

**Eero Lehtipuun
(Eero Lehtinen 1970 saakka)
kirjoittamat elämänkerrat**



muotokuva



Suomen Kansallismuseo.

JALMAR CASTREN

1873—1946

Alatorniassa syntynyt papin poika Jalmar Castren oli lahjakas insinööri, teräsbetonin Suomeen tuoja ja ennakkuuloton kehittäjä, korkeatasoinen opettaja, teknillisen yhdistys- ja julkaisutoiminnan keskeishahmo, edelleen yhteiskunnallinen johtohenkilö ja liikennepoliitikko. Ammatillisesti häntä on pidettävä konstruktivisen rakennusinsinöörikunnan perustajana Suomessa. Kun ammattikunta koostui tämän vuosisadan alkuihin asti lähinnä kulkulaitosinsinööreistä, tulivat näiden rinnalle erikoistuneet konstruktöörit teräsbetonin käyttöönoton ja rakennusstatikan kehityksen mukana. Aluevaltaus erityisesti talonrakennuksen piirissä oli niin suuri, että sen rinnalla esim. nykyinen levittäytymisen yhdyskuntasuunnitteluun päin näyttää vielä vähäiseltä. Mainittu likimain vuosiksi 1900 — 1920 ajoittunut ekspansio oli olennaisesti sen kärkimiehen Jalmar Castrenin ansiota.

Professori Castrenin elämänvaiheiden ja toiminnan kuvaaminen vaatisi laajan tilan; tässä tyydytään viittaamaan Rakennustekniikka-lehden n:oon 7/1964, jossa on katsauksia hänen ammatillisen toimintansa eräisiin puoliin. Painotettakoon nyt vain Castrenin monipuolisen uran yhdistävää sidettä: altis isänmaallis-yhteiskunnallinen asennoituminen muodosti sen peruslatauksen, jonka varassa hän ehti, jaksoi ja kykeni palvelemaan maataan yhä uusissa eteen aukeavissa tehtävissä. Rakennustekniikan kehittäminen ei ollut itseisarvo, vielä vähemmän keino oman persoonan korostamiseen, vaan se oli keino osaltaan säästää kansakunnan varoja muiden tarpeiden varalle. Itsenäisyyssenaatin jäseneksi 1917 Castren tuli velvollisuudentunnosta, kaikkea muuta kuin pyrkien. Kutsuun siirtyä professuurista Valtion rautateiden pääjohtajaksi (virassa 1922—42) Castren vastasi tietyllä haikeudella myöntävästi, kun katsoi voivansa palvella yhteiskuntaa tehokkaammin hallintomiehenä. — Suuret kokoavat toimintalinjat, vähäiset henkilökohtaiset pyyteet kelpaisivat tarvittaessa jatkuvasti rakennusinsinöörin esikuvaksi.

* * *

Rakennustekniikka-lehden sarja edesmenneistä rakennusalan merkkihenkilöistä lopetetaan tähän. Neljän vuoden aikana on palstalla esitelty suppeasti yhteensä 42 rakennusinsinööriä tai arkkitehtiä. Uutta täyttä vuosikertaa varten ei saman vaikutusluokan henkilöitä ilmeisesti enää riittäisi — pelkkä professorin virka ei esim. tee jokaisesta sen haltijasta todellista merkkihenkilöä.

Henkilöhistorian kannalta on paneutuminen menneisiin aikoihin mitä antoisinta askartelua. Inhimilliset viat ja puutteet seuraavat kaikkea ihmisen vaellusta, mutta merkkihenkilön ero muuhun ammattilaiseen on usein siinä, että hän kykenee voittamaan ulkonaisten vastusten ohella suuren osan sisäisistä kitkatekijöistä: normaalin laiskuuden ja mukavuudenhalun, ajatustoiminnan puolinaisuuden tai katteettoman tärkeilyn ja itsekorostuksen. Esiteltyjä henkilöitä kohtaan on arvonto ja sympatia useimmiten kasvanut, kun heihin ja heidän olosuhteisiinsa on päässyt vähänkin lähemmin tutustumaan.

Rakentamishistorian kannalta on todettava, että henkilöhistoria ei tuo kaikkia kehityslinjoja tasapuolisesti esiin. Varsinkin rakentamisen uusimmat menetelmät, tyylit ja virtaukset jäävät enimmäkseen käsittelemättä, kun on jo ajasta poistuneiden elämäntyöstä kysymys. Toisaalta eräät rakentamiskulttuurin alat ovat Suomessa aina olleet heikosti kehittyneitä. Esim. sillanrakennus on Suomessa ollut kansainvälisesti ottaen kovin vaatimatonta, yhteiskunta- ja yhdyskuntasuunnittelu ainakin insinööreille melko vierasta ja mm. maisemanhoito on tyhjä sana useimmille rakentajille, jotka kuitenkin vaikuttavat maisemaan mitä suurimmassa määrin. Nämä ja muut puutteet eivät ole erityisesti yksilön vikoja vaan asennoitumiseltaan yksipuolisuuteen taipuvien ammattiryhmien yhteisiä rasitteita. Joka tapauksessa: rakentamisen korkeakouluammattikunnilla on niin paljon myönteistä historiaa takanaan, että tiedostamalla perinteet ja menneisyys on tulevaisuus ja sen laajenevat tehtävät helpompi ottaa vastaan.

Eero Lehtipuu



FRANS EDVARD EDELHEIM

1848—1909

Frans Edvard Edelheimin nimi on tämän päivän rakentajille kutakuinkin tuntematon. Unohdukseen jääminen on ymmärrettävääkin, sillä Edelheimin päätyöt, satamien rakentamiset on tehty keisarikunnan Venäjällä. Satamialalla hän edusti kuitenkin suomalaista insinööritaitoa niin etevästi, että hän ansaitsee hyvin sijansa rakennustoiminnan merkkimiesten kirjavassa sarjassa.

Frans Edelheim syntyi Helsingissä senaattorin poikana. (Isoisä, joka myös oli senaattori, aateloitiin 1817 ja muutti siihenastisen nimensä Krogiuksen Edelheimiksi.) Nuori Edelheim tuli 16-vuotiaana Teknilliseen reaalikouluun, josta valmistui 20-vuotiaana rakennusinsinööriksi. Hän tähtäsi alunperin koneenrakentajaksi mutta rakennusinsinööriosaston ylivertainen opettaja Endre Lekve veti lahjakasta opiskelijaa puoleensa ja tämä vaihtoi osastoa. Valmistuttuaan hän siirtyi Venäjälle — Suomessa oli työmahdollisuuksia vähän — ja toimi ratainsinöörinä mm. Kurskin—Harkovan ja Kievin—Brestin rautatierakennuksilla.

V. 1876 Edelheim siirtyi vesirakennuksen piiriin. Pietarissa oli aloitettu suuri väyläruoppaustyö tarkoituksena Itämeren alusten pääsy itse kaupunkiin siihenastisen Kronstadtin asemasta, jossa oli täytynyt suorittaa uudelleenlastaus. Väylää on sittemmin kutsuttu Pietarin (Leningradin) merikanavaksi ja sen pituus on 32 km, alku-

peräinen syvyys 6,7 m ja pohjaleveys n. 100 m. N. 10 km:n pituudelle rakennettiin suojapadot. Siirrettävä massamäärä oli 10 milj. m³ ja työ suoritettiin 9 vuodessa pääasiallisesti uusin höyrykäyttöisin ruoppauskonein. Kysymyksessä oli tiettävästi suurin siihenastinen vesirakennustyö Venäjällä.

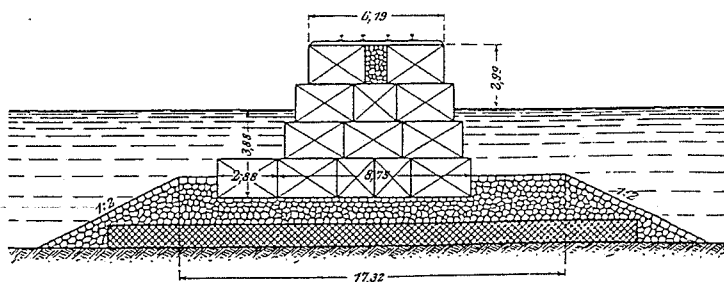
Pietarista Edelheim siirtyi Asovan meren rannalle, jossa hän sai tehtäväkseen hoitaa hiilisataman rakentamisen Mariupolin kaupunkiin. Rakennuttajina oli kaksi liike miestä kuten Pietarin merikanavankin osalta; yksityisyritteliäisyys kukoisti tsaarin Venäjällä näin suurisuuntaisissakin hankkeissa. Mariupolin satamatyö käsitti 2,5 milj. ruoppaus-m³ ja mm. 3,5 km aallonmurtajia mutta työ näyttää olleen erityisesti organisointikysymys, koska kaupunki ja sen työvoimaresurssit olivat silloin vähäpätöiset. (Nykyisin kaupungin nimi on Ždanov ja siellä on yli 300 000 asukasta.)

Kolmas ja suurin Edelheimin johtama satamatyö oli 1890—93 rakennettu Libaun (Liepajan) sotasatama ja kauppasataman laajennus Itämeren rannalla — tällä kertaa oli rakennuttajana jo valtio. Laiturisyvyys oli 8,5—10,5 m ja aallonmurtajia rakennettiin 5,5 km:n pituudelta. Aallonmurtajat tehtiin 5—10 m³:n suuruisista betonielementeistä, joita siirtämässä oli 14 suurta nosturia. Betonia valmistettiin n. 500 000 m³. Työmaan kuljetustarpeita varten rakennettiin toista sataa kilometriä rautatietä. Tämän suurtyömaan tekniikkaa ja organisointia täytyy pitää erittäin etevänä, työ vei mm. vain puolet määräajasta. Ennen Libaun Edelheim oli kiertänyt useimmat länsi-Euroopan satamat tutustuakseen uusimpiin rakentamismenetelmiin. — Missä määrin hän osallistui mainittujen satamien suunnittelutyöhön, ei arkistolähteistä selvästi ilmene.

Oltuaan 25 vuotta Venäjällä hellittämättömässä uurasuksessa Edelheim palasi 1894 Suomeen. Terveys horjussa hän ryhtyi viljelemään omistamaansa Koiskalan kartanoa Nastolassa. Hän osallistui Hangon sataman suunnitteluun asiantuntijana mutta ei harjoittanut muuta ammatillista toimintaa. Sopivaa ylempää insinöörivaikanssia ei kotimaassa ollut tarjona ja kutsuttuihin tehtäviin Venäjälle ei Edelheim enää tahtonut valtiollisen tilanteen kiristytessä lähteä.

Frans Edelheim, jota hänen työtoverinsa ovat kuvanneet sydämelliseksi ja ystävällisen avoimeksi luonteeksi, antoi, eikä suinkaan ensimmäisenä, kuvan luoteisen naapurimaan teknillisestä osaamisesta ja työtarmosta laajassa Venäjän valtakunnassa. Suomesta katsoen oli kysymyksessä ennemmin aivovuoto kuin insinööritaidon vienti. Toisaalta suuri toimintakenttä on kiitollinen, koska vasta vaativat tehtävät tuovat esiin suuret kyvyt, milloin niitä on.

E. L.



Wellenbrechter in Libau. Blockbau auf lose Untergrund.

Eero Lehtinen: (Eero Lehtinen)

Sarja rakennusalan merkkihenkilöiden pienoiselämäkertoja (9 kpl). Rakennustekniikka, nro 1-12, 1967. (Jatkuu 1968-70)



Pyrkimyksenä näissä pienoiselämäkerroissa ei ole lähinnä hakuteoksen tietojen tapaan luetteloida esiteltävien henkilöiden vaiheita ja töitä, vaan luonnehtia heitä sekä rakennusalan vaikuttajajaksiloina että ihmisinä. Pienoiselämäkerrat laatii tekn. Eero Lehtinen. Lähteinä käytetään painettujen tekstien ohella arkistomateriaalia, eräissä tapauksissa myös sellaisten henkilöiden haastatteluja, joilla on omakohtainen muisto asianomaisesta. Esiteltävät henkilöt eivät ole kronologisessa enempää kuin muussakaan systemaattisessa järjestyksessä. Palstan ensimmäisenä henkilönä on Endre Lekve.

ENDRE LEKVE
1833...1882

Rakennusinsinöörien koulutus Suomessa voidaan katsoa alkaneeksi 1860-luvun alusta, jolloin vuosikymmenen toiminut, varsin vaatimaton Helsingin teknillinen reaalikoulu muutettiin osastojakoiseksi. Eräät pätevimmistä uusista opettajista saatiin ulkomailta; näitä oli myös »insinööriosaston» ammattiaineiden opetuksesta yksinään lähes kaksi vuosikymmentä vastannut norjalainen Endre Lekve.

Lekve oli talonpoikaissukua Hardangerista, toimi vähän aikaa aliupseerina, mutta tekniikasta kiinnostuneena hakeutui Saksaan Hannoverin polyteknilliseen korkeakouluun, jossa opiskeli siinä määrin menestyksellisesti, että oli koko koulun paras oppilas. Helsingin koulun johtaja A. O. Saelan oli 1859 etsimässä opettajia Suomeen perustettaviin uusiin virkoihin ja Hannoverissa hänen huomionsa kiintyi nuoreen Lekveen. Sopimus saatiin aikaan ja 1860 Lekve aloitti toimintansa insinööritieteiden opettajana, minkä lisäksi hän ensimmäisenä vuotena hoiti kone- ja mallipiirustusta. Huolimatta nuoresta iästään ja siihen asti verraten vähäisestä kokemuksestaan Lekve pysytti nostamaan alan opetuksen yleiseurooppalaiselle tasolle. Erittäin lahjakkaana ja hyvän

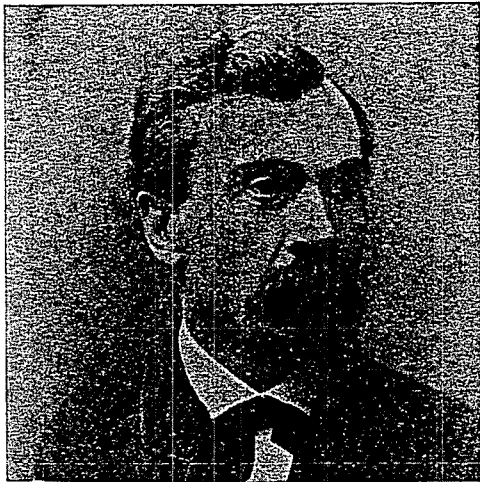
teoreettisen pohjan omaavana henkilönä hän perehtyi aikansa rakennustekniikan koko kenttään: meillä esiintyvät probleemit perusrakennuksessa, sillan-, rautatien- ja vesirakennuksessa tulivat hänelle käytännössäkin tutuiksi. Hän suunnitteli ja myös urakoi Suomen ensimmäisen riippusillan 1877 Kiviniemeen Vuoksen yli (jänne 75 m) ja laati piirustukset Kokemäenjoen siltaan Porin kaupungissa. Vesirakennuksen alalta mainittakoon Lekven suunnitelmat Pielisjoen kanavoimiseksi sekä hänen kehittämänsä, Suomen kanavarakennuksilla sittemmin vuosikymmeniä käytetty puinen kääntösiltatyppi. Hän oli asiantuntijana myös Helsingin vedenhankintakysymyksessä ja laati suunnitelmia uudisrakennusten saniteettijärjestelmiksi. Rautatiemiehenä Lekve kannatti kustannussyistä kevyitä ratoja, mm. 1860-luvulla hän ehdotti Riihimäen—Pietarin radan rakennettavaksi kapearaiteisena. Myöhempi kehitys osoitti kuitenkin, että lopullinen valinta leveän raiteen hyväksi oli oikeaan osunut.

