

SIRPA WAHLQVIST

Sydämellä rakennetut seililaivat

Sotakorvauskuunareiden rakentaminen ja rakentajat
F.W. Hollming Oy:n telakalla Raumalla 1945–1952



Turun yliopisto 2011

SIRPA WAHLQVIST

Sydämellä rakennetut seililaivat

**Sotakorvauskuunareiden rakentaminen ja rakentajat
F.W. Hollming Oy:n telakalla Raumalla 1945–1952**

Esitetään Turun yliopiston humanistisen tiedekunnan suostumuksella
julkisesti tarkastettavaksi
Turun yliopiston luentosalissa XXV (Fennicum, Henrikinkatu 3)
perjantaina 27. tammikuuta 2012 klo 12.

Kansikuva: Viimeinen Raumalla rakennettu sotakorvauskuunari juhraliputettuna
v. 1952. Kuva Rauman museo.

ISBN 978-951-29-4856-7

Sähköinen julkaisu Turun yliopiston julkaisuarkistossa <http://julkaisut.utu.fi>

Turun yliopisto • University of Turku 2011

ESIPUHE

Tähän väitöskirjaan johtanut prosessi alkoi epäilemättä jo lapsuudestani. Perheessä ja sukulaisten keskuudessa oli tapana kertoa ”ennevanhasii”, kertojien lapsuus- ja nuoruusmuistoja Koivistolta, josta vanhempani ovat kotoisin. Naapurissa asunut Laina-täti oli oikea mestarikertoja ja mammalaisten hellan lämmössä kului tunti jos toinenkin näitä tarinoita kuunnellen. Suvun tarinankertoja onkin kiittäminen siitä, että vaihdoin aikanaan kemian opiskelun kansatieteen opintoihin, jossa arkielämän kertomukset ja tarinat ovat kiinnostavaa tutkittavaa.

Valitsin itse tutkimuskohteekseni sotakorvauskuunareiden rakentamisen, kun oli aika miettiä pro gradu -työn aihetta. En varmaankaan olisi päätynyt telakkatyön tutkimusta ilman kahta henkilöä. He olivat, molemmat jo edesmenneet, Turun yliopiston kansatieteen professori Ilmar Talve ja Rauman museon johtaja, FM Anna Nurmi-Nielsen. Turun yliopiston kansatieteen oppiaineessa oli 1980-luvun alussa teollisuusperinteen keruu ja sen tutkiminen erityisen ajankohtaista. Samaan aikaan Rauman museossa tehtiin Anna Nurmi-Nielsenin johdolla valtava määrä haastatteluja eri aihepiireistä, mm. asumisesta Vanhassa Raumassa, huvilaelämästä ja työstä raumalaisissa yrityksissä, ja tähän haastattelutyöhön pääsin itsekin tutustumaan kesätyössä museossa. Työn tutkiminen haastatteluaineistoon perustuen tuli näin tutuksi ja kun Hollmingin puulainarakennus liittyi vahvasti omaan sukuuni, oli aiheen valinta lopulta itsestään selvää.

Pro gradu -työn valmistuminen kuitenkin viipyi ja viipyi, kun sain viran ja kiinnostava työ vei mennessään. Onnekseni kerran bussimatalla Helsingistä Raumalle vierustoveriksi sattui FT, dosentti Virpi Nurmi. Harmittelin hänelle kesken jääneitä opintoja ja hän innosti minua jatkamaan tutkimusta, lupasi heti ensimmäiseksi lukea keskeneräisen käsikirjoituksen ja antaa vinkkejä työn jatkamiseen. Näin todella tapahtui ja pro gradu valmistuikin sitten pikavauhtia.

Opiskelu olisi varmasti jäänyt maisterin tutkintoon, ellei Turun yliopiston kansatieteen tuolloinen professori Pekka Leimu olisi pitänyt liki itsestään selvänä, että jatkan samasta aiheesta lisensiaatin tutkimuksella. Suuret kiitokset kannustuksesta ja uskosta tähän työhön emeritusprofessori Leimulle myös myöhemmin väitöskirjavaiheessa! Lisensiaatintutkimuksen tarkastustilaisuudessa professori Jari Ojala totesi, että koska opiskelija jatkaa aiheesta väitöskirjan tekoa, hän tarkastelee työtäni näkökulmista, jot-

ka voivat viedä tutkimusta seuraavassa vaiheessa eteenpäin. En ollut ajatellut ryhtyväni vielä väitöskirjatyöhönkin virkatyön ohessa, mutta olen iloinen ja onnellinen, että taruin tuohon mahdollisuuteen. Professori Ojalan erittäin huolellinen, uusia näkökulmia ja kysymyksiä esiin nostanut tarkastustyö lisensiaattitutkimuksestani on ohjannut ja edesauttanut tämän työn edistymistä ratkaisevasti, lämpimät kiitokset suuresta vaivannäöstä.

Olen kiitollinen siitä, että merenkulun ja koivistolaisuuden todellinen asiantuntija emeritusprofessori Yrjö Kaukiainen on myönteisellä suhtautumisellaan ja neuvoillaan auttanut työtäni eteenpäin. Työn viimeistelyvaiheessa Turun yliopiston kansatieteen professoriksi tullut Helena Ruotsala on paneutunut työhöni viipymättä ja aikaansa säästämättä ja neuvonut mitä moninaisimmissa kysymyksissä, suuret kiitokset avusta. Kiitän väitöskirjan esitarkastajia FT, dosentti Leena Sammallahtea ja professori Jari Ojalaa arvokkaista huomioista, joita olen pyrkinyt huomioimaan, kun olen viimeistellyt työn valmiiksi. Englanninkielisestä tiivistelmästä kiitän englannin lehtori, MA Susan Granlundia ja työn onnistuneesta taitosta FM Maria Vasenkaria.

Näiden liki 30 vuoden aikana, jonka olen tutkinut sotakorvauskuunareiden rakentamista ja rakentajia, olen saanut apua monilta ihmisiltä ja organisaatioilta. Haastateltavat, Rauman museon ja Rauman merimuseon henkilökunta, monet koivistolaisten laivanrakentajasukujen jäsenet mainitsen tärkeimpinä, joille kiitos avusta, kannustuksesta ja tuesta kuuluu. On ollut hienoa huomata, miten paljon tämä aihe ihmisiä kiinnostaa ja se on saanut aina palamaan tutkimuksen äärelle välillä pitkienkin taukojen jälkeen.

Olen tehnyt tutkimusta työn ohessa ja sen vuoksi haluan erityisen lämpimästi kiittää Suomen kulttuurirahaston Satakunnan rahaston Teresia ja Rafael Lönnströmin rahastoa saamastani puolivuotisesta tutkimusapurahasta, se on merkittävästi nopeuttanut työn edistymistä. Kiitän myös Koivisto-Säätiötä saamastani stipendistä.

Omistan tämän työn isälle, *papalle*, Väinö Wahlqvistille.

Kauttualla joulukuussa 2011

Sirpa Wahlqvist

SISÄLLYS

I. JOHDANTO	5
1. Johdanto	5
Tutkimuksen kohde ja tavoitteet	5
Tutkimushistoria	11
Tutkimusaineisto	17
Tutkimusmenetelmät ja näkökulmat	24
2. F.W. Hollming Oy:n telakan perustamisen taustaa	43
Suomalaisen laivanrakennuksen pääpiirteet vuoteen 1939	43
Puukuunareita sotakorvauksena Neuvostoliitolle	51
Kuunarit osana sotakorvauksia	60
F. W. Hollming Oy perustetaan koivistolaisin voimin	64
3. Koivisto puulaivanrakennuksen keskuksena	71
4. Mikä on sotakorvauskuunari?	77
II. SOTAKORVAUSKUUNAREIDEN RAKENTAMINEN F. W. HOLLMING OY:N TELAKALLA RAUMALLA JA SEN PERINTEINEN TAUSTA	81
1. Suunnittelu ja piirustukset	81
2. Puun hankinta ja metsätyöt	89
3. Pajatyö ja galvanointi	99
4. Laivan rungon kokoonpano	102
5. Vesillelasku	153
6. Rikaus	162
7. Varustelu, maalaus ja koepurjehdukset	179
III. SOTAKORVAUSKUUNAREIDEN RAKENTAJAT HOLLMINGILLA	186
1. Johtajat, työväki ja näiden suhteet	186
Yleistä	186
Telakan johto ja työnjohtajat	187
Koulutuksen saanut tekninen henkilöstö	190

2. Ammattien arvostuksesta	193
3. Mistä sotakorvauskuunareiden rakentajat olivat lähtöisin?	200
Kuunarinrakentajien syntymäkotikunnat	200
Haastatellut ja heidän tulonsa Hollmingille	204
Työnjohtajien tausta	206
Koivistolaisuus työyhteisössä.	209
4. Laivanrakentajien ikärakenne	216
5. Uudelleen koulutus teräslaivatuotantoon	218
6. Hollmingin kuunarinrakentajien suhtautuminen venäläisiin ja sotakorvauksiin	221

IV. LAIVANRAKENNUKSEN PYSYVYYS JA MUUTOS F.W. HOLLMING OY:N

TELAKALLA KUUNARIAIKANA 239

1. Työväestön ja työpaikkojen kehitys.	239
2. Ammattiryhmien muuttumisesta kuunariaikana	243
3. Työvälineiden kehitys	245
4. Telakka-alueen kehitys	250
5. Laivanrakennuksen juhlaperinteen muutos.	256
6. Talonpoikaisesta laivanrakennuksesta sarjatuotantoon	259

V. KUUNARITELAKAT 269

1. Kuunaritelakoiden erot ja yhtäläisyydet – eri tapoja rakentaa sotakorvasukuunareita	269
2. Laivanrakennus sotakorvausten jälkeen Hollmingin telakalla ja muilla kuunaritelakoilla	278

VI. KOIVISTOLAINEN LAIVANRAKENNUS KEHITTYY

PIETARIN PURJEHTIJOISTA KAIKILLE MERILLE 284

Lähteet	296
Liitteet	318
Abstract	344

I. JOHDANTO

1. Johdanto

Tutkimuksen kohde ja tavoitteet

Tämän tutkimuksen kohteena ovat Raumalla F.W. Hollming Oy:n telakalla vuosina 1945–1952 rakennetut sotakorvauskuunarit (kuva 1) ja niiden rakentajat (kuva 2). Tuona aikana telakka rakensi 34 puista, kolmimastoista, apumoottorilla varustettua purjealusta sotakorvauksina Neuvostoliitolle. Laivojen rakentajien ammattitaito oli perua Koivistolta, Karjalan kannakselta, jossa telakan perustajat olivat rakentaneet vastaavan kokoisia kuunareita vielä ennen toista maailmansotaa. Hollmingin telakka perustettiin Raumalle maaliskuussa 1945 nimenomaan puisten sotakorvauskuunareiden rakentamista varten, mutta sen toiminta jatkui vuoden 1952 jälkeen teräslaivanrakentajana. Telakan päämarkkinat olivat koko sen toiminnan ajan Neuvostoliitossa, kunnes yhtiö luopui laivanrakennuksesta 1990-luvulla.

Samaan aikaan Hollmingin telakan kanssa Suomeen syntyi useita muita telakoita rakentamaan sotakorvaustoimitusten puualuksia. Pääosa näistä telakoista jatkoi toimintaansa sotakorvausten päätyttyä ja niillä oli oma osansa, kun laivanrakennusteollisuus nousi yhdeksi tärkeimmistä teollisuudenaloista Suomessa. Tutkimuksessa kuvataan yksi näistä tapahtumasarjoista, laivanrakennusyhtiön synty ja kehitys Suomessa toisen maailmansodan jälkeen. Tässä tapauksessa perinteellä on poikkeuksellinen mer-



Kuvat 1–2. Vasemmalla Hollmingin rakentamat kuunarit koepurjehduksella. Kaksi ensimmäistä koululaivoja, viimeisenä rahtikuunari. Oikealla kuunarinrakentajia kesällä 1947. Kuvat RMM.

kitys yhtiön toimintaan. Laivanrakennuksen ja -rakentajien ohella tutkimus tuo esille mielenkiintoisen, vielä varsin vähän tutkitun näkökulman, nimittäin sotakorvaus-toimitukset, niiden merkityksen laivanrakentajille ja laivanrakennusyhtiölle.

Tutkimuksen tavoitteena on siis selvittää F.W. Hollming OY:n telakan kuunareiden rakentamisen ajasta niitä kysymyksiä, joita ei aikaisemmissa tutkimuksissa ole tyhjentävästi selvitetty. Sellaisia ovat ensinnäkin laivojen rakentamistapa ja työmenetelmät. Laivojen rakennustavan tutkiminen ei ole tärkeää vain siksi, että on kiinnostavaa tal-
lenta ja kuvata katoavaa tekniikkaa ja taitoa. Laivan rakentamista selvittämällä voi-
daan hyvin läpinäkyvästi osoittaa, miten kokonaisvaltainen merkitys koivistolaisella
laivanrakennustaustalla oli Hollmingin sotakorvauskuunareiden rakentamisessa. Jotta
tähän tavoitteeseen päästään, on koivistolaisen laivanrakennuksen kuvauksen kuljet-
tava Hollmingin kuunarinrakennuksen kuvauksen rinnalla. Rakentamistavan ohessa
selvitän, millaisilla työryhmillä laivan eri vaiheet rakennettiin. Työvälineet ja työym-
päristö, siis työkalut ja telakan rakenteet ovat osa tätä kokonaisuutta, niitäkään ei voi
jättää tutkimuksen ulkopuolelle. Kun perinteen merkitystä laivanrakennusyhtiössä tut-
kitaan, on laivanrakennukseen liittyvät juhlat myös syytä selvittää, sillä juhlaan liittyvät
tavat muuttuvat hitaasti ja perinteet näkyvät niissä pitkään.

Ilmar Talven mukaan sana perinteinen mielletään arkikielessä tarkoittamaan van-
hakantaista, kehittymätöntä, uutta ja muutosta karsastavaa. Muutos on kansankulttuu-
rin elinehto, pelkän kulttuuripääomansa eli perinteensä varassa toimiva kulttuuri on
tuomittu näivettymään ja pysähtymään. Talve on todennut kulttuuriperinteestä, että se
edustaa yhteisön piirissä hyväksyttyä käytäntöä, kasautunutta kokemusta, noudatetta-
via normeja, mutta se on kuitenkin vain eräänlainen yleislinja. Yksilön liikkumavara
tarjoaa mahdollisuudet variaatioiden ja muunnelmien syntymiseen.¹ Perinne voidaan
nähdä ennen tehdyn tai ajatellun toistamisena, mutta toisaalta se voi olla sekä saman-
aikaista että jälkikäteistä uusimisen ja toistamisen merkityksellistämistä ja mahdollis-
tamista. Perinteen ideaan sisältyy lähtökohtaisesti ajatus sen välittymisestä: juuri välit-
tyminen tekee perinteestä perinteen. Pertti Anttosen mukaan perinteen välittyminen
ei ole aina tavoitteellista eikä kaikkia perinteitä nosteta identiteetin tunnuksiksi ja yh-
teisöjen symbolisiksi rakennusaineiksi. Tästä syystä perinteentutkimuksen tehtävä on
Anttosen mukaan kysyä, miksi välittymistä tapahtuu ja miksi sitä ei välillä tapahdu.
Tässä ei ole kyse vain valinnasta hyvien ja huonojen perinteiden välillä, vaan kysymys
vaatii tarkastelun kohdistamista kulttuurisen välittymisen sosiaaliin, kognitiivisiin ja

1 Talve 1979, 338–339.

psykologisiin prosesseihin.² Tutkimukseni ongelmakentän ytimessä ovat nämä kansatieteen peruskäsitteet eli perinteinen, muutos ja kulttuuriperinne.

Keskeistä tässä tutkimuksessa on muutoksen tutkiminen kuunarien rakentamisessa. Vaikka koivistolaisella taustalla on vahva merkitys puulaivan rakentamisessa Hollmingin telakalla, työ, siihen käytetyt välineet, työväki, telakka, kaikki muuttui. Tutkimuksessa selvitetäänkin kolmen aikatason avulla, miten tuo muutos tapahtui ja mihin se johti. Nuo aikatasot ovat puulaivanrakennuksen viime vuodet Koivistolla ennen toista maailmansotaa, sotakorvaustoimitusten alkuvaihe Hollmingilla ja niiden päätösvaihe 1950-luvun alussa. Etsin siis vastauksen kysymykseen, miten paljon Hollmingin kuunari telakka oli vielä koivistolaisen laivanrakennusperinteen kantaja, kun viimeiset sotakorvauskuunarit sarjatyönä valmistuivat telakalta vuonna 1952. Tarkasteluaikaa on itse asiassa jatkettava vielä kuunariajan jälkeiseen teräslaivojen aikaan, jotta koivistolaisen laivanrakennuksen perinteen merkitys tässä yhtiössä voidaan jatkumona havainnollistaa.

Toinen kiinnostava tutkimuskohde ovat laivanrakentajat. Aikaisemmin julkaistuisa yhtiön historioissa on kerrottu yhtiön koivistolaisista perustajista, mutta melko vähälle huomiolle ovat jääneet varsinaiset laivojen rakentajat. Yleisesti arvellaan heidän olleen suurelta osin koivistolaistaustaisia, mutta oliko todella näin? Nyt selvitan, keitä Hollmingin kuunarinrakentajat oikein olivat, mistä he olivat kotoisin, miten he hakeutuivat yhtiön palvelukseen ja mitä heille tapahtui, kun yhtiö sotakorvaustoimitusten jälkeen muuttui puulaivanrakentajasta teräslaivanrakentajaksi. Erityisen tarkastelun kohteeksi otan työnjohtajat, sillä kuten myöhemmin tulen osoittamaan, heidän merkityksensä oli ratkaiseva Hollmingin sotakorvauskuunareiden rakentamisen käynnistämässä ja myöhemminkin kuunariaikana tällä telakalla.

Kun aikaisemmissa Hollmingin telakan historiaa käsittelevissä teoksissa sotakorvausaikaa on lähestytty yhtiön näkökulmasta, on tässä tutkimuksessa esillä selkeästi myös – ja voisi ehkä sanoa ennen muuta – työntekijöiden näkökulma. Utta sotakorvauskuunareiden rakentamista kuvattaessa on se, miten laivanrakentajat suhtautuivat sotakorvaustyöhön. Laivathan rakennettiin entisille vihollisille ja kustannukset laivoista maksoi Suomen valtio, ei niiden varsinainen ”tilaaja”. Kiinnostavaa on myös selvittää, miten telakalla suhtauduttiin siellä työtä tehneisiin venäläisiin tarkastajiin ja valvojiin. Nämä kysymykset ovat tähänastisessa tutkimuksessa jääneet hyvin vähälle huomiolle.

Edellä esitettyihin näkökulmiin voi saada selvyttä erityisesti siksi, että päälähteenä tässä tutkimuksessa ovat kuunarin rakentajien haastattelut. Pääasiallinen haastattelu-

2 http://www.elore.fi/arkisto/1_09/art_anttonen_09.pdf

aineisto on kerätty 1980-luvulla, kun itse tapahtumista oli jo kulunut liki 40 vuotta. Haastatteluaineiston analysointi on tapahtunut pääosin vuosina 2009–2010. Parikymmenen viime vuoden aikana tutkijoiden suhtautuminen haastatteleamalla saatua lähdeaineistoon on dramaattisesti muuttunut. Viime vuosina, kulttuurintutkijoiden piirissä erityisesti 1990-luvulta lähtien, muistitietoon on alettu suhtautua uudella tavalla ja sen arvo tutkimuksen lähteenä on vahvistunut. Aikaisemmin kulttuurintutkijakkaan eivät pitäneet muistitietoa sinänsä riittävänä luotettavana menneen todellisuuden kuvaajana. Muistitiedon luotettavuutta on etnologisessa tutkimuksessa punnittu yleensä muistiin perustuvien tietojen keskinäisellä vertailulla: mitä useampia tiedonantoja asiasta saadaan, sitä enemmän paikkansapitäväksi tietoa voidaan arvioida.

Nyt ymmärretään, että muistitieto voi toimia tutkimuksessa ensisijaisena lähteenä ja tuoda uutta tietoa menneestä. Muistitietoa lähteenä käyttävän tutkimuksen tavoitteena on tuoda esille muistelijoiden omat näkökulmat menneisyydestä; tutkijan tehtävänä on niiden perusteella esittää menneisyys tai tehdä siitä tulkintoja. Haastattelu voi paljastaa virallisen totuuden takana piilevän totuuden. Muistitiedossa kiinnostavaa ovat myös ne asiat, joista muisteluissa vaietaan tai jotka unohdetaan. Etnologisessa tutkimuksessa, joka perustuu muistiin ja muisteluun, voidaan yksilöllisten merkityksenantojen kautta rakentaa kiinnostavaa yhteistä, kollektiivista ja sosiaalista kuvaa kulttuurista ja sen toimijoista. Kollektiiviseen kulttuurikuvan rakentamisen lisäksi ja sen edelläkin muistitiedon avulla on viime vuosina tutkimussuuntana ollut hakea selvemmin yksilöllisyyttä, henkilökohtaista muistelua ja elämysmaailman tavoittamista.

Tässä tutkimuksessa nousee kuitenkin keskeiseksi ranskalaisen sosiologi Maurice Halbwachsian termi kollektiivinen muisti. Se perustuu yhteiselle kokemuspohjalle ja sen myötä samat kokemukset jakaneiden ihmisten muistikuvat muodostuvat samankaltaisiksi: yhteiset kokemukset antavat yhteisen pohjan muistoille ja muistamisen taivoille. Muistelu rakentaa tavallaan menneisyyttä aina uudelleen, nykyisyydestä käsin. Kuunareiden rakentaminen on ollut työtä tehneille heitä voimakkaasti yhdistävä tekijä, tärkeä ja mieleenpainuva kokemus, jota on muisteltu vuosien ja vuosikymmenten aikana aina uudelleen ja uudelleen. Sotakorvauskuunareiden rakentaminen raumalaisella F.W. Hollming Oy:n telakalla vuosina 1945–1952 ei ollut laivanrakentajien näkökulmasta vain telakkatoiminnan käynnistänyt hanke tai laivasarjan tilaus muiden joukossa, vaan jotain paljon enemmän, jotain sellaista, mitä kuvaa tämän tutkimuksen nimi, Sydämellä rakennetut seililaivat. Millainen tuo kollektiivinen kokemus oli, sitä pyrin analysoimaan tässä tutkimuksessa erityisesti haastatteluaineistoon perustuen. Keskeistä analyysissä ovat sanat ”sydämellä” ja ”seililaivat”. Ensimmäinen kertoo rakentajien asenteesta työhönsä, jälkimmäinen rakentajien koivistolaisesta taustasta – koivistolaiset käyttävät purjeesta nimitystä seili.

Kiinnostavaa on tietysti selvittää myös sitä, oliko sotakorvauskuunareiden rakentaminen muilla kolmella kuunaritelakalla samanlainen kokemus kuin Hollmingin telakalla. Laivojen rakennustapaa on joiltakin osin mahdollisuus verrata Oy Laivateollisuus Ab:n Turun telakalla rakennetuihin kuunareihin ja myös kahteen muuhun sotakorvauskuunareita rakentaneeseen pienempään telakkaan ja näiden laivanrakennustapaan, sen sijaan laivanrakennuksen tunnelmista ja asenteista on saatavana melko vähän viitteitä, jotain kuitenkin.

Tässä tutkimuksessa Hollmingin kuunarinrakentamisen erityispiirteitä analysoidaan historiantutkimuksen termein mikrohistoriallisesta näkökulmasta. Sen lisäksi tutkimus antaa mahdollisuuksia nivoa Raumalla tapahtunut sotakorvauskuunareiden rakentaminen makrotasolle eli osaksi suomalaista laivanrakennushistoriaa: mikä merkitys koivistolaisperäisellä puulaivanrakennuksella oli suomalaisessa puulaivanrakennusperinteessä ja toisaalta, mikä sen asema on suomalaisen laivateollisuuden historiassa. Ensimmäisen kysymyksen selvittämiseksi kuvaan suomalaisen puulaivanrakennustradition pääpiirteitä lähinnä sen viimeiseltä kukoistuskaudelta puulaivanrakennuksen päättymiseen. Toiseen kysymykseen etsin vastausta vertaamalla yhtiön kehitystä laivanrakennusteollisuuden pääpiirteisiin Suomessa. Tehtävä on vaativa, sillä tieteellisin perustein hahmotettua kokonaiskuvaa ei ole Suomessa vielä kirjoitettu kummastakaan, ei puulaivanrakennusperinteestä eikä laivateollisuuden historiasta.

Tässä työssä liikutaan itse asiassa monissa kysymyksenasetteluissa sellaisissa aiheissa, joiden tutkimuksessa ollaan vielä alkutaipaleella. Sotakorvaukset ja sotakorvausalusten rakentaminen on ollut Suomessa kiinnostava vaihe laivanrakennusteollisuuden kannalta – ja ylipäätään Suomen teollisuuden kannalta, mutta jostakin syystä näitä on varsin vähän tutkittu. Sotakorvausteollisuuden historian kokonaiskuva on vielä hahmottamatta, puhumattakaan sellaisista kysymyksistä kuin suomalaisten tai sotakorvausten rakentajien suhtautuminen sotakorvauksiin. Kiinnostus sotakorvausteollisuuden tutkimukseen on nyt viriämässä useammallakin taholla. Myös puulaivanrakennus on erikoisala, jota on Suomessa melko vähän tallennettu. Viime vuosikymmenen aikana on kuitenkin herännyt laaja kiinnostus perinteisiin puisiin purjealuksiin, niiden rakentamiseen ja entisöintiin. Tutkimukselle on näin ollen olemassa tilaus ja tarve, vaikka molemmissa laajoissa kysymyksissä tutkimukseni valottaa näköalaa vain yhden toimijan osalta.

Päädyin tutkimaan aihetta omasta aloitteestani. Tein opiskeluaikanani Rauman museossa kansatieteellisiä haastatteluja muun muassa elämästä Vanhassa Raumassa ennen toista maailmansotaa. Työ oli mielenkiintoista ja antoisaa, mutta raumalaisia haastatellessani minulle kävi yllättäen myös selväksi se, että Raumalla syntyneenä ja ikäni asuneena en tuntenut raumalaisuutta, paikkakunnan murretta, raumalaisia ta-

poja, ruokia ym. Jo haastattelutilanne oli tyypillisen satakuntalainen: se alkoi aina kahvituksella salissa ja tarjolla oli seitsemän sortin kahvipöytä, kahvi oli keitetty valmiiksi ja odotti höyryävänä haasteltavaa.³ Kahvittelun aikana haastateltava selvitti, kuka haastattelija oli ja millä asialla hän liikkui ja tämä haastattelutyön vaihe kesti yleensä tunnin verran, vasta sen jälkeen voitiin laittaa nauhuri päälle. Tein haastatteluja myös karjalaiskodeissa, joissa vastaanotto ja tunnelma oli aivan toinen: haastattelu tehtiin muistini mukaan poikkeuksetta keittiössä ja usein ruoka oli uunissa hautumassa, sitä syötäisiin sitten, kunhan olisi ensin tehty haastattelu ja ”haasteltu ennevanhasii”. Haastattelutyön aikana ymmärsin, että koivistolaiset vanhemmat olivat tietämättään ja tahottomattaan kasvattaneet minusta karjalaisen. Koivistolaisuus ja koivistolainen taustani alkoi kiinnostaa entistä enemmän.

Hollmingin telakka oli minulle lapsesta asti arkipäivää. Isä oli työssä telakalla, samoin kaikki sukulaismiehet ja naapurit. Siellä oli ollut töissä isoisänikin, laivamestarina, kun sotakorvauskuunareita rakennettiin. Hän oli tosin ehtinyt kuolla jo ennen syntymäni, joten henkilökohtaisia muistoja minulla ei hänestä ole. Suku oli tullut Rauhalle nimenomaan rakentamaan sotakorvauskuunareita. Ennen sotia suvun miehet olivat rakentaneet laivoja ja purjehtineet niillä Koivistolla. Useille tehdasyhteisö- ja ammattikulttuurin tutkimuksille on yhteistä se, että tekijät ovat syntyneet tai kasvanneet tutkittavan yhteisönsä keskellä⁴. Näin kai voi tässäkin tapauksessa sanoa, vaikka kuunareiden rakentaminen olikin loppunut paljon ennen syntymääni. Sama koskee myös siirtokarjalaisen kulttuurin tutkimusta: useiden aihetta tutkineiden omat juuret löytyvät Karjalasta⁵.

Lopullinen tutkimuskysymys muodostui oikeastaan pohjautuen lapsuuteni muistikuviin ja haluun selvittää niiden todenperäisyyttä. Muistan hyvin 1960-luvun lopulta lähtien, miten karjalaiset laivanrakentajat muistelivat sotakorvauskuunareiden rakentamista kaiholla. Kun kotiini tuli vieraaksi joku Hollmingin laivanrakentajista – ja heitä kävi usein – kääntyi puhe herkästi kuunariaikaan. Minulle jäi mielikuva, että näiden laivojen rakentaminen oli ollut laivanrakentajille hyvin mieluista työtä, vaikka olosuhteet olivat hyvin hankalat. Työ oli raskasta, koneita oli vähän, asunnot olivat kurjat ja muutkin olosuhteet kaikkea muuta kuin kehuttavat, kun sota oli juuri päättynyt ja pulaa oli kaikesta. Tarinoissa paistoi kuitenkin mielihyvä kiinnostavasta, tärkeästä työstä ja ennenkuulumattomasta yhteishengestä, oltiin kuin yhtä suurta perhettä. Se, että lai-

3 Vrt. Päivikki Suojasen kokemukset haastattelutyön yhteydessä rituaalisesta kahvinjuonnista länsisuomalaisessa kylässä, Suojanen 1997, 149–150.

4 Spoof 1997, 31.

5 Mm. Raninen-Siiskonen 1999; Fingerroos 2004.

voja tehtiin ilmaiseksi maalle, jota vastaan vielä vuosi ennen telakan perustamista oli taisteltu, ei noussut tarinoissa esille. Venäläisistä tarkastajista kerrottiin tarinoita, mutta varsin neutraaliin sävyyn. Kollektiivisen muistin merkitys ja asema kuunarinrakentajien kerronnassa onkin tästä syystä kiinnostava näkökulma, samoin se, miten aika on vaikuttanut muistikuvan muotoutumiseen kuunareiden rakentamisesta.

Kiinnostus asiaa kohtaan johti siis siihen, että ryhdyin haastattelemaan kuunareiden rakentajia 1980-luvulla. Haastatteluissa on käsitelty laivanrakennuksen eri vaiheet hyvin yksityiskohtaisesti, samoin työhön liittyvät tavat, materiaalit, työryhmät ja työkalut. Tutkimusmateriaali on sikäli merkittävä, ettei sitä enää voi koota: kun tein haastattelut 1980-luvulla, oli hyvämuistisia sotakorvauskuunareiden rakentajia elossa useita, nyt muistitietoa on enää rajallisesti saatavana. Rauman museoon koottiin samaan aikaan myös toiseen tutkimusprojektiin Hollmingin työntekijöiden haastatteluja ja nämä haastattelut täydentävät hyvin omia haastattelujani. Työ perustuu siis kansatieteen perinteiseen lähdeaineistoon, haastatteluihin ja valokuviin. Arkistoaineisto, erilaiset asiakirjat, antavat tutkimukseen lisävalastusta. Erityisesti Sotakorvausteollisuuden valtuuskunnan arkisto ja Kaarlo Pullin arkisto ovat olleet haastattelujen lisäksi tämän tutkimuksen keskeisimpiä lähteitä. Vaikka haastatteluaineisto on tämän työn tärkein lähdeaineisto, käy haastattelujen avulla saatu tieto keskustelua arkistolähteiden ja aiheesta aikaisemmin julkaistun kirjallisen materiaalin kanssa. Tällä tavoin aineistosta nousee uusia kysymyksiä, joihin tässä työssä pyrin vastaamaan. Kysymys on siis aineistolähtöisestä tutkimuksesta, jossa myös tutkimuksen keskeiset käsitteet nousevat esiin tutkimusaineistosta.

Tutkimushistoria

Kansatiede on ollut pitkään ennen muuta talonpoikaiskulttuurin tutkimusta. Suomessa vasta 1950-luvulla alettiin tutkia myös työläisiä ja kaupunkilaisia. Esikuvat uudelle suuntaukselle saatiin Ruotsista.⁶ Työväestön ja ammattiryhmien tutkimus kehittyi sittemmin nopeasti kaikissa pohjoismaissa, etenkin Ruotsissa. Suomessa erityisesti 1960- ja 1970-luvulla Turun yliopiston kansatieteen laitoksen arkistoon koottiin professori Ilmar Talven johdolla runsaasti haastatteluaineistoa monilta ammattialoilta ja niiden pohjalta on tehty lukuisia tutkimuksia.⁷ Pienyhteisössään toimiva työväki sai Juhani U.E. Lehtosen mukaan hetkeksi aikaa kärkisijan kansatieteellisten tutkimuskohteiden

6 Spoof 1997, 16.

7 Nurmi 1989a, 15.

kiinnostavuudessa. Samaan aikaan, kun syntyi kiinnostus tutkia kaupunkilaisia ja työväestöä, paikallinen syvätutkimus ja mikrohistoriallinen tutkimustapa saivat jalansijaa.⁸

Maailmanlaajuisesti työväen historia on ollut pitkään työväenluokan ja valtion suhteiden tutkimusta tai ammattiliittojen ja työväen poliittisen organisoitumisen tutkimusta.⁹ Suullinen historia on tuonut mukanaan elämänkerrat, tapahtumat, teollisuuden vaikutukset kaupunkeihin ja työn prosessien kuvaukset sisältäen tekniikan lisäksi kokemukset työstä ja työn sisältämät sosiaaliset suhteet ja kulttuurin.¹⁰

Suomalaisessa kansatieteessä on 1900-luvun viimeisinä vuosikymmeninä tutkittu paljon työtapoja ja työyhteisöjä. Virpi Nurmen väitöskirja *Lasinvalmistajat ja lasinvalmistus Suomessa 1900-luvun alkupuolella* on kuitenkin ainoa kattava kokonaisuus yhdestä teollisuusammattikunnasta Suomessa. Sanna Kaisa Spoofin väitöskirja *Savikkojen valtias* käsittää Jokelan tiilitehtaan vaiheet ja tiilen valmistuksen, mutta myös tehdasyhteisön, tehtaalaisten elämäntavan sekä tiilitehdasyhteisön rakennetun ympäristön. Tämän tutkimuksen kannalta erityisesti Spoofin pohdinta tehdasyhteisön muuttumisesta on kiinnostava. Hanna Snellmanin väitöskirja *Tukkilaisten tulo ja lähtö* käsittelee Kemijoen metsätöitä ja uittoa työtä tehneiden ihmisten näkökulmasta ja Snellman käsittelee myös työssä ja työympäristössä tapahtuneita muutoksia.¹¹

Telakkateollisuutta on kansatieteen näkökulmasta tutkittu Suomessa hyvin vähän. Jarmo Grönrosin lisensiaattityö vuodelta 1992, *Laivanrakentaja 1938–1988, työ- ja tuotantoprosessin muutos Wärtsilän Turun telakalla*, käsittelee laivanrakennuksen muutoksia Turun telakalla: telakan tuotanto- ja työprosessien muutoksia ja niiden vaikutuksia työväen sosiaalisiin suhteisiin sekä tehdas- ja työväenkulttuuriin Turussa. Grönrosin tutkimus käsittelee teollista teräslaivan rakentamista¹². Sen lähtökohta ja myös päämäärät ovat varsin toisenlaiset kuin tässä tutkimuksessa, sillä teräslaivojen rakentamiseen liittyvät kysymykset ovat yllättävänkin etäällä puulaivanrakennuksesta.

Pohjoismaissa kansatieteellistä telakkatutkimusta on tehty erityisesti Ruotsissa. Kiinnostus aiheeseen syntyi, kun telakkateollisuus oli voimakkaassa kriisissä 1980-luvulla. Magnus Wikdahlin *Varvets tid* esittelee laivanrakentajien arkipäivää – sekä työssä että vapaa-aikana – ja kulttuurisia muutoksia Öresundin telakalla Landskronassa ensimmäistä maailmansodasta vuoteen 1983. Tutkimuksen teoreettinen pohja on yri-

8 Lehtonen 2005, 19.

9 Thompson 2000, 5.

10 Thompson 2000, 88–91.

11 Nurmi 1989a; Spoof 1997; Snellman 1996.

12 Grönros 1992, 5.

tys yhdistää etnologinen kulttuurianalyysi ja materialistinen historiakäsitys. Toinen ruotsalaistutkija, Gösta Arvastson on tutkinut elämää neljällä suurella göteborgilaisella työpaikalla, joista kaksi oli telakoita. Teoksessa *Maskinmänniskan* hänen päämääränään on ollut selvittää, miten teollinen työ muovaa ihmistä ja hänen kulttuuriaan 1900-luvun alusta 1980-luvulle. Molemmat tutkimukset pohjautuvat haastatteluaineistoon ja molemmat tutkijat korostavat muistitiedon merkitystä ja sen avulla tavoitettavaa syvempää tietoa, subjektiivista todellisuutta.¹³ Förening Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm on julkaissut vuonna 2004 sarjassa *Sjöhistorisk årsbok 2004–2005* teoksen *Varvsliv. Minnen från en svensk industriepok*, jossa telakoiden työväki kertoo elämästään ja työstään rauta- ja teräslaivanrakennusteollisuudessa erityisesti 1900-luvulla.¹⁴

Suomalaisesta laivanrakennuksen historiasta ei ole kirjoitettu tieteellistä kokonais selvitystä. Toisen maailmansodan jälkeisestä ajasta, jolloin laivanrakennusteollisuus kehittyi ja laajeni voimallisesti, on turvauduttava lähinnä yhtiöiden historioihin ja historiikkeihin. Näistä lähdeviitteet puuttuvat miltei poikkeuksetta.

Puulaivanrakentamiseen liittyvää tietoa on saatavilla eri puolilta Suomea. Tämän työn kannalta kiinnostava on ollut erityisesti Aura Valtakarin kansatieteellinen tutkimus kansanomaisesta laivanrakennuksesta Lappeella, Lappeenrannassa ja Taipalsaaressa vuosina 1880–1950 sekä Jan-Erik Börmanin *Skeppsbyggen på Vestlax skeppsvarv åren 1865–1897*, tutkimus kemiöläisestä laivanrakennuksesta. Puulaivan termejä selvittää *Suomalainen Meri-sanakirja*.¹⁵

Eri puolilla maailmaa, Norjassa, Ruotsissa, Tanskassa, Ranskassa, Hollannissa ja Yhdysvalloissa, on 1970-luvulta lähtien alettu rakentaa vanhojen laivojen replikoja matkailutarkoituksiin, mutta myös tieteellisestä mielenkiinnosta¹⁶. Viime vuosikymmeninä on Suomessakin rakennettu useita puualuksia vanhojen mallien mukaan. Samalla on kerätty tietoa puulaivanrakennuksesta ja sovellettu vanhoja työtapoja osittain uuteen tekniikkaan, osittain on käytetty vanhoja työtapoja. Tällaisia aluksia ovat kaljaasi Albanus, joka rakennettiin Maarianhaminassa 1987–1989, samassa kaupungissa rakennettu kolmimastokuunari Linden, vuosina 1988–1994 Pietarsaaressa rakennettu Jacobstads Wapen, vuosina 1997–2003 Porvoossa rakennettu jahti Alexandra ja vuodesta 2005 lähtien Luviolla rakenteilla ollut kaljaasi Ihana,¹⁷ joka valmistui vuonna 2011. Perinteinen puulaivanrakennus kiinnostaa siis edelleen ja oman seudun puulai-

13 Wikdahl 1992, 11, 15-16; Arvastson 1987, 9.

14 Varvsliv 2004, 7.

15 Valtakari 1980; Börman 1979; Stjerncreutz 1982.

16 Kronholm 1994, 19.

17 Kronholm 1994, 6, 20; Wickström 2004.

vanrakennusperinne halutaan nostaa unohduksista eri puolilla maailmaa.

Tietoja koivistolaisesta laivanrakennuksesta oli käytettävissä runsaasti, merkittävimpänä niistä Sulo Jukasen kirjoittama *Honkalaivat ja halkolastit*, jossa kuvataan laivanrakennusta, laivojen rakentajia ja laivanrakennukseen liittyvää juhlaperinnettä sekä laiva- ja laivanrakennussanastoa Koivistolla. Laivanrakennuksesta Koivistolla kertovat myös Kaarlo Pullin elämänkerta ja Erkki Pullin muistelmista koottu omakustanne. Koivistolaista merenkulkuperinnettä on selvittänyt perusteellisesti Yrjö Kaukiainen kirjassa *Koiviston merenkulun historia*.¹⁸

Hollming Oy on julkaissut kaksi historiastaan kertovaa kirjaa. Näistä ensimmäisen kirjoitti raumalainen Heikki Kiviluoto. Hän oli tullut yhtiön palvelukseen vuonna 1946 ja työskenteli vuosikymmeniä telakan huoltopäällikkönä. Kirja, jota kirjoittaja itse kutsuu historiikiksi, julkaistiin vuonna 1975 nimellä *Piilukirveestä peräporttiin*. Kirjassa kuvataan tunteikkaasti yhtiön alkutaipaletta ja kuunareiden rakentamisen aikaa. Lähdeviitteitä ei valitettavasti ole käytetty. Maaliskuussa 2001 yhtiö julkaisi Mikko Uolan kirjoittaman kirjan *Hollming 1945–2000, sotakorvausveistämöstä monialakonserniksi*.¹⁹ Uola kertoo laajasti telakan koivistolaisesta taustasta ja sen perustamisesta, telakan alkuvaiheista Raumalla ja kuunareiden rakentamisen ajasta ja kattavasti telakan myöhemmistä vaiheista, mutta hänkään ei käytä lähdeviitteitä. Itse laivan rakentamisen kuvaus jää vähälle huomiolle, kirja on ennen muuta yhtiön liiketoiminnan historia.

Muista puukuunareita sotakorvauksena rakentaneista telakoista on tehty historioita tai historiikkeja, mutta niissäkin kerrotaan hyvin vähän itse laivanrakennuksesta. Lea Nevanlinnan *Hamari – portti merelle I* kertoo lyhyesti myös Porvoossa sijainneen Eklöfin telakan siitä vaiheesta, kun siellä sodan jälkeen rakennettiin seitsemän sotakorvauskuunaria. Saman telakan laivanrakennuksen vetäjän elämänkerta on koottu kirjaksi *Skeppsbyggaren Gösta Kyntzell 1882–1961*. Valkon telakasta kertoo Mikko Uolan kirja *Meidän isä on töissä telakalla. Rauma-Repolan laivanrakennus 1945–1991*. Valkon telakalla Loviisassa rakennettiin neljä sotakorvauskuunaria. Pääosa sotakorvauskuunareista rakennettiin Turussa Oy Laivateollisuus Ab:n telakalla. Viljo Lundelin kuvaa kirjassaan *LATE telakkana 1945–1990* niin ikään lyhyesti ja pääpiirteittäin Turun Oy Laivateollisuus Ab:n (LATE) sotakorvauskuunareiden rakentamista. Erityisen kiinnostava on artikkeli Göteborgin merenkulkumuseon sarjassa *Unda Maris 1947–1948*, joka pohjautuu Oy Laivateollisuus AB:n johtajan, DI Jarl Lindblomin vuonna 1947 pitämään esitelmään kuunarinrakennuksen alkamisesta Turussa ja siihen liittyvistä vai-

18 Jukanen 1975; Kiviluoto 1988; myös Kalle Pulli; Helle 2001; Kaukiainen 1975b.

19 Kiviluoto 1975; Uola 2001.

keuksista.²⁰ Näistä lähteistä on saatavissa vertailuaineistoa telakoiden käynnistämiseen ja kehittymiseen liittyvissä kysymyksissä.

Sotakorvauksia ei ole käsitelty kansatieteen näkökulmasta. Kokonaiskuvaa sotakorvauksista piirtää mm. SOTEVAssa eli Sotakorvausteollisuuden valtuuskunnassa sotakorvausaikana työskennelleen Jaakko Auerin väitöskirja *Suomen sotakorvaustoimitukset Neuvostoliitolle* vuodelta 1956. Se on tutkimus tavaroiden luovutusohjelmista, niiden toteuttamisesta ja hyvityshinnoista.²¹ Toinen SOTEVAssa työskennellyt, Ilmari Harki, kirjoitti vuonna 1971 muistelmateoksen *Sotakorvausten aika*, jossa hän pyrki selvittämään ”mitä sotakorvausten aika merkitsi niille, jotka tämän laskun lunastivat”²². Hän kertoo sotakorvausneuvotteluista, kuvaa SOTEVAN toimintaa ja selvittää metalliteollisuuden panosta korvauksissa pitkälti omiin kokemuksiinsa (Sotakorvausteollisuuden valtuuskunnan varapuheenjohtaja 1944–1953²³) ja haastattelutietoihin perustuen. Ilkka Nummelan tutkimuksessa ja Hannu Heikkilän sotakorvauksia käsittelevässä väitöskirjassa sivutaan tämän tutkimuksen kannalta mielenkiintoisia aiheita. Ensin mainittu käsittelee sotakorvausten rasisusta Suomen taloudelle, jälkimmäinen sotakorvausten kansainvälistä taustaa ja merkitystä.²⁴

Huomionarvoista on, että Sotakorvausteollisuuden laaja arkisto, joka sijaitsee Kansallisarkistossa, on jäänyt vielä laivanrakennuksen ja muiltakin tutkijoilta vähälle huomiolle. Aivan viime vuosina sotakorvaukset ja SOTEVA:n arkisto ovat kuitenkin alkaneet kiinnostaa tutkijoita. Karjalaliiton järjestämä seminaari sotakorvauksista 13.6.2008 karjalaisten kesäjuhlien yhteydessä otti esille kysymykset sotakorvauksista ja seminaarissa todettiin useamman tutkijan äänellä, että asiaa on tutkittu aivan liian vähän. Mielenkiintoista antia seminaarissa olivat erityisesti dosentti Antti Kuusterän esitelmä sotakorvauksista Suomen kansantaloudessa ja professori Karl-Erik Mickelsen luento otsikolla ”Sotakorvaukset – kansallistalkoot vai osaamisen paikka?” Olen käyttänyt näistä luennoista tekemiäni muistiinpanoja tutkimuksessani.

Sotakorvaustöiden tekeminen siis ei ole juurikaan kiinnostanut tutkijoita, mutta työn tekijöiden (usein insinöörien) kirjoittamia muistelmia ja historiikkejä sentään löytyy, kuten Porin konepajalla työskennelleen Lars Holmströmin teos *Maksoimme velkaa*, jossa hän kertoo lokomobiilien teosta ja laajasti myös tehtaan ja venäläisten valvojen suhteista.²⁵

20 Nevanlinna 1994; Ericsson 1999; Uola 1996; Lundelin 1998; Lindblom 1948.

21 Auer 1956.

22 Harki 1971, 9.

23 Harki 1971, 18.

24 Nummela 1993; Heikkilä 1983.

25 Holmström 1986.



Kuva 3. Kuunarinrakentajat muistelevat laivanrakennusta 1980-luvulla. Oik. Erkki Liesola, kädessään piilukirves, Yrjö Piironen, Viljo Kansa ja Väinö Wahlqvist. Pöydällä leksi. Kuva RMM.

Laivanrakentajat ovat 1980-luvulta lähtien heränneet keräämään ammattiinsa ja ammattiyhdistystoimintaan liittyvää perinnettä. Hollmingin telakalla kuunariaikana työskennelleet keräsivät talteen Rauman museon opastamana kuunariajan työkaluja 1980-luvun alussa (kuva 3) ja Wärtsilä Oy:n Metalli 49:n perinnepiiri keräsi tietoa Metalliliiton *Kaiva juuriasi* -opintovihkosen avulla.²⁶ Ammattiyhdistykset ja laivanrakentajien eläkeläisjärjestöt ovat koonneet historiaansa kirjoiksi, kuten vuonna 2003 julkaistu *Hollmingin*

telakan ammattiyhdistysten historiikki vuosilta 1945–2001.²⁷ Myös historiantutkijoita on kiinnostanut telakoiden ammattiyhdistystoiminta erityisesti Turussa, mutta tuo aihe rajautuu tämän tutkimuksen ulkopuolelle.

Siirtokarjalaisuutta on viime vuosikymmeninä tutkittu ennennäkemättömän vilkaasti. Karjalaiseen siirtoväkeen, heidän asuttamiseensa tai myönnettyihin korvauksiin liittyvien opinnäytetöiden lukumäärä oli vuosien 1944 ja 1999 välisenä aikana 156, pelkästään 1990-luvulla niitä valmistui Tarja Raninen-Siiskosen laskelmien mukaan 51. Kulttuurintutkijoiden parissa kiinnostus siirtokarjalaisia kohtaan heräsi kuitenkin melko myöhään, oikeastaan vasta 1960-luvulla.²⁸ Kansatieteilijöistä Pirkko Sallinen-Gimpl on tutkinut siirtokarjalaisuutta laajasti. Hänen väitöskirjansa aiheena oli vuonna 1994 *Siirtokarjalainen identiteetti ja kulttuurien kohtaaminen*. Viimeisimmät kulttuurintutkijoiden tekemät väitöskirjat siirtokarjalaisuudesta ovat Tarja Raninen-Siiskosen tutkimus karjalaisen siirtoväen muistelukerronnasta sekä Outi Fingerroosin rituaalisen kuoleman merkityksiä Kannaksen muistitiedossa selvittävä tutkimus. Molemmat käsittelevät tutkimuksessaan muistitiedon tai muistelutiedon käyttöä tutkimuksessa. Molemmat tutkijat pohtivat myös kysymystä oman kulttuurinsa tutkimisesta, sillä heillä molemmilla on juuria Karjalassa.²⁹

Sotakorvauskuunarit ovat kiinnostaneet useampaa kirjailijaa, kaunokirjallisuudessa

26 Laivanrakentaja 1938–1988.

27 Hollmingin telakan ammattiyhdistyksen historiikki 1945–2001; myöhemmin mm. Turun Telakka ja Konepaja eläkeläiset ry:n kokoma Laivanrakentajat työssä ja eläkkeellä 1975–2005.

28 Raninen-Siiskonen 1999, 21–22, 343.

29 Sallinen-Gimpl 1994; Raninen-Siiskonen 1999; Fingerroos 2004.

sotakorvauskuunareiden rakentamista ovat käsitelleet ainakin Leena Lander, Mauri Sariola ja Tapio Koivukari. Käytän katkelmia heidän teoksistaan työssäni, en kuitenkaan varsinaisina lähteinä, vaan mainioina kirjallisina kuvauksina kuunarinrakentamisesta.

Tutkimusaineisto

Hollmingilla rakennettuja sotakorvauskuunareita ei tiettävästi ole enää olemassa. Se, mitä Hollmingin kuunareiden myöhemmistä kohtaloista tiedetään, on koottu liitteeseen 1 (liite 1), tosin internetissä keskustellaan ja selvitetään sotakorvauskuunareiden vielä tuntemattomia kohtaloita edelleen.³⁰ Se tiedetään, että liettualaisessa Klaipedan satamassa ravintolalaivana palveleva entinen koululaiva Meridian (Meridianus) on rakennettu Turussa Oy Laivateollisuus Ab:n telakalla (kuva 4). Toinen Oy Laivateollisuus Ab:n telakalla rakennettu koululaiva, jonka alkuperäinen nimi oli Sirius, on nyt ravintolalaivana Pietarissa ja sen nykyinen nimi on Kronverk³¹. Kaksi rahtikuunareista on säilynyt pitkään purjehduskuntoisena, nimittäin Turussa rakennettu Zapat, joka oli koulutusaluksena ainakin vielä 1990-luvun alun tietojen mukaan kotisatamanaankin Arkangel³² ja samassa paikassa rakennettu rahtikuunari Vega. Se on hankittu Virossa Suomeen ja siirretty 1990-luvun lopulla Pietarsaareen, jossa se aiotaan kunnostaa. Alus on huonossa kunnossa ja se on kokenut monia muutoksia vuosikymmenten aikana. Nämä kaikki säilyneet sotakorvauskuunarit on rakennettu liimapuusta eli eri menetelmin kuin tutkimani kuunarit. Tätä tutkimusta tehdessäni en voinut siis enää tutustua kuvatulla menetelmällä rakennettuun laivaan.

Niinpä tutkimuksen tärkeimmän lähdemateriaalin muodostavat 17 teemahaastat-



Kuva 4. Meridian (Meridianus) Klaipedan satamassa. Kuva Juha Hyvärinen.

30 <http://www.shipsnostalgia.com/showthread.php?s=fc27a119f790a7997562e7b55feaf48&t=22556&page=2> (käyty 22.6.2009).

31 Brouwer 1993, 76.

32 Brouwer 1993, 78.



Kuva 5. Kuunari Koiviston runko on reilinkä vaille valmis. Etualalla vuonna 1919 rakennetun Pohjantähden hylky. Kuva RMA.

telua, jotka olen nauhoittanut vuosina 1984–1987. Teemahaastattelulla tarkoitetaan haastattelua, jossa aihepiirit on etukäteen määrätty, mutta kysymyksillä ei kuitenkaan ole tarkkaa muotoa ja järjestystä. Haastattelijalla on teemahaastattelussa käytössään jonkinlainen tukilista käsiteltävistä asioista, mutta ei valmiita kysymyksiä.³³ Helena Ruotsalan mukaan teemahaastattelu perustuu ajatukseen, että haastateltava tietää asiastaan, joten sen avulla tavoitellaan haastateltavan

näkökulmaa, hänen tietämystään ja ymmärrystään asiasta. Tarkoitus on, että haastateltava saa vastata vapaasti, omin sanoin, omin esimerkein ja omalla tyylillään.³⁴

Lähtöasetelma haastattelutyölle oli haastava: minulla ei ollut kokemusta puisista purjelaivoista, saati puulaivan rakennuksesta eikä valmista kyselylomaketta ollut käytettävissä. Mutta kotonani oli tehty puuveneitä, useimmat haastateltavat olivat tuttuja ihmisiä ja heidän karjalainen murteensa oli ”kotikieleni”. Olin jo kokenut haastattelija, olin tehnyt teemahaastatteluja eri aiheista kesätöissä Rauman museossa jo usean vuoden ajan, eikä tämä ollut ensimmäinen kerta, kun tein haastatteluja aihepiiristä, jota en itse tuntenut: olin haastatellut aikaisemmin mm. metalliteollisuuden työntekijöitä. Haastattelumateriaalia on kelanauhoilla yhteensä noin 35 tuntia ja ne on tallennettu Rauman Museon arkistoon. Litteroin nauhat itse 1980-luvulla.

Tärkein haastateltavani oli Veikko Pulli. Hän oli hyvämuistinen ja erinomainen kertoja, joka osasi kuvailla teknisiä työvaiheita hyvin ymmärrettävästi. Hän tunsu sotakorvauskuunareiden rakentamisen alusta loppuun, sillä hän työskenteli työnjohtajana Hollmingilla kuunariaikana. Veikko Pulli oli mukana laivanrakennuksessa jo Koivistolla rakentamassa Saarentähteä ja Koivistoa, viimeisiä Koivistolla tehtyjä purjealuksia (kuva 5). Hänen isänsä oli Kaarlo Pulli, kuuluisa koivistolainen laivanrakentaja, joka oli yksi Hollmingin telakan perustajista. Haastattelin Veikko Pullia erikseen myöhemmin myös laivanrakennuksesta Koivistolla. Pullin haastatteluista olen saanut kokonaiskäsitelmän puisen purjelaivan rakentamisesta ja toisaalta ainutlaatuista vertailuaineistoa laivanrakennuksen muuttumisesta ”seililaivoista” sotakorvauskuunareiksi Koivistolta

33 Eskola, Suoranta 2000, 86.

34 Ruotsala 2005, 65.

Hollmingille siirryttäessä. Kun tutkimuksessani kuvaan laivanrakennusta, on perusta koottu juuri Veikko Pullin haastatteluihin pohjautuen. Muut haastattelut täydentävät tätä kuvaa.

Toinen tärkeä haastateltavista on ollut isäni Väinö Wahlqvist. Hänen tietonsa ovat tutkimuksen kokoamisvaiheessa olleet ensiarvoisen tärkeitä, kun yksityiskohtia on pitänyt tarkistaa.

Lisäksi olen haastatellut neljätoista muuta laivanrakentajaa, jotka edustavat eri ammattiryhmiä. He ovat pystyneet tarkentamaan erityisosaamisensa kohteita: metsätöitä, laivan rungon eri työvaiheiden rakentamista, riveystä, kuljetuksia, hyttirakentamista, maalausta, sepän töitä ja rikausta. Näiden haastatteluiden pohjalta olen tehnyt lisäykset Veikko Pullin haastatteluun pohjautuvaan runkoon. Kun joku haastateltavista on muistanut jotain enemmän, ne on lisätty selvitykseen, samoin, jos joku rakentajista on muistanut asiat toisin. Kertojaksi olen valinnut sen, joka on osannut kertoa asian yksityiskohtaisimmin ja ymmärrettävimmän. Laivan rakentaminen kuvataan siis melko tarkasti haastateltavien sanoin, mutta vain termit on kirjattu haastateltavien käyttämällä murteella, muuten lauseet on muutettu yleiskielelle. Koska terminologia on murteellista, usein Koivistolta periytyvää erikoissanastoa, olen koonnut esityksen liitteeksi (liite 2) suppean laivanrakennustermien sanaston, jonka avulla tutustuminen työhön helpottuu.³⁵

Tutkimuksessa on pyritty siihen, että kuunareiden rakentaminen selviäisi pieniä yksityiskohtia myöten laivan rungon ja takilan osalta. Huomiotta tai hyvin vähälle huomiolle on jäänyt laivan varustelu. Jarmo Grönros on liseniaattityössään rajannut laivanrakennuksen siten, että se käsittää laivan teon sen vesillelaskuun asti³⁶. Tässä tutkimuksessa olen rajannut laivanrakennuksen niin, että kaikki olennaiset purjelaiivan rakentamiseen liittyvät työt tulevat mukaan. Laivan rungon lisäksi kuvaan siis myös takilan tekemisen, joka tehtiin Hollmingilla vasta laivan vesillelaskun jälkeen. Metsätyöt eli laivan rakennusmateriaalin hankinnan olen ottanut mukaan, sillä se liittyy erottamattomasti perinteiseen puulaivan rakentamiseen ja poikkeaa metsätöistä yleensä. Näin ollen laivanrakennusta kuvatessani käsittelemättä jäävät mm. koneistus, sähkötyöt, ilmastointityöt, sisustuksen teko, merenkulkulaitteiden asennus ja monet muut laivan varusteluun liittyvät työt. Ilman niitäkin purjealus oli rakenteena valmis kokonaisuus.

Jokaisen yksityiskohdan kertojan voi jäljittää lähdeluettelossa olevan listan perus-

35 Sanaston lähteinä mm. haastattelut; Jukanen 1975; Stjerncreutz 1982; Holmström ym. 1998.

36 Grönros 1992, 25.

teella, johon viitataan käyttämällä haastattelujen numeroita RM₁, RM₂ ym. Kertojat ovat haastatteluvaiheessa tiedneet, että heidän haastattelujaan tullaan tallentamisen lisäksi käyttämään sotakorvauskuunareiden rakentamista Raumalla käsittelevässä tutkimuksessa, joskaan en tuossa vaiheessa voinut itsekään kuvitella tutkimuksen johtavan väitöskirjan tekoon, eivätkä taatusti hekään! Olen kuitenkin varma, että kaikki haastateltavat antaisivat mielihyvin luvan haastattelumateriaalien käyttöön siten, että niistä käy ilmi heidän nimensä. Koska nykyainsäädännön mukaan julkaisemiseen kuitenkin tarvittaisiin heidän lupansa, joudun jättämään heidän nimensä pois lähdeluettelosta. Nimilista on kirjoittajan lisäksi tallennettu Rauman museon arkistoon.

Kahta haastateltavaa lukuun ottamatta kaikki Hollmingin kuunarinrakennuksen tiedonantajat ovat karjalaisia, seppä ja yksi rikareita ovat kotoisin Rauman seudulta. Haastatteluissa laivanrakentajien koivistolainen tausta korostuu ehkä liiaksikin suhteessa heidän osuutensa Hollmingilla, mutta koivistolaisen laivanrakennusperinteen siirtymistä tutkittaessa haastateltujen valinta tällä perusteella on ollut aiheellista. Ollisi ollut mielenkiintoista selvittää enemmän raumalaisten ja muualta tulleiden näkemyksiä koivistolaisuudesta ja sen vaikutuksesta telakalla kuunariaikana, mutta tällaista materiaalia ei ole kerätty. Haastatteluissa raumalaisten ja koivistolaisten väliset suhteet tulevat esille satunnaisesti, asiaa ei ole haastateltavilta säännönmukaisesti kysytty.

Haastateltavat kertoivat työstään omalla murteellaan. Laivanrakennusprosessi on tutkimuksessa kuvattu haastateltavien käyttämin termein, jotka useimmiten ovat karjalan murretta. Mikäli haastateltavat ovat käyttäneet eri nimityksiä tai nimitykset ovat poikenneet toisistaan, olen maininnut ne kaikki esityksessäni.

Käytän tutkimuksessani tuotantolaitoksesta tavallisesti nimeä telakka, koska haastateltavat käyttävät sitä kertoessaan työstään. Kuunareiden rakennusaikana on telakasta käytetty myös nimeä veistämö. Myös joissain kirjallisissa lähteissä käytetään tätä termiä (esim. *Voima ja käyttö* -lehti). On mahdollista, että haastatellut ovat tottuneet käyttämään telakka-termiä myöhemmin – nyt kysyttäessä he eivät enää muistaneet, kumpaa nimitystä kuunariaikana käytettiin.

Koivistolla tarkoitetaan tässä sekä Koiviston kauppalaan että maalaiskunnan aluetta. Koivistolaisilla itsellään ei ole tapana erottaa kauppala ja maalaiskuntaa, vaan puhutaan yleisesti Koivistosta ja koivistolaisista. Koiviston kauppala ja maalaiskunta oli erotettu vuonna 1927³⁷.

Tiedot Koivistolla tapahtuneesta laivanrakennuksesta perustuvat ennen muuta kir-

37 Hilska 1975, 29.

joittajan tekemään Veikko Pullin haastatteluun laivanrakennuksesta Koivistolla. Veikko Pulli kertoi siinä viimeiseksi Koivistolla rakennetuista laivoista eli tilanteesta, mihin laivanrakennus Koivistolla oli kehittynyt. Toisaalta hänen kertomuksena on merkittävimmissä osassa, kun tässä tutkimuksessa kuvataan laivanrakennusta Raumalla Hollmingin telakalla. Aineistojen vertailu tapahtuu siis saman kertojan näkökulmasta. Muut haastattelulähteet koivistolaista laivanrakennusta kuvattaessa ovat Kaarlo Pullin ja hänen toisen poikansa Erkki Pullin haastattelut³⁸ sekä Erkki Pullin lehtiartikkeli³⁹. Olen saanut Kaarlo Pullin pojalta Heimo Pullilta (siis Veikko ja Erkki Pullin veli) luvan käyttää haastatteluja haastattelijan nimillä varustettuna.



Kuva 6. Kuunari Koivisto juhraliputettuna Raumalla kesällä 1946. Kuva RMA.

Kuvauksissa rakennetaan Saarentähteä ja Koivistoa, jotka tehtiin vuosina 1937–1939 ja Koivisto-kuunaria vielä vuosina 1942–1944. Valmiiksi se saatiin vasta sodan jälkeen Raumalla ja ensimmäiselle purjehdukselle se lähti 3.7.1946 (kuva 6). Veikko Pulli oli lankuttamassa Saarentähteä syksyllä 1937. Pääosin Veikko Pulli kuvaa Saarentähden tekemistä, jossa laivamestarina oli Kaarlo Pulli. Kun hän ei ollut paikalla, työstä vastasi August Mannonen. Saarentähti ja Koivisto olivat suurimpia Koivistolla koskaan rakennettuja puulaivoja: ne olivat liki sotakorvauskuunareiden kokoa.⁴⁰

Rauman museossa tehtiin 1980-luvun alussa laaja haastatteluprojekti, jossa koottiin tietoa raumalaisista yrityksistä. Olin itsekin mukana tässä projektissa, mutta en haastatellut tuossa yhteydessä Hollmingin telakan työntekijöitä, vaan sen teki Pirkko Virtanen. Osittain informantit ovat samoja kuin itse tekemissäni haastatteluissa, mutta osa on eri henkilöitä. Virtasen tekemät haastattelut polveilevat paljon enemmän kuin ne, jotka olen itse tehnyt, ja Virtasen haastatteluista löytyykin yksityiskohtia, joita omista haastatteluistani puuttui. Nämä haastattelut ovat erityisen tärkeitä pohdittaessa työntekijöiden suhdetta venäläisiin valvojiin ja koivistolaisuutta työyhteisössä. Näissä haastatteluissa oli myös pidempi aikajänne, ne ulottuivat kuunariajasta 1980-luvulle. Käytän yhdeksää Virtasen tekemää haastattelua tässä tutkimuksessa.

Tampereen yliopiston kansanperinteen arkistossa on tallennettuna Erkki Ala-Kön-

38 Suna 1972; TYKL kysely 19/23 Erkki-Ilmari Pulli.

39 Pulli 1970.

40 RM2, TYKL kysely 19/23 Erkki-Ilmari Pulli.

nin tekemät haastattelut telakan perustajista Kaarlo Pullista ja August Mannosesta. Erityisesti Pullin haastattelu on mielenkiintoinen, hän kertoo telakan alkuvaiheista ja kehityksestä sekä omasta laivanrakentajaurastaan. Turun yliopiston kulttuurien tutkimuksen arkiston TYKL-kokoelmasta löytyy vielä Antti Sunan haastattelutyö Kaarlo Pullista ja laivanrakennuksesta Koivistolta.

Haastatteluaineistoa on siis laivanrakennuksesta olemassa itseni lisäksi neljän haastattelijan tekemänä. Varhaisimmat haastattelut on tehty 1960- ja 1970-lukujen taitteessa, liki 20 vuotta kuunareiden rakentamisen päättymisen jälkeen, viimeisimmissä 1980-luvulla tehdyissä haastatteluissa muistellaan jo liki 40 vuotta aikaisemmin tapahtuneita asioita. Aikalaishaastatteluja laivanrakentajista ei ole säilynyt.

Haastattelujen lisäksi sotakorvauskuunareiden rakentamisesta Hollmingilla on saatu talteen työkaluja, valokuvia, filmejä ja piirustuksia sekä muistelmia. Rauman Koivistokerhossa toimi laivanrakennustoimikunta, joka on koonnut 1980-luvulla yhteistyössä Rauman museon kanssa kuunareiden rakentamisessa Hollmingin telakalla käytettyjä työkaluja, luetteloinut ne ja luovuttanut Rauman museoon säilytettäväksi. Esineet on luovutettu edelleen Rauman merimuseolle vuonna 2004. Työkalujen valokuvat ja niiden luettelointitiedot ovat olleet käytettävissäni.

Olen koonnut haastattelutyön yhteydessä kuunareihin ja niiden rakentamiseen liittyviä valokuvia Rauman museon arkistoon, samoin kuunareiden piirustuksia. Näin teki myös yrityksen väkeä ennen minua haastatellut Pirkko Virtanen. Valokuvia löytyi vielä melko paljon ja käytänkin niitä tutkimuksessa, sillä valokuvat kertovat rakentamisesta enemmän kuin tuhat sanaa. Valokuvia on kerännyt myös telakan ammattiyhdistys ja ne olen saanut käyttööni Rauman Merimuseon arkistosta. Telakalla säilyneet kuunareiden piirustukset ovat pääosin huonolaatuisia kopioita, mutta Sotakorvaustollisuuden valtuuskunnan arkistosta piirustuksia löytyy enemmänkin.

Kuunareiden rakentamisesta Raumalla on säilynyt kaksi mielenkiintoista lyhytfilmiä. Ne sisältyvät Filmiseppo Oy:n Raumalla vuosina 1945 ja 1946 tekemiin alle 10 minuutin veronalennusfilmeihin: *Rauma kameranäkökulmasta* (kuvattu 1945) ja *Raumalla rakennetaan* (kuvattu 1946).⁴¹ Veronalennusfilmit olivat lyhyitä dokumenttelokuvia, joita esitettiin elokuvateattereissa pitkien elokuvien alussa ja näin elokuvateatteri sai alennusta elokuvien leimaveroista⁴². Lisäksi yhtiö ja Mannosen suku ovat teettäneet filmejä, jotka kertovat myös sotakorvausalusten tekemisestä Hollmingin telakalla. Kun niissä kuvataan kuunareiden rakentamista, käytetään niissä filmiaineistona veronalennusfilmien materiaalia. Vuonna 1949 SOTEVA tilasi valtuuskunnan toimintaa ja so-

41 Jouko Nummela suull.

42 www.wikipedia.org/wiki/veronalennuselokuva (käyty 11.10.2011).

takorvauksia esittelevän pitkän (66 min.) elokuvan, jossa kuvataan myös Hollmingin kuunarinrakennusta. Elokuva on nimeltään *Suomi maksaa* ja se ilmeistyi vuonna 1951. Se aiheutti ilmestyessään polittiista keskustelua, mm. eduskuntakyselyn.⁴³

Jussi Helle on koonnut Erkki Pullin muistelmista omakustanteen, jossa Pulli muistelee elämää Koivistolla 1920- ja 30-luvuilla sekä elämää Raumalla sodan jälkeen. Kiinnostavaa tämän tutkimuksen kannalta ovat muistelmat laivanrakennuksesta Koivistolla ja erityisesti kuunareiden koeajokapteenin näkökulmasta kerrotut tapahtumat telakan toiminnasta, koepurjehduksista ja alusten luovuttamisesta.

Hollming-yhtymän arkistosta olen saanut käyttööni yhtiön henkilökortiston vuosilta 1945–1952, kopioita laivojen piirustuksista sekä yhtiön johtokunnan ja yhtiökokouksen pöytäkirjat. Tällä hetkellä henkilökortistoa ja laivojen piirustuksia säilytetään Aksoni Oy:n arkistossa. Henkilökortiston tietoihin liittyy paljon epävarmuustekijöitä, jotka vaikeuttavat sen käyttöä, ks. luku III:3. Ensinnäkin yhdestä ihmisestä on monissa tapauksissa tehty useita kortteja: yhden hän on täyttänyt itse, toinen on kirjoitettu koneella arkistoon ja jos työsuhteessa on ollut katko, uudesta työsuhteesta on tehty uusi henkilökortti. Huomattavan usein yhtä ihmistä koskevissa korteissa on niin paljon eroa, että on vaikeaa päätellä, onko enää kyse samasta henkilöstä. Kortistossa on mukana runsaasti tilapäistä työvoimaa, joka työskenteli telakalla vain hyvin lyhyen aikaa sekä sellaisia nimiä, jotka ovat ilmoittautuneet töihin, mutta ovat kuitenkin jättäneet saapumatta. Kortistoa on alettu pitää vasta vuonna 1947 ja sitä on täydennetty tällöin ensimmäisten vuosien osalta: vuonna 1945 työhön tulleet ovat päivänneet korttinsa vasta vuonna 1947 eli he ovat täyttäneet sen vasta silloin. Näin korteista eivät tule esille sellaiset yhtiön palveluksessa olleet, jotka olivat lähteneet ennen vuotta 1947. Kaikki eivät myöskään ole jälkikäteen täyttäneet korttia, joten kahden ensimmäisen vuoden osalta se ei ole täydellinen.

Sotakorvausteollisuuden valtuuskunnan eli SOTEVAN arkisto on tallennettu Kansallisarkistoon. Erityisesti laivaosaston arkisto on kiinnostava tätä tutkimusta tehtäessä. Saapuneet kirjeet ja muistiot neuvotteluista sisältävät tärkeitä yksityiskohtaisia tietoja F.W. Hollming Oy:n telakan alkutaipaleelta aikalaisten näkökulmasta ja heidän kertomanaan. SOTEVAN laivaosaston arkistosta löytyvät myös kuunareiden erittelyt (koska niihin tehtiin muutoksia, löytyy arkistosta useita versioita erittelyistä), laivojen luovutus- ja vastaanottopöytäkirjat sekä reklamaatiot, joita laivojen venäläinen vastaanottaja laivoista teki. Laivojen piirustukset – eri telakoiden käyttämät – sekä valokuvia on tallennettu SOTEVAN arkistoon, mutta valokuva-arkistossa ei ole kuvia Hollmingin

43 Suomen kansallisfilmografia 4, s. 402–404.

laivanrakennuksesta, vaan kuunareita koskevat kuvat on otettu Valkon telakalta.

Myös SOTEVAN yleisen osaston lähteneet kirjeet antavat mielenkiintoista tietoa tätä tutkimusta varten. Hinnotteluosaston arkistosta löytyy tietoa Hollmingin telakan alkuvaiheista, mutta se koskee enemmän yrityksen kehitystä kuin tähän tutkimukseen rajattua aihetta. Yhtiön edustajien, ennen muuta toimitusjohtaja Filip Hollmingin, ja SOTEVAN edustajien välinen kirjeenvaihto on kiinnostavaa siinä mielessä, että muita aikalaislähteitä, joissa tulisi esille yksittäisiä tapahtumia tai tuntoja, ei juuri ole olemassa.

Sanomalehdet, erityisesti Raumalla ilmestyvä *Länsi-Suomi* toki kertoo kuunariajan tapahtumista aikaisten näkökulmasta. Artikkeleita laivanrakennuksesta on melko vähän ja ne ovat hyvin yleisluonteisia. Lisävalaistusta antavat kuitenkin ilmoitukset, joita Hollming ja muutkin laivanrakennusyhtiöt ovat lehteen laittaneet.

Kaarlo Pullin yksityisarkisto, joka on Pullin suvun hallussa, on myös ollut käytössäni. Arkisto sisältää monenlaista tietoa yhtiön toiminnasta, esimerkiksi tuntipalkkalistoja ja materiaalitietoja sekä *Morskoi Registrin* eli Neuvostoliiton merirekisterin, jonka säädösten mukaan sotakorvauskuunarit Hollmingilla rakennettiin.

Tutkimusmenetelmät ja näkökulmat

Tähän materiaaliin perustuva tutkimukseni on kansatieteellistä perustutkimusta. Tutkimuksen luonne on kansatieteellinen työntutkimus tai kansatieteellinen näkökulma työntutkimukseen, sillä se tarkastelee työntekijöitä ja kohdistuu heidän tekemäänsä työhön.⁴⁴ Tutkimuksessa muutos ja muutoksen tutkiminen ovat keskiössä. Siinä painottuu etnologialle ominainen mikrohistorian lähestymistapa tutkimusongelmaan ja siinä pyritään tuomaan esille työntekijän näkökulma yrityksen historiakirjoituksen rinnalle. Tutkimus perustuu ennen muuta muistitietoon ja sen tulkintaan – kyse on siis muistitietotutkimuksesta. Keskeinen termi tämän tutkimuksen kysymyksenasettelussa on kollektiivinen muisti ja sen tulkinta.

Aluksi on syytä selventää tutkimuksen keskeisiä käsitteitä kulttuuri ja kulttuuri-identiteetti. Kulttuurin käsite on muuttuva, uusimmassa kirjallisuudessa se määritellään usein tarkoittamaan sitä tietoa tai niitä käsityksiä sekä elämisen ja olemisen tapoja, jotka tietyn yhteisön jäsenet ovat omaksuneet. Kulttuureja ei voi kuitenkaan pitää kokonaisina ja erillisiä kokonaisuuksina, sillä eri ihmisten konstruktio todellisuudesta ovat erilaisia. Nykyisin ajatellaan myös, että kulttuurintutkijat (antropologit) itsekin muokkaavat tutkimiansa yhteisöjen kulttuurisia käsityksiä: tutkija ei käy neutraalina

44 Vrt. Nurmi 1989, 153.

toimijana keräämässä objektiivista tietoa kokonaisvaltaisesta ja yhtenäisestä vieraasta kulttuurista, vaan vaikuttaa omalla läsnäolollaan tutkimustilanteeseen ja aineiston tulkintaan.⁴⁵ Etnologi Katriina Siivonen toteaa kulttuurista, ettei ole perusteita pitää tiettyjä, rajallisia kulttuureja lähtökohtaisesti olemassa olevina, vaan pitävän pohjan kulttuurin teorialle saa lähtemällä liikkeelle yksilöllisistä ihmisistä suhteessa johonkin lähtökohtaisesti avoimeen ja empirian kautta hahmottuvaan kulttuuriseen⁴⁶.

Samalla tavalla kulttuuri-identiteetin käsite on muuttunut: aikaisemmin sen ymmärrettiin tarkoittavan muuttumatonta ja perustuvan tiettyyn kulttuuriseen, kaikille yhteiseen ytimeen. Esimerkiksi Pirkko Sallinen-Gimpl on 1980-luvulla määritellyt kulttuuri-identiteetin jonkin väestöryhmän kulttuuriperintöön nojautuvana, ryhmää sisäisesti yhdistävänä ja sen muista erottavana aineellisena ja henkisenä yhteenkuuluvaisuutena.⁴⁷ Uudemman käsityksen mukaan kulttuuri-identiteetti on enemmän tulemista kuin olemista. Identiteetit eivät tämän käsityksen mukaan perustu menneisyyden löytämiselle, vaan ne muodostuvat jatkuvasti uudelleen historiaan, kulttuuriin ja valtaan liittyneinä.⁴⁸ Siivonen pitää keskeisenä identiteetin käsitteen lähtökohtana sitä, miten ihminen hahmottaa itsensä laajemman kulttuurisen ilmentymän osaksi⁴⁹.

Tämä tutkimuksen tärkein lähdemateriaali on laivanrakentajien haastattelut eli muistitieto. Muistitieto lähteenä mahdollistaa erilaisia tulkintoja. Hilka Helsti on tutkinut teemakirjoitusaineistoja ja hän on tiivistänyt tutkijat kahteen päätyyppiin sen mukaan, miten he asennoituvat tekstin (aineiston) ja todellisuuden väliseen suhteeseen. Hän erittelee faktojen etsijät ja konstruktionistit. Ensin mainitut ajattelevat aineistojen sisältävän tosiasioita ja toisaalta virheellisiä käsityksiä tutkittavasta kysymyksestä ja todellisuudesta yleensä. He vertailevat kirjoituksia toisiinsa ja muihin lähteisiin pohtiessaan, pitävätkö kirjoittajan antamat tiedot paikkansa. Konstruktionistit ovat luopuneet yhden ainoan totuuden ajatuksesta. Heidän mukaansa kulttuurintutkijalla ei ole millään menetelmällä välitöntä pääsyä todellisuuteen. Sen sijaan hänelle tarjoutuu mahdollisuus tarkastella todellisuudesta esitettyjä tarinoita, kuvauksia ja tulkintoja. Varman tiedon sijasta tavoitellaan hedelmällistä tietoa. Tutkija pyrkii saamaan selville jotain kertojien kokemasta todellisuudesta ja sen kuvaamisen tavoista ja yrittää kääntää tätä tietoa tutkimuksen kielelle. Tavanomaisten muistojen lisäksi poikkeukselliset, jopa vääristyneeltä vaikuttavat muistot ovat nyt merkityksekkäitä. Kirjoittajien käsityksiä ja

45 Anttonen 1999, 200, 205–227.

46 Siivonen 2008, 41.

47 Sallinen-Gimpl 1989, 209.

48 Anttonen 1999, 237.

49 Siivonen 2008, 78.

kertomuksia ei nielaista sellaisenaan, vaan ne otetaan analyysin kohteiksi, toteaa Helsti.⁵⁰

Vaikka tutkimuksen pyrkimyksenä olisikin antaa ääni tutkittavalle, ei tilanne voi olla tasa-arvoinen. Tutkija valitsee aiheensa ja aineistonsa, päättää kysymyksenasetteluista, teorettisista ja metodologisista valinnoista ja kantaa vastuun tulkinnoista. Hän myös jakaa keskustelun puheenvuorot ja tekee niistä johtopäätökset. Aineistoista ei nouse mitään sellaista, mitä tutkija ei ymmärrä tai halua nostaa, jatkaa Helsti.⁵¹

Pirjo Korkiakangasta siteeraten moniäänisyyden tavoite ei vielä riitä, vaan vasta aineistojen tulkitseva analysointi auttaa tutkijaa löytämään ja ymmärtämään aineistojensa sisällöllisiä merkityksiä ja erilaisten muisteluaineistojen rakentumiseen liittyviä ominaisuuksia ja säännönmukaisuuksia. Kun kertojan muistelu on tutkimuksessa nähtävänä omin sanoin muisteltuna, samalla lukijat voivat täten itse päätellä, onko johtopäätöksistä tutkijan kanssa samaa mieltä vai ei. Tällä tavoin tutkimusta lukevalle annetaan mahdollisuus käydä dialogia niin tutkijan kuin aineistojenkin kanssa. Vielä on kuitenkin kyse siitä, että aineiston valinnan suorittaa tutkija.⁵²

Alessandro Portellin mukaan tutkija on se, joka päättää, että haastattelu ylipäätään tehdään. Hän jatkaa: ”Tutkijat aiheuttavat usein lopputulokseen vääristymiä: haastattelut kertovat tutkijalle sen, mitä luulevat näiden haluavan kuulla, ja paljastavat näin oman suhtautumisensa tutkijan rooliin. Toisaalta tiukan strukturoidut haastattelut saattavat estää haastattelijoille ennestään tuntemattoman, mutta joskus olennaisenkin tiedon esille tuloa, koska sitä ei osattu huomioida kysymyksiä laadittaessa. Tällaiset haastattelut yleensä tukevat historiantutkijan aikaisempaa näkemystä asiasta.”⁵³

Helsti, Korkiakangas ja Portelli käsittelevät oivallisesti niitä muistitiedon tulkinnaan liittyviä kysymyksiä, jotka ovat tämä tutkimuksen keskiössä. Olen halunnut antaa äänen sotakorvauskuunareiden rakentajille, mutta olen edellä esitettyjen näkemysten takana: haastattelijan ja tutkijan rooli on kuitenkin monin eri tavoin ratkaiseva. Yhtenä hyvänä esimerkkinä tästä on se, että haastatteluja tehdessäni olin kiinnostunut nimenomaan siitä, miten puulaiva rakennettiin ja miten rakentaminen muuttui vuosina 1945–1952. Kiinnitin paljon vähemmän huomiota muihin asioihin, kuten laivanrakentajien suhteesta työhön, sosiaalisista suhteista, asenteista, työilmapiiristä, ongelmista ja tunnelmista työpaikalla, saati nyt niin kiinnostaviin kysymyksiin rakentajien suhtautumisesta sotakorvauksiin tai suhteesta venäläisiin. Nämä kysymykset jäävät

50 Helsti 2005, 152–154.

51 Helsti 2005, 156–157.

52 Korkiakangas 2005, 131–132.

53 Portelli 2006, 60.

tekemissäni haastatteluissa enemmän hajamainintojen varaan. Vai onko niin, ettei niitä kysymyksiä, esimerkiksi suhtautumista venäläisiin, ollut tärkeää kysyä ja muistella 1980-luvulla?

Kun tässä tutkimuksessa käsittelen itse laivan rakentamista teknisenä suorituksena, käytän pitkälti perinteistä lähdekritiikkiä: mitä useampi kertoo asiasta samalla tavoin, sitä luotettavampaa tieto on. Se ei kuitenkaan riitä: on tärkeää huomioida myös ne kertomukset, joissa asiat muistetaan toisin. Jos joku kohde tai sen rakentaminen kerrotaan haastatteluissa eri tavoin, tuon kaikki vaihtoehdot esille. Näin lukijalla on mahdollisuus itse ratkaista, mikä tieto on luotettavinta jossakin yksityiskohdassa.

Kun tutkimuksessa käsitellään työntekijöitä, työyhteisöä, työntekijöiden suhdetta venäläisiin ja sotakorvauksiin tai muuten liikutaan alueilla, joissa haastateltavien henkilökohtaiset mielipiteet tulevat enemmän esille, suhtaudun aineistoon kuten Helstin esittämät konstruktionistit. Pysin haastatteluaineiston avulla saamaan selville jotain kertojien kokemasta todellisuudesta ja analysoimaan sitä. Annan informanteille tilaisuuden myös kertoa asiasta omin sanoin. Näin pyrkimyksenäni on tuoda esiin moniäänisyys, joka on ominaista laadullisille aineistoille. Ja toisaalta, kuten Portelli korostaa, suullista historiaa tulisi kirjoittaa niin, että lukijaa muistutettaisiin jatkuvasti luettavan tekstin suullisesta alkuperästä⁵⁴.

Tutkijoiden suhtautuminen haastatteluaineistoon joko faktojen etsijänä tai konstruktionisteina ei ehkä niinkään ole rinnakkainen ilmiö, vaan kysymys on vanhasta ja uudesta tavasta suhtautua haastatteluaineistoihin ja niiden antamaan tietoon. Tämän tutkimuksen teoriapohjaa tarkasteltaessa onkin syytä laajemmin hahmottaa sitä kehitystä, mitä kansatieteessä ja sen lähitieteissä on tapahtunut suhteessa muistitietoon sinä aikana, kun olen tehnyt tutkimusta sotakorvauskuunareiden rakentamisesta Raumalla, sillä tuo muutos on jättänyt jälkensä tutkimuksen haastatteluaineiston keruuseen ja sen myötä mahdolliseen kysymyksenasetteluun, teoriapohjaan ja edelleen aineiston tulkintaan. Työhön alkoi jo 1980-luvun puolivälissä, kun tein ensimmäiset Hollmingin kuunareiden rakentajien haastattelut tästä aiheesta tähtäimenä pro gradu -tutkielma kansatieteen oppiaineeseen.

Se, että aloin kerätä haastatteluaineistoa nimenomaan laivanrakennuksesta, johtuu oman kiinnostuksen lisäksi varmasti siitä, että 1980-luvulla teollisuusperinteen keruu nähtiin kansatieteen parissa tärkeänä, erityisesti Turun yliopistossa, jossa itsekin siis opiskelin professori Ilmar Talven oppilaana. Tuossa vaiheessa haastatteluaineiston arvo lähteenä oli vielä perinteinen, sillä etsittiin totuutta, mutta sen arvo lähteenä oli kirjal-

54 Portelli 1997, 5.

lisia lähteitä heikompi. Uutta oli kuitenkin tulossa.

Suomessa 1980-luvulla historiantutkija Jorma Kalela nosti esiin kansanomaisen historian käsitteen.⁵⁵ Kalelan mukaan historiakuvien kaksi päälähdettä ovat historian julkiset esitykset ja kansanomainen historia. Kansanomaisen historian Kalela määrittelee yhteisössä eläväksi historiaksi, oli yhteisö sitten perhe, suku, kylä tai työpaikka. Historiantutkimuksen on Kalelan mukaan osallistuttava historian yhteiskunnalliseen määrittämiseen julkisuudessa, mutta sen on myös punnittava kansanomaiseen historiaan sisältyviä tulkintoja. Historiantutkimuksesta on hänen mukaansa mielekästä puhua erityisenä historian esittämisen lajina vain, jos se ymmärtää tehtäväkseen sekä historian julkisten esitysten että kansanomaisen historian kriittisen erittelyn. Historiantutkimuksen tuloksia on voitava arvioida tietoteoreettisin kriteerein ja tämä arviointi onkin mahdollista tehdä myös kotona kerrotuille tarinoille, mutta arvioinnin pitäminen näiden tarinoiden välttämättömänä edellytyksenä ei ole mielekästä.⁵⁶

Kalelan mukaan julkiset tarinat ja perinteenä välittynyt historia ovat jatkuvassa vuorovoikutuksessa keskenään. Erilaisten julkisten historioiden ja sosiaalisiin muisteihin kuuluvat historian esitykset käyvät keskenään pysyvää kilpailua hegemoniasta, esimerkiksi kun on kyse Suomen ulkopolitiikasta kylmän sodan ajalta. Tuon kamppailun ulkopuolelle ei yksikään historiantutkija voi asettua, toteaa Kalela, sillä tutkijan työn välttämättömänä edellytyksenä on osoittaa, miten asiat olivat erotuksena siitä, miten niiden väitetään tai uskotaan olleen.⁵⁷

Kulttuurintutkijoista tähän näkökulmaan tarttui jo varhain Kaija Heikkinen. Hän on väitöskirjassaan *Karjalaisuus ja etninen itsetajunta* vuonna 1989 todennut Kalelan käyttämälle termille kansanomainen historia löytyvän useita synonyymejä, kuten etnohistoria, kansanhistoria ja muistitietotutkimus. Heikkisenkin näkemys on, että akateemisen historiakirjoituksen ja kansanomaisen historian välillä ei ole rajaa, ne eivät ole erillisiä ilmiöitä. Akateeminen historiankirjoitus käsittelee osittain samoja sosiaalisen elämän ja kulttuurin teemoja kuin kansanomainen historia, mutta pääasiassa se keskittyy tutkimaan valtiiovallan ja muiden instituutioiden toimintaa. Kansanomainen historia sisältää runsaasti arkielämän kuvausta ja tuo esille elämänkerrallista aineistoa ja juuri tästä syystä muistitieto on käyttökelpoista.⁵⁸

Kansanomaisen historian merkittävä lähdeaineisto on siis muistitieto, kaikenlai-

55 Fingerroos & Peltonen 2006, 14

56 Kalela 2000, 37-38, Kalela 2001, 17-18, 65-67.

57 Kalela 2006, 87.

58 Heikkinen 1989, 118-120.

nen muistinvaraisesti tuotettu aineisto⁵⁹. Tänä päivänä muistitietoa lähdeaineistonaan hyödyntävästä tutkimussuunnasta käytetään yleensä nimitystä muistitietotutkimus. Se on syntynyt pyrkimyksestä laajentaa erilaisia menneisyyden tulkintoja tai vallitsevia totuuksia. Kansainvälisesti sen kiinnostuksen kohteena ovat olleet erityisesti pienet ilmiöt ja näkökulmat, arki, marginaalit ja unohdetut yhteisöt ja muistitietoa keräävä kenttätyö on ollut hedelmällistä poliittisen historian, työväenliikkeen ja paikallishistorian tutkimuksessa. Italiassa, jossa suullisen historian parissa on tehty paljon tutkimusta, tutkimusten aiheina ovat olleet mm. työväki, naiset, feminismi, nuoriso ja radikaalit liikkeet⁶⁰.

1980-luvun alun jälkeen suhtautuminen muistitiedon käyttöön tutkimuksessa ja sen lähdekritiikkiin on suomalaisessa kulttuurintutkimuksessa perusteellisesti muuttunut. Vaikka muistinvaraisilla aineistoilla on usein ollut tärkeä merkitys ja sitä on kerätty maailmanlaajuisestikin ajatellen hyvin varhain, jo 1830-luvulta lähtien, on muistia ja muistinvaraisia aineistoja meillä alettu tarkemmin problematisoida vasta 1990-luvulla⁶¹. Parinkymmenen viime vuoden aikana muistia käsitteleviä tutkimuksia on tehty niin paljon, että Anne Heimon mukaan voidaan puhua muistin käännteestä.⁶²

Hanna Snellmanin mukaan suomalaisessa kansatieteessä on vasta 1990-luvulla lopullisesti luovuttu faktojen etsimisestä: edelleenkin etsitään tietysti tietoa, mutta haastattelutilanteessa on ideana nyt pikemminkin etsiä subjektiivisia totuuksia kuin totuutta yleensä.⁶³ Korkiakankaan mukaan 1990-luvulta lähtien muistitiedon käyttö ja tutkimus kulttuurintutkimuksessa on Suomessa jakautunut kahteen linjaan, toisaalta elämänkulun ja arkielämän tutkimuksen problematisointiin muistamisen ja muistelun kautta, toisaalta maamme historian merkittäviin käännekohtiin liittyvien tapahtumien muistamiseen. Näissä korostuu vaiettujen asioiden muistamisen tärkeys ja huomiotta jääneiden ihmisryhmien kokemusten ja äänen nostaminen esiin. Korkiakankaan mukaan historiallisesti merkittävien tapahtumien tarkastelu yksittäisen muistelijan kautta on ollut selkeämmin sidoksissa *oral history* -tutkimustraditioon, kun taas kansallisiin traumoihin keskittynyt muisteluntutkimus löytää vastineita saksalaista kansallissosialismin aikaa ja holokaustia sekä italialaista fasismin ajan ilmiöitä tutkivasta muistelututkimuksesta.⁶⁴ Leena Rossin mielestä muistitietohistoriaa sanotaan harhaanjohtavasti ”suulliseksi historiaksi” englanninkielisen *oral history* -termin mukaan. Itse

59 Korkiakangas 1999, 161.

60 Thompson 2000, 76; Portelli 1997, xvi–xvii.

61 Thompson 2000, 71; Korkiakangas 2005, 130.

62 Heimo 2010, 37.

63 Snellman 2003, 57.

64 Korkiakangas 2005, 130–131.

historian tutkimushan ei ole suullista, vaan se perustuu suulliseen aineistoon, joka sekin on tutkimusta varten muutettu kirjalliseen muotoon.⁶⁵ Anne Heimo mukaan oral history -termin vakiintunut määritelmä tarkoittaaakin silminnäkijöiden haastattelemista menneisyyden tapahtumista historian rekonstruoimista varten.⁶⁶

Nykykäsityksen mukaan termi muistitietotutkimus viittaa kaikkiin menneisyyden tulkintoihin, ei yksin muistitietohistoriaan tai akateemiseen tutkimukseen vaan myös maallikoiden tuottamiin menneisyyden tulkintoihin. Muistitietoa lähteenä käyttävän tutkimuksen tavoitteena on tuoda esille muistelijoiden omat näkökulmat menneisyydestä; tutkijan tehtävänä on esittää menneisyys tai tehdä siitä tulkintoja. Muistitieto voi siis toimia tutkimuksessa ensisijaisena lähteenä ja tuoda uutta tietoa, toisaalta muistitietoa voi tutkia kohteena, jolloin tutkimuksellinen kiinnostus voi suuntautua vaikka muistelun rakenteisiin ja keinoihin. Muistitietotutkimusta on mahdollista hyödyntää myös metodina, tutkimusaineiston muodostamisen apuvälineenä, kuten Kalela on menetellyt Paperiliiton historiahankkeen kohdalla.⁶⁷

Muistitiedon käyttöä uusista näkökulmista ovat hyödyntäneet viime vuosina monet kulttuurintutkijat, esimerkiksi Tarja Raninen-Siiskonen, Ulla-Maija Peltonen, Taina Ukkonen, Hilka Helsti, Outi Fingerroos ja Anne Heimo, kansatieteilijöistä erityisesti Pirjo Korkiakangas. Näiden tutkijoiden käsitykset muistitiedosta ja sen käytöstä ovat avartaneet omaa suhtautumistani muistitietoon, sen arvoon ja tulkintaan.

Suomalaisista kansatieteilijöistä muistitiedon ”uuden aallon” uranuurtaja on Pirjo Korkiakangas. Hänen mukaansa kansatieteessä muistitieto -käsitteen rasiitteena oli pitkään etenkin etnologiselle tutkimukselle asetettu vaatimus pyrkiä objektiiviseen todellisuuteen ja kulttuurin kuvaukseen. Muistitietoa on myös vertailtu erilaisiin dokumenttiaineistoihin. Korkiakangas on lapsuuden työnteon ja leikkien muistelua käsittelevässä väitöskirjassaan, joka on julkaistu vuonna 1996, ottanut toisenlaisen näkökulman muistitietoon. Tutkimuksen tavoitteena on käyttää muistiin perustuvia aineistoja moniäänisemmin kulttuurin, perinteen ja yhteisen historiamme hahmottamiseksi ja kuvaamiseksi. Kun yleensä ratkaisevaa on muistitiedon määrällinen edustavuus, Korkiakangas näkee individuaalisen kokemuksen yksilöllisesti arvokkaana ja merkityksellisenä. Hän korostaa, että muistelu sinänsä on aina yksilöllinen prosessi, johon vaikuttavat monet muistettavan tapahtuman ja ajankohdan seikat. Vaikka hän nostaa tutkimuksessaan esiin individuaalista moniäänisyyttä, tärkeä lähtökohta on kuitenkin, että muistamme

65 Rossi 2003b, 22–23.

66 Heimo 2010, 38.

67 Fingerroos & Haanpää 2006, 27–29.

ja muistellemme yksilöllisten kokemusten ja elämysten ohella kollektiivisesti jaettua.⁶⁸

Korkiakankaan mukaan yhtenä varsin määräävänä etnologisen tutkimuksen kohteena pidetään arkisen, jokapäiväisen ja tavanomaisuudessaan usein huomaamattomaksi jäävän tutkimista. Etenkin silloin, kun tutkimusta tehdään oman kulttuurin sisällä, kulttuurin itsetäänselvyyksien oivaltaminen ja niiden analysoiva ihmettely tavallaan merkityksellistää merkityksettömän. Sama on ominaista muistelulle, joka ikään kuin muuttaa arkielämän tavanomaisuuden erikoisuudeksi: sen tavallisuus on jo historiaa ja sellaisenaan nykyhetkestä poikkeavaa. Tähän perustuukin Korkiakankaan mukaan halu muistella mennyttä, sillä muistelussa eletty elämä ei näyttäytyä aina vain tavanomaiseksi koettuna arkena vaan erityisinä asioina ja tapahtumina, jotka merkityksellistävät muistelun hetkestä käsin ja näin mennyt ja nykyisyys punoutuvat toisiinsa.⁶⁹ Nykyisin etnologista muistin ja muistelun tutkimusta luonnehtivat tavoitteet kuvata, analysoida ja tulkita monimuotoisesti sitä, miten ihmiset kulttuurisina toimijoina kokevat ja jäsentävät mennyttä niin ajallisena jatkumona kuin menneen ja nykyisen yhdistävänä konstruktiona.⁷⁰

Viime vuosina monet suomalaiset folkloristit ovat määrittäneet uudelleen muistitietoa tai muistelutietoa ja sen käyttöä ja näissä kertojan subjektiivisuus korostuu. Taina Ukkonen on tutkinut väitöskirjassaan muistelupuhetta oman historian ja kokemuskertomusten tuottamisprosessina. Hän toteaa, että yksittäisen muistelijan näkökulmasta muistelun avulla voi pohtia omaa elämänkulkuaan ja suhteuttaa sitä muiden kokemuksiin. Muistelun avulla voi myös käsitellä oman elämän suhdetta historiaan ja tuottaa julkista historiaa täydentäviä, myötäileviä tai kritisovia tulkintoja menneestä. Keskeistä hänen mukaansa on aiemmin ohitetun tai näkymättömän menneisyyden näkyväksi tekeminen, myös ihmisten omien kokemusten ja menneisyyden tulkintojen esiin saaminen ja vakavasti ottaminen. Vaikka tämä on hänen mielestään tärkein periaate, voidaan muistitietoaineistoja tietysti tallentaa ja hyödyntää myös pelkästään historian-tutkimuksen monipuolistamisen näkökulmasta. Tavoitteena voi silloin olla esim. historiakuvan täydentäminen tai vinoutumien oikaiseminen muisteluaineiston avulla.⁷¹

Ulla-Maija Peltonen toteaa, että muistitietotutkimusta ja muita uusia historioita yhdistää tutkimuksen painottuminen aineistojen kvaliteettiin sekä tutkimuskohteiden ja -tehtävien avartamiseen. Tärkeää on luoda kuva kertojan omasta historiakäsityksestä ja totuudesta. Totuuden ja merkityksen käsitteiden erottaminen on välttämätöntä,

68 Korkiakangas 1996, 12, 15–16; Korkiakangas 1999, 161–162.

69 Korkiakangas 2006, 133–134.

70 Korkiakangas 2006, 140.

71 Ukkonen 2000, 11–12, 14, 102.

merkittävää muistitietotutkimuksessa on kertojan subjektiivisuus. Toisaalta Peltonen toteaa, että kollektiiviset käsitykset vastaavat sitä tapaa, jolla ihmiset tulkitsevat oman kokemuspäiriin kuuluvia asioita. Näin muistitieto antaa informaatiota sekä historiallisesta kokemuksesta subjektiivisena ja yksilöllisenä muistona että historiallisesta tietoisuudesta kollektiivisena ja julkisena muistona. Muistitietotutkimuksessa todennäköisyys korvaa perinteisen totuuden esittämisen ja sille onkin ominaista kriittinen suhtautuminen itsestään selvänä pidettyyn tietoon ja tiedon tuottamisen tapoihin.⁷²

Outi Fingerroos on väitöskirjassaan tutkinut haastattelujen pohjalta rituaalisen kuoleman merkityksiä Kannaksella. Hänen mukaansa muistitiedon avulla voidaan tavoittaa menneestä paljon sellaista, mitä ei tavoitettaisi pelkkien asiakirjalähteiden tai tilastojen avulla. Muistitieto kantaa historian sisältöjä ja merkitysrakennelmia, jotka palvelevat olemassaolonsa välityksellä historian totuusarvoja ja valaisevat todellisuuden moniäänisyyttä monipuolisemmin kuin pelkät merkityksistä riisutut faktat. Hän korostaa, että laadulliset aineistot eivät voi milloinkaan tarjota kvantitatiivisen aineiston tavoin kattavaa vastausta asetettuihin kysymyksiin. Tästä syystä hän ei pyri tutkimuksessaan laajoihin yleistyksiin, vaan tuomaan julki muistitiedoista eli kulttuurin sisäisistä lähtökohdista nousevia näkökulmia ja tulkitsemaan niitä.⁷³

Anne Heimo pohtii väitöskirjassaan *Kapina Sammatissa* muistamista ja menneisyyden esittämistä. Hän toteaa, että vain osa menneisyydestä muuttuu historiaksi ja historiaksi muuttuminen edellyttää, että tapahtuma tai ilmiö on muistamisen arvoinen tai selitystä kaipaava. Menneisyyden esittämisessä ei ole koskaan kyse pelkästään siitä, mitä missäkin tilanteessa muistetaan tai kerrotaan ja miksi, vaan siitä, kuka muistaa tai kertoo ja miten tämä historian esittämiseen oikeuttava status hankitaan tai saavutetaan. Historiantutkimus ja muistiin perustuvat historian esitykset nähdään yhä toistensa vastakohtina, vaikka menneisyyden tulkinnat syntyvät aina historian julkisten esitysten ja ihmisten menneisyyttä koskevien käsitysten välisen jatkuvan vuorovaikutuksen tuloksena.⁷⁴

Kun keräsin tämän tutkimuksen pohja-aineistoa 1980-luvulla, oli kulttuurintutkijoiden käsitys muistitiedosta ja sen lähdearvosta siis tyystin erilainen kuin tänä päivänä. Samalla omakin käsitykseni haastattelumateriaalin arvosta lähteenä on muuttunut. Kun aikanaan halusin ennen muuta faktatietoa siitä, miten laiva teknisesti rakennettiin, etsin nyt haastatteluista – niin omistani kuin muidenkin tekemistä – myös mielihetkiä, vivahteita, arvonäkökulmia, tunnelmia. On ollut mielenkiintoista huomata, mi-

72 Peltonen 2006, 105–112.

73 Fingerroos 2004, 23, 93.

74 Heimo 2010, 16–19.

ten aikaisemmin niin rajalliseksi kuvittelemanani haastatteluaineisto, suullinen historia, silminnäkijöiden kertomukset, avaa nyt tarkalla lukemisella (tai kuuntelulla) ja avaralla kiinnostuksella monia uusia näkökulmia, sellaisiakin, joihin aikaisempi tutkimus ei ole pystynyt tarttumaan ja joihin itsekään en aikaisemmin aihetta tutkiessani kiinnittänyt huomiota.

Kun keräsin aineistoa tutkimukseen, luin itseni kuuluvaksi lähinnä ammattiryhmätutkijoiden joukkoon. Nyt voin todeta, että tutkimukseni sijoittuu sen lisäksi Korkiakankaan esittämän jaottelun mukaisesti siihen muistitiedon käyttäjien ryhmään, jotka etsivät muistitiedon avulla uutta tietoa maamme historian merkittäviin käännekohtiin liittyvistä tapahtumista. Laivanrakentajien oman äänen esiin nostaminen ja muistamisen tärkeyden korostaminen ei tähän mennessä tehdyissä sotakorvausaikaan liittyvissä tutkimuksissa ole ollut juurikaan esillä, tässä tutkimuksessa se on pääteema.

Nojaan pitkälti Alessandro Portellin ja Paul Thompsonin käsityksiin muistista ja muistojen tulkinnasta. Portellin mukaan puhujan subjektiivisuus on juuri se ainutlaatuinen ja arvokas elementti, jota muilla lähteillä ei ole. Hänen mukaansa suulliset lähteet eivät kerro vain sitä, mitä ihmiset tekivät, vaan myös sen, mitä he halusivat tehdä, mitä he uskoivat tekevänsä ja mitä he jälkikäteen katsoivat tehneensä. Muistin kyky jäsenellä tapahtumia, sen sijaan että se vain säilyttäisi tietoa, tekee muistitiedosta tutkijoille hyödyllisen. Muistin aiheuttamat muutokset kertomuksen kulussa kuvaavat kertojan tapaa hahmottaa menneisyyttä ja omaa elämäänsä ja hänen pyrkimystään sijoittaa haastattelutilanne ja koko kertomus omaan historialliseen kontekstiinsa.⁷⁵ Myös Paul Thompson korostaa, että historia ei ole vain tapahtumia, rakenteita tai toimintatapoja vaan myös sitä, miten nämä on koettu ja miten ne muistetaan. Mitä ihmiset luulevat tapahtuneen ja mitä he uskovat, että olisi voinut tapahtua, voi olla yhtä ratkaisevaa kuin mitä todella on tapahtunut.⁷⁶

Suullinen historia on dialogia haastattelujen ja historiantutkijoiden välillä. Suullisen historian kaksijakoisuus tulee esiin siinä, miten tutkija kuulee lähdeään ja toisaalta mitä tutkija siitä sanoo tai kirjoittaa. Suullinen historia ilmaisee tietoisuutta historiasta yksilön kokemuksissa ja yksilön roolia yhteisön ja julkisten tapahtumien historiassa.⁷⁷ Portellin mukaan tiedämme, että suuri osa tapahtumista on tapahtunut ihmisten mielissä, ei välttämättä todellisuudessa. Myös virheet, keksityt jutut ja valheetkin ovat kuitenkin omalla tavallaan osa totuutta. Muistitiedon tutkijoiden tuleekin ottaa tosissaan sekä epäluotettava suullinen kertomus ja uskottavalta näyttävä arkistolähde ja tutkit-

75 Portelli 2006, 55, 58, ks. myös Thompson 2000, 159–160.

76 Thompson 2000, 162.

77 Portelli 1997, 3–6.

tava molempia ja verrattava niitä toisiinsa.⁷⁸ Myös Thompson painottaa, että on tärkeää tehdä ristiinarviointia myös muiden lähteiden kanssa. Jos kirjallisen ja suullisen lähteistön välillä on eroja, ei välttämättä ole selvää, että toinen on toista luotettavampi lähde. Haastattelu voi paljastaa virallisen totuuden takana piilevän totuuden. Tai erilaisuus voi edustaa kahta täysin pätevää selitystä, mutta eri perustalta katsottuna. Nämä yhdessä tuottavat voimakkaan johtolangan oikeaan tulkintaan. Usein suullisen todistuksen arvo onkin juuri siinä, että sen sisältämää tietoa ei voi saada muista lähteistä, koska se juontaa suoraan ihmisten persoonallisista kokemuksista.⁷⁹

Thompsonin mukaan suullinen historia voidaan koota neljällä tavalla: 1) elämäkertana, 2) kertomusten kokoelmana, 3) narratiivisena analyysinä, jolloin kohteena on itse haastattelu suullisena tekstinä tai 4) rekonstruoivana ristianalyysinä, jossa suullista todistusta käsitellään kuin saalista, josta konstruoidaan argumentti, tai paremminkin argumentin sisäinen logiikka, käyttäytymisen muodoista tai entisistä tapahtumista. Usein samassa projektissa käytetään useampia lähetymistapoja.⁸⁰ Ja niin tässäkin tutkimuksessa: elämäkerrallisen tiedon ja kertomusten kokoelman lisäksi pyrin hyödyntämään rekonstruoivaa ristianalyysiä erityisesti analysoidessani kuunareiden rakentajien työyhteisöä ja sen henkeä.

Portelli jakaa kerronnan (*history-telling*) institutionaaliseen (*institutional*), yleiseen (*communal*) ja yksilölliseen (*personal*). Institutionaalinen kerronta on sosiaaliselta luonteeltaan poliittista tai ideologista, hallitukseen, puolueisiin, liittoihin ym. liittyvää. Tila, jossa se tapahtuu, on kansakunta tai valtio ja näkökulma on kolmas persoona tai se on persoonatonta. Yleisessä kerronnassa sosiaalinen viitekehys on kunta, naapuruus, työ, lakot, luonnonkatastrofit, rituaalit tai kollektiivinen osallistuminen institutionaalisella tasolla. Se tapahtuu kaupungissa, naapurustossa, työpaikalla ja näkökulma on me. Yksilöllinen kerronta on henkilökohtaista tai perhettä koskevaa tai omakohtaista kokemusta kahdelta muulta tasolta, se sijoittuu kotiin ja kerrotaan minä-muodossa. Usein kerronta yhdistelee näitä kaikkia.⁸¹

Portellin jakoa mukaillen tässä tutkimuksessa sosiaalinen viitekehys on korostuneesti työ, mutta myös koivistolainen yhteisö, ja näkökulma on selkeästi ja korostuneesti me. Haastatteluissa tulee myös esille yksilöllinen kerronta ja omakohtaiset kokemukset, mutta se on taka-alalla suhteessa edelliseen. Institutionaalinen kerronta

78 Portelli 1997, 64.

79 Thompson 2000, 273.

80 Thompson 2000, 269–271.

81 Portelli 1997, 27.

nousee esille erityisesti niissä kysymyksissä, kun käsitellään suhdetta sotakorvauksiin ja venäläisiin valvojiin.

Merkittävä osa kulttuuristamme rakentuu sille, mitä muistamme, toteaa Pirjo Korkiakangas. Etnologisessa tutkimuksessa, joka perustuu muistiin ja muisteluun, voidaan yksilöllisten merkityksenantojen kautta rakentaa kiinnostavaa yhteistä, kollektiivista ja sosiaalista kuvaa kulttuurista ja sen toimijoista. Kuitenkin myös yksilöllinen muisti liittyy aina yhteiseen historialliseen, sosiaaliseen ja kulttuuriseen muistiin. Korkiakaan mukaan etnologinen muistitutkimus liittyy aina ajatukseen yhteisesti jaetuista ja tunnistetuista kulttuurisista merkityksistä, joita muistelun kautta välitämme toisillemme ja sukupolvelta toiselle.⁸²

Kollektiivinen muisti -termi on alunperin Maurice Halbwachs. Hän korostaa muistin kollektiivista luonnetta toteamalla, että menneen mieleen palauttaminen edellyttää kommunikointia muiden kanssa. Muisteleminen on kognitiivinen prosessi ja muisti aktivoituu muistelijoina yhdistävän sosiaalisen ryhmän muistelutilanteen kontekstissa. Omaelämäkerrallinen muisti on aktiivista ja sille on ominaista, että muistelijoina ovat yksilöt, jotka kuitenkin toimivat tietyn yhteisön jäseninä. Muistot katoavat, jos niitä ei aika ajoin vahvisteta yhdessä sen ryhmän kanssa, jonka kanssa kokemus on aikanaan koettu. Vain ryhmän jäsenet muistavat, toteaa Halbwachs. Historiallista, kirjoitettuihin muistiinpanoihin, asiakirjoihin tai esim. valokuviin tallennettua muistia hän luonnehti kuolleeksi muistiksi, joka herää eloon yhteisessä muistelutilanteissa.⁸³

Unohtamista tapahtuu aina, mutta erityisesti lähiajan tapahtumista. Thompsonin mukaan unohdamme ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana tapahtuneesta yhtä paljon kuin seuraavien 30–40 vuoden aikana. Hän korostaa muistin individuaalisen ulottuvuuden lisäksi sen sosiaalista merkitystä: muisti on sitä tarkempi, mitä enemmän sillä on sosiaalista intressiä ja tarvetta. Hän korostaa myös Halbwachs tapaansa kollektiivisen muistin hedelmällisyyttä, kun tutkitaan vaikkapa työtä ja sen ryhmätietoisuutta. Kollektiivisen muistin merkitykset tulee kuitenkin aina johtaa yksilöistä käsin, muistuttaa Thompson. Ryhmätilanteissa, kuten paikallisissa juhlissa tai muistotilaisuudessa, kollektiivisen muistin merkitys kasvaa.⁸⁴

Anne Heimon mukaan suomalaiset kulttuuritutkijat tarkoittavat kollektiivisella muistilla tai sen synonyyminä usein käytetyllä kansanomaisella historialla nimenomaan yhteisön jäsenten muistojen synnyttämää kokonaisuutta, samaan tapaan kuin

82 Korkiakangas 2005, 129,145.

83 Halbwachs 1992, 38; myös Heimo 2010, 40; Korkiakangas 2005, 135; Coser 1992, 23–24; Korkiakangas 2006, 127.

84 Thompson 2000, 131–133.

folkloristit puhuvat kollektiivitradiotiosta.⁸⁵ Kollektiivinen muisti perustuu yhteiselle kokemuspohjalle, toteaa Heli Valtonen. Jokaisella ajalla, yhteisöllä, yhteiskunnalla ja kulttuurilla on oma tapansa muistaa. Valtonen jakaa muistot ja muistamisen tavat kahteen luonteeltaan erilaiseen tyyppiin: henkilökohtaiseen kokemukseen ja opittuun perustuvaan muistamiseen. Ensin mainitut ovat muistikuvia omasta elämästä, mutta ne ovat kuitenkin yhteydessä opittuun: opittu ja koettu sekoittuvat arjessa.⁸⁶ Samaan on kiinnittänyt huomiota myös Eeva Peltonen. Hänen tutkimusaiheenaan olleet naisten tarinat talvi- ja jatkosodan ajalta ilmensivät sotasukupolven reaktioita, ”jonka sisältöä tulivat kuitenkin määrittäneeksi myös ulkopoliittiset suhdanteet ja niihin liittyvät viralliset historiantulkinnat”.⁸⁷ Myös omassa tutkimuksessani ajan, yhteisön ja yhteiskunnassa tapahtuvien muutosten vaikutus muistitietoon on yksi keskeisistä kysymyksistä.

Kollektiivisen muistin rinnalla on käytetty termiä sosiaalinen muisti. Muisti on sosiaalista silloin, kun se voidaan jakaa toisen, itselle läheisen ihmisryhmän, kuten työyhteisön kanssa. Sosiaalisesta muistista puhuttaessa korostuu muistin funktionaalinen puoli, siis mihin yhteyteen muistelu liittyy, mitä muistilla ja muistelulla tavoitellaan. Toisaalta kiinnitetään huomiota muistelun sisällölliseen muokkautumiseen: miten muistettu skematisoituu (yksinkertaistuu) tai konstruoituu (rakentuu, monimutkautuu) erilaisissa sosiaalisissa yhteyksissä.⁸⁸

Korkiakankaan mukaan kollektiivinen muisti ja sosiaalinen muisti ovat sisällöllisesti ja käsitteellisesti lähellä toisiaan. Yhteistä käsitteille on se, että niihin liittyy kielellistämisen kautta tapahtuva muistin yhteiseksi kokeminen. Kollektiivinen muisti on lähempänä yleisempää kulttuurista ja historiallista lähestymistapaa, sosiaalinen muisti taas liittyy selkeämmin rajattavissa oleviin yhteisöihin.⁸⁹ Kollektiivinen muisti ja kertonta ovat aina historiallisesti funktionaalisia, ne ovat eri tavalla sidoksissa kulloisenkin historiallisen ajankohdan korostamiin tavoitteisiin, arvostuksiin ja mentaaliseen ilmapiiriin, toteaa Pirjo Korkiakangas.⁹⁰

Kun liikutaan kollektiivisen ja yksilöllisen muistin risteilyssä ja yhteensulautumisessa, tutkimusmetodisesti olennainen kysymys on se, miten ja missä tarkoituksessa kollektiivinen ja yksilöllinen liittyvät toisiinsa. Onko kyseessä itselle tärkeiden elämäntapahtumien spontaani muistelu vai tutkijan selkeästi määrittelemien teemojen ja asi-

85 Heimo 2010, 40.

86 Valtonen 2004, 24–25.

87 Peltonen 1993, 69.

88 Korkiakangas 2005, 135; Korkiakangas 2006, 127.

89 Korkiakangas 2005, 135–136; Korkiakangas 2006, 128.

90 Korkiakangas 2005, 143.

oiden muistelu, kysyy Korkiakangas.⁹¹ Toisaalta muistelukerronnassa voi olla vaikeaa erottaa sitä, onko kyse kertojan omista mielikuvista tai tulkinnoista vai esimerkiksi yhteisön yhdessä jakamasta historiallisesti tietoudesta, jonka muodostumiseen vaikuttavat itse koetun lisäksi muun muassa muilta kuullut tai kirjoista luetut asiat, pohtii Elinna Makkonen.⁹² Anne Heimo on tuonut esille kollektiivinen muisti -termin tulkinnan ongelmia. Hän toteaa muun muassa, että kun termillä tahdotaan kuvata tietyn yhteisön tai ryhmän muistia, jää usein epäselväksi, tarkoitetaanko sillä niitä muistoja, jotka ovat yhteisön jäsenille yhteisiä, yhteisön jäsenten muistojen synnyttymää kokonaisuutta vai niitä muistoja, joita yksittäinen ihminen on omaksunut yhteisön jäsenenä.⁹³

Instituutioiden muistia tutkinut Mary Douglas toteaa, että menneisyyden rakentamisen prosessilla on hyvin vähän tekemistä itse menneisyyden kanssa, prosessissa on keskeistä nykyisyys ja instituutioiden tapa ajatella. Yksilöllisellä ajattelulla on sosiaalinen perusta ja instituutio kontrolloi jäsentensä muistia. Instituutiot muistavat ja unohtavat julkisen muistin kautta. Jotkin julkisten tapahtumien osat torjutaan ja jotkin taas varastoidaan julkiseen muistiin. Julkinen muisti on siis sosiaalisen järjestyksen varastointisysteemi.⁹⁴ Makkosen mukaan käsite julkinen muisti tulee lähelle kollektiivisen, sosiaalisen ja yhteisöllisen muistin käsitteitä, mutta kuitenkin sillä erotuksella, että julkisen muistin kohdalla on kyse instituutioon liittyvistä muistoista.⁹⁵

Portelli korostaa yksilöllisen muistin merkitystä suhteessa kollektiiviseen muistiin. Kahden ihmisen muisti ei koskaan ole aivan samanlainen. Yksilöiden arvostus ja heidän merkityksensä ymmärtäminen on keskeistä kenttätyössä. Jokainen haastattelu on tärkeä, sillä jokainen haastattelu eroaa muista. Jokainen haastattava on yhtä tärkeä ja tarpeellinen.⁹⁶ Kertojan subjektiivisessa tietoisuudessa tai sosio-ekonomisessa tilanteessa tapahtuneet muutokset saattavat Portellin mukaan vaikuttaa kertomuksen vivahteisiin, sen arviointiin ja jopa siihen, miten se kerrotaan. Esimerkiksi tekoja, joita ennen pidettiin täysin oikeutettuina ja jopa välttämättöminä ei voida enää hyväksyä eikä niistä haluta enää puhua. Tällöin arvokkain tieto saattaakin olla se, mitä kertoja jättää kertomatta ja mistä syystä, eikä se, mitä hän kertoo.⁹⁷

Muistitiedossa kiinnostavaa ovat siis myös ne asiat, joista muisteluissa vaietaan tai jotka unohtetaan. Niiden tulkinta on huomattavasti vaikeampaa kuin sen tulkinta,

91 Korkiakangas 2005, 137.

92 Makkonen 2006, 247.

93 Heimo 2010, 40.

94 Douglas 1987, 69–70.

95 Makkonen 2006, 248.

96 Portelli 1997, 58.

97 Portelli 2006, 58.

mitä kerrotaan. Unohdettujen ja vaiettujen asioiden hahmottamiseksi on tiedostettava, ettei ole mahdollista tietää, mitä on unohdettu, ellei tiedä, mitä olisi pitänyt muistaa. Tutkijalla on siis oltava oletuksia kulttuurisista, historiallisista tai yhteiskunnallisista yhteyksistä, joihin muistelu liittyy.⁹⁸

Tässä yhteydessä on syytä käsitellä myös nostalgian käsitettä. Nostalgiaan liittyy sekä muistamista että unohtamista. Korkiakangas kirjoittaa nostalgiaa: ”Nostalgisen muistelun voima ja vahvuus on nimenomaan sen kyky muuttaa aikanaan esimerkiksi hyvin tavanomaisilta tai epämiellyttäviltä tuntuneet asiat positiivisiksi, tai vähintäänkin katkeransuolaisesti miellyttäviksi. Nostalgian tehtävänä muistelussa on häivyttää, saattaa ikään kuin unohduksiin kaikki sellainen, joka voisi rikkoa muistelun miellyttävän tunneharmonian. Yleensä nostalgiaan yhdistetään surumielisen kaipauksen tai eriasteisten mielihyvän ja menneisyyden nautiskelun tunteita ja kaipuuta menneeseen, josta voisi saada jotakin takaisin ainakin muistelun kautta. Toisaalta nostalgia voi olla myös eräänlainen ennakoiva mielentila, esimerkiksi jonkin tiedossa olevan menetyksen ennakoivaa kaipuuta.”⁹⁹

Ene Köresaaren mukaan yksilöiden ja sosiaalisten yhteisöjen tasolla ja sisällä elää yhtä aikaa monia ja erilaisia nostalgioita. Hänen mukaansa nostalgia on osoitus henkilökohtaisten tarpeiden ja poliittisten päämäärien monitahoisuudesta. Nostalgia voi ilmetä jossain muodossa ja samanaikaisesti sekä valtiollis-kansallisella, yhteisöllisellä että yksilön tasolla.¹⁰⁰

Tässä tutkimuksessa kollektiivisen muistin ja nostalgian käsitteet ovat kiinnostavia, samoin kysymykset muisteluajankohdan, unohdettujen ja vaiettujen asioiden merkityksestä muistelussa. Olen vakuuttunut siitä, että jos haastattelut olisi tehty samaan aikaan kun laivoja rakennettiin, kuva laivanrakennusyhteisöstä olisi koivistolaisten haastateltavien keskuudessa ollut paljon moniäänisempi kuin mitä se oli haastatteluhetkellä 1980-luvulla. Mitkä seikat tähän erityisesti vaikuttivat ja miten kollektiivinen muisti on muotoutunut ja muokannut kuvaa tapahtuneesta, siihen yritän löytää vastauksia.

Näen tutkimuksessani laivanrakentajien muistitiedon ainutlaatuisena materiaalina, jonka avulla on mahdollista kommentoida, täydentää ja laajentaa nyt muodostunutta kuvaa sotakorvauskuunareiden rakentamisesta. Tähän mennessä kuva on muodostunut pitkälti yritysten historioiden, johtohenkilöiden, SOTEVAN ja muiden virallisten tahojen näkökulmasta, siis historian julkisista esityksistä. Laivanrakentajien muistitieto monipuolistaa näkökulmaa ja tuo esille työntekijöiden omat kokemukset ja mieli-

98 Korkiakangas 2005, 139; Valtonen 2004, 23.

99 Korkiakangas 2005, 140.

100 Köresaar 2007, 114–115.

kuvat sotakorvauskuunareiden rakentamisesta. Muistitieto antaa tässäkin tapauksessa mahdollisuuksia nostaa esiin sellaisia kysymyksiä, joihin muut lähteet eivät anna vastauksia.

Aineisto antaa tilaisuuden tutkia Hollmingin kuunarinrakennusta ennen muuta kollektiivinen muisti -käsitteen kautta. Vaikka haastattelut kertovat kukin oman kertomuksensa kokemuksista laivanrakentajina, jää yksilöllinen muisti haastatteluissa ja tutkimuksessa taka-alalle. Haastatteluissa tulee harvoin esillä minä, yksilö itse. Kun apuna käytetään Portellin edellä esitettyä jakoa, kuunareiden rakentajien haastattelut sijoittuvat pääsääntöisesti, jopa korostuneesti yleiseen kerrontaan, niitä kuvaa hyvin termi kollektiivinen osallistuminen institutionaalisella tasolla: sotakorvausten maksamiseen kuunareita rakentamalla ja ”me teimme sen”. Kerronnassa on paljon yhtymäkohtia myös institutionaaliseen kerrontaan, olihan sotakorvauksissa kyse valtioiden välisestä tapahtumasta ja kansakunnan kannalta erityistehtävästä.

Tässäkään tutkimuksessa ei voi kuitenkaan jättää huomiotta yksilöllisten muistojen merkitystä. Korkiakankaan mukaan kulttuurin ja perinteen tutkimuksessa on viime vuosikymmeninä suuntauduttu yhä selkeämmin elämäkerralliseen tutkimukseen. Kun aiemmin lähtökohdat pohjautuivat puhtaammin kollektiiviseen kulttuurikuvaan, haetaan nyt selvemmin yksilöllisyyttä, henkilökohtaista muistelua ja elämysmaailman tavoittamista. Kertojaan kiinnitetään huomiota myös yksilöllisenä muistelijana ja yksilölliselle muisteluaineikselle voidaan myöntää samanlainen asema kuin kollektiivisesti hyväksytylle ja suodatetulle muistitiedolle.¹⁰¹

Haastatteluista voi löytää yksilöllisiä ja ristiriitaisiakin muistoja kuunarinrakentamisesta, työyhteisöstä ja erityisesti suhteesta neuvostoliittolaisiin työn valvojiin. Tuonne säännönmukaisesti esiin tässä tutkimuksessa. Nämä huomiot on erityisen tärkeitä, kun tulkitaan sitä kuvaa, joka kuunareiden rakentajien haastatteluista muodostuu. Vaikka tulkinta perustuu yhdessä muistetulle, ei yksilöllisiä ja ristiriitaisia muistoja ja niiden myötä todellisuuden moniäänisyyttä ole mitään syytä ohittaa, ennemminkin päinvastoin. Tulkintaa vaatii myös se, mitä harvat aikalaislähteet eli lähinnä SOTEVAN arkistosta löytyvät kirjeet kertovat tuosta ajasta suhteessa haastattelujen antamiin tietoihin tai aikaisempaan historiankirjoitukseen sotakorvauskuunareiden rakentamisesta.

Tutkimus kuvaa myös muutosprosessia yrityksessä vajaan kymmenen vuoden aikana. Tuona aikana yhtiö muuttui lähinnä käsiteollisuuteen rinnastettavasta tuotantolaitoksesta suuryritykseksi. Esitän muutosprosessin historian tutkimuksen termejä käyttäen mikrohistoriallisesta näkökulmasta, mutta se lähenee yleisempää, makrota-

101 Korkiakangas 1999, 163.

son muutosta suomalaisen teollisuuden historian tutkimuksessa. Mikrohistoriallisessa tutkimuksessa tarkastelu rajataan pienelle alueelle, ihmisten toimintaan, jotta voidaan saada yhteiskunnan ja ihmisen toiminnan rakenteet esille laajemmin makrohistoriallisella tasolla.¹⁰² Mikrohistoriassa lähdeaineiston ei tarvitse olla uutta, uutta sen sijaan on tapa, jolla lähdeaineistoa käytetään. Jokin pieni, merkityksettömältä tuntuva yksityiskohta voi tarjota tutkijalle uuden näkökulman uuden hypoteesin esittämiseksi.¹⁰³

Historiallista prosessia tutkittaessa mikrohistoriallisesta näkökulmasta eli läheltä seuraten voidaan tarttua johonkin sellaiseen, jota ei voi nähdä kokonaisuutta katsottaessa, ja päinvastoin, toteaa Carlo Ginzburg. Hän korostaa kuitenkin sitä, että todellisuus on perimmältään epäjatkuvaa ja heterogeenistä, joten mitään tietystä ympäristössä saavutettua johtopäätöstä ei voida automaattisesti siirtää yleisempään yhteyteen eli mikroskooppisessa ympäristössä saavutettuja tuloksia ei voida itsestään selvästi siirtää makroskooppiseen ympäristöön, ja päinvastoin.¹⁰⁴

F.W. Hollming Oy:n ensimmäinen vuosikymmen on yksi mielenkiintoinen esimerkki Suomessa toisen maailmansodan jälkeen merkittävän teollisuudenalan, laivanrakennusteollisuuden, murrosvaiheesta. Teollisuuden tutkimus on suomalaisessa kansatieteessä vielä pitkälti rajoittunut aikaan ennen toista maailmansotaa ja se on ollut ennen muuta työntekijöiden kulttuurin tutkimusta, ammattiryhmien tutkimusta tai jossain määrin poliittisen työväenliikkeen tutkimusta. Yrityskulttuuri -sana on tullut käyttöön 1980-luvulla, mutta sitä on kulttuurintutkimuksen näkökulmasta tutkittu vielä hyvin vähän, historiatieteissä sen sijaan laajastikin. Termin määrittäminen ei ole yksiselitteistä, mutta selvää on, että yrityskulttuurin luovat aina yrityksessä työskentelevät ihmiset. Voidaan myös puhua organisaation kulttuurista. Yrityskulttuuri voi olla näkyvää, kuten yrityksen visuaalinen imago, tulkinnan tasolla olevaa, kuten normit, tai syvällä olevaa vakaumusta, kuten suhde perusarvoihin.¹⁰⁵

F.W. Hollming Oy:n kohdalla kysymys yrityskulttuurista on kiinnostava, sillä on ilmeistä, että yhtiön koivistolainen tausta on vaikuttanut huomattavasti sen yrityskulttuuriin. Tämän tutkimuksen perustana olevissa haastatteluissa yrityskulttuuri tulee esille kuitenkin työntekijän näkökulmasta (tosin kaksi haastateltavaa kuului yhtiön omistajasukuihin) ja pitäydyn tässä näkökulmassa, vaikka houkuttelevia avauksia yhtiön yrityskulttuurin laajempaankin tutkimiseen olisi näköpiirissä.

