

Toivotamme Kuusanniemen sulfaattiselluloosatehtaalte ja sen käyttöhenkilökunnalle mitä parhainta menestystä tärkeässä tehtävässä.

Nippu-uitto

Teollisuuspuun hankintaan liittyvät rationalisointitoimenpiteet ovat yhtä hyvin kohdistuneet niin metsätöihin kuin kuljetuksiin. Näissä uudistuspyrkimyksissä on käyty käsiksi sellaiseenkin perinteelliseen kuljetusmuotoon kuin uittoon. Nippu-uiton edullisuus avouittoon verrattuna on kauan ollut tunnettu, mutta erityisesti viime aikoina siitä on paljon puhuttu, sen edistämiseksi tehty suunnitelmia ja saatu myös tuloksia aikaan.

Olemme jo aikaisemmin kertoneet, että kesästä 1962 alkaen Voikkaan puuhiomo on saanut hiomupuunsa nippuina ja kaiken lisäksi kuorellisena eli mustana puuna. Puuhiomon ja paperitehtaan laajenusten yhteydessä laitteet tehtiin silmällä pitäen nippu-uittoa ja puun kuorintaa perillä tehtaalla. Vaikka uittoväylä Voikkaalle saakka ei ollutkaan vielä nippu-uittokelpoinen, voitiin uuteen järjestelmään siirtyä väliaikaisen ratkaisun avulla. 11 kilometrin pituinen auto-kuljetus Konnivedestä Kimolanlah-

teen on tehnyt rakenteilla olevan Kimolan uittokanavan virkaa ja Saimaan puuniput on kahtena kesänä hinattu Mikkeliin Saksalan rantaan, josta ne on junalla tuotu Voikkaan puuhiomon ääreen ja siinä laskettu vesivarastoon. Auto ja juna ovat siten väliaikaisesti täydentäneet nippu-uittoa.

Tänä kesänä on kuitenkin edistytty niin pitkälle, että Mäntyhar-

Saimaalta Orraintaipaleen yli siirrettyjä nippuja hinataan kohti Honkakaipaletta

jun reitti on saatu nippu-uittokelpoiseksi. Tämä merkitsee sitä, että puut Mäntyharjun reitin varrelta Puulaveden eteläpuolelta, mutta myös Orraintaipaleen—Honkakaipaaleen välityksellä aina Vuoksen vesistön latvoilta saakka voidaan uittaa nippuina Voikkaalle asti.

Seuraavilla sivuilla esittelemme puunippujen vaellusta ja käsittelyä siirrettäessä niitä kuljetusratoja ja uittokouruja myöten sekä nostureiden avulla matkallaan kohti tehtaita. Ensinnä annamme kuitenkin esittelyvuoron vanhalle jo yli puoli vuosisataa sitten rakennetulle Orraintaipaleen—Honkakaipaaleen kuljetusväylälle, joka on uuden nippu-uittoväylän varhainen edeltäjä ja esikuva. Asetettuna nyttemmin nippu-uittokelpoiseksi saatetun Mäntyharjun uittoväylän rinnalle vasta Orraintaipaleen — Honkakaipaaleen kuljetusradat nousevat oikeaan arvoonsa ja antavat käsityksen niiden suunnittelijoiden ja toteuttajien kaukonäköisyydestä.



Nippuvarasto Voikkaan puuhiomon kuorimon rannassa

Kuoripäälliset puuniput Saimaalta Mäntyharjun reittiin

Kun lehtemme viime marraskuun numerossa Hjalmar Vanhala — yli kuusi vuosikymmentä Hallaa palvellut eläkeläinen — kertoi sahan ja sahayhdyskunnan varhaisemmista vaiheista, vilahtelivat hänen muistelmissaan myös Orraintaipaaleen ja Honkataipaaleen nimet. Silloinen Hallan patruuna, norjalais-syntyinen Ole Nerdrum oli lähettänyt Vanhalan syvälle korpeen rakentamaan kuljetuslaitteita, joiden avulla tukkeja voitiin siirtää Saimaalta Kymijoen vesistöön. Tämän tehtävän toteuttaminen oli tuntunut suorastaan mielikuvitukselliselta

seikkailulta. Veturi, siirtovaunut, kiskot ja muut raskaat laitteet oli kuljetettava tietömien taipaleiden taakse ja rakentajien oli raivattava erämaapioneerien tapaan luonnonesteet uittoväylän tieltä.

Saimaan ja Kymijoen vesistön yhdistäminen toisiinsa kanavalla oli jo aikaisemmin askarruttanut miehiä. Vaikka kuljetusolojen kehittäminen maassamme oli ylivoimaisesti kallistunut rautateiden eduksi, syntyi myös edelleen uusia kanavomissuunnitelmia. Niinpä valtiovalan toimesta suoritettiin vuosisadan vaihteessa tutkimus uittoväylän ra-



Niput siirtymässä Saimaasta puolen kilometrin levyisen kannaksen yli Kuolimon Orrainlahteen



Saimaan Lyijyselän rannassa vedetään nippuja vedessä odottavien kuljetusvaunujen kohdalle



Vaunut ovat ottaneet kuormansa ja kohoavat vedestä

kentamisesta Saimaalta Kymijoen vesistöön, mutta kustannusten kalteuden vuoksi hankkeesta kuitenkin luovuttiin.

Tätä taustaa vasten tarkasteltuna Hallayhtiön yritys ratkaista kuljetusväylän rakentaminen omin neuvoin ja omin varoin tuntuu suorastaan yltiöpäiseltä. Kilpailun kiristyessä oli kuitenkin ajateltava tukkien hankintamahdollisuuksia myös muualta kuin Päijänteen rantamilta. V. 1906 Hallayhtiö oli ostanut Kuopion läheltä Karhunsaaressa sahan ja saanut kaupan yhteydessä haltuunsa laajoja metsäalueita. Tukien kuljettaminen pohjoisesta Vuoksen vesistön latvoilta Hallan saareen oli kuitenkin työlästä ja kallista. Kokeiltiin niiden uittamista Mikkeliin, josta ne kuljetettiin Puulaveteen ja uitettiin edelleen Mäntyharjun reittiä Kymijokeen ja Hallaan, mutta yhden uittokauden karvaat kokemukset eivät kehoittaneet jatkamaan. Isännöitsijä Nerdrum ei kuitenkaan hellittänyt katsettaan Saimaasta ja hän lähti ratsain valtavasta painostaan huolimatta samoilemaan samoja jälkiä, joita kanavasuunnittelijat olivat kulkeneet.



Koneenkäyttäjä
Martti Lampinen
(oik.) on ennättänyt
höyrykoneensa
äärestä
pannuhuoneeseen
lämmittäjän avuksi

Hallan oma tukkien kuljetusväylä
oli jo käytössä.

Nämä yli puolen vuosisadan ta-
kaiset tapahtumat tuntuvat perin
etäisiltä, mutta ne muuttuvat elä-
väksi nykypäiväksi, kun käy tu-
tustumassa Saimaan puun kulkua
Orraintaipaleen ja Honkataipaleen
kautta Kymijoen vesistön puolelle.
Nerdrumin ratkaisu oli paitsi roh-
kea myös kaukonäköinen. Se ei ole
vähääkään menettänyt merkitys-
tään. Päinvastoin kun Mäntyharjun
reitti on nyttemmin rakennettu
nippu-uittokelpoiseksi, Orraintaipaleen—Honkataipaleen väylä on tul-
lut entistä tärkeämmäksi. Ihmetystä

Siellä Savitaipaleen, Suomenniemen
ja Mäntyharjun korpimaisemia
kierrellessään hän havaitsi hyljätyin
kanavasuunnitelman toteuttamis-
kelpoiseksi, mutta toisenlaisin ja
vähemmän kustannuksia kysyvin
keinoin.

Nerdrum ei varmaan voinut olla
ihmettelemättä luonnon suopeutta
hänen aikomuksilleen. Suuri, saari-
nen Kuolimojärvi jatkuu kapeana
väylänä syvälle luoteeseen, eikä sitä
erota Mäntyharjun reittiin kuulu-
vasta itään pistävästä nauhamai-
sesta Kallavedestä kuin viiden kilo-
metrin levyinen kannas. Kanavaa
hänen ei olisi siihen kylläkään kan-
nattanut rakentaa; olisi tarvittu
liian monta lapionpistoa ja dyna-
miittipanosta. Mutta sen sijaan kul-
jetusradan rakentaminen kannak-
sen yli tuli maksamaan vain murto-
osan kanavakustannuksista. Myös
Kuolimojärven koskisen lasku-
uoman kanavoimiselta vältyttiin ra-
kentamalla niin ikään kuljetusrata
vajaan puolen kilometrin levyisen
Orraintaipaleen yli Saimaan ran-
taan. Suunnitelma oli valmis. Kai-
kessa hiljaisuudessa alettiin ostaa
kuljetusratoja varten tarvittavia
maa-alueita. Työt aloitettiin kevääl-
lä 1909 ja seuraavana vuonna tämä

Täysinäiset ja
tyhjt vaunut
kohtaavat toisensa
Orraintaipaleen
konehuoneen
kohdalla



Vaunut ovat
sukeltaneet
Kuolimojärveen
ja luovuttaneet
kuormansa
uittomiehen
ohjattavaksi



herättää myös alkuperäisten laitteiden kestävyys ja käyttökelpoisuus. Niitä ei ole sanottavastikaan uusittu, mutta ne eivät osoita edes vanhuuden oireita, vaikka nippujen paino onkin melkoisesti lisääntynyt, kun on siirretty kuoripäällisen puun uitamiseen.

Totesimme näiden vanhojen kuljetusratojen tehokkuuden ja ripeän työn vauhdin käydessämme eräänä heinäkuun päivänä seuraamassa nippujen siirtämistä Saimaalta Kuolimoön ja edelleen Mäntyharjun Kallaveteen. Samalla saimme nähdä kaunista Etelä-Karjalaa ja -Savoa, suurenmoisia järvimaisemia, joita

Honkataipaletta lähestyttäessä väylä kapenee ja nippukuorma on jaettava kahtia

Hinaaja Kymi 53 tekemässä kaunista mutta samalla välttämätöntä kaarretta lähestyessään Kurkisalmen siltaa



talainen on vähän ihmeissään, luulee saapuvansa kanavalle, mutta kaivannon pohjalla ei olekaan vettä vaan kaksi raideparia, joita pitkin vajereiden vetäminä vaunut mennä jyristävät. Mutta muutoin kanavan tuntu on aivan ilmeinen. Kaivannon reunamat ovat muuttuneet puistomaisiksi, punainen rakennus sillan pielessä muistuttaa virka-asuntoa ja eräät muutkin tuntomerkit sopisivat hyvin kanavan yhteyteen.

Kanavakuivitelman säryttyä välähtää mieleen saha. Järvestä nostetaan puita erikoislaatusella 'transportilla', raiteiden vieressä kannaksen puolivälissä sijaitsevista punaisesta rakennuksesta kantautuu äkäsesti puuskuttava ääni, piipusta tupruaa vahva savu ja toisesta koneen jyskytyksen tahdissa nopeita höyrypölylähdyksiä. Mutta sahanterien kirskuna ja lautatapulit puuttuvat, joten sahamielikuvakin osoittautuu erheelliseksi ja vieras tulee entistä uteliaammaksi. Vastaus löytyy pian.

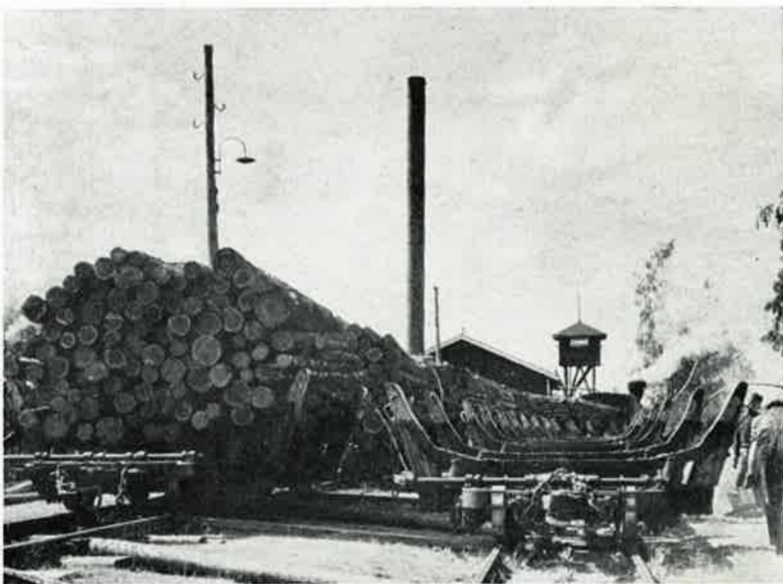
Työnjohtaja Olavi Pylkkö tähyilemässä vesikiikarilla Orrainlahden pohjaa

Laitos on eräänlainen maalle sijoitettu hinaaja. Siinä on haloilla lämmitettävä höyrykattila, pystyasentoinen laivan höyrykone ja varppauslaitteet vaihekoneistoi-neen. Tämän voima- ja varppauskoneiston avulla siirretään kuor-matut vaunut Saimaalta Lyijyselän rannasta Kuolimon Orrainlahteen ja tyhjt vaunut päinvastaiseen

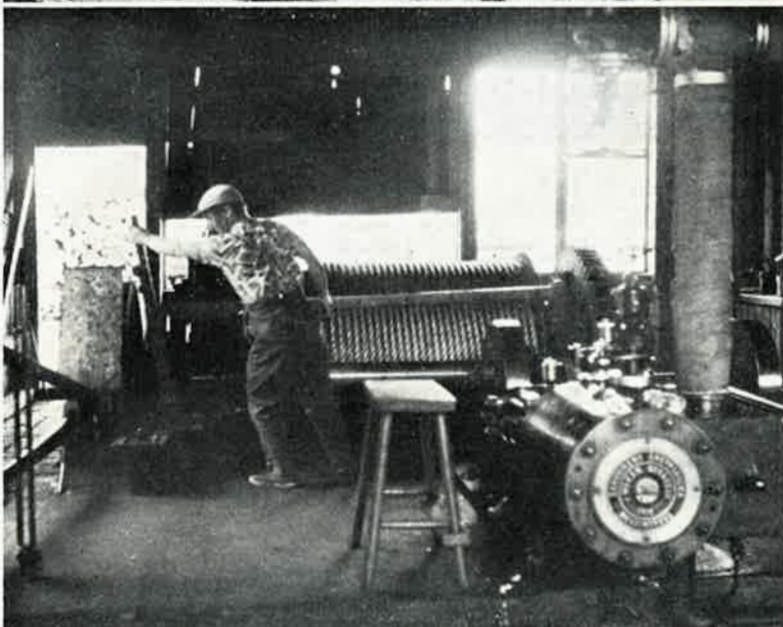


kesämökkiasutus ja turismi eivät ole vielä tarvelleet. Jo Savitaipa-leen komeasta kirkonkylästä avautuva Kuolimo on näkemisen arvo-inen. Tämän komean järven tuntumassa matkamme jatkui pohjoiseen ja pian pääsimme myös Saimaan tuntumaan. Kuolimon laskujoen läheisyydessä kohtaa matkailijaa historiallinen nähtävyys, hyvin säily-nyt Kärnäkosken linnake, joka kuului venäläisten 1700-luvun lo-pulla suunnittelemaan ja rakenta-maan puolustusjärjestelmään, samaan josta myös Kymenlaaksossa on useita muistoja nähtävissä.

Tie ylittää Orraintaipaleen kuljetusradan siltaa myöten. Ensiker-



Honkataipaleella
tarvitaan sekä
konehuonetta
että veturia



Konehuoneen
vanhoja mutta
väkivahvoja
laitteita

Honkataipaleen
veturi matkan
varrella halko-
täydennystä
ottamassa

Armas Pöntinen
on kuljettanut
Honkataipaleen
junaa jo 36 vuotta

suuntaan. Kummallakin raiteella liikkuu kolmen vaunun muodostama juna, jotka sivuuttavat toisensa konehuoneen kohdalla. Radan pituus on 600 m, josta maanpäällistä osaa 400 m ja vedenalaista kummassakin päässä 100 m.

Tyhjät vaunut sukeltavat aave-
maisesti veden alle valkopäisten
merkkipoijujen vain osoittaessa ni-
iden vedenalaisen sijainnin. Uitto-
miehet ohjaavat niput vaunujen
kohdalle ja niiden lähtiessä hiljais-
ta vauhtia kohoamaan niput no-
jautuvat vaunujen sivusakarointa
vasten ja nousevat vaunujen mu-

kana ylös. Niin alkaa nippujen mat-
ka yli kannaksen toiseen järveen
ja vaunujen vaipuessa veteen kyl-
lin syvälle niput irtoavat, uitto-
miehet ohjaavat ne puoshakojensa
avulla etemmäksi ja rakentavat
niistä uuden nippulautan eli 'too-
kin'.

Työ käy tottuneesti ja kommel-
luksitta. Näin siitä huolimatta,
vaikka taakat ovat käyneet ras-
kaammiksi siirryttäessä kuoripääl-
lisen puun uittoon. Viime syksynä
kokeiltiin ensimmäisen kerran ku-
ripäällisten nippujen siirtämistä ja
tänä kesänä niput ovat olleet yksin-

omaan kuoripäällisiä. Ihmeteltävän
hyvin vanhat laitteet ovat kestäneet
ja mukautuneet entistä raskaampien
nippujen kuljettamiseen. Sietääpä
kohdistaa kiitollinen ajatus näiden
siirtolaitteiden rakentajille.

Orraintaipaleen ylikuljetuksen
työnjohtajana toimii Olavi Pylk-
k ö. Hän peri viran isältään, joka oli
tullut Orraintaipaleelle jo rataa
rakennettaessa. Pylköltä kysimme
ensimmäiseksi paikan nimeä, koska
se esiintyy myös sievistellyissä
Orantaipaleen ja Oraantaipaleen
muodoissa. Korvassa soinnahti tuo
Orraintaipale luontevimmalta ja
Pylkkö sanoi sen olevankin yksin-
omaisena paikallisessa murteessa.
Myös eräs kielimaisteri oli todistel-
lut sen alkuperäiseksi ja suositellut
sen käyttöä. Ja mitäpä noin kau-
nista ja erikoislaatuista nimeä on-
kaan tarvis ryhtyä 'suomentamaan'.

Haastateltavamme kertoi, että
kuoripäälliset niput ovat aiheutta-
neet Orraintaipaleen miehille hie-
man hankaluuksia, joskin niistä on
selvitty. Nämä niput uivat syvem-
mällä kuin kuorituista puista koo-
tut niput. Sen tähden ne vaativat
syvempiä kulkuväyliä ja parhail-
laan saapuikin Orraintaipaleelle
Kuusankoskelta sammakkomies
apulaisineen poistamaan pahimpia
esteitä. Nippujen joukossa on myös





huolimattomasti sidottuja ja 'ram-pautuneita', joiden käsittely on vai-valloisempaa ja aiheuttaa ajanhuk-kaa. Kesän urakka on aikamoinen, sillä 15 500 nippua on uittokauden tavoite. Se on myös vietävä läpi, sillä kuoripäällinen puu on saatava saman vuoden kuluessa määrän-päähensä, muutoin se uppoaa. Orraintaipaleella oltiin siirretty kahteen vuoroon ja vuorokauden urakka nostettu 250 nippuun.



