

TIDSKRIFT

UTGES AV FÖRENINGEN NORDISKA PAPPERSHISTORIKER



Majestetiska fliöhögar på UPMs fabriksområde i Kaukas på väg till cellulosafabriken.
Foto: Ingelise Nielsen.

Innehåll

- Ordförandens spalt 34
Nordisk papirshistorie i Karelen *Kari Greve* 35
Östsvensk, rysk och östfinsk historia *Rainer Knapas* 37
Skogsindustrins virkestransporter i Södra Saimen före första världskriget *Esko Pakkanen* 40
Bruksspelet i Klippan *Per Jerkeman* 45
Skogsdjäveln *Jan-Erik Leolin* 45
Ingenjörer som blivit varumärken 5 och 6 *Christian Valeur* 46
NPH:s funktionärer för verksamhetsåret 2013-2014 *Jan-Erik Leolin* 48

Sommarens största händelse inom vår förening utgjordes som alltid av årsmötet, som denna gång ägde rum i sydvästra Finland med Villmanstrand som huvudort. Som arrangörer hade vi strävat till att utöver pappershistoria ge deltagarna en järnranson information om denna landsdels intressanta historia inom gränsområdet mellan Finland och Ryssland. Av allt att döma syntes deltagarna vara nöjda med vad de såg och hörde. Då dessutom ett varmt och vackert väder levererades helt enligt beställning känner vi oss som arrangörer nöjda med resultatet av våra ansträngningar. Ett referat av mötet ingår på annat håll i detta nummer av NPHT.

Danmark åtog sig att arrangera nästa årsmöte. Tidpunkten för detta har dock ännu inte fastslagits. Styrelsen har beslutat att under hösten ta sig en funderare på den framtida inriktningen av föreningens verksamhet. Resultatet av dessa diskussioner kommer givetvis att presenteras för föreningens medlemmar, men om du redan har synpunkter och förslag så hör gärna av dig direkt till någon av styrelsens medlemmar (e-postadresserna hittar du på vår hemsida) eller via det diskussionsforum, som finns på vår hemsida.

Under årets första halva har vi fått ett par nya medlemmar, båda från Finland. De är Martin Holmberg och Mikael Lucander. Jag ber att få hälsa er varmt välkomna i vår krets och hoppas att ni kommer att trivas och finna medlemskapet i NPH givande.

Som vanligt mottar vår chefredaktör Esko Häkli gärna och framför allt kortare bidrag till vår tidskrift. Skriv gärna en snutt om något som du tror att kunde intressera föreningens medlemmar, det kommer väl till pass.

Vill du veta vem som är medlem eller söker du någon annan medlemsadress? Gå då in på vår hemsida och registrera dig för inloggning på Medlemsidan. Där hittar du förteckningar över vår förenings medlemmar i de olika länderna.

Jan-Erik

Nationella redaktörer

Finland

Esko Häkli, EH (huvudredaktör)
esko.hakli@helsinki.fi

Sverige

Per Jerkeman, PJ
per.jerkeman@telia.com
Helene Sjunnesson, HS
helene.sjunnesson@gmail.com

Norge

Kari Greve, KG
kari.greve@nasjonalnuseet.no

Danmark

Ingelise Nielsen, IN
in@kons.dk

Layout

Kjell Samuelsson

Material till NPHT

Du kan skicka texten antingen till de lokala redaktörerna för respektive land, eller till Huvudredaktören Esko Häkli. Formatera texten sparsamt, och skriv i enspalt med tydlig styckeindelning. Ange alla underrubriker konsekvent genom hela texten. Leverera texten i wordformat eller ren textfil. Om noter är nödvändiga ska de skrivas som slutnoter. Endast digitalt material mottages. Bilder ska levereras i högupplöst format, dvs minst 300 dpi i naturlig storlek. För en bild som ska tryckas i storleken 12x12 cm motsvarar detta ca 1500x1500 pixlar.

Sista dag för materialinlämning till kommande nummer av NPHT 2013: Nr 4 25/10



Föreningen Nordiska Pappershistoriker

Föreningen Nordiska Pappershistoriker (NPH) är en ideell förening med uppgift att främja intresset för pappershistoria och pappershistorisk forskning i Norden, i synnerhet beträffande papperets råvaror, tillverkning och användning samt bruksmiljöer och människor vid pappersbruket. Vattenmärken, papperskonservering och konstnärligt bruk av papper utgör andra exempel på föreningens intressen. Föreningens intresseområden består således av papperstillverkningens samt papperets kultur- och socialhistoria. Ytterligare information om föreningen finner man på www.nph.nu.

Ordförande: Jan-Erik Levlin,
jan-erik.levlin@iki.fi

Sekreterare: Per Jerkeman,
per.jerkeman@telia.com

Medlemsärenden och kassör:

Richard Kjellgren,
richard.kjellgren@myntkabinettet.se

Medlemskap kan enkelt tecknas via föreningens hemsida www.nph.nu/page3.html eller genom att betala in medlemsavgiften på något av föreningens konton, se nedan. Ange då också namn och adress samt att inbetalningen är en medlemsavgift.

MEDLEMSAVGIFTER

Enskild medlem:

Sv. 250 SEK, Dk. 170 DKR, No. 210 NOK, Fi. 25 EUR
Institutioner, bibliotek m. fl.
Sv. 400 SEK, Dk. 340 DKR, No. 420 NOK, Fi. 50 EUR
Aktiebolag
Sv. 900 SEK, Dk. 600 DKR, No. 750 NOK, Fi. 90 EUR

KONTON FÖR INBETALNING

Sverige Nordea: PG 85 60 71-6

Norge Skandiabanken IBAN:
NO7597104367295

Danmark Den Danske bank,
konto 4310662372

Finland Nordea IBAN:
FI40 1309 3000 2150 87

NORDISK PAPPERSHISTORISK TIDSKRIFT

ISSN 1101-2056

Årgång 42, 2013 nr. 3

Utgivare: Föreningen Nordiska Pappershistoriker

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Esko Häkli, Mechelingatan 13 B 24,

FI 00100 Helsingfors, Finland

E-post: esko.hakli@helsinki.fi

Tryckeri: Multiprint, Finland

NPHs årsmøte i Villmanstrand 5. – 7. juni 2013

Da vi steg ut av toget i Villmanstrand, eller Lappeenranta, som stedet heter på finsk – steg vi også rett ut i sommeren: Varmt, deilig sommervær møtte oss på stasjonen, noe som var særdeles velkomment etter en usedvanlig lang og kald vår. Jeg tror at det bilde jeg hadde dannet meg av Karelen må ha vært sterkt influert av 60-tallets finske TV-teater, der tause menn med kniv og magre koner slet for føden i små mørke tømmerkoier inne i uendelige skoger. Virkeligheten er heldigvis en helt annen: Villmanstrand er en lys, åpen og vennlig by som ligger ved innsjøen Saimen, som er Finlands største innsjø med et areal på 1377 km². Denne sørøstlige delen av Finland ligger helt inntil den russiske grensen, og etter den Store Nordiske Krig og senere trefninger mellom Russland og Sverige, ble Karelen avstått til russerne og var en del av Russland inntil 1812, da det igjen ble innlemmet i det som nå var blitt det uavhengige storfyrstedømmet Finland. Fortsatt er det mye kontakt på tvers av grensen, og eksempelvis er det en yndet lørdagssport å dra på shoppingtur til nabolandet.

Ettermiddagens program begynte med et besøk på Kaukas fabrikk, som er en del av det store UPM Kymmene-konsernet. Kaukas har 1200 ansatte, og fabrikkområdet omfatter et sagbruk som prosesserer opptil 740 000 tonn årlig, en cellulosefabrikk og en papirfabrikk som produserer papir til magasiner og tidsskrifter på to papirmaskiner. På fabrikkområdet finner man også Kaukas' forskningscenter med 300 ansatte, et biokraftverk og et fabrikkmuseum. Dimensjonene på anleggene var enorme, og jeg kommer aldri til å glemme haugene med treflis så høye som fjell, med bulldo-

zere som krabbet oppover og skjøv fjellet av flis stadig høyere. Fabrikkområdet omfatter 300 hektar, og vi ble heldigvis fraktet rundt med buss. Vår vennlige guide på denne omvisningen var Kirsi Mä-kivaara, som var ansatt i HR-seksjonen på Kaukas. Fabrikkmuseet presenterte Kaukas' historie, og viste den klassiske historiske produksjonskjeden fra tømmerhugging til pulp. Det store nettverket av sjøer og elver som Saima er en del av, gjør fløting av tømmer til en egnet transportmåte. For å trekke de store flåtene av sammenbundet tømmer, brukte man dampbåter som slepebåter. Fortsatt fraktes ca. 25% av alt tømmeret med slepebåter på Saima. Fra 1890 til 1940 produserte Kaukas spoler til sytråd, hvorav 90% ble produsert for eksport. Kaukas var verdens siste produsent av trespoler! Restveden som ikke ble benyttet til spoler, ble brukt til å fyre opp dampkjelene for dampkraft. Den første papirmassefabrikk ble bygget her i 1905 og produserte sulfittmasse med furu som råstoff. I 1964 ble det bygget en ny sulfatmassefabrikk, og i 1975 ble det oppført en papirfabrikk som produserte LWC-papir (Light Weight Coated).

Etter besøket på dette imponerende anlegget, ledet Jan-Erik oss til en hyggelig restaurant ved Saimensjøen, der vi spiste middag, og vandret gjennom det gamle festningsområdet på vei tilbake til hotellet. I dag er det ingen sabelrasling og eksersérkommandoer å høre, men de vakre 1700-tallskasernene rommer museer og gallerier, og dessuten passerte vi her også Finlands eldste ortodokse kirke.

Torsdag startet vi, 21 deltagere, dagen i hotellets foredragssal, der vi hørte Dr. Rainer Knapas foredrag om «Östsvensk, rysk og östfinsk historia. En introduksjon.» Dette var et interessant foredrag om en del av Finland og en del

av vår nordiske historie som iallfall undertegnede er blitt nysgjerrig på å lære mer om, og etter dette foredraget har jeg også fått et nytt reisemål: å ta båt fra Saimensjøen ned til Viborg og se Erik Axelsson Totts slott fra 1293. Knapas gjennomgikk Karelen historie med alle dens grenseforflytninger og befolkningsforflytninger – hvorav den store flyttingen under vinterkrigen 1939-40 er den siste, da 400 000 mennesker flyttet til ulike deler av Finland fra den delen av Karelen som da var avstått til Russland (heriblant også familien til vår egen redaktør Esko Häkli!).

