

Rakennusmestarit ajan saatossa

Suomen Kuninkaallinen koskenperkausjohtokunta nimitettiin vuonna 1799 ja töitä siunaantui tulvansuojelurintamalla. Rakennusmestareista ei kuitenkaan puhuttu halaistua sanaa ja miksi olisikaan. Ensimmäiset rakennusmestarit valmistuivat kotimaisesta opinahjosta, Enon Nesterinsaaren rakennusmestarikoulusta vasta vuonna 1879.

Yli sadan vuoden mittaista autonomian aikaa on pidetty vaikeana ajanjaksona sortovuosineen. Lähempänä oikeaa kuitenkin kertomukset vuosista, jolloin maanteitä rakennettiin likipitään 30 000 kilometriä ja kerätyt verot jäivät maahan siemeniksi uusia työpaikkoja luotaessa. Teiden rakentamisen ohessa tulvansuojelu tarjosi työtä ja ennen pitkää rautateitäkin rakennettiin. Muistona noista vuosista meillä on edelleen sama raideleveys kuin silloin itäisen naapurin rautateillä oli.

Rakennusmestareilla olisi ollut työpaikkoja pilvin pimein, mutta oli yksi pulma, ei ollut koulutusta eikä näin ollen rakennusmestareitakaan.

Vuosisadan puolenvälin tietämissä ruvettiin talvikautena, jolloin koskenperkaustöitä ei tehty, järjestämään Tampereella toimivassa tie- ja vesikulkulaitoksen piirustuskonttorissa kursseja niille kirvesmiesmestareille ja vartesmanneille, jotka olivat toimineet työnjohtajina pelkästään käytännön kokemukseen nojaten. Näitä tarpeelliseksi osoittautuneita kursseja järjestettiin 1860-luvulle saakka, olkoonkin, ettei opetusta annettu rakennusalan ammattiaineissa, vaan ainoastaan piirustuksessa ja mallien teossa. Tosin viime vaiheessa opetettiin laskentaa, algebraa ja mittausoppiakin. Suurilakin työmaille turvauduttiin tuohon aikaan työjohtajiin, joiden tiedot ja taidot olivat auttamattomasti jääneet jälkeen.

Nesterinsaaresta se alkoi

Nesterinsaari kuuluu pysyvästi rakennusmestareiden historiaan. Siitä saamme kiittää korkeasti oppinutta kamreeri **Tero Suvirantaa**, joka jo-

Kalle Pääatalo ja Jaakko Heinonen, kaksi mestaria, toinen talonrakennuksen toinen tienrakennuksen puolelta.

Kuva Tierumpu -lehti



viaalina kansanmiehenä ja utterana ja asiansa taitavana tutkijana ryhtyi selvittämään arkistoista Nesterinsaaren osuutta rakennusmestareiden koulutuksessa. Viimein hänellä oli kädessään kellertävä kuin kultahipusta koottu paperi, josta ilmeni Suomen keisarillisen senaatin määränneen 8.2.1877 tie- ja vesikululaitoksen yllähallituksen käynnistämään Pielisjoen kanavarakennustyön yhteydessä rakennusmestareiden koulutuksen.

Yllähallitus määräsi insinööri, kapteeni ja ritari **Bror Berndt Höökin** valmistelemaan koulun sijoituspaikkaa, tekemään opetussuunnitelmia ja selvittämään opettajien ja oppilaiden valintaa.

Koulu päätettiin sijoittaa Enon Nesterinsaareen. Oppilaita päätettiin ottaa aluksi 10. Opetuskielinä oli suomi ja ruotsi. Oppilaiden tuli olla ylhäisemmän kansakoulun läpikäyneitä ja heidän tuli taitaa sanotussa koulussa luettava oppimäärä. Oppijakso oli kaksivuotinen.

Ensimmäinen kurssi valmistui 7 miehen voimin 1879.