Lekve oli mukaansatempaava luennoitsija, jolla oli taito saada elävä henki kaikkeen esittämäänsä. Hänen norjaa murtaen pitämänsä luennot, joissa hän yksityiskohtaisesti analysoi ja arvosteli eri tahoilla ulkomailta ja kotimaasta tehtyjä silta- ja muita rakenteita, jäivät pysyvästi kuulijoihin mieliin. Lekven vaikutus koko oppilaitoksen alkuvuosikymmeniin ja maan tekniikan kysymyksiin olikin sangen merkittävä, ei vähiten niiden lukuisten julkisten esiintymisten vuoksi, joissa hän hahmotti suuntaviivoja maan tarvitsemalle teknilliselle sivistyneistölle. Koulun nopeasti kasvanutta arvontoa kuvaa sekin, että se sai oppilaita myös oman maan ulkopuolelta Baltiasta.

Endre Lekve kuoli jo 48-vuotiaana, mutta ei jättänyt jälkeensä aukkoa, vaan uuden, innostetun rakennusinsinööripolven. Uusi polvi saattoi vähitellen erikoistua rakennustekniikan osalojen mukaan; sen ei tarvinnut olla enää siinä määrin polyteknikko kuin ensimmäisten uranuurtajien.

E. L.

Rakentaminen on näkyvää toimintaa, mutta sen tekijät jäävät helposti unohtuiksi silloinkin, kun heidän elämäntyönsä on poikkeuksellisen ansiokas. Menneitten polvien johtavatkin rakentajat ovat ammattipiirejä myöten useimmiten sangen vähän tunnettuja. Historiallinen näkökulma tahtoo helposti peittyä huolimatta siitä, että rakennustyön tulokset säilyvät vuosikymmeniä ja vuosisatoja. Tämä on puute ja pienenä yhteyden luomisena lähistoriaan alkaa Rakennustekniikka tästä numerosta lähtien julkaista eräistä edellisen polvien rakentajapersoonallisuuksista lyhyitä pienoiselämäkertoja. Pääpaino on rakennusinsinööreissä, mutta myös arkkitehtejä tullaan esittelemään. Esiteltävät henkilöt ovat osittain varsin tunnettuja, monesti taas nimiltäänkin miltei unohtettuja. Kaikille on yhteistä, että he ovat merkittävällä tavalla vaikuttaneet suomalaisen rakennustoimintaan ja tekniikkaan. Kaikki tämän palstan henkilöt ovat jo vainajia.



ERIK THEODOR TALLQVIST
1839...1912

Henrik Theodor Tallqvistia on sanottu viime vuosisadan huomattavimmaksi suomalaiseksi rautatienrakentajaksi. Tämän maineen hän on ansainnut toimimalla tärkeillä paikoilla virkamiehenä, mutta nimenomaisesti myös radanrakennustekniikan kehittäjänä.

Th. Tallqvist syntyi Eurajoen kirkkoherran poikana ja hänen enonsa oli silloisen sotilaallisesti organisoidun tie- ja vesirakennusinsinööriku-

RAKENNUSTEKNIikka 1967: 2

nan päällikkö, insinöörikenraalimajuri Knut Stjernvall. Täältä Tallqvist sai virikkeen antautua rakennusinsinööriksi, vaikka oli ensin harjoittanut humanistisia opintoja yliopistossa. Insinööriksi hän valmistui 1862 yhtenä Endre Lekven ensimmäisistä oppilaista.

Rautatieuransa Tallqvist aloitti Riihimäen—Pietarin radan työmaalla 1868. Työ oli joka suhteessa laaja, työvoima parhaimmillaan 12 000 miestä ja nälkävuosista johtuen ihmisten terveydentila oli heikko. Linjan varrelle pystytettiin 14 tilapäistä sairaalaa ja joukko kirvesmiehiä valmisti yksinomaan ruumisarkkuja. Sen ajan ratainsinöörikin oppi lujaan työtahtiin: aamuisin klo 4...5 ylös, jalkaisin työpaikalle ja takaisin myöhään illalla usein ilman tilaisuutta kunnolliseen aterioimiseen päivän aikana. Käsi- ja jalkatyöstä huolimatta tämä 368 km pituinen rata valmistui 2½ vuodessa.

Tampereen—Turun ratarakennuksella Tallqvist toimi yhtenä piiri-insinöörinä ja sen jälkeisillä suurilla Pohjanmaan (Vaasan), Savon (Kuopion) ja Karjalan (Viipurin—Joensuun) ratatyömailla yli-insinöörinä. Viimemainittu vakanssi vastasi tavallaan rakennuspäällikköä ja sen haltija oli hieman myöhemmin samalla tie- ja vesirakennusten ylläpidon (joka huolehti uusien ratojen rakentamisesta v:een 1923 asti) kollegion jäsen. Yli-insinöörin tehtävä ei rajoittunut vain rakennuttamiseen, hänelle kuului myös suunnitelmien laadinnan johto ja hänen toimistos-

taan lähtivät mm. siltapiirustukset. Tallqvistin vaikutus vuosisadan loppuvuosikymmenten rautatiepolitiikkaan korostui siitä, että hän kuului useihin senaatin asettamiin rautatiekomiteoihin ja porvarissäädyn edustajana pitkän aikaa valtiopäivien rautatievaliokuntaan. Nämä käsittelivät yleisen ratapolitiikan lisäksi myös teknillisiä kysymyksiä kuten kaarteita, nousuja, päällysrakenteen paksuuksia eri radoilla jne. Asian-tuntemuksellaan ja insinööriksi harvinaisen hyvällä puhe- ja artikkelin laadintaidollaan Tallqvist hankki näissä elimissä johtavan aseman. Tämä varsinaiseen rakennustoimintaan lisäten voidaan päätellä, että hän on ilmeisesti enemmän kuin kukaan toinen henkilö vaikuttanut Suomen rataverkon kehitykseen.

Tallqvistin ansiokas virkaura katkesi 1893 inhimilliseen vastoinkäymiseen: tultuaan mielestään aiheetta sivuutetuksi Tvh:n pääjohtajan nimityksessä hän erosi valtion palveluksesta eikä ottanut vastaan »lohdutukseksi» myönnettäviä aatelisarvoa. Tämän jälkeen Tallqvist siirtyi takaisin nuoruutensa työnantajan Helsingin kaupungin palvelukseen omistautuen sähkö-, kaasu-, puhelin-, raitiotie- ja muiden teknillisten laitojen kehittämiseen. Aina aloitteikkaina hän kuului myös monien liike- ja teollisuusyritysten perustajiin ja johtajistoon. Yksityiselämässä Oulunkylän vanhus harrasti ruotsinkielistä aatteellista yhdistystoimintaa pyrkien osaltaan vahvistamaan sortovuosien passiivista vastarintaa. E. L.

70



ERIK WILLIAM BRYGGMAN
1891...1955

Arkkitehti Erik Bryggmanin ammatillinen ura oli ulkonaisesti yksinkertainen: hän perusti vanhaan kotikaupunkiinsa Turkuun oman toimiston 1923 ja johti sitä runsaat kolme vuosikymmentä kuolemaansa saakka. Tähän ajanjaksoon mahtuu harvinaisen runsaasti monipuolista ja hienoa arkkitehtuuria ja sen vuoksi Bryggmanilla on yksi varimmista paikoista 1900-luvun suomalaisessa rakennustaiteessa. Erik William Bryggman valmistui arkkitehdiksi 1916 ja teki seuraavina vuosina useampia opintomatkoja Euroopan maihin. Vaellusvu-

siin kuului myös työskentely tunnetuissa helsinkiläistoimistoissa: Armas Lindgren, Sigurd Frosterus ja Valter Jung olivat jokainen korkean luokan oppimestareita. Paluu syntymäkaupunkiin Turkuun aiheutui tuomiokirkon entistämisestä, jossa Bryggman toimi mittaus- töiden johtajana kahden vuoden ajan. Oman toimiston perustamisen jälkeen alkoi vilkas itsenäisen suunnittelun ja kilpailuihin osallistumisen aika, jolle 1920-luvun rakentamisen korkeasuhtanne muodosti taustan. Tämän ajan töistä ovat huomattavimpia Turussa asuintalo Atrium, hotelli Seurahuone ja Hospiz Betel sekä erinäiset yksityistalot lähiympäristössä.

1920-luvun töissään Bryggman edusti lähinnä skandinaavista klassisismia, mutta vuosikymmenten vaihtuessa hänestä tuli Alvar Aallon kanssa uuden funktionalistisen suunnan maahantuojia ja kehittäjiä. Heidän yhteisesti Turun kaupungin 700-vuotisjuhliin 1929 valmistamansa näyttely merkitsi asiallisesti »funkiksen» läpimurtoa. Vuosiluku on huomionarvoinen, koska tämän arkkitehtuurin suunnan julkistuminen pohjoismaissa usein sijoitetaan v:n 1930 Tukholmaan. Viimemainittuna vuonna valmistui Paraisten siunauskappeli Bryggmanin uuden tyylin mukaisesti. Hänen 1930-luvun rakennuksistaan ovat huomatuimpia Vierumäen urheilupuisto sekä Turussa vakuutusyhtiö Sammon—kultivoitunut—liiketalo—Yliopistonkadulla, eräät Åbo Akademien laitokset tuomiokirkon vaiheilla ja ennen kaikkea uudella hautausmaalla sijaitseva Turun siunauskappeli (1939...1941). Viimemainittu on lajissaan

ehdoton mestariluomus, ympäristönsä ulkoa ja sisältä täydellisesti sopeutuva pyhäkkö, jossa vallitsee kaikkina vuodenaikoina herkkä, ikuis ta rauhaa henkivä tunnelma. »Ylösnousemus kappeli» on rakennukselle annettu, erittäin kuvaava nimi.

Sodan jälkeiseltä ajalta merkittävimpiä Bryggmanin monista töistä ovat Turussa Vasaramäen seurakuntatalo, Pansion tehdas- ja asuntoalue Åbo Akademien »Kären», Turun yliopiston ylioppilaskunnan asuntolat sekä Kupittaaan jalkapallstadion. Tampereelle hän suunnitteli 1950-luvun alussa Finlaysonin tehtaan asuin talokorttelin, Tammisaareen sairaalan, Riihimäelle vesitornin, Helsinkiin Honkanumme siunauskappelin ja eri puolille maata sankari hautamonumentteja. Hänen viimeisiä töitään oli Turun linnan entistäminen. Tässä monitoisessa tuotannossa on yhdistävänä piirteen Bryggmanin hienostuneen runollinen, usei romanttissävynen tyyli, joka erottuu helpos— muunkin tarkastelijan kuin arkkitehdin— silmään. Sille on ominaista äärimmäisen runollinen ympäristön ja maaston huomioonotto muotojen puhtaus ja herkkyytensä sekä yksityiskohtien, esim. porttaalien ja parvekkeiden viimeistely kauneus. Bryggmanin muitakin töitä kuin sakraalirakennuksia leimaa eräänlainen hartaus. Tyylin ajattomuuden vuoksi on ilmeistä, että hänen työnsä säilyttävät arvonsa pysyvästi.

Erik Bryggman oli ihmisenä hienostuneen vaatimaton ja tahdikas, kaikkialla pohjoismaissa suuresti toisten arkkitehtien arvostama. Hä sai professorin arvonimen v. 1949. E. L.

RAKENNUSTEKNIikka 1967: 3

14



HUGO JOHANNES MALMI
1878...1952

Suomen vesivoiman käyttöönoton merkkimies Hugo Johannes Malmi, syntyi helsinkiläisen rautatievirkamiehen poikana, tuli Normaali-lyseosta ylioppilaaksi ja valmistui insinööriksi Polyteknillisestä Opistosta 1903. Virkaura alkoi rakennusinsinöörin silloisen pääasiallisen työnantajan, tie- ja vesirakennusten ylihallituksen palveluksessa, missä Malmin toimi-

RAKENNUSTEKNIikka 1967: 4

alaan kuului enimmästään vesistöjärjestely- ja muita vesirakennusasioita. Vuonna 1913 Malmi sai hoitaakseen Vuoksen vesivoiman käyttöä koskevan tutkimuksen ja joutui siten ensi kertaa kosketukseen Imatran rakentamisen kanssa. Hanke raukesi tässä vaiheessa ilmeiseksi onneksi maallemme, sillä rahoittajien tarkoituksena oli ollut siirtää voima lähinnä Pietariin. Imatran kahlehtiminen jäi kuitenkin Malmin kuningasajatukseksi.

Maassamme 1910-luvun loppuun mennessä rakennetut voimalaitokset syntyivät kaikki yksityisestä aloitteesta teollisuuslaitosten yhteyteen. Energian tarve lisääntyi nopeasti ja kun valtiolla oli huomattavia osuuksia suurissa koskissa, perustettiin 1917 koskivoimakomitea, jonka toimiston johtoon Hugo Malmi tuli. Komitean päätehtävänä oli Imatran rakentaminen. Yli-insinööri Malmi oli jo ehtinyt suunnitella eräitä pienempiä voimalaitoksia ja perehtyä myös käytännön rakentamiseen ollessaan I maailmansodan aikana Kajaanissa Ämmäkosken voimalaitoksen työpäällikkönä ja valvojana. Imatra oli näitä olennaisesti suurempi ja v. 1922 suunnittelu ja valmistelut olivat niin pitkällä, että rakennustyöt voitiin alkaa.

Voimalaitoksen I rakennusvaihe käsitti kolme koneistoa ja työ kesti v. 1929. Hugo Malmi toimi rakennuspäällikkönä tällä aikanaan Suomen suurimmalla työmaalla, joka oli mm. varsin tehokkaasti koneistettu höyrykäyttöisin kaivinkonein ja taajaan risteilevin työmaaradoin maansiirtoa varten. (Paikallisena työpäällikkönä toimi dipl.ins. Alfred Järvinen). — Voimalaitoksen putoukorkuus oli 24 m ja lopullinen käyttövesimäärä 800 m³/s. I vaiheen rakennuskustannukset ilman voimansiir-

toa nousivat n. 200 milj. mk:aan sen ajan rahassa mitattuna. Samanaikaisesti rakennettiin suurjännitejohdot Viipuriin, Helsinkiin ja Turkuun ja täten saatiin Imatran sähkön markkinointi varmistetuksi; näinä vuosina kun myös höyryvoiman tuotantokustannukset laskivat nopeasti ja siitä muodostui varteenotettava kilpailija vesivoimalle.

Malmi toimi aluksi uuden voimalaitoksen pääjohtajana ja v. 1932 osakeyhtiöksi muutetun Imatran Voiman toimitusjohtajana v. 1948 asti, jolloin hän 70-vuotiaana ja vuorineuvoksen arvon saaneena siirtyi eläkkeelle. Nämä pari vuosikymmentä merkitsivät edelleen Suomen sähkövoiman tuotannon valtavaa laajentumista: kun Imatran valmistumisvuonna 1929 tuotettiin sähköenergiaa koko maassa n. 1200 GWh, oli vastaava luku 1949 jo 3600 GWh, huolimatta raskaiden alueuuvutusten aiheuttamista voimalaitosmenetyksistä. Suuri työ ei luonnollisestikaan ole yhden miehen aikaansaannos, mutta Malmi täytti paikkansa uranuurtajana ja Suomen voimalatalouden tosiasiallisena johtajana kolmen vuosikymmenen aikana esikuvallisesti. — Hän oli 1941...1948 myös Oulujoki Oy:n toimitusjohtaja.

