

# 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 vararikkaan. 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



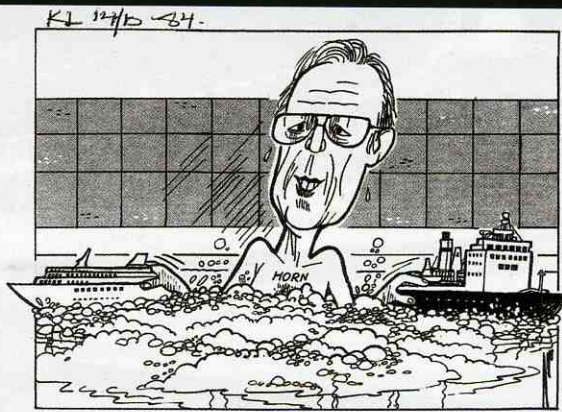
Cruise Linelle) jota seurasivat heti upeat risteilijät Nordic Prince, Royal Viking Star ja Sun Viking. Loistavat työt palkittiin, ja Wärtsilä pystyi nyt erikoistumaan jäänmurtajiin, autolauttoihin ja risteilylaivoihin. Todella iloinen, jännittävä ja suuri uutinen oli ilmoitus 1973, että Helsingin telakka 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. Konemiesthistön 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 tammiukuussa 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)**



Leveransen av Song of Norway 1970 öppnade kryssningsmarknadens enorma möjligheter (Foto: STX arkiv)



## Gts Finnjet, med de goda åren på Helsingforsvarvet Men konkursen 23.10.1989 glömmer vi inte?

Det blir i oktober exakt 20 år sedan Wärtsilä Marine industri ab, med skeppsvarven i Helsingfors och Åbo försattes i konkurs. Klo 15.30 den 23 oktober 1989 var Finlands största industrikonkurs ett faktum, då inlämnades konkursansökan för en av världens då stora varvskoncerner och ett betydelsefullt flaggskepp för Finlands industrier. Den fruktansvärda konkursen, som berörde tiotusentals människor, skeppsbyggarna och underleverantörsföretag var ett faktum. Men det fanns en ingenjör Martin Saarikangas, en modig och kunnig skeppsbyggare, en varvschef som inte tvekade att börja om från början. Och lyckades! Ja, vi känner ganska väl till prestationen som följde, men låt oss titta lite närmare på just Wärtsilä och Helsingforsvarvet.

### Sandvikens skeppsdocka

I historieboken kan vi läsa att en form av skeppsvarv med torr-docka, som närmast sysslade med båt- och skeppsreparationer, med senatens kejsrerliga lov började i Hfors 1865. När vi kommer till 1895 bildas Ab Sandvikens Skeppsdocka och Mekaniska Verkstad - Oy Hietalahden Sulkutelakka ja Konepaja, som byggde ångslupar, ångpannor och maskiner. Från 1910 byggde varvet några isförstärkta fartyg och inledde det som senare skulle bli många betydelsefulla isbrytarleveranser. Det första specialfartyget för isbrytning hette Kaspj, till beställaren Ryska staten 1914, för Kaspiska havet. Maskinverkstaden Kone ja Silta - Maskin och Bro ab i Sörnäs strand/Hfors flyttade till Sandviken efter köpet av varvets aktiestock där; 1938 fusioneras Wärtsilä med Maskin och Bro. Från skeppsvarvet i Sandviken levererades året efter åt staten, första dieselelektriska isbrytaren Sisu. Krigsåren följdes av krigsskadeståndsbyggen till Sovjet; bogserare, kabelfartyg och isbrytare.

