

## **Krigsskadeståndsskonarna**

av Jouni Arjava, överingenjör  
(Översatt av Bror Hagström)

En av de mest överraskande positionerna i Sovjetunionens produktlista var de mer än väntat krävande träfartygen. Under den svenska tiden och ännu efter Krimkriget stod den finska skeppstimmermanskonsten på höjden av sitt rykte. Allmogetimmermännen och -skeppsbyggmästarna vid kusten och de yttre holmarna hade ännu på 1930-talet upprätthållit traditionen genom att bygga galeaser och jakter, och kring insjöarna hade man timrat ångpråmar och andra pråmar.

Vid underhandlingarna om krigsskadeståndsavtalet hade den finska parten trott att man avsåg skärgårdsgaleaser och vanliga lodjor och att allmogetimmermännen härigenom lämpligt kunde lätta på den börda, som föll på skeppsvarven. Snart klarnade det dock att det var fråga om nästan hundra tremastade oceangående segelfartyg, vilka man ingalunda så självklart mera kunde åstadkomma i medlet av 1940-talet, och även de avtalade 1 000 tons kompositpråmarna var av en helt annan storleksklass än de för våra kanalslussar anpassade lodjorna. Betinget krävde betydligt bastantare rammar än bysnickerierna, och insjöstränderna kom ej alls i fråga. Vid havskusterna kände man endast tre personer, som kunde ansvara för byggandet av de tremastade skonarna; ingenjör Gösta Kyntzell i Borgå, diplomingenjör Jarl Lindblom i Åbo och Björköbon Kaarlo Pulli i Pakinainen. Man blev tvungen att anlägga nya varv enkom för att bygga träfartygen.

Som skeppsbyggnadsledare för SOTEVA, som koordinerade krigsskadeståndet, fungerade professor Jaakko Rahola, som till direktör för träfartygsbyrån kallade diplomingenjör Erkki Jussila. Rahola beställde förplaneringen till skonarna av Gösta Kyntzell, som var en känd båt- och fartygsplanerare; till arbetet att uppskissera skonarna bands även Albin Gustafson av den kända skeppsbyggarsläkten i Våla, som gjorde både halvmodellen och ritningar. Att ansvara för den slutliga planeringen förordnades den likaledes som konstruktör berömde Jarl Lindblom.

Krigsskadeståndsskonarna byggdes på fyra varv: LATE i Åbo, Hollming i Raumo, Eklöf i Borgå och Valkon Laiva Oy i Lovisaviken.

### ***LATE***

När de faktiska kvalitetskraven för krigsskadeståndsskonarna hade klarnat i december 1944 insåg man att enda möjligheten att klara uppdraget var att skapa en storstilad industrianläggning. Redan följande månad beslöt tre rederier – FÅA, AL och Oceanfart – att tillsammans grunda ett träfartygsvarv i Pansio. Det fick namnet Oy Laivateollisuus Ab eller LATE, och dess andel bestämdes till hälften av de 90 skonarna, som senare ökades med ett antimagnetiskt havsforskningsfartyg. Som huvudkonstruktör och teknisk direktör fick man just DI Jarl Lindblom, som var en synnerligen iderik ingenjör. Han gick genast in för att tillämpa så modern teknik som möjligt på denna stora serie. Detta var speciellt viktigt, ty det rådde stor brist på skeppstimmerman som behärskade hantverket.

Jarl Lindblom förordnades att leda planeringen och uppgörandet av ritningar för alla fyra varven. Hur detta förverkligades; därom senare. Byggmarklov för varvet beviljades i februari 1945. Man borde således samtidigt planera såväl varvet och produktionsmetoden som de egentliga skeppen, och gällande dessa även beakta de skilda varvens olika tillverkningsätt.