Hugo Malmille oli ominaista pitkäjänteinen tarmokkuus ja keskityskyky. Hän ei hajottanut voimiaan ja lahjojaan monelle taholle vaan antautui kokonaisesti voimalaitosrakentajaksi, jolloin työstä tuli tekijänsä paras kiitos. Henkilönä Hugo Malmi oli hillitysti käyttäytyvä aikakautensa gentlemanni, virkatöimessään taitava kokousten johtaja ja neuvottelija ja oivallinen maamme edustaja lukuisissa kansainvälisissä kongresseissa.

E. L.

218



Valok. Suomen Kansallismuseo

CARL ROSENKAMPFF
1793...1846

RAKENNUSTEKNIikka 1967: 6

Maamme tie- ja vesirakennuslaitos on vanha virasto, se perustettiin 1799 nimellä Suomen kuninkaallinen koskenperkausjohtokunta. Nimi kuvaa sattuvasti viraston silloista päätoimialaa. Maatalouden edistämiseksi suoritettiin järvenlaskuja ja koskenperkauksia niin runsaasti kuin väen ja varojen puolesta suinkin oli mahdollista. — Suomen sodan vuoksi toiminta keskeytyi, ja laitos perustettiin uudelleen vasta 1816. Sen alkuvuosikymmenten huomatuimpia insinöörejä oli koskenperkaustöiden tarkastajana ja sittemmin pääjohtajana toiminut Carl Rosenkampff.

Carl Rosenkampff kuului Baltian saksalaiseen sotilassukuun ja kävi Pietarissa tie- ja vesikulkuliikenneopiston. Opistosta valmistuvat insinöörit tulivat jäseniksi sotilaallisesti organisoi- tuun ja ulospäin suljettuun tie- ja vesirakennusinsinöörinkuntaan, jossa virkauralla yleneminen merkitsi myös upseeri-arvon nousua. Rosenkampff sai 1815 määräyksen Suomeen, ensin Uudenkaarlepyyn kiviholvisillan rakentajaksi, ja hän toimi koko loppuikänsä Suomessa. Uudelleen perustetun koskenperkausjohtokunnan ensimmäinen suurtyö oli Kokemäenjoen perkaaminen, joka aloitettiin 1817, ja Rosenkampff määrättiin sen johtajaksi. Tätä työtä oli jossain määrin tehty jo useiden vuosikymmenten aikana, mutta nyt siihen tuli ripeyttä ja tulosta. Rosenkampff oli työssään innokas ja ahkera, ja hän omasi nuoresta iästään huolimatta oivallisen johtamistaidon. Viimemainittu oli päällikölle erityisen tärkeä, koska alijohtajatkin olivat kansanmiehiä ja töiden edistyminen riippui olennaisesti johtajan henkilökohtaisesta kyvykkyydestä.

V. 1825 Rosenkampff nimitettiin koskenperkausjohtokunnan kollegion (Tvh:n) jäseneksi ja kahta vuotta myöhemmin tie- ja vesikulkulaitosten insinöörinkunnan päälliköksi, mikä vastasi pääjohtajan asemaa nykyisessä siviilivirastossa. Hän sai 1817 vapaaherran ja 1842 kenraalimajurin arvon. Rosenkampffin välittömässä johdossa suoritettiin lukuisasti jokiväyläperkauksia, tehtiin mm. Kaivannon kanava Kangasalla ja ennenkaikkea aloitettiin maamme sisävesistöjen yhdistäminen sulkukanavilla, kun 1835...1839 rakennettiin Taipaleen ja Konnuksen kanavat Varkauden—Kuopion reitillä. Nämä loivat pohjaa Saimaan kanavan suunnittelulle, jota Rosenkampff johti. Hänen johdollaan alettiin myös kanavan rakentaminen 1844, mutta kuolema katkaisi hänen panoksensa tässä työssä. — Helsingin historiaan liittyvänä seikkana lisättäköön, että Rosenkampff aikaansai 1837 epäterveellisenä pidetyn Kluuvirilahden täyttämisen, jolloin nykyisen Rautatien torin vaiheilla kulkevaksi ajateltu kanavasuunnitelma hylättiin.

Insinööri Carl Rosenkampffin teknillinen ja organisatorinen ammattitaito oli aikansa kehityksen kärjessä, mutta sen lisäksi aikakirjat kuvaavat hänet erityisen vaikuttavaksi persoonallisuudeksi. Hän oli toisaalta loistava ja vilkasverinen ylimys, toisaalta erinomaisesti sopeutuva yhteistyöhön yksinkertaisten kansanmiesten kanssa. Laajoilla matkoillaan pitkin Suomea hän oppi mm. täydellisesti suomen kielen ja saavutti ystävällisellä ja välittömällä käytöksellään väestön erityisen kiintymyksen. Carl Rosenkampffia kutsuttiin yleisesti »Koskiparooniksi», millä nimellä tämä yleisten töiden alkuaikojen merkkimies tunnetaan historiassakin.

E. L.

358



FRANS ANATOLIUS SJÖSTRÖM
1840...1885

F. Sjöströmin, turkulaisen nimismiehenpojan ti. arkkitehdiksi alkoi Turun teknillisessä reaalikoulussa, jossa hän herätti piirustuslahjoillaan lääninarkkitehti Th. Chiewitzin huomiota ja pääsi hänen toimistoonsa oppilaaksi. Opiskelu jatkui Tukholman taideakatemiassa ja päättyi arkkitehdin tutkintoon erinomaisin arvosanoin

RAKENNUSTEKNIikka 1967: 7...8

1868. Helsingin Polyteknillisessä koulussa, jossa joitakin vuosia aikaisemmin oli aloitettu myös arkkitehtien koulutus, oli ammattiopettajan paikka avoinna ja sitä tarjottiin Sjöströmille. Tämä lupautui, jos saisi stipendin ulkomaisiin opintoihin kokemuksen kartuttamiseksi, ja vaellusvuosien jälkeen 1873 hänestä tuli ensimmäinen suomalainen arkkitehtuurin opettaja.

Sjöströmin opetusala oli laaja, siihen kuului rakennusaineoppi, rakennuskonstruktiooppi, tyyli- ja muotooppi, taidehistoria ja kompositioharjoitukset. Siihen astinen opetus koulun ensimmäisen vuosikymmenen aikana oli ollut laadultaan erittäin vaatimatonta eikä arkkitehdiksi opiskeleviakaan ennen Sjöströmin aikaa ollut yhteensä enempää kuin neljä. Sjöström uudisti opetuksen perusteellisesti; nyt saivat erityisesti harjoitukset ja muut oppilastyöt niille kuuluvan välttämättömän sijan. Opetusala keskittyi v:sta 1879 alkaen, jolloin arkkitehtiosastoon perustettiin nuoremman opettajan toimi ja vähitellen saatiin myös muita lisäopettajia.

Opetustehtävänsä harvasanainen Sjöström hoiti enemmän piirtämällä kuin puhumalla. Hänen luentonsa saattoi päättyä ilman, että yhtään sanaa oli koko aikana lausuttu, mutta kuvallinen esitystapa ei herpaannuttanut oppilaitten mielenkiintoa, vaan viritti sitä. Tottuneena itse lujaa työtähtiin Sjöström vaati myös oppilaitaan ahkeruutta ja tarkkuutta. — F. A. Sjö-

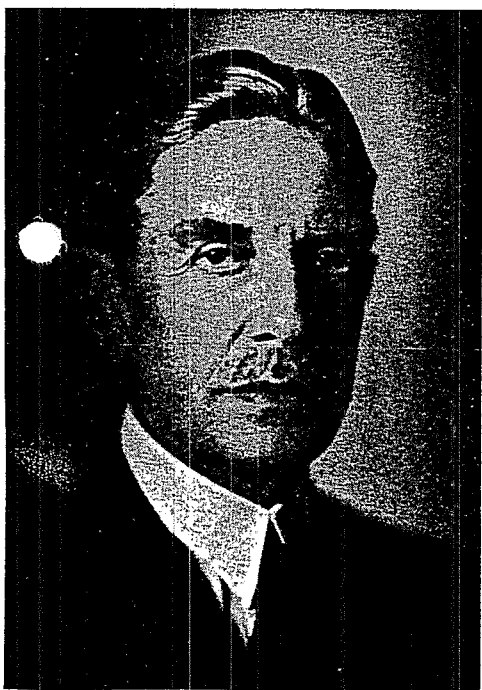
ström testamenttasi omaisuutensa Polyteknilliselle opistolle stipendirahastoksi.

F. A. Sjöström tunsi sekä opettajana että käytännön arkkitehtinä erityistä mieltymystä renessanssiin. Hän perusti yhdessä Th. Höijerin kanssa 1872 arkkitehtitoimiston, joka oli Suomen ensimmäinen. Heti opettajaksi tultuaan Sjöström sai suunnittelakseen Polyteknillisen koulun uudisrakennuksen (valm. 1878, nimi muutettiin Polyteknilliseksi opistoksi seuraavana vuonna). Muita nykyisin jäljellä olevia töitä ovat Helsingissä mm. nykyinen Opettajakorkeakoulu, Korkeimpien oikeuksien talon uudistus ja hiljattain City-Centerin tieltä purettu liiketalo Keskuskatu 6. Muualta maasta mainittakoon Lapinlahden ja Kiteen kirkot sekä Kuopion kaupungintalo ja Malminkartanon päärakennus Pernajassa.

Taiteellista lahjakkuutta ja hyvää makua Sjöströmillä oli enemmän kuin useimmilla toisilla 1870...1880-lukujen yleensä sovinnaisten kertaustyylien edustajilla, mutta suurempi omaperaisuus hänenkin töistään puuttui. Hänen suurisuuntaisin työnsä oli suunnitelma Säätytaloksi, jonka paikaksi silloin ehdotettiin Tähtitorninmäkeä. Suunnitelma jäi paperille, osataan sen vuoksi, että Sjöström ei ehtinyt sitä toteuttaa vaan kuoli vuosiltaan nuorena samana päivänä, jolloin avattiin suuri taidenäyttely, jossa hänen Säätytalo-ehdotuksensa sai kultamitalin.

E. L.

430



ARVO JOHANNES LÖNNROTH
1881...1964

Kululaitosrakentaja, maanpuolustusmies ja näkyvä julkisen elämän henkilö Arvo Johannes Lönnroth syntyi sotarovastin poikana Porvoossa

RAKENNUSTEKNIikka 1967: 9

ja sotilasuraan suuntautuneena kävi Haminan kadettikoulun. Suomen sotaväen lakkauttaminen antoi aiheen vaihtaa alaa, Lönnroth haki Polyteknilliseen Opistoon ja valmistui rakennusinsinööriksi 1906. Uran alkuvuodet kuluivat rautatietyömaille ja 1916 hänestä tuli Oy Granitin isännöitsijä. Tämä kiven louhinta- ja jalostusyritys harjoitti erityisen huomattavaa vientitoimintaa aikanaan, rakensi linnoitteita ja maan itsenäistyttyä suoritti mm. teiden kunnossapitourakoita ajan käytännön mukaisesti. (Sopiva tiepituus huutokaupattiin määrävuosiksi yksityisten kunnossapidettäväksi — tämä hoitojärjestelmä tuskin vastasi aikansaakaan tarpeita). Näistä ajoista alkoi Lönnrothin har rastus tietekniikkaan, mikä sai pian ilmauksen myös alan suomenkielisen kirjallisuuden kartuttamisena.

Oltuaan välillä kolme vuotta Schaumanin vaneritehtaan apulaisjohtajana Arvo Lönnroth tuli 1930 Teknillisen korkeakoulun rautatien- ja tienrakennuksen professoriksi. Tähän asti oli aineryhmän opetus sisältänyt pääosaltaan rautateitä mutta Lönnroth ensimmäisenä varsinaisen autokauden professorina tasapainoitti ohjelmaa tienrakennuksen hyväksi. 1930-luvun alun pulavuosina tienrakennustoiminta sai Suomessa ensimmäisen kukoistuksensa; lama ja työttömyys ovat usein muulloinkin olleet julkisen rakentamisen kehittymisen omalaatuisina katalysaattoreina. Lönnroth oli tietekniikan ja menetelmien kehittämisessä intomielisesti mukana jatkuvien aloitteiden ja julkaisujen, mm. Suomen Tieyhdistyksen pitkäaikaisena puheenjohtajana ja v. 1931 ilmestymisensä alkaneen Tielehden päätoimittajana.

Hyvän organisatoorisen kyvyn omaavana Arvo Lönnroth sai 1936 nimityksen Tie- ja vesirakennushallituksen pääjohtajaksi, josta virasta hän siirtyi eläkkeelle 1949. Lönnrothin pääjohtajakauden alkuvuosia luonnehti mm. Suo-

men tiejärjestelmän kohentaminen, kuten luokittelu valta- ja kantateihin ja kansainvälisten liikennemerkkien käyttöönotto sekä nopea kehitys teiden talvikunnossapidossa. Niinpä Tv:n aurasi 1935 yhteensä 2218 km maanteitä, 1940 ja 12 128 km. (Muillakin valtion laitoksilla oli auraustoimintaa). Uusien valteiden rakentaminen pääsi myös hyvään alkuun. Näistä tärkeimpiä olivat Helsinki—Turku, Helsinki—Porvoo ja Jorvaksentie. — Sotavuosina everstilutnantti Lönnroth toimi armeijan tietojärjestelmän päällikkönä. Rauhan tultua jouduttiin päähuomio kohdistamaan Lapin tiestön jälleenrakentamiseen.

Arvo Lönnrothin horjumattomalla itseluottamuksella kirjoittamat ammatilliset teokset peittivät aikanaan eräät pahimmat aukot alalla. Hänen julkaisuistaan mainittakoon Tiekäsi- kirja, Tiet ja kenttäradat, kokoomateos Tiet ja maakulkuneuvot sekä käsikirjana vieläkin käytössä oleva Kaarekirja (I painos 1935). Muut huomattavat teokset käsittelevät rautateiden liikennetaloudellista suunnittelua.

Arvo Lönnrothin työvuosiin mahtui lisäksi luvuton määrä komiteoita, maanpuolustusharrastusta ja yhdistystoimintaa. Hän oli vaikutus- aikansa Suomen keskeinen tiemies, jolle oli ominaista idearikkaus ja aatteellinen intomielisyys usein proosallisena pidetyn kulkulaitosrakentamisen alalla. Arvo Lönnrothin ulkonaiseen kuvaan liittyi vanhuuteen asti sotilaan ryhti ja maailmanmiehen käytös, sisäiseen tietty paatos ja hengen palo, joka sai virikkeensä siitä vakaumuksesta, että »hyvät tiet nostavat kansakuntaa ja tieverkosto määrää maan sivistystason», kuten hän kuvaavasti eräässä esitelmässään lausui. Milloin Lönnrothista käytettiin aikanaan nimitystä »Suomen tienrakennuksen grand old man», kuului paino jokaiselle sanalle.

E. L.

510



Lauri Aleksanteri Keso 1888...1954

Lauri Keso oli vanhaa talonpoikaissukua Aitolahdelta ja kävi koulunsa naapurikaupungin Tampereen reaalilyseossa, josta tuli ylioppilaaksi 1908. Samalla luokalla olivat mm. kirjailijat F. E. Sillanpää ja Lauri Pohjanpää sekä harvinaisen monta muuta myöhempää julki-

suuden henkilöä. Lauri Keso valmistui maanviljelysinsinööriksi 1913 ja vuotta myöhemmin myös agronomiksi. Alkuvuodet hän toimi maanviljelysinsinööripiirissä mutta siirtyi 1920 Salaojitusyhdistykseen, jonka pitkäaikaisena toimitusjohtajana hänestä tuli maatalouden ja rakennustekniikan yhdistäjä ja merkkimies.