102 Peltonen 1999, 130; Elomaa 2001, 73.

103 Peltonen 1996, 22.

104 Ginzburg 1996, 185–186, 194.

105 Antikainen 1989, 6–7,14.

Näkökulma tässä tutkimuksessa on laivanrakennusta ja työyhteisöä kuvatessani siis työntekijän näkökulma johtuen lähdemateriaalista, työntekijöiden haastatteluista. Kun pohdin työn arvostusta, lähestyn kysymystä myös työnantajan näkökulmasta, koska käsitteelen asiaa myös työnantajan tuottaman aineiston, palkkaustietojen perusteella. Suhdetta sotakorvaustyöhön ja venäläisiin valvojiin valotetaan sekä haastattelujen että yhtiön johtajien kirjeenvaihdon avulla, siis työntekijöiden ja työnantajan näkökulmasta.

Tieteellinen kirjoittaminen on aina prosessi, jossa on syytä reflektoida tutkijan oma asema tutkittavaan kohteeseen. Nykyinen tapa ratkaista asia on tuoda esille, että teksti on informanttien ja tutkijan yhteistyön tulos, jossa tutkijan oma tausta ja kokemukset vaikuttavat. Tutkijaa ohjaa kuitenkin ennen muuta käsitteellistämisen tehtävä, joka on sisäänrakennettu tieteelliseen ajatteluun. Informanttien läsnäolo tuo toisaalta tutkijalle vastuuta olla tekemästä liian nopeita ja kaavamaisia tulkintoja.¹⁰⁶

Helena Ruotsalan mukaan kenttätöissä on tärkeää tarkastella, miten tutkija ja hänen vuorovaikutuksensa tutkittaviin vaikuttaa tutkimustuloksiin. Siksi on tärkeää kuvata koko tutkimusprosessi, tarkastella kriittisesti tutkijan roolia ja siihen vaikuttaneita tekijöitä. Tavoitteena on löytää keinoja, joilla tutkijasta lähtöisin oleva subjektiivinen aines pystytään ilmaisemaan.¹⁰⁷

Tutkin tässä kulttuuria, jonka tunnen omakseni. Se on varmaankin yksi syy, miksi aihepiiri on pitänyt minua otteessaan näin pitkään. Nykyisin tutkijan oma yhteisö tai lähiympäristö onkin hyväksytty tutkimuskohde¹⁰⁸. Mutta kun nyt tutkimuksen loppuvaiheessa analysoin sen tuloksia, huomaan myös ne ongelmat, mitkä omana pitämän kulttuurin tutkimiseen liittyvät. Johtopäätöksiä tehdessäni kirjoittaisin ehkä pidemmälle meneviä päätelmiä koivistolaisuudesta ja sen merkityksestä, jos minulla ei olisi siteitä koivistolaisuuteen. Useissa kohdin, kun tuon esille positiivisiksi kokemiani piirteitä koivistolaisuudessa, annan laivanrakentajien puhua ja käytän suoria lainauksia. Neutraalisuuden ja objektiivisuuden etsintä tuntuu välillä omastakin mielestä liialliselta. Lieneekö kyse satakuntalaisuuden vaikutuksesta, asuinympäristössäni kun ei ole sopivaa kehua omaansa? Siitä, onko tämä pitkälle viety neutraalisuuden tavoittelu tutkimuksen kannalta hyväksi vai pahaksi, en ole itsekään ihan varma.

Samoja kysymyksiä ovat joutuneet pohtimaan monet muutkin kansatieteilijät, kuten äsken mainittu Helena Ruotsala väitöskirjassaan *Muuttuvat palkiset*.¹⁰⁹ Päivikki Suojanen on myös painiskellut ilmiökentän läheisyydestä johtuvan perspektiiviongelman

106 Åström 2005, 37.

107 Ruotsala 2005, 47.

108 Ruotsala 2005, 49.

109 Ruotsala 2002, 53–56.

kanssa tutkiessaan omaa uskonnollista yhteisöään. Suojanen korostaa oman, läheisen kulttuuri-ilmion tutkijalta ulkopuolisen perspektiivin hankintaa ja hallintaa, jotta uusien kysymysten tekeminen ja kyseenalaistaminen on mahdollista.¹¹⁰ Kun omaa tutkimusta pystytään katsomaan etäämmältä, on mahdollista huomata omien ratkaisujen suhteellisuus ja omat valinnat voidaan kyseenalaistaa ja samalla saadaan valmiuksia lähestyä tutkimuskysymyksiä uudesta näkökulmasta, toteaa myös Pirjo Rautiainen¹¹¹. Tutkija ei kuitenkaan voi tutkimustilanteessa irrottautua omasta kulttuurikontekstistaan. Tutkijalla on maailmankuvansa ja tiedonkriteerinsä, jotka väistämättä vaikuttavat tutkimukseen.¹¹²

Thompsonin mukaan ei ole välttämättä totta, että samaa sukupuolta, rotua tai sosiaalista luokkaa oleva pystyy hankkimaan täsmällisempää, oikeampaa informaatiota. Sosiaalinen suhde voi olla myös taakka, jolloin vastauksissa korostuu sosiaalinen yhdenmukaisuus.¹¹³ Itse koen kuitenkin, kuten edellä jo totesin, yhteisön ja sen jäsenten tuntemisen hyvin merkittävänä: tätä tutkimusta ei olisi edes syntynyt ilman tuota yhteyttä.

110 Suojanen 1997, 155.

111 Rautiainen 2007, 204.

112 Rautiainen 2007, 204–205.

113 Thompson 2000, 139–140.

2. F.W. Hollming Oy:n telakan perustamisen taustaa

Suomalaisen laivanrakennuksen pääpiirteet vuoteen 1939

Puulaivanrakennuksella on Suomessa pitkät juuret. Toiminta tehostui, kun 1500-luvulla eri puolille Ruotsi-Suomen valtakuntaa syntyi laivaveistämöitä, joissa rakennettiin aluksia kruunun tarpeisiin. Kaupunkien merikauppaa harjoittavat porvarit rakennuttivat laivoja kaupunkien veistämöillä, mutta hankkivat niitä myös ympäristön rannikkokuntien talonpojilta. Nämä maaseudun talonpojat ovat kautta aikojen rakentaneet laivoja omaankin tarpeeseen. Suomen rannikon talonpoikien vuosisatoja harjoittama merikauppa oli eurooppalaisessa vertailussa poikkeuksellisen laajaa, vaikka sitä rajoitettiin pitkälle 1800-luvulle asti. Vuonna 1868 talonpojat saivat merenkulussa samat oikeudet kuin kaupunkien merenkulkijat.¹¹⁴

Koska puulaivojen käyttöikä oli lyhyt, vilkas merenkulku tarvitsi koko ajan uusia laivoja. Aina korkeasuhdanteen aikana laivanrakennus piristyi niin kaupungeissa kuin maaseudullakin. Pohjanmaasta oli 1600-luvun puolivälissä kehittynyt merkittävä laivanrakennusalue: laivaveistämöitä syntyi ennen muuta Pietarsaaren ja Kokkolan seuduille, jonne tuli Tukholman kautta hollantilaisia tai hollantilaiseen laivanrakennustapaan perehtyneitä mestareita. Heidän välityksellään paikalliset laivanrakentajat oppivat uutta tekniikkaa ja pian Pohjanmaalla rakennettiin jo kookkaita kaukopurjehtijoita. Pohjanmaalla laivoja rakennettiin yli oman tarpeen ja siitä kehittyi suorastaan itsenäinen teollisuus, toteaa Yrjö Kaukiainen¹¹⁵. Voimallisimmillaan pohjalainen laivanrakennus oli 1770-luvulla. Laivoja myytiin erityisesti Tukholmaan, mutta myös muualle ulkomaille. Esimerkiksi Kokkolassa laivanrakennuksen vilkkauteen vaikuttivat merkittävimmin 1700- ja 1800-luvuilla alusten kysyntä ulkomailla ja ulkoiset tapahtumat, lähinnä sodat. Pohjalaisilla laivanrakentajilla oli kysyntää ympäri Suomen ja Ruotsissakin ja heidän välityksellään laivanrakennustaito levisi sittemmin muualle Suomeen, kuten Turkuun, mutta myös Koivistolle. Suuren Pohjan sodan jälkeen laivanrakennuksen innovaatioväyläksi nousi Hamina.¹¹⁶

Yleisesti voidaan sanoa, että talonpoikainen laivanrakennus oli vilkkainta siellä, missä purjehduskin oli vilkasta, mutta kaikkien pisimmälle kehittynyt laivanrakennus ei ollut enää 1800-luvun puolivälissä välittömässä yhteydessä talonpoikaispurjehdukseen. Jotkut pitäjät erikoistuiivat laivanrakennukseen, kuten Luvia ja Merikarvia, ja niis-

114 Högnäs 1989b, 109, 112; Kaukiainen 1986, 16.

115 Kaukiainen 2008, 158.

116 Kaukiainen 2008, 106, 155–159; Ojala 1996, 28.

sä laivanrakennus kehittyi itsenäiseksi elinkeinoksi. Samansuuntainen kehitys tapahtui Etelä-Pohjanmaalla Närpiössä ja Lapväärtissä 1820–1850-luvuilla.¹¹⁷

Itämaisen sodan (1853–1856) jälkeen vallitsi rahtimarkkinoilla korkeasuhdanne ja kun vielä talonpoikaispurjehdus sai uusia vapauksia, mm. mahdollisuuden Englanninpurjehdukseen, kehittyi suomalainen puulaivanrakennus nopeasti erityisesti 1860-luvulla. Tieto ja taito kansainvälisesti kilpailukykyisten alusten rakentamiseen saatiin lähinnä muista pohjoismaista, kuten Ruotsista ja Tanskasta, joskus jopa Amerikasta. Uudet runkomuodot ja takilat yleistyivät ja vanhojen perinteisten laivojen tilalle tulivat suuremmat, kansainväliset alustyypit, klipperikeulaiset tasasauma-alukset. Samanlainen muutos näkyi yhtä lailla talonpoikaispurjelaivoissa kuin kaupunkien porvariston aluksissa, niin Koivistolla kuin Turussakin. Tosin talonpoikaisaluksissa muutos oli nopeampaa Turunmaan saaristossa ja Ahvenanmaalla kuin Viipurin läänissä, jossa Pietari edelleen dominoi talonpoikaista merenkulkua ja kaupunkien laivatonnistojen kasvu oli selvästi nopeampaa kuin maalaistonnistojen kasvu. Kuitenkin monissa rannikkopitäjissä alettiin kotitarvepurjehduksen ohella harjoittaa rahtipurjehdusta pääelinkeinona ja se heijastui laivanrakennukseen. Puulaivanrakennus eli viimeisen kukoistusaikansa, jolloin sen laatu kohosi huippuunsa: laivat olivat hyvin rakennettuja ja suurempia.¹¹⁸

Puisten purjelaivojen kukoistuskausi alkoi kuitenkin hiipua 1870–1880-luvuilla. Rauta oli tehnyt tuloaan laivojen rakennusaineena erityisesti 1860-luvulta lähtien. Teräksestä tuli 1880-luvulta pääasiallinen valtameripurjealusten ja konealusten rakennusaine. Vuosina 1889–1891 rakennetuista laivoista jo 85 % tehtiin teräksestä, 5 % raudasta ja loput 10 % puusta.¹¹⁹

Kun laivan rakennusaine muuttui puusta teräkseen, vei höyrykone vähitellen voiton purjeista. 1870-luvun alkupuolisko oli vielä maailmanlaajuisesti purjelaivastoille huippukautta: tonnisto oli siihen saakka noussut, sen jälkeen purjelaivatonniston määrä alkoi laskea. Suuret metallirunkoiset purjealukset pitivät vielä pintansa. Vuosi 1892 oli niiden rakentamisen ennätysvuosi, kun brittiläisiltä telakoilta laskettiin vesille 128 laivaa. 1800-luvun ensi vuosina Britanniassa, Yhdysvalloissa ja Ranskassa oli kuitenkin jo laivoissakin kokeiltu höyrykoneita. Niiden käyttö levisi vähitellen matkustajalaivoista rahtilaivoihin ja 1880-luvun alussa maailman merikuljetuksista kuljetettiin höyry-

117 Kaukiainen 1970, 226, 230–232.

118 Kaukiainen 1975b, 200; Kujanen 1984, 95, 168; Kallberg 1981, 1; Norrvik 1999, 288; Kaukiainen 2008, 214, 252–253.

119 Helle 1937, 26; Yrjö Kaukiainen suull.

laivoilla noin puolet, mutta Suomessa kehitys oli hitaampaa ja 1875 höyryalusten osuus oli vain noin 3 %.¹²⁰

Purjemerenkulun kukoistusaikana vuosina 1700–1870 Suomen merenkulku menestyi, mutta kun maailmalla siirryttiin höyrylaivoihin, tilanne muuttui. 1870-luvulta ensimmäiseen maailmansotaan Suomen merenkulku ei kasvanut, kuten yleinen laivaliikenne, ja Suomi jäi myös teknisessä kehityksessä jälkeen muista merivaltioista. Suomi olikin viimeinen läntinen merivaltio, joka tukeutui purjelaivastoon. Kansainvälisen merenkulun suuret muutokset heijastuivat myös suomalaiseen laivanrakennukseen: kun maailmalla siirryttiin käyttämään höyrylaivoja, ostettiin Suomeen ulkomailta halpoja käytettyjä purjealuksia eikä omille veistämöille enää riittänyt työtä.¹²¹

Tämä kehitys ei johtunut yksinomaan suomalaisten laivanvarustajien vanhoillisuudesta, vaan syynä oli myös se, että kannattavia sijoitusvaihtoehtoja alkoi ilmaantua, ennen muuta teollisuus. Yrjö Kaukiaisen mukaan eräänläistä polkuriippuvuutta edusti tässä vaiheessa perinteinen laivanrakennus, jossa suuri osa panoksista saatiin luontais-suorituksina, osakkaiden hankkimana työvoimana ja puutavarana. Näin tarvittavan pääoman määrä pysyi kohtuullisena. Kun sitten hyväkuntoisia second hand -laivoja oli edullisesti tarjolla, ei vastaavia enää kannattanut rakentaa. Mutta pienempiä, alle 300 nerttotonnin Pohjanmerenpurjehtijoita ja sitä pienempiä aluksia rakennettiin edelleen, harvakseltaan aina maailmansotaan asti ja sen jälkeenkin. Tällainen alus ei kuitenkaan tuottanut sellaista ansiota, josta olisi kertynyt varoja höyryvarustamon perustamiseen, hyvä kun ylijäämää riitti vastavaavan purjealuksen rakentamiseen.¹²²

Puusta rakennettiin toki laivoja vielä 1900-luvulla muuallakin maailmassa, niin purje- kuin höyrylaivoja. Ensimmäisen maailmansodan aikana sukellusvenesodassa menetettiin neljäsosa tuon ajan kauppalaivastosta ja tämän seurauksena oli valtava laivanrakennuksen vilkastuminen. Yhdysvalloissa elvytettiin jälleen puulaivanrakennustaito, joka oli vuosien 1880–1916 välisenä aikana säilynyt Uudessa Englannissa ja Tyynen meren pohjoisrannikolla (the North Pacific coast). 1800-luvulla ja 1900-luvun alussa Uuden Englannin alueella, Mainen ja Massachusettsin telakoilla, rakennettiin suuri määrä kuunareita. Näillä käyty rannikkokauppa kannatti ja innosti rakentamaan suuriakin kuunareita: suurin oli 400-jalkainen, seitsemänmastoinen. Vuoden 1917 loppuun mennessä Yhdysvalloissa oli rakenteilla vielä 379 puista höyrylaivaa ja 58 komposiittialusta, jotka kaikki oli tarkoitettu valtameriliikenteeseen.¹²³

120 Hornborg 1965, 457, 459; Zethelius 1961, 29; Kaukiainen 2008, 237.

121 Kaukiainen 1991, 23–24; Kujanen 1984, 32.

122 Kaukiainen 2008, 331–332.

123 Estep 1983, 1–2; Greenhill 1970, 22, 26; Spectre & Larkin 1991, 216.

Suomessa Pohjanmaalla kukoistanut laivanrakennus tyrehtyi lähes tyystin 1800-luvun lopulla ja saman kohtalon kokivat muuallakin rannikolla sijainneet laivaveistämöt. Pohjanmaan laivanrakennuksen lamaannuttua toiminta jatkui jonkin verran Lounais-Suomessa Rauman ja Uudenkaupungin seuduilla. Sen loputtua puulaivoja rakennettiin vielä Karjalan Kannaksella Koivistolla ja Haminan lähellä Vehkalahdella maailmansotaan asti. Ahvenanmaalla rakennettiin viimeiset suuret purjealukset 1920-luvun alussa, sen jälkeen on rakennettu yksittäisiä kaljaaseja ja jahteja. Uudessakaupungissa rakennettiin vuosina 1917–1922 puusta kolme parkkilaivaa ja yksi kuunarilaiva vanhalla Varvinmäellä, jossa oli viimeksi rakennettu laivoja 40 vuotta aikaisemmin. Turunmaalla uusien alusten rakentaminen ei ollut enää kannattavaa 1880-luvun jälkeen, kun suuria käytettyjä aluksia voi ostaa halvalla. Tästä huolimatta vuosisadan vaihteessa itäisellä Turunmaalla rakennettiin vielä yksittäisiä suurempiakin aluksia. Pienempiä aluksia rakennettiin rannikkopurjehdukseen. Itäisen Uudenmaan ruotsinkielisellä rannikolla puisia moottorikuunareita ja -kaljaaseja rakennettiin omaan käyttöön toisen maailmansodan jälkeenkin: viimeinen kolmimastokuunari valmistui siellä vuonna 1950.¹²⁴

1800-luvun jälkipuoliskolla talonpoikaispurjehdus keskittyi niille seuduille, joissa se oli aikaisemminkin ollut vilkasta ja väheni muualta. Viimeisinä puisilla purjealuksilla purjehtivat lähinnä lounaisaariston, Ahvenanmaan ja läntisen Karjalan talonpojat. 1800-luvun lopulla suurimmat tonnistot olivat Lemlannissa, Sundissa (Vårdö), Kemiössä ja Koivistolla, joka oli laivojen lukumäärän suhteen ylivoimainen, mutta jonka rannikkolaivat eivät kantavuudeltaan vetäneet vertoja ahvenanmaalaisten syvänmerenpurjehtijoille. Puualukset katosivat kuitenkin hitaasti: vuonna 1918 suomalaisista laivoista oli liki 53 % puurakenteisia.¹²⁵

Suomalaisessa aluskannassa kehitys moottorialuksiin tai höyrylaivoihin, joiden runko oli rakennettu raudasta tai teräksestä, oli hidasta 20-luvulle asti. Vuonna 1920 niiden osuus tonnistosta oli vasta 29 %, mutta vuoteen 1939 mennessä jo yli 90 prosenttia. Muutos ei kuitenkaan näkynyt voimakkaasti suomalaisessa laivanrakennuksessa: vuonna 1939 64 % kokonaistonnistosta oli rakennettu ennen vuotta 1914. Vanhat puurunkoiset alukset jäivät siis vähitellen pois käytöstä, kuitenkin vielä 1920-luvulla suomalaiset kolmimastokuunarit, kuunarilaivat ja parkit kuljettivat Itämerellä sahatavaraa ja tämä liikenne työllisti muutamia kymmeniä aluksia. Ensimmäisen maailmansodan jälkeisinä vuosina Suomen kauppalaivastoa täydennettiin pääasiassa pienillä kotimaassa valmistetuilla aluksilla, tervahöyryillä ja apumoottorilla varustetuilla purjelaivoilla:

124 Pohjanpalo 1983, 203–204; Högnäs 1987, 130; Sandbäck 2004, 39; Börman 1979, 295; Räisänen 1977, 51.

125 Kaukiainen 1975b, 245–247; Pohjanpalo 1965, 114.

vuosina 1918–1922 Suomen kauppalaivastoon liitettiin yli 600 Suomessa rakennettua laivaa, näistä yli 400 konealuksia. Suurin osa aluksista oli pieniä ja puurunkoisia, ja toisaalta myös purjealusten suuri määrä kertovat pula-ajasta, ei niinkään tietoisesta valinnasta pitäytyä perinteiseen laivanrakennustekniikkaan.¹²⁶

Toisen maailmansodan jälkeen, vuosina 1944–1948 Suomen rannikoilla rakennettiin vielä viitisenkymmentä pientä puualusta sodan jälkeisen laivapulan helpottamiseksi.¹²⁷ Yksi näistä oli Rauman maalaiskunnan Kortelassa rakennettu Kortela-niminen alus. Viimeiset varsinaiset purjealukset poistettiin alusrekisteristä vuonna 1954, viimeiset apukoneelliset purjealukset lopettivat rahtiliikenteessä 1970-luvun alkupuolella, mutta huvi- ja risteilyliikenteessä niitä näkee edelleen.¹²⁸

Rautalaivoja oli rakennettu jo 1800-luvun puolivälin tienoilla – Suomen ensimmäisen teräslaivan rakensi Fiskarsin konepaja vuonna 1851. Merkittävä telakkateollisuus oli keskittynyt Turkuun ja Helsinkiin, joiden telakat olivat Suomen oloissa suuria laitoksia.¹²⁹ Siirtyminen puulaivanrakennuksesta rautalaivan rakentamiseen ei ollut helppoa. Puulaiva voitiin rakentaa ilman varsinaista telakkaa melko vähin apuvälinein, mutta rautalaivan rakentaminen vaati katon pään päälle, vaikka itse laivan kokoaminen voikin tapahtua taivasalla. Lisäksi tarvittiin monia apuvälineitä, kuten nostureita. Tekninen kehitys puusta metalliin vaati mm. kykyä tehdä teknisiä piirustuksia, laskutaitoa ja muita uusia taitoja. Ennen muuta tarvittiin pääomaa.¹³⁰

Laivanrakennusteollisuuden kehittymättömyyttä kuvaa hyvin se, ettei Suomessa teknisissä oppilaitoksissa ollut laivanrakennusta oppiaineena ennen vuotta 1905. Merikouluissa laivanrakennusta opetettiin ja tätä varten oli jo vuonna 1875 julkaistu Turun merikoulun laivanrakennustaidon opettajan C. W. Wikanderin toimittama oppikirja *Lärobok i skeppsbyggeri m. m. till navigationsskolornas i landet tjenst*. Kirja suomennettiin vuonna 1901.¹³¹

Palataan vielä suomalaisen laivanrakennusteollisuuden alkuun, jollaisena yleisesti pidetään 1700-luvun puolivälissä Turussa alkanutta toimintaa. Tämä johtuu siitä, että laivanrakennus on Turussa jatkunut siitä lähtien aina viime vuosikymmeniin asti miltei samoilla paikoilla ja veistämöllä on ollut jatkumo meidän aikamme telakkateollisuuteen.

126 Kaukiainen 1993, 135–136, 139; Kaukiainen 2008, 364, 391–394.

127 Kaukiainen 2008, 421.

128 Kaukiainen 2008, 423.

129 Vuori 1962, 103; Pohjanpalo 1978, 37.

130 Ericsson 1987, 37–43.

131 Pohjanpalo 1965, 200; Wikander 1901.

Turun veistämöteollisuuden alkuna pidetään vuotta 1741, jolloin Aurajoen länsirannalle nousi laivaveistämö. Tosin jo 1730-luvun alussa turkulaiset kauppiat olivat perustaneet Aurajoen itärannalle laivaveistämon. Joen länsirannalle perustettiin 1840-luvulla toinen veistämö ja konepaja, joka sai myöhemmin nimensä skotlantilaisen omistajansa William Crichtonin mukaan. 1874 Aurajoen itärannalle perustettiin uusi telakka, joka sai myöhemmin nimen Ab Vulcan. 1924 turkulaiset kilpailevat telakat yhdistyivät Ab Crichton – Vulcan Oy:ksi. Siitä tuli nopeasti Suomen merkittävin telakka ja se oli laitteidensa ja työmenetelmiensä puolesta verrattavissa suuriin ruotsalaisiin telakoihin. Puualusten aikakausi Turun laivanrakennuksessa oli päättynyt vuoden 1875 tienoilla. Viimeinen purjehtiva kauppa-alus oli luovutettu tilaajalle kolmea vuotta myöhemmin.¹³²

Koska Suomen kauppalaivasto oli pieni, 1800-luvun lopulla ainoa pysyvää telakatoimintaa ylläpitävä tilaaja oli Venäjä. 1910-luvulla laivoja tehtiin Turussa yksityisille venäläisille tilaajille sekä suomalaiselle varustamolle ja Turun kaupungille. Työntekijöitä Turun telakalla oli ensimmäisen maailmansodan aikana yli 1 000. Työn puutetta helpotti 1920-luvun lopulla Crichton-Vulcanin puolustusministeriöltä saama kolmen sukellusveneen ja kahden panssarilaivan tilaus. Vuoteen 1946 mennessä turkulaisilla telakoilla oli rakennettu lähes 800 alusta.¹³³

Helsingissä laivanrakennus oli ollut pienimuotoisempaa kuin Turussa. Suomenlinnaan alettiin rakentaa allastelakkaa vuonna 1751. Ruotsalaisen, laivanrakennusta Englannissa, Ranskassa ja Hollannissa opiskelleen F. H. af Chapmanin suunnittelemat saaristolaivaston useat alukset rakennettiin 1700-luvulla Helsingissä ja hänen aikanaan suomalainen laivanrakennus kehittyikin voimallisesti, kun uusia alustyypejä kehitettiin. Telakan kukoistuskautena 1700-luvun lopulla Viaporissa rakennettiin laivoja kahdella veistämöllä. Viaporin telakka vaurioitui joutuessaan venäläisten käsiin vuonna 1808 ja se kunnostettiin vasta Suomen itsenäistyttyä. 1800-luvun alussa Helsingissä toimi neljä telakkaa, joista suurin oli Helsingin laivaveistämö Ullanlinnassa. Vuonna 1865 Hietalahteen aloitettiin rakentamaan sulkutelakkaa. Telakka perustettiin alun perin korjaustöitä ajatellen, mutta ennen ensimmäistä maailmansotaa telakka rakensi myös pieniä aluksia mm. Venäjän laivastolle ja työntekijöitä oli vuonna 1914 liki 1500. Heti sodan päätyttyä Kone- ja Siltarakennus Oy sekä Oy Hietalahden telakka ja Mekaaninen Konepaja Oy (telakat yhdistyivät vuonna 1927) saivat kotimaisilta laivanvarustajilta viiden höyrylaivan tilaukset. 20-luvulla Hietalahden telakalla tehtiin pääasiassa

132 von Knorring 1995, 14–15; Matikka 2007, 21, 32, 35; Haavikko 1984, 11, 37; Rahola 1946, 255.

133 Haavikko 1984, 12, 25, 37, 40; von Knorring 1995, 103; Rahola 1946, 255.

pieniä aluksi, mutta niiden lisäksi tehtiin mm. sukellusvene Saukko ja jäänmurtaja.¹³⁴

Suuri yleismaailmallinen lama 1920- ja 30-lukujen taitteessa vähensi laivainvestointeja, mutta uusi nousukausi alkoi jo vuonna 1931 ja seuraavana vuonna ennätysmäärä ulkomailla rakennettuja aluksia rekisteröitiin Suomessa. Niistä oli höyrylaivoja yli 84 %. Kun siis vielä 1930-luvun alussa Suomeen ostettiin ulkomailta käytettyjä höyry- ja purjelaivoja, alkoivat 1930-luvun lopulla suomalaisetkin varustamot tilata kotimaisilta telakoilta moderneja moottorialuksia.¹³⁵ Kehitys siis eteni kohti nopeaa ja taloudellista merikuljetusta. Tässä tilanteessa purjealukset kävivät liian hitaiksi ja höyrykoneet olivat hyötysuhteeltaan liian pieniä ja siksi epätaloudellisia verrattuna polttomoottoreihin.

Suomalaisten telakoiden kehitys oli pysähtynyt 20-luvulla ja 30-luvun alussa, mutta tahti siis muuttui. Helsingin Hietalahden telakkaa ryhdyttiin laajentamaan voimakkaasti 1930-luvun alussa ja telakka sai valtion tukea toimintansa laajentamiseen ja laivanrakennukseen. 30-luvun lopulla laivojen korjaukset olivat merkittävä työllistäjä, mutta erikoisaluksiakin tehtiin. Sota-aikana telakalta valmistui pitkä rahtilaivojen sarja. Turun Crichton-Vulcanin telakkaa uudistettiin 20-luvun lopulla ja 30-luvun alussa. 1930-luvulla laivojen korjaukset antoivat Turussa jatkuvuutta toiminnalle, samoin Neuvostoliitolta saadut laivatilaukset ja vuosikymmenen lopun suurten rahtialusten tilaus suomalaisilta varustamoilta. 1930-luvun puolivälissä Crichton-Vulcan ja Hietalahden telakka tulivat saman omistajan, Wärtsilä-yhtymän, omistukseen. Wärtsilä-yhtymän Helsingin ja Turun telakoille 1930-luvun loppu oli täystyöllisyyden aikaa. Vuosina 1937–1939 suomalaisilta telakoilta laskettiin vesille mm. seitsemän 6 000–7 000 dw-tonnin moottorialusta.¹³⁶

Ennen toista maailmansotaa Suomessa rakennettiin pienempiä aluksia myös Varkaudessa, Savonlinnassa ja Raahessa. Rauma-Raahen allastelakan rakentaminen oli alkanut Raumalla, ennen sen valmistumista Suomessa oli vain kolme allastelakkaa, kaksi Helsingissä ja yksi Turussa. Näiden lisäksi oli vielä korjaustelakoita, kuten Uudenkaupungin telakka.¹³⁷ Laivanrakennustoiminta kehittyi jo 1930-luvulla merkittävästi Suomen laivaston tilauksen (ns. laivastolaki vuodelta 1927) myötä: tilaus vahvisti telakoiden taloutta, mahdollisti suurempien ja kehittyneempien alusten rakentamisen ja myös oma dieselmoottorituotanto alkoi.¹³⁸

134 Kronholm 1994, 16; Rahola 1946, 256; Björklund 1990, 13–14; Gripenberg 1932, 199; Koski 1994, 9; Haavikko 1984, 18–19, 23, 34–35.

135 Kaukiainen 1993, 136–137.

136 Haavikko 1984, 51–52, 60–62; von Knorring 1995, 107–108; Kaukiainen 2008, 367.

137 Rahola 1946, 257–258; Uola 1996, 15,30.

138 Pohjanpalo 1978, 37; Uola 1996, 15.

Perinteinen käsitys on ollut, että vasta sotakorvaustoimitukset tekivät suomalaisesta laivanrakennusteollisuudesta suurteollisuutta. Sotakorvaukset johtivat erittäin nopeaan kehityksen Suomen laivanrakennusteollisuudessa ja siitä kehittyi kilpailukykyistä vientiteollisuutta. Sotakorvausten alkaessa telakkakapasitetti oli vain 5 % tarvittavasta, joten tilanne näytti epätoivoiselta. Suurimmat ja vaativimmat sotakorvauslukset tehtiin Wärtsilä-yhtymän telakoilla Turussa ja Helsingissä, mutta uusia telakoita tarvittiin. Laivanrakennusalojen lukumäärä kasvoi sotakorvausaikana 10:stä 60:een. Ennen sotakorvauksia Suomessa oli ollut viisi uudisrakennusveistämöä, sotakorvaustoimitusten loppuessa 1952 niitä oli 16. Vanhat korjaustelakat muutettiin uudisrakennustelakoiksi. Työntekijöiden määrä laivanrakennuksessa kaksinkertaistui sotakorvausten aikana, puulaivatelakoilla kasvu oli peräti 670 %. Verrattuna Suomen telakoiden vuosina 1930–1939 rakentamaan tonnistoon sotakorvausalusten toimitukset vuosina 1945–1952 olivat yli 11-kertaiset. Laivanrakennuksesta tuli sotakorvausten myötä metalliteollisuuden tärkein tuotannonala, mitattiin tätä sitten työvoiman tai tuotannon määrässä.¹³⁹

Sotakorvausaloja rakensivat Wärtsilän telakoiden (Crichton-Vulcan Turussa ja Hietalahden telakka Helsingissä) lisäksi Ruona Oy Raahessa, Enso-Gutzeit Oy:n Lypsiniemen konepaja Savonlinnassa, A. Ahlström Oy:n Varkauden telakka, Valtion laivatelakka (myöh.Valmet) Helsingissä, Werner Hacklin Oy:n Reposaaressa Konepaja Porissa, Teljän Tehtaat Oy Porissa, Uudenkaupungin Telakka ja Konepaja Oy, Valtion Metallitehtaiden Pansion Telakka Turussa, Aug. Eklöf Oy Hamarin telakka Porvoossa, F.W. Hollming Oy Raumalla, Rauma-Raaha Oy Raumalla, Valkon Laiva Oy Valkossa Loviisassa ja Oy Laivateollisuus Ab Turussa sekä Hollmingille alihankintatöitä tehnyt A. Virolaisen laivatelakka ja konepaja Haminassa.¹⁴⁰ Liitteeseen 3 on koottu SOTEVAN arkiston tietoihin perustuen selvitys eri telakoiden sotakorvaustoimituksista sekä 1.4.1949 tilanteen mukainen henkilökunnan määrä, laivanrakennusalojen määrä sekä tuohon mennessä rakennettujen alusten (yhtiön perustamisesta lähtien) määrät.

Sotakorvaustoimitukset mahdollistivat ensimmäistä kertaa suomalaisen laivanrakennuksen historiassa sarjatuotannon: sotakorvaustoimituksissa tyyppiluku oli verrattain pieni eli rakennettiin vain muutamia alustyyppisiä, mutta saman alustyyppin rakennussarjat olivat suuret. Sotakorvaukset avasivat tietä Neuvostoliiton kaupalle ja

139 Arjava 2002, 36; Vuori 1962, 107; Pohjanpalo 1978, 38; Hyvä veistämöteollisuus sotakorvausperintönä 1952, 258; Harki 1971, 125; von Knorring 1995, 119.

140 Uola 1996, 51–52.

vuodesta 1950 Suomen ja Neuvostoliiton väliset kaupan viisivuotissopimukset olivat pitkään selkärankana Suomen laivanrakennustuotannolle sodan jälkeen.¹⁴¹

Tutkimukseni kohde, F.W. Hollming Oy:n laivanrakennus, on mielenkiintoinen poikkeus suomalaisessa laivanrakennusteollisuudessa. Sekin perustettiin murrosvaiheessa, kun suomalainen telakkateollisuus laajeni voimakkaasti. Kuten muutamilla muillakin uusilla telakoilla, sen päätuote olivat puulaivat, jotka tuohon aikaan olivat jo perin vanhanaikaisia maailman meriliikenteessä. Ainutlaatuista oli se, että telakka oli suoraa jatkumoa talonpoikaiselle puulaivanrakentamiselle ja että sen toiminta ei päättynyt, kun puulaivaurakka oli saatu valmiiksi, vaan se muuttui teräslaivoja rakentavaksi telakaksi sotakorvausajan lopulla. Talonpoikaisen laivanrakennuksen pohjalta kehittyi siis nopeassa tahdissa suurtelakka ja laivanrakennusmateriaali muuttui puusta teräkseen.

Tässä tutkimuksessa seurataan F.W.Hollming Oy:n telakkaa puulaivanrakennuksen aikana vuosina 1945–1952. Yhtiön historia kuunariajalta on kertomus suomalaisen puulaivanrakentamisen päätepiesteestä Suomessa. Vaikka olisi mielenkiintoista jatkaa tutkimusta teräslaivojen aikaan, rajaan tämän tutkimuksen kuitenkin laivan rakentamisen osalta nimenomaan puulaivakauteen ja kuunareihin, sillä mielestäni tämä poikkeuksellinen prosessi ansaitsee erillisen tarkastelun.

Puukuunareita sotakorvauksena Neuvostoliitolle

Sotakorvaus oli kansainvälinen velvoite, jonka joutuivat toisen maailmansodan jälkeen suorittamaan Saksan rinnalla taistelleet valtiot. Suomen lisäksi Euroopan valtioista sotakorvauksia maksoivat Bulgaria, Italia, Romania, Saksa ja Unkari. Näistä Suomen, Romanian ja Unkarin sotakorvaus oli samansuuruinen. Romanian ja Suomen velkojana oli Neuvostoliitto, Unkarin korvausvelvollisuus oli Neuvostoliiton lisäksi Jugoslavialle ja Tsekkoslovakialle.¹⁴²

Syyskuun 19. päivänä 1944 Suomi allekirjoitti Moskovassa Neuvostoliiton ja Englannin kanssa välirauhansopimuksen. Sopimuksen 11. artiklan mukaan Suomi sitoutui korvaamaan Neuvostoliitolle sotatoimien ja Neuvostoliiton alueen miehityksen johdosta Suomen aiheuttamat vahingot, 300 miljoonan dollarin arvosta tavaraa kuuden vuoden kuluessa.¹⁴³ Tässä vaiheessa ei vielä tiedetty tarkasti, mitä tavaraa korvaukset tulisivat sisältämään, vaan se määritettiin myöhemmin erillissopimuksessa. Sopimuk-

141 Pohjanpalo 1971, 173; Pohjanpalo 1965, 22; Pohjanpalo 1978, 40.

142 Heikkilä 1983, 12.

143 Suomen asetuskokoelma 645/1944.

sen suppeassa tavaraluettelossa mainittiin puutavara, paperi, selluloosa, meri- ja joki- alukset ja erilaiset koneet ja yleisesti otaksuttiin, että Suomen perinteiset vientituotteet, kolme luettelossa ensin mainittua, olisivat sotakorvausten pääartikkeleita. Myös tavarantoimitusten hinnoitteluperuste jäi välirauhansopimuksessa epäselväksi, sillä sopimuksessa ilmoitettiin vain käytettävän laskuyksikön, Yhdysvaltain dollarin, kultapitoisuus. Hinnoittelussa arveltiin sovellettavan maailmanmarkkinoilla sopimuksente- kohetkellä vallinneita hintoja. Näin ei kuitenkaan tapahtunut.¹⁴⁴

Välirauhan sopimuksen teon jälkeen liittoutuneiden valvontakomission neuvostoliittolaiset edustajat suorittivat Suomessa tiedusteluja hankkiakseen jonkinlaisen yleiskuvan Suomen teollisuuden tuotantokyvystä. Lokakuussa 1944 Suomeen saapui Neuvostoliiton virallinen sotakorvausvaltuuskunta ja neuvottelut perussopimuksesta käynnistyivät. Suomen kannalta suurimmiksi ongelmiksi neuvotteluissa muodostui metalliteollisuuden tuotteiden suuri määrä sotakorvauksissa ja Neuvostoliiton käsitys, jonka mukaan hinnoittelussa käytettäisiin vuoden 1938 hintatasoa. Liittoutuneiden valvontakomission puheenjohtaja kenraalileversti Zdanov oli keskustelujen kuluessa myöntänyt, että Suomen oli mahdotonta olemassa olevin edellytyksin toteuttaa sota- korvausohjelmaa metalliteollisuuden osalta, joten Suomen oli siitä selviytyäkseen laajennettava metalliteollisuuttaan. Zdanov totesi, että nämä laajennukset tulevat olemaan Suomen etujen mukaisia, koska sotakorvaustoimitusten päätyttyä Neuvostoliitto olisi halukas antamaan Suomen metalliteollisuudelle merkittäviä tilauksia. Sotakorvaukset painottuivatkin siten, että metalliteollisuuden tuotteiden osuus ohjelmassa oli vuosina 1945–1946 pienempi kuin seuraavina vuosina. Myös hintatason suhteen Neuvostoliitto antoi neuvottelujen kuluessa myönnytyksen niin, että lopullisessa sopimuksessa hinnoittelutasoksi oli vuoden 1938 hintataso siten, että pääomatavaroiden hintoja voitiin korottaa tästä tasosta 15 % ja kulutustavaroiden 10 %.¹⁴⁵

Sotakorvausneuvotteluissa mukana olleen Ilmari Harkin mukaan ainakin jo 20.10. venäläisten esittämässä sotakorvauslaivojen luettelossa oli maininta puuproomuista. Samassa luettelossa mainitaan 120 merikuunaria. Laivaluettelon sisältö puulaivojen osalta oli kuitenkin neuvottelijoille epäselvä. Teräslaivojen osalta tilanne oli aivan toinen, olihan neuvotteluissa mukana Wärtsilä-yhtymän pääjohtaja, vuorineuvos Wahlforss.¹⁴⁶ Ilmari Harki kertoo:

144 Auer 1956, 12–13.

145 Auer 1956, 14–17, 22; Harki 1971, 46.

146 Harki 1971, 35–36, 51.

Neuvottelut teräslaivojen osalta jatkuivat loppuun asti tiukkoina ja monessa tapauksessa peräänantaminen oli meidän kannaltamme ainoa ratkaisu. Kun molemmilla osapuolilla oli neuvottelijoina asiantuntijoita, lopputulos saattoi olla vain se, että suomalainen laivanrakennusteollisuus tulisi ottamaan historiansa valtavimman urakan.

Puulaivakysymys sen sijaan purjehti tuntemattomilla vesillä, sillä meistä kukaan ei tiennyt, mistä todella oli kysymys. Pystyimme vain olettamuksiin, jotka päättyivät siihen, että kysymys oli tervahöyrytyyppisistä laivoista ja puulotjista. Tämän perusteella pyydetty asiantuntijalausunnat eivät vielä antaneet aihetta hälytykseen. Mm. ”Saimaan amiraali”, insinööri Hugo Lakomaa arveli, että näitä voitaisiin rakentaa Saimaan kotitelakoilla tuttuun tapaan. Myöhemmin puulaivakysymys tuotti täydellisen yllätyksen koko sotakorvausohjelmassa ja nimenomaan hinnoittelussa joutuivat desimaalipilkut täysin harhateille.¹⁴⁷

Jaakko Auerin mukaan perussopimusneuvottelujen loppuvaiheessa 29.11.1944 neuvostoliittolaisten tavarantoimitusluettelossa on ensi kertaa mainittu puualukset, merikalastustroolarit ja meritelakointilaitteet. Seuraavan päivän loppuneuvotteluissa Neuvostoliitto ei enää ollut valmis tekemään muutoksia näihin vaatimuksiin. Sopimus tuli siis sisältämään huomattavasti pääomatavaraa, kuten konepaja- ja laivanrakennusteollisuuden tuotteita, kun Suomi taas olisi toivonut sotakorvauksiin sisältyvän mahdollisimman paljon puunjalostusteollisuuden tuotteita. Perussopimus allekirjoitettiin Helsingissä 17.12.1944.¹⁴⁸

Suomen sotakorvaukset olivat kaikki luontaisuuksia ja tämä periaate perustui liittolaisvaltioiden hyväksymiin sotakorvausmaksuja koskeviin perussääntöihin. Pääomatavaroita olisi 175 miljoonan dollarin arvosta, kulutustavaroita 125 miljoonan dollarin arvosta. Korvaukset jakautuivat eri tavararyhmiin seuraavasti:¹⁴⁹

Koneet, laitteet ja tehdaskoneistot	33,6 %
uudet alukset	20,1 %
paperiteollisuuden tuotteet	19,7 %
puuteollisuuden tuotteet	13,7 %
kaapelituotteet	8,3 %
kauppalaivaston alukset eli vanhat alukset	4,6 %

147 Harki 1971, 52–53.

148 Auer 1956, 23–24.

149 Suviranta 1948, 44; Harki 1975, 46; Auer 1956, 25.

Uusia aluksia oli rakennettava kaikkiaan 508 kappaletta (liite 3). Näistä 71 % oli teräs- ja komposiittiproomuja, 19 % itsekulkevia teräsaluksia, 7,5 % puukuunareita ja 2,5 % pikkualuksia. Kaikista sotakorvauksena toimitetuista laivoista olisi muodostunut 20 km pitkä laivajono, muita sotakorvaustuotteita kuljettavista junavaunuista olisi yhteen kytkettynä tullut 13 441 550 metriä pitkä juna. Yksittäiset sotakorvaustavarat ja niiden hinnat ilmoitettiin perussopimuksen liitteessä 199 positiona eli nimikkeenä. Luettelossa mainitut tavarat tuli toimittaa kappalemäärältään muuttumattomina ja todellisista kustannuksista riippumatta.¹⁵⁰ Sotakorvauksina Neuvostoliitolle rakennettujen uusien alusten lukumäärä oli lopulta 514,¹⁵¹ tosin eri lähteissä olevien lukumäärien erojen vuoksi aivan tarkkaa laivojen lukumäärää on vaikea vahvistaa, ks. liite 3.

Koska sotakorvauskuunareiden niin kuin muidenkin sotakorvaustuotteiden tuotannossa perussopimuksen määräyksillä, SOTEVALLA ja venäläisillä valvontaviranomaisilla on erittäin merkittävä rooli, on näiden oikeuksia ja valtuuksia syytä hieman valottaa.

Perussopimus sisälsi tavararyhmien lisäksi hinnoitteluohjeen sekä määräyksen myöhästymissakoista sen varalta, että velallismaa ei voinut noudattaa vuosisopimukseen merkittyjä tavaroiden tai tavaraerien luovutusajkoja. Sakko määräytyi siten, että velallismaa määrättiin suorittamaan ylimääräisiä tavarantoimituksia, joiden arvo oli 5 % laskettuna jokaisen yli kuukauden myöhästyneen luovutuserän kokonaishinnasta. Näin ollen sakkokorko yhtä kalenterivuotta kohden oli 55 %. Ensimmäisenä sotakorvausvuonna sakkomäärä suoritettiin sopimuksen mukaan, sen jälkeen sakkoja huo- jennettiin ja viidennestä sopimusvuodesta lähtien sakoista luovuttiin kokonaan.¹⁵² Tämän sakkopykälän suoranaista vaikutusta oli se, että kuunarinrakennus käynnistyi Raumalla.

Perussopimuksessa mainittiin vielä, että tavarantoimitusten on oltava ”täydellisiä”. Tätä velkoja tulkitsi sotakorvausajan loppuaikoina siten, että mm. aluksiin kuului huomattavasti laajempia apukoneistoja, varaosia ym. tarviketta kuin korvausajan alussa ja tämä kasvatti korvausmäärää. Sopimus ei sisältänyt varausta toimituksissa mahdollisesti esiintyvistä ylivoimaisista esteistä eli *force majeure* -lauseketta ja siitä puuttui kansainväliseen kaupankäyntiin normaalisti liittyvät toimitusehdot. Tämä aiheutti paljon ongelmia erityisesti metalliteollisuudessa niissä tapauksissa, kun toimitukset viivästyivät Suomesta riippumattomista syistä, kuten ulkomaisen raaka-aineen tai laitteen

150 Pohjanpalo 1965, 221; Harki 1971, 71, 337; Fellman 1996, 318.

151 Hyvä veistämöteollisuus sotakorvausperintönä 1952, 249.

152 Auer 1956, 29–31, 174–175.

toimittamisen vaikeuksista ja myöhästymisistä.¹⁵³

Perussopimuksen 9. artikla antoi Neuvostoliiton valtuuskunnalle mahdollisuuden valvoa sotakorvaustavaroiden tuotantoa ja oikeuden korvausvaatimusten esittämiseen tavaroiden luovutuksen jälkeenkin.¹⁵⁴

31.12.1945 uudella perussopimuksella sotakorvausten suoritusaikaa pidennettiin kahdeksaan vuoteen eli vuoteen 1952. Tämä helpotti erityisesti metalli- ja puulaivanrakennusteollisuutta. Sotakorvauksen ehtoja muutettiin vielä 28.7.1948 allekirjoitetulla sopimuksella, jossa jäljellä oleva sotakorvaussumma alennettiin 50 %:lla. Näin ollen korvausten nimellismäärä alennettiin noin 226,5 miljoonaan dollariin. Supistukset eivät kuitenkaan koskeneet laivatoimituksia. Vuoden 1948 luovutusohjelmassa Suomen puunjalostusteollisuuden tuotteet vapautuivat käytännössä kokonaan tyydyttämään maan omaa kulutusta ja vientiä, kun taas laivanrakennusteollisuus jäi jokseenkin kokonaisuudessaan palvelemaan sotakorvausteollisuutta vuoden 1952 syksyyn saakka.¹⁵⁵

Lisärasituksen puulaivatelakoille sotakorvausvuosina toivat 67 kalastustroolarin (kuva 7) rakentaminen Neuvostoliitolle vuosina 1948–1950. Nämä komposiittirakenteiset 23,6 metrin alukset toimitettiin Neuvostoliitolle saksalaissaatavien ns. transfereintisopimuksen mukaan. Potsdamin konferenssissa 1945 liittoutuneet siirsivät Saksan Suomessa olleen omaisuuden Neuvostoliitolle. 1947 tehdyn sopimuksen mukaan saksalaissaatavat korvattiin osin tavaratoimituksina, kuten merikalastustroolareina. Nämä troolarit eivät siis kuuluneet varsinaiseen sotakorvausohjelmaan, mutta SOTEVA huolehti niiden teettämisestä.¹⁵⁶ Myös Hollmingin telakka rakensi näitä puisia troolareita.

Asetus sotakorvausteollisuuden järjestämisestä Suomessa annettiin 13.10.1944. Suomen osalta sotakorvauksista vastasi Sotakorvausteollisuuden valtuuskunta ja asetuksen muutoksella keväällä 1945 valtuuskunnan alaisuuteen valmistelevaksi, toimeenpanelevaksi ja rutiinityön hoitajaksi määrättiin sen alainen virasto SOTEVA. Orga-



Kuva 7. Troolari valmiina vesillelaskuun. Kuva RMA.

153 Pihkala 1982, 341, Auer 1956, 238; Suviranta 1948, 63.

154 Auer 1956, 33.

155 Harki 1971, 115–116; Auer 1956, 41, 125, 128–129.

156 Auer 1956, 37, 168; Harki 1971, 186, Heikkilä 1983, 109–110.

nisaatio huolehti sotakorvausohjelman toimeenpanosta ja valvonnasta sekä yhteyksien ylläpitämisestä vastaanottajien edustajiin. Sen tehtävänä oli tehdä valtion puolesta sopimukset sotakorvaustuotteiden valmistuksesta hyväksymiensä teollisuuslaitosten kanssa ja päättää kotimaisille tavarantoimittajille maksettavista korvauksista ja ennakkomaksuista. Se voi myös hankkia sotakorvaustuotantoa varten välttämättömiä koneita ja laitteita.¹⁵⁷

SOTEVALLa oli hätätilanteessa valta jopa teollisuuslaitoksen pakkolunastukseen ja toisaalta oikeus oman harkintansa mukaan tutustua sotakorvaustarvikkeita valmistavien yritysten tuotantosuunnitelmiin, kirjanpitoon ja kaikkeen siihen, mitä normaalisti pidettiin liikesalaisuuksina.¹⁵⁸ SOTEVALle annettiin laajat valtuudet, mutta sen organisaatio oli joustava ja yksinkertainen, ilman kiinteää työjärjestystä. Osastoja perustettiin ja virkoja täytettiin sitä mukaan kun tarpeelliselta tuntui. Sen toiminta oli järjestetty osittain valtion virastojen, osittain yksitysten liikeyritysten tapaan. Valtuuskunnassa oli toimihenkilöinä kokeneita teollisuusmiehiä, valtion virkamiehiä ja työntekijäpiirien luottamusmiehiä.¹⁵⁹ ”Se edusti valtiota, mutta toimi käytännössä lähes täysin muusta valtiokoneistosta irrallaan ja valtuuksin, joiden laajuus pelkästään paperilla tarkastellen hirvittää vieläkin”, totesi valtuuskunnan varapuheenjohtaja Ilmari Harki vuonna 1971.¹⁶⁰

Vuonna 1948 SOTEVA oli suurimmillaan: se oli tuolloin paisunut 520 työntekijän virastoksi ja sen jakautui sihteeristön lisäksi seuraaviin osastoihin: yleinen osasto, metsäteollisuusosasto, kaupallinen osasto, tehdassuunnitteluosasto, hinnoitteluosasto, laivaosasto, koneosasto, raaka-aineosasto, järjestelyosasto, valvontaosasto ja koulutusosasto.¹⁶¹ Kuten osastojen nimet jo antavat kertoa, tavaroiden toimittajat joutuvat tekemisiin tämän viraston useiden eri osastojen kanssa.

SOTEVAN piiritarkastajat olivat valvonnan ytimessä. Heidän tehtävänään oli raportoida alueellaan toimivien sotakorvaustuotteiden valmistajien edistymisestä ja toisaalta avustaa heitä. He huolehtivat kentällä kaikista SOTEVAN tehtävistä, kuten edustivat SOTEVAa valmistajien kanssa käydyissä neuvotteluissa, tekivät aloitteita valmistajien työvoiman, koneiden, rakennusten tai muuten valmistusprosessin kehittämisessä, antoivat lausuntoja ylityölupia varten, arvioivat tuotteiden laatua ja järjestivät valmiiden sotakorvaustuotteiden kuljetukset.¹⁶²

157 Harki 1971, 71, 79–80, 82–83; Auer 1956, 179, 181; Suviranta 1948, 60.

158 Harki 1971, 80.

159 Auer 1956, 182–185; Harki 1971, 83.

160 Harki 1971, 72.

161 Harki 1948, 84; Suviranta 1948, 60–61.

162 Harki 1971, 332.

Sotakorvaussopimuksen mukaan Neuvostoliittoa edusti Suomessa erityinen sotakorvaushallinto. Sen perustehtävänä oli valvoa sotakorvausten laatua ja toimitusaikatauluja. Se oli osapuolena sopimuksen täyttämisen edellyttämässä neuvotteluissa, kuten nimikkeiden teknisten tietojen täsmentämisessä ja toimitusohjelmien laatimisessa. Sotakorvaushallinnon edustajilla oli oikeus tutustua sotakorvaustuotteiden valmistusprosessiin ja puuttua siihen tarvittaessa. SOTEVAN tapaan tällä organisaatiolla oli asiamiesverkosto (SOTEVAlla piiritarkastajat) ja se oli organisoitu eri osastoihin, joista yksi oli laivanrakennusosasto. Lisäksi laivatoimitusten laatua valvoi venäläinen merirekisteri eli *Morskoi Registr*.¹⁶³

Suvirannan mukaan vuosina 1929–1938 Suomen viennistä puutavaran ja metsäteollisuuden tuotteiden osuus oli ollut yli 80 %, laivojen osuus oli 0,3 %, kaapeleiden 0 %, muiden metalliteollisuuden tuotteiden osuus viennistä sotaa edeltävänä vuosikymmenenä oli ollut 2 %. Samana ajanjaksona laivojen tuonti Suomeen oli ollut 1,2 % tuonnista, kaapeleiden 0,4 % ja muiden metalliteollisuuden tuotteiden 23,4 % Suomen kokonaistuonnista. Sotakorvauksissa laivojen, kaapeleiden, koneiden ja laitteiden osuus oli 2/3 ja perinteisesti Suomen vahvan puu- ja metsäteollisuustuotteiden osuus 1/3. Tämän perinteisen, vielä 1980-luvulla vallinneen käsityksen mukaan sota-aikana metalliteollisuuden merkitys oli Suomessa kasvanut, mutta siitä huolimatta sotakorvaustoimitusten rakenne vastasi huonosti kansantalouden rakennetta ja se lisäsi sotakorvausten rasitetta merkittävästi.¹⁶⁴

Viime vuosikymmeninä on noussut esille käsitys, että sotakorvausten yleistä raskittavuutta Suomen kansantaloudelle on liioiteltu ja sotakorvauksilla ei ollut Suomen metalliteollisuudelle niin mullistavaa merkitystä kuin mitä sodanjälkeisinä vuosina haluttiin korostaa. Raaka-aineista, koneista ja ammattityöväestä oli puutetta, mutta metalliteollisuuden kapasiteetti oli kasvanut voimakkaasti ennen sotaa ja sen aikana: metalliteollisuus oli suurin yksittäinen teollisuudenala juuri ennen sotaa. Suomen metalliteollisuus olisi kasvanut ja teollisuuden rakenne olisi monipuolistunut joka tapauksessa eikä ole syytä olettaa, että teollistuvan ja modernisoituvan Suomen kehitys olisi tässä suhteessa poikennut muiden Euroopan maiden kehityksestä. ”Sotakorvausmyytin” mukainen teollinen käänne oli siis tapahtunut jo aikaisemmin, tosin sodan jälkeiset vuodet panivat tuotantolaitokset investoimaan voimakkaasti, kehittämään toimintatapoja ja ylipäättään toimimaan suorituskyvyn ääri rajoilla, mutta kuitenkin hyödyntämällä jo olemassa olevia yrityksiä, tuotantolaitoksia ja teknillistä tietoa ja taitoa. Sotakorvaustoimituksiin osallistui kaiken kaikkiaan noin 300 metallialan yritystä, mutta me-

163 Harki 1971, 91–92, 125.

164 Suviranta 1948, 52–54.

talliteollisuuden tuotteista noin puolet valmisti kaksi yritystä, Wärtsilä-Yhtymä Oy ja Valtion metallitehtaat.¹⁶⁵

Vielä 1980-luvulla yleisesti katsottiin, että sotakorvaus oli valtava rasite, josta kansakunta nipin napin pystyi suoriutumaan, mutta nyt asialla nähdään myös positiivisia merkityksiä. Antti Kuusterän mukaan sotakorvaukset nopeuttivat metalliteollisuuden kehitystä, monipuolistivat teollisuuden rakennetta, pakottivat tehostamaan toimintaa – mm. liikkeenjohto, hinnoittelu, laskentatoimi, laatu ja toimintavarmuus kehittyivät. Talouden lisäksi sotakorvauksilla oli monia yhteiskunnallisia vaikutuksia. Ne pakottivat lisäämään teollisuustuotantoa siinä vaiheessa, kun armeijasta vapautui valtava määrä työvoimaa. Näin yhteiskunnallisten häiriöiden mahdollisuus väheni. Myös vasemmisto sitoutui kehitystyöhön, koska sotakorvaukset maksettiin sitä ideologisesti lähellä olevalle Neuvostoliitolle. Neuvostoliitto näki, että Suomi pystyi ja halusi maksaa sotakorvaukset ja tämä ehkä lievensi myös Neuvostoliiton asennetta Suomea kohtaan.¹⁶⁶

Sotakorvaustoimitusten arvo oli lopulta paljon suurempi kuin mitä alussa osattiin odottaa. Niiden todellinen arvo lienee ollut 500–550 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria. Sotakorvausvuosittain laskettuja tuotantokustannuksiin perustuvia arvoja käyttäen niiden määräksi on arvioitu 512,6 miljoonaa dollaria.¹⁶⁷ Varsinaisten sotakorvausten kansantaloudelle koituvat kustannukset on arvioitu 9,7 miljardiksi markaksi (1993). Se merkisi yhtä kahdeksasosaa Suomelle toisesta maailmansodasta koituneesta kokonaislaskusta ja oli kolmanneksi suurin menoerä (12 %) toisen maailmansodan aiheuttamista kustannuseristä Suomelle vuosina 1938–1952 maanpuolustusmenojen (41 %) ja alueluovutusten (34 %) jälkeen.¹⁶⁸

Antti Kuusterän mukaan sotakorvausten arvo olisi nykyrahassa (2008) vajaa 3,4 miljardia euroa, kun 1990-luvun pankkikriisin kustannusten katsotaan olleen noin 7 miljardia euroa. Kansantalouteen sotakorvauksilla oli kuitenkin valtavan paljon suurempi vaikutus kuin pankkikriisillä. Kuusterä katsoo, että sotakorvaus on yksi viidestä merkkipaalusta suomalaisten kollektiivisessa muistissa 1867–1868 suuren nälkätalven, 1918 sisällissodan, talvisodan ihmeen ja 1990-luvun alun talouskriisin ohella.¹⁶⁹

Sotakorvaukset rasittivat valtion taloutta valtavasti. Keskimäärin niiden osuus oli 8 % valtion tulo- ja menoarviosta, suurimmillaan osuus oli vuonna 1945, jolloin SOTEVAN kautta kulki 16,2 % valtion menoista. Nummela laskelmien mukaan tuolloin

165 Mm. Nummela 1993, 191; Aunesluoma 2007, 201–202; Hoffman 1988, 131–133; Fellman 1996, 329.

166 Antti Kuusterä, esitelmä 13.6.2008.

167 Pihkala 1982, 341; Heikkilä 1983, 13.

168 Nummela 1993, 189–190, 283, 285.

169 Antti Kusuterä, esitelmä 13.6.2008.

niiden osuus bruttokansantuotteesta oli 8 prosenttia, vuonna 1950 osuus oli enää 2 % bruttokansantuotteesta.¹⁷⁰ Teollisuuden koko kapasiteetista ne muodostivat suurimmillaan, vuosina 1947–1949, noin 10 % Suomen teollisuuden jalostusarvosta ja metalliteollisuuden jalostusarvosta noin neljänneksen.¹⁷¹

Toisaalta on todettu, että kansainvälisesti ja muihin sotakorvauksia maksaneisiin maihin verrattuna Suomen sodanjälkeiseen asemaan liittyi tekijöitä, joiden vuoksi rasisite ei ollut kestävä, vaikka sotakorvausrasisite oli ankarin Saksan rinnalla taisteleista maista suhteutettuna kansakunnan kokoon. Alueluovutukset Neuvostoliitolle, siirtoväen asuttaminen ja Lapin sota olivat tietysti vaikeita rasisiteitä, mutta verrattuna Keski-Euroopan maihin tehdaslaitoksia oli tuhoutunut vain vähän – osa niistä oli tosin jäänyt luovutetulle alueelle. Suomi ei joutunut myöskään vastaamaan miehitysarmeijan ylläpidosta johtuvia kustannuksia, kuten Romania ja Unkari. Toisaalta Romanian ja Unkarin sotakorvaukset vaadittiin maksettavaksi niiden perinteisillä vientiartikkeleilla, kun taas Suomi joutui uudistamaan teollisuutensa rakenteen ja rakentamaan voimakkaasti uutta metalliteollisuutta. Tällä oli myös käänköpuolensa: kun Romaniassa ja Unkarissa vapaaseen vientiin jäi rajoitetusti mahdollisuuksia tuotannon suuntautuessa sotakorvausten suorittamiseen, Suomen osalta korvausten painottuminen metalliteollisuuden tuotteisiin mahdollisti puutavaran ja puunjalostustuotteiden viennin ja ulkomaankaupan nopean elpymisen.¹⁷²

Suomi suoriutuikin ripeästi sotakorvauksista, sillä vuonna 1947 sotakorvauksista oli jo yli puolet maksettu. Kun kansantuote kasvoi nopeasti sodan jälkeisinä vuosina ja sotakorvauksia helpotettiin, viimeiset sotakorvausvuodet olivat ensimmäisiä paljon helpompia. Metalliteollisuuden kuormitus oli erityisen kova sotakorvaustuotannossa ja puutavaran hyvä menekki ja sen suotuisa hintakehitys länsimarkkinoilla oli välttämätöntä, jotta Suomi pystyi maksamaan sotakorvaukset ajallaan.¹⁷³ Näissä talkoissa tarvittiin siis kaikkia.

Miksi Suomi onnistui sotakorvausten maksussa näin hyvin? Antti Kuusterän mukaan jo 1930-luvun lopulla Suomessa oli ollut hyvä talouden kehitys. Sotavuosina teollisuuden rakenne muuttui sotakorvausten näkökulmasta edulliseen suuntaan, kun metalliteollisuuden merkitys kasvoi. Suomen Ruotsilta ja Yhdysvalloilta saama tuki oli merkittävä varsinkin sotakorvausten alkuvaiheessa. Tuotteiden ajoitus oli Suomelle edullinen: ensin korvauksia maksettiin valmiilla tuotteilla, kuten laivoilla, ja samalla

170 Harki 1971, 341; Nummela 1993, 213.

171 Hoffman 1988, 133.

172 Nummela 1993, 285; Heikkilä 1983, 11, 59–60, 216–217.

173 Fellman 1996, 321, 324.

oli aikaa kehittää metalliteollisuutta. Tuotteina suoritettut sotakorvaukset olivat parempi vaihtoehto kuin rahalla suoritettava korvaus. Sodan jälkeinen kansainvälisen talouden kehitys oli Suomen tuotantorakenteen kannalta edullinen, kun metsäteollisuuden tuotteilla oli kova kysyntä ja niitä Suomi saattoi viedä ulkomaille ja saada ulkomaanvaluuttaa. Sotakorvausten taakasta huolimatta julkinen talous saatiin Suomessa nopeasti kuntoon.¹⁷⁴

Kuusterä näkee, että taloudellisten tekijöiden lisäksi oli muitakin tekijöitä, jotka vaikuttivat positiivisesti sotakorvausten onnistumiseen. Ensinnäkin korporaatioiden kitkaton yhteistyö saatiin alulle. Sotakorvaus oli myös konkreettinen osoitus yksityisen teollisuuden ja valtion hyvästä yhteistyöstä. Ääriivasemmistokin sitoutui sotakorvaustoimituksiin ja työmarkkinat rauhoittuivat. Taustalla oli myös historiallinen traditio eli metalliteollisuuden tiivis yhteistyö vanhan Venäjän kanssa – suomalaiset patruunat tunsivat venäläisen sielunmaiseman, toteaa Kuusterä.¹⁷⁵

Kuunarit osana sotakorvauksia

Puukuunarien (kuva 8) rakentajien löytäminen oli yksi SOTEVAN vaikeimpia pulmia sotakorvaustoimituksissa: puulaivanrakentamisen taito oli jo miltei kokonaan päässyt unohtumaan. Kuunareiden rakentajia oli kuitenkin löydettävä nopeasti, sillä ensimmäisten neljän kuunarin tuli olla valmiina vuoden 1945 lopussa ja kuten edellä todettiin, myöhästyneistä toimituksista jouduttiin maksamaan huomattavia sakkoja.¹⁷⁶

SOTEVA löysikin kolme miestä, joilla oli kokemusta puulaivanrakentamisesta. Kaarlo Pulli oli rakentanut Koivistolla kuunareita, insinööri Gösta Küntzell oli Porvoossa suunnitellut puisia purjelaivoja ja diplomi-insinööri Jarl Lindblom oli Suomen eturivin veneensuunnittelija ja rakentaja. Valmiita telakoita ei kuunareiden rakentamiseen ollut olemassa, sillä kaikki suuret telakat oli varattu teräslaivojen rakentamiseen. Aluksi oli ajateltu, että sotakorvaustoimituksissa puulaivojen tekeminen on parempi vaihtoehto kuin teräslaivojen rakentaminen, sillä teräksestä ja ammattitaitoisesta työvoimasta oli telakoilla kova pula. Puulaivat olivat kuitenkin suuri ongelma SOTEVALle ja sotakorvaustuotantoa varten perustetut uudet telakat rakennettiin nimenomaan puulaivojen rakentamista varten.¹⁷⁷ Mielenkiintoista on se, että muilla sotakorvauksia toteuttaneilla teollisuudenaloilla luovuttiin uusien tuotantolaitosten perustamisajatuks-

174 Antti Kuusterä, esitelmä 13.6.2008

175 Antti Kuusterä, esitelmä 13.6.2008

176 Harki 1971, 113, 157–159; Auer 1956, 29–30.

177 Harki 1971, 156–157, 164; Sipilä 1994, 62.

sesta ja tuotantokyvyn kohottamiseen pyrittiin laajentamalla entisiä tehtaita. Puulaivateollisuus poikkesi siis tässä kaikista muista.¹⁷⁸ Susanna Fellman on todennut metalliteollisuuden valmiuksista suoriutua sotakorvauksista, että sotakorvauksia varten ei perustettu yhtään uutta yritystä¹⁷⁹. Puulaivantelakoita ei tässä ymmärrettävästi ole laskettu metalliteollisuudeksi, vaikka ne rakensivat komposiitti- ja teräsproomuja sotakorvausaikana.

SOTEVAssa pidettiin ainoana ratkaisuna kuunareiden rakentamiseksi suuren linjan teollisuuslaitosta ja kuunaritilaus annettiin sotakorvausalusten rakentamista varten perustetulle Oy Laivateollisuus Ab:lle. Telakkaa alettiin rakentaa Turun Pansioon ja se suunniteltiin nimenomaan merikuunarien sarjatuotantoon. Kokoonpanohallissa voitiin rakentaa sarjatyönä kahdeksaa kuunaria samanaikaisesti. Yhtiön teknillinen johtaja oli edellä mainittu Lindblom.¹⁸⁰

Diplomi-insinööri Lindholm oli ollut vuonna 1940 Puolustusvoimien lähettämänä Yhdysvalloissa opiskelemassa puuveneiden teollista rakentamista Higginsillä. Hän sai tutustua tuon ajan uutuuksiin: veneiden liukuhihnatuotantoon, liimapuutekniikkaan ja lasikuitutekniikkaan. Sotakorvauskuunareiden rakennusprojekti tarjosi Lindholmille mahdollisuuden soveltaa Amerikasta saatuja oppeja Suomessa, kun hän suunnitteli tähän tarkoitukseen uuden tuotantolaitoksen ja vastasi myös alusten teknisestä suunnittelusta *Morskoi Registrin* antamissa raameissa. Niinpä LATEn telakka suunniteltiin niin, että siinä oli kaksi linjaa, jota pitkin valmistuva laiva kulki kölin laskusta varusteluun ja lopulta vesillelaskuun asti. Molemmilla linjoilla voitiin rakentaa samanaikaisesti neljää alusta. Laivanrakennus perustui alusta asti liimapuun käyttöön.¹⁸¹



Kuva 8. Kesä 1947, Hollmingin telakalla rakennetut koululaivat ovat juhlapurjehduksella. Kuva RMM.

178 Auer 1956, 79.

179 Fellman 1996, 326.

180 Karikoski ym. 1951; Harki 1971, 159, 168.

181 Ericsson 1994, 6, 8.

Pian kävi selväksi, että rakentamisvaikeuksien takia Turun telakan valmistuminen tulee viivästymään ja ensimmäisiä laivoja päästiin Turussa rakentamaan vielä kesken-eräisellä telakalla vasta kesällä 1946¹⁸². SOTEVAN piti pikaisesti ryhtyä etsimään muita vaihtoehtoja. Kuunareita ryhdyttiinkin tästä syystä kiireesti rakentamaan perinteisin menetelmin Porvoossa August Eklöf Ab:n omistamalla vanhalla venetelakalla, samoin Rauma-Raaha Oy:n Valkon telakalla Loviisan lähellä, ja vuonna 1945 perustettiin Raumalla F.W. Hollming Oy.

Vuonna 1917 joukko porvoolaisia liikemiehiä oli perustanut Borgå Rederi Aktiebolagin, joka oli rakentanut Porvoon Hamarissa vanhalla varvilla 1910- ja 1920-lukujen vaihteessa suuria moottoripurjealuksia. Laivat oli suunnitellut Gösta Kyntzell, joka oli yrityksen osakas, samoin kuin Eklöfin veljekset. Telakan toiminta päättyi vuonna 1920 eikä toisen maailmansodan jälkeen Hamarissa ollut enää telakkarakennelmia jäljellä. Telakan kunnostus sotakorvauskuunareiden rakentamiseksi aloitettiin 1.4.1945 ja vanhan varvin alueelle tehtiin nyt kaksi laivanrakennusalustaa. Kuusikymmentäkolmevuotias Kyntzell ryhtyi vetämään sotakorvauskuunareiden rakennushanketta, rakennuttajayhtiö oli Aug. Eklöf Oy. Gösta Kyntzellillä oli runsaasti kokemusta moottorilla varustettujen purjelaivojen suunnittelusta: hänen suunnittelemaansa aluksia rakennettiin 1910-luvun lopulla mm. Kristiinankaupungissa, Pietarsaassa, Kokkolassa, Porvoossa ja Säkkiärvellä.¹⁸³

Valkon laiva Oy perustettiin Loviisaan entisen lautatarhan alueelle 20.8.1945. Laivanrakennustoiminta oli kuitenkin aloitettu Laivaus Oy -nimisen huolintaliikkeen lukuun jo huhtikuussa 1945. Valkon laivan pääosakkaina olivat Repola-Viipuri Oy ja Lahti Oy. Laivanrakennuskokemusta näillä ei juurikaan ollut, paitsi vähäiset proomujen ja hinaajien korjauspaikka Vesijärven rannalla ja Pääskyniemen telakka Savonlinnassa. Telakan rakentaminen alkoi ripeästi ja vuoden 1945 loppuun mennessä Valkoon valmistui seitsemän laivanrakennusalustaa. Telakan rakennussuunnitelmat tehtiin Rauma-Raahan telakan ammattitaitoa hyväksi käyttäen ja rakentamisesta vastasi insinööri Alfred A. Palmberg Oy, sama toimisto, joka oli rakentanut Rauma-Raahan allastelakan Raumalle. Telakalla oli heti aluksi myös kaksi suunnittelijaa piirustuskonttorissa. Valkon laiva Oy oli perustettu ajatuksena rakentaa sotakorvausproomuja, mutta kuunareiden myöhästymisen johti siihen, että Valkon telakka sai rakentaakseen neljä kuunaria. Viimeinen niistä valmistui jo kesällä 1947, sen jälkeen telakka keskittyi proomujen rakentamiseen.¹⁸⁴

182 Lindblom 1948, 235.

183 Ericsson 1999, 76, 125, 127, 154; Nevanlinna 1994, 80, 89, 92.

184 Uola 1996, 46, 96–99, 101.

Neljäntenä telakkana kuunarinrakennukseen tuli mukaan F.W. Hollming Oy, jonka synnystä kerrotaan tarkemmin seuraavassa luvussa. Vielä neljäntenäkin sotakorvausvuonna kuunareiden vajuus oli 7 alusta ja aikataulunmukaisiin toimituksiin päästiin vasta tammikuussa 1949. Työtä hidastivat telakoiden rakentamisen lisäksi ammatti-
väen koulutuksen keskeneräisyys sekä työselkkaukset. Joillakin telakoilla ongelmana oli työvoimapula, joka johtui asuntopulasta. Syitä myöhästymisiin olivat myös sopivan ja riittävän järeän puutavaran saatavuuteen liittyvät ongelmat – viidentenä korvausvuotena Neuvostoliitto antoi suostumuksen liimattujen mastojen käyttämiseen ja tämä helpotti huomattavasti tilannetta – sekä laivan moottoritoimitusten viivästyks¹⁸⁵

Sotakorvauskuunareita rakennettiin kaikkiaan 91 kappaletta. Eklöfin veistämöllä (Hamarin telakka Porvoossa) niitä rakennettiin seitsemän, Valko Loviisassa rakensi neljä kuunaria, Oy Laivateollisuus Ab Turussa 46 ja Hollming 34 kappaletta.¹⁸⁶ Perussopimus sisälsi 90 kuunaria, mutta niiden lisäksi Oy Laivateollisuus Ab rakensi täysin antimagneettisen kuunarin korvausajan lopulla. Tällä myöhemmin toimituslistalla tulleella aluksella voitiin korvata muita hankalia positioita, mutta hankalaksi ja kalliiksi tämäkin osoittautui ja tästä laivan kutsumanimi, kultakuunari, juontaa juurensa.¹⁸⁷

Sotakorvaustuotannossa nimenomaan puulaivanrakennus vaati huomattavat pääomasijoitukset. SOTEVAN laskelmien mukaan puulaivatelakoihin sijoitettiin noin 2 miljardia, kun sotakorvausteollisuuden kokonaissijoituksiin laskettiin kuluneen noin 12 miljardia. Teräslaivoja rakentaneiden telakoiden, ennen kaikkea Hietalahden telakan ja Crichton Vulcanin, tuotantokykyä tehostettiin, mutta puulaivatutuotanto vaati suorastaan uuden teollisuustoiminnan perustamista. Niinpä komposiittiproomujen ja kuunareiden rakentamista varten perustettiin tai huomattavasti laajennettiin 10 laivatelakkaa: Valkon Laiva Oy, Aug. Eklöf Ab, Oy Laivateollisuus Ab, Valtion metallitehtaiden Pansion telakka, Uudenkaupungin Telakka ja Konepaja Oy, Rauma-Raahe Oy, F.W. Hollming Oy, Werner Hacklin Oy Reposaaaren telakka, Teljän tehta¹⁸⁵

185 Harki 1971, 159–160; Suviranta 1948, 68–69; Suviranta 1961, 282; Auer 1956, 100–101; Uola 1996, 69–70.

186 Hyvä veistämöteollisuus sotakorvausperintönä 1952, 252.

187 Harki 1971, 169.

Oy.¹⁸⁸ Satakuntalaiset telakat valmistivat sotakorvaustoimitusten puualuksista Koivuniemen mukaan runsaat puolet ja vuosina 1944–1948 teollisuuden työntekijöiden määrä Porissa nousikin 52 %, Raumalla 46 %.¹⁸⁹

Saksalaissaataviin kuuluneet kalastustroolarit rakennettiin Hollmingin, Uudenkaupungin, Reposaaren, Rauma-Raahen, Haminan Virolaisen ja Laivateollisuuden telakoilla, eniten Hollmingilla, 15 kappaletta.¹⁹⁰

Puulaivojen rakentamishjelma oli siis neljänä ensimmäisenä korvausvuonna osoittautunut vaikeaksi, mutta loppuina sotakorvausvuosina kuunareiden toimitukset olivat etuajassa, vaikka rakennettävien puualusten määrä kasvoi. Kun alkuvuosina teräsalusten ennakkotoimituksilla oli voitu korvata puualusten myöhästymisiä, oli tilanne päinvastainen viimeisinä korvausvuosina.¹⁹¹

F. W. Hollming Oy perustetaan koivistolaisin voimin

Kaarlo Pulli kertoo:

Ko meiät ajettiin sieltä [Koivistolta] pois, myö pantiin hynttyyt yhteen ja ruvettiin niit [laivoja rakentamaan] ja hyvinhän me näissä onnistuttiinkin.¹⁹²

Koivistolaiset laivanrakentajat Kaarlo Pulli ja August Mannonen olivat jo syksyllä 1944 keskustelleet keskenään sotakorvauskuunareiden rakentamisesta, kun tutuntyyppiset puulaivat olivat ilmestyneet sotakorvausluetteloon. Tuolloin hanke raukesi, kun koko sarja oli jo tilattu muualta. Alkuvuodesta 1945 SOTEVA alkoi etsiä uusia mahdollisuuksia kuunareiden rakentajiksi. Koivistolaisia puulaivanrakentajia Kaarlo Pullia ja August Mannosta koetettiin taivutella Valkon palvelukseen, mutta nämä eivät olleet siihen halukkaita.¹⁹³

Kaarlo Pulli on omaelämäkerrassaan kertonut, että Koivisto-kuunaria varusteltaessa antoi aluksen moottorin hankkinut insinööri Holger Schwindt hänelle vihjeen sotakorvauskuunareiden rakentamismahdollisuuksista, sillä Schwindt tiesi rakentamiseen liittyvistä viivästyksistä ja hankaluuksista. SOTEVAN toimistossa käydessään Pulli tapasi vanhan tuttavansa luokituslaitos Bureaus-Veritasin insinööri Weberin, joka oli

188 Auer 1956, 85; Suviranta 1948, 58.

189 Koivuniemi 2005, 77–78.

190 Harki 1971, 187.

191 Auer 1956, 167.

192 TaY Mustut/Kper A-K 1507.

193 Kiviluoto 1975, 9.

luokittanut Saarentähden ja Koiviston. Neuvottelut SOTEVAN kanssa käynnistyivät ja koivistolaiset saivat maaliskuun alkupuolella 1945 suullisen lupauksen kahden kuunarin rakentamisesta. 15.3.1945 alkoivat telakan raivaustyöt ja tätä päivää pidetään telakan perustamispäivämääränä.¹⁹⁴ Kirjallinen tilaus laivoista saatiin 22.3.1945:

Koska olette saaneet kuunareista kaikki sellaiset teknilliset tiedot, jotka ovat välttämättömät materiaalin hankintaa varten, vahvistamme teille antamamme kehoituksen ryhtyä mitä pikimmin kaikkiin vaadittaviin toimenpiteisiin sekä materiaalin hankintaan että rakennustöiden alullepanon suhteen vähintään kahta kuunaria silmällä pitäen. Ilmoitamme samalla, että SOTEVAN taholta ei ole mitään estettä siihen, että toimittaisitte useampiakin kuunareita, mahdollisesti esim. 5.¹⁹⁵

Joulukuussa 1945 SOTEVA vahvistikin kirjeellä viiden uuden kuunarin tilauksen.¹⁹⁶

F. W. Hollming Oy:n ylimääräinen yhtiökokous pidettiin 29.3.1945. Tällöin Filip Hollmingin 1920-luvulla perustama laivaus- ja ahtausliike muutettiin laivanrakennusyritykseksi. Johtokunnan puheenjohtajaksi valittiin Kaarlo Pulli, toimitusjohtajaksi Filip Hollming ja johtokunnan jäseneksi Hugo Pöntynen. Tilintarkastajat olivat August Mannonen ja Aleksanteri Pulli.¹⁹⁷ Näin koivistolaiset Kaarlo Pulli, August Mannonen, Filip Hollming ja Hugo Pöntynen käynnistivät pikavauhdilla laivanrakennustoiminnan Raumalla.

Telakka-alueeksi saatiin vuokrattua noin 1,5 hehtaaria maata Rauman sataman suulta Korkeakarista, entisen lasitehtaan alueelta. Siitä johti 2,5 metrin luonnonväylä merelle. Telakan paikaksi tuli Rauma ilmeisesti siitä syystä, että se oli tuttu Filip Hollmingille: hän oli käynyt merikoulun Raumalla ja hänen vaimonsa oli raumalainen. Pullin sukua oli jo myös tullut Raumalle, Kaarlo Pullin veli Vilho oli opettajana merikoulussa. Syynä telakan Raumalle sijoittumiseen saattoi olla myös se, että läheltä Raumaa, Köyliöstä, löytyi aluksi sellainen metsä, mistä saatiin sopivia laivanrakennuspuita.¹⁹⁸

Yksi syy telakan Raumalle sijoittumiseen tulee esille haastattelussa, jossa Kaarlo Pulli kertoo telakan alkuvaiheista näin:

194 ARS Pulli Kalle, laivanrakennuksen Grand Old Man; Kiviluoto 1975, 11.

195 KA, SOTEVA, yleinen osasto, kirjaamo, lähteneet kirjeet 1945, kirje 22.3.1945.

196 KA, SOTEVA, yleinen osasto, kirjaamo, lähteneet kirjeet 1945, kirje 20.12.1945.

197 Kiviluoto 1975, 31.

198 Kiviluoto 1975, 9, 11; KPA Erkki Pullin muistelmat; 11.

Koivisto-kuunari oli viimeisteltävänä Raumalla, niin jouduttiin sitä varten täällä olemaan. Sitten kun tuli venäläisille tarvis tätä sotakorvauslaivastoa, niin me tiedustelimme satamakapteenilta rakennuspaikkaa ja se vähän lupailikin. Sitten minä tein yksinäni työtä kauan aikaa ennen kuin tämä yhtiö perustettiin, kun minä sain suomennettua sen venäläisen rekisterisäännöt. Se oli monissa paikoin vaikeatulkintainen ja minä katsoin, et tuleekohan mittään, mut minä aattelin, ett ihmisiä ne on venäläisetkin et eiks ne asiat puhumalla selviä ja niin ne selviskin.¹⁹⁹

Raumalla oli pitkät perinteet purjelaivanrakennuksesta, mutta viimeisen Raumalla rakennetun puisen purjelaivan, kuunarilaiva Uljaksen, valmistumisesta oli kulunut jo 54 vuotta. Hyvinä vuosina 1800-luvulla Rauman veistämöllä oli rakennettu keskimäärin kaksi laivaa. Itämaisen sodan jälkeen laivanrakennus elpyi Raumalla niin, että kaupungissa rakennettiin kolmekin alusta kesässä. Nykyisen Rauman sisäsataman pohjoisella rannalla oli useita varveja. Purjelaivakauden jälkeenkin Raumalla harjoitettiin vaatimatonta laivanrakennusta: Vuojoki Gods Ab:n (myöh. Rauma-Raahe, sittemmin Rauma-Repola) sahalla rakennettiin sen omiin tarpeisiin vuosina 1913–1916 parikymmentä puurakenteista proomua sekä tervahöyry vuonna 1914, ja kolme höyryproomua vuosina 1916–1919. Tervahöyryjen teko loppui 1910-luvun lopulla, mutta proomuja rakennettiin vielä 20-luvulla. Yhtiö rakensi myös korjaustelakan Raumalle omiin tarpeisiinsa vuosina 1920–1922. Rauma-Raahen allastelakan rakennustyöt Raumalla alkoivat vuonna 1943 ja siellä rakennettiin heti sodan jälkeen muun muassa sotakorvauksina komposiittiproomuja.²⁰⁰

Toisen maailmansodan jälkeen Raumasta kehittyi jälleen merkittävä laivanrakennuskaupunki²⁰¹: Rauma-Repola Oy:n ja Hollming Oy:n telakat olivat pitkään sodan jälkeen tärkeimpiä teollisuustyönantajia kaupungissa. Rauman teollisuustyöpaikkojen kehitys sodan jälkeen olikin huimaa – vuonna 1938 työpaikkoja oli 1 482, vuonna 1955 jo 4 340. Toki teollisia työpaikkoja syntyi myös muille aloille kuin laivanrakennusteollisuuteen²⁰².

Palataan vielä Hollmingin laivanrakennuksen alkuun. Laivanrakennustoiminta käynnistyi Korkeakarissa rivakasti ja ensimmäisen kuunarin köli laskettiin rakennusalustalleen 19.6.1945. Kesällä 1945 yhtiö sai siis kuunareiden jatkotilauksen ja lisää oli luvassa: toukokuun lopussa 1945 oli jo hankittu kuuden laivan rakennustarpeet, kertoo

199 TaY Mustut/Kper A-K 1711.

200 Kiviluoto 1975, 11; Lähteenoja 1939, 207; Nieminen 2003, 19; Uola 1996, 18–23, 26–27, 43, 53.

201 Sappinen 2000, 37.

202 Koivuniemi 2005, 81.

Filip Hollming kirjeessään SOTEVAN edustajille²⁰³. Telakan investoinnit käynnistyivät. Toimintaansa aloittavan yhtiön palvelukseen otettiin heti viisi miestä, toukokuussa jo kymmeniä. Tiedon levitessä puulaivanrakentamisen aloittamisesta alkoi rakentajia tulla paikkakunnalle eri puolelta Suomea. Lehti-ilmoituksia ei tarvittu, sukulaiset, tuttavat ja lehtijutut riittivät levittämään tietoa. Aluksi töihin otettiin pääasiassa entisiä koivistolaisia, jotka tunnettiin jo ennestään. Moni heitä kirjoitti telakan tekniselle johtajalle ja kysyi töitä. Veistämön miehistöluettelon mukaan väkeä oli 14.5.1945 töissä 38 henkeä. Näistä vain yhden vakituinen asuinpaikka oli Rauma, mutta hänkin kuului koivistolaiseen siirtoväkeen.²⁰⁴

Eräs koivistolainen kuvaa tuloaan Hollmingille seuraavasti:

Oli lehdessä ilmoitus, että ruvetaan rakentamaan puukuunareita ja minä huomasin kanssen, se oli Helsingin Sanomissa ja minä kirjoitin sitten sille Pullin Kallelle ja pyysin kansniinkun tänne töihin. Minä tosin sanoin ihan selvästi, että en minä oli laivoja ennen rakentanu, mut mun isällä oli laivaperinteitä ja sitten että mulla on käsityönumero aika korkia. Ei hän sitä sen enempää, muuta kun tule töihin vaan. Ja täällä sitä nyt ollaan vielä.²⁰⁵

Kuunariaikana telakalla tehtiin muitakin aluksia: se sai vuonna 1948 tehtäväkseen rakentaa kalastustroolareita. Samana vuonna tehtiin pieniä korjauksia suomalaisiin kauppalaivaston aluksiin. Vuonna 1949 ryhdyttiin rakentamaan edellisten lisäksi komposiittiproomuja sekä omaan laskuun 1200 tonnin teräslaivaa, Vilppoa. Vuonna 1950 yhtiö osti 12 Amerikan ylijäämävaraston hinaaja- ja raivaaja-alusta, jotka se korjasi myytäväksi. Viimeinen kuunari luovutettiin 20.8.1952.²⁰⁶

F.W. Hollming Oy:n telakan perusti siis neljä koivistolaista. Kaarlo (Kalle) Pulli syntyi Koiviston Koivusaassa, Ingertilän kylässä vuonna 1888. Laivanrakennukseen hän oli tutustunut jo lapsena, sillä hänen isänsä oli rakentanut laivoja, vaikka oli pääammatiltaan raasseli eli kalanostaja: hän ajoi silakkaa apajapaikoilta myyntipaikoille aina Pietariin asti. Kaarlo Pulli lähti 12-vuotiaana laivapojaksi, mutta töiden ohessa hän luki jo nuorena itsekseen laivanrakennusoppia.²⁰⁷ Hän oli kätevä, hänellä oli laivanrakennuksessa tarvittavaa silmää ja hän sai harjoitella rakentamista vanhojen laivamestareiden ohjauksessa. Taidot kehittyivätkin poikkeukselliseksi: kun

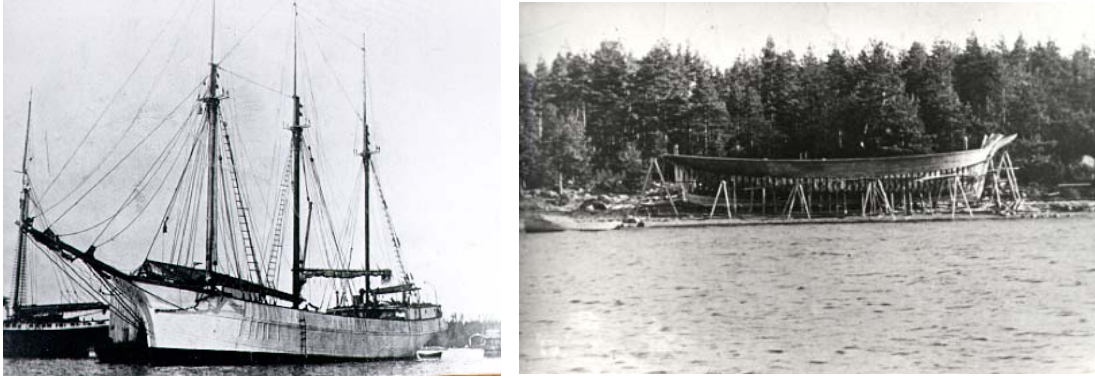
203 KA, SOTEVA, laivaoasasto, kirje Hollmingin veistämöltä 27.5.1945.

204 RM1; Kiviluoto 1975, 12, 19.

205 RM4.

206 HA Vuosikertomukset 1948, 1949 ja 1950, Kiviluoto 1975, 27.

207 Kiviluoto 1975, 8; Kiviluoto 1988, 9.



Kuvat 9–10. Vasemmalla Saarentähti ottamassa ensimmäistä lastiaan Viipurin satamassa vuonna 1938. Oikealla Saarentähteä rakennetaan Aution rannassa, Koiviston Koivusaarella. Varvilla ei ole rakennuksia. Kuvat RMA.

luokituslaitos vaati laivan piirustukset Koivisto-kuunaria rakennettaessa, itseoppineena Kaarlo Pulli piirsi ne, kertoi hänen poikansa Veikko Pulli. Kaarlo Pulli ei ollut käynyt merikoulua, vaan oli itse opiskellut merimieheksi ja toimi Itämeren laivurina.²⁰⁸

Kaarlo Pulli tuli 18-vuotiaana mukaan laivanrakennukselle, kun hänen isänsä rakensi kaljaasia. 19-vuotiaana hän rakensi oman kaljaasin, Kalevan, kotikylän Ingertilän rannassa ja purjehti sittemmin sen päällikkönä. Kalevan lisäksi hän rakensi vuonna 1912 kaljaasi Leon (70 brt), vuonna 1913 kaljaasi Siriuksen (102,15 brt) ja vuonna 1918 kolmimastaisen Polariksen (226,84 brt). Kaljaasi Leosta lähtien Pullin kumppanina laivanrakennuksessa oli sukulaismies August Mannonen: Kaarlo Pullin äiti ja August Mannosen isä olivat sisaruksia. Kaarlo Pulli ja August Mannonen varustivat yhdessä sukulaismiesten kanssa useita laivoja Koivistolla vuodesta 1911. Vuosina 1922–1932 Pulli ja Mannonen harjoittivat yhdessä myös puutavarakauppaa.²⁰⁹

Pulli on kertonut eräässä haastattelussa, että kun rakennettiin luokitettuja aluksia, Gustav Sandmanin ja Nikolai Tantun yksinkertainen laivanrakennusoppi oli hyvä, Helteen kirjassa oli sen sijaan paljon sellaista, jota tavallinen laivanrakentaja ei tarvinnut. Pulli oli hankkinut laivanrakennusoppinsa siis kahdesta kirjasta. Paremmaksi hän oli havainnut Turun merikoulun laivanrakennustaidon opettajan C. W. Wikanderin kirjoittaman teoksen *Käytännön Oppikirja Laivanrakennustaidossa, Purjeitten piirustamisessa y. m.*, joka oli tehty merikoulujen tarpeisiin. Kirjan olivat suomentaneet Viipurin merikoulun johtaja Gust. Z. Sandman ja Oulun merikoulun opettaja Nikolai Tantt. Toinen oppikirja, johon Pulli oli tutustunut, oli vuonna 1937 valmistunut

208 RM2.

209 Kiviluoto 1975, 8; ARS Pulli Kalle, laivanrakennuksen Grand Old Man; 2; TaY Mustut/Kper A-K 1712; Kiviluoto 1988, 22.



Kuvat 11–12. Saarentähden vesillelaskua valmistellaan. Kuunari Koiviston kaaritus on valmis. Tältä alus näytti, kun Koivusaari vallattiin takaisin jatkosodassa. Kuvat RMA.

E. J. Helteen kirjoittama *Laivanrakennus*. Laivanrakennusoppia Pulli kertoi saaneensa myös kävelemällä koivistolaisten kuuluisien laivanrakentajien laivoilla ja ”panemalla opit päähän”.²¹⁰

Kaarlo Pulli oli laivamestarina rakennettaessa liki sotakorvauskuunareita vastaavia kolmimastokuunareita Saarentähteä vuonna 1938 (kuvat 9, 10, 11) ja Koivistoa vuodesta 1939 (kuva 12). Koivisto oli 44,3 metriä pitkä, 8,8 metriä leveä ja 4,7 metriä korkea yli 400 dwt:n alus, ja se oli varustettu modernilla moottorilla, joka antoi sille 9 solmun nopeuden. Koivisto valmistui lopullisesti Raumalla vuonna 1946.²¹¹

Hollmingilla Kaarlo Pulli oli alusta asti telakan teknisenä johtajana ja yhtiön johtokunnan puheenjohtajana aina eläkkeelle jäämiseen asti vuoteen 1966, siis myös siinä vaiheessa, kun yhtiö rakensi teräsaluksia.²¹²

August Mannonen, joka syntyi Koiviston Koivusaaren Ingertilässä vuonna 1887, rakensi ensimmäisen kaksimastoisien kaljaasinsa 21-vuotiaana vuonna 1908. August Mannosen pojan Pentti Mannosen mukaan isä aloitti ensimmäisen laivanteon jo 18-vuotiaana. Ilmeisesti August Mannonen oli ensimmäinen laivanrakentaja tässä suvussa, hänen isänsä oli ollut puuseppä ja reitali eli laivaisäntä. Mannonen oli Itämeren laivuri ja laivanrakennusmestari ja toimi ennen sotia myös puunostajana. Hollmingilla hän oli puutavaran hankintapäällikkö ja yhtiön osakas.²¹³

210 TaY Mustut/Kper A-K 1499; Wikander 1901; Helle 1937.

211 ARS Pulli Kalle, laivanrakennuksen Grand Old Man; Kiviluoto 1975, 9; Helle 2001, 83.

212 HA Johtokunnankokouksen pöytäkirja 15.4.1945 ja yhtiökokouksen pöytäkirja 29.3.1945; Kiviluoto 1988, 27.

213 RM2, RM11; Hilska 1988, 309; HA Johtokunnankokouksen pöytäkirja 15.4.1945 ja yhtiökokouksen pöytäkirja 29.3.1945.



Kuva 13. Kuunari Koiviston kansirakenteita valmistelemassa Reino Kukko. Kuva RMA.

Filip Hollming, vuonna 1894 syntynyt merikapteeni, oli asettunut vakinaisesti Koivistolle vuonna 1923. Ensin hän toimi ahtausliikkeen johtajana, mutta alkoi pian harjoittaa myös sahateollisuutta. Hollming ei varsinaisesti osallistunut laivanrakennustoimintaan Koivistolla, mutta hänen sahallaan sahattiin puita laivanrakennuksen tarpeisiin. Vuonna 1926 hän perusti F.W. Hollming laivaus- ja ahtausliikkeen, toiminimi muutettiin osakeyhti-

öksi vuonna 1934. Yhtiöstä tuli myöhemmin vähäisin muutoksin laivanrakennustoiminnan Raumalla aloittanut yhtiö. Filip Hollming oli telakan toimitusjohtaja ja yhtiön osakas. Filip Hollming kuoli jo vuonna 1951 ja hänen jälkeensä toimitusjohtajaksi valittiin hänen vävyensä insinööri Reino Salo.²¹⁴

Hugo Pöntynen oli syntynyt 1886. Hän oli merikapteeni ja toimi Koiviston satamakapteenina vuodesta 1926 alkaen. Jo ennen tätä hän oli ollut Koivistolla luotsivanhimpana. Hän oli myös alusten merikelpoisuustarkastaja, kompassintarkastaja ja luokituslaitos Bureau Veritasin tarkastaja. Hollmingilla Hugo Pöntynen työskenteli konttoripäällikkönä ja hänkin oli yhtiön osakas.²¹⁵

Muutamit niistä miehistä, jotka työskentelivät Hollmingilla kuunariaikana työjohtajina, olivat olleet jo Koivistolla tekemässä Kaarlo Pullin laivoja. Samoin jonkin verran oli niitä koivistolaisia miehiä, jotka siirtyivät Hollmingille kirvesmiehiksi ja metsätöihin. Esimerkiksi Hollmingin telakalla kaarentekijästä nopeasti ylimestariksi kohonnut Reino Kukko oli ollut tekemässä kuunari Koivistoa (kuva 13).²¹⁶ Laivanrakentajat ja heidän taustansa esitellään tarkemmin luvussa III, Sotakorvauskuunareiden rakentajat Hollmingilla, mutta todettakoon jo tässä vaiheessa, että koivistolaisten laivanrakentajien osuus oli merkittävä ja oikeastaan ratkaiseva, kun sotakorvauskuunareita rakennettiin Raumalla sodan jälkeisinä vuosina.

214 Kiviluoto 1975, 9, 32; Uola 2001, 14; HA Johtokunnankokouksen pöytäkirja 15.4.1945 ja yhtiökokouksen pöytäkirja 29.3.1945.

215 Kiviluoto 1975, 9; Uola 2001, 20; HA Johtokunnankokouksen pöytäkirja 15.4.1945 ja yhtiökokouksen pöytäkirja 29.3.1945.

216 RM1; Kiviluoto 1975, 19.

3. Koivisto puulaivanrakennuksen keskuksena

Koivisto sijaitsee sodan jälkeen Neuvostoliitolle luovutetussa Karjalassa, entisessä Viipurin läänissä Karjalan kannaksen lounaisrannalla noin 50 km Viipurista etelään. Koivistolla peltoalat olivat pieniä, sen sijaan karjanhoito ja ennen muuta kalastus sekä merenkulun eri ammatit työllistivät väkeä runsaasti. Esimerkiksi Koiviston Koivusaarella, josta Pulli ja Mannonen olivat kotoisin, pääammatteja ennen ensimmäistä maailmansotaa olivat kalastus, merenkulku ja laivanrakennus. Suomen itsenäistyttyä, itärajan sulkeuduttua ja konevoiman yleistyttyä Koiviston saarelaisetkin alkoivat etsiä uusia elinkeinoja ja maanviljely kehittyi.²¹⁷ Merenkulku tai laajemmin meritalous on kuitenkin ollut Koivistolla elinkeinoelämän hallitseva piirre läpi vuosisatojen. Koivistolaiseen meritalouteen kuuluivat laivanrakennus, laivanvarustus, merenkulku, kalastus ja satamatyö.²¹⁸

Koiviston merenkulun juuret ovat pitkällä historiassa: 1550-luvulla joka viidennellä koivistolaisella taloudella oli oma laiva ja laivaväkeä oli myös niissä taloissa, jotka eivät omistaneet omaa laivaosuutta. 1600-luvun lopulla Koivisto oli Suomen merkittävin laivanvarustuspaikkakunta ja ainakin ennen 1690-luvun korkeasuhdannetta Koivistolla oli enemmän tonnistoja kuin Suomen tapulikaupungeilla yhteensä. 1890-luvulle asti pitäjä oli maan suurimman maalaistonniston kotipaikka. Koivistolaiselle laivanvarustukselle oli leimallista se, että laivat kuuluivat pienille perheyhtiöille ja laivanvarustus oli kaikkien väestökerrosten elinkeino.²¹⁹

Merenkulun myötä paikkakunnalle kehittyi jo varhain myös laivanrakennusta: 1500-luvulta Koivistolta tunnetaan sukunimi Laivaseppä. 1600-luvulla suuri koivistolainen laivasto oli rakennettu omilla rannoilla, mutta ulkopuolisille laivoja ei juurikaan tehty. Laivanrakennus oli siis merenkulun palvelija, välttämätön osa laivanvarustuselinkeinoa.²²⁰

Suomessa elettiin vilkasta laivanrakennusaikaa etenkin 1850-luvun lopulta aina 1870-luvun alkupuolelle asti, osittain siksi, että itämaisen sodan jälkeen talonpojat saivat oikeuden purjehtia myös Itämeren ulkopuolelle. Tämän seurauksena myös Koivistolla alettiin rakentaa entistä suurempia aluksia ja laivanvarustuksen loistoajan ja Englannin-purjehduksen myötä laivanrakennuksen tekninen taso nousi. Yhden miespolven aikana halkokuuttien tekijät oppivat rakentamaan laivoja, jotka edustivat ajan parasta purjelaivatekniikkaa. Uudet runkomuodot ja rikityypit otettiin käyttöön niin

217 Hilska 1975, 15–17, 89; Kaukiainen 1975b, 67.

218 Jukanen 1975, 10–11.

219 Kaukiainen 1975b, 60, 249; Kaukiainen 1975a, 12, 14; Kaukiainen 2008, 100.

220 Kaukiainen 1975b, 110–113.

suurissa Pohjanmeren-purjehtijoissa kuin pienissä rannikkolaivoissakin, kaarevakaulaisesta limisaumakuutista kehittyi klipperikeulainen tasasaumakaljaasi.²²¹

Vuosisadan vaihteessa Koivistolla otettiin Jukasen mukaan käyttöön uusi laivanrakennustekniikka. Vanhassa rakennustavassa laivan ensimmäiset kaaret olivat mallieli ruovikaaria. Ne nostettiin kölille ja sidottiin toisiinsa kerinkiriu'ulla ja näin syntyneeseen kehikkoon sovitettiin muut kaaret. Tällä menetelmällä rakennetut laivat olivat kaikki keskenään erilaisia ja mestari joutui jokaisen laivan kohdalla aloittamaan työn alusta. Uudessa rakennustavassa tehtiin puolimalli, josta otettiin mitat joko taipuisan lyijypuikon avulla tai sahaamalla mallin jokaisen kaaren kohtaan rako pahville, josta kaari piirrettiin paperille.²²² Yrjö Kaukiainen katsoo, että uutta rakennustekniikkaa on hyödynnetty jo 1860–1870-luvulla, kun Koivistolla tehtiin Pohjanmeren laivoja. Toisaalta vanhassakin rakennustekniikassa mallikaaret säilytettiin, joten välttämättä joka kerta laivan suunnittelu ei alkanut ihan alusta. Myös vanhan ja uuden laivanrakennustekniikan välimuotoa käytettiin.²²³

Venäjän kaupalla on pitkät juurensa Kannaksen talonpoikaispurjehduksessa jopa keskiajalle asti, jolloin Koivisto oli jo tärkeä Neva-reitin etappi ja suojasatama.²²⁴ Pietarin perustaminen Nevajoen suuhun toi karjalaisille valtavat mahdollisuudet kaupan ja kuljetuksen alalla. Varhaisimmat tiedot Pietariin viedyistä polttopuulasteista ovat 1730-luvulta, mutta varsinainen läpimurto Pietarin-purjehduksessa tapahtui 1700-luvun puolivälissä ja sen jälkeen Pietari hallitsikin Suomenlahden pohjukan talonpoikaispurjehdusta. Pietarin-purjehdus kasvoi ennen kaikkea 1800-luvun jälkipuolella ja 1900-luvun alussa nopeasti ja se takasi pienten rannikkoalusten jatkuvan kysynnän Suomen itsenäistymiseen saakka. Nämä rannikkoalukset olivat purjealuksia ja vuoteen 1918 asti rannikkotalonpoikien suurelle joukolle höyry- ja moottorialukset olivatkin vieraita. Parhaina laivanrakennusvuosina Koivistolla laskettiin vesille kymmenkunta puista purjelaivaa, huippuvuonna 1913 kolmekymmentä laivaa. Pietariin vietiin vesitse puutavaraa (halkoja), voita, kiviä, parkkia, hiekkaa, kaloja ja tuotiin viljatuotteita ja suolaa.²²⁵

Seprakauppaa tutkineen Raimo Päiviön mukaan Koivistolla Viroon suuntautuneen seprakaupan varhaiseen hiipumiseen oli syynä juuri Pietarin kaupan vaikutus Koivistolla. Koiviston merenkulusta suurin osa suuntautui 1800-luvun loppupuolella Nevan

221 Kaukiainen 1982, 181; Kaukiainen 1975b, 200.

222 Jukanen 1975, 71–73.

223 Yrjö Kaukiainen, suull.

224 Ks. Kaukiainen 2008, 55, 66.

225 Kaukiainen 1982, 182; Kaukiainen 2008, 177; Jukanen 1975, 68; Helle 2001, 71; Kalste-Liikkanen 1968, 39; Yrjö Kaukiainen, suull.

suulle, jonne vietiin polttopuuta, kiviä, hiekkaa ja kaloja, paluulastina oli tavallisesti viljaa. Koivistolla työllisti tuolloin myös Itämerenpurjehdus, jonka laskettiin tuottavan enemmän kuin vaihtokauppa Viroon eli seprakauppa.²²⁶

Venäjän vallankumouksen myötä Pietarin-purjehdus päättyi ja sen merkitys koivistolaiselle merenkululle oli dramaattinen: kauppa-alusten lukumäärä putosi vuodesta 1916 vuoteen 1920 kolmanteen osaan aikaisemmasta. Koivistolaisia rannikkoaluksia myytiin tässä vaiheessa suuria määriä Ruotsiin, Ahvenanmaalle ja Länsi-Suomeen. Perinteinen talonpoikaispurjehdus ja laivanrakennus elivät vielä tämänkin jälkeen Koivistolla ja uudet laivat olivat vanhoja Pietarin-kävijöitä kookkaampia. Vuosina 1918–1928 Koivistolla rakennettiin noin 25–30 puista purjealusta ulkomeriliikenteeseen, kertoi Erkki Pulli. Vuosina 1928–1936 Koivistolla ei tiettävästi rakennettu yhtään uutta purjealusta, mutta 1930-luvun lopulla ryhdyttiin taas puisia purjeluksia rakentamaan: vuonna 1938 valmistui mottoorikuunari Saarentähti ja seuraavana vuonna alkoi kuunari Koiviston rakennustyö. Vuoden 1925 jälkeen alkoi laivamoottori yleistyä Koivistollakin ja 1930-luvulla purjealukset varustettiin usein apumoottorilla. Konealusten vetoisuus ylitti purjealusten vetoisuuden Koivistolla 1930-luvun alussa. Purjelaivojen lukumäärä laski tasaisesti ja vuonna 1938 Koivistolla oli enää seitsemän kotimaan reiteillä liikkuvaa purjealusta, Itämeren liikenteessä puiset kuunarit pystyivät vielä kilpailemaan 1930-luvullakin. Itämerenpurjehdus oli kuitenkin toisen maailmansodan tullessa jo hiipumassa ja se merkitsi purjelaivanrakennuksen loppua. Mutta edelleen vuonna 1939 Koivisto oli tärkeimpien laivanvarustuspaikkakuntien luettelossa viidennellä sijalla Helsingin, Maarianhaminan, Turun ja Vaasan jälkeen jättäen taakseen mm. Viipurin ja Rauman. Nyt Koivistonkin laivaston selkärankana olivat konealukset (9 940 nrt, kaikkia yhteensä 12 090 nrt).²²⁷

Yrjö Kaukiaisien mukaan Viipurin läänin rannikolla 1800-luvulla talonpoikien rannikkolaivasto oli käytännöllisesti katsoen kokonaan omalla paikkakunnalla rakennettuja.²²⁸ Sulo Jukanen on kirjassaan Honkalaivat ja halkolastit kerännyt tiedot Koivistolla rakennetuista ja koivistolaisten omistamista laivoista vuosilta 1874–1939. Tiedot perustuvat pääasiassa laivakalenteriin *Suomen kauppalaivasto* ja muistitietoihin. Tässä luettelossa löytyy tiedot 969 koivistolaisesta laivasta, joista Koivistolla rakennettuja on 567 kappaletta eli 58,5 % kaikista paikkakunnalle rekisteröidyistä laivoista. Seuraavaksi yleisin rakennuspaikka oli Vehkalahden Neuvoton, 34 laivaa, sitten Säkkijärvi 18 ja

226 Päiviö 2009, 295.

227 Kaukiainen 1982, 182; Mäkinen 1982, 346; Helle 2001, 77–78; Kaukiainen 1975b, 266–269, 274, 278–290, 293; Kaukiainen 2008, 371–372, 391, Kiviluoto 1988, 19.

228 Kaukiainen 1982, 180.

Kuolemajärvi 16 laivaa. 271 laivan rakennuspaikka oli tuntematon.²²⁹ Todennäköisesti suurin osa niistä oli tehty Koivistolla.

Vuodelta 1921 oleva *Suomen kauppalaivasto II* -tilasto antaa jonkinlaisen pohjan selvittää koivistolaisen laivanrakennustoiminnan laajuutta koko Suomen mittakaavassa. Tilastossa on puisia purjealuksia (joista rakennustiedot) 971 kappaletta. Näistä on Koivistolla tehtyjä 219 kappaletta, mikä on siis 22,55 % koko Suomen puisten purjelaivojen määrästä vuonna 1921. Puisista moottorialuksista, joita koko maassa oli 110 kappaletta, oli Koivistolla rakennettu 11 eli 10 %. Tämän tilaston valossa laivanrakennuksen huippukausi Koivistolla ajoittuu vuosille 1913–1914, jolloin rakennettuja aluksia oli vielä vuonna 1921 käytössä 33 kummaltakin vuodelta. Vuonna 1912 rakennettuja aluksia oli käytössä 28 kappaletta.²³⁰ Vilkas laivanrakennustoiminta 1910-luvulla johtui Pietarin-purjehduksen voimakkaasta lisääntymisestä.²³¹ Tämän tilaston perusteella ei kuitenkaan voi tehdä tarkkoja päätelmiä laivanrakennuksen määrästä eri aikoina, sillä vanhemmat laivat poistuivat usein nopeastikin liikenteestä.²³² Toisaalta Yrjö Kaukiaisen mukaan 1800-luvun jälkipuoliskolla puisen purjelaivan keskimääräinen ikä olisi ollut noin 25 vuotta, mikäli yksikään alus ei olisi haaksirikkoutunut. Kun haaksirikoissa kuitenkin menetettiin 3–4 % aluksista vuosittain, purjealusten keskimääräinen elinikä putosi 16–17 vuoteen.²³³ Heikki Piispa arvioi puisen talonpoikaislaivan keskimääräiseksi käyttöiäksi 20 vuotta.²³⁴

Tavallisesti Koivistolla laivat, jotka olivat yleensä kaksimastoisia kaljaaseja, rakennettiin omaan käyttöön. Tapana oli, että isännistö kokosi rakentajat ja rahoituksen, johti työn alusta loppuun ja otti sitten aluksen omaan käyttöönsä. Yksi varustajista oli sittemmin laivan päällikkönä. Aluksen rakentamista valvoi erityinen laivamestari, joka oli alun perin ollut laivakirvesmies tai laivan päällikkö. Valtameriliikenteeseen tarkoitettuja suuria aluksia ei Koivistolla yleensä itse rakennettu, vaan ne ostettiin tavallisesti Saksasta tai Tanskasta. Omatekoisilla laivoilla purjehdittiin enintään Englantiin.²³⁵

Laivanrakennustaito siirtyi Koivistolla isältä pojalle ja usein laivoja rakennettiinkin oman perheen voimin. Samalla tavoin, isän opissa, koivistolaiset miehet oppivat meri-

229 Jukanen 1975, 207, 231–289.

230 *Suomen kauppalaivasto II*, 1921.

231 Kaukiainen 1975b, 246; Kaukiainen 2008, 354.

232 Suomen kauppalaivaston tilastointiin liittyvistä ongelmista tarkemmin mm. Kaukiainen 2008, 282.

233 Kaukiainen 2008, 329.

234 Piispa 2003, 110.

235 Kiviluoto 1975, 8; Hoppu 1953, 204; Jukanen 1975, 70.

miehen ammatin.²³⁶ Kaarlo Pulli kertoi vuonna 1960 pitämässään esitelmässä seuraavaa:

Koivistolaisten ns. talonpoikaislaivanrakennustaito ei niinkään suuresti pohjautunut kirjaviisauteen vaan eräänlaiseen perinnäistietouteen, jota siihen kiinnostuneita henkilöitä tarkoituksenmukainen työkokemus ja tottumus kehittivät ja täydensivät. Kun myöhemmin, jouduttuani suunnittelemaan ja valmistamaan aluksia erilaisten luokituslaitosten virallisen valvonnan alaisena, jouduin suorittamaan vertailuja näiden laitosten lujuus- ja tarkoituksenmukaisuusvaatimusten ja talonpoikaisrakentajan omaehtoisten sovellutusten välillä, sain ihmeekseni huomata, kuinka hyvin ja läheltä ne vastasivat toisiaan, talonpoikaisrakentajan ollessa useissa tapauksissa jopa etualalla.²³⁷

Se, että talonpoikaisalukset rakennettiin oman väen voimin, ei ollut itsestäänselvyys. Lavansaareissa, joka oli toinen merkittävä talonpoikaisalusten kotipaikka Suomenlahden itäosissa, tapa oli toinen. Laivamestari tuli tavallisesti muualta, Vehkalahdelta tai Koivistolta, ja laivanrakennuksessa käytettiin myös vierastyövoimaa, kuten virolaisia Saarenmaalta ja inkeriläisiä.²³⁸

Laivanrakennuspaikkoja oli Koivistolla useita ja niin pitikin olla, sillä Kaarlo Pulli muisteli, että parhaimpina aikoina oli samanaikaisesti rakenteilla 30 alusta. Sellaisina huippuvuosina loppuivat jo oman pitäjän laivanrakentajat ja lisätyövoimaa hankittiin aina Virosta asti.²³⁹ Tavallisesti työmiehet saatiin kuitenkin kotipaikkakunnalta. Vanhemmat merimiehet, jotka eivät enää viitsinneet lähteä merille, rupesivat kirvesmiehiksi, kertoi Kalle Pulli.²⁴⁰

Toisessa yhteydessä Pulli muisteli, että laivanrakennuspaikkoja eli koivistolaisittain varveja oli pitäjässä puolisen sataa. Vilkkainta laivanrakennus oli Saarenpään rannoilla ja Humaljoella, mutta myös Koivusaareissa Eistilän ja Ingertilän kylissä rakennettiin yleensä vuosittain pari laivaa.²⁴¹ Kiinteää telakkaa ei ollut: kun laiva oli rakennettu ja ranta siivottu, ei rakennuspaikalle jäänyt mitään jälkiä laivanrakennuksesta. Saarentäh-ti rakennettiin Aution rannassa Ingertilän kylässä (kuva 14). Ranta oli jyrkkä, syvä vesi tuli muutaman metrin päästä rannasta ja laiva saatiin siinä uimaan. Ranta oli raivattu puhtaaksi isoista kivistä. Laiva tehtiin niin lähellä rantaa, että sen ulkokylki oli vesirajan linjassa. Rakennusaineet olivat rannalla kahden puolen laivaa, kaarilava oli laivan perä-

236 Pulli 1970.

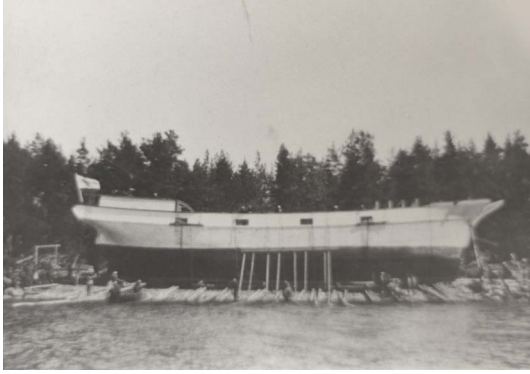
237 KPA, Kaarlo Pullin esitelmä 1960.

238 Piispa 2003, 111–113.

239 ARS Pulli Kalle, laivanrakennuksen Grand Old Man.

240 Suna 1972.

241 Suna 1972.



Kuva 14. Saarentähti on valmiina vesillelaskuun Aution rannassa. Kuva RMA.

päässä. Rakennuksia varvilla oli yleensä vain vaja, jossa työkaluja pidettiin, aina ei sitäkään. Paja oli kylässä. Koivistolla lähes joka paikassa laiva laskettiin mereen kylki edellä.²⁴² Samanlainen varvi oli yleinen talonpoikaisessa laivanrakennuksessa muuallakin, kuten Suursaarella, jossa ei ollut laivatelakkaa, vaan laivat rakennettiin mestareiden omalla tai naapurin rantapalstalla.²⁴³

Kaarlo Pulli oli itse kotoisin Ingertilästä, August Mannonen asui ennen toisen maailmansodan syttymistä naapurikylässä Jaakkolassa. Eistilä, Ingertilä ja Jaakkola muodostivat kiinteän kyläryppään Koiviston Koivusaarella. Siellä melkein jokainen sopiva ranta toimi laivanrakennuspaikkana. Tunnetuimpia laivanrakennuspaikkoja olivat Taipale, Autio ja Suokka. Maineikkaimmat laivanrakennuksen taitajat kyläryhmässä olivat Anton Wahlqvist, Kaarle Pulli ja August Mannonen. Monet näistä Koivusaaren miehistä siirtyivät Raumalle sotakorvauskuunareita rakentamaan. Tuotteliain laivamestari Koivistolla oli saarenpäälainen Pärty Matikka, jonka ohjauksessa rakennettiin 101 laivaa. Hän rakensi laivoja myös omaan laskuunsa ja kävi tekemässä niitä naapuripitäjissäkin.²⁴⁴

²⁴² RM2.

²⁴³ RM2; Talve 1996, 212.

²⁴⁴ Hilska 1988, 296–297; Helle 2001, liite; Jukanen 1975, 186.

4. Mikä on sotakorvauskuunari?

F.W. Hollming Oy:n telakalla rakennettiin kaikkiaan 34 sotakorvauskuunaria (liite 1), yhteensä niitä rakennettiin 91 kappaletta. Ne tehtiin Neuvostoliiton merirekisterisäädösten, *Morskoi Registr SSSR:n* mukaisesti. Rakentamisesta oli annettu SNTL:n Merirekisterin Keskushallinnossa 22.10.1946 hyväksytyt ja ainakin 15.12.1947, 10.6.

1949, 1.12.1949 ja 19.5.1950 korjatut ja täydennetyt ohjeet, *Erittely, 300 to kantoinen puinen purje-moottorikuunari*, joka sisälsi 67 sivua tarkkoja määritteitä laivan rakennusmateriaaleista, rakennustavasta, varustuksesta sekä näiden lisäksi varaosaluetteiloita laivan lääkevarastoa myöten. Näiden määräysten mukaan sotakorvauskuunarit rakennettiin.

Jaakko Auer toteaa väitöskirjassaan, että tällaiset tekniset asiapaperit olivat suomalaisille teollisuuslaitoksille melko tuntemattomia. Neuvostoliitto oli ostanut koneita ja laitteita amerikkalaisilta ja yhdysvaltalaiset tehtaat käyttivät yksityiskohtaisia piirroksia ja selostusaineistoja. Neuvostoliitto halusi nyt soveltaa vastaavia menettelytapoja Suomen sotakorvaushankintoihin.²⁴⁵

Veikko Pulli kertoo:

Sotakorvauskuunareiden perän muoto oli otettu amerikkalaisilta ja ranskalaisilta. Amerikkalaisilla isoilla nelimastokuunareilla oli tällainen pitkä perä. Niil oli äärettömän isot puut käytettävissä, niin ne laitto sellaset. Venäläisten rekisterikirja on nimittäin muotoiltu näistä kahdesta, otettu hyvät puolet heidän mielestään mukaan. Keulapuoli oli melkein samanlainen kuin amerikkalaisissa pyyntialuksissa, ja mitä sitt yli Atlannin harrastettiin rahtikuljetusta.²⁴⁶



Kuva 15. Rahtikuunari koepurjehduksella. Kuva RMA.



Kuva 16. Koululaivan kannella on paljon kutsuvieraita, kun alus on koepurjehduksella kesällä 1947. Kuva RMA.

245 Auer 1956, 76–77.

246 RM2.



Kuva 17. Sotakorvauskuunarin messi. Kuva RMA.

16). Alukset rakennettiin rajoittamatonta purjehdusaluetta varten: ne varustettiin matopohjalla eli laivan ulkopohja vuorattiin messinkilevyllä ja kylkiin lyötiin tammesta tai lehtikuusesta jäävuoraus, jolloin laivalla voitiin liikkua jonkinlaisessa jäässäkin.²⁴⁷

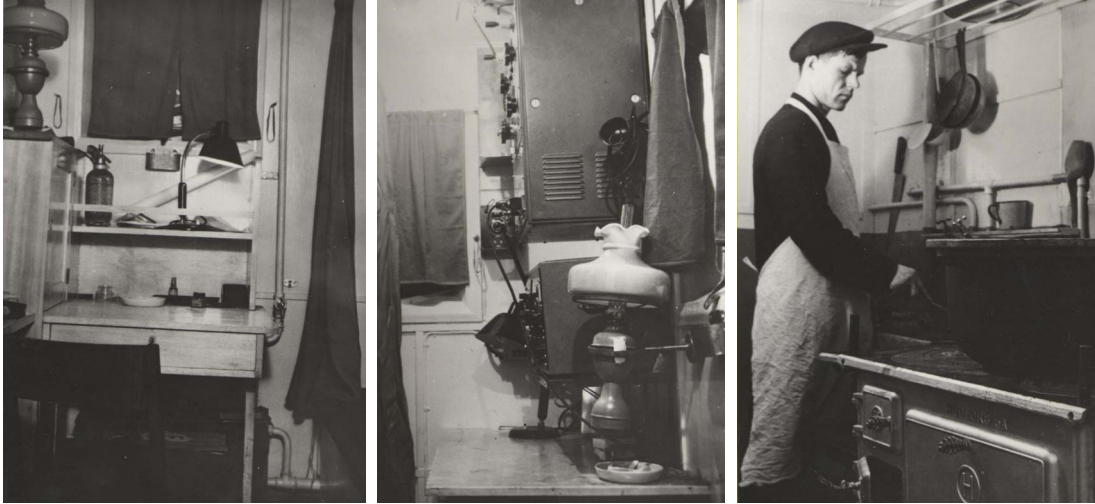
Aluksen päämitat olivat:

Suurin pituus, sisältää kokkapuun	49,25 m
Suurin pituus kannella	43,90 m
Rankojen välinen pituus	37,50 m
Kaarileveys, mallattu (mallin mukainen)	8,75 m
Sivukorkeus, mallattu	3,90 m
Syväys täydessä lastissa	3,30 m
Syväys tyhjänä	2,10 m
Uppouma suurimmalla syväyksellä	626,00 ton
Lastiruuman tilavuus	525,00 kuutiometriä
Kantavuus	300,00 ton
Koko purjepinta	834–840 neliometriä
Bermudatakila	833,90 neliometriä
Kahvelitakila	840,00 neliometriä
Moottoriteho	225 hv
Nopeus purjeilla (suunniteltu)	6,5 solmua
Nopeus moottorilla	7 solmua
Miehistö	13–15 henkeä, koululaivassa 58. ²⁴⁸

Kuunareissa oli kolme mastoa ja kokkapuu. Takilat vaihtelivat: Hollmingilla rakennetuista 26 varustettiin kahvelitakilaisiksi (kahvelikuunarit), kaksi koululaivaksi tarkoi-

²⁴⁷ KPA, Erittely 1950; Kiviluoto 1975, 21; Lindblom 1948, 215.

²⁴⁸ KPA, Erittely 1950; Lindblom 1948, 216.



Kuvat 18–20. Vasemmalla kapteenin hytti, keskellä radistin hytti ja oikealla kuunarin keittiö. Kuvat RMA.

tettua kuunariparkeiksi eli kuunarilaivoiksi ja kuuteen alukseen tuli bermudatakila (ks. liite 4). Laivat oli varustettu raakaöljy-matalapainemoottoreilla. Kuunarit olivat hyviä purjehtimaan, vetotulessa saatiin helposti nopeudeksi 8–9 solmua ja koneella ajaen ilman purjeita nopeus oli 7,5 solmua.²⁴⁹

Laivan rungon rakennusaineena oli suomalainen mänty, kuusi ja tammi. Pääasiallinen rakennusmateriaali oli mänty. Myös mastot tehtiin puusta. Alukset olivat yksikan-
tisia ja ne oli varustettu keula- ja peräkorokkeella. Pääkannelle tuli kansirakennus ja siihen liittyen peräkorokkeelle ohjaushytti. Kansirakennus jakautui poikittaiskäytävällä kahteen osastoon. Keulapuolella oli messi, ylikonemestarin ja kapteenin hytit (kuvat 17, 18), peräpuolella oli radiohytti, keittiö ja konekuilu (kuvat 19, 20). Ohjaushytin peräpuolella sijaitsi alasmenokaappi peräosan asuntotiloihin ja tämän peräpuolella oli käymälä ja pesuhuone. Niiden välissä oli varastotilaa ja makeavesisäiliö. Ohjaushytti-
rakenteen peräpuolella sijaitsi myös pääkompassisilta ja sen alla jääkaappi ja varasto-
tilaa. Perämiehen ja kokin hytit olivat peräkorokkeen kannen alla ohjaushytin alapuo-
lella. Muu osa miehistöä asui keulakorokkeen alla (kuvat 21, 22). Kannella välittömästi keulakorokkeen takana sijaitsivat sauna ja lyhty- ja maalikaappi, joiden kaikkien runko oli metallia.²⁵⁰ Koululaivassa kansirakenteita ja hyttejä oli enemmän.