I sin planering av varven utgick Lindblom från att man borde kunna bygga skeppen inomhus. Detta började man allmänt praktisera först långt senare och han var här en föregångare. I LATE:s skeppsbyggnadshall anlades parallellt med stranden två banor, vilka båda rymde fyra skonare i rad. Sålunda kunde man samtidigt bygga åtta skepp. Utöver denna stora hall behövdes naturligtvis många olika tekniska och sociala byggnader samt personalbostäder. Som redan nämdes rådde i landet, liksom i hela Europa brist på råvaror och maskiner på grund av återuppbyggandet och en alla branscher omfattande krigsskadeståndsindustri. Därför blev varvet inte

färdigt inom planerad tid. Byggandet av skonarna kunde inledas först på sommaren 1946 och även då i mycket halvfärdiga utrymmen.

Av de totalt 91 krigsskadeståndsskonarna var de 17 skolskonarna egentligen skonertskepp, då de hade råsegel på fockmasten. Av dessa byggde LATE 15 st, bland dem VEGA, och Hollming 2 st, JUNGA och SHTURMAN.

### ***Anställandet av personal***

Det råde således brist på teknisk personal, ty speciellt skeppsbyggnadsindustrin expanderade just nu. Att finna fullt kompetent chef för ritkontoret eller huvudkonstruktör beredde svårigheter. Birger Westin, son till Lindbloms morbror, den kände båtkonstruktören Zake Westin, åtog sig slutligen uppdraget. Han hade just kommit hem från kriget och hade inte ens hunnit påbörja sina ingenjörstudier. Bristen gällde på enahanda sätt tekniker och alla yrkesmän inom skeppsbyggeri – i detta fall speciellt erfarna byggare av träbåtar. Lindbloms princip om serieproduktion innehöll möjligheten att klara sig utan egentliga skeppstimmerman. Genom att utnyttja limträtekniken kunde arbetsfaserna ordnas så, att arbetarna snabbt kunde skolas till sina uppgifter.

När produktionen av träfartyg till krigsskadeståndet inleddes föreföll det som om man åtminstone i Finland kunde känna sig trygg åtminstone vad beträffar tillgången på trävaror. Dock blev det fort klart, att tillgången på grovt virke till skrov och master och naturliga krummar till de 90 skonarna snart skulle tryta. Detta påskyndade hos LATE utvecklandet av limträtekniken. Först måste man dock få godkännande av mottagaren, för vilken denna byggnadsteknik även var obekant. Må nämnas, att den i husbyggen numera vanliga användningen av limträbalkar har sitt ursprung i LATE:s limträproduktion. Även om det fanns sågat virke bestod problemet i att få det snabbt torkat.

Eftersom även alla tillgängliga underleverantörer var överbelastade är det naturligt, att underleveranserna försenades, såväl till fartyget som till varvens utrustning. T.o.m. leveransen av tändkulemotorerna från Sverige stötte på så stora svårigheter att man år 1948 började tillverka dem på licens på Statens Flygmaskinsfabrik.

LATE gjorde således arbetsritningarna även för de tre övriga varven, som behövde annorlunda arbetsritningar på grund av skillnaden i produktionsmetod. Eftersom dessa dock hade fått sin produktion i gång före LATE, var deras behov av ritningar mera påträngande, vilket i sin tur medförde att starten av produktionen på LATE blev lidande. Trots denna prioritering inleddes arbetet på de övriga varven innan de fick ritningar från LATE; dels ritade man själv och dels fotograferade man arbetsskedena och utverkade beställarens godkännande på basen av bilderna. Man måste t.o.m. i Moskva visa foto av en seglande skonare för att man där skulle inse att fartyget var färdigt trots bristen på ritningar.

LATE byggde hälften av de ursprungligen beställda skonarna plus det specialbeställda antimagnetiska forskningsfartyget, totalt 46 skonare.

### ***EW Hollming Oy***

Näst största antalet skonare, 34 fartyg, byggdes på Hollmings varv i Raumo. Detta varv var praktiskt taget i alla avseenden motsatsen till föregående. Dess bakgrund, kopplingen till SOTEVA-leverantörerna och arbetsmetoderna var av en helt annan värld än LATES. SOTEVA:s ursprungliga tanke var, att LATE skulle sköta hela serien. Men snart märkte man att tiden rann ur händerna och man kopplade in Eklöfs och Valkom varven. Men inte ens med hjälp av dessa kunde man hålla tidtabellen.