Konehuoneessa haastattelimme eräästä Saimaan saaresta kotoisin olevaa Martti Lampista, joka työskentelee suurimman osan vuot-ta Orraintaipaleella. Hän aloitti 'lukupoikana' niputtajalla, on toi-minut lämmittäjänä, vaihdemiehe-nä, vastannut sepän töistä ja hoi-taa nykyisin höyrykonetta. Hän tuntee sen perin pohjin ja kiittelee sitä hieman haikein mielin. Lähi-tulevaisuudessa sähkökäyttö tekee höyrykoneen virattomaksi. Lampi-nen kertoi Orraintaipaleen tulleen hänelle 'kotiseksi'. Hän on niitä maaseudun miehiä, jotka monen-laisiin tehtäviin harjaantuneina suorittavat arvokkaita palveluksia puutavaran saamiseksi tehtaiden käyttöön.

Jätimme hyvästit kauniille Orraintaipaleelle ja sen toimeliaalle työryhmälle. Jatkoimme matkaa Kuolimojärven pohjoisrantaan myö-ten oppaanamme piiriesimies V. Ahlroth Mäntyharjusta. Hänen käsiinsä on uskottu nippujen vesi-kuljetus niin Saimaalta kuin Päi-jänteeltäkin ja tässä tehtävässään hän joutuu liikkumaan autollaan

neljän läänin alueella, mutta siitä huolimatta pitää langat tiukasti käsissään ja hoitelee tämän moni-vivahteisen kuljetusjärjestelmän.

Tietenkin meidän olisi pitänyt jättäytyä hinaajan kyytiin saadak-semme nähdä ja kokea nippujen matkanteon kokonaisuudessaan Orraintaipaleelta Mäntyharjun Pyhä-koskelle asti. Samalla olisimme saa-neet ihailta vertaansa vailla olevia järvimaisemia selkineen, saarineen,

Tämän päivän tukkilaisen ei tarvitse taiteilla yhden tukin varassa

Toinen kannas on ylitetty ja niput liukuvat vaunujen vieminiä Kallaveden Taipaleenlahteen

Vedestä nousevia tyhjiä vaunuja voisi ensi näkemältä luulla vaikka vesihirviöksi



kapeikkoineen ja vaihtelevine rantoineen. Mutta sellaiseen opinto- ja huvimatkaan olisi tarvittu aikaa vuorokausikaupalla. Hinaajan vauhti nippukuormaa vetäessään on vain pari kilometriä tunnissa ja Orraintaipaleelta Honkataipaleelle on hinausmatkaa yli viisi peninkulmaa ja sieltä edelleen Pyhäkoskelle kolmisen peninkulmaa.

Piiriesimies Ahlroth oli järjestänyt matkaohjelmamme kuitenkin niin taitavasti, että autolla liikkuessamme saimme kahdelta verrattomalta näköalapaikalta havainnollisen kuvan Orraintaipaleen ja Honkataipaleen välisestä nippuuitosta. Kaurionsalmen komealle sillalle saapuessamme oli 150 hevosvoimainen diesel-hinaaja Kymi 55 parhaillaan ponnistelemassa kolmisen sataa nippua käsittävän tookinsa kanssa. Valtavassa nippukuormassa oli rinnakkain neljä jonoa, mutta tukevuudesta huolimatta se uskollisesti mukaili hinaajan taitavia liikkeitä kapeata salmea ohitettaessa.

Kurkisalmen sillalla näimme toisen hinausvaiheen. Kuorma oli väylän kapeuden takia jaettu kahtia ja Kymi 53 neuvotteli parijonoaan läpi salmen. Tulimme vakuutuneeksi, että tarkkaa väylän tun-

temusta ja taitavaa ohjausta tarvitaan, ennen kuin tällaiset pitkät nippukuormat saadaan luistamaan mutkikkaista kapeikoista.

Honkataipaletta lähestyessämme tie muuttui vähäiseksi kylätieksi ja tuntui siltä kuin se päättyisi asu-mattomaan korpeen. Periltä löytyi kuitenkin pieni erikoislaatuinen yhdyskunta, sekin noilta etäisiltä Nerdrumin ajoilta peräisin. Honkataipale on aivan Suomenniemen ja Ristiinan rajalla ja Mäntyharjukiin sivuaa sitä. Mutta tähän Jumalan selän takana-vaikutelmaan sekottuu aivan päinvastainenkin kuvitelma. Kannaksen korkeimmalla kohtaa sijaitseva Honkalampi suvaitsee luovuttaa vesiään sekä länteen että itään, toisaalta Mäntyharjun reittiin, toisaalta Saimaan yhteydessä olevaan Kuolimoon. Herää mielikuva kuin eräänlainen maantieteellinen napa seisoi juuri tällä kohtaa.

Mutta pian kiintyy huomio työn ääniin ja ripeään vauhtiin. Samanlaisella nostomenetelmällä kuin Orraintaipaleella vedetään niput Honkalahdesta konehuoneen kohdalle. Nousu on jyrkän puoleinen ja kun vaunujono käsittää seitsemän vaunua, tarvitaan voimaa ja lujia laitteita. Konehuoneen kohdalla olevalta 'ratapihalta' lähtee sään-

nöllisesti joka puoli tunti nippujuna viiden kilometrin pituiselle matkalleen. Kallaveden Taipaleenlahtea lähestyttäessä ja radan alkaessa viettää järveen veturin on riennettävä sivuraiteelle pois vaunujen tieltä. Niiden laskuvauhtia hillitään erikoislaatuisten jarrumenetelmän avulla. Pian uivat niput Kallavedessä, veturi varppaa tyhjentyneet vaunut kuiville ja pian juna kiittää takaisin toista nippujunaa noutamaan.

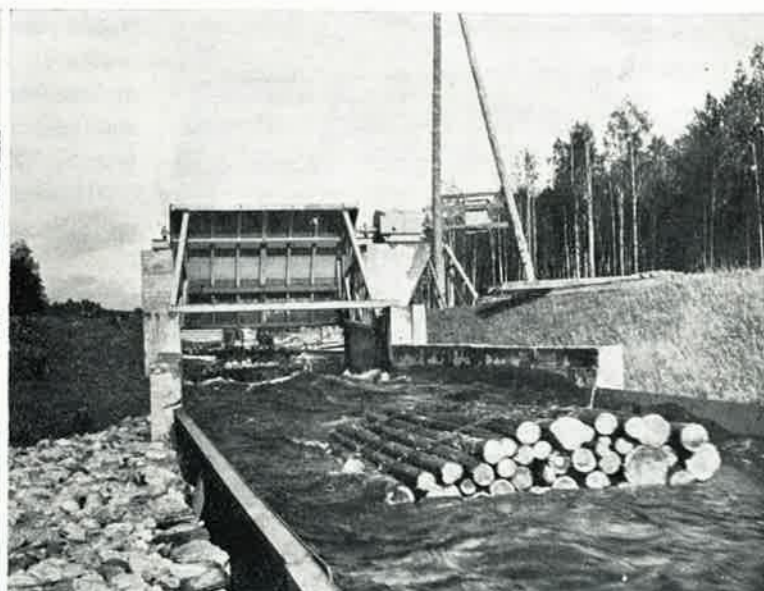
Veturinkuljettaja Armas Pöntinen kertoi, että entiseen aikaan oli junalla hitaampi aikataulu. Kun kuljetettavat määrät kasvoivat, hän ehdotti yhden reissun kiristämistä puoleen tuntiin. Epäiltiin, kestäisivätkö 'rahkeet', mutta hyvin on selvitty. 58-vuotias Pöntinen on 15-vuotiaasta saakka ollut yhtiössä, ensin moottoriveneessä, sitten lämmittäjänä, käynyt välillä Hallassa suorittamassa verstaspalvelun ja sen jälkeen suorittanut veturinkuljettajatutkimuksen. Veturiaan hän on kuljettanut Honkataipaleen radalla jo 36 vuotta.

Piirityönjohtaja Esko Juvonen kertoi, että Honkataipaleen teho on, kuten junan aikataulustakin voi päätellä, 14 nippua tunnissa. Töitä tehdään kahdessa 10-tuntisessa vuorossa. Yhdyskunnassa asuu vakinaisesti 11 perhettä, minkä lisäksi uittokautena tarvitaan lisätyövoimaa. Aikaisemmin täällä elettiin melkein oman onnen nojassa, mutta muutama vuosi sitten rakennettu Mäntyharjuun suuntautuva tie on liittänyt honkataipalelaiset ihmisten ilmoille ja myymäläauto on tehnyt ostosmatkat lyhyiksi.

Loppumatkan varrella piiriesimies Ahlroth pysähdytti meidät vielä Kiepinsillalle Mäntyharjussa. Siinä matkasivat niput sillan alitse Pyhäselälle. Ne olivat jo monta vaihetta kokeneet, mutta pian niitä odottivat uudet seikkailut ennen määränpään joutumistaan.



Piiriesimies V. Ahlroth (vas.) ja piirityönjohtaja Esko Juvonen pohtimassa Orraintaipaleen—Honkataipaleen nippujen kuljetusongelmia kirjaimellisesti ottaen 'paikan päällä'



Mäntyharjun reitillä siirretty nippu-uittoon

Kymijoen vesistön sivuväylistä on uiton kannalta Mäntyharjun reitti merkityksellisin. Puunjalostusteollisuutemme alkuaajoista lähtien sitä myöten on uitettu puuta Kymijoen Pyhäjärveen ja edelleen Kymenlaakson tehtaille. Koskien ja paikoin riittämättömän vesisyvyyden takia uitto on tapahtunut varsinaisen Mäntyharjun reitin osalta irtouittona käsittäen vuosittain keskimäärin 400 000 k-m³.

Nyttemmin Mäntyharjun reitin uittoedellytykset ovat ratkaisevasti parantuneet, kun väylä on metsähallituksen toimesta saatu nippu-uittokelpoiseksi. Tämä lähes puoli miljardia vanhaa markkaa maksanut ja monenlaisia teknillisiä ratkaisuja sekä laitteita vaatinut uittoväylän kunnostamistyö on edistynyt niin pitkälle, että uitto Puulaveden eteläpuolelta ja Pyhäkoskelta on voitu suorittaa tänä uittokautena yksinomaan nippu-uittona Voikkaalle saakka.

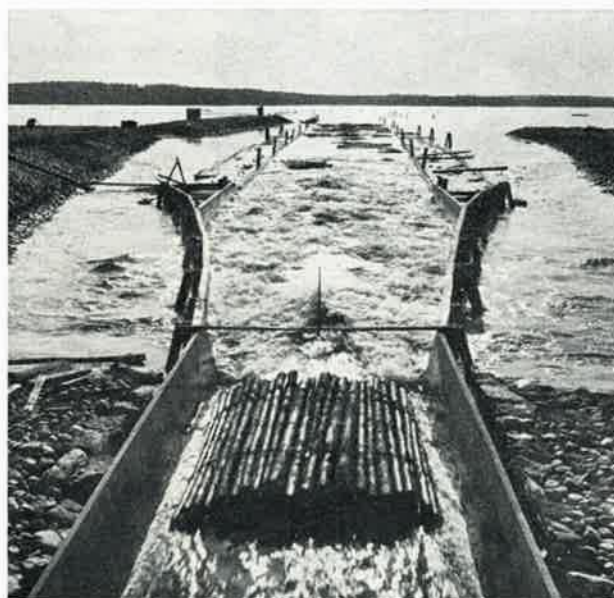
Koska nippu-uiton onnistuminen edellyttää vähintään kahden ja puolen metrin vesisyvyyttä, jouduttiin

ruoppauksia suorittamaan useissa paikoissa. Huomattavimmat ruoppauskohteet olivat Kiepinsalmella, Lahnavedellä, Puolakankoskella ja Lintukymissä. Nämä työt tehtiin kaivinkoneilla ja osittain myös imuruoppaajilla. Kaikkiaan siirrettiin väylästä maamassoja 200 000 m³.

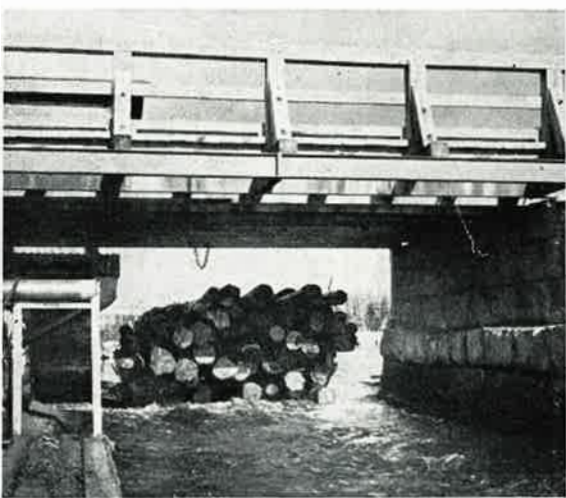
Koskien ja vesivoimalaitosten nippu-uitolle asettamat esteet on voitettu nipunsiirtolaitteiden avulla.

Matkanteko Mäntyharjun reittiä myöten alkaa: Pyhäkosken uittoruuhun luukun avautuessa tempautuvat uomassa odottelevat niput vinhaan vauhtiin

Näitä kynnyspaikkoja on reitin varrella kuusi: pohjoisesta lukien Pyhäkoski, Miekankoski, Voikoski, Siikakoski, Verlankoski ja Puolakankoski. Luonnonsuhteista ja paikallisista olosuhteista johtuen on käytetty kolmenlaisia ratkaisuja. Voikosken ja Siikakosken voimalaitosten patojen yli nippujen siirtäminen tapahtuu nostureilla. Molemmat nosturit ovat siltanosturi-



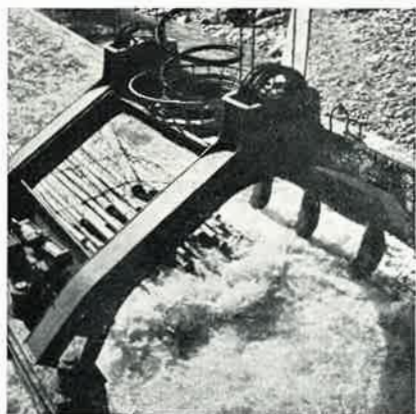
Nippu syöksymässä Pyhäkosken uittoruuhesta Lahnaveteen



Miekankoskella niput pujahtavat vedessä kulkevan vaunun siirtämässä tällaisesta neulansilmästä Juolasveden puolelle (oik.)

tyyppiä ja niiden teho on 35 nippua tunnissa. Voikosken nosturi ottaa kerrallaan yhden ja Siikakosken nosturi kaksi nippua.

Miekankoskella ja Verlassa tapahtuu nippujen siirtäminen kuljetusvaunun avulla. Periaate on sa-

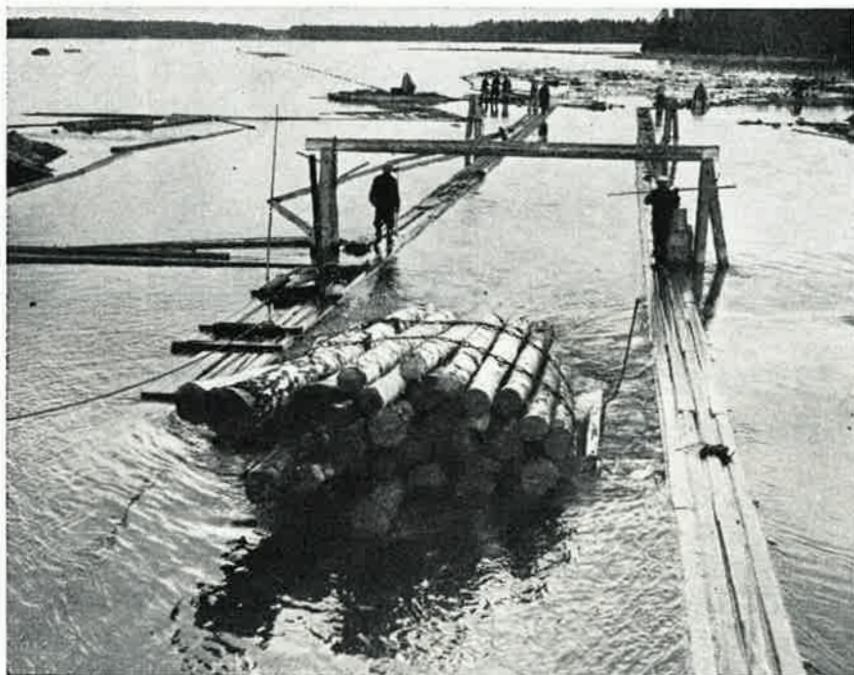


manlainen kuin Orrain- ja Honka-
taipaleella. Miekankoskella siirto-
vaunu liikkuu melkein koko matkan
veden alla suorittaen siten työnsä
varsin näkymättömästi. Radan pi-
tuus on 80 m ja teho 30 nippua
tunnissa. Verlan nippurata kuljetus-
vaunuineen ja koneistoineen on var-
sin näyttävä ja melkoista ääntä
pitävä laitos. Kun se lisäksi katkai-
see maantien, on se varustettu lii-
kennevaloilla ja äänihälytyslaitteilla.

Radan pituus on 370 m, joten tämän 'puutavarajunan' on ajettava aika-
moista vauhtia selvittääkseen kiirei-
sinä aikoina urakastaan. Laskettu
teho on 22 nippua tunnissa.

