Petri Sipilä

Romutusta ja uudisrakenteita Teijon Telakalla

Perniön Teijossa sijaitsee keskikokoinen kuivatelakka, joka on maamme telakoiden joukossa sikäli poikkeuksellinen, ettei se ole koskaan ollut minkään suuren laivanrakennuskonsernin osa. Teijon telakka liittyy kuitenkin läheisesti maamme teollisuuden ja merenkulun historiaan sikäli, että allastelakan rakennutti runsaat 40 vuotta sitten merenkulkuneuvos *Antti Wihuri*. Telakka rakennettiin lähinnä laivojen huolto- ja korjaustöitä varten, mutta seuraavien vuosikymmenten aikana Teijossa valmistui myös uudisrakennuksia eri valmistajien toimesta. Muutaman kilometrin päähän Mathildedaliin kehittyi Wihurin aikana vilkas laivanromuttamo.

Historiallisen telakka-alueen teollinen perinne alkoi jo vuonna 1686, jolloin maaherra *Lorentz Creutz* nuorempi aloitti rautaruukkitoiminnan herraskartanon mailla.[1] Ruukkitoiminta laajeni jo 1800-luvulla höyry- ja maatalouskoneiden tuotantoon, joista jälkimmäinen oli vahvasti mukana vielä Wihuri-yhtymän aikoina 1970-luvulle saakka. Teijon ja Mathildedalin ruukkiyhteisöjen vaiheet liittyvät läheisesti toisiinsa, vaikka alueet välillä ovatkin olleet eri omistajien käsissä.

Laivanrakennuksen varhaisvaiheita

Perniöläisten kokonaan tai osin omistamien laivojen määrä vaihteli 1800-luvun ensimmäisellä puoliskolla neljän ja viidentoista välillä. Näistä osa oli rakennettu kotipaikkakunnalla. Talonpoikainen veistämötoiminta jatkui aina 1880-luvulle, ja rakennuspaikoiksi mainitaan Hakkalan ranta, Gråbölen varvinmäki, Heikkilä, Krogsböle sekä Mutaistenlahti.[2] Myös Teijon veistämöllä rakennettiin laivoja ainakin yhtiön omaan käyttöön. Yksi näistä oli vuonna 1872 valmistunut kaljaasi **Thalus**, jonka pituus oli hieman vajaat 20 metriä.[3] Teijon tilan ja tehtaiden omistajana 1700- ja 1800-lukujen vaihteessa ollut *Josef Bremer* harjoitti laivanvarustusta Turusta käsin, ja hänen kerrotaan 1800-luvulla rakennuttaneen Teijon veistämöllä **Arkki**-nimisen kolmimastoisen kaljaasin. Teijon konepaja puolestaan valmisti mm. laivojen ankkureita ja ketjuja.[4] Mathildedalin korjaustelakka perustettiin vuonna 1917.[5] Tämän vetotelakan paikalle kehittyi sittemmin vilkas laivanromuttamo.

Ruukkiyhteisöstä monialayritykseksi

Mathildedalin tehtaan perusti 1850-luvun alussa *Viktor Zebor Bremer*, joka nimesi sen puolisonsa *Matilda Rehbinderin* mukaan.[6] Mathildedals Bruk Ab -niminen osakeyhtiö syntyi, kun tehdas siirtyi vuonna 1877 Suomen valtiolta *Mikael F. Nikanderille*. Hänen aikanaan pitkään laivarautaa takonut tehdas alkoi panostaa mm. höyry- ja maatalouskoneiden tuotantoon.[7]

Myös Teijon ruukkiyhtiön tehtailla oli 1800-luvulla valmistettu maataloustyövälineitä. 1900-luvun alussa masuuni lakkautettiin, ja yhtiö alkoi siirtyä konepaja- ja valimotuotteisiin. Osakeyhtiömuotoiseksi Tykö Bruksbolag oli muutettu vuonna 1889, jolloin yhdeksi osakkaaksi tuli ruotsalainen *Per Carl August Carlborg*. Vuonna 1915 tämä yhtiö osti kaikki Mathildedals Bruk Ab:n osakkeet. Pääosakkaaksi ja Teijon viimeiseksi tehtaanpatruunaksi noussut Carlborg oli aiemmin samana vuonna myynyt kaikki Teijon Tehtaat Oy:n osakkeet konsortiolle, jossa olivat mukana mm. Fiskars Ab ja Privatbanken i Helsingfors.[8]

