

Sunnuntai

Kymen Sanomat Sunnuntaina 13. lokakuuta 2013 kymensanomat.fi



**Saviniemeläinen
taidonnäyte
Neuvostoliittoon**
sivut 2-5

**Julkishallinto
vauhdittamaan
pk-yrityksiä?**

sivut 6-7

Tuttu
Tukholma
uudella
tavalla
sivut 8-9



Onnen
**monta
lähdettä**
sivut 10-11



*sivut
17-19*



Kotkalaisen Irja-Liisa Kokkalan isä Emil Kokkala (vas.) työskenteli viillarina ja työnjohtajana vuosina 1951–53 A. Ahlstömin telakalla Nuutniemessä. Kokkalan perhe oli lähtenyt evakkoon Koivistolta.

Kun mastot nousivat Haminassa

Sotakorvauslaivojen valmistaminen oli lyhyt mutta kiihkeä aikakausi.

PEKKA KIMPANPÄÄ

Tästä alkoi se telakka Saviniemessä. Haminalaisen Martti Montosen, 90, silmissä omakotitalojen rivistö muuttuu teollisuusalueeksi. Tässä oli messuhalliksi kutsuttu varastohalli, tuolla ruokala ja puusepänerstas, rantaan asti vedettiin rautatiekiskot. Salmenvirralla ankkurissa on vanha Ajo VI, katkaistun Ahtaja-moottorialuksen etuosasta Hietakylässä syntynyt hinaaja.

– Laivateollisuuden aika oli mielenkiintoista, Montonen muistaa.

Pää kääntyy vastarannan huvilalle, suu virneeseen ja kello reilut 60 vuotta taaksepäin.

– Työntekijät kytäsivät, kun sieltä tuli nainen aamulla yhdeksän aikaan alasti uimaan. Olin toimistossa, kun huvilalta soitettiin, että äijät huutelevat hävyttömyyksiä. Sanoin, että älä anna sen häiritä. He katsovat kaulista naista.

Heitä oli parhaimmillaan yhteensä noin 300, joista monet olivat kotoisin luovutetus-

IRJA-LIISA KOKKALAN KOTIALBUMI



PEKKA VIROLAINEN/HAMINAN KAUPUGIN MUSEOIDEN KUVA-ARKISTO

Kauppasopimuksen puitteissa Neuvostoliitolle rakennettu proomu lasketaan vesille kesällä 1950. Proomun rakentaminen aloitettiin Aarne Virolaisen eläessä, ja se valmistui liikkeen myymisen jälkeen.

ta Karjalasta. Konepaja-, telakka-, ja rakennustyöläiset ahersivat ravansaarelaisen Aarne Virolaisen johdolla sotakorvauslaivoja Neuvostoliitolle.

MONTONEN toimi sodan jälkeen miinanraivauksessa, ja sitten "alettiin tehdä laivoja". Hän oli aluksi telakalla puutavaran ostajana, myöhemmin puusepäntö- ja höylälämön vastuunalaisena hoitajana.

Saviniemessä valmistettiin koivistolais-raumalaiselle F.W. Hollming Oy:lle alihankintana puukuunareita, troolareita ja proomuja. Kun Tervasaaren silta valmistui vuonna 1949, mastot nostettiin lopullisesti vasta satamassa.

– Se oli aika vauhtia. Hommasin mastoja kölipuita ympäri Suomea. Otin aina metsänhoitajiin yhteyttä ja kerroin, mihin puita tarvitaan.

”**Hommasin masto- ja kölipuita ympäri Suomea.**

MARTTI MONTONEN

– Olin siihen aikaan mestariluokan hiihtäjä, Salpausselän kisoissa-kin kymmenkunta kertaa. Siellä sai vinkkejä samoilta karvanaamoilta, jotka olivat rintamalla, Montonen nauraa.

Neuvostoliitto vahti töitä tiukasti, sillä esimerkiksi saunojen paneeleissa ei saanut olla oksia. Loviisalaisen perimätiedon mukaan erään sotakorvausaluksen saunan lauteet tehtiin – vastaanottajan tahtoa myönteisesti – metallilevyistä. Silloisessa Pernajan kunnan Valkon kylässä veistettiin kuunareita, ja viimeisinä sotakorvausvuosina telakalta lähti lisäksi proomuja.

