

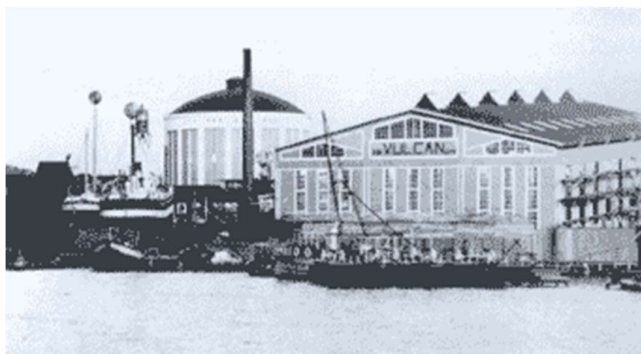
Historia

Laivanrakennus Turussa

1700–1800 LUKU

Laivanrakennuksen tai suurtelakkatoiminnan historia Turussa alkaa 1700 luvulta. Sotalaisten kylän maalle, jossa venäläiset olivat rakentaneet kaleereja isovihan aikaan, perustettiin vuonna 1732 pieni veistämö, jonka johtajana toimi Israel Hansson. Osakkaina veistämössä olivat kauppiaat Henrik Rungeen ja Esaias Wechter. Turkuun kutsuttiin Hanssonin aloitteesta 1737 laivanrakennusmestari Robert Fithie joka oli saanut oppinsa William Smithiltä Tukholman Djurgården telakalla. Robert Fithien ensimmäinen tehtävä oli rakentaa joen itärannalla ruoppausproomu kaupungin laskuun. Robert Fithie perusti joen länsirannalle oman veistämön vuonna 1742, jossa rakennettiin kaleereita venäläisten valloitettua Suomen. Vuonna 1765 Fithie luovutti veistämön pojalleen Karl Gustafille.

Henrik Hasselius sai laivanrakennusoikeudet 1755. Hasselius rakensi aluksi laivoja Turun ulkopuolella ja asettui kaupunkiin vuonna 1774. Veneveistämöiden kukoistuskausi oli 1770 luvun alussa ja se huipentui Pohjois-Amerikan vapaussodan aikaan. Fithien ja Hasselius eivät pystyneet sinä aikana rakentamaan niin paljon laivoja, kun niitä olisi tarvittu. Karl Fithie kuoli 1782 ja hänen telakkansa joutui kauppiaiden käsiin. Sen tekniseksi johtajaksi kutsuttiin Henrik Hasselius. Bremerin veistämö perustettiin samaan aikaan, joka lisäsi kilpailua. Entisestä Fithin veistämöstä käytettiin nimeä Turun vanha veistämö erotukseksi Bremerin veistämöstä. Vuosien 1788–1789 välisen sodan aikaan molemmilla veistämöillä oli paljon korjaus- ja muutostöitä. Turun laivanrakentajilla oli täystyöllisyyden aika, kun Ranskan vallankumoussodat alkoivat 1790- luvun alussa. Uudet alukset rakennettiin pääasiassa Turun vanhalla veistämöllä.



Kuva 1 Chrichtonin ja kaasutehtaan aluetta ennen vuotta 1924. Vasemmalla kaasukello ja oikealla peltinen halli, jossa 1930-luvulla rakennettiin sukellusveneet Vetehinen, Vesihäisi ja Iku-Turso. Kuva TMM.

1800–1900 LUKU

Suomen sodan aikana Turun vanha telakka teki pääasiasiassa töitä venäjän valtiolle. Rauhan jälkeen telakalla tehtiin ainoastaan korjaustöitä ja töitä riitti vain toiminnan ylläpitämiseen. Kaiken lisäksi Turun palo 1872 aiheutti sen, että kaupungissa oltiin haluttomia sijoittamaan laivanrakennukseen.

