

Bengt Sjöström: Sotakorvauskuunarit ja niiden rakentajat. – Navis Fennica. Suomen merenkulun historia. Osa 1: Puuruuhista syvänmeren purjelaivoihin. Porvoo/Helsinki/Juva: Werner Söderström Osakeyhtiö, 1993.

Sotakorvauskuunareita rakenteilla Laivateollisuuden telakalla Pansiossa

Sotakorvausalukset

Vuonna 1944 päättyi sota silloisen itänaapurimme Neuvostoliiton kanssa. Moskovassa solmitun välirauhasopimuksen mukaan Suomen oli suoritettava nk. sotakorvauksina erilaisia tavaratoimituksia Neuvostoliitolle 300 miljoonan Yhdysvaltain kultadollarin arvosta kuuden vuoden aikana. Sotakorvaussopimus allekirjoitettiin 17.12.1944. Toimitusten piti tapahtua tarkoin määrätyn aikataulun mukaisesti, ja myöhästymisistä oli maksettava sakkoa. Myöhemmin korvaussummaa hieman alennettiin ja maksuaikaakin saatiin pari vuotta lisää. Sotakorvauksina jouduimme luovuttamaan merkittävän osan hyväkuntoisista kauppalaivoistamme sekä rakentamaan myös melkoisen määrän uusia. Laivanrakennusteollisuuden oli toimitettava vajaassa kahdeksassa vuodessa 508 erityyppisiä alusta, yhteisvetoisuudeltaan noin 300 000 bruttorekisteritonnia. Alusluovutus puolestaan käsitti 104 erikokoista ja -tyyppistä kauppa-alusta sekä yhden uivan telakan.

Lokakuussa 1944 asetettiin erityinen sotakorvausteollisuuden valtuuskunta eli Soteva valmistelemaan ja hoitamaan sotakorvaustarvikkeiden hankintoja, tarkastuksia ja luovutuksia.

Puurunkoiset kuunarit

Sotakorvausalusten joukossa oli myös ryhmä puurunkoisia aluksia: 90 kolmimastoista kuunaria vetoisuudeltaan 300 bruttorekisteritonnia ja komposiittirakenteisia proomuja (komposiittialus = teräskaarille rakennettu puurunkoinen alus).

Kuunareista kymmenen oli varustettava koululaivoiksi, ja takiloitava barkentiineiksi, jolloin keulamastoon tuli viisi raakapuuta purjeineen ja iso- sekä mesaanimastoon kahvelipurjeet. Koululaivoihin rakennettiin velipurjeet. Koululaivoihin rakennettiin myös useampia kansihyttejä kuin rahtikuunareihin. Viimeksi mainituissa oli kahvelipurje kaikissa mastoissa ja nk. bermudakuunarin takila, eli alamastot olivat pitkät ja latvatangot lyhyet. Kahveli- ja puomilla varustetuilla mastoissa oli kahveli- ja latvapurje sekä lisäksi keula- eli fokkamastossa yksi raaka leveää fokkapurjetta varten. Fokkapurje puuttui aivan ensimmäisistä Hamarissa (Porvoon mlk:ssa) ja Raumalla rakennetuista aluksista. Koululaivoja rakennettiin alkuperäisistä suunnitelmista poiketen kaikkiaan 17 kpl; muutamat loppuaikoina valmistuneet alukset luovutettiin ilman nimeä ja niiden takilaa yksinkertaistettiin. Ryhmää täydennettiin vielä erikoisvarusteisella kuunarilla, jonka runko oli oltava antimagneettinen laivalla tehtäviä tutkimusmatkoja ajatellen.

Ensimmäisenä tehtävänä Sotevan laivatoimikunnan puheenjohtajaksi nimitetty komentaja Jaakko Rahola otti yhteyttä tunnettuun porvoolaiseen vene- ja laivasuunnittelijaan Gösta Kyntzelliin ja pyysi häntä luonnostelemaan kuunarin, jotta veneäläiset saisivat alustyyppistä käsityksen. Lopulliset piirustukset tilattiin turkulaiselta insinööri Jarl Lindblomilta. Sittemmin ins. Lindblomista tuli vastaperustetun Oy Laivateollisuus Ab:n telakanjohtaja.

Sotevan suurimpia pulmia oli löytää ammattitaitoista ja halukasta työvoimaa rakentamaan noinkin suuria puurunkoisia aluksia. Maassamme ei ollut enää suurempia veistämöitä, kun huomattavimmat Kakkois-Suomen laivanrakennuspaikat, mm. Koivisto, oli jouduttu luovuttamaan Neuvostoliitolle. Noilla alueillahan rakennettiin vielä 1930-luvulla suuri apumoottorilla varustetuja puurunkoisia purjealuksia, viimeiset vielä 1940-luvun alussa.