HAMINASSA työn ääniä kuului myös A. Ahlströmin telakalla Nuutniemessä. Yhtiön Varkaudessa rakentamat 33 järvi- ja jokihinaajaa koottiin valmiiksi rannikon varustelutelakoihin. Alun perin hinaajat oli tarkoitus kuljettaa valmiina Saimaan kanavan kautta Suomen-

lahdelle. Vain kuukausia ennen ensimmäisen aluksen luovuttamista tuli tieto, ettei reitti ollut käytettävissä Neuvostoliiton puolella.

Sata tonnia painavat, parhaimmillaan 32-metriä pitkät rungot laskettiin vesille Varkaudessa, mistä ne hinattiin Lappeenrantaan. Saimaan vesistä ne nostettiin erikoisvalmisteisiin juniin. Matkalla Haminaan jouduttiin purkamaan rautatien ylittäviä siltoja, laitureita ja semaforeja ja vahvistamaan kiskoja.

Perillä Hillossa vesilelasku tapahtui suoraan raiteilta kahden veturin avulla. Laivat tuotiin Nuutniemen laituriin. Näin soveltaen alkoi sotakorvausten maksaminen syyskuussa 1946. Sama kuljetusongelma koski Enso-Gutzeitin Lypsniemen telakalla Savonlinnassa odottaneita kymmentä hinaajaa. Niille räätälöitiin tilapäinen varustelutelakka Suinjan alueelle Kotkaan.

YRJÖ VON GRÖNHAGEN/HAMINAN KAUPUGIN MUSEOIDEN KUVA-ARKISTO



Maston kestävyyttä kokeilevat venäläinen insinööri Novokreshtshenov (oik.) ja tarkastaja Yrjö Klami (vas.).



Telakan nuorempia työmiehiä veteenlaskutllaisuudessa. Oikealla Heikki Gartz, joka teki putkitöitä. Levyseppä Martti Käki toimi myöhemmin huomattavana metallialan yrittäjänä. Hänen vieressään on sorvari ja jyrskoneen käyttäjä Erkki Pääri ja vasemmalla mahdollisesti hitsari Vili Myllynen.

JATKOA SIVUILTA 2-3

Nuutniemen telakan yhteyteen nousivat konepaja, maalaamo, puusepänerversta, sauna, työläisten pesu- ja pukuhuoneet, varasto, autotalli, ruokala ja asunnot 16 miehelle. Samankaltainen yhteisö puhkesi Saviniemeen.

– Koko Saviniemen asemakaava muuttui silloin, kun laivoja tehtiin, Montonen kertoo.

Saviniemen telakka teki myös muun muassa hinaajamoottoreita laivausliikkeille.

Uudet ja vanhat laivat muodostivat neljänneksen Neuvostoliitolle toimitetuista sotakorvauksista. Alusten määrä vaihtelee eri lähteissä, mutta uhraus oli joka tapauksessa huimaava.

Kokonaan uusia laivoja rakennettiin yli 500. Maailmansodan kaventamasta kauppalavastostakin kuorittiin parhaat päältä: yhteensä yli 100 laivaa.

Suomalainen laivanrakennus nousi pakon edessä aivan uusiin korkeuksiin, samoin telakuihin kytkeytyneen metalliteollisuus. Wärtsilä-yhtymän Kotkan konepajan koko tuotan-

to meni sotakorvauksiin vuosina 1945–50. Kotkassa valmistettiin alihankintana laivojen varusteita, joita olivat muun muassa hinausvintturit, peräsimet ja hinaajien koneiden raamilakerit.

Ahlströmin Karhulan konepajalta matkasi sotakorvauksia 1550 junavaunullista. Yhteen junaan kytkettynä letka olisi ylettynyt tehtaalta Juurikorven pohjoispuolelle. Toimituksiin kuului esimerkiksi kaksi paperikonetta.

VIIMEINEN sotakorvauslaiva, Turussa rakennettu täysin antimagneettinen kuunari Zarja, ohitti Haapasaaren aamuyöllä 24. syyskuuta 1952.

Leningradiin sitä saattoi miinanraivausessa käytetty hinaaja Poitsila, jonka omistajaksi Raivaaja-lehti tiesti kertoi kotkalaisen **Toimi Korttilan**.

Hitsauskipinät eivät enää sinkoilleet Haminaassa.