Esko Pakkanen holdt foredrag om skogsindustriens trevirketransporter i Södra Saimen. Skogsdriften går langt tilbake i tid. Man fikk de første vannhjulsdrevne sagene på slutten av 1500-tallet. I 1862 kom den første dampdrevne sager, og på slutten av 1800-tallet fantes det et 30-talls slike dampdrevne sager. Frem til 1897 konsentrerte virksomheten seg om tresliperier, men i 1897 ble den første cellulosefabrikken oppført. Pakkanen beskrev levende det enorme slitet som lå bak transporten av tømmeret frem til produksjonsstedet. Stokkene ble til å begynne med fløtet løse, eller i en flåte som ble trukket av en hest. At transporten gikk langsomt i motvind, er lett å forstå. Hesten ble etter hvert erstattet av dampbåt, og i 1900 ble hele 1 million stokker fraktet på denne måten. Av hensyn til annen ferdseil på sjøen, ble det forbudt å trekke tømmerlep i Saimenkanalen, og transportene måtte flytte til Kymmene-vassdraget. Her var det enkelte strekninger av den totalt 110 km lange transportveien som måtte forseres på land, og stokkene måtte fraktes i en kjerrat med dampdrevne vogner, og på vogner trukket av et damplokomotiv. Stokkene ble til å begynne med trukket i store «ringbommer», som imidlertid hadde problemer i høye bølger og sterk motvind – da kunne enkelte stokker slite seg løs eller hele «varpet» kunne gå i stykker. Derfor begynte man å binde sammen stokkene til knipper, etter russisk mønster. Fra midten av 1960-årene ble stadig mer av fløtingen erstattet av tømmertransport med trailer. Men det fløtes fortsatt i dag, og én eneste fløtning kan omfatte 20 000 m³ trevirke.

Forskningssjef Jukka Kilpeläinen foredrag omhandlet «Pappersindustrin i Vuoksenalen förr och nu». Kilpeläinen



Oppmerksomme lyttere på seminaret 6 juni.
Foto: Lennart Stolpe.



Glade deltagere ved festmiddagen på Lauritsala gård. Foto: Reinhold Enqvist

skisserte kort forholdene i Karelen før skogsindustrien, da dette var et meget fattig område, knuget av stadige kriger, med svedjebruk og sult. Ensos tresliperi ble startet i 1889, av friherre Adi Standertskjöld. Fabrikken ble anlagt ved Rääkkölä-fossen og utnyttet vannkraften fra Vuoksenelven. I datidens fattige Finland var det av avgjørende betydning for utviklingen av industrien i Karelen å få inn ekspertise fra Sverige, Tyskland og Norge. Enso forble under Adi Standertskjöld's ledelse frem til 1911, da fabrikken ble solgt til W. Gutzeit & Co. og en ny bedrift ble grunnlagt under navnet Oy Enso-Gutzeit Ab, nå en del av Stora Enso. Imatra Mills, som er en del av Stora Enso, består av to produksjonssteder: Kaukopää og Tainionkoski (sistnevnte betyr noe sånt som «laksefelle-foss»). Imatra har dessuten to forskningsenheter; en i Karlstad og en i Karelen. De er verdens største produsenter av råolje fra furu. Papirproduksjonen består av både kartong og papir, samt forpakninger til flytende næringsmidler; melk, juice osv.

Dagens siste foredragsholder var Bruno Lönnberg, som på en levende og underholdende måte fortalte om ingeniør C.J. Jansson, som var verksmester på Idestams papirfabrikk i Nokia (den første spiren til selskapet Nokia som senere skulle bli verdenskjent for sine mobiltelefoner). Jansson, som omtales som «en spenstig, gladlynt herre», ble født i Turingen i Stockholms Län i 1846. Han begynte tidlig å arbeide på Nykvarns Bruk, og dro senere til Norge der han arbeidet på Funnefoss Bruk (dette papirbruket hadde ingen av de norske deltagerne hørt om, men Rolf Hauge fant ut at bruket hadde ligget i Akershus, ved Glomma, men at det brente ned og ikke ble gjenoppbygget. Kanskje en fremtidig artikkel til NPHT?). Han kom til Nokia i 1878, der han innførte produksjonsprinsipper han hadde utarbeidet mens han var på Funnefoss; nemlig dampkoking av

trekubbene før sliping og økning av hastigheten på slipestenene. Disse grepene ga en mye jevnere og bedre masse. Mens han var på Nokia i 1878, skrev Jansson en bok, som er den første håndbok på svensk om å anlegge en papirfabrikk. Det første opplaget ble trolig ødelagt (muligens brent av Nokias direktør, som ikke ville gi konkurrentene for mye innsikt), men Ingwald Sourander, som hadde fått tak i et eksemplar av dette skriftet, trykket det opp i 900 eksemplarer igjen i 1925. Boken heter «Praktisk Håndbok i Träpappers Fabrikation», 2. opplag, Tammerfors 1925.

Etter lunch på Stora Ensos klubb, ble årsmøtet i NPH avholdt samme sted. Deretter fikk vi se en interessant film om Stora Enso Imatra Mills og et besøk i forpakkingsmuseet, før vi gikk til bussen igjen og fikk en rundtur i Imatra med byguide Johanna Väkeväinen, som var nylig pensjonert kommunikasjonsleder ved Stora Enso. Bussen tok oss tilbake til hotellet, der vi gjorde oss klare til festmiddagen, som skulle finne sted på praktfulle Lauritsala Gård. Dit kom vi med båt, og det var en herlig opplevelse å sitte på båtdekket i aftensolen og se Villmanstrand og Kaukasianlegget fra sjøen. Lauritsala Gård, med den mektige eikealléen opp til huset, er et vakker sted, rikt på historie. Gården eides lenge av Kaukas AB og ble brukt som direktørbolig. I dag drives stedet som hotell og restaurant, og vi nøt et herlig måltid i herskapelege omgivelser.

Fredag startet vi dagen i St Michel, der vi besøkte Nationalbibliotekets konservering- og digitaliseringssenter. Vi ble ønsket velkommen av leder for digitaliserings- og konserveringstjenesten, Majlis Bremer-Laamanen, som ga oss en orientering om virksomheten ved senteret. Digitaliseringssenteret har ansvaret for Nasjonalbibliotekets samlinger og har ca. 50 ansatte. I begrenset omfang tar de også imot oppdrag fra private. Plass-

problemer i Nationalbiblioteket i Helsingfors kombinert med et politisk ønske om desentralisering førte til anleggning av digitaliseringssenteret i St. Michel. (I Norge har vi hatt en helt tilsvarende prosess ved opprettelsen av Nasjonalbibliotekets underavdeling i Mo i Rana). Specialplanerare Minna Kaukonen fortalte at det kommer transporter fra Helsingfors to ganger i måneden. Man går igjennom materialet, og foretar eventuell nødvendig konservering før materialet blir digitalisert eller mikrofilmet. Materialet scannes i 300 dpi, og ved bruk av OCR (Optical Character Recognition) er det mulig å gjennomføre søk i den scannede teksten.

Vi fikk en omvisning i enheten og besøkte to innsanningsstasjoner. Det var meget imponerende å se effektiviteten til scannerne, særlig ble jeg fascinert av automatscanneren som «løfter opp» side for side ved et lett og skånsomt luft-sug. Manuell assistanse kommer man ikke unna her heller, og en medarbeider må vokte prosessen og påse at ikke en side «slipper unna» scanneren. Etter lunch i kantinen, gikk ferden videre til ELKA, som er sentralarkivet for Finlands næringsliv. Der ble vi tatt vennlig imot av historiker og direktør for ELKA Jarmo Luoma-aho, som ga oss en orientering om ELKAS historie før han tok oss med på en befarings i arkivet. ELKA har 39 ansatte, hvorav 26 er prosjektansatt for arbeid med Krigsarkivet, som er et stort og prioritert prosjekt. Utallige dokumenter fra 2. verdenskrig registreres digitalt og gjøres på den måten tilgjengelig for forskere.

Bussen tok oss tilbake til Helsingfors, og på veien tilbake kom regnet. En hjertelig takk til våre finske venner som hadde satt sammen et rikholdig og interessant program i en del av Finland som mange av oss ikke kjente fra før.

En introduktion

Det östligaste Finlands historia har ett nära samband med geografien, där de naturliga förbindelserna avskärs av dagens gräns mellan Finland och Ryssland. Karelen i sin största utsträckning ligger mellan Finska viken och Vita havet, med Europas största insjö, Ladoga i centrum. Karelska näset ligger mellan Finska viken och Ladoga, från väster rinner Vuoksen till Ladoga med tillflöden från hela Saimens vattensystem. Från söder till Ladoga rinner floden Volchov, från sjön Ilmen via Novgorod, regionens mest betydande ryska stad och statsenhet under medeltiden. Från Onegasjön i öster rinner floden Svir till Ladoga. Den korta floden Neva mellan Ladoga och Finska viken bildade ända sedan vikingatiden förbindelseled mellan de novgorodska områdena och Östersjön.

I dag är "östra Finland" som geografiskt begrepp något obestämt avgränsat, men inkluderar alltid de två landskap som går under namnen Norra Karelen, med Joensuu som huvudort, och Södra Karelen med Villmanstrand som huvudort. Det historiska Karelen är en annan geografisk helhet, utan entydiga gränser.

I Finlands nyare historia uppfattas Karelen vanligen som delat i två huvuddelar. De västra delarna, Karelska näset och Ladoga-Karelen låg inom storfurstendömet gränser och ingick i Viborgs län, både under 1800-talet och fram till 1940. Dagens Norra och Södra Karelen är efterkrigstida konstruktioner, där landskapsgränserna har förflyttats mera västerut mot Savolax än vad historien ger stöd för. De östra delarna av Karelen mellan Ladoga och Onegasjön och Vitahavskarelen (fi. Viena) mellan Kajaland och Vita havet i norr.

Karelen vapen med de två svärderna har tolkats som en symbol för kampen mellan väst och öst om Karelen, som från svensk sida också fick status som hertigdöme inom riket. Svärdet står för det svenska och kroksabeln för det ryska. Karelen symboliska färger är svart och rött, det svarta kommer ursprungligen från Savolax vapen.

Krig och fred

Redan på 1100-talet inleddes kampen om herraväldet över Karelen, Ladoga

och Nevan, delvis även över Finland, mellan Sveariket och Novgorod. Krigföringen präglades av återkommande räder österifrån ända till Sverige, där bl.a. staden Sigtuna brändes 1187.

Stadsstaten Novgorod expanderade mot Ladoga i norr redan under 1200-talet. Tillsammans med den östliga, grekisk-ortodoxa kyrkan etablerade sig en rysk överhöghet i det karelska bosättningsområdet ända upp till Vita havet. Trakterna kring Ladogas norra kust var tidigt befolkade och vid Vuoksens utlopp upprättades ett fäste med namnet Korrela, föregångare till det senare Kexholm.

Medan novgoroderna kring 1200-talets mitt var upptagna med att försvara sina områden mot Tyska ordens katolska angripare söderifrån återupptogs de svenska erövringsförsöken via Finland med förnyad kraft, bl.a. Birger Jarl gjorde ett tag till Nevan 1240.