»Taistelu sarkaojia vastaan» eli salaojitus on Suomessa aloitettu jo 1850-luvulla niin innokkaasti, että esim. 1863 mainitaan maassa olleen 6 tiiliputkia valmistavaa tehdasta. Toiminta kuitenkin taantui vuosisadan jälkipuoliskolla mm. katovuosien ja niistä aiheutuneiden maatalouden tuotantosuunnan muutosten vuoksi. Salaojitus elpyi uudelleen 1900-luvun alussa ja 1917 perustettiin erityinen neuvonta- ja toimielin Suomen Salaojitusyhdistys viemään tätä lähinnä maatalouden edellytyksiä parantavaa alaa eteenpäin. Tehtäväkenttää riitti: maamme peltoalasta oli tuohon aikaan vain 1,4 % salaojitettu (pääosa risu- ja kivisalojin), kun esim. Ruotsissa ja Tanskassa vastaava luku oli yli 25 %.

Lauri Keso johti Salaojitusyhdistystä vuodet 1920—1954 ja antoi tälle työlle koko voimansa. Ensinmainittuna vuonna oli maassamme salaojitettua peltoa 25 000 ha, v. 1954 jo 170 000 ha. Yhdistys suoritti Keson johdolla myös laajoja tutkimuksia mm. maalajien ominaisuuksista ja sopivista ojaetäisyyksistä. Viimemainitusta aiheesta Keso väitteli tohtoriksi 1930 julkaisullaan »Kulttuuritekniillisiä maaperätutkimuksia erikoisesti ojaetäisyyttä silmäläpäitään». Hän oli järjestyksessä toinen maamme rakennusinsinööreistä, josta on tullut tekniikan tohtori. Keson luetuin teos on epäilemättä käsikirja »Salaojityöt», joka samalla on, kenties kieliasua lukuunottamatta, mainio oppikirja. Pitkän ajan kokemukset ovat osoit-

taneet, että teoksessa esitetyt periaatteet ja ohjeet ovat edelleenkin käyttökelpoisin perusta salaojitusten suunnittelijoille ja toimeenpanijoille. Pienempiä tutkimuksia Keso julkaisi alaltaan runsaasti. Insinöörielle harvinaisen professori h.c:n arvonimen Lauri Keso sai ansioistaan 1943.

Lauri Keso sai tutkimuksillaan ja kokemuksellaan aikaan mm. seuraavat nykyiseen salaojittamiseen liittyvät seikat:

□ Ojaetäisyys, joka aikaisemmin oli miltei vakio, n. 11—14 m, tuli maalajista riippuvaksi ja kasvoi jopa 80 m:iin asti,

□ Salaojien syvyys vakiintui 120 cm:ksi ja tätä silmäläpäitään pyrittiin perkaamaan myös valtaojat,

□ Tiiliputki tuli vallitsevaksi putkityypiksi,

□ Salaojituksen hyödyllinen vaikutus maaperän vesitalouteen, niin liian märkyyden poistajana kuin kuivumisen estäjänä tuli selvitettyksi. Voidaan todeta, että meikäläisiä olosuhteita silmäläpäitään kehitetyt salaojitusten suunnittelu- ja työmenetelmät takaavat salaojituksille varsin pitkäikäisen moitteettoman toiminnan.

Lauri Keson uraan liittyi joukko erikoisasiantuntijoille tavallisia komitea- ja muita julkisia tehtäviä, joista huomattavimpana yliopiston maanviljelystekniikan opettajan toimi v:sta 1936 alkaen. Sodan jälkeen hän oli pari vuotta Maataloushallituksen yli-insinöörinä. Muun alan harrastuksia olivat innokas toiminta maanpuolustuksen ja urheilun hyväksi mm. urheiluseuran puheenjohtajana. Kiteytetään voidaan sanoa, että professori Lauri Keso oli tuloksellinen rakentaja, pinnalta tasainen mutta tulisieluinainen ihminen, joka oli todella lämmennyt ensimmäiselle aatteelleen, maatalouden perustan parantamiselle.

E. L.



Lars Eliel Sonck 1870...1956

Lars Eliel Sonck syntyi Kälviällä mutta vietti nuoruutensa lähinnä Ahvenanmaalla, jonne hänen isänsä oli siirtynyt kirkkoherraksi. Ahvenanmaan Finströmiä hän piti kotiseutunaan myöhemminkin rakentaen avaran hirsihuvin sinne asunnokseen. Tällä huvilalla on huomattava kulttuurihistoriallinen merkitys, sillä suuri osa Lars Sonckin monumentaalirakennuksista

on suunniteltu juuri siellä ja huvilasta muodostui Sonckin laajan ystävä- ja kollegapiirin suosittu kokoontumispaikka.

Tultuaan Turusta ylioppilaaksi Lars Sonck kävi ensin teollisuuskoulun ja valmistui arkkitehdiksi Polyteknillisestä Opistosta 1894. Ura alkoi suurella tehtävällä: jo ennen loppututkimtoa Sonck 23-vuotiaana voitti Turun Mikaelinkirkon suunnittelukilpailun. Tämä työ edustaa vielä lähinnä uusgotiikkaa, mutta Mikaelinkirkon jälkeen Sonck alkoi etsiä esikuvia kansallisista »pohjoisen korpimaan» aiheista toisten nuorten arkkitehtien kanssa; syntyi kansallisromantiikka. Tämä tyyli vapaine rytmeineen, jyrkkine kattoineen, karkeine ulkoseinägraniitteineen, hämyisine käytävineen, mentyjä, karhuja ja oravia suosivine ornamentteineen kesti vain vajaan vuosikymmenen, mutta jätti jälkeensä lukuisasti arvokkaita rakennustaiteellisia muistomerkkejä. Kansallisromanttisen suuntauksen merkittävin kirkko ja samalla todennäköisesti Lars Sonckin päätyö on Tampereen tuomiokirkko (rak. 1902...1907). Sen vapaasti ryhmitellyt, kaunistaa harmaata graniittia olevat rakennusmassat huipentuvat useihin torneihin ja monumentaaliseen ulkoasuun yhdistyy sisäarkkitehtuurin tunnelmallisuus ja hallittu käytännöllisyys. Tampereen tuomiokirkkoa pidetään kaupunkinsa huomattavimpana rakennuksena.

Soncklin kansallisromanttisen kauden muita tunnettuja töitä ovat mm. Helsingin Puhelin-yhdistyksen jyrävä graniittitalo ja Eiran ja Marian sairaalat. Myöhemmin rakennettuja, mutta silti kansallisromantiikkaan liittyviä töitä ovat Kultarannan järeä linna Naantalissa ja Kulosaaren rantahotelli. Pyöröhuirsia yksityishuiloita hän rakensi useita kymmeniä.

1910-luvun Suomessa alkoivat klassisemmat ja usein myös käytännöllisemmät ihanteet työntää kansallisromantiikkaa syrjään ja tämä näkyi Lars Sonckinkin töissä. Tämän tuotteen vuosikymmenen julkisista rakennuksista mainittakoon Helsingin Kallion kirkko juhla-

vine torneineen, Rake Oy:n liiketalo Bulevardilla, nykyinen Kouluhallituksen talo Etelä-Esplanaadilla ja Pörsstalo (ravintola Adlon) edustavine sisäpihoineen. Viimemainitut rakennukset ovat ajattoman tuntuista sileätä graniittia ja julkisivuun kuuluu koristeellinen pilasteririvi, josta tuntee eräät Sonckin tiilirakennuksetkin. — Lars Sonckin runsaan tuotannon viimeinen monumentaalitö on Mikaelin Agriolan kirkko Helsingissä (valm. 1935) pelkistettyine piirteineen; kokonaisuutena se ei liene maineikkaan arkkitehdin parhaita töitä.

Lars Sonck toimi myös asemakaava-alalla vuosisadan alussa. Hänen pitkä kirjoituksensa Finsk Tidskriftissä otsikolla »Modern vandalism. Helsingfors stadsplan» oli poleeminen herätys huuto luonnonmukaisuuden ja estetiikan huomioon ottamisen tärkeydestä kaavoituksessa. Taistelu johti maan ensimmäisen asemakaavakilpailun pitämiseen Etu-Töölöä varten (1901). Vaikka kilpailun tulos ja kaavan toteutus jättävätkin myöhemmän ajan näkökulmasta toivomisen varaa, oli tie aikaisempaa parempien asemakaavojen saantiin avattu. Myös asemakaavojen tuli olla arkkitehtuuria sanan parhaassa merkityksessä. — Koko uransa ajan Sonck toimi yksityisarkkitehtinä. Professori h.c:n hyvin ansaittu arvonimi annettiin hänelle 1921.

Ihmisenä Lars Sonck oli suurpiirteisen värikäs persoonallisuus, jonka ympärillä vallitsi seuralinen, viihtyisä ilmapiiri. Hän oli puoleensa vetävä henkilö, jolla aikalaisten todistuksen mukaan mm. oli »ilmiömäinen menestys naisten parissa» — niin poikamies kuin olikin. Sydämellisen luonteen pohjalla piili herkkä ja nöyrä pohjavire. Vanhuksena hän nuoremmille ammattiveljilleen osoittamassaan tervehdyksessä lausui mm.: »Älä koeta muuttaa lähimmäistäsi, pyri löytämään paras hänessä. Ota hänet matkaasi. Ystävällinen katse säteilee ja lahjoittaa iloa kaksinkertaisesti, jos sen luo ihminen, joka pyrkii olemaan rehellinen itselleen.»

E. L.

RAKENNUSALAN MERKKIHENKIÖITÄ



AXEL WERNER JUSELIOUS

1868—1935

UDK 92 Juselius: 69

Hovineuvoksen poikana Helsingissä syntynyt Axel Werner Juselius oli opinnoissaan nopea ja lahjakas: hän valmistui 21-vuotiaana sekä rakennusinsinööriksi että fil.kandidaatiksi. Maisterinpromootion jälkeisenä päivänä nuori mies alkoi työnsä Tie- ja vesirakennusten ylihallituksessa, jossa hän palveli vuoteen 1906 ylimääräisenä, nuorempana ja vanhempana insinöörinä. Kun toimialajako ei ollut pitkälle viety, kuului Juseliuksen työkenttään vuoronperään rautateiden tutkimuksia ja rakentamista, sillanrakennusta, kanava- ja patotöitä sekä useita ulkomaisia rakennusmateriaalien tarkastusmatkoja. Tulevan pääaineensa vesirakennuksen pariin Juselius joutui vuosisadan alusta lähtien suunnitellen Tvh:ssa mm. Mäntyluodon sataman, Herraskosken kanavan Virtain pitäjässä, Lastukosken kanavan Nilsissä, Kiurujoen kanavoinnin ja Hangon sataman laajennuksen pienempiä töitä luettelematta.

Teknillisen korkeakoulun alkaessa uudella nimellään toimintansa perustettiin erillinen vesirakennuksen ja perusrakennuksen professuuri (aine oli siihen asti ollut yhdistettynä sillanrakennuksen ja rak.statiiikan kanssa). Hakijoiden puuttuessa tarjosi teollisuushallitus vuoden kestävän matka-apurahan sopivien insinöörien haettavaksi ehdolla, että saajan olisi sittemmin haettava uutta virkaa. Axel Juselius sai apurahan, täydensi teoreettisia tietojaan Saksan korkeakouluissa sekä Pariisin kuuluisassa Ecole des ponts et chaussées ja »valmistui» tällä tavoin professoriksi 1908. Hän hoiti virkaa kuolemaansa asti 1935.

Axel Juseliuksella oli vesirakennuksen professoriksi tullessaan laaja käytännöllinen kokemus, josta hän saattoi erityisesti harjoitustöissään ottaa esimerkkejä. Varsinaisen luento-toiminnan kehittämiseen arvokas herra ei ollut yhtä innostunut eikä esim. julkaissut alaltaan yhtään oppikirjaa. Tähän vaikutti ilmeisesti se runsas ammatillinen toiminta, jota hän harjoitti opetus- ja tutkimusvirkansa ulkopuolella. Tämähän on tuttu ilmiö Teknillisessä korkeakoulussa kaikkina aikoina. Juselius perusti yksityisen teknillisen toimiston »A. B. Axel Juselius vattenbyggnadsbyrå», joka 1908 toimintansa aloittaneena oli maamme ensimmäisiä insinööritoimistoja. Sen suunnittelemista ja rakentamista töistä mainittakoon Kläsarön voimalaitos Pyhtäällä, Nokian ja Voikkaan voimalaitokset, Enson valssipato Vuoksessa ja Äetsän valssipato (voimalaitos) Kokemäenjoessa. Mainitut työt olivat aikanaan varsin vaativia.

Axel Juselius oli nuorempana laatinut lukuisia vesistöjä koskevia tutkimuksia ja muita hydrologisia selvityksiä (mm. osia Vuoksen hydrologiaan), minkä vuoksi häntä voidaan pitää maamme yhtenä vesistötutkimuksen pioneerinä. Näiden tutkimusten suorittajaksi perustettiin sittemmin erityinen virasto, Hydrologinen toimisto, sekin v. 1908.

Axel Juseliuksen henkilöllisyys tarjoaa nähtäväksi verraten tyypillisen vuosisadan alun ruotsinkielisen sivistyneistön jäsenen profiilin. Arvokkuudella hoidetun ammatin ulkopuolella pannaan päähuomio säännönmukaiseen elämään saaristohuvilalla, purjehtimiseen ja syksyiseen metsästyseen. Purjehtijana Juselius menestyi kilpailuissakin. Ei kovin aktiivinen osallistuminen, mutta yhteiskunnan asioiden kiinteä seuraaminen perinteisestä ruotsalaisen puolueen näkökulmasta kuului kuvaan.

E. L.

Vuosi sitten aloitimme lehdesämme rakennusalan menneiden polvien johtavien henkilöhahmojen suppeamuotoisen esittelyn. Sarja jatkuu tänäkin vuonna ja siinä esitellään sekä rakennusinsinöörejä että arkkitehtejä ja pyritään arvioimaan heidän työtään ja merkitystään. Palstan toimittajana ja pienoiselämäkertojen kirjoittajana on edelleen tekn.lis. Eero Lehtinen.

ONNI ALCIDES TARJANNE

1864–1946

Virroilla papin poikana syntynyt Onni Tarjanne valmistui arkkitehdiksi ennen kuin oli täyttänyt 21 vuotta; oppikurssit olivat suppeita ja ajan tapa oli opiskella nopeasti. Tarjanne harjoitti jonkin aikaa lisäopintoja Münchenissä ja toimi kotimaahan palattuaan kaksi vuotta lehtorina Turun teollisuuskoulussa. Hän siirtyi 1889 Polyteknilliseen Opistoon, ensin rakennuskonstruktio-opin nuoremaksi opettajaksi. Onni Tarjanne toimi pedagogina yli 40 vuotta, minkä lisäksi hänellä oli laaja käytännön arkkitehdin praktiikka sekä mitä monipuolisin muu julkinen toiminta.

