

KELLOVENEIDEN RAKENTAJIEN MUISTELUT SYKSYLLÄ 2013

Me Kellokoskelaiset ry:n (MeKen) Kellovenehankkeen edetessä tuli esille idea haastatella Kelloveneitä rakentamassa olleita henkilöitä ja kerätä tätä kautta ainutlaatuista tietoa Kelloveneisiin liittyen. Muistelut toteutettiin syksyllä 2013 yhteistyössä Tuusulan museon ja MeKen kanssa. Muisteluihin osallistui kaiken kaikkiaan 19 Kelloveneitä Kellokosken tehtaalla rakentamassa ollutta henkilöä. Päivä oli todella mukava ja antoisa. Kuulimme paljon mielenkiintoisia tarinoita niin veneiden valmistuksesta kuin ylipäättään elämästä Kellokoskella ja tehtaalla. Muistelijoina oli mm. veneenhitsaajia, hitsarin apulaisia, puuosien tekijöitä, maalareita, levyjen leikkaajia ja työnjohtajia.

Kelloveneiden valmistus:

Kelloveneiden valmistus alkoi Kellokoskella vuonna 1955. Tehtaan johtajan Torsten Carlanderin poika Per- Håkan sai idean alumiiniveneiden valmistuksesta ja suunnitteli Kello 1 veneen ja tästä alkoi Kelloveneiden tarina Kellokoskella.

Hitsaaminen:

Veneiden osat leikattiin merialumiinista.” Siinä oli malli minkä mukaan piirrettiin ja leikattiin sellasella pyörivällä rissalla, mikä oli oikeen konepöytä. Ja jos se vähän karkas siitä viivalta, niin sitä ei saanut jyrkästi ottaa, vaan se piti hyvin loivasti ottaa takasin (viivalle)”.

Alumiinin hitsaaminen ei ollut aivan yksinkertaista. Uudet hitsarit harjoittelivat aluksi jonkin aikaa jätepaloja yhteen hitsaamalla. Joskus kävi myös niin, että hitsarin apurina toiminut oppi hitsauksen työn ohessa ja siirtyi itse hitsaamaan veneitä uuden apulaisen kanssa.

Veneiden hitsauksessa käytettiin pääasiassa Tig- hitsausta. ”Sehän oli sikäli se tikkikone hyvä, että oli sitten isompi tai pienempi rako, niin se oli helppo täyttää – se ei ollut niin tarkka kun nää nykyaikaiset koneet, kun ne Miggejä, niin niissä on se lanka tasavahvaa”. Hitsaajat hitsasivat veneet kasaan. ”Minä vääntelin niitä peltejä kasaan ja se veti niitä heftejä perään. Ja jos vähänkin meni vinoon, niin sitten se aina teki kostoksi sen, että just kun mulla oli lippa pois silmiltä, niin sitten se roiskasi. Se opetti sillälaila, että se pitää mennä kerralla”, muistelee eräs hitsaajan apulaisena toiminut mies. Heftauksesta kerrotaan, että sen avulla vene ikään kuin harsittiin aluksi kasaan. Osien hitsaamisen jälkeen venettä saatettiin vielä muokata nuijan avulla veneen muotoon. Hitsaajan apulaisen vakihommiin kuului jätepellin paloista puikkojen leikkaus hitsaukseen, leikkaus tehtiin tähän tarkoitettulla leikkurilla. Apulaisen tehtäviin kuului myös huolehtia, että työtilan lattia oli siisti, jotta hitsarin tuoli kulki hyvin.

Hitsaajan ja apurin tiimityön tärkeyttä toi esille moni, mm. seuraavasti kerrottiin: ”Ja se oli nopeeta hommaa, kun niitä heftejä laitettiin...Se oli kahden miehen hommaa ja siinä piti olla niin kuin ralliautoilussa kartan lukija ja kuski”.

KELLOVENEIDEN RAKENTAJIEN MUISTELUT SYKSYLLÄ 2013

Monella Kelloveneen hitsaajalla oli oma leima, joka lyötiin veneen nokkaan. ”Jos tuli vuotoa tai jotain niin nähtiin, ett kenen tekemä se oli”. Kerrottiin, että kerran tuli yksi vene takaisin, kun perälevy oli mennyt pilalle käytössä olleen messinkipotkurin takia (messinki-alumiini ja suolavesi). Se korjattiin, leikattiin vaan perä pois ja uusittiin.