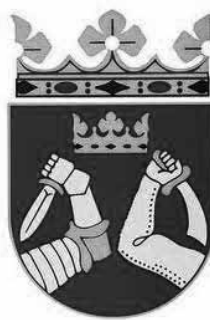
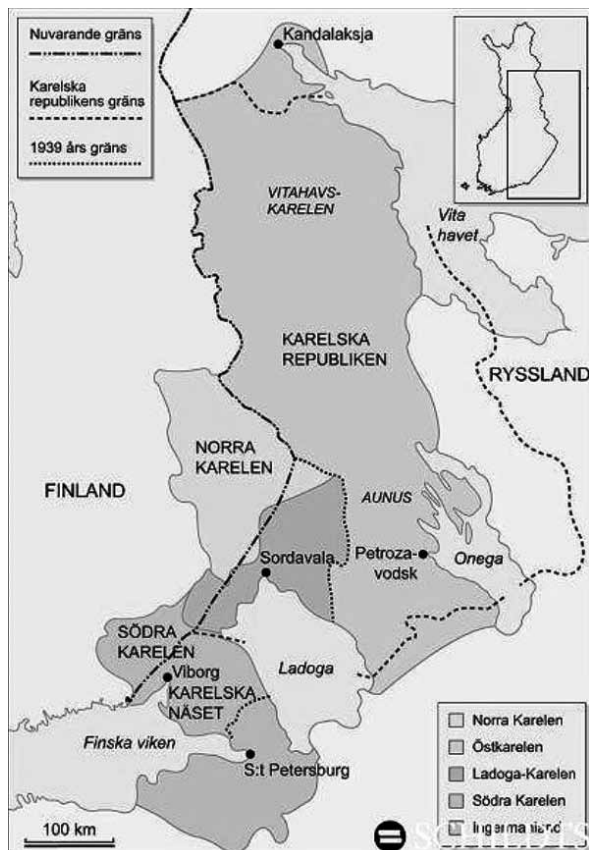
Genom Tyrgils Knutssons "tredje korståg" 1293 till Karelen, där han grundlade Viborgs slott som det svenska väldets östliga huvudfäste, flyttades de svenska positionerna allt mera österut. Genom freden i Nöteborg 1323 drogs den första definierade gränsen upp mellan svenskt och ryskt. Karelen delades i en västlig svensk och en östlig rysk zon, även i religiöst avseende, medan språken och den etniska sammansättningen inte förändrades. Gränsen gick mitt på Karelska näset, så att hela Ladogaområdet fortsättningsvis lydde under Novgorod. Saimenområdet och Savolax tillföll Sverige.

Trots fredsslutet 1323 fortsatte krigshandlingarna under 1300- och 1400-talen. På rysk sida skedde en avgörande förändring under 1470-talet, då Novgorod införlivades med det expanderande storfurstendömet Moskva. På svenska sidan bemöttes detta genom en aggressiv östpolitik och nya erövringsförsök. År 1475 grundades Olofsborg som stödjepunkt i Savolax för det svenska väldet, samtidigt förstärktes Viborg med en ny stadsmur.

Kampen om Sveriges östgräns fortsatte under 1400- och 1500-talen. Efter tjugofem år av krigshandlingar slöts fred igen i Teusina 1795. Genom freden i Stolbova 1617 införlivades Ingermanland och Kexholms län med Sverige. Lännen och befolkningen integrerades inte i det svenska riket utan fick status som erövrade provinser under generalguvernören i Dorpat, bl.a. utan rättigheter att

De olika delarna av Karelen, i dagens Finland och Ryssland.

Foto: Uppslagsverket Finland



Karelen vapen i sin nuvarande officiella form. Den officiella beskrivningen av Karelen vapen i dag är: "i rött fält en krona av guld och därunder två mot varandra krökta, uppskjutande armar, den högra med pansar hållande ett svärd, den vänstra med ringbrynja och obehandskad hållande en kroksabel, allt av silver utom vapnens fästen och den pansarklädda armens ledplåtar, som är av guld. Skölden krönes med hertigdömet krona."

Foto: Wikipedia Commons.



Gamla Finland eller det ryska Viborgska guvernementet med gränslinjerna från 1721 och 1743 med S:t Petersburg, Ladoga och östra Finland. Utsnitt ur en detaljerad karta av Homann, utgiven 1808 i Tyskland: Magni principatus ceu provinciae Regni Sueciae Finlandiae mappa generalis geographica... Edentibus Homannianis heredibus. Finlands nationalbibliotek. På Internet: <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe201209138012>

delta i riksdagarna. Vid freden i Nystad 1721 förlorade Sverige väldet över Ingermanland och Karelen. Peter I erövrade Viborg redan 1710 och den nya gränsen följde i stort dagens gräns mellan Finland och Ryssland. "Peter den stores gräns" var riktgivande för Sovjetunionens territoriella krav efter Vinterkriget 1940 och Fortsättningskriget 1944.

Uppfattningen om Karelens och östra Finlands historia är i Finland för alltid förknippad med återkommande krig mot Ryssland, åtföljande fredsslut och gränsförskjutningar. Gränslandets historia definierades länge i antagonistiska, nationellt färgade termer, som en över-

levnadskamp mot "arvfienden". Först mot slutet av 1900-talet har intresset väckts för de andra särdrag som gränslandets läge också har medfört: möten och kontakter över språk- och religionsgränser eller mångkulturalism.

Städer och historiska minnesmärken

Det ryska Viborgska guvernementet och det tidigare Viborgs län har sina välkända svenska och ryska historiska minnesmärken. Bland de rysk-novgorodiska fanns fästet Korela, det senare Kexholm, med de äldsta borgtornet av sten från 1300-talets början. Kring samma tider grundades enligt traditionen de första

grekisk-ortodoxa klostren på öarna i Ladoga, Valamo 1329 och Konevits 1393. Grundläggarna, munkarna Sergej och Herman från Valamo och Arsenij från Konevits är i denna dag den finländska ortodoxa kyrkans nationalhelgon.

Efter grundläggningen 1293 byggdes Viborgs slott successivt ut under de följande århundradena. Viborg fick stadsrättigheter 1303 och blev vid sidan av Åbo den viktigaste medeltida staden i Finland, med kyrkor, två klosterkonvent och ett tyskdominerat nyinflyttat borgerskap. Den tyska traditionen, med "die alten und echten" som ledande handelsborgerskap fortsatte ända in på 1900-talet. Viborgs stadsmur från 1470-talet kompletterades med nya fästningsverk, det kända Runda tornet och nya bastioner, under Gustav Vasas tid.

Stadsplanen regulariserades under 1600-talets lopp och vid den ryska erövringen 1710 var Viborg en prydlig stenbyggd handelsstad, till sitt yttre lik de tyska och baltiska hansastäderna. I den svenska delen av det östligaste Finland grundades kring 1600-talets mitt nya, små och kortlivade städer: Nyslott 1639, Sordavala 1643, Villmanstrand 1649 och Veckelax 1653, på samma plats som den nya fästningsstaden Fredrikshamn 1722.

Efter freden i Nystad 1721 tillkom på svenska sidan av gränsen även en annan fästningsstad, Villmanstrand. 1700-talet innebar ett nytt militärgeografiskt läge för hela östra Finland. Sankt Petersburg grundades 1703 och blev därefter Rysslands snabbt växande, internationellt präglade huvudstad. Från rysk sida sett krävde huvudstaden en försvarszon mot Sverige i väster. Militariseringen av det ryska Viborgska guvernementet medförde omfattande fästningsbyggen under hela 1700-talet. Särskilt under 1790-talet byggdes ett antal mindre landfästningar för att skära av de öst-västliga vägförbindelserna till S:t Petersburg. De äldre fästningsstäderna förstärktes kontinuerligt.

Den ryska militariseringen under 1700-talet ger ännu i dag en viss särprägel åt östra Finland, med vallanläggningar, kaserner och militärbyggnader av sten i de forna fästningsstäderna. Också Viborg har kvar betydande byggnadsminnen från sitt ryska 1700-tal, bl.a. de ryska och tysk-svenska kyrkorna och andra offentliga byggnader. Viborgs slott med sin klockformade tornhuv, som blivit en symbol för det förlorade Karelen, fick denna form vid 1700-talets slut.

Arvet från Gamla Finland

”Gamla Finland” är ett namn för Viborgska guvernementet som på rysk sida togs i bruk efter 1809, då det ”Nya Finland” införlivades med Ryssland. Gamla Finland låg inom S:t Petersburgs omedelbara influensområde, vilket påverkade både ekonomisk inriktning, näringar och ståndssamhällets utformning. Lägst ner på den sociala skalan stod de s.k. donationsgodsens talrika bönder, som inte var livegna i allmän rysk mening, men i hög grad föremål för de enskilda donatariernas godtycke och ständigt högre skatter, dagsverken och andra pålagor.

Donationsväsendets följder för lantbrukets primitiva nivå och böndernas misär kritiserades starkt redan på 1700-talet och var en av de avgörande orsakerna till återföreningen med Nya Finland 1812, som i princip skulle återställa bondeståndets rättigheter enligt svensk lagstiftning.

I administrativa frågor jämställdes Gamla Finland i den ryska förvaltningen ofta med de övriga västliga, icke-ryska guvernementen, Estland och Livland. Under Katarina II:s tid genomfördes genomgripande reformer av guvernements- och lokalförvaltningen, även av städernas styrelsesätt och av domstolsväsendet. Hela denna nya byråkrati tillämpades också i Viborgska guvernementet fr.o.m. 1780-talet. Även om en del av reformerna upphävdes under kejsar Paul I:s kortvariga regering 1796-1801 förde det gemensamma allryska förvaltningsväsendet med tyskan och ryskan som ämbetspråk Gamla Finland allt längre bort från den svenska delen av Finland väster om Kymmene älv.

Gränsen var emellertid ingen järnridå i senare tiders mening. Handel och smuggling förekom över gränsen, och släktförbindelserna avbröts inte. Eftersom lutherska präster inte kunde utbildas inom Ryssland fortsatte traditionen med skolgång på svenska sidan i Borgå gymnasium och akademiska studier i Åbo för att fylla behovet av präster i Gamla Finland. Prästerna förblev svenskspråkiga, även om gudstjänsterna i landsförsamlingarna givetvis hölls på allmogens språk, finskan. I städerna fanns svenska församlingar, i Viborg en inflytelserik tysk församling. Mot 1700-talets slut skedde också inom prästeståndet en starkare förtyckning. De grekisk-ryska församlingarna lydde under Heliga Synoden i Petersburg och hade ryskan som sitt första språk, även om man i församlingarna med grekiska trosförvanter norr



Viborg 1804: Vy över Viborg 1804 - en rysk guvernementsstad med tysk-baltisk framtoning. Stenstaden med sina kyrkor och slottet i centrum omgavs av träbyggda förstäder. Foto: Stads-museet i Lahtis.

om Ladoga också använde sig av finskan i kyrkliga sammanhang.

Från och med 1780-talet blev tyskan borgerskapets, ämbetsmännens och ofta de högre militärpersonernas första språk i Viborg och vid sidan av svenskan även i övriga städer. Teaterföreställningarna i Viborg gavs av gästande trupper enbart på tyska, en *Leseverein* grundades i staden. Skolväsendet, som under 1780-talet reformerades i hela Ryssland, hade i Viborgska guvernementets städer tyskan som allmänt skolspråk. Skolorna var öppna även för flickor. Det nya gymnasiet, som grundades i Viborg 1805 var tyskspråkigt och underlydde det likaså tyskspråkiga nya universitetet i Dorpat. Det tyska inslaget i Viborg var relativt sett starkast kring år 1800. Till exempel 1812 hade staden närmare 2 900 invånare, av dem var 362 tyskar, 412 svenskar, 846 ryssar och 1 273 finnar.

