



Kaksi kohtalotoveria Katajanokan kärjessä: parhailtaan romutettavana oleva tankkilaiva Havskoar ja autovanhus, jota hädintuokin enää autoksi...

**R**omutuslaituri on Katajanokan itäkärjessä, sopivasti Valmetin telakan naapurina. Sen rannassa on syvä vesi. Painolastissa nivat suuretkin valtamerenkyntäjät laitucin kuceelle. Parhailtaan siinä lojuu riisuttavana tähän asti suurin laiva, maarianhaminalaisen Fraenk Lundqvistin varustamon huhtikuun lopussa luovuttama moottoritankkialus *Havskoar*, jonka kuollut paino on peräti 16 485 tonnia. Vetoisuudeltaan se on 10 570 brt ja 6 455 nrt. Pituutta tuollaisella kolosella on 162,53 m ja le-

veyttä 19,26 m. Täydessä lastissa se tarvitsee kölinää alle vettä 9,11 m, ja silloin se voi saavuttaa 14 solmun nopeuden.

Maallikko saattaa nyt ihmetellä, miksi näinkin uusi laiva — se on rakennettu teräksestä Malmössä 1946 — uhrataan romuksi? Asiantuntijoille vastaus on selvä: tankkilaivan elinikä on yleensä suhteellisesti lyhyt, ja lisäksi parhailtaan alan markkinoilla vallitsee kireät ajat — vastaavasti toinen tankkialus on Maarianhaminassa pantu toimettomana teloil-

makaamaan. Näissä ahtaisissa oloissa huonompikuntoinen laiva lyödään romuksi, jotta sen sulatetusta teräksestä vielä kerän kohoaisi uusi upea merenkyntäjä.

Missä määrin tällaisesta laivasta sitten saadaan romua teollisuuden raaka-aineeksi ja mitä muuta tavaraa siitä kelpaa vielä käyttöön?

Tulos riippuu kulloinkin laivan koosta ja laadusta. Havskoarista sanotaan saatavan noin 4 850 tonnia teräsrönnua, mikä menee rautatehtaiden romunostokeskukseen Romurauta Oy:n kautta sulattimoon.

HELGE HEIKKINEN — CAJ BREMER



Mavskoar ei ole vielä kahtakymmentä vuotta, mutta tankkilaivojen elinikä on yleensä lyhyt.

Lisäksi tulee välttämättä ja takorautaa sekä muutakin metallia valimoille.

Aluksi varustamo on jo vienyt merenkulkukojeet ja osan muutakin irtaimistoa, joko toisiin laivoihin täydennykseksi tai pelkästään muistoesineiksi. Etenkin laivakellot — sellaiset kirkonkellon näköiset ja "lasien lyöntiin" käytetyt — ovat haluttuja, onhan niillä tunneperäistä vetovoimaa vanhoihin merenkävijöihin ja merihenkiäin keräilijöihin. Kysyntä on niin suuri, että Merimuseonkin on ollut vaikea saada sellaista kelloa.

Mitä pilkottavan laivan puosoin tulee, ne yleensä joutuvat kiireessä poltettaviksi paikallaan. Hyttien Irtonainen kalusto taas tavallisesti päättyy vanhojen merenkävijöiden kesämökille. Yleisesti voidaan sanoa, että hajoitettavasta laivasta ei mene mitään hukkaan, vaan kaikki otetaan talteen viimeistä niittiä myöten.

Katajanokan laivaromuttamo on Helsingin Romuliikkeen hallussa. Sitä johtaa nykyisin kokenut merenkäviäjä M. Kilpi. Laajemmassa mitassa tämän toi-



Mavskoarin höyrykattila on vielä hyväkuntoinen. Se myydään ehkä jollekin sahalle.

# LAIVAN LOPPU



Konekäskevällirin osallista Matt — Seis. Laivan matka päättyy sulattimoon.

