

# Voima&Käyttö

Suomen  
Konepäällystö-  
liiton julkaisu  
7-8 / 2009

# Kraft&Drift



**GTS FINNJET, JA HYVÄT VUODET HELSINGIN TELAKALLA  
MUTTA TELAKKAKONKURSSI 23.10.1989 EI UNOHDU?...20-21**

**GTS FINNJET, MED DE GODA ÅREN PÅ HELSINGFORSVARVET  
MEN KONKURSEN 23.10.1989 GLÖMMER VI INTE?...22-23**



## Gts Finnjet, ja hyvät vuodet Helsingin telakalla Mutta telakkakonkurssi 23.10.1989 ei unohdu?

Lokakuussa siitä on tarkalleen 20 vuotta kun Wärtsilä Meriteollisuus Oy, jolla oli telakkateollisuutta niin Helsingissä kun Turussa, päätyi konkurssiin. Klo 15.30, 23. lokakuuta 1989 Suomen suurin teollisuuskonkurssi oli tosiasia. Yksi maailman merkittävimmistä laivanrakentajatelakoista ja maamme teollisuuden lippulaiva oli ajatunut vararikoon. Tosiasia oli hirvittävä, se kosketti kymmeniätuhansia ihmisiä, laivanrakentajia ja alihankintayrityksiä! Mutta tilanteeseen löytyi rohkea ja osaava mies, insinööri Martin Saarikangas oli telakkapäällikkö joka ei kaihtanut mahdollisuutta ryhtyä töihin avatakseen heti portit uusille mahdollisuuksille. Ja hän onnistui! Me tunnemme tänään saavutukset jotka seurasivat, mutta muistellaan tässä hieman lähemmin mennyttä aikaa, Wärtsilää ja Helsingin telakkaa Hietalahdessa.

### Hietalahden laivatelakka

Historian kirja kertoo, että jonkinlainen kuivatelakalla toimiva ja laivojen korjaustöitä suorittava firma perustettiin, senaatin keisarillisella luvalla, Helsinkiin 1865. Vuonna 1895 rekisteröitiin kuitenkin toimintansa aloittanut Ab Sandvikens Skeppsdocka och Mekaniska Verkstad-Oy Hietalahden Sulkutelakka ja Korjauspaja, joka rakensi höyryaluksia, höyrykattiloita ja koneita. Vuodesta 1910 telakka toimitti ensimmäiset jäävahvistetut alukset, ja vaatimattomasta alusta kasvoi merkittävä jäänmurtajien rakentaja-osaaminen maassamme. Ensimmäinen todellinen jäänmurtajalaiva oli Kaspij Venäjän valtiolle 1914.

Kaspiin työsarkaa löytyi Kaspianmereltä. Konepaja Kone ja Silta Oy Sörnäisten rannalla siirtyi Hietalahteen hankittuaan telakkaosakkeet, ja 1938 fuusioitui Wärtsilä Kone ja Siltaan. Hietalahdelta toimitettiin seuraavana vuonna valtiolle ensimmäinen dieselsähkökäyttöinen jäänmurtaja Sis. Raskaiden sotavuosien jälkeen seurasivat sotakorvauslaivat Neuvostoliitolle; hinaajia, kaapelialuksia ja jäänmurtajia. Aivan uusi ja menestyksekkäs telakka-aikakausi alkoi Hietalahden laitureilla (nimi Wärtsilä Helsingin telakka vuodesta 1964) 1960-luvulla kun telakka rakensi ja toimitti Siljavarustamolle Turussa ensimmäiset modernit matkustaja- autolautat, ms Skandian ja ms Nordian. Niitä seurasi matkustajalaivat/autolautat mm Ilmatar, Finnhansa, Finnpartner ja Finlandia, jotka kaikki herättivät ihastusta maailmalla. Kun sitten 1971 telakalta lähti kaunotar, risteilylaiva Song of Norway (Royal Caribbean