Tarjanteen opetusaine, rakennuskonstruktio-oppi käsitti arkkitehtiasaston nykyisen rakennusopin ja rakennetekniikan alat. Erityisesti rakennusstatikkaa opetettiin suhteellisen laajasti, koska vielä vuosisadan vaihteen molemmiin puolin oli talonrakennuksessa insinööri-konstruktööri poikkeus. Holvien ja palkkien mitoitus kuului useimmiten arkkitehdille. Tarjanne antoi opetusta aikakauden parhaiden kokemusten pohjalta, joskaan varsinaiseen konstruktoiden tai laskentamenetelmien teknilliseen kehittämiseen ei hänen panoksensa ulottunut. Professuuriaan, joksi virka muuttui 1908 Polyteknillisen Opiston tullessa Teknilliseksi korkeakouluksi, hän hoiti innostuneesti ja oppilaiden kannalta isällisen yksityiskohtaisesti v. 1928 asti, jolloin siirtyi eläkkeelle. Mainittuna vuonna hänet oli valittu myös korkeakoulun rehtoriksi. Välillä v. 1917–1921 hän toimi Rakennushallituksen pääjohtajana.

Onni Tarjanne oli tahollaan uranuurtaja suomenkielisen kulttuurin edistäjänä. Hän luennoi alusta alkaen suomeksi, mikä oli aikanaan käsittämättömän harvinaista. (Aikaisemman nimensä Törnqvist hän suomensi 1906.) Hän oli perustamassa Suomalaisten Teknikkojen Seuraa 1896 ja toimiässä kielijaon mukaan syntyneessä seurassa mm. puheenjohtajana.

Käytännön arkkitehtinä professori Tarjanne oli laajojen yhteyksiensä vuoksi varsin suosittu. Hänen suunnittelemistaan rakennuksista mainittakoon uusrenessanssin tyylinen KOP:n pääkonttori, Snellmaninkadun kansakoulu, ns. Heimolan talo Hallituskadulla, Siltasaaren Elanto, vakuutusyhtiö Salaman talo ja Teknillisen korkeakoulun kemian sekä konelaboratoriot Hietalahdessa. Tarjanteen tunnetuin työ on kuitenkin Kansallisteatteri (valm. 1902), joka lieenee saanut vaikutteita amerikkalaisen Richardsonin luonnonkiviarkkitehtuurista enemmän kuin Suomen kansallisromantiikasta. Rakennuksen koristelu ja interiöörit edustavat jugendia. Pääkaupungin ulkopuolelta mainittakoon Takaharjun ja Harjavallan keuhkotautiparantolat. — Tarjanteen töitä leimaa tietty pidättyvyys; materiaalinkäytössä hän suosi selkeyttä ja aitoutta (graniittia, vuolukiveä, puhtaaksimuuratua tiiltä).

Onni Tarjanne oli kansakunnan toimihenkilöitä — luonteeltaan hämäläisen hillittynä häntä voitaneen kutsua ennenmin yhteiskunnan pylvääksi kuin puuhämieheksi. Paitsi



Valokuva: Suomen Kansallismuseo.

STS:ää, hän oli Suomen Arkkitehtiliiton puheenjohtaja, TKY:n ja myöhemmin TY:n inspektori, Helsingin Raitiotie-Oy:n (liikennelaitoksen), Helsingin Suomalaisen Säästöpankin ja Suomalaisen klubin hallituksen puheenjohtaja, Antellin taidevaltuuskunnan puheenjohtaja, Muinaistieteellisen toimikunnan jäsen ja Turun Yliopiston kunniajäsen pienempiä luottamustehtäviä luettelematta. Hän kuului myös Helsingin kaupunginvaltuustoon kokoomuspuolueen edustajana. Tämän ohella Tarjanne toimi rakennuttaja-asiantuntijana (mm. Eduskuntatalon rak.töiden valvojana) ja arkkitehtikiilpailujen palkintotuomarina kenties enemmän kuin kukaan toinen hänen aikanaan. Rehti ja luja, mutta vaatimaton ja altis Onni Tarjanne oli vuosikymmeniä ei vain maan arkkitehtikunnan vaan koko Suomen talonrakennusalan keskeisimpiä henkilöitä.

E. L.

JAAKKO ILMARI PACKALEN

1886...1935

Teräsbetonin läpimurto vuosisatamme ensimmäisellä vuosikymmenellä toi konstruktöörin mukaan suomalaiseen rakennustoimintaan. Uuden materiaalin tarjoamat ratkaisumahdollisuudet myös kaikessa talonrakennustoiminnassa synnyttivät neuvottelevien insinööritoimistojen tarpeen. Kehitys ei ollut määrällisesti aivan räjähdysmäinen — Suomen itsenäistyessä maassa oli kaikkiaan 3...4 nykymittakaavassa pientä toimistoa — mutta se oli ratkaisevan tärkeä ajateltaessa rakennusinsinöörikunnan tulevia tehtäviä. Alan uranuurtajan, professori Jalmar Castrenin ohella oli aikakauden etevimpiä ja huomatuimpia rakennesuunnittelijoita Teknillisen korkeakoulun lehtorina kuollut Jaakko Ilmari Packalen.

Jaakko Packalen oli maanviljelijän poika Sääksmäeltä ja valmistui insinööriksi 1911. Hän toimi aluksi Rautatiehallituksen palveluksessa lähinnä sillansuunnittelijana, mutta sai pian hoitoonsa Helsingin rautatieaseman betonitöiden valvonta. Tässä rakennuksessa (valm. 1914) käytettiin teräsbetonia jo mm. odotushallien kaksinivelkaarikattoihin sekä kaikkiin välipohjiin. Helsingin asema oli siihen mennessä maamme huomattavimpia teräsbetonirakennuksia (teräsmenekki noin 440 t). Packalen järjesti työmaalle oman aineenkoetuslaitoksen betonikuutioiden ja palkkien tutkimista varten; kuormana hän käytti 2 m³:n vetoista vesisäiliötä.

Hankkimansa kokemuksen innostamana Jaakko Packalen perusti 1916 oman insinööritoimiston, joka nopeasti sai huomattavan merkityksen ja laajan asiakaspiirin. Packalenin toimisto erikoistui teräsbetoniin muiden materiaalien jäädessä vähemmälle. Tähän aikaan ja vielä 1930-luvulle asti oli tapana antaa uudisrakennusten betonityöt alaurakkana jollekin alan harvoista erikoisliikkeistä. Helsingillä työmailla toimi pääasiassa kaksi »rautabetoniliikettä», J. N. Syvähuoko ja Rich. Helander. Packalenin toimisto teki miltei kaikki jälkimmäisen liikkeen töihin liittyvät konstruktiot. Suurimpia töitä olivat Eduskuntatalo, Agriolan kirkko, Helsingin Suomalaisen Säästöpankin pääkonttori sekä SOK:n Viipurin mylly. Siltakonstruktioista voidaan mainita Joensuun Itäsilta (pituus 82 m), joka rakennettiin kilpailun jälkeen Packalenin voittaneen ehdotuksen mukaan.

Packalenin innolla edistämä teknillinen kehitys kulki asuin- ja liiketalojen välipohjissa työ- ja aineskustannusten sekä vaatimusten muuttuessa alalaattapalkistojen ja laatikkoholvien kautta kohti massiivivälipohjaa, joka alkoi yleistyä 1930-luvun lopulla. Betonilattioiden teknologian kehittämiseen hän samoin paneutui suurella harrastuksella. Myös sienikattokonstruktiot kuuluivat ohjelmaan ja niistä Packalen kirjoitti jo 1921 Teknilliseen Aikakauslehteen (»Palkiton rautabetonikatto»). Tässä lehdessä ilmestyi runsaasti Packalenin ajankohtaisia kirjoituksia, rakennusalan aikakauslehtiä kun ei juuri vielä ollut, puhumattakaan nykyisestä runsauden pulasta.

Packalenin insinööritoimiston merkitys nykyaikaisen neuvottelevan insinööritoiminnan suunnan luojana oli perustavaa laatua. Toimiston miesvahvuus käsitti suurimmillaan 5...6 diplomi-insinööriä. Määrä ei ole kovin suuri, mutta kuitenkin kylliksi antamaan uudentyyppiselle ammatinharjoittamiselle tiettyä jatkuvuutta ja ehdotonta luotettavuutta myös projektien valmistumisen suhteen. — Jaakko Packalen oli Suomen Betoniyhdistyksen perustajajäsen ja v:sta 1926 sen asiamies, missä hän keskeisellä tavalla saattoi osallistua rakentamisen tekniikan ja menetelmien kehittämiseen. Tähän kuului hänen viimeisinä vuosinaan myös akustinen suunnittelu. — Rakennustekniikan ja insinöörیتieteiden lehtorin virkaa, joka oli nykyisen huoneenrakennustekniikan professuurin edeltäjä, Packalen ehti hoitaa vain vajaat 4 vuotta, mutta jätti kuvan lahjakkaasta opettajasta ja asiantuntemuksestaan huolimatta läpeensä vaatimattomasta henkilöstä.



Vapaa-aikanaan Jaakko Packalen harrasti metsästystä, jota siihen aikaan saattoi tehdä tarpeellisella menestyksellä pääkaupungin lähiympäristössäkkin. Jaakko Packalenia voidaan pitää monessa mielessä tyypillisenä rakennusinsinöörinä parhaimmillaan: tekee työnsä perinpohjaisella ammattitaidolla, mutta hiljaisesti ja eleettömästi, vastaa suuristakin ratkaisuista ja alan kehittämisestä, mutta on nimenä ja persoonallisuutena lähimmän ammattipiirin ulkopuolella miltei tuntematon. Kenties tuntemattomuus kuuluu asiaan, mene tiedä, mutta varmaa on, että aikakirjoihin ja unohdukseen hukkuu tällöin olennainen osa kulttuuriamme ja sen kehitystä.

E. L.

KNUT ADOLF LUDVIG STJERNVALL

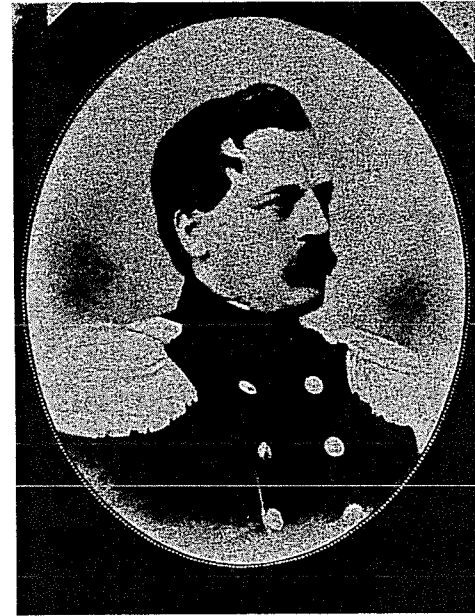
1819...1899

Maaliskuun 13:ntena 1857 esitettiin keisarillisen Suomen senaatin täysistunnossa Hänen Majesteettinsa korkeimman omakätisesti allekirjoittama armollinen käskykirje, jossa H.M. armossa määräsi, että Helsingistä Hämeenlinnaan oli Suomen valtion kustannuksella rakennettava rautatie, joka oli pengerrettävä kaksiraiteiseksi, mutta toistaiseksi kiskotettava vain yksiraiteiseksi. Samalla esitettiin vihreäverkaisen avaran pöydän ääressä istuville senaattoreille ministerivaltiosihteerin kirje, jossa ilmoitettiin Hänen Majesteettinsa armossa määränneen, että rautatietyön lopullisen suunnitelman laatiminen ja työn valvonta oli annettava insinöörikunnan päällikön, eversti Knut Stjernvallin tehtäväksi.

Knut Adolf Ludvig Stjernvall, josta näin tuli maamme ensimmäisen ratarakennuksen johtaja, oli syntynyt Mäntsälässä upseerin poikana. Hän kävi Pietarin tie- ja vesiliikenneopiston ja hänet määrättiin 1839 Venäjän tie- ja vesikulkulaitosten sotilaallisesti organisoituun insinöörikuntaan vänrikin arvolla. Rautatien rakentamisen pariin Stjernvall joutui kohdakkoin aloitetulla Pietarin—Moskovan radalla. (Kertoman mukaan tämän radan viivasuora suuntaus aiheutui keisari Nikolai I:n omakätisestä linjanvedosta viivoitinta kartan päällä painava sormi aiheutti ylimääräisen, radan ainoan laajan kaarteeseen.) Stjernvall lienee kunnostautunut mainitulla työmaalla koskapa hän yleni nopeasti arvoasteesta toiseen ja sai 1856 everstinä nimityksen Suomen tie- ja vesikulkulaitosten insinöörikunnan päälliköksi.

Silloisen Tvh:n suurtyö, Saimaan kanavan ensimmäinen rakentaminen oli vast'ikään saatu valmiiksi ja yleissuunnitelma rautateiden rakentamiseksi oli jonkin aikaa laadittu. Vesireittien kehittämistä pidettiin rautateiden vaihtoehtona, mutta ympärivuotisen liikenteen mahdolliseksi tekeviä rautateitä suosiva, erityisesti J. V. Snellmanin ajama kanta pääsi vähitellen voitolle. Stjernvall laati lopullisen suunnitelman Helsingin—Hämeenlinnan rautatietä varten, organisoivat työn johdon ja johti itse rakentamista aktiivisesti. Eräänä valmistavana toimenpiteenä oli, että tämän enimmäkseen harvaan asuttuja seutuja kulkemaan tulevan radan viereen rakennettiin väliaikainen maantie, joka suurelta osalta on nykyisinkin käytössä paikallis- tai yksityisteinä.

Radan valmistuttua tarkoitustaan vastaavasti 1862 Stjernvall ylennettiin kenraalimajuriksi. Radan kustannukset olivat nousseet 50 % odotettua suuremmiksi ja kun tästä arvosteltiin johtoa — vikana oli kuitenkin liian optimistinen kustannusarvio — Stjernvall erosi valtion palveluksesta ja siirtyi hoitamaan syntymäkartanoaan Mäntsälässä. Maan seuraavaa, Riihimäen—Pietarin rataa koskevaan keskusteluun hän osallistui puoltaen voimakkaasti sen nykyistä eli venäläistä raideleveyttä (mm. Endre Lekve suositteli kapeata raidetta). Stjernvallista tuli tämänkin ratarakennuksen yli-insinööri; mainittu rata valmistui 2 ½ vuodessa ja halvalla v. 1870



km-kustannuksen jäätyä 57 %:iin Helsingin—Hämeenlinnan radan vastaavasta kustannuksesta. Työn yksityiskohdista mainittakoon korkeiden penkereiden paikalle rakennetut puiset paalusillat. Nämä viaduktit on sittemmin korvattu rummuilla ja maapenkereillä.

Riihimäen—Pietarin radan valmistuttua ja kun uusia suomalaisia ratakankkeita ei ollut käsillä, Stjernvall kutsuttiin Venäjälle palvelukseen, missä hänelle avautuivat alan korkeimmat vakanssit. Hänestä tuli 1871 Venäjän rautatiehallituksen pääjohtaja ja muutamaa vuotta myöhemmin kaikkien rautateiden (joista huomattava osa yksityisiä) ylitarkastaja. Suomessa hän sai vapaaherran arvon ja Venäjällä komealta kalskahtavan todellisen salaneuvoksen arvonimen; keisari tarjosi hänelle ministerivaltiosihteerin virkaa, josta hän kuitenkin kieltäytyi. Stjernvall oli 1888 keisarillisen perheen mukana, kun sitä vastaan tehtiin attentatti ja haavoittui pahoin. Tämän vuoksi hän erosi kaikista viroistaan ja muutti takaisin Suomeen kotitilalleen.