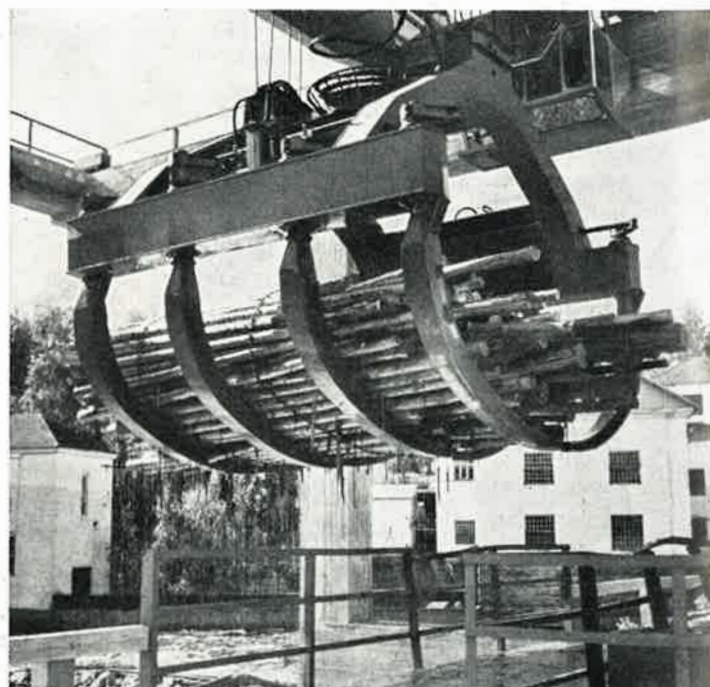
Pyhäkosken ja Puolakankosken
on rakennettu nippuruuhet, jotka

ovat maassamme laatuaan ensim-
mäiset ja tuskinpa sellaisia ratkai-
suja on tehty muuallakaan. Pyhä-
kosken 100 m pituinen ruuhi on
rakennettu teräslevyistä ja betonis-
ta ja Puolakankosken 70 m pituinen
ruuhi kokonaan teräsbetonista. Kun



Voikosken nippunosturi päästämässä nipun syleilystä

Voikosken pieneen tehdasyhdyskuntaan nippunosturi on tuonut uuden eloisaa lisäpiirteä



paksu irtomaakerros esti Puolakan-
kosken säännöstelypadon ja uitto-
ruuhen perustusten upottamista pe-
ruskallioon saakka, rakennettiin ne
800 koheesiopaalun varaan. Alapään
pyörre, joka saattaisi koitua nipuille
liian kovaksi koitokseksi, on vai-

asiassa hankittu Kymen Uittoyhdis-
tyksen varoilla.

Mäntyharjun nippu-uittoväylän
esittelytilaisuudessa metsähallituk-
sen ylijohtaja Martti Lappi-Seppälä
lausui, että kaukokuljetuksena uitto
on ja tulee olemaan paras ja talou-

Verlassa siirretään niput varppi-
vetoisella kuljetusvaunulla, joka kiittää
kannaksen yli kovaa vauhtia

Alla niput solumassa Puolakankosken
betonista uittoruuhua kohti



Siikakosken nosturi
siirtää kerrallaan
kaksi nippua

mennettu erikoislaittein. Nipunsiir-
tolaitteisiin ja kuljetusratoihin ver-
rattuna uittoruuhien teho on paljon
suurempi, mutta myös vedenkulutus
vastaavasti melkoinen. Sen tähden
niitä käytetäänkin vain aika ajoin,
kun yläjuoksulle on kerääntynyt
nippuja riittävästi laskua varten.
Niin Pyhäkoskella kuin Puolakan-
koskella nippujen kiittäminen kou-
rua myöten on komea näky.

Mäntyharjun nippu-uittoväylän
rakentamisen suunnittelutyön ovat
suorittaneet metsähallitus ja Kymen
Uittoyhdistys. Varsinainen rakenta-
minen on tapahtunut pääasiallisesti
metsähallituksen toimesta. Raken-
nuskohteet ovat olleet työllisyyden
ylläpitämisen kannalta tärkeitä ja
rahoitus onkin hoidettu etupäässä
työllisyysvaroilla. Suurimmillaan on
työvoimamäärä noussut pariin sa-
taan henkeen. Koneistot on pää-

dellisin kuljetusmuoto. Uiton kehit-
täminen tapahtuu metsähallituksen
ja uittoyhdistysten yhteistoimintana.
Tärkeimmäksi tehtäväksi on muo-
dostunut yhtäjaksoisten nippu-uit-
toväylystöjen rakentaminen eri ve-
sistöihin, jotta niput voidaan pur-
kamatta uittaa väylän kaikista osis-
ta tehtaille asti. Mäntyharjun reitin
kunnostaminen merkitsee siten huo-
mattavaa edistysaskelta ja lähitule-
vaisuudessa Kimolan uittokanavan
valmistuttua saavutetaan toinen tär-
keä tavoite. Kymijoen vesistön nip-
pu-uittokelpoiseksi tekeminen onkin
metsähallituksen ohjelmassa keskei-
sellä tilalla. Viime vuosina ovat
uittomäärät Kymijoen vesistössä
vähentyneet, koska irtouitto ei pys-
ty enää kyllin tehokkaasti palvele-
maan teollisuuden tarpeita. Nippu-
uitto tulee kuitenkin jälleen lisää-
mään uittomääriä.



Verlassa ruukkivanhuksen pyörät pysähtyneet

Verlan tehdas on romanttisen
tehdasarkkitehtuurin kaunis
ja eheä luomus



Pieni ja hiljainen Verla on kulluneen kesän aikana joutunut tahdomattaan julkisen huomion kohteeksi. Se on saanut oman 'rautatien', joka yliolkaisesti kulkee poikki maantien ja halkoo tehtaan vehmaan puiston; viepä se tieltään yhden rakennuksenkin. Ihmiset pysähtyvät tasoristeyksen kohdalle töllestelemään, kun komea nippuvaunu mennä viuhtoo rataa myöten edestakaisin, vuoroin raskaassa las-

tissa, vuoroin tyhjänä ja kummasakin päässä veteen sukeltaen. Kovaa se menee silloin kun menee, mutta toisinaan — uutuuden jäykä kun vielä on — juuttuu jumiin. Ei hievahda, vaikka kuinka käynnistinnapista painaisi. Silloin viivähtää vanhojen verlalaisten suupielessä hienoinen epäilyksen kare. Vanha asettuu vaistomaisesti arvostelemaan uutta, niinhän on ollut laita maailman sivu.

Juuri tänä kesänä tuo vastakoh-taisuus on Verlassa tullut aivan dramaattisella tavalla esiin, sillä samaan aikaan kun uusi kuljetus-rata on aloittanut toimintansa Verlan tehtaassa ovat työn äänet monen vuoden odotuksen jälkeen vihdoin tyystin vaimenneet. Heinäkuun 18 päivänä klo 15 pysähtyi ainoa käynnissä ollut hiomakone ja kymmenen minuuttia sen jälkeen lakkasi massan tulo pahvikoneille. Kuivaus ja jälkikäsittely vielä jatkuivat, mutta syyskuuhun mennessä nämäkin työt saatiin valmiiksi. Tehtaan pillin puhallus ei kiiri enää Verlan maisemassa eikä pahvikui-vaamon piipuista tuprua musta savu ilmoille. Verlan tehdas on kuin kesken työnsä torkahtanut uneen.

Mutta eräässä suhteessa väistytvä tehdasvanhus voitti Verlan uuden tulokkaan. Se sai julkiselta sanalta ylenpalttista huomiota osakseen. Siitä kirjoitettiin palstamäärän sanomalehdissä, hieman haikeasti mutta sitäkin kauniimmin. Harva aikansa elänyt tuotantolaitos, joka joutuu pyöränsä seisauttamaan, saa osakseen niin lämminhenkisiä muistokirjoituksia.

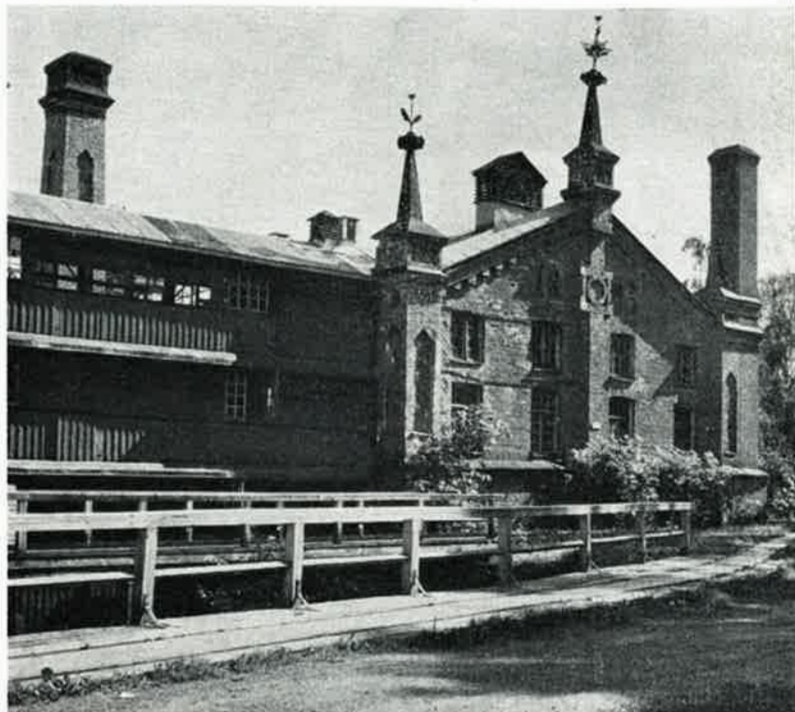
Verlan tehtaan kohtalo on ollut jo pitkän aikaa sinetöity. Tällä tuotantolaitoksella ei ollut luontaisia kasvun edellytyksiä. Paperi- ja massatehtaista on tullut meidän aikanamme suuria laitoksia. Voikaan puuhiomo tuottaa parissa vuorokaudessa massaa sen verran kuin Verlan hiomakoneilla olisi kyetty tekemään vuodessa. Koneet olivat auttamattomasti vanhentuneet, työmenetelmät monivaiheisia ja teki-jöiltään paljon voimaa kysyviä. Eipä silti, etteikö Verlan pahvi ollut kellovillista. Kyllä se ostajansa löysi.

Tietysti vanhat verlalaiset hyväksyivät tehtaansa ja sen vanhan-aikaisuuden. Olivat ruukkiansa sydänjuuriaan myöten kiintyneet. Mutta nuori polvi ei olisi enää astu-

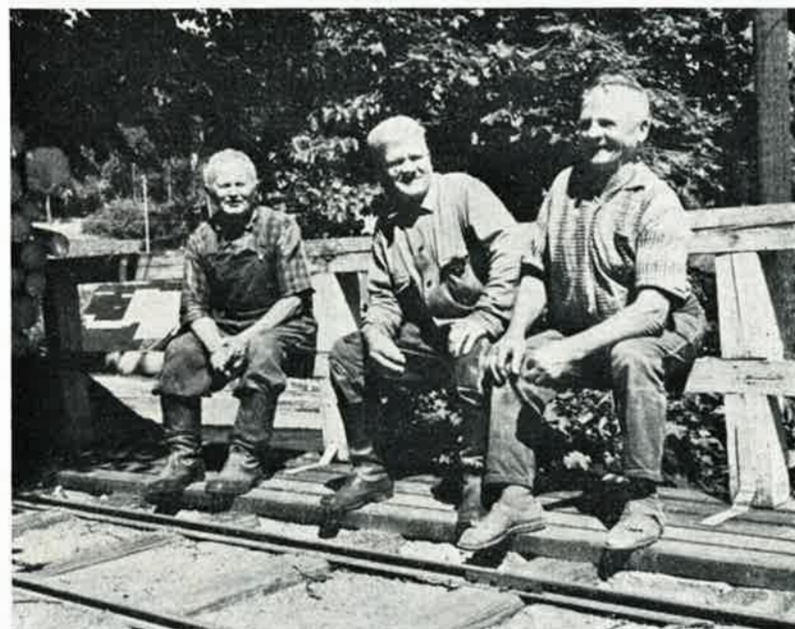
nut heidän jälkiään. Siten tehdas vanheni myös väkensä puolesta.

Tavallisesti tehtaan lopettamiseen liittyy jotakin radikaalista ja kiipeästä koskevaa. Tässä Verlan tapauksessa voitaisiin puhua pareminkin hiljalleen sammumisesta. Jo toistakymmentä vuotta sitten rakennettiin Verlan koskeen vesivoimalaitos, joka ottaa talteen kosken voiman. Tehtaan toimintaa alettiin asteittain supistaa ja nuorempi väki siirtyi vähitellen 'alatehtaille', kuten Kuusankosken tehtaita Verlasta katsoen nimitetään. Moneen aikaan ei ole enää käynyt kuin yksi hiomakone ja vastaavasti on pahvin tekokin supistunut. Tehdas tarjosi edelleen vanhoille verlalaisille sellaista työtä, jota he olivat tottuneet tekemään. Heidän rivinsä kyllä harvenivat ja reippaita eläkeläisiä oli jo heidän apunaan, jotta tätä vähäistäkin tuotantoa voitiin pitää yllä. Mutta tuli eteen ratkaisun hetki. Eläkeläiset lähtivät uudelleen eläkkeelle, osa taasen oli tullut eläkeikään ja muutama nuorempi siirtyi Voikkaan tehtaalte jatkamaan. Ja tietysti myös Verlan kirjoihin jäi vielä väkeä sen verran kuin voimalaitos ja paikkojen kunnossapitäminen vaativat. Henkilöjärjestelyt eivät tuottaneet vaikeuksia. Voimakin sanoa, että Verlan tehdas pitkäaikaiseen yllimenokauteen, tehdas osittaiseen käynnissäpitämiseen vaikuttivat sosiaaliset syyt ja pie-

Kuivaamon katto-
ratsastajia ja
savupiippuja



Tällaiset myhäilevät
teräsvaarit pitivät
Verlan tehdasta
käynnissä

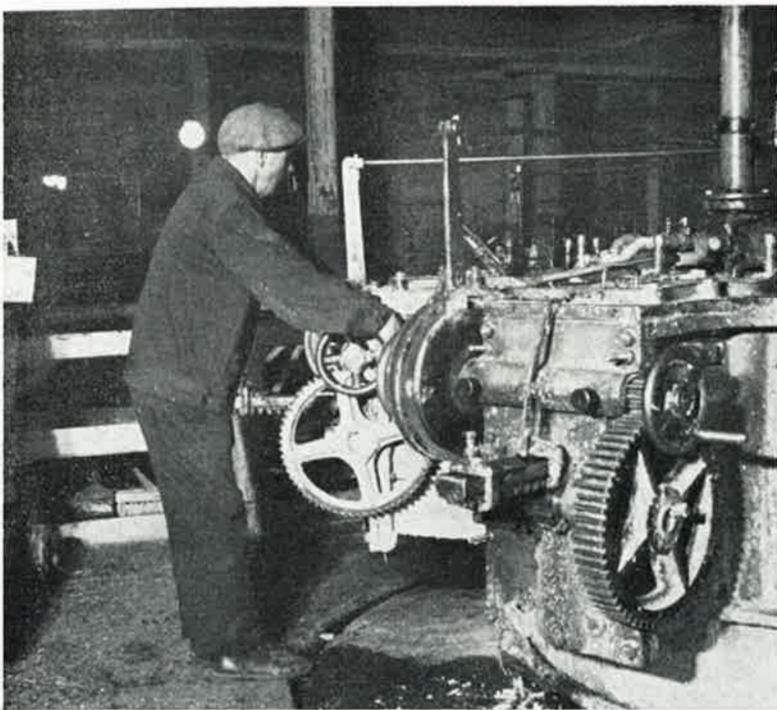


teetti vanhaa kunnianarvoisaa tehdasvanhusta kohtaan.

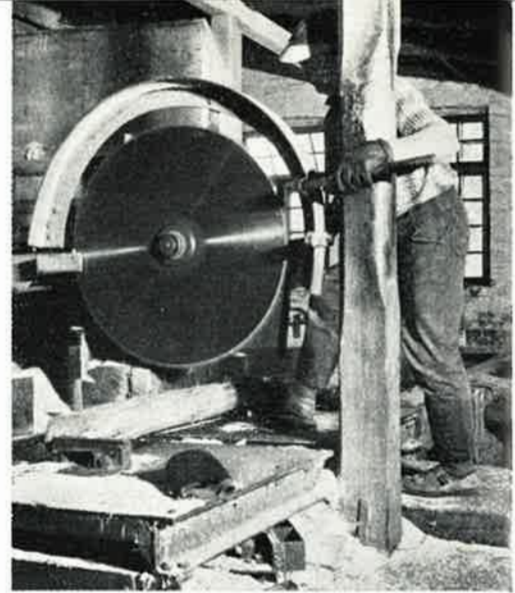
Siten ei syntynytkään oikeastaan mitään työllisyysongelmaa ja julkisen sanan mielenkiinto kohdistui ensi sijassa kokonaan muihin tekejiin. Ymmärrettiin, että Verlassa oli siirtymässä historiaan jotakin harvinaista ja kertomisen arvoista. Mistäpä löytäisi enää tehdas, joka niin aidosti ja elävästi heijastaisi

Viimeistely
arkkitehtuuri
ulottuu sivu-
rakennuksiin asti





Puut katkaistiin
sirkkelillä
50 cm pituisiksi
pölkyiksi



Verlan massan-
tuotanto oli
viimeksi tämän
yhdn hioma-
koneen varassa

ja hihnapyörät, työntekijöiden ahkeruus ja taitavat liikkeet synnyttivät suorastaan hartaan vaikutelman. Oltiin tehdaskäynnillä nykyaikaisessa puuhiomossa ja paperitehtaassa tullaan sieltä ulos hämmentyne-

puunjalostusteollisuutemme varhaisempaa kehitystä. Verla oli jo 1890-luvulla rakennettu lopulliseen mitaansa. Se oli arkkitehtoonisestikin ehjä kokonaisuus. Niinpä se säästyikin laajennuksilta ja muutoksilta. Samat koneet tekivät tehtävänsä vuosikymmenestä toiseen, samalla tsvoim käsiteltiin hiomopuuta ja pahvia. Sitä ei suotta sanottu käsi-pahviksi, siksi monta kertaa ihmiskädet sitä koskettivat, märkänä, kuivana, kiillotettuna, punnittaessa, leikattaessa ja pakattaessa. Se sai ylenpalttista huolenpitoa osakseen, ikään kuin siitä ei olisi hen-

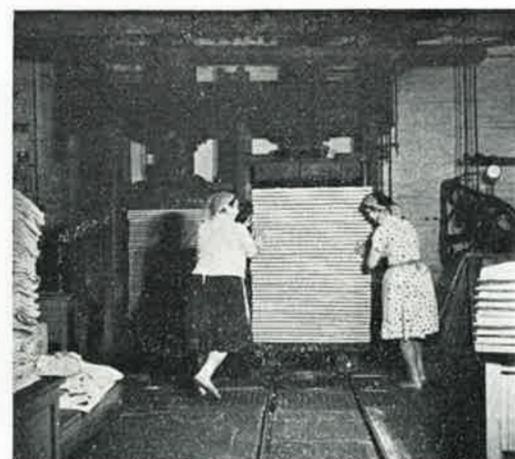
Hioke jalostettiin
pahviksi tällaisilla
arkkikoneilla
(vieressä), jonka
jälkeen ne joutuivat
puristimeen (alla)

Pahvikuormaa
kuljetetaan
kesäkuivaamoon



nottu luopua. Sitä nosteltiin ja karrättiin paikasta toiseen. Sellainen sane kuin rationalisointi ei ollut päässyt tunkeutumaan sen läheisyyteen.