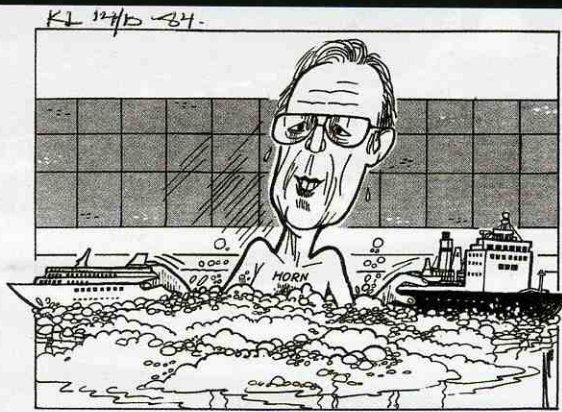


Cruise Linelle) jota seurasivat heti upeat risteilijät Nordic Prince, Royal Viking Star ja Sun Viking. Loistavat työt palkittiin, ja Wärtsilä pystyi nyt erikoistumaan jäänmurtajiin, autolauttoihin ja risteilylaivoihin. Todella iloinen, jännittävä ja suuri uutinen oli ilmoitus 1973, että Helsingin telakka suunnittelisi ja saisi rakennettavaksi "Finnjetin", maailman suurimman ja nopeimman matkustaja- autolautan.

### Konepäällikkö Haapasen Finnjet

"Veikko Haapaselle syyskuun 1975 on yksi elämän merkikkuuksista, tuolloin suunnittelujohtaja Olavi Pyykkönen kutsui hänet Finnlinesin konttoriin Korkeavuorenkadulle, löi kasan mapeja pöytäan ja tokaisi että alahan lukea, sillä pian vastaat Itämeren ensimmäisestä kaasuturbiinikäyttöisen matkustajalaivan koneesta" (sitaatti: Finnjet Magazine 1997) Haapanen jatkoi kuitenkin vielä tovin ms Finn-Amerilla ennenkuin lopullisesti siirtyi telakalle vaativiin valvontatehtäviin:

**Paljon puhuva pilapiiros, Kauppalehdestä 1984. Tankmar Horn oli Wärtsilä-telakoiden pitkäaikainen hallituksen puh.johtaja**



Hänestä tulisi gts Finnjetin ensimmäinen konepäällikkö! Hän muistelee samaisessa lehdessä, kaksikymmentä vuotta vuotta Finnjetillä oltuaan ”että kaasuturbiinit ovat lopullisesti vieneet minut mukanaan. En voi enää muuta ajatellakaan, sillä mäntämoottorit eivät näiden vuosien jälkeen jaksa kiinnostaa”. Konepäällikön mukaan alkuvuodet olivat suorastaan jännittäviä, eikä hohto ole niistä juuri karissut. ”Ensimmäisen vuoden aikana anpunamme oli kaksi takuumestaria turbiinin valmistajalta T.P.M:lta Yhdysvaltain Connecticutista. Käyttökokemustahan itsellämme ei voinut olla, asiat tuli opittua kantapään kautta. Konemiestön merkitystä ei voi korostaa liikaa, sillä Finnjetin kaltaisen aluksen kuljettaminen vaatii pätevän ja hyvän miehistön. Uusia kaasuturbiinit tuntevia konemestareita ei hetkessä esiin taitota”, toteaa Veikko Haapanen 1997. Finnjet oli maailman kuudes(ja suurin!) laiva johon oli asennettu lentokoneille tyypilliset kaasuturbiinit. Se aloitti liikennöinnin Helsingistä Travemundeen 30.5.1976, ja matkan se taittoi jopa 22 tuntia nopeammin kuin edeltäjänsä linjalla. Tehoa 55.000kW(75.000hv), huippunopeus 30,5 solmua. Kiihtyi 0-35,5 solmuun kolmessa minuutissa! Finnjet oli Enso-Gutzeit Oy:n tilaama ja Finnlines hoiti sen liikennöinnin. Öljykriisistä johtuen, jolloin polttoaineiden hinnat olivat huimat, otettiin sitten dieselkoneet käyttöön 1981. Silja Linen ”valkea laiva” siirtyä tuli 1989; sen GTR 25.900, pituus 214,96m, 1600 matkustajaa hyteissä ja autoja 200. Finnjetin liikennöinti Travemundeen lopetettiin 1997. Tämän jälkeen se teki risteilyjä Tallinnaan ja Pietariin, jonka jälkeen Seacontainership Ltd(Silja) vuokrasi sen asuntolaivaksi USA:han. Varustamon konkurssin jälkeen 2008 siitä tuli ”Da Vinci” Italiassa. Mediakohu oli melkoinen vuosi sitten, kun Martin Saarikangas teki sisukkaan ehdotuksen jotta Finnjet saataisiin takaisin Suomeen, hotellilaivaksi Espoon rantaan. Idea ei tuottanut tulosta. Gts Finnjet tulee kuitenkin kuulumaan merenkulkuhistorian ”suuriin” - sen viimeinen matka suuntautui romutusrannalle Intiaan.