När man år 1944 hade fått veta att skonarna ingick i krigsskadeståndet hade kusinerna August Mannonen och Kaarlo Pulli, som hade byggt bl.a. skonarna "Saarentähti" och "Koivisto", diskuterat möjligheterna att få komma med, men eftersom man hade planerat att beställa hela serien på annat håll förföll saken. Ingenjör Holger Schwindt vid Grönbloms Maskinaffär kände

dock till svårigheterna att starta företaget och uppmanade Pulli att höra sig för hos SOTEVA. Skeppsbyggarna från Björkö träffade en gammal bekant, ingenjör Åke Weber, som hade klassat deras skonare för Bureau Veritas och som hänvisade dem till Rahola och Jussila.

Inte ens på 1940-talet var det lätt att hitta stockar till skonarens köl.

När Jussila försiktigt frågade hurdana fartyg de törhända tidigare hade byggt drog Mannonen ett fotografi av "Koivisto" ur fickan. Då blev Jussila intresserad, men försökte t.o.m. med åberopande av maktlagen tvinga dem att ta tjänst på Valkon Laiva, men dessa självständiga företagare var inte intresserade av att bli lönearbetare.

Inom kort hade dock Kaarlo Pulli sitt förslag klart åt sin gamle vän, sjökaptenen Filip Hollming; vi tar sjökapten Hugo Pöntynen med i laget och så bygger vi fartyg. EW Hollming hade god kännedom om affärlivet; i Björkö hade han haft en speditjons- och stuverirörelse och han hade ägt flera sågverk. Pulli och Mannonen var av skeppbyggarsläkt och de hade båda i Björkö från 21 års ålder byggt åt sig fartyg – både tillsammans och var för sig. Pöntynen igen hade varit hamnkapten i Björkö och varit såväl sjövärdighetsbesiktningsman, skrovkontrollant och klassificeringsinspektör som kompassjusterare.

Sovjetunionen godkände inte privatpersoner som avtalspart. Genom att utöka ägarna till fyra och ändra verksamhetsområdet blev det juridiskt redan existerande EW Hollming Oy ett riktigt varvsbolag. Filip Hollming blev verkställande direktör och Kaarlo Pulli teknisk ledare. Han planerade också den första tacklingen, vilken även LATE i sinom tid tillämpade. Mannonen var speciellt erfaren i att skaffa skeppsbyggnadsvirke i hela södra Finland och Pöntynen igen var kompetent i frågor gällande utrustning, besiktning och provkörning.

Så sökte dessa fyra beslutsamma män audiens hos SOTEVA:s Rahola och Jussila. Dessa tog nog med lättnad emot kvartettens anbud, men att sälja idén vidare stötte på svårigheter. I Raumo var man tveksam; var det lämpligt att låta okända utbölingar grunda ett varv i en sjöfartsstad med traditioner. Rahola och Jussila förlikte tvisten med att uppmana Raumoborna att själv grunda varvet, men snart kom svaret; låt då de där Björköborna försöka.

Raumo stad gav ett arrendeområde om 1,5 hektar, och redan veckan innan beställningen från SOTEVA hade kommit började man röja varvsområdet. Många andra formaliteter ordnades ännu senare. Kännedom om den nya arbetsplatsen spred sig snabbt till skeppsbyggare från Björkö, vilka ivrigt grep tillfället att starta ett nytt liv med ett arbete som de behärskade. Till sällskapet anslöt sig även yrkesmän från Raumonejden. Redan i juni sträcktes kölen till de två första skonarna.

I Björkö hade fartygen byggts på öppen strand utan vidare varvsorganisation. Detta var det nu startade varvets starka sida. Medan ägaren i Björkö hade byggt ett fartyg i gången med ett mindre gäng samlade man nu alla som var arbetsföra till en och samma plats för att bygga en hel serie fartyg, och man svängde bilyxorna i gammal takt. I början hade man inga ritningar, och inte saknade man sådant heller. Denna förmåga att bygga fartyg utan ritningar har bättrat på några kända anekdoter. Tekniska ledaren på varvet Kaarlo Pulli hade nog redan i Björkö läst böcker om skeppsbyggnad och hade redan innan de åtog sig skadeståndsbetinget bekantat sig med Registrets regler om träfartyg. Han hade en vacker handstil. Men när en, som hade gjort en detaljritning för SOTEVA, visade sitt verk åt övermästaren Kukko, utbrast denne: "Har du ritat redan, fast vi inte ens har byggt den ännu?"