Nuutniemen telakka hiljeni vuoden 1953

loppuun mennessä, ja Saviniemessä värinäinen toiminta päättyi vuoden 1954 alussa. Aarne Virolainen oli kuollut maaliskuussa 1950, jonka jälkeen telakka oli siirtynyt kokonaan **Hollmingille**. Myynnin jälkeen telakalla valmistui enää yksi, kauppasopimuksen mukainen tuhannen tonnin proomu.

Martti Montonen ryhtyi viimeisenä työhön hoitamaan yhtiön laitteiden ja kiinteistöjen myyntiä. Niihin kuuluivat esimerkiksi työläisille rakennetut talot.

– Vedätin telakan pois hitaasti mutta varmasti. Raumalta tuli johtaja amerikkalaisraudalla katsomaan. Kun telakka oli saatu ylös, johtaja sanoi, että nyt lähdetään Seurahuoneelle syömään. Minä sain 500 markkaa ja kolme muuta miestä 200 markkaa.

Jäljelle jäi suuri betoninen vinssin perusta rautoineen.

– Telakan osat lastattiin rautatievaunuihin, ja ne läksivät Raumalle.

Siihen loppui se telakka Saviniemessä.

Lähteet: Jukka Vesterinen: *Suomen sotakorvaukset 1944–52*; Ilmari Harki: *Sotakorvausten aika*; Eteenpäin 17.9.1946 ja 9.5.1985; *Etelä-Suomi* 19.9.1946 ja 25.9.1952; *Kymen Sanomien arkisto*; *Satamajäänsärkijä S/S Turso Yhdistys ry ja Suomen Laivahistoriallinen Yhdistys ry: Suomen sotakorvausalkuset 1944–52 (toim. Matti Pietikäinen, Rami Wirrankoski)*; *Martti Montosen muistiinpanot*.

LAIVAT

- Suomi rakensi kokonaan uusia aluksia yli 500, joista 91 oli puukuunareita.
- Töihin osallistui 15 telakkaa alihankkijoinen.
- Vanhoista aluksista luovutetuksi joutui esimerkiksi satamajäänsärkijä s/s Turso.
- Ainoa jäljellä oleva sotakorvausalus palautettiin Suomeen vuonna 2004. Laiva entisöitiin, ja se toimii liikkuvana museoaluksena.

PEKKA VIROLAINEN/HAMINAN KAUPUNGIN MUSEOIDEN KUVA-ARKISTO



YRJO VON GRONJAGE/HAMINAN KAUPUNGIN MUSEOIDEN KUVA-ARKISTO



Venäläiset tarkastusmatkalla kesällä 1948, tällä kertaa uimassa. Tarkastajien päällikkö, insinööri Tompakof menee moottoriveneeseen, oikealla Aarne Virolainen.

PEKKA VIROLAINEN/HAMINAN KAUPUNGIN MUSEOIDEN KUVA-ARKISTO



Valmistuneita troolareita Tervasaaren laiturissa.

SOTAKORVAUKSET 1944-1952

- Suomen Neuvostoliitolle maksamien sotakorvausten kokonaismäärä nousi yli 500 miljoonaan dollariin (vuoden 1953 arvo), nykyrahassa noin 4,5 miljardia euroa.
- Sotakorvauksina valmistettiin muun muassa koneita, laivoja, sekä paperi- ja puuteollisuuden tuotteita.
- Neuvostoliittoon kuljetettiin yhteensä 141 490 junanvaunullista sotakorvaustuotteita.
- Ahlströmin Karhulan konepajan pääluottamusmies Toivo Sunila kertoo Ilmari Harkin kirjassa Sotakorvausten aika: "Sotakorvausmäärä oli valtava, ja toimitusaika tuntui kohtuuttoman lyhyeltä. Mutta onneksi se kohtasi kansaa, joka oli ahkeran työn kanssa ja ensi tyrmistyksestä selvittyään se ryhtyi työhön, ei epätoivoisena suururakan takia, vaan rohkeana kuin ensimmäiset korvenraivaajat, joiden kuokka iski päättäväisesti tämä kauniin, mutta karun maan kamaraan."

Telakat Haminassa



MARTTI MONTOSEN KOTIALBUMI



Tarina on päättymässä: Saviniemen telakan osia lastataan junanvaunuun.