1930-luvun alun pula-aikana yhtiön osakkeet joutuivat sitä rahoittaneen Oy Pohjoismaiden Yhdyspankki Ab:n haltuun, ja saman vuosikymmenen puolivälissä yritys siirtyi vuorineuvos *Lennart Baumgartnerin* hallintaan. 600 ihmistä työllistävä Teijon Tehtaat Oy valmisti tuolloin mm. puimakoneita Teijolla, polttomoottoreita Mathildedalissa sekä lisäksi viikatteita ja nappeja Kirjakkalassa. Vuonna 1944 yhtiö siirtyi Oy Aga Ab:n omistukseen, ja erityisesti maatalouskoneiden kauppa oli sodan jälkeen vilkasta. Antti Wihuri osti tehtaita ja kartanoa hallinnoivan yhtiön osakekannan keväällä 1957.[9] Wihuri oli noihin aikoihin muutenkin laajentamassa toimintaansa uusille alueille, mutta Teijoon liittyvien mieluisten muistikuvien sanotaan olleen yhtenä syynä Wihurin tämänkertaiseen ostopäätökseen. Teijon kartano ympäristöineen oli yli kuusi vuosikymmentä aiemmin tehnyt lähtemättömän vaikutuksen Wihuriin, joka aikoinaan oli saapunut Teijon laituriin kaljaasi **Rakkauden** mukana, tuolloin *Anton Jansson* -nimisenä 13-vuotiaana kokkipoikana.[10]

Vanhan ruukkiyhdyskunnan tehdas- ja asuinrakennukset olivat epäkäytännöllisiä ja ränsistyneitä. Antti Wihuri alkoi ensi töikseen järkeistää Teijoon ja Mathildedaliin hajautettuja toimintoja, ja pyrki keskittämään kaiken teollisen tuotannon Teijolle. Jäljellä olevissa laitoksissa tuotettiin omistajanvaihdoksen aikaan puimakoneita, silppureita ja nappeja, mutta jo 1950-luvun lopulla Teijolla valmistui mm. koreja myymäläautoihin ja Volvon linja-autoihin. Mathildedalin tehtailla puolestaan tehtiin maatalouskoneita ja polttomoottoreita. Allastelakan louhinta Teijoon aloitettiin vuonna 1959.[11]

Wihurin aika

Antti Wihuri kaavaili Teijon kallioon louhittavan allastelakan palvelevan erityisesti hänen oman laivastonsa, Suomen Tankkilaiva Oy:n laivojen huoltotarpeita. Useimmat yhtiön tuolloiset alukset mahtuisivat 165 x 20 metrin suuruiseen ja 4,5 metriä syvään allastelakkaan. Allas valmistui vuoden 1960 loppupuolella. Telakan tarpeita

Säiliölaiva Tupavuoren saapuminen oli tavallista juhlavampi tapahtuma. (Turun maakunta-arkisto)

ajatellen TVH rakennutti Strömmaan uuden kanavan vuosina 1967-68. Uusi 200 metrin pituinen kanava korvasi vuonna 1845 valmistuneen vanhan kanavan. Uudella kanavalla oli leveyttä 30 metriä, mikä oli kaksi kertaa enemmän kuin vanhalla.[12]

Laivojen romutus oli aloitettu Mathildedalissa entisen vetotelakan paikalla heti alueen siirryttyä Wihurin haltuun. 1950-luvun viimeisinä vuosina ehdittiin leikata paloiksi kaksi Wihurin vanhaa laivaa, vuonna 1931 valmistunut säiliölaiva **Wiima** sekä kymmenen vuotta vanhempi höyrylaiva **Wiiri**. Erityisen juhlava oli säiliöalus **Tupavuoren** saapuminen Mathildedaliin lauantaina 10.10.1959, jolloin merenkulkuneuvos oli itse paikalla vastaanottamassa Turusta kahden hinaajan vetämänä saapuvaa tulijaa.[13] Runsaan kymmenen vuoden aikana Mathildedalissa romutettiin kuutisenkymmentä erikokoista laivaa ja proomua. Näiden joukossa oli monia tunnettuja aluksia, kuten esimerkiksi vuonna 1898 valmistunut jäänmurtaja **Sampo**, Merenkulkuhallituksen **Eläköön** sekä useita Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön merenkyntäjiä. 1960-luvun puolivälin jälkeen romutukset harventuivat, ja viimeinen romutettava alus, Viking Linen **Ålandsfärjan**, saapui Mathildedaliin vuonna 1972.