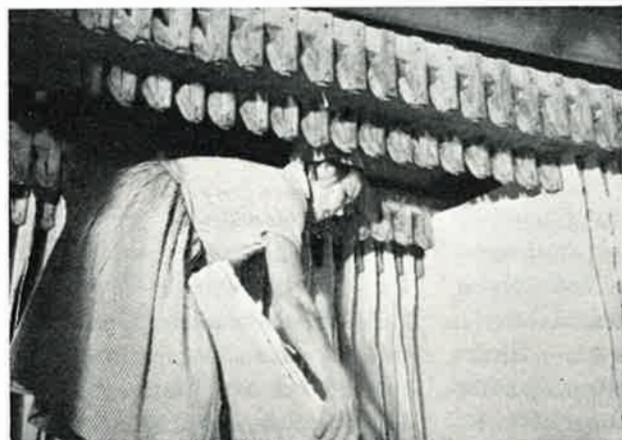
Niinpä tehdas oli kuin elävä museo. Mutta katsoja ei suinkaan ylimielisesti hymähtänyt tälle vanha-aikaisuudelle. Päinvastoin se tempasi hänet mukaansa. Missä uudessa tehtaassa näki näin havainnollisesti puun muuttumisen arvokkaaksi jalosteeksi? Vanhat koneet, akselit



nä ja pää täynnä selkiintymättömiä mielikuvia, mutta Verlan tehtaassa käynti oli toisenlainen elämys, aivan kuin kädestä pitäen opettava ja samalla tunnelmallinen.

Siellä on Verlan ruukki yhä paikoillaan. Voimalaitos seisoo kunioittavasti sen vieressä ja kun nipujen kuljetusrataan tottuu, ei sekään riko vanhuksen ja tehdasydylän rauhaa. Mielikuvitukselliset

Pahvin pinta
'lansattiin'
kiillotuskoneessa



Kuivaamossa
arkit kiinnitettiin
'pyykkipoikien'
varaan riippumaan

varmasti saadaan tunnolle rauha. Tuumataan että jouti tuo jo loppua. Kyllä Verlan tehtaassa oli aika siirtyä historiaan.

Verlan tehtaassa toimintaa esittävän dokumentti-elokuvan lisäksi olisi syytä kerätä talteen Verlan

Jokainen arkk
punnittiin ja
lajiteltiin
painon mukaan

kattokoristeet muodostavat ikään kuin hupaisan kruunun, josta vain yksi sakara, tulipalossa turmeltu-neen kuorimon päätyseinästä, on poissa. Tuokin puutos kätkeytyy tuuheiden puiden suojaan jääden melkein näkymättömiin. Verlassa on yhä tunnelmaa, hiljentynyttä tehdasvanhusta kannattaa käydä katsomassa.

Verla on museonähtävyys ja ajan mukana sen historiallinen patina

yhä vain tehostuu. Kun Verlalla on toisena hyvänä valttina luonnon-kauneutta kukkuramitoin, ei paikakunta tule painumaan unohduk-siin. Päinvastoin siellä tullaan käymään läheltä ja kaukaa.

Tällä hetkellä vanhoista verlalaisista saattaa tuntua hieman haikealta. Katse viivähtää ruukkivanhuk-sessa, mutta kunhan katsotaan lähi-aikoina elokuva, joka tehtiin Verlasta viime kesän aikana, niin



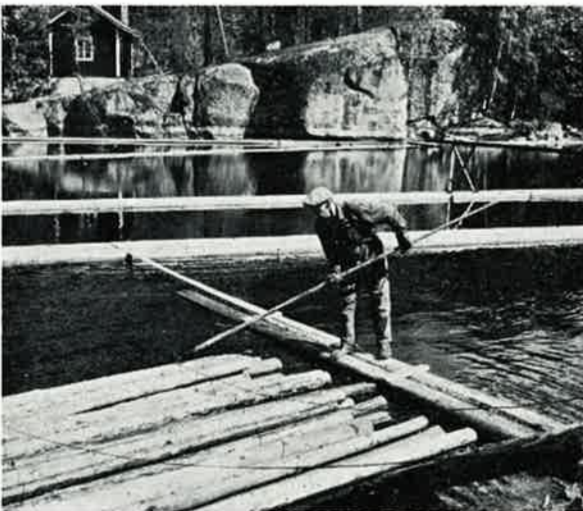
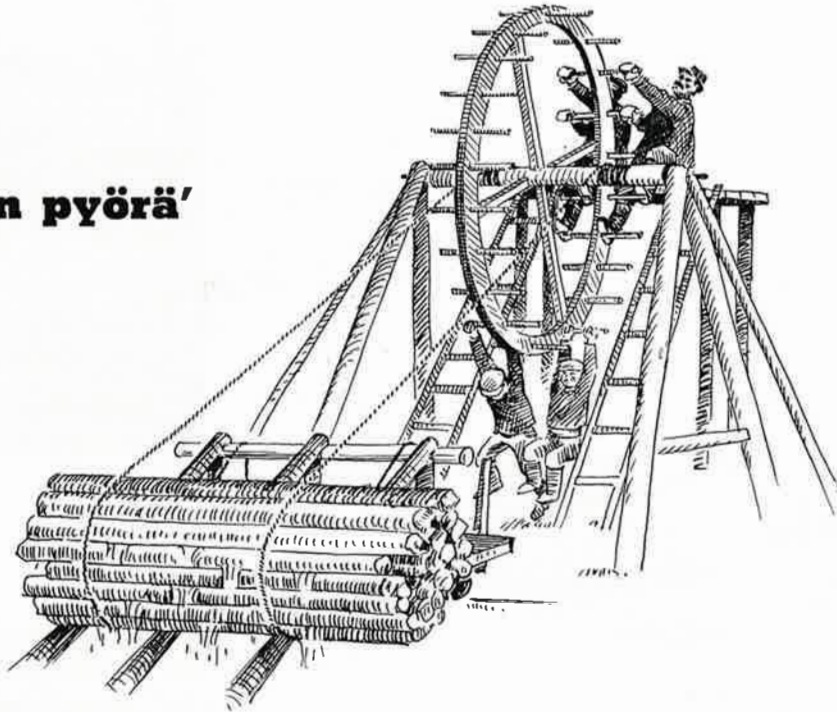
tehtaaseen ja yhdyskuntaan liittyvä perimätieto. Se on nyt vielä helposti muistiin merkittävässä, sillä hyvistä haastateltavista ei ole puutetta. Historiallista lähdeaineistoa olisi perimätieto omiaan suuresti elävöittämään.

Pahvipaalien tekeminen oli raskas ja taitoa vaativa työväike

Viimeisiä pahvipaaleja lastataan ja ajetaan Selänpään asemalle



'Mahalan pyörä'



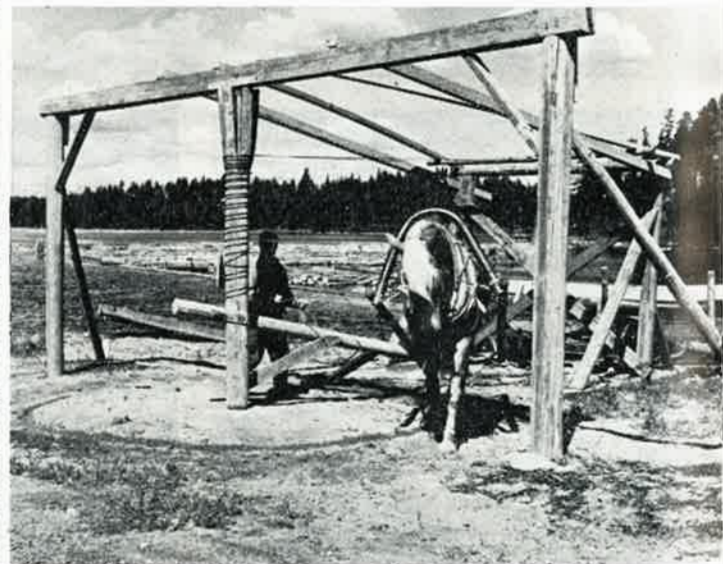
Kun vanhaa, vaikenevaa Verlan tehdasta tallennettiin filminauhalle, ei myöskään unohdettu puiden nostoa joesta. Perinteellinen nosto hevoskiertoineen ja vanhoine työtapoineen oli joutunut pois käytöstä vasta äskettäin uuden puunippujen

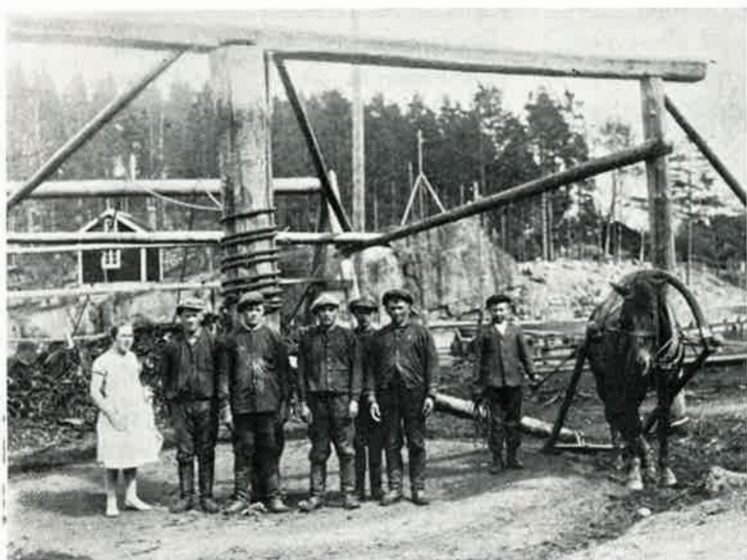
Jokeen työntyvän 'parkan' päällä seisten nosto- eli hirttomies on koonnut puunipun ja 'hirttänyt' sen

Nippu nousee hevoskierron avulla 'lontoa' myöten

kuljetusradan katkaistua noston ja tehtaan välisen kiskoparin. Vähällä vaivalla saatiin laitteet entiselleen, eikä miehiltä enempää kuin tehtaan hevoseltakaan ollut päässyt taito unohtumaan.

Tapaus ei jäänyt pelkästään historialliseksi työnäytteeksi, vaan sitä elävöittivät Antti Niemen ja Uuno Ahveniston kertomukset tämän 'Mahalan pyörän' vaiheista. Haastateltavamme olivat asiantuntijoita alallaan. Ahvenisto oli aloittanut ansiotyönsä tällä nostolla toi-





Nostoporukka
1920-luvulta:
kaksi
nostomiestä,
kaksi pinkkaria,
vaunupoika ja
nostopoika sekä
eväiden tuoja.
Kertojamme
Uuno Ahvenisto
neljäs oikealta.

nen mies. Kun nostolaitteen näkyvin osa oli halkaisijaltaan yli kolmen metrin suuruinen puinen pyörä, antoi se ja Mahlakoivu lyhennettynä sekä murreasuisena koko nostolle nimen Mahalan pyörä. Kun sitten tekniikka edistyi ja miesvoimin väännettävän pyörän tilalle tuli hevoskierto, muuttui nimi vähitellen Mahalan nostoksi. Sellaisena se säilyi, vaikka Mahlakoivun työt aikaa myöten joutuivatkin toisiin käsiin.

Antti Niemen isä Herman ja Pyöriän Manu olivat Mahlakoivun seuraajia. Niemi piti yhteyttä tehtaan

mien ensin vaunupoikana ja voimien karttuessa hän oli päässyt miehen töihin 'pinkalle'. Niemen elämässä nosto on näytellyt vieläkin keskeisempää osaa. Hänen ensimmäiset lapsuuden muistonsa liittyvät tähän paikkaan ja miehenalulla ei ollut ikää kuin 7 vuotta, kun hän jo kesäisin hääri nostosakissa hevospoikana. Sitten hän yleni virassa käyden läpi kaikki nostoon liittyvät työvaiheet.

Aloittakaamme tuosta hupaisesta

Nostomiehet ovat rientäneet vaunun luo tarkkailemaan puunipun putoamista vaunuun

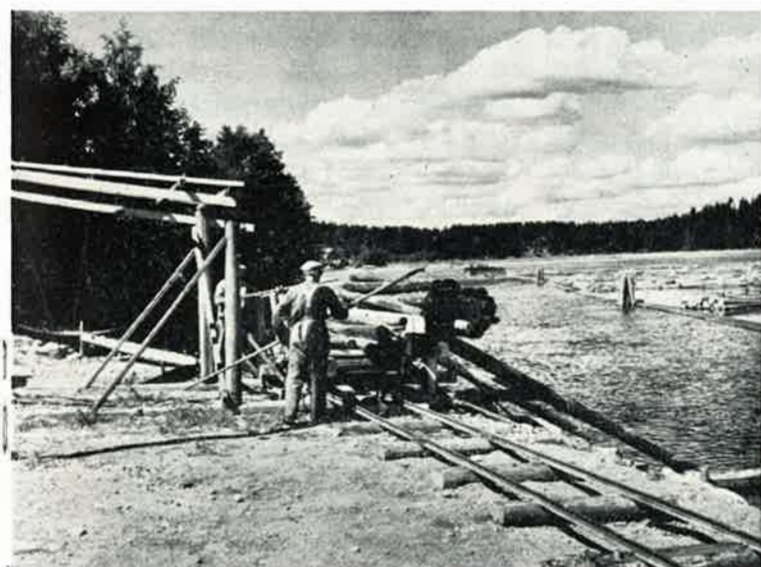
'Mahalan pyörästä', joka Niemen ja Ahveniston kertomana näin tulee pelastetuksi unohdukselta. Verlan tehtaan hiomopuiden noston joesta suoritti aina 1920-luvun alkuun saakka urakalla itsenäinen työryhmä, joka ei ollut tehtaan kirjoissa. Tehtäviin kuului puiden nostaminen joesta ja siirtäminen rantavarastoon eli 'pinkalle'. Maksu saatiin kappaleluvun mukaan.

Miehet olivat talvisin metsätöissä, mutta saapuivat pian jäiden lähdön jälkeen nostolle, jossa työskenneltiin lumen tuloon saakka. Ensimmäinen tällainen urakanottaja ja noston 'keula' oli Mahlakoivu-nimi-



Antti Niemi kädessään hevoskierron jarrulaite ja Uuno Ahvenisto muistelevat 'Mahalan pyörän' vaiheita

Hevonen on siirretty kierrosta vaunun eteen ja kuormaa lähdetään siirtämään 'pinkalle'



patruunaan ja nosti rahat, mutta muutoin miehet olivat samanarvoisia ja jakoivat ansiot tasan. Antti-poika oli 3-vuotias, kun isä toi perheensä vakituisesti Verlaan asumaan. Ostettiin pieni mökki Katajanokasta aivan noston vierestä eikä perheen elämään juuri muuta mahdunutkaan kuin puiden nostaminen. Nostolle mentiin jo varhain ennen tehtaan pillin puhallusta ja illalla jatkettiin melkein auringonlaskuun saakka. Niin pian kuin kynnelle kykeni, oli lasten riennettävä isän avuksi. Tietenkin nosto tarjosi pojille mieluista puuhaa. Sai ajaa hevosta ja pelata vaunujen kanssa. Oli hauskaa voimistella Mahalan pyörän 'puolapuissa' ja siten omalla painollaan auttaa nostomiehiä heidän raskaassa työssään. Mutta kyllä kävi aika myös pitkäksi ja varsinkin illan lähestyessä poikien mieli kävi levottomaksi. Miten mahtoi käydä: ennättäisikö edes hetkeksi ongellemme?

Työtä ei kylläkään tarvinnut tehdä ilmaiseksi. Antti Niemi sai hevospoikana isältä ja Manulta 25 penniä päivässä kummaltakin eli yhteensä 50 penniä. Isän maksama palkka oli kuitenkin enemmän kirjanpidollista, sillä tämä pidatti Anttille lupaamansa 25-pennisen takaisin ruokarahana. Manun rahallakin Antin oli ostettava yhtä ja toista välttämätöntä kuten lappuhousut ja muuta päälle pantavaa. Mutta jäi toki hieman pennosia vehnäsien ja rinkelien ostonkin. Ylös-pitomaksu ei johtunut isän saittuudesta, vaan 8-lapsisessa perheessä jokaisen oli koetettava kantaa kortensa yhteiseen pesään.

Kun vaunu oli täyttynyt, irroitti hevospoika hevosien kierrosta ja siirsi sen puukuorman eteen. Yhdessä vaunupojan kanssa hän ajoi kuorman varastoalueelle, jossa kaksi pinkkaria ottivat puut vastaan ja pinkkasivat puut siirtämällä ne pitkittäin olevia 'koljuja' myöten

pinon. Tässä työssä vaunupoika oli heidän apunaan. Sillä aikaa nosto- eli hirttomiehet olivat alkaneet koota seuraavaa nippua ja varpeista vetäen kiersivät kierron jälleen alkuasentoon. Ilman kuormaa pystytukki pyöri tietenkin kevyesti navoissaan.

Antti Niemi muistaa vielä alkuperäiseen nostoon kuuluvan pyörän, vaikka hänen tullessaan nostolle se oli jo poistettu käytöstä, joskin lojui vielä pitkään paikalla. Pyörän tilalle oli tullut hevoskierto. Miesten ei tarvinnut enää kiivetä tikapuita myöten ylös pyörää pyörittämään ja tervattua, paksua — 'kälän täyhiä' — köyttä kelaamaan, vaan se ohjattiin 'vollistukin' yli pystyasentoon navoistaan pyörivään 'tammeen', jonka ympärille ympyräistä rataansa asteleva hevonen sen kiersi. Hevonen korvasi raskaimman työvaiheen, mutta työstä nosto kävi vieläkin.

Mäntyharjun reittiä myöten uuteen tukit kerättiin lautaksi noston yläpuolelle. Tukit ohjattiin ja järjestettiin puoshaan avulla noston kohdalle ja 'hirtettiin' pujottamalla kaksi varppia niiden ympärille. Tämän jälkeen alkoi nostovaihe ja puut kohosivat viistosti asetettuja tukipuita eli 'lontoa' myöten ylös ja putosivat sen viereen asetettuun vaunuun. Miesvoimin nostettaessa saatiin vaunu täyteen kahdella nostolla, mutta hevoskierron avulla tarvittiin vaunua kohden vain yksi nosto. Miesten kootessa kuormaa noston edessä he työskentelivät kahden 'parkaksi' nimitetyn jokeen työntyvän sillan päällä. Niistä alajuoksun puoleinen oli kiintonainen, mutta yläjuoksun puoleinen oli välillä siirrettävä sivuun, jotta tukit pääsivät esteettä uimaan noston kohdalle.