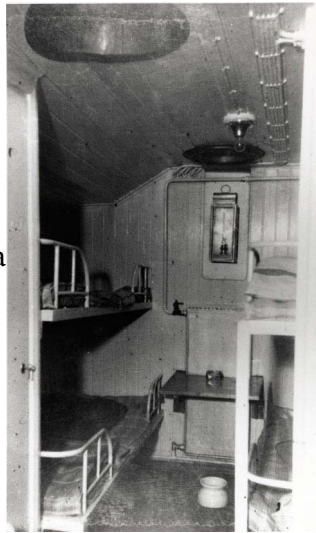
Laivan runko oli jaettu neljällä vedenpitävällä laipiolla viiteen osaan: keulasoppeen, keulastiruumaan, perälastiruumaan, konehuoneeseen ja peräsoppeen. Keulasoppi oli jaettu ala- ja yläosaan. Yläosan keulapuolella säilytettiin purjeita, peräosassa oli

249 KPA, Erittely 1950; Kiviluoto 1975, 24; Helle 2001, 90.

250 KPA, Erittely 1950.



o s a
x

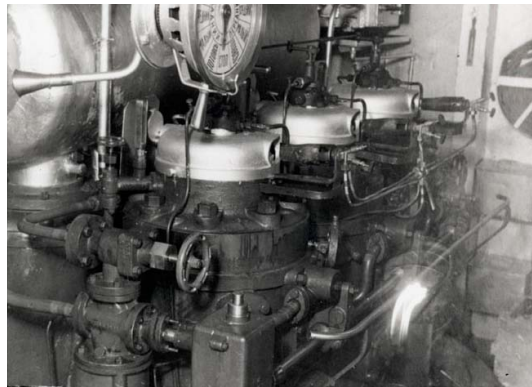


Kuvat 21–22. Vasemmalla miehistön hytti (kuva RMA), oikealla samoin (kuva RMM).

kaksi neljän hengen miehistöhyttiä (kuva 22), käymälä ja pesutilat. Alapuolen etuosa toimi kettinkivarastona, peräpursimiehen varastona. Lastiruumissa oli 3,5–4,7 metrin lastiluukut. Konehuone (kuva 23) oli vuorattu asbestilla ja sen päälle asennetulla rautalevyllä, lattia oli rihlattia rautalevyä.²⁵¹

Laivat myös sisustettiin valmiiksi. Esimerkiksi kapteenin hyttiin tuli seuraavanlainen sisustus: kiinteä puolipehmustettu sohva, alla suurempia ja pienempiä ulosvedettäviä laatikoita, sohvan selkänojasta muodostettu laskukoiju, kiinteä vaatekaappi, kirjoituspöytätuoli, kirjoituspöytä kaappeineen ja ulosvedettävine laatikkoineen, käsinojilla varustettu tuoli ja merimallinen pesukaappi sekä pieni kirjakaappi. Liinavaatteet ja astiatkin oli laivoilla valmiina, kun ne luovutettiin. Laivat varustettiin myös kaikin mahdollisin merenkulkulaittein, työkaluin ja varaosin.²⁵²

Sotakorvaustavaroiden luetteloa muokattiin vielä korvausajan loppuvaiheessa, ja niin Suomi suostui rakentamaan mm. seitsemän Blackstad-niputuslaitteen sijasta antimagneettisen erikoiskuunarin.²⁵³ Se rakennettiin Turussa LATEn telakalla.



Kuva 23. Kuunarin konehuone. Kuva RMM.

251 KPA, Erittely 1950.

252 KPA, Erittely 1950.

253 Auer 1956, 159.

II. Sotakorvauskuunareiden rakentaminen F.W. Hollming Oy:n telakalla Raumalla ja sen perinteinen tausta

1. Suunnittelu ja piirustukset

Telakalle on haalittu kaikki puulaivojen rakentamisesta jotain tietävät; vanha ammattiväki on vähissä samoin kuin purjeentekijät, mutta laivansa menettäneet merikapteenit tulevat ohjaamaan veistoa ja ompelemaan purjeita. Miehet menevät metsään etsimään kolmekymmentämetrisiä mastopuita; koko maa haravoidaan, ketut ja jänikset pakenevat koloistaan, tanner rytkyy.

Koittaa aamu, jolloin kymmenen miestä odottaa kirves kädessä telakan rantakallioilla auringon noustessa.

Siitä alkaa kuunarien veistäminen.

(Leena Lander: *Iloisen kotiinpaluun asuinsijat*, 1997, 30–31).

Tässä luvussa kuvaan tekemiini haastatteluihin perustuen sotakorvauskuunareiden rakentamista Hollmingin telakalla ja vertaan sitä samalla puulaivanrakennukseen Koivistolla. Liitteeseen 2 olen lukemisen helpottamiseksi koonnut tässä tutkimuksessa käytettyjen laivanrakennustermien sanaston²⁵⁴. Valokuvat antavat lisävalaistusta laivan teknisiin ratkaisuihin. Liitteenä on kuunarinrakennuksella kirvesmiehenä työskennelleen Erkki Liesolan vuonna 1980 tekemät rakennepiirustukset kuunarin keularangan ja kölin yhtymäkohdasta, rungon rakenteen poikkileikkauksesta, perärakenteesta ja punninkilankusta (liitteet 5, 6, 7, 8).

Perinteisessä puulaivanrakennuksessa piirustukset eivät ole olleet mitenkään keskeisessä asemassa, tavallisesti niitä ei ollut lainkaan. Oli vain päätetty, miten suuri laivasta tehdään ja puisesta puolimallista saatiin laivalle hahmotetuksi muoto, siitä piirrettiin kaaret. Tämä oli yleinen tapa Suomessa, samoin vielä 1870–1940 Englannissa kuunareita rakennettaessa.²⁵⁵

²⁵⁴ Haastattelut; Jukanen 1975; Stjerncreutz 1982.

²⁵⁵ Greenhill 1951, 30.

Koivistollakin laivan suunnittelutyö alkoi siitä, että laivasta tehtiin puolimalli ja siihen piirrettiin linjat. Kaaret piirrettiin puolimallin mukaan luonnolliseen kokoon kaarilavaan. Keularangan kulma ja perärangan ja peräpeilin linjat oli myös määritelty puolikkaassa. Tämän kummempia piirustuksia ei ollut. Mikäli laiva luokitettiin ja se vakuutettiin, siitä piti tehdä piirustukset paperille. Ainakin Saarentähti ja Koivisto oli rakennettu ranskalaisen Bureau Veritas -luokitusyhtiön rakennussääntöjen mukaan. Ensimmäinen Pullin rakentama luokitettu alus oli vuonna 1918 valmistunut kolmi-mastokuunari Polaris.²⁵⁶

Perinteisessä koivistolaisessa puulaivanrakennuksessa mestari saattoi piirtää osa-piirustuksia, jos osasi. Useinkaan niitä ei kuitenkaan tehty, vaan mestari vain neuvoi miehiä. Ensin tehtiin mallit kunkin kappaleen muotoisiksi ja niiden mukaan miehet tekivät työnsä. Kaarlo Pullin poika Veikko muisteli, että isällä oli yksi kirja, joka käsitteli laivanrakennusta ja sitä hän käytti apuna, kun laivoja tehtiin.²⁵⁷ Kalle Pulli kertoi, että Koivistolla oltiin laivojen tyylistä tarkkoja: vanhat laivanrakentajat kiertelivät sunnuntaisin laivanrakennuspaikoilla ja etsivät vikoja rakenteilla olevista laivoista.²⁵⁸

Sotakorvauskuunareita rakennettaessa suunnittelu ja piirustukset olivat kaiken työn perusta, jo siitäkin syystä, että samanlaisia laivoja tehtiin kymmeniä ja toisaalta siksi, että neuvostoliittolainen osapuoli niitä vaati. Sotakorvauskuunareiden teknisen suunnitelman ja rakennuserittelyn teki DI Jarl Lindblom Oy Laivateollisuus Ab:stä. Siellä tehtiin myös kuunareiden piirustukset, joista vanhat miehet käyttivät Hollmingilla nimeä kuvat.²⁵⁹ (Sotakorvauskuunarin yleispiirustus, liite 9.) Suunnittelu lähti siitä periaatteesta, että laivan valmistus tapahtui tehdasmaisesti sarjatyönä ja että laivan rakenteissa käytettiin uutta liimapuutekniikkaa eli kokopuun sijasta käytettiin sahataravasta liimattuja elementtejä, esimerkiksi kaaret ja mastot koottiin 2,5 tuuman standardipituudesta sahataravasta. Aivan tuntematonta liimapuun käyttö veneissä ei ollut, liimapuumastoja oli käytetty jo paljon aikaisemmin pienemmissä aluksissa.²⁶⁰

Liimatun puun käyttö oli ainoa mahdollisuus Laivateollisuudelle, sillä perinteisen laivapuutavaran saanti oli vaikeaa jo pienemmillekin laivanrakennusyhtiöille. Liimatujen rakenneosien ominaisuus säilyttää muotonsa mahdollisesti koneistuksen ja varastoinnin, laatu oli hyvä ja tasainen ja liimaus esti tehokkaasti puun halkeamisen.²⁶¹ Insinööri Lindblom kertoo seuraavaa:

256 RM2; ARS Pulli Kalle, laivanrakennuksen Grand Old Man; Jukanen 1975, 187.

257 RM2; Suna 1972.

258 TaY Mustut/Kper A-K 1499.

259 RM1, RM14.

260 Lundelin 1998, 23; Kiviluoto 1975, 15; Lindblom 1948, 218, 223.

261 Harki 1971, 167–168.

Laatuero liimapuisen ja perinteisen puumaston välillä on merkittävä. Laadun nostaminen ei kuitenkaan ole toiveena, joka tässä meidän tapauksessamme johtuu suoraan liimatekniikasta, vaan liimapuun käyttö on ainoa mahdollisuus päästä lopputulokseen.²⁶²

Laivojen suunnittelussa suurena ongelmana Oy Laivateollisuus Ab:n telakalla oli se, että se vähäinen tekninen henkilöstö, joka ylipäättään oli rekrytoitavissa, oli saanut koulutuksensa ja kokemuksena teräslaivanrakennuksessa. Puulaivanrakennuksen suunnittelun omaksuminen vei aikansa. Myöskään alan kirjallisuutta ei ollut käytössä, eikä liioin esikuvia teollisesta puulaivanrakennuksesta. Samaan aikaan piti suunnitella laivoja ja telakan rakennuksia, vaikka kummassakin olisi ollut valtavasti työtä pienelle suunnitteluyksikölle. Vaikeuksia aiheutti myös venäläisen merirekisterin vaatimusten vajavainen käännytys ja tästä johtuneet epäselvyydet. Jarl Lindbom kertoi vuonna 1947, että kesti yli kaksi vuotta ennen kuin suunnittelijat kaikilta osin pääsivät selville määräyksistä.²⁶³ Työmenetelmät kolmella pienemmällä telakalla olivat hyvin erilaiset kuin LATElla, sekin olisi pitänyt ottaa huomioon. Ongelmana oli myös se, että pienemmät telakat pääsivät laivanrakennuksen alkuun ensimmäisinä eikä LATEn piirustuskonttori pystynyt tyydyttämään niiden piirustusten tarvetta toivotussa aikataulussa.²⁶⁴

Hollingilla lähdettiin liikkeelle olosuhteiden pakosta vanhaa Koivistolla opittua laivanrakennustaitoa hyväksi käyttäen.

Alku oli ihan puhtaasti entisten rakentajien varassa...kaikki nämä hommat siis oli niinku kädestä pitäen näytettävä.²⁶⁵

Sillohan kun näitä sotakorvauskuunareita piti ruveta rakentamaan, ni ei ollut piirustuksia käytettävissä ja tämä varsinainen rakentaminen, sehän alko ihan vanhan Koivistolla opitun perinteen ja taidon mukaan.²⁶⁶

Koneiden käyttäminen rakentamisessa, liimapuuosat ja sarjatuotanto eivät olleet tuttuja koivistolaisille laivanrakentajille. Kaarlo Pulli muokkasi LATElla tehdyn laivan teknisen suunnitelman sellaiseksi, että se soveltui talonpoikaiseen rakennustapaan.²⁶⁷ Koska tarpeeksi tiheäsyistä ja kuivaa puutavaraa oli mahdotonta saada, käytettiin hie-man paksumpia mittoja, jolloin rekisterin tarkastaja saattoi hyväksyä rakennusaineet.

262 Lindblom 1948, 223.

263 Lindblom 1948, 232–234.

264 Arjava 2000, 30.

265 RM1.

266 RM1.

267 Kiviluoto 1975, 15.

Tästä seurasi kuitenkin laivan ulkomittojen muuttuminen. Pullin itsensä mukaan tätä tehtävää vaikeampi oli saada venäläiset vakuuttuneiksi siitä, että näin rakennettu laiva oli vähintään ”tehdastekoisen veroinen”.²⁶⁸ Toisessa haastattelussa Kalle Pulli kertoo: ”Sitä varten vahvensin mittoja, kun korkin laittaminen ohentaa ja huonontaa puuta. Sentti lisää, lankutkin likimain sentin paksumpia.”²⁶⁹ Kaikki laivan rautaosat jäivät piiloon, kun niiden päälle laitettiin vaarnaat eli korkit.

Jouni Arjavan mukaan Kaarlo Pullin jäämistöstä on löytynyt LATEssa piirretyn linjapiirustuksen valokopio, johon on ryhdytty lyijykynällä piirtämään toisenlaisia linjoja: kaarijako on sama, mutta vesiviivojen jako on toinen. Perässä linjat poikkeavat huomattavasti, keulassakin jonkin verran. Arjava arvelee, että tässä on siirretty samantyyppisen rungon linjoja jo olemassa olevista piirustuksista, ehkä Saarentähden ja Koiviston linjoista.²⁷⁰

Perinteisestä laivanrakennustavasta johtuen Hollmingilla rakennetut kuunarit eivät olleet keskenäänkään aivan saman kokoisia. Siitä esimerkkinä oheinen taulukko 1, jossa on verrattu kahden peräkkäisen kuunarin joitakin ulkomittoja. Laivat valmistuivat ja luovutettiin samanaikaisesti.²⁷¹ Liimapuusta tehdyt Laivateollisuuden kuunarit sen sijaan olivat kaikki tarkasti saman kokoisia²⁷².

Myös takilaa muutettiin, kun liimapuun sijasta mastoissa käytettiin kokopuuta. Asiasta kertoo yhtiöstä 14.6.1945 lähetetty kirje SOTEVAlle. Siinä esitetään, että Hollmingin kuunareihin tehdään 1,5 m matalampi takila kuin mitä LATEn piirustuksissa on. Takilan järjestelystä esitetään kaksi vaihtoehtoa, joista toista esitetään toteutettavaksi sillä perusteella, että sitä on helpompi hoitaa.

Ehdotus 2 on symmetrinen ja tyydyttäneenä paremmin venäläisten makua, mutta suuren mesaanipurjeen käsittely on enemmän voimia kysyvää ja sen vuoksi vaikeampi ja epäkäytännöllisempi. Molemmat ehdotukset perustuvat aikaisemmin purjealuksissamme kokeiltuihin purjejärjestelyihin.²⁷³

Hollmingilla lähdettiin rakentamaan ensimmäisiä kuunareita, vaikka piirustuksia ei vielä ollut käytettävissä. Aluksen mitat oli tiedossa, luokka ja *Morskoi Registr SSSR* (Neuvostoliiton merirekisteri) antoi tietoa siitä, miten laiva piti rakentaa. Piirustusten

268 ARS Pulli Kalle, laivanrakennuksen Grand Old Man; Arjava 2000, 32.

269 TaY Mustut/Kper A-K 1499.

270 Arjava 2000, 32.

271 SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjeet 1947, kirje 22.5.1947.

272 Lindblom 1948, 220.

273 KA, SOTEVA laivaosasto, kirje Hollmingin veistämöltä 14.6.1945.

Taulukko 1. Erot kuunareiden mitoissa.

	Laiva nro 7	Laiva nro 8
Pituus keskivantaan etureunasta peräsintukin akseliin	37,88 m	38,22 m
Suurin leveys	9,12 m	9,16 m
Korkeus köliltä vesilaidan yläreunaan	4,3 m	4,29 m

sijasta turvauduttiin vanhaan koivistolaiseen laivanrakennuskokemukseen.²⁷⁴ Kaksi ensimmäistä laivaa rakennettiin ”näppituntumalla”: ”Pulli oli hyvin paljon työmaalla mukana. Kun keulahyttiä suunniteltiin, se koko ajan piirteli muistivihkoon kuvioita ja sanoi, että kokeillaan tuolla tavalla, miten se mallaisi.”²⁷⁵ Hollmingilla olikin rakennettu kuunari valmiiksi, vaikka suurin osa piirustuksista oli hyväksymättä. Tilanne oli Veikko Pullin mukaan hämmästyttänyt laivojen vastaanottajia.²⁷⁶ Kaarlo Pulli kertoi samasta asiasta, että venäläiset epäilivät petosta, kun laivalla oltiin jo koepurjehduksella, eikä piirustuksista ollut tietoaakaan. Näitä eivät Koiviston miehet olleet ehtineet kiireessä tehdä.²⁷⁷

Suurena ongelmana oli se, että vaikka piirustukset olivat valmiina, kesti yli kaksi vuotta ennen kuin sotakorvauskuunarin suunnitteluaineisto saatiin hyväksytyksi Neuvostoliitossa. Ihan ilman piirustuksia ei siis toimittu. SOTEVAN arkistosta käy ilmi, että kuunareiden piirustukset olivat jo 5.4.1945 Moskovassa hyväksyttävänä ja *Morskoi Registrin* tarkastettavana²⁷⁸. SOTEVAN ja venäläisen valvontaviranomaisen neuvottelussa todettiin 18.4.1945:

Valvontaelimen puolesta ilmoitettiin, että SOTEVAN puolesta tehdyt kuunarin piirustukset ovat periaatteessa hyväksytyt, joten suunnittelutöitä voidaan jatkaa täydellä voimalla. Rakenteeseen tulee mahd. pieniä muutoksia sen jälkeen, kun piirustukset saapuvat NL:n laivarekisteriltä, jossa ne ovat tarkastettavana.²⁷⁹

²⁷⁴ RM1.

²⁷⁵ RM6.

²⁷⁶ RM1.

²⁷⁷ Suna 1972.

²⁷⁸ SOTEVA. laivaosasto, selostukset ja neuvottelut pos 176 ja 177, 1945–1951, neuvottelupöytäkirja 5.4.1945.

²⁷⁹ SOTEVA. laivaosasto, selostukset ja neuvottelut pos 176 ja 177, 1945–1951, neuvottelupöytäkirja 18.4.1945.

Ainakin jo 18.7.1945 oli myös Hollmingin telakalle lähetetty kuunareiden piirustuksia.²⁸⁰

Todellisuudessa ongelmana oli siis se, ettei neuvostoliittolainen rekisteriviranomainen ollut hyväksynyt sille lähettyjä sotakorvauslaivojen piirustuksia sillä tavoin kuin kansainvälisillä laivaluokitusviranomaisilla oli tapana ja miten myös *Morskoi Registr* oli aikaisemmin suomalaisten telakoiden kanssa toiminut. *Morskoi Registr* vaati nyt kaikkia piirustuksia samanaikaisesti hyväksyttäväksi. SOTEVAN laivaosaston päälliköt Rahola, Weber ja Jussila raportoivat SOTEVAN valtuuskunnalle helmikuussa 1946, että ensimmäiset piirustukset on jätetty hyväksyttäväksi *Morskoi Registriin* keväällä 1945 ja ensimmäiset hyväksytyt piirustukset alkoivat tulla telakoille nyt. Niin siis muillakin telakoilla valmistui laivoja, vaikka hyväksytyjä piirustuksia ei ollut olemassa. Esimerkiksi Hietalahden telakalla luovutettiin 4 600 hv:n hinaaja ilman, että telakka olisi saaneet yhtään leimattua tai hyväksytyä piirustusta luokitusyhdistykseltä. Sama ongelma koski 400 hv:n hinaajia, 2 000 tonnin proomuja, 800 tonnin troolareita, 1 000 tonnin komposiittiproomuja ja kuunareita. Raholan, Weberin ja Jussilan allekirjoittamassa kirjeessä todetaan ongelman johtuvan ”*Morskoi Registrin* ottamasta asenteesta”.²⁸¹

Työ opetti tekijäänsä: kesällä 1945 Hollmingilta lähetettiin SOTEVALLE useita kirjeitä, joissa esitettiin muutoksia piirustuksiin, mm. konepetiin ja peräsimeen. Venäläisten valvojien, rekisterin edustajien, SOTEVAN ja kuunareita rakentaneiden telakoiden neuvottelussa 3.8.1946 valvontaelimen ja rekisterin puolesta esitettiin moitteita siitä, että ”kuunarirakennuksessa yleensä ei seurata tehtyjä piirustuksia, erittelyjä ja rekisterin määräyksiä”. Esimerkiksi Hollmingilla kuunarin rungon pulttauksessa ei valvojien mukaan oltu seurattu määräyksiä. Hollmingin ja SOTEVAN edustajat puolustautuivat sanomalla, että mikäli muutoksia piirustuksiin ja määräyksiin oli tehty, olivat ne aina parannuksia ja niistä oli yleensä sovittu etukäteen. Neuvottelussa sovittiin, että muutospiirustukset lähetetään tästedes valvojille ja rekisterille ja neuvottelupöytäkirjat käännetään venäjäksi. ”Lisäksi hyväksyttiin Pullin tekemä rungon pulttausehdotus”,²⁸² eli välillä muutosesitykset piirustuksiin ja muihin määräyksiin menivät myös läpi.

Aina laivojen vastaanottajakaan ei piitannut piirustuksista. SOTEVAN kirjeestä kuunaritelakoille viestitetään seuraavaa:

280 SOTEVA, yleinen osasto, kirjaamo, lähteneet kirjeet 1945, kirje 18.7.1945.

281 SOTEVA, Laivaosasto, selostukset muistiot 1945–1953.

282 KA, SOTEVA laivaosasto, pöytäkirja neuvottelusta 3.8.1946.

Piirustuksen mukainen jäävuoraus ei tyydytä Valvontaelintä eikä Merirekisteriä, vaan on heidän puolestaan ilmoitettu, että se on tehtävä kuten F.W.Hollming Oy:n telakalla on tehty.²⁸³

Työpiirustuksia eli kuvia ei kuunariaikana kentällä käytetty.²⁸⁴ Yksi haastateltava muisti, että hyttiipiirustuksia oli ainakin vuonna 1946,²⁸⁵ toinen kertoi, että ne valmistuivat viimeisiä kuunareita tehtäessä.²⁸⁶ Vähitellen, kun telakalle alkoi vuoden 1946 lopulta tulla teknisen koulutuksen saanut väkeä, ryhdyttiin kuvia tekemään, mutta työmaalla niitä ei nähty.²⁸⁷

Sotakorvauskuunareiden piirustuksista vastannut LATEn insinööri Lindblom on kertonut, että perussopimuksessa laivan suunnittelutiedot olivat hyvin epämääräiset ja puutteelliset. Kun niihin vielä tehtiin jatkuvasti muutoksia, oli työpiirustusten tekeminen hankalaa ja aikaa vievää.²⁸⁸ Laivateollisuuden lisäksi työpiirustuksia tehtiin Hollmingilla, esimerkiksi keväällä 1946 neuvotteluissa neuvostoliittolaisten kanssa hyväksyttiin useita Kaarlo Pullin tekemiä piirustuksia, kuten raa'an kiinnittämistä koskeva piirustus²⁸⁹.

Miksi työpiirustuksia ei sitten käytetty, kun niitä lopulta saatiin? Perinteisessä laivanrakennuksessa niitä ei juurikaan käytetty, esim. Ahvenanmaalla vain muutamat laivamestarit osasivat tehdä kunnan laivapiirustuksia²⁹⁰ ja koivistolaiset olivat tottuneet tekemään laivat ilman kuvia. Kun ensimmäiset laivat jouduttiin joka tapauksessa tekemään ilman työpiirustuksia, oppivat sinä aikana kokemattomatkin, miten työ tehdään. Kun miehet tekivät seuraavissa laivoissa samoja työvaiheita, he osasivat työn jo ilman piirustuksia. Sarjatuotantoon siirtyminen vähensi työpiirustusten tarvetta.

Osa rakentajista teki itselleen työpiirustuksia ja otti mittoja vaikeimmissa kohdissa, kun ensimmäisiä laivoja rakennettiin. Näin he erikoistuivat tiettyjen työvaiheiden tekijöiksi. Sellaiset miehet, jotka eivät pystyneet tekemään itselleen piirustuksia, tekivät yksinkertaisempia töitä. Ammattimiehet eivät luovuttaneet tietojaan ja piirustuksiaan muiden käyttöön.²⁹¹ Samanlainen tapa oli myös turkulaisilla telakoilla: osa taitavam-

283 SOTEVA, yleinen osasto, kirjaamo, lähteneet kirjeet 1946, kirje 22.6.1946.

284 RM1, RM4, RM9.

285 RM12.

286 RM6.

287 RM1.

288 Harki 1971, 166.

289 SOTEVA. laivaosasto, selostukset ja neuvottelut pos 176 ja 177, 1945–1951, pöytäkirja 20.3.1946

290 Högnäs 1987, 131.

291 RM4, RM6.

mista rakentajista piti tiukasti kiinni ammattisalaisuuksista mm. niin, etteivät he koskaan näyttäneet piirustuksia.²⁹²

Koivistolaiset kokeneet työnjohtajat valvoivat työn edistymistä ja osasivat neuvoa ilman työpiirustuksia. Kun piirustuksia lopulta saatiin, ne olivat työnjohtajilla, ei rakentajilla.²⁹³

Työpiirustusten merkityksestä kuunariaikana kuvaavat hyvin seuraavat haastattelussa esille tulleet ajatukset:

Piirustus yleensä laivatyömaalla on eräänlainen osviitta vaan, koskaan se ei pidä ihan paikkaansa, joka laiva on niin erilainen.²⁹⁴

Montakaan työtä ei voitu ihan kuvan mukaan tehdä, vaan se piti olla silmämääräisesti.²⁹⁵

Ennen Pulli piirsi sormella hiekkaan kuvan ja seuraavat tekivät aina samalla tavalla. Joskus sitten, kun piirustukset tulivat, vanhat miehet huomasivat niissä virheitä ja tekivät niinkun ennenkin, piirustuksista huolimatta.²⁹⁶

Kun ensimmäiset laivat oli saatu tehtyä, eihän siinä sitten enää piirustuksia tarvittukaan, kaikki mitat oli sitten jo päässä. Kun minä lähdin lomalle, minulla oli ollut sellainen kaveri, mikä ei ottanut mihinkään mittauksiin osaa, varttu valmista vaan. Hänelle tuli sitten uusi kaveri ja sitten tuli heti niin susi, että Kukko pelkäsi, että venäläinen huomaa: hytin koko oli 9 tuumaa liian matala.²⁹⁷

Laajalti tunnettu tarina kertoo, että Koivistolla laivanrakennusopin saanut ylimestari Kukko hämmästeli tekniikko Pihalalle, joka lupasi piirtää seuraavaksi rakennettavan työvaiheen (ajohytin): ”Mite sie sitä osajaisit piirtää, ko mie en oo sitä viel tehnt.”²⁹⁸

Lopulta kuunareiden piirustuksia oli aika tukku: SOTEVAN arkistosta löytyy tieto, että vuonna 1950 rahtikuunarista oli tehty 78 runkoon liittyvää yleis- ja osapiirustusta ja 79 takilapiirustusta.²⁹⁹ Todellisuudessa luku oli vielä suurempi: insinööri Lindblom on vuonna 1948 todennut, että detaljipiirustuksia oli tuolloin tehty yli 300, mutta luku kasvoi koko ajan osittain valmistusteknisistä syistä, osittain tilaajan vaatimuksesta³⁰⁰.

292 Grönros 1992, 92.

293 RM9.

294 RM6.

295 RM9.

296 RM14.

297 RM6.

298 Wahlqvist Väinö, suull.

299 SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjeet 1950.

300 Lindblom 1948, 218.

2. Puun hankinta ja metsätyöt

Hollmingilla rakennetut kuunarit tehtiin pääosin suomalaisesta männystä. Tiettyihin tarkoituksiin käytettiin muuta puuta, joko paremman kestävyuden tai kauniimman ulkonäön vuoksi. Laivan köliin voitiin käyttää sekä mäntyä että kuusta. Yleensä kölijuurikas oli kuusta, koska se kasvattaa juurensa pitkin maata. Kaikki keulajuurikkaat olivat kuusta: mänty kasvattaa sopivan juurikkaan vain, jos juurille tulee este kasvaa suoraan alaspäin. Juurikaspuusta sai lisäksi hyvin 12-metrinen lankkupuun ja vielä pari tukkia päästä.³⁰¹

Yleissääntönä pidettiin, että vesilinjan alapuolella voitiin käyttää männyn lisäksi kuusta. Vesilinjan yläpuolelle se ei kelvannut, koska kuusi lahoaa mäntyä helpommin. Myös kaarissa sai vesilinjan alapuolella käyttää kuusta, mutta yläpuolella puun piti olla mäntyä. Yleensä kaari- ja piittapuut olivat luonnonvääriä mäntyä. Lankutuspuun piti olla pitkää, vähäoksaista mäntyä, sillä oksan kohdalta puu halkesi helposti. Kansilankku oli erikoispuu, se oli oksatonta ja tarvittiin suuri mänty, että siitä sai kansilankun: ensin sahattiin puusta keskeltä 1,5 tuumaa pois ja lopusta kahdesta puolikkaasta tehtiin kaksi lankkua.³⁰²

Mastopuihin käytettiin tavallista suomalaista kuusta ja lehtikuusta, koska sopivaa mäntyä ei saatu. Oksan kohtia niissä sai olla vain harvassa. Muut pyöröpuut olivat mäntyä, koska kuusen pinta on luja, mutta jos sitä joudutaan veistämään, tulee vastaan heikko keskiosa³⁰³. Kuusen käyttöä kuunarinrakennuksessa jouduttiin perustelemaan venäläisille viranomaisille vielä syksyllä 1948, jolloin telakalle oli tullut tieto, että venäläinen rekisteriviranomainen oli kieltänyt kuusen käytön kölissä. Nykyisin kuusta ei suositella laivanrakennukseen, koska se ei ime kylliksi tervaa ja muita kyllästeitä.³⁰⁴

Lehtikuusesta ja erityisesti tammesta saatiin kestävämpi jäävuoraus kuin männystä. Kahteen ensimmäiseen laivaan jäävuoraus tehtiin kotimaisesta lehtikuusesta, kun tammea ei aluksi pystytty hankkimaan. Kotimaisesta tammesta ei saanut tarpeeksi pitkiä lankkuja jäävuoraukseen ja myöhemmässä vaiheessa lankutustammea tuotiin aina Keski-Euroopasta ja Japanista saakka. Lehtikuusi saatiin Evon metsäkoulun istutetusta metsästä. Tammesta sorvattiin myös kaiteiden osia ja tehtiin leistanko eli parraslaidan päällyspuu. Ensimmäisiin laivoihin leistanko tehtiin kuitenkin petäjästä. Pihlajaa käy-

301 RM1, RM3, RM4, RM11.

302 RM3, RM8.

303 RM17; TaY Mustut/Kper A-K 1499.

304 SOTEVA, laivaosasto, saapuneet 1948, kirje 21.9.1948; Holmström ym. 1998, 34.



Kuva 24. Kuunarin rakennuspuista ja vasem-
malla puiden hankinnasta vastannut August
Mannonen. Kuva RMA.

tettiin takilan tikkaiden puoliin eli väy-
linkeihin.³⁰⁵

Laivanrakennuspuut hankittiin koko
kuunariajan yhtiön omana työnä (kuva
24). ”Tällä tavalla saatiin omat mielui-
sat puut, ei muuten se olis käyny koko
homma.”³⁰⁶ Loppuvaiheessa mastopui-
den hankinta oli käynyt vaikeaksi – vai-
keaa oli ennen kaikkea löytää tarpeeksi
pitkiä mastopuita, puiden paksuus olisi
riittänyt – ja viime vaiheessa Hollmingin
kuunareihin hankittiinkin liimapuusta

tehdyt mastot Laivateollisuudelta. Uolan mukaan liimatun mastopuun käyttöön saa-
tiin neuvostoliittolaisten lupa vuonna 1949 ja siitä lähtien ne hankittiin liimattuina.³⁰⁷
Kalle Pulli kertoi haastattelussa, että liimapuisia mastoja jouduttiin käyttämään nimen-
omaan venäläisten vaatimuksesta. Pulli kertoi liimapuisten mastojen olleen aika hyviä,
mutta kolme kertaa kalliimpia kuin kokopuiset mastopuut.³⁰⁸

Ei liimapuumastojenkaan tekeminen ongelmatonta ollut. Tästä kertoo SOTEVAN
arkisto ja siellä Hollmingin telakalta 3.10.1949 lähetetty kirje, joka on toimitettu ai-
kanaan LATElle ja SOTEVALLE tiedoksi. Kirjeestä käy ilmi, että Hollming oli tilannut
LATElta liimapuumastoja, mutta sieltä olikin ilmoitettu, etteivät he pysty hankkimaan
liimapuumastoihin tarvittavaa materiaalia. Jos siis Hollming halusi liimapuumastoja,
pitäisi telakan toimittaa LATElle tätä varten raaka-ainetta. Filip Hollming suhtautui
asiaan tyrmistyneen ja kertoi, miten mahdotonta telakan on ryhtyä etsimään puutavaraa,
jonka ominaisuuksia se ei tunne. Hollmingilta lähetysssä kirjeessä LATE haukutaankin
pahanpäiväisesti: ”Jos olette toiminnallanne saattaneet itsenne ja sotakorvausteollisuu-
den umpikujaan niin on se myös teidän asianne vetää sieltä ulos, jos teillä on jotain
kunnian käsitteitä jäljellä.”³⁰⁹ Tämä taisikin tehot, enempiä kirjeenvaihtoa ei aiheesta
löydy.

305 RM1, RM11, RM3, RM5.

306 RM1.

307 RM1; Uola 2001, 48; RM3.

308 TaY Mustut/Kper A-K 1499.

309 SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjet 1949, Hollmingin telakan kirje 3.10.1949.

Kuunarin rakennuspuiden etsinnässä tarvittiin tottumusta perinteisestä laivanrakennuksesta, sillä puiden piti olla tietyn mallisia, jotta niistä pystyttiin veistämään sopivia osia laivaan. Esimerkiksi kaariin ja piittoihin etsittiin luonnonvääriä puita. Laivojen vastaanottajilla oli omia vaatimuksia: neuvostoliittolaiset edellyttivät, että mastoissa viittä senttimetriä paksumpaa oksaa sai olla vain yksi metrin matkalla. Erityisesti alkuvaiheessa venäläisten vaatimukset laivanrakennuspuun suhteen olivat kovat: puun piti olla hidaskasvuista ja puu hylättiin, jos tuuman matkalla ei ollut yli kahdeksaa vuosirengasta. Metsät ostettiin tavallisesti pystystä, jotta voitiin itse valita puut ja kaataa ne niin, että saatiin tarvittavat erikoispuut. Tavallisessa tukkimetsässä ei laivanrakennuspuita juuri löytynyt.³¹⁰

Hollmingin sotakorvauskuunareiden rakentamisen erikoispiirteet tulevat selkeästi esille jo laivanrakentamisen ensimmäisessä vaiheessa, puutavaran hankinnassa. Perinteistä laivanrakennustapaa oli mahdollista toteuttaa vain, jos käytettävissä oli tätä silmälläpitäen hankittu raaka-aine. Puutavaran hankinnassa oli välttämätöntä, että hankkijalla oli kokemusta perinteisestä laivanrakennuksesta ja tietoa eri puulajien soveltuvuudesta laivanrakennuksen eri kohteisiin.

Koivistolla laivanrakennuksessa tarvittava puutavara hankittiin pääosin omista metsistä. Puut kaadettiin talvella, juurikkaiden kaatoon lähdettiin jo lokakuussa sulan maan aikana. Lankkupuut sahattiin Hollmingin sahalla Koiviston kauppalassa. Laitavuut olivat niin pitkiä, että niitä varten piti tehdä reikä Hollmingin sahan seinään. Lankutuspuut kuivattiin kolmion muotoisissa kasoissa varvin rannassa maaliskuusta siihen asti, kun laivaa ruvettiin syksyllä lankuttamaan. Vanhat rakentajat väittivät, että sydänkuun aikana kaadettu puu oli kestävämpää kuin loppukuusta kaadettu. Toisessa haastattelussa Kaarlo Pulli kertoi, että suotuista puun kaatoaika oli ”taivaallisen tammi-kuun aika”. Kirjassa Honkalaivat ja halkolastit Kaarlo Pullin todetaan kertoneen, että ”puita ei kaadettu juuri muuta kun alkukuun aikana”.³¹¹ Näin ei Veikko Pullin mukaan tehty enää Saarentähteä ja Koivistoa rakennettaessa.³¹²

Ennen talvisotaa laivanrakennuspuita kaadettaessa tarvittiin justeerit, hyvä kirves ja huonompi kirves juuren katkaisuun sekä kuokka juuren etsintään. Juurikkaiden kaadossa tarvittiin vielä lapio, tukkisaha ja kapulanuora. Nuoran päähän oli sidottu noin 30 cm pitkä puukapula ja se heitettiin juurikaspuun oksien taakse. Puu saatiin siitä kiskomalla kaadettua haluttuun suuntaan. Aamupäivät kaadettiin juurikkaita, iltapäi-

310 RM1, RM3, RM11; TäY Mustut/Kper A-K 1507.

311 RM2; TYKL kysely 19/23; Helle 2001, 72; ARS Pulli Kalle, laivanrakennuksen Grand Old Man; Jukanen 1975, 77.

312 RM1, RM3.

vät lavastettiin eli veistettiin puista kaksi puolta pois, että puut alkoivat kuivua ja ne oli helpompi kuljettaa rakennuspaikalle. Laivapuiden kaadossa oli Koivistolla mukana kymmenkunta miestä.³¹³

Hollmingilla laivanrakennuspuun hankinnassa oli aluksi vaikeuksia: sopivia puita oli vaikea löytää eivätkä ihmiset myyneet metsiä mielellään. SOTEVALta oli tuolloin hankittava pakkolunastusmääräys. Ensimmäiset puut saatiin Rauman naapurikunnasta Pyhärannan Rihtniemestä, mutta puita haettiin myöhemmin ympäri maata, mm. Köyliöstä ja Parkanosta. Puut saatiin yleensä Metsähallituksen kautta. Kun puut hankittiin valtion metsistä, leimaamisen suorittivat metsähallituksen miehet, yksityiset metsät August Mannonen kävi itse arvioimassa.³¹⁴

Hollmingin telakan mäntypuun kaato tehtiin kokonaan yhtiön oman metsätyöosaston työnä. ”Kolme meist oli Koivistolt ja yksi oli Säkkijärvelt”³¹⁵, kuvaa ensimmäisiä laivapuita kaatamassa ollut mies. Puiden kaatajat olivat yhtiön palkkalistoilla ja myöhemmin yleensä paikkakuntalaisia, samoin kuljetuskalusto, hevoset ja kuorma-autot, hankittiin läheltä työmaata. Työnjohtajat olivat koivistolaisia miehiä ja he tiesivät, millainen puu mihinkin tarkoitukseen oli kaadettava. Paikallinen väestö kutsui laivanrakennuspuiden kaatajia Parkanossa ”ison puun miehiksi”³¹⁶

Metsäosaston päällikkö oli yhtiön osakas August Mannonen, joka oli jo Koivistolla erikoistunut laivapuiden hankintaan. Hänen alaisuudessaan toimi kolme itsenäisesti tilittävää metsätyönjohtajaa ja heidän alaisuudessaan taas alityönjohtajat ja edelleen metsätyöntekijät. Metsätyönjohtaja kertoi:

Minulla oli talvella useampia miehiä ja hevosia töissä, mutta kesällä, kun juurikkaita kaadettiin, oli kuuden miehen ryhmä. Ne olivat paikallisia miehiä (Kurusta). Asuivat kotonaan. Samoja miehiä käytettiin, ettei tarvinnut joka kerta neuvoa uudelleen.³¹⁷

Telakalta tuli ilmoitus, millaista puuta milloinkin tarvittiin ja siitä alkoi puun kaato. Kaatomiehet työskentelivät aina pareittain, justeerilla sahattaessa tarvittiin aina kaksi miestä. Kaatoporukan koko vaihteli, pienemmissä leimikoissa tuli toimeen neljällä kaatomiehellä ja kahdella hevosella. Yleensä hevosmiehiä oli yhdellä työmaalla 6–7 hevosineen ja heillä apumiehet eli vänkärit, sillä laivapuut olivat niin suuria, ettei yksi mies pystynyt niitä käsittämään. Vänkärin töihin kuului kuorman teko ja tien katso-

313 RM2; Suna 1972; TYKL kysely 19/23.

314 RM1, RM3, RM11.

315 RM5.

316 RM1, RM3, RM11.

317 RM3.



Kuva 25. Justeereita. Kuva Sirpa Wahlqvist.

minen valmiiksi hevosmiehelle. Hevosmies palkkasi itse apumiehen. Laivanrakennuspuita kuljetettaessa hevosmiehelle maksettiin palkka puun mitan mukaan.³¹⁸

Pääosa metsätöitä ajoittui talviaikaan. Puut kuljetettiin myös metsästä talvella. Kaato aloitettiin heti kun maa jäättyi, mieluummin jo joulukuussa. Nyrkkisääntönä oli, että kaato oli saatava loppuun 25.3. eli Marian päivään mennessä, sillä keskitalvella pakkasten aikaan kaadetussa puussa kasvaminen ja puun sisältävä vesimäärä on pienimmillään. Lopun lumikelin ajan puita ajettiin pois metsästä. Pääsiäisen tienoilla metsätiet alkoivat pettää ja silloin puiden piti olla jo isojen teiden varsilla. Sotakorvauskuunareita rakennettaessa puita jouduttiin hankkimaan muinaikin vuodenaikoina kuin talvella. Esimerkiksi 1947 piti kesällä vetää kölipuita yli suon, kun puut telakalla olivat loppuneet.³¹⁹

Puut sahattiin justeerilla (kuva 25). Kaatokirveellä lyötiin puuhun ensin lovea ja sitten sahattiin. Justeeri oli malliltaan ”nykyaikainen, kapeaa mallia”. Kaadossa käytettiin myös pokasahaa. Moottorisahoja ei ollut. Puut karsittiin kirveellä, joka oli Billnäsin valmistama 6 tuuman veistokirves ja lisäksi käytettiin tavallista kirvestä. Pintakirves oli terältään pikkukirveen levyinen, mutta korkea, kiilamainen. Myös taljat piti olla mukana metsässä.³²⁰

Puun paksuutta määritettäessä mittavälineenä olivat mittasakset, joiden kärkiväli oli 30 tuumaa. Ne lyötiin puun kuoren läpi, sillä kuorta ei laskettu puun paksuuteen. Pituutta mitattiin 8–12 jalkaisella kepillä. Puun paksuus pystyssä mitattiin laitteella, jossa oli koivuripan päässä vanerista tehty suorakulma. Tässä vanerissa oli tuumamerkit ja sillä saatiin puun paksuus mitattua ylempääkin. Esim. lankutuspuissa puu ei saanut olla 12 metrin korkeudella 10 tuumaa ohuempaa, oikeastaan vaatimus oli 11 tuumaa. Siitä sai kaksi lankkua. Valkon laivojen rakentajilla ei ollut käytössään tällaista mittaa: ”Koska mastopuiden kapeneminen tuli olla tietynlainen, oli puun läpimitta

318 RM11, RM3.

319 RM1, RM3, RM11; Holmström ym. 1998, 36.

320 RM3, RM11.



Kuva 26. Kuunaripuiden siirtelyssä käytettyjä tukkisaksia. Kuva Sirpa Wahlqvist.

mitattava jokaisen viiden metrin päästä. Muuta keinoa ei ollut kuin kiivetä jokaiseen puuhun.”³²¹

Nostotyökaluina käytettiin kankea ja tukkisaksia (kuva 26). Paksuja puita pystyi liikuttelemaan vain kankien kanssa. Vänkärillä oli apuna koukku, jolla puuta sai käännettyä, kun sitä karsittiin. Joskus puut olivat niin suuria, ettei niitä kankienkaan avulla saanut liikkeelle. Silloin otettiin avuksi hevonen, puun päähän pantiin kettinkilenkki ja hevosen avulla pyörittämällä puu liikkui.³²²

Puut oli mahottoman suuria ja se vaati vähän taitooki siinä sitte, että sai niitä sinne tien varteen.³²³

Kuten Koivistolla, myös sotakorvauskuunareita rakennettaessa juurikkaat kaadettiin sulan maan aikana, kuitenkin vasta myöhään syksyllä, etteivät toukat ehtineet syödä puuta piloille. Apuvälineinä tarvittiin kirveitä, hakkua, lapiota, rautakankea ja kuokkaa. Ensin puuhun vietiin köysi, jotta puu saatiin kaadettua määrättyyn suuntaan. Sitteen paras juuri kaivettiin esille kuokalla ja katkaistiin poikki pitkäksi juureksi. Muut juuret katkaistiin mahdollisimman läheltä runkoa. Tämän jälkeen puu kaadettiin mieluiten niin, että juurikas jäi pystyyn. Vaikein kaadettava oli puu, josta piti saada kölijuurikas ja samasta puusta vielä masto. Juurikkaiden kaato tehtiin päiväpalkalla, muut kaatotyöt ja puiden ajo yleensä urakkapalkalla runkojen mukaan. Vänkärille maksettiin päiväpalkkaa.³²⁴

Koivistolla oli ollut tapana, että puu lavastettiin eli kuorittiin jo metsässä – näin siitä tuli helpommin liikuteltava. Hollmingilla ei ollut aikaa tällaiseen. Nyt puu kuorittiin metsässä vain siinä tapauksessa, että se kaadettiin kesällä, jolloin sen piti luistaa maata pitkin.³²⁵

321 RM11, RM3; Uola 1996, 103.

322 RM3, RM5.

323 RM5.

324 RM3, RM11.

325 RM1, RM3.

Oli hankala kesällä ottaa metsästä isoja puita ulos, kun oli vetelää ja puita paljon. Talvella se on vähän toista... Ennen kuin ne saivat ne rautatieasemalle, automiehet hermostu ja kaatomiehet, et te ootte hulluja, tämmösiä puita ei kukkaan täältä saa metsästä pois. ³²⁶

Sotakorvauskuunareita varten kaadetut puut kuljetettiin talvella reellä autoteiden var-
sille. Työ alkoi heti kaatamisen jälkeen. Työssä käytettiin pikkurekeä: toinen pää puusta
nostettiin sen päälle ja puu vedettiin metsästä. Erityisesti mastopuiden kuljetus metsäs-
tä oli vaikeaa. ³²⁷

Reen eteen piti panna kaksi hevosta, kun mastopuita kuljetettiin. Hevosten piti vetää
yhtä aikaa, muuten puu ei liikkunut. Ensimmäinen hevonen oli aisoissa kiinni ja toinen
kakkulavaljaissa – niitä pidettiin kesällä kyntötoissa – ja sen selässä oli mies. Kolmas
mies piti sitten olla takakelkkaa ohjaamassa, kun se oli 15 metrin päässä. Jarrutus oli
vaikeaa. Mastoja rekeen nostettaessa piti olla 6–7 miestä kääntämässä niitä puita rekeen.
Hevosiakin käytettiin tässä apuna. Monesti runkoja piti kuoria alapuolelta, että puut
luistivat paremmin. ³²⁸

Yhdellä kerralla sai metsästä tuoduksi aina vain yhden puun. Tien varresta kuljetusta
jatkettiin autoilla läheiselle rautatieasemalle ja edelleen junalla Raumalle Hollmingil-
le, jonne meni rautatie. Autokuljetuksissa käytettiin mm. Amerikan ylijäämävarastosta
saatuja kymmenpyöräisiä kuorma-autoja tai puukaasutinautoja. Autoissa oli keulavins-
si, joita käytettiin apuna puita kuormaan nostettaessa ja kuivia riihiparruja pantiin kol-
juiksi, niitä myöten puut pyöritettiin autoon. Lastauksessa tarvittiin paljon apumiehiä.
Kuorma-autoissa ei ollut lavaa, vaan puut lastattiin suoraan rungon päälle. Perävaunun
ja auton väliin piti hankkia tavallista pitempi aisa. Mastopuita meni yhteen kuormaan
korkeintaan kolme kappaletta. ³²⁹

Isojen puiden rautatiekuljetuksissa oli myös omat vaikeutensa: vaunut olivat yleen-
sä vain 12 metriä pitkiä, joten mastopuut eivät tällaisiin mahtuneet. Näiden kuljetta-
miseen käytettiin ns. i-vaunuja: mastot lastattiin kuuden rautatievaunun päälle, viisi
vaunua oli peräkkäin ja kuudes vielä suojavaununa. ³³⁰

Kun puut oli hankittu Rauman seudulta, käytettiin sahaukseen lähiseudun sahaa
(kuva 27), mutta kun puut tulivat kauempaa rautateitse, lasti purettiin Kiukaisten Pa-
neliassa ja sahattiin Kahalan höyrysahtalla. Saha oli vuokrattu Hollmingin käyttöön ja

326 RM1.

327 RM3, RM5, RM11.

328 RM11.

329 RM11, RM5, RM3.

330 RM3, RM11.



Kuva 27. Telakka-alueella oli myös saha. Kuva RMM.

siellä oli työnjohtajana Hollmingin sahan entinen työnjohtaja Koivistolta. Sahalle annettiin ohjeet Raumalla tarvittavista puista. Masto- ja kölipuut tulivat telakalle pyöreinä, kaaripuut oli sahattu kahdelta puolelta. Lankkupuut oli sahattu valmiiksi, mutta ne olivat kanttaamattomia.³³¹

Laivanrakennuspuun tuli olla kuivaa. Koivistolla puut oli totuttu kuivaamaan varvin rannassa kolmiopinoissa. Porvoon seudulla laivoja 1940-luvulla rakennetta-

essa ajateltiin, että laivapuiden piti kuivua ulkona vähintään vuoden, ennen kuin puuta voitiin käyttää laivanrakennukseen.³³² Sotakorvauskuunareita rakennettaessa puun kuivaus oli aluksi ongelmana: ulkokuivaa puuta olisi saatu vasta noin kahden vuoden kuluttua.

Siitä venäläiset kiukuttelivat ensin, kun ei ollut kuivaa tavaraa. Pullin Kalle oli sanonut: No oliko teillä kaks vuotta takaperin puut kuivumassa, myöhä oltii sillo voitot.³³³

Kahteen ensimmäiseen kuunariin saikin sitten käyttää kiireellisen rakennusaikataulun vuoksi tuoretta rakennuspuuta. Alkuaikoina puuta kuivattiin Rauma-Raahen kuivaamossa ja tapuloitiin ristitapuleille. Pian rakennettiin oma kuivaamo Pikisaareen. Kuumina kesinä puu sinistyi helposti. Sinistymistä ehkäistiin ns. tervakusella: tervan keitossa saatiin esiöljyä, jolla puu siveltiin.³³⁴

Jarl Lindblomin mukaan yhteen kuunarin runkoon meni 290 kuutiometriä puuta, josta kaariin käytettiin 90 kuutiota³³⁵, Lundelinin mukaan Laivateollisuuden liimapuusta tehtyyn kuunariin kului 700 kuutiometriä puuta³³⁶. Kaarlo Pullin muistiinpanoista löytyy seuraavaa tietoa yhteen kuunariin käytetystä puusta (taulukko 2).³³⁷

331 RM3, RM1.

332 RM1; Matikka 1995, 44.

333 RM3.

334 KA, SOTEVA, laivaosasto, kirje Hollmingin veistämöltä 27.5.1945, 1,3.

335 Lindblom 1948, 217.

336 Lundelin 1998, 31.

337 KPA Yhteen kuunariin menevät puutavaramäärät ja -lajit, taulukko.

Taulukko 2. Yhteen kuunariin menevät puutavaramäärät ja -lajit. Keskiarvo ilman hukkaprosenttia.

Nimike	Mitta	Kpl	Kuutiojalkaa	Standardi
Kölipuut ja juurakko	15–20 tuumaa	5	417	
Keula- ja perärangat		5	329	
Väljerijuurakot		2	787	
Tukkeja 14 tuumaa ja yli		3	116	
Tukkeja alle 14 tuumaa		2	54	
Lehtikuusitukkeja		2	36	
Kaaripelkkoja		581	11 296	
Kaarijuurakoita		24	524	
Sentteri-, kerinki- ja töttäpuut		228	595	
Parrua	300 x 300	12		2.679
	260 x 300	10		1.136
	230 x 260	11		0.558
	180 x 230	10		1.416
	160 x 200	54		3.545
	140 x 200	6		0.396
	140 x 190	161		9.463
	120 x 170	15		0.797
	120 x 160	11		0.413
	250 x 300	18		2.268
	125 x 180	1		0.010
Lankkuja	110 m/m	97		4.351
	100 m/m	6		0.698
	80 m/m	311		11.604
	70 m/m	171		4.806
	65 m/m	143		2.996
	85 x 105 mm	90		1.412
	80 x 115 mm	199		3.105
Lehtikuusi sahattuna		159		2.159
Tammea		177	694	
Pihlajaa			10	
Mastoja		3	624	
Takilan muut pyöröpuut		14	411	
Sahatavaraa u/s		581		4.183
Sahatavaraa höylättyä		3 149		10.773
	Yhteensä		15 184	68.768

15 184 kuutiojalkaa on 430 kuutiometriä ja 68,768 standardia (standartti)³³⁸ on noin 596 kuutiometriä eli yhteensä tämän mukaan puutavaraa kului Hollmingilla yhteen kuunariin 1 026 kuutiometriä. Ero puun kulutuksessa on varsin suuri verrattuna liimapuusta valmistetun ja luonnonpuusta rakennetun kuunarin välillä, vaikka vertailukohteeksi otettaisiin Lundelinin tieto LATEn kuunarin puunkulutuksesta eli 700 kuutiometriä. ”Kyl siinä lastuja paljo irtosi puusta.”³³⁹ Tätä toteamus kuvaa siis hyvin kuunarinrakennusta Hollmingilla.

338 <http://fi.wikipedia.org/wiki/Tilavuus> (käyty 6.8.2010).

339 RM1.

3. Pajatyö ja galvanointi

Koivistolaisella laivanrakennustyömaalla ei tavallisesti ollut pajaa, vaan pajatyöt tehtiin kylässä sijainneessa pajassa. Siellä tehtiin lankutuksen pultit mittojen mukaan, sitten ne galvanointiin ja kärrättiin tai soudettiin varville. Kuunari Koivisto tehtaessa paja oli rakennettu aivan lähelle laivan perää. Galvanointi oli pajan vieressä. Seppänä oli Aleksander Ruottu Patalan kylästä, joka työskenteli seppänä Hollmingilla sodan jälkeen.³⁴⁰

Hollmingin ensimmäinen paja, joka rakennettiin keväällä 1945, noudatti perinteitä: se oli lautarakenteinen alkeellinen koppi. Alasin oli sijoitettu kannon päälle ja ahjon palkeet olivat käsin pumpattavat. Uudessa pajassa, joka valmistui 1946, työskenteli aluksi kaksi paria seppiä, jotka takoivat käsin järeällä paineilmavasaralla. Vanhat sepät eivät suostuneet käyttämään konevasaraa. Kuunariajan loppupuolella olivat käytössä sähköiset puhaltimet eli palkeet ja pajassa oli jo 8 ahjoa ja 8 paria seppiä, josta parin toinen oli varsinainen ammattimies eli etumies ja toinen apumies eli takamies.³⁴¹

Raumalainen seppä kertoo:

Se oli hirmusen kuuma se paja, kun se oli hyvin matala ja kahdeksankin ahjoa siinä koko päivän tohotti täysillä palkeilla. Ja kivihiiliä oli, ei ollut kun kotona oli, et sitäkin täytyi säästellä, ko se oli säännöstelys, siellä sitä oli vapaasti käytettävissä ja käytettiin. Se oli hirmusen kuuma ja tuuletuksesta ei ollut mitään tietoa silloin kun sitten ovet pidettiin auki ja osaks lasitkin, että jaksettiin siellä hengittää, et saatiin ilmaa.³⁴²

Sepistä kaksi kolmesta oli koivistolaisia. Apupoikien joukossa oli muualtakin tulleita, mutta monet heistäkin olivat koivistolaisia. Näiden piti olla ”riskejä nuoria miehiä”.³⁴³ Pajalla saattoi työskennellä useita sukupolvia samasta suvusta: noin 70-vuotiaan karjalaisen sepän apumiehenä oli hänen poikansa, toinen poika oli seppänä ja hänellä apumiehenä hänen poikansa.³⁴⁴

Kahdessa ensimmäisessä laivassa teräkset siis taottiin käsin. Leka oli 4–7-kiloinen ja pitkällä varrella varustettu (kuva 28). Muita työkaluja olivat tuurna, millä tehtiin reikiä ja meisseli, millä katkottiin rautoja. Tätä kutsuttiin myös nimellä katkaisumeisseli eli varsimeisseli. Työkalut tehtiin itse, vain vasara ja leka ostettiin. Jokaisella sepällä oli omat pihdit ja niitä oli useita erilaisia (kuva 29). Apulainen tarvitsi vain lekan. Pajassa

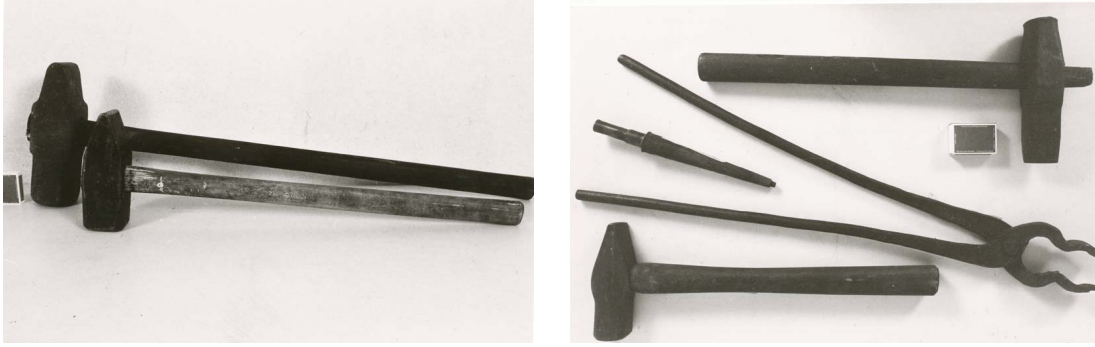
340 RM2; Wahlqvist Väinö, suull.

341 RM1, RM14.

342 RM14.

343 RM1.

344 RM14.



Kuvat 28–29. Vasemmalla seppien apumiesten lekoja, oikealla Hollmingin seppien työkaluja. Kuvat Sirpa Wahlqvist.

tehtiin työkaluja myös muille laivanrakentajille, mm. riveejien työkaluja ei kaupasta voinut ostaa.³⁴⁵

Sepät tekivät laivaan kaikki ne rautaosat, mitkä piti muokata. Näitä olivat mm. perärangan vahvikkeet potkuriakselilevyn ympärille, peräsinvahvikkeet, ankkurilyyssit, rostiraudat, mastojen liitosraudat, näijit ja diagonaalit sekä monenlaiset lenkit ja muut osat, joita takilassa tarvittiin. Mallit käytiin ottamassa laivasta ja niiden mukaan kappaleet tehtiin pajassa. Selvästi hinnoiteltavissa olevat työt tehtiin urakalla.³⁴⁶

Näijit olivat paksua laattaterästä. Aluksi teräkset liitettiin toisiinsa ahjohitsauksella, myöhemmin tavallisella hitsausmenetelmällä eli sähköhitsauksella. Ohuempia saumoja hitsattiin kaasuliekillä. Reiät tehtiin porakoneella.³⁴⁷

Pultit, kuten monet muutkin rakennustarpeet tuottivat aluksi ongelmia: 4.6.1945 Filip Hollming kirjoitti SOTEVAlle ja pyysi apua pulttien hankinnassa, sillä tarvittavia pultteja ei ole saatu³⁴⁸. Niinpä ne työstettiin telakalla: rauta tuotiin pajaan pitkinä kankina, talon sepät katkoivat pultit sopivan kokoisiksi. Pikisaarella oli ahjot, jossa pari tai kaksikin paria seppiä teki pultteja. ”Mä en tarkkaan muista sitä lukumäärää, mutta se laskettiin tuhansissa nämä pultit kun meni yhteen laivaan.”³⁴⁹

Puoli metriä pitkiin ja pidempiinkin haakipultteihin eli haakipultteihin tehtiin kanta toiseen päähän ja toisesta päästä ne teroitettiin. Teroitettuun päähän lyötiin haakkeja eli väkäsiä, jotta pultti olisi jäänyt hyvin kiinni puuhun. Lisäksi tehtiin ruuvipultteja, mitkä mutterilla kiristettiin paikoilleen. Myöhemmässä vaiheessa pultteja ostettiin valmiina Englannista – silloin tiedettiin jo, minkä kokoisia pultteja tarvittiin.

345 RM1, RM14; Hollming Oy museoesineet.

346 RM1, RM14.

347 RM1; Wahlqvist Väinö suull.

348 KA, SOTEVA laivaosasto, kirje Hollmingin veistämöltä 4.6.1945.

349 RM14.

Laivanaulat eli piikit olivat järeitä, 7, 8 ja 9 tuuman pituisia ja ne ostettiin valmiina, mutta galvanointiin itse.³⁵⁰ Myös LATEn telakalla havaittiin parhaaksi ratkaisuksi valmistaa pultit itse paikan päällä, koska pulttien pituus vaihteli suuresti ja sarjat ovat kuitenkin melko pieniä³⁵¹.

Galvanoimispaaja sijaitsi Pikisaareessa ja siellä oli töissä kaksi miestä. Kaikkien laivaan tulevien naulojen ja pulttien piti olla galvanoituja ruostumisen ehkäisemiseksi. Näiden lisäksi galvanointiin kaikki rikauksessa tarvittut koukut, lenkit ja vaijerinkiinnityskorvat. Pultit upotettiin ensin happokylpyyn, joka poisti ruosteen, sitten lyijy- ja sinkkiseokseen, joka oli kuumaa: pultit siis kuumasinkittiin. Käsittelyn jälkeen pulttien kierteet piti kiertää uudelleen jenkakoneella.³⁵²

Aluksi galvanointi oli hankalaa. Pitkässä puu-ulhessa oli suolahappoa, jossa pultit ensin puhdistettiin. Toisessa ulhessa oli galvanointiaine, sula metalli, johon pultit kastettiin ja heitettiin sitten sivuun. Kaukaloiden päällä oli viisto katto, seiniä ei ollut. Myöhemmin, kun Pikisaareen rakennettiin paaja, siellä tehtiin pultit ja siellä sitten tehtiin galvanointikin. Myös pulttivarasto oli siellä. Viimeksi galvanointipajassa oli muuratut uunit ja kaasupuhaltimet eikä puita enää käytetty metallien sulattamiseen.³⁵³ ”Siinä meni monella lyijyä vereen ja joutui pian lopettamaan ja käryäkin oli.”³⁵⁴ Galvanoointipaaja lopetettiin myöhemmin kokonaan.

LATEn rakentamaan kuunariin tuli Lindblomin mukaan kaiken kaikkiaan noin 50 tonnia rautaa, joista pultteja ja piikkejä noin 20 tonnia.³⁵⁵ Hollmingin kuunarista tätä tietoa ei ole käytettävissä.

350 RM1, RM14.

351 Lindbom 1948, 238–239.

352 RM1, RM4, RM14.

353 RM1, RM14.

354 RM14.

355 Lindblom 1948, 217.

4. Laivan rungon kokoonpano

Kerrotaan, että pahimpana päivänä vietiin kolmekin miestä sairaalaan tiikkattavaksi, kun oli kirves jalkaan kimmonnut. Ja sattui niinkin, että hätäisesti suudittu piilukirveen terä irtosi veiston huhkinassa, otti ilmassa pari kierrosta ja putosi alas. Ei tietävästi kenenkään päähän, mutta eräällekin äijälle tuli persuksiin pitkä viilto ja lasaretissa tohtori Alho oli kysynyt, kumpi läpi kiinni krymötään. Laivanrakentaja oli ilmoittanut, että sitä uudenmpaa voisi yrittää. Elias Luotomaa oli enonsa tykönä veistänyt lehtereitä välirauhan aikaan, hänellä oli tuntuma piilukirveeseen ja kohta hän oppi käyttämään myös leksiä, poikkiteräistä kirvestä, jolla veistojälki viimeiteltiin. Kokeilun jälkeen Kukko piti hänet kaarilavalla. Sanoi vielä, että hänet pantaisiin raskaan työn tekijöiden listalle. Näin hän olisi oikeutettu isompiin korttiannoksiin.

(Tapio Koivukari, *Sumun lokikirja*, 2009, 170.)



Kuva 30. Ensimmäisen sotakorvauskuunarin kölinveisto alkaa, veistäjänä Reino Kukko, josta sittemmin tuli telakan ylimestari. Telakka-alue on täysin rakentamaton. Kuva RMA.

Köli muodosti laivan selkärangan ja siitä laivan rakentaminen aloitettiin. Kölipuu veistettiin ja koottiin maassa, valmiina köli nostettiin isolla porukalla petipukkien päälle (kuva 30). Köliin tarvittiin vähintään kolme isoa puunrunkoa, mutta puita saattoi olla viisikin, pituudeltaan pääasiassa 12–14 metrisiä. Keulaan tuli juurikaspuu, johon keularanka eli keulatievi myöhemmässä vaiheessa liitettiin (kuva 31). Juurikaspuun piti olla vielä 1,5 metrin korkeudessa 6 tuumaa paksua. Muut kölipuut olivat tavallisesti mäntyä, mutta kuustakin käytettiin.³⁵⁶

Kölipuut olikin riesana, semmoiset hirmu puut. No sit vielä ni aina välillä venäläiset epäili, kerrankin tuli kova kina että ne on lahoja sisältä...³⁵⁷

Laivanrakennusalueesta oli perinteinen: laiva rakennettiin parrun pätkistä tehtyjen petipukkien päälle, kuten Koivistolla. Kuunari Koiviston köliä olivat vuonna



Kuva 31. Keulajuurikasista veistämässä. Kuva RMA.

³⁵⁶ RM1, RM3, RM4.

³⁵⁷ RM1.

1939 veistämässä Taipaleen rannassa Eistilän kylässä Koiviston pitäjässä Antto (Anton) Ruottu ja Reino Kukko. Samat miehet veistivät ensimmäistä köliä Hollmingilla vuonna 1945. Sittenmin Reino Kukko toimi Hollmingilla kuunariaikana ylimestarina ja Anton Ruottu työnjohtajana.³⁵⁸



Kuva 32. Kölipuut on nostettu petipukkien päälle, keulajuurikas etualalla. Nollakaarta nostetaan kölille, pukkien avulla se kuljetetaan rataa pitkin keulaan. Taustalla kaarilava. Kuva RMA.

Ensimmäiset kölipuut veistettiin Kaarlo Pullin antamien mittojen mukaan. Ne olivat hiukan paksumpia kuin vaatimuksissa (*Morskoi Registr*) edellytettiin, mutta koska piirustuksia ei aluksi ollut, katsottiin viisaammaksi turvautua vanhaan kokemukseen. Kölipuun leveyden tuli olla 12 tuumaa eli 30 cm, korkeutta otettiin niin paljon kuin puussa oli varaa, vähintään 42 cm. Kölipuiden muokkaus parruista nelikulmaiseksi köliksi tapahtui veistämällä. Kirves oli Billnäsin valmistama kuuden tuuman piilukirves. Kölin veisti kahden³⁵⁹ tai neljän³⁶⁰ miehen porukka ja useat haastatelluista muistavat heidän olleen vanhoja koivistolaisia miehiä.³⁶¹ ”Oli piittapuita ja sijonkipuita ja oli siinä sitten isompiakin, mut en minä ollu niitten kölipuitten kimpus sillon, ne oli jo vähän vanhemmat miehet”³⁶², muisteli tuolloin 28-vuotias kirvesmies.

Kun kölipuut oli veistetty muotoonsa, ne höylättiin puhtaiksi joka puolelta: määräysten mukaan kaiken laivanrakennuksessa käytetyn puutavaran piti olla höylättyä. Ensimmäisiä kuunareita rakennettaessa ei vielä ollut käytössä konehöyliä eli kuttereita, vaan höyläys tapahtui kahden miehen härkähöylällä.³⁶³

Kölipuiden liikuttelu oli vaikeaa. Työhön tartuttiin isolla porukalla.

Kaks miestä siin oli, ei siint muute hommist tullu mittää, se oli nii paljo painavaa hommaa, et semmosen puun kääntäminen, siin piti käyttää sittenkin apuvehkeitä, et sai kääntymää kyljelleen. Ja sit porukalla nostettiin ne, joko ruokatunnilla tai aamulla, sit piti olla monta, lähes monta kymmentä ukkoo nostamassa sitä puuta petipukkien päälle.³⁶⁴

358 RM2.

359 RM1.

360 RM4.

361 RM1, RM3, RM4; KPA Erittely 1950.

362 RM5.

363 RM4; KPA Erittely 1950.

364 RM5.

Petipukkien päällä puut liitettiin toisiinsa lukkokarvilla,³⁶⁵ yksi kutsui liitosta hakaliitokseksi³⁶⁶. Liitokseen laitettiin lukkotapit, jotka estivät karvia liukumasta auki. Karvin pituuden piti olla vähintään viisi kertaa puun paksuus. Välit tervattiin ja karvit pultattiin lujasti kiinni. Köli vielä tervattiin kauttaaltaan ennen kaarien asentamista. Kölin tekoon meni kolmelta mieheltä pari viikkoa. Pelkästään puiden veistämiseen meni jo useampia päiviä.³⁶⁷ (Kuva 32.)

Ennen vesillelaskua, kun laiva siirrettiin kelkkojen päälle, kölin alle asennettiin löysköli eli irtoköli. Sen tarkoituksena oli suojata varsinaista köliä pohjakosketuksen varalta: se irtosi, jos laiva ajoi karille. Irtoköli on tehty kolmen tuuman lankusta, joita oli kaksi rinnakkain. Se kiinnitettiin piikeillä ja hollihaoilla köliin. Kaarlo Pullin mukaan venäläiset vaativat, että irtoköli oli pultattava tiukasti kiinni köliin. Tällöin se jäykisti laivaa, mutta ei enää toiminut alkuperäisessä tarkoituksessa.³⁶⁸

Kahden ensimmäisen Hollmingin sotakorvauskuunarin kölinlaskua eli kölin nostoa rakennusalustalle juhlittiin tarjoamalla työmiehille kölinlaskuviinat. Tunnelma oli juhlava: kölin päälle asetettiin ruokalan valkoiset mukit ja työnjohtajat hakivat pulloja, joissa oli kirkasta viinaa. Telakalla konttorissa työskennelleet naiset tarjoilivat viinat. Tämä tapa rajoittui kuitenkin vain kahden ensimmäisen kuunarin rakentamiseen.³⁶⁹

Kun Kaarlo Pulli ja August Mannonen Koivistolla rakensivat laivoja, ei köliiviinoja juotu – he olivat raittiusmiehiä. Mahdollisesti laivaisännän kotona juotiin kahvit. Koivistollakin kölinlasku oli kuitenkin juhlatilaisuus: toiset laivaisännät tarjosivat viinaa, toiset pitivät hartaustilaisuuden. Kölinlaskuun liittyi ennen myös uskomuksia: tässä yhteydessä syntyi laivalle haltija. Hyväonnisen laivan haltija on osattu lepyttää oikealla rahalla, huono-onninen on lahjaansa tyytymätön. Veikko Pullin mukaan Hollmingilla kölinlaskuun ei liittynyt mitään uskomuksia.³⁷⁰

Keularanka, keulatievi eli keulavannas on kölistä nouseva laivan keulan muodostava tukiranka. Sitä nimitettiin ennen steeviksi tai tieviksi, mutta sitten, kun nimet Hollmingilla suomennettiin, siitä tuli keularanka. Koivistolaiset sanoivat sitä keulatieviksi. Sotakorvauskuunareissa keulatievi oli suora ja keula oli terävä. Koivistolla laivan tievi oli käyrä ja keula leveä ja pyöreä. Keulatievi oli 30 jalkaa eli noin 9 metriä pitkä.

365 RM3, RM4.

366 RM1.

367 RM1, RM3, RM4.

368 RM1; TaY Mustut/Kper A-K 1507.

369 RM1, RM3, RM4, RM9.

370 Jukanen 1975, 85, 87; RM1, RM2, RM3, RM9.



Kuvat 33–34. Vasemmalla ensimmäisen kuunarin keulatievi nousee pukkinosturin avulla. Oikealla kahden ensimmäisen sotakorvauskuunarin keularangat ovat paikoillaan. Kuvat RMA.

Siinä oli 2–3 puuta päällekkäin, joten sen korkeudeksi tuli runsas puoli metriä. Keulatievien leveys oli sama kuin kölön.³⁷¹

Keulatievi veistettiin ja höylättiin tasaisella alustalla puiden päällä. Siihen tarvittiin samanlainen juurikas kuin kölissä. Keulatieviin tehtiin jo valmiiksi liitos eli karvi. Tievi nostettiin isojen taljojen ja pukin eli pukkinosturin avulla ylös kölille (kuva 33). Köljuurikas ja keularangan juurikas asetettiin vastakkain ja liitos vahvistettiin vielä sisäpuolelta useilla juurikkailla. (Liite 5.) Sitten liitos pistettiin lujasti kiinni puristimilla. Pultteja varten porattiin reiät ja palat pultattiin kiinni toisiinsa. Liitokset vahvistettiin puuvaarnailla. Keulaan pantiin tieviä tukemaan rakennusvaiheen aikana vielä kaksi pyöreää puuta, ettei tievi päässyt painumaan.³⁷² Keulatievien veistivät samat miehet kuin kölinkin, mutta pystytyksessä tarvittiin apuvoimaa. Lopuksi hitsaajat vetivät keulatievien päälle vielä rautalevyn.³⁷³

Hollmingin ensimmäisiä laivoja tehtäessä keularangan nosto kölön jatkeeksi oli juhallinen tilaisuus, lehtimiehiäkin oli paikalla ja valokuvia otettiin (kuva 34). Keularangan ja kölön liitoskohtaan asetettiin onnenmarkka kahta ensimmäistä laivaa tehtäessä. Tällä tavalla toivotettiin onnea laivalle. Ensimmäisen laivan, Akademik Shakaljskij'n, keularangan alle kapteeni Pöntynen laittoi vuoden 1945 markan. ”Pikkuiset juhlaryyppy eli litkat” sai koko telakan väki. Kentällä oli pöytä ja siihen pantiin mukit, joissa oli tikkuviinaa tai vastaavaa. Ensimmäistä kuunaria rakennettaessa konttorin työtö tarjoiivat konjakkiryyppy mukeista (kuva 35). Juhlat saattoivat illalla jatkua kaupungilla ja silloin voi ”tievi kaatua päälle” – tappelun seurauksena silmä voi seuraavana päivänä olla musta.³⁷⁴ Tämän juhlahetken vietto Hollmingilla loppui lyhyeen:

371 RM3, RM9; Jukanen 1975, 85, 330.

372 RM1, RM3, RM4.

373 RM4, RM6.

374 RM1, RM3, RM4, RM18; Helle 2001, 101; KPA Erkki Pullin muistelmat.

Sittko se siihen sarjaan meni, rahat unhottu jo, tuli kiire jo ja se alko rutinoitua sitte.³⁷⁵

Koivistollakin on tunnettu tapa laittaa onnenraha keulatievin alle laivanhaltijaa varten. Myös Kaarlo Pulli teki näin. Hän kertoi, että tämä vastasi samaa kuin talossa peruskiven muuraus. Erkki Pullin mukaan laivamestari pani keulatievin tapinreikään nimenomaan laivan rakentamivuoden kolikon. Ryyppyistä sen sijaan ei tässä yhteydessä ole tietoa Koivistolta. Turunmaalta (Vestlax) on tieto kahvinjuonnista keulanrangan noston yhteydessä.³⁷⁶

Kaaret oli seuraava työvaihe, joiden teosta yksi rakentajista kertoi:

Se vaati silmää sekä kättä veistämiselle, siihen ei ihan joka suutar kelvannutkaan.³⁷⁷

Kaaripuut olivat yleensä mäntyä, 5–6 metriä pitkiä, paksuja ja vääriä. Kaaren piti olla 9 tai 9,5 tuumaa leveä ja 7 tuumaa kyljen paksuutta. Kaarissa tarvittiin myös paljon juurikkaita. Niitä käytettiin kaaren pohjalla, etenkin keula- ja peräkaarituksessa, missä niitä tarvittiin liitoksia vahvistamassa, muuten kaari olisi ollut liian heikko alhaalta. Keulassa ja perässä kaaren alaosaan laitettiin kaksi juurikasta ristiin ja niistä jatkettiin ylöspäin kaaripelkoilla. Raakaparruja, joista kaaret tehtiin, kutsuttiin siis kaaripelkoiksi tai pelkoiksi, Koivistolla hirsiksi. Kun ne tulivat veistämöille, ne oli sahattu valmiiksi kahdelta puolelta, kaksi puolta oli sahaamatta. Telakalla ne sitten veistettiin lopulliseen muotoon.³⁷⁸

Kaarien piirtäminen tapahtui kentällä eli maassa. Kaarista oli tehty kaaren puolikkaan muotoiset puiset mallit ja niiden mallien mukaan piti etsiä sopivat puut kaarien eri kohtiin, samoin juurikkaat. Kaaren ääriviivat piirrettiin puuhun kynällä ja jäätyneeseen puuhun puukon kärjellä. Sitten puut sahattiin sopiviksi kappaleiksi eli pelkoiksi. Mallin mukaan sahattuun pelkkaan merkittiin laivan numero, kaaren numero, vasen



Kuva 35. Tievi on saatu paikoilleen ja naiset etualalla asettelevat puiden päälle mukeja, joista tarjottiin viinaa tilaisuuden juhlistamiseksi. Kuva RMA.

375 RM4.

376 Jukanen 1975, 87; Suna 1972; 18; TYKL kysely 19/23; Börman 1980, 19.

377 RM6.

378 RM1, RM3, RM4, RM6, RM8, RM9.

vai oikea, kaaren osan numero, jotta kappaleet löytyisivät oikeaan paikkaan. Sen jälkeen kaaren veistäjät veistivät pelkoista ylimääräiset puut pois. Kaaren palan veistäjät olivat eri miehiä kuin kaarilavalla työskennelleet varsinaiset kaarenveistäjät. Juurikkaan veistäjä oli taas eri ammattimies, joka veisti juurikkaan valmiiksi pelkaksi; kaariin tulevien juurikkaiden veistäminen oli erityisen vaikeaa. Lopuksi suulimiehet vievät kaaripalat suuliin höylättäviksi. Nyt höylättiin vain ne puolet kaaripelkoista, jotka tulivat kaarten väliin ja sirkkelisuulessa otettiin ylimääräistä puuta pois. Tämän esivalmistelun jälkeen kaaret siirrettiin kaarilavalle.³⁷⁹



Kuva 36. Kaarilavalla veistäjillä on tauko. Katos-
sa kaarien malleja. Kuva RMA.

Laivan kaaret veistettiin ja koottiin eli kasattiin kaarilavalla (kuva 36). Kaarilavaa kutsuttiin myös veistolavaksi. Kaarilavan etusivu oli auki, siitä kaaret vedettiin ulos. Takasivun seinässä oli lasit, päällä oli katto.³⁸⁰ Toisen tiedon mukaan lava oli katettu, seiniä siinä ei ollut, katto oli vain tolppien varassa.³⁸¹ Yksi kaarilava ei riittänyt, kun useita kuunareita rakennettiin samanaikaisesti. Ensimmäisenä kesänä, heti kun telakan teko alkoi, tehtiin yksi kaarilava, loppuvaiheessa niitä oli jo neljä: liukutelakan päässä oli kaksi kaarilavaa ja etelärannalla, jossa laivat laskettiin veteen sivuttain, niitä oli myös kaksi laivojen peräpuolella.³⁸²

Kaarilavan lattiaan oli piirretty malli jokaisesta laivan kaaresta. Piirroksat kaarilavaan oli tehnyt Kaarlo Pulli³⁸³ tai August Mannonen³⁸⁴ tai molemmat:

Minäkin olin siin sit piirtämäs niitä. Ko se lattia oli tehty... sit oltii piirtämäs. Siin olivat Pulli Kalle ja Mannosen Aukusti, olivat nokkamiehinä ja meit oli siin poikasii sit.³⁸⁵

Lattia oli tehty hyvästä höylätystä ponttilaudasta. Kaarilavan lattia oli yhtä suuri kuin laivan leveys ja korkeus ja lisäksi reunoilla vielä työtilat. Lattiaan tehdyt kaarimallit lähtivät kaikki samasta kohdasta, laivan köliltä. Keulapuolen kaaret olivat toiseen suun-

379 RM1, RM7, RM8, RM9.

380 RM9.

381 RM6.

382 RM1.

383 RM4.

384 RM3.

385 RM5.

taan, perän toiseen. Lavan päällä oli 6 tuuman parruja metrin³⁸⁶ tai puolentoista välein³⁸⁷. Palkit olivat yhtä paksuja kuin kaarien väli. Niiden päälle asetettiin veistettävät pelkat. Parrut eivät saaneet juurikaan peittää kaarilavassa olevia malliviivoja, joiden mukaan kaaret veistettiin. Lopuksi palkkien päälle asetettujen kaaripelkkojen päälle pantiin laudasta tehty kaaren malli. Sekä tästä että kaarilavan lattiassa olevasta viivasta otettiin mallia, kun kaarta veistettiin.³⁸⁸

Esivalmistellut kaaripelkat asetettiin kaarilavalla päät vastakkain niin, että kaaren muoto hahmottui. Sovittamisen yhteydessä kaaripelkkojen päät sahattiin. Työkaluna oli aluksi vain justeeri, myöhemmin saatiin käteviä sähkösahoja. Käytössä ei ollut tarpeeksi vääriä puita kaaripuiden kaarevuudeksi ja ohuiksi jääneet karvipaikat täytettiin kainalopaloilla (liite 6).³⁸⁹

Se kainalopala vaati tietynlaista silmää ja tottumista, että siihen oppi. Hitaampaa mentiin aina vähän jelppaamaan, että kaari saatiin aina yhtä aikaa valmiiksi. Se annettiin yleensä tehtäväksi sille, joka oli nokkela sitä tekemään.³⁹⁰

Pelkkojen väli tervattiin, mutta sivut jätettiin tervaamatta, koska niitä jouduttiin usein vielä kaaren pystyttämisen jälkeen veistämään. Periaate oli: ”minkä teet, tee tervaten”. Tervauksen tekivät kaarten veistäjät,³⁹¹ toisen tiedon mukaan työmaalla oli erillinen tervari.³⁹² Yksi kirvesmiehistä kertoi, että vaatteissa oli tervaa niin paljon, että ”pöksyt pysyivät pystyssä ilman miestä, tervasta ei kannattanut ruveta pesemään”³⁹³. Haalareita ei vielä telakalla käytetty, työvaatteina oli sarkahousut ja pusero, usein armeijan tavaraa, sillä vaatteista oli kova pula.³⁹⁴

Yksi haasteltavista muisteli alkuaikoja Hollmingin telakalla seuraavasti:

Se työ, valtavan suuria puista ja aattelin, että ei tämmösillä vehkeillä saa mitään irti tuosta... Ja se tervassa rypeminen, ku se aina kaikki tervan kanssa. Kuule, mä olin korviani myöten tervassa monta vuotta.³⁹⁵

386 RM5.

387 RM6.

388 RM1, RM3, RM4, RM5, RM6, RM7, RM9.

389 RM4, RM6, RM7, RM9.

390 RM6.

391 RM9.

392 RM4.

393 RM9.

394 RM9.

395 RM6.

Sota-ajan jälkeen kaikesta oli pulaa, vaatteiden lisäksi siis monesta muustakin. Heinäkuussa 1945 Hollming kirjoitti SOTEVAN puulaivatoimistolle:

Saamamme terva on suhteettoman paksua, joten sitä kuluu kuumentamisesta huolimatta liiaksi. Tämän vuoksi olemme anoneet Kansanhuoltoministeriöltä saada ostaa 200 kg tärpättiä tervan ohentamiseen. Anomuksen lähetämme kauttanne, jotta saisimme Kansanhuoltoministeriön päätöksestä tiedon aivan heti, sillä piittojen y.m. rakennetarpeiden tervaus on meidän suoritettava heti. Ellei tärpättiä ole saatavissa, voidaan tarkoitukseen käyttää joko petroolia tai naftaa.³⁹⁶

Kaaripelkat sidottiin veistämistä varten kaarilavaan hollikoukuilla eli hollihaoilla. Nyt asetettiin sentteririuku paikoilleen. Se oli poikki puu suurin piirtein puolivälissä kaartaa ja se piti kaaren koossa. Toisaalta sentteririuku'ut toimivat myös telineinä, niitä tarvittiin esim. sijonkien vedossa. Kun sijongit eli pitkittäisjäykkäajat olivat paikoillaan, sentteririuku'ut sahattiin pois. Sentteririuku asennettiin lohenpyrstöliitoksella parikaarten väliin.³⁹⁷

Kuunarin kaaret olivat kaksoiskaaria eli parikaaria. Ensimmäisen pelkkakerroksen päälle pantiin toinen samanlainen kerros pelkkoja niin, että liitoskohdat olivat aina eri kohdissa. Parikaarista toinen jätettiin aina pidemmäksi ja siitä muodostui sitten reilinkitöttä eli parraslaidan tuki. Sen piti olla puhdasta ja kaunista puuta, sillä se jäi näkyviin parraslaidan sisäpuolelta.³⁹⁸

Tämän jälkeen pelkat vaarnattiin yhteen puuvaarnailla jokaisen liitoksen kohdalta. Kainalopalat vaarnattiin myös poikittaissuuntaan. Vaarnaita käytettiin kulmapaloihin, sillä niitä jouduttiin vielä veistämään: puutapit eivät haitanneet veistämistä. Vaarnat olivat 18 tuumaa pitkiä sorvattuja puutappeja ja ne kastettiin tervapyttyyn ennen kiinnilyömistä. Vaarnat tehtiin telakalla itse erityisellä vaarnasporalla. Se oli kiväärיתהתן tekemä pora, joka oli istutettu ilmaporan varteen. Vaarnaita teki jatkuvasti joku vanhempi mies, sillä yhteen laivaan niitä tarvittiin tuhansia. Ensimmäisiä laivoja tehtäessä ei tällaista vaarnasporaa ollut käytössä ja silloin turvauduttiin vanhaan tapaan, jota käytettiin esim. hirsitaloja rakennettaessa: vaarnat veistettiin ja lyötiin poratun reiän läpi, jotta niistä saatiin pyöreitä. Koivistolla laivanrakennuksessa tarvittavat vaarnat oli tehty myös näin.³⁹⁹

Seuraavaksi kaaret pultattiin yhteen siten, että jokaiseen pelkkaan tuli aina neljä

396 KA, SOTEVA laivaosasto, Kirje Hollmingin veistämöltä 28.7.1945.

397 RM1, RM6; Jukanen 1975, 363.

398 RM1, RM6, RM8.

399 RM1, RM6, RM9.

pulttia. Alkuaikoina Hollmingilla kaaret pultattiin vasta siinä vaiheessa, kun ne oli nostettu pystyyn, mutta sitten huomattiin, ettei kaari tahtonut pysyä koossa ja pulttaus tehtiin jo kaarilavalla. Pultit olivat 7/8 tuumaa paksuja. Kaarilavalla oli oma pulttaajien työryhmä eli pulttariporukka. Kesäaikana pulttereina oli insinöörioppilaita, joista siten myöhemmin tuli yhtiön ensimmäisiä vakinaisia insinöörejä. Kahteen ensimmäiseen laivaan kaarien reiät porattiin käsiporilla, sittemmin koneilla. Tarpeeksi pitkiä poranteriä ei ollut saatavilla ja niitä jatkettiin vintilän terillä. Porakone saatiin kaarilavalle jo hyvin alkuaikoina, sähkösaaha myös (ainakin jo kesällä 1946), mutta sen kerrottiin olleen hyvin epäkäytännöllinen. Porakonekin oli aluksi raskas, kahden miehen pideltävä.⁴⁰⁰

Sitten alkoi kaaren veiston valmistelu. Jokaisesta kaaresta oli siis oma lautainen malli ja sen avulla piirrettiin veistettävä linja kaaren päälle liitukynällä. Lattiassa olevasta viivasta taas saatiin kaaren toisen reunan malli – parikaaren matkalla kylki kaartuu jo sen verran, ettei parikaaren ulkoreuna useinkaan ollut suora. Suoritettiin vielä tarkistus, että puusta sai syntyymään mallin mukaisen kaaren.⁴⁰¹

Se tarkastettiin naula ripan päässä. Se pantiin kaaren kupeeseen, että kävikö se alaviivalle. Tarkastusvehkeellä oli nimiä niin paljon kuin miehiäkin, kuka sanoi kommunistiksi, kuka miksikin.⁴⁰²

Lautamalli oli yläpuolen malli, alapuolen malli oli lattiassa viivana. Siinä käytettiin laitetta, jolla tarkastettiin paikka, kun malli laitettiin päälle. Se oli suora ensin ja siinä oli sarana, että sen sai määrätyle viivalle. Se näytti ylhäältä, mille kohdalle malli asetetaan. Se laite oli hyvin yksinkertainen, puusta tehty.⁴⁰³

Nyt kaari oli valmiina veistettäväksi. Köliä varten kaareen veistettiin sen kokoinen ura, että kaari laskeutuisi kölin päälle suorassa kulmassa. Samoin veistettiin huokurit kaaren alapintaan joka kaareen samassa linjassa. Nämä olivat puolipyöreitä koloja, joista laudoituksen väliin päässyt vesi pääsi virtaamaan laivan perään.⁴⁰⁴

Laivan ulko- ja sisälankutusta vasten tulevat pinnat veistettiin veistokirveellä. Tässä työssä käytettiin kahdenlaisia kirveitä: toispuolista veistokirvestä tarvittiin kölin päältä veistettäessä ja 6 tuuman vääräpartisella veistokirveellä veistettiin muut kaarten osat.

400 RM1, RM5, RM6, RM8, RM9.

401 RM1, RM6, RM9.

402 RM6.

403 RM5.

404 RM1, RM9.

Väärä varsi voitiin kääntää työstösuunnasta riippuen, näin rystyset eivät rikkoutuneet veistettäessä.⁴⁰⁵

Aluksi kaaria olivat tekemässä vanhemmat kirvesmiehet. Ensimmäisiä kaaria olivat veistämässä Anton Ruottu, Jussi Ratia, Aleksanteri ja Adolf Passoja ja Veikko Pulli, kaikki koivistolaisia. Vähitellen taito periytyi ja nuoremmat miehet siirtyivät tähän rakkaaseen työhön. Kaarilavalla työskenteli yhden kaaren kanssa 5 - 7 miestä. Kun työryhmässä oli viisi miestä, yksi veisti keskellä ja kaksi kummallakin sivulla. Kaaria tehtiin kahdessa vuorossa. Vuorotyö aloitettiin syksyllä 1945, kun oli kova kiire. Sitten kaaria tehtiin kahdella lavalla kahta vuoroa. Pomoa ei kaarenveistäjillä ollut. Joskus autettiin toisia, kun oli ”paha puu”.⁴⁰⁶ ”Se oli semmosta yksenhkistä porukkaa, ei silloin kastijakoa ollut vielä.”⁴⁰⁷

Kaarilavalle pääsivät töihin vain sellaiset miehet, jotka varmasti osasivat työnsä. ”Kaarilavalta lensi hyvin pian pois, jos mies ei pysynyt viivalla”. Kaarilavalla jokaisella miehellä oli oma paikkansa ja paikka oli vakituinen. Jos joku oli poissa, hänen paikkansa jaettiin työryhmän jäsenten kesken.⁴⁰⁸

Joka kaarelle oli sovittu kappalehinta. Kaaria tehtiin ensimmäisenä työkohteena urakkapalkalla loppuvuodesta 1945 alkaen. Kaarilavalta urakkatyö levisi muuallekin. Veisto tehtiin vielä kilpatyönä. Alkuaikoina yhden kaaren palojen kiinnittämiseen ja veistoon meni aikaa yli päivä, sitten pitkään tehtiin kaari päivässä. Kuunariajan loppuvaiheessa tehtiin jo kaksi kaarta päivässä, vaikka miesluku väheni neljään, sillä työ nopeutui koneiden myötä: kaarilavallekin oli saatu sähkösaaha ja porakone.⁴⁰⁹

Ne ukot, jotka olivat kaarilavalla töissä, vaikka talvella oli kuinka kova pakkanen, ne oli paita päällä vaan, niillä oli niin kova työtahti. Niillä oli yhteen aikaan, taisi olla loppuun asti sellainen sopimus, että kun ne teki sen määrän, ne sai lähteä kotiin, oli kello mitä tahansa. Tietysti, kun vaatteet oli märkänä hiestä, sinne olisi paleltunut. Herrat ei sitä hyväksyneet, että ne pääsi niin aikaisin pois – niin sitä hommaa lisättiin. Ihminen oli niin pöllö.⁴¹⁰

Sillon peruspalkka oli 36 mk tunti, me [kaarenveistäjät] saatiin vähän yli 100 mk tunti. Eihän siin olis saatu semmoseen rässiin miehiä töihin, ellei siin olis tienannu sen verra hyvin, ett se kannatti rääkätä ittiänsä... Vaikka siinä tienas, ni se ahneuden piru oli sem-

405 RM4, RM9.

406 RM1, RM4, RM6.

407 RM6.

408 RM6.

409 RM1, RM9.

410 RM7.



Kuva 37. Avoin kaarilava (vas.), siitä johtavat juoksut laivaan. Kuva RMA.

Koivistolta on tietoja siitä, että kaarenveistäjät työskentelivät kovalla työtahdilla: ”Työ tehtiin aikapalkalla, urakkaa ei ollut, mutta ne teki niin kovaa, että päätä huimasi.” Näin kuvasi Veikko Pulli kaarenveistäjien työtä Koivistolla. Yksi kaari saatiin pystyyn päivän aikana, kun kaikki työ tehtiin ilman sähkötyökaluja tai muita koneita. Saareen, jossa Ingertilä sijaitsi, tuli sähkö vasta kesällä 1939.⁴¹⁴



Kuva 38. Kaarilava on saanut katteen. Rautatie tulee jo sirkkeliisuulin viereen. Kuva RMA.

mone et lisää olis pitänyt saaha vielä, ei koskaan tarpeeks.⁴¹¹

Kuunarinrakentajat kuvasivat kaarenveistoa sanomalla, että ”kyllä se hevosen hommaa oli”, ”vesi tippui villapaidan helmasta koko ajan”.⁴¹² ”Kuunariaikana joutui käyttämään lihasvoimaa jopa yli sen, mitä sitä olisi ollut.”⁴¹³ Jo

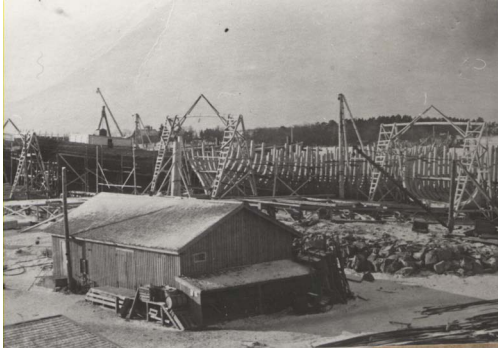
Kun kaaret oli veistetty, kaarentekijät siirsivät ne lavalta kankia apuna käyttäen. Sen jälkeen kuljetusporukka siirsi ne kölille. Toimitusta sanottiin haalamiseksi. Siirto tapahtui juoksuja pitkin. Ne oli tehty paksuista rasvatuista parruista. Kahdessa ensimmäisessä kuunarissa kaaret siirrettiin kölille kankien

411 RM6.

412 RM5, RM6, RM9.

413 RM9.

414 RM2



Kuvat 39–40. Pukkinosturit odottavat uutta kaarta nostettavaksi. Kuvat RMA.

ja taljojen avulla, samalla tavalla kun oli tehty Koivistollakin (kuvat 37, 38). Sittenkin kaariin oli kiinnitetty vaijerit ja kaaria kuljetettiin juoksuilla vinssin avulla. Jos kaari jäi kiinni matkan varrella, sitä autettiin kankien kanssa. Koska jokaisen laivan päässä ei ollut kaarilavaa, matka voi olla 30 metriä pitkä ja vinssari ei nähnyt koko kulkureittiä. Siksi tarvittiin kolme tai neljä merkkimiestä, jotka näyttivät pysähtymismerkin vinssarille, kun kaari juuttui kiinni.⁴¹⁵

Kuljetusporukka nosti kaaret kölän päälle. Kaaren sakaroihin kiinnitettiin vaijerit ja kiskojen päällä kulkevien korkeiden pukkien ja niissä olleiden käsivinttureiden avulla kaaret nostettiin kölille (kuva 39). Nostolaitetta kutsuttiin myös pukkinosturiksi. Nosto tapahtui seuraavasti:

Siinä piti olla kaksi miestä veivaamassa. Ne olivat hitaita. Yksikin mies kyllä veivasi sen ylös, mutta siinä oli kaksi miestä kummallakin puolella, neljä yhteensä. Työnjohtaja oli sitten katsomassa, miten vedettiin, että molemmat puolet nousivat samanaikaisesti.⁴¹⁶

Kuunariajan lopulla saatiin konevintturit ja tämäkin työvaihe helpottui. Aluksi pukki- en jalat kulkivat ränniä pitkin, mutta heti kun saatiin ratakiskoa, vuonna 1946 tai 1947, tehtiin ratakiskosta rullarata, jolla pukki kulki. Ensimmäisiä sotakorvauskuunareita rakennettaessa ei ollut käytössä käsivinttureitakaan ja silloin kaaret nostettiin kölille taljojen avulla. Samaa tapaa oli käytetty jo Koivistolla.⁴¹⁷

Kuunarin kaaret olivat siis kaksoiskaaria eli parikaaria. Yhden kaaren paksuus oli aina 9 tuumaa, parikaaren siis 18 tuumaa. Kaarien väliin jätettiin 6 tuuman rako. Ensimmäinen kaari asetettiin keularangan juureen kölän ja keularangan liitoskohtaan,

415 RM1, RM2, RM10.

416 RM9.

417 RM1, RM9.

koska laiva oli telakalla keula mereen päin ja kaarilava sijaitsi laivan perässä. Keskilai-
van leveimmällä kaarella oli oma nimensä, se oli nollakaari.⁴¹⁸

Kun kuljetusporukka oli saanut kaaren kölille, se jätettiin siihen vajereiden va-
raan ja kirvesmiehet tukivat kaaren niin, että se pysyi paikoillaan ja poistivat sitten
vajjerit.⁴¹⁹ Laudasta oli tehty iso suorakulma, noin neljä metriä korkea, jonka avulla
kaari asetettiin kölille kohtisuorasti köliä vasten. Mitta tarvittiin siksi, että telakka oli
kuuden asteen kaltevuudessa eikä kaaria saanut silmämääräisesti suoraan. Sentteriu-
kuun oli merkitty kaaren keskikohta, mikä oli sama kuin kölilinja. Sentteriin ripustet-
tiin luotilanka ja luodin kärjen oli osuttava kölän keskiviivalle tarkasti. Kaareen pantiin
molemmille puolille töttö eli puutuki, joiden tukemana kaari pysyi pystyssä. Kaarien
väliin pantiin vielä tueksi puupalat ja kaaret naulattiin paikoilleen, vasta myöhemmin
ne pultattiin. Kaaret tuettiin ulkopuolelta kerinkiriu'ulla, jotka kulkivat pitkin laivan
kylkiä ylhäällä ja keskilaivalla ja sitoivat kaaret näin toisiinsa. Ne purettiin myöhemmin
pois, kun rakentaminen edistyi laivan sisäpuolella. Alkuaikoina Hollmingilla yhden
kaaren pystyyn laittaminen ja kiinnitys vei yhden päivän neljän miehen ja työnjohta-
jan työryhmältä. Loppuvaiheessa, kun oli käytössä konevintturit, saatiin päivän aikana
paikoilleen useampia kaaria.⁴²⁰

Ensimmäisen kaaren asennuksen jälkeen voitiin laittaa keulan täytepuita, keulakaa-
ria eli fyysinkejä (kuva 40). Keulan kaaritus voitiin tehdä myös keskilaiivan kaarituksen
jälkeen. Laivan keulassa ei ollut kokonaisia kaaria ja keula piti täyttää täytepuilla, jotta
keulaosa olisi saanut kyljen muodon. Nämä osat tulivat kaarilavalta kahtena puolik-
kaana ja niitä varten piti lovetta keularankaan lovet. Keulakaaria piti vielä muokata lai-
vassa: edellisestä kaaresta katsottiin, miten linja kulki ja sen mukaan seuraavat kaaret
veistettiin sopiviksi. Ensimmäiset kaaret olivat vain suorat puut, ”vähäsen vesiheitto,
niin kuin merimiehet sanovat”. Keularangan pystyttäjien tehtäviin kuului näiden täyte-
puiden asentaminen. Sen teki yksi työpari.⁴²¹

Sotakorvauskuunarin keula poikkesi perinteisestä koivistolaisesta mallista. Ensim-
mäisen sotakorvauskuunarin kohdalla keulan rakentaminen eteni vähän lyhennellysti
näin:

Minä täytin... laivan keulaa täytin. Meitä oli kolmen miehen työryhmä, siis oli August
Mäkeläinen ja Jalmari Ruottu, he oli vanhoja laivantekijöitä ja minä tein kyllä ensim-
mäistä laivaani silloin. He lähtivät lomalle ja mä jäin yksin sinne sitä täyttämään.

418 RM1, RM3, RM9.

419 RM1, RM9, RM10.

420 RM1, RM4, RM9.

421 RM1, RM4, RM9.



Kuvat 41–42. Vasemmalla kaaria leksitään, sentteriu'ut tukevat vielä kaaria. Oikealla viimeinen Hollmingin sotakorvauskuunareista on kaarittuna. Kuvat RMA.

Nämä vanhat miehet laittoivat keringit, et tätä myötä alat sit laittamaan. Mä olin maanantaipäivän sit tehny ja tiistaiamuna Pulli tuli sinne sit ja huus et ”Männööks puu lähel toista?” Onneks hän kiipes sinne ylös ja katto ja sano: ”Mitä sie nyt meinaat tehdä? Ei tät laivast tällanen tule.” Ja tuota sano mulle, et lyö pois nuo keringit ja hänen ohjeittensa mukkaan laitoin. Kun mä kymmenen päivän sitä sit tein ennen kuin nää miehet tuli lomalta, nii mulla alko olla se keula hommassa siinä. August sitt katto sitä ja katto minnuu ja siirs mälliä poskest toiseen ja lopulta sano: ”Nyt poika siut hirtetää tuoho keulatievii”. Ja minä en ollu ymmärtävinäni, et mistä kysymys on, ihmettelin vaan, et saaks tää laiva niin komian keulakuvan. Mut sit tuli ylityönjohtaja Kukko sattuu menemää läheltä siit ja sano: ”Kylhä V oikee tekköö, mut työ meinasitte tehdä lahantkaa [pesusoikkoja].”⁴²²

Laivan kaaritus oli alkanut jo ennen perärangan laittamista: kun perän rakenteet, akselitunnelit ja peräteevi, saatiin paikoilleen, voitiin tehdä perän kaaritus. Perän kaaret asetettiin häkkipalkkien päälle uriin ja tämän työn tekivät ne, jotka rakensivat perärakenteet. Yksi kirvesmiehistä kertoi, että keulan ja perän kaaritus olivat vaativia töitä ja niitä tekivät aina tietyt, pystyvät miehet: ”Kyllä siin sai itte omasta työstään panna mielikuvat mieleen ja piirrellä ja pitää omana tietonaan.”⁴²³

Kun kaikki kaaret olivat paikoillaan ja kerinkiri'ut kiinnitetty laivan ulkokyljelle, kaaret leksittiin eli tasoitettiin kuokkamaisen leksikirveen avulla laivan sisäpuolelta. ”Vaikka se [kaari] kuin viivalla tehtii lavalla, siinä sittekin saatto olla pieniä heittoja.”⁴²⁴ Leksiminen voitiin aloittaa silloin, kun puolet laivan kaarista oli pystyssä (kuva 41). Ulkopuolen pienet epätasaisuudet tasattiin väärävarsikirveellä lankutuksen yhteydessä. Viimeisessä kuunarissa (kuva 42) tarkastajat vaativat, että kaaret oli ulkopuolelta

422 RM23.

423 RM4.

424 RM6.



Kuva 43. Sikoköli ja sivusikokölit. Kuva RMA.

höylättävä. Ne höylättiin pienellä kutte-
rilla.⁴²⁵

LATElla kaaret tehtiin lankuista liimaamal-
la, hyvin koneellisesti. Hollmingilla kaaret
veistettiin aina kirveellä. Neuvostoliittolaiset
tarkastajat vaihtelivat telakoilla ja sanoivat,
että täällä täytyi saada yhtä sileitä kuin Pan-
siossa.⁴²⁶

Laivan sisäpuolella leksijä käytti apunaan
taipuisaa lautaa: tämä asetettiin pituussuuntaan laivan kyljelle ja niin nähtiin, saatiinko
lankutus joka kohdassa kiinni kaaritukseen. Ylimääräinen puu leksittiin pois. Yhtä lai-
vaa oli samanaikaisesti leksimässä neljä miestä, mutta kun kuunareiden rakentaminen
muuttui sarjatyöksi, sen hoiti kaksi miestä. Oli tavallista, että kun uusi kirvesmies tuli
taloon, hänet pantiin leksimään – siinä oli helppo nähdä, mihin mies pystyi.⁴²⁷

Leksiminen oli siihen aikaan pikemminkin hätäaputyötä. Välillä, jos ei ollut muuta työtä,
sanottiin, että mene leksimään. Siellä oli välillä kymmenkunta ukkoa ja kun muualla
tarvittiin miehiä, sieltä otettiin sitten. Sitten siihen tuli yksi vakituinen mies leksimään:
kaaretkin aina paranivat ja loppupuolella ne olivat jo niin hyviä, ettei niissä ollut paljon
korjaamista, yksi mies tasoitti ne kaikki.⁴²⁸

Leksijällä oli sopimuspalkka. Kun työn teki vain yksi mies, hänellä oli koko laivan urak-
ka. Leksimisen jälkeen kaaret tervattiin. Kun kaaret oli tasoitettu sisäpuolelta, voitiin
asentaa sisäjäykkäjäät.⁴²⁹

Kun kaaret oli saatu paikoilleen, asennettiin niiden päälle laivan pohjalle **sikoköli**
eli kenseli, joksi sitä usein Hollmingilla kutsuttiin. Pääsikokölin puut olivat 12 x 12
tuuman parruja ja niitä tuli kaksi päällekkäin. Apu- eli sivusikokölin puut olivat 6 x 9
tuumaa ja myös niitä tuli kaksi päällekkäin varsinaisen sikokölin molemmin puolin
(kuva 43). Parrujen piti olla vähintään 9 metriä pitkiä, pisimmät olivat 13 metriä. Keu-
laan sikokölin päälle tuli vielä juurikas vahvistukseksi (liite 6).⁴³⁰

425 RM1, RM4, RM7.

426 RM7.

427 RM1, RM4.

428 RM7.

429 RM1, RM6, RM7.

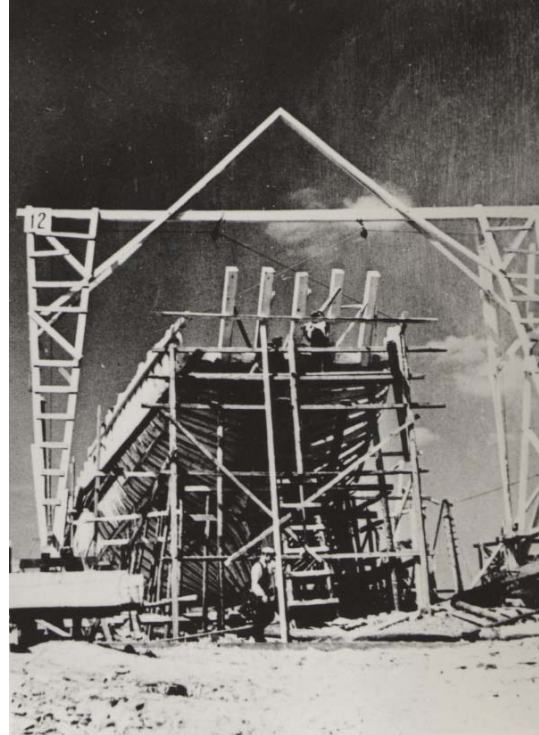
430 RM1, RM4, RM6; Jukanen 1975, 363.

Sikokölin puut liitettiin toisiinsa samoin kuin varsinainen köli. Asennuksen teki kahden miehen työryhmä ja pulttarit sekä porarit. Puut kiinnitettiin ensin puristimilla, jotka oli tehty 30 x 90 mm:n lattaraudasta ja jonka varren mitta oli 150 mm. Tämän jälkeen sikokölit pultattiin köliin ja samalla kaaret kiinnittyivät lujasti runkoon. Pultteja tuli sikoköliin joka kaaren kohdalle kaksi, pultti parrun molemmille laidoille, ”yleensä puussa ei oikeen naulaustakaan pantu ihan keskelle, se halkas sen puun”⁴³¹. Pultin reikä oli 1/8 tuumaa pienempi kuin siihen pantava pultti, ettei syntyisi vuotoa. Pultti hakattiin reikään 6 kg:n lekalla, kunnes vuonna 1946 tai 1947 tuli käyttöön ilmavasara työtä helpottamaan. Reikien kairaukset eli poraukset tehtiin alkuaikoina käsiporalla. Sikokölin päälle asetettiin vielä maston kenkä, jonka pituus oli 4–5 metriä ja paksuus sama kuin sikokölin. Tähän hakattiin mastoa varten 10 cm:n kolo, johon masto upotettiin. Laivan pisimmät pultit tulivat tähän maston kengän kohdalle, niillä oli pituutta 1,8 metriä. Pultit olivat 35 mm paksuja galvanoituja teräspultteja. Niiden molempiin päihin tehtiin puuhun korkkiporalla korkinreiät, joihin mutteri ja prikka sekä pultin pää saatiin upotettua. Päälle lyötiin mäntyiset korkit, joten pultteja ei jäänyt näkyviin missään kohtaa.⁴³²

Siin oli aika kova ja tarkka homma porata... eikä siint passannu [pultti] sivusta tulla kurkistamaan, se oli ollu puu piloilla ja mitäs sit olis tehty, uus puu.⁴³³

Pultin hakkaaminen ei ollut helppo työ sekään:

Vaik oli viisvarttinen pultti, se pää saatto mennä kiharaks, ko se oli niin tiukka jo lopuks, se saatto millin, pari männä vaan iskussaan, vaik kuuven kilon lekal hakattii. Mut sitten kun tuli ilmavasarat ni se helpotti.⁴³⁴



Kuva 44. Sotakorvauskuunarin perä. Kuva RMA.

431 RM9.

432 RM1, RM4, RM6, RM9; Kiviluoto 1975, 13.

433 RM1.

434 RM6.

Perän rakentaminen oli seuraava työvaihe. Ensin nostettiin peräranka kölön päälle. Peräranka eli perätievi tai peräteevi ulottui ylös kannelle asti ja tuki perärakennetta. Perätievi oli kolmesta puusta tehty, 30 cm x 120 cm mittainen iso rakenne. Peräteeviin liitettiin vahvistukseksi yksi juurikas, minkä päälle tuli kenseli. Potkuriakselin kohdalla perätievissä oli levennys, mistä potkuriakseli porattiin läpi. Kun peräteevi ja akselitunnelipuut oli asennettu, jatkettiin peräosan kaarittamista. Kun se edistyi akselitunneliin saakka, kiinnitettiin häkkipalkit.⁴³⁵ (Liite 7.)

Perärankaan asennettiin sen molemmille puolille häkkipalkit, joihin taas peräkaaret (viisi) tulivat kiinni eli johon perän uloin osa tukeutui (kuva 44). Häkkipalkit olivat 10 x 10 tuumaa paksuja parruja, joilla oli pituutta noin viisi metriä. Häkkipalkkien alle pantiin rakennusaikana tuet, jottei laivan perä olisi painunut. Kaarien päättyessä viimeksi tuli peiliparru. Tähän istutettiin peräpeilin tolpat eli korvakaaret, jotka muodostivat peräpeilin kaltevuuden. Kun varsinainen peräpeili ja laidoitus olivat paikoillaan, piti muotoilla puuskapuut, jotka peittivät peräpeilin ja reilingiltä tulevan laudoituksen saumat. Ne tehtiin tammesta. Puuskapuu oli vanhojen laivanrakentajien silmätikku, sen piti olla sopivasti muotoiltu.⁴³⁶

Laivan perän ja konepetin rakentaminen oli vaativaa työtä, jossa kului aikaa pari viikkoa. Veikko Pullin mukaan se oli ”taiteellinen homma”. Peräpeilin teko olikin vanhojen ammattimiesten työtä. ”Ne vertas sitä oikeen naiseen, sitä kauneutta, sitä piti saada peräpeiliinkin sitä muotoa”.⁴³⁷ Perärakenne piti saada valmiiksi ennen kuin varsinaista laudoitusta voitiin ruveta tekemään.⁴³⁸ Peräpeili voitiin tehdä vasta lankutuksen jälkeen.⁴³⁹

Koivistossa, Saarentähdessä ja yleensä koivistolaisissa laivoissa perä poikkesi huomattavasti sotakorvauskuunareista: koivistolaisissa laivoissa peräpeili oli pyöreämpi ja linjakkaampi. Perä tuki itse itseään eikä siinä tarvittu häkkipalkkeja. Perärankaan oli tehty vain lyhyet tuet. Myös perän ulkolaudoituksen muoto oli kokonaan toisenlainen kuin sotakorvauskuunareissa: laudoituksen muoto tuki koko peräosaa. Peräpeilissä oli kuitenkin samanlainen peiliparru ja tolpat, mihin lankutus pantiin kiinni, kuin sotakorvauskuunareissakin. Koivistolaisen laivan perä oli siis yksinkertaisempi kuin sotakorvauskuunareissa (kuva 45).⁴⁴⁰

435 RM1, RM4, RM5.

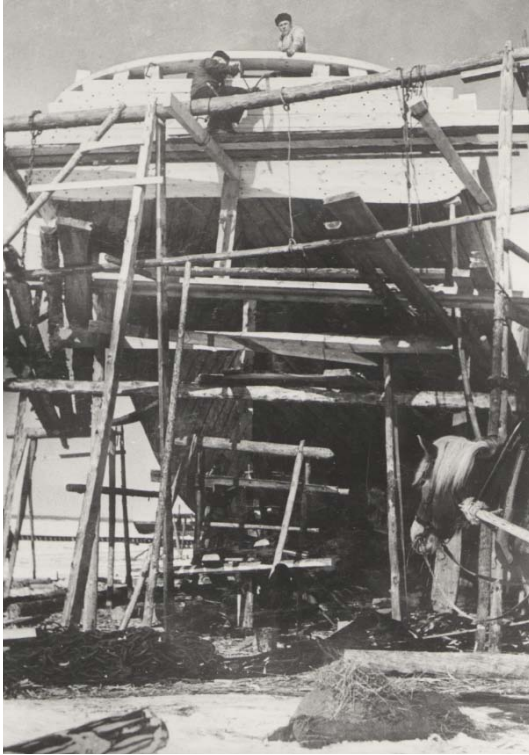
436 RM1, RM4.

437 RM4.

438 RM1.

439 RM5.

440 RM2.



Kuva 45. Kuunari Koiviston perä. Kuva RMA.

Sikokölin teon yhteydessä asennettiin myös **konepeti**. Konepetin parrut piti asettaa kaarien päälle niin, ettei väliin jäänyt yhtään tyhjää tilaa. Näiden puiden päälle tuli vielä kahdeksan metriä pitkät teräksiset palkit, niiden päälle kiinnitettiin kone. Palkit oli pultattu pohjaan kaarien läpi, sillä rakenteen piti olla tukeva. Kievikulma oli välttämätön työkalu sikokölin ja konepetin asennuksessa, tämän avulla ne saatiin oikeaan asentoon. Konepetin rakensivat samat miehet, jotka tekivät laivan peräosan.⁴⁴¹ Tekijä kertoi:

Siihe puuta laitettiin alle ensi ja sitten mahdollisimman isot H-palkit tehdyt raudat, ne oli 30 senttiä korkeet vissiin ja... vähän vinkkeleitä viel siin välis. Sepät teki sen ja me väkiselällä vedettiin sit puitten pääl siin kauhiien puristimiin kans ja pultattiin kiinni se.⁴⁴²

Potkuriakseli lähti koneesta ja sitä varten tehtiin hylsy, jossa akseli kulki. Tätä kutsuttiin akselitunnelipuuksi. Kohdassa, jossa potkuriakseli vietiin laivan läpi, oli valtavasti puuta (liite 7). Tämä kohta perärangasta oli veistetty pulleaksi, muuten puu olisi katkennut. Puuhun tehtiin reikä aarporaamalla. ”Se tehtiin semmonen vaan, et saatiin naru läpi ja suoraan ja et mihin asentoon konepeti tulee. Kone ei tullut vaakaan, se tuli vähän pystyyn.”⁴⁴³ Koneasentajat asensivat sitten hylsyn paikoilleen. Potkuriakselin ympärysvahvistettiin teräslevyillä. Perärangan molemmiin puoliin puristettiin paineilman avulla kaikki saumat täyteen lyijymönjää rakenteen tiivistämiseksi.⁴⁴⁴

Levysepät tekivät muut metallityöt, kuten kalaraudan asentamisen kölin jatkeeksi. Kalarauda oli teräksinen kappale kölin perässä, jonka päähän peräsin kiinnittyi. Koneasentajat laittoivat potkuriakselin, potkurin ja peräsimen paikoilleen ennen vesillelaskua.⁴⁴⁵

441 RM1, RM4, RM14; Jukanen 1975, 330.

442 RM5.

443 RM5.

444 RM1, RM4.

445 RM1.



Kuva 46. Diagonaalit on jo asennettu laivan kylkeen, seuraava työvaihe on lankutus. Kuva RMA.

Kun kaaret oli saatu paikoilleen, laivan ulkokyljelle voitiin asentaa **diagonaalit** eli tukiraudat, joiden tarkoituksena oli jäykistää laivaa. Veikko Pullin mukaan näitä oli käytetty jo Koivisto-kuunarissa, mutta ei aikaisemmin koivistolaisissa laivoissa: pienemmissä laivoissa ne olisivat olleet liian kalliita, toisaalta niitä ei ra-

kennettu luokitusyhtiöiden mukaan, joten diagonaaleja ei vaadittu. Raumalla vuosina 1867–1869 rakennetussa puisessa purjealuksessa nimeltä Osmo diagonaaleja jo käytettiin. Suurempiin laivoihin laitettiin diagonaalit luokituslaitoksen vaatimuksesta yleisesti vuodesta 1865 lähtien.⁴⁴⁶

Diagonaaliraudat (kuva 46) asennettiin 45 asteen kulmaan toisiinsa nähden, joten niistä muodostui ristikko laivan kyljelle. Ne lähtivät kaaren yläpäästä ja kulkivat aina palteen alapuolelle, ei kuitenkaan köliin asti. Diagonaalit upotettiin kaariin niin, että ne olivat kaaren pinnan kanssa samassa tasossa. Niiden yläpää oli taivutettu koukuksi ja kaareen tehtiin sitä varten lovi. Diagonaalit olivat 100 mm leveää ja noin 10 mm vahvaa lattaterästä. Niitä oli kaikkiaan 15 paria kummallakin kyljellä.⁴⁴⁷ Yksi haastateltava muistaa niitä tulleen noin 20.⁴⁴⁸ Myös laivan täkin alle tuli diagonaalit, ne upotettiin piittoihin.⁴⁴⁹

Diagonaalien mallit otettiin teräksen paksuisilla ripoilla eli reikoilla laivan kyljeltä ja sepät tekivät ne mallien mukaan ja porasivat koneporilla tarvittavat reiät oikeisiin paikkoihin eli joka kaaren ja palkin kohdalle. Pultteja varten diagonaaleihin porattiin siis ensin reiät ja sitten vielä senkki, johon pultin kanta upposi diagonaalin pinnan kanssa samaan tasoon. Teräkset maalattiin mönjällä punaisiksi ruostumisen ehkäisemiseksi. Diagonaalit asensi kahden miehen työryhmä eli porukka. Kuljetusporukka toi

446 RM1; Osmo ja purjelaivamuseo 1930, 26–27; Suna 1972; Yrjö Kaukiainen, suull.

447 RM1.

448 RM7.

449 RM6.

diagonaalit rakennuspaikalle.⁴⁵⁰

Sivujäykkäajien veto alkoi sen jälkeen, kun sikoköli oli asennettu kaarien päälle. Koivistolaiset kutsuivat näitä sijoingeiksi. Niitä tuli kolme sarjaa keulasta perään asti laivan sisäpuolelle ylös, keskelle ja alas. Niiden tehtävänä oli jäykistää laivaa. Ensimmäiseksi laitettiin yläsijongit, sitten alimmat, lopuksi pallejäykkäajat keskelle. Ylimmäisten sijonkien avulla saatiin laivaan ryhti. Yhteen sarjaan laitettiin aina viisi sijonkiparrua, joiden koko oli 5 x 6 tuumaa. Sijongit oli tervattu ja ne kiinnitettiin vaarnailla kaarien läpi. Lisäksi ne pultattiin kiinni toisiinsa pystysuorassa ja kun ulkolankutus myöhemmässä vaiheessa valmistui, sijongit pultattiin siitäkkin läpi joka kolmannen kaaren kohdalta. Ylimmäinen parru ylimmässä jäykkäajajonossa oli paksu, sen päälle nimittäin asennettiin sittemmin kansipalkit. Se asennettiin paikoilleen ensimmäiseksi, aloittaen keulasta, muut sijongit laitettiin alhaalta ylöspäin. Ne paikat laivan sivuosista, joissa ei ollut sijonkeja, peitettiin karneerauksella eli sisälaudoituksella.⁴⁵¹

Sijonkien veto vaati tekijöiltään erittäin hyvää fyysistä kuntoa ja isoja puristimia, jotta puun sai väännettyä kiinni kaariin, sillä sijonkipuita ei pasutettu eli höyrystetty pehmeiksi kuten laudoituksen lankuille tehtiin. Varsinkin keulassa ja perässä sijonkien veto oli vaikeaa. Isot puristimet olivat Hollmingin seppien tekemiä. Jotkut haastatelluista muistivat, että ainakin keulassa sijonkeja jouduttiin joskus pasuttamaan, koska muuten puut katkeilivat. Sisäjäykkäajien veto tehtiin jo varhain urakkapalkalla, kun moni muu työ oli vielä aikapalkkaista. Sijonkeja vetämässä oli yksi pari, joka kulki laivasta laivaan tekemässä tätä työtä.⁴⁵² Veikko Pullin mukaan sijonkeja veti kaksi kahden miehen porukkaa, yksi laivan molemmilla puolilla.⁴⁵³

Kun ylimmät jäykkäajat olivat paikoillaan laivan sisäpuolella, voitiin asentaa **kansipalkit**. Koivistolla näitä kutsuttiin nimellä timpsit tai pimpsit, haastateltavat Raumalla puhuivat piitoista. Niitä oli kolmea eri vahvuutta: kansiluukkujen molemmin puolin 12 tuumaa leveitä, mastonreiän molemmin puolin 10 ja muut 9 tuumaa. Metsässä kansipiittapuut oli jo valittu luonnonvääristä puista, sillä keskellä laivaa piitta oli 5 tuumaa ylempänä kuin laidalla eli kannesta tuli kupera. Jokaisella piitalla oli oma mallinsa, jonka mukaan ne veistettiin kentällä. Veistäjät olivat samat miehet, jotka veistivät kaaria. Yksi kertojista kuvasi piittojen veistoa näin: ”Yks mies oli vaan puun kimpus ja seuraavan kimpus oli toine. Ukkoja oli pitkin mäkeä.”⁴⁵⁴ Työkaluna käytettiin 6 tuuman vanhan mallista veistokirvestä. Piitan ala- ja yläpinnat höylättiin. Täkkipalkit asensi

450 RM1, RM7.

451 RM1, RM4.

452 RM4.

453 RM1.

454 RM5.

paikoilleen oma työryhmä, täkin teki oma porukka. Luukunkarvelit eli lastiluukun kehykset asensi taas erillinen työryhmä.⁴⁵⁵

Kansirakenteet vahvistettiin diagonaaliraidoilla. Ne tulivat ristiin kannen alle, kuten laidan diagonaalit laudoituksen alle ja ne upotettiin puuhun. Diagonaaliraudat olivat 3–4 tuumaa leveää ja 1/2 tuumaa paksua kiskorautaa.⁴⁵⁶ Piittojen alle laivan molempiin laitoihin piti vielä asentaa **hyttipalkit**, 4–5 kappaletta rinta rinnan kannen suuntaisesti. Hyttipalkit olivat saman kokoisia parruja kuin sivujäykkääjät. Ne pultattiin kiinni kaariin vaakasuoraan. Myöhemmin niihin pultattiin kiinni kannen vahvat reuna-putut eli kamtäkkiparrut. Koivistolaisiin laivoihin hyttipalkkeja ei ollut tapana laittaa. *Morskoi Registrissä* sellaiset vaadittiin: ”Aluksissa, joissa on keula- ja peräkorokkeet, rungon pituusjäykkääjät vahvistetaan Rekisterin kanssa sovitulla tavalla. Vahvistus voi tapahtua käyttämällä hyttilankkuja.”⁴⁵⁷

Kun kansipalkit ja kannen diagonaalit oli asennettu, tehtiin **luukunkarvelit** eli kansiluukkujen vahvistetut reunat. Niiden oli oltava paikoillaan ennen varsinaisen kannen kiinnittämistä. Luukunkarvelit tehtiin järeästä parrusta ja ne liitettiin toisiinsa ja kansipalkkeihin nurkkasalvoksin ensin puuvaarnailla ja sitten pulteilla. Ensimmäisessä laivassa niitä ei vahvistettu teräksellä, mutta tämän jälkeen tämä toimenpide vaadittiin kolhiintumisen estämiseksi. Luukunkarvelin korkeus oli 61 cm. Luukun reunuksia oli tekemässä oma porukka, kahden miehen ryhmä.⁴⁵⁸

Luukunkarvelin teko oli vanhan ajan kirvesmiestaitoa vaativaa. Siinä tuli mieleen hirsirakennuskirvesmies, nurkat piti tehdä salvomalla ja sen piti olla kans jonkun näkönen, ettei ollu mikkään pärekori. Siinä käytettiin vanhempaa kirvesmiestä, jolla oli perinteitä hirsirakennuksilta. Eräs raumalainen mies teki niitä paljon.⁴⁵⁹

Koivistollakin kansiluukun kehyksiin kiinnitettiin erityistä huomiota, sillä ne tehtiin tammesta. Luokituslaitoksen määräyksestä kansiluukkujen molemmin puolin laitettiin paripiitat, kun luukun aukko oli rakennettu tavallista suuremmaksi lastin käsittelyn helpottamiseksi.⁴⁶⁰

Lastiruuman luukkuihin tehtiin kansiluukut ja ne tiivistettiin pressuilla. Pressut kiinnitettiin hahloraudoilla ja niihin lyötiin kalkkauskiilat, joiden kanssa pressu kiristettiin. Kalkkauksella siis tarkoitettiin ruumanluukun sulkemista vedenpitävästi pres-

455 RM1, RM3, RM5; Jukanen 1975, 350.

456 RM4, RM6.

457 RM1, RM5; KPA Puisen purjealuksen luokitus- ja rakennussäännöt, 25.

458 RM1.

459 RM4.

460 RM2.

sulla. Samalla, kun luukunkarveleita laitettiin, asetettiin mastojen ympärille tukevat palkit. Rakennelmassa oli ensin kaksi kansipalkkia rinnan metrin päässä toisistaan. Näihin liitettiin pituussuunnassa samanlaiset palkit, jolloin muodostui kehä. Kehän keskelle tuli sitten myöhemmin masto ja kohta tiivistettiin purjekankaalla.⁴⁶¹

Kun sijongit oli paikoillaan ja piitat päällä, ryhdyttiin laivan sisäpuolta lankuttamaan niiltä osin, missä sionkeja ei ollut. **Sisälankutusta** kutsuttiin karneeraukseksi. Usein karneeraus aloitettiin ylhäältä, jotta näijit saatiin paikoilleen jo samaan aikaan, kun alapuolta vielä lankutettiin.⁴⁶² Toisen tiedon mukaan karneerauksen teko aloitettiin pohjasta.⁴⁶³ Samaan aikaan karneerauksen kanssa voitiin tehdä jo täkkiä ja ulkolankutustakin.⁴⁶⁴ Yhden tiedon mukaan karneerausta tehtiin samaan aikaan ulkolankutuksen kanssa, mutta sen verran jäljessä, että ulkolankuttajat saivat puristimet kaareen kiinni.⁴⁶⁵

Karneeraus oli 2 tuumaa⁴⁶⁶, toisen tiedon mukaan 3 tuumaa⁴⁶⁷ paksua lankkua, leveimmillään 18 cm leveää, tavallisesti noin 15 cm leveää. Lankku oli valmiiksi höylättyä. Kaksi ensimmäistä lankkua kölin vieressä olivat irrotettavia. Näin pystyttiin puhdistamaan kaaren alla kulkevat huokurinreiät, jos ne menivät tukkoon. Ensin asennettiin lankku perään ja keulaan, sen jälkeen täytettiin suora paikka. Sisäpuolen lankkuja ei tarvinnut pasuttaa, ne menivät kiinni muutenkin. Keulaan ja perään tieviä vasten karneerauslankku tuli viistosti ja se vaati sovittamista. Tätä varten tehtiin malli pahvista tai yhteen pannuista riposta ja apuna käytettiin kääntökulmaa. Saumakohtat karneerauksessa olivat suorina.⁴⁶⁸

Kaaret ja lankut tervattiin, lankut asennettiin paikoilleen ja hakattiin kiinni ensin piikeillä, galvanoiduilla taotuilla nauloilla, joilla oli pituutta noin 20 cm ja sitten puuvaarnailla jokaiseen kaareen sen jälkeen, kun ulkolankutus oli valmis. Lankkuun piti porata reikä jokaista piikkiä varten, muuten lankut olisivat halkeilleet. Sen jälkeen, kun ulkolankutus oli saatu paikoilleen, sisä- ja ulkolankutus sidottiin vielä pulteilla joka kaaren kohdalta toisiinsa. Pulttien päät peitettiin ulkopuolelta, mutta sisäpuolelta ne jäivät näkyviin. Karneerausta ei tilkitty muualta kuin keulapiikistä eli kettinkipoksisista.⁴⁶⁹

461 RM1, RM4; Jukanen 1975, 326.

462 RM4.

463 RM7.

464 RM1, RM9.

465 RM9.

466 RM6, RM7.

467 RM1.

468 RM1, RM6, RM7.

469 RM1, RM5, RM6, RM7, RM8.

Karneerausta oli tekemässä neljän miehen työryhmä, pari kummallakin laivan sivulla. Miehet olivat samat, jotka asensivat jäykkääjät. Työ tehtiin urakalla niin kuin ulkolankutuskin. Työkaluina oli leka ja kirves sekä kiiloja ja hollihaka, joita lyötiin kaariin kiinni niin, että lankkua sai kiilattua lähelle toista lankkua ja näin karvi saatiin kiinni.⁴⁷⁰

Koivistolla oli tapana, että sisälankutukseen jätettiin aukot joka kaaren väliin. Kun laiva otti suolalastin, suolaa kaadettiin sisä- ja ulkolankutuksen väliin – suolalla kylästettiin puut lahoamista vastaan. Hollmingilla vastaavaa ei tehty.⁴⁷¹ Koivistolaisissa laivoissa karneeraus alkoi kannelta alaspäin viidellä konkilla eli rivillä parruja, samanlainen parrurivi oli palteella. Muuten karneeraus oli tehty ohuesta, noin 2 tuuman lankusta. Koivisto-laivassa oli erikoinen karneeraus: se oli tehty kokonaan paksuista puista. Se jäykisti rungon kunnolla. Sisälankutus höylättiin ulkopuolelta ja saumapuolelta, sisäpinta jäi höyläämättä.⁴⁷²

Näiji oli juurikaspolvi tai rautainen kulma, jota käytettiin vahvistamaan liitoksia. Koivistolla näijä kutsuttiin myös nimellä ratsastajapolvi. Saarentähti-laivaan näijit tehtiin puusta: suon laidasta oli kaadettu puut, joissa oli hyvät juuret. Varvin rannassa näistä juurikkaista veistettiin näijit. Koivisto-kuunarin näijit hankittiin vanhasta purettavasta laivasta.⁴⁷³

Sotakorvauskuunareissa näijit olivat laattateräksestä tehtyjä tukirautoja, jotka kiinnitettiin laivan sisäpuolelle niin, että toinen pää oli kiinni täkin alla, toinen laivan kyljellä karneerauksen päällä aina pohjajäykkääjän päälle asti. Niitä oli laivan kummallakin puolella 15 kappaletta parin metrin välein ja ne vahvistivat laivan rungon. Näijin yläosa oli 40 mm vahvaa ja 100 mm leveää, alaosa oli enää 15 mm paksua. Kaikkiaan näijissä tarvittiin kolmea eri vahvuista terästä.⁴⁷⁴

Kirvesmies otti ensin näijille mallin laivasta. Puinen malli vietiin sepälle, joka valmisti näijin lattaraudasta ahjohitsauksella, myöhemmin sähköhitsillä tai takoi ne mallin mukaan neljästä eri kappaleesta. Yläpään jyrkkä mutka taivutettiin käsivoimin pumpattavalla puristimella.⁴⁷⁵

Tarkkaa mallia tarvittiin erityisesti siksi, että seppä osasi tehdä pultteja varten reiät oikeisiin paikkoihin. Näijit käsiteltiin punaisella mönjällä ennen kiinnittämistä. Ne kiinnitettiin pulteilla kaariin ja sisälankutukseen, joka siis oli oltava paikoillaan en-

470 RM1, RM7.

471 RM1.

472 RM2; Suna 1972.

473 RM2; Jukanen 1975, 346.

474 RM1, RM4.

475 RM1, RM14.

nen näijien laittamista. Näijien taas piti olla paikoillaan ennen kuin ulkolankutus kiinnitettiin. Sisäpuolella kiinnityspulttien päät jäivät näkyviin ja metallimiehet kävivät mirklaamassa ne. ”Tähän aikaan kirvesmiehet eivät tehneet metallityötä edes tämän vertaa”.⁴⁷⁶ ”Pultin pää piti olla yli sen verran, että yks jenka ainakin piti olla näkyvissä. Venäläinen vaati sitä. Se metalliprikka piti upottaa kyllä.”⁴⁷⁷

Näijit olivat erittäin raskaita ja siksi hankalia asentaa. Niitä oli kahta kokoa: isompi painoi 180 kg, pienempi 90 kg. Isompia tuli aina joka toisen metrin päähän. Työn teki kahden miehen työryhmä ja yhden näijin tekemiseen saattoi kulua päivän verran. Usein nämä samat miehet asensivat sivujäykkäjäät.⁴⁷⁸

Kuunareissa oli kolme **välilaipiota**, jotka erottivat keulapiikin, keskilaivan ja koveruuman. Laipioiden kohdalle kaaren ja ulkolankutuksen väliin piti laittaa pieni ura, johon pantiin rive ja siitä tuli vedenpitävä kohta.