Vuonna 1961 Teijon Tehtaat Oy sulautui virallisesti kahdeksan muun yhtiön kanssa Wihuri-Yhtymä Oy:ksi, millä nimellä wihurilaista yhtiökokonaisuutta oli tosin jo pitkään epävirallisesti kutsuttu. Monialaiseen yhtymään kuului telakan, romuttamon ja konepajan lisäksi autotehdas, huolintayhtiö Merihuolto sekä tietenkin Suomen Tankkilaiva -varustamo. Seuraavan vuoden lopulla yhtymä joutui kohtaamaan uuden aikakauden, kun Antti Wihuri kuoli 79 vuoden ikäisenä.

Suomen telakat saivat 1970-luvulle tultaessa runsaasti laivatilauksia, ja Teijossakin varauduttiin ottamaan osa kakusta. Allastelakan viereen valmistui vuonna 1969 1300m³ halli, jossa voitiin käsitellä raskaita laivanosia.[14] Laivoja Teijossa ei kuitenkaan vielä päästy rakentamaan. Navire Oy vuokrasi telakkaa vuonna 1974 valmistaakseen siellä telakan sulkuporttina toimivan ponttonin. Seuraavana vuonna telakka sai rakennettavakseen lähes 110-metrisen ponttonin Mäntyluodossa rakennettavaan Aker H-3 -tyyppiseen öljynporauslauttaan.[15]

Telakka muutosten edessä

1970-luvulla lopulla Wihuri-Yhtymä ajautui vaikeuksiin. Suomen Tankkilaiva kaatui konkurssiin ja koko yhtymää alettiin rajusti saneerata. Erityisesti saneeraus kohdistui Teijon tehtaisiin, jotka joulukuussa 1978 myytiin rakennuksineen ja maineen Finnmekano Oy:lle. Teijosta luopuminen aiheutti haikeutta, sillä neljännesvuosisadan Wihurin hallussa ollut perinteikäs ruukkimaisema oli mielletty yhdeksi yhtymän ydinyksiköistä. Siellä oli vuosittain järjestetty myös paikallisesti suurta suosiota saaneita historiallisia perinnetapahtumia.

Finnmekanon Oy:n tehtäväksi tuli rakentaa valmiiksi merivoimien tilaama kalustolautta. 260 tonnin kantoinen **Kampela 3** luovutettiin 23. lokakuuta 1979. Finnmekanon varsinaista toimialaa olivat kuitenkin elementtihallit, joita se toimitti mm. Wärtsilän Pernon telakalle. Telakkatoimintaa jatkamaan perustettiinkin pian korjaus- ja huoltotöihin erikoistunut Teijon Telakka Oy. Teijon kartanon maa-alueineen Finnmekano myi pois jo vuonna 1982. ☞

Telakka rakensi 1980-luvun puolivälissä merivoimille satamahinaajat **Haukipään** ja **Kallanpään**, kaksi luotsivenettä merenkulkulaitokselle sekä neljä varppausvenettä Wärtsilän Turun telakan rakentamiin imuruoppaajiin. Kannattavuudessa oli kuitenkin toivomisen varaa, ja osin tästä syystä uutta nousua haettiin alumiinituotannosta.