Puut olivat kuoripäällisiä ja pituudeltaan epätasaisia. Alkuaikoina ne olivat kirveellä kaadettuja, vieläpä keskikatkokin oli tehty kir-

veellä. Niitä ei koskaan viety suoraan tehtaan kuorimoon, vaan kaikki varastoituihin pinkoille, joita rannan puolella estivät sortumasta moken metrin korkuiset topparit eli 'tukupuut'. Hiomossa käytettiin aina ylivuotisia puita, jotka olivat kevyempiä käsitellä. Puiden siirtämisen varastosta kuorimoon suoritti neljä sirkkelimestä. He kuormasivat vaunun ja työnsivät miesvoimin vaunun tehtaaseen. Miehet asettivat olkavartensa vaunun tolppaa vasten pannen väliin pehmikkeeksi puusta irrottamansa kaarnanpalasen. Vaunun työntäminen oli raskasta, mutta vasta 1920-luvun alussa sirkkelimiehet saivat avukseen hevosen. Koska uusia puita kasattiin pinkalle ja ylivuotisia puita vietiin tehtaaseen samanaikaisesti, olivat kummatkin työryhmät toisinaan toistensa tiellä ja herkästi tämän työn hidastuminen purkautuikin kiihkeiksi sanoiksi.

Hevoskierto oli alkuaan ilman jarrulaitetta. Kun valjaat pettivät ja hevonen pääsi irti, alkoi kierto pyöriä vinosti toiseen suuntaan. Silloin oli hevospojan heittäytyttävä silmänräpäyksessä maahan säästyäkseen iskuilta. Hevonen osasi myös väistyä syrjään. Yleensäkin hevonen ei paljon käskyjä tarvinnut, siksi hyvin se oli kouliintunut työhönsä.

Noston syksymyöhäisellä päättyessä miehet ennen metsätöihin ja rahdinajoon siirtymistään työskentelivät vielä jonkin aikaa Mahalan pyörän tuntumassa nostaen pohjapuita. Kun hiomopuut olivat kuoripäällisiä, oli uppohukka tietenkin suuri. Varmaan noston lähellä pohjassa on vieläkin vuosikymmenien takaisia kuoripäällisiä hiomopuita, joissa on Verlan tehtaan tunnus, merkkauksen jälkenä nelio ja yhden kulman ulkopuolella pikkuinen ympyrä ja joiden kaato- ja katkojälki on kirveen tekemä.

Lähes puoli vuosisataa menestyksellistä huoltokonttoritoimintaa

Kuusankosken tehtailla saa nykyisin jokainen yhtiöläinen palkansa pankin kautta. Työpaikalla jaetaan vain palkkaliuska ja kukin nostaa palkkarahansa omalta palkkatililtään rahalaitoksesta, jonka hän on itse valinnut palkkapankikseen. Epäilyksistä huolimatta tämä uusi järjestelmä on osoittautunut onnistuneeksi ja se on saanut yleisen hyväksymisen osakseen. Onhan nyt jokaisella oma pankkitili, jota kukin käyttää harkintansa ja tarpeidensa mukaisesti. Sen luulisi aivan kuin itsestään kasvattavan jokaista taloudelliseen ja tarkoituksenmukaiseen rahankäyttöön.

Olemme siten siirtyneet 'pankki-aikakauteen'. Näin voimme sanoa sitäkin suuremmalla syyllä, koska pankit ovat ottaneet huolekseen myös tilinomistajien maksujen hoitamisen siinä laajuudessa kuin asianomainen ja pankki ovat keskenään sopineet. Täten uuteen palkanmaksujärjestelmään siirryttäessä myös yhtiön huoltokonttori luovutti tehtävänsä rahalaitoksille. Voikkaalla huoltokonttori lopetti toimintansa jo vuosien 1962—1963 vaihteessa ja Kymintehtaalla tämä tapahtui viime toukokuun lopussa.

Varmaankin kaikki huoltokonttorissa jäseninä olleet muistelevat kiitollisuudella tätä nyttemmin historiaan siirtynyttä laitosta. Sillä onkin todella historiaa takanaan, siksi arvokkaita palveluksia se on jäsenilleen vuosikymmenien kuluessa suorittanut ja toiminut menestyksellisesti yhtiöläisten yhteiseksi parhaaksi.

Tässä yhteydessä on syytä palauttaa mieliin, että yhtiön huoltokont-

tori oli laatuaan ensimmäinen maassamme ja se oli esikuvana monille myöhemmin perustetuille vastaaville huoltokonttoreille. Huoltokonttori-ajatuksen isä yhtiössämme oli hovioikeudenneuvos Elis Saxén, joka Krestyn vankilasta vapaaksi päästyään oli saanut toimen Kymiyhtiössä. Yhtiön toimitusjohtaja, kauppaneuvos Gösta Björkenheim, jolle sosiaalisten olojen kehittäminen oli sydämen asia, antoi Saxénin laadittavaksi v. 1914 huoltokonttoriaatetta käsittelevän esittelylehtisen. Siinä selviteltiin huoltokonttorin hyviä puolia sekä työntekijän että työnantajan kannalta. Työnantajalle oli eduksi, jos sen henkilökunta voi järjestää taloutensa 'säännölliselle tolalle'. Varsinkin yhdellä kertaa maksettavat suuret menot tuottivat usein palkansaajille ylivoimaisia vaikeuksia. "Kysynäet jyrkkää päätöstä ja lujaa tahtoa, jos mieli juoksevain menojen ohessa tehdä tarpeelliset säästöönpanot ja pitää ne koskematta, kunnes ne on käytettävä tarkoitukseensa. Säästövarat menevät helposti muihin menoihin, ja kun sitten on maksettava välttämättömät suuremmat menot, puuttuu tähän tarpeellisia varoja. Asianomaisten täytyy silloin näiden menojen suoritukseen ottaa lainaa ja kun alkua tähän kerran on tehty, uhkaa velkain kasvamisen vaara ja mahdollisuus saattaa epäkuntoon joutuneet rahasiat jälleen oikealle tolalle vähenee päivä päivältä. Näiden epäkohtain poistaminen on huoltokonttorin tehtävä."

Varmaan huoltokonttori auttoikin



Huoltokonttorin hoitaja Sven Wikman

monia tällaisten kynnysten yli ja kasvatti jäsentensä taloudellista järjestelykykyä. Aluksi huoltokonttoriin suhtauduttiin — kuten aina kaikkeen uuteen — epäilevästi. Pidettiin sopimattomana tällaista palkansaajain holhoamista. Varsin pian epäluulot kuitenkin hälvivät ja melkein kaikki palkansaajat liittyivät huoltokonttorin jäseniksi. V. 1961, jolloin Voikkaa oli vielä täydellä teholla mukana, oli huoltokonttorissa jäseniä 5 060, joista palveluksessa olevia 4 050, eläkeläisiä 950 ja muita yhtiön piiriin läheisesti kuuluvia 60.

Mainittakoon, että yhtiö suoritti huoltokonttorin ylläpitämisestä aiheutuneet menot ja maksoi huoltokonttoriin sijoitetuille varoille prosentin pankin talletuskorkoa suuremman koron. Tarkoitus ei ollut kuitenkaan kilpailla rahalaitosten kanssa. Huoltokonttorin tehtäväksi muodostui juuri niiden tarkoituksien toteuttaminen, minkä huoltokonttorin kaukonäköiset perustajat sille asettivat.

Huoltokonttori aloitti toimintansa vuoden 1915 alussa, joten 50-vuotispäiväänsä se ei aivan ennättänyt saavuttaa. Kassan esimiehinä ovat toimineet edellä mainittu Elis Saxén, Arndt Wulff, Mauri Sohlman, Ingmar Horelli, Helmi Haga ja vuodesta 1951 kassan lopettamiseen saakka Sven Wikman.



Vilho Joutjärvi oli valmistamassa jo ensimmäistä Sampo-kiveä ja tässä on no 5000 hänen sorvauksensa jäljeltä

tantoluku 5 000 aikamoiseksi kivi-röykkiöksi. Varovaisinkin arvion perusteella sillä on kyetty hiomaan puumassaa ainakin 17 miljoonaa tonnia. Se on siten ominaisuuksiltaan eikö vain nimeltään kalevalaisen kaimansa kaltainen.

Sampo-kivi suorittaa siis tehtävänsä puuhiomossa hiomakoneen tärkeimpänä osana. Se kiinnitetään koneen akseliin ja saatetaan nopeaan liikkeeseen, jolloin se hioo sitä vasten puristetut puut massaksi. Hiomakiveltä vaaditaan siten suurta kestävyyttä ja siksi Sampo-kiven valmistamiseen liittyy — tekisi mieli sanoa — talkamaisia konsteja.

Ensimmäinen Sampo-kivi syntyi huolellisten valmistelujen tuloksena v. 1930. Sitä ennen maamme puu-

5000 Sampo-hiomakiveä

Sampo-hiomakivitehtaassa Voikkaalla lopetettiin kesäkuun 17 päivänä työt hieman aikaisemmin ja sampolaiset kokoontuivat tehtaaseen konttoriin viettämään omassa perhepiirissään työnjuhlaa. 5000. Sampo-kivi oli juuri valmistunut ja siten oli aihetta omistaa Sampo-

Käyttöpäällikkö Åke Lindholm puhumassa sampolaisille 5 000:n Sampo-kiven syntymäpäiväjuhlassa



kivelle muutama ajatus myös yhteisen kahvipöydän ääressä.

Sampo-hiomakivi saattaa asiaa tuntemattoman mielessä synnyttää mielikuvan jostakin pikkukalusta, jonka avulla saadaan tylsistyneet terät hiotuksi jälleen teräskuntoon. Mutta tarvitsee vain vilkaista oheista kuvaa, niin havaitaan Sampo-kiven olevan jotakin aivan muuta. Kun vielä mainitsemme, että se on betonituote ja painaa 2 000:sta 7 000 kiloon kiven koosta riippuen, niin muuttuu tehtaaseen tähänastinen tuo-

hioketeollisuus toimi kokonaan ulkomailta tuotujen hiomakivien varassa. Luonnonkivet olivat kuitenkin koneiden tehon kasvaessa jo jäämässä syrjään ja ne alettiin korvata keinokivillä. Tällöin Voikkaan paperitehtaan teknillinen johtaja Viljo Durchman, puuhiomon insinööri E. W. Niinikoski ja rakennusosaston päällikkö J. K. Kalho alkoivat kehittää hiomakiven valmistamista betonimenetelmää käyttäen. Tulokset olivat lupaavia ja kehoitettiin jatkamaan. Aluksi käytettiin Salpausselän hiekkaa, mutta sitten se vaihdettiin Nilsiästä saatavaan puhtaaseen kvartsiin. Ominaisuuksiltaan erinomaiseksi vedeksi osoit-



Toisen 'elinikäisen' sampolaisen Arvo Mouhun tehtävänä on valumuottien valmistaminen

tautui Holman lähteen vesi ja Sampo-tehdas rakennettiinkin tämän lähteen äärelle. Tehdasrakennus valmistui v. 1936. Sitä ennen oli kivien valmistamista jo menestyksellisesti harjoitettu entisessä sahan konehuoneessa.

Sampo-kivien vakinaisia asiakkaita ovat tietenkin yhtiön omat puuhiomot, mutta myös useat maamme puuhiomot käyttävät niitä. Vientiäkin harjoitetaan ja lähes 15 prosenttia tähänastisesta tuotannosta on mennyt ulkomaille, etupäässä Ruotsiin ja Neuvostoliittoon. Erityisen tärkeää osaa Sampo-tehdas joutui suorittamaan sotavuosina, jolloin ulkomaisten hiomakivien tuonti vaikeutui. Tällöin Sampo-kivien vuotuinen tuotanto nousi jopa yli 300:n kappaleen.

Edellä tuli jo mainituksi Sampo-kiven valmistuksen kaksi raaka-ainetta, hiekka ja vesi. Kolmantena on tietenkin sementti, minkä lisäksi sisuksiin, ei kylläkään pintakerrokseen millä varsinainen hiominen suoritetaan, pannaan terästä. Ratkaisevinta on kuitenkin tekotapa. Sampo-tehtaassa on onnistuttu kehittämään oikeat menetelmät ja tulokset ovat sen mukaisia. Työ vaatii joka vaiheessa suurta huolellisuutta ja tarkkuutta. Sampo-kivellä on hyvä maine ja se kestää vaativankin vertailun.

Sampolaisten työnjuhlassa puuhiomon käyttöpäällikkö Ake Lindholm, jonka alaisuuteen myös Sampo-tehdas kuuluu, piti puheen kerton tehtaan vaiheista ja kohdistaen kiitoksensa tehtaan henkilökunnalle. Erityisesti hän muisti kahta Sampo-veteraania, kivisorvaaja Vilho Joutjärveä ja kirvesmies Arvo Mouhua. Edellinen oli jo mukana ensimmäistä kiveä tehtäessä ja myös kirvesmies Mouhu on kuulunut Sammon kirjoihin tehtaan perustamisesta alkaen. Työntekijöiden kiitokset esitti tehtaan luottamusmies Gunnar Sarmesvuori.



Neuvostoliittolainen ministerivierailu

Arvovaltainen neuvostoliittolainen valtuuskunta, jonka johtajana oli Neuvostoliiton metsäteollisuuden ministeri Georgij Mihailovitsh Orlov, vieraili maassamme syyskuun alkupäivinä. Ohjelmassa oli myös käynti Kuusankoskella yhtiömme vieraana syyskuun 3 p:nä. 10-henkisen valtuuskunnan toivotti tervetulleeksi Kuusankosken tehtaiden päällikkö Olof A. Hixén, minkä jälkeen ensimmäisenä tutustumiskohteena oli päälaboratorio apulaissännöitsijä Gustav Rosenqvistin ja dipl. ins. Rurik Östmanin opastuksella. Tämän jälkeen siirryttiin Kuusanniemen sulfaattiselluloosa-tehtaalle, jonka esitteli teknillisen osaston päällikkö P-G. Michelsson. Vieraat, jotka kaikki olivat puunjalostusteollisuuden asiantuntijoita,

Valtuuskunta oppaaneen tehdaskierroksella. Keskellä metsäteollisuuden ministeri G. M. Orlov.

olivat erittäin kiinnostuneita juuri käyntiin lähteneestä tehtaasta. Matkan päätarkoituksena oli neuvotella suomalaisen konepajateollisuuden toimituksista puunjalostustehtaita varten ja siten he saivat Kuusanniemessä kuvan metalliteollisuutemme aikaansaannoksista tällä alalla.

Lounaan aikana ministeri Orlov esitti kiitoksensa. Hän lausui ihailunsa sen johdosta, että tehdas oli niin nopeasti valmistunut ja että siellä vallitsi hyvä järjestys, vaikka viimeistelytyöt vielä jatkuvat.

Teknillisen osaston päällikkö P-G. Michelsson esittelemässä Kuusanniemen uutta tehdasta tulkina Suomen Moskovan suurlähetystön kaupallinen neuvos A. Norilo



Kuusankosken yleiskaava

Useita vuosia tekeillä ollut Kuusankosken yleiskaava on valmistunut ja sen laatija, Kymenlaakson Seutukaavayhdistyksen toiminnanjohtaja, dipl.ins. Lassi Iharvaara on luovuttanut työnsä kauppalalle. Yleiskaavalle on pyritty löytämään sellainen muoto, että viranomaisille tarjoutuu mahdollisuus sen avulla valvoa yksityiskohtakaavoitusta sen pysyttämiseksi kokonaisvaltaisen suunnittelun puitteissa, mutta toisaalta se ei kuitenkaan aseta liikaa rajoittavia esteitä yksityiskohtasuunnittelijoille. Yleiskaavassa on asetettu pääpaino alueittaiselle asukaslukurajoitukselle. Kullekin alueelle on määritelty asuinhuoneistojen suurin sallittu määrä, minkä avulla turvataan alueitten luonne, asumisväljyys sekä paikallinen ja koko kauppalam alueen maankäytön järjestely ja eri tarkoituksiin varattujen alueiden mitoitus. Tietenkin on myös varattu alueet teollisuuden, liike-elämän, julkisen toiminnan ja koulujen tarpeisiin sekä urheilu- ja virkistysalueet, samoin liikenneväylät aina tärkeimpiin kokoojakatuihin asti.

Kuusankosken väestönkasvu ja työvoimamäärä

1900-luvun loppuun mennessä Pohjois-Kymenlaakson ydinalue, johon Kuusankosken lisäksi lasketaan kuuluviksi Kouvola, Valkealan kirkonkylä, Jokela, Oravala ja Koria lähimpine ympäristöineen, muodostuneen yli 100 000 asukkaan yhte-näiseksi kaupunkiyhteisöksi. Kuusankosken väkiluvun oletetaan kasvavan nykyisestään kaksinkertaiseksi, mahdollisesti hieman enemmänkin.

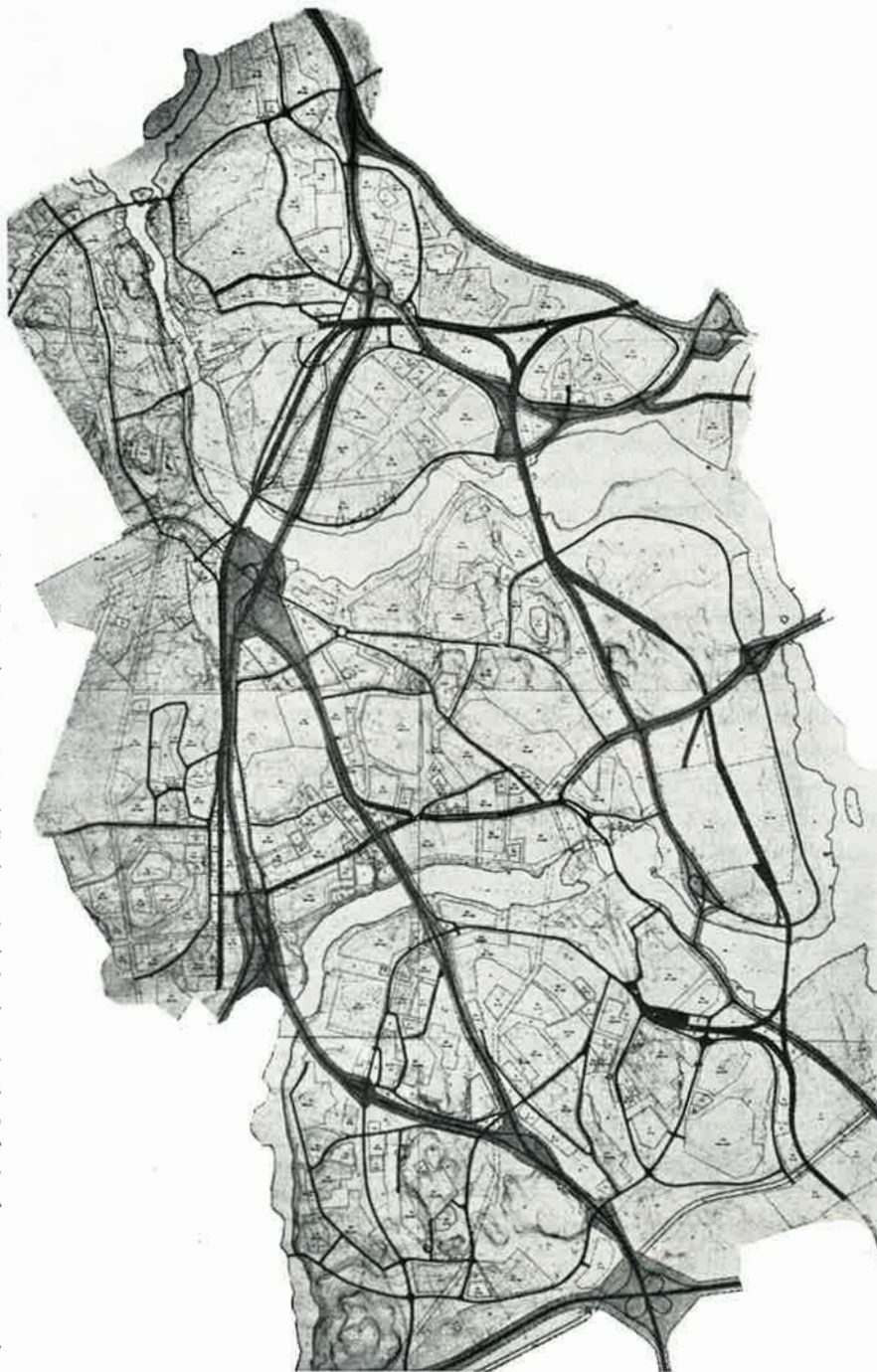
Tämän ennusteen mukaan yleiskaavan asuntoalueet on mitoitettu 45 000 asukkaalle, mutta liikenteen, kustustapalvelusten ja julkisten palvelusten osalta on varauduttu suurempaan määrään ja ne on mi-

toitettu 55 000 asukasta varten. Asuntoaluevaraukset 10 000 asukasta varten voidaan tarvittaessa sijoittaa myöhemmin kauppalam läntisille alueille.