Mellan de parallella bäddarna, lika långa som tre fartyg, byggde man en slip med rullvagnar. Som bäst reste sig sex skrov samtidigt på varvet.

Den första sjösättningen ägde rum i juni 1946 i närvaro av personalen tillsammans med nöjda representanter för SOTEVA och Sovjetunionen; det var ju det första av alla krigsskadeståndfartyg som gick av stapeln. Överlåtelsen till SOTEVA i september 1946 innebar även att den första nyproduktionen inom skadeståndsleveransen var färdig. Det behövdes grovt virke, både raka och krokiga träd.

August Mannonen visste var han skulle söka. Baron Cedercreutz's skogar i Kjulo blev först föremål för intresset. Mannonen hade i fickan ett av SOTEVA erhåller expropriationstillstånd, så han kunde vid behov köpa färdigt stämplade bestånd. Fast man fick virket återstod ännu problem. Enligt bestämmelserna i Sovjetunionens register måste trävirket till fartygen ha torkat i två år. Inspektören för Registret frågade bistert av Pulli varför virket var färskt, men Pulli blev ej svaret skyldig: "För två år sedan trodde vi att vi skulle vinna kriget! Hade ni då redan virket på tork?"

För LATE:s del nämndes redan att det rådde brist på allt, varför det även var svårt att få arbetsmaskiner o.dyl. i tid. På Hollming var starten inte i lika hög grad beroende av krävande anläggningar, men det var svårt att få ens de enklaste verktyg.

Man var tvungen att ty sig till svarta börsen; och då det ej gick att få bilor var man tvungen att beställa tusen stycken innan fabriken i Billnäs gick med på att tillverka yxorna.

Något överraskande betecknade Jarl Lindblom och några andra skribenter Hollmings varv som "gammalt"; EW Hollming Oy i Björkö var ett speditors- och stuveriföretag, och Filip Hollming ägde även sågar.

Pulli och Mannonen hade visserligen byggt enstaka fartyg för eget bruk, men inte fanns det något varv i Björkö. För Lindblom måste det ha varit en stor besvikelse att arbetet på hans med stora förväntningarna planerade varv så illa fördröjdes – huvudsakligen beroende på oövervinnliga hinder.

Innan LATE hade överlåtit sin första skonare hade de tre andra fått 15 fartyg färdiga. Påtryckningarna från SOTEVA, som hade en besvärlig mellanställning, kan antas ha varit besvärliga. Det är lätt att förstå, att Lindblom under detta tryck hade försvarat sig med oförsiktiga ordval. Många ojäviga skribenter har ansett Hollmings varv vara nytt.

### ***Hammars***

Borgåbon Aug. Eklöf fick i december 1944 från SOTEVA en förfrågan om möjligheterna att bygga krigsskadeståndsskonare på bolagets varv i Tolkis. Bolaget var till en början inte intresserat, ty det skulle ha varit mera lönsamt att koncentrera sina resurser på att tillfredsställa den växande efterfrågan på sågat virke, ej heller var det lilla varvet i Tolkis lämpligt för serietillverkning av stora skonare.

Till slut ansåg man rikets intressen vara viktigare och man började bygga ett nytt varv fem kilometer längre bort, vid Hammars. Där hade man 25 år tidigare byggt två fyrmastade skonare, men av den tidens varvsanläggningar fanns ingenting kvar. Därför känns det inte ens som en halvsanning att kalla Hammars för ett "gammalt" varv trots att man från varvet i Tolkis fick några nyckelpersoner t.ex. ingenjör Kyntzell, som hade gjort de första skisserna för skonarna för SOTEVA och nu förordnades till direktör för varvet, och trots att varvet i Tolkis i viss mån fungerade som underleverantör åt Hammars.