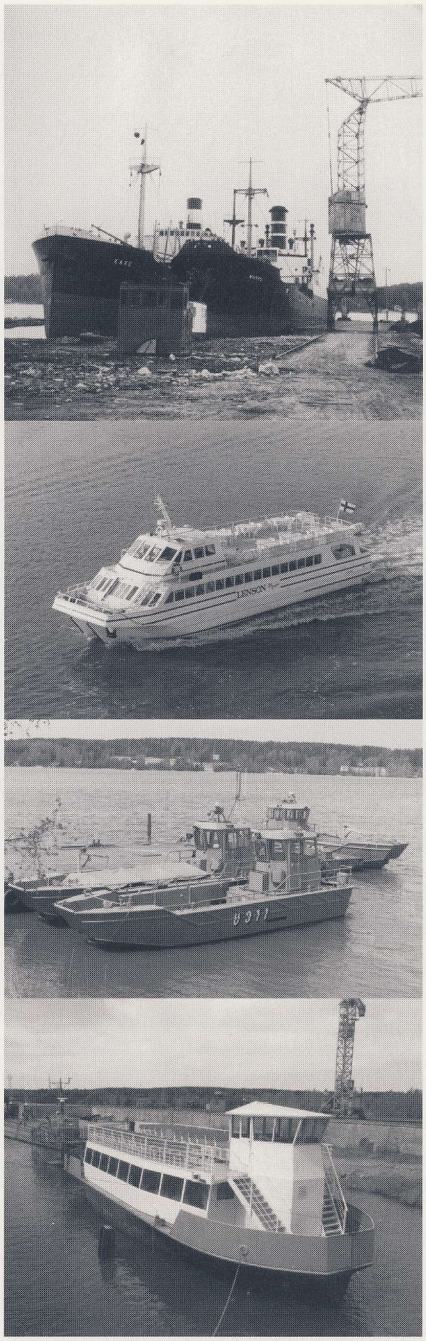
Alumiiniaikaan

1980-luvulla Wihurin vanhalla telakka-alueella toimi useita yrittäjiä. Telakan ohella tärkeitä toimialoja olivat konepaja ja alumiinivenetuotanto. Vuonna 1985 Teijoon perustettiin Waterman Oy -nimisen venevalmistajan alumiiniosasto. Sen taustalla oli osuuden Teijon Telakasta hankkinut Mancon Oy, joka oli vastikään ostanut myös Turun Veneveistämön.

Teijossa alettiin valmistaa alumiiniveneitä Watercat-tuotemerkillä. Alumiinikausi aloitettiin 17-metrisellä matkustajakatamaraanilla, joka valmistui vuonna 1986. Omaan laskuun rakennettu **Lenson** jäi kuitenkin rakentajansa käsiin, ja ostajaa odotellessaan se sai nimen **Watercat**. Sittemmin alus pidennettiin ja varusteltiin valmiiksi Turun Veneveistämöllä. Se ajaa nykyään Turun vesillä. Seuraavana vuonna oli vuorossa 15-metrinen palovene Vaasan kaupungille sekä 13- ja 18-metriset työveneet Rauma-Repolalle ja edelleen Neuvostoliittoon.[16]

Mancon ajautui konkurssiin vuonna 1989, minkä jälkeen venetuotanto myytiin kokkolalaiselle Ab Alumina Varvet Oy:lle. Alumina Varvet oli jo Kokkolassa rakentanut niin troolareita kuin työveneitäkin, ja nyt niiden tuotanto päätettiin keskittää Teijoon.[17] 1990-luvun alussa yhtiö toimitti merivoimille 24 kappaletta Uisko-luokan maihinnousuveneitä. Vuonna 1991 Ab Alumina Varvet Oy jakautui kahdeksi yhtiöksi: venetuotantoon keskittyi Marine Alutech Oy Ab Teijossa, kun taas vesisuihkupropulsioita valmisti FF-Jet Ltd Kokkolassa. Alumina Varvet -nimi jäi Marine Alutechin aputoiminimeksi.

Teijon alumiiniveneet on valtaosin rakennettu varsinaisen telakka-alueen vieressä sijaitsevassa teollisuushallissa, jossa Marine Alutech edelleen toimii. Telakan läheisyydestä on ollut hyötyä vesillelaskujen yhteydessä. Yhtiö on valmistanut yli kaksi sataa venettä. Tärkeimpiä tilaajia ovat olleet Suomen ja Ruotsin merenkulkulaitokset, Ruotsin puolustusvoimat sekä Suomen Meripelastusseura.



