

Göran Wilkman

Valkoinen karhu seikkailee

jäänmurtajien ja jäätutkimuksen
maailmassa



Valkoinen karhu seikkailee

jäänmurtajien ja jäätutkimuksen maailmassa

Göran Wilkman

Valkoinen karhu seikkailee

jäänmurtajien ja jäätutkimuksen maailmassa

© 2019 *Wilkman, Göran*

Kustantaja: BoD – Books on Demand, Helsinki, Suomi

Valmistaja: BoD – Books on Demand, Norderstedt, Saksa

ISBN: 978-952-80-0701-2

Kuvitus: Göran Wilkman ja Aker Arctic Oy

SISÄLLYS

Alkusanat	11
1970-luku	13
Laivat kasvoivat	13
Matka kohti laivoja	15
Kaarnalaivat	15
Kohti laivanrakennustekniikkaa ja jäätutkimusta	15
Töihin jäämallikoelaboratorioon	20
Valmistuminen diplomi-insinööriksi	22
Nuorena diplomi-insinöörinä	24
Jääreissuja 1970-luvulla	25
Hinaaja Jelppari, Helsingin edusta, 1973	25
Vartioalukset Valpas ja Silmä, Kotkan edusta 1974	26
Jäänmurtaja Apu, Perämeri, 1974	27
Jäänmurtaja Urho, Perämeri 1976, 1978 ja 1980	28
jäänmurtaja Varma, Perämeri 1976	30
Panda proomu, Suomenlahti 1977	32
Tankkeri Sotka, Pohjanlahti 1977	32
Jäänmurtaja Voima alkuperäisessä asussa, suomenlahti, Kotkan edusta 1977	34
Maantielautat Nagu 2, 1978 ja Replot 2 , 1979.	35
Jokijäänmurtaja Kapitan Chechkin, Leningradin edusta 1978	37
Resolute Bay, Kanadan arktinen saaristo 1978.	41
Jokijäänmurtaja Kapitan Chadaev, Volgajoella Kuybysevin altaalla 1979	52
ARA Almirante Irizar, Etelämantereen reunamilla 1979	57

1980-luku	70
Muutosten aikaa	70
Uusia organisaatioita	72
Projekteja	73
Johdon valmennus, JOWA-ohjelma	89
Wärtsilä ja Valmet yhdistivät laivanrakennustoimet, uusi alku	95
Yritys vaihtaa työnantajaa keväällä 1987	97
Wärtsilä Marinen tuho	98
Konferenssitaipaleen alku	101
Jääreissuja 1980-luvulla	103
Väyläalus Seili + ilmatyynyalus, Suomenlahti 1980	103
Pelastusalus Suvorovets, Suomenlahti 1980	104
Uudistettu jäänmurtaaja Voima, Merenkurkku 1980	108
Jäänmurtaajat Kapitan Nikolaev ja Kapitan Dranitsin, Jeniseinlahti 1981	109
Jäänmurtaaja Ale, Vänern-järvi, Ruotsi, 1982	119
Jäänmurtaajat Dikson ja Apu, Perämeri 1983	122
MV Igarka, tieteistekninen yhteistyö CNIIMF-Wärtsilä, 1981-85	127
MT Sotka, Pohjanlahti 1984	137
Hinaaja protektor ja irtokeula, suomenlahti 1984	138
Väyläalus Baltica, Gävle, Ruotsi 1986	139
Hepa + irtokeula, Suomenlahti-Saimaan kanava,1986	141
Väyläalus Lonna ja sylinterit, Suomenlahti 1987	144
OSV Miskaroo, Kanadan Beaufortinmeri 1987	145

Jokijäänmurtaja Kapitan Moshkin, Ob- ja Irtyshjoki 1988	148
Jokijäänmurtaja Avramly Zavenyagin, Jeniseijoki 1988	150
Finnpusku, Perämeri 1988	152
1990-luku	153
Fuusioita	153
Uusi alku työelämässä, Masa-Yards	154
Projekteja	157
Offshore huoltoaluksia	157
Tankkereita	159
Krylov-instituutti	160
Jääreissuja 1990-luvulla	161
Jäänmurtajat Kapitan Nikolaev ja Taimyr, Jeniseinlahti 1990	161
Jäänmurtaja Arppe, Saimaa 1990 ja 1991	165
Jäämelumittauksia	167
Väyläalukset Seili ja Letto, Perämeri 1992, ensimmäinen Azipod	168
Jäänmurtaja Krasin, Ohotanmeri 1992	170
MV Juri Arshenevski, Karanmeri 1993	175
Varandei, Petsoranmeri 1993, 1994, 1998 ja 1999	183
Jokijäänmurtaja Röthelstein, Perämeri 1995	190
MT Lunni, Perämeri 1996	193
Obinlahti, 1994-2000	197
Ohotanmeri 1997	222
OSV Antarcticaborg, Kaspianmeri 1999	225