### Wärtsilä ja Valmet yhteen

Maailmankuulu Wärtsilä ja sen Helsingin telakka oli monista jäänmurtajistaan. Jäänmurtajateknologiassa se oli ilman

muuta edelläkävijän maineessa, ja loistoristeilijät Helsingistä ja Turusta herättävät aina myötämielisiä huomiota. Valtiolliset Wärtsilän ja Valmetin laivanrakennustoiminnot yhdistettiin 1986, ja näin syntyi Wärtsilä Meriteollisuus Oy. Valmetin talous/tilauskirja ei ollut ollenkaan toivotunlainen, fuusio oli epäonnistunut ja tuleva konkurssi oli huomiotaherättävä, mutta väistämätön. Mutta oliko se sittenkään välttämätön, koska samalla yhtiö suunnitteli ja rakensi niin Viking Linelle, Silja Linelle, Birka Linelle kuin Carnival Cruise Linellekin. Myös pienempi jäänmurtaja Mopro Oy:lle oli rakenteilla.

### Oliko konkurssi turha?

Wärtsilä Meriteollisuuden keulamieheksi valittiin Pekka Laine ja hallitusta johtaisi Tor Stolpe. Martin Saarikankaan mukaan(Helsingin telakan päällikkö vuodesta 1981) Stolpe oli ”katastrofi telakalle” ja Laineen kokemattomuus laivanrakentamisesta teki hänestä epäpätevän. Vain viikko konkurssin jälkeen onnistuu Saarikangas yhdessä Carnival Cruise Linen omistajan Ted Arisonin kanssa huimaan suoritukseen, tekemään lähes mahdottomasta mahdollisen: Masa Yards Oy perustettiin Helsingissä(jatkoa seurasi Turussa), ja pian risteilylaiva Fantasyn(CCL) ja risteilylaiva Cinderellan(SF-Line/VL) toimitukset tilaajavarustamoille saadaan kuntoon(ja rahaa kassaan!). ”Itse asiassa Wärtsilä Meriteollisuus oli joutunut maksuvalmiuskriisiin.

Yhtiö oli vakavarainen, mutta rahavirta oli tyrehtynyt ja pankit eivät enää antaneet luototusta nopeisiin, välttämättömiin rahatarpeisiin. Ehkä konkurssi sittenkin oli parempi vaihtoehto kuin täydellinen telakkayhtiön rakennemuutoksen strukturointi. Olisi nimittäin tarvittu valtava määrä neuvotteiluita ja aikaa selvityksiin, tuloksen aikaansaamiseksi. Konkurssi eliminoi kaikki nämä esteet, Saarikangas miettii nykyään. Vuorineuvos Martin Saarikangas siirtyi eläkkeelle Kvaerner Masa Yardsin toim.johtajana 2001. Vuosien varrella omistajina, niin Kvaerner kuin Akerkin antoivat laivanrakentajillemme paljon töitä ja tulevaisuuden uskoa. Tänään telakoilla Helsingissä, Turussa ja Raumalla omistajavaltaa käyttää eteläkorealainen STX Europa Ltd.

Koko maailma on jo vuoden kokenut raskaan globaalien taouden taantumana ja laman. STX Finlandin toim.joht. Martin Landtman on arvostettu ja kokenut laivanrakentaja, kuitenkin hänen tehtävävastuunsa eivät tänä syksynä ole kadehdittavat. Sittenkin ja melkoisella varmuudella uskomme, että juuri Landtmaniin pitää luottaa.

Viimeisin uudisrakennus Helsingin telakalta Hietalahdessa on ropax-laiva Amorique. Se toimitettiin Brittany Ferryille tamikuussa tänä vuonna, ja tilauskirja on tyhjä. Lehdistötiedote STT:lta heinäkuussa toteaa: ”Helsingin STX-telakalla on rauhallista. Laivoja ei näy, ja tavallisesti niin vilkas alua ammottaa tyhjyyttä hiljaisena. Laivanrakentajat, muutamaa harvaa palkallista pääkonttorissa lukuunottamatta, ovat lomautettuina. Pieni määrä työntekijöistä on siirretty Turun telakalle”. /On elokuu 2009 ja tässä otsikko aamulehdessä: ”Turun Pansion öljyntorjunta-alus Halli korjataan Helsingin telakalla”.



APU 1970



VOIMA 1954/1979



URHO 1975  
SISU 1976



OTSO 1986  
KONTIO 1987

**Laivanrakentajat voivat olla ylpeitä jäänmurtajistaan; myös Neuvostoliittoon, Ruotsiin ja Saksaan (Kuva: Finstaship)**