Veistämöt vastasivat lamaan sijoittamalla uusiin laitteisiin. Veistämöille rakennettiin 1833 muun muassa paja, haudutusuuni ja keittiö. Näiden rakennustöiden ansiosta saatiin Venäjän laivastolta lisää korjaustöitä, jotka johtivat lisä tilauksiin. Veistämöt olivat taas täystyöllistetty vuoden 1840 jälkeen. Tilauksia tuli niin runsaasti, että oli saatava lisää tilaa toiminnan laajentamiseen. Se ostikin vuonna 1846 vanhan telakka-alueen Turun linnan vierestä.

Turun vanha veistämöä pidettiin hyvänä ja se on ollut luultavasti 1830–1840 luvulla maan paras telakka. Todisteena siitä olivat monet venäläiset laivatilaukset. Tosin ei silloin ollut paljonkaan kilpailua, vaikka ruokatavarakauppias Johan Ginman perusti 1840 luvulla pienen telakan, Mariebergin telakan kuninkaankartanon maille Vähä-Heikkilään. Maistraatin päätöksellä Mariebergin telakan toimintaa rajoitettiin niin paljon, että se joutui lopettamaan toimintansa.

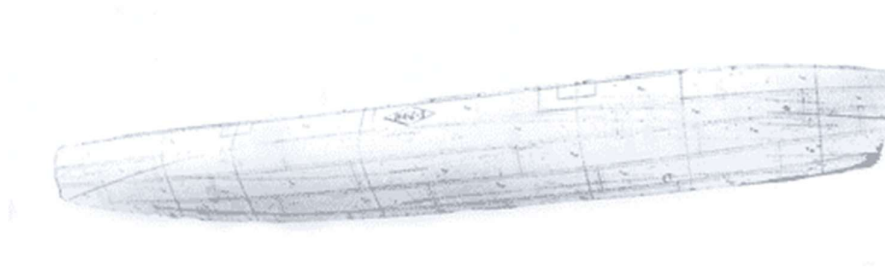
Turun vanha veistämö muutti nimekseen vuonna 1851 Turun Vanha Telakkayhtiö. Purjelaivojen aika alkoi kuitenkin olla ohi. Tätä kehitystä enteili konepajojen perustaminen Turkuun. Purjeet väistyivät höyrykoneen tieltä ja rauta syrjäytti puun laivanrakennuksessa. Ensin raudasta tehtiin laivan kaaret, mutta vähitellen siirryttiin kokonaan raudasta valmistettuihin aluksiin.

Konepajat saivat voimansa muuntuvuudesta ja rautatiestä. Niiden tuotanto oli monipuolista. Konepajat valmistivat muun muassa höyrykoneita, lyhtypylväitä, siltoja, maatalouskoneita, nostolaitteita ja rautatievaunuja sekä laivoja. Konepajoilla oli niin Suomessa kuin Ruotsissakin huomattava merkitys maiden teollistumisessa. Niihin perustui myös telakkateollisuus. Tällä oli oma etunsa, sillä näin telakat pystyivät rakentamaan kaikki laitteensa itse. Tämä omavaraisuus säilyi telakkateollisuudessa pitkään.

Ruotsalainen konemestari Anders Thalus Ericsson ja skotlantilainen David Cowie saivat luvan perustaa ensimmäisen konepajan ja valimon Turkuun vuonna 1842. konepaja rakennettiin joen itäiselle rannalle Korppoolaisten kallion juurelle. Krimin sodan jälkeen konepaja siirtyi englantilaiselle William Crichtonille, joka sodan alettua pidätettiin ja kuljetettiin Pietariin vuonna 1885. Hän pääsi kuitenkin insinööriksi sikäläiseen konepajaan, jossa hän tutustui Venäjä laivahankinnoista päättäviin laivaston upseereihin. Hän oli näiden suhteiden ansiosta etulyöntiasemassa, vaikka Venäjä rajoitti Suomen kauppapurjehdusta vuosisadan lopulla.

Crichton hankki Venäjältä tilauksia ja hänen aikanaan konepajan uusiksi tuotteiksi tulivat laivat. Hän perusti myös vuonna 1896 Pietariin laivanveistämön ja konepajan, Ochtan telakka, jossa rakennettiin sota-aluksia. Rautalaivojen yleistyessä Crichton rakennutti hinaustelakan konepajansa tontin lähelle. Crichtonin lisäksi konepajan omistajina olivat Erik ja John Julin. Tehtaan tärkeimmiksi tuotteiksi tulivat höyryalukset.

