

VATORIN VENEITÄ SILLIN- PYNNISTÄ LOISTOPURSIIN

Osmo Palonen

Anne Ala-Pöllänen: *Vator. Puoli vuosisataa veneitä ja moottoreita*. Vator Oy, 2005.

Tämän kevään venemessuilla saattoi taas todeta, että Vator on yksi suurista suomalaisista vene- ja moottorikauppiaista, mutta kaikille veneilijöille ja alasta kiinnostuneille ei sen maineikas historia veneenrakentajana ole samalla tavalla tuttua. Siksi onkin kulttuuriteko, että yhtiön omistajat ovat olleet halukkaita sijoittamaan yhtiön historian kirjaamiseen: Anne Ala-Pölläsen on koonnut Vatorin vuodet 1938–86 yrityshistoriaksi, joka julkaistiin viime syksynä.

Vator perustettiin 1938, mutta rauhan tullessa 1944 Helsingin pitäjän Degerössä, nykyisessä Laajasalossa, sijainnut yritys siirtyi Nemeksen ja Jaarin suvulle. Ohjaket päättyivät tekniikasta ja veneilystä kiinnostuneelle sähköinsinööri Jussi Nemekselle, joka 1960-luvun puolivälissä hankki perheelleen koko Vatorin osakekannan. Nyt yritystä johtaa Jussin poika Joel Nemes.

Anne Ala-Pöllänen on jakanut teoksensakolmeen pääosaan, josta ensimmäisessä kerrotaan yrityksen ja yrittäjien taustasta, toisessa pääasiasta eli Vatorin venetuotannosta ja kolmannessa Vatorista maahantuoja ja myyjänä. Selke-

ästi mielenkiintoisin osa teoksesta on venetuotantoon keskittyvä jakso, kolmannessa luvussa oleva Mercury-historia olisi voinut jäädä vähäisemmäksi: amerikkalaisten perämoottorien teknisestä kehityksestä ja sikäläisestä kilpailuasetelmasta olisi vähempikin riittänyt.

Veneenrakennuksen alkuvaiheessa oli Vatorilla suunniteltu tehtävän suuriakin aluksia, mutta käytännössä tuotanto pysyi lähes koko ajan pienemmissä veneissä. 1940-luvulla tehtiin pelastusveneitä sotakorvauslaivoihin, sitten yli 30 jalan sisämoottorilla varustettuja nuottaveneitä sillinpyyntiin Islannin vesille. Hyvässä historiateoksessa on aina mielenkiintoisia tarinoita, kuten markkinoinniksi muuttunut silliveneiden harhautuminen Neuvostoliitolla vuokralla olleeseen Porkkalaan, kun niitä ajettiin Jollaksesta laivattavaksi Hankoon. Naapurin suurvalta oli tutkinut veneet kolmen viikon pidätysaikana tarkkaan ja tilasi satoja samantaisia, menipä niitä vielä Romaniaankin.

Vatorin historiassa näyttää tyypillistä oleen kausittaisuus. Huviveneet olivat 1940-luvulla sivuosassa, mutta seuraavalla vuosikymmenellä niistä tuli päätuote työveneiden massavalmistuksen tilalle. Jussi Nemeksen hankkimilla yhteyksien avulla Vatorin rakentamia puisia purjeveneitä vietiin koko 1950-luvun ajan Yhdysvaltoihin, jossa venemarkkinat kasvoivat ja suomalaisen työn laatu oli hyvä, mutta hinta edullinen. 1960-luvusta taas tuli Vatorin veneenrakennuksen kulta-aika, sen hienojen mahonkisten kilpapurjeveneiden ja moottoriristeilijöiden rakennusjakso. Puuveneissä saavutettu maailmanmaine katosi sitten seuraavalla vuosikymmenellä teknologiamuutoksen vuoksi, kun lujitemuovi valtasi niin moottori- kuin purjeveneet. 1970-luvulla lujitemuovisista moottoriveneistä tuli päätoimiala, lujitemuovisia purjeveneitä Vator ei ole halunnut valmistaa. Viimeiseksi jaksoksi tuli moottori- ja tarvikekauppa, joka tuli pääosaan viimeistään, kun ainakin sillä erää viimeinen

VATOR

Puoli vuosisataa veneitä ja moottoreita
Ett halvsekel med båtar och motorer

ANNE ALA-PÖLLÄNEN



Vator-vene valmistui 1986. Tänä keväänä Vatorin oma moottorivenetyyppi on taas ilmestynyt markkinoille, vaikkei yhtiö sitä itse valmistakaan.