Vaikka Knut Stjernvallin rautatieinsinöörin uran tärkein osa liittyi keisarilliseen Venäjään, pysyi hän joka vaiheessa suomalaisena patriootina. Tässä ei ollut mitään ristiriitaa ennen sortovuosia. Suomen taloushistoriaan Stjernvall kuuluu kahden ensimmäisen rautatiemme rakentamisen menestyksekkäänä johtajana, jonka vaiheita ympäröi aikakauden maailmanmiehen loisto. Hänen kohdallaan keisarikunnan jakama ulkonainen kunnia ja menestys olivat asiallisella työllä ja pätevyydellä ansaittuja.

E. L.

PAULI ERNESTI BLOMSTEDT

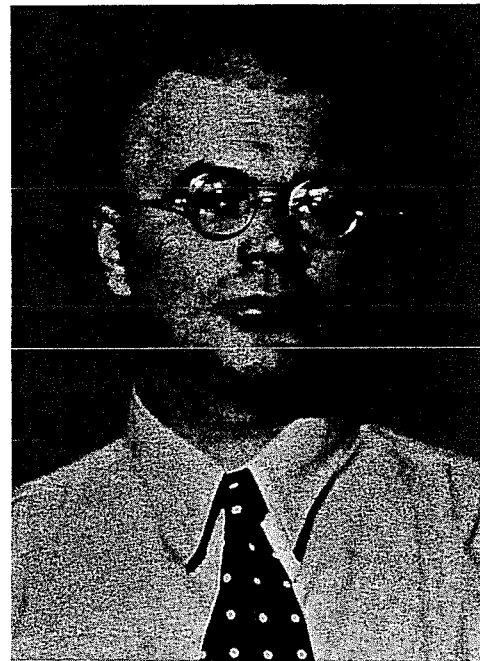
1900...1935

Käytännön arkkitehti ja huomattava teoreetikko P. E. Blomstedt kuoli nuorena, mutta ehti »tähdenlentoa muistuttavalla loistolla ja dynaamisella voimalla» vaikuttaa merkittävästi aikansa ja seuraavien vuosien arkkitehtuuriin. Hänen vain runsaan vuosikymmenen kestänyt uransa sattui funktionalismin synnyn aikaan ja hän kykeni kirjoituksillaan ja intensiivisellä muulla toiminnallaan tehokkaasti edesauttamaan uudenaikaisen arkkitehtuurin esiinmurtautumista maassamme.

P. E. Blomstedt oli arkkitehdin poika Jyväskylästä, missä hänen isänsä toimi seminaarinlehtorina. Pauli Blomstedt valmistui arkkitehdiksi 1922 ja perusti oman toimiston 1926. Hän sai jo opiskelijana rakentamisen ja asumisen kysymyksiin kiihkeästi paneutuen ja itsenäisine mielipiteineen suunnannäyttäjän aseman ikätoveriensa keskuudessa. Hän oli Arkkitehtiliiton hallituksen jäsen 1927–35 ja jäsenenä valtion rakennustaiteellisessa lautakunnassa. Tällaiset luottamustehtävät merkitsivät silloin kuten nytkin itsenäiselle ammatinharjoittajalle samankaltaista mahdollisuutta tulla kuulluksi, minkä julkisessa tehtävässä oleva virkamies saa usein virkansa puolesta.

P. E. Blomstedtin tunnetuimmat työt ovat nykyisen Helsingin Osakepankin pääkonttori (valm. 1929) ja Helsingin Suomalainen Säästöpankki, joiden molempien suunnittelukilpailut hän voitti. HOP:n talon ulkoasua Aleksanterinkadulla leimaavat monumentaaliset pilasterit, jotka antavat rakennukselle tiettyä ajatonta suurpiirteisyyttä. Näiden rakennusten pankkisalit ovat myös erittäin kauniit. Rovaniemelle rakennettu, sodassa tuhoutunut hotelli Pohjanhovi oli edustavalla tavalla tekemässä Lapin nousevaa matkailua tunnetuksi. Muita Blomstedtin julkisia rakennuksia ovat mm. Kotkan Suomalainen Säästöpankki, Kannonkosken kirkko ja Jyväskylän siunauskappeli. — Blomstedt ei rajoittunut ns. julkisivuarkkitehdiksi vaan hänen ammatillinen mielenkiintonsa ulottui seutusuunnittelusta taideteollisuuteen ja sisustuksen yksityiskohtiin asti. Viimemainituista kysymyksistä hän kirjoitti artikkeleita ja laati sisustussuunnitelmia lukuisiin saneerattaviin ja uusiinkin rakennuksiin.

Kenties laajakantoisin merkitys P. E. Blomstedtin toiminnassa oli hänen asemakaavakysymyksiä käsittelevillä kirjoitussarjoillaan, joita hän julkaisi pääasiassa Arkkitehti-lehdessä ja Uudessa Suomessa. Blomstedt oli syvästi kiinnostunut Helsingin rakennustaiteellisten arvojen säilyttämiseen ja terveeseen asemakaavalliseen kehitykseen. Kun nyt, pitkälle yli 30 vuotta myöhemmin lukee hänen suunnitelmiaan ja mielipiteitään suur-Helsingin asutuksen ja maankäytön ohjaamisesta, voi hämmästyä sitä ajankohtaisuuden vaikutelmaa, jonka kirjoitukset vieläkin antavat. Asumisen viihtyisyys ja elimellinen luonnonläheisyys sekä keskustan ulkopuolella että kompaktin kaupungin alueella olivat seikkoja, joita hän terävästi painotti. Hän oivalsi täysin Helsingin sijainnin tarjoamat mahdollisuudet merenrantakaupunkina eikä pitänyt — autoliikenteen tulevan laajuuden aavistaan



— suurehkoja asumisetäisyyksiä haittoina, kunhan asumisen viihtyisyyden edellytykset luodaan. Hänen laatimansa kirjoitukset kaupungin »vesikauhua» vastaan aikana, jolloin maa-alueita luultiin voitavan saada lisää vain kaupungin sisään pistäviä lahdekkeita täyttämällä ovat jatkuvasti tuoretta luettavaa. — Helsingin cityalueelle hän suositteli korttelisaneerauksin saatavia uusia kauppakujia ja hän puhui Senaatintorin ympäristössä olleiden väljästi rakennettujen korttelien eli »Engelin puutarhojen» paremman, puistomaisen hyväksikäytön puolesta. Edelleen hän kiinnitti huomiota mm. Sinebrychoffin alueen ja Temppeliauksean järjestelyyn, jotta näiden mahdollisuuksia ympäristönsä kunnistajina ymmärrettäisiin käyttää hyväksi.

P. E. Blomstedt oli rakennustaiteen taistelija ja profeetta. Hän oli voimakas luonne, jolla oli korkea käsitys arkkitehdin asemasta mutta myös velvollisuuksista yhteiskunnassa. Häntä askarrutti rakentajan vastuu teoistaan laajaa taustaa vasten, historiallisesti, sosiaalisesti ja kulttuurillisesti. Tämä vastuuhan on vähäisemminkin rakentajilla, tiedostamme sitä tai emme. Jos ihmiselämää voi verrata liekkiin, P. E. Blomstedtin kohdalla se paloi nopeasti, mutta oli suora ja kirkas.

E. L.

ARVI ADIEL OKSALA 1891...1949

Uitto on ylimuistaisen vanha puutavaran kuljetusmuoto mutta työmenetelmien ja väylärakenteiden rationaalinen kehittäminen eli uittoteknologia juontaa juurensa Suomessa vasta sahateollisuuden suuresta noususta 1860-luvulta lähtien. Uiton tekniikka tarjoaa yhteisen toimikentän useammalle ammattiryhmälle, metsänhoitajille, puunjalostus- ja rakennusinsinööreille sekä monenlaisille käytännön koulun uittomiehille. Alalla toimineista rakennusinsinööreistä on ennen muita mainittava monipuolinen uittö- ja talousmies, myös politiikassa ansoitunut Arvi Oksala.

Arvi Adiel Oksala oli liikemiehen poika Jyväskylästä. Hän valmistui insinööriksi 1914 ja muutaman rautatievuoden jälkeen siirtyi uiton piiriin, mikä oli häntä erityisesti kiinnostanut jo kotiseudulla. Hän toimi lyhyen aikaa Metsähallinnon palveluksessa ja siirtyi sitten Sortavalaan toimien 1919...36 Oy Lauttauskaluston ja likimain saman ajan Salmin Lauttauslaitteet Oy:n toimitusjohtajana. Tämän ohella hän oli Laatokan vesistöalueella Jänisjärven ja Salmin uittoyhdistyksen uittopäällikkö v:een 1937 asti. Mainittuna vuonna Oksala siirtyi Helsinkiin ensin Puunjalostusteollisuuden Keskusliiton palvelukseen ja v:sta 1941 Keskuskaupakamarin yliasiamieheksi, jona hän toimi kuolemaansa asti.

Arvi Oksala tuli huomatuksi tarmokkaana ja järjestelykykyisenä uittoinsinöörinä. Hänet valittiin 1928 Suomen Uittajainyhdistyksen puheenjohtajaksi, jossa tehtävässä hän yhtenäisti uittotoiminnan kehitystä ja valvoi tehokkaasti on etuja mm. lainsäädännön alalla. Uiton muuttuva suhde maakuljetusmuotoihin vaati kehityskykyä uiton kilpailukyvyistä vastuussa olevilta. Nykyvuosien tilanteena voimme todeta, että vaikka maakuljetusmuodot ovat jatkuvasti lisänneet suhteellista osuuttaan puutavaran kaukokuljetuksissa, on uitettava puumäärä absoluuttisesti pysynyt koko sodanjälkeisen ajan miltei vakiona, n. 8...10 milj. tonnia vuosittain. — Sodan jälkeen perustettiin Oksalan aloitteesta Pohjoismaiden Uittoneuvosto alan yhteistä kehittämistä varten. Oksala oli tämän järjestön ensimmäinen puheenjohtaja.

Arvi Oksala oli kouliintunut esiintyjä ja kirjallinen kyky. Hän oli tarkoin perehtynyt uiton jokaiseen yksityiskohtaan, joskaan varsinaisia uusia, esim. patentoituja keksintöjä hän ei tehnyt. Hän julkaisi uittoyhdistysten historiikkeja, lukuisasti alan artikkeleita sekä pääteoksena runsaslevikkisen oppikirjan »Uittoteknologia» (1. p. 1936). Tämä on eräs harvoja suomalaisia ammattikirjoja, joka on käännetty mm. venäjäksi. Oksala toimi myös Teknillisessä korkeakoulussa uittoteknologian erikoisopettajana.

Dipl.insinööri Arvi Oksalan elämäntyön olennainen puoli oli toiminta yhteiskunnallisissa tehtävissä. Insinööreille se on yhä harvinaista tai vain epäpoliittiseksi rajoittunutta; syynä lienee enemmän mentaliteetti kuin koulutus. Jo Sortavalassa Oksala oli kaupunginvaltuustossa ja monissa



lautakunnissa, v:sta 1930 alkaen hänet valittiin kansanedustajaksi kokoomuspuolueen listoilta. Hän oli peräkkäisissä hallituksissa puolustusministerinä 1932...37 ja kolme kertaa presidentin valitsijamiehenä. Eduskunnassa Oksala ei kuulunut hiljaisiin takapenkkiiläisiin vaan osallistui innokkaasti ja sanavalmiisti etenkin taloudellisten ja maanpuolustusta koskevien asioiden käsittelyyn. Hallintoneuvosto- ja johtokuntajäsenyyksiä Oksalalla oli mm. Vak.yhtiö Suomessa, Kansaneläkelaitoksessa, Silta ja Satama Oy:ssä, Suomen Ulkomaankauppaliitossa, Suomen Petrooli Oy:ssä ym.

Mikäli julkisilta tehtäviltä jäi aikaa, Oksala harrasti maanviljelyä omistamallaan tilalla Vesilahdella. — Arvi Oksalalle ominaisia luonteenpiirteitä olivat nopeus ja suurpiirteisyys. Hän ei mielellään jahkaillut pikkuasioissa. Arvi Oksala oli monen muun käytännön elämän merkkimiehen tavoin hyvistä rakennusaineista — lahjakkuudesta, tarmosta, luonteen lujudesta — valmistettu, niitä miehiä, jotka eivät tarvitse mitään erityisen suotuisia sattumia noustakseen esille, vaan jotka kaikissa olosuhteissa kohoavat johtoon. Rakennusinsinöörien joukossa näitä tuskin on liikaa.

E. L.

GOTTLIEB ELIEL SAARINEN

1873...1950

Eliel Saarinen oli ensimmäinen suomalainen maailmanmaineen saavuttanut arkkitehti. Hänen kahdessa maanosassa tapahtunut työskentelynsä edustaa kansainvälistä korkeakulttuuria ja se oli erityisen tärkeä vuosisadan alun Suomelle, jonka itsenäistymispyrkimysten välttämätön välillinen tausta oli omaperäinen luova kulttuuripanos. Maallemme onneksi näitiä »Suomen maailmankartalle juoksijoita» oli vuosisadanvaihteen molemmin puolin eri aloilla.

Eliel Saarinen syntyi Rantasalmella, mutta vietti lapsuutensa Helsingissä, jossa isä toimi kirkkoherrana. Saarinen valmistui arkkitehdiksi 1897 ja oli jo ennen sitä perustanut kurssitoveriensä Herman Geselliuksen ja Armas Lindgrenin kanssa yhteisen toimiston, joka työskenteli vuoteen 1905. Ryhmä vastusti vuosisadan lopun arkkitehtuuria, jota se piti epäitsestäisnäisenä ja jäykän kaavamaisena tyylijäljittelynä. Uusi käsitys arkkitehtuurin yhteydestä toimintaan ja luontoon kyti eri tahoilla. Suomessa oli juuri Saarisen ryhmä merkittävin uuden, aluksi kansallisia piirteitä korostaneen tyylin toteuttaja. Läpimurtotyöksi muodostui Suomen paviljonki Pariisin maailmannäyttelyssä v. 1900, muita olivat mm. Vakuutus Oy Pohjolan liiketalo Helsingissä, kilpailun voittanut Kansallismuseo ja Kirkkonummelle rakennettu romanttinen ateljeeasuintalo Hvitträsk, jonka ajankohtainen säilyttämispäykitys toivottavasti onnistuu. Nämä loivat kolmikolle nimeä ja toivat erilaisia tilauksia niin paljon, että Saarinen muisteli vielä vuosikymmenten kuluttua hieman haikeana alkuvuosien menestystä.

Siirryttyään työskentelemään yksin Saarinen osallistui moniin kansainvälisiin kilpailuihin ja ulkomaisiin tehtäviin. Helsingin rautatieaseman suunnittelukilpailussa hän voitti palkinnon. Tämä on Saarisen huomattavin Suomessa toteutettu suunnitelma (valm. 1914). Raskaitten vaaka- ja pystysuorien massojen ryhmittely, rakennuksen jäsentely ja yksityiskohtien hillitty hienostuneisuus ovat mestarin jälkeä. Näitten vuosien töitä ovat myös Joensuun ja Lahden tyyliintään persoonalliset ja suurpiirteiset kaupungintalot sekä toteuttamattomat Haagin rauhanpalatsin, Tähtitorninmäen eduskuntatalon (1908) ja Kalevalatalon (1921) suunnitelmat. Viimeisiä Suomessa rakennettuja töitä oli liiketalo Keskuskatu 1 korkeine holvi-ikkunoineen sekä Kaivopuiston »Marmoripalatsi» ja Munkkiniemessä sijaitseva nyk. Ilmavoimien esikunnan rakennus.