Kring gymnasiet i Viborg samlades ett antal lärare med litterära intressen. Denna ”viborgsromantik” hade tyskan som självklart litterärt språk. Ett av tidens mest kända alster är skolinspektorn August Thiemes långa episkt beskrivande dikt ”Finnland” från 1807. På herrgården Monrepos utanför Viborg residerade också en känd tysk författare, Ludwig Heinrich Nicolay, tidigare hovman i S:t Petersburg, president i ryska vetenskapsakademien och stor boksamlare. Nicolays omfattande produktion på vers och prosa följde det sena 1700-talets populära genrer.

Tyskan som ledande bildningsspråk och det faktum, att hela skolväsendet inte lydde under domkapiteln utan un-

der världsliga myndigheter, hörde till de faktorer som försvårade guvernementets integrering med det övriga Finland efter 1812. Först 1843 byttes undervisningsspråket i Viborgs gymnasium till svenska.

Karelianism och modernitet

Under 1800-talet fick Karelen som historiskt-geografiskt begrepp igen nya dimensioner, medan Viborgs län småningom ekonomiskt, kulturellt och språkligt allt mer integrerades med det övriga storfurstendömet Finland. Fjärrkarelen och Vitahavskarelen – bägge på ryska sidan av gränsen – blev efter Kalevalas tillkomst 1835 och Elias Lönnrots runsamlingsfärder ett förlovat land för den finska nationalitetsrörelsen, ett urhem för ”kalevalafolket”.

Detta orörda, arkaiska land med sin ortodoxa, karelska bondebefolkning och sitt säregna byggnadsskick blev under 1890-talet ett vallfartsmål för konstnärer och arkitekter. ”Karelianismen” blev ett viktigt, men övergående inslag i den finländska nationalromantiken.

Karelianismen gällde främst det perifera ryska Karelen, men i Karelen sydligare finska delar och på Karelska näset skedde efter 1800-talets mitt en stor uppgång i lantbruksekonomi och en begynnande industrialisering. Drivande krafter i landskapets infrastruktur var den klassiska kombinationen av kanaler och järnvägar. Saima kanal från Villmanstrand till Viborg invigdes 1856, järnvägsförbindelsen från Riihimäki över Viborg till S:t Petersburg 1870.

Under hela 1800-talet förstärktes S:t

Petersburg ekonomiska och demografiska influensfält i östra Finland. En omfattande flyttningsrörelse riktade sig mot rikshuvudstaden. Finländarna var ett synligt inslag bland hantverkare, tjänstefolk och säsongarbetare i S:t Petersburg. Under 1880-talet var de över 24 000, vid 1900-talets början över 30 000.

Bokslut över 1900-talet

Under 1900-talet har Viborgs län och Karelen än en gång varit ett slagfält i konflikterna mellan öst och väst, denna gång Finland och Sovjetunionen. Freden i Dorpat 1920 behöll gränsen mellan Finland och Rådssyssland vid den tidigare mellan storfurstendömet och kejsardömet, men drömmen om ett Stor-Finland som skulle omfatta också ryska Karelen levde vidare ända till andra världskriget.

Vinterkriget 1939-1940 blev ödesdigert för det finska Karelen och Viborgs län. Största delen av länet, med städerna Viborg, Kexholm och Sordavala avträdades till Sovjetunionen och hela befolkningen evakuerades västerut. Fortsättningskriget 1941-1944 började med stora finländska framgångar, Viborg återerövrades och de finska trupperna nådde Karelska autonoma socialistiska rådsrepublikens huvudstad Petrozavodsk vid Onegasjön och floden Svir i Östkarelen.

Många hann återvända till sina tidigare hemtrakter, men i juni 1944 inled-

des det sovjetiska storfallet på Karelska näset. Viborg föll den 20 juni och reträtten från Östkarelen följde samtidigt. Anfallet på Karelska näset avväjdes vid Viborgs västra infartsbroar och i trakten av Saima kanal. Finlands ställning var militärt sett ohållbar och vid vapenstillståndet i september 1944 återgick man till gränslinjen från 1940. Evakueringen och omplaceringen av den karelska befolkningen inom det decimerade Finlands gränser 1940-1944 berörde omkring 400 000 personer, elva procent av landets hela folkmängd. Återstoden av Viborgs län benämndes från 1946 Kymmene län.

Det avträdde området hade stått för 12 procent av Finlands dåvarande hela åkerareal och för 10 procent av industriproduktionen. Karelska näset hörde till landets bördigaste jordbruksbygder. Viborg med omgivningar hade under Finlands självständighetstid utvecklats till ett industriellt, kommersiellt och framför allt kulturellt centrum för Karelen. Nya industrier kring träförädling och pappersframställning (Enso), hade vuxit upp i Vuoksendalen och kring Ladoga (Kexholm, Pitkäranta, Harlu).

Efter kriget införlivades Karelska näset och Ladogatrakten med Leningrads förvaltningsområde (oblast). Viborg – tidigare Finlands andra stad med över 70 000 invånare – befolkades långsamt på nytt med inflyttare ända från Vitryssland och Ukraina. Jordbruksmarkerna sammanfördes till stora statsjordbruk,

sovchoser. I Finland blev Karelen ett minnenas land, för otaliga familjer. För historieforskningen blev Karelen än en gång en provosten för olika tolkningar av den stora linjen i Finlands historia, mellan öst och väst.

Litteratur:

Max Engman, *S:t Petersburg och Finland. Migration och influens 1703-1917*. Helsingfors 1983. (2. uppl. 2003). (Bidrag till kännedom av Finlands natur och folk 130).

Sven Hirn, *Strövtåg i österled. Kulturhistoriska studier*. Helsingfors 1963. (Bidrag till kännedom av Finlands natur och folk 108).

Pekka Nevalainen & Hannes Sihvo (toim.), *Karjala. Historia, kansa, kulttuuri*. Helsinki 1998. (Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 705).

Olavi Paavolainen & Nils-Gustav Hahl (red.), *Karelen, landet som var*. Borgå: WSOY, 1941.

Hannes Sihvo, *Karjalan kuva. Karelianismin taustaa ja vaiheita autonomian aikana*. Helsinki 1973. (Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 314).

Äldre klassisk översikt:

F.P. von Knorring, *Gamla Finland eller det forna Wiborgska guvernementet*. Åbo: Hjelt, 1833. (Även tillgänglig på www.google.books.com).

Förvaltnings- och arkivhistoria:

Eljas Orrman & Jyrki Paaskoski (red.), *Vanhan Suomen arkistot – Arkiven från Gamla Finland. Arkistolaitoksen yleisluettelo – Översiktskatalog för Arkivverket 6*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura – Arkistolaitos, 2012.

Skogsindustrins virkestransporter i Södra Saimen före första världskriget

Esko Pakkanen

Saimens vattendrag

Vuoksens vattendrag i östra Finland är landets största. Det har fått sitt namn efter floden Vuoksen som rinner ut i sjön Ladoga, men man talar också ofta om Saimen och Saimens vattendrag. Saimen utgör egentligen endast den centrala delen av Vuoksens vattendrag, men är dock dess största sjö (den fjärde största i Europa); den sträcker sig från Joensuu i norr till Villmanstrand i söder. Den s.k. Stor-Saimen, dvs. huvudmålet för denna studie, utgör Saimens sydligaste del.

Sjön Saimen ligger 76 meter ovanför havsytan. En länge planerad förbindelse mellan Saimen och havet blev klar 1856 då det 1845 påbörjade bygget av Saima kanal blev klart. Den gamla kanalen från

Villmanstrand till Viborg har en längd på 58 km och 28 slussar (dimensionerna 31x7x2,4 m). Kanalbygget var på sin tid Nordens största byggnadsprojekt. Kriget stoppade användningen av kanalen helt, men den byggdes upp på nytt då Sovjet hyrde ut kanalområdet till Finland. Den nya kanalen, som har endast 8 slussar, blev klar 1968. Den kan passeras av fartyg med en längd upp till 80 m och ett djupgående på 4,3 m.

Fartygsleder finns det gott om på Saimen, i dag c. 3 000 km, men av flottningsleder fanns det ännu mera. Den längsta flottningsleden sträcker sig från

Karta över Saimen (på finska Saimaa), Finlands största och Europas fjärde största sjö.



norra ändan av sjön Pielinen till Villmanstrand, en sträcka på 400 km.

Skogsindustrins första tider i trakten

Saimen-områdets första vattendrivna såg byggdes i Sulkava 1598 och i slutet av 1700-talet fanns det ett tjugotal sågar i trakten. Den första ångdrivna sågen körde igång 1862. Ångsågarnas antal växte dock långsamt; år 1880 fanns det sex av dem och i slutet av 1800-talet ett trettiotal. Trots att de i allmänhet var större än de vattendrivna sågarna översteg endast en sågs årsproduktion 50 000 m³. Detta var T & J Salvesens såg vid Saima kanals mynning.

Även annan skogsindustri började småningom uppstå. År 1900 fanns det två träsliperier vid övre delen av floden Vuoksi, dvs. i Enso (Enso Träsliperier Ab, 1889) och i Tainionkoski (Tornator Ab, 1897). Vid sidan av slipmassa tillverkade Ensos bruk också papp. Den första sulfittmassafabriken i området körde igång 1897 i Lappee, väster om Saima kanal. Den ägdes av Ab Kaukas Fabriker, vars trädrullefabrik hade startats 1891. En annan stor trädrullefabrik byggdes 1897 i Tainionkoski i samband med Tornators träsliperi.

Virke till fabrikena

Fabrikenas virkesbehov var inte särskilt stort, endast drygt en miljon kubikmeter, till största delen bestående av sågvirke. De flesta sågarna fick sitt virke från den närmaste omgivningen, men de större sågarna måste skaffa sitt virke längre bortifrån, tom. ända från Ryssland. Virket köptes främst av privata skogsägare, men i viss mån även från kronans skogar. Dessutom började en del av skogsbolagen skaffa sig egna skogar, men skogsindustrins skogsinnehav förblev redan då och även senare klart mindre än i Sverige.

Stockarna transporterades främst vattenvägen men i någon mån även med häst under vintern. De vattendrivna sågarna fick i allmänhet sina stockar längs samma älvar som gav dem vattenkraften, men till ångsågarna transporterades stockarna över Saimen. Sågarna i Joensuu avvek från detta mönster, de fick sitt virke genom flottning längs Pielisjoki älv. Stockarna avverkades på vintern och kördes med häst till flottningslederna. Till en början utgjordes dessa av små flottningsbäckar, som småningom förändrades till större leder vilka rann ut i Saimens vattendrag. Stockarna flottades lösa längs älvarna även om man måste

varpa dem över sjöar under färden.