Monet muistavat, kuinka ensimmäisissä Kelloveneissä ilmasäiliöt olivat tehty maitotonkkien aihioista. Ilmasäiliön, kuten veneen poijujenkin hitsaaminen oli oma taitolajinsa. ”Siinä oli vielä se, että se viimeinen reikä oli tarkkaa. Se sylki sen aina pois, ja jos taas liian kauan jäähdyttelit, niin se imi sen sisään. Ett se piti osata tarkkaan, se reiän tukkiminen, muuten se ei onnistunut. Se taito tuli yrityksen ja erehdyksen kautta. Se oli sellasta ohutta peltiä, 0,75”. Myöhemmin penkkien alla olevat ilmasäiliöt korvattiin neliskanttisilla ponttooneilla, joissa oli styroksi sisällä. Ilmasäiliöiden hitsaukseen liittyy eräs huvittava muisto, jota monet muistelivat: ”Kuule , noi kellukkeet vuotaa”, totesi esimies. ”Niin vuotaa, niin”, sanoi työmies. ”Mutta kun ei sais vuotaa”, sanoi esimies. ”Ei sais, ei”, sanoi työmies. ”Mut työmiehen ne täytyy paikkaa”. ”Niin täytyy niin”. Tarinaa kertonut mies oli siinä kopissa vieressä, ” Ja kuulin ja lähdin sitte kävelemään Lasipalatsille päin, no esimies otti mut sitte kiinni, ja sitä alko naurattaa, ja se sano, että sanon mä tuolle mitä vaan, niin aina tulee myöntävä vastaus”.

Kelloveneen puuosat:

Puuosien tekijät listoittivat veneet ja tekivät penkit. Penkit valmistettiin mahonkilankusta, kiinnityksen jälkeen ne vielä lakattiin. Lisäksi veneen pohjalle tehtiin trallit/puuritulät. Puuritulät kiinnitettiin alumiinisiin listoihin, jotka ainakin alkuvaiheessa niitattiin kiinni. ”Illalla ei kuullut mitään, kun meni kotiin päivän niitattuaan, kuulosuojaimia kun ei ollut”, muistelee eräs rakentaja. Airoja ei valmistettu Kellokoskella, ne tilattiin valmiina muualta.

Tuulilasin teko:

Tuulilasi oli pleksiä, joka taivutettiin lämmön avulla oikeaan muotoon. ”Mulla oli sellainen uuni siinä joen päällä se oli, ja sitä kuumennettiin siellä uunissa ja pidettiin muotin päällä ja taivutettiin siihen muotoon mikä sen kuului olla”. Lämmittäminen oli tarkkaa hommaa, jos lämmitti liikaa, pleksi meni harmaaksi.

Tuulilasin listan hitsaus ei ollut helppoa. ”Se tuulilasi kun tehtiin, niin se jouduttiin jatkamaan, koska se taittu niin paljon. Niin sitten hiottiin se sauma molemmin puolin pois, niin kuin se olis samaa peltiä. Niin yleensä kävi niin, että kun hiottiin se sauma pois, niin minun hitsaus kesti, mutta muitten katkes kun päre. Siin oli pieni kikka, en tiedä miten mä sen keksin siinä hitsatessa, siihen tuli sydänhalkeema siihen saumaan ja semmonenhan voi olla, että kun mennään vauhdilla, niin se tulee sieltä mukaan. Mutta eihän näissä veneissä niitä saumoja hiota pois, mutta mulla oli siinä sellainen alkulähde, sellainen vippi, että sen sai pysäytettyä sen halkeeman. Mä en kertonut sitä, vaikka ne vissiin kävi filmaamassakin sitä”.

KELLOVENEIDEN RAKENTAJIEN MUISTELUT SYKSYLLÄ 2013

Kelloveneen viimeistely:

Kellovene viimeisteltiin maalaamalla kylkiin sininen vauhtiviiva. Maalarit maalasivat viivan vapaalla kädellä. ”Reilusti maalia siveltimeen ja siitä vedettiin. Ja raita oli suora”.

Arviot veneiden valmistusmääristä päivää kohden vaihtelivat. Eräs muisteli, että ”Periaatteessa yksi työpari – hitsari ja apumies – saattoivat tehdä sellaisen 5-6 venettä päivässä, mutta se riippui veneiden koosta”. Työnjohtajana veneosastolla 60- luvulla toiminut mies kertoo, että ”Parhaana vuonna tehtiin noin 1200 venettä. Kello 1 -veneitä tehtiin 600 kappaletta, Kello 2 -veneitä 400 ja noin 200 moottorivenettä”.

Kellovenemallit ja veneiden suunnittelu:

Venemalleja oli valmistuksessa useita, etenkin Kellokosken tehtaan aikana. Eniten valmistettiin Kello 1 ja Kello 2 veneitä. Fiskarsin aikana vuonna 1973 Kellokoskella valmistettiin enää kahta mallia: Kello 4 ja Kello 12. Kelloveneet olivat avoveneitä tai kannellisia, joissa oli tuulilasi ja ohjauspyörä sekä selkänojalliset etupenkit.

Rakentajat muistelevat isoa Alja venettä, joka oli Jan Erik Janssonin suunnittelema. Valmistus jäi muutamaan kappaleeseen. ”Venettä testattiin pienellä moottorilla, olisi kaivannut isomman moottorin kulkeakseen kunnolla”. Etukannellisia veneitä oli myös Camper, Nigeria ja Surf. Todennäköisesti Surf mallissa etukansi hitsattiin kiinni vasta sen jälkeen, kun etuosa oli täytetty styroksilla.