Työvoimamäärän oletetaan kasvavan nykyisestä 8 500:sta 20 000:een, joista miehiä on 13 800 ja naisia 6 200. Ammateissa toimivan väestön elinkeinorakenne tulee todennäköisesti melkoisesti muuttumaan. Tietenkin teollisuus- ja rakennustoiminta pysyy suurimpana ryhmänä ollen runsaasti yli puolet, mutta suhteellisesti se kuitenkin pienenee

Yleiskaavan rautatie- ja maantiekartassa kiintyy huomio Kuusankosken keskustan lounaiseen ohitustiehen, itäiseen sisään-tulotiehen Lappakosken ja Kuusanniem-
men kautta, Voikkaan koillispuolelta ohittavaan tiehen ja Ruotsulan risteykseen, josta on yhteys myös etelään.

nykyisestään. Palveluammattien oletetaan lisääntyvän kaksinkertaiseksi eli neljäsosaan koko työvoimamäärästä. Myös kaupan kohdalla tapahtuu lisäystä, mutta maa- ja metsätalouden kohdalla vähene-mistä.



Kuusankoskella oli v. 1960 asuntoja 6 800 nettopinta-alan ollessa asukasta kohti keskimäärin 14,5 m². Yleiskaavassa on varauduttu 13 000 asuntoon. Samalla on otettu huomioon asumisväljyyden lisääminen kansainvälisen normituksen edellyttämään tasoon, mikä on 18,3 m² asukasta kohti.

Yleiskaavan rakenne

Yleiskaava-alue jakautuu tähänastisen kehityksen mukaisesti kolmeen asumakuntaan, Kuusaaseen, Kymintehtaaseen ja Voikkaaseen. Voikkaan asukasluvuksi on merkitty 17 000, Kuusaan 15 000 ja Kymintehtaan 12 000. Kukin asumakunta jakautuu kahteen asumalähiöön, joista pienimmän asukasluku on 4 500 ja suurimman 11 000. Asumalähiöt jakautuvat edelleen 3—4:ään pienempään asumasoluun, joista yleiskaavassa on käytetty nimeä 'naapurusto'. Niitä on yhteensä 21 ja niiden keskimääräinen asukasluku on 2 100.

Kullakin naapurustolla on oma palvelukeskuksensa myymälöineen, kerho- ym. tiloineen. Kukin niistä muodostaa myös alakoululaisikäisten koulupiirin. Asumalähiöt saavat omat palvelukeskuksensa, jotka ovat suurempia kuin naapurustojen keskuksat. Lähiöihin on sijoitettu peruskoulu, eräisiin kaksikin.

Asumakunnat on pyritty muodostamaan mahdollisimman itsenäisiksi asuntoalueyksiköiksi palveluvarustuksiin, työpaikkoihin ja virkistystoimintaan nähden. Kuusaan keskus toimii samalla kauppalan pääpalvelukeskuksena, jonne on varattu tilat hallinnon, kulttuurin, opetus- ja virkistystoiminnan laajenevia tarpeita varten. Voikkaan asumakunnan pääkeskus on mitoitettu palvelemaan paitsi itse asumakuntaa myös Kuusankosken vaikutusalueen asukkaita Jaalan ja Valkealan kunnissa.

Koko Kymenlaakson talousalueen vastaista tarvetta silmällä pitäen on Ruotsulanahon alueelle, jota rajoit-

Yleiskaavan esittelytilaisuudesta 21. 7.: oikealta yhtiön rakennuspäällikkö Sven-Åke Lemström, kauppalanjohtaja J. Mikkonen, arkkitehti Maija-Liisa Mikkonen, yleiskaavan laatija dipl. ins. Lassi Iharvaara, Kuusankosken tehtaiden päällikkö Olov A. Hixén ja kauppalanvaltuuston puheenjohtaja Heikki Hykkäälä.

tavat Kymijoki, Kuusankosken eteläinen ohitustie, Savon rata ja Kouvolan—Korian rautatie, sijoitettu ns. suunkekskus, jonne sijoitetaan yksinomaan useita kuntia, seutua tai valtakuntaa palvelevia rakennuksia ja laitoksia. Täten yleiskaavassa on otettu huomioon myös seutukaavalliset tavoitteet maakunnallisessa mielessä.

Tärkeätä osaa yleiskaavassa näyttelevät teollisuusalueet ja vastaiset laajennukset. Yleiskaavaa laadittaessa on kuvaan tullut mukaan jo Kuusanniemi. Huomattavia teollisuusaluevarauksia on tehty Kymintehtaalla ja Keltissä, jonne suunniteltu laaja teollisuusalue jatkuu nauhamaisena aina Naukion urheilukeskuksen lähistölle saakka.

Yhteis palvelukeskukset

Valtion, kauppalan ja seurakunnan virastot sijaitsevat luonnollisesti pääpalvelukeskuksessa. Seurakunnan työkeskuksia varten on kuitenkin varattu alueet asumalähiöiden keskuksiin.

Yleiskaavaan liittyy Väestöliiton koulusuunnittelutoimiston kanssa yhteistyössä laadittu pitkän ajanjakson koulusuunnitelma, jossa on pyritty ottamaan huomioon vielä kuluvalle vuosikymmenellä todennäköisesti voimaan astuva uusi koulujärjestelmä. Siinä peruskoulun ala-asteena toimii lastentarhan ja nykyisen kansakoulun kaksi alinta luokkaa käsittävä 4-vuotinen koulu. Tällaisia kouluja on yleiskaavaan varattu kokonaista 25. Seuraava

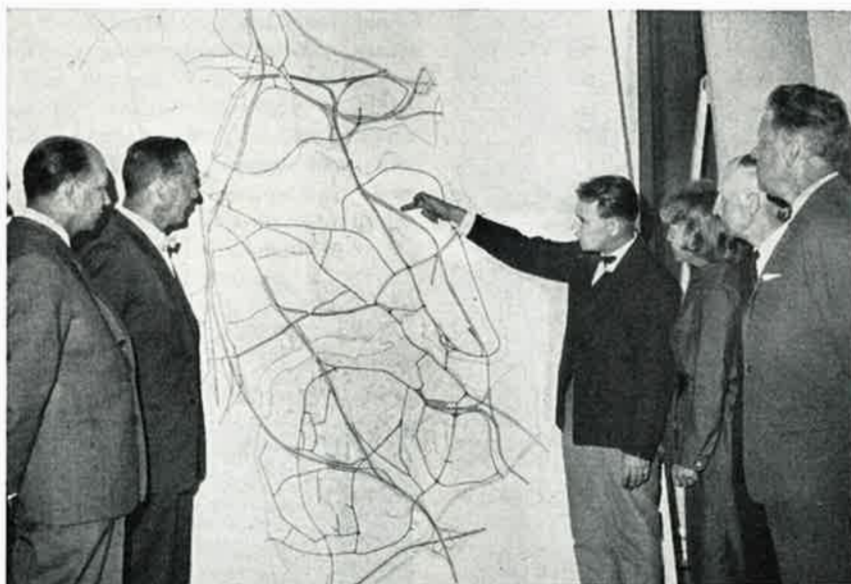
7-vuotinen koulu on varsinainen peruskoulu vastaten entistä yläkansakoulua ja nykyistä kansalais- ja keskikoulua. Tällaisia peruskouluja on suunnitelmaan sisällytetty kahdeksan. Tämän lisäksi suunnitelma sisältää vain yhden osittain Tähteen, osittain Keskustaan sijoitetun teiniasteen koulun, jolla tarkoitetaan lukiota, opistoa ja ammattikoulua. Lisäksi erikoisoppilaitoksia varten on varattu tilaa Ruotsulanahon suurkeskuksessa. Koulusuunnitelma sisältää vaihteittaisen toteuttamisohjelman, joka niveltyy sekä nykyiseen että uuteen koulujärjestelmään.

Urheilu ja ulkoilu

Koko kauppala palveleva kesä- ja talviurheilukeskus on sijoitettu Naukion—Kymenrannan alueelle. Voikkaan ja Kymintehtaan asumakunnissa on lisäksi omat urheilukeskuksensa. Ruotsulanahon suurkeskusalue tarjoaa erinomaiset mahdollisuudet koko Pohjois-Kymenlaaksoa palvelevan urheilukeskuksen sijoittamiselle.

Kymijoen ranta-alueet on varattu — teollisuuden käytössä olevia rantoja lukuun ottamatta — nauhamaisiksi puistovyöhykkeiksi. Muut yleiskaavassa puistoiksi merkityt alueet edellytetään jätettävän rakentamattomiksi. Myös edellytetään varsinaisen asemakaavoituksen yhteydessä varattavan tarpeellinen määrä leikkikenttiä ja muita yhteisiä vapaa-alueita.

Jatkuu sivulla 31



Uimapromootioita

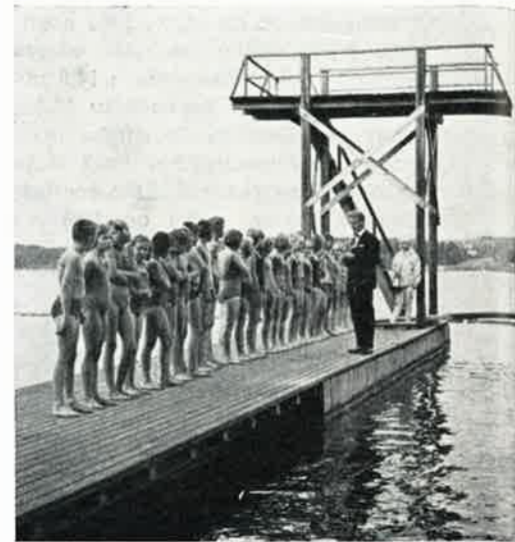
Kuusankoskelaislapset saivat tänäkin kesänä yhtiön uimakouluissa Sääksniemessä ja Kymenrannassa pätevien opettajien johdolla opetusta uintitaidossa, joka runsasjärvissä maassamme on jokaiselle välttämätön taito. Uimakoulut aloittivat toimintansa 22. 6. Sääksniemeen ilmoittautui 85 ja Kymenrantaan 248 eli yhteensä 333 lasta, joista kahdessa erässä koulutettiin uintitaitoisiksi yhteensä 135 lasta. Promootiotilaisuudet pidettiin 13. 8. tavannukaisen koleaan sään vallitessa. Sääksniemessä varatuomari Lasse Mäkelä promovoi seppelien 15 uimamaisteria ja 17 -kandidaattia. Kymenrannassa, joka on kauppalan suurin uimakoulu, toimi promoottorina konttoripäällikkö Torsten Nylund seppelöiden 40 lasta uimamaistereiksi ja 28 -kandidaateiksi. Promoottorit onnittelivat uimakoululaisia arvokkaan taidon saavuttamisesta. Sen jälkeen uimakoululaiset esittivät reippaasti ohjelmansa, johon kuului erilaisia hyppyjä ja uintitapoja sekä hengenpelastusnäytös. Rannalle katsomaan saapuneet äidit, isät ja sisarukset seurasivat ylpeinä ja onnellisina nuorimmaistensa näytöstä kesän aikana saavutetuista taidoista.

Sääksniemessä toimivat uimaopettajina Airi Kousa ja Mirja Korsberg, Kymenrannassa Milka Krzywacka.

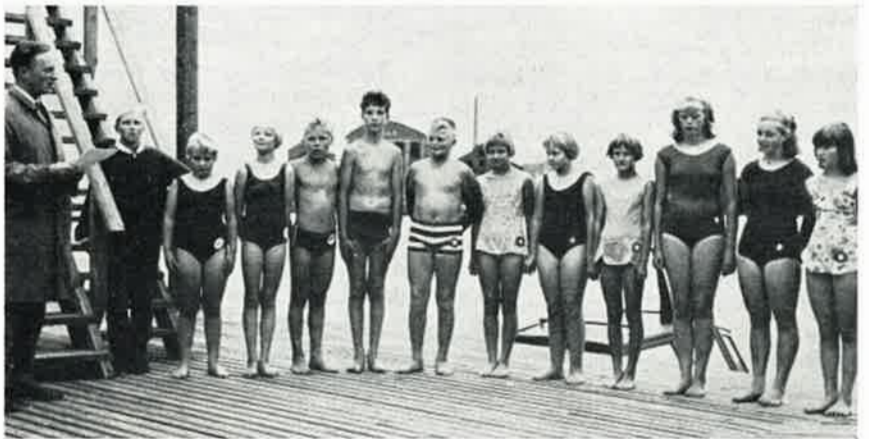


Varatuomari Lasse Mäkelä seppelöi Sääksniemessä uimamaisterit ja -kandidaattit

Uimakoululaiset kuuntelemassa varatuomari Mäkelän puhetta



Kuukauden kestäneen Hallan uimakoulun päättäjäiset ja uimamaistereiden ja -kandidaattien promovointi suoritettiin Aholansaaren uimalassa 11. 8. Isännöitsijä Börje



Isännöitsijä Börje Carlson puhui Hallan nuorelle uimarijoukolle

Konttoripäällikkö Torsten Nylund (vas.) toimi promoottorina Kymenrannassa, jonne oli 68 nuoren uimarin lisäksi kokoontunut runsaasti yleisöä (alla).

Carlson puhui nuorelle uimarijoukolle ja painoi lehväseppelleen yhdeksän uimamaisterin ja viiden uimakandidaatin päähän. Poikien ja tyttöjen välisen viestiuinnin jälkeen esittivät Kotkan Vesi-Veikot ohjelmaansa. — Uimakoulun ansiokkaana opettajana toimi nti Arja Puro.



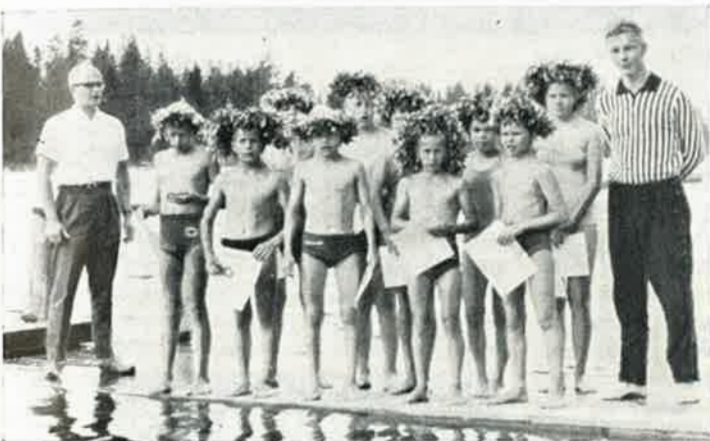
Hallan eläkeläiset retkellä

Varhaisilla aamutunneilla 2. 6. kierteli Karhulan kauppalassa neljä komeata linja-autoa kokoamassa Hallan eläkeläisiä perinteelliselle kesäretkelle. Otsolan suoralla todettiin, että vain pari paikkaa autoa kohti oli jäänyt vapaaksi. Ilma oli sopiva, vaihtelevaa pilvisyyttä, ei liikaa väsyttävää aurinkoa eikä kastelevaa sadetta. Radansuun lomakodissa Iitissä oli ensimmäinen pysähtyminen. Höyryävät kahvipannut odottivat suurta joukkoa ja kaunis järvimaisema vehmainen rantoineen oli meren rannan asukkaille mieltä kiehtova näkymä. Iitistä matka suuntautui Lahteen. Joustavuuden vuoksi kaksi autoa meni tutustumaan Lahden Mallasjuoma Oy:n

välisestään vastaan, näytteli kiinnostuneille toiminta-alojaan, möi taimia ja kukkia kotiin vietäväksi retken muistoksi ja tarjosi suojeissaan kahvit maistuvine voileipineen. Hyvää kuntoa osoittivat kaikki matkailaiset seuraavallakin taipaleella, jossa vanhat mutkikkaat maantiet pölyisivät autojen kiirehtiessä sovituksi ajaksi Strömforsin kirkkoon. Suvivirsi kaikui kauniina päätöksenä antoisalle päivälle pienessä kirkossa, jonka joukko täytti melkein viimeistä sijaa myöten. "En olisi luullut, että elämäni vielä sellaista juhlaa tulisi", oli erään osanottajan loppupäätelmä ja yleiseltä tuntui tyytyväisyys. Olihan nähty uutta, koettu Suomen suvi parhaimmillaan, tavattu vanhoja työtovereita ja taas todettu, että ollaan hallalaisia.



Hannes Hiltunen, Otto Kasanen ja Otto Saarela Puruniemen uuden saunan kuistilla



Juankosken uudet uimamaisterit ja -kandidaatit, vas. promoottori pankinjohtaja Veikko Varkila ja oik. uimaopettaja Raimo Laitinen

Raimo Vinnin voittoisa suunnistusjoukkue



tehtäisiin ja toiset kaksi Vääksyn kanavan kautta Urajärven matkailumajalle, jossa oli vanha päivällinen odottamassa matkailijoita. Urajärvellä oli hyvän aterian lisäksi ihmeellinen kartanomuseo vuosisadan vaihteen makusuuntaa edustamassa sekä kauniit puistot, joissa sai automatkan ja ruokailun jälkeen istuskella ja kerätä uusia voimia päivän loppuohjelmaa varten. Ensimmäisiksi Urajärvelle ehtineet lähtivät vuorostaan Mallasjuomatehtaalle jättäen tilaa toiselle autoparille. Mallasjuomatehtaalla saivat vieraat kiertokävelyn jälkeen istuutua runsaan virvokepöydän ääreen tutustumaan 'Lahden vesiin', joille varmaan kaikki antoivat täydet kymmit. Lahden jälkeen huristettiin kohti Orimattilaa. Tässä kotiteollisuuspitäjässä retkeilijät tutustuivat kotitalousopistoon, joka otti ystä-

Juantehtaalaisten kesäkuulumisia

Tällä sivulla julkaisemme neljä tämän kesän kuvaa Juankoskelta. Niin vanhan kuin nuoren polven sekä vieraiden ilmeistä päätellen kesä on siellä Pohjois-Savon sydämessä ollut kaikin puolin aurinkoinen.