Olimme ensimmäisten laivojen kanssa liemessä, kun sitä ei hoksattu. Kun ei kerran piirustuksia ollut, mistä sitä niin tarkkaan tiesi.⁴⁷⁹

Ilmeisesti saman kohdan vedenpitäväksi tekemisestä kertoi yksi haastateltavista näin:

Ruuman väliseiniä kun tehtiin niin siel oli semmosta tervakittiä, mitä pistettiin sinne kaarien ja sinne väliin. Tervasta se ol luultavasti tehty, mutta se ei kovettunu koskaan. Mitähän pirunpaskaa se mahto olla, pirunpaskaks sitä sanottii. Se ol semmosta tiivisteainetta kumminkin.⁴⁸⁰

Ruumien väliseinät eli laipiot tehtiin sitten, kun kansi oli valmis ja laiva oli muutenkin sisäpuolelta valmis. Ensin oli kiinnitetty palkit kaariin väliseiniä varten. Palkkeihin istutettiin tolpat ja tolppiin kiinnitettiin lankutus, joka tehtiin yhden tuuman paksuisesta ponttilankusta vinolaudoituksella. Laipioiden seinät tilkittiin.⁴⁸¹

Ulkolankutus aloitettiin ylhäältä, kun ensin pantiin kiinni ylimmäinen kamtäkki-parru, 6 x 9 tuuman kokoinen puu, joka kiinnitettiin kannen tasalle haakkipulteilla ja vaarnailla. Keulassa se piti pasuttaa. Tämän alapuolelle tuli neljän tuuman vahvuisista parruista tehty ketkasarja, jota koivistolaiset kutsuivat päärholtiksi. Päärholttiin tuli kuusi lankkua päällekkäin. Yksi haastatelluista muisteli, että ensimmäisiin laivoihin

476 RM1, RM6.

477 RM6.

478 RM1, RM6, RM10, RM14.

479 RM1.

480 RM6.

481 RM1.

päärholtti aloitettiin laittamaan ylhäältä, myöhemmissä laivoissa alhaalta.⁴⁸² Ketkasarjan alta alkoi varsinainen 3 tuuman lankutus. Ketkasarjan kaikki lankut pultattiin yhteen ja näin siitä muodostui vahva tuki, joka esti laivaa painumasta notkolle. Sisäpuolella päärholttia vastasivat sijongit. Usein lankuttajat tai kamtäkintekijät tekivät myös päärholtin. Päärholttia voitiin tehdä samaan aikaan kuin tehtiin punninkilankkua.⁴⁸³

Koivistolla tehdyissä laivoissa päärholtin korkeus ja tekotapa vaihteli. Saarentähdessä se oli kuusi konkia eli sarjaa 4 tuuman lankkua, Koivistossa seitsemän konkia. Seuraavat lankut tästä alaspäin olivat 3 tuumaa paksuja, paitsi punninkilankku laivan pohjalla, joka oli vahvempi. Ketkasarjassa pantiin pultit ensin läpi kaariin ja karneeriin ja vielä tehtiin pystypulttaus ketkasarjaan.⁴⁸⁴

Niitä laivoja, jotka eivät tulleet luokkaan, ei rakennettu tällä tavalla, ne tehtiin heikommien. Ei sinne laitettu pultteja, ne oli vaarnailla ja piikeillä, siinä kaikki. Ne oli pienempiä ja kyllä ne yleensä 15 vuotta kesti.⁴⁸⁵

Laivan kannen kaareva muoto eli ketka tehtiin tässä vaiheessa. Ketka piirrettiin eli vedettiin reikällä laivan keulasta perään asti. Työnjohtaja ”asensi” sen paikoilleen kahden kirvesmiehen kanssa. Ennen kuin ketka purettiin, ylimestari kävi tarkastamassa jokaisen laivan. Ketkan mukaan tehtiin sitten ketkasarja. Ketka tehtiin ennen kuin kaaren päät tasattiin.⁴⁸⁶

Lankutuspuun piti olla pitkää mäntyä, keskilaivalla lankun piti olla vähintään yhdeksän metriä pitkä, keulassa ja perässä se sai olla lyhyempi. Sotakorvauskuunareissa käytettiin tavallisesti 12 metriä pitkiä kylkilankkuja, koska rautatievaunuissa ei saanut kuljetettua pidempiä. Koivistolla kylkilankut olivat olleet 15 metriä pitkiä. Puun piti olla mahdollisimman vähäoksaista, koska se katkeaa helposti oksan kohdalta. Lankku sahattiin yleensä 3–3,5 tuuman paksuiseksi ja höylättiin valmiiksi, mutta se oli kanttaamatonta. Neuvostoliiton rekisterikirjan mukaan 18 cm leveämpää lankkua ei saanut käyttää. Puun tyvi tuli aina ”pahempaan paikkaan” tieviä vasten, koska tyvi oli oksaton ja vahvempaa puuta. Kalle Pulli kertoi, että piirustusten mukaan sotakorvauskuunareissa oli 41 sarjaa lankkuja, mutta Hollmingilla käytettiin vain 36–37 sarjaa. Lankutus oli siis sekä paksumpaa että leveämpää kuin piirustuksissa. Kun sääntöjen mukaan lankku oli pultattava joka kolmanteen kaareen, Hollmingilla ne pultattiin joka toiseen

482 RM7.

483 RM1, RM4, RM7, RM9.

484 RM2.

485 RM2.

486 RM1, RM4.

kaareen. Näin rakenteesta tuli Pullin mukaan 21 % lujempi kuin mitä venäläisten säännöissä sanottiin. ”Meille oli kunnia-asia, että laiva kestää, mitä sovittiin”, hän kertoi.⁴⁸⁷

Ennen kuin lankkuja voitiin kiinnittää laivan sivuun, ne piti etukäteen mitata kuhunkin paikkaan sopiviksi, sillä lankun leveys laivan sivussa vaihteli. Joissakin keulan lankuissa tuli sekä sivuvääntöä että suoravääntöä ja ne tehtiin lankkuihin jo vähän valmiiksi. Työ vaati mitottajan, joka mittasi jokaisen lankun ja piirsi sen sopivaksi. Hollingilla tämän työn teki koivistolainen Paavo Luukka poikansa Kalervon kanssa. Paavo Luukalla oli pitkä kokemus tästä työstä, sillä hän oli tehnyt sitä jo Koivistolla, hän oli tekemässä Koivisto-kuunariakin.⁴⁸⁸

Yhtä lankkuriviä, joka eteni keulasta perään, kutsuttiin sarjaksi eli koivistolaisittain konkiksi. ”Joka sarjan piti mennä suoraan, et tuli kauniin näkönen.”⁴⁸⁹ Luukka kävi ottamassa mitat joka lankkusarjaa varten laivassa, jotta lankutus saatiin nousemaan tasaisesti ja suoraan. Hän piirsi lankut mittojen mukaan ja merkitsi jokaiseen lankkuun, mille kohdalle laivaa se tuli. Mittauksen jälkeen lankut sahattiin sahalla oikeisiin mittoihin ja höylätettiin. Ensin höyläminen tehtiin kahden miehen vedettävällä härkähöylällä, myöhemmin oli käytössä konehöylä. Kolme miestä valmisteli lankut suulissa piirustusten mukaan.⁴⁹⁰

Kun se [lankku] tuotiin [laivaan], se oli ulkopuolelta puhtaaks höylätty ja katsottu parhaat lankut, ku sinne ei sopinu kaikki, oikein pahaoksainen, mikä väännettiin, ni ne meni poikki. Et siihen vaadittiin kyl hyvää puutavaraa.⁴⁹¹

Ulkolankut taipuivat laivan kyljen mukaan keulassa ja perässä niin paljon, ettei niitä saanut paikoilleen niin, etteivät ne olisi katkeilleet. Kun nämä lankut höyrystettiin kuumassa pasassa, ne taipuivat katkeamatta ja pysyivät ehjinä jäähtyttyäänkin. Pasa koostui puulaatikosta, jonne laudat ladottiin, laatikkoon johtavasta höyryputkesta sekä höyrylähteestä. Koivistolla pasa oli rannassa kivien päällä ja höyry oli saatu isosta muuripadasta, jossa oli puukansi ja johto, joka vei höyryn pasalaatikkoon, joka oli noin neljä sylvä pitkä ja sen sisään mahtui 4–6 lankkua. Se oli tehty ponttilaudoista ja se oli päistään neliön muotoinen. Lankun höyryttäminen kesti noin kolme tuntia. Pasan lämmittäjä oli vanha laivanrakentaja tai vanha merimies. Hänen tehtäviinsä kuului myös rakennustarvikkeiden kanto ja tammipiikkien valmistus: piikkien päähän piti

487 RM1, RM3, RM9; KPA Puijen purjealuksen luokitus- ja rakennussäännöt; TaY Mustut/Kper A-K 1499; Mustut/Kper A-K 1507; Mustut/Kper A-K 1711.

488 RM4, RM9.

489 RM9.

490 RM1, RM7, RM9.

491 RM9.

laittaa pieni tervarivekääre ja tervata se päältä vuotamisen ehkäisemiseksi.⁴⁹²

Hollmingille saatiin höyrylähteeksi jo varhaisessa vaiheessa vanha lokomobiilikatila, jollaisia oli ennen käytetty puimakoneissa. Nelikulmainen pasalaatikko oli tehty puusta ja se oli niin pitkä, että taivutettavat puut mahtuivat sinne sisään, tosin toinen pää puusta jäi ulos. Tämä pää laatikosta saatiin umpeen ”rättien ja kaikennäköisten avulla”. Puut asetettiin pasan sisälle kahdessa kerroksessa olevien rullien päälle.⁴⁹³

Lankkujen piti olla Hollminginkin pasassa kolmisen tuntia, jotta ne olivat sopivia taivutettaviksi. Tällöin niistä tuli niin kuumia, ettei niitä voinut käsitellä paljain käsin. Kun kuumat lankut otettiin pasasta, se ladattiin heti uudelleen: kun laivaa lankutettiin, pasassa oli jatkuvasti jonkinlaista puuta. Illalla neljältä pasasta päästettiin höyry pois ja aamuyöstä lämmitys taas aloitettiin, jotta aamuseitsemäksi olisi jo saatu pasutettuja puita. Pasaa oli vartioitava koko ajan, oli pumpattava vettä ja lisättävä puita. Polttopuuna käytettiin veistämön jättepuuta, vesi saatiin merestä. Vesi kannettiin isoon kaukaloon, josta se käsipumpulla pumpattiin kattilaan. Puiden hankkiminen pasaan oli apumiesten työtä, pasaa hoiti yksi ihminen.⁴⁹⁴

Uudistuksia tehtiin tälläkin alalla: pasan höyrynlähteeksi hankittiin vanha laivan höyrykattila. Pasan yhteyteen tuli myös puun kuivaamo. Tuolloin tehtiin uusi pasa: metallista tehty noin metrin halkaisijaltaan oleva putki oli niin pitkä, että lankut mahtuivat sen sisälle kokonaisuudessaan. Pasa saatiin tiiviisti kiinni luukulla. Uusi pasa tarvitsi käyttäjäkseen kaksi miestä, joilla piti olla lämmittäjän pätevyys, sillä pasa toimi korkeapaineella. Samalla siirryttiin jatkuvaan 12 tunnin vuorotyöhön. Yöllä ei tosin nytkään lankutettu, mutta kuivaa puuta tarvittiin niin paljon, että kuivaamon piti olla toiminnassa yötä päivää. Kuivaamoa piti valvoa jatkuvasti: kun lämpö tuli kuivaamossa liian kuivaksi, puut rupesivat halkeilemaan. Se estettiin päästämällä kuivaamoon höyryä.⁴⁹⁵

Puiden kuljetuksen pasaan ja sieltä pois huolehtivat kuljetusporukan miehet. Normaalia kylkilankkua tarvittiin kantamaan kaksi miestä. Kuumien puiden kanssa oli pidettävä kiirettä, sillä puut kylmenivät nopeasti ja menettivät pian taipuisuutensa. Lankuttajat huusivat kuljetusporukalle lankun numeron ja ”ahter kuuma” tai ”keula kuuma” ja kuljetusporukka kuljetti puut juoksujalkaa laivalle. Kantajat käyttivät apuna lankunkantajan tyyntyjä olkapäällä. Kylmällä ilmalla käytettiin rukkasia, kesällä ei.

492 RM2; Suna 1970; Pulli 1970.

493 RM1, RM7, RM10.

494 RM7.

495 RM7, RM10.



Kuvat 47–48. Vasemmalla punninkilankku on paikoillaan. Oikealla kaksi kuunaria on lankutettu, kolmannen keularanka on pystyssä takana. Kuvat RMA.

Kuumat lankut kuljetettiin usein rullavaunuilla laivan kyljelle. Kuljetusporukan tehtäviin kuului myös vahtia, miten kauan puut olivat pasassa.⁴⁹⁶

Se piti olla kuuma toisissa paikoin, kun oli tiukka paikka... Ulkoilmassa lankun pinta kylmeni, mut se oli joskus niin kuuma, et ei sitä pystynyt paljain käsin ottamaan.⁴⁹⁷

Pasassa piti hautoa ainakin seuraavat puut: kamtäkin keulaparrut, suurin osa varsinaisen lankutuksen keula- ja peräparruista, jäälankutuksen ylimmät kaula- ja peräparrut, pasan kehityttyä myös punninkilankut ja sijonkiparrut. Kaikkia perän lankkuja ei tarvinnut pasuttaa. Haastateltavien muistot tästä asiasta kuitenkin poikkeavat toisistaan melko paljon. Puut olivat pasassa aina pareittain, eli molempien laitojen tietty puu oli pasassa samaan aikaan, sillä työ eteni molemmilla puolilla laivaa suurin piirtein samanaikaisesti.⁴⁹⁸

Laivan ulkosivun lankuttaminen aloitettiin alhaalta kölin vierestä. Kaksi tai kolme ensimmäistä lankkuriviä oli nimeltään punninkilankut (kuva 47). Kun laivanrakennuksen sanastoa kuunariaikana ”suomennettiin”, punninkilankun nimeksi tuli sideparru. Ne olivat 5 tuumaa vahvaa ja 18 cm leveää parrua ja puun piti olla ehdottomasti oksatonta, muuten se olisi katkennut. Näin paksu puu ei vääntynyt tarpeeksi keulassa alkuaikojen pasassa ja siksi se oli veistettävä muotoonsa keulassa 5–6 metrin pituudelta, jossa se muistutti propelia. (Liite 8.) Myöhemmin, kun saatiin uusi tehokkaampi pasa, punninkilankutkin saatiin taipumaan. Myös työvälineiden kehitys auttoi myöhemmin tässä työssä.⁴⁹⁹

496 RM1, RM4, RM7, RM9, RM10.

497 RM9.

498 RM1, RM10.

499 RM1, RM4, RM9.

Köliin oli veistettävä ura punninkilankulle. Tätä sanottiin punninkivalssiksi. Ensin parrut kiinnitettiin kaariin isoilla nauloilla, haakeilla ja 9–10 tuuman tamminauloilla. Punninkilankkurivit pultattiin sekä vaakasuoraan että pystysuoraan. Näin saatiin kölin alueelle lisää tukea.⁵⁰⁰ Punninkilankun teki oma kahden miehen työryhmänsä, mutta punninkilankut saattoi veistää myös lankuttajaryhmä. Työ oli varsin vaikea, mutta mestareiden ohjaamana työ onnistui jo ensimmäisissä laivoissa hyvin. Mestari eli ylitönjohtaja Reino Kukko piirsi punninkilankkuun liidulla sen muodon ja sen mukaan lankku veistettiin.⁵⁰¹

Ennestään laivanrakennusta tuntematon kirvesmies pääsi heti ensimmäisenä päivänä näyttämään taitonsa:

Työnjohtaja Kukko näytti, mitä puusta piti tehdä. Se piirsi liidulla, oikeen kieroksi sen puun. Epäilin sitä pilaksi. Se oli punninkipuu keulasta, tietysti se oli kun lentokoneen propeli. Veistin ja iltapäivällä Kukko tuli katsomaan. Kuljetusporukka tuli ja otti puun olalle ja kantoivat sen ja minä lähdin perässä. Siellä oli veistetty köliin keulassa semmoinen valssi ja siihen se kävi. Ihmettelen vieläkin, kuin sillä Kukolla oli niin tarkka silmä siinä piirtämisessä, se kävi just siihen, semmonen ykstoista metriä pitkä hirs. Sillä oli hyvä muotosilmä. Tämä oli minun diplomityö.⁵⁰²

Punninkilankkujen kiinnittämisen jälkeen alkoi varsinaisen ulkolankutuksen teko (kuva 48). Lankuttajat tekivät ensin telineet. Lankkukonkin laittaminen aloitettiin aina keulasta. Tämän jälkeen asennettiin perän lankku ja viimeiseksi laivan keskikohdalle tulevat lankut. Lankkuja piti olla viisi ehjää konkia ennen kuin liitoskohta sai tulla samalle kohdalle laudoituksessa,⁵⁰³ toisen tiedon mukaan aina kolmannen sarjan jälkeen oli kiinnitys samassa kaaressa.⁵⁰⁴ Liitoskohta tuli aina kaaren kohdalle.⁵⁰⁵

Yleensä lankutus aloitettiin siis alhaalta, mutta jos yläosa oli jo siinä vaiheessa, että kamtäksi oli tehty, se voitiin aloittaa myös ylhäältä. Lankut oli tervattu sisäpuolelta ennen kuin ne kiinnitettiin paikoilleen. Kun lankutus aloitettiin alhaalta, viimeinen lankku, joka kiinnitettiin ylös päärholtin alle, oli surrinkilankku. Tätä ei kuitenkaan pantu kiinni, ennen kuin lankuttajille tarjottiin surrinkiviinat.⁵⁰⁶

Ennen lankun kiinnittämistä tarkistettiin vielä, että lankkujen sisäsyrjät tulivat

500 RM1, RM9.

501 RM1, RM4, RM6.

502 RM6.

503 RM3.

504 RM9.

505 RM1.

506 RM1, RM9.

kiinni toisiinsa ja ulkosyrjään jäi riverako. Apuna käytettiin kievikulmaa eli siirtokulmaa. Riveurahan oli jo tehty valmiiksi urahöylällä, mutta jos lankkua vielä jouduttiin sovittamisen yhteydessä jostain paikkaa veistämään, piti ura höylätä uudelleen. Ura oli ulkoreunaltaan hiukan kapeampi kuin sisältä.⁵⁰⁷

Lankut painettiin paikoilleen ja ne kiinnitettiin ensin hollihakojen avulla, jotka lyötiin kiinni kaariin. Lankut saatiin lähelle toisiaan puukiilojen avulla. Lankut puristettiin kiinni kaariin erityisillä, juuri tätä varten suunnitelluilla ruuvipuristimilla, joka puristui kaarten väliin. Tavallista puristinta ei voinut käyttää, koska sisälankutus oli jo paikoillaan eikä tavallista puristinta saanut kiinni mihinkään. Tämä kätevä puristin oli mahdollisesti ylimestari Reino Kukon keksimä. Työnjohtaja muisteli, että sellainen olisi ollut käytössä jo Koivistoa rakennettaessa.⁵⁰⁸ Yhden kirvesmiehen mukaan haarrukkamaista puristinta ei ollut käytössä alkuaikoina Hollmingilla, vaan sen keksi joku sotakorvauskuunareiden lankuttajista.⁵⁰⁹ (Liite 10.)

Kun kuuma lankku tuotiin laivaan, olivat puristimet jo odottamassa ja miehet valmiina. Sitä mukaa, kun lankkua väännettiin laivan kylkeen, sitä piti saada myös kiinni, sillä jos lautaa käytiin myöhemmin naulaamaan vääntökohdissa, se katkesi.

Lankkua ei voinu vääntää, ettei sitä olis lyöty kiinni... Jos lankun jätti toisesta päästä naulaamatta ja sit ko kävi myöhemmin naulaamaan, se katkes. Sit viel puristimilla, samast ko lyöti kiinni, viel laitetti puristimet siihi vaikeimpia paikkoja, pantii jopa lankku, lauta siihi päälle ja sen kans puristetti kiinni, ettei se päässy repeemään ja katkeemaan. Et ko se rupes kylmenemää se lankku siihe, se piti olla sit jo paikallaan vahvasti, et sinne ei ollu sit enää asiaa mennä jälkepäin lyömään naulausta tiukempaan tai muuta, se paukahti pois.⁵¹⁰

Lankut kiinnitettiin siis kaariin ensin naulaamalla. Jokaiseen kaareen lyötiin lekalla kaksi 8–10 tuuman tammipiikiksi kutsuttua galvanoitua naulaa. Keularankaan oli veistetty valmiiksi lankkuvalssi ja siihen tulevaan lankun päähän lyötiin viisi piikkiä. Laudan päähän piikkejä lyötiin aina kolme. Tammipiikin eli tamminaulan toinen sivu on suora, toinen kiilamainen. Kiilamainen sivu ei saanut mennä laudan pituussuuntaan, se olisi halkaissut laudan. Toinen piikki lyötiin laudan alapäähän, toinen yläpäähän, ei mielellään keskelle lankkua muualle kuin päähän. Jokaiseen piikkiin oli käärittö tervarivettä ja näin naulan reikä tuli tiivistetyksi.⁵¹¹ ”Tammipiikin jos kerran mihin löi, se

507 RM1, RM9.

508 RM1.

509 RM4.

510 RM9.

511 RM1, RM9.

siellä pysyi, se ei anna periks, se ei tule koskaan pois sieltä eikä nouse ylös.”⁵¹²

Jokainen naula piti piilottaa korkkauksella.⁵¹³ Toinen haasteltava muisti, ettei nauvoja propattu koskaan, nailat vaan lyötiin niin syvälle, etteivät ne haitanneet höyläystä.⁵¹⁴ Kolmas muisteli, että vesilinjan alapuolella naulaus propattiin, yläpuolella ei. Vesilinjan yläpuolella porattiin vain pieni reikä alkuun, ettei lankku haljennut, ja siihen lyötiin tamminaula.⁵¹⁵ Naulan kohtaan kaivettiin ensin korkkiporalla eli proppuporal-la 1–2 tuuman reikä korkkia varten, sitten piikille tehtiin reikä ohuella poralla. Propun kanta tuli noin 15 mm sisälle lankutuksen pinnasta.⁵¹⁶ Piikki lyötiin reikään lekaa ja torslaakia eli tuurnaa apuna käyttäen. Toinen piti torslaakia varren tapista piikin päällä ja toinen löi lekalla päälle. Torslaaki oli sepän tekemä pyöreä tappi, jossa oli keskellä ura ja siitä lähti varsi.⁵¹⁷

Kun ulkolankutus oli tehty, lyötiin vaarnaat läpi molemmista lankutuksista ja kiila vielä molempiin päihin,⁵¹⁸ toisen tiedon mukaan vaarnaita ei käytetty.⁵¹⁹ Lankutus sidottiin vielä kaariin ja karneeraukseen pulteilla. Joka lankkuun tuli pultti päihin ja väliinkin: yhteen lankkuun tuli aina 5–6 pulttia. Jokainen pultti oli vähän eri mittainen: ensin jokainen reikä mitattiin, sen mukaan katkaistiin pultti. Pultti jouduttiin jenkkaamaan uudelleen katkaisemisen jälkeen. Pultin juureen kierrettiin tervapentka eli tervattua rivettä. Tämän työn teki joku sellainen, joka ei muuhun pystynyt. Pitkään tätä teki koivistolainen mies, joka oli lievästi halvaantunut. Lisäksi lankkujen kiinnittämiseen käytettiin 12 tuuman haakipultteja. Nämä olivat sepän takomia galvanoituja pultteja, joissa oli väkänen terävässä päässä. Niitä käytettiin sellaisissa paikoissa, mihin ei ollut mahdollista laittaa mutteria.⁵²⁰

Myös pultit peitettiin puisella korkilla. Pultauksessa tehtiin ensin reikä pultille, sitten ohjurilla varustetulla korkkiporalla tehtiin korkinreiät, johon myös mutteri ja priikka mahtuivat. Yhden haastateltavan mukaan pultit propattiin vain vesilinjan alapuolella, yläpuolella ne jäivät näkyviin. Kuunareiden rakennuserittelyssä kuitenkin vaadittiin, että kansilankutusta, parraslistaa, vesilaitaa, hyttien kulmapylväitä ym. kiinnittävien pulttien päät tuli upottaa ja pulttien päät peittää puutapeilla. Puutappien vahvuuden piti olla vähintään 20 mm. Edelleen vaadittiin, että tapit piti asettaa sakean

512 RM6.

513 RM1.

514 Wahlqvist Väinö, suull.

515 RM9.

516 RM1, RM7.

517 RM1.

518 RM7.

519 RM9.

520 RM1, RM4, RM6, RM7.

mönjän päälle siten, että niiden syyt ovat samassa suunnassa kuin rakenneosan puun syyt.⁵²¹ Sisäpuolella pultti jäi näkyviin, mutteri tuli sinne päälle. Kuunariajan loppupuolella pultit propattiin myös sisältä. Korkit kastettiin ensin mönjässä ja sitten lyötiin paikoilleen vasaralla. Liika mönjä poistettiin taltalla. Mönjä oli samaa, jota käytettiin rautaosien mönjäyksessä. Mönjän avulla korkki pysyi paremmin paikoillaan ja piti paremmin vettä. Alunperin korkkauksen hoiti oma työryhmä, mutta vähitellen se siirtyi laudoittajien tehtäviin.⁵²²

Kaarlo Pulli kertoi, että Koivistolla pultit kiinnitettiin niittaamalla, mutta sotakorvauskuunareita tehtäessä venäläiset vaativat, että kaikkien pulttien oli oltava kierrepäisiä. Näissä laivoissa puut tehtiin hiukan ylipaksuiksi. Pultin päät upotettiin vaarnasporan kanssa tehdyssä reiässä niin paljon syvempään, että tähän sai kiinnitetyksi mutterin ja puutapin vielä päälle. Laivoista tuli sellaisia, ettei niistä päällepäin näkynyt yhtään rautaa.⁵²³

Kahteen ensimmäiseen laivaan kaikki lankutukseen tulevat reiät porattiin käsiporalla. Tämän jälkeen saatiin valovirralla toimivia pieniä porakoneita. Viimeisiä laivoja tehtäessä oli käytössä jo paineilmaporakoneita. Porakoneet olivat vaarallisia sadeilmalla, niistä sai kovia sähköiskuja. Tästä syystä porarit käyttivät kumikäsineitä.⁵²⁴

Lopuksi ulkolankutus vielä höylättiin. Lankuttajat tekivät sen käsihöylällä. Höyläyksen jälkeen avattiin lankkujen karvit ja ne tehtiin tarpeeksi suuriksi, jotta rive saatiin lyötyä rakoon. Työkaluna käytettiin koukkua ja temmiä.⁵²⁵

Lankuttajan työkalut olivat leka, kirves, saha, suorakulma, vinkkeli eli kievikulma, höylä ja porakone, sekä tervasuti ja -purkki: kaikki mikä jäi piiloon, piti tervata. Lankuttajilla oli käytössä troikkalamput, joiden valossa talviaamuina työtä tehtiin, tosin pimeällä ei tehty tarkkoja töitä, esim. kuumaa lankkua ei käsitelty.⁵²⁶

Yhden laivan lankutukseen meni aikaa pari viikkoa (kuva 49). Työryhmän muodosti neljä miestä, kaksi laivan kummallakin puolella.⁵²⁷ Toisen tiedon mukaan kummallakin puolella laivaa työskenteli kolmen miehen lankutusporukka.⁵²⁸ Lankutusporukasta joku erikoistui karviin, joku lankun lyömiseen ja joku reiän poraamiseen, mutta töitä vaihdeltiin. ”Lekan varteen kävi joku riskimpi mies.”⁵²⁹ Ensimmäisissä laivoissa

521 RM9; KPA Erittely 1950.

522 RM1, RM7.

523 Suna 1972.

524 RM1, RM7.

525 RM9.

526 RM9.

527 RM1.

528 RM5, RM7.

529 RM9.



Kuvat 49–50. Vasemmalla kylkilankutus on valmis, kansirakenteita tehdään. Oikealla kyljen lankutusta rivetään. Kuvat RMA.

lankuttajat olivat vanhoja koivistolaisia lankuttajia. Vuodesta 1948 telakalla työskenteli kaksi lankutusporukkaa. Kolmannesta laivasta lähtien työ tehtiin urakkatyönä. Lankutuksessa laivan molemmat puolet nousivat suurin piirtein samanaikaisesti: jos toinen puoli jäi jälkeen pahasti, sinne pantiin lisää miehiä. Lankuttajat siirtyivät laivasta toiseen, lankutusta riitti aina. Lankuttajat voivat tehdä myös päärholtin. Kuunareiden lisäksi lankuttajat lankuttivat myös proomuja ja troolareita.⁵³⁰

Työryhmä muotoutui seuraavasti:

Lankuttajat tavallisesti etsivät itse porukan, kuka tuli lankuttamaan. Sen piti olla riski mies. Porukka kerääntyi niin, että pomo esitti ja ne keskenään esitti pomolle, otetaanko vai ei. Porukan miesten työt vaihtelivat, mutta kyllä sen niin tuppasi olemaan, että jokainen tiesi oman hommansa.⁵³¹

Lankutusta oli Hollmingilla tapana tehdä kilpatyönä.⁵³²

Se meni automaattisesti, ei se ollu raha, ei se urakan kireys eikä semmonen. Toinen kurkisti toiselle puolelle laivaa, että missä mallissa sil on menossa ja jos se oli jo lankun verran eellä, niin kyllähän siin vauhtii lisättiin heti. Siin oli semmosta kilpajuoksua.⁵³³

Lankutus on ollut kilpatyötä Koivistolla, mutta myös mm. Ahvenanmaalla ja Kristiinankaupungissa puulaivoja rakennettaessa.⁵³⁴

530 RM1, RM4, RM7, RM9.

531 RM7.

532 RM2.

533 RM22.

534 RM2; Högnäs 1987, 133; Norrvik 1999, 293; Kronholm 1994, 33.

Lankutukseen liittyi myös yksi laivanrakennuksen juhlahetkistä eli surrinkiviinat. Ennen kuin ylin ulkolankku eli surrinkilankku pantiin kiinni kaariin, piti lankuttajille tuoda viinaa. Jos viinaa ei kuulunut, sanottiin, että lankku jää auki ja laiva ei mene mereen. Pullo piti tuoda näkyviin ennen kuin surrinkilankku kiinnitettiin. Yksi kuunarinrakentajista muisteli, että oli olemassa laulukin, jossa laulettiin, ettei lankkua löydä kiinni ennen kuin viinaa tulee. Kummankin kyljen lankuttajaryhmälle tuotiin pullollinen kirkasta viinaa, joskus saatiin pullo mieheen. Surrinkiviinoista saivat nauttia vain lankuttajat. Heidän osalta tämä työpäivä päättyi siihen, kun lankku saatiin paikoilleen ja viinaa käytiin maistelemaan. Ryyppyjä otettiin siis jo työpaikalla.⁵³⁵

Surrinkiviinoja juotiin niin kauan kuin sotakorvauskuunareita Hollmingilla rakennettiin. Tosin jo kuunariaikana työnantaja pyrki lopettamaan tavan, mutta työntekijät eivät tähän suostuneet ja niin tapa jatkui.⁵³⁶

Surrinkiviinojen tarjoaminen lankuttajille oli yleinen tapa Koivistolla, samoin Säkikjärvellä. T. I. Itkonen kertoo, että surrinkilankun paikalleen pano ja timperille siinä yhteydessä tarjottu viinaryyppy vastasi harjakaisia talonrakennuksessa. Tapa on ollut tuttu myös Lappeenrannan seudulla, tosin siellä rakentajien oli hankittava viinat itse.⁵³⁷

Riveäminen ja pikeäminen olivat työmaalla seuraavat työvaiheet (kuva 50). Kun laivan ulko- ja sisälankutus oli saatu valmiiksi, piti ulkolankutuksen lankkusaumat rivetä vettä pitäviksi. Tilkitsemisaineena eli riveenä käytettiin tervattua hamppua. Sitä tuotiin ulkomailta käsivarren paksuisena kovaksi puristettuna köytenä isoissa paaleissa. Laivaan meni noin 1 000–1 200 kg rivettä. Koivistolla laivanrakennuksessa oli riveenä käytetty tervattua pellavaa.⁵³⁸

Riveäjät, joita kutsuttiin myös nimillä riveejä, tihtari, tilkitsijä, tihturi, konopaatsija ja konopaatsikka, kerääntyivät joka aamu työpaikalle tultuaan Pikisaareessa sijainneeseen rivekoppaan. Täällä he erittivät rivepaalista sopivan paksuista säiettä ja pehmittivät sen käsissään. Sitten he kerivät lankaa rivekerille jokainen itselleen päivässä tarvitsemansa määrän. Eri saumoihin tarvittiin vähän eri paksuista rivettä ja kerää oli tästä syystä erilaisia.⁵³⁹

Lankun riveura ulottui 2/3 lankun vahvuudesta, sisäosa oli tiivistä saumaa⁵⁴⁰, toi-

535 RM1, RM7, RM9, RM18.

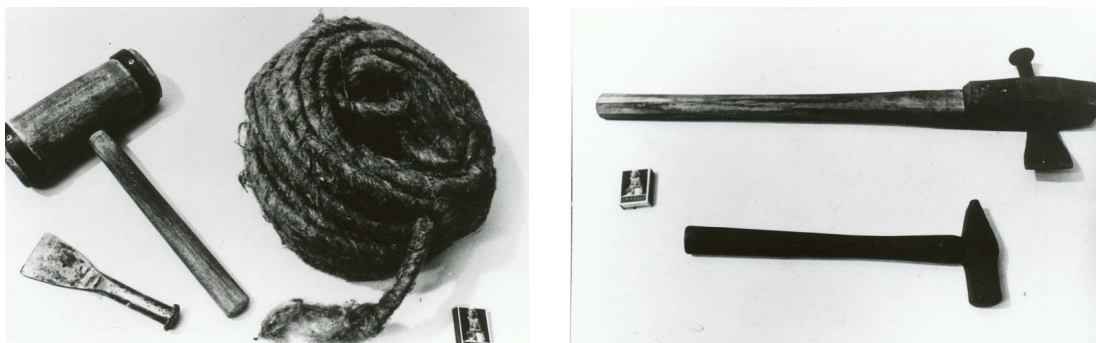
536 RM1, RM4.

537 RM2; Itkonen 1952; Valtakari 1980, 92.

538 RM8, Suna 1972.

539 RM1, RM4, RM8.

540 RM8.



Kuvat 51–52. Vasemmalla riverauta, muskeli ja terverivettä. Oikealla moska ja rama. Kuvat Sirpa Wahlqvist.

sen tiedon mukaan ura oli $3/4$ lankun paksuudesta⁵⁴¹. Kun lankutus oli paikoillaan, oli riverako lankkujen välissä 3–4 mm leveä. Tähän uraan rive lyötiin tiukasti. Joskus kuitenkin lankkuja jouduttiin veistämään vielä siinä vaiheessa, kun niitä kiinnitettiin paikoilleen. Silloin riveura jäi puuttumaan eikä tällaiseen kohtaan saatu rivettä muuten kuin aukaisemalla ura terävällä riveraudalla eli tihtaamalla sauma auki.⁵⁴²

Riveäminen aloitettiin laivan pohjalta. Rivelankaa käytettiin saumoihin lankun paksuuden ja siis myös riveuran syvyyden mukaan. Kyljessä ja täkillä tavallinen määrä oli kolme lankaa, paksumpiin lankkusaumoihin tuli neljästä viiteen lankaa, esimerkiksi punninkilankussa köliä vasten tuli viisi lankaa, päärholttiin ja kamtäkkiin tuli neljä lankaa. Joka tapauksessa sauman oli tultava täyteen tilkettä.⁵⁴³ Työnjohtajan mukaan paksuun lankkuun käytettiin aina viisi lankaa, muualle neljä.⁵⁴⁴ Koivistolla lankutuksen saumaan lyötiin tavallisesti kolme lankaa. Kaksi ensimmäistä lankaa lyötiin lekalla ja leveällä taltalla lujasti kiinni. Viimeinen lanka lyötiin sisään ilman lekaa.⁵⁴⁵

Täkillä rive lyötiin saumaan riveraudalla ja muskelilla (kuva 51). Rivelankaa syötettiin sauman huulille yksi lanka kerrallaan ja se lyötiin koko sauman pituudelta. Sitten lyötiin samalla tavalla toinen ja kolmas lanka. Muskeli oli omenapuusta tehty ja päästä raudoitettu. Jotkut löivät muskelin päähän vielä luita sen kovettamiseksi. Myöhemmin käytettiin muskelin sijasta pajavasaraa, sillä sitä oli helpompi liikutella ahtaissa tiloissa – se oli muskeliä pienempi. Pajavasaraa kutsuttiin moskaksi. ”Vanhat papat” hyväksyivät kuitenkin vain muskelin. Moskaa ei oltu käytetty Koivistolla laivan riveyksessä. Riverautoja oli eri vahvuisia: ihan teräviä ja sellaisia, joiden terä oli 3–5 mm paksu. Terän

541 RM1.

542 RM8.

543 RM8.

544 RM1.

545 Suna 1972.

kärjen paksuus riippui sauman koosta ja riveyksen paikasta. Riveyksessä tarvittavat työkalut tehtiin omassa pajassa.⁵⁴⁶

Ulkolankutus piti riveyksen lisäksi vielä ramata. Rama eli ramirauta oli samanlainen työkalu kuin riverauta, mutta sen terä oli leveämpi, noin 10 cm (kuva 52). Toinen piti ramaa saumassa, toinen löi lekalla päälle. Kerran lyöminen riitti. Näin rive saatiin tiukasti uraan. Tämä oli riveyksen raskain työvaihe.⁵⁴⁷

Kun laivan riveejät olivat saaneet työnsä valmiiksi, oli tapana vaatia riveviinoja. Kun laivaa lankutettaessa viimeinen lankku jätettiin kiinnittämättä surrinkiviinoja vaadittaessa, jättivät riveäjät yhden sauman riveämättä viinoja vaatiessaan. Jokaisessa kuunarrissa ei riveviinoja tarjottu. Jos viinaa annettiin, annos oli pullo kolmeen mieheen (vrt. lankutus). ”Työpaikalla se sitten juotiin ja joskus siitä syntyi vähän lauluakin”.⁵⁴⁸ Koi-vistolta ei riveviinojen tarjoamisesta ole tietoja. Raahessa oli 1800-luvulla ollut tapana, että riveyksen aloituspäivänä patruunat toivat miehille ryyppättävää.⁵⁴⁹

Ulkolankutuksen ja täkin lisäksi kuunareista rivettiin ruuman väliseinät, kajuuttojen pohjaparrut ja katot, reilinki keula- ja peräpakalta (keskiosasta reilinkiä ei rivetty), pakan seinät ja kettinkipoksi. Sisälankutuksesta rivettiin vain väliseinien alle jäänyt osuus. Kaarisauamat piti rivetä niiltä kohdin, missä väliseinät olivat kaartien kohdalla. Se tehtiin jo ennen kaartien asettamista paikoilleen. Myös konehuoneen seinät tilkittiin.⁵⁵⁰

Riveys tarkastettiin vesikokeissa, jotka tehtiin laivan ollessa vielä telakalla, mutta matopohja ei ollut vielä paikoillaan. Telakan palokunta ruiskutti vettä laivan täkille ja ruumassa tarkastettiin, oliko vuotoja. Varsinainen kannen vesikoe tehtiin vasta merellä, kun mastot ja muut kanteen kiinnitettävät osat olivat paikoillaan. Pohja tarkistettiin niin, että yhteen ruumaan kerrallaan pantiin vettä vesirajaan asti. Laivojen vastaanottajat olivat mukana vesikokeissa.⁵⁵¹

Siel oli, sanottii vesministeri, erikseen, mitkä olivat sit palokunnassa ja letkujen kanssa, ne aina päästivät vettä sinne joka ruumaan. Venäläinen sitte kävi aina tiiraamassa, tippuuko jostakin. Siin oli sit omatkii miehet, työnjohtajat ja mukana, et jos jossakin jotakin vilttiä näky nii se korjattii ja kokeiltii uudestaan. Ehdottomasti sen ol pidettävä, ei siinä auttanu mikkää, se tehtii vaikka sata kertaa uudestaa. Aina parempi oli, jos se heti ens kerralla meni läpi, siitä saatii sit vähä pään silytystä jokahine.⁵⁵²

546 RM4, RM8; Hollming Oy museoesineet.

547 RM1, RM8.

548 RM8.

549 Paulaharju 1965, 247.

550 RM1, RM6, RM8.

551 RM1, RM8.

552 RM6.

Taulukko 3. Riveyksen viemä aika sotakorvauskuunareissa.

Kuunari	Kaaritus valmis	Lankutettu	Tilkitty vesikoe	Sivujen riveys vrk*
43	5.9.1950	21.11.1950	8.12.1950	17
44	15.9.1950	29.1.1951	27.2.1951	29
45	3.10.1950	5.3.1951	18.4.1951	44
46	14.10.1950	5.5.1951	29.5.1951	24
47	15.7.1951		15.9.1951	
48	15.8.1951		15.10.1951	
49	15.9.1951		15.11.1951	

* Oletetaan, että riveys on aloitettu heti lankutuksen valmistuttua.

Ensimmäisiä kuunareita tehtäessä vesikokeita ei tehty, niitä tehtiin vasta kolmannesta laivasta eteenpäin. Koivistolla ei koskaan tehty tiiveyskokeita: rungon kastumista pidettiin jopa vahingollisena.⁵⁵³

Vaikka kyseessä oli sotakorvausalukset, käy monissa kertomuksissa ja muistiinpanoissa ilmi, että laivojen hyvä hoito oli nytkin tärkeää. Tässä yhtenä esimerkkinä on kirje SOTEVALle, jossa pyydetään vesikokeen kiirehtimistä:

Toivomme, että rekisterin viranomainen tulisi aikanaan tarkistuksen suorittamaan voidaksemme jatkaa jäävuoraus- ja pellitystyötä, sillä helteiset päivät ovat vaaraksi alukselle sen maatessa telakalla.⁵⁵⁴

Puun halkeamiskohtia ei voinut rivetä, se olisi vain pahentanut halkeamaa turvotessaan. Halkeamiin painettiin mönjätykillä mönjästä ja liitujauhosta tehtyä seosta. Se pysyi tuoreena ja täytti halkeaman.⁵⁵⁵

Riveäjien työryhmä koostui koivistolaisesta työnjohtajasta ja 15–30 miehestä, joista heistäkin suurin osa oli koivistolaisia. Sitä mukaa, kun vanhempia koivistolaisia miehiä jäi pois, joukkoon tuli myös muita. Talvisin osa miehistä siirtyi muihin töihin, kuten telineiden tekoon. Työnjohtaja piirsi tämän työn ohella talvisin kaaria. Kesällä sade esti riveyksen, silloin siirryttiin muihin töihin. Työaika riveäjillä oli talvella 7 tuntia, kesällä 9 tuntia, mutta ylitöitä tehtiin paljon. Työ tehtiin urakalla ja se laskettiin metrihintana.

553 RM1, RM8.

554 SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjeet 1950. Kirje 5.7.1950.

555 RM1, RM8.

Yhtä laivaa rivesi tavallisesti liki 20 miestä samanaikaisesti: viisi tai kuusi täkillä, kahdeksan kyljellä, neljä kummallakin puolella. Ryhmien koko ei kuitenkaan aina ollut sama. Tavallisen kokoinen ryhmä rivesi yhtä laivaa noin kuukauden, katso taulukko 3,⁵⁵⁶ talvella aikaa meni enemmän.⁵⁵⁷

Koivistolla laivan riveäminen oli siitä erikoinen työvaihe, että sitä tekemässä oli oma riveäjien eli riveejien ammattiryhmänsä. Miehiä oli 6–7, toisen tiedon mukaan 4–6 ja he tilkitsivät rakennettavien laivojen lisäksi proomuja talvisin ja kesälläkin. Ammattimaisesta riveysporukasta on Koivistolta tietoa jo vuosilta 1912–1913 Kiurlahden kylästä.⁵⁵⁸ Ammattimaiset riveejät kulkivat saaristokylien varveilta toiselle. Usein työ tehtiin urakkapalkalla, mutta jos urakasta ei päästy sopimukseen, tehtiin työ metrihinnalla. Vastaavia riveäjien ammattiryhmiä tunnettiin mm. Ahvenanmaalla.⁵⁵⁹

Kun laivan saumat oli rivetty, ne piti vielä pietä, jotta ne pitäisivät veden ja jotta rive pysyisi saumassa. Riveäjät pikesivät aina tilkitsemänsä osuuden. Pienkeittäjä oli erikseen. Hänen tehtävänään oli lämmittää piki tulikuumaksi, mutta hän teki myös muuta työtä: hän käänsi rivettä pulttien, haakkien ja tammipiikkien kantoihin. Hänen lisäksi tätä työtä tekivät telakalla työskennelleet naiset. Pikiasema sijaitsi Pikisaaresa – tästä saarelle tuli nimi. Piki tuli telakalle paperipusseissa. Usein piki oli liian kovaa laivan pikeykseen, se mureni pois saumoista. Pien notkistamiseksi siihen lisättiin lämmitysvaiheessa tervaa.⁵⁶⁰

Tulikuuma piki kaadettiin kannen saumoihin kannusta tai pikikauhasta. Pikikauha oli galvanoidusta pellistä käännetty suppilo, jossa oli terävä nokka ja puinen kädensija. Kannen piti olla kuiva pietäessä, sillä piki ei ota kiinni märkään saumaan.⁵⁶¹

Laivan kyljen saumat piettiin masintkan avulla (kuva 53). Se oli itse tehty puutikku, jonka päähän oli kierretty lampaannahkaa, kangasta tai tervarivettä. Masintkan pää kastettiin pikiastiaan ja sitä vedettiin pitkin saumaa samalla pyörittäen. Paljon pikeä meni kuitenkin hukkaan. Pohjan pikeäminen oli vielä hankalampaa. Aluksi se tehtiin masintkan avulla, mutta sitten joku keksi pikikärryn. Laatikossa (30 x 10 x 10 cm) oli poikittain akseli ja siinä puinen pyörä. Laatikko oli varustettu noin 40–50 cm pitkällä puuvarrella. Laatikoon pantiin pikeä ja pyörää kuljetettiin pitkin saumaa, jolloin pyörä vei pikeä saumaan. Pikikielko on ollut tunnettu myös Lappeenrannan seudulla,

556 KPA F.W.Hollming Oy:n laivaveistämöllä rakennettavien kuunareiden ja proomujen valmistusvaiheet v. 1951 aikana.

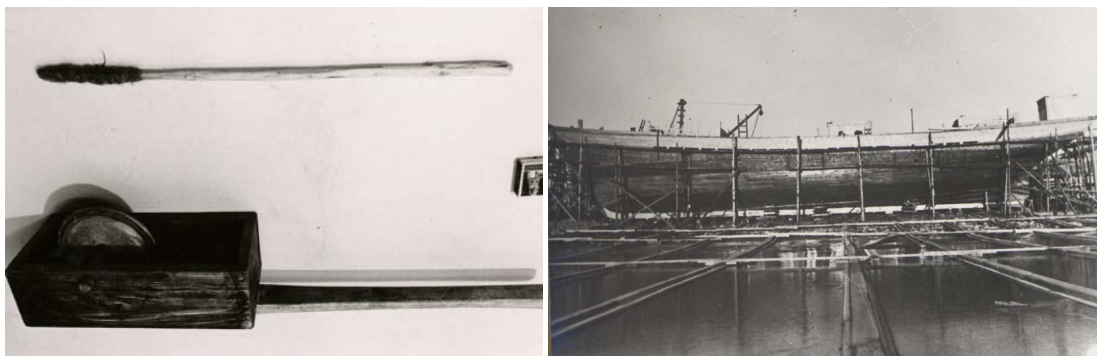
557 RM1, RM8.

558 Jukanen 1975, 104; TYKL kysely 9/57.

559 RM2; Högnäs 1989a, 125.

560 RM1, RM4, RM8.

561 RM1, RM7, RM8.



Kuvat 53–54. Vasemmalla pikikärry ja masintka. Kuva Sirpa Wahlqvist. Oikealla kuunarin kylki kiiltee uutuuttaan. Kuva RMA.

joten ihan Hollmingin telakan oma keksintö se ei ollut.⁵⁶²

Kun piki oli kuivanut, piti saumojen yli mennyt aine raapata pois raapparaudalla eli raapalla. Kuumana kesäpäivänä piki ei kovettunut ja työ tehtiin silloin yöllä. Aina ei yökään ollut tarpeeksi viileä, jotta piki olisi kovettunut. Kovettumista voitiin edistää heittämällä kannelle kylmää vettä. Tässä toimessa oli apuna telakan palokunta, se pumppasi vettä kannelle. Raappauksen jälkeen kansi piti joka tapauksessa pestä, ettei pikipöly olisi tarttunut puuhun. Raappaus tehtiin urakalla varsinaisen työn ohessa. Sen sai tehtäväkseen se, joka halusi lisätöitä. Tavallisesti riveäjät eivät raappaneet pikeä.⁵⁶³

Jäälankutus eli jäävuoraus (kuva 54) suojasi varsinaista lankutusta, kun laivalla ajettiin jäässä. Ensimmäisiin laivoihin jäävuoraus tehtiin lehtikuusesta, sittemmin ulkomailta tuodusta tammesta. Tammilankku piti olla 32 mm paksua, lehtikuusen 38 mm.⁵⁶⁴

Hollmingin telakalla oltiin sitä mieltä, että jäävuorausta ei olisi kannattanut laivoihin laittaa. Yhtiö lähetti tammikuussa 1946 kirjeen SOTEVAlle, jossa se perusteli seikkaperäisesti jäävuorauksen tarpeettomuutta ja sen haittoja ja pyysi SOTEVAa neuvottelemaan venäläisten viranomaisten kanssa asiasta.⁵⁶⁵ Kirje ei johtanut muutoksiin, jäälankutus tehtiin kaikkiin laivoihin.

Jäävuoraus aloitettiin puoli metriä kannen reunasta alaspäin ja se jatkui palteen alareunaan niin, että messinkipellin yläosa eli matopohja ulottui jäävuorauksen alle. Se siis sijoittui vesilinjan molemmille puolille ja oli noin 2 metriä leveä. Lankut kiristettiin paikoilleen hollihaoilla, kiinnitettiin ruuveilla ja ruuvien kannat korkattiin. Ruuvit oli-

562 RM1, RM4, RM8; Valtakari 1980, 98.

563 RM6, RM7, RM8.

564 RM1, RM4, RM5.

565 SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjeet 1946, kirje 30.1.1946.

vat lyhyitä ja ne lyötiin kiinni, ei ruuvattu, koska ne eivät saaneet vaurioittaa varsinaista sivulaudoitusta. Joitakin lankkuja jouduttiin pasuttamaan, ainakin ylimmäisiä perästä ja keulasta. Jäävuoraus käsiteltiin sisäpuolelta tervalla, ulkopuolelta se maalattiin mustaksi. Jäävuorausta ei tilkitty.⁵⁶⁶

Jäävuorauksen tekivät samat miehet, jotka tekivät kantta. Se tehtiin myös kilpatyönä:

Oli kaks porukkaa, toinen toisella ja toinen toisella puolella ja kumpikaan ei olis ollu huonompi toista. Kenenkään ei tarvinnu mennä sanomaan, että nyt on kahvitunti tai ruokatunti loppu.⁵⁶⁷

Jokaiseen laivaan laitettiin ns. **matopohja**, jonka tarkoituksena oli ehkäistä tropiikissa esiintyviä matoja syömästä laivan puista pohjaa. Matopohja tehtiin messinkilevyistä ja se ulottui köliltä yli tyhjavesiviivan jäävuorauksen alle. Levyt kiinnitettiin laivan kylkeen ruuveilla limisaumoin. Kiinnityksen suorittivat ohutlevysepat tai peltisepat. Pohja oli jo maalattu ennen matopohjan asentamista. Laivan yläosan perusteellinen loppumaalaus tehtiin vasta sitten, kun laiva oli jo meressä. Matopohja maalattiin vielä myrkkymaalilla, jotta ehkäistäisiin ruokoja ja näkinkenkiä tarttumasta siihen.⁵⁶⁸

Kamtäkkiparrut voitiin asentaa sen jälkeen, kun kannen jäykkäjäät ja kansidiagonaalit olivat paikoillaan. Kamtäkillä tarkoitetaan muuta kantta paksummista parruista tehtyä ulointa eli lähinnä puortia olevaa kannen osaa. Parruja oli kuusi kappaletta kummallakin laidalla kannen päällä, jossa ne nojasivat parraslaitatukeen. Kamtäkin leveys oli noin 80 cm.⁵⁶⁹

Keulassa kamtäkkiparrut oli pasutettava. Parru sovitettiin ensin keulan muotoon ja kiinnitettiin sitten isoilla puristimilla ensin läheltä keulaa. Vaikeinta oli se, että yhdellä kertaa piti puristaa useampia parruja. Ne vedettiin kiinni tappiin eli kaarien päihin ja kun puut välillä pääsivät irti, puristimetkin lensivät monta kymmentä metriä. Puut eivät kuitenkaan katkeilleet yhtä helposti, kun ne vedettiin paikoilleen useampi samalla kertaa. Yksi lankku upotettiin kansipiittoihin noin 20 mm syvälle lukkoparruksi.⁵⁷⁰

Keulapakallakin kun myö väännettiin niitä kamtäkkiparruja, 1,5 metriä piti vääräks vetää, 11 metriä oli pitkät ne 5 x 5 tuuman parrut. Ja niitä katkes ja niitä katkes jatkuvasti.

566 RM1, RM4, RM5.

567 RM4.

568 RM1, RM7, RM9.

569 RM1, RM6; Jukanen 1975, 326.

570 RM4, RM5, RM6.

No sitte... keksittiin, et jos koitettais kolmea puuta kerrallaan... Kuule sen jälkee ei katkenta yhtää puuta... Se työ opetti... Ja sit ko kerkis oppimaa, sit se loppu koko homma.⁵⁷¹

Täkin reunaan, kaarien väliin laitettiin palaset. Täkkiä vasten tuleva viimeinen kamtäckkilankku oli kourulankku: kamtäkin puolelta se oli saman korkuinen kuin kamtäkki, toiselta reunalta se oli täkin tasalla. Kouruparruun asennettiin kummallekin puolelle laivaa notkelman kohdalle kupariset vedenpoistoputket, kolme kummallekin puolelle, joista kannelle tullut vesi valui ulos. Näitä kutsuttiin nimellä pikattimet.⁵⁷²

Kamtäckkiparrut kiinnitettiin 18 mm pulteilla yläjäykkäjiin joka kolmannen kaaren välistä läpi. Kamtäckkiparrut pultattiin aina myös piittoihin kiinni. Pulttien päihin pantiin korkit. Pulttaus kuului kamtäkintekijöiden urakkaan. Heitä oli kaksi kummallakin puolella laivaa. Yleensä kamtäkin tekivät samat miehet kuin täkinkin.⁵⁷³

Kansilankutus tehtiin 3 x 4 tuumaa eli 10 cm leveistä ja 8 cm paksuista puista. Vaatimuksia kansilankulle oli paljon. Täckkilankun piti olla kapeaa, kun täkki oli paljon kuivana. Jos se olisi leveää, se liikkuisi liikaa. Puun piti olla oksatonta. Sen piti olla sydänpuolelta halkaistu ja kapea, jotta se ei halkeilisi. Tätä varten piti olla vähintään 12 tuuman puu, että saatiin neljä kansilankkua. Ensin keskeltä puuta sahattiin pois 1 1/2 tuumaa ja molemmista puun puolikkaista tehtiin kaksi lankkua. Myöhempinä vuosina vaatimukset vähenivät niin, ettei keskeltä puuta tarvinnut sahata osaa pois. Lankutus oli samanlainen pääkannella sekä keula- ja peräpakalla, jotka kohosivat metrin pääkannelta. Laipio oli tehty 3 tuuman lankusta, jonka leveys oli noin 18 cm. Kansilankutus oli höylätty neliteräisellä kutterihöylällä joka puolelta. Lankkuun höylättiin tilkitsemisura, ellipsin muotoinen lovi 3/4 lankun paksuudesta. Myös laipioiden lankutuksessa oli riveura.⁵⁷⁴

Kansilankutus aloitettiin aina reunasta keskilaivan kohdalta. Ensin tehtiin linjaus keskilaivalta ja siitä mitattiin reunaan päin lankutuksen oikea suunta. ”Kansilankutus alotettiin laidasta. Se... keskiviiva piti löytää, et se menis suoraan, ettei saanu päitä puristaa liikaa.”⁵⁷⁵ Lankun päihin viistoihin kohtiin tehtiin olkauspäate. Keskelle tehtiin ns. surrinki, vertaa ulkolankutuksen surrinkilankku. Kun lankutus eteni kummaltakin sivulta keskelle, oli keskimäinen lankku eli surrinkilankku usein vähän leveämpi tai kapeampi kuin muut täckkilankut. Se yritettiin tehdä niin, että se erottuisi mahdollisimman vähän muusta täckkilankutuksesta – silmänruoka oli täkillä tärkeää. Lautojen

571 RM6.

572 RM6, RM12; Väinö Wahlqvist, suull.

573 RM1, RM5, RM12.

574 RM1, RM3, RM12.

575 RM5.

liitoskohdan oli osuttava aina piitan kohdalle ja välissä piti olla aina viisi ehjää lankkukonkia, ennen kuin liitoksen sai tehdä taas samalle kohdalle.⁵⁷⁶

Lankutus kiinnitettiin piittaan kahdella 7 tuuman tammipiikillä, haakkipiikillä eli täkkipiikillä, kantikkailla prässinauloilla eli sepän tekemillä paksuilla nauloilla. Joku vanhempi mies oli kiertänyt tappuraa piikin kannan juureen. Jokaista naulaa varten porattiin reikä ja korkkiporalla tehtiin reikä korkille – kaikki naulat korkattiin. Proput tehtiin samasta puulajista kuin täkkikin ja ne ajettiin tavallisella porakoneen propputerällä. Hollmingilla oli vakituisesti yksi nuorempi poika tekemässä proppuja. Naula lyötiin ensin lekalla ja sitten käytettiin apuna varrellista työkalua, jolla naula lyötiin proppureiän pohjalle. Toinen piti kiinni työkalusta, toinen löi lekalla päälle. Tätä sanottiin taantamiseksi.⁵⁷⁷

Kannen lankutuksen teki kaksi miestä. Jos täkkilankutusta teki kaksi kahden miehen porukkaa, se aloitettiin samaan aikaan molemmilta puolilta. Jos taas tekijöinä oli vain yksi kahden miehen porukka, se teki ensin toisen puolen ja sitten toisen. Samaan aikaan tehtiin usein laivan ulkolankutusta.⁵⁷⁸

Kannen saumat rivettiin samalla tervapentkalla kuin laivan ulkokylkikin. Saumaan lyötiin aina kolme lankaa, mutta kamtäksiin lyötiin neljä lankaa. Kannen riveys tehtiin urakkapalkalla, metrihinnalla. Työssä tarvittiin riverautaa ja vasaraa tai muskelia. Täkkiriveyksessä mies löi päivässä 25–30 metriä rivesaumaa.⁵⁷⁹

Kuten kylkilankutus, kannen saumat piettiin tulikumalla piellä ja kun piki oli kovettunut, sauma puhdistettiin raapparaudalla. Valmis täkkilankutus piti vielä höylätä, koska piitat olivat vähän epätasaiset ja korkkien kohdat piti aina höylätä. Höyläys kuului täkin lankuttajan urakkaan. Se tehtiin tavallisella härkähöylällä, johon kehitettiin aisat, ettei työtä tarvinnut tehdä polvillaan. Kun konehöyliä saatiin, tämä työ tehtiin koneellisesti.⁵⁸⁰ Korkkaukset tasattiin temmillä. Lopuksi kansi lakattiin kaksi tai kolme kertaa. Ennen lakkaamista kansi siveltiin ohuesti tervalla.⁵⁸¹

Se piti saaha puhtaaks, kun se lakattiin. Se piti olla kaunis kun yleensä olla voi, laivan täkki.⁵⁸²

576 RM3, RM6, RM12.

577 RM1, RM4, RM6, RM12.

578 RM1, RM12.

579 RM1, RM8.

580 RM12.

581 RM6.

582 RM6.



Kuva 55. Etualalla laivan toinen parikaarista on jätetty reilinkitötäksi. Taustalla hinaajat, joita telakalla korjattiin. Kuva RMA.

Reilinki eli aluksen parras tehtiin yleensä sen jälkeen, kun kansi oli saatu valmiiksi. Parikaaren toinen kaari jatkui kannen reunasta ylös ja se muodosti parraslaidan tuen eli reilinkitötän, parraspylvään. Toinen kaari katkaistiin kannen tasalta (kuva 55) ja piitta tuli sen päälle. Koivistolaisissa laivoissa molemmat kaaret oli katkaistu kannen tasolle ja reilinkitötät eli parraspylväät oli tehty erikseen tammesta ja kiinnitetty kaaren jatkeeksi pulteilla.⁵⁸³

Se oli heikkous Koivistolla rakennetuissa ainakin isoissa laivoissa, 1920 ja 1918 rakennetuissa kolmimastoisissa kaljaaseissa, moni laiva teki haaverin eli meni vesilastiin, kun kansilasti siirtyi, se repäs auki parraslaitatukien juuresta sen ja vesi meni sisälle.⁵⁸⁴

Reilinkitötät eli kaaren päät linjattiin, tasoitettiin ja höylättiin puhtaiksi. Kaarten päiden linjaus oli yhtä kuin ketka.⁵⁸⁵ Yhden kirvesmiehen mukaan tässä yhteydessä ketka tuli tarkistettua, sillä se oli vedetty jo kamtäckkivaiheessa.⁵⁸⁶ Linjauksen jälkeen tehtiin lankutus reilingin ulkopuolelle. Sisäpuolta ei lankutettu, sinne sijoitettiin naakelipenkki. Alimpana parraslaidassa oli rako, josta vesi pääsi valumaan pois kannelta. Parraslaitaan tehtiin myös saranoilla varustetut myrskyportit. Lankutuksen tekivät samat miehet, jotka tekivät kannen. Reilinki maalattiin lopuksi tumman vihreäksi, koululaivoissa musta-valko-ruutuiseksi.⁵⁸⁷ Toinen haastateltava muisti, että kahden ensimmäisen laivan reilinki oli valkoinen, kaikissa loppuissa laivoissa se oli musta.⁵⁸⁸ SOTEVAN telakalle 24.4.1947 lähettämässä kirjeessä määrätään parraslaita maalattavaksi vihreäksi.⁵⁸⁹

Parraslaidan päälle tullut puu oli nimeltään **leistanko**. Sulo Jukasen mukaan koivistolaiset kutsuivat reilingin ylintä parrua nimellä leistonki,⁵⁹⁰ mutta haastateltavat

583 RM1.

584 RM2.

585 RM1.

586 RM4.

587 RM1.

588 RM13.

589 SOTEVA, yleinen osasto, kirjaamo, lähteneet kirjeet 1947, kirje 24.4.1947.

590 Jukanen 1975, 337 .

eivät tätä nimeä käyttäneet. Leistanko tehtiin tammesta. Siihen asetettiin kaksi puuta rinnakkain ja ne sidottiin kiinni ankkuripulteilla parraslaidan päälle. Ankkuripultin alapäässä oli kolme reikää, joista se lyötiin galvanoiduilla prässinauloilla kiinni parraslaidan sivuun. Siihen kiinnitettiin vielä taakipultit, jotka pitivät kiinni naakelipenkkiä. Lopuksi leistanko lakattiin kahteen tai kolmeen kertaan. Leistanko kiinnitettiin ennen reilingin lankuttamista.⁵⁹¹

Keulapakkaan liittyi keulapollari, pallipatsas eli pallipollari. Pallipatsas asennettiin siinä vaiheessa, kun kansipiittoa laitettiin. Keulapakan ja peräpakan tekivät usein miten samat miehet. Ensin tehtiin keulapakan työt eli laitettiin kamtäckkiparrut ja sitten laudoitus. ”Keulapakan teossa oli sama systeemi kun täkin kanssa, mut se oli vähän vaikiampi tehä ko se meni iha piikkii.”⁵⁹² **Peräpakalle** asennettiin ennen kansilankutusta kansirakenteen hyttien pohjaparrut. Perään rakennettiin sitten hytit, kansirakenus ja ohjaushytti, kun peräpakka ensin oli saatu valmiiksi.⁵⁹³

Kansirakenteita voitiin alkaa tekemään heti, kun kansi oli tilkitty.

No se oli melkeen semmosta niinkun rakennuksen tekoa, mut oli vaan sellast, et paljo lujemmi piti tehdä, pulttaamalla ja kaik olla vahvoi niinko nyt laivas yleensäkki.⁵⁹⁴

Ensin laitettiin kansirakenteiden pohjapuut, jotka tukeutuivat laivan piittoihin. Alaparruihin tehtiin kulmiin tolpat ja välitolpat ovien molemmin puolin. Sitten ylös sovitettiin parru, joka pultattiin ylhäältä alas asti piittoihin. Ulkoseinä oli kaksinkertainen, ensin oli vaakalauta, sitten pystyyn lyötyä panelilautaa. Seinää ei rivetty, sen sijaan pohjaparrut rivettiin. Katot lankutettiin samalla tavoin kuin kansi ja myös rivettiin. Peräkannen päälle tehdyt rakenteet tehtiin kestävämmän kaikenlaiset myrskyt. Sisältä kajuuttojen seinät laudoitettiin ja päällystettiin panelilla tai kiillotetulla vanerilla. Tämä ruudutettiin ohuilla listoilla. Katto tehtiin vanerista tai paneelista, lämpöeristeenä oli huokolevy, lattia oli lautaa. Pyöreät ikkunat olivat metallikehyksiset, ovet tehtiin puusepänverstaalla. Hytti sisustettiin huonekaluja ja tauluja myöten. Kalusto eli sängyt, pöydät ja hyllyt tehtiin omassa puusepänverstaassa ja ne kiinnitettiin paikoilleen. Alkuaikoina kirvesmiehet tekivät paljon myös sisutuksia, mutta kun laivoja tehtiin enemmän, kehitettiin puusepänverstaan toimintaa ja sisustukset jäivät sen huoleksi. Maalarit maalasivat asunto-osat öljymaalilla valkoisiksi.⁵⁹⁵

591 RM1, RM5, RM13.

592 RM5.

593 RM4.

594 RM5.

595 RM1, RM4, RM5, RM12, RM13.

Komeroita, laatikoita ja muuta säilytystilaa rakennettiin myös.

Siitä laivasta tulee aina semmosia kopukoita ja sokkeloita, mitkä voi ottaa tarkkaa käyttöön. Siel ol aika paljon semmosta tilaa, minkä voi käyttää hyödyllisesti. Ja nää otettiin melko tarkkaan käyttöön, ei siinä jääny oikeastaan tyhjää tilaa muuta kuin lutikalle.⁵⁹⁶

Sisustustöissä käytettiin useimmiten kahden miehen porukkaa. ”Yksin se oli paha tehdä mitään, ku se lauta oli pitkää.” Lankutuksen jälkeen tulleissa työvaiheissa käytettiin yleensä aina työparia, lankutuksessa työporukka koostui kolmesta tekijästä.⁵⁹⁷

Kun miehet saivat keulan miehistöhytin valmiiksi, he ryhtyivät tekemään saunaa, joka tuli kiinni keulakorokkeelle sen oikealle puolelle ja maalikoppia, joka tuli vasemmalle laidalle. Kahteen ensimmäiseen laivaan näitä ei tullut. Levysepät olivat tehneet näiden rungot teräksestä ja ne nostettiin varustelulaiturilla laivaan. Kirvesmiehet tekivät saunan sisuksen.⁵⁹⁸

Peräkansirakenteet teki vakituinen porukka, johon kuului kaksi miestä. He tekivät myös perärakenteen. Samoin keulahytit teki aina sama kahden miehen porukka. Toukokuussa 1946 töihin Hollmingille tullut hytinrakentaja muisti, että työpiirustukset olivat hyttien osalta käytössä heti alusta asti. Pääkannelle tuleva kansirakenne oli suuritöisin. Kun laiva laskettiin vesille, kansirakennus ei ollut yleensä valmis, mutta aika pitkälle se oli tehty. Työ jatkui varustelulaiturissa. Hyttien tekijät tekivät varustelutyön loppuun niiltä osin, kun työ kuului kirvesmiesporukalle, meripuoli vastasi omasta viimeistelystään. Samat miehet, jotka tekivät kansirakenteita, asensivat edelleen ankkuripelin ja ankkurilyyssit.⁵⁹⁹

Kansirakenteiden tekijät tarvitsivat sellaisia työkaluja, jota runkotöissä ei juuri käytetty, kuten temmirautoja. Hytinteon työkalut olivat paljolti samoja kuin mitä tarvittiin talon rakennuksessa, mutta kääntökulma oli laivalla paljon tarpeellisempi kuin rakennuksilla. Kun laiva oli maissa, vesivaakaan laitettiin kiila, jossa oli tietty kulma. Rakennuksilla käytetty luotilanka ei päde laivassa.⁶⁰⁰

Lyys eli silmäke, jonka läpi köysi tai ankkurikettinki juoksi, tehtiin kaulaan laivan kummallekin puolelle. Monet haastateltavat ovat pitäneet lyysin tekoa yhtenä vaikeimmista töistä kuunareissa. ”No se oli semmone homma, ett siihe ku joutu ni tuntu et nyt on ollu jossain pahanteos, et rangastii.”⁶⁰¹ Ensinnäkin halkaisijaltaan 30 cm:n

596 RM6.

597 RM9.

598 RM1.

599 RM1, RM12.

600 RM12.

601 RM5.

reiän paikan löytäminen oli vaikeaa, sillä laivan keulaosa oli täynnä pultteja. Reikä tuli laivan kannen ja laidan läpi suoraan ja sen piti olla sopiva 13 tuuman rautaiselle putkelle. Pituutta reiällä oli ainakin 3,5 metriä.⁶⁰²

Reiän kaivamiseen keksittiin itse apuväline, jollaista ei ole säilynyt:

Pyöreä keppi ja siihen sitten sovitettiin pyöreitä vanerilevyjä, lyyssin reiän suuruisia ja sillä koitettiin sitten, kun pieni reikä oli jo tehty, mihin päin sitä sitten pitää laajentaa. Sehän siinä oli kaikkein pirullisinta, kun niitä pultteja oli niin paljon, mitkään terät ja työkalut eivät kestäneet. Pultit piti sitten ottaa pois. Reikää tehtiin porakoneella ja kaluta sitten kuin tikka muru kerrallaan.⁶⁰³

Harppi oli putki, jossa kulki pyörörauta ja alapää oli väännetty harpille teräväksi kahteen mutkaan. Sitä kun kuljetti pitkin kylkeä, se piirti just semmosen reiän. Se mutka oli tehty lyyssiputken säteen mittaseksi siitä putkesta. Sillä voitiin mitata reikä yläpuolelle sekä alapuolelle.⁶⁰⁴

Keskireikä kun tehtiin ja saatiin putki läpi, kierrettiin laippaa niin, että se kävi päin. Siihen vedettiin vaan kynällä ympäri viiva ja sisäpuolelle merkattiin, tehtiin kaksi ympyräistä kiekkoa, mikä oli sen lyyssin vahvuus. Siitä sitten tikun kanssa piikattiin, piirrettiin, viistossa kun se oli. Siinä ei ollut sitten milläkään liikaa eikä liian vähän.⁶⁰⁵

Lyyssin reikien kaivamiseen meni aikaa kolme päivää. Sitä kaivettiin kourutaltalla, jota toinen löi lekalla päälle. Sähköporaakin käytettiin apuna. Itse lyyssi oli valurautainen putki ja se asetettiin reikään, jotta ankkurin kettinki ei kuluttaisi laivan lankutusta. Se kiinnitettiin pulteilla. Ankkurilyyssin yläpää oli levyä, alapää valuterästä. Ne hitsattiin kiinni toisiinsa. Laivan ulkopuolelle laitettiin ankkurilyyssin alapuolelle 5 mm paksut levyt suojaamaan kylkiä ankkurilta.⁶⁰⁶

Ankkuripeli asennettiin paikoilleen keulakorokkeelle sitten, kun lyyssit oli saatu valmiiksi: pelin paikka voitiin määrittää lopullisesti vasta sitten. Ankkurivintturi sijaitsi keulassa ja se toimi sekä mekaanisesti että koneella. Ankkureita oli kaksi, joissa kummassakin oli kettinkiä 8 lukkoa.⁶⁰⁷

Perinteisessä laivanrakennuksessa jokaisella laivanrakentajalla piti olla omat **työkalut**. Varvin rannassa oli tahko, jolla jokainen teroitti työkalunsa. Työkaluista tärkein oli

602 RM5, RM6; Jukanen 1975, 341.

603 RM5.

604 RM1.

605 RM6.

606 RM1, RM6.

607 RM1.

kirves – se oli varsinainen yleistyökalu. Vain hienoimmissa paikoissa tarvittiin höylää ja talttaa. Laivakirvesmiehen työkaluihin Koivistolla kuuluivat 6 tuuman veistokirves, pintakirves (jolla ensin otettiin pinta puusta irti), toispuoliset parrunveistokirveet (terä vain toisella puolella), parrun veistossa tarvittu pien kanssa kovaksi kierretty lanka, harppi, käsisaaha, höylä, vaarnaspora, härkähöylä, taltta, vatupassi, kaarien pystytyksessä tarvittu iso puusta tehty suorakulma, luotilanka, leksi ja jos lankkuja piti sahata, tarvittiin vielä kaksimetrinen lankkusaha.⁶⁰⁸

Myös Hollmingilla sotakorvauskuunareita rakennettaessa laivakirvesmiehellä piti olla omat työkalut. Pakista tuli löytyä mm. kirves, saha, talttoja, höylä, vatupassi, passari, harppi, puukko ja timperin kynä. Lisäksi tarvittiin kievikulma eli siirtokulma kulmien mittauksia varten, poria, luoti ja meisseleitä.⁶⁰⁹

Sodan loputtua kirveitä ja sahoja oli hyvin vaikea saada. Yksi ensimmäisistä yhtiöön tulleista koivistolaisista kertoi:

No ensimmäiseksi oli kumminkin, kun ei ollu työkaluja mitään, ei ollu firman puolest antaa eikä itellä ollu. Ni en mä muista, mistä mä sit sain semmosen virolaismallisen kirveen, mikä ol oikeastaan niinku lihakirves. Sen kans sitte. Työnjohtaja vei mun puun kylkeen ja siitä sit se veistohomma oli ensimmäisen kesän homma.⁶¹⁰

Raumalaisilla oli jonkun näköisiä työkaluja, entisillä koivistolaisilla ei ollut juuri mitään laivanrakennuksessa tarvittavia työkaluja, ne olivat jääneet Koivistolle.

Kyl sillo niin kamalasti oli asiat, ko ne pääasias jäivät kaikki työkalut tuone luovutetulle alueelle, kukaan ei niit mukana tuonu. Siin olikin pulma sillon alussa ensin, näitä veistokirveitä ei olt olemassa, tääl oli semmosia pieniä kirveitä, kapeita.⁶¹¹

SOTEVAN kautta oli hankittava pakkomääräys, jolla Billnäsin tehdas teki sellaisia kirveitä kun tarvittiin eli kuuden tuuman veistokirveitä. Tehdas ei kuitenkaan suostunut tekemään vähempää kuin 1 000 kappaletta ja SOTEVAN piti kiirehtiä tilauksen toimitamisessa vielä 17.5.1946, jolloin kuusi kuunaria oli jo rakenteilla, ensimmäiset vesil-elaskukunnossa. Yhtiön kautta sai ostaa myös leksit, kauppoistahan ei tällaista tavaraa saanut. Kun erikoistyökaluja tarvittiin entistä enemmän, yhtiö hankki niitä, kuten sähkö- ja ilmatyökaluja. Työkaluja hankittiin mm. tuttujen kautta Ruotsista.⁶¹²

608 RM2; Suna1972.

609 RM1, RM4.

610 RM5.

611 RM1.

612 SOTEVA, yleinen osasto, kirjaamo, lähteneet kirjeet 1946, kirje 17.5.1946; RM1, RM4, RM12.



Kuvat 56–57. Vasemmalla kirveet alhaalta: piilukirves, pikikirves (käytetty pikitynnyrin avaamiseen ja pien rikkomiseen), väärävarsikirves ja leksi. Oikealla erilaisia poranteriä, joita tarvittiin paljon. Kuvat Sirpa Wahlqvist.

Omista työkaluista sai työkalukorvausta yhtiöltä. ”Mul oli 75 pennii enempi tuntipalkkaa ku mul oli omat työkalut. Ja tääl ei ollu siis semmosii kellään, mä olin ainoa vissiin sillon et oli omat työkalut.”⁶¹³

Laivakirvesmies kertoi kuunariaikana tapahtuneesta työkalujen kehityksestä:

Alkuun oli puutteellista, mutta sitten alko tulla sähköporakoneita, valtavan krouvitekoisia. Alkuaikoina tehtiin käsipelillä, veivarin kanssa tehtiin reikä, mutta aika pian alko tulla sähköporakoneita ja sähkösahoja. Ne olivat raskaita käytössä. Kuunariaikana ehti vielä tulla ilmaporat. Ne olivat jo aika lailla käteviä, mutta niissä oli se hankaluus, että piti vetää perässään letkuja.⁶¹⁴

Kirveitä piti olla kahdenlaisia: tavallinen veistokirves ja väärävarainen kirves, jossa varsi oli irrotettava. Laivanrakennuksessa väärävarsikirves oli yleistyökalu. Väärän varren voi kääntää molemmin puolin, ettei ”hakannut rystysiään”. Toinen kirves oli yleensä pienempi, sillä voitiin tehdä kevyempiä töitä. Parruja ja mastopuita veistettäessä tarvittiin isoa veistokirvestä eli piilukirvestä. Kapeammalla pintakirveellä rikottiin ensin puun pinta ja piilukirveellä suoritettiin sitten varsinainen veisto (kuva 56).⁶¹⁵

Laivakirvesmies nimitti piilukirvestä laivanrakentajan kuningastyökaluksi. Piilukirves painoi 7 kiloa. Sillä tehtiin krouvimmat työt kentällä. ”Se oli paksu ja painava kirves ja sen kanssa lohkesi puun pinta. Sitten oli 6 tuuman kirves, millä tehtiin varsinainen silottelu, että sillä veistettiin ns. puhtaaksi se pinta”. Kuusituumaista kirvestä sanottiin myös leuhkaksi. Yksi kirvesmiehistä kutsui tätä leveää, ohutteräistä silottelussa

⁶¹³ RM6.

⁶¹⁴ RM4.

⁶¹⁵ RM1, RM3, RM4; TaY Mustut/Kper A-K 1507.

käytettyä kirvestä venäläismalliseksi. Tärkeä kirves oli myös kuokkamainen leksi, jolla voitiin tasoittaa sisälankutusta. Kirveiden varret tehtiin koivusta.⁶¹⁶

Kahden miehen höylättävä härkähöylä oli tärkeä työväline. Höyliä ostettiin, tukit tehtiin yleensä itse. Oikohöylää, jota kutsuttiin myös nimellä pitkähöylä, käytettiin laivasisutuksia ja puusepän töitä tehtäessä. Käsihöylää eli pikkühöylää käytettiin laivan sisustuksen viimeistelytöissä. Tähän tarkoitukseen käytettiin myös valurautarunkoista, kahdella kädensijalla varustettua kavahöylää eli nerskaa tai nirskaa.⁶¹⁷ Puutavaran katkaisemiseen käytettiin puukkosahaa, timperinsahaa eli käsisahaa. Justeeria käytettiin ensin mm. kaarilavalla ennen sähkösahejen tuloa.⁶¹⁸

Porat (kuva 57), joilla tehtiin pultinreikiä, oli hankittu ”talon puolesta”. Kivääritehdas teki niitä mallin mukaan. Teriä jatkettiin itse: sepät hitsasivat niihin jatkovarsia. Tavallinen pora oli vain noin 60 cm pitkä, kun laivassa tarvittiin noin 1,5 metrin pituisia teriä, jopa 1,8 metrin teriä. Käsiporalla 1,5 metrin reiän poraaminen kesti terävällä poralla noin 1/2 tuntia, kaaripelkan läpi porasi noin viidessä minuutissa. Käsiporan eli vintilän varsi piti löytyä kirvesmiehen pakista. Miehet viilasivat aluksi tylsät terät itse, myöhemmässä vaiheessa työkaluvarastoon tuli poranteroittaja ja sahanteroittaja. Vaarnasporat olivat halkaisijaltaan 32 mm ja käsin veivattavia: yläpäässä oli tappi poikittain, mistä väännettiin. Puuporalla eli vaarnasporalla tehtiin vaarnaat vuosina 1945–1946.⁶¹⁹

Kuunareita rakennettaessa täytyi ottaa huomioon, että telakka oli kuuden asteen kulmassa. Tästä syystä vatupassiin eli vesivaakaan piti tehdä kiila. Laivanrakennuksessa vatupassia käytettiin harkiten, ”maan päällä” sitä tarvittiin enemmän. Suorakulma eli vinkkeli oli hyvin tärkeä väline, samoin paljon piti käyttää vinokulmaa eli seevikulmaa, jonka sai väännettyä sopivaan asentoon. Siirtokulmalla oli useita nimityksiä, se voi olla myös kievikulma tai rakomitta. Se oli tehty joko puusta tai messinkilaatasta. Suuntapiirrintä eli rajamattia käytettiin kuunareiden sisustustöissä upotuksiin ja asennusten merkkauksiin. Purasimella eli piikillä tehtiin ruuvien alkureikiä. Uraveitsi eli kovelä oli käytössä metsätöissä puutavaran merkkauksessa ja laivanrakennuksessa mm. syväysmerkkien teossa.⁶²⁰

Kiinnitysvälineistä hollihaan (kuva 58) avulla hirsi tai pelkka kiinnitettiin alustaansa niin, että se pysyi paikoillaan ja sitä pystyttiin veistämään. Hollihaat olivat sepän tekemiä: ne oli tehty 18 mm pyöröteräksestä, rauta oli 40 cm pitkä ja sen päät oli

616 RM3, RM4; TaY Mustut/Kper A-K 1507; Hollming Oy museoesineet.

617 RM1; Hollming Oy museoesineet.

618 Wahlqvist Väinö, suull.; Hollming Oy museoesineet.

619 RM1; Hollming Oy museoesineet.

620 RM1; Hollming Oy museoesineet.



Kuvat 58–59. Vasemmalla hollihaka ja oikealla kuunarityömaalla käytetty puristin, jolla on mittaa 130 cm. Kuvat Sirpa Wahlqvist.

väännetty suoraan kulmaan ja taottu ihan teräväksi niin, että se upposi hyvin puuhun. Hollihakoja sai tarpeen mukaan työkaluvarastosta, mutta ennen kuin sitä oli, jokaisella oli omat hollihakansa ja niistä ”oli pidettävä hyvä vaari”. Yhden Hollmingilta säilyneen hollihaan pituus on 56 cm.⁶²¹

Sepät olivat tehneet suuria ruuvipuristimia (kuva 59) laattateräksestä, jonka paksaus oli 30 mm ja leveys noin 80 mm. Suurimmat puristimet olivat toista metriä pitkiä, jopa 1,5 metrisiä. Niitä ei jaksanut yksin liikutella. Tavalliset puristimet tehtiin 20 mm paksusta laatasta, jonka leveys oli 50 mm. Sepät takoivat ne pajalla ja konepajalla niihin sorvattiin kierretapit. Jokaisella miehellä piti olla omistuksessaan vähintään neljä puristinta. Myöhemmässä vaiheessa niitäkin sai priikkoja vastaan työkaluvarastosta. Lankutuksessa tarvittiin myös erikoispuristin. Kun ulkolankutusta tehtiin, oli karneeraus jo valmis eikä siihen saanut tulla enää jälkiä. Ulkolankutusta oli vaikea saada puristettua paikoilleen, mutta vähitellen ulkolankutuksen tekijät kehittivät tähän sopivan puristimen, joka ruuvattiin kaarten väliin kiinni. Tälle puristimelle haastateltavat eivät osanneet antaa nimeä.⁶²²

Pulttarit käyttivät työkalua nimeltä torsla, jonka avulla pultit lyötiin propunreikään. Se oli pulttimainen pyöreä taottu rauta, yläpäästä noin 30 mm, alapäästä noin 20 mm. Keskellä sitä oli ohennus eli uurre. Koko pultti oli noin 6 tuumaa pitkä. Keskelle ohennettuun paikkaan oli kierretty pyöreä 0,5 tuuman varsi, noin 50 cm pitkä, josta toinen voi pitää kiinni, kun toinen löi.⁶²³

Kun kuunareita rakennettiin, oli käytössä pääasiassa tuumamitat, mutta vähitellen siirryttiin metrijärjestelmään. Muutos tuumista metreihin oli tuolloin kertojan mukaan maailmanlaajuinen, mutta tosiasiasa kansainvälinen, Ranskan suuren vallan-

⁶²¹ RM1; Hollming Oy museoesineet.

⁶²² RM1, RM4.

⁶²³ RM4.

kumouksen aikana muodostettu metrijärjestelmä oli määrätty käyttöön Suomessakin jo vuoden 1887 alusta ja Suomi oli liittynyt kansainväliseen sopimukseen 1920⁶²⁴. Tavallisin mittaväline oli vääntönivelillä varustettu metrimitta, myöhemmin tuli käyttöön myös kahden metrin rullamittoja.⁶²⁵

Ensimmäisiä laivoja tehtäessä oli käytössä yksi ainoa sähköpora. Se oli telakalla vuokralla: ylimestari oli tuonut sen tullessaan Koivistolta, jossa hänellä oli ollut pieni telakka. Jo ensimmäisen vuoden aikana saatiin käyttöön valovirralla toimivia porakoneita, mutta ne olivat kovin heikkoja ja ”vastukset paloivat usein”. Vasta seuraavana vuonna saatiin ilmakompressori ja ilmatyökaluja. Ne olivat amerikkalaisia: sodan jälkeen amerikkalaiset toivat työkaluja ylijäämävarastoista Eurooppaan. Ilmatyökalut olivat kuunareiden rakentajien mieleen: ”Meil ei oltu nähty untakaan sellaisista”. Ilmatyökaluja saatiin käyttöön vuonna 1946 tai 1947 ja niitä tuli niin runsaasti, että ne tulivat joka työvaiheeseen. Sähköverstaalle ja konepajaan saatiin penkkiporakoneita, ensin yksi, jolla diagonaalien reiät voitiin tehdä, sitten vähitellen enemmän. Myös konesorveja oli aluksi vain yksi ja sekin vanha, mutta vuonna 1947 niitäkin sai jo ostettua lisää. Pajan ja koneistamon käsityökalut mahtuivat koneistamon nurkassa olleeseen yhteen komeroon, josta niitä jaettiin tarvitsijoille kuitausta vastaan. Koska uusia työkaluja oli vaikea saada, työvälineiden kuntoa ylläpidettiin kaikin keinoin.⁶²⁶

Jokaisella kirvesmiehellä oli pakki, jossa hän säilytti työkalunsa. Se oli joko avonainen pakki, jossa oli purjekankaasta tehty peitto päällä tai umpinainen lukollinen pakki sitten kun oli jo niin paljon työkaluja, että pakki oli pidettävä lukittuna. Pakin teko kuului kirvesmiehen ensimmäisiin tehtäviin, kun hänet palkattiin telakalle, myöhemmässä vaiheessa niitä teetettiin puusepänerstaassa. Vanerisia työkalupakkeja tehtiin yhtiön puuverstaalla.⁶²⁷

624 WSOY:n Iso tietosanakirja 6 1997, 228.

625 RM1.

626 RM1; Hollmingin telakan ammattiosastojen historiikki 1945–2001, 14.

627 RM1; Hollming Oy museoesineet.

5. Vesillelasku

Laiva oli vesillelaskukunnossa, kun sen ulkolankutus oli kokonaan valmis. Kan- nen lankuttaminen sen sijaan saattoi olla kesken. Laivan ulkokylki oli myös maalattu, vaikka laivan yläosa vesiviivasta lähtien maalattiin lopullisesti vasta laivan olleessa jo meressä (kuva 60). Vesillelaskuvalmistelut suoritti pääosin merimies- osasto, joka myös takiloi alukset (kuva 61). Hollmingilla laivat rakennettiin ja laskettiin vesille pääasiassa keula merelle päin, muutama laskettiin veteen kylki edellä perinteiseen tapaan. Kokeilumielessä laivoja rakennettiin ja laskettiin veteen myös perä edellä.⁶²⁸

Ensimmäinen laiva, joka Hollmingilla rakennettiin, laskettiin vesille keula edellä (kuva 62). Laiva rakennettiin petipölkkyjen eli töttien päälle. Laivanrakennus- alusta oli parruista rakennettu ristikkorakennelma. Sen alla oli sora. Se oli rakennettu liian lähelle maata: laivan alle oli vaikea saada kelkkoja ja laiva jouduttiin nostamaan kelkkojen päälle nestetunkkien avulla.⁶²⁹

Kuunareiden vesillelasku tapahtui sittemmin rullatelakkaa pitkin (kuva 63). Telakan pohjan muodostivat kuusi 9 tuuman palkkia, jotka kulkivat viiden metrin välein rannan suuntaisesti kaksi aina toisiinsa kiinni pultattuina. Ne höylättiin ja rasvat- tiin vaseliinilla sieltä saakka, missä laiva oli. Niitä pitkin laiva vedettiin varsinaiselle rullatelakalle eli slipille tai klipille, josta se laskettiin vesille. Veto rullatelakalle tapahtui niin, että rasvattujen palkkien päälle asetettiin kelkat, joita oli kaikkiaan kuusi. Myös kelkkojen pohjat oli rasvattu vaseliinilla. Kelkat vedettiin taljojen avulla laivan alle ja laivan rakennus- alustana toimineet petipölkkyt poistettiin. Laiva kiilattiin kel-



Kuva 60. Laiva on valmiina vesillelaskuun, vaikka kansirakenteet ovat vielä keskeneräiset. Jäävuoraus ja matopohja erottuvat selvästi. Kuva RMA.



Kuva 61. Kuunarin vesillelaskua valmistellaan. Kuva RMM.

628 RM1.

629 RM1, RM15.



Kuvat 62–63. Vasemmalla sotakorvauskuunarin vesillelasku keula edellä. Laiva on ilmeisesti juuttunut kiinni ja sitä yritetään irrottaa. Oikealla (etualalla) rullatelakka. Kuvat RMA.

koille niin, että sen paino tuli jokaisen kelkan päälle. Laivan palteille keskilaivan kohdalle laitettiin sivutuet, jotta alus ei päässyt kaatumaan. Tämän jälkeen kelkkojen taakse pantiin iso palkki ja siihen kiinnitettiin taljat. Telakkavintturia apuna käyttäen laiva sitten vedettiin varsinaiselle rullatelakalle.⁶³⁰

Rullatelakalla sivuvelotaljat ja palkit laivan sivuilta riisuttiin. Kelkat sidottiin kettingeillä telakkavaunuun kiinni. Vaunujen ja kelkkojen kanssa laiva sitten laskettiin veteen. Joskus tarvittiin alasetovaijeria, kun laiva ei mennyt itsestään alas. Telakalla saattoi olla samanaikaisesti rakenteilla kuusi laivaa, kolme rullatelakan molemmin puolin (kuva 64). Kun ensimmäinen laiva oli laskettu vesille, piti odottaa, että sen takana olleet laivat saatiin vesillelaskukuntoon ennen kuin niitä voitiin siirtää ja uuden laivan rakentaminen aloittaa.⁶³¹

Hollmingilla ei ollut kuunariajan jälkeen tapana laskea laivoja vesille keula edellä. Kustavissa puulaivat laskettiin vesille tavallisesti keula edellä, vain poikkeustapauksissa perä edellä. Samoin Porvoon seudulla 1940-luvulla rakennetut kaljaasit laskettiin veteen keula edellä, mutta laivoja rakennettiin myös kylki merta kohti. Turunmaalta ja Ahvenanmaalta on tietoja siitä, että laiva on laskettu mereen keula edellä. Kun laiva laskettiin vesille keväällä, meressä oli vielä jätää. Laivan peräsin ei vaurioitunut vesillelaskussa, kun se meni veteen keula edellä. Hollmingilla laivat rakennettiin kuunariaikana keula mereen päin ilmeisesti siitä syystä, että telakka-alue oli vino ja rakennusalusta vietti mereen päin. Koska laivan peräosa on muutenkin matalampi kuin keula, korostui tämä ero mereen viettävällä telakka-alueella liikaa, jos laiva oli rakennusalustalla perä mereen päin. Kyse ei siis ollut niinkään vesillelaskutavasta, vaan siitä, että laivat oli helpompi rakentaa näin päin johtuen maaston muodosta.⁶³²

630 RM1, RM15; Wahlqvist Väinö, suull.

631 RM1, RM16, RM17.

632 Kallberg 1981, 62; Matikka 1995, 44–45; Börman 1980, 9–10; Greenhill 1988, 198; Wahlqvist Väinö, suull.



Kuvat 64–65. Vasemmalla kuutta kuunaria rakennetaan rinnakkain, kahden puolen rullatelakkaa. Kaksi kuunaria rakentuu perä merelle, muut laskettiin vesille keula edellä. Oikealla Hollmingin telakan ensimmäinen teräslaiva Vilppo koristeltuna vesillelaskua varten. Kuvat RMA.

Haastattelutiedon mukaan yksi laiva, laiva numero 8, tehtiin kokeilumielessä niin, että se laskettiin vesille perä edellä. Laivan rakentaminen osoittautui vaikeaksi, koska tavarat valuivat alas ”jyrkkää myötämäkeä” laivan perään. Vesillelasku tapahtui tässä tapauksessa samoin kuin edellä. Joissakin Hollmingin telakalta kuunariaikana otetuista valokuvista (kuva 64) voi nähdä, että ainakin kaksi sotakorvauskuunaria on rakennettu niin, että ne laskettiin vesille perä edellä.⁶³³

Kaarlo Pulli on kertonut, että Koivistolla oli yksi laivanrakennuspaikka, jossa laiva voitiin rakentaa keula maalle päin. Meri oli tällä kohdalla myös tarpeeksi syvä, että laiva voitiin laskea helposti mereen perä edellä. Toisessa haastattelussa hän kertoo, että vanhaan aikaan laivat laskettiin mereen enimmäkseen perä edellä.⁶³⁴ Myös Brittein saarilla oli tapana tehdä puulaiva perä kohti merta. Hamarissa Eklöfin telakalla (Porvoo) sotakorvauskuunarit laskettiin mereen ”perinteisesti perä edellä”. Kuunariajan jälkeen myös Hollmingilla laivat laskettiin veteen perä edellä (kuva 65).⁶³⁵

Telakka-alueen etelärannalla oli kuunareiden rakentamisen aikana kaksi laivanrakennuspaikkaa, joista laivat laskettiin vesille sivuttain (kuva 66). Kaikkiaan laskettiin vesille sivuttain neljä kuunaria. Tämä tapa oli tuttu koivistolaisille laivanrakentajille: Koivistollahan varsinaisia telakoita ei rakennettu, koska yleensä ranta-alueet olivat kaapeita ja vesi oli riittävän syvää. Laivan lasku vesille sivuttain on ollut vanha tapa ympäri Eurooppaa. Myös Pansiossa Turussa Oy Laivateollisuus Ab:n telakalla sotakorvauskuunarit laskettiin vesille kylki edellä ns. Duisburg-tyyppiseltä vesillelaskutelakalta.⁶³⁶

⁶³³ RM1.

⁶³⁴ Suna 1972; TaY Mustut/Kper A-K 1507.

⁶³⁵ Greenhill 1988, 198; Nevanlinna 1994, 105; Wahlqvist Väinö, suull.

⁶³⁶ RM1; Kiviluoto 1975, 24; Nevanlinna 1994, 105; Lindblom 1948, 227.



Kuvat 66–67. Vasemmalla (etualalla) palkit, joita pitkin sotakorvauskuunari on juuri laskettu veteen kylki edellä. Oikealla kuunari Koiviston vesillelaskua valmistellaan tammikuussa 1944. Kuvat RMA.

Kuunari Koivisto laskettiin vesille tammikuussa 1944 sivuttain jäätä pitkin, sillä rakennuspaikan ranta oli matala eikä vetotaljoille löytynyt sopivaa paikkaa (kuva 67). Ranta oli talven aikana jäädytetty 70 cm paksuun jäähän kantamalla vettä kastelukanalla. Vetomiehiä oli paljon, muun muassa sotavankeja.⁶³⁷ Myös Virossa on 1930-luvulla laskettu laivoja vesille matalasta rannasta jäätä pitkin ja jäätä on jouduttu jäädyttämään paksummaksi.⁶³⁸ Tavallisesti laivat laskettiin Koivistolla vesille heinäkuun alun ja elokuun puolivälin välisenä aikana, mutta isot laivat vedettiin veteen varmuuden vuoksi jäätä myöten. Se tapahtui keväällä, kun lumi oli sulanut jäältä ja laiva kulki paljaalla jäällä helposti, kertoi Kaarlo Pulli.⁶³⁹

Veikko Pulli kertoi vesillelaskusta Koivistolla näin (kuva 68):

Siihen ajettiin puita, kuorimattomia, pitkiä, siloja puita, jotka pantiin mereen likoomaan. Sit ne vedettiin siihen laivan pohjan alle poikittain... tyvet maihin päin ja latvat mereen päin. Nyt kun ne oli vedessä, ne oli liukkaita. Tämmösen päälle poikittain, siis laivan palteen suunnassa, siihen pantiin rekiparru – paksu hirsi, joka oli kuorittu puhtaaksi, että se oli liukas. Sen päälle laivan runko kallistettiin. Kun lykkäjäiset oli aamulla, laiva kallistettiin siihen. Kallistaminen tapahtui vanhan ajan hyvillä konsteilla: ulkopuolelle oli lyöty lankku kamtäkin alapuolella ja sen lankun alta suoraan maata kohti siinä oli tolppia aika useita, sanotaan nyt kymmenkunta tolppaa oli, ja sit piti olla kymmenen miestä kirveen kanssa tolpan juuressa. ... laiva lähti hiljalleen kallistumaan mereen päin ja nämä miehet, jotka oli siellä alapuolella veistämässä näitä tolppia pyöreiksi sieltä juuresta...että ne oli teräviä kuin heinäseipäät ja se painui pikku hiljaa soran ja saven lävitte. Siitä se laiva tuli pikkuhiljaa. Kun laiva sitten makasi rekiparrujen päällä, otettiin pois nämä tolpat ja

637 RM2; Väinö Wahlqvist, suull.

638 Papp 1987, 60.

639 TaY Mustut/Kper A-K 1710.

ruvettiin tekemään taljoja, että saatiin laiva vedettyä alas. Lykkäjäisiks kutsuttiin, mutta pääasiassa vetää piti.⁶⁴⁰

Erkki Pullin mukaan Koivistolla vesillelaskussa käytettiin kelkkoja, jotka tehtiin pitkistä paksuista hirsistä. Kelkka asetettiin telojen (eli jolujen) päälle lähelle köliä. Tämän jälkeen alus kallistettiin tukipuiden varassa kelkan päälle ja asetettiin vesillelaskua varten keulasta ja perästä laukaisukiilojen varaan.⁶⁴¹



Kuva 68. Koiviston vesillelaskua valmistellaan. Kuva RMA.

Vastaavalla tavalla tapahtui vesillelasku Hollmingilla 18–19 tuumaa leveitä palkkeja pitkin. Niitä oli kaikkiaan kuusi ja ne ulottuivat pitkälle veteen (kuva 66). Rasvattujen palkkien päälle oli tehty kuusi kelkkaa, joiden päällä laiva siirrettiin, kun se oli valmis vesillelaskuun. Laiva kallistettiin poistamalla sitä tukeneet tötät eli tukipuut. Laivan meren puoleiselle sivulle oli laitettu halkaisijaltaan 7–8 cm:n puita kylkeä vasten ja niiden päälle laiva alkoi kallistua, kun tötät purettiin. Kun töttiä oli paljon, kirvesmiehet veistivät niitä alapäästä niin, että ne painuivat maahan ja laiva kallistui kyljelleen.⁶⁴²

Laivan saaminen sivuttain veteen vaati paljon enemmän työtä kuin rullatelakalta laskettaessa. Yksi haastateltava arvioi, että sivuttain vedettäessä oli paljon hankaluuksia ja työ piti aloittaa jo aamulla, jos aikomuksena oli saada laiva vesille samana päivänä.⁶⁴³ *Länsi-Suomi* kertoi artikkelissaan 21.12.1946, miten viides Hollmingin sotakorvauskuunareista laskettiin vesille kylki edellä ns. koivistolaiseen tapaan. Lopullisesti laiva ui meressä vasta seuraavana päivänä vesillelaskuoperaation aloittamisesta.⁶⁴⁴

Kapteeni Vene, merimiesosaston päällikkö, hoiti tavallisesti vesillelaskua, mutta laivan kallistamista johti laivanrakennusosaston ylimestari Reino Kukko. Kallistaminen ei siis ollut merimiesosaston työtä, vaan sen tekivät kirvesmiehet. Laiva vedettiin liikkeelle kahden taljan ja telakkavintturin avulla: toisella puolella lahtea satamassa oli koukut, joissa taljojen päät olivat kiinni. Telakkavintturi veti jalkaplokien välityksellä taljojen päistä ja näin laiva saatiin vesille.⁶⁴⁵

640 RM2.

641 Pulli 1970.

642 RM1, RM17.

643 RM7.

644 *Länsi-Suomi* 21.12.1946

645 RM1, RM15, RM17.

Kuunariaikana Hollmingilla jokaisen laivan vesillelasku oli juhlava tapahtuma. Telakan väki seurasi vesillelaskua ja aina tilaisuuteen oli kutsuttu myös kutsuvieraita: tavaroiden toimittajia, SOTEVAN edustajia ja neuvostoliittolaisia laivojen vastaanottajia. Ensimmäisen Hollmingilla rakennetun aluksen vesillelaskua juhlittiin erityisesti, olihan kyseessä ensimmäinen sotakorvauskuunarin valmistuminen tähän kuntoon koko maassa.⁶⁴⁶

Ilmari Harki muistelee vuonna 1971 Hollmingin ensimmäisen sotakorvauskuunarin vesillelaskua:

Kesäkuun 15 päivänä 1946 laskettiin maamme ensimmäinen sotakorvauskuunari tällä telakalla vesille. Oli juhlallinen ja vavahduttava näky, kun alus koivistolaiseen tapaan liukui kylki edellä tulevaan elementtiinsä... vesillelaskun jälkeen pidettiin koko väelle ruokasalissa kekkerit ja tarjoiluun kuului vanhan tavan mukaan ”lykkäjäisryppy” mieheen.⁶⁴⁷

Todellisuudessa ensimmäinen kuunari laskettiin veteen keula edellä ja juhlapaikkakin, ruokasali, valmistui vasta tämän tapahtuman jälkeen. Tämä kertonee ainakin siitä, että SOTEVAN edustaja oli paikalla myös myöhemmissä vesillelaskutilaisuuksissa.

Sotakorvauskuunari ei tavallisesti saanut nimeä tai numeroa vielä vesillelaskutilaisuudessa: se maalattiin laivan kylkeen vasta varusteluvaiheessa. Kaksi ensimmäistä alusta olivat tässäkin poikkeavia, sillä niiden nimet paljastettiin vesillelaskutilaisuudessa. Kuunareita ei tietävästi kastettu, niin kuin myöhemmin Hollmingilla laivojen vesillelaskun yhteydessä on ollut tapana eikä niillä liene ollut kummeja. Tilaisuudessa laivaa koristi sen perässä liehunut Suomen lippu. Myös kansainväliset merkkiliput oli vedetty laivaa koristamaan.⁶⁴⁸ Yksi haastelluista muisteli, että kuunaritkin olisi kastettu vesillelaskun yhteydessä. Nimi oli peitetty pressujen kanssa. Sillä hetkellä, kun pullo putosi, peite lähti nimen edestä pois.⁶⁴⁹

Varkaudessa ensimmäisen sotakorvaushinaajan vesillelaskua juhlistettiin niin, että Varkauden tehtaan johtajan puoliso suoritti varsinaisen kasteen lyöden samppanjanpullon laivan keulaan, jossa komeili varsin kunnioitettava numero 658 osoittaen telakalla valmistuneiden laivojen tähänastisen määrän. Laivan nimen antoi myöhemmin tilaaja.⁶⁵⁰

646 RM1.

647 Harki 1971, 162.

648 RM1, RM7, RM16.

649 RM16.

650 *Varkauden lehti* 17.8.1946.

Vesillelaskun ajaksi koko Hollmingin telakka pysähtyi ja kaikki seurasivat tapahtumaa. Se tapahtui tavallisesti iltapäivällä ja sen jälkeen työväki sai lähteä kotiin. Vesillelaskusta vastannut porukka joutui kuitenkin jäämään töihin kiinnittämään laivaa ja poimimaan vesillelaskuun liittyvät kelkat merestä. Kun laiva oli onnistuneesti saatu veteen, telakka tarjosi työväelle ja konttorihenkilökunnalle pullakahvit ja alkoholia: pöytäviinaa, olutta tai rommia. Viinaa saatiin pullo 3–5 mieheen.⁶⁵¹ ”Sillo taittii saaha joku pullo viinaa ja siin sitä olikii.”⁶⁵² ”Se oli sit loppujen lopuks hyvin yksinkertainen toimitus se vesillelasku, siin ei ollu ku yks huraus. Se oli kaikkein jännempi se vesillelaskuviinat ku saatiin.”⁶⁵³ Viinat juotiin ruokalassa. Kutsuvieraille on aina ollut tapana tarjota päivälliset Purjehdusseurassa tai jossakin muussa ravintolassa.⁶⁵⁴

Ilmeisesti kuitenkin kaikkien kuunareiden vesillelaskua ei juhlittu ryyppyillä, ainakaan kaikki eivät päässeet siitä nauttimaan. Ensimmäisissä vesillelaskuissa viinaa ja kahvia tarjottiin kaikille, mutta sitten, kun laivoja alkoi valmistua miltei kuukausittain, juhlinta muuttui ja vakiintui uusi käytäntö: vesillelaskujuhlia alettiin viettää ravintolassa ja työnantaja on kutsunut sinne yhden miehen kustakin ammattiryhmästä sitä edustamaan sekä luottamusmiehet. Kuunariajan jälkeen vain joskus harvoin, esim. sarjan viimeisen laivan vesillelaskussa, on koko telakan väki saanut kestitystä työpaikalla. Esimerkiksi tammikuussa 1948 töihin tullut muisteli, ettei kaikille työntekijöille hänen aikanaan ollut tarjoilua.⁶⁵⁵ Joskus kävi niinkin, ettei laiva mennytkään veteen ensimmäisellä yrittämällä. ”Silloin ryyppättiin viinat ja laskettiin laiva vasta seuraavana päivänä.”⁶⁵⁶

Myös Koivistolla lykkäjäiset oli aina suuri juhla. Tilaisuudesta käytettiin myös nimeä laivakinkerit. Sinne kutsuttiin väkeä omasta kylästä ja naapurikylistäkin. Väkeä piti olla runsaasti, sillä laiva vedettiin vesille ihmisvoimin, talkoilla. Koivistolla vesille laskettavan laivan nimi ilmoitettiin talkooväelle lykkäjäisten aikana laivan kyljessä tai viirissä, joka nostettiin salkoon laivan liukuessa veteen. Toisinaan nimi paljastettiin vasta, kun laiva oli saatu vesille. Kaarlo Pullin mukaan nimen antamista laivalle ei ennen pidetty tärkeänä – yleensä laiva sai nimen vasta rekisteröimisen yhteydessä. Laivan tuleva kapteeni saatettiin uittaa, se tiesi onnea.⁶⁵⁷

651 RM1, RM6, RM7, RM13, RM14, RM15, RM16.

652 RM15.

653 RM6.

654 RM1, RM4.

655 RM5, RM6, RM7, RM8, RM9, RM10, RM12, RM16.

656 RM15.

657 Rossi 2003a, 228; Jukanen 1975, 121, 126; Suna 1972; Pulli 1970.

Laivan veteen vetämistä rytmitettiin junttalauluilla ja laulumestari oli mukana, kun laulua piti johtaa. Laivamestari jakeli komentoja ja laulumies määräsi työn tahdin. Sellainen taitaja löytyi joka kylästä Koivistolla. Laulumestarit osasivat venäläisiä junttalauluja ja saivat vetämisen yhtenäiseksi. Jos lykkäjäisissä tarvittiin laulumestaria, piti olla lykkäjäisviinaakin, muuten laulumestari saattoi pilkata saitaa laivaisäntää laulun sanoin: ”Tää laiva taittaa jäähä tähä, kun isännil on viinaa vähä.”⁶⁵⁸

Saarentähden vesillelaskussa tarvittiin kyläläisten apua: ”Luodolle meni kyläläiset, niin paljon kun kahdessa kylässä oli väkeä, vetämään. Siellä oli vedessä miehet ja naiset.” Vilustuneille talkoolaisille tarjottiin lykkäjäisviinat. ”Ne oli saaviin sekoitettu, koussikan kanssa sai kaikki ottaa kuka kuin paljon tykkäs.”⁶⁵⁹

Koivistolla talkooväelle tarjottiin lykkäjäisissä hernekeittoa, rusina- tai väskynäsoppaa sekä valkoista leipää ja voita. Ateria ja viinatarjoilu oli palkkio, jonka laivaisäntä tarjosi vesillelaskutyöhön osallistuneille, muuta palkkaa ei saanut. Raittiusliikkeen vaikutuksesta viinaryyppy ei ollut enää viime vuosikymmeninä ennen sotia yhtä suosiossa kuin aikaisemmin. Lykkäjäispäivä päättyi tavallisesti tansseihin tanssitalolla tai nurmikolla lykkäjäistalon pihalla. Laivanlykkäjäiset olivat suuri juhla sen aikaisessa saaristolaiselämässä Koivistolla ja juhlaan oli kutsuttu kaikki kylän asukkaat.⁶⁶⁰

Myös muilla sotakorvaustelakoilla juhliittiin vesillelaskuja. Lea Nevanlinna kertoo Hamarista, että vesillelaskutilaisuudet olivat unohtumattomia ja väki täytti telakanmäen. Rakentajat juhlihan kaarilavalla eli spanterilavalla: tarjolla oli hernekeittoa ja olennainen osa juhlaa oli viinatarjoilu.⁶⁶¹ Uudessakaupungin telakalla jokaisen uuden aluksen tai telakan jonkun rakennusvaiheen valmistuminen merkitsi juhlaa ja juhlat saattoivat olla hyvin railakkaita. Ensimmäisen sotakorvausproomun vesillelaskun jälkeen miehet tanssivat innoissaan rasvaisten laskualustojen päällä. Vesillelaskutilaisuuksien juhlat jatkuivat yömyöhään ja ne olivat tunnettuja kaupungin hauskipina tilaisuuksina.⁶⁶²

Edellisen Raumalla rakennetun purjealuksen, kuunarilaiva Uljaksen vesillelaskutilaisuuteen lokakuussa 1891 oli kerääntynyt suuri joukko kaupunkilaisia ja vieraita. Laivan lipussa mereen väkijoukko kohotti hurraa-huudon ”perinteisen tavan mukaan”. Samalla poistettiin laivan nimikilpeä peittänyt vaate. Laivan maston huippuun oli nostettu lippu tilannetta juhlistamaan.⁶⁶³ Kertomuksen mukaan laivassa oli siis mastot

658 Pulli 1970.

659 RM2.

660 Jukanen 1975, 125, 133; Hoppu 1953, 207; Suna 1972, 1; Pulli 1970.

661 Nevanlinna 1994, 105.

662 Illoinen 1967, 54.

663 Nieminen 2003, 23–25.

paikallaan vesillelaskun aikana. Näin on ollut tapana myös mm. Mainessa, jossa laiva laskettiin vesille mastot asennettuna ja juhraliputettuna vuonna 1908.⁶⁶⁴

Lykkäjäisten eli vesillelaskun juhlinta on ollut yleinen tapa ympäri Suomea, sekä maaseudulla että kaupungeissa aina 1900-luvulle asti ja juhla on ollut joka paikassa melko samanlainen. Vesillelasku oli huomattava tapahtuma, jota kerääntyivät katsomaan myös alueen asukkaat. Vastaavanlaisista vesillelaskujuhlista kuin Koivistolla on vietetty 1800-luvulla ja viime vuosisadan alussa, on kirjallista tietoa mm. Uudessakaupungista, Lappeenrannan seudulta, Kustavista, Raumalta, Särkisalosta, Raahesta, Pyhämaasta, Säkkijärveltä, Ahvenanmaalta ja Turunmaalta.⁶⁶⁵

664 Greenhill & Manning 1995, 44.

665 Paasio 1933, 44–45; Valtakari 1980, 106; Haavio 1958, 142–144; Lähteenoja 1939, 206; Uola 1996, 18; Viitanen 1962, 63; Paulaharju 1965, 248–251; Itkonen 1948, 17; Itkonen 1952, 10–12; Papp 1977, 78–79; Börman 1980, 32.

6. Rikaus

Hollmingilla laivat siis takiloitiin vasta sen jälkeen, kun ne oli laskettu vesille. Laiva voitiin takiloida myös ennen vesillelaskua telakalla, kuten esimerkiksi Amerikassa tehtiin The Percy and Smalin telakalla 1900-luvun alussa, kun siellä rakennettiin viisi- ja kuusimastoisia kuunareita. Siellä laivat myös varusteltiin ennen vesillelaskua.⁶⁶⁶ Hollmingilla laivanrakennusalustoista oli huutava pula ja



Kuva 69. Ensimmäiset Hollmingin kuunarit varustelulaiturissa. Kuva RMA.

tämä oli varmaan suurin syy siihen, että laiva takiloitiin varustelulaiturissa meressä (kuva 69). Toisaalta laivan takilointi vesillelaskun jälkeen oli koivistolainen tapa ja lie-nee ollut yleinen tapa muuallakin Suomessa.

Hollmingin kuunareista 26 takiloitiin kahvelikuunareiksi, kuuteen tuli bermudatakila ja kaksi koululaivaa takiloitiin kuunariparkeiksi (liite 4). Bermudatakilassa oli vähemmän laitteita: kahvelia siinä ei ollut lainkaan, vain puomi. Huippuun kapeneva purje liikkui pitkin mastoa kiskoa pitkin.⁶⁶⁷

Kuunareissa oli kolme **masto**: keulamasto eli vokkamasto, isomasto ja mesaanimasto. Alakahvelimastolla oli pituutta 21–22 metriä saalingille saakka ja sen jälkeen tuli ns. tonki eli ylämasto, jolla oli pituutta 7–8 metriä. Bermudamastolla oli korkeutta 30–31 metriä.⁶⁶⁸

Kuunareiden mastot tehtiin Hollmingilla aluksi luonnonpuusta. Parkanon metsistä saatiin heti sodan jälkeen runsaasti sopivia mastopuita, mutta kuunariajan loppupuolella mastopuita oli jo vaikea löytää. Kalle Pulli kertoikin, että kun tarpeeksi paksuja mastoja ei luonnonpuusta saanut, lyhennettiin mastoja suunnitellusta, jotta suhteet säilyivät.⁶⁶⁹

Tilaa ei piitannut tyylistä, kun meil taas oli arkaa se tyylijuttu. Alensin takilan korkeutta puolellatoista metrillä ja purjeet niin suuriksi, että ne juuri mahtuivat liikkumaan, kun neliömetrimäärä oli määrätty... mastopuiden paksuus ei olisi muuten riittänyt.⁶⁷⁰

666 Snow 2006, 76–91.

667 Uola 2001, 66; RM1.

668 RM1, RM3.

669 TaY Mustut/Kper A-K 1499.

670 TaY Mustut/Kper A-K 1711.

Mastopuun piti olla mäntyä. Myöhemmässä vaiheessa Oy Laivateollisuus Ab teki Hollmingille mastot liimaamalla ne kahden tuuman paksuisesta puusta. Noin puoleen Hollmingin laivoista tuli tällaiset liimatut mastot.

Luonnonpuusta tehdyt mastot valmistettiin maissa valmiiksi: ne veistettiin kentällä, höylättiin ja hiottiin vielä viimeiseksi santapaperilla. Työ eteni seuraavasti: veistäjät ampuivat puuhun ensin keskiviivan hiililangalla. Sitten veistettiin kaksi sivua, puu käännettiin ja veistettiin toiset kaksi sivua, että puusta tuli nelikulmainen. Sen jälkeen puu tehtiin kahdeksankulmaiseksi ja sitten edelleen pyöreäksi niin, että viimeistelyn voi jo tehdä höylän kanssa. Veistämisesä käytettiin 12 tuuman kirvestä, jonka toinen puoli oli suora. Toinen kirves oli 6 tuuman veistokirves. Hiominen tapahtui niin, että santapaperi oli pantu kahteen kapulaan kiinni: toinen mies veti toiselta puolelta mastoa, toinen toiselta. Mastoja oli valmistamassa oma kahden miehen työryhmänsä. Kaikkiaan mastonveistäjiä oli 4–6. Samat miehet auttoivat rikauksessa.⁶⁷¹

Jokainen alamasto oli tehty kahdesta puusta, koska niin pitkää puuta ei löytynyt, että yhdestä puusta olisi saatu koko mastoa. Mastontekijät liittivät maston osat toisiinsa. Liitoskohdassa toinen pää oli kiila ja toinen haarukka. Karvi sahattiin vanhanaikaisella jääsahalla, toinen sahuri oli ylhäällä telineillä, toinen alhaalla maassa. Liitoskohdan kiilaus vahvistettiin usealla lattateräksestä taivutetulla renkaalla, joita kutsuttiin puukeleiksi. Puukelirenkaat olivat sepän tekemiä, 30 mm paksua ja 150 mm leveää rautaa. Ne asetettiin paikoilleen kuumina: kun teräs jäähtyi, se vetäytyi tiukalle, eikä päässyt liikkumaan. Niinpä kun rengas oli hitsattu, se kuumennettiin kokonaan, jolloin se laajentui. Sitten se vietiin mastoon ja uitettiin sen pienemmästä päästä sisälle, lyötiin lekalla tiukkaan ja päälle heitettiin vettä, jolloin se jäähtyi ja kiristyi. Liitoskohtaan jätettiin painumisen varaa eli noin 3 tuuman rako: puun vanhetessa se painui ja rako meni umpeen. Maston liitoskohdalla oli pituutta kolme metriä ja siihen laitettiin 3–4 rautavannetta. Masto oli leveimmillään liitoskohdassa, siitä se oheni molempiin suuntiin. Mastojen renkaiden tekeminen ja kiinnittäminen oli seppien työtä, koska se piti tehdä raudan ollessa kuumaa. Masto oli silloin puiden päällä vaakasuorassa. Työssä tarvittiin parin sepän lisäksi apumies.⁶⁷²

Ennen alamaston nostoa laivaan oli mastoon kiinnitetty saalinki, johon vantit päättyivät. Myös vantit oli kiinnitetty mastoon sen molemmin puolin. Purjerenkaat, jotka pitivät purjeen lähellä mastoa, olivat paikoillaan ja köytettynä yhteen, etteivät ne häirinneet nostoa. Mastot nostettiin laivaan siinä vaiheessa, kun laiva oli laiturissa va-

671 RM1, RM15, RM17.

672 RM1, RM4, RM14.

rusteltavana.⁶⁷³ Yksi haastateltavista muisti, että saalinki nostettiin paikoilleen vasta sen jälkeen, kun alamasto oli nostettu pystyyn.⁶⁷⁴ Kaksi laivanrakentajaa muisteli, että vantit laitettiin mastoon sitten, kun alamasto oli jo pystyssä.⁶⁷⁵

Mastot viimeisteltiin käsittelemällä ne ”väärnissalla” eli vernissan kanssa useampaan kertaan. Tämä antoi mastoille ruskehtavan kellertävän värin ja purjeiden renkaan luistivat siinä hyvin. Käsittelyä tehtäessä tarvittiin apuna puosmastuolia, vanhaa merimiesten käyttämää apuvälinettä, jonka avulla mies saatiin mastoon. Vernissaus piti uusia ainakin kerran kesässä. Maalari muisteli, että mastot käsiteltiin ensin maaliöljyllä (eli vernissalla) ja sitten lakattiin.⁶⁷⁶

Joskus puu vaati muutakin käsittelyä:

Puussa ei saanut olla liikaa oksia. Antti Vene [merimiesosaston päällikkö, kirjoittajan huom.] käski kerran käydä maalaamassa oksia piiloon, kun oksia oli liikaa. Taiteilijavärillä se tehtiin. Vene kävi katsomassa ja sanoi, että kyllä hyvältä näyttää, mutta kukaan ei usko, että näin hyvää puuta on ja käski tehdä takaisin muutaman oksan.⁶⁷⁷

Mastot kuljetettiin laivan vierelle lykkäämällä ne miesvoimin kuorma-auton perävau-
nussa, joka irrotettiin autosta. Ne nostettiin laivaan niin sanottujen saksien avulla (kuva
70). Sakset muodostuivat kahdesta pitkästä pylvästä, jotka oli ylhäältä sidottu toisiinsa
ja jonne oli kiinnitetty ploki. Sakset nostettiin laivan kannelle laivan oman ankkuri-
pelin avulla niin, että toinen pylväk tukeutui toiseen parraslaitaan, toinen toiseen. Ne
tuettiin vielä vanteilla kiinni laivan keulaan ja perään, etteivät ne päässeet kaatumaan.
Sakset eivät olleet yhtä pitkät kuin masto, mutta kuitenkin korkeammat kuin maston
keskipiste. Saksia siirrettiin laivan kannella aina siihen paikkaan, mistä masto nostet-
tiin ylös. Nosto voitiin aloittaa kummasta päästä tahansa, keulamastosta tai perämas-
tosta, mutta yksi rakentajista muisteli, että tapana olisi ollut aloittaa mesaanimastosta
ja laittaa viimeiseksi vokkamasto. Mesaanimastoa nostettaessa sakset asetettiin nostet-
tavan maston keulan puolelle ja keulamastoa nostettaessa perän puolelle. Iso mastopuu
köytettiin saksiin kiinni niin, ettei se ollut ihan vaakasuorassa, vaan tyvipää hiukan
painavampana. Ankkuripeliä apuna käyttäen masto sitten nostettiin laivaan käsin vei-
vaten, vaikka mastolla oli painoa noin viisi tonnia. Kun masto oli saatu niin korkealle,
että sen tyvipää meni kanteen tehdystä mastonreiästä läpi, saksia kallistettiin vähän,

673 RM1, RM15.

674 RM16.

675 RM15, RM17.

676 RM1, RM13.

677 RM17.

että masto paremmin pujottui reikään. Sikoköliin oli tehty mastoa varten 10 cm syvä lovi, johon maston tyvi laskettiin tai pareminkin tipautettiin niin, että se meni varmasti paikoilleen. Vantit vetivät mastoa alas siten, ettei sitä tarvinnut kiinnittää köliin.⁶⁷⁸

Hollmingilla oli tapana, että laivan keskimmäisen maston kantaan laitettiin raha laivan onneksi. Siitä ei ole tietoa, laitettiinko se kaikkien sotakorvauskuunareiden isomaston kantaan.