Nopeat laajennukset pakottivat omistajat ottamaan suuria lainoja, joten he muodostivat tehtaan vuonna 1874 osakeyhtiöksi W:m Crichton & C:o Ab turvatakseen muun omaisuutensa konepajan mahdollisen vararikon varalta. Vuonna 1883 yritykseen yhdistettiin lisäksi Turun laivaveistämö. Laivateollisuudessa alkoi uusi aika. Crichton oli Turun suurin yritys ja hänen kuoltuaan vuonna 1889 yrityksen erikoisalaa olivat alukset, höyrykoneet ja höyrykattilat.



Kuva 2 Laivan puolimalli, johon merkitty levyjen mitat. Kuva TMM/Martti Puhakka.



Kuva 3 Ochtan telakka-alue vuonna 1995. Kuva TMM/Martti Puhakka.

1900–2000 LUKU

Ensimmäinen maailman sota kuitenkin katkaisi suotuisan kehityksen ja vuonna 1913 W:m Crichton & C:o Ab teki konkurssin. Samalla sen Pietarissa toiminut sivuliike Ochtan telakka joutui lopettamaan toimintansa. Turussa olevan telakan toiminnan jatkamiseksi perustettiin kuitenkin yhtiö Ab Crichton, jotta tunnettu liikenimi ei häviäisi. Toinen konepaja, joka vaikutti laivanrakennukseen, oli 1874 perustettu Turun konepaja. Sen perustivat Turun merenkulun historiasta tunnettu alikapteeni Carl Korsman sekä joukko

kaupungin porvareita, kuten C.M Dahlström ja J.G.Wikerström. Se sijaitsi joen itärannalla Korppoolaisenmäen juurella.

Laivanrakennuksen kannalta merkityksellisemmäksi muodostui toinen turkulainen konepaja, joka vuonna 1899 muutti nimekseen Vulcan Ab. Se osti myöhemmin Åbo mekaniska verkstadin laitokset ja alkoi kilpailla Crichtonin kanssa. Turun teollisuuden kehitys olisi pysähtynyt ilman laivanveistämöitä ja konepajoja ensimmäisen maailman sodan aikana. Nousu oli yksinomaan metalliteollisuuden ansiota. Itsenäisyyden ajan alun merkittävin tuotantoyksikkö oli edellisten konepajojen yhdistymisestä vuonna 1924 syntynyt Crichton-Vulcan Oy.

Suurimmat tilaukset yhtiö saikin 1920 luvulla valtiolta. Se valmisti ammuksia ja vuosikymmenen lopulla alkoi kolmen sukellusveneen ja kahden panssarilaivan rakennus. Näiden jälkeen suomalaisten telakoiden kehitys pysähtyi puoleksi vuosikymmeneksi. Crichton-Vulcan kärsi erikoistumattomuudesta ja työn vähyydestä. Se oli mekaaninen konepaja, telakka ja köyden punomo. Edellisen vuosikymmenellä saadun suuren puolustus- ministeriön tilauksen avulla oli pystytty kuitenkin uusimaan muun muassa nostokalustoa sekä kuljetuskalustoa.

Crichton-Vulcanin telakka oli kehityksen kärjessä, mutta siitä huolimatta telakkateollisuudessa suoritettiin 1930-luvun lopulla suuria rakennejärjestelyjä. Vuosina 1936–1938 sulautettiin Wärtsilä yhtiön helsinkiläiset Kone ja Silta Oy, Hietalahden sulkutelakka ja konepaja, turkulainen Crichton-Vulcan Oy, Kotkan Konepaja Oy, Pietarsaaren Konepaja Oy, vaasalainen Onkilahden konepaja Oy sekä Taalin Rautatehdas Oy. Pääyhtiön nimeksi muutettiin Wärtsilä-yhtymä Oy. Turun laitokset kulkivat Crichton-Vulcan konepajan ja telakan nimellä vuoteen 1966 asti, jolloin nimi muutettiin muotoon Oy Wärtsilä Ab Turun Telakka.