Eläkeläiset ovat viettäneet leppoisia lomapäiviä Puruniemen kesäkodissa ja Juankosken leiritomikunta järjesti kesäkodin maastoon leirin, jossa pidettiin sekä tyttö- että poikaleiri osanottajina yhteensä 112 nuorta juankoskelaista. Uimakoulussa oli oppilaita seitsemisenkymmentä, joista promootiossa vihittiin uimamaistereiksi 6 ja -kandidaateiksi 4.

Kymintehtaan perheenemäntien kerho II ja Voikkaan kotitalousker-

ho vierailivat Juankoskella ja matkalta palattuaan kertoivat ihastuneensa Juankosken kauniiseen luontoon, hausekoihin ihmisiin ja ylistivät saamaansa suurenmoista vastaanottoa.

Voikkaan kotitalouskerholaiset Juantehtaalla rva Annele Timgrenin vieraina



Pitkääaikaisesti palvelleita

KUUSANKOSKEN TEHTAAT

KALLE TUOMINEN

ajomies maatalousosastolta tulee 31. 10. palvelleeksi yhtiötä 45 vuotta. Hän on syntynyt Hollolassa 18. 1. 1903. Yhtiön palvelukseen Eerolan kartanoon hän tuli v. 1919. Parinkymmenen vuoden ajan hän toimi yhtiöläisten 'tinkimaitojen' kuljettajana. Avuliaana ja toime-
liaana miehenä hän tuli pidetyksi ja yhtiöläisten hyväksi ystäväksi. Nykyisin hän ajaa ainoaa tehdasalueella liikku-
vaa hevosta toimien puutarhan ajomie-
henä.

ONNI TUJUNEN

eristäjä höyryosastolta tulee 26. 9. ol-
leeksi 40 vuotta yhtiön palveluksessa. Hän on syntynyt Valkealassa 20. 7. 1908. Yhtiön palvelukseen hän tuli jo 14-vuotiaana Voikkaan korjauspajalle. V. 1927 hän tuli eristäjäksi Voikkaan höyryosastolle ja toimii siellä edelleen-
kin.

TOIVO ISOMÄKI

vanhempi sihtimies Voikkaan puuhio-
molta tulee 10. 10. olleeksi 40 vuotta yhtiön palveluksessa. Hän on syntynyt Iitissä 22. 12. 1903. Yhtiön palveluk-
seen Voikkaan sahalle hän tuli v. 1922. Kun saha seuraavana vuonna lopetti toimintansa, hän siirtyi talli-
osastolle ja sieltä v. 1930 Voikkaan puuhiomolle sihtimieheksi.

Kultamitalimies

Keväällä julkaisimme Johan Tarjalas-
ta kuvan hänen saadessaan Tasavallan
presidentin hänelle myöntämän Suomen
Valkoisen Ruusun I luokan mitalin kulta-
ristein. Kesäkuun 9 p:nä kiinnitti isän-
nöitsijä Curt Cedercreutz Koskelassa
järjestetyssä tilaisuudessa hänen rinta-

pieleensä yhtiömme kultaisen ansiomer-
kin ja kiitti häntä puoli vuosisataa yh-
tiömme hyväksi tehdystä ansiokkaasta
päävityöstä. Tämän yhä harvinaisem-
maksi käyvän '50-vuotispäivän' Tarjala
saavutti 6. 6. ja kesäkuun lopussa hän
siirtyi 'oloneuvokseksi'. Kuvassa oikealla
isännöitsijä Cedercreutz, talousosaston
päällikkö Kalle Varis, kultamitalimies
Tarjala ja ins. Uno Saloranta.



EDVARD UTTI

koneviilaaja Voikkaan korjauspajalta
tulee 13. 10. olleeksi 40 vuotta yhtiön
palveluksessa. Hän on syntynyt Val-
kealassa 1. 1. 1901. Metallialan työt
hän aloitti Karhulan Konepajalla, mistä
v. 1924 siirtyi Voikkaan korjauspajalle
poraajaksi. Myöhemmin hän siirtyi vii-
laajaksi toimien v:sta 1946 lähtien pa-
perikone 14:n koneviilaajana.

JOHANNES PAASONEN

kirvesmies talousosastolta tulee 21. 10.
olleeksi 40 vuotta yhtiön palveluksessa.
Hän on syntynyt Mäntyharjussa 27. 2.
1900. Yhtiön palvelukseen hän tuli v.
1922 Voikkaan korjauspajalle työsken-
nellen sen jälkeen muillakin työosastoil-
la. Nykyiseen tehtäväänsä Voikkaan
asuinrakennusosastolle hän tuli v. 1938.

AARNE SALMI

peroksidin liuottaja klooritehtaalta tu-
lee 2. 11. olleeksi 40 vuotta yhtiön
palveluksessa. Hän on syntynyt Valke-
alassa 11. 12. 1904. Yhtiön palveluk-
seen hän tuli v. 1921 Voikkaan koski-
työmaalle porapojaksi. Työskenneltään
sen jälkeen Voikkaan rakennusosastolla
ja höyryosastolla hän siirtyi v. 1928
Kymin selluloosatehtaalle ja sieltä v.
1944 klooritehtaalle voitelijaksi. Per-
oksidin liuottajana hän on toiminut
v:sta 1960 lähtien.

HALLAN TEHTAAT

RAFAEL OLSEN

autonasentaja autokorjaamolta tulee
20. 9. olleeksi yhtiön palveluksessa 40
vuotta. Hän on syntynyt Kymissä 16. 5.



Onni Tujunen



Toivo Isomäki



Edvard Utti



Aarne Salmi

1903. Yhtiön palvelukseen hän tuli ensi kerran laivan lämmittäjäksi v. 1919 palvellen sen jälkeen useita eri ajanjaksoja. V. 1925 hän tuli sähkökorjauspajalle sähkömieheksi ja v. 1928 kuljetusosastolle autonkuljettajaksi työskennellen vuoteen 1944. Viimeksi hän tuli Hallaan autonasentajaksi autokorjaamolle v. 1948.

OLLI ARVILOMMI

vartija tulee 5. 10. olleeksi yhtiön palveluksessa 40 vuotta. Hän on syntynyt Vehkalahdella 27. 2. 1904. Yhtiön palvelukseen hän tuli ensi kerran v. 1920 kansipojaksi laivaan ja palveli useana vuonna laivauskaudet. V. 1926 hän tuli lotjamieheksi lautatarhalle, josta siirtyi v. 1939 laivan kansimieheksi ja v. 1942 laivan kapteeniksi. V. 1954 hän siirtyi sahalle purukuriin ja v. 1962 nykyiseen tehtäväänsä vartijaksi.

KALLE SUHONEN

tukkityömiestä tukkiosastolta tulee 18. 10. olleeksi yhtiön palveluksessa 40 vuotta. Hän on syntynyt Juankoskella 14. 1. 1907. Ensi kerran hän tuli yhtiön palvelukseen tukkiosastolle v. 1923. V. 1924 hän siirtyi Juantehtaalalle, mutta v. 1925 hän muutti takaisin Hallaan ja toimii edelleen tukkityömiehenä.

Merkkipäiviä

KUUSANKOSKEN TEHTAAT

EINAR SIHVOLA

apumies Kymin rakennusosastolta täyttää 60 vuotta 26. 9. Hän on syntynyt Valkealassa. Yhtiön palvelukseen maa-

talousosastolle hän tuli v. 1931. Sen jälkeen hän on työskennellyt mm. sahalla ja Kuusaan selluloosatehtaalalla sekä vv. 1945—1956 Kymin paperitehtaalalla lastaajana. Rakennusosastolle hän siirtyi v. 1956.

VÄINÖ HÄNNINEN

apumies Kymin rakennusosastolta täyttää 60 vuotta 2. 10. Hän on syntynyt Kuolemajärvellä. Ennen sotia ja välirauhan aikana hän työskenteli Karjalan Kannaksella Koiviston pitäjässä 22 hehtaarin suuruisen maatilan hoitajana. Sieltä hän joutui siirtolaisena muuttamaan Perniöön. V. 1947 hän tuli Kuusankoskelle Kymin rakennusosaston palvelukseen.

EMIL ASKOLA

voitelija Kymin paperitehtaalalla täyttää 60 vuotta 5. 10. Hän on syntynyt Valkealassa. Yhtiön palvelukseen Kymin rakennusosastolle hän tuli v. 1927. Kymin paperitehtaalalle lastaajaksi hän siirtyi v. 1935. Täyteaineiden käsittelijän tehtävissä hän toimi n. 3 vuotta ja v. 1950 hän siirtyi nykyiseen tehtäväänsä.

IMPI TETRI

riisinkäärijä Kymin paperitehtaalalla täyttää 60 vuotta 8. 10. Hän on syntynyt Iittissä. Yhtiön palvelukseen Kymin paperitehtaalalle hän tuli v. 1924. Hän on toiminut erilaisissa tehtävissä Kuusaan ja Kymin paperitehtaila.

URHO TÄHTINEN

apumies Voikkaan rakennusosastolta täyttää 60 vuotta 24. 10. Hän on syntynyt Kiikalassa. Yhtiön palvelukseen Haukkasuoille hän tuli v. 1945. Nykyiselle osastolleen hän siirtyi paperitehtaalalta v. 1959.

P. O. RUNDQVIST

dipl. insinööri Voikkaan paperitehtaalalla täyttää 60 vuotta 28. 10. Hän on syntynyt Helsingissä. Yhtiön palvelukseen hän tuli v. 1927 Voikkaan paperitehtaan laboratorioon. V. 1941 hän siirtyi paperitehtaan käyttöinsinööriksi. Hänen harrastuksistaan mainittakoon filatelia ja bridge. Hän on Kymintehtaan filatelistiklubin perustajajäsen ja kuulunut sen johtokuntaan 30 vuotta. Hän on merkittävällä tavalla osallistunut Norma-kansioitten suunnitteluun ja hänet tunnetaan erityisesti postimaksuleimojen tutkijana. Hän toimii nykyisin Kymintehtaan bridge-kerhon puheenjohtajana.

JALMARI LAHTINEN

voitelija Kymin puuhiomolta täyttää 60 vuotta 6. 11. Hän on syntynyt Joutassassa ja tullut ensimmäisen kerran yhtiön palvelukseen v. 1921 selluloosatehtaalalle. Oltuaan välillä muualla työnsä hän tuli takaisin yhtiön palvelukseen v. 1930 Kymin puuhiomoon. Nykyiseen ammattiinsa hän siirtyi v. 1945. Sivutoimenaan hän hoitaa Kuusankosken hiihtomajaa. Hänen lukuisista harrastuksistaan mainittakoon hänen pitkäaikainen toimintansa Kuusankosken Urheiluseurassa, jonka johtokuntaan hän on kuulunut useita vuosia. Seuran hiihtojaoston puheenjohtajana hän on ollut 10 vuotta. Kuusaan Latu, Kuusankosken Riistamiehet ja Kuusankosken Reservin aliupseerikerho tuntevat hänet perustajajäsenenään ja mm. Ladun johtokuntaan hän on kuulunut 9 vuotta. Suomen Punaisen Ristin Kuusankosken osaston ensiapuryhmän johtajana hän on toiminut sen perustamisesta lähtien ja osallistunut myös pelastuspartiotöihin alusta alkaen. Kymintehtaan työpaikkaurheilutoimikunnan jäsenenä hän toimi 10 vuotta ja



Rafael Olsen



Emil Askola



P. O. Rundqvist



Jalmari Lahtinen



Robert Brotherus



Hellä Koskinen



Matti Siren



Martti Väkevää

oman osastonsa urheiluyhdysmiehenä hän on edelleenkin. Retkeily eri muodoissaan ja erityisesti patikointi sekä metsästys ja kalastus vievät hänen vapaa-ajastaan pääosan.

IRJA LAMPILA

Ky 5:n pakkaaja klooritehtaalta täyttää 50 vuotta 26. 9. Hän on syntynyt Pyhtäällä. Yhtiön palvelukseen Aholaan hän tuli v. 1932. Työskennellyään ulkotyöosastolla sekä myöhemmin puutarhatyöntekijänä hän siirtyi talousosastolle siivoojaksi v. 1938. Klooritehtaalle hän siirtyi v. 1943 triin valmistajan apulaiseksi. V:n 1959 alusta lähtien hän työskenteli siivoojana, kunnes v. 1961 tuli nykyiseen ammattiinsa.

KAINO STRID

varastomies päälaboratoriosta täyttää 50 vuotta 27. 9. Hän on syntynyt Iittissä. Ensimmäisen kerran hän tuli yhtiön palvelukseen v. 1932 Kymin ulkotyöosastolle. Tilapäisenä työntekijänä hän työskenteli Kymin selluloosatehtaalla, rakennusosastolla ja Keltin voimalaitoksella vuoteen 1939. V:sta 1941 lähtien hän on ollut yhtäjaksoisesti yhtiön palveluksessa. Ensin hän oli Kymin rakennusosastolla, siirtyi sieltä Kuusaan voimalaitoksen rakennustyömaalle ja v. 1943 klooritehtaalle fosfaattisuolan valmistajaksi. V:sta 1960 lähtien hän on ollut päälaboratoriossa varastomiehenä.

ROBERT BROTHERUS

yhtiön työvoimaosaston päällikkö, varatuomari, täyttää 50 vuotta 28. 9. Kuusankoskella. Hän on syntynyt Helsingissä, jossa hän suoritti myös koulunkäyntinsä. Ylioppilaaksi hän tuli Helsingin suomalaisesta normaalilyseosta v. 1932. Hän suoritti ylemmän oikeustutkinnon v. 1940 ja sai varatuomarin

arvon v. 1945. Hän toimi Uudenmaan lääninhallituksen ylimääräisenä esittelijänä v. 1941 ja 1945, apulaisena Niemelä & Relanderin asianajotoimistossa v. 1942 ja Castrén & Snellmanin asianajotoimistossa vv. 1945—1947. Kymin Osakeyhtiön palvelukseen hän tuli v. 1947 yhtiön työvoima-asian lainopilliseksi avustajaksi. Työvoimapäälliköksi hänet nimitettiin v. 1950. Hän on toiminut myös yhtiön koulutuspäällikkönä ja yhtiön ammattikoulun johtokunnan puheenjohtajana v:sta 1959 lähtien. Hän on Teollisuuden Työnjohto-opiston ja Teollisuuden Työnjohto-opiston Kiinteistö Oy:n hallituksen jäsen. Kuusankosken kauppalan työvoimatoimikuntaan hän on kuulunut v:sta 1950 lähtien. Hän on Kuusankosken Kerhon ja Kuusankosken Rotaryklubin perustajajäsen. Kuusankosken Kerhon johtokunnan jäsenenä hän on toiminut vv. 1951—1956 ja kerhon puheenjohtajana vv. 1957—1961 sekä Rotaryklubin presidenttinä vv. 1963—1964. Sotilasarvoltaan hän on yliluutnantti. Aivan erityistä mielenkiintoa varatuomari Brotherus on tuntenut kasvatus- ja koulutuskysymyksiä kohtaan, jotka koko laajuudessaan ovat muodostuneet hänelle sydämenasiaksi.

TAUNO KUKKURAINEN

massankäsittelyosaston etumies Kymin paperitehtaan yankee-koneosastolta täyttää 50 vuotta 4. 10. Hä on syntynyt Jämsässä. Yhtiön palvelukseen ulkotyöosastolle purkajaksi hän tuli v. 1951. Nykyisessä toimessaan hän on ollut v:sta 1955 lähtien.

EERO KANKARE

kennomies klooritehtaalta täyttää 50 vuotta 10. 10. Hän on syntynyt Loimaalla. Hän tuli yhtiön palvelukseen ensimmäisen kerran Kymin ulkotyö-

osastolle v. 1929. Sen jälkeen hän työskenteli Kymin höyryosastolla ja selluloosatehtaalla ja siirtyi v. 1938 Keltin voimalaitokselle. Samana vuonna hän tuli takaisin selluloosatehtaalle kiisun purkajaksi. V. 1945 hän tuli klooritehtaan palvelukseen ja on toiminut suurimman osan ajasta kennomiehenä.

HELLÄ KOSKINEN

siivooja kuljetusosastolta täyttää 50 vuotta 11. 10. Hän on syntynyt Turussa. Kuusankoskella hän on asunut 6-vuotiaasta lähtien ja käynyt täällä kansakoulun ja yhtiön ammattikoulun. Ensimmäisen kerran hän tuli yhtiön palvelukseen Kymin selluloosatehtaalle v. 1934 ja työskenteli pieniä katkoja lukuun ottamatta eri työosastoilla vuoteen 1942. Uudelleen hän tuli yhtiön palvelukseen v. 1961 kuljetusosastolle siivoojaksi. Sodan aikana hän oli ilmailuvallontatehtävissä Kuusankoskella ja kuului Lotta-Svärd-järjestöön sen lakkauttamiseen saakka.

MATTI SIREN

koneenhoitaja Kymin paperitehtaalta täyttää 50 vuotta 26. 10. Hän on syntynyt Valkealassa. Yhtiön palvelukseen Kymin paperitehtaalle prässipojaksi hän tuli v. 1933. Hän on toiminut paperikoneilla erilaisissa tehtävissä. Koneenhoitajaksi hänet nimitettiin v. 1955.

MARTTI VÄKEVÄ

koneenhoitaja Kymin paperitehtaalta täyttää 50 vuotta 27. 10. Hän on syntynyt Valkealassa. Yhtiön palvelukseen Kymin paperitehtaalle prässipojaksi hän tuli v. 1933. Hän on työskennellyt Kymin ja Kuusaan paperitehtailla erilaisissa tehtävissä mm. jalostuksessa jälkikäsittelykoneiden hoitajana. Koneenhoitajaksi hänet nimitettiin v. 1957.



Kalevi Lehti



Holger Söderlund



Vilho Hakkarainen



Urho Sevón

KYLLIKKI ROOS

varastoapulainen Voikkaan korjauspajalta täyttää 50 vuotta 31. 10. Hän on syntynyt Valkealassa. Yhtiön palvelukseen Voikkaan tehtaalle hän tuli v. 1934 korjauspajalle, jossa edelleenkin työskentelee työkaluosastolla työkalujen jakajana.