2000-luku	230
Suuret jäävahvistetut tankkerit	230
Työelämässä kiehunna jatkui	231
Aker Arctic	234
Organisaation uudet tuulet	243
Jääreissuja 2000-luvulla	245
MB Vekara, Saimaa 2001	245
RV Mikhail Somov, Barentsinmeri 2001	248
KV Svalbard, Huippuvuoret 2002	253
MT Mastera, Suomenlahti 2003	261
RV Mihail Somov, Barentsinmeri 2005	265
MV Norilskiy Nickel, Karanmeri-Jeniseinlahti 2006	272
2010-luku	283
Uusia omistajia	283
Kohti eläkettä	284
Eläkeläiskonsulttina	285
Wilkman Arctic Adviser	285
Jääreissuja 2010-luvulla	287
Susiluoto, Saaritomeri 2011	287
Mangystau 5, Kaspianmeri 2012	290
Mangystau 5, Kaspianmeri 2013	294
Yhteydenpito jäisiltä lakeuksilta kotiin	297

Konferenssimatkailua	299
Luennointia	305
Lopuksi	307

Liite 1: Lyhenteiden selitykset	309
Liite 2: Työhistoria	310
Liite 3: Laivat	312
Liite 4: Julkaisuja	314

ALKUSANAT

Kirjassa keskityn yli neljäkymmenen vuoden työurani kuvaamiseen lähinnä matkojen kautta. Seikkailuissani matkaan konttorista ympäri maailmaa. Valtaosa tarinoista liittyy reissuihin jäälakeuksille maailman eri jäätyville merille, joille ja järville.

Jäisten seikkailujen taustalla ovat lukuisat matkat alan kansainvälisiin konferensseihin, joista monesti jääreissut ovat saaneet alkukipinän.

Jää- ja konferenssimatkailun lisäksi maustetta ammatilliseen keitokseen ovat antaneet eri laiva- ja kuljetustehtäväprojektit, joissa matka on kulkenut lähinnä lämpimimpiin paikkoihin, missä jäätä on ollut vain lasissa.

Lämpötilaheilahtelut matkan varrella ovat olleet miinus neljästäkymmenestä kahdesta asteesta plus kolmeen kymmeneenseitsemään. Tunnelmat Rio de Janeiron rannalla ovat jokseenkin erilaiset verrattuna Varandeihin Luoteis-Venäjällä Petsoranmeren rannalla. On vaikea uskoa, että paikat ovat samalla maapallolla.

Kirja perustuu omiin muistikuviiini, kokemuksiini ja mielipiteisiini.

Nimen Valkoinen karhu sain venäläisiltä ystäviltäni monien yhteisten pohjoisen reissujen tuloksena vieraillessamme jääkarhujen valtakunnassa.

Espoossa 31.01.2019

Göran Wilkman

1970-LUKU

Laivat kasvoivat

Vuosikymmenen alussa tankkereiden ja irtolastialusten koko oli jo ylittänyt 100000 dwt:n rajan. Aikaisempina vuosikymmeninä laivanrakennus oli keskittynyt Eurooppaan. Teollisuus oli erityisesti voimissaan Iso-Britanniassa ja Saksassa. Vähitellen Japani nousi teollisuuden etujoukkoon ja Euroopan maat alkoivat kärsiä tilausten puutteesta. Kilpailu Japanin hal-patuotannon kanssa oli entistä kovempaa. Suurimpana häviäjänä taisi olla Ruotsi, missä länsirannikon suuret telakat etunenässä Öresundsvarvet, Eriksberg ja Götaverken Arendal (GVA) hiipuivat pikkuhiljaa pois laiva-markkinoilta. GVA suuntautui öljynporaustasanteiden tuotantoon.

Suomen laivanrakennus oli sodan jälkeen kehittynyt ja kasvanut aluksi Neuvostoliitolle toimitettujen sotakorvausten myötä. Vähitellen 1970-luvulle tultaessa Neuvostoliiton kanssa käytävän bilateraalisin kaupan rinnalle saatiin solmittua myös alustoimituksia kolmansiin maihin.

Suomessa 1960-luvulla alkanut suuntautuminen matkustaja-autolauttojen kautta risteilijöihin sai uutta tuulta purjeisiin ensimmäisten varsinaisten Karibianmeren liikenteeseen valmistuvien risteilijöiden Song of Norway ja Royal Viking Star alusten valmistuttua 1970-luvun alussa.