Byggandet av jakter och galeaser var ännu vid den tiden livligt i Borgå- och Sibbotrakten. Eklöfs hoppades kunna engagera nejdens skutebyggmästare och sådana som hade byggt galeaser till att bygga skadeståndsskonarna. Men de flesta av dem var vana att som självständiga företagare bygga sig galeaser, med vilka de sedan transporterade ved och sand. Under de fem år som man byggde skadeståndsskonare i Hammars byggdes i Sibbo och Borgå 35 privata galeaser. Det var skeppsbyggaren Karl Mickelsson från Emsalö, som sakkunnigt satte i gång det praktiska arbetet.

Slipmästaren Evert Johansson från Tolkis var en annan viktig expert i inledningsskedet. Även i Hammars sysselsattes inflyttade från Karelen. Arbetstakten i Hammars var samma som hos Hollming. De första två åren levde man även här med bilyxorna. Första kölsträckningen skedde en månad före Hollming och sjösättningen fem dagar efter Raumoborna. Guldmedaljen iför den första överlåtna skonaren avgjordes egentligen efter kalkstrecket. Första skonaren från Hammars överläts redan 30.8.1946, men måste genast återvända till varvet på grund av ett ma-

skinlagerhaveri och den slutliga avgången lyckades först i slutet av september, ett par dagar efter Hollmings överlåtelse. I Hammars byggdes sju skonare.

### ***Valkom***

Det fjärde varvet som byggde skadeståndsskonare var således Valkon Laiva Oy i Valkom i Pernå. Grundare var Repola-Viipuri Oy och Lahti Oy, vilken sistnämnda ägde en brädgård med smal-spårig järnväg i Valkoms hamn. Meningen var att koncentrera sig på att bygga 1 000 tons kompositpråmar, men för att påskynda byggandet av skonarna fick Valkom-varvet uppdraget att bygga fyra segelfartyg.

DI Erkki Kinnunen blev bolagets VD och dess tekniska ledare först DI Teppo Riki och senare DI Lassi Vesamaa. Lahti Oy:s organisation svarade för anskaffning av trävaror.

Även här skedde inledandes av arbetet och de formella besluten i en egendomlig ordning. I april 1945 började man bygga varvet, SOTEVA beställde i juli fyra skonare och tre pråmar, men varvsbolaget grundades först 20.8.1945, samtidigt med den första skonarens kölsträckning. Man måste starta helt från noll; arbetsmaskiner fanns ej, ej heller verkstäder och arbetarbostäder.

Även här fick man hjälp av skärgårdsbor från Karelen. Man började arbetet för hand, men takten var rask. Redan i december hade man sträckt kölarna till alla de fyra skonarna, och den första skonaren överläts till SOTEVA ett år senare 1946, den sista i januari 1948. Samtidigt blev fyra 1 000 tons pråmar färdiga.

### ***Fartygen***

Skadeståndsskonarna var således tremastade segelfartyg av trä med hjälpmotor. Av dem var sjutton skolfartyg, riggade som skonertskepp. Fraktskonarna hade antingen gaffel- och toppsegel eller bermudasegel. Som hjälpmotor hade skonarna 3-cylindring 2-takts tändkulemotor; s.k. halv-diesel. Motorn vägde hela 11 ton och gav 225 hk.

Av lastskonarna hade 29 gaffelrigg och de övriga 44 bermudasegel.

När motorleveranserna försenades började man tillverka maskinerna på licens på VALMET:s fabrik i Linnavuori.

I vilken mån var de olika varvens skonarter i verkligheten likadana? Utgångspunkten var ju att Jarl Lindblom på LATE leder planeringen och delar ut ritningar åt de övriga.

Som vi har märkt började arbetet på de övriga varven så snabbt, att LATE:s ritkontor ännu inte kunde tillfredsställa deras behov av ritningar. På grund av olikheter i arbetsmetoderna skiljde sig de tre övriga varven mest från LATE.

Speciellt intressant är frågan huruvida alla skonarnas linjer – även de första – var helt likadana? Hos Eklöfs avvek man i byggnadsskedet från ritningarna beträffande fören och aktern på förslag av lokala experter.