Eliel Saarinen osallistui perinpohjaisella tavallaan myös asemakaavasuunnitteluun laatien laajan suunnitelman Munkkiniemen–Haagan asemakaavaksi sekä suur-Helsingin yleiskaavaksi. Nämä olivat huomattavia ja johdonmukaisia tutkielmia. Ensinmainittu oli voimakkaasti urbaaninen ja rikasilmäinen kaava, jonka mukaiset kadut ja aukiot tarjosivat kiinteitä näkymiä ja korttelien sisäpihat avaraa puistomaisuutta. Munkkiniemen–Haagan toteuttamatta jäänyttä suunnitelmaa voitaneen pitää sanan vaativimmassa mielessä kaupunkirakennustaiteena. — Saarisen suunnittelemia on toteutettu Helsingissä Kaisaniemenkatu ja Keskuskatu, joiden puhkaisemisella on tavoitettu oikeata cityn hermoa.



Eliel Saarinen siirtyi 1923 Yhdysvaltoihin voitettuaan Chicago Tribune-lehden pilvenpiirtäjäkilpailussa 2. palkinnon ja kotimaan rakentamislaman tarjotessa riittämättömästi töitä. Tämä oli Suomen kannalta menetys mutta tuskin yleismaailmallisesti. Saarisen tärkein toiminta tapahtui Detroitin lähellä sijaitsevassa Cranbrookin opetus- ja kulttuurikeskuksessa, jonka useimmat suuret rakennukset ovat hänen suunnittelemaansa ja jonka arkkitehtuuriakatemian esimiehenä hän antoi alansa jatkokoulutusta. Osaksi poikansa Eero Saarisen kanssa hän suunnitteli mm. Buffalon konserttitalon, kirkot Minneapolisiin ja Columbukseseen, taidekeskuksen Des Moinesiin ja ainakin suomalaisille tunnetuimpana rakennusryhmänä General Motorsin teknillisen keskuksen Detroitiin. Näissä töissä Saarisen harmooninen tyyli ja läpi elämän jatkunut muodon etsintä ovat saavuttaneet täyttymyksensä. Hänen vaikutuksensa USA:n arkkitehtuuriin oli erittäin huomattava ja siellä puhutaankin kunnioitettuna käsitteenä »saarinismista». Viimeisinä vuosinaan hän julkaisi »testamenttinaan» teokset The City ja Search for Form.

Eliel Saarinen oli taiteellinen luonnonlahjakkuus mutta hänellä oli toinenkin menestyksen avain, ilmiömäinen työkyky. Menestyksestään huolimatta hän oli tyyni ja luonnollinen nousematta tärkeyden kierteesseen, mikä, sen pahempi, ei ole aivan harvinaista arkkitehdeille. Eliel Saarinen sai jo 30-vuotiaana kaksi professuurikutsua Saksasta, jotka hän torjui; 1919 hän sai professorin arvonimen ja elämänsä iltaan mennessä hän oli 8 yliopiston tai korkeakoulun kunniaohjuri.

E. L.

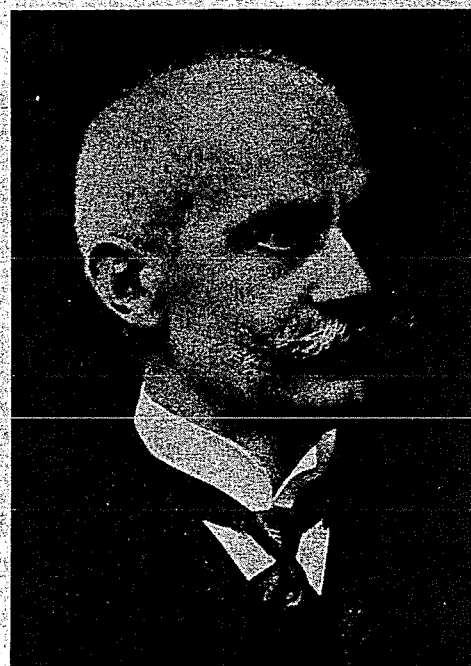
MIKAEL STRUKEL 1851...1923

Kun Teknillisen korkeakoulun edeltäjä Polyteknillinen koulu muuttui ja laajeni v. 1879 Polyteknilliseksi opistoksi, perustettiin siihen joukko uusia vakinaisten opettajien virkoja. Rakennusinsinööriosaston koko ammattiopetuksesta oli siihen asti lähes kaksi vuosikymmentä huolehtinut yksi mies, Endre Lekve. Graafisen statiikan ja insinööritieteiden (lähinnä rautatienrakennuksen) opettajaksi valittiin 8 hakijasta, joista 7 oli ulkomaalaisia, äävaltalainen Mikael Strukel. Hän palveli kaikkiaan 34 vuotta Suomen teknillistä koulutusta ja oli pitkät ajat osastonsa huomattavin opettaja ja johtaja.

Mikael Strukel oli syntynyt Adrianmeren rannikko-alueella Brethissä, joka nykyisin on Jugoslaviaa. Hän valmistui Wienissä rakennusinsinööriksi ja harjoitti muutaman vuoden konstruktio toimintaa. Silloisen suur-Itävallan merkittävää kulttuuriasemaa (Saksan ohella) osoittaa, että syrjäiseen Helsinkiin haettiin opettajia ilmoittelemalla itävaltalaisissa lehdissä. Tämän tapainen ennakkoluuloton värväys voisi tuottaa myönteisiä tuloksia nykyvuosinakin, kun päteviä kotimaisia tekniikan korkeakouluopettajia on edelleen varsin niukasti. — Suomessa Strukel perehtyi nopeasti maan oloihin ja kykeni mm. jo toisena lukuvuotenaan luennoimaan opiston silloisella kielellä ruotsiksi.

Strukel siirtyi 1884 insinööriosaston vanhemmaksi opettajaksi alanaan vesi- ja perusrakennus. Polyteknillisen opiston muuttuessa korkeakouluksi 1908 hänestä tuli kah-tia jaetun aineryhmän toisen puoliskon, sillanrakennuksen ja rak.statiikan ensimmäinen professori. Strukel siirtyi eläkkeelle 1913; professorin arvonimen hän oli saanut jo 1896.

Strukel oli luennoitsijana korkeakoulun parhaita, jonka esitystapa oli erittäin täsmällinen ja mielellään käytännön sekä opintomatkojen kokemuksiin viittaavaa. Hän julkaisi oppikirjoja enemmän kuin todennäköisesti kukaan muu professori korkeakoulun myöhempinäkään aikoina; painatusta helpotti se, että saksankielisinä niitä voitiin käyttää myös Saksassa ja Itävallassa. »Der Grundbau» ilmestyi 1895, seuraavina vuosina 4-osainen »Der Wasserbau» ja 2-osainen »Der Brückenbau». Kuhunkin teokseen liittyi yksi tai useampia kuvastoniteita valtavine kuva-aarnioineen, niinpä sillanrakennuksesta on lähes 3000 esimerkkikuvaa. Teoriapuoli sitävastoin on vähäistä, sillanrakennusta osittain lukuunottamatta. Esim. sallitulle pohjapaineelle esitetään kiinteät lukuarvot (jotka ovat varsin lähellä v:n 1964 pohjarakennusnormien linjaa), mutta mitään geotekniikan tai pohjarakennuksen laskumenetelmiä ei oppikirjoissa esitetä. Aikakauden tekniikka tyytyi vielä



korkeakoulutasollakin vastaamaan enimmäkseen kysymykseen »miten» eikä kysymykseen »miksi». Tutkijaprofessorit ovat myöhempien vuosikymmenten ilmiö eikä jännitys pelkän käytännön ja toisaalta tutkimuksen + käytännön miesten välillä näytä vielä kukaan poistuneen.

Geotekniikan historian kannalta kiintoisa polemiikki käytiin 1880-luvulla TFfF:s Förhandlingar-lehdessä Strukelin ja rautatieinsinööri A. Tschepurnoffin välillä. Kysymyksessä oli tukimuuriin vaikuttavan maanpaineen laskemistapa eri kuormitustapauksissa. Strukel puolsi liukupintamenetelmiä, joiden täydennykseksi hän oli tehnyt pienoismallikokeita käyttäen paremman puutteessa kuvia herneitä kuvaamassa kitkamaata. Tschepurnoff väitti liukupintoja vanhentuneiksi ja pyrki ratkaisemaan maanpaineen kimmoteorian pohjalta. Hän näyttää kuitenkin tehneen liian rohkeita yleistyksiä ja Strukelin oli helppo osoittaa klassillisen maanpaineteorian pätevyys tavallisten massiivisten tukimuurien yhteydessä.

Henkilönä Mikael Strukel oli eloisa ja välitön edustaen oivallisella tavalla keski-eurooppalaista kulttuuria uudessa pohjoisessa kotimaassaan. Harmoninen luonne, kultivointunut taideaisti ja vilkas seurallisuus viittasivat Wienin ilmapiiriin. Suomelle hänen kaltaisensa henkisen pääoman maahantuonti oli ilmeisen hyödyllistä.

E. L.



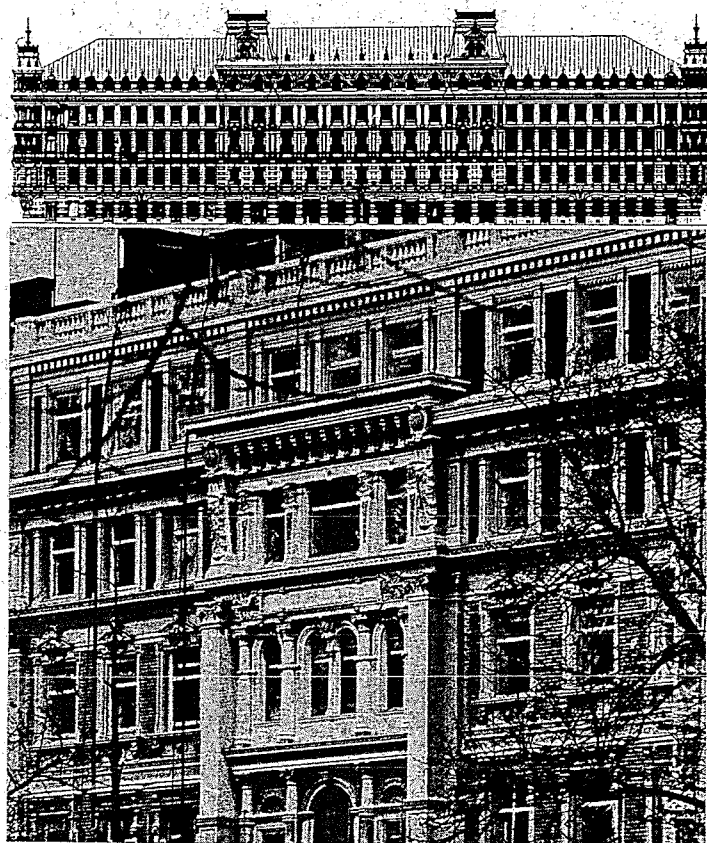
Suomen Kansallismuseo

Carl Theodor Höijer 1843-1910

»Höijerin Helsinki» on monelta osalta hävinnyt, mutta aikakauden parhaat rakennukset eivät enää liene purkuhan alaisia. Ent. Kämpin talokin Pohjoisella Esplanadilla valmistuu kaikkine kipsiornamentteineen kohdakoin täysin uudelleen. Kallista tai ei, tätä voi meidän nuoren perinteemme maassa pitää kulttuurinäkökohtien voitonä nousukkuudesta. Vaikka Kämpin taloa ei entistettäneekään pelkän fasaadin vuoksi, osoittaa toimenpide samalla Höijerin merkitystä Helsingin keskeisten kaupunkikuvien luojana.

Carl Theodor Höijer oli lasitehtailijan poika Helsingistä. Käytyään teknillisen reaalkoulun hän oli lääninarkkitehti Th. Chiewitzin toimistossa Turussa piirtäjänä ja jatkoi Tukholman taideakatemiassa, josta valmistui arkkitehdiksi 1868. Suomessa hän toimi jonkin aikaa yleisten rakennusten ylihallituksen palveluksessa, kuten useimmat muut maan harvalukuisista arkkitehdeistä, mutta 1872 hän perusti oman toimiston, aluksi yhdessä opiskelutoverinsa F. A. Sjöströmin kanssa. Epävarma, mutta itsenäinen tulevaisuus oli Höijerin mielestä parempi kuin toiminta byrokraattisessa ylihallituksessa kaikkiin pikkuasioihin sotkeutuvan päällikön (H. Dahlström) alaisuudessa. Pääkaupungin vilkastunut rakennustoiminta antoi suunnittelijoille kätet täyteen työtä.

Ensimmäinen Höijerin Helsinkiin rakentama talo oli Vanhan hautausmaan kappeli. Sitä seurasivat lukuisat asuintalot. Helsingin kaupunginkirjasto valmistui 1879 ja siinä Höijerin päätyyli, uusrenessanssi on jo täysin kehittynyt. Vielä voimakkaampana tämä tyyli näyttäytyy Pohjoisella Esplanadilla, josta 1880-luvulla tuli pariisilaistyyppinen boulevardin uusien suurten liike- ja asuintalojen ansiosta. Ns. Grönqvistin talo (1882) koko korttelin pituisena oli aikanaan pohjoismaiden suurin yksityisrakennus. Sen naapuriksi valmistuivat vähän myöhemmin Kämp ja Catanin talo. Höijerin päätyönä on pidettävä Ateneumia v:lta 1887. Sen ylenmäärin rikkaan, nyt vain turhan tummaksi päästetyn julkisivun lisäksi on erityisesti porrasluone mainittava. Tämän taidelaitoksen aikaansaaminen oli pienissä oloissa melkoinen voimannäyte. Ateneumin monivaiheiseen rakennushistoriikkiin perehtyvä saa, kenties tyydytyksekseen, todeta, että lihavat ja laihat riidat (joihin arkkitehdillä ei kuitenkaan ollut osuutta), kustannusarvioiden ylitykset ja muut julkisten rakennushank-



keiden pikkuskandaalit eivät suinkaan ole vain meidän päiviemme ilmiöitä.

Muita Höijerin vielä jäljellä olevia rakennuksia ovat Helsingissä mm. virastotalona palveleva juhlanan palatsimainen Erottaja 2, kaupunkikuvaan tehokkaasti vaikuttava, Mannerheimintien päätteenä oleva kulmatalo Erottaja 19, korkeatorninen pääpaloasema ja asuintalo Pohjoisranta 4. Mannerheimintieltä on Höijerin talot jo purettu. Kaikkiaan hän suunnitteli yli 30 rakennusta Helsinkiin ja kun ne sijaitsivat keskeisillä paikoilla, vaikuttivat ne kaupungin koko arkkitehtoniseen ilmeeseen. Höijerin uusrenessanssi ei ollut ensi sijassa jäljittelyä vaan persoonallisesti kehitettyä, mistä johtuu sen pysyvä, sangen huomattava arvo.

Höijer toimi ajan tavan mukaan toisinaan myös suunnittelemiensa rakennusten urakoitsijana. Hänen huomionsa ei, kuten usein luullaan, kohdistunut pelkkiin julkisivuihin vaan hän pyrki edistämään myös rakentamisa- ja asumistasoa (betonisten ikkunakaarien ja erityisosen käyttö, kylpyhuoneet, WC:t ja komerot mahd. moniin asuntoihin). Rungas tiilipintojen käyttö ja siitä johtuvat kestävyys- ja homogeenisuusvaatimukset nostivat osaltaan maan tiiliteollisuuden suorituskykyä.