Teijon työnkuvaa. (Ylhäältä) Kave ja Wappu romutusvuorossa (TMA). Uudisrakenteita: Watercat ja merivoimien Uisko-veneitä. Tor muuntui hinaajasta lautaksi. (PSi)

Korjaustelakaksi

Varsinaista telakkatoimintaa jatkamaan perustettiin 1990-luvun alkupuolella uusi Teijon Telakka -niminen osakeyhtiö. Tämä *Tage Sundbergin* johtama yritys ajautui kuitenkin konkurssiin jo syksyllä 1993. Tämän ajanjakson ei enää uudisrakenteita valmistunut, ellei sellaiseksi lasketa **Tor**-hinaajaa, joka Teijossa muutettiin lautaksi Suomenlinnan liikenteeseen Helsinkiin. Vuodesta 1994 telakkatoimintaa on jatkanut Oy Western Shipyard Ltd -niminen korjaustelakka, joka on onnistunut vakiinnuttamaan asemansa suomalaisen pientonniston ja myös merivoimien alusten huoltajana. Aluetta on viime vuosina käytetty pienimuotoisesti myös romutuspaikkana, sillä kemiöläinen yrittäjä on paloitellut telakan alueella muutaman romulaivan.

Viitteet

1. Perniön historia I, 257; Wihurin Uutiset 7-8/1966.
2. Perniön historia III, 139-140, 168-171.
3. Turun maakunta-arkisto (TMA).
4. Perniön historia II, 68-71.
5. Perniön historia III, 103.
6. Perniön historia II, 73-74.
7. Perniön historia III, 103.
8. Perniön historia III, 101-105.
9. Perniön historia III, 105-107.
10. Poukka 1983, 322.
11. Wihurin Uutiset 5/1966.
12. Wihurin Uutiset 5/1967.
13. Wihurin Uutiset 2-3/1959.
14. Perniön historia III, 109.
15. Wihurin Uutiset 5/1975.
16. Navigator 6/1986, 15; Marine Alutech, referenssiluettelo.
17. Navigator 3/1986; 3/1989, 12.

Lähteet

Painetut lähteet

Leijonalippu merellä. Toimittanut Visa Auvinen. Eita Oy, Pori 1983.

Navigator

Nordström, Fritz: Med bogser och pråmar. En berättelse om Pargas Kalkbergs Ab:s tidiga sjöfart. Pargas hembygdsförenings publikationer Nr. 13. Turku 1998.

Perniön historia I (kirjoittanut Veikko Litzen), Salo 1980.

Perniön historia II (kirjoittanut Kerttu Innamaa), Salo 1982.

Perniön historia III (kirjoittaneet Kerttu Innamaa ja Olavi Lindström), Salo 1986.

Poukka, Pentti: Antti Wihuri - kapteeni laivassa. Otava, Helsinki 1983.

The Ships of our First Century. The Effoa Fleet 1883-1983. Toimittaneet Matti Pietikäinen ja Bengt Sjöström, Keuruu, ei vuosilukua.

Wihurin uutiset

Muut lähteet

- Turun maakunta-arkisto: Teijon tehtaitten arkisto
- Patentti- ja rekisterihallitus, kaupparekisteri
- Luettelo Mathildedalissa ja Teijossa romutetuista aluksista, Wihuri-Yhtymän tietoihin perustuen laatinut Bengt Sjöström
- Luettelo Mathildedalissa ja Teijossa romutetuista aluksista, tuntematon tekijä
- Marine Alutech Oy Ab, referenssiluettelo