Pulli berättar i en intervju, att då det var omöjligt att finna trävirke som fyllde kraven beträffande fibertäthet eller torkningstid, erbjöd han i stället litet grövre mått, varigenom beställaren kunde godkänna byggnadsvirket. Följden härav blev dock att skeppets yttre mått förändrades. Då lastrummet ej fick bli mindre måste det tjockare virket få rum utåt. Bredden växte med 35 cm, och nog invercade de tjockare spanterna även på längden, men den uppmättes aldrig – och antecknades knappast heller i ritningarna.

I Kaarlo Pullis kvarlåtenskap har man hittat en kopia av LATE:s linjeritning, på vilken man med blyerts hade börjat rita avvikande linjer. Spantavståndet var samma, men avståndet mellan vattenlinjerna var avvikande. Detta kunde tyda på, att man hade överfört måtten för ett skrov med samma huvudmått från en redan existerande ritning. I aktern avvek linjerna väsentligt, i fören även något. Enligt tidigare arbetsfördelning tillverkade Mannonen en halvmodell med skrovets form, som Pulli sedan överförde till ritningarna. Måne Pulli härvidlag jämfört sina egna linjer med LATE:s linjer? Han hade ju i någon form haft både Saarentähtis och Koivistos linjer,

och utgående från dem kunde han genom att litet ändra på huvudmåttan få fram skadeståndsskonarnas form. På Hammars varv hade man vid behov tillgång till materialet från Kyntzells förplanering.

### ***Kostnaderna***

Vad kostade då dessa skonare? Svaret är något mångskiftande. De 90 seglande träfartyg, som Sovjetunionen i december 1944 krävde i sin varulista, var prissatta till 15.000 dollar/st. De finska förhandlarna tolkade detta som skärgårdsgaleaser och dollarns värde 1944, varför priset kändes acceptabelt. Men kort efter undertecknandet av avtalet krävde Sovjetunionen tillämpning av penningvärdet för 1938.

I februari fick vi äntligen se specifikationen över fartygen. Det var nu inte fråga om Sibbogaleaser utan om tremastade havsgående segelfartyg. De medelpris, som SOTEVA betalade till varven för skonarna var enligt prisnivån 1946 ca 29 milj. mk, för fraktskonarna ca 27 milj. mk och för skolfartygen ca 36 milj. mk. Värdet på krigsskadeståndsdollar var således för skonarnas del 2000 mk/dollar.

### ***Guldskonaren***

Från Sovjetunionens håll föreslogs i ett rätt sent ske att man skulle bygga ytterligare en skonare, som ersättning för vissa andra artiklar, som höll på att försenas. Detta forskningsfartyg skulle vara helt antimagnetiskt och utrustat med ett fullständigt laboratorium. I hela världen fanns bara två härmed jämförbara fartyg. Efter långa underhandlingarna åtog sig LATE denna svåra uppgift. Man tvingades pröva alla möjliga sorters metaller i stället för vanligt stål. Barlasten var rent bly. Valsningen av metallerna var komplicerad eftersom magnetisk metall från valsarna fastnade i produkten. Svets- och nitfogarna beredde svårigheter o.s.v. Detta fartyg kostade finska staten ca 243 milj. i 1952 års penningvärde, eller 2½ gånger priset för en vanlig skonare. Så fick det också smeknamnet "guldskonaren".

Detta sista skadeståndsfartyg levererades 18.9.1952, dagen före den sista skadeståndsliveransdagen. Fartyget fick officiellt namnet "Zarja" (Morgongryning), eftersom "den skulle bringa en ljusare framtid åt Finlands folk, som nu hade tid att tänka även på sig själv", som man noterat i festtal.

Att ännu i medlet av detta århundrade bygga nästan hundra träskonare var en exceptionell händelse. Där flammade å ena sidan allmogens skeppsbyggnadskonst ännu en gång upp till en imponerande prestation, och å andra sidan tillämpades och utvecklades i hälften av skeppen en modern trähanteringsteknik, som kom till nytta även vid husbygge. Alla slags resurser behövdes för att klara den synnerligen knappa tidtabellen, varför äran för att detta lyckades med gott samvete kan ges åt alla som var med.