Samoihin aikoihin valmistui myös Porvoon alueella samantapaista aluksia, ”hiekkajaaloja”, joita käytettiin lähinnä hiekankuljetuksissa itäisen Uudenmaan rannikoilta Helsinkiin. Aluksia rakennettiin satunnaisilla varveilla siellä täällä ympäri Porvoon saaristoa. Uusmaalaisen aluk-

set olivat tosin pienempiä kuin koivistolaisten kuunarit.

Kuunareiden rakentajat

Alkuhankaluuksien jälkeen työt käynnistyivät, ja puurunkoisia sotakorvauskuunareita rakennettiin lopulta neljällä paikkakunnalla: Porvoossa, Pansiossa, Raumalla ja Loviisassa, jossa kuunareiden lisäksi rakennettiin myös komposiittiproomuja.

Sopivan telakan puuttuminen aiheutti Sotevalle ensi alkuun melkoisia vaikeuksia. Ensimmäisten neljän aluksen olisi pitänyt olla valmiina luovutukseen jo 1945, mutta aikataulua oli mahdotonta noudattaa. Ensimmäinen alus saatiin luovutuskuntoon vuoden myöhästyneenä. Myöhemmin toimitusten

Hamarin telakalla valmistui 1948 mm. sotakorvauskuunari *Osjminog*; laiturissa odottelee *Globus* luovutusta. Taustalla Porvoon höyrystysahana.

myöhästelyyn vaikutti myös venäläisten tarkastajien äärimmäinen tarkkuus, mikä jarrutti töitä. Usein heidän huomautuksensa todettiin vieä aiheettomiksi. Tietävästi pulmallisimmista tilanteista selvitettiin riittävän ”konsteilla lounailla”.

Joulukuussa 1944 Soteva otti yhteyttä porvoolaiseen Aug. Eklöf Ab-yhtiön tiedustellen, ottaisi-ko se rakentaakseen sarjan sotakorvauskuunareita. Tolkkisten telakallaan Porvoon maalaiskunnassa.

Ensi alkuun Eklöfin yhtiö ei katsonut voivansa ottaa vastaan tilausta, sillä sen katsottiin vaikeuttavan heidän höyrystysahansa, Porvoon Höyrystysahana, toimintaa. Lopulta todettiin kuitenkin valtakunnan edun vaativan yhteisiä ponnistuksia ja päätettiin yrittää kahden kuunarin rakentamista. Pian rakenteilla oli neljä kuunaria, ja myöhemmin lukumäärä lisääntyi yhteensä seitsemään.

Tolkkisten telakka soveltui kuunareiden rakentamiseen huonosti; niinpä varvi päätettiin pystyttää Porvoon etäläpuolelle Hamariin, jossa oli rakennettu aikaisemminkin puisia kauppalaivoja, tosin viimeksi 1920-luvulla. Telakan johtajaksi nimitettiin ins. Gösta Kyntzell, joka oli ensimmäiset luonnoksetkin piirtänyt. Ensimmäisen kuunarin köli laskettiin kesäkuun alussa 1945, ja *Lama*-nimen saanut alus saatiin vesille runsaan vuoden kuluttua. Näin ensimmäinen sotakorvauskuunari voitiin luovuttaa venäläisille samana vuonna elokuussa. Tosin aluksen kone tuotti hankaluuksia. *Laman* oli palattava Hamariin, ja vasta korjaustöiden jälkeen se pääsi uudelleen matkaan syyskuussa.

Joukko Laivateollisuuden rakentamia sotakorvauskuunareita valmiina luovutukseen. Sotakorvauskuunari *Meridian* täysissä purjeissa koeajomatkallaan.

Tolkkisten telakka toimi Hamarin varvin alihankkijana valmistamalla mm. kansihytit ja pelastusveneet sekä muita erillisiä puurakenteita.

Sotakorvauslausten rakentamisesta kiinnostui myös kolme helsinkiläistä varustamo: Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö – Finska Ångfartygs Aktiebolag, Ab Finland-Amerika Linjen Oy ja Ab Oceanfart, jotka perustivat 1.2.1945 uuden telakan Oy Laivateollisuus Ab:n (LaTe). Telakka rakennettiin Turun lähistölle Pansioon. Se suunniteltiin toimivaksi ”liukuhihna”-menetelmällä, jossa työvaiheet etenivät joustavasti kölinasettelusta vesillelaskuun saakka eivätkä vuodenajat tai sääolosuhteet haitaneet rakennustöitä.