**Katajanokan kärjessä Helsingissä hajoitetaan paraikaa suurempaa alusta kuin koskaan aikaisemmin. Valokuvaaja Bremer kuvasi tämän tankkilaivan kuolemantuskaa ja merikapteeni Heikkinen kirjoitti kertomuksen laivojen romuttamisesta Suomessa ja muualla maailmassa. KÄÄNNÄ**

## LAIVAN LOPPU...

Romutustekniikka on kehittynyt vuosien kuluksessa. Nyt yksi hitsaaja tekee saman työ­määrän kuin 20—30 miehen työryhmä ennen. Mahtava nosturi hoitaa siirtokuljetukset.



minnan pani kuitenkin alkuun Koskinen Oy vuonna 1955, jolloin maassamme vielä vallitsi tuntuva raaka-ainepula sodan menetysten jälkeen. Yritys on menestynyt ainutlaatuisella tavalla, sillä onhan tällainen täysin uutta meidän oloissamme. Muita vastaavia huomattavia yrityksiä on toiminnassa vain Wihuri-yhtymän Teijon tehtaat, mikä on ilmestynyt kilpamarkkinoille myöhemmin.

**L**aivanromutus on elinkeinonhaara, jolla on melkoinen kansantaloudellinen merkitys, niin että meillä olisi syytä tukea sitä ja laajentaa. Raaka-aineen kysyntähän kasvaa jatkuvasti. Sen tyydyttämiseksi maassamme viime vuonna kerättiin ennätyskaelisesti kaikkiaan 260 000 tonnia erilaista romua, mikä käsitti jätöpaperia, lumpua ja metalleja. Rautaromun osuus siitä oli 145 300 tonnia, mistä laivaromua oli noin 8 000 tonnia; määriä vastaa 14 000 bruttorekisteritonnia laivastoa.

Samaan aikaan suomalaisille telakoille tarjottiin romutettavaksi noin 28 laivaa, joista kuitenkin ulkomaille kulkeutui noin parikymmentä. Syynä olivat hintasulkeet. Viimeisten tietojen mukaan Hongkong ja Japani maksavat hyvästä laivaromusta 18 puntaa bruttorekisteritonnilta ja Formosa jopa 19 puntaa, kun



Romutuslaituri on hieman surullisen näköinen paikka. Kaikkialla on pelkkää romua. Ja kuitenkin jokainen romuesine on ollut tärkeä omalla paikallaan lynneistä ja mahtopystöistä pieniin rautalangankätkiin saakka.

taas Skandinavian telakoilla hinta pysyitelee 8—10 punnan vaiheilla. Suomalaiset telakat puolestaan pystyvät maksamaan vain noin 7 puntaa sillä kilohinnalla, jolla olisi pysyvä 11 pennin paikkeilla — jotta työtä voitaisiin jatkaa tappiotta. Jos meikäläinen laivanvarustus ulkolaiseen romutustelakkaan mennessään vielä kaiken lisäksi omistuu samaan menolastiin, tulee myyntikauppa varustajalle niin edulliseksi, että siinä jää kotimainen romuttaja osattomaksi.

Kun nyt Suomen kauppalaivaston keski-ikä hakurahittomiston kohdalla vieläkin on niin korkea kuin 25 vuotta, riittää tonnisto nuorentamisen yhteydessä loputtomasti romutettavaksi. Jotta siinä suhteessa saataisiin selvempi käsitys kotimaisen työn merkityksestä, lienee paikallaan vertailun vuoksi tarkastella olosuhteita muualla, etenkin uranuurtajamaassa Englannissa.

Vaikka Englannissakin laivanromutus on muodostunut varsinaiseksi teollisuudeksi vasta tämän vuosisadan alussa, niin siellä romutettiin laivoja laajassa mitassa jo viime vuosisadalla puisten purjelaivojen aikakaudella. Etenkin pitkäikäisten sotien aikana vanhat alukset pilkottiin siten, että niistä talletettiin tarkkaan kaikki kunnolliset osat, joita vielä voitiin käyttää hyväksi uusien aluksien rakentamisessa.

Rauta ja teräs tulivat yleiseksi laivanrakennusaineena vasta konevoimalla kulkevien laivojen ilmestyttyä maailman merille. Tällöin laivanromutuskin muuttui toisenlaiseksi. Metallinhan ei voida pilkkoa kirveellä kuten puuta, joten rautalaivojen hajoittaminen vaatii onnan tekniikkansa. Sen jälkeen kun oli keksitty kaasuliekillä leikkaaminen, helpottui romutustyökin.

Nykyisin hajoitetaan lujaa teräslaivaa yksi hitsausapuainainen siinä kuin ennen 20—30 miehen ryörymää. Ennen vanhaan tarvittiin irrotettun laivanosan siirtämiseen useita puomeja ja taljoja, nykyisin se suoritetaan erityisillä nostureilla varsin vaivattomasti.