MATHILDEDALISSA JA TEIJOSSA WIHURIN AIKANA ROMUTETUT LAIVAT

Nimi	Valm. vuosi ja tyyppi	Romutusvuosi	Huomautuksia
mt WIIMA	1931 säiliöalus	1957-59	Ajanut karille 6.11.1957, minkä jälkeen hinattu Turkuun ja myyty romuksi.
st WIIRI	1921 säiliöalus	1958-60	Poistettu kauppalaivastosta joulukuussa 1957, syy: myyty ulkomaille. Ilmoitettu poistetuksi uudelleen elokuussa 1958, nyt syyksi ilmoitetaan, että alus romutettu.
ss POLLUX	1898	1959	Saapui Mathildedaliin 25.7.1959.[1]
ss NAGU	1905	1959-60	
ss HEANGURA	1943	1959-60	Poistettu kauppalaivastosta joulukuussa 1959.
ss THERESA	1922	1959-60	
ss ÅLAND	1926 matkustajalaiva	1959-60	Poistettu kauppalaivastosta joulukuussa 1959.
ss ÅLAND II	1857 matkustajalaiva	1959-60	Poistettu kauppalaivastosta joulukuussa 1959.
mt TUPAVUORI	1954 säiliöalus	1959-61	
ss OLIVIA	1918	1959-61	
ss WIKLA	1909	1960	Myytiin romuksi 12.3.1960. Romutus aloitettiin Mathildedalissa 9.5.1960.[2]
ss BALTIC	1898	1960	Poistettu kauppalaivastosta marraskuussa 1960. Luovutettiin romuttajille 3.10.1960.[3]
ss TUG	1890 hinaaja	1960	Runko mahdollisesti muutettu moottori huvialukseksi ja saanut nimen Rea.[4]
ss KARHU	1897 hinaaja	1960	
ss CORONA	1921	1960-61	Poistettu kauppalaivastosta marraskuussa 1960, koska myyty romuksi. Corona saapui Mathildedaliin 12.11.1960.[5]
ss SAMPO	1989 jäänmurtaja	1960-61	
ss PROTECTOR	1899 pelastushinaaja	1961	Myyty Teijon Tehtaille marraskuussa 1960.[6]
VERA	?	1961	182 brt.
ss WÄSTER	1864 hinaaja	1961	Luettelon mukaan Västern. Wäster on entinen matkustajalaiva, joka myytiin romuksi 1959.
POMMI	1916 miinavene	1961	Merivoimien hylättyjen alusten luettelossa miinavene Pommin sanotaan poistetun käytöstä 1954 ja myydyn 192.000 mk:lla.
KATANPÄÄ	1943? raivaaja	1961	Merivoimien luettelossa raivaaja Katanpää mainitaan poistetuksi ja myydyksi Oy Koskiselle 1959.
ss TUG II	1908 hinaaja	1961	
ss KATAJALUOTO	1897 hinaaja	1961	Merivoimien luettelossa hinaaja Katajaluoto mainitaan poistetuksi 6.4.1963 ja myydyksi samana vuonna.
ponttooniproomu		1961	Kyseisenä vuonna on ilmoitettu romutetuksi ainakin vuonna 1934 Porissa rakennettu ponttoniproomu W.R. & Co. AB No 2, joka poistettiin alusrekisteristä 14.4.1961.
ss STRÖMSHOLM	1907 hinaaja	1961	Entinen matkustajalaiva Naantali.
ss VAASA	1902	1961-62	
ss FORSBY II	1906 hinaaja	1961-62	
ss PALLE	1912 hinaaja	1961-64	
ss ELÄKÖÖN	1886/1952 tukialus	1962	Merenkulkulaitoksen entinen tarkastusalus, joka oli tasavallan ensimmäisten presidenttien käytössä.[7]
PARGAS 49	? säiliöproomu	1962	Aluksen alkuperä tuntematon, Pargas Kalk ostanut Helsingistä 6.9.1946.[8]
RWL 60	1892 proomu	1962	Rauman maistraatin alusrekisterikirjan mukaan omistaja ilmoittanut proomut RWL 60 ja 61 romutetuksi Raumalla 1962.
RWL 61	1892 proomu	1962	Ks. edellä.