Yksi haastateltavista muisteli, ettei viimeisiin kuunareihin enää mastorahaa laitettu⁶⁷⁹. Erikoisia seremonioita ei tässä yhteydessä ollut.⁶⁸⁰

Mastoraha on vanhaa perinnettä. Koivistolla tällainen tapa oli käytössä ennen sotia: jokaisen maston kantaan pantiin onnenraha. Raahessa laivalle ostettiin onnea pudottamalla hopearaha isomaston reikään. Porvoon seudulla 1940-luvulla rakennettuihin kaljaaseihin laitettiin ”vanhan tavan mukaan” maston alle aina mahdollisimman vanha hopearaha. Tapa on tunnettu myös Turunmaalla.⁶⁸¹

Maston pystytystä oli hoitamassa raumalainen perämies Ahti ”Kasper” Heikkilä. Hänen työryhmänsä, 6–8 miestä, nosti puolessa päivässä kuunarin kolme mastoa.⁶⁸² Yksi rakentajista muisteli, että parhaimmillaan porukka nosti laivaan kolme mastoa päivässä.⁶⁸³ Koivistolla mastot nostettiin laivaan samalla menetelmällä ja pystytysvauhti oli masto päivässä.⁶⁸⁴

Kun mastot olivat paikoillaan ja linjattu, ne kiilattiin kannessa olevaan reikään, joka tosin ei ollut paljon mastoa suurempi. Kiilat olivat yläpäästään pyöristettyjä ja niissä oli olkaus, joten ne menivät jouhevasti maston kylkeen. Kiilat peitettiin tervatulla purjekankaalla, joka naulattiin täkkiin ja maston kylkeen. Yläreunaan oli kierretty monta



Kuva 70. Vasemmalla kuunarin mastoa nostetaan saksien avulla. Lipputangon oikealla puolella telakan konttori, sen jälkeen konepaja ja ruokala (iso rakennus), etualalla varastoja. Kuva RMA.

678 RM1, RM15, RM17.

679 RM15.

680 RM1, RM17.

681 RM1; Paulaharju 1965, 252; Matikka 1995, 46; Börman 1980, 36.

682 ARS Pulli Kalle, laivanrakennuksen Grand Old Man; RM4, RM17.

683 RM17.

684 RM2.



Kuvat 71–72. Vasemmalla tonkipuuta nostetaan, oikealla etualalla liiverpuomi verkkoineen. Kuvat RMA.

kertaa jysyksiä ja sen päälle oli vielä tehty kertojan mielestä kauris kuviointi jysyngin kanssa. Peitteen piti olla purjekangasta, jotta se jousti hiukan. Palasista neulottu ja yläreunastaan koristeltu maston kaulus oli tavallaan merimiestaidon näyte.⁶⁸⁵

Mastoon tarvittiin vielä ylämasto eli tonkipuu, joksi koivistolaiset sitä kutsuivat. Ylämas-

tossa oli huippupurje. Ylämasto yhtyi alamastoon saalingin kohdalla, johon sitten vantit kiinnitettiin. Kahvelitakilassa mastoon kiinnitettiin kahden puolen kimpalkit, joihin vantit tukeutuivat. Ylämaston nosto tapahtui taljan kanssa nostamalla seuraavasti (kuva 71):

Ylämaston alapäähän oli tehty reikä, josta mahtui köysi ja se oli nätisti sievennetty niin, että köysi luisti hyvin. Samalla siinä alapäässä oli kiilanreikä. Se tarkoittaa sitä, että kun reikä rasvattiin vaseliinin kanssa hyvin, että köysi luisti mukavasti. Toinen pää köydestä oli saalingin hesselissä kiinni ja sitten se kulki reiän läpi. Ja ylhäällä oli ploki toisella puolella ja sen kautta se tuli alas nokkapyörään ankkuripeliin, jonka kautta se kelattiin ylös. Kun tämä saatiin sopivalle korkeudelle, että kiila tuli näkyviin saalinkipukin yläreunaan, siten lyötiin se tammikiila, aika paksu, noin 20 cm x 2,5 tuumaa paksu. Se kiila lyötiin siihen reikään ja ylämasto laskettiin se kiilan varaan. Se tukeutui koko painollaan saalinkipukkiin.⁶⁸⁶

Maston yläpäässä oli siis hesselirauta, jonka läpi tonki vedettiin. Tammikiilaa kutsuttiin myös nimellä luuthultti. Sulo Jukasen mukaan luuthultti on kiila, jolla tuettiin top-pimasto paikoilleen kimpalkkien varaan. Tämän jälkeen kiristettiin ylämaston vantit, partuunat eli tankovantit, jotka oli kiinnitetty ylämastoon jo ennen sen nostoa.⁶⁸⁷

685 RM1, RM17.

686 RM1.

687 Jukanen 1975, 340; RM1, RM17.

Keulapuu, liiverpuomi, Koivistolla pukrehti, oli 10–12 metriä pitkä, päähän oheneva puu, joka nojasi palpostiin, paalpostiin eli pallipollariin olkaintapilla (kuva 72). Se oli tehty yhdestä puusta. Liiverpuomi nostettiin laivaan maissa olevan kraanan eli nosturin avulla. Keulapuu muodosti tuen ylämastoille vanttien välityksellä. Liiverpuomista oli vedetty sivuille sivukajjat eli vantit, mitkä tulivat laivan keulaan molemmin puolin. Edelleen liiverpuomin huipusta ja keskipaikasta tulivat kettingit keularankaan. Näitä kutsuttiin vatustaakeiksi. Ne tukivat liiverpuomia, ettei se päässyt nousemaan ylös. Liiverpuomin alle rikkaajat kutoivat 15 x 15 cm silmäisen verkon tervatusta köydestä. Siinä merimies voi turvallisesti työskennellä merellä liikuttaessa, kun keulapurjeita pantiin kiinni ja auki.⁶⁸⁸



Kuva 73. Koululaivan kyljessä on rostiraudat, joihin vantit kiinnitettiin. Kuva RMA.

Teräsvanteja kutsuttiin **kiinteäksi takilaksi**. Ne sitoivat mastot pystyyn. Vanteja oli laivan kummallakin sivulla 18, yhteensä siis 36 kappaletta. Vantit pitivät varsinaista mastoa pystyssä, partuunat ylämastoa. Keulaan tuli taakivokkaa varten paksuin vantti eli keulaharus, mikä piti koko takilan pystyssä, ettei se päässyt kaatumaan taakse. Joka maston väliin tuli välitaaki eli -vantti, joka kulki mastosta perään päin. Alavantit olivat 28 mm paksuja, ylävantit 18 mm. Tämä kaikki muodostui valtavasta määrästä vajjeria: kiinteässä takilassa vanttivajjeria oli yhteensä 1 290 metriä.⁶⁸⁹ SOTEVAN lähettämän kirjeen mukaan rahtikuunarin teräsköysitarve oli 2 717 metriä, koulukuunarissa 3 841 metriä.⁶⁹⁰

Ennen kuin vanteja voitiin kiinnittää laivan sivuille, asennettiin rostiraudat. Ne olivat laattateräksestä tehtyjä tukevia rautoja, jotka kiinnitettiin laivan ulkokylkeen (kuva 73). Rostiraudat olivat samassa tasossa kuin kamtäckkiparrut. Sepät olivat tehneet ne pajassa, kirvesmiehet asensivat ne kiinni. Rostirautoja oli molemmin puolin laivaa kuusi joka mastossa. Vantit kiinnitettiin rostirautoihin vanttiruuvien avulla: jokaisen vantin päässä oli kierteellä varustettu ruuvi, jonka avulla vantti kiristettiin.⁶⁹¹

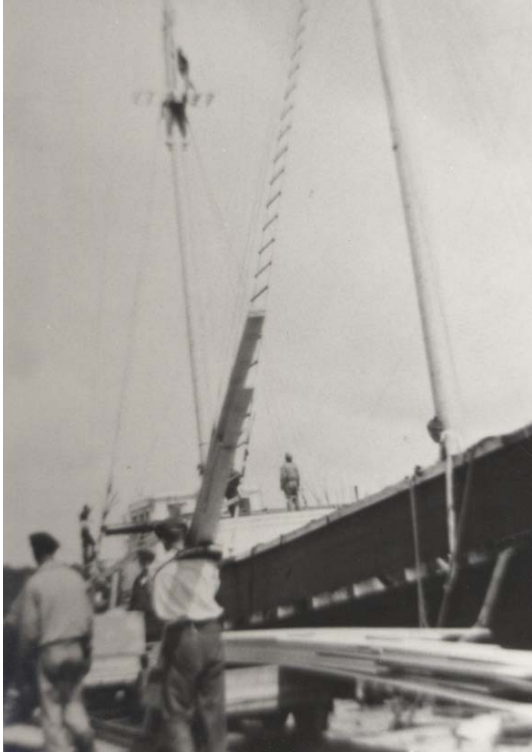
Osa haastateltavista muisteli, että kun alamastot nostettiin paikoilleen, mastossa

688 RM1, RM16, RM17.

689 RM1, RM16; KPA Kuunarin takila .

690 SOTEVA, yleinen osasto, kirjaamo, lähteneet kirjeet 1947, kirje 9.5.1947.

691 RM1; Wahlqvist Väinö, suull.



Kuva 74. Laivaa takiloidaan, miehet mastossa. Etualalla lankunkantajilla olallaan työtä helpottava tyyny. Kuva RMA.

oli paikoillaan vain yksi köysi, jöölinki eli taljaköysi, millä mies voitiin vetää mastoon poosmastuolissa (kuva 74). Hän pujotti vantit paikoilleen rotin eli alamaston pään yli. Kun kaikki mastot olivat paikoillaan, asennettiin huippuväliharukset ja vinoväliharukset eli välitaakit poosmastuolia apuna käyttäen. Myös näissä oli toisessa päässä vanttiruuvi, millä saatiin mastojen väli passattua.⁶⁹²

Rikarit tekivät vantit etukäteen valmiiksi. Vantin molempiin päihin tehtiin lenkki, alapään lenkkiin kiinnitettiin vanttiruuvi. Rikarit pleissasivat eli pujoiivat nämä lenkit vantin päihin. Yleensä teräsvanttien pleissaajat olivat oma porukkansa eli työryhmänsä. Se oli raskasta työtä eikä onnistunut kaikilta. Tätä työtä oli tekemässä ainakin kaksi Koiviston miestä. Samat miehet pleissasivat vantit ja kiinnittivät ne paikoilleen.⁶⁹³

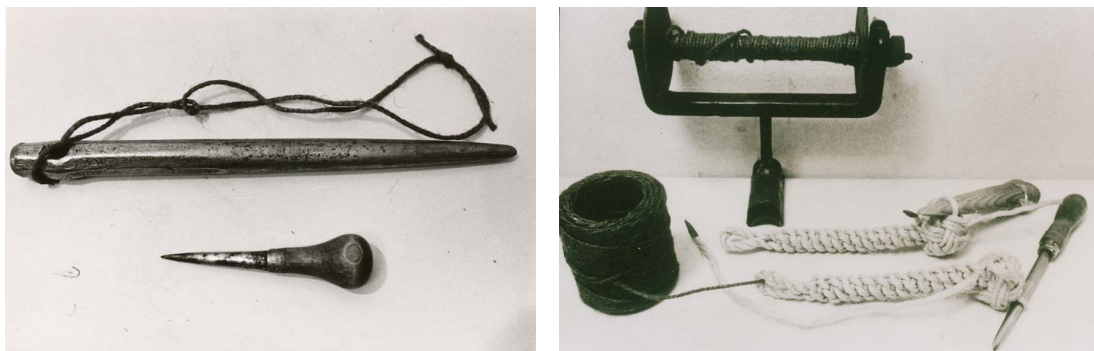
Vaijerin pleissaus tapahtui malspiikkiä apuna käyttäen (kuva 75). Malspiikki oli pyöreästä teräksestä tehty noin 30 cm pitkä puikko, joka oheni voimakkaasti toiseen päähän ja se oli kauttaaltaan hyvin hiottu. Malspiikin avulla vaijerin pujokseen lykättiin aukko ja vaijerin puretusta päästä yksi säe työnnettiin aukosta. Säikeiden päät oli käytetty purjelangalla kiinni niin, etteivät ne päässeet purkautumaan. Pleissausta jatkettiin säie kerrallaan. Vaijerissa pleissaus tehtiin aina myötäkierteen suuntaan, kun naru- eli köysipleississä taas aina vastakierteeseen.⁶⁹⁴

Kaikki vaijeripleissit päällystettiin merimieslangalla. Ensin pleissin päälle pantiin säkkikankaasta noin 8 cm leveäksi leikattua nauhaa, joka oli rullalla. Sitä kierrettiin samaan suuntaan kuin vaijerin säikeet menivät. Sitten päälle sidottiin tiukkaan merimieslankaa vastapäivään köyden kierteisiin nähden. Hollmingilla merimieslangan ”kiertovehjetä” sanottiin raumalaisen rikarin mukaan klääräysaparaatiksi tai kläärä-

692 RM15, RM16, RM17.

693 RM1.

694 RM1.



Kuvat 75–76. Vasemmalla malspiikit, oikealla klääräyskone, merimieslankaa ja malspiikkejä. Kuvat Sirpa Wahlqvist.

yspulikaksi. Kertojan mukaan klääräys- tai klääräyskoneen kehitti Hollmingilla rikarina työskennellyt Esko Laaksonen.⁶⁹⁵ Toisen haastatellun mukaan sen kehitti kai joku vanhempi perämies (voi olla Esko Laaksonen, kirj.huom) ja se oli käytössä ainakin jo kesällä 1947.⁶⁹⁶ Työkaluluettelon mukaan se oli tehty Hollmingilla ja sen malli oli saatu Espanjasta (kuva 76). Samasta laitteesta laivanrakentajat kertoivat seuraavasti:

Lähellä purjeita olevat vantit kläärättiin eli päällystettiin tervajyysingillä purjeen kulumisen estämiseksi. Lankaa kierrettiin vantin ympärille hyvän matkaa vanttiruuvista ylöspäin itse tehtyä puolikonetta apuna käyttäen. Klääräyskone oli tehty puusta.⁶⁹⁷

Siihen päähän, joka penslattiin kiinni, käännettiin sjömanskaarni. Se oli klääräystä. Klääräyskone oli semmoinen rulla, jolla lanka vedettiin, että se oli piukkaan ja tasasesti, suuria rakoja ei saanut jäädä. Ne tehtiin jo ennen kuin vantit pantiin paikoilleen, vastaassa eli siinä rikareiden pienessä työhuoneessa, jota sanottiin Takilaksi.⁶⁹⁸

Ennen laitteen keksimistä tämä työ tehtiin käsin merimieslankakerää kiertämällä. Todennäköisesti klääräyspulikkaa käytettiin jo Koivistolla, koska Sulo Jukanen mainitsee laitteen koivistolaista laivanrakennusta esittelevässä teoksessaan.⁶⁹⁹ Yrjö Kaukiaisen mukaan laite on tunnettu ainakin jo 1899.⁷⁰⁰

Vantin alapäässä oli lenkki, jota ennen kutsuttiin kalloksi, myöhemmin kousariksi. Sen kautta vaijeri vedettiin tiukalle vanttiruuvin yläpäähän. Tähän tehtiin pensliinapujokset, joita oli neljä tai viisi yhdessä vantissa. Pensliina oli kuuden millimetrin

695 RM17.

696 RM16.

697 RM1.

698 RM16.

699 Jukanen 1975, 331.

700 Yrjö Kaukiainen, suull.



Kuva 77. Oikealla sammakko, alla kousareita, vasemmalla penslaukoje. Kuva Sirpa Wahlqvist.

paksuista pehmeää vaijeria. Sillä vedettiin punokset jokaiseen vanttiin, jotta vantin alapää saatiin kiinni. Ne oli hyvin taitavasti tehtyjä ja kertojan mukaan hauskan näköisiä: pujokset oli maalattu kaikki valkoisiksi. Penslaus oli ammattimiehen työtä, sen tekivät vanhat purjelaivamerimiehet. Penslauksessa käytettiin apuna penslauskonetta tai penslaukojetta (kuva 77).⁷⁰¹

Kun Rauman Koivistokerho järjesti kuunarirakentajien työkalujen keruun ja luetteloinnin yhdessä Rauman museon kanssa, saatiin talteen ”koussin lenkkiin kiristyslaite eli sammakko”. Teräksestä tehtyä laitetta on käytetty vanttivaijereiden koussien kiristyksessä penslattaessa (kuva 77). Sulo Jukasen koivistolaista laivanrakennusta käsittelevän kirjan mukaan koussi on silmäke purjeessa, vaijerissa tai nuorassa, mutta myös vaijerisilmukkaan sijoitettu rautainen suojuus, joka esti itse vaijeria hankautumasta silloin, kun sen silmään liitettiin jokin toinen vaijeri tai sakkeli tms.⁷⁰²

Vaijerityöt tehtiin pienessä rautakaminalla lämmitetyssä tilassa, jota kutsuttiin Takilaksi tai Pikkutakilaksi. Huoneessa oli neljä tai viisi ruuvipenkkiä, mihin vantit saatiin kiinni, ja työkalukaapit.⁷⁰³

Kun valmiit vantit oli saatu mastoon, ne kiristettiin molemmin puolin. Kaikki mastot olivat hiukan taaksepäin kallellaan eli viistossa, muuten laiva olisi ollut ruman näköinen ja näin oli helpompaa myös purjeiden hoitamista ajatellen. Mastojen linjaus eli aisaaminen tai ansoitus tapahtui niin, että rikareiden päällikkö kapteeni Vene kävi jostain kauempaa katsomassa, ovatko mastot linjassa edestä ja sivulta katsottuna. Välillä hän palasi kertomaan, pitikö vantteja kiristää vai löysätä vanttiruuveista. Linjaus tapahtui siis silmämääräisesti, mutta kertoja muistelee, että ehkä sitä vähän mitattiinkin suurella astelevyllä, jossa oli luotilanka. Mastojen toppien linjauksen jälkeen tehtiin partuunoihin ja tankovantteihin pensselit. Tämän jälkeen täkillä oleva mastonreikä kiilattiin ja sen ympärille tehtiin purjekangaskaulus. Mastojen linjaus oli päivän työ. Se tarkistettiin vielä merikokeiden jälkeen.⁷⁰⁴

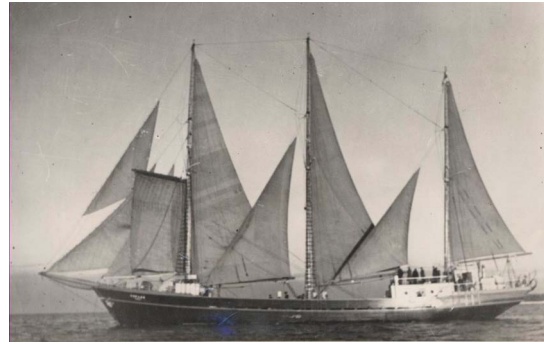
701 RM1, RM16; Hollming Oy museoesineet.

702 Hollming Oy museoesineet; Jukanen 1975, 333.

703 RM15, RM17.

704 RM1, RM15, RM16, RM17.

Rikareiden tehtäviin kuului myös vesimerkkien mittaaminen ja merkitseminen, maalarit maalasivat ne. Kun alavantit oli saatu paikoilleen, asennettiin väylingit eli lattarit. Nämä olivat askelmia, joita pitkin merimies pääsi kiipeämään mastoon. Yhden haastatellun mukaan puhuttiin väylingeistä, kun askelmat oli tehty narusta ja lattareista, kun askelmat oli tehty puusta⁷⁰⁵. Väylinkien najauksesta myös puhuttiin. Väylingit



Kuva 78. Lensvokka bermudatakilaisessa laivassa, joka on koepurjehduksella. Kuva RMA.

oli valmistettu pihlajasta ja maalattu mustiksi. Yksi haastateltu muisti, että väylingit oli tehty saarnesta⁷⁰⁶. Väylingit pantiin kahteen keskimmäiseen vanttiin alhaalta paraslaidalta vanttiruuvien yläpuolelta saalingiaukkoon asti (kuva 73). Ne köytettiin tarvajyysingillä kiinni vantteihin. Väylinkiin oli tehty pieni kolo vantin kohdalle. Kapula kerrallaan rikari köytti jyysingillä väylingin kiinni vanttiin 30 cm:n välein. Väylingit tehtiin alhaalta lähtien ja sitä pitkin kiivetään askelmia ylös ja kiinnitettiin väylinkejä aina ylemmäs, kunnes päästään saalingille. Joka kuudennen väylingin päässä oli pidempi puu, joka esti rakenteen liian heilumisen.⁷⁰⁷

Kun penslaus ja väylinkityöt oli tehty, asennettiin kahvelit ja puomit paikoilleen. Kahvelitakilassa mastoon tuli puomi ja kahveli. Kahvelia nosti voimakas kolmeplokinen talja, jota kutsuttiin piikvalliksi. Juurvalliksi kutsuttiin sitä plokia, joka veti kahvelia juuresta lähelle mastoa. Juurvalli oli kaksinkertainen talja, jonka toinen pää oli saalingin alapuolella kiinni. Taljan köysistö oli manillaa.⁷⁰⁸

Kahvelin toinen pää muodostui aina tammipuusta tehdystä haarukasta, joka kulki pitkin mastoa. Haarukkaa piti kiinni mastossa köysi, jossa oli tammesta sorvatut helmet. Näin haarukka ei päässyt pois maston kyljestä. Puomi oli hiukan vastaavaa kahvelia pidempi. Puomiin oli kiinnitetty kuutit eli jalukset, joiden avulla purjetta hoidettiin. Perä- eli mesaanimastossa oli kaksi kuuttia molemmilla puolilla laivaa ja ne pitivät purjeet keskellä. Laivan kannessa, isomaston kohdalla, oli rauta pultattuna kiinni kannen läpi. Siinä liikkui isomaston kuutinplokki. Samanlainen järjestely oli vorkkamastossa.⁷⁰⁹

705 RM15.

706 RM15.

707 RM1, RM13, RM15, RM16, RM17; KPA Kuunarin takila; Hollming Oy museoesineet.

708 RM1, RM15.

709 RM1.

Kaikissa laivoissa oli keulamastossa raakapurje, ns. hyväntuulenpurje, joka antoi myötätulessa hyvän vauhdin (kuva 78). Koivistolaiset kutsuivat sitä nimellä lensvokka. Sitä varten oli mastossa poikittain 16 metriä pitkä raakapuu teräskurjen varassa kieppumassa. Tätä rautaosaa kutsuttiin nimellä raa'an rakki. Puomia käytettiin myös lastipuomina. Puomissa oli vaijerista tehdyt jalkapertit, joiden päällä merimies käveli, kun meni tekemään purjetta auki tai kiinni. Vaijeri oli läärätty eli päällystetty tervajyy-singillä, ettei se ollut liukas. Käsirenkaissa voi pitää käsiä välillä, kun purjetta pantiin kiinni. Vielä oli tukena selkäpertti, johon voi nojata purjetta puomilla käsiteltäessä.⁷¹⁰

Purje jiihkattiin raakaan kiinni silloin, kun sitä ei tarvittu. Siellä oli sellaiset fallit, touveiksi me kutsuttiin, jiiikkaustouvit – kun alhaalta vedettiin, ne nosti purjeen ylös. Miehet köyttivät purjeet kiinni raakaan seisingeillä.⁷¹¹

Hollmingilla oltiin sitä mieltä, että tällaista hyväntuulenpurjetta ei olisi aluksissa tarvittu, se vain rasittaa takilaa ja keulaa. SOTEVALle osoittamassaan kirjeessä mielipidettä perusteellaan näin:

Venäläisten kanssa käydyistä keskusteluista olemme tulleet käsitykseen, että aluksia käytetään pa. pohjoisella Jäämerellä ja Tyynellämerellä, jossain määrin Itämerellä ja mahdollisesti Mustallamerellä. Mitkään näistä kulkuvesistä eivät ole pasaatialuetta, joissa hyväntuulen purje vastaa tarkoitustaan.⁷¹²

Venäläiset valittivat, että puomit halkeilivat. Tästä syystä ne käsiteltiin seuraavasti: valmiit puomit upotettiin suolaveteen muutamaksi päiväksi ja sitten kuivattiin ja edelleen jynssättiin uudelleen puhtaiksi. Näin käsitellyn puun päällä ei pysynyt lakka, joten puut öljyttiin ensin vernissan kanssa ja sitten lakattiin. Tämän käsittelyn jälkeen puut eivät halkeilleet.⁷¹³

Juokseva takila eli köysistö laitettiin paikoilleen ennen purjeita. Juurvallit, piikvalit, tirkkit, jäärtit ja kuutit sekä monet muut köydet ja taljat rikattiin paikoilleen. Köydet olivat eri paksuista sisalia. Köyden paksuus riippui siitä, mihin kohtaan se laitettiin. Kaikki juoksevan takilan köydet piti tehdä etukäteen valmiiksi rikausverstaassa, jossa purjeetkin tehtiin. Jokaisen köyden pää köytettiin kiinni purjelangan kanssa, etteivät köydet päässeet purkautumaan. Pleissaamisen lisäksi päät ommeltiin ristiin. Köysipu-

710 RM1, RM15, RM17.

711 RM1.

712 SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjeet 1946, kirje 30.1.1946.

713 RM1.

joksia tehtäessä käytettiin puusta valmistettua malspiikkiä. Köyden purkautumista estävää sidosta kutsuttiin taakeliksi.⁷¹⁴

Suuri osa juoksevasta takilasta tehtiin valmiiksi purjeneulomossa, mutta osa vasta laivassa: kannelle tuotiin koili köyttä ja siitä leikattiin aina sen verran, kun kuhunkin taljaan sitä meni.⁷¹⁵ Kaksi ryhmässä työskennellyttä muisteli, että köysityöt tehtiin melkein kaikki laivalla.⁷¹⁶ Loppuaikoina, kun määrämittoja jo tiedettiin, köydet katkottiin valmiiksi. Huippupurjeita eli topseilejä varten oli omat juoksevat vallit. Ne olivat ohuempaa köyttä.⁷¹⁷

Juoksevaan takilaan liittyi paljon plopeja, jotka kiinnitettiin sakkeleilla. Juokseva takila tehtiin pääosin niin, että köyden pää vedettiin jöölingillä ylös ja yksi mies oli mastossa pujottamassa köysien päitä plopeista läpi. Juoksevan takilan asennuksessa käytettiin apuna poosmastuolia. Työssä tarvittiin kolme miestä, yksi mastossa ja kaksi alhaalla. Juoksevan takilan laittamisessa meni neljä päivää. Kaikkiaan juoksevaan takilaan tuli sisalköyttä 5 324 metriä.⁷¹⁸

Takilan köydet kiinnitettiin aina naakeleihin: narun löysä pää eli lyöppäri kiinnitettiin niihin. Naakelit kiinnitettiin edelleen naakelipenkkiin. Naakelipenkki kiersi ympäri laivaa parraslaidalla. Naakelit tehtiin saarnesta ja ne toimitti alihankkija.⁷¹⁹

Purjeiden sommittelun ja leikkauksen teki purjemestari. Hollmingilla purjemestarina oli mies, joka oli ollut seilimaakarina eli purjeiden tekijänä ahvenanmaalaisen laivanvarustajan Erikssonin laivoilla vuosikausia. Kapteeni Vene, merimiesosaston päällikkö, oli mukana tässä työssä.⁷²⁰ Yksi rikareista muisteli, että purjeet leikkasi sama työryhmä, joka ne ompelikin. Purjeiden leikkaus tapahtui ruokalan yläkerrassa purjeneulomossa lattialla tai isossa suulissa. Purjeiden mallit oli piirretty pysyvästi lattiaan, niiden kuvien mukaan kangas levitettiin ja leikattiin.⁷²¹ Toinen rikari muisti, että huone oli välillä muussa käytössä eikä piirustuksia niin ollen ollut lattiassa.⁷²² Ruokala valmistui vuonna 1946, ennen sitä purjeita tehtiin Nurmisen varastossa lähellä telakka-aluetta tai kapteeni Nylundin huvilassa. Koivistolla oli ollut tapana levittää purjekangas piirtämistä varten kotipihalle.⁷²³

714 RM1, RM15, RM16, RM17.

715 RM1.

716 RM16, RM17.

717 RM1, RM16.

718 RM15, RM16, RM17; KPA Kuunarin takila.

719 RM1; Hollming Oy museoesineet.

720 RM15.

721 RM16.

722 RM15.

723 RM1.



Kuva 79. Seilimaakarin penkki ja työvälineet, penkillä purjehanska ja purjeen palteen taivuttamisessa käytetty saumausvasara. Kuva Sirpa Wahlqvist.

Purjeiden ompelu tapahtui purjeompelujakkaralla (kuva 79). Jakkaran molemmissa päissä oli laatikko, missä pidettiin työkaluja. Istuinosa oli tehty purjekankaasta. Yksi mies teki yhtä seiliä eli purjetta, välillä yhtä seiliä teki kaksi miestä.⁷²⁴

Purjekangas meni polvien yli ja narulenkki oli lyöty neulomisistuimeen kiinni. Sit oli koukku siin päässä ja kun päästiin alkuun, koukku lyötiin kankaaseen, kun sen piti olla piukassa.⁷²⁵

Purjeiden koko oli pinta-alaltaan määrätty. Purjekangas oli 60 cm leveää ja kankaan palat liitettiin toisiinsa limiliitoksilla. Kankaat menivät 2–3 cm päällekkäin. Purjeet ommeltiin molemmilta puolelta käsin, mutta myöhemmässä vaiheessa oli käytössä ompelukone, jolla nämä vaatit eli liitokset ajettiin. Purjeiden ompelussa oli vaatimuksena tietty määrä tikkejä tuumalle. Yksi kertoja muisteli, että vaadittu määrä olisi ollut viisi tikkiä/tuumaa (tikki/0,5 cm),⁷²⁶ toisen mukaan 30 cm:lle piti tulla 36 tikkiä (tikki/1,2 cm).⁷²⁷ Purjeita neulottaessa lanka vahattiin mehiläisvahan ja parafiinin seoksella tai lanka vedettiin läpi mehiläisvahasta. Se piti langan tasaisena ja liukkaana eikä lanka päässyt rispaantumaan. Eri purjeisiin käytettiin eri paksuista purjekangasta: sitä oli kuutta eri vahvuutta.⁷²⁸

Purjeentekijän päätyökalu oli purjehanska. Se oli nahasta tehty käsituki, jossa oli metallista tehty silmä. Silmästä sai tukea, kun neulaa työnnettiin purjekankaan läpi. Purjeiden ompelemisessa käytettiin kolmikulmaista neulaa. Purjelankaa oli kahta paksuutta.⁷²⁹

Purjeen ulkoreuna paltattiin joka puolelta. Lisäksi kaikkien purjeiden ulkoreunaa kiersivät liikit eli narut. Liikki oli hamppunarua, halkaisijaltaan 28 mm. Seilimaakarin eli purjeneulojan piti olla taitava mies, että hän osasi laittaa liikin oikeaan malliin. Liikki ei saanut mennä tiukalle eikä myöskään löysälle. Liikkaaminen tapahtui aina

724 RM15.

725 RM16.

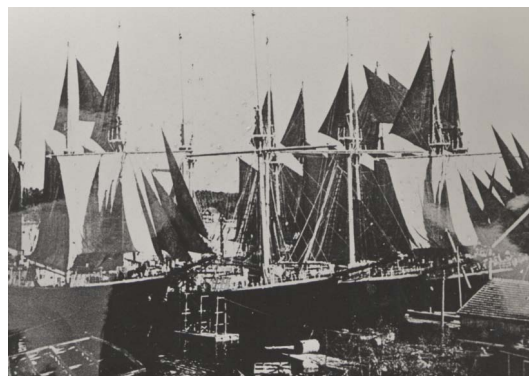
726 RM17.

727 RM15.

728 RM1, RM15, RM16, RM17.

729 RM1.

käsin ja se oli kovaa työtä. Neula oli paksumpi kuin tavallinen purjeneula. Liikassa purjelanka käytettiin kaksinkertaisena, kun varsinaista purjetta ommellessa sitä käytettiin yksinkertaisena. Liikkiin tuli aina vain yksi ommel. Liikkinaruun ommeltiin vielä lenkit, joilla purje tuli puomin tyveen ja latvaan kiinni, muuten purje tuli narulla puomiin kiinni. Purjekankaan palteen taivutuksessa käytettiin apuna kovasta puusta tehtyä saumaussava-



Kuva 80. Varustelulaiturissa. Kuva RMA.

saraa. Purjeen joka kulmaan tuli kulmavahvistukset eli ne vahvistettiin kaksinkertaisella kankaalla, johonkin kangasta voisiin laittaa useampikin kerros.⁷³⁰

Kun purje oli liikattu, sen reunaan kiinnitettiin messinkiset kousarit noin puolen metrin päähän toisistaan. Rei'istä pujotettiin ohut köysi, jolla purje kiinnitettiin puomiin. Kousaria varten purjeeseen lyötiin koivupölkyn päällä reikä nahkapaskalla, raudasta tehdyllä työkalulla, ja vasaralla. Kousari lyötiin sitten reiän reunoihin. Näitä reikiä kutsuttiin myös nimellä puslinki- eli purjerenkaat ja näihin kiinnitettiin narulla edelleen koivuiset mastorenkaat. Bermudapurjeeseen kiinnitettiin juoksijat, sillä mastossa oli kisko. Purjeeseen piti vielä tehdä reivi reivausta varten. Purjeessa oli kaksi reivilistaa, alimmainen ja ylimmäinen, jota kutsuttiin pohjareiviksi. Niistä roikkuivat kahta puolta purjetta reivinarut, noin puoli metriä pitkät tervatusta hampusta tehdyt narut, joilla purje sidottiin tarvittaessa.⁷³¹

Purjekankaat tuotiin Englannista ja ne olivat pellavaa. Samanlaisia ulkomaisia kankaita käytettiin jo Koivistollakin. Sotakorvauskuunareissa piti kussakin olla kahdet purjeet. *Morskoi Registr* hyväksyi myös Tampellan kankaan purjekankaaksi, mutta siitä ei ole tietoa, käytettiinkö sitä purjeiden ompeluun⁷³².

Kun purjeet oli saatu valmiiksi, ne asetettiin paikoilleen ja purjeiden käsittelyssä tarvittavat fallit ja taljat kiinnitettiin. 1,5 tuuman manillaköyttä, jolla purjeet sidottiin puslingeista puomiin, kutsuttiin nimellä litsliina. Purjeet laitettiin paikoilleen yhden päivän aikana: joka mastossa oli oma työryhmä ja ne kilpailivat keskenään työn sujumisesta. Tämän jälkeen jokainen purje vuoron perään nostettiin ylös. Siinä purjeet

730 RM1, RM16, RM17; Wahlqvist Väinö suull., Hollming Oy museoesineet.

731 RM1, RM15, RM16.

732 RM1; Sotava, yleinen osasto, kirjaamo, lähteneet kirjeet 1945, kirje 24.10.1945.



Kuva 81. Rikari puomilla. Kuva RMA.

suortuivat ja vastaanottaja voi tarkistaa ne (kuva 80). Jokaiselle purjeelle tehtiin suo-
jaksi peite.⁷³³

Koivistolla takilan asensivat usein lai-
van rakennuttajan suvun miehet. Saaren-
tähti-laivaan kiinteä takila otettiin osittain
vanhasta kaljaasista. Takila valmistettiin
vanhan laivan kannella uuteen laivaan so-
pivaksi. Tapa siirtää takila vanhasta laivas-
ta uuteen oli tavallinen.⁷³⁴

Yksi Saarentähden rikareista oli Erk-
ki Pulli, josta sitten tuli laivan kaptee-
ni, muut rikarit olivat myös merimiehiä.
Rungon rakentajat eivät osallistuneet rika-
ukseen. Kaarlo Pullin mukaan takiloinnin
tekivät usein laivaan pestatut merimiehet,
tavallisesti he tekivät ainakin juoksevan
takilan. Toisaalta oli myös takiloinnin eri-

koismiehiä, vanhoja merimiehiä, jotka hallitsivat takilan teon. Purjeiden tekijät ovat
erikoismiehiä, usein vanhoja puosmanneja. ”Mestari piirsi ensin piirroksista valmiit
suunnat kankaisiin, neulojat näkivät sitten piirroksista kankaan muodon. Enempää ei
purjeentekijöitä tarvinnut neuvoa.”⁷³⁵

Hollmingilla laivan takilointiin siis erikoistui **rikausporukka eli merimiesosasto**,
joka teki rikaukset ja purjetyöt, samoin se hoiti telakoimisen ja laivojen siirrot sekä
kaikkien raskaiden esineiden siirrot. Merimiesporukalle kuuluivat myös koepurjeh-
dukset ja ankkuroimiskokeet.⁷³⁶

Rikaus oli ammattimiesten työtä (kuva 81). Rikausporukan päällikkönä toimi rau-
malainen merikapteeni, työnjohtajina oli raumalaisia perämiehiä. Rikauksen tekijät
eli rikarit olivat pääosin raumalaisia entisiä merimiehiä, joille monille purjelaiva oli
ennestään tuttu työmaa. Merimiesosastossa oli miehiä myös Uuraasta ja Koivistolta.
Joukossa oli useita merikapteeneita, kolme tai neljä, jotka odottivat täällä pääsyä töihin
laivalle. He tekivät pääsääntöisesti samaa työtä kuin kouluttamattomatkin.⁷³⁷

733 RM1, RM15.

734 RM2.

735 RM2; Suna 1972.

736 RM17.

737 RM1, RM16, RM17.

Purjeneulajat olivat oma työryhmänsä. Heidän työhönsä kuului purjeiden neulomisen lisäksi korkkifendareiden, pendareiden eli viilareiden teko. Edelleen purjeneulajat tekivät kaksinkertaisesta purjekankaasta peitot lastiluukkujen päälle sekä lastivintturin ja ankkuripelin päälle, kuten myös pelastusveneiden päälle. Purjeneulajia oli vakituisesti töissä noin kahdeksan. He olivat muita rikareita vanhempia, keski-ikältään ehkä ylikin 50 vuotta. Purjeneulajina työskenteli kaksi vanhaa raumalaista merikapteenia.⁷³⁸ LATElla oli rikausporukan vetäjänä Kap Hornin kiertänyt kapteeni, joka vastasi myös koeajoista, mutta niiden välillä toimi purjeneulomon esimiehenä ”osallistuen itse vanhan kansanmiehen ominaisuudessa purjeiden valmistustyöhön”.⁷³⁹

Rikariporukkaan kuuluivat vielä mastonveistäjät eli merimieskirvesmiehet, vaijerinpeissaajat ja varsinaiset rikaajat. Merimiesosastolla työskenteli kaikkiaan noin 20–30 henkilöä.⁷⁴⁰ Yksi laivakirvesmiehistä kertoi:

Se ol se rikausporukka semmosta nuorta porukkaa, ni ne tahto vähä seikkailla, kuka lähti merelle ja kuka minnekin. Sit joutu tämmönen vanha jysky aina joukkoa jatkamaan, välillä aina.⁷⁴¹

Rikarin työkaluina olivat purjeneula, hanska, malspiikki eli pujotinpuikko, ryyla (puinen narun pleissaukseen käytetty työkalu) tai pryyla, hohtimet, vasara, meisseli ja kaikilla tietysti puikko, joka oli jokaisella itsellä. Vekara eli lampka tarvittiin köysistön kiinnityksessä. Työkaluista kehitettiin itse parannettuja malleja, esimerkiksi malspiikkiä alettiin tehdä pyöreistä viiloista. Mallien kehittelyn myötä työ helpottui ja nopeutui. Työkalut pidettiin purjekankaasta valmistetussa rikaajan työkalupussissa. Rikaajat erotti muusta telakan väestä siitä, että he käyttivät kesällä baskeria. Tämä juontui siitä, että merimiehet käyttivät tuohon aikaan yleensä merilläkin baskeria.⁷⁴²

Rikareille maksettiin melkein kaikille sama palkkaa, mutta mastossa työskentely lisäsi vähän palkkausta (muuten 85 mk, mastossa 100 mk). Monet työt tehtiin urakalla, kuten köysityöt ja purjeiden ompelu. ”Pientä kilpailua oli aina. Se oli vähän joka hommassa. Raha oli juoksuttajana, kun ne oli urakalla suurin osa hommista”.⁷⁴³

Rikausporukalla oli aina föörmanni, joka sai vähän parempaa palkkaa kuin muut. Esim. mastonnostoporukassa ja vesillelaskuporukassa aina määrättiin ”vanhin”, joka

738 RM1, RM15, RM17.

739 Lundelin 1998, 51.

740 RM1, RM15, RM17.

741 RM6.

742 RM15, RM16; Hollming Oy museoesineet.

743 RM16, RM17.

johti työtä ja jolle pomo antoi tehtävät. Föörmannin homma ei ollut vakituinen, vaan pomo määräsi, kuka vanhimmista miehistä milloinkin veti porukkaa.⁷⁴⁴

Sotien jälkeen oli paljon kapteeneja ja perämiehiä töissä, jotka varttu laivoihin. Ne oli hienoja miehiä. Vaikka meikäläinenki lukematon mies oli föörmannina, niin kyllä ne teki ihan eivätkä puuttunnu, tekivät mitä käskettiin.⁷⁴⁵

Jos kesken työpäivän putosi mereen, sai lähteä kotiin ja sai kuitenkin päivän palkan. Työtä tehtiin vuoden ympäri, mutta sateella ja pakkasella menttiin sisälle tekemään valmistelevia töitä. Kuunarin kannella oli sauna ja sitä pidettiin jatkuvasti lämpimänä, siellä voitiin käydä lämmittelemässä.⁷⁴⁶

744 RM16.

745 RM16.

746 RM15, RM17.

7. Varustelu, maalaus ja koepurjehdukset

Parhaana aikana varustelulaiturissa oli varusteltavana viisi kuunaria. Laivat numerot 6–9 varusteltiin poikkeuksellisesti Helsingissä (kuvat 82, 83), kaikki muut varusteltiin telakalla Raumalla. Haastateltava uskoi poikkeusjärjestelyjen johtuneen siitä, että neuvostoliittolaiset epäilivät laivojen valmistumista ja halusivat valvoa työtä tavanomaisesta tarkemmin. Kun laivat luovutettiin, ne sisälsivät kaikki mahdolliset tavarat, joita laivassa tulnaisiin tarvitsemaan, astioista ja liinavaatteista lähtien.⁷⁴⁷

Kun laivan varustelua valmisteltiin, haalausporukka lykkäsi kaiken tarvittavan rullavaunulla varustelulaituriin. ”Laivan varustelussa sai sitten mennä keulasta ahteriin eli perään ja kiinnittää milloin mitään.”⁷⁴⁸ Meripuoli vastasi omista viimeistelyistään, rungon osalta varustelu oli kirvesmiesten työtä. Esimerkiksi työveneet ja pelastusveneet tulivat alihankintana Pursila-nimisestä yrityksestä, myöhemmin joku tuli Valkol-takin, mutta merimiesporukka teki niiden päälle pressut. Jokaiseen laivaan tuli neljä pelastusvenettä ja lisäksi työvene.⁷⁴⁹

Laivat oli pääosin maalattu jo ennen vesillelaskua. Pohja maalattiin myrkkymaalilla juuri ennen vesillelaskua, jo ennen se oli maalattu tavallisella värillä. Runko maalattiin mustaksi, parraslaita tavallisesti tumman vihreäksi (kuva 84), mutta koululaivoissa se oli musta-valko-ruutuinen. Maalari muisteli, että laivat olivat ulkopuolelta mustia, mutta kahdessa ensimmäisessä laivassa reilinki oli valkoinen (kuva 85). Sisäpuolelta parraslaita oli valkoinen. Hytit maalattiin valkoiseksi. Laivan kansi oli tervattu ja käsitelty vielä vernissalla. Leistanko ja pelastusveneet lakattiin, samoin naakelipenkki.⁷⁵⁰



Kuvat 82–83. Raumalla rakennettu kuunari varusteltavana Helsingissä. Kuvat RMA.

747 RM1.

748 RM12.

749 RM10, RM17; Lindblom 1948, 228.

750 RM1, RM13.



Kuvat 84–85. Vasemmalla laivojen reilinki on maalattu mustaksi tai tummanvihreäksi. Oikealla ensimmäisen sotakorvauskuunarin reilinki on valkoinen. Kuvat RMA.

Venäläiset ilmoittivat kesällä 1945 haluavansa kuunareiden maalauksen seuraavalaisena: kansirakenteet valkoiset, pelastusveneet valkoiset, raine (*bogspröt*) valkoinen, partaan sisäpuoli vaaleanharmaa, konehuone vaaleaharmaa tai alumiini, rungon vedenalainen osa patenttiväriä, vesilinjassa valkoinen juova, vedenpäällinen osa musta, takilan puuosat öljytyt, köysitakila lappsalvatut ja asunnot valkoiset.⁷⁵¹

Maalausporukan tehtäviin ei kuulunut tervaaminen, sen tekivät ne, joille puutyöt kuuluivat. Sen sijaan maalarit hoitivat rautaosien mönjäämisen: raudat puhdistettiin teräsharjalla ja käsiteltiin punaisella lyijymönjällä.⁷⁵²

Maalaus tehtiin tavallisesti pyöreällä pensselillä, ruiskumaalausta ei tunnettu. Laivan kylkeä maalattaessa piti työryhmässä olla vähintään kaksi miestä. Kun laiva oli jo vedessä, kylkeä maalattiin lautalta (kuva 86). Lautta oli kolme metriä leveä ja noin viisi metriä pitkä. Sen päällä oli telineet, josta käsin maalaus tehtiin. Maalausporukan tehtäviin kuului vielä ns. makeavesisäiliöiden slammaus: teräksinen säiliö käsiteltiin sisäpuolelta sementtivellillä.⁷⁵³ Maalarit olivat koivistolaisia miehiä. Maalaustyöt tehtiin pääosin urakalla.⁷⁵⁴

Koivistolla laivan peräpeiliin tehtiin yleensä koristeita: siihen maalattiin tai upotettiin ornamentteja ja usein nimilauta peräpeilissä oli koristeltu kauniisti. Nimilauta oli tehty jalopuusta. Sotakorvauskuunareissa maalaus- tai upotuskoristeita ei käytetty ja nimi ja laivan kotipaikka oli maalattu suoraan laivan kylkeen piirustuskonttorissa tehdyn sabluunan avulla.⁷⁵⁵

Kun laiva oli täysin valmis, tehtiin koepurjehdus. Sitä ennen tehtiin laiturikokeet.

751 Sotava, yleinen osasto, kirjaamo, lähteneet kirjeet 1945, kirje 16.7.1945.

752 RM13.

753 RM1, RM13.

754 RM1, RM13.

755 RM2, RM13.



Kuvat 86 ja 88. Vasemmalla kuunaria viimeistellään telineiltä varustelulaiturissa, etualalla kuunarin pelastusveneitä. Oikealla koululaivat koepurjehduksella 21.6.1947. Kuvat RMA.

Purjehduksella yhden päivän aikana kaikki purjeet vedettiin ylös ja purjehdittiin kaikilla kurseilla. Myös koneet kokeiltiin, samoin kaikki laitteet. Koepurjehduksen suorittivat rikausosaston miehet (kuva 87), konepuolta hoitivat konepuolen miehet. Mukana oli myös venäläiset tilaajan ja merirekisterin sekä SOTEVAN edustajat.⁷⁵⁶

Koepurjehduksiin liittyi alkuaikoina juhllisuuksia, samoin viimeisen kuunarin koepurjehdukseen. Muutaman kerran sotakorvauskuunareiden koepurjehduksille oli kutsuttu runsaasti vieraita. Laivojen 5, 6, 7 ja 8 koepurjehduksilla 21.6.1947 (kuva 88) oli mukana laivan tilaajan ja Neuvostoliiton merirekisterin edustajat, SOTEVAN valtuuskunta sekä muita kutsuvieraita edustamassa laivan rakentamiseen osallistuneita tahoja (kuva 89). Koepurjehduksen aikana vieraille tarjottiin laivassa ruoka (kuva 90) ja sen jälkeen illallinen ravintola Raumanlinnassa.⁷⁵⁷

Viimeisen sotakorvauskuunarin koepurjehdusta kuvaa sen koeajopäällikkö Erkki Pulli seuraavasti:

Toinen juhlapurjehdus – ja samalla lajinsa viimeinen – oli kuunari ”H-49:n” purjehdus elokuussa 1952 Raumanmerellä. Senpä vuoksi oli kuunarin kannella juhluvieraitten joukossa



Kuva 87. Merikapteenit Erkki Pulli ja Ilmari Pernaja koeajopäällikköinä. Kuva RMM.

756 RM1; Helle 2001,90.

757 HA Johtokunnan kokouksen pöytäkirja 1.6.1947.



soittokunta virittelemässä Nortamo-aiheisia merimieslauluja. Ja juhlavieraille oli unohtumaton elämys kun kuunari täysissä purjeissa ja juhlaliputettuna tuli Raumanmereltä Rihtniemen väylää pitkin sisälle saaristoon ohittaen vanhan merenkulkijain tunnusmerkin ”Santkarin pookin” hyvässä länsituulessa. Valitsimme tämän sisääntulo-reitin sen vuoksi, että juhlavieraitten joukossa oli useita entisiä raumalaisia ja koivistolaisia purjelaiva-ajan päälliköitä, perämiehiä ja seilimaakareita. Olimme jättämässä jäähyväisiä puulaivanrakennukselle ja samalla siirtyivät historiaan näitten uljaitten kuunareitten koepurjehdukset Raumanmereltä.⁷⁵⁸

Kuvat 89–90. Vasemmalla kuunari kutsuvieraineen lähdössä koeajolle. Oikealla tarjoilua kuunarin kannella koepurjehduksella. Kuvat RMM.

Tavallisesti koeajot tehtiin ilman kutsuvieraita ja ne sujuivat työn merkeissä (kuvat 91, 92). Koeajoon osallistuneelle miehistölle tarjottiin kuitenkin laivassa hyvät ruuat ja satamaan tulon jälkeen myös viinaa.⁷⁵⁹ Erään kertojan muistin mukaan koeajoviinat tarjottiin joka kerran koeajolla kuunariaikana: se oli itsestään selvyys, viinatarjoiluja ei tarvinnut pyytää.⁷⁶⁰

Viinatarjoilulla oli koeajoilla myös erityinen merkitys. Koeajopäällikkö Erkki Pulli kertoi:

758 Helle 2001, 92.

759 RM7.

760 RM17.

Kun laiturikokeet ensimmäisenä varsinaisena koeajopäivänä oli saatu onnellisesti iltaan, niin sen jälkeen mentiin kapakkaan ja otettiin seuraavan päivänä purjehdusta varten hyvä tuuli, myötätuuli, päälle jo satamassa ollessa. Seuraavana päivänä kun lähdettiin merikokeisiin, olivat vieraat tarkastajat vähäsen ”hattu kierossa”, kuten venäläisillä oli tapana sanoa, ja silloin oli ryyppy tarpeen. Venäläisten valittaessa pääkipuansa aluksen päällikölle esitin stewardille, sairaitten parantajalle, että nämä miehet pitäisi hoitaa terveeksi. Ei tarvinnut kuin vähäsen viinaa, niin edellisen illan hyvä pohjalasti alkoi vaikuttaa ja naapurin miehet olivat pienessä mainingissa koko merikokeitten ajan. Näin merikokeet menivät hyvin, siis odotusten mukaisesti, kiitos telakan hyvän järjestelyn.⁷⁶¹



Kuva 91. Koeajon aikana rakennetaan pelastusveneen petiä. Kuva RMA.

Vastaavanlaisia, mutta epävirallisia koeajoja on suoritettu myös perinteisessä laivanrakennuksessa. Esimerkiksi Särkisalosta on tietoja, että kun laiva oli saatu valmiiksi, seilasivat laivan osakkaat kaksi päivää merellä uutta alusta kokeillen. Juhlat sujuivat väkevien merkeissä.⁷⁶²

Laivan koneistaminen on rajattu tämän tutkimuksen ulkopuolelle. Todettakoon kuitenkin, että moottorin asentamiseen liittyi oma juhlahetkensä, savuviinat. Yhtiö tarjosi koneasentajille viinaa, kun laivan kone ensimmäisen kerran käynnistettiin. Koneasennustyöt tehtiin kolmen miehen työryhmässä ja savuviina-annos oli kaksi pulloa kirkasta.⁷⁶³

Laivan valmistuttua tilaaja vastaanotti aluksen ja sen jälkeen tapahtui lipunvaihto: rakennusvaiheen aikana, siis ennen luovutusta, laiva oli purjehtinut Suomen lipun alla, mutta nyt se sai Neuvostoliiton lipun.

Lipunvaihdon yhteydessä oli hyvin vaatimattomat seremoniat. Kun ne oli sotakorvausaluksia, tyyli oli vähän toisenlainen. Nyt juhlallisuudet ovat komeat jokaisessa laivassa.⁷⁶⁴

761 Helle 2001, 105.

762 Viitanen 1962, 63–64.

763 Hollmingin telakan ammattiosastojen historiikki 1945–2001, 197.

764 RM1.



Kuva 92. Ankkurikoe menossa. Kuva RMA.

Ensimmäisen kuunarin luovutuksessa työntekijät saivat kahvitarjoilun tai viinaa, mutta myöhemmin mitään tarjontaa tai muitakaan juhlallisuuksia ei ollut. Laivan lähtöä telakalta kuitenkin yleensä seurattiin. Kun viimeinen sotakorvauskuunari luovutettiin vuonna 1952, oli paikalle kutsuttu runsaasti kutsuvieraita.⁷⁶⁵ Sotakorvausten päättymisiä juhlistettiin myös muun muassa Porin konepajalla, jossa viimeisen lokomobiilin valmistumisen yhteydessä tarjottiin henkilökunnalle juhlakahvit ja suppeammalle joukolla järjestettiin juhlat ravintolassa⁷⁶⁶.

Vuoteen 1949 venäläiset hakivat itse laivat telakalta, vuodesta 1950 alkaen alukset oli hinattava SOTEVAN vastuulla lähimpään venäläiseen satamaan, Pietariin tai Tallinnaan.⁷⁶⁷

Kaikissa yhtiön rakentamissa laivoissa oli 15 kuukauden takuu-aika. Kaarlo Pullin mukaan yhtään kuunaria ei kuitenkaan tullut takaisin.⁷⁶⁸ Laivojen luovutus- ja vastaanottopöytäkirjoista käy ilmi, että laivoilla oli vuoden takuu-aika. Jaakko Auer totesi, että alusten osalta vasta 30.6.1949 allekirjoitettuun kuudennen sotakorvausvuoden sopimukseen on tullut takuuta koskeva määräys, jossa takuun todetaan olevan 13 kuukautta.⁷⁶⁹

Kuunareiden reklamaatioista päästään selville, että merikuunarit purjehtivat alkuvuosina yleensä Kaukoitään Panaman tai Suezin kanavan kautta. Korjauslaskuja tulvi SOTEVAan eri satamista sitä muka kun laivojen matka edistyi. Lopulta ongelmasta päästiin, kun SOTEVA osti koko kuunareiden reklamaatiopykälän 10 %:lla alusten hyvitysarvosta ja näin reklamaatiohyvitykseksi tuli alusta kohden vain 1 500 dollaria.⁷⁷⁰

765 RM1, RM7, RM9, RM10, RM12.

766 Holmström 1986, 196.

767 Helle 2001, 108–110.

768 TaY Mustut/Kper A-K 1507.

769 KA, SOTEVA, laivaosasto, luovutus- ja vastaanottopöytäkirjat, reklamaatiot; Auer 1956, 76.

770 Harki 1971, 172.

Sotakorvausteollisuuden valtuuskunnan arkistosta löytyy runsaasti venäläisten tekemiä reklamaatioita myös Hollmingilla tehdyistä sotakorvauskuunareista, mutta melkein aina ne olivat aiheettomia: vika johtui luonnollisesta kulumasta, väärästä hoidosta tai siitä tuli tieto vasta takuuajan päätyttyä. SOTEVA korvasi venäläisille laivojen vastaanottajille joitakin pieniä summia, esim. osan amerikkalaisten telakoiden laskuista, kun laivoja oli korjattu siellä siirtokuljetusten aikana.⁷⁷¹

771 SOTEVA, laivaosasto, luovutus- ja vastaanottopöytäkirjat, reklamaatiot.

III. Sotakorvauskuunareiden rakentajat Hollmingilla

1. Johtajat, työväki ja näiden suhteet

Yleistä

Kuunariajan Hollmingilla telakan väkeen kuului keskimäärin 300 henkilöä, joka sisälsi monenlaista ammattiväkeä ja ison määrän aputyövoimaa. Tämän tutkimuksen rajauksen sisältä löytyvät telakan johto, työnjohtajat, teknisen koulutuksen saanut henkilöstö, varsinaiset laivanrakentajat ja aputyövoima. Mukana ovat siis kaikki ne, joiden työpanosta tarvittiin suoranaisesti, kun puulaiva rakennettiin.

Laivanrakennuksen ammattilaisia ja heidän muodostamiaan työryhmiä ja aputyövoimaa on kuvattu jo edellä työvaiheiden yhteydessä. Heidä esitellään myöhemmin myös ammattien arvostusta käsittelevässä luvussa ja ammattiryhmien muuttumista kuunariaikana käsittelevässä luvussa. Yhteenvetona tässä todettakoon, että Hollmingin sotakorvauskuunareiden rakentamisessa keskeisiä ammattiryhmiä olivat perinteiset puulaivanrakennuksen ammattiryhmät eli laivakirvesmiehet, rikarit, tilkitsijät ja sepät, jotka edelleen jakautuivat erikoisosajien ryhmiin. Heidän lisäksi tarvittiin laivan asennustöihin ja viimeistelyyn omia ammattilaisiaan, kuten koneasentajia, maalareita ja sähköasentajia. Puunhankinta oli Hollmingilla järjestetty telakan omana työnä ja metsätöissä tarvittiin laivapuiden kaatoon ja kuljetukseen erikoistuneita metsätyömiehiä. Myös telakalla kuljetus oli järjestetty omaksi yksikökseen. Puulaivanrakennuksessa tarvittiin vielä monenlaisia muita aputyöntekijöitä, kuten pasan lämmittäjiä, vaaraiden tekijöitä ja siivoojia.

Yhtiön sisäisen hierarkian tutkimisen lisäksi olisi mielenkiintoista verrata yhtiön toimintaa muihin tuon ajan yrityksiin, sillä uskon, että perinteinen tausta ja karjalaisuus ovat olleet merkittäviä vaikuttajia yhtiön sisäisessä ilmapiirissä ja hierarkiassa ja yhtiö on poikennut tässä suhteessa melkoisesti tuon ajan muista raumalaisista yrityksistä. Tämän analyysin tekemiseen on kuitenkin rajallisesti aineistoa, joten arvion voi perustaa vain yksittäisten huomioiden varaan.

Telakan johto ja työnjohtajat

Telakan perustajat Kaarlo Pulli, Filip Hollming, Hugo Pöntynen ja August Mannonen on esitelty jo luvussa I:2. Jokainen heistä osallistui aktiivisesti työhön telakalla. Laivanrakennuksesta teknisessä vastuussa ollut Kaarlo Pulli liikkui paljon kentällä ja jakeli neuvoja. ”Ilma Pulli Kalle siint ei olis tult mittää”⁷⁷². Hollming johti yhtiötä ja hoiti rahoitusta. Pöntynen valvoi laivojen siirtoja ja koeajoja. Mannonen hoiti puunhankinnan, mutta kävi välillä telakalla katsomassa, miten puut olivat sopineet paikoilleen. Hän kävi itse tarkistamassa hankittavat metsät. Pulli ja Mannonen olivat ennen sotaa jo tehneet monenlaista yhteistyötä ja heillä oli telakallakin yhteinen työhuone (kuva 93).⁷⁷³



Kuva 93. Näkymä telakka-alueelta. Kuvan keskellä Kaarlo Pulli ja August Mannonen tavannomaisella telakkakierroksellaan. Kuva RMM.

Yksi kuunarinrakentaja luonnehti telakan perustajia näin:

Ne oli kansanmiehiä parhaasta päästä, eihän voi miehet lupsakammiks tulla... ne harkitsivat... ne ei koskaan näyttäneet, että ne ovat isoja herroja, Pulli, Mannonen, Pöntynen... niiden kanssa hinnoteltiin työt... Hollming istui pääpallilla... se ajoi meiät sillon tällön ruokalaan haukuttavaksi... sillä oli hyvät puhelajahjat.⁷⁷⁴

Kuunariaika oli Hollmingilla patriarkaalista, yhtiön perustajien otteissa ja tyyliässä oli ”sopiva annos todellista isäntää”, kertoo Heikki Kiviluoto yhtiön historiikissa. Hänen mukaansa yhtiön organisaatio oli käytännön tarpeiden synnyttämä, avoin, tuttavallinen, patriarkaalinen ja toimi hyvin (kuva 94).⁷⁷⁵ Patriarkaalinen johtamistapa määritellään isäntävallaksi sekä alustalaisiin kohdistetun suojelun ja valvonnan yhdistelmäksi. Se on tunnunomaista teollisuus- ja kartanoyhteisöille.⁷⁷⁶ Patriarkaalisuutta tutkineen Petri Karosen mukaan 1800-luvulla vanha patriarkaalinen järjestys alkoi suuryritysten myötä muovautua teollisuuspatriarkalismiksi. Yritys osoitti työntekijöilleen huolenpitoa, jonka vastineeksi se edellytti uskollisuutta, alistumista ja ahkeruutta. Työntekijän ja -antajan välinen henkilökohtainen auktoriteettisuhde säilyi ammattiyhdistysliikkeen

772 Wahlqvist Väinö, suull.

773 RM1, RM11.

774 RM6.

775 Kiviluoto 1975, 29, 31.

776 Spoof 1997, 271.



Kuva 94. Yhtiön johtajia ja konttoriväkeä talvella 1945–1946. Kuva RMA.

nousuun ja ammattijohtajien nousuun saakka. Niiden myötä työntekijän persoonallinen suhde työnantajaan heikkeni ja hävisikin.⁷⁷⁷

Erityistä on se, että lähes kaikki haastateltavat kertovat Hollmingin telakan alkuaikoina suhteiden työntekijöiden ja telakan johdon välillä olleen erityisen hyvät ja suorastaan läheiset. ”Talousneuvos Pulli, hän oli ehdottomasti niitä, mille ihminen oli suures merkitykses. Ei kone vaan ihminen.

Ja samaten tämä Mannonen, mitkä oli hyvin sellasii, jotka halus keskustella ihmisen kans... Et se huolenpito nii työntekijöistä, nii se oli jotain sellast, mitä nykyinen yhtiönjohto ei missään maailmassa tunne.” Näin kuvaili yhtiön johtajia yksi laivanrakentaja, joka oli tullut Hollmingille Rauma-Repolasta, jossa ”ne oli niin etäisiä henkilöitä, ett sen olemassaolon aikana kun mä olin Repolassa, mä en ollu muiden insinöörien kans keskustellu, kun tämän S:n kans.”⁷⁷⁸

Useat haastateltavat kertovat, että johtajia kutsuttiin patruunoiksi, mutta samaan hengenvetoon korostetaan heidän erityisyyttään. Yksi haastateltavista kertoi pääjohtaja Hollmingista:

Sanottiiha sitä patruunaks, sanottii et tuota patruuna itse, mut en mää tiiä et hän mitenkään...Hän käi sie työmaalla ja haasteli, ei hää ollu mikkää semmone mies että se ei tullu työmiehii kans puhelemmaa. Ja kun asunnoist ja kaikista tällaista tuli asiaa nii sinne mentii ja kyl se siell melkei selvis. Sannoit et peräkammarii täytyy lähtee, Hollmingi huone ol siel ihan peräl.⁷⁷⁹

Toinen kertoi Filip Hollmingista näin:

Joku kävi kysymässä förskottia huoltokonttorista eikä sitä luvattu. Meni Hollmingin jututuille ja hän soitti kiukkusena huoltokonttoriin, että antakaa rahaa sil.⁷⁸⁰

777 Karonen 2002, 258–259.

778 RM25.

779 RM26.

780 RM15.

Yksi laivanrakentajista totesi, että ”patruunan edustaja ei ollut silloin mikään hirmu”.⁷⁸¹ ”Silloin jokainen tunsi toisensa, homma oli kotoisampaa. Isännät oli maanläheisiä, vanhat patruunat liikkuvat siellä.”⁷⁸²

Kun Hollmingin telakka perustettiin, kirvesmiesten työnjohtajana oli koivistolainen Reino Kukko (kuva 95). Hän oli ollut vastaavassa työssä Koivistolla, kun rakennettiin Saarentähteä ja Koivistoa. Hänen ammattinimikkeensä oli sittemmin ylimestari ja hänen alaisuudessaan työskentelivät kirvesmiesten työnjohtajat.⁷⁸³



Kuva 95. Reino Kukko yhtiön 30-vuotisjuhlassa vuonna 1975. Kuva RMA.

Kukko oli hiljainen mies. Kukon sanaan luotettiin enemmän kun Jumalaan. Se oli mies paikallaan... harvalla oli niin hyvät hermot. Meistä maaukon jullikoista se opetti laivantekijöitä... juurikasinsinööriksi sitä sanottiin.⁷⁸⁴

Maaliskuussa 1946 Veikko Pulli, Kaarlo Pullin poika, nimitettiin työnjohtajaksi laivanrakennukselle. Samana vuonna tulivat työnjohtajiksi myös vanhat koivistolaiset laivanrakentajat Anton Ruottu ja August Wahlqvist sekä vielä myöhemmin laivojen lukumäärän kasvaessa niinikään koivistolaiset Erland Oiwo ja Ale Passoja.⁷⁸⁵ Käsittelemme luvussa III:3 tarkemmin työnjohtajien kotipaikkoja, mutta todettakoon jo tässä yhteydessä, että melkein kaikki heistä olivat koivistolaisia.

Ensimmäisen sotakorvausvuoden aikana kirvesmiesten työnjohtaja valvoi laivanrakennuksen vesillelaskuun asti. Vuodesta 1946 sama työnjohtaja valvoi laivan valmistumista kölin laskusta laivan luovuttamiseen asti. Rikauksesta hän ei kuitenkaan

⁷⁸¹ RM1.

⁷⁸² RM10.

⁷⁸³ RM1.

⁷⁸⁴ RM6.

⁷⁸⁵ RM1.

vastannut, vaan siitä huolehti merimiesosaston raumalainen työnjohtaja Antti Vene tai pikemminkin niin, että vastuu oli tällä. Konepuolen työt tehtiin konepajan alaisina koivistolaisen ylimestari Viljo Kansan johdolla.⁷⁸⁶

Työnjohtajan vastuu oli melkoinen erityisesti siitä syystä, että työpiirustuksia ei ollut. Työnjohtajan piti huolehtia, että tarvittavia raaka-aineita oli aina saatavissa ja että mitat tulivat oikein. Ylimestari vastasi rakennuspaikalla ylimmästä valvonnasta. Häneltä käytiin kysymässä, jos työnjohtaja ei osannut neuvoa. Hän liikkui paljon laivoilla ja yleensä telakka-alueella. Tekninen johtaja Kalle Pulli kävi myös neuvomassa pulmatilanteissa. Kun sitten myöhemmin saatiin piirustuksia, se helpotti työnjohtajien työtä, mutta toisaalta miehet erikoistuiivat tiettyihin työvaiheisiin ja harjaantuivat niihin niin, ettei jatkuvaa kontrollia tarvittu.⁷⁸⁷ Yksi kirvesmiehistä muistelikin: ”Yleensä tämä on ollu aina, kautta aikain... se on ollu niitä vapaimpia työmaita... ei siellä kontrolloitu.”⁷⁸⁸ Työnjohtajien tehtäviin kuului myös työmiesten tuntien merkkäminen.⁷⁸⁹

Näiden kouluttamattomien, mutta perinteisen laivanrakennuksen tuntevien työnjohtajien merkitys oli Hollmingilla erittäin merkittävä, kun kuunareita rakennettiin. Erityisesti telakan alkuvaiheessa heidän panoksena oli ratkaiseva: toiminta voitiin käynnistää ilman telakkaa, ilman laivojen piirustuksia, perinteisin menetelmin, ilman koneita. He pystyivät opettamaan ennestään kokemattomille kirvesmiehillä laivanrakennustyön erikoisuudet. Työnjohdon eli puulaivanrakennukseen perehtyneiden vanhojen mestareiden merkitys korostui myös Hamarin telakalla, kun sotakorvauskuunareita rakennettiin⁷⁹⁰.

Koulutuksen saanut tekninen henkilöstö

Yritysten johtajien koulutusta 1900-luvun suuryritysten johdossa tutkineen Susanna Fellmanin mukaan nopea teollistuminen ja sen mukanaan tuoma yritysten byrokratisoituminen nosti esiin myös muodollisen pätevyyden merkityksen yritysten johdossa. Aluksi erityisesti insinöörien merkitys kasvoi, kun johdon päätyönä varhaisessa teollisuudessa oli ratkoa teknisiä ongelmia, organisoida tuotantoa ja luoda mahdollisuuksia massatuotantoon. Teollistumisen edelleen kehittyessä kasvoi yritystalouden eksperttien merkitys.⁷⁹¹

786 RM1.

787 RM1, RM4.

788 RM6.

789 RM1, RM4.

790 Nevanlinna 1994, 94.

791 Fellman 2000, 222.

Hollmingin telakalla rakennettiin kuunareita kaksi ja puoli vuotta niin, ettei yhtiön palveluksessa ollut ensimmäistäkään laivanrakennuskoulutusta saanutta insinööriä. Vuonna 1947 Hollmingin palvelukseen piirtämöön tuli ensimmäinen teknikko ja samana vuonna myös insinööri. Ensimmäinen korkeakoulututkinnon suorittanut diplomi-insinööri tuli töihin konepajan päälliköksi syksyllä 1947. Kaksi piirtäjää palkattiin kesällä 1947, seuraavan vuoden alussa heitä oli jo neljä ja insinöörejä kaksi. Kaksi uutta insinööriä tuli Hollmingille vuonna 1949. Ensimmäinen ekonomi tuli yhtiöön vasta kuunariajan lopulla. Merenkulun ammattilaisia sen sijaan oli paljon: parhaimmillaan veistämöllä työskenteli kuunariaikana seitsemän merikapteenia, neljä yliperämiestä ja kolme itämerenlaivuria.⁷⁹²

Teknisen henkilöstön puute oli yksi suurista ongelmista Turun Oy Laivateollisuus Ab:n telakalla sotakorvauskuunareita rakennettaessa, sillä rautalaivojen suunnittelijoilta meni aikaa ennen kuin he oppivat suunnittelemaan puualuksia. Tämä telakkahan kantoi päävastuun kuunareiden piirustuksista. Yhtiön piirustuskonttorissa oli vuoden 1947 alkuun mennessä palkattu 11 diplomi-insinööriä, insinööriä ja teknikkoa – Hollmingilla ei vielä ollut siis ensimmäistäkään, vaikka piirustuksia – erityisesti työpiirustuksia – tehtiin myös siellä. Sotakorvauskuunareita ja -proomuja rakentaneella Valkon telakalla oli aluksi kaksi suunnittelijaa, vuonna 1949 heitä oli jo kuusi. Eklöfin telakalla kuunareiden rakentamisesta kantoivat päävastuun Kyntzellin lisäksi kaksi purjelaivojen rakentamiseen perehtynyttä vanhaa mestaria ja mukana oli joitakin miehiä, jotka olivat aikaisemmin rakentaneet puisia purjealuksia.⁷⁹³

Hietalahden telakalla ”Insinööri Ernst Bäckströmin johtaman pienen piirustuskonttorin, jossa aloitushetkellä oli 20 miestä, määrätietoisen toiminnan tuloksena toisena korvausvuotena pysyttiin luovuttamaan kaksi jokiproomua.”⁷⁹⁴ Ylipäätään Suomessa oli sodan jälkeen vähän koulutettuja laivanrakentajia ja Rauma-Raahen telakka etsi päteviä työntekijöitä ulkomailta asti.⁷⁹⁵

Haastatteluista, yhtiön historiikeista tai muistakaan lähteistä ei ole tullut esille, että teknisen henkilöstön puute olisi hankaloittanut sotakorvauskuunareiden rakentamista Hollmingilla. Mikko Uola toteaa vuonna 2001 ilmestyneessä Hollming-yhtymän historiassa, että laivanrakennuskoulutuksen saaneiden insinöörien vähyys Hollmingilla johtui alkuvuosikymmeninä koivistolaisesta itseoppineiden laivanrakentajien vahvasta

792 HA Johtokunnan kokoukset 1.6.1947, 27.11.1947 ja 6.1.48; Kiviluoto 1975, 32.

793 Lundelin 1998, 23, 25–26; Uola 1996, 56, 99–100; Nevanlinna 1994, 94.

794 Koski 1994, 116.

795 Uola 2001, 65, 104.

kulttuurista yhtiössä⁷⁹⁶. Paineita insinöörien palkkaukseen toivat venäläiset valvojat, joita oli paikalla aina kolme: konepuolen, *Morskoi Registrin* ja tilaajan edustajat. Nämä olivat nuoria miehiä, jotka eivät osanneet arvostaa perinteisiä laivanrakentajia.⁷⁹⁷

Koivistolaisten työnjohtajien suhdetta teknisen laivanrakennuskoulutuksen saaneeseen väkeen kuvaa usein kerrottu tarina, jonka mukaan ylimestari Kukko olisi epäillyt teknikon mahdollisuuksia piirtää sellaisia osia laivaa, joita ei oltu vielä tehty (ks. II:1 suunnittelu ja piirustukset). Vanhojen laivamestareiden näkökulmasta ei teknikkoja ja insinöörejä tarvittukaan, kun puukuunareita rakennettiin. Tilanne muuttui kokonaan, kun siirryttiin rakentamaan teräslaivoja.

Epäluottamusta oli myös toiseen suuntaan, sillä insinöörit eivät osanneet aina antaa arvoa pitkän linjan laivanrakentajille.

Siin tuli sit niitä insinöörejä, jotka sit rupes kumoomaa minut kokonaa, etten mie mitään tiedä, nii sitte Pulli Kalle sano, ett K:n hän luottaa enempi ku teihi.⁷⁹⁸

796 Uola 2001, 105.

797 RM1.

798 RM20.

2. Ammattien arvostuksesta

Pohdin seuraavassa laivanrakentajien ammattiryhmien arvostusta lähinnä eri arki-
tolähteistä saatuihin palkkaustietoihin perustuen. Haastatteluissa on tullut esiin hy-
vin vähän tietoa ammattien arvostuksesta ja eri ammattiryhmien palkkauksista. Useat
haastateltavat ovat kuitenkin korostaneet, että ”palkka oli miestä myöten” eli saattoi
vaihdella melko paljon riippuen miehestä. Vanhemmille kirvesmiehille maksettiin
enemmän kuin muille.⁷⁹⁹ Yksi laivanrakentajista muisteli näin:

Rikariporukassa nuoruus ei ollut kriteeri, ammattitaito määräsi arvojärjestyksen, mutta
vanhemmat miehet olivat vanhempia ja niitä kunnioitettiin⁸⁰⁰.

Tutkijat ovat tuoneet esille eri asioita ammatin statuksen mittareina. Tärkeimpänä te-
kijänä on pidetty työntekijän työasemaa. Tämä asema määräytyy ammattiin kuuluvan
vastuun, toimivallan suuruuden, työn vaativuuden eli vaikeusasteen, pätevyysvaati-
musten, arvoasteen (asema organisaation virallisessa arvoasteikossa), työasemaan liit-
tyvien palkintojen sekä arvostuksen perusteella.⁸⁰¹

Antti Metsänkylä toteaa metallialan ammattimiesten sosiaalisesta arvostuksesta,
että se aiheutui suoranaisesti ammattitaidosta ja sen mukanaan tuomista muita pa-
remmista palkka- ja luontaiseduista.⁸⁰² Jarmo Grönrosin mukaan työnjohto osoitti
arvostuksena telakkateollisuudessa palkkauseroina, työntekijöillä oli telakan sisällä
oma hierarkinen systeeminsä ammattiryhmissä. Telakan sisäinen hierarkia aiheu-
tui ammattiasemasta, ammattipätevyydestä, iästä ja palkasta. Siihen vaikuttivat myös
poliittiset ja ammattiyhdistyspoliittiset tekijät.⁸⁰³ Virpi Nurmi toteaa väitöskirjassaan
lasityöläisistä, että työnantaja ilmaisi arvostuksesta maksamalla erisuuruista palkkaa
eri työntekijöille, mutta myös sijoittamalla heidät erisuuruisiin asuntoihin ja antamalla
erilaisia määriä luontoisetuja.⁸⁰⁴

Tässä tutkimuksessa selvitän kuunarinrakentajien ammattien arvostusta palkka-
ukseen perustuen, mutta palkkaukseen ovat vaikuttaneet siis monet muutkin seikat,
kuten ammattitaito, ikä ja kokemus (ks. taulukko 4).⁸⁰⁵ Siitä, mikä painoarvo näillä
kullakin on palkkauksen suhteen ollut, ei voi käytettävissä olevan materiaalin perus-
teella yksiselitteisesti sanoa.

799 RM9.

800 RM15.

801 Lampikoski 1972, 27–30.

802 Metsänkylä 1986, 26.

803 Grönros 1992, 101, 108.

804 Nurmi 1989a, 147.

805 KPA Työntekijöiden vakanssikohtaiset tuntipalkat 31.5.1951.

Taulukko 4. Työntekijöiden vakanssikohtaiset tuntipalkat 31.5.1951.

Ammatti	Henkilömäärä	Keski-ikä	Keskituntiansio mk
Levysepät ja apulaiset	39	30	110,01
Rikkaajat	20	39	108,50
Kirvesmiehet	50	41	106,00
Putkiasentajat	10	35	105,50
Riveejät	8	38,5	105,00
Hitsaajat	16	30	105,00
Sepät ja apulaiset	11	36	103,95
Koneistajat ja koneasentajat	33	38	103,43
Valimotyöntekijät	11	32	103,35
Rakennusmiehet	13	36,5	103,30
Sähköasentajat	8	32,5	94,12
Maalarit	13	28	93,85
Puusepät	8	36	90,70
Hevosmiehet ja sekatyöntekijät	27	33	87,96
Siirtäjät ja varastomiehet	27	30	87,88
Siivoojat	35	42	74,48

Parhaiten palkattuja olivat levysepät ja myös hitsaajien palkat olivat korkeat, kun ottaa huomioon heidän ikänsä. Tähän lienee selityksenä se, että Suomessa oli sodan jälkeen suuri puute ammattityövoimasta varsinkin nopeasti kehittyvillä aloilla, kuten teräslai-
vanrakennuksessa. Levysepät ja hitsaajat olivat arvostettua työvoimaa, koska heistä oli pulaa ja työ oli sen laatuista, että se vaati ammattikoulutusta (kuva 96).

Puulaivanrakennuksen keskeiset ammattimiehet, rikkaajat, kirvesmiehet ja sepät, eli puulaivanrakennuksen taitava vanha ammattiväki (kuva 97), oli myös hyvin palkattua ja arvostettua Hollmingin telakalla. Ammattimiehistä pienintä palkkaa saivat tämän mukaan nuorimmat työntekijät. Palkkauserot eri ammattimiesten välillä olivat kuitenkin verrattain pieniä.

Pääsääntöisesti urakatöitä tekevien ammattimiesten palkkauksessa ei ollut suuria eroja ammattiryhmiä vertailtaessa. Monet rikkaajat olivat merikapteeneita tai perämiehiä, jotka eivät sodan jälkeen olleet saaneet töitä meriltä, koska suomalainen kauppatonnisto väheni sotien seurauksena huomattavasti. Tämä koulutus ja pätevyys ei kuitenkaan näkynyt palkkauksessa. Myös haastatteluissa on käynyt ilmi, että merikapteenikoulutuksen saanut henkilö teki aivan samanlaisia töitä kuin tavallinen merimies-



Kuvat 96–97. Vasemmalla verstaan eli koneistamon väkeä vuonna 1948. Oikealla Hollmingin sotakorvauskuunareiden rakentajat talvella 1946. Kuvat RMA.

kin⁸⁰⁶ – koulutus ei välttämättä tuonut asemaa.

Edellisestä voidaan päätellä, että metallityö on ollut kaikkein arvostetuinta työtä ainakin vuonna 1951. Tämä oli aikaa, jolloin F.W. Hollming Oy:n laivaveistämö koki suuria muutoksia – siirryttiin teräslaiva-aikaan. Vanhoja puulaivanrakentajia alettiin kouluttaa levysepiksi ja hitsaajiksi, sillä näitä tarvittiin runsain määrin nyt tuotantosuunnan muuttuessa. Hollmingin kuunareiden rakentajista pääosa kuului kuunariaikana Puutyöväen liittoon, sittemmin he siirtyivät Metalliliittoon.

Verrattaessa kirvesmiesten palkkaa ja työnjohtajien palkkaa voidaan työnjohtajan arvion mukaan todeta, että työnjohtajan palkka oli oikeastaan huonompi, sillä kirvesmiesten urakkapalkka oli todella hyvä ja työnjohtajalle maksettiin kuukausipalkkaa. Hänen mukaansa työnjohtajat eivät olleet erityisen arvostettuja,⁸⁰⁷ mutta muut haastatellut ovat olleet tästä aivan päinvastaista mieltä.

Millainen ero sitten oli ammattimiehellä ja tämän apulaisella palkkauksessa ja miten yleensä telakalla työskennelleiden naisten palkka suhtautui miesten palkkaan?

Pajalla aputyömies sai 59 % ammattimiehen palkasta, telakalla apumies sai 72 % kirvesmiehen palkasta. Pajalla työskennelleet naiset saivat noin 48 % ammattimiesten palkasta, telakalla vastaava suhde oli noin 50 % (ks. taulukko 5).⁸⁰⁸ Vaikka haastattelussa on usein korostunut se, että taitavia kirvesmiehiä arvostettiin ja että he saivat hyvää palkkaa tehdessään urakkatyötä, näkyy tämä näissä palkkatiedoissa yllättävänkin vähän. Siitä, mitä naiset telakalla tekivät, ei ole tarkkaa tietoa, sillä haastattelussa naiset tulevat esille harvoin ja silloin puhutaan konttorissa tai keittössä työskennelleistä.

806 RM16.

807 RM1.

808 KPA Vuoden 1952 tammi–helmikuun keskituntiansiot.

Taulukko 5. Vuoden 1952 tammi–helmikuun keskitulo-ansiot.

Pajat	Miehet	161 mk/tunti
	Aputyöläiset	95 mk/tunti
	Naiset	75 mk/tunti
Telakka	Miehet	154 mk/tunti
	Aputyöläiset	111 mk/tunti
	Naiset	78 mk/tunti

Hollmingilla kuunareiden rakentaminen vuonna 1945 aloitettiin eri kohteissa tuntipalkalla, mutta jo saman vuoden lopulla kaaria ruvettiin veistämään urakalla. Kaarilavalta urakkapalkkaus levisi nopeasti muualla, mm. kolmannessa laivassa jo laidoituksen teko oli urakalla. Lopulta melkein kaikki työt kuunarissa tehtiin urakalla. ”Aika voimak-

kaasti sitä levitettiin, koska siitä oli hyötyä sekä työntekijälle että työnantajalle. Työ joutui hyvin ja miehet tienasivat kohtalaisesti.”⁸⁰⁹

Urakkatyöhön ja siihen, että miehet erikoistuivat tiettyihin työkohteisiin, liittyi myös ongelmia:

Samoja töitä yritettiin aina yhdelle miehelle teettää. Sitä pelättiin, että jos jollekin miehelle sattuisi jotain, pitäisi olla vaihtaa työvoimaa. Koska oli urakkapalkka, kukaan ei mielellään hyväksynyt uutta miestä, se oli aina vanhoille rasitteeksi.⁸¹⁰

Laivateollisuuden telakalla Turussa urakkapalkkaa käytettiin menestyksellisesti karneerauksessa: työ rutinoitui ja urakkasumma laski. Toinen kohde, missä urakkapalkasta oli hyviä kokeuksia, oli riveys, jossa urakkasumma ei laskenut, mutta ajansäästö oli merkittävä. Työ rutinoitui ja kävi nopeammaksi muissakin kohteissa: kaaria tehtiin aluksi kaksi päivässä, vuonna 1947 saatiin päivässä valmiiksi jo neljä kaartaa aikaisempaa pienemmällä työntekijämäärällä.⁸¹¹

Verrataanpa taulukon tietoja muutamiin muihin puulaivanrakennuksen palkkaustietoihin. Vertailu on vain viitteitä antavaa, sillä muut esimerkit ovat eri vuosisadalta kuin Hollmingin työntekijöiden palkkaustiedot. Tänä aikana tekninen kehitys on voinut muuttaa myös ammattien sisältöä ja sen myötä arvostusta olennaisesti.

Koivistolta on tietoja siitä, että laivanrakennuksessa palkkaa maksettiin ”miestä myöten”. Seppä sai yhden tiedon mukaan huomattavasti enemmän kuin kirvesmies⁸¹² – toisin kuin Hollmingilla. Laivakirvesmiehen ammatti oli arvostettu Koivistolla,

809 RM1.

810 RM6.

811 Lindblom 1948, 247–248.

812 Jukanen 1975, 190.

palkka oli kaksi kertaa niin hyvä kuin satamatyömiehellä⁸¹³. Uudessakaupungissa kirvesmiehiä pidettiin erityisessä arvossa 1800-luvun puolivälin jälkeen. Taivassalossa 1860-luvulla seppä ja kirvesmies saivat yhtä paljon päiväpalkkaa, apumiehet saivat noin 54 % ammattimiesten palkasta. Taitavat ammattimiehet ovat olleet arvossaan myös Lappeenrannan seudulla.⁸¹⁴ Näiden esimerkkien valossa Hollmingin kuunarinrakentajien palkkaus on ollut suhteessa samanlainen kuin mitä se on ollut yleisemminkin perinteisessä laivanrakennuksessa.

Mitä sitten tiedetään Hollmingin laivanrakentajien palkasta suhteessa tuon ajan muihin työnantajiin? Tilastotietoja ei ole käytettävissä, mutta jotain viitteitä haastattelusta löytyy. Työnjohtaja kertoi, että palkoista käytiin neuvotteluja muiden telakoiden ja muiden raumalaisten työnantajien, kuten Ammus Oy:n kanssa. ”Mein piti päästä siin palkkajutus vähä niinko sammaa, ettei saa mies sannoo, ett siel maksetaan enempi. Ja tääl [Hollmingilla] maksettii mitä pyydettii, ei tääl nuukailtu. Valtio rahat ol kysees, annettii mennä”. Sama kertoja jatkaa: ”Ei siin oikee mittää semmosii palkkarötelöitä ollu, et joku olis palkan takia jättäny työn tekemättä, ei ollenkaa. Kaik mikä oli rähinää, se oli poliittista.”⁸¹⁵

Myös työntekijät muistelivat, että ansiot olivat Hollmingilla hyvät, siellä tienasi jopa puolet enemmän kuin muualla.⁸¹⁶

Tuona aikana (v. 1951) onnistuttiin jatkuvin ponnisteluin säilyttämään saavutettu etumatkamme useampiin muihin teollisuuslaitoksiin näiden palkkatason osalta. Puuttelliset olosuhteet korvattiin paremmalla palkalla.⁸¹⁷

Karjalainen puuseppä muisteli tuloaan Hollmigille näin:

Puuvalmisteelta lähti kolme miestä Hollmingille töitä katsomaan. Kysymys oli palkasta, Hollmingilla oli parempi palkka, mutta olosuhteet olivat paljon heikommat kun puusepänverstaalla. Nämä toiset olivat Raumalta. Toinen oli sanonut, että tämä ei ole meidän paikka, R[haastateltava] viipyy konttorissakin paljon pidempään kuin me, täällä suositetaan karjalaisia. Hän ei sitten tullut sinne.⁸¹⁸

813 RM1.

814 Paasio 1933, 38; Kilpi 1969, 11; Valtakari 1980, 44.

815 RM20.

816 RM22.

817 Hollmingin telakan ammattiosastojen historiikki 1945–2001, 19.

818 RM12.

Kirvesmies kertoi:

Sodan jälkeen, kun menin naimisiin, sit se rahan ansaitseminen tuli ensimmäiseksi, mistä sitä eniten saa, nii siihen kii. Tämä laivatyömaa oli siihe aikaa ehkä, parhaiten ehkä maksettiin. Raha piti paikoillaan.⁸¹⁹

Eklöfin telakan laivanrakentajat tekivät pitkää päivää ja kovasti töitä ja palkat olivat sen mukaiset. Urakkapalkat saattoivat olla 200 prosenttia paikallisen höyrysahan palkkoja paremmat, kertoo Lea Nevanlinna. Hän jatkaa: ”Kun kaupoissa ei sodan jälkeen ollut mitään ostettavaa, kului väljä raha väkijuomiin ja juhlintaan. Palkkapäivinä on kerrottu koko kylän heiluneen.”⁸²⁰

Edellä esitettyjen palkkatietojen (taulukko 4) perusteella lienee harhaanjohtavaa verrata palkkatasoa muihin tuon ajan palkkoihin, koska tiedossa ei ole, miten tuntipalkka laskennassa muodostui. Ilmeistä on, että taulukon tuntipalkka ei kerro koko totuutta. Miespuolisten teollisuustyöntekijöiden keskituntiansiot olivat metalliteollisuudessa vuonna 1950 126,10 markkaa tunnilta ja lakon jälkeen vuonna 1951 ne nousivat 162,94 markkaan tunnilta. Naisten ansio oli noin 69–70 % miesten keskituntipalkasta. Myös muilla teollisuudeanaloilla palkat näyttäisivät olleen korkeampia kuin Hollmingilla, esim. paperi- ja puumassateollisuudessa miesten keskituntiansio oli vuonna 1950 117,10 mk, vuotta myöhemmin 159,64 markkaa.⁸²¹

Miten sitten Hollmingilla kuunariaikana arvostettiin koulutuksen saanutta, lähinnä teknistä henkilöstöä? Tässä yhteydessä en käsittele merikapteeneja ja perämiehiä, jotka työskentelivät rikauksessa. Ensimmäinen tieto piirtäjästä, jonka voisi olettaa olleen alalle koulutettu, on joulukuulta 1946. Hänen palkkansa (kuukausipalkka 16 000) oli suurin piirtein sama kuin veistämön ylityönjohtajalla (kuukausipalkka 17 000). Vertailuksi mainittakoon, että veistämöllä työskennellyt työnjohtaja, vanha koivistolainen laivamestari, sai palkkaa tuolloin 12 000. Vuoden 1947 lopussa yhtiöön tuli ensimmäinen insinööri. Hän sai palkkaa 30 000 mk/kk, kun yhtiön apulaisjohtaja sai 25 000 mk/kk ja veistämön ylityönjohtaja 23 500 mk/kk. Piirtäjä, joka oli koulutukseltaan tekniikko, sai palkkaa 19 500 mk/kk.⁸²²

819 RM6.

820 Nevanlinna 1994, 98.

821 Vattula 1983, 414–415.

822 HA Johtokunnan kokoukset 21.12.1946 ja 27.11.1947.

Porin konepajalla sodan jälkeen vuonna 1945 korkeapalkkaisin koneistaja ansaitsi 12 000 markkaa kuukaudessa, kun nuoren insinöörin kuukausipalkka oli 14 000 markkaa.⁸²³

Olli Kalpio on tutkinut naulatehdasyhteisöä ja todennut, että siellä teknisen koulutuksen ja kokemuksen ansioista insinöörikoulutuksen saanut isännöitsijä saavutti työyhteisön ehdottoman auktoriteetin, mikä vähensi työnjohdon merkitystä valvonnassa.⁸²⁴ Hollmingilla tilanne oli toinen. Jos koulutetun henkilöstön arvostusta arvioisi haastattelumateriaalin perusteella – siis työntekijöiden näkökulmasta – voisi todeta, että teknisen koulutuksen saanut työväki ei ollut erityisen arvostettua. Haastatteluissa heidät mainitaan harvoin eikä heitä pidetty erityisen tarpeellisena kuunareita rakennettaessa. Sen sijaan perinteisen laivanrakennuksen taitavia työnjohtajia ja laivanrakentajia pidettiin suuressa arvossa (paitsi yhdessä haastattelussa, jossa itse työnjohtajana toiminut kertoi, ettei työnjohtoa erityisesti arvostettu). Palkkatiedot antavat aivan toisenlaisen kuvan, kuten edellä oleva vertailukin osoittaa. Työnantaja on arvostanut koulutettua työvoimaa erittäin paljon. Ilmeisesti teknisen koulutuksen saaneiden henkilöiden työpanos on suuntautunut enemmän tulevaisuuteen ja näkyi melko vähän kuunareiden rakentamisessa.

823 Holmström 1986, 63.

824 Kalpio 1988, 184.

3. Mistä sotakorvauskuunareiden rakentajat olivat lähtöisin?

Kuunarirakentajien syntymäkotikunnat

Koivistolaisten osuus Hollmingin sotakorvauskuunareiden rakentamisessa on useaan otteeseen tullut korostetusti esille. ”Kun telakal tuli taas uus koivistolainen, sanottiin: sinnuu täält viel puuttu ja koht ne on kaik tääl.”⁸²⁵ Olen pyrkinyt selvittämään, kuinka suuri osa Hollmingin telakalla vuosina 1945–1952 työskennelleistä oikein oli kotoisin Koivistolta.

Todettakoon aluksi, että Raumalle oli tullut siirtoväkeä jo talvisodan aikana, mutta varsinainen karjalaisten muuttoliike Raumalle alkoi vasta jatkosodan jälkeen. Erityisen suurta se oli vuosina 1945 ja 1946. Enimmillään – vuosina 1946 ja 1947 – oli siirtoväkeä noin 15 % kaupungin väestöstä, vuonna 1950 siirtokarjalaisten osuus oli laskenut 12,6 prosenttiin. Hirvosen ja Pursimon tutkimuksen mukaan vuosina 1945–1949 kaidista Raumalle muuttaneista siirtokarjalaisista miehistä 66 % työskenteli Hollmingilla, naisista 14 %.⁸²⁶ Saman tutkimuksen mukaan, jonka tiedot siirtolaisten määrästä on poimittu Rauman poliisilaitoksen luetteloista, Koiviston kauppalan ja Koiviston maa-laiskunnan alueelta tuli väkeä Raumalle taulukon 6 mukaisesti.⁸²⁷

Taulukon 6 mukaan koivistolaisia tuli Raumalle vuosina 1945–1948 yhteensä 959. Raumalaisia oli vuonna 1945 henkikirjojen mukaan 10 470, viisi vuotta myöhemmin 15 186. Vuoden 1949 loppuun mennessä oli Raumalle tullut 1936 siirtoväkeen kuuluva.⁸²⁸ Koivistolaisten määrä Raumalla oli siis varsin huomattava, kun ottaa huomioon, että Rauma ei ollut koivistolaisten sijoituskunta. Raumalle tulleista karjalaisista noin puolet oli koivistolaisia. Kuten taulukko 7 kertoo, tuli koivistolaisia telakalle työhön vielä vuoden 1948 jälkeen, joten Rauman koivistolaisten määrä lienee todellisudessa ylittänyt reilusti 1000 rajan eli oli liki 7 % kaupungin tuolloisesta väestöstä.

F.W.Hollming Oy:n henkilökortistosta poimittujen tietojen mukaan yhtiön palveluksessa työskenteli vuosina 1945–1952 kaikkiaan 2 090 ihmistä. Tässä luvussa olivat mukana telakan työväki, konttorihenkilökunta, metsäosasto, rakennusosasto ja muutamia pienehköjä yksiköitä, jotka aluksi olivat toimineet yksityisinä yrityksinä, mutta jotka Hollming lunasti näiden jouduttua taloudellisiin vaikeuksiin. Yhtiön henkilöstön syntymäkotikunnat jakautuivat seuraavasti:

825 Väinö Wahlqvist, suull.

826 Hirvonen & Pursimo 1989, 23, 40; Laitinen 2005, 61.

827 Hirvonen & Pursimo 1989, 46.

828 Heino 2002, 463.

3. Mistä sotakorvauskuunareiden rakentajat olivat lähtöisin?

- Rauma ja lähikunnat (Rauman mlk, Eurajoki, Luvia, Nakkila, Kiukainen, Eura, Lappi, Hinnerjoki, Honkilahti, Kodisjoki, Pyhäranta, Pyhämaa) 688 henkilöä eli 32,9 %.
- Rajan takainen Karjala (ne osat Karjalaa, jotka jäivät Neuvostoliitolle vuonna 1944 solmitussa rauhansopimuksessa) 725 henkilöä eli 34,7 %.
- Muu Suomi 677 henkilöä eli 32,4 %.
- Koivistolla syntyneiden osuus koko henkilöstöstä oli 265 eli 12,7 %.

Näihin tietoihin liittyy kuitenkin paljon epävarmuustekijöitä, kuten luvussa I:1 Tutkimusaineisto on kerrottu. Yhdestä ihmisestä on monissa tapauksissa tehty useita kortteja, mutta korteissa on niin paljon eroa, että on vaikeaa päätellä, onko enää kyse samasta henkilöstä. Tämä tosin ei olennaisesti muuta syntymäkotikuntien suhteellista osuutta, sillä epävarmuudet jakautunevat melko tasaisesti kotipaikkojen suhteen. Yksi henkilö on laskelmissa pyritty ottamaan huomioon vain kerran.

Luvuissa on mukana runsaasti tilapäistä työvoimaa: sotien jälkeen oli paljon liikuvaa työvoimaa, kun ihmiset eivät vielä olleet löytäneet paikkaansa uudessa sodanjälkeisessä yhteiskunnassa. Koivistolaiset laivanrakennuksen ammattilaiset ja heidän perheensä eivät varmaankaan olleet kaikkein vaihtuvinta väkeä Hollmingilla – todennäköisempää on, että ammattitaidoton väki liikkui enemmän. ”Nää oli semmosta vanhaa porukkaa nää vakinaiset, et ei ne siit mihikää osanneet lähtee ja ammattis kun osas nii ei siin ollu työnantajallakaan mitään sanomista”⁸²⁹.

Vielä on otettava huomioon, että läheskään kaikki näistä 2090:sta eivät olleet kuunarinrakentajia. Kuten edellä jo todettiin, luvuissa ovat mukana konttorihenkilökunta ja talonrakennusosasto. Vuosina 1948–1952 Hollmingilla rakennettiin myös muita aluksia, troolareita, proomuja ja teräslaivakin sekä korjattiin useita aluksia. Kortistosta ei käy selkeästi ilmi, missä kohteessa kukin työskenteli. Työntekijän kortissa mainitaan kyllä usein, kenen työnjohtajan alaisuudessa hän aloitti työt telakalla, mutta sen perusteella ei vielä voi päätellä, työskentelikö henkilö esim. kuunarityömaalla vai troolaria rakentamassa. Todennäköistä kuitenkin on, että kuunareiden rakentajista oli huomattavasti enemmän kuunareiden rakentajia.

Taulukko 6. Koivistolaisten tulo Raumalle.

	31.1.1945	31.12.1945	31.12.1946	31.12.1947	31.12.1948
Kauppala	62	158	208	19	22
Mlk	21	89	100	103	97
Yhteensä	83	247	308	122	199

Taulukko 7. Koivistolaisten tulo Hollmingille.

1945	45
1946	75
1947	61
1948	45
1949	13
1950	14
1951	9
1952	1

tavasti suurempi osuus syntyisin Koivistolta kuin mitä edellä esitetyt luvut osoittavat. Koivistolaiset olivat kuunarinrakentamisen ammattilaisia ja he hakeutuivat Rauhalle juuri näitä rakentamaan.

Koivistolaisten osuus sotakorvauskuunareiden rakentajina saadaankin paremmin selville, kun rajoitutaan vuosiin 1945–1947. Tuona aikana yhtiö rakensi pelkäänsään kuunareita, kesällä 1948 aloitettiin troolareiden rakentaminen. Kuten aikaisemmin on todettu, henkilökortisto on puutteellinen näiltä ensimmäisiltä vuosilta, esim. kenenkään vanhan koivistolaisen työjohtajan korttia ei kortistossa ole. Koivistolaisten osuus oli siis

todellisuudessa suurempi kuin mitä seuraava tulos kertoo: vuosina 1945–1947 koivistolaisten (Koivistolla syntynyt tai siellä ennen sotaa asunut) osuus oli 18 % ja siirtoväen osuus (sisältää koivistolaiset) 46,4% telakan koko väestä. Tämän perusteella Hollmingin telakkaa voisi kuunariaikana luonnehtia yleisemmin karjalaisten laivanrakentajien telakaksi kuin vain koivistolaisen laivanrakennusperinteen jatkajaksi.

Jos selvitetään koivistolaisten tulovuosia Hollmingille henkilökortistoon pohjautuen, näyttää tilanne taulukossa 7 kuvatulta. Vuoden 1948 loppuun mennessä oli koivistolaisista tullut 85,3 % siitä määrästä, mitä heitä Hollmingille tuli koko kuunariaikana.

Koivistolaisten asuttaminen oli kesken kuunariajan alkuvaiheessa. Koiviston maalaiskunnan asukkaat sijoitettiin kesäkuussa 1944 Angelniemelle, Kiskoon, Perniöön ja Särkisaloon. Sittemmin sijoituspaikoiksi tulivat Askola, Kymi, Mäntsälä ja Pornainen. Kauppalan asukkaiden virallinen evakuointipaikka oli aluksi Halikko, mutta kauppalalaisia asettui erityisesti myös Haminaan. Haminasta ja sen ympäristöstä tulikin myöhemmin kauppalan asukkaiden virallinen sijoituspaikka. Koivistolaiset hajaantuivat sitä mukaa eri puolille maata, kun he saivat työtä ja asunnon ja pian koivistolaisia asui yli 300 kunnan alueella. Osa laivanrakentajista saattoi odottaa pika-asutustilan saamista vuoteen 1948 ja työskenteli odotusajan Hollmingilla. Näin heidän työsuhteensa kesti vain muutaman vuoden: kun he saivat maatilaa, he siirtyivät takaisin vanhaan ammattiinsa maanviljelijöiksi, karjaa hoitamaan tai kalastajiksi koivistolaisten lopullisiin sijoituskuntiin, joita olivat Mäntsälä, Askola, Pornainen, Porvoo, Kymi, Hamina, Kotka, Sipoo, Porvoon maalaiskunta, Vestanfjärd, Dragsfjärd, Kemiö, Korppoo, Houtskari, Rymättylä, Särkisalo, Nauvo, Iniö ja Parainen.⁸³⁰

830 Rossi 2006, 240–241, 348–349; Uola 2001, 56; Koivuneva 1953, 324; Paukkunen 1989, 73.

Huomionarvoinen seikka lienee vielä se, että koivistolaisiksi laivanrakentajiksi tunnustautuvat monet sellaiset, jotka eivät ole syntyneet Koivistolla, mutta ovat muuttaneet sinne lapsuudessaan tai nuoruudessaan. Tällaisia löytyy henkilökortistosta useita. He eivät siis tule esille vuosien 1945–1952 vertailussa, jossa laskelma on tehty syntymäkotikuntien mukaan, mutta vuosien 1945–1947 tiedoissa heidät on laskettu koivistolaisiksi, kun kriteerinä koivistolaisuudelle on ollut siellä syntyminen tai asuminen sodan syttyessä.

Siirtokarjalaisten määrä Hollmingin kuunarinrakentajista oli erittäin suuri. Merkittävää on, että Rauman seudulle sijoitetut Räisälän pitäjän asukkaat eivät juurikaan työskennelleet Hollmingilla. Kaarlo Pulli on kertonut, että Hollmingilla työskenteli alkuaikoina paljon itä- ja kaakkoissuomalaisia ja erityisesti laivanrakentajia eri puolilta Karjalan Kannasta.⁸³¹

Mikko Uola on Hollming-yhtymän historiassa todennut, että kuunareita rakentamaan tulleista koivistolaisista vain pieni osa oli ammattimiehiä. Hänen mukaansa koivistolaisia otettiin töihin riippumatta siitä, oliko näillä aikaisempaa kokemusta laivanrakennuksesta tai puutöistä. Sen sijaan Rauman seudulta palkattiin lähinnä vain ammattitaitoiset kirvesmiehet, joista telakalla oli pitkään puutetta. Valkon telakan historiasta kirjoittaessaan Mikko Uola toteaa, että Valkon telakalle Loviisaan saatiin sotakorvausaluksia rakentamaan mm. Tytärsaaresta, Lavansaaresta, Seiskarista, Koivistolta ja Säkijärveltä lähtöisin olevia ammattimiehiä, sillä puulaivojen rakentamisperinne oli jossain määrin säilynyt Karjalassa ja itäisen Suomenlahden saarilla. Myös Eklöfin telakalla Porvoossa karjalaisilla laivanrakentajilla oli oma merkityksensä, siellä heidän tehtävänään oli ennen muuta alusten riveäminen. Osalla heistä oli aikaisempaa kokemusta tervahöyryjen ja proomujen rakentamisesta.⁸³²

Tätä tutkielmaa varten tekemissäni haastatteluissa korostetaan koivistolaisten ammattitaitoisuutta erityisesti laivan rungon rakentamisessa ja raumalaisten merimiesten merkitystä takiloinnissa. Varsinkin ensimmäisinä vuosina jako oli haastattelujen mukaan melko selkeä: koivistolaiset rakensivat rungot, raumalaiset takiloivat laivan. Ajan myötä tilanne muuttui ja raumalaisia tuli mukaan myös rungon rakentamiseen. Tätä tutkimusta varten koottu haastatteluaineisto ei tue Uolan toteamusta, että Rauman seudulta olisi saatu palkattua laivanrakennuksessa ammattitaitoisia kirvesmiehiä ja että koivistolaisista vain pieni osa olisi ollut ammattimiehiä. Kuten olen jo aikaisemmin todennut, ratkaisevaa Hollmingilla oli ennen muuta työnjohdon perinteinen laivanrakennusammattitaito. Perustelen kantaani vielä tarkemmin tuonnempana. Sekin

831 TaY Mustut/Kper A-K 1507.

832 Uola 2001, 56; Uola 1996, 101; Nevanlinna 1994, 94.

on otettava huomioon, että rakennuksilla työskentelevän kirvesmiehen työ oli ilmeisen erilaista kuin laivanrakennuskirvesmiehen työ. Ammattitaitoinen talonrakennuskirvesmies ei välttämättä ollut ammattitaitoinen laivanrakentaja. Tästä kertoo myös Lea Nevanlinna kuvatessaan sotakorvauskuunareiden rakentajia Hamarin telakalla:

Rakennuskirvesmiehiä pestautui silloin tällöin telakalle töihin, mutta heistä ei kenesäkään tullut pitkäaikaista laivanrakentajaa. He eivät tottuneet siihen, ettei telakkatyömaalla voinut käyttää vesivaakaa eikä suorakulmaa, vaan kaikki oli enemmän tai vähemmän johonkin suuntaan ”vääriä”.⁸³³

Kaarlo Pulli on eräässä haastattelussa todennut, että Hollmingilla laivanrakennuksen ydinjoukon muodosti 50 miestä: ”nokkelia miehiä, ylettömän tehokasta ja taitavaa työvoimaa”. Tämä väki teki vaikeimmat ja eniten taitoa vaativat työvaiheet, laivanrakennukseen tottumattomampi väki teki helpommat työvaiheet. Tämä ydinjoukko oli lähinnä koivistolaisia. Myöhemmin samassa haastattelussa Kaarlo Pulli kuitenkin totesi:

”Ne on nää paikkakuntalaiset ja seutukuntalaiset on kulkeneet näitä jälkiä ja ne on yhtä taitavia, alkaa olla kohtsiiltään.”⁸³⁴

Haastatellut ja heidän tulonsa Hollmingille

Olen haastatellut tätä tutkimusta varten 16 miestä, jotka ovat olleen rakentamassa sotakorvauskuunareita Hollmingilla. Koska olen tutkimuksessani painottanut Hollmingin laivanrakennuksen koivistolaista taustaa, on koivistolaisten osuus itse tekemissäni haastatteluissa korostunut: kuudestatoista kymmenen oli asunut ennen sotaa Koivistolla, neljä muualla Karjalassa ja kaksi Rauman seudulla. Lisäksi olen käyttänyt tutkimuksessa joidenkin Rauman museon 1980-luvun alussa teettämien Hollming-haastattelujen tietoja (osa haastateltavista oli samoja, joita itse myöhemmin haastattelin ja näissä vanhemmissa haastatteluissa ei ollut tämän tutkimuksen kannalta uutta tietoa). Taulukossa 8 selvitän, mistä tässä tutkimuksessa mukana olevat haastateltavat olivat kotoisin, milloin he tulivat Hollmingille ja miten heidät rekrytoitiin sekä olivatko he tai heidän sukunsa olleet ennen tätä tekemisissä puulaivanrakennuksen kanssa.

833 Nevanlinna 1994, 98.

834 TaY Mustut/Kper A-K 1507.

3. Mistä sotakorvauskuunareiden rakentajat olivat lähtöisin?

Taulukko 8. Haastateltujen kotipaikka, tulo Hollmingille ja laivanrakennustausta.

Nro	Kotipaikka	Hollmingille	Miten sai tiedon työpaikasta	Laivanrakennusta suvussa
1	Koivisto, Ingertilä	1945	Isän mukana	kyllä
3	Koivisto, Keskisaari	1945	Setä (August Mannonen) pyysi	kyllä
4	Koivisto, Saarenpää	1945	Luki lehti-ilmoituksesta, kirjoitti ja kertoi itsestään	kyllä
5	Koivisto, Patala	1945	Isän pyynnöstä	kyllä
6	Impilahti	1945	Tapasi August Mannosen junassa	ei
7	Koivisto, Eistilä	1946	Isän mukana	kyllä
8	Koivisto, Kiiskilä	1945	Appiukon mukana	ei
9	Terijoki/Koivisto	1945	Serkku pyysi	ei
10	Muolaa	1948	Isän mukana, kuulivat tutuilta	ei
11	Koivisto, Jaakkola	1946	Isän mukana	kyllä
12	Säkkijärvi	1946	Lehti-ilmoituksesta	ei
13	Koivisto, Kauppala	1945	Koivistolainen naapuri pyysi	ei
14	Lappi, Murtamo	1948	Kuulopuheista	ei
15	Koivisto, Eistilä	1948	Isän mukana	ei (kotona laivoja)
16	Lavansaari	1947	Isän mukana	ei (merillä)
17	Rauma	1948	Kysyi töitä itse	ei
19	Vuoksela	1947	Appiukko Reino Kukko pyysi	ei (appiukko laivamestari)
20	Humppila/Koivisto	1945	Telakan perustajat lähettivät sanan ja pyysivät	kyllä (paja)

Tutkimuksessa mukana olevilla kahdeksalla 21:stä oli siis suvussa puulaivanrakennusperinteitä Koivistolla. Haastatelluilta ei erikseen kysytty, oliko heillä paljon sukulaisia töissä Hollmingilla, mutta edellä olevasta yhteenvedosta voisi päätellä, että koivistolaiset tulivat töihin suvuittain Hollmingille: haastateltavista 12 tuli isän tai muun sukulaisen mukana.

Virpi Nurmen mukaan käsityöammateille, kuten lasinpuhaltajille, on ollut ominaista, että ammatti- ja kulttuuriperinne siirtyi sukupolvelta toiselle, isältä pojalle.⁸³⁵ Koivistolla laivanrakennustaito oli opittu samalla tavoin: ”Laivanrakennustaito siirtyi isältä pojalle, polvesta polveen, ja hyvin usein myös isät poikinensa laivan rakensivat-

835 Nurmi 1989b, 202.

kin. Samoin oli poika mukana myös purjehtimassa isän kanssa.”⁸³⁶ Edellisen taulukon perusteella voinee arvioida, että Hollmingilla sodan jälkeen laivanrakennus siirtyi ammattina edelleen isältä pojalle vanhaan tapaan.

Olli Kalpio on tutkimuksessaan Koskensaaren tehdasyhteisöstä esitellyt termin ”perintötyöläinen”. Tällä hän tarkoittaa sitä, että tehdasyhteisö sai uutta työväkeä siellä työskennelleiden perheistä. Tällä oli merkitystä yhteisön kulttuurin ja elämänmuodon jatkuvuuden ja muuttumattomuuden kannalta.⁸³⁷ Hollmingilla kuunarinrakentajien yhteydessä perintötyöläinen-termin käyttäminen on perusteltua.

Virpi Nurmi on 1980-luvulla todennut, että kansatieteellisissä työväenyhteisötutkimuksissa ei ole innostuttu työläisten yhteenkuuluvuuden tunteen tutkimiseen tai identiteetin syntyedellytysten selvittämiseen ja ilmentymiseen eikä myöskään yhdyskuntaan kuuluneiden ihmisten alkuperään, vaikka tällä olisi suuri merkitys ryhmäidentiteetin syntymiselle.⁸³⁸ Hollmingin telakan osalta työväen identiteetin tutkiminen onkin erityisen kiinnostavaa. Yksi haastateltava kertoi syyksi toiselta raumalaistelakalta Hollmingille siirtymiseen seuraavaa:

Eiköhän siihen ole suurin syy, ko siel oli silloin paljon tuttuja, ko se oli melkein koivistolaisia kaikki siellä. Isä oli siellä ja nuorempi veli oli siellä, minä menin seuraavaksi, sit tuli vanhempi veli viel sinne.⁸³⁹

Edelleen olisi mielenkiintoista selvittää, miten koivistolaisuus on näkynyt kuunariajan jälkeen tässä teollisuuslaitoksessa. Ovatko laivanrakennus ja merenkulku ammatteina periytyneet Raumalla asuvien siirtokarjalaisten perheissä vielä kuunariajan jälkeenkään? Siihen ei kuitenkaan tämän työn rajauksen puitteissa ole mahdollisuuksia perehtyä.

Työnjohtajien tausta

Koivistolaiset kai oli seilannu lapsesta saakka kaikki, ne oli sit auttamattomasti täälläkin... jonkunmoisena nokkamiehenä ja eestävetäjänä kumminkin. Niil oli joka ammatialta joku mies, sieltä aina löyty.⁸⁴⁰

Seuraavassa esittelen Veikko Pullin ja Väinö Wahlqvistin muistitietoihin sekä kirjaan *Koivistolaiset 1939* perustuen telakan työnjohtajat ja heidän taustansa.⁸⁴¹ Pyrin tällä

836 Helle 2001, 78.

837 Kalpio 1988, 171.

838 Nurmi 1989b, 199–200.

839 RM21.

840 RM6.

841 Veikko Pullin haastattelut; Wahlqvist Väinö, suull.; Hilska 1988.

luettelolla osoittamaan, miten suuri vaikutus koivistolaisella laivanrakennusperinteellä oli kuunareiden rakentamiseen Hollmingilla. Viimeiset koivistolaiset puulaivanrakennuksen taitajat eri puolilta pitäjää, mutta erityisesti Koivusaaresta, kokoontuivat Raumalle sotavuosien jälkeen rakentamaan sotakorvauskuunareita. Kyseessä ei ollut yksi yhtenäinen laivanrakentajien ryhmä, joka olisi Koivistolla työskennellyt yhdessä. Enemminkin kyse oli useiden eri alojen ammattilaisten ryhmästä, jotka olivat perehtyneet laivanrakennuksen eri osa-alueisiin Koivistolla. Yhteistä heidän ammattitaidollaan olivat perinteiset menetelmät. Jotkut nuorimmista työnjohtajista eivät olleet ehtineet olla mukana laivanrakennuksella Koivistolla.

Laivan rungon rakentajien ylimestarina oli Reino Kukko, joka oli syntynyt vuonna 1893 Koiviston Patalassa. Hän oli Koivistolla raivannut metsään oman viljelytilan ja teki kirvesmiehen töitä satamassa. Hän oli taitava kirvesmies ja laivanrakennusekspertti, joka oli rakentamassa Koivisto-kuunaria.

Kaikki kirvesmiesten työnjohtajat olivat koivistolaisia. August Lepikkö asui ennen sotaa Koiviston kauppalassa, mutta oli syntynyt Eistilässä 1891. Hän oli perämies, ennen sotaa hän oli työnjohtotehtävissä Seppinen & Kemppi -yhtiöllä. Lepikön suku oli tehnyt ainakin yhden laivan Koivistolla. August Lepikön isä oli ollut siinä laivamestarina. August Wahlqvist oli Hollmingin kuunariajan työnjohtajista vanhin, hän oli syntynyt Eistilän kylässä 1878, jossa hän ennen sotaa toimi laivurina ja maanviljelijänä. August Wahlqvistin veli Anton oli tunnettu koivistolainen laivamestari. Aleksander Mannonen oli ingertiläläinen laivuri ja maanviljelijä, August Mannosen serkku. Anton Ruottu oli syntynyt 1882 ja asui Patalan kylässä, jossa hän teki kirvesmiehen töitä ja oli rakentamassa mm. kuunari Koivistoa. Erland Oivo oli kirvesmies Partilan kylästä, syntynyt 1890 ja oli myös ollut tekemässä kuunari Koivistoa. Ale (Aleksander) Passoja oli ilmeisesti syntyisin Hyttölän kylästä ja hän lienee kuulunut samaan sukuun kuin kuuluisa koivistolainen laivamestari Matti Passoja, jonka johdolla oli rakennettu 70 laivaa. Myös Passoja oli ollut rakentamassa kuunari Koivistoa. Vilho (Ville) Loitomeri, ent. Töllikkö, oli Vatnuorin kylästä, edellisiä nuorempi, syntynyt 1909 ja ollut ennen sotaa satamatyömiehenä. Työnjohtajaksi hän eteni laivakirvesmiehen töistä. Nuorin kaikista oli Veikko Pulli, Kaarlo Pullin poika, joka oli syntynyt Ingertilässä 1919. Hän oli ollut rakentamassa Koivistoa ja Saarentähteä, mutta varsinaisesti hän oli ennen sotia merimiehenä.

Kirvesmiesten työnjohtajien lisäksi valtaosa muistakin yhtiön työnjohtajista oli koivistolaisia. Viljo Kansa, konepuolen ylimestari, oli omistanut Koiviston kauppalassa telakan ja pajan. Joonas Kääriälällä, puutyöverstaan työnjohtajalla, oli ollut oma puusepänerastas Koiviston Kotterlahdessa. Viljo Vesalainen, puupuolen varaston päällikkö, oli lähtöisin Patalan kylästä. Hän oli ennen sotaa töissä Hollmingin sahalla Koivistolla.

Hollmingin töissä oli ennen sotaa ollut myös humaljokelainen Eino Montonen, joka kuunariaikana oli työnjohtajana metsäosastolla. Metsäosaston työnjohtajana työskenteli myös August Mannosen poika Pentti Mannonen. Jussi Leppänen oli sähkömestari kauppalasta, jossa hän oli ollut sähkömiehenä. Salmela, konepuolen päällikkö, oli koulutukseltaan konemestari ja kotoisin Saarenpään kylästä. Eino Karvonen, järjestelyporukan työnjohtaja, oli koivistolainen hänkin. Ale Luukka, riveejien pomo, oli kotoisin Ingertilän kylästä. Ennen sotia hän oli satama- ja laivanrakennustöissä Koivistolla. Paa-vo Luukka, edellisen veli, asui ennen sotia Eistilän kylässä. Hän oli riveejien työnjohtajana Hollmingilla. Ennen sotia hän työskenteli satamatöissä. Aarne Rossi Koiviston kauppalasta johti maalausporukkaa Hollmingilla. Hän oli käynyt maalarikoulun Viipurissa ja harjoitti maalarin ammattia Koivistolla ennen sotaa. Tatu (Alexander) Koch, kuljetusosasto työnjohtaja, oli kotoisin Koiviston kirkolta. Hän oli ollut merillä ennen sotia. Hemmi Rytkölä oli kotoisin Koiviston Saarenpäästä, jossa hän eli kalastuksella ja merimiehen töillä. Hollmingilla hän oli kuljetusporukan työnjohtajana. Uuno Kansa, pajan esimies, Viljo Kansan veli, oli seppänä jo Koivistolla. Viljo Mannonen, metsäosaston työnjohtaja, oli lähtöisin Koiviston Keskisaaresta. Aulis Mannonen, riveäjien työnjohtaja, oli syntynyt 1922 Kiiskilän kylässä. Rakennuspuolella oli mestarina merikapteeni Ilmari Pernaja, joka oli kotoisin Raumalta, mutta hän oli asunut ennen sotia jo kauan Koivistolla. Ilmari Pernaja toimi työnjohtajana myös varastossa ja koeajoilla. Yrjö Piironen, Koiviston Eistilästä, työskenteli opiskeluaikanaan pulttausporukan työnjohtajana.

Pääosalla koivistolaisista työnjohtajista oli siis kokemusta laivanrakennuksesta tai alasta, jolla toimi työnjohtajana Hollmingilla, jo Koivistolta. Nuorimmilla työnjohtajilla ei ollut kokemusta laivanrakennuksesta, eikä juuri muutakaan työkokemusta, kun viimeiset vuodet olivat kuluneet sodassa. Kaikkien koivistolaisten työnjohtajien ammatista tai työhistoriasta ei ole tietoa sotaa edeltävältä ajalta.

Työnjohtajista vain muutamat olivat kotoisin muualta kuin Koivistolta. Rikauspuolen vetäjä merikapteeni Antti Vene oli raumalainen. Hän oli ollut merillä ja osallistunut Suomen Joutsenen rikaukseen, kun siitä tehtiin koululaivaa Uudenkaupungin telakalla. Rikareiden työnjohtajana oli raumalainen perämies Esko Laaksonen, joka oli tehnyt ennen merimiehen töitä. Toivo Hilakari oli raumalainen merikapteeni ja höyläsuulis- sa työnjohtajana. Raumalainen Matti Lehtinen toimi hänen jälkeensä tässä tehtävässä. Yrjö Fagerström oli kuljetusporukan pomo ja kotoisin Raumalta. Raumalaiset opiskelijat Aalto ja Ruoste olivat kesätöinänsä työnjohtajina telakalla.

Työnjohtajina olivat vielä ainakin karjalainen Jääskeläinen konepajalla, Rauman seudulta kotoisin ollut Tammelin samoin konepajalla ja Kiteellä syntynyt Antti Hurri lautatarhalla.

Yhdelläkään kuunariajan työnjohtajalla Hollmingin telakalla ei siis ollut laivanrakennusalan koulutusta työhön tullessaan. Veikko Pulli ja Yrjö Piironen opiskelivat kuunariaikana laivanrakennusalaa ja valmistuivat teknikoiksi. Rikospuolella työnjohtajat olivat merikapteeneita ja perämiehiä, he olivat siis saaneet koulutuksen työhönsä. Runkopuolen työnjohtajia voisi verrata käsityömestareihin tai teknillisiin asiantuntijoihin, jollaiseksi Karl-Erik Michelsen nimittää sahojen ja ruukkien ensimmäisiä ”insinöörejä”, jotka huolehtivat patruunoiden alaisuudessa siitä, että koneet, laitteet, prosessit, työntekijät ja tuotantolaitos toimivat taloudellisesti mahdollisimman hyvin⁸⁴². Vanhat koivistolaiset työnjohtajat olivat hankkineet oppinsa työssään, kuten vanhan ajan ammattikuntalaitoksessa oli tapana mestariksi kouluttautua. Usein taito vielä periytyi suvussa.

Koivistolaisuus työyhteisössä

Karjalainen otti uudenkin tilanteen ehkä valosammin vastaan kun joku muu.⁸⁴³

Mielenkiintoinen kysymys yhtiön omaleimaisuudessa on se, miten karjalainen, ennen muuta koivistolainen kulttuuri yhtiössä näkyi, kun se toimi Länsi-Suomessa, jossa kantaväestön kulttuuri oli hyvin erilainen. Haastattelujen mukaan koivistolaisuus näkyi ja tuntui monin tavoin Hollmingin telakalla sotavuosien jälkeen. Siitä seuraavassa muutamia esimerkkejä.

”Karjalaisen tavan mukaan siellä sinuteltiin siihen aikaan kaikkia”. Tämä oli raumalaisten kertojien mielestä yleisestä käytännöstä poikkeavaa. ”Jos nuori insinööri yritti pysyä kauempana työntekijöistä, se ei onnistunut, kun talon henki oli tällainen.”⁸⁴⁴ ”Silloin johtajat tarinoivat kaikkien kanssa”, kummastelevat raumalaiset kertojat.⁸⁴⁵ Kysymykseen, millainen oli suhde telakan ylimpään johtoon, yksi koivistolaisista työntekijöistä kertoi:

Heidän kanssaan ei paljon oltu tekemisissä, mutta ainahan niitä näki, kun ne kierteli telakalla. Niin ne suhtautuivat, kun karjalainen toisiin suhtautuu.⁸⁴⁶

Tällä ilmeisesti tarkoitettiin välitöntä suhtautumista, eikä asemalla ollut erityistä merkitystä.

842 Mickelsen 1999, 69.

843 RM9.

844 RM14.

845 RM14, RM25.

846 RM15.

Kuunarirakentaja kertoi työnantajan ja työntekijöiden suhteesta näin:

Kun siellä [Koivistolla] laivaisännät tekivät itse laivan, saman kylän väki siinä seilas ja omistaja oli mukana samanlaisena merimiehenä. Siellä ei ollut nuo luokkaerot, ei olleet sellaset niin kun ne on olleet täällä Länsi-Suomessa. Tällainen suhde säily alussa [Hollmingilla]. Se on selvää, että tietysti nyt on niin paljon henkilökuntaa, eikä ole enää aikaa pääjohtajilla eikä muilla jokaisen henkilökohtasiin pulmiin kans sillä tavalla asennoitua kun silloin. Mut et se on miellyttävä piirre, että siel on vieläkin [v. 1982] säilynyt, että tuota juoksutyöstä pääjohtajaan saakka kaikki sinuttelevat toisiaan.⁸⁴⁷

Näihin samoihin karjalaisen ja länsisuomalaisen kulttuurin eroihin on kiinnittänyt huomiota Pirkko Sallinen-Gimpl väitöskirjatutkimuksessaan siirtokarjalaisesta identiteetistä. Siirtokarjalaisten tapa sinutella sellaisia ihmisiä, joita paikkakunnalla olisi ilman muuta teititely, ja tuttavallisuus, ihmetyttivät ja ärsyttivät kantaväestöä. Samaan karjalaiseen ja länsisuomalaiseen kulttuurieroon saattaa viitata Turun telakkateollisuudesta saatu tieto, jonka mukaan mestareiden ja työmiesten välillä ei ollut ristiriitoja, mutta mestareihin haluttiin pitää etäisyyttä, sillä liian läheisesti mestariin suhtautuva sai huonon maineen (perseennuolija). Insinöörit eivät keskustelleet Turussa edes mestareiden kanssa työmiesten kuullen, vaan kutsuivat heidät konttoriin.⁸⁴⁸ Porin konepajan teknistä johtajaa puhuteltiin johtaja Nylundiksi tai vähintään insinööri Nylundiksi ja kun päälouottamusmies oli puhutellut häntä vain sukunimellä, tämän oli sitä vaikea sulattaa.⁸⁴⁹

Pirkko Sallinen-Gimplin mukaan karjalaisten suhde työ- ja lepoajan rytmitykseen on ollut erilainen kuin läntisessä Suomessa: karjalaiset tekivät työtä sen tarvitseman ajan, kun Länsi-Suomessa työ oli enemmän kellonaikoihin sidottua. Karjalaiset olivat tottuneet tekemään työn yhteen menoon ja lepäsivät sen jälkeen, heidän tapansa työskennellä oli enemmän päämäärään tähtäävää, urakaluonteista.⁸⁵⁰ Hollmingilla työskennelleet koivistolaiset mainitsivat haastatteluissa usein kilpatyön, jota itsekin pidettiin sulana hulluutena. ”Työtahti oli sellainen, ettei sitä voinut enää lisätä, se oli maratonjuoksua koko ajan. Ei sitä kukaan paheksunut.”⁸⁵¹ Johtajienkin piti jo toppuutella työväkeään: ”Se olikii kyl työmiehii vika ko tehtii, tekkiivät kilpaa, ni monet tekkiit itseen nii väsyksii, ettei tahtoneet kottii päästä. Hollming sano, et semmonen ei oo tar-

847 RM23.

848 Sallinen-Gimpl 1994, 86, 115; Grönros 1992, 116.

849 Holmström 1986, 86–87.

850 Sallinen-Gimpl 1994, 72–73, 287.

851 RM6.

kotus, ett tavallisel työl täytyy ihmisen pärjätä.”⁸⁵² Kilpatyö ja urakkapalkkaus on tullut esille myös laivanrakennustyössä Koivistolla, mutta vastaavasta en ole löytänyt viitteitä muilla kuunaritelakoilla enkä tuon ajan raumalaisyrityksistä. Myös urakkapalkkauksen nopeaa leviämistä eri tehtäviin tällä telakalla selittää sen karjalainen tausta.

Karjalaisen siirtoväen suhde käsityöhön oli läheinen, työn piti olla hyvän laatuista. Kantaväestö arvioi karjalaisten työkaluja vanhanaikaisiksi, samoin työmenetelmiä, työ oli käsityömäistä ja laadultaan hyvää, mutta kantaväestön mielestä liian aikaavievää.⁸⁵³ Tämä käsityön ihannoiti saattoi olla yhtenä selittävänä tekijänä, kun arvioidaan kuunariajan hidasta teknistä kehitystä Hollmingilla, ainakin jos sitä verrataan sotakorvauskuunareiden rakentamiseen Turussa. Useissa kohdin koivistolaiset laivanrakentajat korostavat aluksen kauneutta, sen piti tarjota myös silmänruokaa. Kaarlo Pullin sanoin ”tilaaja ei piitannut tyylistä, kun meil taas oli arkaa se tyylijuttu”. Kaarlo Pulli on myös kertonut siitä, miten laivanrakennuksen laatuksiteereistä pidettiin tiukasti kiinni ja niitä toteutettiin tiukemmin kuin mitä venäläisten säädöksissä vaadittiin.⁸⁵⁴

Yksi haastateltavista muisti, että vuoden 1948 tai 1949 talvella yhtiöstä lähti paljon väkeä.