En ny framgångsrik varvsepok påbörjades på Sandvikens kajer (namnet blir 1964 Wärtsilä Helsingfors varvet) på 1960-talet, i och med leveranserna av de första moderna bil- och pass.färjorna Skandia och Nordia till Siljarederiet ab i Åbo. Pass.fartyg/färjor som t.ex. Ilmatar, Finnhansa, Finnpartner och Finlandia väckte beundran och uppmärksamhet världen över. Efter att 1970 ha levererat skönheten, kryssningsfartyget Song of Norway (till norska Royal Caribbean

## Masa-Yards Inc.



### The new Finnish shipbuilding company with quality and tradition

Masa-Yards Inc. is a new shipbuilding company with a start-up capital of about 135 Million USD, which continues the Wärtsilä and Valmet shipbuilding traditions. The shareholders are the Finnish Government, Union Bank of Finland, Carnival Cruise Lines, Inc., EFCOA, Svea Line/Finland, Rederi Ab Silta and Rederi Ab Voio. The company employs over 4,000 persons at the units mentioned below. The yards are prepared to meet your needs for the 1990's.

Masa-Yards Inc.  
Turku New Shipyard  
Telakkakatu 1  
P.O. Box 666  
SF-20101 TURKU  
Tel. +358-21-696 111  
Fax. +358-21-692 777  
Tlx 62228 masaf sf

Masa-Yards Inc.  
Helsinki New Shipyard  
Munkkisarvenkatu 1  
P.O. Box 132  
SF-00181 HELSINKI  
Tel. +358-0-1941  
Fax. +358-0-250 051  
Tlx 121246 masaf sf

Masa-Yards Inc.  
Pikku Works  
SF-21500 PIKKUO  
Tel. +358-21-893 111  
Fax. +358-21-726 002  
Tlx 62386 myp sf

Masa-Yards

Lyxkryssaren Fantasy, först ut från Masa-Yards i Hfors 1990

Cruise Line) kunde man helt specialisera sig på isbrytare, bilfärjor och kryssningsfartyg. Och många minns ännu den riktigt stora nyheten från Wärtsilä 1973: Helsingforsvarvet planerade och skulle få bygga "Finnjet", världens största och snabbaste bil- och pass.färja!

### Maskinchef Haapanens Finnjet

"För maskinchef Veikko Haapanen blev september 1975 månaden han sent skall glömma. Då blev han, kallad till Finnli-



nes kontor av planeringsdirektören Olavi Pylkkönen på Högbergsgatan i Hfors. Pylkkönen placerade en hög med mappar på bordet och sade: Hördu du börja nu läsa det här, för snart har du ansvaret för Östersjöns första gasturbindrivna passagerarfartygs maskineri” (citat: Finnjet Magazine 1997, Finnjet 20 år).

Veikko Haapanen fortsatte ännu en tid på ms Finn-Amer, sen gick han helt in för övervakningsuppgifterna på varvet - han skulle bli gts Finnjets första maskinchef! Han minns i samma Finnjet-tidning hur han nu har en absolut förkärlek till gasturbindriften. ”Det första året hade vi hjälp av två garantimaskinmästare från tillverkaren T.P.M i USA. Vi hade ju helt förståeligt ingen praktisk erfarenhet av maskineriet till sjöss. Vi lärde oss allt så att säga via skosulan. De flesta av våra maskinister då är fortfarande ombord. Deras betydelse kan enligt Haapanen inte nog understrykas.. För att hantera och ansvara för ett Finnjet-maskineri behövs kunnigt och pålitligt folk. Att ta fram gasturbinkunniga maskinmästare sker inte i en handvändning”. Finnjet var världens sjätte fartyg(och största!) i vilket man installerade ett för flygplan typiska gasturbiner. Hennes trad Hfors-Travemunde från 30 maj 1977 blev hela 22 timmar snabbare än hennes föregångares. Effekt 55.000kW(75.000Hkr), topphastighet 30,5 knop. Accelererade från 0-30,5 knop på 3 minuter! Hon beställdes av Enso-Gutzeit ab och trafiken sköttes av Finnliness. Pga oljekrisen senare, med enorma bränslepriser som följd, togs dieselmaskineriet i bruk 1981. Finnjet blir Silja Lines ”vita färja” från 1989, med GRT 25.900, längd 214,96m, 1600 passagerare i hytt och bilar 200. Tysklandstrafiken avslutar Finnjet 1997, lönsam blev hon aldrig. Därefter kryssningstrafik till Tallinn och St. Petersburg, varefter Seacontainership Ltd(Silja) hyr ut henne och Finnjet blir logementfartyg 2007, i USA. Efter rederiets konkurs 2008 blir hon ”Da Vinci” på varv i Italien. För ett år sedan, med stor media-uppmärksamhet, gjorde Martin Saarikangas ett sisuladdat försök, att finna intresse för ide`n att få Finnjet tillbaka till Finland. Närmare bestämt till Esbo strand, för att kanhända kunna drivas som hotell - men därav blev intet. Gts Finnjet kommer definitivt att tillhöra sjöfartshistoriens ”stora” - hennes sista destination, en skrotningstrand i Indien.