KALEVI LEHTI

ekspeditööri Voikkaan sähkövarastolta täyttää 50 vuotta 1. 11. Hän on syntynyt Käkisalmissa. Yhtiön palvelukseen hän tuli v. 1949 Kymin sähkövarastolle apulaisekspeditööriksi. V. 1952 hän siirtyi Voikkaan sähkövarastolle ekspeditööriksi. Hänen vapaa-ajan harrastuksiinsa ovat viime vuosina kuuluneet omakotitalon rakentaminen, puutarhan- ja pihanhoito. Kuusankosken Mieslaulajiin hän on kuulunut melkein sen perustamisesta lähtien.

HALLAN TEHTAAT

ELSA AHVENAINEN

kirjaaja sahalla täyttää 50 vuotta 23. 10. Hän on syntynyt Kangasniemellä. Hän tuli yhtiön palvelukseen ensi kerran v. 1936 ulkotyöosastolle. Hän on ollut eri osastoilla useita ajanjaksoja. Nykyiseen työhönsä kirjaajaksi sahalle hän tuli v. 1953.

METSÄOSASTO

HOLGER SÖDERLUND

Kainuun hoitoalueen aluemetsänhoitaja täyttää 60 vuotta 29. 9. Kajaanissa. Hän on syntynyt Paraisissa. Metsänhoitajaksi hän valmistui v. 1928, minkä jälkeen hän toimi metsähallituksen palveluksessa Salmin ja Ilomantsin hoitoalueissa vuoteen 1935, jolloin hän siirtyi Oy Laskela Ab:n palvelukseen aluemetsänhoitajaksi. Tämän yhtiön liittyttyä

Kymin Osakeyhtiöön samana vuonna hän toimi edelleen Laskelan pohjoisen hoitoalueen aluemetsänhoitajana, kunnes talvisodan jälkeen siirtyi Pohjois-Karjalan hoitoalueen aluemetsänhoitajaksi Joensuuhun. Jatkosodan aikana hän hoiti Laskelan hoitoaluetta siirtyen keväällä 1942 Sortavalaan. Sodan päätyttyä hän muutti takaisin Joensuuhun, mistä hän v. 1945 siirtyi nykyiseen toimeensa Kajaaniin. Varsinaisten virkatehtäviensä ohella hän on kuulunut Karjalassa ollessaan jäsenenä Oy Lautauskaluston johtokuntaan ja erinäisiin työvaliokuntiin ja toimi loppuvuosina Laskelan metsänhoitoyhdistyksen puheenjohtajana. Kainuussa hän on kuulunut Kainuun Metsätyönantajain, Asunto-osakeyhtiö Vimpelin ja Väylärakennus Oy:n johtokuntiin ja toimii nykyisin Asunto-osakeyhtiö Kajaanin Joenkartanon johtokunnan puheenjohtajana. Hän on innokas luonnonystävä ja erämies. Karjalan saloilla ja Kainuun korvissa hänellä on ollut erinomainen tilaisuus viettää vapaa-aikojaan näiden harrastusten parissa. Lähes kolmekymmentvuotisen palveluksensa aikana yhtiössämme hän on saavuttanut esimiestensä ja alaistensa täyden luottamuksen.

JUANTEHDAS

VILHO HAKKARAINEN

hevosmies täyttää 60 vuotta 8. 10. Hän on syntynyt Muuruvedellä. Ennen tehtaan palvelukseen tuloaan hän työskenteli maalaistaloissa ja oli yhtiön metsäosaston palveluksessa metsätöissä. Tehtaan palvelukseen hän tuli ensi kerran v. 1935 ulkotyöosastolle siirtyen jo samana vuonna maatalousosastolle hevostieheksi, missä tehtävässä hän edelleenkin palvelee. Vapaa-ajan harrastuksiin kuuluu kalastus ja marjastaminen.

HÖGFORSIN TEHTAAT

URHO SEVÓN

mallikaavaaja valimosta täytti 60 vuotta 30. 8. Hän on syntynyt Lopella. Tehtaan työhön hän tuli v. 1927 valimoon. Hän on pitkän valimo-uransa aikana saavuttanut merkittävän ammattitaidon ja niinpä hän onkin jo useat vuodet toiminut tehtaan mallikaavaajana. Hänen työkseen uskotaankin tärkeimpien ja vaikeimpien mallien ja kappaleiden kaavaus- ja valutyöt. Hän on useat vuodet toiminut tehtaan avustuskassan puheenjohtajana.

JOHANNES AHO

ylikonemestari huolto-osastolta täytti 60 vuotta 13. 9. Hän on syntynyt Helsingissä. Käytyään Helsingin Teknillisen koulun hän oli merivartiolaitoksen palveluksessa 8 vuotta. Hän siirtyi sen jälkeen ms. Pohjanmaan toiseksi konemestariksi, jossa tehtävässä hän toimi 7 vuotta. Oltuaan välillä Pasilan Konepajan moottorivaunujen korjaamon mestarina hän tuli v. 1947 Högforsin Tehtaan palvelukseen. Hän on toiminut mm. valimon korjaamon, putkiosaston ja lämpökeskuksen mestarina. Nykyisin hänen vastuullaan on huolto-osaston Karkkilan piiri. Hänen harrastuksiinsa kuuluvat erityisesti kalastus ja postimerkkeily. Teknillisen Kerhon toimintaan hän on ottanut innokkaasti osaa hoitaen mm. Mustikkamäen virkistyskeskusta.

KAARLO VÄRE

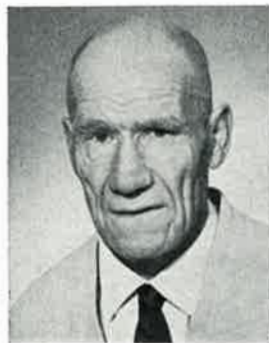
varastomies valukattilaosastolta täyttää 60 vuotta 16. 10. Hän on syntynyt Nummella. Tehtaan työhön hän tuli v. 1960 maatalousosastolle, mutta siirtyi pian valukattilaosastolle, missä edelleenkin toimii.



Johannes Aho



Kaarlo Väre



Reino Saaristo



Oiva Rantanen

REINO SAARISTO

rakennustyömiehen rakennusosastolta täyttää 60 vuotta 19. 10. Hän on syntynyt Ul. Pyhäjärvellä. Högforsin Tehtaan palvelukseen hän tuli v. 1937 rakennusosastolle.

OIVA RANTANEN

puristaja Heinolan tehtaalta täytti 50 vuotta 5. 8. Hän on syntynyt Sysmässä ja tuli tehtaan palvelukseen v. 1952 rakennusosastolle, josta v. 1953 siirtyi kesto-osastolle puristajaksi.

SAIMA VENDELIN

siivooja valimosta täytti 50 vuotta 31. 8. Hän on syntynyt Pusulassa. Tehtaan työhön valimoon hän tuli v. 1961 ja toimii siellä edelleenkin siivoojana.

EINO SINIAALTO

vuorotyönjohtaja emalilaitokselta täytti 50 vuotta 31. 8. Hän on syntynyt Loivissa. Tehtaan työhön hän tuli v. 1928. Hän on toiminut siitä lähtien emalilaitoksella ja hankkinut pitkäaikaisen kokemuksen emalialalla. V. 1950 hänet nimitettiin vuorotyönjohtajaksi.

TORSTI HEINE

valunpuhdistaja puhdistamosta täytti 50 vuotta 3. 9. Hän on syntynyt Ul. Pyhäjärvellä. Tehtaan työhön hän tuli v. 1939. Hän on toiminut mm. valimossa messinkiosastolla ja v:sta 1947 puhdistamossa.

VILJO REPONEN

ohutlevyseppä Heinolan tehtaalta täytti 50 vuotta 9. 9. Hän on syntynyt Hiitolassa ja tuli tehtaan palvelukseen v. 1955 toimien ohutlevyseppänä kattilahitsaamossa.

OSVALD NIEMINEN

rakennustyöntekijä rakennusosastolta täytti 50 vuotta 9. 9. Hän on syntynyt Tammelassa. Tehtaan työhön valimoon hän tuli v. 1937. Hän on toiminut rakennus- ja levyradiaattoriosastoilla sekä emalilaitoksella. V:sta 1958 hän on toiminut rakennustyöntekijänä rakennusosastolla.

SIGNE SUOMINEN

kasaaaja konepajalta täytti 50 vuotta 20. 9. Hän on syntynyt Ul. Pyhäjärvellä. Tehtaan työhön hän tuli v. 1942. Hän on työskennellyt mm. sisus-, levy-

radiaattori- ja liesiosastoilla. V. 1959 hän siirtyi kasaaajaksi konepajalle.

INGA GRIPENWALDT

myyntiosastolta täyttää 50 vuotta 27. 9. Hän on syntynyt Turussa. Tehtaan palvelukseen hän tuli v. 1956. Hän on toiminut koko ajan Helsingissä olevan pyöryvän Högfors-näyttelyn hoitajana.

HELVI SALO

valunpuhdistaja puhdistamosta täyttää 50 vuotta 30. 9. Hän on syntynyt Ul. Pyhäjärvellä. Tehtaan rakennusosaston työhön hän tuli v. 1962, mutta siirtyi vuoden kuluttua puhdistamoon.

MIKKO UUSITALO

kaavaaja metallivalimosta täyttää 50 vuotta 4. 10. Hän on syntynyt Ul. Pyhäjärvellä. Tehtaan työhön hän tuli v. 1938. Hän on toiminut konekaavaajana sekä raudan sulattajana. V:sta 1959 saakka hän on työskennellyt nykyisessä toimessaan metallikaavaajana.

AINO LAITINEN

siivooja valimosta täyttää 50 vuotta 11. 10. Hän on syntynyt Orimattilassa. Tehtaan työhön hän tuli v. 1961 valimoon, missä edelleenkin toimii 4:n valimon siivoojana.



Viljo Reponen



Osvald Nieminen



Mikko Uusitalo



Paavo Äärynen

KIRJAPAINO

PAAVO ÄÄRYNEN

ylifaktori täyttää 60 vuotta 15. 10. Hän on syntynyt Kotkassa. Käytyään kansakoulun ja käsityöläiskoulun hän meni v. 1919 kirjaltajan oppiin Kotka

Manan majoille

Heinäkuun 7 p:nä kuoli kotonaan yllättäen kirvesmies Hugo Kukkonen Voikkaan rakennusosastolta 58 vuoden ikäisenä. Hän oli syntynyt litissä 17. 3. 1906. Yhtiön palvelukseen kirvesmieheksi rakennusosastolle hän tuli ensimmäisen kerran v. 1938 ja palveli yhtiötä sen jälkeen useaan otteeseen. V:sta 1948 lähtien hän työskenteli rakennusosastolla yhtäjaksoisesti kuolemaansa saakka. Hänen työpanoksensa oli erittäin merkittävä omalla ammattialallaan yhdistys- ja kunnalliselämässä. Rakennusammattiosaston puheenjohtajana ja ammatillisen paikalliserjestön rahastonhoitajana hän toimi useita vuosia. Kunnallisella alalla hän



Hugo Kukkonen

Nyheterin kirjapainoon, jossa työskenteli kolme vuotta. Sen jälkeen hän siirtyi Porin Satakunnan Kirjateollisuus Oy:n palvelukseen. Siellä hän suoritti loppuajan 5-vuotisesta oppilasajasta, jonka jälkeen hän tuli Kouvolan Kirja- ja Kivipainon palvelukseen. Hän toimi painajana ja ylipainajana vuoteen 1951, jolloin hän siirtyi kirjapainon konttoriin hoitamaan konttorifaktorin tehtäviä. Nykyisin hän toimii kirjapainon ylifaktorina. Faktorikoulun hän kävi Helsingissä v. 1946 ja on tehnyt opintomatkoja Ruotsiin ja Saksaan. Hän on osallistunut useihin kirjapainoalan kursseihin ja ammatillisiin kilpailuihin saaden kerran ensimmäisen palkinnon. Hän on Kymenlaakson Faktorikerhon perustajajäsen ja monivuotinen puheenjohtaja ja Suomen Faktoriliiton edustajiston jäsen. Kouvolan Mieskuoron aktiivinen jäsen hän on ollut jo yli 30 vuotta ja on toiminut pitkän aikaa kuoron sihteerinä.

kuului mm. ammattioppilaslautakuntaan, maa- ja metsätilojen johtokuntaan, vero-, työllisyys-, sosiaali- ja terveydenhoitolautakuntiin. Voikkaan työväenyhdistyksen toimintaan hän otti osaa ansiokkaalla tavalla. Työssään hän oli tunnollinen ja taitava ammattimies. Vainajaa jäi lähinnä suremaan puoliso.

Heinäkuun 19. päivänä hukkui uintimatkallaan tietyömies Taisto Kalervo Nissilä kuljetusosastolta. Hän oli syntynyt 18. 4. 1918 Valkealassa ja tullut yhtiön palvelukseen v. 1936 kuljetusosastolle, jossa hän ehti työskennellä lähes 28 vuotta. Hän oli nuoruudesta lähtien innokas musiikin harrastaja ja kuului Voikkaan Työväen Soittajiin. Pitkän aikaa hän toimi myös Kuusankosken Orkesterissa soittaen oboeta. Häntä jäivät lähinnä kaipaamaan puoliso ja viisi lasta.



Taisto Nissilä

Jatkoa sivulta 23

Tiet ja kadut

Maantie- ja katuliikenneverkko on suunniteltu sekä liikenneväylät mitoitettu silmällä pitäen ohjetilannetta, että nykyinen automäärä lähes kymmenkertaistuu nykyisestä 2 000 autosta.

Yleiskaava-alueella ohitustiet Keltti—Tornionmäki ja Voikkaan ohitustie muodostavat rajoittavan ja sitovan liikenteen ulkoisen rungon. Alueen tärkeimmäksi liikenneväyläksi muodostuu Kouvolan—Kuusankosken—Voikkaan—Jaalan maantie, joka on suunniteltu 4-kaistaiseksi eritasoliittymämahdollisuuksin varatuksi moottorikaduksi. Sen kasvavaa painetta keventämään on suunniteltu varaus Kuusankosken keskustan lounaiseksi ohitustieksi. Lisäksi on varattu alue Ruotsulan itäpuolella Kouvolan läntistä, Etelä-Kymenlaaksoon johtavaa ohitustietä varten. Kaikki nämä tiet toimivat myös kauppalaan sisääntuloväylinä. Muista sisääntuloväylistä mainittakoon Keltin—Kymenrannan tie, Iitin—Kymenrannan tie, sisääntulotie Voikkaan ohitustieltä Itä-Mattilan kautta Voikkaan keskukseen ja samalta tieltä Lappakosken ja Kuusanniemen kautta keskustaan (itäinen sisääntulotie) sekä Kouvolasta Kymintehtaalle suuntautava sisääntulotie, joka jatkuu teollisuustienä Kuusanniemen kautta Voikkaalle.

Kokoojakaduista on osa suunniteltu — muutamat 4-kaistaisina — asumakuntia, asumalähiöitä tai naapurustoja kiertävinä rengasteinä ja osa naapurustojen reunamilla tai keskitse kulkevinä liikennettä kestävinä väylinä. Autopaikkatarve on laskettu erikseen kullekin palveluskeskukselle, suurimmille teollisuuskeskuksille ja urheilukeskuksille. Mainittakoon, että pääpalveluskeskuksen autopaikkatarve on 1 500, joista vähintään 1 000 tulisi olla pysäköimispaikkoja.

Yleiskaavaan liittyvän yleisviemäröimissuunnitelman mukaan viemäriverdet johdetaan koko kauppalaan alueelta Kelttiin sijoitettavaan puhdistuslaitokseen ja puhdistettuna edelleen Kymijokeen. Nykyisin tapahtuu purkautuminen Kymijokeen 14:ssä eri pisteessä.

Hyvä turvesato Haukkasuolla

Haukkasuolla nostettiin kuluneena kesänä yli 38 000 tonnia ilma-kuivaa polttoturvetta, jota parempaan tulokseen on päästy vain kerran aikaisemmin. Tosin nosto päätettiin pitkällisen roudan takia alkamaan vasta viikon normaalia myöhempään ja paikoin routa teki kiusaa vielä heinäkuussakin. 'Jussin' ja 700-kiloisen kiilan avulla jäästeet kuitenkin rikottiin ja Heseperit pääsivät ahkeromaan totuttuun tapansa.



Poutainen ja lämmin sää edisti turpeen kuivamista ja laadultaan tämänkesäinen turvesato on erinomaista. Suurimmillaan nousi Haukkasuolla työskentelevien määrä 350:een.

Kuten tunnettua, Haukkasuolla



Haukkasuon keko-
kenttä näyttää
lähes silmän-
kantamattomalta



Heseper-koneen
pyrstöstään
pudottamat
turvepalarivit
tuovat mieleen
kynnöksen

nostetaan palaturvetta, joka kuivataan keoissa ja kootaan sen jälkeen suuriin aumoihin. Tänä kesänä kokeiltiin Parpalonsuolla turpeen nostoa myös jyrsinmenetelmän mukaan. Koneena oli kylläkin vain traktorin perässään vetämä hankmo, jolla suon pinnasta irroitettiin turvetta. Tämän annettiin kuivua suon pinnalla, minkä jälkeen se ajettiin kääntäjällä pienille vaoille ja koottiin isolla kauhalla varustetulla puskutraktorilla aumoihin kuljetusta varten. Lastaaminen kuljetusautoon tapahtui kuljettimella.

Kokeilun suoritti urakalla ja omin välinein haukkasuolainen Pentti Rämä, jolle turpeen nostaminen on ennestään tuttua. Saamiensa kokemusten perusteella hänen tarkoituksensa on jatkaa ensi kesänä urakkaa hankkimalla lisää tarkoitukseen soveltuvia välineitä.

Harjannostajaiset Hallassa

Halla on 1940-luvun lopulta lähtien läpikäynyt perusteellisen uudistumisen ja nuorentumisen, mikä on ollut välttämätöntä kilpailukyvyn säilyttämiseksi. Monet perinteelliset, raskaita ponnistuksia vaativat työtavat ovat siirtyneet historiaan

Isännöitsijä Börje Carlson pitämässä harjannostajaispuhetta

Kymintehtaalta saatu siltanosturi on jo paikoillaan

ja sahalaiteos on muuttunut enemmän tehdasmaiseksi.

Kuluvaan kesän aikana ovat uudistustyöt olleet jälleen käynnissä. Sahan jatkeena olevaan lajitteluun on hankittu rimoituskone, joka edellyttää myös siltanosturia. Se saatiin Kymintehtaan puuhiomon kuorimolta. Alun perin se oli ns. puolipukkinosturi, mutta muutettiin Hallassa täyssiltanosturiksi ja samalla lisättiin nopeutta.

Raakalajittelussa laudat vedetään lokeroihin, josta nosturi noukkii 'paketit' ja siirtää ne rimoituskoneelle.

Uudistuksen vaatimat rakennustyöt aloitettiin keväällä ja elokuun viimeisenä päivänä vietettiin harjannostajaisia. Tarkoitus on, että laitteet saadaan käyntiin tämän syksyn kuluessa.