Varpningen (släpningen) utfördes med hjälp av spelflottor, som drevs manuellt eller med hjälp av hästar. De fungerade på följande sätt:

Spelflotten utgjordes av en rektangulär flotte (ponton) byggd av tjocka stockar. I dess mitt fanns en stor spole kring en lodrät axel, ett sk vindspel. Vid axeln hade man fäst vridstänger med hjälp av vilka vindspelet kunde drivas av män eller 1-2 hästar. Transporten fungerade så att ett ankare fäst vid ett tjockt rep roddes framåt så långt repet nådde (i allmänhet 200-300 m) varefter man lät ankaret falla till botten. Därefter började man rulla in repet med hjälp av vindspelet varvid pontonen och den därtill bundna virkesflotten rörde sig långsamt mot ankaret. Då man kommit fram till ankaret lyftes det, roddes igen framåt och fälldes på nytt.

Till en början utgjordes virkesflottarna av lösa stockar omgärdade av bommar, som bundits ihop med varandra med grankoppel (vidjor) eller senare med järnkättingar. Flottarnas storlek varierade; de kunde innehålla upp till 10 000 stockar eller mera och då kunde ett hundratal bommar behövas. Varpningen av flottarna med hjälp av hästdrivna vindspel gick långsamt, speciellt i motvind, då flotten under ankartransporten kunde driva bakåt den just varpade sträckan. Vinden kunde också resultera i att stockar rymde ut i sjön under bommarna.

Småningom började man släpa flottor också med maskinkraft, dvs. ångdrivna bogserare eller varpare. På Saimen gick utvecklingen emellertid långsamt trots att man på en annan stor sjö Päijänne hade tagit ångvarpare i bruk redan 1863. Ångvarparen fungerade på samma sätt som det hästdrivna vindspelet; varpningslinan var dock mycket längre och varpningshastigheten därmed klart större. De första ångdrivna varparna togs i bruk på Saimen ungefär 1880 och ännu år 1895 kunde man i Åbo Underrättelser läsa ett resebrev från trakten mellan Nyslott och Varkaus: "Allt efter litet syntes stora stockflottor, hvilka framdrefvos med vindspel, hästvandring och äfven af mindre bogserbåtar."

Pappersveden, transporterades antingen på samma sätt eller på prämar som drogs av ångbogserare. På detta sätt transporterades också den brännved som fabrikena behövde. Bogserbåtarna eller varparna ägdes i allmänhet av skogsbolagen.

Det finns inga noggrannare uppgifter

om de virkesmängder som bogserades på Saimen på 1800-talet. Det man vet är att år 1900 flottades c. en miljon stockar och 0,3 milj. m³ slipved eller uppskattningsvis totalt 0,5 milj. m³ genom Laitaatsalmi vid Nyslott till södra Saimen. Dessutom släpades virke till detta område även från områden söder om Nyslott.

Gutzeit kommer till Saimen

Det norska företaget W. Gutzeit & Co kom till Saimen 1890. Företaget drev den sk "Norska sågen" i Kotka, som hade kört i gång 1872. Dess produktion var under 1880-talet c. 50 000 m³ sågat virke, för vilket man behövde 250 000-300 000 stockar. Största delen av stockarna fick man ännu från Päijänne-området, dvs. Kymmene-flodens vattendrag, men konkurrensen inom virkesanskaffningen ökade. I verksamhetsrapporten för 1886 konstateras bl.a.: "Under den senaste vintern har vi vid virkesanskaffningen lidit av konkurrensen från andra företag. Vid några auktionstillfällen senaste höst betalades sagolika priser för kronans stockar, som gjorde de privata försäljarna helt tokiga." Två år senare hade situationen ytterligare förvärrats: "Inom virkesanskaffningen har konkurrensen ytterligare förvärrats, emellanåt nästa till galenskap ("understunden naestan til Vildskab")."

Då stockvirkets priser endast fortsatte att stiga i Päijänne-området, började Gutzeit rikta sina blickar mot Saimen, där stockköparna var få och prisnivån klart lägre. Flottning via Saima kanal var dock förbjuden och det lönade sig inte att transportera stockarna på prämar, emedan de höga kanalavgifterna skulle ha gjort de redan tidigare höga transportkostnaderna oacceptabla. Lösningen på problemet blev en förflyttning av stockarna från Saimens vattendrag till Kymmene älvs vattensystem; vattendragen är nämligen på många ställen rätt nära varandra.

Den som hittade det för Gutzeit lämpligaste överföringsstället var stockarbetsledaren Ole Olsen Fald, som ansvarade för virkesanskaffningen på bolagets södra verksamhetsområde. I juli 1889 hade han funnit att avståndet mellan Saimens och Kymmene älvs vattendrag i Saimens sydvästra hörn endast var 2,5 km. Dessutom låg här, dvs. i Ruttois (på finska: Rutola) nära Villmanstrand, två tjärnar nära varandra. Den ena, Myllylampi, låg på Saimens sida och den andra, Kärjenlampi, på Kymmene älvs sida av näset som skiljde vattendragen åt. I slutet av september gjorde Fald och

Hösten 1890 beställde W. Gutzeit & Co två ångdrivna varpare från Wahls verkstad i Varkaus. De 75 fot långa farkosterna blev klara till följande sommar. Bilden visar den ena av dem, "Ruttois", strax efter att den blivit färdig. Flottarna som varparna drog innehöll i genomsnitt 20000 stockar. Foto: Finlands Fartygshistoriska Förening, SLHY.



Gutzeits Finlandschef Christian Holst en upptäcktsfärd till området, för vilken man fått tillstånd från huvudkontoret i Christiania. Resenärens slutkläm blev: "Arrangemanget skulle vara mycket värdefullt för företaget." Det visade sig att de hade helt rätt i detta.

Gutzeit lyckades köpa Ruttois hemman och började genast bygga en anläggning för transport av stockarna från Saimen till Kymmene älv. Projektet kom att bestå av tre delar: Myllylampi förenades med Saimen med en flottningskanal, mellan tjärnarna Myllylampi och Kärjenlampi byggdes en lyftanordning och mellan Kärjenlampi och Jänköjärvi byggdes en flottningsränna med en längd av en kilometer. Sjön Jänköjärvi utgjorde utgångspunkten för den till Kymmene vattendrag hörande Valkealastråten.

Anläggningen fungerade på följande sätt: Stockarna släpades först från Saimen till Myllylampi, varifrån de lyftes med en speciell lyftanordning (på norska kjeradten) till Kärjenlampi, vars yta låg 2-3 meter högre än Saimen; från lyftanordningen gled stockarna längs en rullbana ned i tjärnen. Från Kärjenlampi fortsatte stockarna längs flottningsrännan ned till Jänköjärvi, varifrån de flottades lösa från varandra mot Kymmene älv. (Då vattnet i Kärjenlampi inte alltid räckte till för transporten genom flottningsrännan började man pumpa Saimenvatten från Myllylampi till Kärjenlampi).

Den 110 km långa Valkealeden blev känd som Mellanleden (Väliväylä) eftersom den förenar Saimen med Kymmene älvs vattensystem. Längs en del av Mellanleden kunde man flotta stockarna lösa med strömmen, men över de många sjöarna längs leden måste man bogsera eller varpa dem samlade inom ringbommar. Trots att man redan tidigare flottat virke längs leden måste man dock muddra den

för att få de större stockmängderna att passera. Gutzeit måste också bygga andra flottningsanläggningar.

Under den första sommaren släpades virket genom Mellanleden helt med mans- eller hästdrivna varpare, men redan följande sommar anskaffades tre ångdrivna varpare och ytterligare tre under de två följande åren. Ungefär år 1910 hade man kommit så långt att hela transportverksamheten längs leden sköttes med maskinkraft. Då fanns där över 20 ångfartyg. De flesta av dessa var ångdrivna varpare, som likt färjor följde och styrdes av en vajer som applicerats på vattendragets botten.

Överföringsanläggningen i Ruttois blev klar i juli 1890 och till en början var dess kapacitet 250-300 stockar per timme. Senare ökades kapaciteten bl.a. genom att lyftanordningen (kjeradten) ersattes med två långsgående stocktransportörer.

Så snart anläggningen i Ruttois och flottningen vidare därifrån hade kommit i gång utvidgade Gutzeit sin virkesanskaffning till att omfatta hela Saimen och tom. ända till Repola på den ryska sidan av gränsen. Under de första tiderna transporterades årligen 100 000-200 000 stockar via Ruttois, men efter det att Gutzeit hade utvidgat den Norska sågen samt skaffat flera andra sågar i Kotka ökade virkesmängderna avsevärt. Redan år 1908 transporterades en miljon stockar via Ruttois och som störst uppgick transporten till 2,5 miljoner stockar per år. Anläggningen var i drift fram till början av 1960-talet.

Sommaren 1890 sköttes virkestransporten från Saimens stränder till Ruttois på traditionellt sätt med hästdrivna varpare, men till följande sommar anskaffade Gutzeit två varpare, 75 fot långa *Kotka* och *Ruttois*. Att bolaget skaffade

varpare och inte bogserare berodde tydligen på de positiva erfarenheter Kymmene Flottningsbolag hade fått på Päijänne. Dessutom hade bolaget haft en egen ångdriven varpare, *Kotka*, i bruk på Päijänne under några års tid i början av 1870-talet.

Kotka och *Ruttois* visade sig trots några smärre brister vara effektiva och därför skaffade man ytterligare tre varpare redan till följande sommar. Sommaren 1893 anskaffades ytterligare två varpare. Redan från och med den första sommaren blev Gutzeit Finlands största flottare och bolaget behöll denna position ända in på 1970-talet.

Flottning i knippen

Sommaren 1894 övergick Gutzeit till flottning i knippen – som det första bolaget i Finland och troligen i hela Norden.

Trots maskinkraften utgjorde vinden dock fortfarande ett problem för stockflottar som hölls samman av ringbommar. Med tilltagande vindstyrka ökade sjögången och stockarna började rymma under bommarna även om man använde dubbla eller tredubbla bommar. Också bombindingarna belastades starkt och det var inte ovanligt att de kunde brista. Vid smala ställen kunde flotten fastna i stränderna eller gå på grund och gå sönder. Dessutom kunde enskilda stockar sjunka på samma sätt som vid flottning av lösa stockar. Därför övergick man allt mera till fast bundna flottar.

Redan före uppfinnandet av flottning i knippen hade timmer flottats i bundna flottar. Sådana användes på flera floder i norra Finland även för transport av sågat virke och tjära. Flottarna kunde bogseras över havet direkt till den slutliga destinationen. Ofta byggde man dock större korsflottar genom att rada stockarna korsvis på varandra och binda fast dem

Gutzeits knipplingsanordning "Julius Nielsen" i färd med att knippa stockar vid Laitaatsilta i Nyslott omkring 1920. I bakgrunden syns en färdig stockflotte och framför anordningen en motorbåt som användes av Gutzeits trafikchef. Foto: Skogsmuseet Lusto, Enso-Gutzeits samling.