Laivateollisuuden kahden ensimmäisen kuunarin kölin asetettiin rakennusaluealleen 17.9.1946, ja vasta seuraavan vuoden syksyllä valmiit alukset laskettiin vesille. Sarjatuotannon päästyä vauhtiin tapahtui vesillelasku joka kolmas viikko! LaTe rakensi kaikkiaan 36 kuunaria, viimeisenä aiemmin mainitun antimagneettisen aluksen, joka luovutettiin viimeistä edellisenä päivänä ennen määräajan umpeutumista. Tuon aluksen rakenne ja varusteet tulivat melko kalliiksi, joten sitä kutsuttiin ammattimiesten keskuudessa ”kultakuunariksi”. Virallisesti alus kastettiin

Zarjaksi (Aamurusko), jotta “se toisi valoisamman tulevaisuuden Suomen kansalle, jonka oli aika alkaa ajatella myös itseään”, kuten juhlapuheissa todettiin.

Luovutetulta Koivistolta muutti Raumalle muutama purjealusten käsittelyn hallitseva merenkävijä sekä puualusten rakentamisen mestari. Heistä merikapteenit Filip W. Hollming ja Hugo Pöntynen sekä laivanrakennusmestarit Kaarlo Pulli ja August Mannonen saivat tiedustelun Sotevalta kuunareiden rakentamisesta. Raumalla ei kuitenkaan ollut enää tarkoitukseen sopivaa telakkaa.

Uusi yritys F. W. Hollming Oy perustettiin Raumalle 15.3.1945 ja se sai heti Sotevalta kaksi kuunarin tilauksen. Kaikkiaan yhtiö toimitti sotakorvauksiin 32 rahtikuunaria ja kaksi koulu-alusta.

Kun telakka oli saatu kuntoon, voitiin ensimmäinen köli asettaa rakennus-alueelleen samana vuonna heinäkuussa, ja vuoden kuluttua ensimmäinen kuunari oli valmis. Alkuaikojen alukset rakennettiin taivasalla, mutta tilausmäärän kasvaessa valmistuivat myös tarpeelliset telakkarakennukset. Hollming-yhtiö etsi palvelukseensa mahdollisimman monta koivistolaista laivakirvesmeistä, jotka olivat asettuneet kotipaikkansa menetettyään eri puolille maata.

Viimeisen kuunarinsa Hollming sai valmiiksi elokuussa 1952, jolloin tapauksen kunniaksi järjestetyille juhlapurjehdukselle otti osaa satakunta henkeä.

Rauma-Raahe Oy:n Loviisan lähelle Valkoon perustamalla Valkon Laiva Oy:n telakalla rakennettiin Sotevalle komposiittiproomuja. Valkon telakka sai rakentaakseen myös neljä kuunaria, joista ensimmäinen laskettiin vesille syyskuussa 1946.

Raumalla ja Pansiossa alukset rakennettiin rantaviivan suuntaisesti ja laskettiin vesille kyljittäin, mikä rasitti vähiten runkoa ja oli vaaraton peräsimelle sekä potkurille. Hamarissa ja Valkossa alukset laskettiin perä edellä.

Rakennustöiden kestäessä alkoi hyvälaatuisen pyöreän puutavaran hankinnassa ilmetä vaikeuksia. Soteva teki tuolloin venäläisille laivarekisteriviranomaisille aloitteen, että etenkin mastot ja kansipalkit voitaisiin rakentaa liimatuista puupalkeista. Ensi alkuun venäläiset vieroksuivat ehdotusta, mutta kun Kaliforniasta oli saatu lentorahtina erinomaista amerikkalaista vedenpitävää liimaa ja uudet näytteet valmiiksi, hyväksyttiin suomalaisten ehdotus ja pulma poistui päiväjärjestyksestä.

Toinen pulma oli syntyä alusten apumootoreista, joiden toimituksissa Ruotsista ilmeni vaikeuksia. Lopulta Valtion Lentokonetehtäjä sai luvan valmistaa niitä lisenssillä, ja ensimmäisen suomalaiskoneensa sai kuunari *Globus* Hamarin telakalla 1948. Vaikeuksista ei moottori- ja potkuriasennuksista selvitty, sillä ne eivät useinkaan kestäneet pitkiä ja rasittavia koekäyttöjä.