Miehiä oli otettu paljon töihin, mutta sitten alettiin saada aikataulua kiinni, alettiin väkeä vähentää. Se oli sitten katkeraa kyllä, kun monikin joutui talveksi työttömäksi. Mahtoiko siihen aikaan olla työttömyyskorvaustakaan, en muista. Ei ne juuri koivistolaisia ajaneet, kuka nyt vähänkään töitä teki. Kyllä ne näiden puolta paremmin hiukan pitivät.⁸⁵⁵

Sama haastateltava kertoi, että ”koivistolaisiakin oli monenlaisia”. Yksi mies, joka oli Kalle Pullin tuttu ja jonka hän oli ottanut töihin, oli kova ryyppäämään. Työnjohtaja halusi irtisanoa hänet, kun töistä ei tahtonut tulla mitään, mutta Pulli sanoi, että katsotaan nyt vielä, jos se vaikka rupeaa jotain tekemään. Niin mies sai jäädä töihin.⁸⁵⁶

Kun kuunareiden rakentaminen loppui, vanhoja koivistolaisia ei silloinkaan irtisanottu, vaan heille järjestettiin töitä puupuolelta tai varastosta. Esimerkiksi kaksi liki 70-vuotiasta koivistolaista tekivät vielä telinehommia kuunariajan jälkeen rautalainvoissa. Syynä tähän lienee ollut se, että he eivät olisi saaneet työeläkettä eikä sen ajan kansaneläkkeellä tahtonut elää. Yksi koivistolainen jäi eläkkeelle portinvartijan työstä 71-vuotiaana.⁸⁵⁷

852 RM26.

853 Sallinen-Gimpl 1994, 165.

854 TaY Mustut/Kper A-K 1711.

855 RM7.

856 Wahlqvist Väinö, suull.

857 RM7; Wahlqvist Väinö, suull.

Koivistolaisuus vaikutti myös ammattiyhdistystoiminnassa ja politiikassa. Joidenkin kertojien mielestä alkuaikoina vanhemmat koivistolaiset eivät olleet halukkaita olemaan mukana ammattiyhdistyksessä, etteivät olisi pahoittaneet yhtiön perustajien mieltä.⁸⁵⁸ Toinen haastateltava arvelee tämän johtuneen siitä, että koivistolaiset olivat olleet ennen itsellisiä yrittäjiä, laivureita ym., eivät ison tehtaan juuressa kasvaneita, kuten raumalaiset.⁸⁵⁹ Toisaalta sekä Pulli että Mannonen kuuluivat kuunariaikana aktiivijäseninä samaiseen Koiviston työväenyhdistykseen, johon monet telakan sosiaalidemokraatit kuuluivat, he olivat yhdistyksen perustajajäseniä. Alkuaikoina Raumalla Koiviston työväenyhdistyksen jäseneksi otettiin vain koivistolaisia, sittemmin jäseneksi voi päästä, kunhan oli karjalainen. ”Kyllä parhaat kokoukset oli aina ku ne [Pulli ja Mannonen] oli yhdessä mukana. Se oli tosi kokous, äkkiä nämä viralliset juoksevat asiat. Sit ko he pääsivät kertomaan omia kokemuksians...”⁸⁶⁰

Sodanjälkeistä yhteiskuntaa tutkineen Pertti Alasuutarin mukaan ruumiillisen työn tekijöitä haastatteleamalla voi tavoittaa työväestölle ominaisen elämänorientaation, mutta kyse ei ole samassa määrin ammattiin kiinnittyneestä identiteetistä kuin henkisen työn tekijöillä. Työntekijöiden elämänorientaatioon sisältyy vahva kokemus yhteenkuuluvaisuudesta ja solidaarisuudesta muiden työntekijöiden kanssa, mutta suhde työhön on sikäli välineellinen, että työ nähdään sinänsä sisällöllisesti merkityksettömänä. Yhteisen viitekehyksen, identiteettiperustan ja yhteenkuuluvuuden tunteen tarjoaa oleminen ”samalla puolella” edunvalvontakamppailussa työnantajapuolta vastaan.⁸⁶¹

Lieneekö kysymys tästä, kun LATEn telakan historian esipuheessa Guy Söderholm toteaa:

Meillä oli tapana puhua Laten hengestä, tuosta ihmeellisestä voimasta, joka ajoi meidät yhteisiin ponnistuksiin, varsinkin kriisitilanteissa. Mistä se oikein syntyi? Ei ainakaan siitä, että johto olisi siihen erityisesti panostanut ja järjestänyt meille ylimääräisiä etuja. Johdon ansiota ei kuitenkaan voida kiistää. Luultavasti johto sai meidät keskittymään olennaiseen, eli laivojen suunnitteluun, rakentamiseen ja oikea-aikaiseen luovuttamiseen. Niissä puitteissa saimme sitten vapaat kädet hoitaa hommamme omalla sektorillamme.⁸⁶²

Samasta LATEn hengestä kertoo Lundelin seuraavaa:

858 RM21, RM25.

859 RM22.

860 RM21.

861 Alasuutari 1996, 96.

862 Lundelin 1998, 8.

3. Mistä sotakorvauskuunareiden rakentajat olivat lähtöisin?

Aluksen eri rakennusvaiheet eivät varmastikaan olisi normaalilla työvauhdilla tulleet määräaikaan mennessä valmiiksi, ellei koko Laten henkilökunta olisi omaksunut sellaista ”me-hengen” kyllästämää asennetta, jota nykyisin enää harvoin nähdään. Esimerkkinä tästä voin kertoa seuraavan tapauksen. Rikaaja/kirvesmies Ginström oli moottorisahalla aluksen keulassa laidan ulkopuolelta sahaamassa poikki erästä palkkia, kun hän istui vahingossa palkin sille puolelle, joka oli nimenomaan poistettava ja putosi näin ollen sahoineen jääkylmään mereen. Tapauksen silminnäkijät toivat nopeasti tikkaat laiturin reunalta mereen ja niitä pitkin Ginström kiipesi ylös moottorisaha toisessa kädessään. Ginström oli yleensä hiljainen mies, niinpä hän nytkin lähti pitemmittä puheitta Laten asuntoalueelle sijaitsevaan kotiinsa, vaihtoi vaatteet ja palasi takaisin työhön.⁸⁶³

”Normaalista työvauhdista” ei ollut kyse Hollmingillakaan, kun kuuntelee haastateltavan kertomusta:

Minä muistan, siellä allkuaikoina yks kirvesmies otti ittensä niin paljon uuvuksiin, et oli nelin kontin vähän aikaa kenselin juuressa ennenkun pääs kottiin lähtemään. Se otti kerta kaikkiaan ihminen ittestään kaiken irti, mitä sai.⁸⁶⁴

Hollmingin kuunarinrakentajien asenne työhön näyttää siis aivan toiselta kuin Alapuron näkemyksessä, kun asiaa tarkastelee 1980-luvulla tehtyjen haastattelujen pohjalta. Työn sisältö ei suinkaan ollut merkityksetöntä, pikemminkin siitä oltiin hyvin ylpeitä ja työ tuntui mielekkäältä. Toisaalta myös vastakkainasettelu työnantajat – työntekijät tulee erittäin harvoin esille haastatteluissa, sen sijaan niissä melkein jokaisessa kerrotaan siitä, miten läheiset suhteet työntekijöillä ja työnantajilla oli. Tärkein selittävä tekijä tälle Hollmingin laivanrakentajien ja telakan erityispiirteille on sen koivistolainen tausta.

Koivistolaisista tuli merkittävä väestöryhmä Raumalla sodan jälkeen, vaikka Rauma ei ollut koivistolaisten virallinen sijoituskunta. Koivistolaiset toi Raumalle nimenomaan Hollmingin laivanrakennustoiminta. Koivistolaisten yhteenkuuluvaisuuden tunne ja kulttuuri-identiteetti olivat vahvoja kuunariajan Hollmingilla. Koivistolaisten fyysiseen sopeutumiseen Raumalle vaikuttivat meri ja samanlaiset elinkeinot kuin heidän kotipaikkakunnallaan oli ollut.⁸⁶⁵ Monet koivistolaiset perheet jäivätkin pysyvästi Raumalle kuunareiden rakentamisen loputtua.

863 Lundelin 1998, 48.

864 RM6.

865 Hirvonen & Pursimo 1989, 92.

Vuonna 1985–1986 tehdyn tutkimuksen mukaan karjalainen identiteetti oli Rauman karjalaisilla erittäin vahva vielä tutkimusajankohtana.⁸⁶⁶ Pirkko Sallinen-Gimpl määrittelee kulttuuri-identiteetin jonkin väestöryhmän kulttuuriperintöön nojautuvana, ryhmää sisäisesti yhdistävänä ja sen muista erottavana aineellisena ja henkisenä yhteenkuuluvaisuutena.⁸⁶⁷ Kulttuuri-identiteetin käsite on, samoin kuin kulttuurinkin käsite, muutoksessa. Tämän päivän käsityksen muknaan kulttuuri-identiteetissä on kysymys myös joksikin tulemisesta, ei vain jonakin olemisesta.⁸⁶⁸ Raumaa tutkinut Eero Sappinen on todennut väitöskirjassaan *Arkielämän murros 1960- ja 1970-luvuilla*, että henkisessä tai kulttuurisessa mielessä sopeutuminen raumalaisuuteen ja yhteys siihen on monilla Raumalle muuttaneilla vielä vuosien kuluttuakin heikkoa, jos se suhteutetaan muuttaneiden omaan syntymä- ja kotiseutuun ja sieltä omaksuttuun arvomaailmaan.⁸⁶⁹ Se, ettei raumalaiseksi ole helppo muuttua, on varmasti osaltaan ylläpitänyt koivistolaisten kulttuuri-identiteettiä, esimerkiksi koivistolaisten seuratoiminta on Raumalla ollut vilkasta.

Koivistolaisten laivanrakentajien kulttuuri-identiteetin yksi ilmentymä on vielä vuonna 2001 Rauman Koivisto-seuran yhteydessä nimetty erillinen laivanrakennuksen perinnetoimikunta, joka on toiminut 1980-luvulta lähtien⁸⁷⁰. Rauman Koivisto-kerho kokoontuu edelleen kerran kuukaudessa. Nämä ja muut laivanrakentajien säännölliset tapaamiset (kuten työnantajan järjestämät yhtiön eläkeläisten tilaisuudet) ovat mahdollistaneet vuosikymmenten ajan yhteisten muistojen mieleen palauttamisen ryhmässä, jonka kanssa kokemus on aikoinaan koettu. Kollektiivinen muisti on vuosikymmenten ajan muovannut ja rakentanut kuvaa sodan jälkeisistä elämästä Raumalla. Kuunareiden rakentamisesta onkin tullut keskeinen Raumalla asuvien koivistolaisten identiteetin elementti ja sen merkitys on vuosikymmenten aikana vain kasvanut. Nostalgia – jonka tehtäväksi Korkiakangas edellä määritteli kaiken sellaisen häivyttämisen, joka voi rikkoa muistelun miellyttävän tunneharmonia – on tuonut oman sävynsä muistelukerrontaan.

Koivistolaisuus tuli esiin myös murteessa. Työvälineiden ja laivan osien nimet ”suomennettiin” kuunariaikana, noin vuonna 1947 tai 1948. Jo tätä ennen SOTEVAssa kirjoitettiin Hollmingilta tullessiin muistioihin koivistolaisten termien päälle lyijykynällä

866 Kokkonen 1987, 124.

867 Sallinen-Gimpl 1989, 209.

868 Ruotsala 2002, 64; Anttonen 1999, 237.

869 Sappinen 2000, 186–187.

870 *Koiviston viesti* 4/2001.

laivan osan virallinen termi, jotta kaikki tiesivät, mistä puhuttiin⁸⁷¹. Yhden haastateltavan mukaan termien suomentaminen tapahtui venäläisten vuoksi: kaikilla sotakorvauksia tekevillä telakoilla piti kielen olla yhtenäinen ja kohteilla ymmärrettävä nimi. Uudet nimet olivat papereissa ja niitä käytettiin, kun venäläiset kävivät tarkastuksilla. Vanhat koivistolaiset työnjohtajat eivät tunteneet uusia nimityksiä, eivätkä halunneet niitä oppia, mutta vähitellen uudet nimitykset tulivat heillekin tutuiksi papereista.⁸⁷² Haastatteluja tehdessäni 1980-luvulla kertojat käyttivät edelleen laivojen osista ja työkaluista koivistolaisia nimityksiä. Koiviston murre oli edelleen käytössä puhekielessä, vaikka haastateltavat olivat tuossa vaiheessa asuneet Raumalla noin 40 vuotta. Oma murre näyttää olevan karjalaisille tärkein karjalainen identiteettitekijä edelleen Raumalla. Tähän tulokseen on tullut Outi Kokkonen tutkiessaan pro gradu -työssään Rauman karjalaisia 1980-luvun puolivälissä.⁸⁷³

Vaikka koivistolaisuus on ollut tärkeä osa yhtiötä vielä kuunariajan jälkeenkin, oli yhtiön teknisen johtajan Kaarlo Pullin näkemys vuonna 1969 se, että tuolloin yhtiössä työskennelleet noin sata koivistolaisperäistä eivät erotu joukosta, kaikki ovat samantyyppisiä väkeä.⁸⁷⁴

Miten sitten raumalaiset ja karjalaiset tulivat juttuun keskenään? Siitä antaa viitteitä seuraavat karjalaisten arviot asiasta:

Toimeen tultiin. Tietyst alkuu, se ol hiukan sellasta, Soihtulan vieressä käytiin välillä nyrkkitappeluja. Sitten, kun alettiin saada suhteita, tilanne muuttui. Työpaikkal totuttiin aika äkkiä. Sodassa oli jo opittu, että joukot olivat sekaisin, oli eri heimot sekaisin. Mutta kärkkäitäkin sanomisia tuli.⁸⁷⁵

Olihan meidänkin porukassa kaks Viljasta, vanhoja raumalaisia, mutta ei siinä mitään ollut. Joskus kysyttiin kaksi kertaa, mitä se tarkoittaa.⁸⁷⁶

871 SOTEVA, Laivaosasto, selostukset ja neuvottelut pos 176 ja 177, 1945–1951, pöytäkirja 19.6.1945.

872 RM9.

873 Kokkonen 1987, 116–117.

874 TaY Mustut/Kper A-K 1507.

875 RM9.

876 RM6.

4. Laivanrakentajien ikärakenne

Koska puisten laivojen rakentaminen oli sotien jälkeen vanhakantainen ja taantuva teollisuudenala, on kiinnostavaa selvittää, näkyykö tämä mitenkään laivanrakentajien ikärakenteessa Hollmingilla.

Vuodelta 1951 on olemassa tietoja laivanrakentajien keski-ikästä ammattiryhmittäin (ks. taulukko 4). Siitä käy selville, että kaikkein iäkkäimpiä olivat vartijat – heidän keski-ikänsä oli tuolloin 48 vuotta. Seuraavaksi tulivat siivoojat, jotka olivat naisia – keski-ikä 42 vuotta. Varsinaista laivanrakentajista vanhimpia olivat kirvesmiehet, keski-ikä 41 vuotta ja sitten seurasivat rikarit 39 vuotta, riveejät 38 vuotta ja sepät sekä heidän apulaisensa 36 vuotta. Nuorimpia olivat maalarit, 28 vuotta ja hitsaajat sekä levysepät 30 vuotta.

Kuten ammattien arvostusta käsiteltäessä jo tuli esille, muodostivat hitsaajat ja levysepät uuden teräslaivanrakentajien sukupolven. Heihin verrattuna kuunarinrakentajien keskeiset ammattiryhmät ovat huomattavasti iäkkäämpiä. Näiden keski-ikää nosti suuri joukko vanhoja laivanrakentajia, joilla oli jo ennestään kokemusta alalta, kuten monet koivistolaiset kirvesmiehet ja riveejät sekä rikaajat, jotka olivat purjehtineet purjelaivoilla ja näin oppineet tämän työn. Näissäkin työryhmissä oli myös nuorta väkeä, joka oppi työnsä vasta Hollmingilla vanhoilta laivanrakentajilta ja kokemuksen kautta.

Koivistolla syntyneiden laivanrakentajien keski-ikästä ei ole tarkkaa tietoa. Yhtiön henkilöarkistosta poimituista tiedoista selviää, että suurimman ryhmän Hollmingilla työskennelleistä koivistolaisista muodostivat vuonna 1923 syntyneet, heitä oli 13 kpl. 1929 syntyneitä oli 12 ja 1914 syntyneitä 10. Henkilökortiston mukaan vanhin Koivistolta kotoisin ollut rakentaja oli syntynyt vuonna 1881, nuorin vuonna 1934. Yhtiössä työskenteli kuunariaikana vanhempiakin kuin 1881 syntynyt, monet kirvesmiesten työnjohtajat olivat kuunareita rakennettaessa jo lähes 70-vuotiaita, jotkut vanhempia-kin.⁸⁷⁷ Nämä vanhat työnjohtajat olivat itse toimineet laivamestareina Koivistolla tai joka tapauksessa heillä oli pitkä kokemus laivakirvesmiehenä jo ennen Hollmingille tuloa. Nuorin oli 30-vuotias kohottuaan työnjohtajaksi, mutta hänelläkin oli kokemusta puulaivanrakennuksesta jo ennen sotia Koivistolta.

Sepän pajassa työskenteli Impilahdelta kotoisin ollut mies, jolla oli ikää 75–80 vuotta. Hänen kolme poikaansa työskenteli myös Hollmingin pajalla. Isällä ei ollut urakkaa, vaan hän teki tuntitöitä.⁸⁷⁸

877 Wahlqvist 1990, 97.

878 RM7, RM14.

Aina hänen työnsä pieneä ja vasara pieneä, viimeksi pajan lattialla oli tuoli ja pölkyn päällä alasin matalalla ja hän oikoi vanhoja nauvoja. Siihen aikaan ei ketään pantu eläkkeelle, jos ei itse halunnut. Neljä päivää hänkin oli pois töistä ennen kuolemaansa.⁸⁷⁹

Perinteisesti puulaivanrakennustyömailla on työskennellyt naisia, lapsia ja vanhuksia. Heidän tehtävänä on ollut muun muassa rivenauhan eli tilkkeen teko. Vanhat merimiehet olivat sopivia paskan lämmittäjiä, kun he eivät muuhun kyenneet.⁸⁸⁰ Hollmingilla nämäkin tehtävät kuuluivat ammattimiehille. Tilapäisesti yhtiön palveluksessa työskenteli nuoria poikia kesäloma-aikoina. Näissä tapauksissa useimmiten joku muukin perheestä työskenteli veistämöllä, tavallisimmin isä. Jotkut vanhat koivistolaiset miehet työskentelivät Hollmingilla yli eläkeiän niin pitkään kun jaksoivat, mutta tavallista se ei ollut. Osittain vanhojen miesten työssäkäyntiin telakalla vaikutti se, etteivät he olisi saaneet työeläkettä, mutta osa heistä oli ilmeisen halukkaita tekemään tuttua laivanrakennustyötä vielä vanhoilla päivillään.⁸⁸¹ Myös muualla teollisuudessa saattoi sodan jälkeen työskennellä yli 80-vuotias, hyvä työntekijä sai olla työssä niin kauan kuin halusi⁸⁸². Kansaneläke oli aluksi pieni, ensimmäiset vanhuuseläkkeet maksettiin vuonna 1949 ja se oli vakuutusluontoinen, se riippui vakuutetun suorittamien maksujen määrästä. Vuonna 1956 eläkkeistä tehtiin tasasuuruiset. Työntekijöiden eläkelaki TEL tuli voimaan vasta vuonna 1962.⁸⁸³

Vanhojen miesten työskentely puulaivatelakalla ei ole ollut vain suomalainen ilmiö. Mm. 1900-luvun alussa amerikkalaisella puulaivatelakalla kirvesmiesporukassa oli iso joukko liki 70-vuotiaita miehiä, eikä vanhalla iällä työteko ollut Amerikassakaan vain laivanrakentajien osa – fyysisesti vaativissa töissä piti kiinni se, että eläke- ja sosiaaliturvaa ei ollut.⁸⁸⁴

879 RM14.

880 Valtakari 1980, 46, 95; Paulaharju 1965, 245–246; Kilpi 1969, 8; Paasio 1933, 44.

881 RM7.

882 Holmström 1986, 58.

883 Mansner 1988, 98–99.

884 Snow 2006, 86.

5. Uudelleenkoulutus teräslaivatuotantoon

Sitten kun oli just oppinut sen homman, se loppui kokonaan. Kun muutettiin rautalaiva-puolelle, piti uudestaan ruveta opettelemaan.⁸⁸⁵

Perinteisesti uudet miehet opetettiin laivanrakennustyöhön kokeneempien työpareina. Toinen pareista teki laivan toista puolta, toinen toista. Kun mies oppi vaikeampia töitä, hänet siirrettiin vaativampiin tehtäviin. Näin työhön oppiminen tapahtui myös Hollmingilla kuunariaikana.⁸⁸⁶ Sama malli oli käytössä Wärtsilän Hietalahden telakalla sotakorvausvuosina⁸⁸⁷ ja samalla tavalla tapahtui työn oppiminen perinteisesti muillakin teollisuudenaloilla, esim. lasinvalmistuksessa: työ opittiin käytännön harjoittelun tietä ja sen opettivat esimiehet ja työtoverit. Aluksi sai vaatimattomia tehtäviä, mutta taidon ja kokemuksen karttuessa sai aina vaativampia töitä.⁸⁸⁸

Jo sotakorvaustoimitusten alkuvuosina oli Hollmingilla ymmärretty, ettei laivanrakennustoiminta pitkään voinut keskittyä puulaivoihin. Vuodesta 1949 lähtien neuvoteltiin uusista laivatilauksista. Syksyllä 1949 kävi ilmi, että venäläiset olivat kiinnostuneita vapaalla kaupalla toimitettavista 1000 tonnin teräsproomuista (kuva 98). Yhtiössä ryhdyttiin heti toimenpiteisiin: tehtiin piirustuksia ja kustannusarvioita, laajennettiin telakkaa, suurennettiin konepajaa ja levyhallia. Alustava hankintasopimus näistä teräsproomuista tehtiin 23.3.1950.⁸⁸⁹

Vuonna 1949 alettiin lisäksi rakentamaan omaan laskuun 1 200 tonnin teräslaivaa, joka sai nimekseen Vilppo (kuvat 99, 100). Hanke käynnistyi osittain siksi, että siirtyminen puulaivanrakentamisesta teräslaivanrakentamiseen vaati oppimista ja kokemusta niin laivojen suunnittelussa ja rakentamisessakin. Yhtiö ei halunnut menettää vakiintunutta henkilökuntaa. Tälle harjoittelulaivalle ei ollut tilaajaa eikä sen rakentamisessa pidetty kiirettä, vaan sovitut toimitukset menivät aina Vilpon rakentamisen edelle. Vilpon köli laskettiin 5.1.1950 ja laiva laskettiin vesille



Kuva 98. Teräsproomut rakenteilla. Kuva RMA.

885 RM6.

886 RM4.

887 Harki 1971, 134.

888 Nurmi 1989a, 59.

889 Kiviluoto 1975, 30; HA Johtokunnan kokoukset 22.9.1949 ja 23.3.1950.



Kuvat 99–100. Vasemmalla Vilppoa rakennetaan. Oikealla Amerikan ylijäämähinaajia, taustalla Vilppo varustelulaiturissa. Kuvat RMA.

21.6.1951. Vilppo sai myöhemmin nimen Jakan, kun se myytiin Neuvostoliittoon. Sen rakentamisen yhteydessä telakka koulutti uusia levyseppiä ja hitsaajia vanhempien ammattimiesten johdolla.⁸⁹⁰

Siirtyminen teräslaivatuotantoon ei ollut helppoa: vuosi 1950 alkoi vajaatyöllisyyden hämmöittäessä. Tästä syystä yritys rakensi omakustannushintaan kahdeksan teräsproomua, kun muutakaan teräspuolen työtä ei ollut saatavana. Yhtiön tilinpäätös jäikin tuolta vuodelta alijäämäiseksi.⁸⁹¹ Näiden ensimmäisten jokikuljetusproomujen rakentaminen oli telakalle suurten muutosten aikaa: niiden rakennustyön aikana telakka on läpikäynyt ”ankaran muodonmuutoksen puulaivaveistämöstä teräslaivatelakaksi”⁸⁹².

Puulaivanrakennuksen loppuminen vuonna 1952 aiheutti silti irtisanomisia. Yhtiön johtokunta totesi vuoden lopulla, että irtisanomiset ovat väistämättömiä, mutta ei kuitenkaan ammattimiesten kohdalla.⁸⁹³ Kaarlo Pulli kertoi:

Myö ollaan yritetty välttää, et ei myö olla juuri irtisanomisia toimitettu, juuri nimeksi-kään. Vaikka mitä pahuksen keinoja käytetään, mitä milloinkin.⁸⁹⁴

Melkein kaikista kuunarinrakentajista tuli tämän murrosvaiheen myötä, vuosina 1950–1952, hitsaajia ja levyseppiä: telakka koulutti kuunareiden rakentajat uuden materiaalin käsittelijöiksi. Kirvesmiehille järjestettiin kurseja työpaikalla ja opettajina toimivat tulevan työalan pomot. Ne kestivät kuukauden tai pari ja uusia töitä alettiin tehdä vähitellen jo kurssin aikana: kurssilaiset poimittiin varsinaisiin töihin sitä mukaa, kun he

890 HA Vuosikertomus 1949; Kiviluoto 1975, 30–31; HA Vuosikertomus 1951; Uola 2001, 82.

891 HA Vuosikertomus 1950.

892 *Voima ja käyttö* 4/1956, 117–118.

893 HA Johtokunnan kokous 1.12.1952.

894 TaY Mustut/Kper A-K 1507.



Kuva 101. Telakalla järjestetyn hitsauskurssin päätöstilaisuus 24.3.1948. Kuva RMM.

oppivat uuden työn. Kaikki nuorimmat miehet, joiden katsottiin pysyvän levytöihin, pantiin kurseille (kuva 101). Vanhemmat miehet jäivät puupuolelle.⁸⁹⁵

Yksi Hollmingin telakan työntekijöistä kuvailee muutosta puulaivojen rakentamisesta teräslaivoihin seuraavasti:

Hollmingin telakan osalta täytyy sanoa, että se oli silloisen henkilöstön kannalta valtava saavutus. Sinne ei oikeastaan lissää otettu pal kettää ja se oma väki koulutettiin uudestaan puusta teräkseen. Jos otetaan vaikk huomioon sellanen aineshankintajuttu, ku niit ainei täyty ostaa, nii samat ainevaraajat, ku varas niihin puulaivoihin vehkeitä ja semmosii, ni ne varas taas teräkset ja muut. Niin täytyy sannoo, ett siin oll tahdonvoimaa.⁸⁹⁶

Hitsaus mullisti vanhan laivanrakennustradition myös teräslaivanrakennuksessa. Niittaajien ammattiin opetus tapahtui vanhan ammattikuntalaitoksen systeemillä, mutta nyt tradition syrjäytti hitsaajien ammattiopetus ja piirustukset. Sodan jälkeen valmistuivat ensimmäiset teknikot ja laivanrakennusinsinöörejä palkattiin telakoille runsaasti. Hitsauksen vaikutuksesta työ muuttui yksilöllisemmäksi, työryhmän merkitys väheni.⁸⁹⁷

895 RM1, RM7, RM19.

896 RM25.

897 Grönros 1996, 50.

6. Hollmingin kuunarinrakentajien suhtautuminen venäläisiin ja sotakorvauksiin

Nyt meillä ei ole enää varaa vikuroida vastaan! hän päsätti. – Ei hevonen piiskaa tarvitse, tottelee se seivästäkin! Niin ovat ne Moskovan herrat meidän kohdallamme nyt päättäneet. Julma juttu kerrassaan. Mutta tosi. Ei auta muu kuin niellä karvas kalkki. On tehtävä niin kuin sanotaan. Ja kun kerran on pakko, niin mukavammin kai se menee, jos yritetään hissukseen ja sovinnossa. Eihän vuosikausien epäluuloja tietystikään voida noin vain häventää, mutta... Tarvitseeko minun jatkaa?

(Mauri Sariola, *Jälleenrakennettu maa*, 1981, 105.)

Sotakorvauksia koskevaan perussopimukseen oli kirjattu seuraavaa:

Suomesta tapahtuvia toimituksia valvovalla Valtuuskunnalla on oikeus milloin tahansa kontrolloida kyseessäolevia tuotantolaitoksia ja varastoja lähettämällä valtuutettujaan tarkastamaan tuotannon edistymistä, tuotteiden saamista luovutuskuntoon, tuotteiden laatua sekä tarpeen vaatiessa myös tavaroiden valmistuksessa käytettyjen tarveaineiden laatua. Suomesta tapahtuvia toimituksia valvovan Valtuuskunnan toteamat epäkohdat on viipymättä poistettava.

Jos toimitettavissa koneissa ja laitteissa sekä aluksissa myöhemmin todetaan vikoja, joihin luetaan myös poikkeamiset asianmukaisesta laadusta tai määrättyjen teknillisten ehtojen täyttämättä jättäminen, Suomen Hallitus sanotun Valtuuskunnan vaatimuksesta viipymättä toimittaa kohtuullisen ajan kuluessa todetut puutteet poistetuiksi riippumatta siitä, onko näitä vikoja tavaraa vastaanotettaessa saatu todetuksi. Jos tämä osoittautuu mahdottomaksi, niin kyseessä olevien tavaroiden hintaa tulee vastaavasti alentaa.⁸⁹⁸

Laatuvaatimukseen oli sotakorvausten alusta asti kiinnitetty paljon huomiota, mutta vaatimukset vain kiristyivät vuodesta 1948, jolloin Neuvostoliitto esitti, että reklaamatiotapausten välttämiseksi Suomen tulisi laatia yhtenäiset rakenne-, valmistus- ja vastaanottomääräykset kaikkiin sotakorvaustavaroihin.⁸⁹⁹ Sotakorvaukset asettivat suomalaisen teollisuuden uudenlaisten vaatimusten eteen: piti oppia tuotekehitystä, tuotannon suunnittelua, kustannuslaskentaa, hinnoittelua ja tuotteiden laadun piti olla tasaista ja korkeaa luokkaa.

Hollmingillakin venäläisiä valvoja oli paikalla jatkuvasti kolme: yksi konepuolella, yksi rekisterin (eli luokituslaitoksen) ja yksi tilaajan valvoja. ”Ne tykkäsivät matalaa,

898 Auer 1956, 33.

899 Auer 1956, 148–149.



Kuvat 102–103. Vasemmalla ylikonemestari Kansa ja konetarkastaja Manner. Oikealla ylikonemestari Kansa, Sotevan edustaja Hoppu ja konemestari Parkkonen kuunarin kannella. Kuvat RMA.

kun meillä ei ollut yhtään insinööriä, kaikki vaan tuollaisia pitkän linjan miehiä.” Aluksi oli hankalaa, ”niiden kanssa tuppasi tulemaan erimielisyyksiä”. Tilanne helpottui, kun opittiin tuntemaan: jotkut valvojat ehtivät olla Hollmingilla neljäkin vuotta ja kun he tulivat tutuiksi, he myös oppivat luottamaan. Yksi venäläisistä insinööreistä oli inkeriläinen ja hän

osasi suomea. ”Sen kanssa tuli juttuun.”⁹⁰⁰ Venäläisten lisäksi työtä valvoivat Sotevan tarkastajat (kuvat 102, 103).

Haastatteluissa on hyvin vähän tietoja suhtautumisesta venäläisiin valvojiin. Muutamia viittauksia tosin löytyy:

Alussa heillä ei monellakkaan ollu mittään tietoo laivanrakennuksesta, he tuli vaan et noin, ennen kuin heiät sit neuvottiin.⁹⁰¹

Heiltä tahto kuuluu se isännän ääni liikaa.⁹⁰²

Yksi haastateltavista totesi tarkastajaista näin:

...ei mittään paremmin suhtauduttu. Jos me kerta tapeltiin siel aikasemmin ni se oli sit rauha maas ja he sai olla omis oloissaan. Voi olla jossain muodossa et joutu työntekijäkin kiroomaan, omast mielestään ol tekevinnään työn hyvin ja tarkastaja..., sillä ehkä se nurkan takan purkaantunu ne vanhat vihat viel, mut nekkii meni sit ohi.⁹⁰³

Tämän kirvesmiehen kokemukset venäläisistä olivat hyvät:

900 RM1.

901 RM9.

902 RM9.

903 RM4.

6. Hollmingin kuunarirakentajien suhtautuminen venäläisiin ja sotakorvauksiin

Niihin suhtauduttin asiallisesti, ne oli fiksuja herroja. Jos niiden kanssa niskotteli, kyllä niistä vastusta löytyi. Jos työn kunnolla teki, sai määrätyn luottamuksen, kun samat miehet oli 5 vuotta tarkastamassa.⁹⁰⁴

Useat laivanrakentajat, erityisesti työstä vastuussa olleet, ovat haastatteluissa ja muissa lähteissä tuoneet esille venäläisten vastaanottajien vaativuuden ja vaatimukset, jotka olivat laivan rakentajien mielestä ihan turhia ja suorastaan kiusantekoa. Esimerkiksi kun venäläiset kävivät tarkastamassa laivan riveyksen, he saattoivat vaatia, että jostakin kohdasta purettiin valmis kylkilankku pois ja tarkistettiin, oliko lankutukseen lyöty tarpeellinen määrä rivettä⁹⁰⁵.

Silloin elettiin vielä sellaista aikaa, että ystävyys ei ollu vielä sellasta kun se on nyt. Siinä tuli mieleen, että kun laiva oli lankutettu ja kun siitä tarkastaja vetää liidulla ja sanoo, että otetaan tuo lankku pois ja kun ne on kaikki sitten jo yhteen pultattu, niin sen tietää, että siitä tulee huonompi. Kukko oli aika ystävällinen heitä kohtaan, mutt kyllä Kukonkii lakki pyörähtel, mahtaako nyt olla veli ihan oikialla asialla. Mutta ei auttanut kun ottaa pois vaan.⁹⁰⁶

Venäläiset tarkastajat lukivat piirustuksia, merirekisterin säännöksiä ja vaativat niiden mukaista työtä. Se ei aina soveltunut koivistolaiseen laivanrakennustapaan. Kaarlo Pulli tokaisikin venäläiselle valvojalle:

Ei tässä ensimmäistä laivaa purjehdita eikä liioin toistakaan, te nyt luette kirjasta niin saakutin tarkkaan sitä, mut ei se aina mää sen kirjan mukaan.⁹⁰⁷

Yhtiön SOTEVAlle lähettämässä kirjeissä venäläisten tarkastajien toiminta on usein esillä. Esimerkiksi 20.7.1946 telakalta lähetetyssä kirjeessä kerrotaan:

Toisena myöhästymisen syynä on venäläisen valvontaviranomaisen menettely, kun he ovat purattaneet jo paikoilleen asetetun koneiston ja putkiston niiden koeponnistusta varten... Näijien tekotapa hyväksyttiin viime keväänä, 1945, Laivateollisuus Oy:n laatimista piirustuksista poikkeavalla tavalla, meidän 25/6 -46 laatimamme piirustuksen mukaisesti. Nyt on venäläinen valvontaviranomainen ins. Mihailoff tehnyt tämän merirekisterin hyväksymisen kyseenalaiseksi sekä kieltänyt työn edelleen jatkamisen. Työ edellyttää nyt Merirekisterin edustajan ins. Vuhinin saapumista tänne... emme myös-

904 RM6.

905 RM24.

906 RM4.

907 TaY Mustut/Kper A-K 1499.

III. SOTAKORVAUSKUUNAREIDEN RAKENTAJAT HOLLMINGILLA

kään voi olla vastuussa siitä, että yksi venäläinen viranomainen purkaa sitä mitä toinen kerii.⁹⁰⁸

Venäläisten valvojien suorittamissa laivojen kokonaistarkastuksissa tuli tavallisesti esiin paljon valitettavaa. Esimerkiksi kuunarista numero 42 tehtiin yhden tarkastuksen yhteydessä 24 valituksen eli korjausvaatimuksen lista, joista yksi kuului näin:

Kaikki konehuoneessa olevat rungon kiinnityspultit on lyhennettävä siten, ettei mutterin yläpuolella olisi kahta kierrettä enempää.⁹⁰⁹

Välillä tilanne jännittyy telakalla puolin ja toisin ja ongelmista kirjelmöidään virallisella taholla. Kesällä 1946 venäläisen valvontaelimen edustajan kirjeessä Hollmingin telakan työn laatu on yleistetty kokonaisuudessaan alhaiseksi. SOTEVA muistuttaa telakkaa seuraavasti:

Valvontaelimen ilmoituksen mukaan on työn laatu telakallanne viime aikoina laskenut. Kehoitamme Teitä mitä vakavammin pitämään huolta siitä, että tällaisia valituksia ei enää vastaisuudessa esiinny. Vaikka olemmekin pakoitetut vaatimaan Teiltä työn määrään nähden huomattavasti enemmän kuin mitä alun perin oli suunniteltu, ei se saamillään tavoin vaikuttaa heikontavasti työn laatuun, jonka toivomme pysyvän yhtä korkeana kuin tähänkin asti.⁹¹⁰

Telakan vastauksessa paistaa suivaantuminen. Ensin perustellaan, miten laivanrakennusaineiden vahvuus ylittää 16–50 % vaaditun vahvuuden miltei kauttaaltaan, ja että pulttaus on suoritettu 50 % lujemmin kuin rekisteri ja piirustukset vaativat. Kirje jatkuu:

Aikaisemmin venäläiset tarkastajat ovat todenneet ja julkilausuneet työmme laadun olevan hyvää ja lisäksi todenneet lujusvaatimusten ylittävän Rekisterin vaatimukset. Emme voi käsittää, mitenkä vaatimuksia vahvemman aluksen rakentaminen saattaa aiheuttaa työn laadun alenemista, vahvemman rungonosan poistamista ja korvaamista heikommalla. Vanha rakennustaito on pitänyt alusta sen parempana, mitä lujemmista ja pidemmistä rakennustarpeista puualus on rakennettu...kirjeen sisältö on meille siksi hämmästyttävä, että pyydämme vahvistamaan, onko meidän vastaisia rakennuksia varten ryhdyttävä pienentämään käytettävissä oleva raaka-aine Rekisterin minimivaatimuksia vastaavaksi.⁹¹¹

908 SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjeet 1946, kirje 20.7.1946.

909 SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjeet 1951, kirje 30.4.1951.

910 SOTEVA, yleinen osasto, kirjaamo, lähteneet kirjeet 1946, kirje 2.5.1946.

911 SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjet 1946, kirje 10.8.1946.

Kaarlo Pulli muisteli haastattelussa 1960-luvun lopulla:

Ensin venäläiset olivat hankalia, puiden laatuvaatimukset olivat ankaria, mutta ylivahvuuksilla saatiin tyydytettyä vaatimukset.⁹¹²

Meille on kunnia-asia, että laiva kestää, mitä sovittiin.⁹¹³

Kiistat venäläisten tarkastajien kanssa aiheuttivat siis usein laivojen myöhästymisiä. Eikä riittänyt, että telakka ja venäläinen osapuoli olisivat kiistelleet, kiistoja oli myös SOTEVAN laivaosaston ja Neuvostoliiton tarkastajien välillä. Toinen tarkastaja hyväksyi osan, mutta toinen hylkäsi sen myöhemmin. Tässä Hollmingilla rakennetun Rake-ta-laivan kohtalo tarkastajien pyörytyksessä:

Alus on ollut koeajokunnossa jo 20.7.1949. Venäläisten viivyttelyn ja erinäisten pääasiassa sähkö- ja akkumulaattoreita koskevien kiistakysymysten ratkaisemattomuuden, jotka eivät olleet meidän syytämme, takia voitiin koeajot suorittaa vasta 15.9.1949. Kokeiden jälkeen koneita avattaessa totesi venäläinen tarkastaja kuitenkin sylintereissä sen verran valuhuokosia, että ne täytyi muuttaa, minkä jälkeen myöhemmin täytyi suorittaa vielä yksi koeajo. Kaikki siitä huolimatta, että rekisteri oli koneen Siurossa jo tarkistanut ja antanut sen lähettää meille. Venäläisten ja SOTEVAN kiistakysymys akkujen vahvuudesta ei kuitenkaan ollut päättynyt, vaan jatkui myöhään syksyyn siksi, kunnes kapteeni Pöntynen oma-aloitteisesti vei venäläisten vaatimusten mukaiset akut laivaan. Kun venäläiset tavanmukaisesti kävivät taas laivalla, tällaisia käyntejä he olivat salaa suorittaneet jo puolisenkymmentä kertaa, ilmoittaen sitten SOTEVALLE, että aluksia tarjotaan puolivalmiina, havaitsivat he akkujen tulleen muutetuiksi, jolloin heillä ei sitten ollut muuta keinoa kuin hyväksyä alus ja antaa sille asianmukaiset paperit ja luovutustodistuksen, jonka jälkeen välittömästi sitten alus täältä lähtikin. Mutta silloin oltiin jo joulukuun 20. päivässä.⁹¹⁴

Turhautuneen sävyinen kirje paljastaa, että venäläiset tekivät tarkastuksia myös salaa, joten epäluottamusta oli ilmassa välillä puolin ja toisin. Tämä tapaus sattui vuonna 1949, joten epäluottamus ja turhaksi koetut vaatimukset eivät siis loppuneet sotakorvaustoimitusten alun jälkeen, vaan niitä jatkui koko kuunareiden valmistamisen ajan, joskin loppua kohden vähentyen. Telakan edustajien näkökulmasta vaatimusten kiristämällä tai moitteilla työn huonosta laadusta ei näyttänyt olleen aina mitään erityistä syytä, lieneekö välillä ollut kyse poliittisista paineista velallismaata kohtaan?

912 TaY Mustut/Kper A-K 1711.

913 TaY Mustut/Kper A-K 1711.

914 SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjeet 1950, kirje 5.7.1950.

Jos venäläiset kiistelivät telakoiden ja toisaalta SOTEVAN kanssa, myös SOTEVAN ja telakoiden välillä voi ainakin rivien välistä löytää eripuraa suhtautumisesta venäläisten vastaanottajien vaatimuksiin. Hollmingin telakalta 5.5.1947 SOTEVALLE lähetetyssä kirjeessä tehdään selvyyttä laivatoimistusten viivästymisten syistä ja kerrotaan taas kerran, että venäläiset teettävät muutoksia mm. sisärakenteissa, jotka oli rakennettu piirustusten mukaan. Kirjeen reunaan vastaanottaja eli SOTEVAN laivaosaston edustaja on kirjoittanut lyijykynällä: ”Onko ollut syytä suostua?” ja ”ovatko yleensä nämä muutokset olleet aiheellisia?”⁹¹⁵

Välillä kirjelmöitiin suoraan *Morskoi Registriin*. Mastoja koskevaa kiistaa selvittänyt Hollmingin kirje venäläisviranomaiselle 10.11.1947 päättyy seuraavasti:

Jos rekisteri kuitenkin vastaisuudessa haluaa ja tahtoo saada mastot rakennetuiksi ins. Tompakov'in esittämällä tavalla ja muotoisina, ei meillä ole mitään niitäkään vastaan, kunhan vain meille ei aseteta mitään vastuuta siitä että jonkin instanssin mahdollinen uusi edustaja saattaisi jossakin myöhemmässä vaiheessa olla niihin taas tyytymätön.

SOTEVAN edustaja on lisännyt kirjekopioonsa kommentin 26.11.1947: ”Ko. mastot hyväksytyt. Ins. Tompakov.”⁹¹⁶ Mahtoikohan kirje pääpaikalle Leningradiin muuttaa insinöörin mielen näin pikaisesti?

SOTEVAN arkistosta löytyy muitakin esimerkkejä siitä, että kun telakalla puhjennutta kiistaa ei saatu ratkeamaan Suomessa olleiden venäläisviranomaisten kanssa, lähestyttiin venäläisiä viranomaisia Leningradissa ja tämä usein auttoikin. SOTEVAN muistion mukaan vuosina 1947–1949 kuunareiden rakentamisvaiheessa tarkastaja hylkäsi kaikki laivapultit ”vedoten erilaisiin SOTEVALLE ja telakoille tuntemattomiin määräyksiin”. Tässä tarvittiin vetoamista merirekisterin päähallintoon Leningradissa ja pitkiä neuvotteluja, mutta lopulta puolentoista kuukauden ponnistelujen jälkeen saatiin käyttää alkuperäisen mallisia pultteja.⁹¹⁷

Kinaa tuli myös laivan mukaan laitettavien työkalujen laadusta: luovutusluettelon mukainen työkalu oli nimellisesti oikea, mutta venäläisten mielestä huono. Luovuttaja perusteli kantaansa sillä, ettei luovutusluettelossa ollut tarkempia ohjeita, millainen työkalun piti olla. ”Anto ne periks joskus ja, riippu iha, minkälaisii oli luonteeltaa”⁹¹⁸

Kuunarin liimatuista mastoista tuli erimielisyyttä, kun maston puumateriaalissa oli värieroa. Neuvostoliittolainen insinööri ei suostunut vastaanottamaan laivaa, vaan vaa-

915 SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjeet 1947, kirje 5.5.1947.

916 SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjeet 1947, kirje 10.11.1947.

917 SOTEVA, laivaosasto, selostukset ja muistiot 1945–1953, muistio 28.11.1951.

918 RM20.

ti mastoa vaihdettavaksi. Johtaja Hollming jututti vastaanottajaa ja kysyi, miksi laiva ei kelpaa, kun maston värivirheellä ei ole käytännössä merkitystä. Insinööri oli näyttänyt kaulaansa ja todennut, että voi joutua tästä riippumaan, jos hyväksyy tämän kuunarin. Hollming oli kertomuksen mukaan tähän vastannut: ”Mitä väliä sillä nyt sitten on? Löytyyhän suuresta Neuvostoliitosta uusia insinöörejä tilalle.” Venäläinen oli ensin hämmästynyt, mutta sitten alkanut nauraa ja todennut, että niinhän se on, ei Venäjältä insinöörit lopu. Kuunari tuli hyväksytyksi.⁹¹⁹

Joskus laivanrakentajien piti turvautua huijaukseen, kun vaatimukset kävivät ylivoimaisiksi. Venäläinen vastaanottaja vaati, että puun tuli olla liki oksatonta. Kuten jo aikaisemmin kerrottiin, rikausosaston päällikkö Antti Vene antoi eräälle rikarille tehtäväksi maalata taiteilijaväreillä piiloon oksanjälkiä mastopuusta ja tämä teki työtä käskettyä. Maalaustyö onnistui kuitenkin yli odotusten ja Vene pyysi samaista miestä maalaamaan osan oksista takaisin, ettei tulos olisi näyttänyt liian luonnottomalta.⁹²⁰

Vielä tänä päivänä kulkee tarina, jonka mukaan venäläiset olisivat vaatineet Hollmingilla kuunareiden saunoihin kuparista tehtyjä lauteita. Itse asiassa tarinan tuntevat liki kaikki, jotka ylipätään tietävät jotain sotakorvauskuunareiden rakentamisesta. Tarinaa kerrottiin jo kuunariajalla, mutta sen todenperäisyyttä ei tiedetty, ”sellasta ne haastoit”⁹²¹. Mikko Uola on Hollmingin historiassa todennut. ”Ei venäläisten saunatietous sentään niin olematonta ollut, että tarina pitäisi paikkaansa”. Hänen mukaansa tarina on lähtöisin siitä, että saunoihin tuli kuparilevyt seiniin puupaneloinnin alle.⁹²² Totta onkin, että sauna oli venäläisille tuttu, erityisesti Pohjois-Venäjällä niitä oli kaikkialla, ja saunatyyppejä oli samanlainen kuin mm. suomalaisilla. Novgorodin slaavien saunomisesta on kuvauksia jo 900–1000-luvulta.⁹²³ Kertookohan tämä itsepintaisesti elossa oleva tarina työntekijöiden suhtautumisesta venäläisiin? Kun venäläisiä ei sodan jälkeisessä tilanteessa oikein suoraan voinut arvostella, saattoi heitä kuitenkin piikitellä tyhmydestä.

Suutuspäissään tuli välillä selviteltyä asioiden todellista laitaa venäläisten kanssa tähän tapaan:

Sitte niistä venäläisistä vielä, ne oli vaativaisii, ni mie sitte yhel insinöörille sanoin... ko se vaati ihan turhaan, kiusas meitä, ko laiva olis tarvinnu luovuttaa ja hän pani pieniä esteitä vaan. Mie sanoi, ett kui sie viitsit tuota, mie sinuttelin sitä, ko työ saatte ilmaseks

919 Holmström 1986, 175–176.

920 Kivinen Heikki, suull.

921 Wahlqvist Väinö, suull.

922 Uola 2001, 64.

923 Cistov 1976, 140.

nää laivat meiltä ja jos niis on joku pikkuvirhe, ni ei pitäis kiusata meitä, ett mein pitäis saaha nää pois ett päästäis uutta tekemää. Se sanoi, et mitä sie sanoit, K. Mie sanoin, ett saatte ilmaseks, et maksa mittää. Hän sano, että älä puhu nii, ne on maksettu jo. Mie sanoin, et mite ne on maksettu. No te pommititte heidän kaupungit hajalle, sano näi. Mie sanoi, et no se on vale iha, et me ei pommitettu, saksalaiset pommitti jos pommitti. Älä puhu mittää, yhes olitte, viittas mulle. En mie osant sannoo mittää. Mie osasin venäjää, se olikii miul avu, tuota.⁹²⁴

Tämä 1980-luvun haastattelussa ollut tieto on todella harvinainen poikkeustapaus, missään muussa haastattelussa ei tule esille kinastelu venäläisten kanssa sotakorvauksista, sodasta tai sen syistä.

Yleensä, kun neuvostoliittolaisten kanssa tuli kiperä paikka, haettiin tulkki paikalle. Yhtiön palkkalistalla oli yksi tulkki. ”Joskus voittajavaltion miehet olivat ylimielisiä, silloin piti olla tulkki paikalla, että saatiin asia kuntoon.”⁹²⁵

Yksi tapa oli ratkaista ongelmat näin:

Sit oli tua juttu, ko niitä venäläisii kävi siellä, insinöörei kattomas ett miten ne tekee. Ne oli nii kovin vaativaisii ne äijät, niiden kans sai välil kinata sitte ja tuota sillo ain oli sit viina kans, mentii tuonne Raumanlinnan kabinettiin ja piettii lystii siel sit, venäläiset oli mukana sit juomassa ja laulamassa. Se oli semmonen tapa.⁹²⁶

Kerran jouduimme viinan voimalla jatkamaan kuunarin pelastusveneen lautoja. Veneen lautojen piti olla 180 cm pituisia, mutta ne olivat vain 170 cm, mitäs tehdään? Veneitä, jotka venäläinen tarkastusinsinööri hylkäsi, oli yhdeksän kappaletta, siis aika paukku. Ei muuta kun illan tullen ravintola Raumanlinnaan istumaan ja selvittämään asioita vodka-voimalla.⁹²⁷

Venäläisille tarkastajille järjestettiin ravintolassa ”asiankorjaamisistujaisia” tuon tuostakin. Antoipa SOTEVAkin ohjeita telakalle asioiden hoitamiseksi tällä tavoin. Kun laivan koneen luovutuksen kanssa oli ongelmia eikä konetta voitu vaihtaa toiseen, toimittiin näin: ”Viimein tuli SOTEVALta lupa, että venäläiset tuli hoitaa Raumalla siihen tyyliin, että kone saadaan kelpaamaan. Ei auttanut muuta kun käyttää Venäjän poikia kapakassa ja välillä sliipattiin laakereita.”⁹²⁸

Erkki Pulli muisteli:

924 RM20.

925 RM1.

926 RM20.

927 Helle 2001, 106.

928 Helle 2001, 106–107.

Tilaajaa, venäläisiä, piti käsitellä varovaisesti, jos oli joskus vaikeita asioita selvitettävänä. Tavallisesti kun merimieselämässä halutaan saada selville vieraan mieliala, niin annetaan tavallista enemmän viinaa, ja haluttu selvitys tulee itsestään esille tämän vieraan selittämänä. Näin oli venäläisten tarkastajienkin laita. Kun tuli uusi tyyppi taloon, niin hänet piti viedä niin sanottuun tutustumisillanviettoon johonkin Rauman kapakoista ja yrittää udella miehen mieli jo etukäteen vastaisen varalta. Melkein kaikki tarkastajat, jotka Raumalla olivat tämän rulljanssin aikana vuosina 1945–1952, tunsivat viinan maun, kahta tarkastajaa lukuun ottamatta. Nämä ei-viinamiehet olivat muuten oikein mukavia herrasmiehiä. Eikä ollut niin väliä, vaikkeivät he ryypyn kanssa seuraa tehneetkään, sillä he asettuivat aina kompromissin tielle eivätkä liioin olleet pikkumaisia.⁹²⁹

Ravintolaistujaiset sujuivat yleensä kitkattomasti, ei ollut vieraitten käytöksessä mitään moittimista, vaikka he joskus, silloin kun olivat ryypyissä, innostuivatkin tanssimaan omaa kansallistanssiaan ripaskaa. Suomalainen ymmärsi heidän kuumen verensä ja heidän annettiin rauhassa tanssia ja laulaa, sillä oikein esitetty venäläinen ripaskatanssi on taidetta.⁹³⁰

Tarkastajien joukosta löytyi myös toisenlaista suhtautumista:

Niil oli kaikennäköisiä insinöörejä, eräs oli lääkärikoulutuksen saanut, mut ko niin oli sillo puute miehistä ni sit ne kouluttivat sen insinööriks ja se oli niin viisas mies. Ko mie välil sanoin heille, et kyllähä myö noinkii voidaan tehdä, mut myö kovin mielellään ei tehtäis, koska se tullee huonompi. Hää sano, hää ei näistä asioista ymmärrä, tehkää justii niinko te parhaaks näette.⁹³¹

Porin konepajalla on ollut sotakorvausaikana hyvin samansuuntaisia kokemuksia venäläisistä valvojista: koneiden olemattomia vikoja korjattiin ja illanistujaisissa ratkottiin sotakorvauksena tehtyjen lokomobiilien laatueroimisyyksiä joskus aamuyön tunneille asti. Puheissa oltiin varovaisia puolin ja toisin, vaikka alkoholia kului illan mittaan runsaastikin. Koska päätösvalta toimitettavista laitteista oli neuvostoliittolaisella vastaanottavalla insinöörillä, piti yhteisymmärrykseen pyrkiä kaikin keinoin eikä suuttumustaan voinut näyttää.⁹³² Yleisessä lähtötilanteessa Neuvostoliiton edustajien ja suomalaisen konepajan edustajien välillä ei ollut paljonkaan tulkinnan varaa, muisteli konepajan sotakorvauksista vastannut insinööri. ”Sotakorvausaikana oli kysymyksessä suhteet suuren voittajavaltion ja tappiolle jäänen pienen valtion edustajien välillä.

929 Helle 2001, 108.

930 Helle 2001, 108.

931 TaY Mustut/Kper A-K 1507.

932 Holmström 1986, 116, 136, 155, 162.

Kaiken lisäksi pelissä oli pienen maan valtiollinen itsenäisyys.”⁹³³

Eklöfin telakan tekninen johtaja Gösta Kyntzell kirjoitti Lea Nevanlinnan mukaan usein kalenteriinsa sanat: ”Tämä tulee päättymään katastrofiin”. Syynä synkkiin ajatukseen olivat hankaluuden venäläisten valvojen kanssa ja aika ajoin kohtuuton alkoholin käyttö työpaikalla. Eklöfin telakalta kerrotaan tapahtumaa, jossa venäläinen tarkastaja vaati vaihtamaan mestareiden mielestä hyvän kansilankun. Kun mestarit eivät vaihtaneet lankkua, seuraavalla tarkastuskerralla tarkastaja iski kirveellä lankun piloille ja kysyi, ”joko nyt vaihdatte”.⁹³⁴

Vuonna 1947 elettiin Hollmingin telakalla välillä vaikeita aikoja ja tunnelmat olivat poliittisesti kiihkeitä, lakkoiltiin ja riideltiin.

Raumalaisten kans sopi sit loppujen lopuks ku sai ne pahimmat äänettömäks mikkä tuota alussa huus, neki otti asian tuollai vakavammalt kannalt ko niill piettii vähä esitelmää: Etteks te tajua, että meidän on pakko maksaa venäläisil sotakorvauksii ja nää laivat on just sitä varten. Kyl nää pitäis valmistaa pian. Se vetoomus sit vaikutti vähän.⁹³⁵

Yksi haasteltava muisteli, että ensimmäisen viiden vuoden aikana ei juuri lakkoiltu. Palkka oli hyvä ja jos riitaa oli, se sovittiin työmaalla. ”Siin oli ihmisillä semmonen määrätynlainen tunne, että ei tässä nyt parane kapinoida, että sitä kapinoitiin ihan tarpeeksi tuolla (viittaus sotaan) jo tuota ja tehään nyt töitä.”⁹³⁶ Toinen kertoi, että työstä ei tuolloin lintsattu: ”Jokainen oli niin innostunut tekemään töitä, kun pääsi pois sodasta. Jälkeenpäin on ihmeteltykin.”⁹³⁷

Kolmas kertoi kuunariajasta näin:

Silloin 1948 oli Leino-lakot, kun politiikka tuli peliin. Ensimmäisinä vuosina ei lakkoja ollut. Hollming osasi käsitellä miehiä, eikä palkkaus antanut aihetta lakkoiluun. Sitten, kun urakkatyö tuli, lakkoilunaiheita löytyi. Sosiaalinen puoli oli heikompaa, mutta silloin tultiin vähemmällä toimeen, kun sodassa oli totuttu, oltiin tyytyväisiä. Sotakorvaus oli haaste, mikä pani monet tekemään.⁹³⁸

Vuonna 1948 telakalla lakkoiltiin ja lakon syynä olivat palkat. Ongelma alkoi talvella kaarilavalta, jossa työntekoa jarrutettiin vaatien samalla parempaa palkkaa. Sieltä se

933 Holmström 1986, 137.

934 Nevanlinna 1994, 110.

935 RM20.

936 RM22.

937 RM1.

938 RM9.

levisi keväällä lankutukseen ja lopulta koko työmaa oli lakossa. Yhtiön johto kertoi, että töiden jarrutus ja lakko viivastyttivät toimituksia ja ”sen lisäksi olemme menettäneet suuren osan parasta työväkeä, jotka ovat ottaneet lopputilin, koska eivät halunneet olla rettelöissä mukana”.⁹³⁹

Olosuhteet teollisuudessa olivat muuallakin Suomessa muuttuneet perusteellisesti sotaa edeltävään aikaan verrattuna: politiikka näkyi nyt tehtaiden porttien sisäpuolella, järjestyshäiriöitä ja kurinpito-ongelmia esiintyi, laittomat lakot olivat yleisiä ja viinaa käytettiin myös työpaikalla.⁹⁴⁰ Esimerkiksi Hietalahden telakalla lakkoiltiin vuonna 1946 työnjohtajan erottamiseksi ja sama toistui seuraavana vuonna.⁹⁴¹ Syksyllä 1950 puhjennut metalliteollisuuden lakko kesti yli kaksi kuukautta ja se pysäytti kokonaan teräslaivojen valmistuksen. Samanaikainen sähköasentajien lakko häiritsi pahasti myös puulaivatoimituksia.⁹⁴² Lakko ei ollut kohdistettu sotakorvaustoimituksia vastaan, korostivat tuon ajan luottamusmiehet, vaan kyse oli palkkakiistasta.⁹⁴³

Yhdestäkään kuunarinrakentajan 1980-luvulla tehdyissä haastattelusta ei käy ilmi, että laivojen rakentaminen sotakorvauksena olisi ollut hankalaa tai vastenmielistä. Tällaisesta ei löydy myöskään viitteitä SOTEVAN arkiston kirjeistä tai muistakaan arkistolähteistä. Toteamus, että laivojen luovutustilaisuus ei ollut suuri juhla, koska laivat tehtiin sotakorvauksena, on ainoita viittauksia siihen suuntaan. Seuraava Hollmingin telakan ammattiosastojen historiikissa 2000-luvun alussa esitetty näkemys kuvaa hyvin sitä, mitä haastattelujenkin perusteella voisi ajatella työväen suhtautumisesta sotakorvaustoihin:

Ihmisten mielet olivat suuresti keventyneet, kun rauha oli lopullisesti saatu aikaan, vaikkakin kovin raskain ehdoin... Rauhanehdot oli täytettävä. Tästä syystä ei paljонkaan kielteistä suhtautumisesta niiden toteuttamista vastaan esiintynyt. Varsinkin laivanrakennuksen osalta ehtojen täyttäminen ymmärrettiin vaikeaksi. Sotakorvausohjelma tajuttiin työväestön keskuudessa sodan jälkilaskuna, joka kuului hävinneelle osapuolelle, hintana rauhasta, sodasta irti pääsemiseksi. Korvausten suuruudesta ja eri tuotteiden määristä ei ollut täysin realistia kuvaa lukujen suuruuden vuoksi. Myönteisenä puolena työväestön keskuudessa todettiin, että työllisyys oli turvattu pitkälle eteenpäin. Myönteistä kaikkien vaikeuksien keskellä oli myöskin se, että nämä koettelemukset kohtasivat

939 SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjeet 1948, kirje 1.6.1948.

940 Holmström 1986, 27.

941 Koski 1994, 119.

942 Auer 1956, 155.

943 Harki 1971, 307–309.

III. SOTAKORVAUSKUUNAREIDEN RAKENTAJAT HOLLMINGILLA

sisukkaan ja ahkeran työn kansan, joka raskaitten sotavuosien kokemusten jälkeen pääsi viimeinkin käsiksi rauhan töihin.⁹⁴⁴

Yksi haastateltavista kuvasi tilannetta näin:

Koha pääs tykkitulen alta pois ni se oli tyytyväine ko sai kirveen heiluun eikä huolint heiluttaa muul.⁹⁴⁵

Sotakorvaus oli sellane haaste mikä pani monenkii tekemää, et ko töitä oli ja pääs nuoruuden innolla tekemään.⁹⁴⁶

Toinen laivanrakentaja kertoi:

Se oli siihen aikaan, kun ihmiset oli päässeet siitä Suomen suurentamissavotasta, ni niil oli määrätynlainen semmonen hyvä yhteishenki sillo. Ja se yrittämisen halu. Ei sillon kapinoitu sillain ku nyt... sillo vaan painettiin niska limassa töitä ja oltiin kiitollisia, kun ihmiset oli päässy pois sieltä [sodasta].⁹⁴⁷

Tilanne oli toinen Eklöfin telakalla loppuvuodesta 1946. Gösta Kyntsell kirjoitti:

1946 är till ända och man kan ej skryta med att arbetstakten har varit god, ej heller har arbetsglädje förefunnits. Det är sorjligt att nödgas konstatera att ingen, varken verkmästare eller arbetare, har intresse av att arbetet skall gå.⁹⁴⁸

Ilmari Harki on koonnut vuonna 1971 ilmestyneeseen kirjaansa *Sotakorvausten aika* työntekijöiden käsityksiä ja mielipiteistä sotakorvausurakasta. Vastauksia antoi 13 sotakorvausajan luottamusmiestä. Kokonaiskuva näiden vastausten perusteella on hyvin samanlainen kuin edellä kuvattu tilanne Hollmingin telakalla. Työväestö otti rauhansopimuksen ja sotakorvaukset yleensä myönteisesti vastaan, olihin kysymys paluusta normaaliin elämään ja työnsaannin turvaaminen. Rauhanehdot oli täytettävä, se oli selvä. Sotakorvausohjelma tajuttiin sodan jälkilaskuna, joka kuului hävinneelle osapuolelle. Korvausten määrästä ei ollut selkeää kuvaa, luvut olivat niin suuria, että niitä oli vaikea tajuta. Jos poleemisia keskusteluja syntyi, ne olivat kahdenkeskisiä. Poliittiset

944 Hollmingin telakan ammattiosastojen historiikki 1945–2001, 6.

945 RM9.

946 RM9.

947 RM6.

948 Ericsson 1999, 128.

näkökannat vaikuttivat jonkin verran suhtautumiseen sotakorvauskysymyksen, mutta perusajatus kaikilla oli sama, ne oli hoidettava.⁹⁴⁹

Jaakko Auer toteaa väitöskirjassaan vuonna 1956:

Mainittakoon myös huomionarvoisena positiivisena piirteenä velallismaan (Suomen) ensi hetkestä alkaen määrätietoinen pyrkimys annettujen sitoumusten täyttämiseen, päämäärä, josta olivat yksimielisiä sen kaikki vastuuntuntoiset kansalaispiirit.⁹⁵⁰

Lehdistö ei kirjoittanut sotakorvauksista ”pahassa mielessä”, vaikka sisäpolitiikassa kuohuikin. Sotakorvaus oli selvästi asia, jonka tärkeydestä ei oltu eri mieltä ja se oli tehtävä, jolle jokainen oli valmis antamaan täyden tukensa, kirjoittaa asiasta Ilmari Harki vuonna 1971.⁹⁵¹

Huoli kansan elintasosta näkyi kuitenkin lehtikirjoituksissa. Esimerkiksi *Sosiaalidemokraatti*-lehdessä 21.9.1946 nimimerkki Muste-Maalari toteaa:

Viime vuonna, silloin kun vuoden vaihteessa hyljätyt silloiset setelimallit olivat vielä käytännössä, sattui eräässä seurueessa, että muuan ulkomaalainen, muistaakseni ranskalainen kysäsi, että mitä setelikuva, alastomat ihmiset katsomassa taivaanrannalla etäännyvää laivaa, tarkoittaa. Siihen joku vastasi, että setelin piirtäjä oli kaukonäköinen: hän oli piirtänyt kuvan siitä hetkestä, jolloin viimeinen sotakorvauslaiva lähtee maasta Suomen kansan seisoessa alastomina rannalla.⁹⁵²

Sotakorvaus oli vaikea urakka niin sotakorvaustuotteiden valmistajille kuin SOTEVALlekin ja asennetta vaadittiin kaikilta. SOTEVAN puheenjohtaja, vuorineuvos Lauri Kivinen, totesikin taas kerran hankalan ongelman edessä: ”Meillä on vaan mahdottomia tehtäviä täällä. Ei tästä sen enempää kannata puhua.”⁹⁵³

Sotakorvaukset on nähty kansainvälisesti traumaattisena ja raskaana vaiheena Suomen historiassa. Antti Kuusterän mukaan erikoista on se, että 1960- ja 70-luvuilla asenne Suomessa alkoi olla positiivinen sotakorvauksia kohtaan. Esimerkiksi historian oppikirjoissa 1980-luvulla ja vielä 90-luvullakin kertoivat, että metalliteollisuus syntyi sotakorvausten myötä, vaikka tälle ei ollut todellisuuspohjaa. Sotakorvauksista haluttiin antaa positiivinen kuva, siitä haluttiin tehdä myytti. Kuusterän mukaan päämi-

949 Harki 1971, 286–295.

950 Auer 1956, 39.

951 Harki 1971, 263–264.

952 *Sosiaalidemokraatti* 21.9.1946

953 Harki 1971, 109–110.

nisteri Urho Kekkosen pitämä radiopuhe 19.9.1952 sotakorvausten päättyessä aloitti tämän myytin rakentamisen.⁹⁵⁴

Urho Kekkonen totesi radiopuheessaan:

Kahdeksan vuoden aikana on talouselämämme keskeisenä tehtävänä ollut sopimuksemme mukainen sotakorvasvelvollisuuden tinkimätön toteuttaminen. Kertaakaan ei tänä aikana maassamme ollut sellaista mielialaa, että tehtävä olisi ylivoimainen, vaan päättävästi on pyritty sotakorvasvelvollisuuden täsmälliseen suorittamiseen.⁹⁵⁵

Myös Karl-Erik Mickelsen on sitä mieltä, että jo varhain syntyi myytti Suomen ihmeestä sotakorvausten maksamisessa, jossa keskeisinä tekijöinä olivat ahkera kansa ja voimavarojen yhdistäminen. Poliittinen historia on nähnyt ilmiön osana vaaran vuosia ja kysymys on liittynyt myös armeijasta palaavien työllistämiseen. Samalla kyse on Mickelsenin mielestä suomettumisen alusta. Myytin luomisessa SOTEVAN tiedotusosaston rooli oli merkittävä. Uhrautuminen, ahkeruus ja nöyryys olivat avainsanoja, liikaa ei sopinut pyytää. Asiaa on kuitenkin todella vähän tutkittu, mikä on merkillistä, kun kuitenkin on kyse Suomen kannalta hyvin merkittävästä asiasta.⁹⁵⁶

Ajatus sotakorvausmyytistä ei ole vieras, kun asiaa tarkastelee 1980-luvulla tehtyihin haastatteluihin pohjautuen Hollmingin sotakorvausalusten rakentamisen osalta. Kollektiivisessa muistissa sotakorvausalusten rakentaminen on Hollmingin kuunarinrakentajille mieliinpainuva, mutta ennemmin positiivisesti väritty ajankaus kuin vastanmielinen rasite. Sota oli päättynyt ja päästiin normaalin elämän alkuun, saatiin töitä ja sitä tehtiin innolla, suorastaan kilpaa. Vielä kerran saatiin tehdä hienoja, erikoisia purjelaivoja. Telakka oli kuin suuri perhe, jossa työntekijöistä pidettiin huolta ja henki oli hyvä.

Haastatteluissa laivanrakentajien suhde venäläisiin tulee esille harvoin, sillä sitä ei ole erikseen kysytty. Joskus asia nousee esille muisteluna tarkastajien hankaluudesta, muuten heitä ei haastatteluissa mainita. Kertojat eivät juurikaan muistele haastatteluhetkellä sitä, että laivat menivät entiselle viholliseksi ilman, että se olisi joutunut niitä maksamaan. Tuo näkökulma tulee esille vain joskus, kun puhuttiin laivojen luovuttamista, ja lisäksi yhdessä haastattelussa. Tarkastajia pidettiin yleisesti liian tiukkona ja vaativina, voittajan ottein toimivina, välillä todellisina kiusantekijöinä. Tätä tapahtui erityisesti sotakorvaustoimitusten alkuvaiheessa. Varsinkin pidempään telakalla olleet tarkastajat saavat jo laivanrakentajilta kiitostakin.

954 Antti Kuusterä, esitelmä 13.6.2008

955 Harki 1971, 349–350.

956 Karl-Erik Mickelsen, esitelmä 13.6.2008.

Mickelson on todennut, että suomalaisille sotakorvaukset olivat oppimisen paikka ja neuvostoliittolaisilta opittiin paljon. Valvontainsinöörit olivat todella tarkkoja sotakorvaustuotteiden laadusta, mutta Mickelsenin mukaan Suomessa ymmärrettiin, ettei tiukoissa vaatimuksissa ollut kyse politiikasta vaan oppimisesta, ammattiin liittyvästä taidonnäytteestä.⁹⁵⁷

Hollmingin telakan osalta ei tähän näkökantaan voi täysin yhtyä, varsinkin SOTEVAN arkistosta löytyvät dokumentit kertovat hankauksista, jotka eivät olleet ainoastaan osaamiskysymys. Yhteentörmäyksissä oli aineksia kulttuurieroista, sodan voittajan asenteesta, tarkastajien perehtymättömyydestä perinteiseen laivanrakennukseen ja välillä myös vastaanottajien ammattitaidottomuudesta.

Kun kysyin isältäni suhtautumista sotakorvaustoihin vuonna 2008, hän kertoi: ”Kyllä työmiehet tiesi, että venäläiset sodan aloitti, vaikka muka suomalaiset ampuivat ensimmäiset laukaukset. Ihan kieroo peliä venäläisiltä. Asiasta tietysti puhuttiin, mutta ei se ollut venäläisten tarkastajien vika, ryssävihaa ei telakalla ollut. Yhdelle tarkastajalle tehtiin telakan verstaalla keittiöön kaapit uuteen asuntoon Pietarissa, vähän niin kuin koitettiin lahjoa.”⁹⁵⁸

Aikalaislähteitä, joista voisi vielä selvittää Hollmingin laivanrakentajien suhdetta telakalla olleisiin venäläisiin tai sotakorvauksiin yleensä, on hyvin vähän käytettävissä. Haastatteluja ei ole eikä lehdistö aihetta käsittele. Ainoastaan SOTEVAN arkisto ja sen sisältämät telakan, useinmiten Filip Hollmingin, lähettämät kirjeet ovat dokumentteja, jotka on kirjoitettu kuunariaikana ja jotka kertovat vaikeuksista tarkastajien kanssa melko selväsanaisesti. Filip Hollming oli kyllä tunnettu suorasanaisuudestaan ja tulusuudestaan muutenkin, se ei kohdistunut pelkästään venäläisiin tai SOTEVAan. Työntekijöiden tunteja kirjeissä ei käsitellä. 1980-luvulla tehdyissä laivanrakentajien haastatteluissa asenne on tarkastajiin ja sotakorvauksiin on varsin neutraali paitsi yhdessä haastattelussa. Vaikuttaneeko siihen unohdus vai asennemuutos, ns. myytti sotakorvauksista? Vai eikö asiaa kysytty haastateltavilta kyllin selkeästi?

Ulla-Maija Peltonen on tutkinut 1918 sisällissodan muistamista ja unohtamista ja toteaa, että lähdeaineistona tapaukset läheltä kokeneiden kertomukset ovat arvokkaita niiden subjektiivisen luonteen vuoksi. Peltosen mukaan ne ovat usein hedelmällisempiä kuin viranomaisarkistojen asiakirjat, käräjäpöytäkirjat tai poliitikon kirjeet. Kertomukset usein liioittelevat, mutta niin tekevät asiakirjatkin. Omakohtaisten kertomusten avulla voidaan kuitenkin päästä lähimmäksi kokijaa, ihmistä ja hänen ajatuksiaan.⁹⁵⁹

957 Karl-Erik Mickelsen, esitelmä 13.6.2008.

958 Wahlqvist Väinö, suull.

959 Peltonen 2003, 19

Sotakorvauskuunareiden rakennusaikana laivanrakentajien ja telakan virallinenkin suhde venäläisiin näyttäytyy, poiketen Peltosen toteamasta, monivivahteisempaa arkistosta (SOTEVA) eli aikalaiskuvauksissa kuin 1980-luvun haastatteluissa. Onkin mielenkiintoista pohtia, mistä tämä voi johtua.

Tässä yhteydessä on syytä tuoda esille suomettumisen käsite. Länsi-Saksassa 1960-luvun alussa käyttöön tullut käsite *Finnlandisierung* tarkoitti Suomen kaltaiseksi tulemistä, millä haluttiin viitata Suomessa vallinneeseen tilanteeseen, jossa Suomen katsottiin olleen erittäin riippuvainen Neuvostoliitosta siitä huolimatta, että maa ei ollut Neuvostoliiton miehittämä eli Suomen uskottiin jo joutuneen Neuvostoliiton ohjaukseen. Suurvalta puuttui pienen itsenäisen maan asioihin, jolloin sen demokratiasta tulee puolinaista ja kauko-ohjattua. Suomettumis-käsitettä käytettiin sittemmin länsimaaisessa lehdistössä 1960-luvun lopussa ja 1970-luvun alussa.⁹⁶⁰

J. P. Roosin mukaan suomettumisen mahdollisimman neutraali määritelmä voisi olla seuraava: pieni maa (Suomi) ottaa ulko- ja sisäpolitiittisessa toiminnassaan huomioon suurvallan (Neuvostoliiton) valtapoliittiset intressit ja pyrkii luomaan maiden välille mahdollisimman luottamukselliset ja ongelmattomat suhteet välttämällä kaikkea turhaa ärsytystä. Positiivisessa mielessä suomettuminen on ovelaa luovimista ja ison kömpelön suurvallan heikkouksien hyödyntämistä. Negatiivisessa mielessä se on pelkkää nöyristelyä, alistumista, nuoleskelua, pahimmillaan toimintaa suurvallan tahdottomana agenttina.⁹⁶¹

Tässä tutkimuksessa kiinnostavaa on se puoli suomettumisesta, jonka muodostaa Neuvostoliittoon kohdistunut itesesensuuri. Joukkotiedotusvälineissä kriittisyys Neuvostoliittoa kohtaan väheni 1950-luvun jälkeen olennaisesti ja suuntaus jatkui aina 1980-luvulle asti. Itsesensuuri ulottui myös laajasti Suomen poliittiseen kulttuuriin.⁹⁶² Seppo Hentilä on todennut suomettumisen kotikutoisuudesta artikkelissaan ”Kun historiankirjoitus kohtaa suomettumisen”:

Todellinen suomettuminen oli jotakin aivan muuta, se oli lähtöisin suomalaisista itsestään. Se oli suomalaisten vapaaehtoista sopeutumista itänaapurin todellisiin – tai varmasti myös kuviteltuihin – vaatimuksiin. Pahimmassa tapauksessa Neuvostoliiton hyvänä ystävänä esiintymällä ja sen tahtoon vetoamalla yritettiin ajaa omaa poliittista etua. Käytäntö levisi puolueisiin, kansalaisjärjestöihin, tiedotusvälineisiin ja jopa kulttuurielämään, ja sitä hyödynsivät myös idänkauppaa tehneet ”punaiset vuorineuvokset”.⁹⁶³

960 Kallenautio 2005, 305–306; Klinge 2001, 35; Hentilä 2001, 57.

961 Roos 2001, 487.

962 Kallenautio 2005, 315, 317–318.

963 Hentilä 2001, 58.

Vielä 1980-luvulla Neuvostoliitto oli sotilaallinen mahti ja Suomen merkittävin kaupakumppani, suomalaisia oli kasvatettu vuosia ”aitoon” ystävyyteen neuvostoliittolaisien kanssa ja Suomen ulkopoliittisen linjan taakse.⁹⁶⁴ Hollmingin telakalla työskennelleille Neuvostoliiton kauppa oli työpaikan säilymisen perusedellytys. Tätä ja yleistä itsesensuurin sisältämää asenneilmastoa vasten tarkasteltuna ei olekaan erityisen ihmeellistä, että 1980-luvun haastatteluissa ei sotakorvauksen negatiiviset puolet tai ongelmallinen suhde venäläisiin erityisesti tule esille.

Kärjekkäitä kannanottoja venäläisiä kohtaan nousee tämän tutkimuksen lähde-
materiaalissa lähinnä kahdessa lähteessä, yhdessä haastattelussa ja kirjeissä, jotka on telakalta SOTEVALLE lähettänyt telakan johtaja Filip Hollming. Poliittisella mielipiteellä voi olla osuutta asiaan, sillä ilmeistä on, että kumpikaan heistä ei ollut poliittiselta suuntautumiseltaan vasemmistolaisia, kuten pääosa haasteltavista lienee ollut – valtaosa heistä oli kuulunut Koiviston Työväenyhdistykseen, johon kuuluivat myös Kaarlo Pulli ja August Mannonen. Vai oliko kysymys vain eroista ihmisluonteessa? Hollming oli tunnetusti mies, joka suuttuessaan haukkui kenet tahansa, Pulli taas oli sovitteleva. ”Pulli kävi välillä lepyttelemässä telakan venäläisiä tarkastajia, kun Hollming oli heidät ensin haukkunut.”⁹⁶⁵

Ja entä sitten tutkija-haastattelijan asenne asiaan? Näin jälkikäteen olen monesti ihmetellyt itsekkin, miksi minua ei aikanaan kiinnostanut kysyä haastatelluilta näitä nyt niin antoisia kysymyksiä suhteesta venäläisiin ja ajatuksia sotakorvaustöistä. Tutkijana edustin omaa aikaani siinä mielessä, että 1980-luvulla nimenomaan yritysten ja työntekijöiden tarinat olivat kiinnostuksen kohteina. Mutta tietysti olin aikani vanki muutenkin.

Sirkka Ahonen on tutkinut nuoria ja kollektiivisen muistin suomettumista. Hän toteaa, että arjen keskusteluissa ilmenevät menneisyyden merkitykset perustuvat enemmän elävään kollektiiviseen muistiin kuin ulkoisesti opittuihin koululäksyihin. Ahosen mukaan kollektiivinen muisti tarkoittaa yhteisön keskuudessaan välittämiä muistoja, joista on tullut yhteinen menneisyyttä hahmottava kertomus. Se on yksilöstä toiseen vaihteleva ja kokemuksen mukana ajan mittaan aina uudelleen muodostuva rakennelma, jonka avulla yksilöt selittävät itselleen yhteiskunnallista todellisuutta. Kollektiivisen muistin lähde on hänen mukaansa ympäristön historiakulttuuri, johon kuuluvat mm. historiankirjoituksen tuotteet, median dokumentti- ja kommentaaritarjonta, historiallinen fiktio elokuvissa ja kirjallisuudessa, historia-aiheinen kuvataide, monimen-

964 Klinge 2001, 45; Alasuutari 1996, 184.

965 Wahlqvist Väinö, suull.

tit, rakennetun ympäristön historialliset merkit, yhteisön keskuudessaan välittämä suullinen historia ja kouluopetus.⁹⁶⁶

Ahosen mukaan samaistuminen oman vuosisadan ja oman maan historiaan on kuitenkin ennen muuta ”kodin ja kadun varassa”.⁹⁶⁷ Hän jatkaa viitaten nuorten parissa tekemäänsä tutkimukseen:

...kodeissa tavoiteltiin arkipuheenkin tasolla poliittista korrektiutta, jonka voi liittää suomettumisen käsitteeseen. Yhteisön harjoittaman itsesensuurin vaikutuksesta kansallinen näkökulma pyyhittiin keskustelusta silloin kun se oli ristiriidassa neuvostoliittolaisen näkökulman kanssa. Suomettumisen voidaan siis käsittää ulottuneen koteihin asti.⁹⁶⁸

Ja niin todella on, että karjalaiset vanhempani puhuivat kyllä paljon menetetyistä Karjalasta ja sodastakin sekä sotakorvauksista, mutta Neuvostoliittoon suhtauduttiin näin jälkikäteen ajatellen merkillisen neutraalisti. Neuvostoliitto oli itsestään selvyys sellaisena kuin se oli, mutta vihamielisesti siihen ei suhtauduttu, joskaan ei positiivisesti. Se vaan oli.

966 Ahonen 2001, 402.

967 Ahonen 2001, 403.

968 Ahonen 2001, 405.

IV. Laivanrakennuksen pysyvyys ja muutos F.W. Hollming Oy:n telakalla kuunariaikana

1. Työväestön ja työpaikkojen kehitys

Hollmingin työntekijöiden määrästä kuunariaikana ei ole olemassa vertailukelpoista tietoa eri vuosilta. Joissain lähteissä kerrotaan koko yhtiön työntekijämäärä, joissakin vain telakalla työskennelleiden määrä. Yhtiön henkilöarkiston tietoihin liittyy paljon epävarmuustekijöitä. Eri lähteistä poimitut tiedot työntekijöiden määrästä antavat kuitenkin kuvan työpaikkojen kehityksestä kuunariaikana, vaikka yksittäisiin tietoihin ja tietojen vertailtavuuteen onkin syytä suhtautua varauksella.

Kun telakka maaliskuussa perustettiin, sen palvelukseen otettiin heti viisi miestä. Toukokuussa väkeä oli jo useita kymmeniä. 14.5.1945 veistämön miehistöluettelon mukaan väkeä oli töissä 38 henkeä. Näistä vain yhden vakituinen asuinpaikka oli Rauma, mutta hänkin kuului koivistolaiseen siirtoväkeen. Yhtiö lähetti 27.5.1945 kirjeen SOTEVALle, jossa kerrotaan, että miehiä on töissä noin 85 ja heidän majoituksensa, muonituksensa ja kuljetuksensa on kunnossa (kuva 104). 2.6.1945 ilmestynyt raumalaislehti *Länsi-Suomi* kertoo, että varsinainen laivanrakennus alkaa ensi viikolla ja veistämöllä on töissä 100 miestä, jotka kaikki ovat kokeneita laivanrakentajia ja kuuluvat siirtoväkeen. Syyskuun alussa *Länsi-Suomi* kertoo isossa lehtijutussa kolmannen kuunarin keularangan nostosta kahden kuvan kera ja toteaa, että yhtiön miesvahvuus on nyt 150 miestä. Heistä valtava enemmistö on kannakselaisia ja suurin osa Koivistolta, Pullin entisiä miehiä. ”Tästä johtuen työkin sujuu vanhaan totuttuun malliin asiantuntemuksella, vauhdilla ja hankaluuksitta.” Ensimmäisen vuoden aikana yhtiön palveluksessa oli keskimäärin 200 veistämötyöläistä.⁹⁶⁷

Tieto työpaikoista levisi sukulaisten ja koivistolaisten välityksellä ja lehtijuttujen avulla. Ainakaan Raumalla ilmestyvässä *Länsi-Suomi*-lehdessä telakka ei ilmoita avoimista työpaikoista vuonna 1945, toisin kuin esim. Rauma-Raahe tai Ammus, paitsi yhden kerran, kun 31.5.1945 etsitään pärekattojen naulaamiseen heti 14-vuotiaita tai sitä vanhempia poikia, joilla tulee olla mukana oma vasara. Vuonna 1946 Hollming

⁹⁶⁷ RM1; Kiviluoto 1975,12; KA, SOTEVA laivaosasto, kirje Hollmingin veistämöltä 27.5.1945, *Länsi-Suomi* 2.6.1945; *Länsi-Suomi* 2.9.1945; HA Vuosikertomus 1945.



Kuva 104. Yhtiön työväki kesällä 1945 "Kolhoosin", Petäjässä sijainneen yhtiön käytössä olleen huvilan pihalla. Kuva RMM.

etsi lehti-ilmoituksella tuntikirjuria sekä tako- ja levyseppiä konepajalle, vuonna 1947 ammattitaitoista höyläriä. Huomionarvoista on se, että kertaakaan yhtiö ei lehti-ilmoituksella etsi varsinaista puulainrakentajaa, kuten muut telakat. Rauma-Raahen lisäksi laivanrakentajia hakee *Länsi-Suomen* välityksellä Valkon telakka: se ilmoittaa *Länsi-Suomessa* kirvesmiehen työpaikasta, houkuttimena parakiasunto ja työmaaruokala. Jos

lehti-ilmoituksilla ei haetakaan työntekijöitä, niin yhtä sun toista muuta Hollmingilla tarvitaan: 19.6.1945 yhtiö ilmoittaa haluavansa ostaa kaksi sianporsasta, jätekumia ja naisten polkupyörän.⁹⁶⁸

Polkupyörät ja niiden kumit ovat olleet sen verran suuri ongelma, että niistä on kirjelmöity myös SOTEVALLE, joka vastasi kirjeeseen:

Viitaten kirjeeseen... polkupyörärenkaiden ostolupa-anomusta, SOTEVA ilmoittaa, että asian ratkaisemiseksi kansanhuoltoministeriö vaatii yksityiskohtaisen luettelon asianomaisista renkaiden tarvitsijoista sekä tiedot siitä, kuinka pitkä matka heillä on työpaikalta asunnolleen. Lisäksi on anomus vahvistettava tehtaan luottamusmiehen lausunnolla.⁹⁶⁹

Myös työvaatteista oli huutava pula, jos nyt erillisistä työvaatteista edes voitiin puhua:

Armeijan pusero oli päällä suurimmalla osalla vielä pitkänkin aikaa työvaatteena. Haalareista ei voinu uneksiakaan, et semmoset vielä saakaan koskaan...melkeen kuka mitä sattu kii saamaan, sitä oli [päällä].⁹⁷⁰

Rauma-Raahen lehti-ilmoitukset avoimista työpaikoista tuottivat ainakin aluksi huonosti tulosta. SOTEVAN muistiosta selviää, että 12.5.1946 Rauma-Raahen laivanrakennustoissa oli vain 40–50 miestä, vaikka tarve olisi ollut 200–300. Muistion mukaan tämä

968 *Länsi-Suomi* 31.5.1945; *Länsi-Suomi* 19.6.1945; *Länsi-Suomi* 16.8.1946; *Länsi-Suomi* 14.9.1946; *Länsi-Suomi* 22.9.1946; *Länsi-Suomi* 4.3.1947.

969 SOTEVA, yleinen osasto, kirjaamo, lähteneet kirjeet 1946, kirje 24.9.1946.

970 RM6.

johtui asuntojen puutteesta. Hollmingin telakan suurin ongelma on muistion mukaan tuolloin pääoman puute, joka aiheuttaa suuria hankaluuksia. Myös asuntokysymys on erittäin vaikea, mutta se ratkennee huviloiden pakko-otolla. Muistiossa todetaan vielä, että eräitä työkoneita on lisättävä. Asuntojen puute ja koneiden puutteellisuus hidastivat töitä monilla muillakin telakoilla.⁹⁷¹

Hollming raportoi 14.4.1946 SOTEVALLE ongelmallisesta asuntoasiasta: ”Rakennusohjelman jouduttaminen tulee vaatimaan ammattiväen lisäämistä n. 50 – 60 miehellä. Työväkeä on saatavilla, mikäli asuntoja voidaan järjestää.” Kirjeessä kerrotaan laajasti Petäjäksi huvila-alueen pakko-otosta Hollmingin työväen majoittamiseen ja todetaan, että ”raumalaisten illanistujaisissa on tullut suukopua pakkomajoituksesta, joten nyt pyydetään SOTEVAN apua”.⁹⁷²

Asunto ratkaisi monessa tapauksessa sen, mihin sodan jälkeen asetuttiin:

Se oli minulle niinku monelle muullekin, et jos asuntoa ei olis ollu täällä tarjolla, nii en minä olis tullu, miul ois ollu töitä kyllä.⁹⁷³

Hollmingin laivanrakennusväen määrä tasaantui pian noin 300–350 miehen vaiheille: toisena vuonna yhtiön palkkalistoilla oli keskimäärin 350 miestä veistämöllä ja 46 miestä metsätöissä. Vuonna 1947 väkeä oli keskimäärin 300–350 miestä. Vuonna 1948 vajaa kolmasosa yhtiön 300 työntekijästä työskenteli konepajalla.⁹⁷⁴

Vuosi 1949 oli Hollmingin telakan puulaivanrakennuksen huippuvuosi. Tuolloin 18 alusta valmistui luovutuskuntoon. Telakan henkilökunta oli lähes 600 ja sen lisäksi yhtiöllä oli noin 100 ihmistä rakentamassa asuintaloja.⁹⁷⁵ Toisen tiedon mukaan työntekijämäärä oli keskivahvuudeltaan 424 ja toimihenkilöitä 72. Toimihenkilöistä oli tuotantopuolella 37, suunnittelijoita vain kolme.⁹⁷⁶ Vuonna 1951 työntekijämäärät ovat eri ansiolistoista kerättyjen tietojen mukaan 302–358.⁹⁷⁷ Näistä luvuista puuttuu kuitenkin telakan johto ja konttoriväki, ehkä myös metsäosasto.

Vertailun vuoksi todettakoon, että Eklöfin telakalla, jossa tehtiin vuosina 1945–1949 seitsemän puukuunaria, oli töissä vilkkaimpaan aikaan 130–150 henkilöä.⁹⁷⁸ Oy Laivateollisuus Ab:n telakalla oli vuonna 1947 620 työntekijää ja tämä määrä sisälsi

971 SOTEVA laivaosasto, selostukset ja muistiot 1945–1953.

972 SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjeet 1946, kirje 14.4.1946.

973 RM6.

974 HA Vuosikertomus 1946; *Voima ja käyttö* 1956, 68.

975 *Voima ja käyttö* 1956, 117.

976 Kiviluoto 1975, 28.

977 KPA Työntekijöiden vakanssikohtaiset tuntipalkat.

978 Nevanlinna 1994, 94.

Taulukko 9. Saapuneet ja lähteneet työntekijät kuukausittain vuonna 1948 F.W. Hollming Oy:n telakalla.

	Saapuneet	Lähteneet
tammikuu	39	20
helmikuu	32	21
maaliskuu	18	25
huhtikuu	46	44
toukokuu	35	39
kesäkuu	93	22
heinäkuu	39	29
elokuu	32	67
syyskuu	41	40
lokakuu	40	28
marraskuu	34	27
joulukuu	13	11
Yhteensä	462	373

konttoriväen ja virkailijat. Työväkeä oli noin 550 miestä, joista 450 työskenteli telakalla. Insinööri Lindblomin mukaan työväen määrä tulisi tuosta luvusta nousemaan noin sadalla. Ongelmana oli kuitenkin asuntojen puute.⁹⁷⁹

Työntekijöiden vaihtuvuus oli kuunariaikana suurta ja kesäaikana työväkeä oli enemmän kuin talvella. Taulukossa 9 Hollmingin henkilöarkistosta kuukausittain kerätyt tiedot vuodelta 1948 kertovat,⁹⁸⁰ että kesäkuussa telakalle tuli runsaasti väkeä, eniten väkeä lähti pois elokuussa. Talvikuukausina työvoiman vaihtuvuus on vähäisempää.

Vaikka kaikkia laivanrakennustöitä ei voitu tehdä talvella, oli ammattityöväki kuitenkin vakinaista. Silloin, kun ei voitu

tehdä omaa työtä, esimerkiksi tilkitsemistä talvella, työväki siirrettiin toisiin, väliaikaisiin töihin.

Kuunariajan loppupuolella tilanne työntekijöiden rekrytoinnissa muuttui selkeästi: yhtiö siirsi tavoitteensa kuunariajan jälkeiseen aikaan, kun laivanrakennusmateriaali oli muuttumassa teräkseksi. Perinteisestä taustasta huolimatta yhtiössä suuntauduttiin 1940-luvun lopulla selkeästi tulevaisuuteen: koulutettua laivanrakennushenkilöstöä ja uusia nuoria teräslaivanrakentajia palkattiin ja vanhoja puulaivanrakentajia koulutettiin työn ohessa tai pikemminkin sen myötä uuteen ammattiin, levysepiksi ja hitsaajiksi. Kuitenkin koivistolaisuus on ollut Hollming-yhtymässä leimaa-antava vielä paljon kuunariajan jälkeenkin, mutta tämä olisikin jo oman tutkimuksensa aihe.

979 Lindblom 1948, 231.

980 Hollming Oy:n henkilöarkisto.

2. Ammattiryhmien muuttumisesta kuunariaikana

Koivistolla laivan runkoa oli tekemässä 6–8 miestä ja he tekivät kaikkia töitä, erikoistumista ei ollut. Miehet olivat olleet laivanrakennuksen kanssa tekemisissä lapsesta lähtien eikä heitä tarvinnut neuvoa: kunhan vei mallin, niin mies veisti sen mukaan ja asetti osan paikoilleen. Rakentajat olivat yleensä vanhoja merimiehiä. Kun kaaritus ja jäykkääjät saatiin paikoilleen, ryhmä jakautui kahtia: toiset tekivät kylkilankutusta, toiset kantta. Kun kylkilankutus saatiin valmiiksi, ryhmä siirtyi tekemään kansirakenteita. Lankutusta oli tekemässä kolme miestä laivan kummallakin puolella ja se tehtiin kilpatyönä. Laivakirvesmiesten lisäksi Koivistolla oli kolme muuta laivanrakennuksen ammattiryhmää: tilkitsijät, rikaajat (laivan tuleva miehistö) ja sepät.⁹⁸¹

Kun sotakorvauskuunareiden rakentaminen aloitettiin Raumalla vuonna 1945, olivat ammattiryhmät hyvin samanlaisia kuin mitä ne olivat olleet Koivistolla. Laivat tehtiin aluksi Hollmingillakin täysin käsityönä, ilman sähkö- tai ilmatyökaluja. Se, että laivoja rakennettiin nyt sarjatyönä, toi kuitenkin heti alusta asti mukanaan erikoistumista. Kun Koivistolla laivanrakentajat kaatoivat laivanrakennuksessa tarvittavan puutavaran, Hollmingilla oli oma metsätyöosastonsa. Uusia työryhmiä syntyi myös siksi, että sotakorvauskuunareiden varustelu oli monipuolisempi kuin ennen sotia Koivistolla rakennetuissa talonpoikaisaluksissa ja erikoistyöt vaativat ammattilaisten työpanosta, kuten koneiden asennuksessa, sähkötöissä ja maalauksessa. Myös kuljetusporukka oli nyt oma ryhmänsä.

Kuunariaikana sarjatyö mahdollisti ja toisaalta myös pakotti työn erikoistumiseen. Samaan suuntaan vaikutti se, ettei työpiirustuksia ollut käytettävissä. Kun samat miehet tekivät samoja töitä eri laivoissa, he oppivat oman työtehtävänsä niksit ja tekivät tarpeelliset piirustukset itselleen. Vähemmän ammattitaitoa vaativat työt voitiin jättää vähemmän taitavien vastuulle. Näiden muutosten myötä työ nopeutui. Samalla monissa työvaiheissa siirryttiin urakkapalkkaukseen. Yhtiön johtokunta päätti keväällä 1946 järjestää työväen palkat niin paljon kuin mahdollista urakkatyöluonteiseksi tarkoituksenaan nostaa työtehoa mahdollisimman korkeaksi⁹⁸². Urakkapalkkaus vahvisti vanhaa kilpatyön perinnettä ja urakkatyötä tehtiin kaikkialla, missä se oli mahdollista. Sarjatyö ja tekninen kehitys mahdollisti siis uusien ammattiryhmien syntymisen, kuten porarit ja pulttarit.

981 RM2; Suna1972.

982 HA Johtokunnan kokous 28.3.1946.

Porarit porasivat vain reikiä, pulttarit vaan asensivat pultit. Ammattimiesten porukka kiersi laivasta laivaan ja näin ammattitaito kasvoi. Tämä muodostui ennen pitkää edulliseksi.⁹⁸³

Kun verrataan kolmea aikajaksoa, kuunareiden rakentamista Koivistolla vuosina 1937–1944, ensimmäisten sotakorvauskuunareiden rakentamista Hollmingilla vuosina 1945–1946 ja viimeisten sotakorvauskuunareiden rakentamista Raumalla vuosina 1951–1952, voidaan yleisesti sanoa, että kuunarin rakentajien ammattiryhmät poikkesivat hyvin vähän toisistaan. Erikoistuminen ja muutos näkyi ennen muuta ammattiryhmien sisällä: sama kirvesmies ei enää tehnyt kaikkea kirvesmiehen työtä, vaan erikoistui jonkun osan, kuten laivan perän rakentamiseen ja teki saman työn kaikissa laivoissa.

Samanlainen kehitys näkyy Aura Valtakarin tutkimuksessa, joka käsittelee kansanomaista laivanrakennusta Lappeella, Lappeenrannassa ja Taipalsaarella vuosina 1880–1950. Siinä kävi ilmi, että suurtelakoilla työskentelivät samat ammattiryhmät kuin pientelakoillakin, mutta ryhmiä oli enemmän ja ne olivat erikoistuneempia. Kun pientelakalla työskenteli vain kirvesmiesryhmä, joka teki kaiken puutyön, oli suurtelakalla myös puuseppien ja maalareiden ryhmät.⁹⁸⁴

Hollmingin telakan ammattiryhmissä tapahtui vasta kuunariajan jälkeen suuri muutos: oli putkimiehiä, sähkömiehiä, hitsareita, levyseppiä, ilmastoijia, kaapelinvetäjiä ja jokaisella ammattiryhmällä oma pomonsa. Näiden työryhmien välille piti rakentaa organisaatio ja suunnitelmat, miten työt etenevät. Suunnittelukonttorin ja piirtämön apua tarvittiin ahkerasti.⁹⁸⁵

983 RM1.

984 Valtakari 1980, 46.

985 RM22.

3. Työvälineiden kehitys

”Laivateollisuudella Turussa lähdettiin liikkeelle teollisesti, heti hankittiin ajankohtaiset koneet ja laitteet.”⁹⁸⁶ Hollmingin telakalla oli aluksi ongelmia työkalujen hankinnassa ja työt alkoivatkin Raumalla osin myös tästä syystä perinteitä noudattaen, ilman koneita. Tässä tilanteessa, kun kuunaritoimituksilla oli kova kiire, perinteisen työtavan taitajat olivat pelastus. Kysymys ei ollut perinteisen laivanrakennustavan vaalimisesta, sillä uutta tekniikkaa olisi varmasti otettu käyttöön, jos sitä vain olisi ollut saatavana.

Muillakin sotakorvausaluksia rakentaneilla telakoilla oli ongelmia työkalujen ja ennen kaikkea koneiden hankinnassa. Kehityskin oli kaikilla näillä telakoilla hyvin samanlaista, Turun Oy Laivateollisuus Ab:n telakkaa lukuun ottamatta. Hamarissa rakennettiin kaksi ensimmäistä sotakorvauskuunaria ”entisajan tapaan käyttäen piilukirvestä”. Hamarissa kaikki seitsemän sotakorvauskuunaria rakennettiin niin, että kaaret veistettiin kirveellä, vaikka pian saatiinkin hankittua kenttäsirkkeli, vannesaha ja tasohöylä. Myös Valkon telakalla ensimmäiset sotakorvauskuunarit rakennettiin lähes pelkillä käsityökaluilla, jotka kuitenkin pian korvattiin konesahoilla ja -höylillä. Rauma-Raahan telakalla Raumalla sotakorvausproomuista ensimmäiset rakennettiin käsivoimin, mutta sarjan loppuosaa tehtiin jo pääosin koneiden avulla. Eikä LATEllekaan koneita saatu heti, vaikka ne välittömästi toiminnan suunnittelun aluksi tilattiinkin: toimitusajat olivat kolmesta kuukaudesta puoleentoista vuoteen.⁹⁸⁷

Filip Hollming ilmoitti SOTEVAlle 27.5.1945, että tarvittavat työrakennukset Hollmingilla valmistuivat viikon kuluessa työkuuntoon ja välttämättömät koneet voitaisiin samalla asentaa. ”Mikäli asennukseen tarvittava materiaali, sähkökaapelit ym. toimituksissaan myöhästyvät, voidaan (laivan)rakennustyö aloittaa viipymättä väliaikaisesti käsityönä.”⁹⁸⁸ Väliaikaista vaihetta kesti yli vuoden.

Ajan tapa oli, että hyvällä kirvesmiehellä piti olla omat työkalut, kun hän tuli töihin. Sellaiset, jotka olivat olleet kirvesmiehinä rakennuksilla, omistivat perustyökalut myös laivanrakennukseen. Yksi tällainen kirvesmies kertoi tulostaan Hollmingille näin:

Tääl otettiin avosylin vastaan, ja sitten vielä, kun oli omat työkalutkin! Sillon työkaluista oli kova pula täällä jopa työmaallakin, ettei ollu työkaluja oikeastaan kelläkään.⁹⁸⁹

Omista työkaluista sai työnantajalta rahallista työkalukorvausta. Koivistolaisilla laivanrakentajilla olisi kyllä ollut laivanrakennuksessa tarvittavia työvälineitä, mutta ne olivat

986 RM1.

987 Nevanlinna 1994, 104; Uola 1996, 62–63, 105; Lindblom 1948,236.

988 Uola 2001, 48.

989 RM22.

jääneet luovutetuille alueille Karjalaan. Erityisesti tästä syystä laivanrakennukseen sopivista työkalusta oli aluksi kova pula, esimerkiksi veistokirveitä ei ollut. Niitä Billnäsin tehdas valmisti Hollmingille SOTEVAN määräyksestä.⁹⁹⁰

Koneistamon päällikkö kertoi alkuvaikeuksista seuraavaa:

No alussa se ei ollu muutko ne mitä minun koneet oli, mut sitte täyty käydä hommaamaa lissää ja isompia koneita. Ja tuota niit oli vaikia saada sitte, me, mieki jouduin matkustamaa, etsimää... Yleensä työkaluist oli kova puute ja työmiehet hermostu, että he alko minnuukii haukkumaa, et sie kykene hommaa. Mie sanoin, antakaa osoitteita mistä niitä saa. Sit he haukku Pullin Kallee, Kalle sano ett vaik maksais timanttia ni ku sanotte osotteen, ni männää hakemaan. Ne oli nii pirullisii miehii siel, ne oli näitä raumalaisii jotka suutaan soitti oikee, ei me karjalaiset, oltii tyytyväisii, tehti vaa töitä.⁹⁹¹

Omien työkalujen vaatimus ei varmaankaan johtunut vain sodan jälkeisestä työkalupulasta. Varsinkin sellaisilla aloilla, jossa työtä tehtiin satunnaisesti ja urakalla, oli itsestään selvää, että ammattimiehellä oli työkalut itsellään. Puulaivanrakennus oli tällaisesta työstä tyypillinen esimerkki. Näin oli tapana muuallakin, esimerkiksi amerikkalaisella telakalla, jossa rakennettiin 1900-kuvun alussa suuria kuunareita, työnteekijöillä piti olla täydellinen varustus työkaluja itsellään. Siellä laivakirvesmiehet varusteineen kulkivat telakalta telakalle työn perässä.⁹⁹²

Myöhemmin yhtiö hankki kaikille ammattimiehille työkalut. Tämä tapahtui ilmeisesti vasta kuunariajan jälkeen. Alusta asti yhtiö hankki suuret porat ja sellaiset työkalut, joilla ei ollut muualla käyttöä. Esimerkiksi poranteristä oli kova pula ja niitä tarvittiin monia eri kokoja, kun vielä yli 1,5 metriä pitkiä reikiä tehtiin käsiporilla. Valtion kivääritehdas ryhtyi tekemään niitä veistämöltä lähetettyjen mallien mukaan.⁹⁹³

Laivanrakentaja, joka työskenteli telakalla alusta asti, muisti, että kaksi ensimmäistä laivaa tehtiin kokonaan ”käsipelillä”, minkäänlaisia koneita ei käytetty apuna. Toisessa yhteydessä hän kuitenkin kertoi, että ensimmäisiä laivoja tehtäessä oli käytössä yksi sähköpora. Se oli telakalla vuokralla: ylimestari oli tuonut sen mukanaan Koivistolta, jossa hänellä oli ollut pieni telakka.⁹⁹⁴ Eipä yhdellä sähköporakoneella mitään merkitystä tietysti ollutkaan, kun rakennettiin kahta liki 50-metristä puulaivaa!

Sähkötyökaluja ja koneita yritettiin siis hankkia telakan perustamisesta lähtien. 15.4.1945 johtokunnan kokouksessa päätettiin tilata vanhesaha, sirkkelisaha ja loko-

990 RM1.

991 RM20.

992 Snow 2006, 86.

993 RM1, RM12.

994 RM1.

mobiilihöyrykattila (pasaan).⁹⁹⁵ Vuoden 1945 aikana saatiin käyttöön valovirralla toimivia porakoneita, mutta ne olivat kovin heikkoja – vastukset paloivat yhtenäin.⁹⁹⁶ Toinen haastateltu muisteli, että niitä olisi ollut käytössä vasta kesällä 1946. Porakoneet olivat vaarallisia, niistä sai sateella sähköiskuja, mutta niitä käytettiin kumirukkaset kädessä.⁹⁹⁷

Suuren muutoksen ja helpotuksen työhön toivat tullessaan paineilmakompressori ja -työkalut. Ne olivat amerikkalaisia: sodan loputtua amerikkalaiset toivat monenlaisia työkaluja ylijäämävarastoista Eurooppaan. ”Ne olivat hyviä – meillä ei oltu nähty untaakaan sellaisista”.⁹⁹⁸ Ilmeisesti paineilmatyökaluja saatiin telakalle vuonna 1947 ja niitä tuli niin runsaasti, että niitä saatiin joka työvaiheeseen.

Sähköverstaalle ja konepajaan saatiin penkkiporakoneita, ensin yksi, jolla tehtiin diagonaalien reiät, sitten vähitellen useampia. Myös konesorveja oli ensin vain yksi ja sekin käytetty, mutta vuonna 1947 niitäkin sai ostettua lisää. Konesahakin kuunariaikana hankittiin, mutta se oli hankala käyttää, sillä silloin vielä niiden moottorit olivat liian pieniä ja ne paloivat jatkuvasti.⁹⁹⁹

Kun laivanrakennus Hollmingilla aloitettiin, telakalla ei ollut käytössä yhtään nosturia. Kahdessa ensimmäisessä laivassa kaaret siirrettiin laivan viereen vetopelkkoja pitkin kankien ja taljojen avulla. Samalla tavalla oli kaarien siirto ja nosto tehty jo Koi-vistolla. Pukin jalat kulkivat puusta tehdyssä rännissä, mutta kun rataakiskoa saatiin ostettua 1946 tai 1947, pukille tehtiin rataakiskosta rata, mitä pitkin pukki kulki laivan sivulla. Kaaret veivattiin pystyyn käsivintturilla, mutta aivan aluksi niitäkään ei ollut. Silloin kaaret nostettiin taljojen ja plokkin avulla.¹⁰⁰⁰

Myöhemmässä vaiheessa otettiin käyttöön myös rakennusnosturi, jossa oli masto pystyssä ja siinä puomi ja vintturi. Yhden nosturin avulla rakennettiin kahta laivaa. Ensimmäinen nosturi, joka oli englantilainen, tuli telakalle 1940-luvun lopulla. Nostureita kehittänyt merimiesosaston päällikkö Vene ja itse tehtyjä nostureita otettiin käyttöön jo kuunariajan lopulla.¹⁰⁰¹ Laivateollisuuden telakalla Turussa oli alusta asti käytössä neljä 2,5 tonnin nosturia¹⁰⁰².

995 HA Johtokunnan kokous 15.4.1945.

996 RM1.

997 RM7.

998 RM1.

999 RM1.

1000 RM1.

1001 RM1, RM16; Uola 2001, 49.

1002 Lindblom 1948, 225.



Kuva 105. Nosturi- ja kuljetusauto "Hirmu" ja telakan väkeä vuonna 1951. Kuva RMM.

Koska tavaroiden kuljetus oli vaikeaa, oli tähän työhön oma joukkonsa, kuljetus- eli haalausporukka (kuva 105). Nimi haalausporukka tuli siitä, että kaikki isommat puut haalattiin eli vedettiin pitkin maata vinsistä otetun voiman ja vajereiden avulla. Alle laitettiin puiset parrut. Haalausporukalla oli joissakin töissä mukana hevonen, joita telakalla oli kolme. Lähinnä hevoset ajoivat lastua pois telakka-alueelta.

Tavallisesti lankut ja parrut kannettiin rakennuspaikalle. Puupuolen haalausporukka käsitti 12–13 miestä, metallipuolen haalausporukka oli paljon pienempi.¹⁰⁰³

Hevonen oli apuna kuljetuksissa telakka-alueella, metsätöissä ilman sitä ei olisi pärjätty lainkaan. Kuunariajan lopulla 1950-luvun puolella tuli jo traktoreitakin. ”Kun tuli puhe, että tarvittaisiin traktori, niin miehet olivat vaan hevosen kannalla, kun se oli niin luotettava: kun kauroja antaa, niin aina kulkee. Ihmiset olivat niin vanhanaikaisia, että hevosta arvostettiin.”¹⁰⁰⁴ Hevonen ei ollut harvinainen muuallakaan teollisuudessa sodan jälkeen. Mm. Porin konepajalla tehtaan alueella käytettiin kuljetuksiin hevosia, koska autoista oli pulaa ja trukkeja ei ollut vielä yleisesti käytössä.¹⁰⁰⁵

Kun ratakiskoa saatiin ostaa, kuljetuksia varten rakennettiin rullarata (kuva 106). Rullarata rakennettiin laivojen rakennuspaikkojen väliin asti. Rata ei kuitenkaan mennyt kaikkien laivojen luokse. Rullarataa pitkin lykättiin vaunuja, joihin tavarat lastattiin. Tällä tavalla kuljetettiin vähän kevyempää ja pienempää tavaraa, esim. kaaria ei rullavaunuihin nostettu. Rullavaunu oli vajaa kaksi metriä pitkä ja sen päällä oli puinen kehys.¹⁰⁰⁶

Kun Veikko Pullilta haastattelussa kysyttiin, miten koivistolaisen laivanrakentajan työkalut erosivat Hollmingilla kuunareiden teossa käytetyistä työkaluista, hän nosti esiin koneet, joita kuunariaikana tuli käyttöön: ”porakoneet mullistivat koko homman”, sähköhöylä tuli härkähöylän tilalle, vaarnasporat ja sirkkeli tulivat veistäjien avuksi. Työ nopeutui ratkaisevasti. Kun ennen kirvesmiehet porasivat kaikki reiät, ne

1003 RM1, RM10.

1004 RM4.

1005 Holmström 1986, 34.

1006 RM1, RM10.

teki nyt porarien työryhmä. Työvälineiden kehittyminen edisti siis myös sarjatuotantoa ja työn erikoistumista. Suuri muutos näyttää tapahtuneen vuoden 1947 tienoilla, sen jälkeen kuunareiden rakentaminen oli varsin koneellista, ainakin jos verrataan sitä ensimmäisten Hollmingin kuunareiden rakentamiseen. Työkalujen ja muiden apuvälineiden kehitys ei kuitenkaan Hollmingilla muuttanut itse laivanrakennustapaa, uutuudet vain helpottivat raskaimpia työvaiheita.



Kuva 106. Kuvateksti kertoo: telakan rakennusvaihe v. 1945. Oikealla rullausrata. Kuva RMM.

Vaikka työ monin tavoin kehittyi, koneet paranivat ja niitä saatiin yhä uusiin tehtäviin, vaikka nosturit tulivat puisten pukkien sijaan jne., pysyi kuitenkin puulaivan valmistusprosessi varsinaiselta kulultaan samana loppuun saakka.¹⁰⁰⁷

Satu-Miia Tuomola on määritellyt Noormarkun ruukkiyhteisöä käsittelevässä tutkimuksessaan ruukin esiteolliseksi tuotantolaitokseksi, jolta puuttuvat nykyaikaisen tehdasteollisuuden ominaispiirteet. Tuotantoprosessi on käsityömäinen ja se suoritetaan pitkälti ammattikuntaisten periaatteiden mukaisesti. Tekniikka ruukilla on yksinkertaista ja vanhakantaista.¹⁰⁰⁸ Nämä esiteollisen tuotantolaitoksen ominaispiirteet ovat tuotantoprosessin ja tekniikan osalta vallitsevia myös kuunariajan Hollmingilla.

¹⁰⁰⁷ RM1.

¹⁰⁰⁸ Tuomola 2000,4.

4. Telakka-alueen kehitys

Sitä ei olis kukaan uskonu, et niin nopeasti, ku ihan tyhjästä, Korkeakarın kivien päällä ruvettiin niitä puita pyörittelemään ja veistelemään...¹⁰⁰⁹

Hollmingin telakka perustettiin Rauman sataman alueelle varsinaisen sataman pohjoispuolelle paikkaan, jossa oli aikaisemmin sijainnut lasitehdas. Paikka oli nimeltään Korkeakari, mutta tuossa vaiheessa se ei ollut enää saari, vaan länteen pistävä niemi. Telakan paikalla oli korkea kallio, jonka kaupungin rakennusmiehet räjäyttivät telakan tieltä. Veistämöalueen tasaus oli valmis touko-kesäkuun vaihteessa 1945. Vuoden 1946 alussa veistämön alue oli 15 508,5 neliometriä ja telakka-alueetta laajennettiin vuonna 1948 troolareiden rakentamista varten.¹⁰¹⁰ Liitteenä veistämön aluekartta vuoden 1949 alusta (liite 11).

”Vuonna 1945 ei telakka-alueella oikeastaan ollut muuta kun pajupuskia.”¹⁰¹¹ ”Siel oli mökki siel, toinen tääl... ei siin oikeen semmosta teollisuusmaista rakennusta ollu mittään.”¹⁰¹² Ensimmäinen rakennus veistämön alueella oli hevostalli telakka-alueen luoteiskulmassa. Sen jälkeen kesäkuussa 1945 tehtiin tilapäinen lautarakenteinen paja ja varasto sen toiseen päähän. Paja oli varsin alkeellinen: alasin oli sijoitettu kannon päähän ja ahjo oli käsin pumpattava. Varsinainen paja valmistui telakan perustamista seuraavana vuonna ja se oli telakka-alueen ensimmäinen kivrakennus (kuva 107). Uuteen pajaan hankittiin vuonna 1947 paineilmalla toimiva konevasara. Samassa rakennuksessa uuden pajan kanssa sijaitsi koneistamo (kartassa konepaja). Rakennukset yläkerrassa oli puusepän verstaas ja maalaamo. Toi-



Kuva 107. Telakka-alue vuonna 1945. Vasemmalla saha ja höyläämö, sen takana kaarilava ja ensimmäiset rakenteilla olevat kuunarit. Puolivalmis tiilirakennus oikealla sisälsi pajan ja koneistamon ja se valmistui 1946. Sen takana on ensimmäinen, lautarakenteinen paja. Kuva RMA.

¹⁰⁰⁹ RM1.

¹⁰¹⁰ RM1; KA, SOTEVA laivaoasasto, saaouneet kirjeet 1945 (27.5.1945); HA Yhtiökokous 12.1.1946 ja Johtokunnan kokous 22.8.1948.

¹⁰¹¹ RM6.

¹⁰¹² RM6.

sessä päässä yläkerrassa oli sittemmin rikareiden tila ja purjeneulomo, jonne se siirrettiin ruokalan yläkerrasta.¹⁰¹³

SOTEVAN arkistosta käy ilmi, että yhtiö lähetti piirustusjäljennökset kaarilavasta ja höyläämöstä SOTEVALLE tiedoksi jo 20.4.1945.¹⁰¹⁴ Piirustusten lähettäminen Helsinkiin liittyyneeseen siihen, että SOTEVA myönsi puualusten rakentamiseen suostuneille erikoiskorvauksia niiden kustannusten peittämiseen, joita tarvittiin laajen-



Kuva 108. Vasemmalla alusten perässä katetut kaarilavat, pitkä rakennus on saha ja sirkkelisuuli, oikealla paja ja käymälät. Sirkkelisuulin päässä on avoin pasa. Kuva RMA.

nuksiin ja erityisvalmistuksiin. Ilman näitä erilliskorvauksia aluksia ei olisi saatu tuotantoon.¹⁰¹⁵ Kaarilava valmistui kesäkuun alkuun mennessä. Sitten rakennettiin saha ja sirkkeli- ja höyläsuulit, joihin sijoitettiin sirkkeli, höylä ja vannesaha (kuvat 108).¹⁰¹⁶

Pasa ja pikikeittiö sijoitettiin aluksi palovaaran vuoksi erikseen Pikisaareen. Pasassa ei ollut suojarakennusta päällä. Sen vieressä sijainneesta kattilahuoneesta saatiin pasaan sen tarvitsema höyry. Myöhemmässä vaiheessa, kun rakennettiin uusi pasa, sen yhteyteen tuli myös puutavaran kuivaushuone. Pasasta tuli lämpö koko telakalle. Samassa paikassa olivat myös uusi galvanointiosasto sekä tilkitsijöiden huone. Uusi pasa oli samassa paikassa kuin entinenkin, mutta alue oli nyt täytetty yhtenäiseksi osaksi telakkaa.¹⁰¹⁷

Yhtiön ensimmäinen konttori oli hotelli Raumanlinnan hotellihuone. Telakka-alueella ensimmäinen konttori sijaitsi aluksi kapteeni Nylundin huvilassa Karilassa, joka oli pieni saari telakka-alueen pohjoispuolella. Pian rakennettiin kuitenkin kevytrakenteinen omakotitalo, jossa johtajisto työskenteli. Tätä rakennusta laajennettiin myöhemmin niin, että sen toiseen kerrokseen rakennettiin piirtämö. Uuden pajan valmistuttua 1951 piirtämö siirtyi pajan yläkertaan.¹⁰¹⁸

1013 RM1; Wahlqvist Väinö, suull.; KA, SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjeet, kirje 27.5.1945.

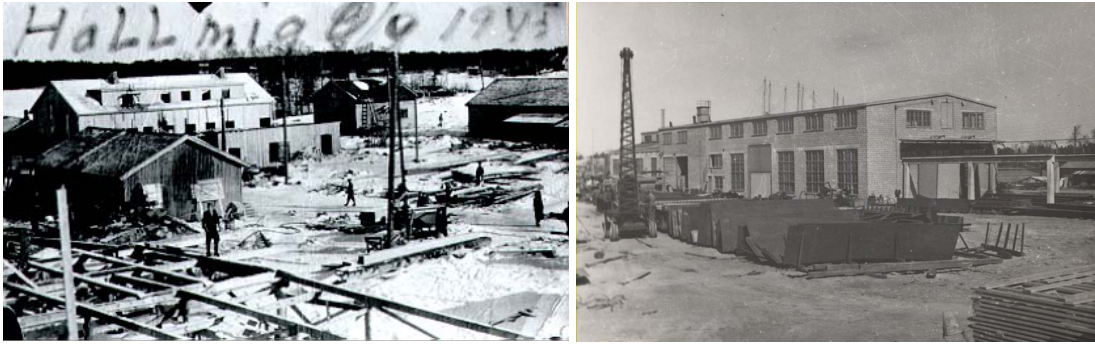
1014 KA, SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjeet, kirje 20.4.1945.

1015 Harki 1971, 266–267.

1016 RM1

1017 RM1; Wahlqvist Väinö, suull.

1018 Kiviluoto 1975,11; RM1.



Kuvat 109–110. Vasemmalla telakka-alue talvella 1945–1946. Etualalla kaarien siirtoalusta, sen takana varasto. Korkea rakennus keskellä on ruokala, sen edessä väliaikainen varasto. Ruokalan viereinen omakotitalo oli yhtiön konttori. Oikealle rakennetaan uutta pajaa. Oikealla levyhalli 1950-luvun alussa. Kuvat RMA.

Ruokala valmistui vuonna 1946¹⁰¹⁹, toisen tiedon mukaan jo lokakuussa 1945¹⁰²⁰. Ensimmäisenä kesänä ruokailu tapahtui Långforsin huvilassa, jota kutsuttiin yleisesti nimellä ”Kolhoosi”. Huvila sijaitsi Petäjäksessä Kompinlahden vastarannalla ja telakan väki kulki veneellä lahden yli toiselle rannalle kaksi kertaa päivässä ruokailemaan yhtiön järjestämässä kesäkeittiössä (kuva 104). Uudessa ruokalassa oli iso ruokasali työväelle ja toinen sali johtajia, työnjohtajia ja konttorihenkilökuntaa varten. Uuden ruokalan yläkertaan sijoitettiin purjeneulomo, joka oli aikaisemmin sijainnut Nurmisen varastossa satama-alueella. Ruokalan yläkerrasta purjeneulomo siirtyi koneistamon yläkertaan ja sinne rakennettiin työntekijöiden sosiaalilat (kuva 109).¹⁰²¹

Alkuaikoina peseydyttiin meressä. Johtokunnan kokous teki 16.10.1948 päätöksen ”pukeutumis- ja puhdistautumishuoneesta”, jota tuotantokomitea vaati. Samaan rakennukseen päätettiin tehdä tilat rikaukselle, maalaukselle sekä verhoiluverstas ja kellariin tulenkestävät terva- ja öljyvarastot.¹⁰²² Ilmeisesti peseytymis- ja pukeutumistilat rakennettiin vasta tässä vaiheessa ruokalan yläkertaan, vertaa edellinen kappale.

Keskusvarasto valmistui keskelle telakka-aluetta noin vuonna 1946 ja se oli tällä paikalla 1960-luvulle asti. Levyhallin rakentamisesta päätettiin kesällä 1948 (kuva 110). Se valmistui 1949. Tällä tähdättiin jo tulevaisuuteen, rautalaivojen rakentamiseen.¹⁰²³

Rullatelakan rakentaminen alkoi keväällä 1945 ja merenalainen kiskotus rakennettiin seuraavana talvena jään päällä, josta se laskettiin pohjaan. Kuunareiden raken-

1019 RM1.

1020 Hollmingin telakan ammattiosastojen historiikki 1945–2001, s.11.

1021 RM1; Wahlqvist Väinö. suull.

1022 HA Johtokunnan kokous 16.10.1948.

1023 RM1; Uola 2001, 81; HA Johtokunnan kokous 20.6.1948.

nuspetit olivat kahden puolen rakennustelakkaa, kolme sen kummallakin puolella.¹⁰²⁴ Telakka-aluetta täytettiin koko ajan, kun laivoja rakennettiin ja veistämöltä tulleita lastuja käytettiin maan täytteenä – niiden päälle ajettiin soraa ja täytemaata. Alaslaskutelakka pohjustettiin soralla, jota tuotiin Peipohjasta 1 300 junalastia. Tämä ensimmäinen alaslaskutelakka purettiin vuonna 1984. Telakan vintturi toimi alusta asti sähköllä. Osa laivoista laskettiin vesille sivuttain telakan etelärannalta tilapäiseltä laivanrakennusalustalta. Parhaimpina aikoina kuunareita oli samanaikaisesti rakenteilla kahdeksan: varsinaisella telakalla kuusi – kolme sen molemmilla puolilla – ja kaksi etelärannalla. Varustelulaituri sijaitsi niemen eli Korkeakaran pohjoisrannalla (kuva 111).¹⁰²⁵



Kuva 111. Telakka-alue vuonna 1951, taustalla varustelulaituri. Kuva RMM.

Mitä tiedetään muiden sotakorvauskuunareita rakentaneiden telakoiden alkutaipeesta ja kehityksestä kuunariaikana? Tavallista muillakin sotakorvauksia rakentaneilla telakoilla oli, että samaan aikaan, kun laivanrakennus oli käynnissä, rakennettiin telakkaa¹⁰²⁶. Turussa Oy Laivateollisuus Ab rakensi sotakorvauskuunareita sarjatyönä liimapuusta 177 metriä pitkässä hallissa, joka rakennettiin nimenomaan sotakorvauskuunareiden rakennuspaikaksi. Laivanrakennushallin lisäksi LATE rakensi heti kolmikerroksisen, 70 x 30 metrisen puutyötehtaan konttoritiloineen, konepajan, puutavaran kuivaamon varastoineen. Autotalli oli saatu valmiiksi vuonna 1947, ruokala, sauna, pesutupa ja keskusvarasto olivat rakenteilla. Suunnittelupöydällä odottivat vielä paloaseman, porttivahdinrakennuksen, ensiapuaseman ja pukuhuoneen rakentaminen. Telakan laajat rakennustyöt viivästyttivät laivanrakennusta niin, että varsinaisen kuunareiden rakentaminen alkoi toden teolla vasta vuonna 1947.¹⁰²⁷

Valkon telakka Loviisassa valmistui vuonna 1945. Sinne rakennettiin seitsemän laivanrakennusalustaa ja niille yhteinen vesillelaskurata. Telakka-alueelle rakennettiin ensimmäisenä vuonna yhdistetty varasto- ja konttorirakennus, paja ja veneveistämö. Myöhemmin kuunariaikana tehtiin työpajoja ja varastosuojia, höyläämö ja vuonna

¹⁰²⁴ RM9; Kiviluoto 1975,19.

¹⁰²⁵ RM1.

¹⁰²⁶ Sipilä 2007, 71.

¹⁰²⁷ Hyvä veistämöteollisuus sotakorvausperintönä 1952, 254; Lundelin 1998, 27,32; Lindblom 1948, 227, 229, 230.

1948 levy-paja teknisine toimistoinen ja sosiaalitoiminen sekä yhdistetty konttori- ja ruokalarakennus.¹⁰²⁸ DI Pentti Mäkinen on kirjannut muistiinpanoihinsa, että Valkon telakalla oli huhtikuussa 1946 seuraavat rakennukset: yhteinen konttori-, varasto- ja ruokalarakennus, levy-paja, jonka yhteydessä oli kutterihöylä, kaarihalli, veneveistämö, paja ja pasutuskoppi.¹⁰²⁹

Sotakorvauksena kuunareita rakentaneista telakoista Hamarissa telakka-alue kehittyi hyvin samaan tapaan kuin Hollmingilla: Hamarissa telakka rakennettiin tilapäiseksi ja rakennukset ja kopit tehtiin lankunpäiden varaan, tarpeen mukaan ja kovalla kiireellä.¹⁰³⁰

Ahvenanmaalaisella puulaivoja rakentaneella telakalla oli 1900-luvun alussa seuraavat rakennukset: saha tärkeimpänä, paja, hiilisuuli, kaarilava, pasa, parakki konttorina ja ruokalana sekä purjeidenompelupaikka. Uudestakaupungista on tieto 1900-luvun ensimmäisen puolen vuosisadan toimineesta telakasta, että laivanrakennusta varten oli rakennettu kahdeksan tiilirakennusta. 1800-luvun lopussa Rauman satamassa sijainneella Varvinmäellä oli telakan yläpuolella mäessä paja ja veden ympäröimällä kalliosaarekkeella keitettiin laivanrakennuksessa tarvittava piki. Kaarilava rakennettiin laudoista. Lähelle laivanrakennuspaikkaa rakennettiin varvintupa rakennusmiesten asunnoksi. 1800- ja 1900-lukujen taitteessa monilla suomalaisilla kyläveistämöillä oli jo oma höyrysaha ja pajarakennukset, suurilla kaupunkiveistämöillä nämä rakennukset olivat olleet jo muutamia vuosikymmeniä aikaisemmin.¹⁰³¹

Koivistolla laivanrakennuspaikalla rakennusaineet olivat rannalla kahden puolen laivaa, kaarilava oli laivan peräpäässä. Kun laiva laskettiin veteen ja roskat puhdistettiin, telakasta ei jäänyt mitään merkkejä. Rakennuksia oli vain vaja, jossa työkalut pidettiin. Paja oli kylässä, mutta lautarakenteinen paja saatettiin tehdä myös varvin rantaan.

