

## VIURUSUON KÄYTTÖ KAIVOKSEN POLTTOAINEENA

Viurusuon turpeen käyttöä kaivoksen polttoaineena pohdittiin v. 1914 ensimmäistä kertaa. Silloin kaivoalue oli Outokumpu Kopperverkin omistuksessa. Viurusuon turpeesta tehtiin tutkimus, kuinka sopivaa se olisi polttoaineeksi. Polttoaine pulan taustalla oli voimakas inflaatio, joka johtui ensimmäisestä maailmansodasta. Suon turpeen todettiin täyttävän kaikki hyvälle polttoturpeelle asetetut vaatimukset. Sen ajateltiin riittävän 50 vuodeksi.

Suon kuivatus olisi helposti järjestettävissä, sillä putousta oli suon pohjoislaidalta 250 metrin päässä olevaan järveen 2 metriä. Suon pohjoislaidalla kulki puro, johon voitiin sopivasti tehdä laskuojia suolta. Turpeen valmistuslaitosta ajateltiin suon kaakkoislaitaan, lähimmäs Outokumpua. Suolle piti rakentaa höyryvoima-asema. Turpeen kuljetusta varten ajateltiin liukurataa, joka kuitenkin kohottaisi kustannuksia. Tätä vaihtoehtoa ei pohdittu enempää, vaan päädyttiin turpeen valmistamiseen turvejauheeksi ja ilmakuivaksi koneturpeeksi.

Suon kuivaamiselle, 4 turpeennostokoneen hankinnalle, turvetehtaan rakentamiselle ja koneistamiselle laskettiin hintaa 250 000 mk. Näin suuriin investointeihin ei Outokumpu Kopperverk ollut valmis. Sodan takia valtio ei ollut valmis sijoittamaan rahaa Outokumpuun ja toiseksi energiavaihtoehdoksi oli tullut vesivoima, jonka käyttöön ottoa tuolloin selvitettiin.

Turvekysymykseen palattiin v. 1916. Silloin laskettiin, että siirtyminen turpeen käyttöön alentaisi polttoainekustannuksia huomattavasti. Kaivosyhtiön johto teki myönteisen päätöksen turpeen käytöstä kesäkuussa 1916. Isännöitsijä Lohmannille annettiin tehtäväksi neuvotella suon omistajien kanssa suon ostamisesta. Suo kuului 10 tilanomistajalle. Marraskuussa 1916 suosta tehtiin kaupat maanomistajien kanssa. Outokumpu Kopperverk sai suota omistukseensa 447, 77 hehtaaria 82 793mk:n kauppahintaan.

Ensimmäinen tehtävä oli suon kuivatus. Ruotsalainen Carl Lundh tuli johtamaan suon kuivastusta. Lundh saapui maaliskuun lopulla 1917 Outokumpuun. Samaan aikaan Venäjän vallankumous oli täydessä käynnissä. Lundh kertoo punaisten lippujen liehuneen eräiden outokumpulaistenkin talojen katoilla. Nämä on tosin voineet olla ennen Suomen lippua olleita punaisella pohjalla olevia keltaisia leijona-lippuja. Lundh oli ollut Ruotsissa turvejauhe- ja brikettitehtaan työnjohtajana. Lundh laati Viurusuon ojitussuunnitelman. Ensin ryhdyttiin kaivamaan pää viemäriinjaa. Kaivosyhtiö siirtyi uudelle vuokraajalle, norjalaisilla ja ojitus työt suolla hidastuivat. Turvetta päästiin ensimmäistä kertaa nostamaan keväällä 1919.

Viurusuon turvetta ryhdyttiin käyttämään polttoaineena Outolammen voimalaitoksessa. Uuden polttoaineen käyttöönotto oli kuitenkin luonteeltaan vain väliaikaisratkaisu. Pääasiassa voimalaitoksen energiaa ohjattiin kuparitehtaalte, joka oli alustava pienimuotoinen tehdas, jonka sijalle oli tarkoitus rakentaa isompi tehdas. Voimalaitoksen tuottama energiamäärä ei riittänyt edes koetehtaan tarpeisiin. Samaan aikaan selvitettiin vesivoiman käyttöä ja voimalaitosten rakentamista Palokiin ja Puntarikoskelle.

Vuonna 1918 valmistui kapearaiteinen rautatie Juojärven Pitkälähteen. Tälle rautatielle tehtiin kaksi pistokohtaa Viurusuolle. Tarkoituksena oli, että malmia Pitkälähteen tuovat vaunut toisivat ilmakeivitettyä turvetta 100 tonnia paluukyydissä voimalaitokselle. Radan rakentaminen tapahtui vaikeissa olosuhteissa ja tavara- ja rahapulan vallitessa. Suon kohdalla radalle ei rakennettu kunnollista pengertä, vaan se tehtiin nelinkertaisen puuristikon päällä. Näiden puuristikoiden päälle asetettiin ratapölkkyt ja kiskot. Työnjohtaja kuvasi tätä suokohtaa kertomuksessaan seuraavasti: ”Vaunujen alla tällainen kudus kesti mainiosti, mutta raskaiden veturien alla rata rupesi lainehtimaan ja juna luikerteli kuin käärme. Kulku näytti monesti hengenvaaralliselta. Hyvin hiljaa ajamalla suon yli toki päästiin, eivätkä veturit koskaan suistuneet raiteiltaan.” Vähitellen saatiin Virusuon vaihteen luota ja muutamista leikkauksista sen verran kiviä ja maata suolle, että suo osuuskin vahvistui. Suo-osuutta rautatiestä kuitenkin piti jatkuvasti vahtia ja vahventaa. Kapearaiteisen rautatien saamista raiteista ja rata-tarpeista työnjohtaja kirjoitti: ”Viipurista tullessa lähetyksessä jokainen kisko oli väärä, vieläpä kahteen suuntaan, jokainen kiskonaula oli väärä, jokainen ruuvi vääntynyt, jopa ruostunut.” Rata koottiin siis hyvin puutteellisista tarpeista. Muutenkin malmivaunujen liikkuminen kuulostaa varsin hurjalta: ”Radalla vallitsi ankara valaistuksen puute. Veturit olivat ilman etuvaloja, junailijat ja ratavahdit ilman lyhtyjä. Pimeässä ajaessa kaikki jäi sattuman varaan. Silloin tällöin tulitikulla raapaisten konduktööri ilmoitti, että kaikki vaunut ovat mukana. Ratavahdit ja porttivahdit näyttivät pärevalkealla ja tuohiroihulla radan selväksi merkkiä.”

Vuonna 1924 kaivos siirtyi valtion omistukseen ja Viurusuon omistusosuudet sen myötä. Uusi kaivoksen johtaja Eero Mäkinen hylkäsi kokonaan turpeen noston kannattamattomana.

Lähde: Vilho Annala: Outokummun historia