

Huomautuksia

Teollisuuden kuljetusongelmien historiaa näyttelyinä. — Kymin Osakeyhtiön keskusarkistossa Kuusankoskella järjestetään 14. 6. —31. 12. 1974 arkisto- ja valokuvanäyttely aiheenaan ”Näin kuljettiin ja kuljetettiin ennen vanhaan”. 80 asiakirjan, 43 valokuvasuurenoksen ja kahden uittoväyläkartan avulla havainnollistetaan mm. Kymin Osakeyhtiön ja sen tytäryhtiöiden käytössä olleiden rautateiden vaihteita sekä sisävesien laivaliikennettä ja uittoja.

Menestyksellinen teollisuustoiminta edellyttää hyviä kuljetusolosuhteita, jotka ovat osa teollisuuden infrastruktuuria. Kun Suomen paperi- ja puuhioketeollisuus perustettiin 1800-luvun viimeisillä vuosikymmenillä, tehtaat voimansaannin helpottamiseksi sijoitettiin koskien äärille. Koskien sijainti ei kuitenkaan aina ollut kuljetusten kannalta paras mahdollinen. Joet ja järvet olivat tosin hyviä reittejä tärkeimmän raaka-aineen, puun, uittamiselle tehtaille saakka. Yhteisuito oli harvinaista, ennen kuin uusi vesilaki säädettiin 1902. Tämä laki edellytti uittoyhdistysten perustamista niihin vesistöihin, joita useat eri yhtiöt käyttivät. Tämä oli valtion avustuksen edellytyksenä väylien perkaamiseen. Teollisuuslaitokset perustivat perkausyhtiöitä, joista ensimmäisenä aloitti toimintansa Saimaan Lauttausväylien Perkaus Oy vuonna 1912.

Muiden raaka-aineiden kuljetus ja valmiiden tuotteiden toimittaminen asiakkaille tuotti alussa suuria vaikeuksia. Maantieliikenne oli ennen autoilun läpimurtoa kehittymätöntä ja tie- sekä normaalilevyinen rataverkosto suhteellisen harva. Hevoskuljetukset olivat pitemmillä matkoilla liian hitaita ja niiden kapasiteetti riittämätön. Siltoja oli harvassa ja vesistöjen ylitys monessa paikas-

sa hitaiden lauttojen varassa. Kesäaikana yhtiöt käyttivät vesireittejäkin, mm. Saimaan vanhaa kanavaa. Muutamat yhtiöt yrittivät ratkaista paikallisia kuljetusongelmiaan köysiratojen avulla.

Tässä tilanteessa turvaututtiin rautateihin. Normaaliairaitaisia valtion rakentamia rautateitä täydennettiin yksityisten rakentamalla kapearaiteisilla rautateillä. Valtiovalta osallistui näiden rahoitukseen monella tavalla. Perusajatus oli toisin sanoen sama kuin myöhemmin teiden jakaminen eri luokkiin maantieverkostoa laajennettaessa.

Kymin Osakeyhtiön näyttelyssä kuvataan seuraavien rautateiden vaiheita: Kuusankosken — Voikkaan rata (rakennettu 1919—21, purettu 1956), Karjalankosken rata Juankoskella (liikennelupa hevosvetoisena raitiotienä 1900, höyryrautatielupa 1905, matkustajaliikenne lopetettu 1934, tavaraliikenne 1958), Läskelän rata Harlussa (rakennettu 1916, luovutettu Neuvostoliitolle 1944), Honkataipaleen kannaksen rata (valmistui 1909 ja tekee mahdolliseksi puutavaransiirron Saimaan vesistöä Kymijoen vesistöön), Hyvinkään — Karkkilan rata (valmistui 1908 ja 1911 vaiheittain, matkustajaliikenne lopetettu 1961, tavaraliikenne 1967), Haukkasuon rata (turpeen kuljetusta, käytöstä luovuttu 1958, valmistumisaikea ei ole tiedossa).

Kymin Osakeyhtiö ylläpiti aikoinaan suurrehkon määrän hinaajia ja tervahöyryjä mm. Saimaan vesistössä, jossa yhtiöllä vuonna 1946 oli 31 alusta (mm. kolme höyrylotjaa, kuusi hinaajaa sekä kaksi uivaa niputuskonetta). Juantehdas harjoitti laivaliikennettä Saimaan kanavan kautta Helsinkiin saakka. Useita Pietariin menneiden kuljetusten rahtisopimuksia on säilynyt. Paluu-

matkalla tuotiin raaka-aineita ja koneiden varaosia. Hallan sahalla taas oli useita hinaajia ja proomuja sahatavaran kuljettamiseksi redillä odottaviin suuriin rahtialuksiin.

Suurin osa laivoista on nykyään romutettu tai myyty. Suuri osa kuljetuksista on siirretty autoille. Uitosta vastaavat paikalliset uittoyhdistykset sekä Tehdaspuu Oy Saimaan vesistössä ja Suomenlahden rannikko-
vesillä.

Käytöstä väistyneisiin kuljetustapoihin liittyvät arkistot ovat useimmissa tapauksissa säilyneet hyvin ja ne on kerätty tutkijoiden käytettäväksi yhtiön keskusarkistoon.

GUSTAV DANIELSSON

Pohjoismaisten historiallisten aikakauskirjojen välillä tehdyn sopimuksen mukaisesti historiallisten seurojen jäsenet voivat tilata naapurimaiden johtavat historialliset aikakauskirjat alennettuun tilaushintaan. Vuosikerran tilaushinnat ovat seuraavat (alennettamaton hinta suluissa): Historisk Tidsskrift (Norja) 20 NKr (35 NKr), Historisk Tidskrift (Ruotsi) 25 RKr (45 RKr), Historisk Tidskrift för Finland 12 mk (18 mk), Historisk Tidsskrift (Tanska) 40 DKr (75 DKr), Historie (Tanska) 25 DKr (45 DKr), Fortid og Nutid (Tanska) 38:50 DKr (45 DKr). Tilaukset suoritetaan tammikuun aikana Historiallisen Aikakauskirjan välityksellä.

**ALAN
KIRJALLISUUTTA**

MYY

**AKATEEMINEN
KIRJAKAUPPA**

Keskusk. 1 H:ki 10



KOHTAAMISPAIKKANA
AKATEEMINEN