Kanoottejakin valmistettiin Kellokoskella, niitä oli paljon varastoituna erääseen latoon, joka tuhopoltettiin ja sinne sulii useita kanootteja.

Purjevene Sinisiipi herätti myös paljon muistoja. ”Paras vene, purjevene”, kuten eräs rakentaja toteaa. ”Purjeveneeseen sisälaidalla istuttiin, sitä voi kallistaa niin paljon – siihen sisälaitaan asti, eikä se kaatunut”. ”Toi Sinisiipi oli sellanen, ett tossahan sairaalan kohdalla oli sähkölanka, ja sitä venettä piti kallistaa aina paljon, ett se mahtui siitä ali”.

Uusia malleja kehiteltiin ja testattiin patoaltaalla, tehtiin koeajoja ja kokeiltiin kelluvuutta täyttämällä vene vedellä. Jan Erik Janssonin lisäksi mainittiin Paavo Aholainen, joka suunnitteli Kello 12 veneen ja jatkoi veneiden suunnittelutyötä todennäköisesti Schnellillä. Suunnitelmia oli monenlaisia, aina ei suunnittelutyö tuottanut toivottua tulosta. Hitsarit näkivät usein jo tekovaiheessa, jos vene ei tule onnistumaan. Erilaisia yksittäiskappaleita myös toisinaan valmistettiin. Muistelutilaisuuden ajan ulkona oli nähtävillä Mäkärä tyyppinen kilpavene, jonka muutamat tunnistivat Kellokoskella tehdyksi.

KELLOVENEIDEN RAKENTAJIEN MUISTELUT SYKSYLLÄ 2013

Kellokosken tehdas työyhteisönä

Tehdas oli tiivis yhteisö, kuten eräs rakentajista toteaa: ”Oltiin kuin isoa perhettä, kaikki tiesi kaikkien asiat”. Tehtaalla oli siistiä ja asiat järjestyksessä, Totti piti tästä huolen. Muistelijat kertovat, että tehtaassa seiniin oli maalattu erilaisia lauseita mm. Jos olet tottunut kotona sylkemään lattialle, voit tehdä niin täälläkin ja laatutyötä tehden parempaan elintasoon.

Töihintuloa moni kuvaa helpoksi, ”Töitä oli paljon silloin, ja joka halusi töitä tehdä sai niitä kanssa tehdä” ja ”Oli muuten työntekijöiden vaihtuvuus pieni, olematon”. Tehtaalle haettiin kerran myös naishitsareita lehti-ilmoituksella ja kaksi naista hitsaamaan saatiinkin ja hyviä hitsareita olivatkin.

Kelloveneitä valmistettiin tehtaalla kevättalvesta syksyyn. Veneitä tehtiin varastoon, välillä oli kylän tanssilavakin, Männistö, täynnä veneitä. Talvella osa jäi venehommiin ja osa siirtyi muihin töihin mm. alumiinisia lumilapioita muisti useat tehneensä.

Venehomma oli arvostettua työtä, ansiotasoa oli hyvä muihin tehtaassa töihin verrattuna. Hitsarin apulainenkin ansaitsi hyvin. Venehomma oli myös verrattain siistiä työtä muihin tehtaassa töihin nähden. Kerrotaan, että enimmillään veneosastolla työskenteli 33 henkeä ja töitä tehtiin kahdessa vuorossa. ”Sehän oli aika hullun hommaa, kun väliin 12 tuntia painettiin kahdessa vuorossa. Joskus lauantai-iltaisinkin Pavilta kuului musiikki, mutta me vaan hitsattiin...” muistelee eräs veneenrakentaja.

Pientä viluriakin kuulemma joskus työkavereille tehtiin. Kukkopillin sisään laitettiin tuhkaa ja seuraava puhaltaja sai tuhkat silmilleen, vasaran varret saattoi olla joskus vaseliinista liukkaat, tumman käsienpesuaineen tilalle oli kerran vaihdettu tervaa ja tupakka-askin sisään oli laitettu asetyyliä ja kun sen sytytti, niin kyllähän jysähti. Kellokallekin tehtaalla oli ja saatettiin siinä pientä huijausta joskus tehdä; ”Hitsattiin vähä pienemmällä virralla, se kesti kauemmin silloin”.

Tehdas myytiin vuonna 1962 Fiskarsille. Myynti ei juuri vaikuttanut työntekoon, kaikki siirtyi vanhoina työntekijöinä. Tuotanto kylläkin supistui, kirveet ja vasarat siirrettiin pian myynnin jälkeen Inhan tehtaille. Venemallien tuotantokin supistui jonkin verran, uutena mallina tulivat ainakin Kello 4 ja Kello 12. Vuonna 1976 venetuotanto siirrettiin Kellokoskelta Inhan tehtaille. Nykyään Kelloveneiden tarina jatkuu Buster ja Faster veneissä.

Kiitos kaikille muisteluihin osallistuneille!

laatinut Heidi Ikonen

Kellokoskella 18.8.2015