Gutzeit-bolagets bogserbåt Paavali (1916, 21m, 320 hv) i färd med att dra en knippad stockflotte över Lepistö-fjärden i slutet av 1920-talet. Foto: Skogsmuseet Lusto, Enso-Gutzeits samling.



hårt. Vid sidan av korsflottar fanns det även andra typer av flottor som i viss mån användes på Saimen på 1800-talet.

De hårt bundna korsflottarna minskade de lösa ringbomsflottarnas brister; de minskade svinnets under flottningen och förbättrade flottarnas vindbeständighet. De var dock arbetsdryga att bygga upp och var inte särskilt flexibla i användning. För att komma över dessa problem började man bygga stockknippen.

Det var Gutzeit-bolagets tekniske direktör, ingenjör Julius Nielsen, som år 1893 kom på idén att binda samman stockarna till runda knippen. Bolaget hade detta år köpt drygt 200 000 stockar i Saimenområdet och hade för avsikt att under sommaren transportera dem via Ruttois till Kotka. Detta lyckades inte trots att bolaget hade fem varpare i användning. Detta berodde på att bogserbåtarna inte kunde släpa ringbomsflottarna tillräckligt snabbt till Rut-

tois, emedan de speciellt under hösten ofta måste vänta på lugnare vindar. Då det dessutom i september inträffade en stor flottolycka söder om Joensuu började Nielsen fundera på möjligheterna att förbättra stocktransporternas väderbeständighet. Han påminde sig ha hört av bolagets skogschef Chr. Kontturi att ryssarna band stockarna till någon form av knippen vid transporterna över sjöarna Onega och Ladoga; Kontturi hade besökt virkesauktionerna i Petrozavodsk sedan hösten 1891. Knippet var alltså inte någon helt ny uppfinning.

Nielsens ide godkändes av kontoret i Kotka och sedan även av huvudkontoret i Norge och knipplingsförsök gjordes redan samma höst. Dessa lyckades och i början av november kunde man skicka konstruktionsritningar för knippesflottor till Norge. Man hade då placerat fyra knippen parallellt och flera tiotal i rad efter varandra. Flottens bredd skulle få

bestämmas på basis av praktiska erfarenheter. "Her er nu lagt 4 Bunter vid Siden af hverandre, men Bredden på en saadan Flaade kan vi naturligtvis bestemme eftersom vi ved Praktik."

Huvudkontoret i Norge gav tillstånd att fortsätta projektet. Under vintern 1894 byggde Stenbergs verkstad i Helsingfors för Gutzeits räkning en ångdriven knipplingsanordning. Den bestod av den 13 meter långa bogseraren *Laimi* och den lika långa prämen *Urho* på vilka man hade placerat en stockuppliftningsapparat. För stockknipningen förenades fartygen med hjälp av kraftiga bommar på tre meters avstånd från varandra. Med lyftningsanordningen på *Urho* lyftes stockarna över *Urho* och fälldes ned mellan fartygen på knippeskättingar som låg fästa mellan dessa. I takt med att mängden stockar ökade lossade man på dessa. Då knippet hade uppnått lämplig storlek bands det samman med

två kättingar, knipningskättingarna lösgjordes och knippet kunde flottas bort från mellanrummet mellan fartygen och man kunde börja bygga ett nytt knippe.

Den första knippesflotten blev klar i Joensuu i juni 1894. Den bestod av 224 knippen och sammanlagt 9000 stockar. Bogseringen av den första knippesflotten stötte på mångahanda svårigheter, men man kom slutligen fram till Ruttois den 25 juni. Resan hade då tagit 15 dygn, vilket var klart längre än väntat. Det var dock en premiärresa, vars erfarenheter man kunde ta lära av. Rätt snart kunde man också klart öka knipnings- och varpningshastigheterna. Under sommaren lärde man sig också att knippesflottningen inte helt eliminerade vindproblemen.

Nielsen fick patent på sin knipningsanordning och knippesflottningen blev vardag för Gutzeit på Saimen. Följande vinter blev *Urho* självförsörjande i fråga om maskinkraften då man försåg den med en ångpanna. Man kunde därefter lyfta stockarna med hjälp av ångkraft. *Laimi* ersattes med en pråm och därefter behövdes den endast för att flytta knipningsanordningen till ett nytt ställe. Senare blev dessa också självgående. Trots att *Urhos* kapacitet inte räckte till mer än en del av Gutzeits behov skaffade man inte en annan anläggning förrän år 1901.

Knippesflottningens effektivitet förblev inte ouppmärksam av de andra bolagen och snart skaffade alla större sågbolag sina egna knipningsanordningar av Nielsens typ. Knippesflottningen spreds småningom även till de andra större insjöarna och till havet. Också andra modeller utvecklades för knipningsanordningarna.

Halla blir en ny konkurrent till Gutzeit

Trots att kostnaderna för överföringsanläggningen i Ruttois steg till sammanlagt 0,5 milj mark (2 milj euro) blev den en lysande affär för bolaget; man fick stora mängder sågstock av god kvalitet till rimliga kostnader! Det är därför förståeligt att de andra sågverken i Kotka blev intresserade av "vattenleden" till Saimen. Gutzeit ville givetvis inte ha några konkurrenter och gjorde allt de kunde för att hindra andra att bygga likadana överföringsleder. Inte heller ville sågverken kring Saimen ha ytterligare konkurrenter från Kotka; Gutzeit utgjorde redan det en alldeles tillräckligt stor plåga.

Också staten blev intresserad av att bygga en "allmän stockväg" mellan vat-

tendragen. Guvernören för Kuopio län föreslog detta redan 1892; motiveringen var att man på detta sätt skulle få virkesprisen att stiga i Saimen området. Flera utredningar gjordes, men trots att förslaget ett flertal gånger var uppe i lantdagen fick man inte något byggnadsbeslut till stånd. Gutzeits män var helt säkert nöjda med resultatet av sin lobbning!

Ett annat och likaså norskt sågverk i Kotka, dvs. Halla Aktiebolaget, lyckades dock till slut tränga igenom Gutzeits försvar och deras stocktransportbana blev klar 1909 c. 60 km norr om Ruttois, i trakten av Suomenniemi-Mäntyharju. I motsats till anläggningen i Ruttois behandlade denna sk Honkataipale-banan hela stockknippen. Den togs i bruk i maj 1910.

I Hallas stocktransportanläggning gick fyra behandlingskedan. Stockknippena flyttades först från Saimen över Orraintaipale näs till den en meter högre belägna sjön Kuolimo. Denna transport utfördes med vagnar dragna av en ångvinsch längs en 400 meter lång bana. Därefter bogserades knippena c. 20 km till Honkataipale, som ligger invid Honkataipale i Kuolimosjöns norra hörn. Där lyftes knippena på nytt upp på vagnar, som ett ånglok drog c. 6 km längs en smalspårig järnväg till en annan sjö Kallavesi, som redan ingår i Kymmene älvs vattendrag. Där öppnades knippena och stockarna flottades av Kymmene Flottningsförening vidare lösa till Kotka. För detta ändamål hade bolaget två bogserbåtar på Kuolimo och två andra på Kallavesi-Pyhävesi området.

Som mest transporterades 0,4 milj m³ virke längs Halla-leden. Den var i bruk ända till 1975.

Den senare utvecklingen

Från sekelskiftet fram till första världskriget hade skogsindustrin i Södra Saimen utvecklats ytterligare något. I området fanns ett tiotal ångsågar, av vilka dock endast ett par kunde anses vara stora exportsågar. Dessa var Salvesens såg i Lappee och Hackmanbolagets Honkalahti såg i Joutseno; bådas kapacitet var c. 50 000 m³ per år. (I Finland fanns på den tiden sammanlagt c. 600 sågar med en årlig produktion på 4 milj m³). Tre sulfitmassa-fabriker hade tillkommit; Kaukas hade byggt en andra fabrik, Ab Pulp hade byggt en fabrik i Joutseno och Tornator en fabrik i Tainionkoski. Alla dessa var dock relativt små.

Virkesförbrukningen (brännveden inte inräknad) inom området, inkl. såväl

sågar som massa- och trådullefabriker, var totalt c. 0,6-0,7 milj. m³ per år. Av detta utgjorde sågstockens andel c. tre fjärdedelar. Största delen av virket flottades till fabriken. Till följd av Gutzeits och Hallas stocktransportörer bogserades dock mycket mera virke över södra Saimen, totalt kanske c. 1,2-1,3 milj. m³. En så pass kraftig ökning av vatten-transporternas volym innebar att det på södra Saimen fanns c. 20-30 bogserbåtar och dessutom ett antal varpare. Pråmbogseringen inberäknad fanns det ytterligare ett antal bogserare.

Efter Finlands självständighet började skogsindustrin i Saimen-området växa. Det kom nya sågar och gamla utvidgades. Kaukas fanerfabrik startade 1926 och därmed fick man användning också för grövre björkstammar. De största utvidgningarna skedde dock inom massa- och pappersindustrin där gamla fabriker utvidgades och nya byggdes.

Utvecklingen fortsatte efter kriget. Flottningen upplevde då sin guldålder i Finland, trots att de dyra och arbetskrävande bäcksflottningarna småningom ersattes med biltransporter. Industrins virkesanvändning ökade kraftigt och flottningen bibehöll därför sin ställning på de flesta av våra vattendrag. Också den tekniska utvecklingen påverkade detta; man började göra knippen också för biltransporter, ångbogserarna ersattes med dieseldriven utrustning, vilket minskade på kostnaderna och gjorde det möjligt att öka stockflottens storlek.

På 1970-talet började flottningsmängderna dock minska. Biltransporternas konkurrenskraft förbättrades men det fanns också andra orsaker, dels tekniska och ekonomiska men också andra. Flottningen ansågs försämra sågstockens kvalitet och dessutom ansågs den vara ett långsamt och därmed kapitalkrävande transportsätt.

Ännu i början av 1980-talet bogserades över 3 milj. m³ virke på södra Saimen; flottning av lösa stockar förekom dämera endast på ett par floder i norra Finland. Därefter blev dock nedgången allt brantare och vid sekelskiftet flottades endast något över en milj. m³ per år. Nu är volymerna nere i 0,7-0,8 milj m³. Största delen av detta virke kommer till UPM:s och Metsä Fibres cellulosafabriker i Villmanstrand och Joutseno. Det mesta är tallved men dessutom flottas en del granstock till fanerfabriken. Virket transporteras även på fartyg, oftast pråmar.

Bruksspelet i Klippan

Per Jerkeman

Under juli månad i år har en ensemble gett ett tiotal utsålda föreställningar på Klippans industriområde av *Bruksspelet*, en musikal som skrivits och regisserats av Ewa Westin och med musik av P-O Nilsson.

Det finns många evenemang av det här slaget runt om i landet: man dramatiserar något ur bygdens historia och iscensätter det med hjälp av entusiastiska amatörer och ofta också med några professionella skådespelare. I många fall är den lokala anknytningen det viktigaste inslaget, vilket kan göra föreställningen ganska ointressant för utsocknes. I det här fallet berättas historien om Sveriges första pappersmaskin, vilket gör den intressant också för den industrihistoriskt intresserade.