Hollmingillakin alkoi telakan rakennuspaikkojen ja rakennusten teko välittömästi keväällä 1945, mutta tärkeysjärjestyksessä oli kuitenkin ensin aina kuunareiden rakentaminen. Missään vaiheessa ei edes suunniteltu laivojen rakentamista sisätiloissa, sen sijaan telakan eli veistämon alueen rakentamisessa näkyy vahvasti talonpoikaislaivanrakennuksen tausta. Niinpä ensimmäisiä kuunareita ryhdyttiin rakentamaan jo ennen kuin telakka-alueelle tehtiin ensimmäistäkään rakennusta. Ensimmäiset rakennukset olivat tilapäisiä ja lautarakenteisia, kuten perinteisessä laivanrakennuksessa Koivistolla. Telakka-alueen rakentaminen oli suunnittelematonta, esimerkiksi purjeneulomon

1028 Uola 1996, 99.

1029 Mäkinen 1946.

1030 Nevanlinna 1994, 92.

1031 Högnäs 1987, 131; Illoinen 1967, 11; Nieminen 2003, 20–22; Grönstrand 1983, 274.

paikkaa siirrettiin kuunariaikana eli seitsemän vuoden aikana useaan kertaan. Sosiaalityilat saivat odottaa pitkään: vaikka työ oli likaista ja terva tarttui ihoon, oli tapana pestä meressä tai vasta kotona. Ruokalan yläkerran sosiaalitylojen valmistumisvuodesta ei ole tarkkaa tietoa, mutta talvella 1946–1947 se ei ainakaan vielä ollut käytössä.¹⁰³² Uudenkaupungin telakalla rakennettiin myös vuonna 1948 pukeutumis- ja peseytymistilat ja uusi ruokala¹⁰³³, samoin kuin Valkon telakalle. LATEn modernilla telakalla saunaa rakennettiin vuonna 1947, mutta pukuhuonetta edelleen odotettiin.

Koivistolaiset olivat tottuneet rakentamaan puiset laivat ilman telakkaa ja siihen liittyviä rakennuksia, mutta laivojen tilausmäärän kasvaminen teki mahdolliseksi myös telakan pysyvien rakenteiden, vesillelaskutelakan ja tuotantorakennusten rakentamisen. Esikuvana telakan rakentamisessa oli kuitenkin ennemmin kyläveistämö kuin sarjatuotantoa silmälläpitäen suunniteltu teollisuuslaitos, kuten Turussa Oy Laivateollisuus AB:n telakalla.

Omaehtoisesti kyllä monikin mies ja porukka sommitteli ja kyhäsi jos minkälaista pömpeliä omiin tarkoituksiinsa. Kaipa nekin aikansa osaltaan työtä edistivät.¹⁰³⁴

Hollmingin laivanrakentajien vierailu Laivateollisuuden telakalla Turussa oli vaikuttava:

Kun käytin retkellä Turussa LATElla, siellä oli hallit ja kaikki. Se oli kun Herran taivas. Katon alla tehtiin laivat, meillä tehtiin ulkona.¹⁰³⁵

1032 Kiviluoto 1975, 11–12; Wahlqvist Väinö, suull.

1033 Illoinen 1967, 48.

1034 Kiviluoto 1975, 19.

1035 RM6.

5. Laivanrakennuksen juhlaperinteen muutos

Laivanrakennuksen juhliin ja niihin liittyviin perinteisiin sisältyy paljon mielenkiintoista tutkittavaa. Tänä päivänäkin laivanrakennuksen edistymisen eri vaiheita juhliin ja osittain juhlatavat pohjautuvat vanhoihin tapoihin. Näitä on kuitenkin tutkittu hyvin vähän. Onnen ostaminen rakennettavalle laivalle ja ruoka- ja viinatarjoilu talkooväelle, jotka olivat alunperin juhlahetkien syinä, eivät sodan jälkeen enää olleet relevantteja, kun sotakorvausaluksia rakennettiin. Juhlienviettoperinne kuitenkin jatkui, samoja juhlahetkiä vietettiin, mutta ne saivat nyt uusia sisältöjä.

Oheisessa taulukossa on koottu haaastatteluihin perustuen Hollmingin laivanrakennuksessa vietetyt juhlahetket.¹⁰³⁶

Taulukko 10. Laivanrakennuksen juhlat Hollmingilla kuunariaikana ja Koivistolla perinteisessä laivanrakennuksessa.

Juhlahetki	Juhlan syy	Miten Hollmingilla huomioitiin	Miten Koivistolla huomioitiin
Kölinlasku	laivanhaltija syntyy	kölinlaskuviinat	kölinlaskuviinat tai hartaustilaisuus
Keularangan pystytys	laivanhaltijan muistaminen	onnenmarkka liitoskohtaan, viinatarjoilu	onnenmarkka liitoskohtaan
Viimeisen lankun eli surrinkilankun kiinnitys	työvaiheen päättyminen	surrinkiviinat	surrinkiviinat
Viimeisen lankkusauaman riveäminen eli tilkitseminen	työvaiheen päättyminen	riveviinat	ei tunnettu
Vesillelasku	työvaiheen päättyminen, nimen antaminen (ei olennainen)	kutsuvieraat, työntekijöille viinatarjoilu ja kahvit	koko kylän väki, talkoolaisille viinaa, hernekeittoa
Mastoraha	laivanhaltijan muistaminen	onnenmarkka maston kantaan	onnenmarkka maston kantaan
Savuviinat	kone ensimmäisen kerran käyntiin	viinatarjoilu työryhmälle	ei tietoa
Koepurjehdus	työvaiheen päättyminen	ruokailu, koeajoviinat	ei tunnettu
Laivan luovutus tilaajalle	lipun vaihto, työpäättyminen	viina- tai kahvitarjoilu	ei tunnettu

¹⁰³⁶ Wahlqvist 2004, 153.

Perinteisessä laivanrakennukseen liittyvissä juhlissa on nähtävissä kaksi piirrettä, joihin juhlinta keskittyi. Ensinnäkin laivalle yritettiin ostaa onnea ja hyvä haltija rahan avulla. Toiseksi rakentajille ja työssä avustaneille tarjottiin viinaa ja ruokaa kiitokseksi tiettyjen kokonaisuuksien valmistuttua. Juhlahetket työssä liittyivät siis jonkun työvaiheen valmistumiseen.

Kun talonpoikaisesta, lähinnä koivistolaisesta laivanrakennuksesta siirryttiin Hollmingilla laivojen sarjavalmistukseen, onnen ostaminen laivalle unohtui nopeasti. Tärkein syy muutokseen lienee se, että laivoja ei tehty enää itselle, vaan ulkopuoliselle tilaajalle. Laivat joutuivat sotakorvauksena Neuvostoliittoon, joka oli muutamaa vuotta aikaisemmin ollut vihollinen. Toisaalta kun laivoja nyt valmistettiin sarjatuotantona ja niitä valmistui usein, juhlahetkien merkitys väheni. Yhteiskunnan muuttuessa itse haltijauskokin oli mitä ilmeisemmin menettänyt merkitystään. Koivistolla juhlatilaisuuksien yhteydessä pidettyjä hartaushetkiä ei myöskään enää vietetty.

Toinen juhlahetkiin olennaisesti liittynyt piirre, tekijöille tarjotut viinat, säilyi Hollmingilla joissakin yhteyksissä koko kuunariajan - surrinkiviinoja juotiin jokaisessa kuunarissa, kun taas esimerkiksi vesillelaskun yhteydessä sen laaja käyttö loppui lyhyeen. Viinatarjoilu näyttää säilyneen niissä yhteyksissä, joissa sitä tarjottiin pienelle ryhmälle, kuten lankuttajat, riveäjät ja koepurjehdukselle osallistuneet. Vesillelaskutilaisuudessa sen tarjoaminen kaikille kävi ylivoimaiseksi, menihän parhaina kuunarivuosina laivoja vesille keskimäärin useammin kuin kerran kuukaudessa. Vähitellen siirryttiin uuteen käytäntöön, jonka mukaan juhlia vietettiin ravintolassa ja sinne kutsuttiin vain pieni ryhmä työntekijöiden edustajia. Vanhan perinteen mukaisesti työpaikalla tarjottu alkoholi myös nautittiin työpaikalla. Sodan jälkeen työmaajuopottelu monin paikoin lisääntyi¹⁰³⁷. Jo 1950-luvun alussa alettiin kuitenkin suhtautua negatiivisesti alkoholin nauttimiseen työpaikalla: vuonna 1951 Hollmingilla eräs toimihenkilö sai vakavan varoituksen työmaajuopottelusta¹⁰³⁸. Yksi syy siihen, että juhlatilaisuuksissakin alkoholinkäyttö väheni, oli varmaankin tämä uusi suhtautuminen alkoholin käyttöön työpaikalla.

Vesillelaskujuhlassa on perinteisesti ollut tapana tarjota ruokaa kutsuvieraille ja työhön osallistuneille talkoolaisille, usein hernekeittoa. Sotakorvauskuunareita rakennettaessa ei talkoolaisia ollut, vaan vesillelaskutyöstä sai palkan niin kuin muistakin töistä. Nyt aikaisemmin työstä palkaksi tarjottu ateria jäi pois. Kutsuvieraille sellainen edelleenkin tarjottiin, tuskin kuitenkaan hernekeittoa.

1037 Esim. Holmström 1986, 94.

1038 HA Johtokunnan kokous pöytäkirja 3.4.1951.

Juhlien vieton lisäksi myös juhlimisen kohteet ovat jonkun verran erilaisia Hollmingilla kuunariaikana kuin talonpoikaisessa laivanrakennuksessa Koivistolla. Koivistolla ei käytettävissä olevien tietojen mukaan ole tunnettu riveysviinoja, virallisia koepurjehduksia ei pidetty eikä laivan luovutukseen liittynyt mitään juhlallisuuksia. Näistä kaksi viimeistä ovatkin sen luonteisia juhlia, joiden vietto tuli ajankohtaiseksi vasta sotakorvauskuunareissa.

Yleisesti ottaen voidaan kuitenkin sanoa, että laivanrakennuksen juhlahetket Hollmingilla kuunariaikana olivat saaneet pitkälle alkunsa koivistolaisesta perinteestä. Näiden juhlien viettotavat kulkeutuivat Hollmingille juuri Koivistolta tulleiden laivanrakentajien mukana. Kun Hollmingilla kuunariaikana vietettiin Koivistolla tuntemattomia juhlia, malli niiden viettoon otettiin vanhasta perinteestä. Kaikkia Koivistolla laivanrakennuksen yhteydessä vietettyjä juhlahetkiä vietettiin myös Hollmingilla kuunariajan alussa, vaikka niiden muodot vähän muuttuivatkin.

Laivanrakennuksen juhlahetkien vietosta voi löytää yhtymäkohtia myös erilaisiin talonrakennusjuhliin. Esimerkiksi talonrakennuksessa nurkkakiven alle asetettiin raha tai muu uhriesine, jotta taloon saatiin hyvä haltija.¹⁰³⁹ Tätä voi verrata mastorahaan laivanrakennuksessa. Muillakin aloilla on ollut tapana tarjota työntekijöille kestitystä, lähinnä viinaa, työn suorittamisen jälkeen, kuten satamatyömiehille, kun lasti oli lastattu tai purettu.¹⁰⁴⁰ Lasitehtailla juotiin potinpanokaljoja, kun upokkaita vaihdettiin ja vietettiin työkauden aloitus- ja lopetusjuhlia.¹⁰⁴¹

1039 Vilkuna 1983, 175–176.

1040 Aukia 1973, 42.

1041 Nurmi 1989a, 67.

6. Talonpoikaisesta laivanrakennuksesta sarjatuotantoon

Yrjö Kaukiainen arvioi koivistolaista laivanrakennustoimintaa joka suhteessa teolliseen tuotantoon rinnastettavaksi toiminnaksi, vaikka se ei juuri koskaan synnyttänyt pysyviä tuotantolaitoksia, eikä ehtinyt sanottavasti koneistuaakaan.¹⁰⁴² Kansainvälisesti hyväksytyyn laajan teollisuustuotannon määritelmän (vuodelta 1949) mukaan teollisuustuotantona pidetään kaikkea epäorgaanisten tai orgaanisten aineiden mekaanista tai kemiallista muuttamista uudeksi tuotteeksi – riippumatta siitä, tapahtuuko työ konevoimaa käyttämällä vai ilman sitä sekä tehdäänkö se tehtaassa vai työntekijän kotona – paitsi milloin työn kohteena ja lopputuloksena on rakennus. Tämän määritelmän mukaan teollisuustoiminnan piiriin kuuluu siis myös koti- ja käsiteollisuus.¹⁰⁴³

Timo Laine on tutkinut ansiokotiteollisuutta teollisessa yhteiskunnassa. Hänen mukaansa ammattimainen käsityö eli kokonaan vaihdannasta, kun taas kotiteollisuudelle ylimääräisen esineen vaihdanta tai myynti merkitsi vain lisämahdollisuuksia elintason kohentamiseen tai säilyttämiseen. Laineen mukaan ammattimainen käsityö opetettiin julkisissa laitoksissa ”vieraiden” ihmisten välisessä suhteessa, kun taas kotiteollisuusperinne siirtyi yhteisössä sukupolvelta toiselle eli isän omaava tekniikka opetettiin lapselle. Kotiteollisuus oli siis talonpojan omavaraisuuden perusasia, se oli yksi sivuelinkeinoista, luonnollinen osa elämän kokonaisuutta. Ansiokotiteollisuus perustui ylimääräisten tulojen toivoon, siis vaihdantaan tai rahaan.¹⁰⁴⁴

Itse määrittelin laivanrakennuksen Koivistolla erottamalla ammattimaisen käsityön, kotiteollisuuden ja teollisuustuotannon toisistaan. Puiset purjeelukset rakennettiin pääasiassa omaan tarpeeseen ja satunnaisesti. Laivanrakennus ei ollut pääelinkeino, laivanrakentajat eivät olleet vakiintunut, pysyvä ammattiryhmä eikä tuotantolaitoksia ollut olemassa. Laivanrakennus Koivistolla oli näkemykseni mukaan käsityötä, ei kuitenkaan edellisen määritelmän mukaista ammattimaista käsityötä, vaan kehittyneimmillään kotiteollisuutta. Laivanrakennustyökalujen ja -tapojen kehitys oli edellä mainituista piirteistä johtuen hidasta, vaikka samaan aikaan laivojen rakenne ja varustelu kehittyivät laivojen koon kasvaessa ja luokituksen yleistyessä.

Olen käyttänyt tutkielmissani koivistolaisesta laivanrakennuksesta termiä talonpoikainen laivanrakennus¹⁰⁴⁵. Aura Valtakari on esitellyt termin kansanomaisen laivanrakennus, jonka hän määrittelee tutkimuksessaan Kansanomaisesta laivanrakennuksesta Lappeella, Lappeenrannassa ja Taipalsaareissa vuosina 1880–1950 seuraavasti: ”Kan-

1042 Kaukiainen 1982, 180.

1043 Hjerpe ym. 1976, 16.

1044 Laine 1985, 13–14.

1045 Wahlqvist 2002; Wahlqvist 2004.

sanomainen laivanrakennus on sitä, että aluksen suunnitteli ja rakentamisen valvoi henkilö, joka ei ollut saanut yleissivistävää eikä teknillistä koulutusta, vaan oli itseopinut ammattimies, joka oli myös kouluttanut oman työryhmänsä tai työryhmiä.”¹⁰⁴⁶ Ymmärrän termien talonpoikainen laivanrakennus ja kansanomainen laivanrakennus tarkoittavan samaa.

Jos siis laivanrakennus Koivistolla oli ollut talonpoikaista, kansanomaista ja koti-teollisuutta, mitä sitten oli laivanrakennus Hollmingilla kuunariaikana? Täyttikö se teollisuustoiminnan määritelmän? Näin on, jos teollisuustoiminta määritellään edellä esitetyn kansainvälisen määritelmän mukaisesti, mutta asiaa voi eritellä hieman tarkemmin.

Hollmingilla laivanrakennuksen kehittymisen edellytyksiä oli monia, kun verrataan sitä puulaivanrakennukseen Koivistolla. Laivatilaukset merkitsivät työn jatkuvuutta. Koneiden ja työkalujen kehitys toi uusia, työtä helpottavia ja nopeuttavia ratkaisuja puulaivanrakennukseen. Työmaalla tehtiin monenlaisia keksintöjä ja työmenetelmiä kehitettiin koko ajan. Jatkuvuus antoi mahdollisuuksia telakka-alueen kehittämiseen. Vakituinen työväki mahdollisti sarjatuotannon. Työ, työkalut ja telakka eivät kuitenkaan kehittyneet samalla tavoin kuin Oy Laivateollisuus Ab:n telakalla Turussa, joka oli Hollmingin telakkaan verrattuna todellinen teollisuuslaitos.

Jarl Lindblom, Oy Laivateollisuus Ab:n käynnistäjä, on todennut, että kolme muuta kuunarinrakennustelakkaa käyttivät perinteistä laivanrakennustekniikkaa, kun taas LATE:n kuunarinrakennus perustui yritykseen käyttää moderneja suunnittelumenetelmiä ja rationalisoinnin tavoitteluun. Lindblom itse kuitenkin korosti, että moderneista metodeista huolimatta teollisuuslaitoksen työtapaa ei kuitenkaan voi pitää puhtaan teollisuusmaisena vaan pikemminkin rationalisoituna käsityönä.¹⁰⁴⁷

Jari Ojala on todennut Kokkolan seudun laivanrakennuksesta, että alusten rakentamisen siirtyessä lähipitäjistä itse kaupunkiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvulla siitä tuli enemmän ”teollista”. Kun aikaisemmin laivoja rakensivat talonpojat maaseudulla porvareiden tilauksesta, kaupungissa se tapahtui palkatulla väellä. Samaan kehitysvaiheeseen kuuluivat tarkat piirustukset ja koulutetut rakennusmestarit.¹⁰⁴⁸ Näistä enemmän teolliseen laivanrakennukseen liittyvistä kriteereistä Hollmingin telakalla täyttyi kirjaimellisesti vain palkattu työväki.

Mitä muita teolliseen laivanrakennukseen liittyviä piirteitä Hollmingin laivanrakennukseen sitten tuli? Yksi selkeä muutos oli sarjatyö. Sillä tarkoitetaan teollisuudessa

¹⁰⁴⁶ Valtakari 1980, 1.

¹⁰⁴⁷ Lindblom 1948, 212.

¹⁰⁴⁸ Ojala 1996, 48.

sellaista ositettua työtä, missä kukin työntekijä tekee vain yhden työvaiheen työn kohteen siirtyessä koko ajan eteenpäin. Työntekijä ja kone muodostavat toimivan kokonaisuuden. Kuhunkin työvaiheeseen valitaan erityisesti siihen parhaiten sopivat työntekijät.¹⁰⁴⁹ Mikko Uola on Hollming-yhtymän historiassa todennut, että kuunareita tehtiin alusta lähtien sarjatyönä.¹⁰⁵⁰ Heikki Kiviluodon mukaan toiminta sai jo perustamisvuoden loppupuolella selvän teollisen toiminnan muodon. Vuonna 1948 kuunareiden valmistuksessa voidaan puhua Heikki Kiviluodon mukaan sarjatyöstä. ”Osaaminen, tekniikan kehittyminen ja työolosuhteiden paraneminen vähensivät laivanrakennukseen käytettyjä tuntimääriä ja kapasiteettia oli käytettävissä lisätyöhön”.¹⁰⁵¹ Hollmingin kaksi ensimmäistä laivaa rakennettiin vielä perinteisesti, mutta koneiden kehittämisen ja työvoiman oppimisen myötä sarjatyöhön siirryttiin noin puolitoista vuotta sen jälkeen, kun laivanrakennus Raumalla alkoi, siis vuoden 1946 lopulla.

Suurimmat muutokset Hollmingin sotakorvauskuunareiden rakentamiseen toivat koneiden ja työkalujen kehittyminen ja se, että työvoima oppi laivanrakennuksen niksit. Itse asiassa nämä toivat edellytykset siirtyä sarjatuotantoon. Tämä näkyi pian yhtiön tuloksessa: jo kolmantena toimintavuonna F.W. Hollming Oy tuotti erittäin hyvän tuloksen. Kun vuosivoitto oli vuonna 1946 552 726,20 mk, oli se vuonna 1947 13 157 942,50 mk. Vuosikertomuksen mukaan saavutus johtui siitä, että ”olemme vuoden aikana onnistuneet hankkimaan lisää työhön tarvittavaa kalustoa ja työväen saadessa lisää kokemusta laivojen rakentamisesta”.¹⁰⁵² Sotakorvaukset aiheuttivat valtiolle ja kansantaloudelle merkittävän rasituksen, mutta yksittäisille yrityksille ne olivat kannattavaa liiketoimintaa.¹⁰⁵³

Talous aiheutti silti myös huolia. Kun toiminta aloitettiin tyhjästä, oli tehtävä investointeja. Jotta laivojen rakentaminen olisi ylipäättään ollut mahdollista, maksettiin laivanrakentajille ennakkomaksuja. Ennako oli yleensä 3/4 hankintasopimuksia tehtäessä sovituista alusten väliaikaisista perushinnoista ja se maksettiin kolmessa erässä, 25 % hankintasopimuksen tultua allekirjoitetuksi, 25 % kölin laskun tapahduttua ja 25 % vesillelaskun jälkeen. Luotonsaajan oli annettava ennakkomaksuista valtuuskunnan hyväksymä vakuus.¹⁰⁵⁴ SOTEVAN mietinnön (v. 1951) mukaan laivanrakennuksessa valmistajien ei ilmeisesti tarvinnut valmistuskustannusten rahoittamiseen käyttää säännönmukaisissa tapauksissa omaa pääomaansa.¹⁰⁵⁵ Hollmingilla toiminnan laajen-

1049 Eenilä 1990, 23.

1050 Uola 2001, 66.

1051 Kiviluoto 1975, 19, 27.

1052 HA Vuosikertomukset 1946 ja 1947.

1053 Aunesluoma 2007, 198.

1054 Auer 1956, 186.

1055 Auer 1956, 188.

taminen kuitenkin aiheutti jatkuvia rahoitusongelmia, kuten käy ilmi SOTEVALle osoitetussa kirjeessä 1.7.1946: ”Maksamattomia laskuja on tänään 8 683 828,95 markkaa ja rahaa kassassa on 3 086 476,75 markkaa”.¹⁰⁵⁶ Samanlainen tilanne oli myös Valkon telakalla, jossa telakan lisäksi jouduttiin investoimaan työntekijöiden asuntoihin.¹⁰⁵⁷

Piirustusten käyttöönotto muutti työtä muun muassa pajalla kuunariajan lopulla tai heti sen jälkeen: työ alkoi byrokratisoitua. Ennen työnjohtaja kertoi tai neuvoi miten työ tehdään ja se tehtiin aina sen jälkeen samalla tavalla. Sitten tuli uudistus: piirtäminen piirsi kuvan, sieltä se meni suunnittelijalle, joka lähetti sen urakkalapun mukana työnjohtajalle ja edelleen varastolle ainevaraukseen. Työnjohtaja toi piirustuksen lopuksi työntekijälle.¹⁰⁵⁸ Kuunareiden rakennusaikana tällainen työprosessin kerroksellisuus oli vielä vierasta ja työn organisaatio oli hyvin yksinkertainen. Sarjatuotanto piti organisaation yksinkertaisena: ”Aina seuraavaan kuunariin kun muutin, niin se oli aina sama työ... ettei siinä tarvinnut olla pomoa olemassakaan, niin kyllä se työnsä ties jokainen tuota miten se tehdään ja mistä se tehdään.”¹⁰⁵⁹

Kaarlo Pulli kertoi laivanrakennuksen muutoksesta Hollmingilla näin:

Laivanrakennus Koivistolla oli sujunut pienellä tutulla väestöllä totuttua aikataulua noudattaen ja monessa mielessä omilla ehdoilla, kotoisesti. Vaikka toiminta Raumalla alkoi teknisesti samantapaisissa merkeissä, oli se kuitenkin tyystin erilaista. Osapuolia esimerkiksi tällä laajemman veistämön puitteissa työskentelemässä ja sodanjälkistä vaikeaa ja sekavaa aikaa eletessä oli useita. Venäläiset, SOTEVA, hintaviranomaiset, ministeriöt, palkkaviranomaiset, ammattiliitot, työnantajaliitto, alan yritykset jne, jne. Kaikkia niitä ilmeisesti tarvittiin, mutta paljon sellaista, mitä vanha kunnan puulaivanrakennus ei ennen ollut tarvinnut, oli nyt osin myös häiritsemässä ja sumentamassa työn kuvaa.¹⁰⁶⁰

Työntekijän näkökulmasta kasvava organisaatio kuunariajalla ja sen jälkeen vaikutti saman suuntaisesti kuin edellä:

Kyl meillä jo siihen aikaan neuvoteltiin urakoista ja kaikista mitä neuvoteltiin, johtajien kanssa suoraan... Sitten, kun firma paisui kun pullataikina, niin sittenhän niitä tuli kaiken maailman semmosii väliportaita, mistä ei ollu koskaan muuta kun harmia ja kiusaa.¹⁰⁶¹

¹⁰⁵⁶ KA SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjeet, kirje 1.7.1946.

¹⁰⁵⁷ Uola 1996, 106.

¹⁰⁵⁸ RM14.

¹⁰⁵⁹ RM22.

¹⁰⁶⁰ ARS Pulli Kalle, laivanrakennuksen Grand Old Man.

¹⁰⁶¹ RM22.

Painetta työn standardointiin aiheutti venäläinen osapuoli, joka vaati sotakorvaustuotteilta korkeaa laatua sekä yksityiskohtaisia piirustus- ja selostusaineistoja. Näiden vaatimusten täyttäminen kehitti Suomessa teollista toimintaa, teknistä taitoa ja tuotteiden laatua ja samalla modernisoi laivanrakennusteollisuutta. Näillä oli myös koivistolaisperäisessä Hollmingin laivanrakennuksen kehittymisessä ratkaiseva merkitys: standardoinnin vaatimus kehitti työn organisaatiota ja valvontaa aimo harppauksen teolliseen suuntaan, vaikka se tekijöiden mielestä tuolloin vain ”häiritsi ja sumensi” työn kuvaa.

Toisaalta on mielenkiintoista tarkastella käsitettä työn laatu. Hollmingin sotakorvauskuunareita rakentaneilla koivistolaisperäisillä rakentajilla ja laivojen venäläisillä vastaanottajilla oli siitä usein eri käsitys. Venäjäiset vaativat piirustusten ja selostusten tarkkaa noudattamista, kuten teollisessa laivanrakennuksessa on tapana, mutta koivistolaiset laivanrakentajat kokivat tekevänsä parempaa työtä – vahvempia ja kauniimpia laivoja – kun sovelsivat vanhaa perinnettä ja omia, vaatimuksia vahvempia mittoja. Perinteen vaikutus oli tässäkin asiassa kuunariaikana niin vahva, että se jyräsi modernin ajattelun aluksi alleen.

Vaikka työ kehittyi monin tavoin, Hollmingin telakalla säilyi koko puukuunareiden rakentamisen ajan tiettyjä piirteitä perinteisestä laivanrakennustavasta. Hollmingin historiikin koonnut Heikki Kiviluoto kirjoittaa, että telakka on perustamisestaan lähtien ollut selvästi omaleimainen, ”erilainen” tuotantolaitos. Hän nimeää tähän kaksi syytä: tuotantolaitosten puuttuminen alkuvaiheessa ja voimakkaiden persoonallisuuksien, vaikuttajajaksilöiden mukanaolo yrityksen toiminnassa.¹⁰⁶² Näiden lisäksi omaleimaisia piirteitä olivat luonnonpuun käyttö, erityisesti luonnonväärät puut, vanhat koivistolaiset itseoppineet laivamestarit, laivanrakennuskoulutuksen saaneen työvoiman puuttuminen, työpiirustusten puuttuminen, perinteinen vesillelaskutapa laivan kylki edellä, koivistolaiset vanhat laivanrakennukseen liittyvät juhlallisuudet, suuri koivistolaisten osuus rakennusväessä,¹⁰⁶³ laivan osista ja työvaiheista käytettiin yleisesti edelleen koivistolaisia nimityksiä ja kilpatyön perinne.

Perinteisten piirteiden säilyminen laivanrakennuksessa ei ehkä kuitenkaan ole vain tämän telakan erikoispiirre: vanhat käsityöperinteet säilyivät telakkateollisuudessa huomattavasti pidempään kuin esimerkiksi tekstiili- ja autoteollisuudessa, on Jarmo Grönros todennut laivanrakennusta tutkivassa lisensiaattityössään. Hän ei kuitenkaan anna väitteelle tarkempaa selvitystä.¹⁰⁶⁴ Ralph L. Snow toteaa amerikkalaisesta puulaivanrakennuksesta, että viimeiset telakat 1900-luvun alussa olivat koneistuneita ja

1062 Kiviluoto 1975, 3.

1063 Wahlqvist 1992, 46.

1064 Grönros 1992, 100.

säästivät työvoimaa, mutta itse puulaivan rakentaminen vaati samat taidot, metodit ja asenteen vuonna 1909 kuin vuonna 1809, 1709 ja 1609.¹⁰⁶⁵

Taulukossa 11 olen verrannut koivistolaisen puulaivanrakennuksen muutosta alkuaikojen Hollmingin laivanrakennukseen ja viimeisiin puukuunareihin ja niiden rakentamiseen Hollmingilla.

Aura Valtakari erotti tutkimuksessaan kansanomaisesta laivanrakennuksesta Lappeenrannan seudulla pientelakat ja suurtelakat sekä rantatelakat. Rantatelakka oli tilapäinen, laitteet olivat vähäisiä ja työryhmiä vain yksi, joka rakensi yhtä alusta. Pientelakka erosi rantatelakasta siinä, että työ oli siellä jatkuvaa, joten sinne kannatti hankkia parempia ja pysyvämpiä teknisiä laitteita. Samaan aikaan voi olla rakenteilla useita aluksia. Suurtelakoilla laivojen rakentaminen oli tehokasta toimintaa, työvoimaa oli paljon ja useat ammattiryhmät työskentelivät samanaikaisesti, työ oli erikoistunutta, tekniset välineet olivat pysyvät ja moninaiset. Vaikka suurtelakat olivat teollisia tuottajia, niiden lotjamestarit olivat talonpoikaisia henkilöitä, jotka olivat itseoppineita laivanrakentajia. Näin suuryhtiöiden laivanrakennus kytkeytyy kansanomaiseen toimintaan.¹⁰⁶⁶ Nämä eri telakkatyypit vastaavat hyvin koivistolaisen laivanrakennuksen muuttumista sotakorvauskuunareiden rakentamiseksi Raumalla. Laivanrakennus Koivistolla edusti rantatelakkaa, Hollmingin telakan alkuvaihe vuosina 1945–1947 pientelakkaa ja kuunarinrakentamisen loppukausi 1948–1952 edusti jo selkeästi suurtelakka-astetta.

Samanlaiset muutoksen piirteet löytyvät muiltakin tuotannon aloilta. Sanna-Kaisa Spoo on Jokelan tiilitehdasta käsittelevässä väitöskirjassaan todennut, että ”ennemmin tai myöhemmin jokainen ruukki – olipa sen tuotantosuunta mikä tahansa - muuttui tehtaaksi, tai muuten se jäi auttamattomasti vanhanaikaiseksi ja joutui lopettamaan toimintansa. Muutos käsityövaltaisesta omavaraisesta ruukista tehtaaksi ei tapahtunut kuitenkaan yhdellä kertaa. Siihen vaikutti myös sen työ- ja asuinympäristön elämäntavan ja ympäröivän yhteiskunnan muuttuminen.” Hän määrittelee ruukin maaseudun patriarkaaliseksi, hierarkkiseksi teollisuuslaitokseksi ja -yhteisöksi, joka perustamisvaiheessa oli käsityövaltainen ja lähes omavarainen niin elintarvikkeiden kuin palveluidenkin suhteen.¹⁰⁶⁷

Spoo:n määritteet ruukista ja sen tehtaaksi muuttumiseen vaikuttavat tekijät pätevät myös laivanrakennukseen. Perinteisen laivanrakennuksen näkymät olivat synkeät, ala oli vanhanaikainen ja kuolemassa, koska tällaisille tuotteille ei ollut enää kysyntää. Muutos sarjatuotantoon oli hidas ja siihen vaikutti käsitellyssä tapauksessa ennen

¹⁰⁶⁵ Snow 2006, 87.

¹⁰⁶⁶ Valtakari 1980, 20, 53, 58, 60.

¹⁰⁶⁷ Spoo 1997, 284–285.

Taulukko 11. Muutos kuunarin rakentamisessa: Koivistolla ennen toista maailmansotaa, Hollmingilla kuunariajan alkupuolella ja Hollmingilla kuunariajan lopulla.

Puulaivan rakennus Koivistolla	Puulaivan rakennus alkaa Hollmingilla	Puulaivojen rakentamisen loppuaika Hollmingilla
laivanrakennus sivuelinkeino, väline merenkulkuun	laivanrakennuksesta pääelinkeino	laivanrakennuksesta pääelinkeino
epäsäännöllistä	jatkuvaa	päättyvää
laivat pa. omaan käyttöön	ulkopuolinen tilaus	ulkopuolinen tilaus
ei työpiirustuksia	ei työpiirustuksia	työpiirustukset oli, mutta niitä ei juuri käytetty
rakentajat päättivät laivan koosta, rakenteesta ja varustelusta itse	venäläisten määräykset säätelivät laivan koon, rakenteen ja varustelun	venäläisten määräykset säätelivät laivan koon, rakenteen ja varustelun
laivanrakentajat sivutoimisia	vakituinen työväki	vakituinen työväki
työ vähän erikoistunutta, vähän ammattiryhmiä	työ alkaa erikoistua, vähän ammattiryhmiä	työ erikoistunutta, uusia ammattiryhmiä
itseoppineet laivamestarit	itseoppineet laivamestarit	itseoppineet laivamestarit
laiva vesille sivuttain	laiva vesille keula edellä ja sivuttain	laiva vesille keula edellä
tilapäinen telakka	kiinteä ja tilapäinen telakka	kiinteä ja tilapäinen telakka
rakentajilla omat työkalut	rakentajilla osin omat työkalut, osin yhtiön	rakentajilla pa. yhtiön työkalut
ei koneita	ei koneita	koneet käytössä
luonnonväärän puun käyttö	luonnonväärän puun käyttö	luonnonväärän puun käyttö, mastoissa liimapuu
perinteiset juhlat, tavat, uskomukset	perinteiset juhlat ja tavat edelleen, uskomukset jäävät pois käytöstä	perinteiset juhlat ja tavat pääosin käytössä
laivanrakennustermeillä karjalaiset nimitykset	laivanrakennustermeillä karjalaiset nimitykset	nimitykset suomentuvat, mutta karjalaiset käyttävät karjalaisia nimityksiä edelleen
rakentajat koivistolaisia	rakentajat pääosin koivistolaisia	osa rakentajista koivistolaisia
työnantajat ja rakentajat osin samaa väkeä, osin oma joukkonsa, suhteet läheiset, sinuteltiin	työnantajat ja rakentajat oma joukkonsa, suhteet hyvin läheiset, sinuteltiin	työnantajat ja rakentajat oma joukkonsa, suhteet hyvin läheiset, sinuteltiin
yksittäinen rakennushanke	sarjatuotanto alkaa kehittyä	sarjatuotanto
telakan organisaatio kevyt, jos sitä oli	telakan organisaatio yksinkertainen ja kevyt	telakan organisaatio yksinkertainen ja kevyt
kilpatyö	kilpatyö	kilpatyö
tuntipalkka	pa. tuntipalkka, urakkapalkka jossain kohteissa	urakkapalkka
kotitarvetuotantoa	yrittöstoimintaa	yrittöstoimintaa
talonpoikaista, perinteistä	perinteistä	puoliteollista, perinteet näkyvät edelleen

kaikkea ympäröivässä yhteiskunnassa tapahtuneet muutokset, ne antoivat muutokselle mahdollisuuden. Perinteistä laivanrakennusta voidaan kuvata osittain samoin termein kuin millä Spoof määrittelee ruukin: patriarkaalinen (jos määritelmänä on määritelmään isäntävallaksi sekä alustalaisiin kohdistetun suojelun ja valvonnan yhdistelmäksi), käsityövaltainen, lähes omavarainen (teollisuus)palveluiden suhteen. Sen sijaan määrite hierarkkinen ei korostu koivistolaisessa perinteisessä laivanrakennuksessa ja sen vähäinen merkitys näkyy edelleen laivanrakennuksessa Hollmingilla kuunariaikana. Uskon, että hierarkkisuuden vähäisyys liittyy enemmän koivistolaisuuteen kuin perinteiseen laivanrakennukseen yleensä. Toisaalta laivanrakennustoiminta oli usein tilapäistä ja lyhytaikaista toimintaa, jolloin hierarkkista asetelmaa ei kehittynyt.

Harri Nyman kuvaa vaskivalua käsittelevässä tutkimuksessaan Juutilan valimon kehitystä. Valimo kehittyi tuotteiltaan ja toimintatavoiltaan tyypillisestä kotiteollisuusyrityksestä pieneksi teollisuusyritykseksi, jonka toiminta perustui käsityövaltaiseen sarjatuotantoon. Pienimuotoiseksi teollisuusyritykseksi valimo muuttui Nymanin mukaan palkkatyövoiman ja koneistumisen myötä.¹⁰⁶⁸ Laivanrakennuksen muutosta tutkittavana olevassa tapauksessa kuvaa hyvin Nymanin näkemys muutoksesta vaskivalimossa – kotiteollisuudesta käsityövaltaiseen sarjatuotantoon. Hollmingilla kuunariajan loppua voisi nimittää Nymanin kriteereiden perustella pienimuotoiseksi teollisuusyritykseksi, mutta pienimuotoinen ei sovi tähän yhteyteen, olihan yrityksessä töissä satoja työntekijöitä. Esiteollinen tuotantolaitos -nimitys sopisi paremmin kuvaamaan kuunariajan loppuvaihetta Hollmingilla.

Laivanrakennus muuttui sittemmin Raumallakin teollisuudeksi, vieläpä suurteollisuudeksi. Mielestäni teollisuudesta ei siis voi puhua Hollmingin osalta vielä kuunariaikana, vaan muutos tapahtui vasta sen jälkeen, kun telakka siirtyi rautalaivojen aikaan. Tuossa vaiheessa perinteisen laivanrakennukset ammattilaiset jäivät pois työelämästä ja teknikot, insinöörit, piirustukset ja työnsuunnittelu tulivat olennaiseksi osaksi laivanrakennusta. Uusi materiaali vaati uudet työtavat, perinteet työssä unohtuvat. Koivistolainen perinne on kuitenkin näkynyt yhtiön toiminnassa monin tavoin pitkälle vielä kuunariajan jälkeen, kuten yhtiön historiikeista käy ilmi. Laivanrakentajien työn muutoksista aineistoa ei ole riittävästi kerätty, mutta sen tutkiminen erityisesti tässä yrityksessä olisi mielenkiintoista.

Jouni Arjava pohtii sotakorvauskuunareita käsittelevässä artikkelissaan Hollmingin telakan juuria. ”Hieman yllättäen sekä Jarl Lindblom että hänen jälkeensä eräät muutkin kirjoittajat pitävät Hollmingin telakkaa ’vanhana’”, ihmettelee Arjava. Hänen

¹⁰⁶⁸ HY Nyman 2000, 89–91.

mukaansa Koivistolla ei ollut mitään telakkaa, vielä vähemmän Rauman Korkeakarissa. Syyksi Lindblomin arvioon Arjava esittää sitä, että Lindblomille on täytynyt olla raskas pettymys, kun ennen LATEn ensimmäisen kuunarin luovutusta toiset kolme telakkaa olivat saaneet jo valmiiksi 18 laivaa. ”On inhimillistä, jos Lindblom ahdistuneena on puolustautunut huonosti perusteltavin sanavalinnoin”, hän jatkaa ja toteaa vielä: ”Monissa lähteissä ’oman väen’ lisäksi myös jäävittömät kirjoittajat (viittaa Auer, Harki, Lundelin, Sjöström, Uola) pitävät Hollmingin telakkaa uutena”.¹⁰⁶⁹ On totta, että Koivistolla ei ollut telakkaa ja Raumalle sellainen perustettiin, mutta Hollmingin kuunarinrakennuksen koivistolaiset juuret ovat kuitenkin niin vahvat, että olen itse samaa mieltä kuin Lindblom: kyse oli vanhasta toimijasta, joka vain siirtyi uuteen paikkaan, mutta jatkoi toimintaa kuten aikaisemminkin, sitä vähitellen mahdollisuuksien mukaan kehittäen. Vanha yhtiö muutettiin laivanrakennusyhtiöksi, toiminta ei ollut uutta, mutta paikka oli uusi.

Onkin kiinnostavaa pohtia Hollmingin laivanrakennustoimintaa pidemmällä perspektiivillä. Vuonna 1945 kaikki ei siis alkanut tyhjästä muussa mielessä kuin että telakka ja laivoja ryhdyttiin rakentamaan uudessa paikassa, Raumalla. Koivistolaiset olivat rakentaneet vastaavia laivoja ennenkin, tosin laivanrakennus oli ollut lamassa ensimmäisen maailmasodan jälkeen 20-luvun jälkipuoliskolle. Suomen itsenäistymiseen ja Venäjän rajan sulkeutumiseen asti laivanrakennus oli ollut Koivistolla erittäin aktiivista, sillä Pietarin purjehdus oli hyvin kannattavaa ja valtaosa merenkulkijoista saikin toimeentulonsa siitä. Etenkin 1870-luvun jälkeen Pietarin merkitys korostui ja se oli tärkein purjehduskohde ensimmäiseen maailmansotaan asti ja vielä sen aikankin.¹⁰⁷⁰

Hollmingin kuunarinrakentajista Kaarlo Pulli ja August Mannonen olivat olleet tässä toiminnassa hyvin aktiivisia, he olivat rakentaneet kaljaaseja ja purjehtineet niillä Pietariin. ”Pietarin satamissa selvisi nuorelle pojalle monta uutta ja merkillistäkin asiaa. Siellä sai oppia myös sen, että asioita voidaan hoitaa monella eri tavalla, mutta viisainta oli opetella hoitamaan ne siten, että kukin osapuoli voi tulla oikein kohdelluksi”, todetaan Kaarlo Pullin elämäkerrassa¹⁰⁷¹. Näistä opeista oli epäilemättä hyötyä sotakorvauslaivoja rakennettaessa. Matkoilla oli opittu tuntemaan venäläistä kulttuuria, mutta myös venäjän kieltä, ainakin auttavasti. Telakan toimitusjohtaja Filip Hollming oli asunut ja työskennellyt Pietarissa ja Moskovassa¹⁰⁷², sanoin mm. konepajan

1069 Arjava 1999, 40.

1070 Kaukiainen 1975, 221, 224.

1071 Kiviluoto 1988, 10–11.

1072 Uola 2001, 11.

päällikkö Viljo Kansa. He tunsivat venäläisen mentaliteetin ja osasivat toimia näiden kanssa.

Antti Kuusterä on pannut saman asian merkille metalliteollisuudessa. Hänen mukaansa yksi syy siihen, että Suomi suoritti sotakorvaukset onnistuneesti oli historiallinen traditio: metalliteollisuudella oli ollut tiivis yhteistyö vanhan Venäjän kanssa ja sotakorvaustöissä oli monia vanhoja patruunoja, jotka olivat tehneet töitä venäläisten kanssa jo pitkään ja tunsivat venäläisen sielunmaiseman.¹⁰⁷³

Jos siis pohditaan ratkaisevia elementtejä, jotka mahdollistivat Hollmingin telakan kehityksen laivojen toimittajana Neuvostoliittoon, kaiken alkua ei ollutkaan sotakorvaustoimitukset, vaan elementit olivat koossa jo paljon aikaisemmin. Telakan perustajat olivat taitavia laivanrakentajia ja liikemiehiä, jotka olivat tehneet kauppaa venäläisten kanssa nuoruudestaan lähtien, esi-isänsä tapaan. Suomen itsenäistyttyä kauppasuhteet Pietariin olivat aluksi katkenneet kokonaan ja sittemmin olleet vähäisiä aikaisempaan verrattuna, mutta jatkuvuuden näkökulmasta voisi ajatella, että sotakorvaustoimitusten myötä ja niiden jälkeen Hollmingin telakalla koivistolaiset palasivat totuttuun tilanteeseen, tosin aikaisemmin laivat rakennettiin Pietarinpurjehtusta varten, mutta nyt laivat ensin luovutettiin ja sittemmin myytiin neuvostoliittolaisille. Koivistolaisten laivanrakennus ja kauppa venäläisten kanssa oli siis ollut katkoksissa vain maailmansotien välisen ajan, mutta jatkui taas sotakorvausten myötä ja niiden jälkeen uudessa paikassa.

Yleiset taloudelliset ja poliittiset suhteet ovat vaikuttaneet koivistolaiseen laivanrakennukseen aikojen kuluessa. Välillä se on saanut puhtia talouden noususta, välillä se on ollut lamassa, välillä laivanrakennuksen moottorina on ollut niiden avulla tehty tavarankuljetus, viime vaiheessa itse laivat ovat olleet myyntituotteita. Lyhyitä taantumia lukuun ottamatta koivistolaisperäistä laivanrakennusta on kuitenkin aina vienyt eteenpäin ja yhdistänyt punaisena lankana Venäjä/Neuvostoliitto.

Neuvostoliiton merkitys Hollmingin telakalle oli merkitsevä koko sen olemassaolon ajan, vaikka aluksia myytiin myös länteen ja kotimaahan. Kaiken muutti Neuvostoliiton joulukuussa 1990 antama ilmoitus, jonka mukaan kahdenvälinen vaihtokauppa loppuu vuoden 1991 alusta. Hollmingin viimeiseksi sopimukseksi Neuvostoliittoon jäivät luotsimestarialukset, joista sopimus tehtiin 1989. Idänkaupan loppuminen oli Suomen laivanrakennusteollisuudelle romahdus, joka muutti koko sen kuvan. Hollming yhdistyi toisen raumalaisen telakan, Rauma-Repolan kanssa 1991 ja luopui laivanrakennustoiminnasta kokonaan alkuvuonna 1997.¹⁰⁷⁴ Venäjän kaupan loppuminen lopetti siis vuosisataisen koivistolaisperäisen laivanrakennuksen.

¹⁰⁷³ Kuusterä, Antti luento 13.6.2008,

¹⁰⁷⁴ Uola 2001, 336, 348, 356, 358.

V. Kuunaritelakat

1. Kuunaritelakoiden erot ja yhtäläisyydet – eri tapoja rakentaa sotakorvauskuunareita

Eniten sotakorvauskuunareita rakentanut Oy Laivateollisuus Ab Turussa pyrki rationalisoituun ja teollisuusmaiseen puulaivanvalmistukseen noudattamalla kolmea pääratkaisua:

- 1) Suuri teollisuushalli (177 x 30 m), jossa laivat rakennettiin sisätiloissa kölistä varusteluun kolmessa kerroksessa kahdella liukuhihnalla neljän nosturin avulla, yhteensä kahdeksan laivaa kerrallaan, teki laivanrakennuksen säästä riippumattomaksi. Vain rikaus tapahtui ulkona. Halli suunniteltiin 15 aluksen vuosikapasiteetille.
- 2) Tuotanto perustui sarjatuotantoon, erityisesti laivan rungon puuosien työstäminen tapahtui sarjatuotantona. Sarjatyö vietiin pitkälle myös kansirakenteissa ja sisustustöissä. Työ jaettiin pieniin, rajattuihin kokonaisuuksiin, jolloin työvoiman nopea koulutus oli mahdollista, kun sama työryhmä teki aina saman työvaiheen eri laivoissa.
- 3) Raaka-aineen saannin helpottamiseksi piti mahdollisimman paljon pyrkiä käyttämään liimausta, jolloin normaali sahatavara kelpasi raaka-aineeksi. Puuosien koneellinen työstäminen oli tärkeä osa prosessia.¹⁰⁷⁸

Teollisuushallissa liikkuvalla alustalla työn etenemisen edistyessä eteenpäin siirtyvä laiva tuo väistämättä mieleen, että laivoja valmistui LATElta liukuhihnalta amerikkalaiseen autoteollisuuden malliin. Insinööri Lindblom halusi kuitenkin korjata tämän ”väärinkäsityksen”. Hän korosti, että laivan kokoonpano on rationalisoitua käsityötä, jota motivoi rationalisoinnin ja tehokkuuden vaatimukset.¹⁰⁷⁹

Liimausta oli ennen käytetty laivanrakennuksessa Saksassa ja Yhdysvalloissa. Sitä voitiin käyttää kaarissa, kansipalkeissa, kölissä ja jäykkääjissä, polvitukien valmistelussa ja keularangassa. Koska ohuista laudoista liimatut osat olivat täysin toistensa kaltaisia, sarjatuotantomenetelmää oli helppo soveltaa. Liimapuutekniikkaa käyttämällä

¹⁰⁷⁸ Saarinen 1996, 110; Lundelin 1998, 22; Lindblom 1948, 214–215, 222, 225, 226.

¹⁰⁷⁹ Lindblom 1948, 226.

työvaiheet saatiin sellaisiksi, että työntekijät voitiin nopeasti kouluttaa tehtäviinsä ja oli mahdollista tulla toimeen ilman laivakirvesmiehiä, joista oli kova pula. Täyspuisissa aluksissa sarjatuotantoa oli vaikeampi soveltaa, koska raakamateriaali vaihteli mitoiltaan ja ominaisuuksiltaan.¹⁰⁸⁰

Jouni Arjavan mukaan F.W. Hollmingin telakka oli käytännöllisesti katsoen joka suhteessa LATEn vastakohta ja sen tausta, liittyminen SOTEVAN toimittajiin ja työmenetelmät olivat eri maailmasta kuin LATEn¹⁰⁸¹. Tähän käsitykseen on helppo yhtyä. Edellä mainituista Oy Laivateollisuus Ab:n teollisen puulaivanrakennuksen päätöksistä ensimmäinen ja kolmas olivat kokonaan vieraita Hollmingilla kuunariaikana. Taulukossa 12 olen vertaillut LATEn¹⁰⁸² ja Hollmingin telakoiden muita laivanrakennustapojen eroja sotakorvauskuunareiden osalta.

Taulukko 12. Oy Laivateollisuus Ab:n ja Hollmingin laivanrakennustapojen eroista sotakorvauskuunareita rakennettaessa.

Laivateollisuus	Hollming
tarkat piirustukset	ei työpiirustuksia käytössä
tarkat puumallit kaikista osista	puumalleja vain kaarista ja piitoista
kokoonpano tarkan esisuunnitelman mukaan	kokoonpano työnjohtajan ohjeiden mukaan
mahd. paljon apuvälineitä kokoonpanossa	vähän apuvälineitä kokoonpanossa
työn jako vaiheisiin	työn vähäinen jako vaiheisiin
työryhmien nopea erikoistuminen	työryhmien vähittäinen erikoistuminen
parannettu työteho	parannettu työteho (kilpatyö, urakkatyö)
nopea koulutus	koulutus työn ohessa
riittävät tilat	vähän työtiloja, väliaikaisratkaisuja
tarpeelliset koneelliset apuvälineet	vähän koneellisia apuvälineitä
tehokas kuljetus	vähän kehittynyt kuljetus
hyvin järjestetty raaka-ainehankinta	hyvin järjestetty raaka-ainehankinta
mahd. seikkaperäinen työsuunnittelu	vähäinen työsuunnittelu

1080 Rahola 1947, 5–7; Arjava 2000, 26.

1081 Arjava 2000, 26.

1082 Lundelin 1998, 22.

Mistä nämä erot johtuvat? Tärkein selittävä tekijä on Hollmingin telakan laivanrakentajien talonpoikainen laivanrakennustausta. Samaan suuntaan vaikutti se, ettei Hollmingin telakalla ollut aluksi lainkaan laivanrakennuskoulutuksen saanutta henkilökuntaa. Telakan johdossa olleista henkilöistä kukaan ei ollut työskennellyt tuon ajan muissa suurissa tuotantolaitoksissa. Muillakaan koivistolaisilla laivanrakentajilla ei ollut kokemusta sarjatyöstä tai suurista teollisuuslaitoksista, jollaisiin Hollmingin telakka kuunariaikana voitaisiin työntekijämäärän ja tuotannon kapasiteetinkin puolesta rinnastaa. Edelleen pula-aika ja siitä johtuva tavarapula, työvoiman puute ja ehkä myös puulaivanrakennuksen epävarma tulevaisuus vaikuttivat siihen, että kehitys oli hitaampaa kuin Turussa. Hollmingin puukuunareiden rakentamistapa vaikuttaa taulukon 12 mukaan vanhanaikaiselta ja kehitystä vieroksuvalta, kun sitä verrataan tehokkaalta ja innovatiiviselta vaikuttavaan Oy Laivateollisuus Ab:n telakkaan.

Opintomatalla LATE:lla käynyt Hollmingin kirvesmies kertoi, kun häneltä kysyttiin Hollmingin ja LATE:n laivanrakennuksen eroista:

Samanlaisia laivojahan siellä tehtiin kun meilläkin, mutta sikäli se erosi, kun siellä tehtiin sisällä... LATElla tavara tuli paikoilleen, mutta Hollmingilla raana nosti tarpeet keskelle laivaa ja ne piti siirtää itse paikoilleen... LATElla oli siivooja, jotka korjasivat lastut heti pois... LATElla työ oli eräällä tavalla suojattua.¹⁰⁸³

Oli LATEllakin vaikeutensa. Insinööri Lindblomin kertoman mukaan niitä olivat mm. teknisen henkilökunnan puute, työpiirustusten puuttuminen ja niiden tekemisen vaikeudet johtuen epämääräisistä perustiedoista tilatuista laivoista, tehdaslaitoksen ja laivojen samanaikainen suunnittelutyö ja rakentaminen ja virhearvioinnit siinä, koneiden toimitusten viivästyminen, apuvälineiden puuttuminen, liimaukseen liittyvät erikoistoimenpiteet ja testaukset, pulttien puuttuminen, pätevän työvoiman puuttuminen ja työnsuunnittelun puuttuminen alkuvaiheessa.¹⁰⁸⁴ Turussa sarjatuotanto käynnistyi kangerrellen ja Laivateollisuuden ylimestari oli puoli vuotta Hollmingilla oppimassa laivantekoa.¹⁰⁸⁵

Toisaalta LATE:n insinööri Lindblom kertoi mielenkiintoisen kokemuksen, kuten hän itse asian ilmaisi. Telakalla oli käynyt ilmi, että sellaiset työntekijät, jotka olivat olleet talonpoikaisvarveilla töissä, jossa lankkurivit tehtiin silmämääräisesti ja puun koko mitta käytettiin hyväksi, toteuttivat kylkilankutuksesta tehtyjä piirustuksia hyvin vastahakoisesti. Sama erimielisyys koski pulttien laittamista. Tämä johti Lindblomin

¹⁰⁸³ RM6.

¹⁰⁸⁴ Harki 1971, 166–168.

¹⁰⁸⁵ RM1.

mukaan siihen, että he hyvin nopeasti jättivät telakan. Kun heidän tilalleen otettiin uusia, kokemattomia työntekijöitä, he hyvin nopeasti omaksuivat tarkan ja nopean työn. Lindblom iloitseekin, että Laivateollisuuden käyttämä rakennustapa mahdollistaa työvoiman nopean koulutuksen ja työntekijöiden löytäminen laivanrakennustöihin ei enää tuottanut vaikeuksia.¹⁰⁸⁶

Laivateollisuuden telakalla tiedostettiin työsuunnittelun tärkeys. Kun laivanrakennus jouduttiin aloittamaan liian kiireesti, ei työsuunnittelua oltu ehditty saada valmiiksi. Kun henkilöstöllä ei ollut alasta aikaisempaa kokemusta eikä koulutusta, oli laivanrakennuksen alku tästä syystä vaikeaa Pansiossa.¹⁰⁸⁷ Hollmingilla ei tällaista ongelmaa tullut esille lainkaan ja oikeastaan työsuunnittelusta voidaan puhua tämän telakan osalta vasta siinä vaiheessa, kun siirrytään rautalaivojen rakentamiseen.

Laivateollisuuden telakan rakentaminen viivästyi ensi alkuun kovasti: ensimmäinen laivan köli laskettiin rakennuslupalautalle Turussa syyskuussa 1946 ja ensimmäinen laiva luovutettiin vuoden viimeisenä päivänä 1947, mutta lipunvaihto tapahtui vasta kesällä 1948. Tuohon mennessä Hollmingin telakalta oli luovutettu jo 10 kuunaria, Eklöfin telakalta 4 ja Valkolta kaikki neljä kuunaria, jotka se rakensi. Hollmingin telakka sai keväällä 1946 tehtäväkseen kaksi koululaivaa, jotka alun perin piti kaikki tehdä Turun telakalla. Kiire oli viivästysten vuoksi kova: SOTEVA toivoi kirjeessä, että laivat olisivat valmiita 19.9.1946, siis viidessä kuukaudessa.¹⁰⁸⁸ LATElla rakennettiin kahdeksan koululaivaa ja ne rakennettiin ensimmäiseksi.¹⁰⁸⁹ Koska koululaiva oli rahtikuunaria suuritöisempi, se selittää osittain kuunarinrakennustyön hidasta käynnistymistä Turussa.

SOTEVAN laivaosaston muistiosta, joka on päivätty 12.5.1946, voidaan lukea, että kaikilla kuunareita rakantevilla telakoilla oli aluksi monenlaisia ongelmia. Eklöfin telakalla palkkakysymyksissä oli hankaluutta ja työnjohtajista oli kova pula, Hollmingin telakalla pääoman puute, asuntokysymys ja työkoneiden vähäisyys aiheuttivat suurimpia ongelmia, LATElta taas puuttui ennen muuta kokemusta, josta kaikki myöhästymisen johtui ja Valkon telakalla puuttui työkoneita, erityisesti sähköporakoneita, slipityö sujui hitaasti ja purjeiden ja takilan teko näytti huolestuttavalta ammattityöväen puuttuessa.¹⁰⁹⁰

Sotakorvauskuunareita rakentaneista telakoista Hollming lähti liikkeelle viimeisenä, mutta ensimmäinen sotakorvauskuunari ja ylipäätään ensimmäinen suomalainen

¹⁰⁸⁶ Lindblom 1948, 221.

¹⁰⁸⁷ Lindblom 1948, 242.

¹⁰⁸⁸ SOTEVA, yleinen osasto, kirjaamo, lähteneet kirjeet 1946, kirje 16.4.1946.

¹⁰⁸⁹ Lindblom 1998, 40.

¹⁰⁹⁰ KA SOTEVA, laivaosasto, selostukset ja muistiot 1945–1953.

sotakorvausalus laskettiin kuitenkin vesille Hollmingin telakalta ja ensimmäisenä sieltä myös luovutettiin alus Neuvostoliittoon.¹⁰⁹¹ Laiva luovutettiin Sotakorvausteollisuuden valtuuskunnalle 28.8.1946 ja edelleen venäläiselle vastaanottajalle 26.9.1946.¹⁰⁹² Tässä sodan jälkeisessä erikoistilanteessa koivistolainen talonpoikainen laivanrakennustapa antoi parhaat eväät toiminnan nopeaan käynnistämiseen.

Suurimman vastuun kuunareiden rakentamisesta kantoivat Hollmingin telakka ja Laivateollisuus, kuten äskeisestä kävi ilmi, kaksi varsin paljon toisistaan poikkeavaa telakkaa. Valkon telakan viimeinen sotakorvauskuunari luovutettiin jo 27.11.1947 ja sen jälkeen telakka keskittyi kokonaan komposiittiproomujen rakentamiseen, joista se rakensikin suurimman osan, 63 kappaletta. Eklöfin telakan viimeinen kuunari luovutettiin 16.7.1949.¹⁰⁹³

Tarkkoja tietoja laivojen valmistumisajoista on vaikea vahvistaa, sillä eri lähteissä laivojen kölinlaskuajat ja luovutusajat hieman vaihtelevat. Esimerkiksi Kaarlo Pullin arkistossa olevan tiedon mukaan Hollmingin kuunari Lutzin köli laskettiin 25.1.1949 ja se luovutettiin 9.12.1949, kun taas SOTEVAN laivaosaston kuunareiden luovutustaulukon mukaan Lutzin kölinlasku tapahtui jo 27.12.1948.¹⁰⁹⁴

Jarmo Saarisen mukaan nopeimmillaan kuunari valmistui Turussa LATElla pari viikkoa alle vuodessa, tavallisesti yhden laivan valmistuminen vei 14–15 kuukautta.¹⁰⁹⁵ Kaarlo Pullin arkistosta saatujen päivämäärien perusteella Hollmingilla nopeimmillaan kuunari tehtiin 10 kuukaudessa ja 16 päivässä ja se oli nimenomaan Lutz. Keskimäärin laivojen rakentaminen kölin laskusta sen luovuttamiseen kesti vuoden ja kolme kuukautta. Laskuissa ei ole otettu huomioon laivoja H-38–H-42, jotka talvehtivat valmiina Raumalla.¹⁰⁹⁶ Arjavan mukaan Hamarissa laivan valmistuminen kesti kutakuinkin saman ajan kuin Hollmingilla.¹⁰⁹⁷

SOTEVAN laivaosaston arkistosta löytyy siis taulukko¹⁰⁹⁸, jossa on mainittu päivämäärätiedot ensimmäisen 84 kuunarin osalta mm. kölinlaskusta, vesillelaskusta, luo-

1091 Kiviluoto 1988, 39.

1092 KA SOTEVAN arkisto, laivaosasto, luovutus- ja vastaanottopöytäkirjat Pos 177/1–16. Hollming 1946–1948.

1093 KA SOTEVA, laivaosasto, selostukset ja muistiot 1945–1953, Suomen telakat SOTEVAN hankkijoita 1.4.1949; SOTEVA, laivaosasto, Luettelot, laivatoimitukset 1945–52, 300 t rahti- ja koulu-kuunarien luovutustaulukko Pos 177.

1094 KPA F.W. Hollming Oy:n telakalla rakennettuja aluksia v. 1945–1969; KA SOTEVA, laivaosasto, Luettelot, laivatoimitukset 1945–52, 300 t rahti- ja koulukuunarien luovutustaulukko Pos 177.

1095 Saarinen 1996, 114.

1096 KPA F.W. Hollming Oy:n telakalla rakennettuja aluksia v. 1945–1969.

1097 Arjava 2000, 30.

1098 KA SOTEVA, laivaosasto, Luettelot, laivatoimitukset 1945–52, 300 t rahti- ja koulukuunarien luovutustaulukko Pos 177

vutuksesta, lipunvaihdosta ja Suomesta lähtöpäivästä. Tätä taulukkoa lähteenä käyttämällä olen laskenut laivojen valmistumisaikoja kölinlaskusta vesillelaskuun ja toisaalta kölinlaskusta laivan luovuttamiseen (liite 12; taulukot 13 ja 14). Jos halutaan verrata telakoita keskenään, todennäköisesti ensimmäinen luku vastaa paremmin todellisuutta, sillä siihen ovat vain vähän päässeet vaikuttamaan venäläisten vastaanottajien aikataulut ja luovutusten viivästymiset muista kuin laivan valmistumiseen liittyvistä syistä.

Taulukko 13. Sotakorvauskuunarin valmistusaika kölin laskusta vesillelaskuun.

Telakka	Valmistumisaika keskimäärin päivissä	Nopein	Hitain
Hollming	313,87	112	447
Eklöf	324,43	214	382
Valko	318,75	223	409
LATE	289,43	166	552

Keskimäärin sotakorvauskuunarin valmistuminen vesillelaskukuntoon kesti 302,54 päivää eli noin 10 kuukautta. Nopeimmin laiva saatiin vesillelaskukuntoon Hollmingin telakalla, jossa Hollming No 38 -laivan köli laskettiin 26.9.1949, kaaritus oli valmis 14.10. ja alus laskettiin vesille 26.1.1950. Aikaa tähän työvaiheeseen kului siis vajaa 4 kuukautta.

Taulukko 14. Sotakorvauskuunarin valmistusaika kölin laskusta luovutukseen.

Telakka	Valmistumisaika keskimäärin päivissä	Nopein	Hitain
Hollming	430,14	261	533
Eklöf	432,86	316	597
Valko	449,5	372	591
LATE	449,28	325	613

Taulukossa 14 on otettu mukaan 58 ensimmäistä kuunaria, sillä loppujen osalta luovutuspäivään näyttäisi vaikuttavan muita seikkoja kuin laivojen valmistuminen. Esimerkiksi Hollmingilla rakennettu laiva Hollming 39 oli luovutuskunnossa 7.8.1950, mutta se kuitenkin luovutettiin vasta 20.5.1951. Monet muutkin valmiit laivat odottivat luovustusta yli talven 1950–1951 ja 29.4.–6.6.1951 välillä runsaan kuukauden aikana luovutettiin Hollmingin ja Laivateollisuuden telakoilta yhteensä 15 laivaa. Keskimää-

räinen valmistumisaika kölin laskusta luovutukseen 58 ensimmäisen kuunarin osalta oli 440, 5 päivää eli vuosi ja 2,5 kuukautta. Jos kaikki 84 kuunaria kuitenkin lasketaan mukaan, keskimääräinen valmistumisaika oli 517,86 päivää eli noin 1 vuosi 5 kk.

Tämän luovustustaulukon mukaan Hollmingin laivoista nopeimmin saatiin valmiiksi Omar, jonka köli laskettiin 2.2.1948, vesille laiva laskettiin 21.8.1948 ja se luovutettiin 21.10.1948 eli aikaa koko rakennusprojektiin kului runsaat 8,5 kuukautta.

Pitkälle viety teollinen puulaivanrakennus ja talonpoikaiselta pohjalta kehittynyt puoliteollinen laivanrakennus tuottivat siis alukset kutakuinkin samassa ajassa. Ennätykset valmistusajoilla löytyi Hollmingin telakalla, mutta rungon rakentamisen osalta keskimäärin Laivateollisuuden telakka päihitti perinteisellä tavalla rakentaneet telakat pitkällä aikavälillä hienoisesti. Käytettävissä ei ole vertailukelpoisia tietoja siitä, millaisilla työntekijämäärillä nämä tulokset saavutettiin. Vuodelta 1947 tosin tiedetään, että Hollmingin telakalla oli keskimäärin 300–350 miestä, Laivateollisuudessa laivanrakennuksessa oli töissä 450 miestä.

Maaliskuussa 1946 SOTEVAN kirjeestä käy ilmi, että kuunareiden valmistumissuunnitelmassa oli laskettu työmääräksi kuunaria kohti 6 600 miespäivää, johon ei kuitenkaan kuulunut vesillelasku, kuljetukset ja ns. hanttityöt. ”Tämä määrä lienee liian alhainen”, kirjeessä todetaan¹⁰⁹⁹. Jos työpäiväksi lasketaan 8 tuntia, tämä merkitsisi 52 800 työtuntia laivaa kohti. Arvio oli todella liian alhainen. Sulo Jukanen tietää kertoa Rauma-Repolasta vuonna 1948 saatuja lukuja, joiden mukaan kolmimastokuunarin rakentamiseen kului 80 000 työtuntia, kun 1 000 tonnin proomussa kului 30 000 tuntia¹¹⁰⁰. Mikko Uolan tietojen mukaan ensimmäisen sotakorvauskuunarin rakentamiseen oli mennyt noin 113 000 työtuntia, mutta neljännessä kuunarissa työtuntien määrä oli laskenut jo 82 500 tuntiin.¹¹⁰¹

LATElla ja Valkossa alku oli vaikeaa, mutta kun vauhtiin päästiin, työ sujui ripeästi. Valkon telakalla Loviisassa ensimmäisen proomun rakentaminen kesti vuoden, viimeiset valmistuivat kolmessa viikossa. LATElla ensimmäinen laiva luovutettiin vasta vuonna 1948, mutta sitten alkoi ”nauha luistaa” ja vähitellen päästiin siihen, että vesillelasku oli joka kolmas viikko.¹¹⁰²

Vertailun vuoksi todettakoon, että Koivistolla laiva rakennettiin yleensä nopeasti, koska sillä oli kiire lähteä ansaitsemaan. Usein laiva tehtiin vanhaan pohjaan: suurin piirtein palteelta asti laivaa jatkettiin uudella puulla. Myös kiinteä takila voitiin ottaa

1099 KA SOTEVA, yleinen osasto, kirjaamo, lähteneet kirjeet 1946. Kirje 13.3.1946.

1100 Jukanen 1975, 118.

1101 Uola 2001, 75.

1102 Harki 1971, 168, 313.

vanhasta aluksesta, kuten tehtiin Saarentähdessä. Tämän 35 metriä pitkä kolmimasto-kuunarin rakentaminen aloitettiin talvella, se oli vesillelaskukunnossa 22.6. ja liikkeelle lähdettiin saman vuoden elokuussa, tosin ohjaushytin rakentaminen oli vielä kesken. Seilimaakarit olivat tehneet purjeet valmiiksi jo alkukesällä, tavallisesti ne tehtiin jo edellisenä talvena. Kaarlo Pullin mukaan varusteluun meni kuukauden verran laivan ollessa jo vesillä. Tavallisesti pieni laiva tehtiin viidessä kuukaudessa, suuressa meni toista vuotta.¹¹⁰³

Kuten jo aikaisemmin on kerrottu, rakennustapojen ero näkyi myös puutavaran kulutuksessa. Jos verrataan Pullin ja Lundelinin tietoja puun käytöstä, käy ilmi, että liimapuusta rakennettuun kuunariin käytettiin 68,2 % siitä puutavaramäärästä, mitä Hollmingin perinteinen laivanrakennustapa vaati.

Hollmingin SOTEVAlle 20.4.1946 lähettämässä kirjeessä kerrotaan, että kuunarin hinta on noin 15 miljoonaa markkaa.¹¹⁰⁴ Sotevan valtuuskunta oli 22.1.1947 kokouksessa hyväksynyt uuden kuunarin väliaikaishinnan 23 500 000, entinen oli 21 000 000 mk.¹¹⁰⁵ Mikko Uola kertoo, että vuonna 1950 yhden kuunarin hinnaksi muodostui noin 50 miljoonaa silloista markkaa.¹¹⁰⁶ Kaarlo Pulli kertoi haastattelussa, että rakentajille oli kannattavaa, kun laivojen hinta oli sidottu indeksiin. Ensimmäiset tulivat maksamaan 26 miljoonaa markkaa, viimeiset maksoivat 84 miljoonaa.¹¹⁰⁷ Inflaatio oli sodan jälkeen huimaa, joten hintavertailu laivojen välillä on vaikeaa. Tilastokeskuksen julkaiseman rahanarvokertoimen avulla saadaan laskettua, että vuonna 1946 kuunarin hinnaksi tuli 1 096 500 euroa vuoden 2010 euroksi muunnettuna, vuonna 1947 laivan hinnaksi tuli 1 323 050 euroa ja vuonna 1950 laivan hinnaksi muodostui 1 550 000 euroa vuoden 2010 euron arvolla mitattuna.¹¹⁰⁸ Jotta vertailu antaisi luotettavamman tuloksen, olisi hintoja verrattava siihen, mitä muuta tuolla rahalla minäkin vuonna sai, esim. asunnon hintaan.

Sotakorvaustoimituksilla oli suuri merkitys Suomen teollisuuden kehittämisessä. Volyymin lisäksi muuttui myös itse työ. Sotakorvaustoimitukset pakottivat teollisuuden oppimaan laatuvaatimusten tärkeyden ja neuvottelutaidon, perustamaan suunnitteluosastot, kehittämään kustannuslaskentaa ja laskentatointa, panostamaan kehitystyöhön ja työn suunnitteluun, rationalisoimaan tuotantoa mm. soveltamalla sarjatyötä. Näin tuotteiden tekninen taso ja teollisuuden suorituskyky nousivat ripeästi, siirryttiin

1103 RM2; Suna 1972; Pulli 1970; Jukanen 1975, 78, 291.

1104 SOTEVA, laivaosasto, saapuneet kirjeet 1946, kirje 20.4.1946.

1105 SOTEVA, yleinen osasto, kirjaamo, lähteneet kirjeet 1947, kirje 27.1.1947

1106 Uola 2001, 101.

1107 TaY Mustut/Kper A-K 1711.

1108 http://www.tilastokeskus.fi/til/khi/2010/khi_2010_2011-01-14_tau_001.html (käyty 25.1.2011).

teolliseen sarjavalmistukseen ja metalliteollisuudesta kehittyi nopeasti työntekijämäärältään maan suurin teollisuusryhmä.

Toisen maailmansodan jälkeen teollisuuden merkitys elinkeinona kasvoi voimakkaasti ja samaan aikaan teollisuuden työvoiman rakenne muuttui suuresti tuotannon rakenteen muuttuessa. Tuotantoprosessin monipuolistuminen ja teknistyminen vaati koulutettua henkilökuntaa enemmän kuin aikaisemmin. Teollisuuden työntekijöiden määrä kokonaisuudessaankin kasvoi, mutta erityisesti kasvoi toimihenkilöiden osuus.¹¹⁰⁹

Vastaava kehitys näkyy toki myös puulaivanrakennuksessa, erityisesti Oy Laiva-teollisuus AB:llä Turussa. Sen sijaan Hollmingin telakalla siirryttiin tähän kehitysvaiheeseen vasta sitten, kun puulaivojen sijasta ryhdyttiin valmistamaan teräslaivoja eli sotakorvausajan lopulla ja sen jälkeen. Jo puulaivakaudella myös Hollmingin telakalla tapahtui paljon kehitystä, mm. opittiin tuotteen vastaanottajan laatuvaatimusten tärkeys ja neuvottelutaito, kehitettiin kustannuslaskentaa ja sovellettiin monin paikoin sarjatyötä, mutta perinteinen laivanrakennustapa sävytti vielä vahvasti työtä.

¹¹⁰⁹ Hjerppe 1982, 411.

2. Laivanrakennus sotakorvausten jälkeen Hollmingin telakalla ja muilla kuunaritelakoilla

F.W. Hollming Oy rakensi kaikkiaan 34 sotakorvauskuunaria, mutta samaan aikaan niiden kanssa telakalla tehtiin muutakin. Vuonna 1948 yhtiö sai tehtäväkseen 25 kalastustroolaria, joita 10 rakennettiin alihankintatyönä Virolaisen telakalla Haminassa, sekä pieniä suomalaisen kauppalaivaston korjauksia. Vuonna 1949 ryhdyttiin rakentamaan edellisten lisäksi komposiittiproomuja. Proomuissa opiskeltiin jo teräksen käyttöä laivanrakennuksessa, sillä vain niiden pohjaosa tehtiin puusta, muuten ne olivat terästä. Viimeinen puupohjaproomu valmistui vuonna 1951, sen jälkeen ne tehtiin kokonaan teräksestä. Vuonna 1950 yhtiö osti 12 Amerikan ylijäämävaraston hinaaja- ja raivaaja-alusta, jotka se korjasi myytäväksi (kuvat 55 ja 100). Viimeinen kuunari luovutettiin 20.8.1952.¹¹¹⁰

Vastaavanlainen kehitys tapahtui monella muullakin puulaivojen rakentamista varten perustetulla telakalla. Sotakorvausten alkuaikana suomalaiset telakat jakautuivat selkeästi teräs- ja toisaalta puualuksia rakentaviin telakoihin, mutta vähitellen kah-tiajako tasaantui. Alun perin vain puulaivoja rakentaneet Rauma-Raahe Oy, Valmet Oy:n Pansion telakka, Teljän tehtaot, Reposaaressa konepaja, Uudenkaupungin Telakka ja Konepaja, Oy Laivateollisuus Ab ja F.W. Hollming Oy rakensivat viimeisinä korvausvuosina muitakin sotakorvausaluksia. Tämä kehitys edesauttoi sitä, että Suomi pystyi suoriutumaan laajasta laivojen sotakorvausohjelmasta.¹¹¹¹

Laajentuminen teräslaivanrakennukseen mahdollisti toiminnan jatkamisen myös sotakorvausten jälkeen. Asteittainen irrottautuminen sotakorvaustuotannosta ja si-viilitöiden etsiminen sotakorvaustöiden rinnalle edisti mahdollisuuksia toimia sota-korvausajan päätyttyäkin vapailla markkinoilla. Telakoiden toiminnan kannalta oli ratkaisevan tärkeää, että jo sotakorvausajan lopulla Neuvostoliiton kanssa saatiin sol-mittua 5-vuotinen kauppasopimus, jonka rungon muodostivat sotakorvaustuotteet. Muunmuassa Valkon laiva rakensi jo sotakorvausaikana 1940-luvun lopulta lähtien kauppasopimusaluksia Neuvostoliittoon ja kaksi ensimmäistä proomua luovutettiin jo vuonna 1951.¹¹¹²

Puulaivatelakat perustivat vuonna 1948 Suomen Puulaivateollisuus ry:n. Sen tar-koituksena oli toimia yhdyssiteenä toisiin puulaivatelakoihin, mutta myös SOTEVAN suuntaan, jonka kanssa se solmi aluksia koskevia hintasopimuksia. Yhdistys jatkoi toimintaansa Telakkayhdistyksen nimellä sotakorvausten jälkeen ja se huolehti jäsen-

1110 HA Vuosikertomukset 1948, 1949 ja 1950; Harki 1971, 186–187; Kiviluoto 1975, 27, 33.

1111 Auer 1956, 168.

1112 Harki 1971, 314; Uola 1996, 106–107.

telakoiden markkinoinnista ja sopimusneuvotteluista. Neuvostoliitto oli sodan jälkeen metalliteollisuuden päävientikohde, vuonna 1953 sinne suuntautui 91 % metalliteollisuuden viennistä. Erityisesti Neuvostoliittoon myytiin laivoja, suurimmillan 70 % sinne viedyistä tuotteista edusti tätä ryhmää. Länsivientiin aluksia oli paljon vaikeampi saada myydyksi ankaran kilpailutilanteen takia.¹¹¹³

Teräslaivanrakennukselle 5-vuotissopimusten avulla avautuvat Neuvostoliiton markkinat saivat myös Hollmingin telakan liikkeelle. Jo kuunariajan lopulla

Hollmingilla aloitettiin rakentamaan omaan laskuun 1200 tonnin teräslaivaa, Vilppoa. Se suunniteltiin ja rakennettiin omin voimin ja tarkoitus oli projektin avulla valmistautua teräslaivakauteen. Puulaivanrakentajat koulutettiin levysepiksi ja hitsaajiksi. Tällä harjoittelulaivalla ei ollut tilaajaa eikä sen rakentamisella pidetty kiirettä. Laivan köli laskettiin tammikuussa 1950 ja laiva laskettiin vesille puolentoista vuoden päästä rakennustöiden aloittamisesta. Lopulta se myytiin Neuvostoliittoon joulukuussa 1952 ja se sai uudeksi nimekseen Jakan.¹¹¹⁴

Sotakorvausajan jälkeen Hollmingilla rakennettiin Suomen ja Neuvostoliiton välisiin kauppavaihtoa koskeviin viisivuotisiin tavaravaihto- ja maksusopimuksiin liittyen 1000 tonnin proomuja vuoteen 1960 (kuvat 112, 113). Näistä ensimmäiset tehtiin siis jo kuunariaikana. 1960-luvulla (kuva 114) seurasi puutavaralaivojen aika. 1960-luvulla tehtiin myös erikoisaluksia, kuten vesirakennustöihin soveltuvia aluksia, väylähara-alus ja mm. satamahinaaja Rauman kaupungille. 1970-luvun alussa rakennettiin ensimmäiset alukset länsimaiselle tilaajalle, kun telakka sai Ruotsista tilauksen kahdesta paperia kuljettavasta linjalaivasta. Ensimmäinen ro-ro-alus tilattiin telakalta vuonna 1970. 1970-luvun lopulla saatiin taas uuden tuotteen, raskaslastilaivojen tilaus Neuvostoliitolta ja edelleen rakennettiin jokilaivoja. Uutuutena rakennettiin nyt myös merentutkimusaluksia, Neuvostoliitolle nekin. 1980-luvulla (kuva 115) tutkimusalusten rakentaminen jatkui. Isompien tilausten rinnalla rakennettiin mm. hinaajia ja rannikkovartioveneitä. 1980-luvun puolivälissä rakennettiin puskuproomujärjestelmiä,



Kuva 112. Telakka-alue vuonna 1953. Pitkä rakennus on ohutlevyhalli. Kuva RMA.

¹¹¹³ Harki 1971, 188; Hoffman 1988, 144–145.

¹¹¹⁴ Kiviluoto 1975, 30–31.



Kuvat 113–114. Vasemmalla proomuja rakennetaan 1950-luvun alussa, taustalla satama. Kuva RMM. Oikealla Hollmingin telakka-alue vuonna 1961–1962. Kuva RMA.

rannikkovartioaluksia ja öljyntorjunta-alus. Neuvostoliitolle rakennettiin nyt valtamerihinaajia, tutkimusaluksia ja tankkereita. 1990-luvun alussa rakennettiin taistelualuksia rajavartiolaitokselle ja mm. saaristolautta.¹¹¹⁵

Vuonna 1991 Hollming Oy:n ja Rauma Oy:n (ent. Rauma-Repola Oy) raumalaiset telakat yhdistyivät Finnyards Oy:ksi. Vuodesta 1997 laivanrakennus Raumalla siirtyi norjalaisomistukseen ja telakan nimeksi tuli Aker Finnyards Oy. Hollming Oy luopui laivanrakennuksesta vuonna 1997.

Hollming on tänä päivänä monialakonserni, joka omistaa ja kehittää teknologisia erikoisosaamista vaativia liiketoimintoja. Konserni muodostuu emoyhtiö Hollming Oy:stä ja viidestä liiketoimintaryhmästä: energia ja ympäristö, konepajat, koneistot, kunnossapito ja varustamo. Perheyhtiön liikevaihto 2009 oli noin 170 milj. euroa ja henkilöstön määrä noin 1 100. Hollming Oy:n keskushallinto sijaitsee edelleen Raumalla. Laivoja Hollming Oy rakensi vuosina 1945–1991 kaikkiaan 295 ja niiden lisäksi joukon pienempiä aluksia. Viimeinen laiva Finnyards Oy:n pohjoisella telakalla eli entisellä Hollmingin telakka-alueella valmistui vuonna 1996, sen jälkeen raumalainen laivanrakennus on keskittynyt entiselle Rauma-Repolan telakka-alueelle.¹¹¹⁶

Monessa mielessä Hollmingin telakan kehitys on saman suuntainen kuin muiden suomalaisten telakoiden. Sotakorvausteollisuus synnytti Suomeen mittavan telakkateollisuuden ja sotakorvaukset toimivat telakoille ”kasvihuoneina” eli ne toivat tuotekehittelymahdollisuuksia¹¹¹⁷. Sodan jälkeen Neuvostoliiton kanssa solmitut kauppasopimukset sisälsivät samantyyppisiä aluksia kuin mitä sotakorvaukset ja kun telakat olivat

1115 Uola 2001, 108–109, 116, 135, 149–163, 184, 220, 246–249, 268, 287, 324–329, 332–342.

1116 <http://www.hollming.fi> (käyty 22.8.2010); Uola 2001, 373–381; Uola 2001, 356; Heino 2002, 290; Aarno Mannonen, suull.

1117 Fellman 1996, 326.

sotakorvauksien aikana hankkineet tunnollisen tavarantoimittajan maineen, idänkauppa oli laivanrakennusalalla merkittävää. Viisivuotiskauppasopimuksia Neuvostoliiton kanssa jatkettiin 1990-luvulle asti. Neuvostoliitolta saadut pitkäjäksoiset sarjat olivat kehittäneet ammattitaitoa ja sitä kyettiin 70-luvulla hyödyntämään niin, että tilauksia saatiin myös lännestä. Suomalaisten telakoiden erikoistuminen erikoisaluksiin (jäänmurtaajat, loistoristeilijät, tutkimusalukset ym.) takasi niiden kilpailukyvyn. 1970-luvulle tultaessa suomalainen laivanrakennustaito oli noussut arvostettuun asemaan maailmassa. Suurin osa suomalaisista matkustaja-autolautoista oli kotimaista tuotantoa ja alan nopea kasvu nostikin Suomen telakat maailman johtaviksi matkustaja-autolauttojen valmistajiksi. 1980-luvun puolivälissä suomalaisilla telakoilla työskenteli noin 18 000 työntekijää ja parhaina vuosina alustoimitukset olivat noin 10 % Suomen kokonaisviennistä. 1980-luvun lopulla telakkateollisuus ajautui kriisiin Neuvostoliiton kaupan romahdettua, josta seurasi useita fuusioita 1980-luvun lopulla ja 1990-luvulla¹¹¹⁸. Useiden telakoiden toiminta päättyi kokonaan.¹¹¹⁹



Kuva 115. Telakka keskellä, satama vasemmalla ja taustalla. Kuva on otettu elokuussa 1987. Kuva RMA.

2010-luvun alun tilanne on se, että laivanrakennus on Suomessa keskittynyt yhdelle toimijalle, STX Finland Cruise Oy:lle. Sillä on kolme telakkaa Suomessa: Turussa, Raumalla ja Helsingissä. Yhtiö kuuluu kansainväliseen STX Europe -ryhmään, jonka tuotevalikoimaan kuuluvat matkustajalaivat ja offshorealukset. Ryhmällä on 15 telakkaa Brasiliassa, Norjassa, Ranskassa, Romaniassa, Suomessa ja Vietnamin ja lisäksi omistusosuudet kolmesta telakasta Saksassa ja Ukrainassa. Kaikkiaan STX Euroopassa on henkilöstöä noin 14 000. Pääosakkeenomistaja on kansainvälinen teollisuusryhmä STX Business Group. Suomen telakoilla on töissä 2 500 henkilöä ja näiden lisäksi alihankkijoiden väkeä.¹¹²⁰

Ruotsissa oli ollut epätavallista, että puulaivatelakka oli muuttunut teolliseksi laivatelakaksi: 1900-luvun vaiheessa kehittyi Helsingborgin puulaivatelakka höyrylaiva-

¹¹¹⁸ Sere 2000, 20; Sipilä 2007, 78.

¹¹¹⁹ Sipilä 1994, 67–68, 78; Kaukaianen 2008, 432.

¹¹²⁰ <http://www.stxeurope.com/?page=738> (käynti 18.11.2011).

telakaksi, yhtenä harvoista. Puulaivatelakat kyllä rakensivat 1800-luvulla ensimmäiset höyrylaivat, mutta laivarakennusteollisuuden alkulähteitä olivat Ruotsissa konepajat, joita perustettiin 1800-luvun taitteessa. Puulaivoja oli rakennettu rannikkokaupungeissa, joista suurin osa sijoittui 1700- ja 1800-luvuilla Norrlantiin ja Suomeen. 1800-luvun alkupuoliskolla Göta kanalbolagets verkstad ja myöhemmin Motala Werkstads bolag olivat tärkeimpiä konepajoja, 1800-luvun puolivälissä laivanrakennusteollisuus alkoi keskittyä Ruotsissa suurkaupunkeihin, Tukholmaan, Göteborgiin ja vähän myöhemmin Malmöön. Suurtelakoiden lisäksi pienempiä höyryaluksia rakennettiin mm. Götaälvdalenin ja Vänernin rannoilla.¹¹²¹

1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa ennen ensimmäistä maailmansotaa Ruotsin telakkateollisuus laajeni mm. malmikuljetusten ja ruotsalaisen linjalaivaston ekspansion vuoksi. Maailmansodan jälkeen ruotsalainen laivanrakennus kehittyi voimakkaasti, kun hitsaus ja dieselmoottorit otettiin käyttöön. Ennen toista maailmansotaa Ruotsin telakoilla työskenteli jo 20 000 telakkatyöläistä. Toisen maailmansodan päätyttyä vauhti vain kiihtyi: Ruotsin kolme suurinta telakkaa (Eriksberg, Kockums ja Götaverken) vastasi tuolloin noin 10 % koko maailman laivanrakennustoiminnasta. Lisäksi perustettiin uusi suurtelakka Uddevallaan. Laivanrakennus Ruotsissa koki kovia 1970-luvulla ja useita suurtelakoita ja pienempiä laivanrakentajia meni konkurssiin tai lopetti laivanrakennuksen. Jäljelle väi vain yksi suurilaivanrakentaja, Kockums.¹¹²²

Kun Hollmingin telakkaa verrataan muihin sotakorvauskuunareita tehneisiin telakoihin, voidaan todeta, että se oli niistä pitkäikäisin ja lopulta erikoistunein. Porvoon Eklöfin telakan toiminta päättyi sotakorvauksiin vuonna 1950, Valkon telakalla Loviisassa rakennettiin laivoja vielä sotakorvausajan jälkeenkin, mutta pian sen toimintasuuntaa muutettiin konepajaksi ja laivaosasto lopetettiin vuonna 1963. Oy Laivateollisuus Ab rakensi aluksi kuunareiden lisäksi proomuja, troolareita, hinaajia sekä luotsiveneitä ja myöhemminkin sen tuotantoon kuuluivat monet pienemmät alukset, kuten vartioalukset. Se rakensi myös mm. jokialuksia ja säiliöaluksia. 1970- ja 1980-luvuilla telakalla valmistui lähes 50 tutkimusalusta ja rakensipa se sukellusveneitäkin. Vuonna 1974 telakan pääomistajaksi tuli Valmet, kymmenen vuotta myöhemmin se yhdistettiin Valmetin Pansion telakkaan ja yhtiön nimeksi tuli Valmetin Laivateollisuus Oy. Sen toiminta loppui vuonna 1988. Se ehti historiansa aikana tehdä kaikkiaan 406 alusta.¹¹²³ Hollmingin telakka oli viimeinen itsenäinen sotien jälkeen perustettu

¹¹²¹ Dunge 2004, 9–10,12.

¹¹²² Dunge 2004, 12–16.

¹¹²³ Sipilä 1994, 74, 77; Nevanlinna 1994, 111; Lundelin 1998, 328–331; Uola 1996, 224–226.

telakka, joka yhdistyi osaksi suurempaa tuotantolaitosta suomalaisen telakkateollisuuden rakennemuutoksessa.¹¹²⁴

Telakkayhtiössä 1990-luvun alussa toimitusjohtajana olleen Aarno Mannosen (yhdessä Hollmingin telakan perustajan, August Mannosen, poika) mukaan koivistolaisuus näkyi Hollmingin telakan toiminnassa vielä 1990-luvulla. Erityisesti sen huomasi, kun kaksi raumalaista telakkaa, Rauma-Repola ja Hollming yhdistyivät. Mannonen muisteli, että telakoiden organisaatiot olivat toimintatavaltaan erilaiset: Hollming ei ollut systemaattinen ja vakiintunut, siellä muutosherkkyys oli jokapäiväistä ja se oli joustava. Rauma-Repolassa byrokratia oli raskaampi ja toimihenkilöitä oli enemmän. Hän kuitenkin korosti, ettei se aina tarkoittanut sitä, että Hollmingin telakka olisi ollut toista parempi.¹¹²⁵ Lausunto on hyvin mielenkiintoinen, sillä nämä samat piirteet erottivat Hollmingin telakan jo kuunariaikana Ab Laivateollisuus Oy:stä.

¹¹²⁴ Uola 2001, 356–357.

¹¹²⁵ Mannonen Aarno, suull.

VI. Koivistolainen laivanrakennus kehittyy Pietarin-purjehtijoista kaikille merille

Menneisyyden tulkinnat syntyvät historian julkisten esitysten ja ihmisten menneisyyttä koskevien käsitysten välisen jatkuvan vuorovaikutuksen tuloksena. Olen tässä tutkimuksessa käyttänyt monipuolisesti erilaisia lähteitä selvittäessäni Hollmingin sotakorvauskuunareiden rakentamista ja rakentajia sekä kuunareiden rakentamisen merkitystä. Aikaisempiin tutkimuksiin verrattuna uutta tässä tutkimuksessa on muistitiedon käyttö vahvana ja tasaveroisena lähteenä, työntekijöiden näkökulman esiin nostaminen historian julkisten esitysten rinnalle ja muistitiedosta kumpuavien uusien kysymyksenasettelujen analysointi sotakorvauskuunareiden rakentamisessa.

Muistitiedon arvo Hollmingin telakan sotakorvauskuunareita tutkittaessa on monin tavoin ainutlaatuinen. Jokainen haastattelu sisältää sellaista tietoa, mitä muualta ei ole saatavissa. On tärkeää huomata, että ilman muistitietoa emme voisi luoda kokonaiskuvaa siitä, miten sotakorvauskuunari rakennettiin. Vaikka laivanrakentamisesta on säilynyt piirustuksia, valokuvia, filmiä, rakennusohjeita ja muuta materiaalia, vain muistitiedon avulla voidaan kertoa yksityiskohtaisesti vaihe vaiheelta, miten laiva rakennettiin, mitä rakennusmateriaalia käytettiin ja millaiset työryhmät työn tekivät. Vertailu koivistolaiseen laivanrakennukseen jäisi myös kovin ohueksi, jos haastatteluaineistoa ei olisi olemassa sotia edeltävältä ajalta. Muistitiedon avulla on siis mahdollista merkittävältä osin laajentaa kuvaa sotakorvausalusten rakentamisesta tai oikeastaan rakentaa pohja koko tämän aiheen tutkimukselle.

”Siinä ei ollu oikeastaan muuta kun tyhjät nyrkit ja hyvä tahto”.¹¹²⁶ Tämä kuunarinrakentajan toteamus tiivistää nasevasti kokonaiskuvan sotakorvauskuunareiden rakentamisesta Raumalla Hollmingin telakalla sotakorvausajan alkuvuosina. Se kertoo tuosta ajasta ja ongelmista, mutta myös laivanrakentajan suhtautumisesta työhön ja hänen mielipiteensä siihen. Tällaisen muistitiedon tai silminnäkijän kuvauksen antamaa tietoa ei voi muista lähteistä saada ja sen arvo on siis korvaamaton. Muistitieto on vahva lähde, kun pyrkimyksenä on saada selville jotain kertojan kokemasta todellisuudesta.

¹¹²⁶ RM6.

Yksi muistitietotutkimuksen arvoista on se, että se tuo uutta näkökulmaa ja uusia kysymyksenasetteluja historian tutkimukseen. Tähän asti sotakorvauskuunareiden rakentamista ja rakentajia ei ole tutkittu kansatieteen näkökulmasta, jolle ihmisen arkielämä ja muistitieto ovat peruslähtökohtia. Nyt laivoja rakentaneet ihmiset yksilöinä, heidän muodostamansa yhteisö ja muistelijoiden omat käsitykset menneestä on nostettu tutkimuksen valokeilaan. Haastatteluaineiston tarkalla läpilyvulla ja tulkinnalla voidaan tulkintaa laajentaa entisestään: haastattelumateriaali antaa vihjeitä esimerkiksi laivanrakentajien suhtautumisesta sotakorvauksiin. Kysymys on tähänastisessa tutkimuksessa jäänyt vähälle huomiolle, mutta muistitietoaineisto mahdollistaa sen analysoinnin.

Kuten mm. Portelli ja Thompson ovat todenneet, suulliset lähteet eivät kerro vain siitä, mitä ihmiset tekivät eli itse tapahtumista, vaan myös siitä mitä he uskoivat tekevänsä ja mitä he jälkikäteen katsoivat tehneensä, miten tapahtumat koettiin ja miten ne muistetaan. Muisti ei siis vain säilytä tietoa, vaan se jäsentee tapahtumia, kuvaa kertojan tapaa hahmottaa menneisyyttä ja omaa elämäänsä.

Tämän tutkimuksen haastatteluaineisto on koottu 30–40 vuotta itse tapahtumien jälkeen ja tutkimus on valmistunut 60 vuoden kuluttua tapahtumista. Sodan jälkeinen aika eli laivojen rakentamisen aika oli jo itsessään poikkeuksellinen ajanjakso Suomen historiassa ja voi varmaankin sanoa, että tulkinta tuon ajanjakson tapahtumista ja historian tutkimus sodan jälkeisestä ajasta ansaitsee vielä paljon lisätutkimusta. Sama koskee sotakorvausten jälkeistä aikaa. Se, mitä haastateltavat kertovat sotakorvausalojen rakentamisesta, rakentajista ja tuosta ajasta, on väistämättä sidoksissa omaan aikaansa. Se on myös sidoksissa oman aikansa käsitykseen Neuvostoliitosta, se on sidoksissa Suomen ulko-, sisä- ja kauppapoliittiseen tilanteeseen ja ns. suomettumiseen.

Suurin osa tässä tutkimuksessa mukana olleista haastateltavista oli Koivistolta kotoisin olevia laivanrakentajia. Heidän taustansa oli varsin erilainen kuin länsisuomalaisella telakalla työskennelleen Länsi-Suomesta kotoisin olevan laivanrakentajan ja kokemusmaailma oli toinen. Raumalaisia ja karjalaista siirtoväkeä yhdisti tietysti sota ja sen jälkeenkin jatkuneet ankarat olot ja puute kaikesta, mutta lähtökohdat olivat toiset. Koivistolta kotoisin olevan laivanrakentaja oli menettänyt kotinsa ja useimmilla ei ollut suoranaista mahdollisuutta jatkaa sotaa edeltävässä ammatissa. Heiltä vaadittiin siis joka tapauksessa sopeutumista uuteen asuinympäristöön, kulttuuriin ja uuteen työhön.

Raumalla Hollmingilla heitä kuitenkin yhdisti moni asia, ennen muuta koivistolainen yhtiö ja tuttu työväki. Länsisuomalaisen yhtiön toimintakulttuuria ei tässä yhtiössä tunnettu. Myös tuote, jota valmistettiin, oli kaikille tuttu, vaikka kaikki eivät olleetkaan laivoja olleet aikaisemmin rakentamassa. Puulaiva oli koivistolaiselle kotoinen asia, perinnettä, jota arvostettiin. Venäläisetkin olivat tuttuja muutenkin kun vihollisina

sotavuosilta: koivistolaiset olivat vuosisatoja olleet tekemisissä venäläisten kanssa, kaupankäynti venäläisten kanssa ja Pietarin purjehdus antoivat elannon tai ainakin sivutuloja monille koivistolaisille ja useat osasivat jopa vähän venäjän kieltä. Koivistolaiset asettuivat Raumalla asumaan toistensa lähelle samoille kaduille ja suvut kokoontuivat tänne eri puolilta Suomea. Koiviston työväenyhdistys toimi telakan väen yhdyssiteenä ja siihen kuuluivat niin työväki kuin osa yhtiön omistajistakin. Ja Raumalla oli koivistolaisen elämänmuodon perusta, meri.

Muistelu rakentaa tavallaan menneisyyttä aina uudelleen muisteluhetkestä käsin. Ei siis olekaan ihme, että koivistolaisperäiset laivanrakentajat muistelivat 1970- ja 1980-luvuilla tietyllä kaiholla sotakorvauskuunareiden rakentamista. Koivistolaiset voivat sodan menetyksistä huolimatta Raumalla jatkaa koivistolaista elämäntapaansa. He valmistivat tuotetta, joka oli osa heidän omaa kulttuuriaan, johon liittyi paljon perinteitä ja jota ihailtiin julkisesti mm. lehdistössä. Sitä paitsi sotakorvauskuunareiden rakentaminen oli koko sotakorvausten maksamisen kannalta yksi kynnyksysymyksistä, juuri niiden rakentaminen vaati erityisiä ponnisteluja niin SOTEVALta kuin laivojen rakentajiltakin. Koivistolaisilla oli ratkaiseva merkitys, että tuossa tehtävässä onnistuttiin. Tämän mieluisan työn kautta päästiin uuden elämän ja työn alkuun, tutussa porukassa. Vielä haastattelujen tekohetkellä 1980-luvulla Hollmingin telakan pääasiallinen kauppakumppani oli Neuvostoliitto. Se, että venäläisten kanssa oltiin hyvissä väleissä, toi työtä edelleen telakalle, jossa haastateltavat olivat jatkaneet työuraansa eläkepäiviin asti. Ihan kaikesta ei silti ”passannut haastella.”

Menneen mieleen palauttaminen edellyttää kommunikointia muiden kanssa. Vaikka muistelijoina ovat yksilöt, he kuitenkin toimivat tietyn yhteisön jäseninä. Muisti aktivoituu muistelijoita yhdistävän sosiaalisen ryhmän muistelutilanteen kontekstissa. Muistot katoavat, jos niitä ei aika ajoin vahvisteta yhdessä ryhmän kanssa, jonka kanssa se on aikanaan koettu. Hollmingin sotakorvauskuunareiden rakentajat ovat ryhmä, jolla on ollut monia yhteisöjä, joiden puitteissa he ovat voineet jakaa muistojaan sotakorvauskuunareiden rakentamisesta. Niitä olivat mm. työpaikka, ammattiyhdistys ja Koivistolaisten kerho, monille myös naapurit ja sukulaiset. Kuten jo aikaisemmin totesin, muistan hyvin lapsuudestani, miten kuunareita rakentaneet naapurit ja sukulaiset usein piipahtivat meillä ja juttu siirtyi herkästi kuunareiden rakentamisen aikaan. Eikä tilanne ole muuttunut: 19.2.2009 kaksi koivistolaislähtöistä laivanrakentajaa tapaa toisensa pitkästä ajasta pankin tuulikaapissa ja keskustelu alkaa tervehdysten jälkeen näin: ”Kyl ois taas mukava haastella niitä ennenvanhasii. Kui vanha sie olitkaa, ku myös se homma [kuunarinrakennus] alotettii?”

Jos haastatteluja olisi tehty sotakorvausten teon aikana, niiden perusteella tehty analyysi sotakorvauskuunareiden rakentamistyöstä olisi ollut hyvin samanlainen kuin

mitä se on tässä työssä, mutta kokonaiskuva tuosta prosessista olisi varmasti jossain määrin erilainen. Tuon ajan arkistolähteitä luettuaan voisi päätellä, että venäläisten osuus tässä prosessissa korostuisi enemmän kuin mitä se tekee tässä tutkimuksessa, samoin pula kaikesta: ruuasta, asunnosta, vaatteista, työkaluista, pyörän kumeistakin.

Muistitietoon liittyy siis myös unohtaminen ja vaikeneminen tietyistä asioista. Hollmingin sotakorvauskuunareiden rakentajien haastatteluissa nämä ovat mielenkiintoisia kysymyksiä. Tutkijan on vaikea todentaa, mitkä asiat ovat rakentajilta jo unohtuneet, kun haastattelut on tehty vuosien päästä tapahtumista. Yksinkertainen tehtävä ei ole myöskään selvittää, mistä asioista rakentajat tietoisesti vaikenivat haastattelutilanteessa. Näyttäisi kuitenkin siltä, että haastatteluissa unohtuneita, vähälle huomiolle tai kokonaan kertomatta jätettyjä asioita ovat ainakin sellaiset työhön liittyvät vaikeudet, jotka liittyivät sotakorvauksiin ja venäläisiin. Tähän päätelmään voi tulla sillä perusteella, kun vertaa SOTEVAN ja yhtiön välistä kirjeenvaihtoa kuunariaikana ja haastatteluissa näitä kysymyksiä käsitelleitä kohtia: SOTEVAN arkiston kirjeet kertovat vaikeuksista ja murheista työssä ja sen edistymisessä, haastatteluissa kuva työstä ja työyhteisöstä on valoisa, vaikka vaikeudetkin muistetaan.

Laivanrakentajien kollektiivinen muisti kokoa siis kuunariajasta hohdokkaan tapahtuman, mikä ei suinkaan ole itsestään selvää, kun ottaa huomioon ne vaikeudet, huonot työolosuhteet ja puutteet, joiden vallitessa laivat rakennettiin. Yhteisissä muistoissa suhde sotakorvauksiin ja venäläisiin valvojiin on neutraali ja taka-alalla. Joistakin yksittäisistä haastatteluista ja aikalaiskirjeenvaihdosta SOTEVAN kanssa voi kuitenkin löytää sen kuvan kuunarinrakentamisesta ja erityisesti suhteesta venäläisiin, joka tuntuisi ”normaalilta” reaktiolta. Nämä yksittäiset huomiot mielestäni vahvistavat juuri sitä käsitystä, että kuunarinrakentajien kollektiivisessa muistissa neuvostoliittolaisiin oli kuunariaikana ja vielä haastatteluajankohtanakin 1980-luvulla suhtautuminen tietyllä varovaisuudella. Kollektiivinen muisti siis funktionalisoituu ajassa, sen arvostuksissa, tavoitteissa ja henkisessä ilmapiirissä.

Oliko kuunarinrakentajilla tarve tai halu nostalgisoida urakkaansa? Onko tässä kyse yhteisöllisestä nostalgiasta? Nostalgian tehtävänä muistelussa on unohtaa epämiellyttäviltä tuntuja asioita ja muuttaa niitä positiivisempaan suuntaan ja saada näin aikaan miellyttävä tunneharmonia. Koivistolaisen laivanrakentajayhteisön kaipuu menneeseen, koivistolaisen erityistaidon eli puulaivojen rakentamisen aikaan ei tunnu kaukaa haetulta selitykseltä.

Toisaalta on otettava huomioon sekin, että sotakorvausten maksamisen aika oli Suomessa kuitenkin myös voimakkaan kasvun ja elintason nousun aikaa, vaikka hyödykkeistä oli pulaa. Sota oli juuri loppunut ja oli päästy työn ja normaalin elämän alkuun. Ruoka- ja vaatepula alkoi helpottaa ja yhtiö pystyi järjestämään asunnonkin.



Kuva 116. Kaksi Hollmingilla rakennettua koululaivaa, takilaltaan kuunariparkkeja, ja yksi rahtikuunari koe-purjehduksella. Kuva RMA.

Sota-aikaan verrattuna parannus elinoloihin oli valtava jo 1940-luvun lopulla. Tämä kävi ilmi myös haastattelumateriaalissa.

Edellä olen pohtinut muistitiedon merkitystä ja antia tässä tutkimuksessa. Olen käyttänyt tutkimuksessa laajasti myös arkistolähteitä ja kirjallisuutta kokonaiskuvan selvittämiseksi koivistolaisperäisestä laivanrakennuksesta ja sen erikoispiirteistä Hollmingilla sodan jälkeen. Mikä paikka näiden laivojen

rakentamisella on suomalaisen laivanrakennuksen historiassa ja mikä oli koivistolaisten osuus siinä? Miten koivistolaisperäinen laivanrakennus aikojen kuluessa muuttui?

Suomalaisen laivanrakennuksen historiassa sotakorvauskuunareiden rakentaminen on puulaivanrakennuksen huipennus ja samalla sen päätös (kuva 116). Kun tarkastellaan sotakorvauksia ja kuunarinrakennusta osana suomalaista telakkateollisuutta, se on keskeinen osa prosessia, jossa ala saa uudenlaiset kehittymismahdollisuudet ja käyttää ne hyväkseen kehittyen yhdeksi merkittäväksi teollisuudenalaksi ja suurteollisuudeksi.

Sotakorvauskuunarit ovat puulaivanrakennuksen viimeinen kehitysvaihe Suomessa. Edellinen puulaivanrakennuksen kukoistuskauti oli ajoittunut Krimin sodan jälkeiseen aikaan ja se hiipui 1870-luvulla kolmestakin syystä. Suomen merikauppa ei enää kasvanut ja laivojen tarve väheni. Laivanrakennuksessa alkoi samaan aikaan sen historian suurin murros, kun rakennusmateriaali muuttui puusta rautaan ja teräkseen. Purjelaivamerenkulku alkoi käydä vanhanaikaiseksi, höyrykoneet ja vähitellen myös moottorit alkoivat vallata alaa. Vaikka siirtymäaika Suomessa oli pitkä, perinteinen puulaivanrakennus ei enää kehittynyt ja monin paikoin se unohtui kokonaan.

Sotakorvaustoimitusten vuoksi suomalainen puulaivanrakennus koki vielä viimeisen kehityskauden sellaisena aikana, kun puisia laivoja ei maailmalla enää käytännössä rakennettu. Kuten edellä todettiin, edellisestä puulaivanrakennuksen kukoistuskautesta oli Suomessakin kulunut jo 70 vuotta ja tästä syystä Suomessa oli vain kourallinen sellaisia henkilöitä, jotka olivat itse olleet rakentamassa puista purjealusta.

Vaikka sodan jälkeinen pula-aika ei tarjonnutkaan parhaita mahdollisia kehitysmahdollisuuksia puulaivanrakennukselle, 1800-luvun loppupuolen ja 1900-luvun alun aikana tapahtunut tekninen kehitys toi puulaivanrakennuksen viimeiseen vaiheeseen

paljon uusia mahdollisuuksia. Niitä hyödynsi erityisesti Oy Laivateollisuus Ab Turussa rakentamalla laivoja teollisesti ja kehittämällä uutta rakennustapaa, laivojen sarjatuotantoa ja liimapuutekniikkaa.

Muut sotakorvauskuunareita toimittaneet telakat, erityisesti F.W. Hollming Oy, hyödynsi enemmän niitä perinteisen laivanrakennustaidon rippeitä, joita vielä oli käytettävissä. Yhtiö kokosi Koivistolta kotoisin olleet puulaivanrakentajat vielä kerran yhteen. Vaikka yhtiön henkilökortiston pohjalta tehtyjen laskelmien mukaan koivistolaisten laivanrakentajien osuus ei ollut kuunariaikana kovin merkittävä – vuosina 1945–1947 se oli noin 18 % – heidän osuutensa oli ratkaiseva. Koivistolaiset perustivat yhtiön ja omistivat sen, koivistolaiset laivanrakentajat työskentelivät mestareina ja työnjohtajina vastaavissa tehtävissä ja laivan rungon rakentajien ydinjoukko oli koivistolaisia, iso osa heistä koivusaarelaisia.

Koivistolainen laivanrakennustaito oli periytynyt suvuissa vuosisatoja. Koska pitäjässä tehtiin vielä joitakin suurehkoja puualuksia 1930-luvulla, taito oli pysynyt elävänä ja aivan viime vuosina itse asiassa kehittynyt suurten alusten, Saarentähden ja Koiviston, rakentamisen myötä. Nämä laivat oli rakennettu Koiviston Koivusaassa ja tuo saari tarjosikin todellisen laivanrakentajien resurssin, kun laivanrakennus jatkui Raumalla. Kun sotakorvauskuunareiden rakentaminen alkoi Raumalla, kerääntyi telakalle vanhojen mestareiden lisäksi monia heidän sukulaisiaan ja tuttaviaan, sellaisia, jotka eivät olleet Koivistolla mukana laivanrakennuksessa. Koivistolaiset, erityisesti Koivusaaren asukkaat, näyttävät tulleen Raumalle suvuittain ja telakalle tuli työhön myös nuorempi sukupolvi. Sotakorvauskuunareiden rakentamisen aikana laivanrakennustaito periytyi vielä kerran uudelle koivistolaiselle sukupolvelle, mutta samalla sen oppi moni raumalainen ja muualta tullut.

Mielenkiintoista on se, että vuoteen 1947 mennessä yhtiön työväestä liki puolet oli siirtokarjalaisia. Heidän joukossaan oli kuitenkin hyvin vähän Räisälän pitäjistä tulleita, joiden sijoituspaikkaa Rauman seutu oli. Räisälä olikin ollut maatalouspitäjä ja laivanrakennus oli heille tuntematonta. Mikä sitten veti karjalaisia muualta Suomesta Raumalle ja Hollmingille? Kuten Pirkko Sallinen-Gimpl on tutkimuksessaan todennut, karjalaisten suhde käsityöhön oli läheinen, kun taas länsisuomalainen kantäväestö piti karjalaisten työkaluja vanhanaikaisina, samoin työmenetelmiä. Hollmingilla laivat rakennettiin käsityömäisesti ja vanhanaikaisesti, kun sitä verrataan muihin suomalaisiin tuon ajan telakoihin. Hollmingin kuunarinrakennuksen perinteisiin työtapoihin oli varmasti syynä yhtiön ja sen työntekijöiden karjalainen tausta, mutta oliko myös niin, että tuttu työskentelytapa ja yhteiset arvot kokosi heitä yhtiön palvelukseen? Halusivatko karjalaiset mieluummin työskennellä karjalaisjohtoisessa yrityksessä? Todennäköisesti suurin syy karjalaisten suureen määrään oli se, että yhtiön keskeiset henkilöt

tunsivat ennen muuta karjalaisia ja ottivat ennestään tuttua väkeä työhön mieluummin kuin täysin vieraita länsisuomalaisia. Oma väki tunnettiin ja heihin luotettiin. Koiviston lisäksi muissakin Karjalan pitäjissä oli laivoja rakennettu 1900-luvulla, puulaivanrakennuksen tuntijoita löytyi näistäkin.

Haastatteluissa korostuu mielenkiintoisella tavalla kilpatyön käsite useassa rakennuskohteessa, mm. kaarilavalla ja lankutuksessa. Se tulee esille myös silloin, kun kerrotaan koivistolaisesta laivanrakennuksesta ennen sotia. Perinteisessä puulaivanrakennuksessa kilpatyön käsite on tuttu muualtakin kuin Koivistolta, mutta samoin ei ole asian laita sotakorvaustelakoilla, laivanrakennuksessa sotakorvausajan jälkeen eikä palkkatyössä yleensä. Hollmingilla kilpatyön jatkumista varmasti edesauttoi urakkapalkkaan siirtyminen, joka tapahtui kaarilavalta käsin heti ensimmäisenä kesänä ja levisi sitten myös muihin kohteisiin, mutta myös muilla sotakorvaustelakoilla tehtiin työtä urakkapalkalla. Koivistollakaan laivoja ei tehty urakkapalkalla, vaan tuntityönä. Urakkatyö ei siis kokonaan selitä kilpatyön perinnettä Hollmingilla kuunariaikana. Laivanrakentajat itse pitivät muisteluisaan kilpatyötä sulana hulluutena, eivätkö osaa antaa sille mitään järkevää selitystä. Mistä tämä kilpatyö sitten voi kertoa? Aina-kin asenne työhön oli kunnossa! Sotakorvaustöiden tekeminen ei tunnu olevan näille laivanrakentajille vastenmielinen tehtävä, vai oliko kyse ehkä siitä, että sitouduttiin voimakkaasti sotakorvausvelvollisuuden suorittamiseen. Suhdetta työhön ei näillä laivanrakentajilla voi verrata normaaliin palkkatyöhön, vaan tässäkin lienee kysymys perinteen siirtymisestä koivistolaisten laivanrakentajien mukana. Erikoista on se, että kilpatyön perinne säilyi uusissa, hyvin erilaisissa olosuhteissa, niinkin kauan, ilmeisesti koko kuunariajan. Samanlainen kilpatyö ei ole tullut esille muilla sotakorvaustelakoilla.

Tässä yhteydessä on otettava esille nykyisin niin tärkeänä pidetty työyhteisön ja työnjohdon merkitys työn tuloksellisuuteen. Hollmingin kuunarinrakennustyölle ilmeinen piirre, työilo, selittyy osittain sillä, että sodan jälkeen voitiin siirtyä siviilielämään ja palkkatyöhön, mutta ryhmähenki, työn arvostus ja ylpeys omasta työstä, osaava ja arvostava työnjohto ja arvostettu telakan johto olivat ratkaisevan tärkeitä tässä kokonaisuudessa. Laivanrakentajien joukosta sulautui tehokas tiimi, jossa jokaisella oli paikkansa ja jokainen ammattimies tunsu itsensä tärkeäksi osaksi tätä palapelä. Työryhmät kontrolloivat itse kokoonpanoaan ja palkka oli työn jäljen mukaista. Työntekijöiden ja työnjohton suhteet olivat välittömät ja avoimet. Nykyistenkin työhyvinvointioppien mukaan kyseessä oli mitä mainioin työyhteisö. Tällä tavoin muodostunut työyhteisön kulttuuri ei kuitenkaan ollut vain sattumaa, vaan siinäkin peilautuvat koivistolaisen laivanrakennusyhteisön perinteet, jotka poikkesivat merkittävästi sodanjälkeisen ajan suuren työpaikan työyhteisön jo varsin hierarkkisesta ja jäykästä työyhteisön kulttuurista.

Monissa Hollmingin sotakorvauskuunareita rakentaneiden kertomuksissa käy ilmi, miten Hollmingin telakalle oli kunnia-asia, että kuunareita tuli laadultaan hyviä, sopusuhtaisia, kauniita ja kestäviä. Monissa kertomuksissa korostetaan myös, että silmänruoka oli laivassa tärkeää. Näin oli Koivistollakin ollut, mutta tällainen ei ole tullut vastaan muilta sotakorvaustelakoilta kerätystä aineistosta. Otetaanpa vielä vertailuksi jo aikaisemmin esillä olleet esimerkit kuunarinrakentamisesta vastaavilta. Kaarlo Pulli kertoi, että lankut piti venäläisen rekisterikirjan mukaan pultata joka kolmanteen kaareen, mutta Hollmingilla ne pultattiin joka toiseen kaareen, koska ”meille oli kunnia-asia, että laiva kestää”. LATE:n Jarl Lindblom taas kirjoitti, että laatuero liimapuisen ja perinteisen puumaston välillä on merkittävä, mutta ”laadun nostaminen ei kuitenkaan ole toiveena”, vaan liimapuun käyttö on ainoa mahdollisuus päästä lopputulokseen.

Karjalaisten suuren määrän ja koivistolaisten keskeisen merkityksen lisäksi Hollmingin laivanrakentajat on mielenkiintoinen ryhmänä myös siksi, että teknisen koulutuksen saanut laivanrakennusväki puuttuu yhtiöstä kuunariaikana liki kokonaan. Poikkeuksellista on myös se, että yhtiössä keskeisissä tehtävissä työskennelleistä kukaan ei ollut aikaisemmin ollut teollisuuden palveluksessa. Koulutuksen saanut henkilöstö oli ennen muuta merenkulkijoita, merikapteeneita ja perämiehiä. Hallinto oli vähäistä ja byrokratia tuntematonta, sellaiselle ei ollut mallia ja asiat hoidettiin sananmukaisesti maalaisjärjellä. Vuonna 1946 Hollmingin telakalla oli työssä noin 400 henkeä, joista yksikään ei ollut saanut laivanrakentajan koulutusta. Kuitenkin ensimmäiset sotakorvauskuunarit valmistuivat juuri tällä telakalla samana vuonna ja laivojen rakentamiseen käytetty aika ei ollut ainakaan pidempi kuin Laivateollisuuden monin verran teknisesti kehittyneemmällä telakalla Turussa.

Kun F.W. Hollming Oy oli toiminut pari vuotta, teknikkoja, insinöörejä ja ekonomia alkoi tulla taloon, joskin kuunariaikana vain muutamia. Heitä ei kuitenkaan haastatteluissa juuri mainita, heitä ei tarvittu kuunareita rakentavalla telakalla, mutta rautalaivoja ei enää voinut rakentaa ilman tätä ammattiväkeä. Heidän palkkaamisensa tähtäsikin jo kuunariajan jälkeiseen aikaan ja telakan tulevaisuuteen.

Miten perinteinen, talonpoikainen koivistolainen laivanrakennus sitten muuntui sotakorvauksia rakentavaksi telakaksi? Yleisesti voi sanoa, että perinteinen koivistolainen puulaivanrakennustaito kehittyi huippuunsa Raumalla Hollming Oy:n telakalla, kun sotakorvauskuunarit rakennettiin vuosina 1945–1952. Myös itse tuote, puulaiva, oli muuttunut. Koivistolla oli perinteisesti rakennettu puualuksia erityisesti rannikkoliikenteeseen, Pietarin-purjehdus oli tarjonnut rahteja parinsadan vuoden ajan. Talonpoikaispurjehduksen saadessa vapauksia ja Pietarin-purjehduksen päätyttyä koivistolaiset laivat suuntasivat entistä enemmän Itämerelle ja Pohjanmerelle. Tämä näkyi myös paikallisessa laivanrakennuksessa, laivojen koko kasvoi ja ne kehittyivät teknises-

ti. Huippuunsa tuote kuitenkin hioutui vasta, kun koivistolaiset rakensivat sotakorvauskuunareita Raumalla: laiva oli nyt pitkälle kehittynyt, rajoittamatonta purjehdusaluetta silmällä pitäen rakennettu valtamerialus. Laiva ei tosin ollut enää itse suunniteltu, mutta suunnitelman muokkaus perinteiseen laivanrakennustapaan sopivaksi tehtiin Hollmingin telakalla ja sen rakentamisessa noudatettiin perinteistä laivanrakennustapaa.

Puulaivanrakennus oli Koivistolla ennen toista maailmansotaa enemmän taantuvaa, oikeastaan relikti, jäännös, kuin teollisuuden rinnastettavaa toimintaa. Mikäli sota ei olisi syttynyt ja elämä Koivistolla olisi jatkunut entisellään, on epätodennäköistä, että laivanrakennus olisi jatkunut Koivistolla ennallaan tai kehittynyt. Puulaivojen aika rahdiliikenteessä oli auttamattomasti ohi, eikä pitäjässä ollut pysyviä laivanrakennuspaikkoja, joihin olisi luonnollisesti voinut kehittyä laivanrakennusteollisuutta. Suhdanteet olisivat toki voineet vaikuttaa siten, että puulaivanrakennuksen perinteestä olisi syntynyt uutta toimintaa, kuten sittemmin tapahtui Raumalla Hollmingin telakalla.

Kun koivistolaiset laivanrakentajat aloittivat sotakorvauskuunareiden rakentamisen Raumalla, asetelma oli monilta osin toisenlainen kuin Koivistolla ennen toista maailmansotaa. Olosuhteet olivat poikkeukselliset sodan aiheuttaman tavarapulan ja sotakorvaustoimitusten kovan kiireen vuoksi. Toiminta siirtyi uuteen paikkaan ja kaikki oli aloitettava alusta. Uusi telakka-alue rakentui kuitenkin perinteitä noudattaen – tarpeiden mukaan, ilman pitkän tähtäimen suunnitelmia. Nyt mahdollistui ulkopuolisen tilauksen myötä puulaivanrakennuksen kehitys talonpoikaisesta laivanrakennuksesta sarjatuotannoksi.

Hollmingin telakalle oli sotakorvausaikana tunnusomaista monet koivistolaisesta laivanrakennustaustasta kertovat piirteet. Aluksi ei ollut tuotantolaitoksia, laivanrakennus käynnistyi ensin, sitten vasta telakan rakentaminen. Laivat rakennettiin luonnonvääristä puusta, vaikka liimapuutakin olisi ollut saatavana. Työtä olivat johtamassa vanhat koivistolaiset itseoppineet laivamestarit ja monet rakentajistakin olivat koivistolaisia, samoin telakan johto. Laivanrakennuskoulutuksen saaneen työvoiman puuttuminen oli myös leimallista. Työmaalla ei käytetty työpiirustuksia. Perinteinen vesillelaskutapa laivan kylki edellä otettiin telakalla käyttöön, kun laivanrakennuspaikoista tuli pulaa. Laivan osista ja työvaiheista käytettiin yleisesti edelleen koivistolaisia nimityksiä ja työ tehtiin edelleen usein kilpaa, vaikkei siihen olisi ollut järkevää syytä (kuten palkka). Koivistolla opitut vanhat laivanrakennukseen liittyvät juhlallisuudet olivat pääosin tunnettuja koko kuunariajan.

Monet asiat pysyivät muuttumattomana tai muuttuivat hyvin vähän tarkasteluajan kohtana. Monet keskeiset tekijät muuttuivat. Ensimmäisessä vaiheessa, kun laivanrakennus Raumalla aloitettiin, oli suurin muutos koivistolaiseen laivanrakennukseen

verrattuna tietty pysyvyys: laivanrakennuksesta tuli yritystoimintaa, pääelinkeino niin yhtiön omistajille kuin työväellekin. Telakalla työskenteli ammattitaitoinen, pysyvä työväki ja toiminnalle oli tiedossa jatkuvuutta ainakin muutamaksi vuodeksi. Laivanrakennuksen volyymi oli aivan erilainen kuin sotaa edeltäneellä ajalla Koivistolla: samaan aikaan rakennettiin useita laivoja. Sarjatyön edellytyksen syntyivät, varsinkin kun käyttöön saatiin konetyökaluja. Kuunariajan kuluessa työ erikoistui edelleen, työkalut kehittyivät ja ammattiryhmiä tuli lisää, sarjatyön myötä siirryttiin pääasiassa urakkapalkkaukseen.

Hyvin nopeasti aloitettiin myös valmistautuminen sotakorvaustoimitusten jälkeiseen aikaan: jos ihan aluksi olikin tarkoitus rakentaa vain sotakorvauskuunareita, viimeistään vuoden 1949 toimenpiteet tähtäävät selkeästi telakan toiminnan kehittämiseksi myös rautalaivojen rakentajana. Tuskin kesällä 1948 olisi tehty päätöstä levyhallin rakentamisesta, jos tuossa vaiheessa ei jo olisi tähdätty pidemmälle kuin sotakorvaustoimitusten loppuunsaattamiseen. Vuonna 1947 yhtiö alkoi palkata laivanrakennusteknikoita ja insinöörejä. Heitä ei kuitenkaan tarvittu kuunarin rakentamisessa. Tämä lienee ensimmäinen merkki jatkosuunnitelmista.

Koivistolainen laivanrakennus muuttui siis 1930-luvulta 1950-luvun alkuun tultaessa käsityövaltaisesta kotiteollisuudesta sarjatuotannoksi, talonpoikaisesta laivanrakennuksesta esiteolliseksi tuotantolaitokseksi. Kun teräslaivojen rakentaminen alkoi 1950-luvun alussa, tuotantoprosessi muuttui ja F.W. Hollming Oy:stä kehittyi teollisuuslaitos. Sen toimintamalleissa näkyi kuitenkin pitkään, ilmeisesti koko sen historian ajan, talonpoikainen laivanrakennustausta.

Puisen kuunarin rakentaminen oli siis selkeä jatkumo Koivistolta Raumalle. Sotakorvausten maksaminen ja Karjalan menetys sodassa siirsivät alusten tuotannon Raumalle ja pakottivat kehittämään työtä. Toki sekin oli merkittävä muutos koivistolaisessa laivanrakennusperinteessä, mutta koivistolaisperäisen laivanrakennuksen osalta suuri ja olennainen muutos tapahtui kuitenkin vasta sotakorvausten päätyttyä, kun Hollmingilla aloitettiin teräslaivojen rakentaminen. Nyt tarvittiin aivan uudenlaista osaamista ja koulutettuja laivanrakentajia, perimätiedolla opittu laivanrakennustaito ei enää riittänyt. Laivanrakentajien ammatti saattoi vieläkin periytyä suvussa, mutta nyt piti käydä koulua tai kursseja ammattitaidon saavuttamiseksi. Koivistolainen laivanrakennustraditio ei katkennut, vaikka laivanrakennus muuttui nyt teollisuudeksi, jossa perinteen merkitys itse laivanrakennuksessa väheni dramaattisesti. Sen sijaan yhtiön hallintokulttuurissa koivistolaisen perinteen merkitys näkyi selkeänä kuunariajan jälkeenkin.

Talonpoikaisen laivanrakennustaustan lisäksi Koivistolla rakennettuja laivoja ja Hollmingin laivanrakennusta yhdisti Venäjä ja Neuvostoliitto. Tuo maa oli tehnyt laivanrakennuksesta kannattavaa Koivistolla, jossa laivoja rakennettiin erityisesti Pietarin-

kaupan tarpeisiin. Koivistolainen laivanrakennus oli hiipumassa maailmansotien välisenä aikana, kun raja itään sulkeutui ja kauppa Neuvostoliittoon tyrehtyi. Sotakorvauskuunareista alkanut koivistolaisperäinen laivanrakennus perustui taas Neuvostoliiton tarpeisiin, mutta nyt itse laivat olivat kysynnän kohteena, ensin sotakorvauksina ja sittemmin kauppatavaraa. Neuvostoliiton kauppa oli Hollmingin laivanrakennustoiminnan kivijalka. Kun laivakauppa Neuvostoliittoon loppui, loppui myös Hollmingin telakka ja koivistolaisperäinen laivanrakennus Raumalla.

Kun sotakorvauksia yleisesti pidetään laivanrakennusteollisuuden ja idänkaupan tienraivaajaajana, Hollmingin kuunarinrakennusta ja sen myötä kehittyntä teollista laivanrakennustoimintaa Raumalla voi pitää idänkaupan selkeänä jatkumona. Telakan johtajat olivat tottuneet käymään kauppaa venäläisten kanssa ennen ensimmäistä maailmansotaa ja idän suunta oli ollut koivistolaisille luonteva kaupan käynnin kohde useiden sukupolvien ajan johtuen kasvavan Pietarin tarpeista.

