

Jäänmurtaajat vahvuutenamme

Kari Uotila



Tulin Wärtsilän Hietalahden Helsingin telakalle kesällä 1972 ja huomasin heti, että jäänmurtaajat olivat telakan ylpeyden aihe jo silloin. Se, että Hietalahden telakalla oli silloin rakennettu noin 60 % kaikista maailman jäänmurtaajista pitänee suunnilleen tänäänkin paikkansa, vaikka muuallakin murtaajia on rakennettu.

Seitsemänkymmentäluvun alussa alkoi telakalla myös toinen suomalaisen laivanrakennusosaamisen keskeinen osio, kun ensimmäiset loistoristeilijät tulivat tilauskirjoihin. Myöhemmin, kun niin sanottu Panama-luokka, eli Panaman kanavan läpäisemisen edellytyksenä ollut 32 metrin maksimileveys menetti merkityksensä, siirtyi koko ajan kasvavien risteilijöiden rakentamisen painopiste Suomessa Turkuun.

Henkilökohtaisesti minulle kertyi vuosikymmenten aikana rakentamiskokemusta hyvin erityyppisistä jäänmurtaajista.

Ensimmäisenä osallistuin 36 000 akselihevosvoiman Polar-jäänmurtaajien rakentamiseen Neuvostoliittoon. Mieleen jäi näistä ainakin Jermak, joka kahden sisaraluksensa kanssa toimitettiin vuosina 1974–76.

Sitten oli vuorossa Urho-luokka, jonka tyyppiä rakensimme myös Ruotsiin. Haastavimmat projektit olivat kahden matalakulkuisen ydinkäyttöisen murtaajan Tajmyrin ja Vaigachyn rakentaminen. Reaktorit toki asenettiin vasta silloisessa Leningradissa, mutta kyllä tarkastajat vaativat erityisen tarkkaa työtä etenkin reaktorialueen lähirakenteissa.

Haastavia olivat myös Siperian joille rakennetut erityisen matalakulkuiset 1,5 -2 metrin syvyydessä operoivat jokimurtaajat. Niissä ahtaiden tilojen lisäksi haasteena oli alumiinista tehdyn kansirakennelman teko ja liittäminen runkoon. Mieleen ovat jääneet myös jäänmurtaajan rakentaminen Argentiinaan, Itävaltaan Tonavalle ja nykyisten monitoimimurtaajien jonkinlaiset edeltäjät, eli jäätä murtaavat pelastusalukset.

Erilaisten jäänmurtaajien rakentaminen erilaisiin olosuhteisiin ja tarkoituksiin on edellyttänyt määrätietoista tutkimusta, tuotekehittelyä, suunnittelua ja rakentamista koko jäänmurtaajahistoriamme

ajan. Jäälaboratoriot ja koealtaat ovat mahdollistaneet uusien teknologioiden kehittämisen. Rungon muodot, kallistusjärjestelmät, ilmapuhallustekniikat, pintamateriaalit, potkurijärjestelmät ja monet muut innovaatiot eivät olisi olleet mahdollisia ilman riittävää suunnittelu- ja tuotantokapasiteettia. Todella moni laivanrakennusalan innovaatio onkin syntynyt jäänmurtamisen kapealla erikoisalalla.

Suomella ei todellakaan ole varaa menettää tätä pääomaa, vaan suomalaista jäänmurtajaosaamista on edelleen vaalittava ja kehitettävä. Suomalaisen merenkulun sekä vientimme ja tuontimme häiriöttömän sujumisen on oltava ykkösasia, mutta kyllä osaamista on edelleen vietävä myös Itämeren ulkopuolelle.

Öljyntorjuntaan ja hätähinaukseen avomerellä kykenevien uuden sukupolven jäänmurtajien rakentaminen on tulevaisuudessa yhä suurempi osa telakoidemme perustaa, sillä arktinen merenkulku tulee kasvamaan huomattavasti tulevien vuosikymmenten kuluessa. Koillisväylä avautuu, liikenne kasvaa ja pohjois- ja etelämantereen luonnonvarojen hyödyntäminen lisääntyy.

On vastuullista, että pyrimme saamaan tähän toimintaan ympäristönsuojelunkin kannalta parhaan mahdollisen osaamisen jäissä kulkemisen ja jäänmurron alueella. Meille on kehittynyt globaalisti ainutlaatuinen arktisen osaamisen ketju, johon kuuluu jäälaboratorioiden toiminta, tutkimus ja tuotekehitys, alusten suunnittelu, rakentaminen, huolto- ja kunnossapitotyöt sekä taito operoida aluksia jääolosuhteissa. Osaamistamme on kutsuttu snow-howksi. Tätä osaamista on kehitettävä rohkeasti eteenpäin.

Kari Uotila
kansanedustaja, Vasemmistoliiton eduskuntaryhmä
jäänmurtajien rakentaja 1972 - 95

Aiemmin sarjassa julkaistut kirjoitukset löydät [täältä](#).