Spelet handlar om Sven Magnus Sunnerdahl, som 1825 köper pappersbruket i Klippan av sin svärfar Carl Fredrik Kemner, men som snart inser att han måste investera i en pappersmaskin om bruket skall ha någon framtid. Det handlar också om de stolta arbetarna på bruket, som naturligtvis blir oroliga: skall en maskin ersätta dem allihopa?

*Det är vi som är bruket
Det är bruket som är vi
Det är navet i vårt liv
Det här är vår värld*

Men Sunnerdahl är entusiastisk inför det nya och berättar för de båda blivande maskinmästarna Jeppa Strömberg och Magnus Olsson pappersmaskinens historia i korthet:

Först med uppfinning och patent var Louis Robert, helt rätt från staden Esomnes i Frankrike.

Blev han rik?

Han belönades med 800 francs, men sålde snabbt och lätt allt till sin chef, Léger Didot.

En bra taktik!

Av politiska skäl och utan sans och vett flydde han till England med sitt patent.

På grund av politik?

Här byggde han sin första pappersmaskin men hedras bör ingenjör Bryan Donkin.

Det var hans teknik!

Sen sålde Léger Didot Roberts patent till bröderna Henry och Sealy Fourdrinier.

Det var deras fabrik!

Så maskinen med John Gambles förbättring, Cromptons ångcylinder, tillsammans med Phipps dandyrulle, som satt ihop med Wilks sugvals, det är vår pappersmaskin av idag.

Sunnerdahl når sitt mål och installerar Sveriges första pappersmaskin 1832, men han är inte nöjd, han vill investera och utvidga tillverkningsenheten, samtidigt som hans hälsa sviktar. 1853 blir han därför tvungen att sälja bruket. Pappersarbetarna finns dock kvar och fortfarande lyder deras stolta credo:

*Det är vi som är bruket
det är bruket som är vi.*



Spelet handlar också om Sunnerdahls hustru, som också vill vara med och bestämma och om de andra kvinnorna på bruket, som sorterar lumpen och som likt kören i ett antikt drama kommenterar handlingen.

Ewa Westins bruksspel har en enkel och slagkraftig handling, som gjord för utomhusbruk, där solen och svalorna tävlar om uppmärksamheten. De professionella skådespelarna gör gedigna insatser, men Ewa Westin har också lyckats få de femtio amatörerna att agera både som individer och som ett kollektiv i medryckande massscener. Många i bruket idag är inte bara stolta pappersarbetare utan också stolta skådespelare.

Jan-Erik Levlín

Skogsdjäveln

Det förefaller vara en trend inom teatervärlden att göra skådespel som baserar sig på och beskriver industrigestalters livsöden. På Helsingfors Stadsteaters repertoar finns det just nu en pjäs med namnet Skogsdjäveln. Den beskriver industrimannen G. A. Serlachius' liv och hur han byggde upp sina fabriker i Mänttä långt ute i den finska ödemarken under 1800-talets senare del. Hans aktiviteter föll inte alltid den lokala bondebefolkningen i smaken och därför kallades han av många för Skogsdjäveln. Teaterpjäsen baserar sig på Teemu Keskiarjas bok *Det gröna guldets förbannelse*, som presenterades av Bertil Mark i NPHT nr 2/2013, sid 24-25.

Hurudan är då pjäsen? Tekniskt består den av berättare, som beskriver valda avsnitt ur G. A. Serlachius liv. Berättelsen illustreras med ett antal fristående scener som följer efter varandra. Pjäsförfattaren och regissören har givetvis tagit sig rätt stora friheter då de byggt upp dessa med hjälp av modern teater teknik. De flesta av dessa scener är välvalda och välgjorda men om man inte hade läst boken kunde det nog ha varit rätt svårt att på basen av pjäsen få en klar bild av den ytterst idérike och mångsidige industrimannens och hans livs historia. Det blev rätt mycket hopp och spring, rop och svordomar på teaterscenen under kvällens lopp.

Det är intressant att notera att en på en personhistoria baserad pjäs drar fulla hus på Stadsteaterns stora scen ett 50-tal föreställningar under vårens och höstens lopp. Till det räcker inte ens pensionerade finska pappersingenjörer till även om flera av dem såg pjäsen samma kväll som vi, dvs Esko och jag med fruar.

Nils W. Jönsson → Jönssonsilen

Personen

Nils W. Jönsson (1894-1961), pappers- och cellulosaingenjör och uppfinnare. Hans mest kända och mest spridda konstruktion var den sil som fått hans namn.

Efter att ha utexaminerats vid Chalmers Tekniska Institut 1920 fick Nils Jönsson anställning vid Björneborgs pappersbruk, Finland. År 1923 tog han anställning vid The Chesapeake Corp., West Point, USA. Återkommen till Sverige 1928 var han först driftchef för Korsnäs sulfatfabrik i Karskär, och 1930 tillträdde han som överingenjör och platschef vid *Obbola* sulfatfabrik. På den platsen blev han kvar till 1944, då han drog sig tillbaka för att helt ägna sig åt sina uppfinningar.

Produkten

Den ursprungliga Jönssonsilen, även kallad Jönssons kvistfångare, togs i drift i *Obbola* 1936. Det **vibrerande**, perforerade tråget, frivängande, elastiskt upphängt, "var det stora genombrottet. Det revolutionerade först sliperiet, sedan all sorts grovsilning." (Börje Steenberg, privat meddelande) Det var den första silkonstruktion där vibrationstekniken tillämpades för silning av cellulosa. Silen fick snart också användning som sorterrare för wallboard och returpapper. Vibrationstekniken gjorde det möjligt att arbeta vid högre massakoncentration än tidigare, man fick en hög kapacitet per m² silyta och låg kraftförbrukning per ton silad massa.

På 1940-talet gjordes en vidareutveckling som utökade Jönssonsilens användning till finsilning. Väsentliga insatser i det komplicerade utvecklingsarbetet gjordes av Karl Lindgren vid Ekströms Maskinaffär, och dess kommersiella beteckning blev därför "Jönsson-Lindgrensilen". Mycket förenklat kan man säga att siltråget kompletterades med en roterande, vibrerande siltrumma, som hölls ren med en stillastående sprits. Den fungerade bra, men Jönsson-Lindgren lyckades aldrig få patent på den, något som underlättade för Lindbladsilen (nedan) att få fäste på marknaden.

Av de leveranser av Jönssonsilen till norrländska fabriker som jag kunnat dokumentera gjordes ca 65 % under 1940- och 50-talen, några till sliperier men de allra flesta till sulfit- eller sulfatfabriker. Efter mitten av 60-talet har jag bara kunnat notera två leveranser under 1982, om vardera en sil.

Konkurrenter

Denna tvärs nedgång – vilken också, som vi sett, drabbade Biffarsilen – berodde inte bara på avmattning i konjunkturen och konkurrens från nya vibrationssilar (såsom *Lindbladsilen* och *Ablforsilen*, ytterligare ett par ingenjörsmamn i silfloran!).

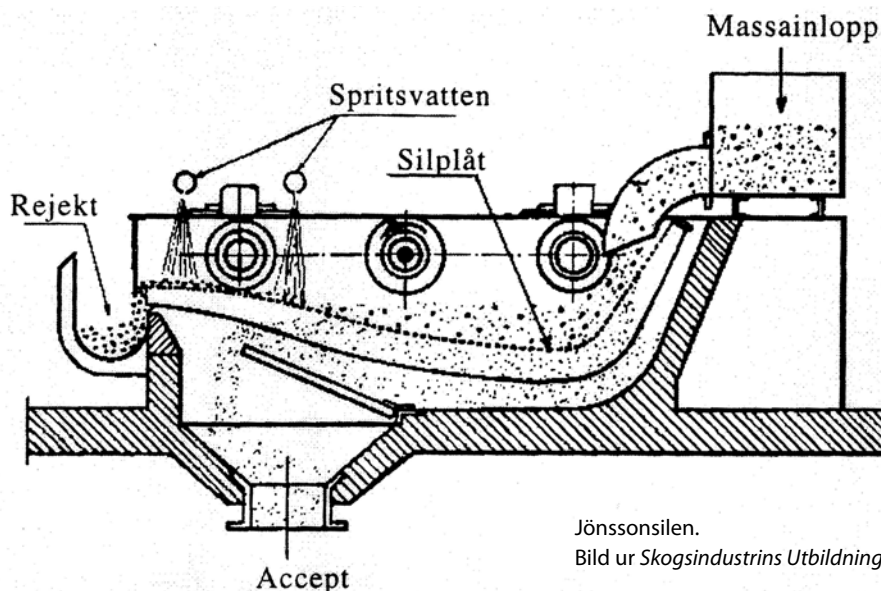
Framför allt hade det tillkommit en helt ny siltyp, **trycksilen**. Som namnet anger arbetar den under övertryck. Den är helt vätskefylld. Jämfört med tidigare typer har den högre kapacitet, kan köras vid högre massakoncentration, och den tar mindre plats. Med början omkring



Nils W. Jönsson.
SPCI:s porträttmatrikel 1945

1980 tillkom ett nytt krav, som endast uppfylldes av trycksilen. Det var när man – för att minska fabrikenas utsläpp av föroreningar till vattendragen – började genomföra tvättning och silning av massan tillsammans, i ett slutet system. Då måste man undvika att få in luft i systemet, annars skulle man få helt ohanterbara problem med skumning. Det kravet uppfyllde inte de tidigare, öppna siltyperna.

Det hade också tillkommit en helt ny typ av renare för massa, **virvelrenaren**, med nya reningseffekter utöver vad en sil kan åstadkomma. Det hade börjat redan i slutet av 1930-talet med en sådan renare (Vortrap: Den första leveransen bland dem jag registrerat var till Ortvikens sulfatfabrik 1938.). Från och med 1950-talet tog utvecklingen full fart, och under de följande årtiondena har det tillkommit nya tillverkare och nya typer av virvelrenare, för de mest skilda reningsändamål.



Jönssonsilen.
Bild ur *Skogsindustrins Utbildning i Markaryd*, Y 207: Massarening

Lauritz Schibbye → Schibbyesaxen

Personen

Lauritz B. Schibbye (1892-1980) var född och uppvuxen i Norge, utexaminerades från Kristiania Tekniske Skole 1914. År 1916 tog han anställning vid Dubrowka cellulosafabrik i Ryssland. När revolutionen året därpå satte stopp för det, tog han sig till Sverige och cellulosaindustrierna vid Svartviksbukten (utanför Sundsvall), där han sedan blev kvar under hela sitt yrkesverksamma liv.

Svartviksbukten var i början av 1900-talet i det närmaste en norsk koloni. De båda största av de tre sulfittfabrikerna där var båda byggda av norrmän och på norskt initiativ (Essvik 1900, Svartvik 1907). Efter den svåra konjunkturkrisen 1921 var den norska epoken definitivt förbi – om man ser till ägandet – men många norska tekniker stannade kvar, såsom väl integrerade svenskar! När SCA bildades 1929 var Svartvik en av kärnfabrikerna i den nya koncernen. Från 1930 hade alla SCA-bolag i Sundsvallstrakten en gemensam vd. Samtidigt slogs Nyhamn, den tredje sulfittfabriken vid Svartviksbukten, samman med Essvik. Det innebar att Nyhamn inordnades i Essviks organisation, tekniskt såväl som administrativt.