Jäänmurtajien rakentaminen jatkui suuntautuen yhä suurempitehoisiin ja vaikeampiin aluksiin. Suomessa päätettiin suurimpien satamien pitämisestä auki ympäri vuoden, jolloin syntyi tarve yhä tehokkaampien jäänmurtajien hankkimiseksi, syntyi Urho-luokan jäänmurtajat. Tässä apuna oli vuonna 1969 perustettu jäämallikoelaitos.

Neuvostoliiton pyrkiessä tehostamaan pohjoisen jäämeren kylien huoltoa tarvittiin uusia arktisia jäänmurtajia. 1960-luvulla rakennettu Moskva-luokka sai seuraajakseen Jermak-luokan vuonna 1974.

Jäänmurtajien kehitys 1960-luvulla oli osittain vielä lapsen kengissä, rakennettiin, kokeiltiin ja paranneltiin. Jäämallikokeiden tulo suunnittelun avuksi auttoi ymmärtämään paremmin aluksen rungon muotoilua, miten jää käyttäytyy veden alla ja miten potkurit kohtaavat murretut jäälautat.

Suomalaiset telakat: Wärtsilän Turun ja Helsingin telakat, Valmetin Helsingin telakka Katajanokalla (myöhemmin Vuosaaressa), Raumalaiset telakat Holming ja Rauma Repola sekä Uudenkaupungin telakka erikois-tuivat kukin hieman eri suunnille rakentaen yhä monimutkaisempia laivoja. Elettiin todellista kasvun aikaa öljykriisin varjossa.

Suomessa synnytettiin 1970-luvulla kaksi uutta telakkaa vanhojen telakoiden käydessä pieniksi aluskoon kasvaessa. Valmet siirsi telakkatoimintansa Helsingin Katajanokalta Vuosaareen, missä ensimmäinen alus oli lähes valmis vuonna 1975. Wärtsilä rakensi uuden ison telakan Pernoon, josta ensimmäinen alus valmistui vuonna 1979. Vanha telakka-alue Aurajoen varrella muuntautui korjaustelakaksi.

Maailmalla kasvava öljyn ja kaasun etsintä synnytti Suomessa telakan Porin Mäntyluotoon Rauma Repolan toimesta vuonna 1972. Telakalla alettiin rakentaa öljynporaustasanteita.

Yllä mainittujen telakkayritysten lisäksi toimintaa 1970-luvulla oli telakoilla Naantalissa Luonnonmaalla (NAVIRE), Savonlinnassa, Pansiossa, Reposaaressa, Valkossa ja Teijossa.

1970-luvun loppu oli telakkateollisuudessa kriisin aikaa. Kauko-itä oli vallannut yhä enemmän markkinoita. Suomalaisten telakoiden onneksi Neuvostoliiton kauppa oli vielä voimissaan ja tarjosi rakennettavaksi uusia alustyyppjä

Matka kohti laivoja

KAARNALAIIVAT

Kymmenvuotiaana 1950-luvun lopussa sain jo käyttää puukkoa. Veistelin ja rakentelin pieniä pursia puun palasista ja kaarnasta. Materiaalin sain asuntomme lähimetsästä Kymintienmäeltä. Tekeleitäni uitin Helsingin korkeimman maakohdan Taivaskallion luonnonlätäkössä. Kallion korkein kohta on 57.2. metriä meren pinnasta. Keskellä kallion lakea oli luonnon muovaama laakea kuoppa, johon ympäristön sadevedet kerääntyivät. Aina ei merellämmme ollut vettä. Sateeton aika kuivatti lammikon. Taivaskalliolle Kymintienmäeltä kertyi kävelymatkaa reilu kilometri. Lätäkön kuivettua, toinen mahdollisuus uittaa aluksiani oli lähellä asuinpaikkaamme olevassa Intiankadun leikkipuiston kahluualtaassa.

Meri elementtinä selvästi jollain tavalla kiehtoi minua. En kuitenkaan missään vaiheessa nuorena ajatellut meren koituvan ammatikseni. Minusta, varsinkin äitini synnyinseudulla Heinolan maalaiskunnan vuorenlahtelaisten sukulaisten ajatuksissa, piti tulla sillanrakentaja. Vuorenlahden läheisestä Rytösalmesta puuttui silta. Ei minusta tullut siltainsinööriä ja on joku lopulta sinne sillan tehnyt. Vanhempani eivät koskaan tyrkyttäneet minulle mitään ammattia. Isäni kuitenkin ilmaisi tahtonsa, että autoilijaksi et sitten ala, kaikki muu kelpaa.