Eräs Englannin vanhimmista laivanromutusyhtiöistä on nimeltään Castle. Se aloitti toimintansa Thames-joen varrella sijaitsevassa Millbankin Baltic-telakassa jo vuonna 1838. Tämä yhtiö erikoistui alussa vanhojen puisten sotalaivojen pilkkomiseen. Vuosisadan vaihteessa alkoi Dumbertonissa toimiva Denny Brothers -yhtiö käyttää osittain teräsromua raskaana aineena valmistessaan erittäin osia uusiin laivoihinsa.

Pian muut yrittäjät seurasivat esimerkkiä, ja nykyisinkin voidaan hyvällä menestyksellä sekoittaa romua uuteen teräkseen tai rautaan. Tämän johdosta vaikuttaa romun hinnan vaihtelu tuntuvasti laivanvarustajien ja telakoiden suunnitelmiin. Silloin kun romun hinta on alhainen, varustajat pitävät laivansa liikenteessä mahdollisimman kauan. Hintojen nousu taas vanhoja laivoja romutetaan huomattavassa määrin, sillä niistä saaduilla rahoilla voidaan myöhemmin sopivassa tilaisuudessa hankkia uusia telollisia laivoja.

**E**nglanti toimi osaltaan uranuurtajana laivanromutuksessa, mutta pian se sai monia jäljittelijöitä. Jo ensimmäisen

maailmansodan aikana Hollanti, Saksa, Italia ja Japani alkoivat ostaa runsaasti vanhoja laivoja romutettavaksi. Italia oli kuitenkin aloittanut romutusteollisuuden vähäisemmässä määrässä jo vuonna 1892 ja Japani vuonna 1896.

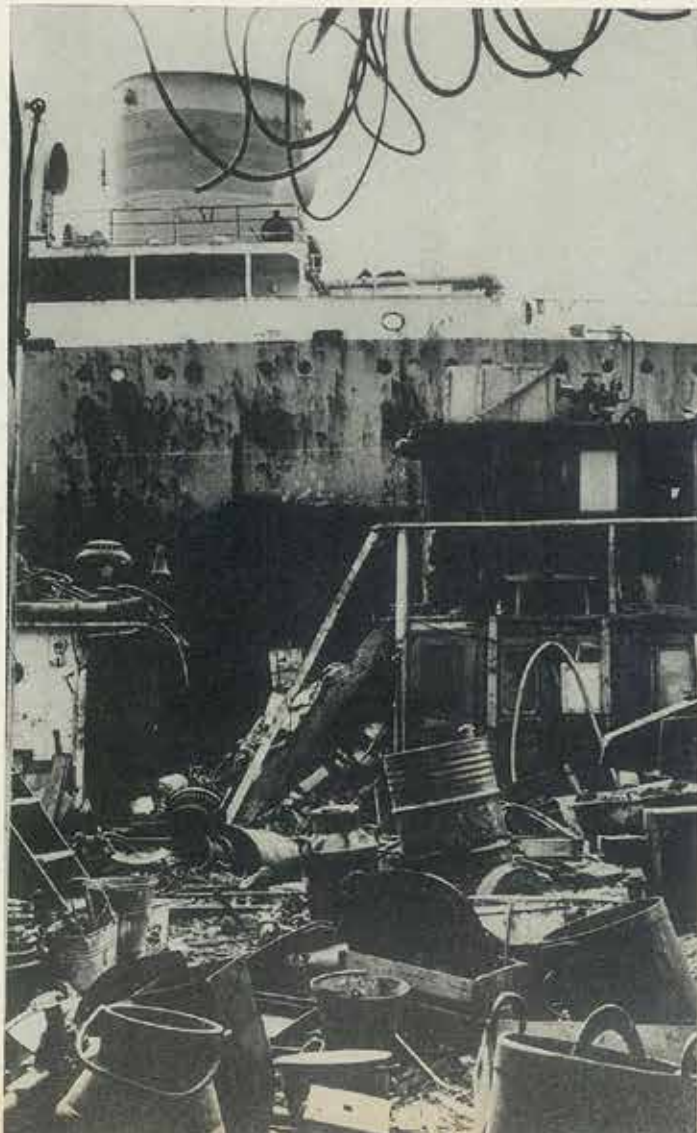
Kun laivanromutusteollisuus näin vähitellen oli saavuttanut laajat kansainväliset mitat, myös toimintatavat kehittyivät. Jotta työskentely olisi samalla saatu mahdollisimman kannattavaksi taloudellisesti, keksittiin monenlaisia metkkuja. Niinpä romutusyhtiöt pyrkivät usein ostamaan vanhan laivan sellaisilla ehdoilla, että se saattoi kuljettaa viimeisen lastinsa romutussatamaan uuden omistajan laskuun. Täten romuttaja korvasi lastista saamallaan rahtituloilla sunnen osan maksamastaan romulaivan hinnasta. Erityisesti italialaisilla oli taipumus laivassa kuljettaa kivihiiltä Englannista Italiaan. Suosittu tapa oli myös ottaa romulaasti, sillä silloinhan rautaa tuli runsaasti samalla kertaa.

