

Meni GTS – tuli GmbH

Keväällä 1977 osallistuin ammattikuntani isoon vuosikokoukseen. Esitelmien ja juhlimisen lisäksi järjestettiin pari tutustumiskäyntiä. Ilmoittaudivin ryhmään, joka pääsi käymään Helsingin telakalla rakennettavassa Finnjetissä. Laiva ei ollut läheskään valmis, ja kompuroidimme työmaalla työkalujen ja tavaroiden seassa. Laiva vaikutti käsittämättömän suurelta.

GTS Finnjetin voimanlähteenä toimi kaksi mammuttimaista Pratt & Whitney - kaasuturbiinia. Laite oli kehitetty lentomoottorista. Samanlaisia masiinoita käyttäviä laivoja oli kyllä ennenkin rakennettu, mutta Finnjet oli suurin GTS-autolautta. Ja sitä paitsi se oli 33,5 solmullaan maailman nopein. Finnjet pystyi ajamaan jatkuvastikin hieman yli 30 solmun nopeutta. Helsingistä Travemünden välin piti taittuman alle vuorokaudessa.

Minäkin pääsin tekemään Finnjetillä yhden työmatkan puolikkaan Pohjois-Saksaan. Parempaanpuolen bisneshytissä yläkannella pystyi aistimaan kaasuturbiinien pauhun. Oli vähän samanlainen tunne kuin Wärtsilän levysepän naperoilla, jotka telakan järjestämän perhepäivän jälkeen leveilivät, että meidän isä on tehnyt tämän laivan.

No, yli 200 metrisen aluksen kuljettaminen yli 30 solmun nopeudella vaatii käsittämättömän paljon energiaa. Kävi pian ilmi, että polttoainekustannuksia ei pystytä kattamaan. Talvella ei myöskään voitu ajaa jäiden takia täyttä, eikä kaasuturbiineilla kannata kulkea puolivauhtia. Laivaan asennettiin myöhemmin kaksi dieselsähköistä voimanlähdeä, joilla kruisailtiin hiljaisempaan aikaan.

Maailma muuttuu. Wärtsilä Meriteollisuus meni konkurssiin vuonna 1989. Sen jälkeen telakoidemme taival on taittunut tuskaisesti, kun valtiot ovat syytäneet tukia omilleen. Meilläkin on itketty valtiota apuun. Vaikka rakentaa kuinka hienoja laivoja, ei homma ole lyönyt leiville.

Ei käynyt hyvin maailman suurimmallekaan. Perinteiset laivat jyräsivät GTS:n kustannuksissa. Laiva seikkaili eri puolilla ja toimi asuntolaivanakin. Suunniteltiin sen muuttamista ylelliseksi uhkapeliluolaksi. Lopulta Finnjet hinattiin Intian rantahietikolle, jossa intialaiset ja pakistanilaiset purkivat sen ja haalasivat osat käsipelillä maihin. Lehdissä julkaistiin juttuja Finnjetin irtaimiston jälkimarkkinoista. Kaikki meni kaupaksi.

Nyt vihdoinkin kuului hyviä ja uskottavan tuntuista uutisia. Saksalainen yli 200-vuotias perheyhtiö Meyer Werft GmbH tulee Turun telakan pääomistajaksi. Meyer Werft on suomalaisille tuttu monista rakentamistaan laivoista. Erityisen kirpeästi se muistetaan siitä, että se on napannut monia laivatilauksia kalkkiviivoilla suomalaisten nenän edestä.

Meyerin telakka sijaitsee Ala-Saksin Papenburgissa Ems-joen varrella kaukana rannikoilta. Meyerin huolena on saada suurimmat laivansa uitettua merelle. Se on ollut millimetripeliä nousuveden kanssa. Nyt he omistavat telakan, jolla tätä ongelmaa ei ole. Näyttää hyvältä.

Papenburg on aika lähellä Hollantia. Niinpä alueella puhuttava murre plattdüütsch on saanut vaikutteita flaamista. Ainakin suomalaisella koulusaksalla siellä on aika hankala pärjätä. Mut tiärävaik turkulaise klaaraa simmottos paremb.

Muistan vielä hyvin ekskursionemme Finnjetin työmaalla. Joka vaiheessa hehkutettiin, että tämä laiva on suurin, nopein ja kaunein. GTS Finnjet mullistaa autolauttaliikenteen. Laivan ollessa täynnä muodostuu monasti jonoja. Finnjetin projektipäällikkö korosti, että jokaiseen mahdolliseen jonopaikkaan on pystytetty baari.

pajen