Telakan perustajat olivat siis idänkaupan ammattilaisia. Toisaalta he olivat puulaivanrakennuksen ammattilaisia. Heille sotakorvauskuunareiden rakentaminen, suhteiden luominen venäläisiin laivojen vastaanottajiin ja sotakorvausten jälkeen kaupan käynnin aloittaminen venäläisten kanssa oli tuttua, perinteiden jatkamista, toisin kuin monilla muilla sotakorvauksia rakentaneilla telakoilla.

Yrjö Kaukiainen on Koiviston merenkulun historiassa todennut, että usein juuri perinne muodostaa sillan murrostilanteen yli, se edustaa jatkuvuutta ja elinvoimaa – jos kohta se myös voi toisinaan myös estää uudistumisen. Talonpoikaispurjehduksen aikana Koivistolla perinne vaikutti miltei samalla tavalla kuin pääoma. Koivistolla saatiin tavallista useammin kokea kriisiaikoja ja jouduttiin aloittamaan tyhjistä – vahvaa perinnettä lukuun ottamatta.¹¹²⁷ Koivistolaisen perinteen merkitys on ollut poikkeuk-



Kuva 117. Valmis rahtikuunari. Kuva RMA.

¹¹²⁷ Kaukiainen 1975b, 312.

sellisen voimakas, kun sotakorvauskuunareita rakennettiin Raumalla vuosina 1945–1952. Kyky käynnistää laajamittainen, tehokas laivanrakennustoiminta ”tyhjästä” oli tämän koivistolaisen perinteen ydin (kuva 117).

LÄHTEET

PAINAMATTOMAT LÄHTEET

AILA JA REINO SALON ARKISTO (ARS), Rauma

Pulli Kalle, laivanrakennuksen Grand Old man, Kaarle Pullin elämäkerta.

AKSONI OY:N ARKISTO, Rauma

Henkilökortisto, F.W. Hollming Oy:n henkilökortisto vuosilta 1945 – 52

HELSINGIN YLIOPISTO (HY)

Kulttuurien tutkimuksen laitos

Nyman, Harri 2000. Umpikulkusista kirkonkelloihin. Vaskenvalu Kaavin Juutilassa.
Kansatiede, pro gradu -tutkielma.

HOLLMING OY:N ARKISTO (HA), Rauma

Johtokunnankokousten pöytäkirjat 1945–1952

Vuosikertomukset 1945–1951

Yhtiökokouksen pöytäkirjat 1945–1946

KAARLO PULLIN ARKISTO (KPA), hallinnoi Pertti Pulli, Mynämäki

Erittely, 300 to kantoinen puinen purjemottoorikuunari. Korjattu ja täydennetty
19.5.1950, alkuperäinen hyväksytty SNTL:n Merirekisterin Keskushallinnossa
22.10.1946.

Erkki Pullin muistelmat

F.W. Hollming Oy:n laivaveistämöllä rakennettavien kuunareiden ja proomujen valmistumisvaiheet v. 1951 aikana.

F.W. Hollming Oy:n telakalla rakennettuja aluksia v. 1945–1969

Kaarlo Pullin esitelmä vuonna 1960

Kuunarin takila, piirros

Puisen purjealuksen luokitus- ja rakennussäännöt. Osat II ja III.

Neuvostoliiton merirekisteri (*Morskoi Registr SSSR*)

Työntekijöiden vakanssikohtaiset tuntipalkat 31.5.1951, luettelo

Vuoden 1952 tammi–helmikuun keskituntiansiot

Yhteen kuunariin menevät puutavaramäärät ja -lajit, taulukko

KANSALLISARKISTO

Sotakorvausteollisuuden arkisto, Laivaosasto

Luettelot, laivatoimitukset 1945–1952

Luovutus- ja vastaanottopöytäkirjat Pos 177/1–16

Luovutus- ja vastaanottopöytäkirjat, reklamaatiot

Saapuneet kirjeet 1945–1952

Selostukset, muistiot 1945–1953

Selostukset ja neuvottelut pos 176 ja 177 1945–1951

Sotakorvausteollisuuden arkisto, yleinen osasto

Kirjaamo, lähteneet kirjeet 1945–1947

Pääsihteeristö, lehtileikkeet

Varkauden lehti 17.8.1946

Sosiaalidemokraatti 21.9.1946

KANSALLISMUSEO

Kansatieteellinen käsikirjoitusarkisto

Itkonen, T. I. Pyhämään laivanrakennuksesta. Virkamatka 1948. Kansallismuseon kansatieteellisen osaston käsikirjoitusarkisto 256.

Itkonen, T. I. Virolahden kulkuneuvot ja Säkijärven laivanrakennus. Virkamatka 1952. Kansallismuseon kansatieteellisen osaston käsikirjoitusarkisto 258

RAUMAN MUSEON ARKISTO (RMA)

Kuunareiden rakentamista koskevat haastattelut

Luettelossa mainitaan haastateltavan syntymäaika ja paikka, ammatti sekä aihe, jota haastattelu koskee. Vielä manitaan haastattelijan ja haastattelun tekoaika.

1. s. 1919 Koivisto, Ingertilä

kirvesmies, työnjohtaja/teknikko

koko laivanrakennus Raumalla

haastattelijana Sirpa Wahlqvist 1985.

2. s. 1919 Koivisto, Ingertilä
kirvesmies, työnjohtaja/teknikko
laivanrakennus Koivistolla
haastattelija Sirpa Wahlqvist 1985.
3. s. 1916 Koivisto, Keskisaari
seppä, kirvesmies, merimies, työnjohtaja
metsätyöt ja puutyöt
haastattelija Sirpa Wahlqvist 1984.
4. s. 1920 Koivisto, Saarenpää
kirvesmies, työnjohtaja
kirvesmiehen työt
haastattelija Sirpa Wahlqvist 1984.
5. s. 1917 Koivisto, Patala
kirvesmies
kaaret ja perän teko
haastattelija Sirpa Wahlqvist 1986.
6. s. 1918 Impilahti
kirvesmies
kirvesmiehen työt
haastattelija Sirpa Wahlqvist 1986.
7. s. 1921 Koivisto, Eistilä
kirvesmies, levyseppä
kirvesmiehen työt, pasa, pikeäminen
Haastattelija Sirpa Wahlqvist 1984.
8. s. 1922 Koivisto, Kiiskilä
puuseppä/työnjohtaja
kaarien piirto ja riveys, pikeys
haastattelija Sirpa Wahlqvist 1984.
9. s. 1919 Terijoki
kirvesmies
kirvesmiehen työt
haastattelija Sirpa Wahlqvist 1985.
10. s. 1929 Muolaa
sekatyömies, autonkuljettaja
haalausporukka eli kuljetus
haastattelija Sirpa Wahlqvist 1986.
11. s. 1925 Koivisto

- metsätyönjohtaja, rakennusmestari
metsätyöt
haastattelija Sirpa Wahlqvist 1986.
12. s. 1919 Säkkijärvi
kirvesmies
täkki ja hytti
haastattelija Sirpa Wahlqvist 1986.
13. s. 1906 Koivisto, Kauppala
maalari
maalaus
haastattelija Sirpa Wahlqvist 1986.
14. s. 1916 Lappi, Murtamo
seppä
sepäntyöt
haastattelija Sirpa Wahlqvist 1986.
15. s. 1922 Koivisto
rikari/suunnittelija
rikaus
haastattelija Sirpa Wahlqvist 1987.
16. s. 1921 Lavansaari
rikari
rikaus
haastattelija Sirpa Wahlqvist 1987.
17. s. 1927 Rauma
rikari/työnjohtaja, suunnittelija
rikaus
haastattelija Sirpa Wahlqvist 1987.
- Työssä Hollmingin telakalla -haastattelut*
18. Kuunarinrakentajien yhteishaastattelu 23.4.1980
19. s. 1921 Vuoksela
kirvesmies
haastattelija Pirkko Virtanen 1982
20. s. 1900 Humppila
koneistamon työnjohtaja
haastattelija Pirkko Virtanen 1984

21. s. 1926 Koivisto
metallimies
haastattelija Pirkko Virtanen 1982.
22. s. 1918 Impilahti
kirvesmies
haastattelija Pirkko Virtanen 1982.
23. s. 1916 Koivistolla
metsätyönjohtaja
haastattelija Pirkko Virtanen 1982.
24. s. 1926 Lavansaari
riveäjä
haastattelija Pirkko Virtanen 1982.
25. s. 1924 Rauma
uloslyöntilavan työnjohtaja
haastattelija Pirkko Virtanen 1982
26. s. 1921 Koivisto
kirvesmies
Haastattelija Pirkko Virtanen 1982.

Laivapiirustukset

Museoesineet

Hollming Oy museoesineet. Esineitä säilytetään tällä hetkellä Rauman merimuseossa. Kuunareiden tekemisessä käytettyjen työkalujen luettelo. Luettelon on laatinut Rauman Koivisto-kerhon laivanrakennuksen perinnetoimikunta.

Valokuva-arkisto

Valokuvat Hollmingin telakan historiasta

RAUMAN MERIMUSEO

Valokuva-arkisto

Valokuvat Hollmingin telakan historiasta

SEMINAARIESITELMÄT

Sotakorvausseminaari, Tampere 13.6.2008, järj. Karjala-liitto
muistiinpanot Sirpa Wahlqvist

Kuusterä, Antti: Sotakorvaukset Suomen kansataloudessa – taakka vai ponnahduslauta uuteen?

Mickelsen, Kalle: Sotakorvaukset – kansallistalkoot vai osaamisen paikka?

SUULLISET TIEDONANNOT KIRJOITTAJALLE

Kaukiainen Yrjö, professori, toukokuu 2010

Kivinen Heikki, työnjohtaja, suunnittelija, 17.2.2008.

Mannonen Aarno, toimitusjohtaja, 14.10.2004

Nummela Jouko, ekonomi, Rauma, 31.12.2002

Wahlqvist Väinö, eläkeläinen, Rauma, vuosina 1984–2004 sekä 2008–2010.

TAMPEREEN YLIOPISTO (TAY)

Yhteiskunta- ja kulttuuritieteiden yksikkö/Musiikintutkimus/Kansanperinteen arkisto

Mustut/Kper A-K 1499. Kalle Pulli, Rauma. 1969. Nauhoittaja: Erkki Ala-Könni

Mustut/Kper A-K 1507. Kalle Pulli, Rauma. 1969. Nauhoittaja: Erkki Ala-Könni

Mustut/Kper A-K 1710. Kalle Pulli, Rauma. 1970. Nauhoittaja: Erkki Ala-Könni

Mustut/Kper A-K 1711. Kalle Pulli, Rauma. 1970. Nauhoittaja: Erkki Ala-Könni

Mustut/Kper A-K 1712. August Mannonen, Rauma. 1970. Nauhoittaja: Erkki Ala-Könni

TURUN YLIOPISTO

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos

Kansatiede (TYKL)

Kysely 19/23 merimiesten muistelmat. Vastaaja merikapteeni, s. Koivisto 1911

Kysely 9/57 merimiesten muistelmat. Vastaaja merikapteeni, s.1902 Koivisto

Grönros, Jarmo 1992. Laivanrakentaja 1938–1988, työ- ja tuotantoprosessin muutos Wärtsilän Turun telakalla. Suomalaisen ja vertailevan kansatieteen lisensiaattitutkimus

Kokkonen, Outi 1987. Rauman karjalaiset. Karjalaisen kulttuurin sopeutuminen Raumalla. Suomalaisen ja vertailevan kansatieteen pro gradu-tutkielma

Suna, Antti 1972. Laivamestari Kaarlo Pullin haastattelu laivanrakennuksesta Koivistolla. Turun yliopiston kansatieteen laitos 722, kansatieteen CL-työ.

Tuomola, Satu-Miia 2000. Elämää Noormarkun ruukinmäellä. Paikallisen teollisuusyhdyskunnan elinkaari 1800-luvun alusta nykypäivään. Suomalaisen ja vertailevan kansatieteen pro gradu -tutkielma.

Wahlqvist, Sirpa 2002. Talonpoikaisesta laivanrakennuksesta sarjatuotantoon. Sotakorvauskuunareiden rakentaminen ja rakentajat F.W. Hollming Oy:n telakalla

Raumalla 1945–52. Kansatiede, Pro gradu –tutkielma.
 Wahlqvist, Sirpa 2004. Koivistolaiset sotakorvauskuunareiden rakentajina. Talonpoikaisen laivanrakennuksen muutos puulaivojen sarjavalmistajaksi F.W. Hollming Oy:n telakalla Raumalla 1945–52. Kansatiede, lisensiaatintutkimus.

Suomen historia

Kujanen, Hannu 1984. Turkulaislaivoilla maailman merillä. Turun kauppalaivaston purjealukset vuosina 1856–1879. Suomen historian pro gradu -tutkielma.

Sosiaalitieteiden laitos

Sosiaalipolitiikka

Hirvonen, Kirsi ja Pursimo, Timo 1989: Karjalaisen siirtoväen työhön sijoittuminen ja asuntotilanne Rauman kaupungissa v. 1944–1950 sekä Raumalle sopeutuminen. Sosiaalipolitiikan pro gradu -tutkielma.

MUUT PAINAMATTOMAT LÄHTEET

Mäkinen 1946. DI Pentti Mäkisen käsikirjoitus; Sotakorvauskuunaria rakentamassa 1946 lekamiehenä huhti–heinäkuussa. PM. tekn.yo. ja luut. evp. Rauma-Repolan Valkon telakalla.

SÄHKÖISET LÄHTEET

Anttonen, Pentti. Kolumni: Kulttuurin, perinteen ja perinnön kysymksiä. Elore, vol 16 – 1/2009. Julk. Suomen Kansantietouden Tutkijain Seura ry., http://www.elore.fi/arkisto/1_09/art_anttonen_09.pdf, tulostettu 8.2.2011.

Hollming OY. <http://www.hollming.fi>, tulostettu 22.8.2010.

Rahanarvonkerroin 1860–2010. http://www.tilastokeskus.fi/til/khi/2010/khi_2010_2011-01-14_tau_001.html, tulostettu 25.1.2011.

Ships nostalgia. <http://www.shipsnostalgia.com/showthread.php?s=fc27a119f790a7997562e7b55feaf48&t=22556&page=2>, tulostettu 22.6.2009.

STX Europe. <http://www.stxeurope.com/?page=738> käynti 18.11.2011.

Tilavuus matemaattisena suureena. <http://fi.wikipedia.org/wiki/Tilavuus>, tulostettu 6.8.2010.

Veronalennuselokuva. <http://www.wikipedia.org/wiki/veronalennuselokuva>, tulostettu 11.10.2011

PAINETUT LÄHTEET

Ahonen, Sirkka 2001. Nuoret ja kollektiivisen muistin suomettuminen. – Johan Bäckman (toim.), Entäs jos tulee se yhdestoista? Suomettumisen uusi historia, s. 401–417. Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.

Alasuutari, Pertti 1996. Toinen tasavalta. Suomi 1946–1994. Tampere: Vastapaino.
 Antikainen, Jyrki 1989. Corporate culture and the adaption of finnish migrants in the 1980s. – Riitta Räsänen (toim.), *Ethnologia Fennica* 1989, volume 17, s. 5–27. Helsinki: Ethnos ry.

Anttonen, Marjut 1999. Etnopolitiikka Ruijassa. Suomalaislähtöisen väestön identiteettien politisoituminen 1990-luvulla. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 764. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Arjava, Jouni 1999. Sotakorvauskuunarit. – Jukka Eenilä & Marja Pelanne & Yrjö Kaukianen & Henrik Rosenius (toim.), *Nautica Fennica*, Suomen merimuseo 1999, s. 30–56. Helsinki: Museovirasto & Suomen merihistoriallinen yhdistys.

Arjava, Jouni 2000. Sotakorvauskuunarit. – Eero Levanto (toim), Sotakorvauskuunari Vega, s. 22–33. Pietarsaari: Vega-säätiö.

Arjava, Jouni 2002. Raholan kriteeri. Professori Jaakko Raholan elämä ja työ. Helsinki: Tekniikan Viestintä Rahola Oy.

Arvastson, Gösta 1987. Maskinmänniskan. Arbetets förändringar i 1900-talets storindustri. Göteborg: Bokförlaget Korpen.

Auer, Jaakko 1956. Suomen sotakorvaustoimitukset Neuvostoliitolle. Tutkimus tavaroiden luovuttamisohjelmista, niiden toteuttamisesta ja hyvityshinnoista. Porvoo, Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.

Aukia, Markku 1973. Turun satamamiehistä vuosina 1889–1939. *Scripta Ethnologica*, Turun Yliopiston kansatieteen laitoksen julkaisuja 28. Turku: Turun yliopiston kansatieteen laitos.

Aunesluoma, Juhana 2007. Paperipatruunat. Metsäteollisuus sodassa ja jälleenrakentamisessa 1939–1950. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 1055:3. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Björklund, Nils G. 1990. Valmet. Asetehtaiden muuntuminen kansainväliseksi suuryhtiöksi. [sine loci]: Valmet.

Brouwer Norman J. 1993. *International Register of Historic Ships*. Second edition. Shropshire: Anthony Nelson Ltd.

Börman, Jan-Erik 1979. Åboländsk bygdeseglation 1850–1920. Farkoster, redare, resor och ekonomi. Helsingfors: Helsingin yliopiston monistuspalvelu.

Börman, Jan-Erik 1980. Skeppsbyggen på Vestlax skeppsvarv åren 1865–1897. Helsinki: Helsingin Yliopiston monistuspalvelu.

- Cistov, K. V. & SNTL:n Tiedeakatemia N. N. Mikluho-Maklain nimelle omistetun Etnografian instituutin itsäslaavilaisen jaoksen työryhmä (toim.) 1976. Venäläinen perinnekulttuuri. Neuvostoliiton Pohjois-Euroopan venäläisväestön etnologiaa 1800-luvulta 1900-luvun alkuun. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 322. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Coser, Lewis A. 1992. Introduction: Maurice Halbwachs 1877–1945. – Maurice Halbwachs, *On Collective Memory*. Toim. Lewis A. Coser, s. 1–34. Chicago and London: The University of Chicago Press.
- Douglas, Mary 1987. *How Institutions Think*. London: Routledge & Kegan Paul.
- Dunge, Manne 2004. *Svensk varvsindustri under 180 år*. - Manne Dunge & Ulrika Djerw, Kjersti Bosdotter & Klas Helmersson & Claes Wollentz (red.), *Varvsliv. Minnen från en svensk industriepok*. – Sjöhistorisk årsbok 2004–2005, s. 9–16. Ödes-hög: Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm.
- Eenilä, Jukka 1990 *Käsityöverstaasta automaation aikakauteen*. Suomen museo 1990, s. 15–33. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Elomaa, Hanna 2001. *Mikrohistoria johtolankojen jäljillä*. - Kari Immonen & Maarit Leskelä-Kärki (toim.), *Kulttuurihistoria. Johdatus tutkimukseen*. Tietolipas 175, s. 59–74. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Ericsson, Christoffer H. 1987. *Tidigt finskt stålbygge mot bakgrund av Sandvikens skeppsdocka*. – Christoffer H. Ericsson & Kim Montin (red.), *Skeppsbyggeri. Ett urval föredrag från ett sjöhistoriskt symposium i Mariehamn 2–4 juni 1983 arrangerat av Ålands Sjöfartsmuseum och Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi*. Jungfrusund 1, s. 32–43. Åbo: Jungfrusundprojektet.
- Ericsson, Christoffer H. 1994. *Den mångsidiga konstruktören*. – *Frisk Bris* 6, 1994, s. 6–9.
- Ericsson, Christoffer H. 1999. *Skeppsbyggaren Gösta Kyntzell 1882–1961*. Helsingfors: Ulla Paulig.
- Eskola Jari, Suoranta Juha 2000. *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. Tampere: Osuuskunta Vastapaino.
- Estep, H. C. 1983. *How Wooden Ships Are Built. A Practical Treatise on Modern American Wooden Ship Construction with a Supplement on Laying Off Wooden Vessels*. New York, London: W. W. Norton & Co Inc.
- Fellman, Susanna 1996. *Suomen sotakorvaukset ja metalliteollisuus*. – Jorma Tiainen & Ilkka Nummela (toim.), *Historiaa tutkimaan*, s. 317–331. Jyväskylä: Arena Kustannus Oy.
- Fellman, Susanna 2000. *Uppkomsten av en direktörsprofession. Industriledernas utbildning och karriär i Finland 1900–1975. Bidrag till Kännedom av Finlands natur och folk* 155. Helsingfors: Finska Vetenskaps Societeten – Suomen Tiedeseura.
- Fingerroos, Outi 2004. *Haudatut muistot. Rituaalisen kuoleman merkitykset Kannaksen muistitiedossa*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 985. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Fingerroos, Outi & Haanpää, Riina 2006. *Muistitietotutkimuksen ydinkysymyksiä*. – Outi Fingerroos & Riina Haanpää & Anne Heimo & Ulla-Maija Peltonen (toim.), *Muistitietotutkimus. Metodologisia kysymyksiä*. Tietolipas 214, s. 25–48. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Fingerroos, Outi & Peltonen, Ulla-Maija 2006. *Muistitieto ja tutkimus*. – Outi Fingerroos & Riina Haanpää & Anne Heimo & Ulla-Maija Peltonen (toim.), *Muistitietotutkimus. Metodologisia kysymyksiä*. Tietolipas 214, s. 7–24. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- F. W. Hollming osakeyhtiö. – *Voima ja käyttö* 4/1956, s. 116–118. Helsinki: Suomen konemestariiliiton julkaisu.
- F.W. Hollming Oy laivaveistämö. – *Voima ja käyttö* 4/1948, s. 68. Helsinki: Suomen konemestariiliiton julkaisu.
- Ginzburg, Carlo 1996. *Johtolankoja. Kirjoituksia mikrohistoriasta ja historiallisesta metodista*. Tampere: Gaudeamus.
- Greenhill, B. 1951. *The Merchant Schooners I–II*. London: Percival Marshall and Co.
- Greenhill, Basil & Giffard, Ann 1970. *The Merchant Sailing Ship: A Photographic History*. Newton Abbot; David & Charles
- Greenhill, Basil 1988. *The Evolution of the Wooden Ship*. London: B.T. Batsford Ltd.
- Greenhill Basil & Manning, Sam 1995: *The Schooner Bertha L. Downs. Anatomy of the Ship Series*. London: Conway Maritime Press.
- Gripenberg, Lennart 1932. *Kone- ja siltarakennus osakeyhtiö 1892–1932 ja sen edeltäjät*. Helsinki: Kustannusliike Suomen Kauppa ja Teollisuus O.Y.
- Grönros, Jarmo 1996. *Aurajoen rautakourat. Laivanrakennus Turussa*. – *Aurajoen rautakourat – laivanrakennus Turussa. Näyttelyesite* 22. Turku: Turun maakuntamuseo.
- Haavikko, Paavo 1984. *Wärtsilä 1834–1984. Wärtsilä-yhtiön ja siihen liittyvien yritysten kehitysvaiheita kansainväliseksi monialayritykseksi*. Porvoo: Oy Wärtsilä Ab.
- Haavio, Ari 1958. *Kustavilainen talonpoikaispurjehdus 1800- ja 1900-luvuilla*. – *Turun Ylioppilas V*, s. 133–153. Turun Yliopiston Ylioppilaskunta. [sine loci].
- Halbwachs, Maurice 1992. *On Collective Memory*. Toim. Lewis A. Coser. Chicago and London: The University of Chicago Press.
- Harki, Ilmari 1971. *Sotakorvausten aika*. Jyväskylä: K. J. Gummerus osakeyhtiö.
- Heikkilä, Hannu 1983. *Liittoutuneet ja kysymys Suomen sotakorvauksista 1943–1947*. *Historiallisia tutkimuksia* 121. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.

- Heikkinen, Kaija 1989. Karjalaisuus ja etninen itsetajunta. Salmin siirtokarjalaisia koskeva tutkimus. Joensuun yliopiston humanistisia julkaisuja n:o 9. Joensuu: Joensuun Yliopisto.
- Heimo, Anne 2010. Kapina Sammatissa. Vuoden 1918 paikalliset tulkinnat osana historian yhteiskunnallisen rakentamisen prosessia. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 1275. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Heino, Ulla 2002. Rauma. Idylliä ja tehokkuutta 1875–2000. Pori: Rauman kaupunki.
- Helle, E. J. 1937. Laivanrakennus. Porvoo, Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Helle, Jussi (toim.) 2001. Merikapteeni Erkki Ilmari Pulli. Muistelmia. Täydennetty laitos. Omakustanne.
Helsingin Sanomat 10.11.2004.
- Helsti, Hilka 2005. Hedelmällisen tiedon jäljillä. Teemakirjoitukset tutkimuksen lähteinä. – Pirjo Korkiakangas & Pia Olsson & Helena Ruotsala (toim.), Polkuja etnologian menetelmiin, *Ethnos-toimite* 11, s. 148–159. Helsinki: Ethnos ry.
- Hentilä, Seppo 2001. Kun historiankirjoitus kohtaa suomettumisen. – Johan Bäckman (toim.), Entäs jos tulee se yhdestoista? Suomettumisen uusi historia, s. 57–70. Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Hilka, Martti V. 1988. Koivistolaiset 1939. Helsinki: Helsingin koivistolaiset ry.
- Hilka, Unto 1975. Pullinniemestä Kiilinrantaan. Koivisto III. Tilastotietoja ja kyläkuvausvauksia Koivistolta. Lahti: Koivikko-säätiö & Koivistolaisten seura ry.
- Hjerppe, Reino & Hjerppe, Riitta & Mannermaa, Kauko & Niitamo, O.-E., Siltari, Kaarlo 1976. Suomen teollisuus ja teollinen käsityö 1900–1965. Suomen Pankin julkaisuja. Kasvututkimuksia VII. Helsinki: Suomen Pankki.
- Hjerppe, Riitta 1982. Teollisuus. – Jorma Ahvenainen & Erkki Pihkala & Viljo Rasila (toim.) Suomen taloushistoria 2. Teollistuva Suomi, s. 408–431. Helsinki: Tammi.
- Hoffman, Kai 1988. Teollisuus. – Yrjö Kaukiainen & Erkki Pihkala & Kai Hoffman & Maunu Harmo (toim.), Sotakorvauksista vapaakauppaan. Kauppa- ja teollisuusministeriön satavuotisjuhlakirja, s. 125–162. Helsinki: Kauppa- ja teollisuusministeriö.
- Hollmingin telakan ammattiosastojen historiikki 1945–2001. 2003. Rauman laivanrakentajien Ammattiosasto 192 RY.
- Holmström, Lars 1986. Maksoimme velkaa. Sotakorvauspäiviä ja vähän öitäkin. Insinööriliitto Oy.
- Holmström Mikael, Asunta Anssi 1998. Puulaivan korjaajan käsikirja. Viaporin Telakka ry.
- Hoppu, K. W. 1953. Laivanrakennustoiminta. - K.W. Hoppu & Erkki Kansanaho (toim.), Koivisto. Sen vaiheista, asukkaista ja elinkeinoista, s. 204–208. Vammala: Koivikko-säätiö.
- Hyvä veistämöteollisuus sotakorvausperintönä. – Suomen Merenkulku 10/1952, s. 249–260. Helsinki: Suomen Laivanpäälystöliiton julkaisuja.
- Hornborg, Eirik 1965. Purjehdusmerenkulun historia. Porvoo, Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Högnäs, Per-Ove 1987. Ålandskt skeppsbygge i början av 1900-talet. Traditioner och tekniska lösningar. – Guy Björklund & Carola Korf & Kristina Lundström-Björk & Pekka Toivanen (red.), *Bottnisk kontakt III. Föredrag hållna vid maritimhistoriskt seminarium i Jakobstad 7–9.2.1986*, s. 130–134. Jakobstads museum publikation nr 20. Jakobstad: Jakobstads museum.
- Högnäs, Per-Ove 1989a: De sista träfartygen byggs. – Per-Ove Högnäs & Jerker Örjans (red.), Galeasen Albanus. Ett åländskt skeppsbygge och den historiska bakgrund, s. 116–131. Mariehamn: Skeppsföreningen Albanus.
- Högnäs, Per-Ove 1989b. Skeppsbyggeri på Åland i äldre tid. – Per-Ove Högnäs & Jerker Örjans (red.), Galeasen Albanus. Ett åländskt skeppsbygge och den historiska bakgrund, s. 109–115. Mariehamn: Skeppsföreningen Albanus.
- Illoinen, Eva 1967. Slipi. Uudenkaupungin telakan vaiheita 75 vuoden aikana. [*sine loci*].
- Jukanen, Sulo 1975. Honkalaivat ja halkolastit. Koivisto II. Koiviston pitäjistä ja sen asukkaiden merenkulusta ja laivanrakennuksesta. Koivikko-säätiö & Koivistolaisten seura ry.
- Kalela, Jorma 2000. Historiantutkimus ja historia. Hanki ja jää. Helsinki: Gaudeamus.
- Kalela, Jorma 2001. Historiantutkimus ja jokapäiväinen historia. – Jorma Kalela & Ilari Lindroos (toim.), Jokapäiväinen historia. Tietolipas 177, s. 11–25. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kalela, Jorma 2006. Muistitiedon näkökulman historiaan. – Outi Fingerroos & Riina Haanpää & Anne Heimo & Ulla-Maija Peltonen (toim.), Muistitietotutkimus. Metodologisia kysymyksiä. Tietolipas 214, s. 67–92. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kallberg, Ulla 1981. Kustavin talonpoikaispurjehduksesta 1961–1915. Turun Yliopiston kansatieteen laitoksen toimituksia 8. Turku: Turun Yliopiston kansatieteen laitos.
- Kallenautio, Jorma 2005. Suomi kylmän sodan maailmassa. Suomen ulkopolitiikka Porkkalan palautuksesta 1955 Euroopan unionin jäsenyyteen 1995. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 1042. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kalpio, Olli 1988. Ruukista naulatehtaaksi. Koskensaaren tahdasyhteisön ja ruukkiläisten elämäntavan muotoutuminen ennen toista maailmansotaa. Jyväskylän

- yliopisto, etnologian laitos. Tutkimuksia 22. Jyväskylä: Jyväskylän Yliopiston etnologian laitos.
- Karikoski, V. A. M., Kannel, T. K., Lavonius, K. A. (toim.) 1951. Suomen teollisuus. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Kivi.
- Karonen, Petri 2002. Patriarkaalisien järjestyksen monet todellisuudet. – Piia Einonen & Petri Karonen (toim.), Arjen valta. Suomalaisen yhteiskunnan patriarkaalisesta järjestyksestä myöhäiskeskiajalta teollisuuden kynnykselle (v. 1450–1860), s. 255–259. Historiallinen Arkisto 116. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Karste-Liikkanen, Greta 1968. Pietarin-suuntaus kannakselaisessa elämänkentässä 1800-luvun loppupuolelta vuoteen 1918. Kansatieteellinen Arkisto 20. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Kaukiainen, Yrjö 1970. Suomen talonpoikaispurjehdus 1800-luvun alkupuoliskolla (1810–1853). Historiallisia tutkimuksia. Suomen Historiallinen Seura LXXIX. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.
- Kaukiainen, Yrjö 1975a. Itäisen Suomenlahden talonpoikaispurjehduksesta. Naviko 3, 1975, s. 9–15. Kotka: Kotkan merenkulkuopiston oppilaskunta r.y.
- Kaukiainen, Yrjö 1975b. Koiviston merenkulun historia. Koivisto I. Lahti: Koivikkosäätiö & Koivistolaisten seura ry.
- Kaukiainen, Yrjö 1982. Perinteinen kotiteollisuus. – Yrjö-Pekka Mäkinen & Ilmari Lehmusvaara (toim.), Karjala 3. Karjalan yhteiskunta ja talous, s. 173–83. Hämeenlinna: Arvi A. Karisto Oy.
- Kaukiainen, Yrjö 1986. Suomen talonpoikaispurjehduksen taloudellinen tausta. – Talonpoikaispurjehdus Itämerellä. Seminaari Kotkassa 2.–4.8.1984, s. 15–27. Kymenlaakson maakuntamuseon julkaisuja n:o 6. Kotka: Kymenlaakson maakuntamuseo.
- Kaukiainen, Yrjö 1991. Sailing into Twilight. Finnish Shipping in an Age of Transport Revolution, 1860–1914. Studia Historica 39. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.
- Kaukiainen, Yrjö 2008. Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 1155, Tieto. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kaukiainen, Yrjö 1993. A history of Finnish shipping. Maritime History. London, New York: Routledge.
- Kilpi, Taavi 1969. Parkki Kaitaisen rakennusvaiheita: vanhojen tilikirjojen kertomaa. Eripainos Uudenkaupungin sanomista 1968. Uusikaupunki.
- Kiviluoto, Heikki 1975. Piilukurveesta peräporttiin. Hollming Oy 1945–75. Rauma.
- Kiviluoto, Heikki 1988. Kaarlo Pulli. Puulaivanrakennuksen mestari. Toim. Antti Rouhio. Rauma: Hollming Oy.
- Klinge, Matti 2001. Ecce Finnia Tridentem! – Tässä Suomi valtikkasi!. – Johan Bäckman (toim.), Entäs jos tulee se yhdestoista? Suomettumisen uusi historia, s. 23–56. Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Knorring, Nils von 1995. Aurajoen veistämöt ja telakat. Muistiinpanoja Turun veistämöiden historiasta. Espoo: Schildts.
- Koiviston viesti 4/2001.
- Koivukari, Tapio 2009. Sumun lokikirja. Helsinki: Johnny Kniga.
- Koivuneva, Mauno 1953. Koivistolaiset evakkotiellä. – K.W: Hoppu & Erkki Kansanaho (toim.), Koivisto. Sen vaiheista, asukkaista ja elinkeinoista, s. 306–331. Vammala: Koivikko-säätiö.
- Koivuniemi, Jussi 2005. Joen ja sotakorvausten voimin. Satakunnan teollisuus 1935–1955. – Jorma Ahvenainen (toim.), Satakunta. Kotiseutututkimuksia XXIII. Satakunta toisen maailmansodan murroksessa. Satakunta 1935–1955, s. 68–87. Kokemäki: Satakunnan Historiallinen Seura.
- Koski, Torsti 1994. Hietalahden telakkatyöväen historia 1865–1965. Helsinki: Hietalahden Telakkatyöväen Ammattiosasto R.y. n:o 41.
- Korkiakangas, Pirjo 1996. Muistoista rakentuva lapsuus. Agraarinen perintö lapsuuden työnteon ja leikkien muistelussa. Kansatieteellinen arkisto 42. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Korkiakangas, Pirjo 1999. Muisti, muistelu, perinne. – Bo Lönnqvist & Elina Kiuru & Eeva Uusitalo (toim.), Kulttuurin muuttuvat kasvot. Johdatusta etnologiatieteisiin, s. 155–176. Tietolipas 155. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Korkiakangas, Pirjo 2005. Muistoista tulkintaan – muisti ja muisteluaineistot etnologian tutkimuksessa. – Pirjo Korkiakangas & Pia Olsson & Helena Ruotsala (toim.), Polkuja etnologian menetelmiin, Ethnos-toimite 11, s. 129–144. Helsinki: Ethnos ry.
- Korkiakangas, Pirjo 2006. Etnologisia näkökulmia muistiin ja muisteluun.. – Outi Fingerroos & Riina Haanpää & Anne Heimo & Ulla-Maija Peltonen (toim.), Muistitietotutkimus. Metodologisia kysymyksiä. Tietolipas 214, s. 120–144. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kronholm, Jan 1994. ”Jacobstads Wapen”. Erään laivanrakennuksen historia. [sine loci]: Pietarsaaren merihistoriallinen yhdistys.
- Köresaar, Ene 2007. Virolaisten elämäkerrat ja nostalgian retoriikka. – Maarit Knuutila & Tiina-Riitta Lappi & Helena Ruotsala & Elina Salminen (toim.), Hei, muistatkos...? Ethnos-toimite 14. Helsinki: Ethnos ry.

- Laine, Timo 1985. Ansiokotiteollisuus teollisessa yhteiskunnassa. Jyväskylän yliopiston etnologian laitos, tutkimuksia 19. Jyväskylä: Jyväskylän yliopiston etnologian laitos.
- Laitinen, Erkki 2005. Karjalainen siirtoväki, sodanjälkeinen asutustoiminta ja ortodoksinen kirkko Satakunnassa. – Jorma Ahvenainen (toim.), Satakunta. Kotiseutututkimuksia XXIII. Satakunta toisen maailmansodan murroksessa – Satakunta 1935–1955, s. 30–67. Harjavalta: Satakunnan Historiallinen Seura.
- Laivanrakentaja 1938–1988. 1988. Wärtsilän Turun telakan työhuonekunta 50 vuotta.
- Lampikoski, Kari 1972. Ammattiyhdistys ja ammattikunnan status. Sosiologinen tutkimus ammattiyhdistyksen toiminnasta ammattikuntansa statuksen kohottamiseksi organisaatiossa. Tutkimustapauksena Suomen konepäällystiliiton toiminta merikonemestarien statuksen kohottamiseksi laivaorganisaatiossa. Turun yliopiston sosiologian laitos, sarja B12. Turku: Turun yliopiston sosiologian laitos.
- Lander, Leena 1997. Iloisen kotiinpaluun asuinsijat. Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Lehtonen, Juhani U. E. 2005. Kansatieteen tutkimushistoria. – Pirjo Korkiakangas & Pia Olsson & Helena Ruotsala (toim.), Polkuja etnologian menetelmiin, Ethnos-toimite 11, s. 11–24. Helsinki: Ethnos ry.
- Lindblom, Jarl 1948. Byggnadsteknik vid serietillverkning av 300 tons träkunar. – Unda Maris 1947–48. Nordisk Fiskebåtbyggarekonferenss 1947, s. 211–256. Göteborg: Sjöfartsmuseet.
- Lundelin, Viljo 1998. LATE telakkana 1945–1990. Laivanrakentajana vuosina 1945–1988. [*sine loci*]
- Lähteenoja, Aina 1939. Rauman kaupungin historia IV. Rauma 1809–1917. Rauma. *Länsi-Suomi* 1945, 1946
- Makkonen, Elina 2006. Instituution suullinen historia. – Outi Fingerroos & Riina Haanpää & Anne Heimo & Ulla-Maija Peltonen (toim.), Muistitietotutkimus. Metodologisia kysymyksiä. Tietolipas 214, s. 245–270. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Mansner, Markku 1998. Sosiaaliturvan synty. – Paula Avilainen & Ilari Hetemäki (toim.), Suomen historia 8. Espoo: Weilin+Göös.
- Matikka, Hannu 1995. Itäuusmaalaiset hiekkajaalat. – Riitta Blomgren & Jukka Eenilä & Yrjö Kaukiainen & Esko Lehesmaa & Henrik Rosenius (toim.), Nautica Fennica, Suomen merimuseo 1994, s. 32–67. Helsinki: Museovirasto ja Suomen Merihistoriallinen Yhdistys.
- Matikka, Hannu 2007. Laivat ja laivanrakennus saaristolaivaston Sveaborgin eskaaderissa. – Petri Sipilä & Hannu Matikka & Tuija Lind & Reetta DeWan & Riitta Ailonen (toim.), Suomenlinnan telakka ennen ja nyt, s. 18–37. Helsinki: Museovirasto.
- Metsänkylä, Antti 1986. Metallityön tallennus. Selvitys ammattialaan kohdistuvasta museaalista tallennuksesta. Työväenkulttuuriprojektin julkaisu 4. Helsinki: Museovirasto, tutkimusosasto.
- Michelsen, Karl-Erik 1999. Viides sääty. Insinöörit suomalaisessa yhteiskunnassa. Helsinki: Tekniikan Akateeminen Liitto, Suomen Historiallinen Seura.
- Mäkinen, Minna 2007. Muistelu ja muistuttelu haastattelun dialogin rakentajana. – Maarit Knuuttila & Tiina-Riitta Lappi & Helena Ruotsala & Elina Salminen (toim.), Hei, muistatkos...? Ethnos-toimite 14, s. 180–189. Helsinki: Ethnos ry.
- Mäkinen, Yrjö-Pekka 1982. Rannan kihlakunta. Yrjö-Pekka Mäkinen & Ilmari Lehmusvaara (toim.), Karjala 3. Karjalan yhteiskunta ja talous, s. 340–357. Hämeenlinna: Arvi A. Karisto Oy.
- Nevanlinna, Lea 1994. Hamari. Portti merelle I. Porvoon merenkulkua ja laivanrakennusta. Hammars. Porten till havet. Sjöfart och skeppsbygge i Borgå. Porvoo: Hammars Ungdomförening RF.
- Nieminen, Niilo 2003. Kuunarilaiva Uljas. Omistajat, päälliköt ja matkat. Näköispainos. Helsinki: John Nurmisen Säätiö.
- Norrvik, Christer 1999. Purjeiden kaupunki. Kristiinankaupungin merenkulku vuoden 1809 jälkeen. Kristiinankaupungin kaupunki.
- Nummela, Ilkka 1993. Inter arma silent revisores rationum. Toisen maailmansodan aiheuttama taloudellinen rasitus Suomessa vuosina 1939–1952. *Studia Historica Jyväskyläensia* 46. Jyväskylä: Jyväskylän Yliopisto.
- Nurmi, Virpi 1989a. Lasinvalmistajat ja lasinvalmistus Suomessa 1900-luvun alkupuolella. *Kansatieteellinen Arkisto* 36. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Nurmi, Virpi 1989b. Työväki vai ammattiryhmä. – Teppo Korhonen & Matti Räsänen (toim.), Kansa kuvastimessa. Etnisyys ja identiteetti. *Tietolipas* 114, s. 177–208. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Osmo ja purjelaivamuseo. Osmosta kansallinen merimuseo, 1930. Helsinki: Satakuntalaisen Osakunnan Osmo-toimikunta.
- Ojala, Jari 1996. Tuhannen purjelaivan kaupunki. Kokkolan purjemerenkulun historia. Kokkola: Keski-Pohjanmaan säätiö.
- Paasio, Veikko 1933. Uudenkaupungin suuri laivanrakennuskausi vv. 1857–1876. Ylipainos Uudenkaupungin sanomista. Uusikaupunki: Uudenkaupungin Sanoma-lehti- ja Kirjapaino O.Y.
- Papp, David 1977. Ålandsk allmogeseglation, med särskild hänsyn till sjöfarten på Stockholm. Sjöfarten i Lemlands socken 1800–1940. Stockholm: Institutet för folklivsforskning.

- Papp, David 1987. En sentida estländsk allmogearvsplats. Papenholm på Ösel. – Christoffer H. Ericsson & Kim Montin (red), Skeppsbyggeri. Ett urval föredrag från ett sjöhistoriskt symposium i Mariehamn 2–4 juni 1983 arrangerat av Ålands sjöfartsmuseum och Sjöhistoriska museet vid Åbo Akademi. Jungfrusund 1, s. 52–65. Åbo: Jungfrusundprojektet.
- Paukkunen, Leo 1989. Siirtokarjalaiset Nyky-Suomessa. Jyväskylän yliopiston yhteiskuntapolitiikan laitoksen tutkimuksia A5. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.
- Paulaharju, Samuli 1965. Vanha Raahe. II painos. Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Peltonen, Eeva 1993. Miten kotirintama kesti - miten siitä kerrotaan. – Riitta Raitis & Elina Haavio-Mannila (toim.), Naisten aseet. Suomalaisena naisena talvi- ja jatkosodassa. Juva: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Peltonen, Matti 1996. Carlo Ginzburg ja mikrohistorian ajatus. – Ginzburg, Carlo 1996. Johtolankoja. Kirjoituksia mikrohistoriasta ja historiallisesta metodista, s. 7–34. Tampere: Gaudeamus.
- Peltonen, Matti 1999. Mikrohistoriasta. Tampere: Gaudeamus.
- Peltonen, Ulla-Maija 2003. Muistin paikat. Vuoden 1918 sisällissodan muistamisesta ja unohtamisesta. Suomen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 894. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Peltonen, Ulla-Maija 2006. Muistitieto folkloristiikassa. – Outi Fingerroos & Riina Haanpää & Anne Heimo & Ulla-Maija Peltonen (toim.), Muistitietotutkimus. Metodologisia kysymyksiä. Tietolipas 214, s. 93–119. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Pihkala, Erkki 1982. Sopeutuminen rauhaan. – Jorma Ahvenainen & Erkki Pihkala & Viljo Rasila (toim). Suomen taloushistoria 2. Teollistuva Suomi, s. 337–361. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.
- Piispa, Heikki 2003. Meri on meidän peltomme. Lavansaari ja sen merenkulku talonpoikaispurjehduksen kukoistuskaudella. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Pohjanpalo, Jorma 1965. Suomi ja merenkulku. Mitä–Missä–Milloin-sarja. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Otava.
- Pohjanpalo, Jorma 1971. Puolen vuosisataa Suomen laivanrakennusteollisuutta. – Voima ja käyttö 1971/7–8. Helsinki: Suomen konepäällystiitto.
- Pohjanpalo, Jorma 1978. Finland in shipping and shipbuilding. Helsinki: Ministry for Foreign Affairs.
- Pohjanpalo, Jorma 1983. Purjelaivojen rakentajat. – Markku Haapio (toim). Purjeiden aika, s. 182–205. Turku: Eita Oy.
- Portelli, Alessandro 1997. The Battle of Valle Giulia. Oral History and the Art of Dialogue. The University of Wisconsin Press.
- Portelli, Alessandro 2006. Mikä tekee muistitietotutkimuksesta erityisen? – Outi Fingerroos & Riina Haanpää & Anne Heimo & Ulla-Maija Peltonen (toim.), Muistitietotutkimus. Metodologisia kysymyksiä. Tietolipas 214, s. 49–64. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Pulli, Erkki 1970. Koivistolaisesta laivanrakennuksesta ja merenkulkua. – Koivisto, maalaiskunta ja kauppa. Karjala-lehden no 37 liite 9, 1970, s. 9–10.
- Rahola, Jaakko 1946. Silmäys laivanrakennusteollisuutemme kehitykseen. 50 vuotta Suomen teollisuutta ja taloutta. – Teknillinen Aikakauslehti, erikoisnumero 4 A 1946, s. 253–259. Helsinki: Suomalaisen teknikkojen seura.
- Rahola, Jaakko 1947. Liimaus, puulaivan hitsaus. – Tehostaja 1947 no 1, s. 5–9. Helsinki: Teollisuuden työteholiitto.
- Raninen-Siiskonen, Tarja 1999. Vieraana omalla maalla. Tutkimus karjalaisen siirtoväen muistelukerronnasta. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 766. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Raud, Ants 2000. Muistoja VEGA-ajastani. Eero Levanto (toim.), Sotakorvauskuunari Vega, s. 54–57. Pietarsaari: Vega-Säätiö.
- Rautiainen, Pirjo 2007. ”Joku sanoi, että tutkiminen on jännää.” Nuorten tutkijoiden muistoja. – Maarit Knuutila & Tiina-Riitta Lappi & Helena Ruotsala & Elina Salminen (toim.), Hei, muistatko...? Ethnos-toimite 14, s. 190–207. Helsinki: Ethnos ry.
- Roos, J. P. 2001. Jälkisuomettumisesta uussuomettumiseen. – Johan Bäckman (toim.), Entäs jos tulee se yhdestoista? Suomettumisen uusi historia, s. 487–492. Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Rossi, Leena 2003a. Koiviston arkielämää 1880-luvulta 1930-luvulle. Koivisto-säätiö.
- Rossi, Leena 2003b. Kulttuurihistoriallisesta muistitiedosta. – Leena Rossi (toim.), Ihmisiä ja elämää Kirjakkalan, Mathildedalin ja Teijon vanhoissa ruukkikylyissä, s. 17–38. Turku: Turun Yliopisto, kulttuurihistoria.
- Rossi, Leena 2006. Koivistolaiset evakossa 1939–1949. Koivisto-säätiö.
- Ruotsala, Helena 2002. Muuttuvat palkiset. Elo, työ ja ympäristö Kittilän Kyrön paliskunnassa ja Kuolan Luujärven poronhoitokollektiivissa vuosina 1930–1995. Kansatieteellinen Arkisto 49. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Ruotsala, Helena 2005. Matkoja, muistoja, mielikuvia. Kansatieteilijä kentällä. – Pirjo Korkiakangas & Pia Olsson & Helena Ruotsala (toim.), Polkuja etnologian mementiin, Ethnos-toimite 11, s. 45–76. Helsinki: Ethnos ry.
- Räisänen, Kullervo 1977. Koivistolaisista laivanrakentajista. Itäviitta 4/1977.

- Saarinen, Jarmo 1996. Viimeiset Turussa rakennetut purje- ja puulaivat. – Aurajoen rautakourat. Laivanrakennus Turussa. Näyttelyesite 22. Turku: Turun maakuntamuseo.
- Sallinen-Gimpl, Pirkko 1989. Karjalainen kulttuuri-identiteetti. – Teppo Korhonen & Matti Räsänen (toim.), Kansa kuvastimessa. Etnisyys ja identiteetti, s. 209–226. Tietolipas 114. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Sallinen-Gimpl, Pirkko 1994. Siirtokarjalainen identiteetti ja kulttuurien kohtaaminen. Kansatieteellinen Arkisto 40. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Sandbäck, Ossi 2004. Uudenkaupungin voimakolmikko Malén, Isaksson ja Saarinen. Uusikaupunki: Uudenkaupungin merihistorillinen yhdistys.
- Sappinen, Eero 2000. Arkielämän murros 1960- ja 1970-luvuilla. Tutkimus suomalaisen työväestön elämäntavoista ja niiden paikallisista raumalaisista piirteistä. Kansatieteellinen Arkisto 46. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Sariola, Mauri 1981. Jälleenrakennettu maa. Jyväskylä: Gummerus.
- Sere, Jouko 2000. Suomen sotakorvaukset Neuvostoliittoon 1944–1952. – Eero Levanto (toim.), Sotakorvauskuunari Vega, s. 6–21. Pietarsaari: Vega-säätiö.
- Siivonen, Katriina 2008. Saaristoidentiteetit merkkien virtoina. Varsinaissuomalainen arki ja aluekehitystyö globalisaation murroksessa. Kansatieteellinen Arkisto 51. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Sipilä, Petri 1994. Sotakorvausalukset ja uudistuvat telakat. – Erkki Riimala (toim.), Navis Fennica. Suomen merenkulun historia, osa 3, Telakat, satamat ja valtion alukset, s. 62–66. Porvoo, Helsinki, Juva: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Sipilä, Petri 2007. Valmet Oy. Valtiolista laivanrakennusta Suomenlinnassa. – Petri Sipilä & Hannu Matikka & Tuija Lind & Reetta DeWan & Riitta Ailonen (toim.), Suomenlinnan telakka ennen ja nyt, s. 68–87. Helsinki: Museovirasto.
- Snellman, Hanna 1996. Tukkilaisen tulo ja lähtö. Kansatieteellinen tutkimus Kemi-joen metsä- ja uittotöistä. Scripta Historica 25, Oulun Historiaseuran julkaisuja. Oulu: Pohjoinen.
- Snellman, Hanna 2003. Kansa tietää! – Pekka Laaksonen & Seppo Knuutila & Ulla Piela (toim.), Tutkijat kentällä. Kalevalaseuran vuosikirja 82, s. 44–61. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Snow, Ralph L. 2006. The Twilight of Commercial Wooden Shipbuilding, 1896–1920. – Wooden Shipbuilding & Small Craft Preservation. Papers from the Symposium on the American Wooden Shipbuilding Industry sponsored by the Bath Marine Museum April 30–May 2, 1976, in Bath, Maine, and from the Second Annual Museum Conference on Small Craft sponsored by The Mariners Museum May 8–9, 1976, in Newport News, Va, s. 76–92. The Preservation Press, National Trust for Historic Preservation in the United States.
- Spectre, Peter H. & Larkin David 1991. Wooden Ship. The Art, History and Revival of Wooden Boatbuilding. Boston, London, Melbourne: Houghton Mifflin Company.
- Spoof, Sanna-Kaisa 1997. Savikkojen valtias. Jokelan Tiilitehtaan sosiaalinen ja fyysinen miljöö. Kansatieteellinen Arkisto 43. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Stjerncreutz, Albin 1982. Suomalainen meri-sanakirja. 2. painos. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 28. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Suojanen, Päivikki 1997. Työkaluna tutkijan persoona. – Anna Maria Viljanen & Minna Lahti (toim), Kaukaa haettua, kirjoituksia antropologisesta kenttätyöstä, s. 149–157. Helsinki: Suomen Antropologinen Seura.
- Suomen Asetuskokoelma 645/1944.
- Suomen kansallisfilmografia 4 1948–1952. Vuosien 1948–1952 suomalaiset kokoillan elokuvat. 1992. Helsinki: VAPK-kustannus, Suomen elokuva-arkisto.
- Suomen kauppalaivasto II, v. 1921. Helsinki. Merenkulkuhallituksen tilastokonttori.
- Suviranta, Br. 1948. Suomen sotakorvaus ja maksukyky. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Otava.
- Suviranta, Br. 1961. Suomen sotakorvaus. – E. Linkomies (toim.), Oma maa IX, s. 277–287. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Otava.
- Talve, Ilmar 1979. Suomen Kansankulttuuri. Historiallisia Päälinjoja. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 355. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Talve, Ilmar 1996. Suomenlahden ulkosaarten kansankulttuuri 1800-luvun loppupuolelta talvisotaan. – Risto Hamari & Martti Korhonen & Timo Miettinen & Ilmar Talve (toim.), Suomenlahden ulkosaaret. Lavansaari, Seiskari, Suursaari, Tytärsaari, 117–353. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 630. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Thompson, Paul 2000. The Voice of the Past. Oral History. 3. painos. Oxford: University Press.
- Ukkonen, Taina 2000. Menneisyyden tulkinta kertomalla. Muistelupuhe oman historian ja kokemuskertomusten tuottamisprosessina. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 797. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Uola, Mikko 1996. ”Meidän isä on töissä telakalla”. Rauma-Repolan laivanrakennus 1945–1991. Keuruu: Kustannusyhtiö Otava.
- Uola, Mikko 2001. Hollming 1945–2000. Sotakorvausveistämöstä monialakonserniksi. Rauma: Hollming Oy.
- Wahlqvist, Sirpa 1990. Byggandet av krigskadeståndsskonare på Hollmings skeppsvarv. – Virpi Nurmi (red.), Bottnisk Kontakt V, Maritimhistorisk konferens, Raumo museum 9–11 februari 1990, s. 96–98. Rauma: Raumo Museum.

- Wahlqvist, Sirpa 1992. Sotakorvauskuunareita F.W. Hollming OY:n telakalta. - Virpi Nurmi (toim.), Brassip piukka. Rauman Merimuseoyhdistyksen julkaisuja N:o 2, s. 43–46. Rauma: Rauman Merihistoriallinen Yhdistys.
- Wahlqvist, Sirpa 2004: Koivistolaiset sotakorvauskuunareiden rakentajina Raumalla F.W. Hollming Oy:n telakalla vuosina 1945–1952. – Sirkka Saarinen ym. (toim), Sananjalka. Suomen Kielen Seuran vuosikirja 46, s. 140–158. Turku: Suomen Kielen Seura.
- Valtakari, Aura 1980. Kansanomainen laivanrakennus Lappeella, Lappeenrannassa ja Taipalsaassa v. 1880–1950. Jyväskylän Yliopisto, etnologian laitos. Tutkimuksia 13. Jyväskylä: Jyväskylän Yliopisto, etnologian laitos.
- Valtonen, Heli 2004. Minäkuvat, arvot ja mentaliteetit. Tutkimus 1900-luvun alussa syntyneiden toimihenkilönaisten omaelämäkertoista. Jyväskylä Studies in Humanities 26. Jyväskylä: Jyväskylän Yliopisto.
- Varvsliv, 2004. Varvsliv. Minnen från en svensk industriepok. – Manne Dunge & Ulrika Djerw & Kjersti Bosdotter & Klas Helmersson & Claes Wollentz (red.), Sjöhistorisk årsbok 2004–2005. Ödeshög: Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm.
- Vattula, Kaarina (toim.) 1983. Suomen taloushistoria 3. Historiallinen tilasto. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Otava.
- Wickström, Barbro 2004. Skutbyggarnas Alexandra. En fortsättning på den östnyländska skuttraditionen. Borgå: Skutbyggarna – Jaalanrakentajat r.f.
- Wikdahl, Magnus 1992. Varvets tid. Arbetarliv och kulturell förändring i en skeppsbyggnadstad. Stockholm: Gidlunds Bokförlag.
- Viitanen, Osmo 1962. Särkisalon talonpoikaispurjehdus 1800–1900-luvuilla. – Turun Ylioppilas IX, s. 53–71. Turku: Turun yliopiston ylioppilaskunta.
- Wikander, C. W. (toim.) 1901. Käytännöllinen Oppikirja Laivanrakennustaidossa, Purjeitten piirustamisessa y. m. Turku: G.W. Wilén ja Kumpp. Kirjapaino.
- Vilkuna, Kustaa 1983. Työ ja ilonpito. Kansanomaisia työnjulia ja kestitöitä. II uusittu painos. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Otava.
- WSOY:n Iso tietosanakirja 6. 1997. Porvoo–Helsinki–Juva: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Vuori, Yrjänä 1962. Laivanrakennusteollisuus. – Eero Pakkala (toim.), Meri ja me, s. 95–153. Porvoo, Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Zethelius, Gustaf A. 1961. Svenskt skeppsbyggeri under övergångstiden från segel till ånga och från trä till järn. – Gerhard Albe (toim.) Sjöhistorisk Årsbok 1959–1960, s. 27–50. Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm.
- Åström, Anna-Maria 2005. Den etnologiska forskningsprocessen. En djupdykning i mentala och materiella sfärer. – Pirjo Korkiakangas & Pia Olsson & Helena Ruotsala (toim.), Polkuja etnologian menetelmiin, Ethnos-toimite 11, s. 25–42. Helsinki: Ethnos ry.

LIITTEET

LIITE 1. F.W. Hollming Oy:n telakalla valmistuneet puukuunarit 1945–52¹

No.	Nimi	Tyyppi	Kölinlasku	Vesille-lasku	Luovutus	Lipun-vaihto	Myöhempi kohtalo
1	Akademik Shakaljskij / Akademi k Shokaljskij	kahveli	17.6.1945	15.6.1946	28.8.1946	26.9.1946	Leningrad, merikorkea-koulu, poist. 1965
2	Professor Vize	kahveli	21.6.1945	18.6.1946	11.9.1946	26.9.1946	Leningrad, merikorkea-koulu, poist. 1965
3	Kalmar/Kaljmar	bermuda	24.9.1945	14.9.1946	18.9.1946	29.1.1947	Vladivostok, poist. 1965
4	Korall	bermuda	20.12.1945	16.9.1946	18.9.1946	29.1.1947	Vladivostok, poist. 1965
5	Junga koulu-laiva	kuunari-parkki	7.3.1946	9.5.1947	28.6.1947	9.8.1947	Vladivostok Liepaja, Latvia (telakalle tullut tieto, Sotevan arkisto) ²
6	Sturman koululaiva	kuunari-parkki	2.4.1946	22.12.1946	28.6.1947	9.8.1947	Petropavlovsk Liepaja, Latvia (telakalle tullut tieto, Sotevan arkisto)
7	Midja/Midija	bermuda	21.6.1946	22.5.1947	29.6.1947	15.9.1947	Petropavlovsk, tuhoutunut Kuriileilla
8	Ulva/Uljva	bermuda	28.6.1946	11.6.1947	28.7.1947	15.9.1947	Petropavlovsk, tuhoutunut Kuriileilla
9	Saturn	bermuda	17.9.1946	18.9.1947	26.11.1947	30.12.1947	Vladivostok/Murmansk, poist. 1965
10	Jupiter	bermuda	9.11.1946	4.10.1947	25.12.1947	13.1.1948	Vladivostok/Murmansk, poist. 1965, kertomus ³

1 Soteva, laivaosasto, Luettelot, laivatoimitukset 1945–52, 300 t rahti- ja koulukuunarien luovutustaulukko Pos 177.; Arjava 1999, 51–53.

2 Soteva, laivaosasto, selostukset neuvottelut pos 176–177 1945–51.

3 <http://www.shipsnostalgia.com/showthread.php?t=22556>, käynti 22.6.2009: Beginning in 1948, the Soviets sent herring-fishing expeditions from Kaliningrad to the Iceland fishing grounds. The 1950 expedition set out in late spring, and a few months later the schooner Jupiter was sent out from Kaliningrad with a cargo of fresh vegetables and salt in barrels, with a view to bringing back herring from the fleet. She reportedly left Kaliningrad on 1 August 1950, and reached the Iceland fishing grounds after a difficult 17-day voyage during which her diesel repeatedly broke down.

Once she was there the diesel failed yet again during a storm. A trawler tried to take her in tow, but they made a heavy contact and seriously damaged her bowsprit; the mizzen mast broke shortly afterwards, and she was driven onto rocks just off shore. All of the crew managed to reach dry land, but at least one man died there as a result of injuries. They were picked up by a boat from the base ship Tungus.

No.	Nimi	Tyyppi	Kölinlasku	Vesille- lasku	Luovutus	Lipun- vaihto	Myöhempi kohtalo
11	Planeta	kahveli	5.1.1947	1.12.1947	19.5.1948	28.5.1948	Murmansk, poist. 1965
12	Smena	kahveli	25.1.1947	15.1.1948	19.5.1948	28.5.1948	Murmansk, poist. 1965
13	Blesk	bermuda	1.7.1947	14.8.1948	30.9.1948	25.10.1948	Murmansk, poist. 1965
14	Tshaika	kahveli	1.7.1947	20.9.1948	26.11.1948	10.12.1948	Tallinna, upotettu Loksassa, poist. 1959 (Arjava), Vladivostok (Soteva)
15	Neptunia/ Neptunija	bermuda	4.10.1947	7.10.1948	25.11.1948	8.12.1948	Vladivostok, poist. 1965
16	Trebank/Tre- pang	kahveli	4.10.1947	12.11.1948	18.1.1949	18.1.1949	Vladivostok, poist. 1965
17	Mintai	kahveli	3.12.1947	15.12.1948	20.5.1949	8.7.1949 (lähti Suo- mesta)	Vladivostok, poist. 1965
18	Omar	kahveli	2.2.1948	21.8.1948	21.10.1948	28.10.1948	Vladivostok
19	Raketa	kahveli	14.12.48	28.5.1949	16.9.1949 (aktien allekirj.)	19.12.1949 (luovutus)	Leningrad (Soteva), Tallinna, upotettu sähkölaitoksen edustalle, poist. 1957 (Arjava)
20	Lutz/Lutsh	kahveli	27.12.1948	3.7.1949	26.11.1949 (aa)	9.12.49 (lu)	Leningrad (Soteva), Tallinna, upotettu Piritalle, poist. 1959 (Arjava)
21	TDS-111	kahveli	20.12.1948	19.9.1949	22.5.1950 (aa)	24.5.1950 (lu)	Leningrad
22	TDS-112	kahveli	4.1.1949	14.10.1949	22.5.1950 (aa)	24.5.1950 (lu)	Leningrad
23	H-38	kahveli	26.9.1949	26.1.1950	17.5.1951 (aa)	28.5.1951 (lu)	
24	H-39	kahveli	11.10.1949	20.5.1950	17.5.1951 (aa)	20.5.1951 (lu)	
25	H-40	kahveli	26.10.1949	20.6.1950	17.5.1951 (aa)	6.6.1951 (lu)	
26	H-41	kahveli	9.11.1949	12.7.1950	26.5.1950 (aa)	29.5.1951 (lu)	
27	H-42	kahveli	24.11.1949	1.8.1950	30.5.1950 (aa)	31.5.1951 (lu)	Leningrad ⁴
28	H-43	kahveli	5.4.1950	30.12.1950	12.6.1951 (aa)	5.6.1951 (lu)	Kaspianmeri ⁵
29	H-44	kahveli	21.4.1950	18.5.1951	24.7.1951 (aa)	24.7.1951 (lu)	

4 Soteva, laivaosasto, selostukset, neuvottelu pos. 176–177,

5 Soteva, laivaosasto, saapuneet kirjeet 1951, kirje 5.6.1951.

LIITTEET

No.	Nimi	Tyyppi	Kölinlasku	Vesille- lasku	Luovutus	Lipun- vaihto	Myöhempi kohtalo
30	H-45	kahveli	2.5.1950	10.7.1951	25.9.1951 (aa)	25.9.1951 (lu)	
31	H-46	kahveli	20.5.1950	28.7.1951	31.10.1951 (aa)	1.11.1951	
32	H-47		29.6.1950			20.6.1952	Tallinna?, upostettu Piritan satamaan (Arjava)
33	H-48		30.5.1951			20.6.1952	Tallinna?, upostettu Piritan satamaan (Arjava)
34	H-39		30.5.1951			20.6.1952	

Sotevan laivaosaston luovutustaulukko ja Arjavan tiedot poikkeavat jonkun verran toisistaan. Laivojen nimien kirjoitusasuissa on eroja ja päivämäärissä on eroja, jopa useiden kuukausien heittoja. Laivojen nimissä on mainittu kummatkin vaihtoehdot, päivämäärät on kirjattu Sotevan luovutustaulukon mukaan, myöhemmissä kohtaloissa on tietoja kummastakin.

Joidenkin tietojen mukaan Professor Rudovitz, myöhemmin nimellä Kihnu Jonn (virol. o) olisi Hollmingilla rakennettu kuunari. Se on toiminut Piritajoen oikealla rannalla ravintolana, kertoo Ants Raud.⁶

⁶ Raud 2000, 56.

LIITE 2. Laivanrakennussanasto

aisaaminen	mastojen linjaus
ansoitus	mastojen linjaaminen
ankkurilyyssi	silmäke laivan kyljessä, jota pitkin ankkurikettinki juoksi
askelrisut	ks. väylingit
diagonaali	kaariin ulkopuolelle tai kannen alle kiinnitetyt ristikkäiset tukiraudat
emäpuu	köli
fendari	korkkipussi eli viilari
fyysinki	keulakaari eli keulan täytepuu, klyysipuu
haakkipultti	tai haakipultti, jonka teroitettuun päähän oli lyöty väkäsiä, jotta pultti pureutuisi paremmin puuhun
haalaaminen	raskaiden tavaroiden kuljetusta vetämällä
hesseli	esseli, rauta maston yläpäässä, jonka läpi tonki eli ylämasto vedettiin
hollihaka	puiden kiinnittämisessä apuna käytetty rauta, jonka molemmat päät oli taivutettu kulmiksi ja teroitettu
huokurit	kaareen veistetyt puolipyöreät kolot, joista laudoituksen väliin pääsivät vesi pääsi juoksemaan laivan perään
hyttipalkit	4 – 5 laudan muodostama tuki laivan kannen alla, kiinni ulkolaidassa
häkkipalkit	perärankaan molemmille puolille asennetut puut, joihin peräkaaret kiinnitettiin
jenkakone	laite, jolla tehtiin pultteihin kierteitä
jertti	kahvelia tukeva talja, jonka avulla sitä voitiin kiristää tuulen puolelle
jolu	pyöreä aluspuu, käytetty mm. vesillelaskussa
jumpra	rostirauta laivan kyljessä, vantit kiinnitettiin näihin
juokseva takila	purjelaivan köysistö
juoksut	pitkät parrut, joita käytettiin mm. vesillelaskussa
juurikas	puun juuriosa, jota käytettiin liitosten vahvikkeena
juurvalli	köysi, jolla kahvelin ”juuri” nostetaan ylös. Juurvalliksi kutsuttiin sitä plokia, joka veti kahvelia juuresta lähelle mastoa?
yyysinki	tervattu naru, jolla mm. vaijerin päät sidottiin
jäykkääjät	pitkittäistuet, joiden tehtävänä oli vahvistaa laivaa, ks. sijongit
jäävuoraus	jäälankutus suoja laivan lankutusta jäissä kuljettaessa
jöölinki	köysi, taljaköysi
kaarilava	laudoista tehty alusta, jossa oli kaaren piirustukset ja jossa kaaret veistettiin, panturilava, pantterilava

LIITTEET

kaaripelkka	raakaparru, josta kaari veistetään
kaija	keulapuun sivuvantit (myös laiturit)
kainalopala	kaaren täytepuu
kalkkauskiila	lastiluukun pressun kiristämiseen käytetty puukiila
kamtäkki	kansipalkkien päällä lähinnä ulkokylkeä oleva muuta kantta paksumpi lankutus, kantäkki, skantäkki
kansipiitta	kansipalkki, joiden päälle rakennetaan kansi
karneeraus	laivan sisälankutus
karveli	lastiluukun kehys
karvi	puuliitos
kelkka	paksuista hirsistä tehty rakenne, jonka päälle laiva kallistettiin vesil-elaskussa, kun se laskettiin veteen kylki edellä
kenseli	sikoköli
kerinkiriuku	väliaikaistuet, jolla kaaret tuettiin ulkopuolelta ennen lankutusta
ketka	laivan sivun muoto eli kannen kaarevuus
ketkasarja	ylimmät, muita paksummat lankut laivan ulkosivulla, vyötelaita
keulajuurikas	puun juuriosa, jota käytettiin laivan keularangan ja kölin liitoskohdan vahvikkeena
keulapakka	kannen korotettu osa keulassa
keulateevi	keularanka, keulavannas, steevi
keulatievi	kaularanka
kievikulma	siirtokulma, työkalu
kimpalkki	maston kummallakin sivulla olevat palat, joiden varassa olivat vantit ja jatkomasto, kimpakka
kläärätä	päälystää esim. vaijeripleissi merimieslangalla, kleedata
konepeti	rakenne, jonka päälle laivan kone asennettiin
konki	sarja, lankkurivi
konopaatsija	riveäjä
korvakaaret	peräpeilin tolpat, jotka muodostivat peräpeilin kaltevuuden
koululaiva	tässä koulutuskäyttöön tehty kuunariparkki eli kuunarilaiva
kousari	vantin alapäähän laitettu silmäke , johon vanttiruuvi kiinnitettiin
kuuti, kuutti	jalustin, eli köysi, jolla purjeita säädetään (purjeen ala-nurkissa istuvat köydet, joilla purjeita, tuulen suunnan jälkeen ja tarpeen myöden, jännitetään aluksen peräpuolelta)
köli	laivan pitkittäinen tukiranka, emäpuu
laipio	ruuman väliseinä
laivamestari	mies, jonka johdolla laiva rakennettiin

lankkuvalssi	ura lankkua varten esim. keularangassa
lattarit	ks. väylingit tai askelrisut
leistanko	parraslaidan päällyspuu
leksi	kuokkamainen, poikkiteräinen kirves
leksiminen	kaarien sisäpinnan tasoitusta kuokkamaisella kirveellä, leksaus
lensvokka	hyvän tuulen purje, raakapurje kaulamastossa
leuhka	kuuden tuuman kirves
liikki	hamppuköysi, joka kiersi purjetta, liiki
liiverpuomi	pukrehti, keulapuu, kliivarpuomi
litsliina	köysi, jolla purjeet sidottiin puslingeista puomiin
lukkokarvi	hakaliitos, käytettiin mm. kölipuiden liitoskohdassa
luokitus	laivan merikelpoisuuden virallinen vahvistus
luuthultti	tammikiila, jolla ylämasto kiilattiin saalingille
lykkäjäiset	laivan vesillelaskutilaisuus Koivistolla
lyyssi	silmäke, jonka läpi ankkurikettinki juoksi, klyysi
läärätä	päällystää vantti tervanarulla
lääräyskone	apuväline, jolla vantit päällystettiin tervanarulla
löysköli	irtoköli, kölin alle kiinnitetty lankku, joka suojaasi köliä pohjakosketuksessa
mallikaari	vanha laivanrakennustapa, jossa malli- eli rouvikaaret tehtiin ensin, jolloin syntyi kehikko. Kehikkoon sovitettiin sitten muut kaaret
malspiikki	pleissauksessa käytetty työkalu, jolla pujosta avattiin
masintka	kepin päähän kierretty lampaannahka, jolla levitettiin pikeä laivan pohjalle
maston kenkä	syvennys mastoa varten sikokölissä
matopohja	messinkilevystä tehty pohja, joka suojaasi laivan puista pohjaa troop- pisilta madoilta
muskeli	puinen vasara, jota käytettiin riveämisessä
mönjä	raudan ruostumista estävä aine, jota käytettiin myös mm. korkkauk- sessa tiivisteenä
naijaus	kiinnittää esim. väylingit langalla vantteihin
näiji	kulmarauta, jolla tuettiin kannen ja kyljen liitosta, juuri, polvi, sitna
palle	laivan pohjan ja kyljen pyöreä yhtymäkohta
pallipatsas	keulapollari, ankkuripelin tuki, palstöta
palposti	keulapollari
parikaari	kaksoiskaari
partuunat	tankovantit, ylämastojen vantit

LIITTEET

pasa	pasu, laite, jolla lankut höyrytettiin taipuisiksi
passari	harppimainen piirrin
pasuttaa	höyrystää lankku kuumaksi pasassa, jolloin lankku kestää taivutusta katkeamatta
peiliparru	parru laivan perässä, johon sivulankutus ja toisaalta peräpeili tukeutuivat
pelkka	parru, joka oli veistetty kahdelta puolelta, mutta kaksi on veistämättä
penslata	pujoa ohutta vajeria esim. vanttiruuvien yläpäähän ja samalla kiristää vantti vanttiruuviin
penliina	ohutta vajeria, jolla esim. vanttien alapäätsä penslattiin
peräpakka	kannen korotettu osa perässä
peräpeili	laivan perän poikittainen lankutus
perätievi	peräranka, steevi
petipukit, -pölkkyt	parrun pätkistä tehty laivanrakennusalausta
piikki	galvanoitu taottu naula, joilla esim. lankutus kiinnitettiin
piikvalli	köysi, jolla kahvelin pää nostetaan ylös
piilukirves	leveäteräinen vesitokirves
piitta	laivan kannen kannatin
pikatin	vedenpoistoputki kamtäkissä
pikikärry	rissakaukalo, laivan pohjan pikeämisessä käytetty työkalu
pleissata	pujoa lenkki vajerin päähän
pukki	teline, johon kiinnitetyn taljan avulla esim. kaaret saatiin nostettua pystyyn
pukrehti	liiverpuomi, keulasta ulos pistävä keulapuu
punninkilankut	ensimmäiset lankkusarjat laivan ulkokyljellä kölin vieressä
punninkivalssi	ura punninkilankulle kölissä
puolimalli	laivan suunnittelussa apuna käytetty laivan puolikkaan pienoismalli, josta otettiin mitat kaaren malli
puorti	laivan kylki
puosmanni	puosu
puosmastuoli	apuväline, jolla mies saatiin mastoon
puslinkirenkaat	purjerenkaat purjeessa
puukeli	rautainen rengas, jolla maston liitoskohta vahvistettiin
puuskapuut	tammesta tehdyt puut, jotka peittivät peräpeilin ja reilingin laudoituksen saumat
päärholtti	ketkasarja Koivistolla, vyötelaita
rama	tilkerauta, työkalu

reikka	taipuisa viivotin
reilinki	aluksen parras, reelinki
reilinkitöttä	kaaren päät eli parraslaidan tuki, joihin reilinkilankutus kiinnitettiin, reelinkitöttä
rekiparru	paksu hirsi, jonka päälle laiva kallistettiin, kun se laskettiin vesille kylki edellä Koivistolla
rikari	takilan tekijä
rikaus	takilan teko
rive	tilke, tervattua hamppua
riverauta	tilkerauta, työkalu
riveura	lankkuun tehty rako, johon tilke upotettiin
riveäminen	laivan lankutuksen tilkitseminen tervatulla hampulla, triivaaminen
rostirauta	vantit kiinnitettiin näihin vanttiruuvien avulla, rustirauta
rotti	alamaston yläpää
rouvi	mallikaari Koivistolla
rullatelakka	varsinainen telakka, josta vesillelasku tapahtui
ruuma	laivan lastitila
ryyla	pryyli, narun pleissauksessa käytetty työkalu
sakkeli	yleensä hevosenkengän muotoinen, erillisellä ruuvitapilla suljettu köysissä ja vajereissa käytettävä lukkohela
sakset	kahdesta pylvästä koottu apuväline, jolla mastot nostettiin paikoilleen
seilihanska	purjeentekijän työkasine, purjekinnas
seilimaakari	purjeiden tekijä
seis(s)inki	purjeen kiinnitysnaaru
senkki	reiän ympärille tehty viistous, johon pultin kanta upposi diagonaalipinnan kanssa samalle tasolle
sentteririuku	parikaareen puoliväliin kiinnitetty poikki puu, joka piti kaaren koossa
sijonki	sivujäykkäjäät, jotka tehtiin laivan sisäpuolelle kolmeen sarjaan muuta lankutusta vahvemmassa lankusta
sikoköli	parru, joka sitoi kaaret köliin, kelsi
slammaus	vesitankin sisäpuolen suojaus
surrinki	päärholtin eli ketkasarjan alle asennettu ensimmäinen tavallinen lankku laivan ulkokyljellä, myös viimeiseksi asennettu kansilankku
surrinkiviinat	surrinkilankku laitettiin paikoilleen vasta, kun lankuttajat saivat surrinkiviinat
taakeli	köyden purkautumisen estävä sidos

LIITTEET

taaki	keulan vantti (taakseili=fokkaseili, taakvokka=haruspurje)
takila	mastot, vantit, köydet, purjeet
takilointi	mastojen, vanttien, köysien ja purjeiden asennus paikoilleen
talja	(takilan) vetolaite
tammipiikki	laivan lankutuksessa käytetty naula, ks. piikki
tankovantti	ylämaston vantti, partuuna
tappura	tilke
temmirauta	taltta
tervakusi	tervan keiton yhteydessä saatu esiöljy, käytettiin puun sinistymisen estoon
tervapentka	tervarive
tihtaaminen	riveuran avaaminen riveraudalla
tihtari, tihturi	riveäjä
tirkki	köysi, jolla puomin ulkopää nostetaan, puomin kannatinvaijeri, dirkki
tonkipuu	ylämasto
torslaaki	tuurna, lävistystaltta
touvi	paksu vetoköysi
tuurna	työkalu, jolla tehtiin mm. reikiä rautaan ja lyötiin piikit syvälle puuhun, että päälle saatiin korkkaus
töttä	tukipuu, pönkäpuu
vaarna(s)	puutappi, jolla vahvistettiin lankutuksen kiinnitys
vaarnaspenkki	laite, jolla vaarnaita valmistettiin. Jakkara, johon oli porattu vaarnaan kokoisia reikiä. Vaarnaan aihe lyötiin reiän läpi ja saatiin pyöreä ja sileä vaarnas.
vaarnaspora	sähköporakone, jolla puuvaarnaita tehtiin
vaatti	limisauma purjeessa
vantit	vaijerit, jotka pitivät mastoa pystyssä, laivan sivuilla
vanttiruuvi	vanttia kiristävä vetoruuvi
varvi	laivanrakennuspaikka Koivistolla
vatustaakit eli vesi(s)taakit kettingit, jotka tulivat liiverpuomin huipusta ja keskeltä	keularankaan tukien liiverpuomia
vernissa	maaliöljy
vesilinja	laivan uppouma
vesitaakit	ks. vatustaakit
vinkkeli	suorakulma, työkalu
vinssi	nostolaite
vintilä	käsin veivattava pora

vokkamasto	keulamasto
vokkataaki	iso taaki
väli(s)taakit	väliharukset
vänkäri	hevosmiehen apumies puiden kaadossa
värkki	laite
väylingit	takilaan vievät tikapuut, jotka kiinnitettiin vanttehin

LIITE 3.

Suomen telakat Sotevan hankkijoita 1.4.1949¹

Telakka	Per.	Henkilöluku (työl. + muu)	Petien luku	Tähän men- nessä	Osuus sotakorvauksiin
Hietalahden telakka	1865	110 + 230	4	349	20 kpl 600 hv:n merihinaajia 25 kpl 2000 hv:n järvihinaajia 2 kpl 2000 to merihöyryaluksia
VMT-Helsinki	1919	1000 + 300		6	10 kpl 800 hv:n troolareita
Crichton-Vulkan Oy	1741	2585 + 335	6 + 1 rakent.	876	30 kpl 800 hv:n merihinaajia 30 kpl 3000 hv:n(?) meriproomuja 2 kpl 3000 to merimoottorialuksia 2 kpl 3000 to merimoot. (Astrid T) 5 kpl 3200 t merihöyryaluksia
Laivateollisuus Oy	1946	665 + 130	8	15	45 kpl kuunareita
Pansion telakka	1946	900 + 200	2	6 + 13 rakent.	34 kpl 150 hv:n hinaajia 18 kpl 1000 to komposiittiproo- muja
Rauma-Raahe Oy	1912/ 1947	400 + 14	5	19	45 kpl 1000 to komposiittiproo- muja
Valkon laiva Oy	1945	418 + 114	6,5 + korj. peti	21	63 kpl 1000 to komposiittiproo- muja 4 kpl kuunareita
Hollming Oy	1945	435 + 75	6 + 4	20	34 kpl kuunareita
A. Eklöf	1918	44 + 6	2	9	7 kpl kuunareita
A. Ahlström Var- kaus	1853	700 + 110	3	30	17 kpl 400 hv:n järvi- ja jokihinaajia 16 kpl 150 hv:n jokihinaajia
Teljän tehtaas	1945	230 + 30	3	12	30 kpl 1000 to komposiittiproo- muja
Ruona Oy	1919	573 + 112	3	28	12 kpl 500 hv:n järvihinaajia
Reposaaren kone- paja	1891	250 + 25	3	15	25 kpl 1000 to komposiittiproo- muja
Uudenkaupungin telakka	1893	320 + 50	2	14 + pien- aluksia	25 kpl 1000 to komposiittiproo- muja
Lypsyniemen konepaja	1917	330 + 30	6	25	10 kpl 400 hv:n järvi- ja jokihinaajia

1 Soteva, laivaosasto, selostukset ja muistiot 1945–1953; Suomen telakat Sotevan hankkijoina.

Sotakorvausalukset telakoittain²**Oy Wärtsilä Ab**

Crichton-Vulcan

per. 1741

aikaisemmin Suomen johtava laivanrakennustelakka, rak.349 alusta (1.4.1949)

- 30 800 hv:n merihinaajia
- 3 3000 tonnin merimoottorialuksia
- 9 3200 tonnin merihöyryaluksia
- 24 3000 tonnin meriproomuja

Hietalahden telakka

aikaisemmin ps. laivojen huolto- ja korjaustehtäviä

- 30 600 hv:n hinaajia (Koskenkin mukaan 30)
- 19 2000 tonnin järviroomuja (alun perin 25, joista 6 annettiin myöhemmin Pansion telakan valmistettavaksi³)
- 2 2000 ton Regel-luokan merihöyryaluksia⁴

A. Ahlström Oy:n Warkauden telakat

aikaisemmin sisämaan laivaveistämöiden ykkönen

- 17 400 hv:n joki- ja järvihinaajia (3 näistä koottiin A. Ahlströmin Pihlavan konepajalla Porissa)
- 16 150 hv:n joki- ja järvihinaajia

Enso-Gutzeit Oy Lypsyniemi

- 10 400 hv:n joki- ja järvihinaajia

Ruona Oy Raahe

- 12 500 hv:n hinaajia

2 Harki 1971, 128, 132, 139, 142, 143, 145–148, 163, 175–179, 182–183; Harkin mukaan, mutta se ei pidä yhtä perussopimuksen tietojen kanssa, ks. Auer liite Harkilla 5 roomua enemmän kuin Auerilla.

3 Koski 1994, 117.

4 Koski 1994, 116.

Valmet Oy, Pansion telakka

uusi telakka

- 6 2000 tonnin järviproomuja
- 18 komposiittiproomua
- 34 150 hv:n järvihinaajia

Valmet Oy, Helsingin telakka

aikaisemmin pa. Suomen laivaston alusten korjaamisia, rakentanut 2 yhteysalusta

- 10 800 hv:n merikalastustroolaria
- 3 3000 tonnin meriproomuja

F. W: Hollming Oy

uusi telakka

- 34 kuunaria
- 1 1000 tonnin komposiittiproomu

Oy August Eklöf Ab, Porvoo

ens. telakka alueella 1730-luvulla, purjealuksia rakennettiin alueella vielä 1920.

sotakorvaustelakaksi 1945⁵

- 7 kuunaria

Oy Laivateollisuus Ab

uusi telakka

- 45 kuunaria
- 1 kultakuunari
- 1 komposiittiproomu

Rauma-Raahe Oy, Rauma

- 44 1000 tonnin komposiittiproomua
- 3 3000 tonnin teräsproomua

Uudenkaupungin Telakka ja Konepaja

per. 1892?

aikaisemmin lähinnä korjaustelakka

- 21 komposiittiproomua, (13 kokonaan teräsrakenteisia)

5 Nevanlinna 1994.

Reposaaren Konepaja Oy

per. 1915

aikaisemmin omien (Werner Hacklin) kauppa-alusten korjauspajana, aikaisemmin yksi uudisrakennus

25 komposiittiproomua

Valkon laiva Oy

uusi telakka

64 1000 to komposiittiproomua (joista yksi R-R:n kiintiöstä)

1 2000 to proomu⁶

4 kuunaria

Oy Teljän Tehtaat

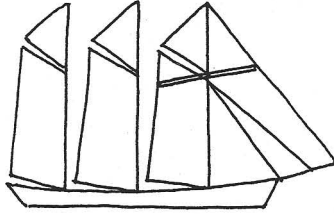
per. 1942 suojarakenteiden rakentamiseen

32 komposiittiproomua

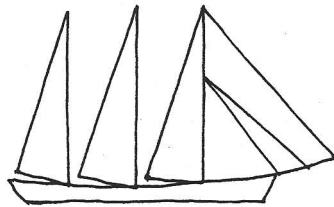
6 Uola 1996, 102.

LIITE 4 LAIVAN TAKILAMALLIT

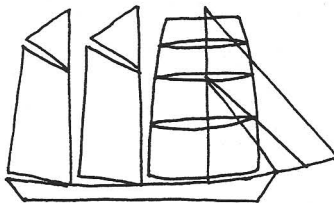
Kahvelikuunari

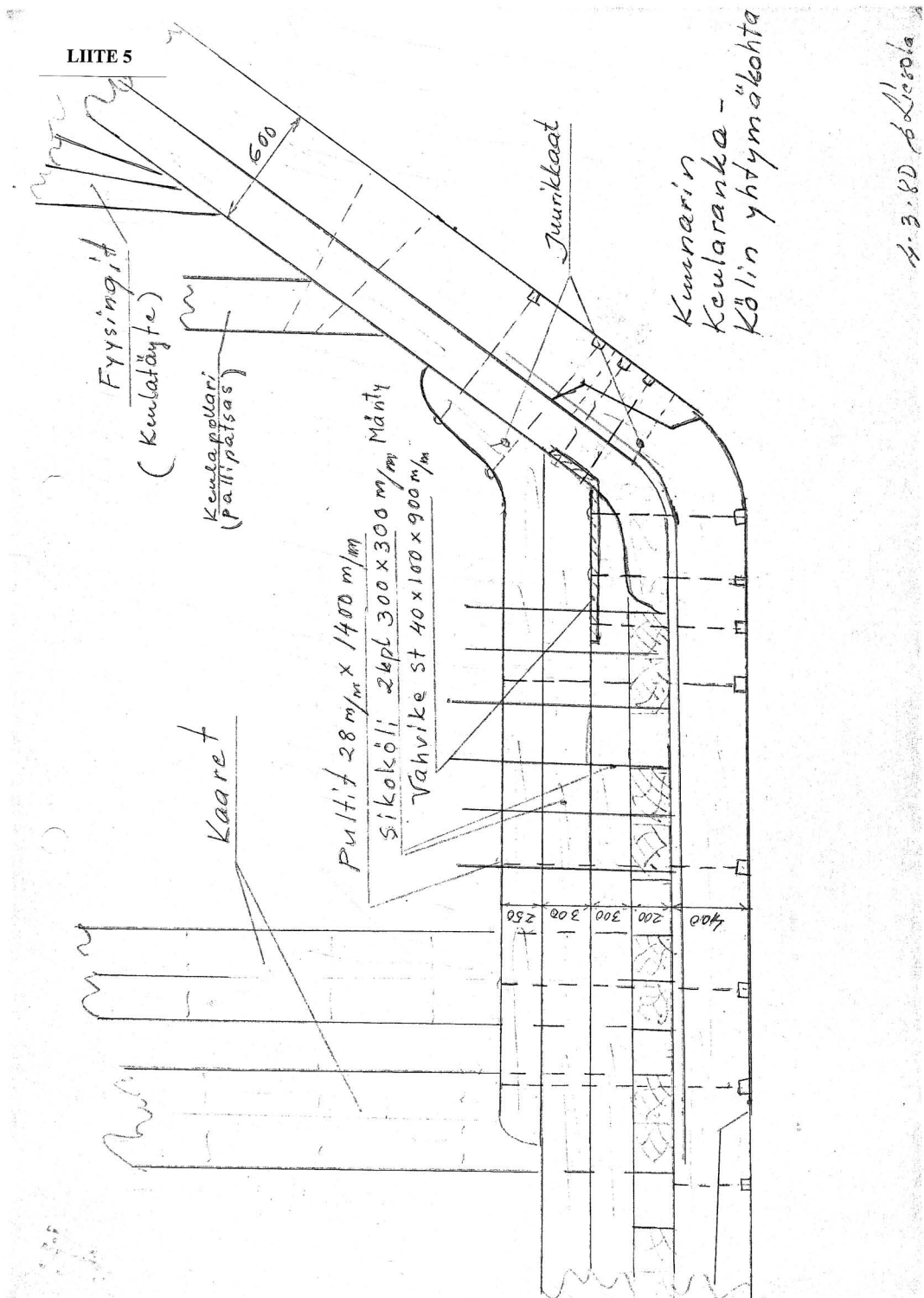


bermudatakila

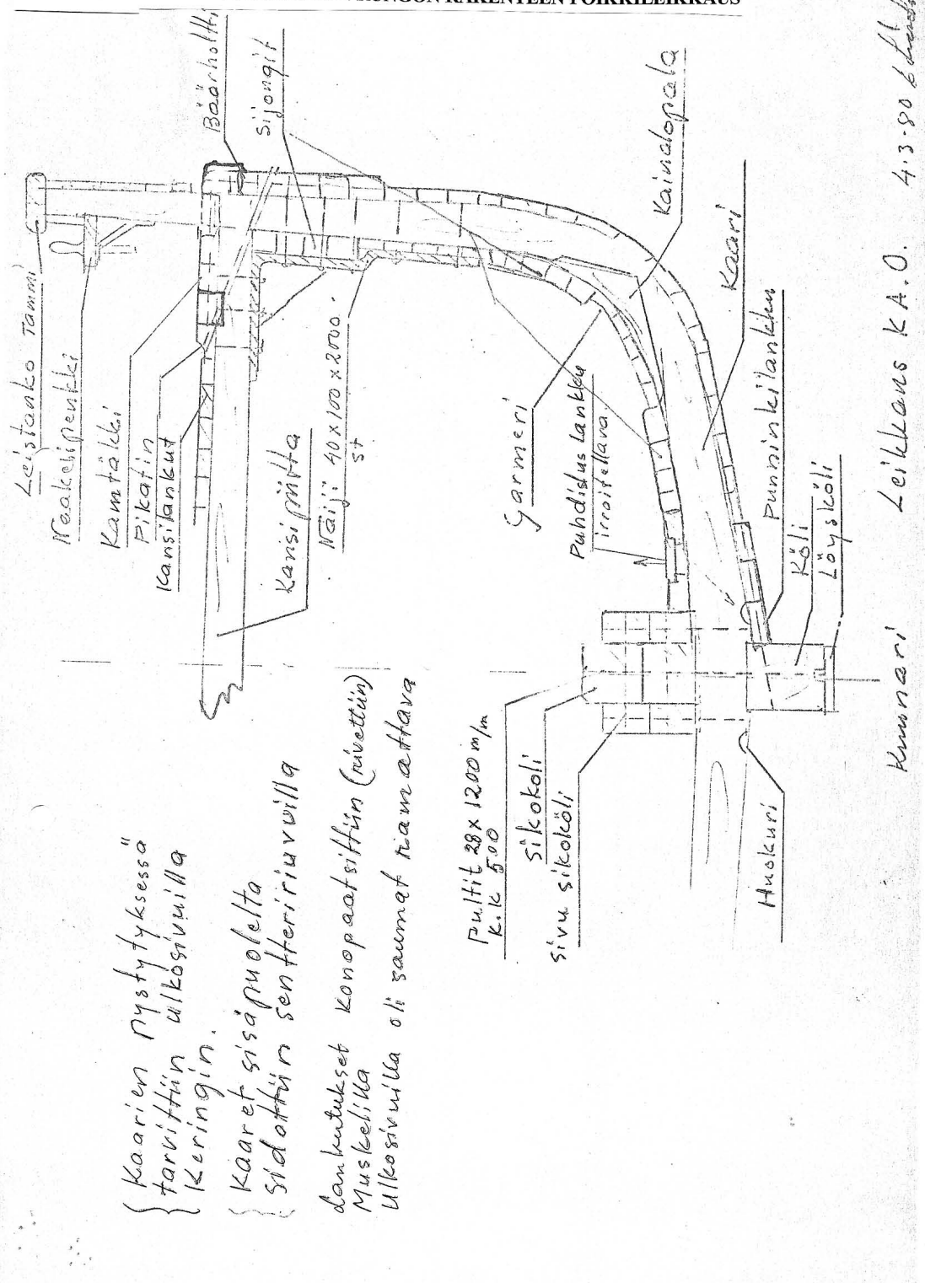


kuunari





LIITE 6 PIIRUSTUS KUUNARIN RUNGON RAKENTEEN POIKKILEIKKAUS



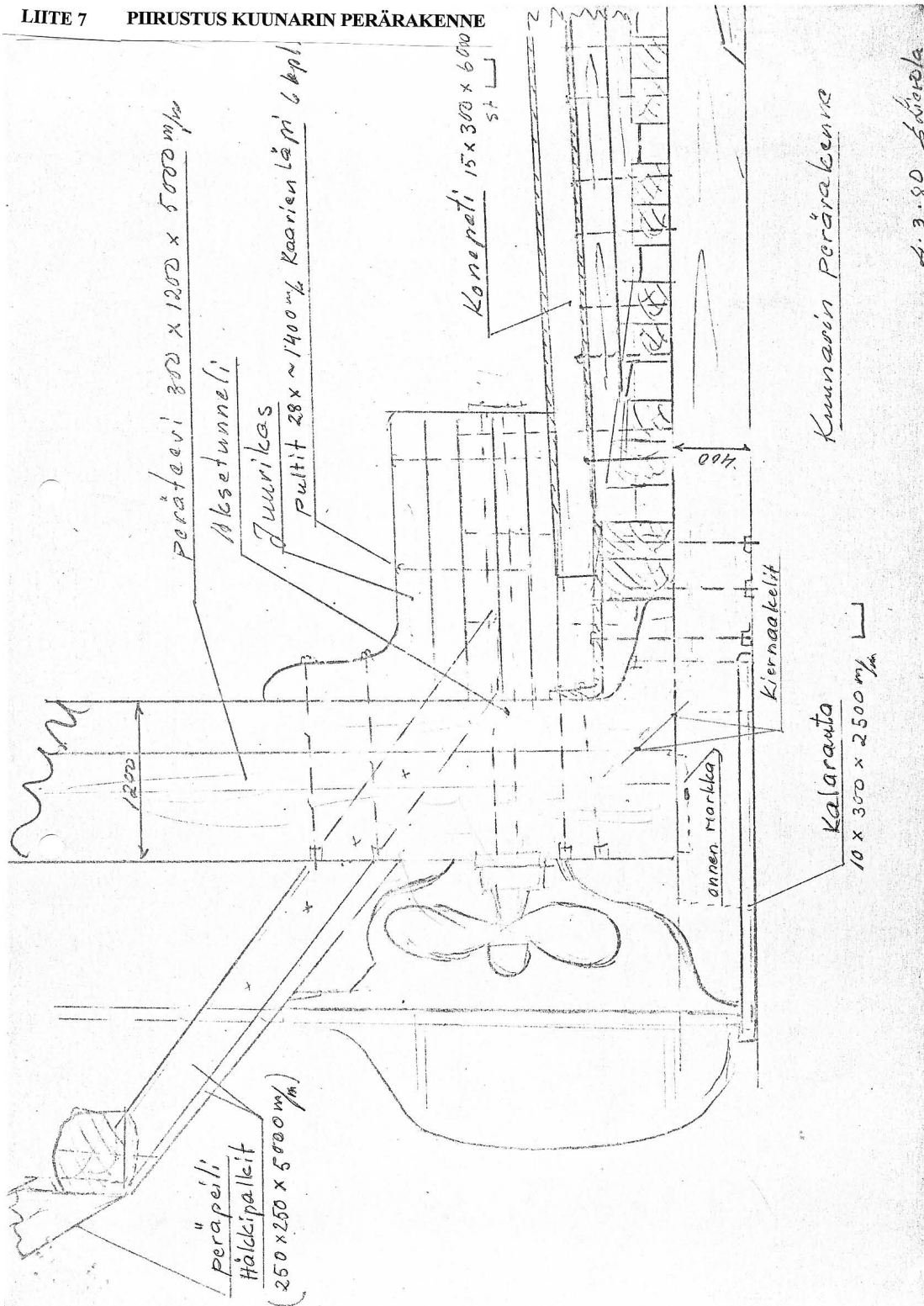
{ Kaarien pystytyksessä tarvittiin ulkosivulla Keringin.

{ Kaaret sisäpuolelta sidottiin sentteriäruuvilla

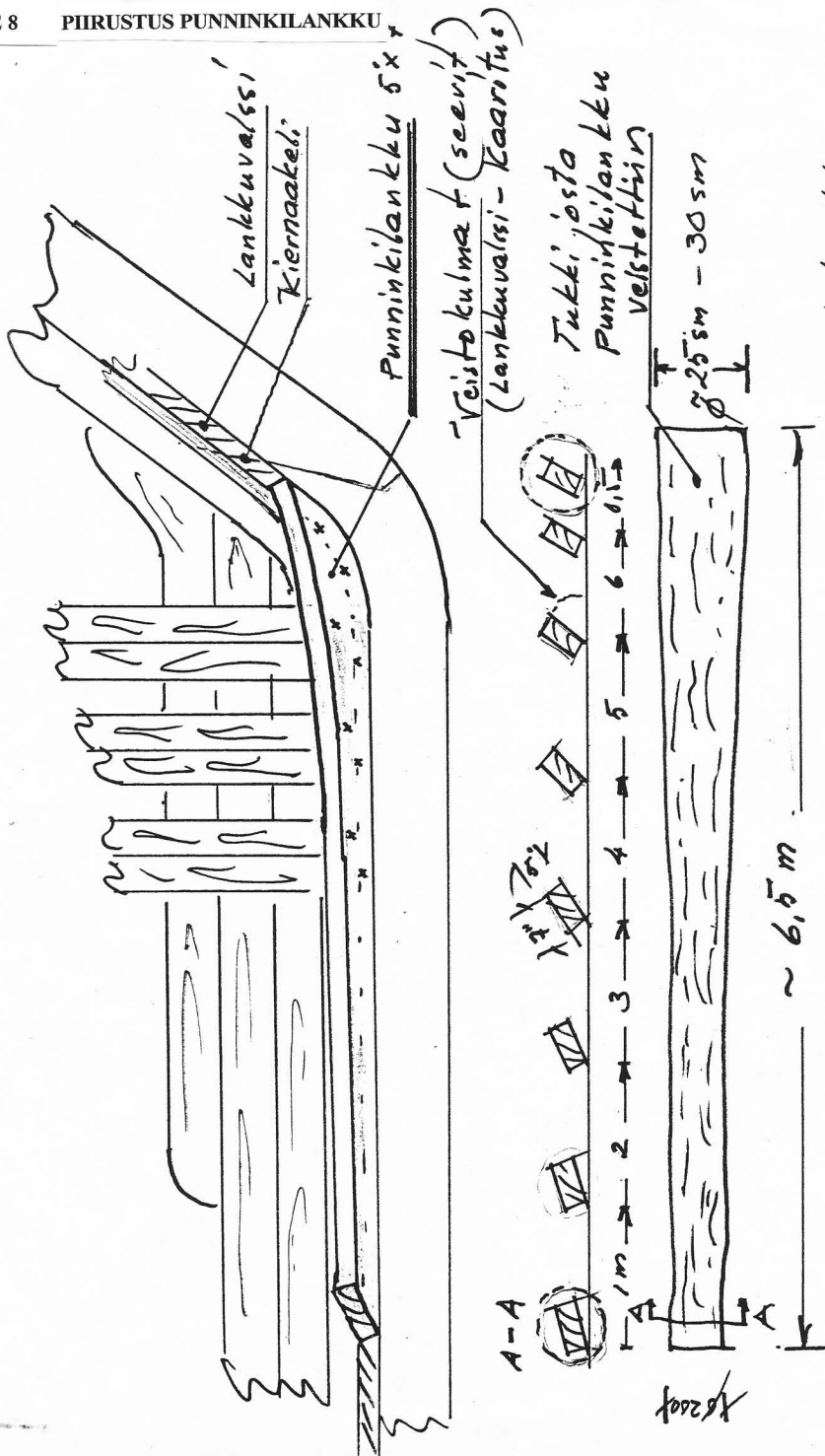
lankutukset konopaatiffiin (ruvettiin) Muskelilla
 Ulkosivulla oli saumat riamaattava

Kunnari Leikkans K.A.O. 4.3.80 & Leikkans

LIITE 7 PIIRUSTUS KUUNARIN PERÄRAKENNE

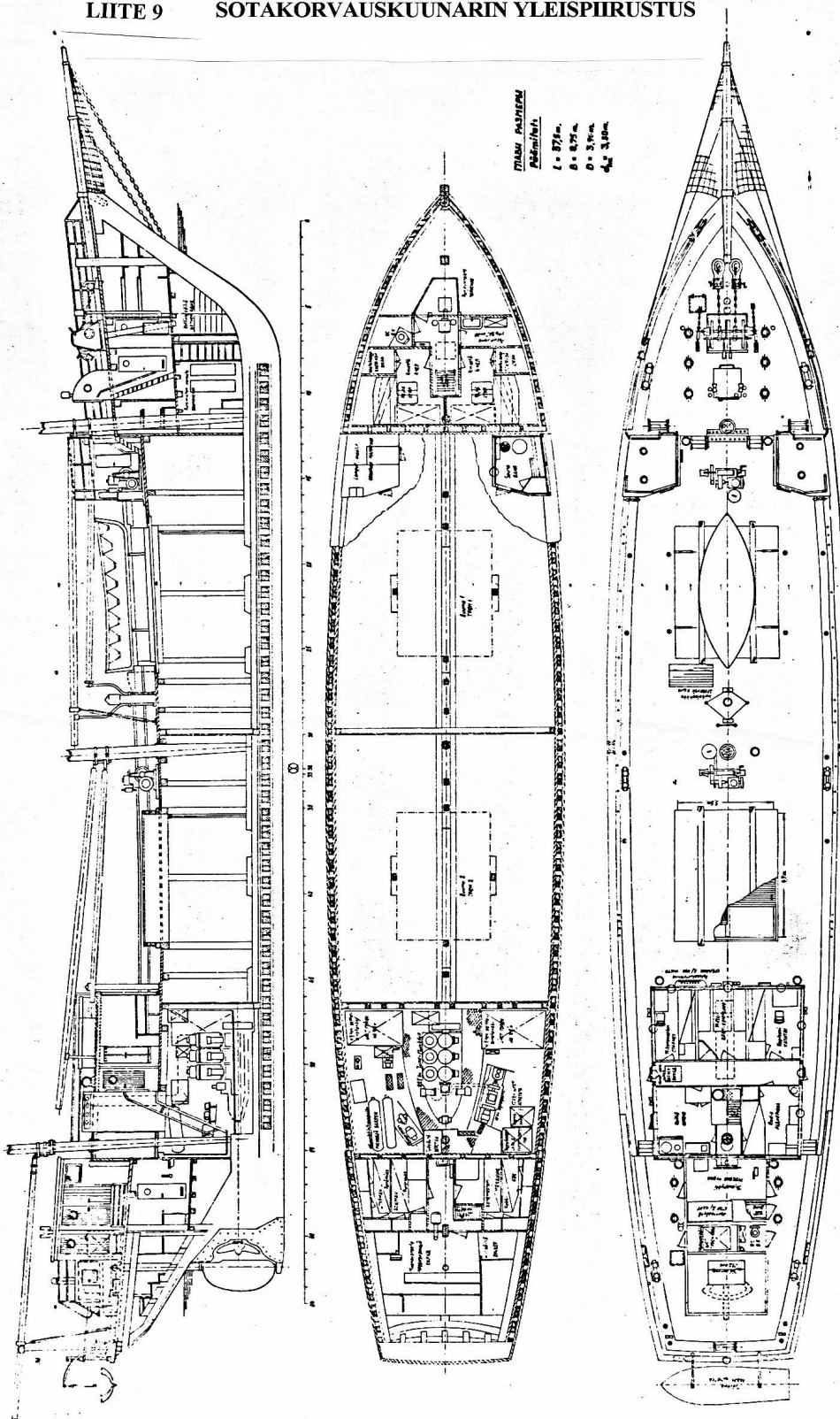


LIITE 8 PIIRUSTUS PUNNINKILANKKU



Kumarin Punnikkilankku
Veisto + Asennus 1945 - 1951
Käyttökäyttö 26.1.83 & luvalla

LIITE 9 SOTAKORVAUSKUUNARIN YLEISPIIRUSTUS

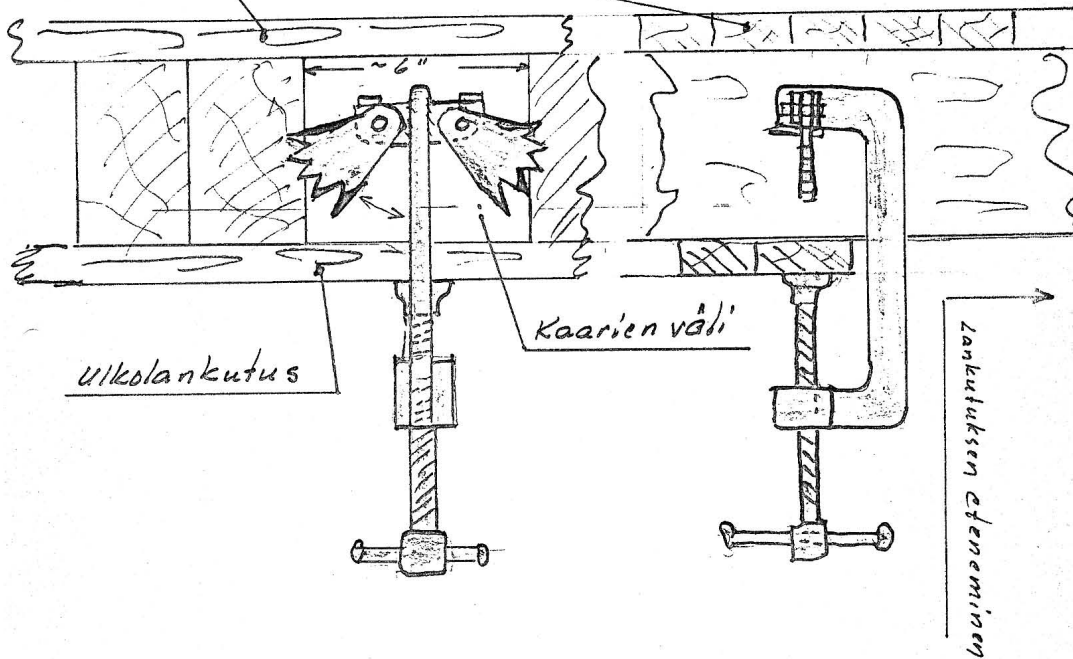


PÄÄN PÄÄTÖN
 Päämit./m.
 L = 87,2 m.
 B = 8,7 m.
 D = 3,7 m.
 A = 3,8 m.

K. W. HOLLVING OY		A	
Suomen		A	
300 tonnin sotakorvauskoulu		A	
Yleispiirustus		A	
DISEÑI PAHOVUO		A	
Suomen		A	
300 tonnin sotakorvauskoulu		A	
Yleispiirustus		A	
DISEÑI PAHOVUO		A	

LIITE 10 PIIRUSTUS KUUNARIN ULKOLANKUTUKSESSA KÄYTETTY PURISTIN

Ruuma sisäpuolelta karneerattu (Lankutettu)

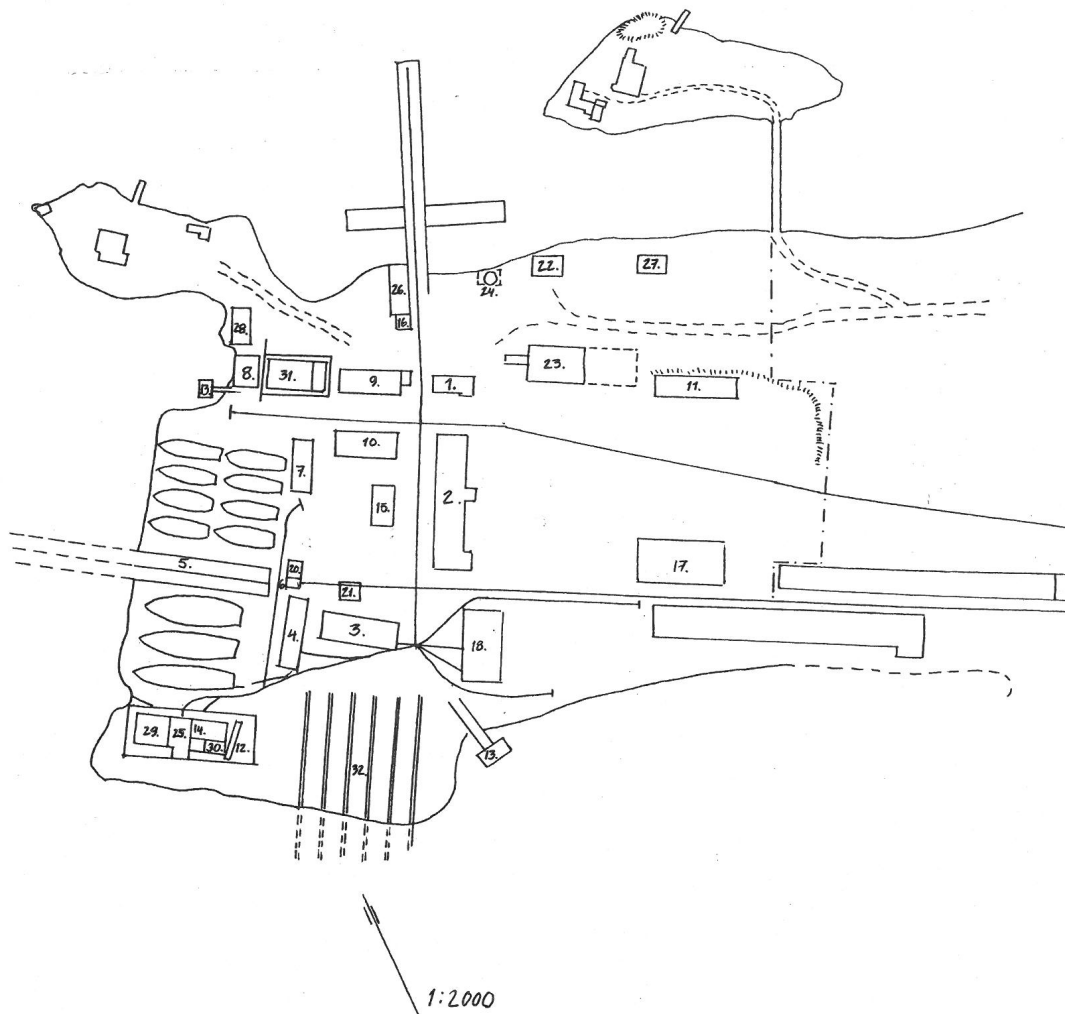


1945-1951

Puunkuunareiden ulkolankutuksessa
Käytetty puristin.

27-1-53 *L. Lindro*

LIITE 11 KARTTA TELAKKA-ALUEESTA, PIIRT. 18.1.1949 HELJALA



- | | | | |
|----|-----------------------------------|----|---|
| 1 | Konttori eli pääkonttori | 18 | Höylätyn puutavaran varasto eli kuivan puun varasto |
| 2 | Konepaja eli koneistamo ja paja | 19 | Vartiohuone |
| 3 | Sirkkeli ja höyläämö | 20 | Työnjohtajan konttori |
| 4 | Kaarien mallauslava eli kaarilava | 21 | Purusäiliö |
| 5 | Liukutelakka | 22 | Paloasema |
| 6 | Telakan vintturi | 23 | Kaaripaja eli kaariuuni (rautalaivojen tekemiseen) |
| 7 | Työkaluvarasto | 24 | Maanalaiset nafta- ja bensiinisäiliöt |
| 8 | Galvanoimisosasto | 25 | Kuivaamo |
| 9 | Ruokala | 26 | Rikarien varasto eli takilavarasto |
| 10 | Varasto | 27 | Rikarien huone |
| 11 | Puomivarasto | 28 | Halkovarasto |
| 12 | Höyrystyspasa eli pasa | 29 | Uusi galvanointiosasto |
| 13 | Käymälä | 30 | Kattilahuone |
| 14 | Tilkitsijän huone | 31 | Hitsaajien katos |
| 15 | Levyhalli | 32 | Uusi telakka |
| 16 | Putkipaja | | |
| 17 | Puutavaravarasto | | |

LIITE 12.

Kuunareiden rakennusajat kölin laskusta vesillelaskuun¹

Nimi	Telakka	Kölinlasku	Vesillelasku	Luovutus	Päiviä +/- vuosi	Koko aika
Akademik Shokalskij	H	17.6.45	15.6.46	28.8.46	-2	+78
Lama	E	18.5.45	21.6.46	30.8.46	+3	+104
Professor Vize	H	21.6.45	18.6.46	11.9.46	-3	+92
Poljarnaja	E	3.7.45	20.7.46	12.9.46	+17	+102
Kaljmar	H	24.9.45	14.9.46	18.9.46	-10	-6
Korall	H	20.12.45	16.9.46	18.9.46	-95	-93
Krevetka	V	10.10.45	14.9.46	30.12.46	-25	+81
Medusa	V	15.9.45	29.10.46	29.4.47	+44	+226
Venera	E	28.6.46	30.4.47	30.5.47	-59	-49
Junga, kl	H	7.3.46	9.5.47	28.6.47	+63	+113
Sturman, kl	H	2.4.46	22.12.46	28.6.47	-101	+87
Midija	H	21.6.46	22.5.47	29.6.47	-30	+8
Uljva	H	28.6.46	11.6.47	28.7.47	-17	+30
Zhemtshug	E	20.8.46	10.7.47	30.8.47	-40	+10
Aktinija	V	18.10.46	29.5.47	25.10.47	-142	+7
Saturn	H	17.9.46	18.9.47	26.11.47	+1	+91
Langust	V	3.11.46	2.9.47	27.11.47	-62	+24
Jupiter	H	9.11.46	4.10.47	25.12.47	-36	+46
Sekstan, kl	L	17.9.46	4.10.47	31.12.47	+28	+105
Kapella, kl	L	17.9.46	27.11.47	28.4.48	+72	+224
Planeta	H	5.1.47	1.12.47	19.5.48	-35	+134
Smena	H	25.1.47	15.1.48	19.5.48	-10	+114
Globus	E	20.5.47	20.12.47	31.5.48	-151	+11
Sirius, kl	L	2.11.46	23.12.47	31.5.48	+21	+160
Alfa, kl	L	26.11.46	21.4.48	21.6.48	+187	+248
Meridian, kl	L	22.2.47	10.6.48	30.8.48	-108	+199
Zenit, kl	L	6.3.47	10.7.48	30.8.48	+126	+177
Svezda	E	24.7.47	23.7.48	29.9.48	-1	+65
Blesk	H	1.7.47	14.8.48	30.9.48	+45	+92
Omar	H	2.2.48	21.8.48	21.10.48	-200	-104
Horisont, kl	L	23.4.47	7.8.48	30.10.48	+106	+190
Tropik, kl	L	8.5.47	31.8.48	20.11.48	+115	+196
Neptunija	H	4.10.47	7.10.48	25.11.48	+3	+52

1 Soteva, laivaosasto, Luettelot, laivatoimitukset 1945-52, 300 t rahti- ja koulukuunarien luovutustaulukko Pos 177.

Nimi	Telakka	Kölinlasku	Vesillelasku	Luovutus	Päiviä +/- vuosi	Koko aika
Tshaika	H	1.7.47	20.9.48	26.11.48	+82	+149
Sprut	L	3.11.47	3.11.48	20.1.49	0	+78
Trepang	H	4.10.48	12.11.48	18.1.49	+39	+106
Perlamutr	L	10.12.47	23.11.48	31.1.49	-18	+52
Ustritsa	L	19.12.47	22.12.48	31.3.49	+3	+102
Mintai	H	3.12.47	15.12.48	15.12.48	+12	+168
Krab	L	1.3.48	14.1.49	23.5.49	-45	+84
Jantar	L	4.6.48	7.2.49	28.5.49	-86	-7
Osminog	E	30.12.47	7.11.48	16.7.49	-53	+232
Ambra	L	30.7.48	28.2.49	12.8.49	-153	+13
Kometa	L	20.8.48	28.3.49	15.8.49	-145	-5
Saira	L	15.9.48	21.4.49	15.8.49	-149	-31
Raketa	H	14.12.48	28.5.49	19.12.49	-200	+5
Zapad	L	8.11.48	14.5.49	26.11.49	-178	+14
Jug	L	23.11.48	7.6.49	1.12.49	-170	+8
Vostok	L	23.12.48	27.6.49	20.12.49	-179	-3
Lutsh	H	27.12.48	3.6.49	9.12.49	-207	-18
Keta	L	7.2.49	1.8.49	29.12.49	-190	-40
Akula	L	9.2.49	1.9.49	8.5.50	-158	+88
22	L	4.3.49	27.9.49	8.5.50	-159	+65
T.D.S.-111	H	20.12.48	19.9.49	24.5.50	-92	+155
T.D.S.-112	H	4.1.49	14.10.49	24.5.50	-92	+140
N:23	L	2.4.49	14.9.49	3.11.50	-157	+215
Ivan Mesjatsev	L	15.12.49	11.8.50	28.12.50	-123	+13
Georgii Ratmanov	L	4.2.50	2.10.50	28.12.50	-125	-38
LT No 24	L	28.4.49	21.11.49	29.4.51	-158	+731
LT No 25	L	17.5.49	21.12.49	30.4.51	-156	+713
LT No 26	L	13.6.49	19.1.50	29.4.51	-145	+685
Kypu	L	7.7.49	22.2.50	25.5.51	-135	+683
Hollming No 38	H	26.9.49	26.1.50	28.5.51 (luovutus) 7.8.1950 (luovutus- kunto)	-243	+610
Hollming No 39	H	11.10.49	20.5.50	20.5.51 (luovutus) 7.8.1950 (luovutus- kunto)	-144	+588

LIITTEET

Nimi	Telakka	Kölinlasku	Vesillelasku	Luovutus	Päiviä +/- vuosi	Koko aika
Hollming No 40	H	26.10.49	20.6.50	6.6.51	-128	+588
Myntu	L	12.8.49	7.3.50	29.5.51	-158	+588
Tahkuna	L	16.9.49	13.4.50	29.5.51	-166	+626
L.T. No 31	L	17.11.49	6.6.50	31.5.51	-164	+551
Hollming No 41	H	9.11.49	12.7.50	29.5.51	-140	+547
L.T. No 30	L	20.10.49	10.5.50	31.5.51	-163	+388
Hollming No 42	H	24.11.49	1.8.50	31.5.51	-116	+553
L.T. No 33	L	10.1.50	27.8.50	31.5.51	-136	+141
Hollming No 43	H	5.4.50	30.12.50	5.6.51	-96	+61
L.T. No 35	L	24.2.50	21.11.50	26.6.51	-95	+122
L.T. No 37	L	22.4.50	29.12.50	29.6.51	-115	+68
Hollming No 44	H	21.4.50	18.5.51	24.7.51	+27	+97
Riftna	L	22.3.50	20.12.50	30.7.51	-92	+130
L.T. No 38	L	12.5.50	9.6.51	31.8.51	+28	+111
L.T. 39	L	8.6.50	12.6.51	31.8.51	+4	+84
Hollming No 45	H	2.5.50	10.7.51	25.9.51	+69	+145
L.T. No 40	L	21.9.50	16.8.51	29.9.51	-37	+8
L.T. No 41	L	21.8.50	4.9.51	23.10.51	+14	+63
Hollming No 46	H	20.5.50	28.7.51	1.11.51	+69	+165
L.T. No 42	L	19.10.50	5.10.51	17.11.51	-14	+29

Kölin laskusta vesillelaskuun

Keskimäärin kaikki telakat yhteensä 302,54 päivää.

Telakka	Valmistumisaika keskimäärin päivissä	Nopein	Hitain
Hollming	313,87	112	447
Eklöf	324,43	214	382
Valko	318,75	223	409
Late	289,43	166	552

Hollming, keskimäärin 313,87 päivää, nopeimmillaan 112 päivää, hitain 447 päivää.

Eklöf, keskimäärin 324,43 päivää, nopeimmillaan 214 päivää, hitain 382 päivää.

Valko, keskimäärin 318,75 päivää, nopein 223 päivää, hitain 409 päivää.

Late, keskimäärin 289,43 päivää, nopein 166 päivää, hitain 552 päivää.

Laivan valmistuminen kölin laskusta luovutukseen

26 viimeistä laivaa ei laskettu mukaan, koska epäluotettavaa tietoa. 58 ens. laivaa, tulos 440,5 päivää eli 1 vuosi ja 2,5 kuukautta. Jos kaikki lasketaan mukaan, keskimääräinen valmistumisaika oli 517,86 päivää eli noin 1 vuosi 5 kk.

Telakka	Valmistumisaika keskimäärin päivissä	Nopein	Hitain
Hollming	430,14	261	533
Eklöf	432,86	316	597
Valko	449,5	372	591
Late	449,28	325	613

Hollming, keskimäärin 430,14 päivää, nopeimmillaan 261 päivää, hitain 533 päivää.

Eklöf, keskimäärin 432,86 päivää, nopeimmillaan 316 päivää, hitain 597 päivää.

Valko, keskimäärin 449,5 päivää, nopeimmillaan 372 päivää, hitain 591 päivää.

Late, keskimäärin 449,28 päivää, nopein 325 päivää, hitain 613 päivää.

SAILING SHIPS BUILT FROM THE HEART

The building of war reparation schooners and the shipbuilders at the F.W. Hollming Shipyard in Rauma, 1945–52

On the 19th of September, 1944, in Moscow, Finland signed the Moscow Armistice with the Soviet Union and Great Britain. According to article 11 of the treaty, Finland committed herself to providing 300 million dollars' worth of commodities within the following six years to the Soviet Union in compensation for engaging in war and occupying Soviet territory. As part of these war reparations Finland was to build 508 new ships, 91 of which were to be wooden schooners. Of these wooden schooners, built at four Finnish shipyards, 34 were built at the F.W. Hollming Ltd shipyard in Rauma.

This study examines the schooners built for war reparations and their builders at the F.W. Hollming shipyard in Rauma between 1945 and 1952. The shipbuilders at the shipyard had learned their profession in Koivisto, on the Karalian Isthmus, which had been lost in the war to the Soviet Union. There the founders of the shipyard and many of the carpenters had built schooners of the this size already before the Second World War. The Hollming shipyard was established in Rauma in March 1945 for the explicit purpose of building the wooden schooners for war reparations, but it continued after 1952 as a builder of steel ships. Right up to the 1990's, when the company stopped building ships, the shipyard's main markets were in the Soviet Union.

This study gives a detailed description of how a wooden sailing ship was built at the Hollming shipyard, from design and the procurement of wood to the ship's fittings and furnishings. It describes what tools and equipment were used, what the workforce was like and how completion of the stages in the building of the ship were celebrated. The description is based on the collected memories of schooner builders who were interviewed, mostly in the 1980's. At the same time photographs of the building of the ships were also collected. The interviews and photographs are kept in the archives of the Rauma Museum and some of the photographs were obtained from the archives of the Rauma Maritime Museum.

Although the Koivisto background was an important factor in the building of the wooden ships at the Hollming shipyard, the work, the equipment used for it, the

workforce, the shipyard itself, in fact everything, changed during the time the schooners were built. By looking at three different time phases this study examines how this change took place and what its consequences were. These time phases cover the building of wooden ships at Koivisto in the last years before the Second World War, the first phase of the delivery of war reparations at Hollming, and the final phase at the beginning of the 1950's.

During this time the process of shipbuilding developed from a handcraft in a domestic industry to serial production, from the building of ships by country craftsmen to the establishment of a pre-industrial production plant. When the building of steel ships began at the beginning of the 1950's, the production process was renewed and from its foundations in the work of country craftsmen, a large shipyard quickly developed.

The building of the schooners for war reparations brought the Koivisto builders of wooden ships together once more. According to calculations made on the basis of the company's personnel records, the proportion of Koivisto shipbuilders engaged in the building of the schooners was not significant—from 1945 to 1947 it was 18 per cent. However, their overall contribution was significant. It was people from Koivisto who established and owned the company, Koivisto shipbuilders worked as master builders and foremen and the elite group of builders responsible for the construction of ship's frame were from Koivisto.

The shipbuilding skills of the Koivisto builders had been passed down in families over hundreds of years. As some large wooden ships were still being built in Koivisto in the 1930's, their skills had stayed alive. When the building of the war reparation schooners began in Rauma, not only did the old masters gather in Rauma, but also many of their friends and relatives, people who had not been involved in shipbuilding in Koivisto. It seems that whole families from Koivisto came to Rauma and the younger generation also went to work at the shipyard. During the building of the war reparation schooners shipbuilding skills were then passed on to a new generation from Koivisto, and at the same time they were passed on to Rauma people and to those who had come from elsewhere.

Interpretations of the past arise from the continual dialogue between public representations of history and people's own conceptions of past events. In this study, in addition to personal interviews, I have also used different sources in various ways to find out about the building of the schooners, about the builders and about the significance of the building of the schooners. In comparison to earlier research on this subject, this new thesis uses oral history as a strong and equal source, bringing the point of view of the workers alongside the public representation of history. It analyses new types of

questions emerging from the oral sources about the building of the war reparation schooners.

‘We didn’t really have anything there but our bare hands and good will.’ This declaration by one of the schooner builders depicts in a nutshell the building of the war reparation schooners at the Rauma Hollming shipyard. As well as describing that time and its problems, it also tells us about the attitude of the shipbuilder towards his work and his opinion of it. This kind of anecdotal or eye-witness description cannot be gleaned from other sources and it is therefore indispensable. Oral history is an important source when the aim is to discover reality as experienced by the narrator.

A central term in this study is that of collective memory as defined by the French sociologist, Maurice Halbwachs. It is based on the idea of a bank of common experiences, whereby the memories of people who have shared the same experiences turn out to be similar: these common experiences form memories and ways of remembering. In a way, memory of the past is formed again and again, changing as seen from the present day. The building of the schooners has been a strong factor in binding together those who worked on them, who see it as an important and memorable experience which has been recalled for decades, over and over again. From the point of view of the shipbuilders, the building of the war reparation schooners at the Hollming shipyard in Rauma between 1945 and 1952 involved not only the establishing of a shipyard or one order for a series of ships; it was something much more, something which is reflected in the name of this study, ‘Sailing Ships built from the Heart.’ The nature of that collective experience is what I attempt to analyse in this study, particularly on the basis of the interviews. Central to the analysis are the words, ‘from the heart’ and ‘sailing ships’. The former tells of the builder’s attitude to his work; the latter tells of his background in Koivisto—in Koivisto a sail was called ‘seili’.

In this research I have also made wide use of archival sources and literature in order to form an overall picture of the Koivisto shipbuilding traditions and of their particular traits at the Hollming shipyard after the war. The building of the war reparation wooden schooners forms the pinnacle of the history of the building of wooden ships in Finland and at the same time it concludes it. When examining war reparations and the building of the schooners as a part of the history of the Finnish shipbuilding industry, it takes a central role in the process whereby the trade has a new chance to develop and utilizes this by developing into a significant branch of industry and into large-scale industry.

The ships built at Koivisto and shipbuilding at Hollming brought together not only the country craftsmen with their Koivisto background, but they also brought together Russia and the Soviet Union. Russia had made shipbuilding profitable at Koivisto, where ships were built especially for the needs of the city of St Petersburg. In the years

between the two world wars, Koivisto shipbuilding was gradually falling into decline, and, when the border to the east was closed, trade with the Soviet Union came to an end. Koivisto shipbuilding traditions, starting from the war reparation schooners, were founded once again on the needs of the Soviet Union, but now the ships themselves were the objects in demand, first as war reparation and later as articles of trade. Trade with the Soviet Union was the cornerstone of the Hollming shipbuilding business. When the trade in ships with the Soviet Union stopped, so too did the Hollming shipyard and the Koivisto tradition in shipbuilding in Rauma.

While the war reparations in general are considered to have paved the way for the shipbuilding industry and for trade with the Soviet Union, the building of the schooners at Hollming and the shipbuilding business which developed from it in Rauma can be viewed as a clear continuation of business with the eastern markets. The managers of the shipyard had been used to doing business with the Russians before the First World War and the east had been a natural trading partner for Koivisto people for several generations.