KOHTI LAIVANRAKENNUSTEKNIKKAA JA JÄÄTUTKIMUSTA

Valmistuin ylioppilaaksi vuonna 1970 kovan puurtamisen jälkeen. Oli aika siirtyä seuraavaan vaiheeseen eli pyrkimään Espoon Otaniemessä sijaitsevaan Teknilliseen korkeakouluun, TKK.

Kesäkuun alussa menin korkeakouluun pyrkimistä varten valmennuskurssille Helsingin Yliopistoon. Opiskelin kesäkuun matematiikkaa ja fyysiikkaa Metsätalossa Unioninkadulla.

Valmennuskurssit kestivät juhannukseen asti ja heinäkuun alussa oli pääsykokeet Otaniemessä. Minulla oli aika hyvät alkupisteet ja yhteensä vaikeiden pääsykokeiden kanssa sain kokoon 63.1 pistettä. Olin asettanut eri tieteenlajit järjestykseen: elektroniikka, laivanrakennustekniikka, talonrakennus, vuoritekniikka. Elektroniikka jotenkin kiehtoi minua.

Heinäkuun lopulla 21. syntymäpäiväni tienoilla soitin TKK:n kansliaan ja kuulin, että olin päässyt opiskelemaan laivanrakennustekniikkaa. Mitä ihmettä. Olin jäänyt 0.15 pistettä, eli alle yhden plussan, elektroniikasta.

Minut toivotettiin tervetulleeksi laivanrakennuksen pariin, jonka pisteraja oli 58.79, eli menin sisään heittämällä.

Isäni seisoj puhelun aikana lähelläni jännittyneenä huomaten pian, että olin puhelun jälkeen hetken aivan hiljaa. Hän kysyi varovasti, että miten kävi? Toinnuttuani uutisesta olin todennut, että hyvin kävi. Menen alalle, josta tiedän tasan en mitään. Alkoj kesän toinen jännittäminen. Mitähän tästäkin seuraa?

Kesätöitä telakalla

Oli toukokuu vuonna 1971 ja ensimmäinen hikisen rankka opiskelulukuvuosi oli takana. Ensimmäisenä teekkarikesänä olin töissä Wärtsilä Helsingin telakalla haalausosastolla, joka vastasi laivan teräslohkojen osien kuljetuksesta telakka-alueella. Työ oli pääasiassa ulkotyötä. Työt alkoivat 1.6.1971.

Ennenkuin pääsin käsiksi näihin töihin, jouduin ensikertalaisena harjoittelijana käymään viikon mittaisen sähköhitsauskurssin, josta on ollut tosin hyötyä myöhemminkin. Puikko paloi ja haalari kärsi. Sinisen haalarin kau-luksen alueella ihokin sai hieman punaväriä, koska olin unohtanut napittaa haalarini kiinni ylös asti.

Perustuntipalkka ensimmäisenä kesänä taisi olla 2.7 markkaa. Hoidimme kahdestaan laivan teräsosien toimittamisen ja kuljetuksen varastopaikoista hitsaajille ja levysepille, jotka kokosivat ne lohkoiksi. Sitten lohkot hiekka-



Valkoinen karhu seikkailee -tarina kertoo jäätutkija, laivanrakennusdiplomi-insinööri, Göran Wilkmanin yli neljäkymmenen vuoden seikkailuntäyteisestä työurasta mitä uskomattomampien matkojen kautta. Tarinat liittyvät matkoihin eri merien, järvien ja jokien jäälakeuksille. Maustetta ammatilliseen keitokseen ovat antaneet myös lukuisat jäissä kulkevien laivojen ja arktisten kuljetustehtävien projektit, joissa matkat on tehty lämpimämpiin ympäristöihin. Lämpötilaheilahtelut matkojen varrella ovat olleet -42:sta aina +37:ään. Rio de Janeiron väentäyteiset valkoi-set hiekkarannat ovat jokseenkin erilaisia verrattuna Luoteis-Venäjän Petsoranmeren autioihin jäänpeittämiin rantoihin. Oli vaikea uskoa, että paikat sijaitsevat samalla maapallolla.

Venäläiset ystävät antoivat Göranille nimen Valkoinen karhu hänen vieraillessa napapiirin pohjoispuolella jääkarhujen valtakunnassa. Tämä teos on hänen kolmas kirjansa. Aikaisemmat omakustannekirjat ovat "Vadelmakummitus, isäni Åken tarina" 2015 ja "Valkoinen karhu muistelee" omaelämäkerta 2017.



BoDTM
BOOKS on DEMAND

www.bod.fi