1918-1927 var Schibbye driftsingenjör vid Svartvik. Samtidigt hade han teknisk uppsyn över Torpshammar träsliperi (också byggt av norrmän!), som sedan 1916 var ett helägt dotterbolag till Svartvik. Därpå var han överingenjör för Essvik till 1930, då han tillträdde samma

funktion i Svartvik. År 1937 återvände han till Essvik, nu som överingenjör och platschef. På den posten stannade han kvar till sin pension 1958.

Lauritz Schibbye var en framstående konstruktör och uppfinnare. Hans mest kända och spridda uppfinning jämte saxen var Schibbyes avhartsningssystem för sulfittmassa. Vedens harts utgör genom sin klibbiga konsistens en mycket störande förorening i sulfittmassa. Schibbyes avhartsning bygger på att hartsen är koncentrerad till de minsta fibrerna, ”nollfibrerna”, som kan sorterats bort genom ”omvänd silning”: Den mycket utspädda massan strilas från lämpligt avpassad höjd ner på en urvattnare, en cylinder klädd med en viraduk av lämplig grovlek. En stor del av nollfibrerna passerar då genom duken, medan de normala fibrerna är för stora för att ta sig igenom.

Lauritz Schibbye var en välkänd och uppskattad vän och kollega bland cellulosaingenjörer i hela Norden. För all del, i det avseendet var han inte så märkvärdig, det fanns många som han! Men i ett annat avseende var han märkvärdig, nämligen i sitt (för den tiden) ovanligt goda förhållande till sina arbetare. Han visade i handling att han kände ett ansvar för sina anställda, även utanför arbetsplatsen. Sälunda var det på hans initiativ som bolaget byggde fyra fjällstugor i Hamrafjället. (Han var själv ivrig fjällvandrande, han var ju norrmän!) Han hade åsikten att bolaget, såsom ortens dominerande arbetsgivare, hade ett principiellt ansvar för att alla som ville ha jobb också skulle få det. Så bland fabriken

arbetare fanns det ett antal begränsat arbetsföra, som fick hjälpa till med det de kunde göra.

Sannolikt var det tack vare det sällsynt goda förhållandet mellan arbetare och fabriksledning som Essvik, såsom första massafabrik i Norrland (och nr tre i Sverige), år 1952 kunde övergå till ”kontinuerlig drift” (dvs. till att köra fabriken hela veckan utan stopp på söndagar). Vid andra fabriker kunde det ta årtal av förhandlingar – plus studiebesök i Essvik! – innan en sådan ordning kunde införas. Det fanns inom arbetarrörelsen, och särskilt inom ”sägverksbältet” längs Norrlands kustland, ett djupt känslomässigt motstånd mot arbete på söndagar, en ideologi som inte var av religiös natur utan hade sina rötter i kampen för 8-timmarsdagen. Nåväl, detta är en annan historia, som jag behandlat i annat sammanhang!

Som pensionär drev Schibbye konsultverksamhet inom cellulosafabriker och pappersindustrin och byggde bl.a. en sulfittfabrik i Jugoslavien. För sina insatser under Norges frihetskamp tilldelades han Kong Haakons frihetskors.

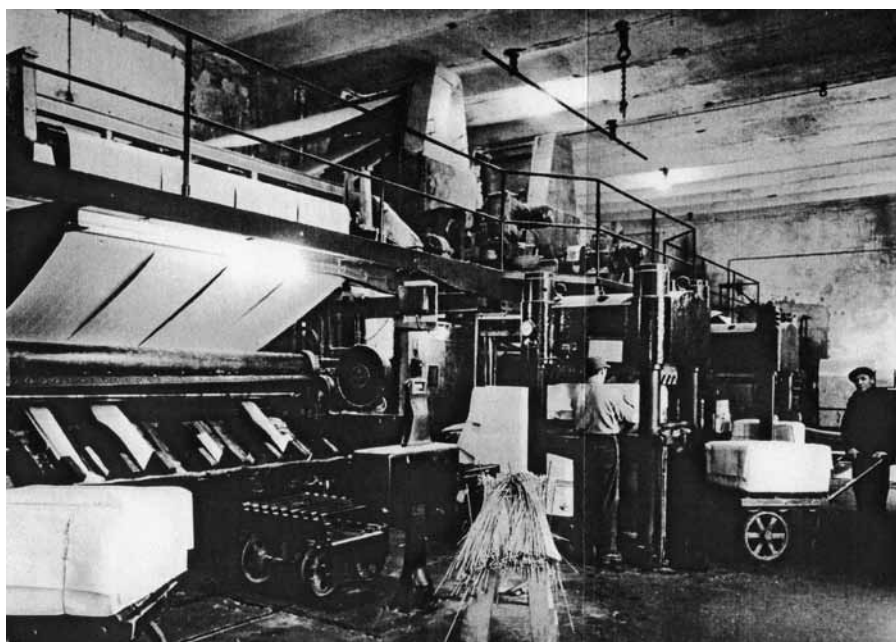
Produkten

I en cellulosafabrik är ”saxen” den anordning som svarar för det sista momentet på torkmaskinen, där massabanan först skärs på längden och sedan kapas på tvären, varefter de sälunda framställda arken deponeras i ”arkavlägget”, för att därifrån gå vidare till förpackning i ballar. Nyheten med Schibbyes uppfinning var just arkavlägget. Vid äldre konstruk-

Svanö sulfittfabrik 1953: Schibbyesax. Väja fabrikers arkiv



Lauritz och Linken Schibbye avtackas i Hamra av fackets Karl Johansson. Konstnären till reliefen är Harry Ekelund, Kvisssleby. SCA:s arkiv



tioner måste massaarken lyftas för hand från avlägget till balpackningen. Det blev ganska många ton som skulle lyftas för varje skift, och det räckte inte med en man på det jobbet! Nu deponerades arken på rälsburna vagnar, som enkelt kunde rullas till balpackningen.

Man kunde tro att det skulle bli rusning efter en apparat som dels eliminerade ett utomordentligt slitsamt arbete, dels sparade in personal. Men efterfrågan tycks ha varit behärskad, mildt uttryckt. Den första leverans jag har kunnat notera gjordes 1933, och därutöver har jag inte mer än ytterligare tre från 1930-talet. En orsak till den uteblivna entusi-



Pappsalen i Östrand 1950. "Endast unga kraftiga män kan användas." SCA:s arkiv

asmen kan ha varit konkurrens, i så fall främst från tyska Jagenberg, som var ledande tillverkare av arkskärmaskiner för pappersbruk, maskiner som kan beskrivas som separata, sofistikerade versioner av massatorkens saxparti.

Men den viktigaste orsaken till den uteblivna entusiasmen var nog att de första leveranserna var behäftade med barnsjukdomar, och att de flesta tilltränkta köparna inväntade en förbättrad version. Även längre fram, när förbättringar gjorts, hördes inte sällan klagomål på att saxen var svårskött och ofta behövde repareras. För en hel del fabriker tillkom som ett ytterligare skäl till tveksamhet att man inte hade plats för den förbättrade arkavläggaren. Att förlänga pappsalsbyggnaden var naturligtvis både dyrt och böligt.

Som en "konkurrent" till Schibbyesaxen kan man också se 1930-talets höga arbetslöshet: När en arklyftare fått nog av slitet fanns det gott om arbetslösa som bara väntade på att få en chans till ett jobb. Och detta var ett okvalificerat jobb, bortsett från kravet på starka arm- och ryggmuskler. Under andra världskriget blev det givetvis inte bättre, då de flesta massafabriker alltså stängdes av orderbrist.

Men, ungefär samtidigt som man kunde se ett slut på kriget, så vändes arbetslösheten i sin motsats: brist på arbetskraft. Med den kom "hoppjerkornas" tid eller, mera byråkratiskt uttryckt:

"överörlighet" på arbetsmarknaden. Och följaktligen snabbt stigande lönekrav, inte minst för arbeten som det var svårt att göra attraktiva, annat än med pengar. Så förblev det också rätt länge, gott och väl ett tiotal år framöver. Först efter mitten av 1950-talet började överörligheten långsamt avta, i takt med att konjunkturen började försämrans.

Med hoppjerkorna fick också Schibbyesaxen sin storhetstid, under drygt tio år, från och med 1945. Under 50-talet hjälptes försäljningen också upp av att det nu kommit en kompakt version, som fick plats där det tidigare varit för trångt.

Paradoxalt nog var Östrand, Sveriges största massafabrik, en av de sista (eller rent av den allra sista?) som skaffade Schibbyesaxar. Orsaken var att det hade varit mycket dyrt och besvärligt att bygga ut pappsalen för att få tillräckligt med utrymme. Inte ens den första kompakta versionen fick plats. Först omkring 1955 hade KMW fått fram en specialversion som kunde monteras in på Östrands fyra torkmaskiner. När de togs i drift 1957 hade, sedan fabriken start 26 år tidigare, 2 300 000 ton massa lyfts för hand från arkavlägget till balvägen!

Tyvärr visade sig de nya saxarna ge nya problem: De var svårskötta och ofta i behov av reparationer. År 1967 byttes de ut på två av maskinerna, 1974 på de två övriga. På en av de förstnämnda installerades en Jagenbergsax, på de tre övriga byggdes KMW:s saxar om enligt Östrands egna ritningar.

Jan-Erik Levlin

NPH:s funktionärer för verksamhetsåret 2013-2014

Vid NPH:s årsmöte i Imatra, Finland, den 6 juni 2013 gjordes följande **val av funktionärer för perioden fram till årsmötet 2014:**

Styrelsens medlemmar och funktionärer:

Jan-Erik Levlin, ordförande
Kari Greve, viceordförande
Per Jerkeman, sekreterare
Richard Kjellgren, kassör
Esko Häkli, huvudredaktör för NPHT
Ingelise Nielsen, medlem

Suppleanter

Björn Krogerus
Tina Grette Poulsson
Helene Sjunnesson
Bent Schmidt Nielsen

Revisorer:

Henrik Essen
Bertil Mark
Lennart Eriksson, suppleant

Valberedning:

Anne-Grethe Rischel, sammankallande
Bertil Mark
Tina Grette Poulsen, suppleant

Övriga beslut

Medlemsavgifterna bibehålls på oförändrad nivå och faktureras i lokala valutor enligt följande:

Enskilda medlemmar

Sverige 250 SEK
Danmark 170 DKR
Norge 210 NKR
Finland 25 €

Institutioner

500 SEK
340 DKR
420 NKR
50 €

Företag

900 SEK
600 DKR
750 NKR
90 €

I enlighet med styrelsens förslag beslöt mötet att ändra stadgarnas §6 så att årsmötet i stället för det innevarande årets avgift fastställer avgiften för det påföljande året. Mötet beslöt även att avgifterna för 2014 bibehålls på nuvarande nivå.