Världskänd var Wärtsilä för sina många isbrytare, med alltid nya innovationer inom isbryarteknologin från Hfors varvet, och lyxkryssarna från såväl Hfors som Åbo. Statsägda Wärtsiläs och Valmets skeppsbyggnadsdivisioner sammanslogs dock 1986 till Wärtsilä Marine industri ab. Valmets eko-

nomi/orderbok var inte vad den borde varit, fusionen som sådan var misslyckad och konkursen var uppseendeväckande, men oundviklig. Var den ens nödvändig, då man ju samtidigt hade beställningar och byggde för Viking Line, Birka Line, Silja Line och Carnival Cruise Line, samt en mindre isbrytare för Mopro oy?

### Var varvskonkursen onödig?

Wärtsilä Marine leddes av Pekka Laine och styrelsens ordförande var Tor Solpe. Enligt Martin Saarikangas, som var varvschef i Hfors från 1981, var Stolpe ”en katastrof” för varvet och Laines oerfarenhet inom skeppsbyggnad påtaglig. Endast en vecka efter, på ruinerna av Wärtsiläs skeppsvarv, lyckas Saarikangas, med god hjälp av Carnival Cruise Lines ägare Ted Arison, som han lärt känna väl under sin sejour i Amerika på 80-talet, göra det nästan omöjliga till helt möjligt: Masa-Yards Ab grundades i Hfors(fortsättning följde i Åbo) och fartygen som Fantasy(CCL) och Cinderella(SF-Line/VL) kunde genast färdigställas(pengar till kassan!). ”I själva verket hade Wärtsilä Marine hamnat i en likviditetskris. Bolaget var solitt men penningflödet hade ebbat ut och bankerna hade upphört att finansiera det dagliga behovet av likvida medel. Kanhända var konkursen ändå ett bättre alternativ än en total omstrukturering av Wärtsilä Marine. Det hade krävts ändlösa underhandlingar att uppnå märkbara framsteg. Konkursen eliminerade alla dessa hinder”, kommenterar Saarikangas numera. Bergsrådet Martin Saarikangas gick i pension som Kvaerner Masa-Yards vd 2001. Ett gott ägarskap, som betytt framgångar och trygga orderböcker, av norska Kvaerner och Aker, ägs varven i Hfors, Åbo och Raumo idag av sydkoreanernas STX Europa. Hela världens ekonomi har genomlidit en global recession i ett år nu. STX Finlands vd Martin Landtman är en aktad och erfaren skeppsbyggare vars uppgifter nu inte är avundsvärda. Nya fartygsbeställningar saknas. Trots det är just Landtman säkert den rätta mannen för vår varvsindustri och framtiden.

Ropax-färjan Amorigue är det sista nybyggda fartyget från Helsingfors varvet; Brittany Ferries tog leverans i januari 2009. Sähär i FNB-pessmeddelande från juli i år: Det är lugnt vid STX varv i Hfors. Inga fartyg syns till och det vanligen mycket livfulla området ligger öde. Skeppsbyggarna är, med undantag av några anställda vid huvudkontoret, permitterade. Ett fåtal arbetare har också förflyttats till Åbo. /Norerar även tidningsrubrik i augusti: Oljebekämpningsfartyget Halli från Pansio i Åbo skall repareras vid STX Helsingfors varvet.



Ropax-färjan Amorigue i januari 2009 från Sandviken