Suurten linjaliikenteessä kulkeneiden matkustajalaivojen omnarvontuntoiset omistajat eivät kuitenkaan olleet mielisissä siitä, että heidän laajalti tunnettuja loistolukon laivojan missään olosuhteissa käytettiin romunkuljetukseen. Tämän vuoksi he myydessään laivansa romuttajalle, joka aikoi viedä sen hajoitettavaksi, vaativat että laivan nimi oli



Jäähyvöstunnelmaa. Yksinäinen merimies kannella, hyttejä koristeita kuvia romuksessa. Ehkä niistä joku pääsee taustalla häämöttävälle Hylkysoaren luotsiasemalle, josta otetaan Suomen Merimuseota.

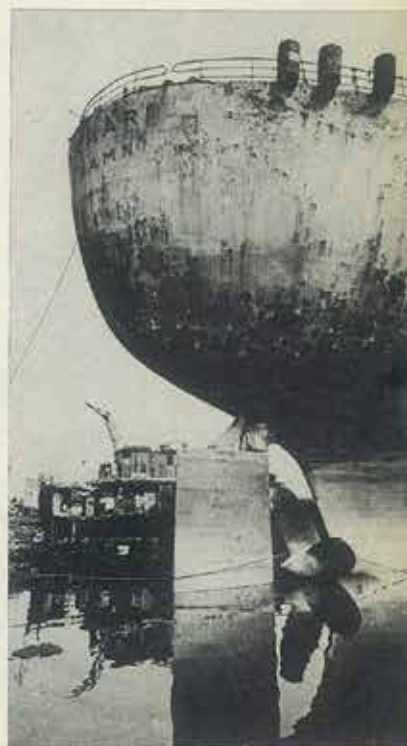
Töällä "ruokailusolungissa" ei liene jöllellä enää muuta arvokasta kuin vasemmalla näkyvä laivakello, jollaisesta tavallisesti kilpailivat sekä museot että yksityiset keräilijät.



muutettava ennen viimeiselle matkalle lähtöä. Tällöin romuttajat pääsivät väkivasta helpoimmalla siten, että he poistivat laivan nimestä viimeisen kirjaimen. Näin syntyi joskus hyvinkin merkittäviä uusia laivannimiä.

Englannissa laivanromutuksen apuna käytetään tieteellisellä tarkkuudella kaikkia nykyajan keksintöjä. Sitä paitsi siellä on vielä eräs tärkeä perusedellytys, joka tosin on muillakin valtameren partaalla sijaitsevilla mailla: nousu- ja laskevesi. Vanha laiva ajetaan vuoksen korkeimmalla ollessa täyttä vauhtia rannalle. Siellä sen yläosa ensin hajoitetaan. Pohja voidaan hajoittaa luoteen aikana, jolloin laivahylky lojuu täysin kuivana paljastuneella merenpohjalla. Aikaisemmin romutus sentään suoritettiin kuivassa telakassa, jolloin kustannukset joskus kohoivat kohtuuttoman anuriksi.

Valtameren rannalla vedenkorkeuden erotus saattaa olla lähes parikymmentä metriä. Pohjoimaissa tuo erotus on vähäisempi, Itämerellä tuskin huomattava. Tuällä tuo seikka osaltaan nostaa kustannuksia ja vaikeuttaa kilpailua kansainvälisillä laivanromutusmarkkinoilla. Osaltaan painavat vaakakupissa palkat ja raskaat verot. Siksi tässäkin suomalaiselta yrittäjältä vaaditaan paitsi parasta mahdollista ammattitaitoa, myös ainoa optimismissä.



Hevskaarin uelta tonneja painava pronssin patkuri on sängon arvokas ja täysin käyttökelpoinen siirrettäväksi uudempaan laivaan. Taustalla romutussataman "konttori".