TTB	1926? proomu	1962	Mahdollisesti sama kuin T.B. 2, Teijon Tehtaiden oma proomu, joka poistettiin rekisteristä 3.4.1964.
GRETA	1913 proomu	1962	Ei luetteloissa, Svante Strandberg kertonut Bengt Sjöströmille.
ss CARL	1896 hinaaja	1962-63	Poistettu alamittaisena alusrekisteristä jo 1954, mutta maistraatin rekisterikirjoista 17.6.1959.
RR 100	1949 proomu	1963	Poistettu rekisteristä 1.10.1962.
ss SUOMEN NEITO	1921	1963	Lähti Helsingistä Mathildedaliin 31.7.1963.[9]
ss ATLAS	1885 hinaaja	1963	
ss STRÖMFORS	1916 hinaaja	1963	
KATAJA	? hinaaja?	1963	(mahdollisesti sama kuin KATAJALUOTO)
ss VIRGO	1906	1963-64	Myyty romuksi 29.7.1963, lähti Helsingistä Mathildedaliin 31.7.1963.[10]
ss LEILA	1920	1963-64	
ms WILHO	1914 hinaaja	1963-64	
ss NIDARHOLM	1920	1963-65	
ss KAVE	1929	1964-65	
ss ILMATAR	1920	1964	Ex Someri.
ss WAPPU	1930	1964-65	Myyty romuksi Teijon Tehtaille 23.4.1964.[11]
ss AHL	1899 hinaaja	1964	
P 14	? proomu	1964	Merivoimien luettelon mukaan proomu P 14 poistettiin käytöstä joulukuussa 1962 ja se myytiin vuonna 1963.
ss VETÄJÄ IV	1894? hinaaja	1964	Luettelossa vain Vetäjä. Turun kaupungin hinaaja Vetäjä IV:n alkuperä ei ole täysin selvä: mahdollisesti ex Skeppsvarfvet, ex Jupiter, ex B 29, rakennettu Helsingissä.
ss WILHO	1898 hinaaja	1964-65	
ss JUHA	1931 hinaaja	1964-65	
ss SECUNDUS	1899 hinaaja	1965	Saapui Mathildedaliin 25.9.1965.[12]
ss HELIOS	1896 pelastushinaaja	1965-66	Myyty Teijon Tehtaille syyskuussa 1965.[13]
ss AIRISTO	1915	1966-67	
ss ASSISTANS	1900 pelastushinaaja	1967	Myyty Teijon Tehtaille toukokuussa 1967.[14]
ss PETÄJÄS	1934	1967-68	
ss HERKULES	1896 pelastushinaaja	1969-70	Myyty Teijon Tehtaille 27.6.1969.[15]
B. A. HJORT	1945 proomu	1969-70	Alkujaan maihinnousualus LCG (M) 517. Myyty Teijon Tehtaille marraskuussa 1969.[16]
JOHAN SKEPPSTEDT	1935 proomu	1969-70	Myyty Teijon Tehtaille marraskuussa 1969.[17]
SRT-105	? kalastusalus	1970	Neuvostoliittolainen alus.
SRT-692	? kalastusalus	1970	Neuvostoliittolainen alus.
ts ÅLANDSFÄRJAN	1933 matk.-autolautta	1972-73	

Wiima oli ensimmäinen Teijossa romutettu laiva. (TMA)

VIITTEET

1. The Ships of Our First Century 1983, 28.
2. Mts. 100.
3. Mts. 35.
4. Sixten Holmström kertonut kirjeessä Bengt Sjöströmille 3.11.1998.
5. The Ships of Our First Century 1983, 84.
6. Mts. 200.
7. Leijonalippu merellä, 237-238.
8. Nordström 1998, 86.
9. The Ships of Our First Century 1983, 74.
10. Mts. 37.
11. Mts. 97.
12. Mts. 28.
13. Mts. 204.
14. Mts. 200.
15. Mts. 206.
16. Myynnistä kerrottu Åbo Underrättelser -lehdessä.
17. Myynnistä kerrottu Åbo Underrättelser -lehdessä.

Tiedot perustuvat pääosin kahteen osin luetteloon, jotka jossain määrin poikkeavat toisistaan; esimerkiksi romutusvuosi on ilmaistu niissä eri tavoin. Bengt Sjöströmin Wihuri-Yhtymältä vuonna 1968 saamassa luettelossa on mainittu alusten tyyppi ja rakennusvuosi, Stig Löthnerin kautta saadussa luettelossa taas ei ole juurikaan informaatiota aluksista, mutta mukana on proomuja ja joitakin muita aluksia, toisessa luettelossa ei ole. Ilmoitetut romutusvuodet eivät välttämättä viittaa koko romutuksen kestoon, vaan voivat olla esimerkiksi romuttamolle saapumisen ja romutuksen valmistumisen ajankohdat. Täydennystiedot ja huomautukset ovat toimituksen tekemiä. Laivat ovat kuivalastialuksia, ellei muuta ole mainittu. Tyyppinimikkeet viittaavat viimeiseen käyttötarkoitukseen.