Vatorin historiaan kuuluu paitsi maailmanmaine pursien tekijänä, on se tehnyt veneitä paljon myös viranomaisten käyttöön. Kun Vatorin laatu tutkittiin hyväksi jo sotakorvausvaiheessa, palvelivat yrityksen vaatiiviin oloihin rakennetut puiset ja lasikuituiset moottoriveneet niin merivartiostoa kuin muitakin viranomaisia. Onpa Vatorilla rakennettu veneet niin Nikita Hruštševia kuin tasavallan presidenttiäkin varten. Mielenkiintoisiin yksityiskohtiin kuului myös Marcus Wallenbergin veneen talvisäilyttäminen Itä-Helsingissä.

Anne Ala-Pöllänen on kerännyt kiitetävän hyvin aineistoa eri lähteistä. Yrityksen omat arkistot ovat olleet PK-sektorin tapaan puutteellisia, ei vähiten siksi, että myös merkittävä osa papereista tuhoutui tehtaan tulipalossa 1963. Historiallisen aineiston arvottaminen ei ole kovinkaan usein yrityksille helppoa tai kiinnostavaa ja siksi arkistossa oleva aineisto ei useinkaan ole kattavaa. Veneilyn historiassa ongelmallista on, että virallista tietoa veneistä ei paljoa ole saatavilla, ovathan nopeat moottoriveneet ainoat viranomaisrekisterissä olevat veneet. Muu aineisto on pitkälti vapaaehtoistoiminnan varassa. Kirjoittaja on löytänyt kuitenkin kiinnostavaa tietoa, koska Vatorin toimista on jäänyt jälkiä viranomaisten arkistoihin.

Vatorin historia on tehty samalla laadulla kuin Vatorin veneet. Ulkoasuna kaksikielinen versio on toki vähän hankala eikä se anna mahdollisuuksia noottien sijoitteluun sivujen alalaitaan, joka olisi aina parempi tapa, varsinkin kun nooteissa olisi muutakin kuin pelkkiä lähdemainintoja. Hakemistoista on mainittava henkilöhakemiston puuttuminen. Historiateoksen teossa kuten veneenrakennuksessakin asioita voi toki tehdä monella tavalla. Paitsi yrityksen historiasta, käy Vatorin veneenrakennusvaihe myös esi-

merkiksi siitä, että suomalaisen poikkeuksellisen osaamisen historiaa löytyy monelta alueelta.

Osmo Palonen opiskelee Tampereen yliopiston historiatieteen laitoksella ja työskentelee Mikkelin Ammattikorkeakoulussa. Kirjoittaja veneilee kesäisin Saimaalla Otto II:lla.
osmo.palonen@uta.fi

KAUPUNKIEN AMPIAISET

Reijo Valta

Tamas Vilagi. *Vespa, Italian ampiainen*. Atena 2005.

Viime vuosina on julkaistu lukuisia yksittäisiä kulutushyödykkeitä käsitteleviä teoksia ajalta, jolloin tuotteet olivat vielä tuotteita omine, persoonallisine piirteineen. Viime vuonna ilmestyi helsinkiläisen Vespa-harrastaja Tamas Vilagin *Vespa, Italian ampiainen*. Teos lähestyy kohdettaan kulttuurihistoriallisesti, kuvaten kaikkea mitä vuosien varrella tähän 'kaksipyöräiseen autoon' on liitetty.

"Sembra una vespa!" totesi tehtaanjohtaja Enrico Piaggio, "sehän näyttää ampiaiselta", kun ensimmäinen italialainen skootteri huristi ulos hänen tehtaastaan vuonna 1946. Siitä tulikin kulkupelin tuotemerkki. Vilagi ylistää sen muotoja 'ainutlaatuisiksi' ja 'edeltäjättömiksi'. Itse en menisi noin pitkälle, mutta kieltämättä omaperäinen on tämä ilmailuinsinööriin suunnittelema polkimeton moottoripolkupyörä tai moottoroitu potkulauta.

Tänä vuonna tulee siis kuluneeksi 60 vuotta ensimmäisen Vespan valmistumisesta. Sodanjälkeisessä maailmassa sotatarvikkeita valmistaville tehtaille piti kehittää uusia tuotteita ja kansa tarvitsi edullisia,