Toisen maailmansodan jälkeistä kehitystä ohjasi luonnollisesti sotakorvaustuotanto. Turkuun syntyi sen myötä kaksi uutta telakkaa. Turun laivastoaseman sodan aikana perustamasta korjauspajasta kehitettiin telakka, joka aloitti toimintansa 1945. Se kuului ensin osana Valtion metallitehtaisiin. Vuonna 1951 se sai nimekseen Valmet Oy Pansion telakka. Pansioon sijoittui myös toinen telakka, Oy Laivateollisuus Ab josta kehittyi pohjoismaiden suurin puulaivojen veistämö.

Sodan jälkeisen laajentumiskauden jälkeen Turku säilyi Suomen laivanrakennusteollisuuden keskuksena. Crichton-Vulcan oli suomen suurin telakka, jossa työskenteli noin 2900 työntekijää 1950-luvun alussa. Valmet Pansion telakalla työskenteli samaan aikaan 750 henkeä. Sotakorvausten jälkeen uudet telakat joutuivat hakemaan uusia tuoteideoita. Turun ja porin läänistä tuli kuitenkin 1960-luvulla Suomen laivanrakennuksen keskus, jossa rakennettiin 75 % maamme laivoista kahden vuosikymmenen ajan. Tällöin läänissä toimivat Wärtsilän lisäksi Valmet, Laivateollisuus, Rauma-Repola, Navire ja Hollming.

Vähitellen Turun telakka kävi ahtaaksi 1970-luvun alussa. Se oli jäänyt ydinkeskustan tuntumaan eikä juuri voinut kasvaa alueeltaan. Erikoistuminen ja suurten alusten tehokas tuotanto vaati uutta telakka-aluetta, joka päätettiin sijoittaa Pernoon. Viimeinen uudislaiva rakennettiin Aurajoen rannalla vuonna 1976. Vuonna 1984 Turun telakat jaettiin kolmeen itsenäiseen tulosityksikköön, jotka olivat uudislaivatuohtoon keskittyvä Turun Telakka Pernossa, laivojen korjaustoiminta Turussa Aurajoella ja Kotkassa sekä offshore-tuotanto.

Vuonna 1987 Wärtsilän telakkatoiminta irrotettiin emoyhtiöstä omaksi tulostavastuulliseksi yhtiöksi Wärtsilä Marine INC, Wärtsilä meriteollisuus Oy, Turun Telakka. Vuonna 1989 telakkayhtiö teki konkurssin. Pahin eli laivanrakennusteollisuuden loppuminen Turussa onnistuttiin kuitenkin välttämään. Laivanrakennus-teollisuus jatkoi nimellä Masa-Yards, joka perustettiin yhdessä valtiovalan Wärtsilä konsernin, pankkien ja joidenkin Wärtsilä Marinelta laivoja tilanneiden yhtiöiden kanssa.

Turun ja Helsingin telakat olivat toisen norjalaisyhtiön omistuksessa jo vuodesta 1991 ja vuonna 2002 perustettiin yhtiö Aker Kvaerner Yards, jonka omistivat puoliksi Kvaerner ja Aker RGI. Vuonna 2004 sitten perustettiin Aker Yards yhdistämällä ”vanha” Aker Yards ja Kvaerner Masa-Yards. Vuonna 2005 Aker Finnyards fuusioimalla Kvaerner Masa-Yards ja Aker Finnyards. Suomen yhtiön virallinen nimi muuttui 7.6.2006 Aker Yards Oy:ksi.

3.11.2008 lähtien Oslossa pääkonttoria pitävän kansainvälisen Aker Yards-laivanrakennusryhmän ja sen kaikkien tytäryhtiöiden yhteinen brändi on STX Europe 16.9.2009 STX Finland Cruise Oy muuttaa nimensä STX Finland Oy:ksi 19.9.2014 lähtien Turun telakka tunnetaan nimellä Meyer Turku

Lähdeluettelo:

Aurajoen Rautakourat

Laivarakennus Turussa

Valokuvat:

Turun maakuntamuseo (TMM)