Oppilasmatrikkelisiin viitaten näistä ensimmäisistä rakennusmestareista voisi mainita vaikka **Olli Lappalaisen**, joka oli syntynyt Enossa 1859 ja kuollut Enossa 1897. Hän oli käynyt runsaan vuoden Joensuun yläalkeiskoulua ja Nesterinsaaren koulun jälkeen palvellut yllähallituksen työmailla pääasiassa Keski-Suomessa. Pyrkii vuonna 1881 rakennusmestariksi, mutta ei päässyt. Ammattina hän käytti rakennusmestaria, vaikkakin oli merkitty kuolleeksi kauppiaan poikana.

Silloisen pitkäntähtäyksen suunnitelman mukaan rakennusmestareita piti kouluttaa niin, että niitä olisi aina tarpeeksi. Toisin kävi. Nesterinsaaren koulu lopetti toimintansa vuonna 1879.

Kaksi vuotta Nesterinsaaren koulun lopettamisen jälkeen perustettiin Helsinkiin teollisuuskoulu ja ajan kuluessa kouluja tehtiin eri puolille Suomea. Vuonna 1905 oli jo rakennusmestareiden määrä kasvanut siinä määrin, että perustettiin Suomen Rakennusmestariiliitto, jonka tehtävänä oli edistää jäsenten yhteisiä etuja ja ammattitaitoa.

20-luku oli vedenjakaja myös teillä. Tiet olivat olleet hamasta historian hämärästä saakka maanomistajien kontolla. Itsenäistymisen jälkeen kaukonäköiset poliitikot tekivät päätöksen, jollaista ei maailmalta montakaan tavattu: Yhteiskunta otti tiet huostaansa. Tiet jaettiin kahteen kastiin a) valtion välittömässä hoidossa oleviin ja b) alempiluokkaisiin teihin, joiden ylläpito säilytettiin nimismiesten harteille.

Rakennusmestarit TVH:n selkäranka

Silloinen Tielaitos osoittautui rakennusmestareiden perinteiseksi työpaikaksi, jossa oli mahdollisuus kouluttautua moninaisia tehtäviä hallitsevaksi. Koulutuspäällikkö **Erkki Lahti** kirjoitti Tierakennusmestari-lehteen 2/1979 ansiokkaan artikkelin rakennusmestareiden osuudesta teiden tekemisessä ja kunnossapidossa. Kirjoitus oli ammattilaisen käsialaa, sitä oli helppo lukea ja samalla saattoi omaksua kirjoittajan esittämän ajatuksen siitä, miten rakennusmestarikunnasta kehkeytyi ajan myötä TVH:lle selkäranka, jossa jokaisella mestarille oli oma polku tallattavanaan. Hän perusteli sitä opettajan taidoilla monisanaisesti, miten siellä missä on eniten ihmisiä, koneita ja missä suurimmat rahat pyörivät ja todelliset tulokset syntyvät, siellä tulee mestarikunnan vaikutus selvästi näkyviin.

Samalla hän kertoi, miten rakennusmestareiden keskuudesta erottautuu todellisia mestaripersonallisuuksia, jotka ovat käyneet läpi ahtaan portin, ennen kuin heistä on tullut sitä, mitä he ovat nykyisin.

Punaisen kotitorppani läheltä johdatteli matkalaisen Oulusta Kuusamoon valtatie nro 20. Tieltä jäi lähtemättömästi mieleeni eräs niistä persoonallisuuksista, joita Lahti kirjoituksessaan kuvasi, **Toivo Alakokkare**. Nimismiehen kihona vuosikymmenien ajan ahertanut isäni etsi usein vastausta johonkin pulmaan...turhaan. Kun sitä ei löytynyt lakikirjoista sen paremmin kuin korvien välistäkään, antoi nimismies aina saman ohjeen: Kysy Topilta, se tietää!

Jo tuolloin sai tiemestari kantaa vastuuta laidasta laitaan. Toivo kertoi saviorakulutuserroksen teosta värikkääseen tapaansa. Tielle oli pysähtynyt savivellin peitossa ollut auto ja ulos oli astunut raavas, vihainen mies, joka ei ollut puhunut mitään, mutta kiroillut sitä enemmän. Aikansa sadateltuaan mies oli selittänyt lähteneensä Oulusta puhtaalla uudella autollaan ja nyt se on tuon näköinen.

– Päätin tuosa äskön, että jos löyvän sen miehen, joka tämän sotkun on saanu aikaseksi, tapan sen. Mikä mies sinä muuten oot? – Tiemestari, kertoi Toivo vastanneensa.

– Miten tie tuola Korvensuoralla oli erinomasen hyvää ja täällä niinkö kynnöspeltua? Helpotuksesta huokaisten Toivo sanoi selittäneensä, että tämä on samanlaista muutaman päivän kuluttua, kunhan se kuivahtaa. Uhkailija oli ruvennut puhdistamaan autonsa tuulilasia ja tuhissut itseksensä, että jääköön sikseen...eihän tuom-

mosta viiti polokia savirooppiinkaan, jos se ei ossaa muuta tehdä kun sotkia urakalla teitä.

Vuosi 1948 valkeni pakkaslumen juostessa kepein askelin pitkin aitojen vierustoja. Kylä oli niin puhtaan valkoinen, että tuntui kuin jotakin tapahtuisi, jotakin merkittävää ja kauaskantoista. Niin tapahtuikin. Nimismiehet luopuivat tienpidosta ja luovuttivat TVH:lle teiden mukana kaiken arsenaalin miehistä ja lapioista alkaen. Siinä huutokaupassa minäkin sain nimeni TVH:n tuntikirjaan. Eikä siinä vielä kaikki. Sellainenkin tieto tavoitti meidät, että Oulun teollisuuskouluun ollaan puuhaamassa tie- ja vesirakennuksen opintosuuntaa.

Jokainen tiemies, joka oli tehnyt sinunkaupat lapion kanssa ja tiesi, ettei nimismiehen kiharoita löydy muualta kuin sorateiltä, repäisi ihokkaansa ja rupesi elättämään unelmaa koulunpenkistä. Minä muiden joukossa.

Tuo vuodenvaihte tarjosi rakennusmestareille aimo kasan vakinaisia tiemestarin virkoja.

Alku ja loppu

Vuonna 1979 pidettiin Enossa ikimuis-toinen juhla. 100 vuotta oli kulunut ensimmäisten rakennusmestareiden valmistumisesta ja se kirvoitti kielen kannat. Yksimielisesti todettiin, että oikealla tiellä on oltu. Rakennusmestareiden kädenjälki näkyy, mentiinpä sitten kaupunkien tai kuntien rakennuksia katsomaan, tiet, sillat, satamat, lentokentät ja monet muut rakenteet todistavat Nesterinsaaren kaskeen kylvetyn siemenen itäneen hyvin ja tuottaneen satakertaisen sadon.

Meidän joukosta löytyy lukematon määrä mestaripersonallisuuksia, jotka olisivat tässäkin yhteydessä mainitsemisen arvoisia. Tehdään kuitenkin kehyskertomus ja poimitaan sieltä edustajaksemme yksi merkittävimmistä rakennusmestareista, professori **Kalle Pääatalo**, jonka kaikki tunsivat ja jota kaikki arvostivat.

Me saamme tällä hetkellä vain odottaa, mitä tuleman pitää rakennusmestariopetuksen päätyttyä? Me voisimme jättää asianomaisten päättäjien vastattavaksi kysymyksen: Mitä tapahtuu kun viimeinen rakennusmestari pääsee eläkkeelle ja sammuttaa lähtiessään valot?

Lähteet:

Tierakennusmestari -lehdet 3/1974 – 2/2006
Dialogit: Oulun murretta mukailien