Höijerin aikakausi murtui jugendin ja kansallisromanttikan tuloon. Viimeisinä vuosinaan oli juhlitulla arkkitehdillä ammatillisia ja henkilökohtaisia vastoinkäymisiä, joiden vuoksi hän vetäytyi syrjään rakennustoiminnasta. (Mainittakoon talon Ritarikatu 7 perustan pettäminen, minkä vuoksi koko 4-kerroksinen rakennus täytyi heti valmistuttuaan purkaa. Höijer oli suunnitellut paalutuksen, mutta talon urakoinut toinen arkkitehti sai hänet suostumaan anturaperustukseen — koska eräs parin korttelin päässä oleva rakennus oli menestyksellisesti perustettu anturoille! Geotekniikka oli silloinkin myöhässä.) Theodor Höijer oli kuitenkin jo suorittanut päivätyön, joka oikeuttaa pitämään häntä siihen mennessä C. L. Engelin jälkeen maan merkittävimpänä arkkitehtinä.

E. L.



Alpo Lippa 1903 - 1965

Helsingin kaupungin palveluksessa on tällä hetkellä n. 120 rakennusalan diplomi-insinööriä ja se on toiseksi suurin alan insinöörien työnantaja Suomessa tie- ja vesirakennuslaitoksen jälkeen. Vuonna 1929 oli Helsingin kaupungilla kaikkiaan 24 rakennusinsinööriä. Mainittuna vuonna oli nuorimpana joukossa Alpo Lippa, josta kehittyi monipuolinen kunnallisteknikko ja merkittävä kaupunginrakentaja niiden 36 vuoden aikana, jotka hän ehti kaupunkiaan palvella.

Alpo Lippa oli maanviljelijän poika Mikkelin maalaiskunnasta, kävi Mikkelissä oppikoulun ja valmistui insinööriksi Teknillisestä korkeakoulusta 1927. Helsingin kaupungin palvelukseen siirryttyään hän toimi katurakennusosastolla v:een 1945, talorakennusosastolla v:een 1953 ja lopuksi kiinteistöviraston päällikkönä 12 vuotta kuolemaansa asti.

Katurakennusosastolla Lippa erikoistui kunnallistekniikan konstruktioitehtäviin, joista huomattavimpia olivat puhdistamoiden suunnitelmat (mm. Kyläsaari). Alan tehtävät ovat periaatteessa normaalia insinöörirutiinia mutta Lipalla oli alusta alkaen erityinen henkilökohtainen piirre: hän pyrki perehtymään jokaiseen tehtävään tavallista perinpohjaisemmin kirjallisuuden, tilannetaustan tarkan selvittelyn ja tarvittaessa oman teoriankehittelyn menetelmin. Viimemainittua edustavat mm. 1930-luvun tutkielmat nestesäiliöiden rasituksista ja sillojen taivutusjännityksistä (Teknillinen Aikakauslehti 1937—38). Lipan puurakennetutkimuksista oli hyötyä v:n 1946 puurakennusnormeja laadittaessa. — Talorakennusosastolla Lippa toimi suunnittelijana ja työpäällikkönä. Osaston päähuomio sodanjälkeisvuosina kohdistui asuntotuotantoon. Lipan ansiot punnittiin muodollisesti hänen haettuaan TKK:n huoneenrakennustekniikan professuuria 1950-luvulla, johon hänet julistettiin päteväksi, vaikka ei sittemmin tullutkaan virkaan nimitetyksi.

Lipan päätyöksi muodostui toiminta Helsingin kaupungin kiinteistöviraston päällikkönä. Virasto hoitaa kiinteistöjen lisäksi mm. asuntotuotantoa, mittaus- ja kartastotoita, tonttiasioita maaperäselvityksineen ja Lipan aikana myös

koko kaupunginsuunnittelun kenttää. (Nykyinen kaupunginsuunnitteluvirasto irroitettiin kiinteistövirastosta v. 1964.) Viraston päällikkönä Lippa oli koordinoiva johtaja mutta myös kaupunkitoimintojen kehittäjä, joka uuden tehtävän tullen oli valmis hakemaan lisäoppia mistä tahansa. Virastotaloprojektien alkuvaiheessa Lippa lähti Ruotsiin toimistotaloja käsittelevään seminaariin, lähiöiden rakennuttamista hän tutki Englannissa ja Ranskassa ja ammattijulkaisuja hän seurasi tarkoin perehtyen. Johtavia periaatteita Lipalla oli rakentamisen terveen taloudellisuuden ohella suunnittelu- ja rakennustoiminnan hyvä keskinäinen yhteys kaavaluonnoksesta yksityisen talon käyttöönottoon asti. Tässä hän syntyy Helsingin kaupungin kokoisessa toimintayksikössä helposti hajanaisuutta. Lähiöpolitiikassa Lippa suosi suurempaa tiivistämistä, mutta 1950-luvulla tähän ei vielä oltu kypsä.

Lipalla oli laajat suhteet ulkomaille. Hänen kielitaitonsa käsitti myös venäjän ja suomalaisilla insinööreillä aivan liian harvinaisen ranskan, josta hänellä oli todistus kielen täydellisestä taidosta. Hän esiintyi paljon. Lukemattomille ulkomaisille vierailijaryhmille on Helsinki ja Suomi yleensäkin esitelty Lipan suulla. Hän pyrki suhteillaan avaamaan väyliä myös toisille; mm. Suomen lupaavat puutalomarkkinat Ranskassa ovat tietävästi osaltaan Lipan kontaktien tulosta.

Alpo Lippa oli keskeisiä rakennusinsinöörejä. Hän oli mm. RIY:n puheenjohtaja 1950—53 ja sittemmin julkaisutoimikunnan puheenjohtaja sekä RIY:n kunniajäsen. Hänen monista lehtijulkaisuistaan mainittakoon kaupunkisuunnittelusanasto v:lta 1960, jossa onnistuneesti yhtyvät kunnallistekniikan pätevyys ja herkkäkorvaisen filologin harrastus. Tällä hetkellä sanastosta löytyy vain pari vanhentunutta termiä, nekin miltei makuasioita. Alpo Lippa oli pohjavireeltään järkevä humanisti. Hänen silmänpilkkeensä takana oli arvovaltaa ilman tärkeilyä, elämänläheistä suvaitsevuutta ja verkkaista huumoria. Erityisen aktiivisesti hän harrasti musiikkia, oli hyvä kuorolaulaja ja, milloin tarpeen, esiintyi yksinlaulajanakin jollakin monista taitamistaan kielistä. Jälkisäädöksensä Lippa teki Tekniikan Edistämisseatiön hyväksi.

E. L.

Alpo Lippa

KAUPUNKISUUNNITTELUSANASTO

Pari vuotta sitten Liegessä pidetyssä kansainvälisessä kaupunkisuunnittelukongressissa jaettiin osanottajille sanasto, joka sisälsi kongressin viralliset kielet, ranskan, englannin ja saksan. Sanasto, jonka oli laatinut G. de Landsheere yhteistyössä tohtori Halstenbergin ja tohtori Fürstin kanssa saksan kielen osalta sekä British Service for Town Planning -laitoksen kanssa englannin kielen osalta, oli tarkoitettu helpottamaan asioiden käsittelyä kongressissa.

Kunnalliset asiat eri maissa ovatkin siinä määrin sidottuja talouteen tapoihin, ettei aina ole helppoa löytää vieraskielistä vastinetta käytössä oleville sanoille, ja tämän vuoksi väärinymmärtämisen vaara on ilmeinen. Sanastoa voi näin ollen joutua tarvitsemaan muutenkin kuin kansainvälisissä kongresseissa. Laajentamalla edellä mainittu sanasto käsittämään myös ruotsin ja suomen kieli on syntynyt esillä oleva kaupunkisuunnittelusanasto. Ruotsinkieliset vastineet on laatinut arkkitehti Synnöve Schmidt, joka työskentelee toimistoarkkitehtina Helsingin kaupungin kiinteistöviraston asemakaavaosastolla.

RANSKA	ENGLANTI	SAKSA	RUOTSI	SUOMI
affectation du sol	land-use	Flächung des Bodens/ Flächennutzung	markexploitering	maankäyttö
agglomération	agglomeration	Agglomeration/Befung	agglomeration	kaupunki
agglomération de villes	urban agglomeration	Verbindung im Ausseengebiet	bebyggelse utan stadskärnan	rajoittamaton asutusalueen ulkopuolella
concentration des villes	urban cluster	Ansammlung von Elendsvierteln	statering av slumkvarter (småstads)	saneeraus-eräitä asutusta alueiden uudelleen rakentaminen
aménagement des villes	town planning	Stadtbau	stadbyggnad	kaupunkisuunnittelu
aménagement dispersé	dispersed development	Streusiedlung	stadsbebyggelse	hajanaisuus

MUOTOKUVA



KARL GUSTAF NYSTRÖM
1856—1917

Professori Gustaf Nyström ansaitsee jälkipolvien huomion yhtä hyvin suunnittelevana arkkitehtinä kuin opettajana. Kuollessaan ennen eläkeikää hän oli luennoinut Teknillisessä Korkeakoulussa jo 38 vuotta. Hänen rakennuksistaan muistetaan parhaiten Säätytalo ja Valtionarkisto, mutta niitä on kosolti muitakin.

Karl Gustaf Nyström oli talonmistajan poika Helsingistä. Arkkitehdiksi tultiin melkein kuin ylioppilaaksi nykyisin, Nyströmin 20-vuotiaana 1876. Asiaan kuului ainakin kunnianhimoisempien kohdalla jatko-opiskelu ulkomailta, mihin oli stipendejä melko runsaasti saatavissa. Nyström opiskeli Wienissä ja hän sai pysyviä vaikutteita sieltä tyylihaiheisiinsa. Säätytalo esim. muistuttaa sangen suuresti Wienin parlamenttitaloa (T. Hansen 1883) mutta itsenäisemmissäkin töissään Nyström on pääasiassa uskollinen klassilliselle traditiolle.

Nyströmin huomatuin työ on Valtionarkisto v:ltä 1890. Se on pylväiden ja pilasterien leimaama ajattoman klassisen näköinen monumentaalirakennus. Valtionarkiston ja naapureina sijaitsevien Säätytalon ja Suomen pankin välinen pikku aukio Snellmaninkadulla tarjoaa erään Helsingin parhaita kaupunkinäkömiä. Vahinko että siellä päin asioidessa on yleensä kiire. Aukiokin saisi olla hie-
man väljempi. — Valtionarkistosta on mainittava myös korkean tutkijasalin teräsrakenteet, jotka puolestaan eivät ole erityisen kauniit mutta osoittavat Nyströmin teknillistä valveutuneisuutta.

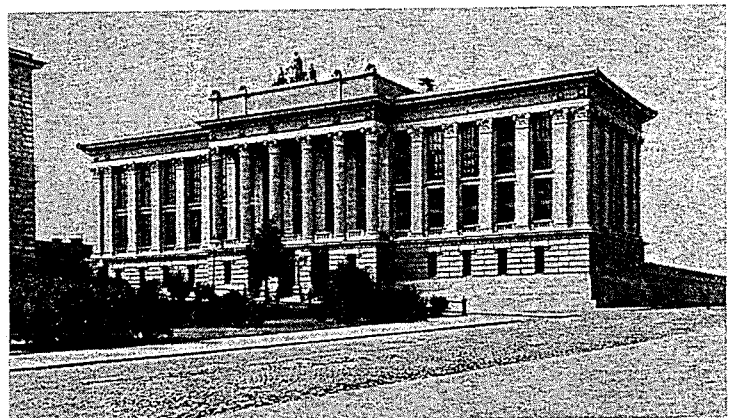
Yllä mainittuja töitä aikaisempi on Annankadun kansakoulu (1886), joka on tällä hetkellä vanhin Helsingin kansakoulurakennuksista. Se edusti aikanaan edistyneintä tekniikkaa: se oli Suomen ensimmäinen koulutalo, jossa oli kaikkialla sähkövalo ja sen LVI-järjestelmät olivat esikuvallisia. (Kuka niiden suunnittelija oli, on jo vaikeata selvittää, tuskimpa ainakaan arkkitehti.) Yliopistolle Nyström suunnitteli useita laitosrakennuksia tiilestä, samoin ovat tiiltä Etelärannan keltaisenkirjava kauppahalli ja Katajanokan Tullihuone, joka on onnistuneimpia tiilirakennuksia vuosisadan vaihteen ajalta. Nyström valmisti pohjaa kansallisromantiikalle pyrkimällä erityisesti aitoihin rakennusmateriaaleihin. Tiilen suosinta oli sitä; tähän hän sai herätteitä Kööpenhaminasta, jonka komea Raatihuone oli hiljattain valmistunut. Ensimmäinen huomattava rakennus taas, jonka julkisivussa käytettiin kotimaista graniittia, oli Yhdyspankin vanha talo

v:ltä 1897 Aleksanterinkadulla (paremmin nykyisin tunnettu Hildenin ravintolana). Varsinaiseksi kansallisromantikoksi ei Nyström kuitenkaan siirtynyt vaan pysyi eräänlaisena tyylikausien sovittelijana, eklektikkona koko uransa. — Helsingissä on vielä jäljellä n. 20 Nyströmin rakennusta. Tuotteliaan arkkitehdin muista töistä lienee Turun taidemuseo (1901) tunnetuin. Sen sijainti Puolalanmäellä on erinomaisen edustava, mutta itse rakennusta on kritikoitu tyyliiltään epävarmaksi ja turkulaismiljööseen huonosti sopivaksi.

Gustaf Nyströmin elämäntyön toinen puoli alkoi rakennuskonstruktio-opin nuorempana opettajana, josta hän siirtyi arkkitehtuurin opettajaksi 1885, mikä muuttui professorin viraksi 1908. Keskeinen aine ja toiminta osastonjohtajana yli 30 vuotta yhtyneinä idealistiseen maailmankatsomukseen ja hyvään opetuskykyyn tekivät Nyströmistä »aikakautta luovan» hahmon arkkitehtiosaston piirissä. Kesäisin hän järjesti ekskursioita Suomen vanhojen rakennusmuistomerkkien tutkimiseksi ja näiden arkeologisten retkien tulosta olivat mm. mittapiirustukset Olavinlinnasta ja Turun linnasta, jotka tuolloin olivat rappiolla. — Nyström oli Teknillisen korkeakoulun rehtorina 1907—10.

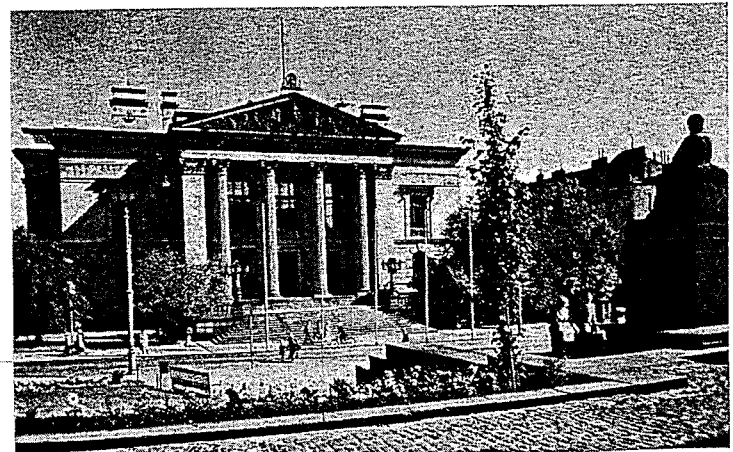
Helsingin kaupunginvaltuuston jäsenenä Nyström sai aikaan asemakaavalautakunnan perustamisen (1907), toimi sen puheenjohtajana ja osallistui kaavojen laadintaan itsekin, joskin verraten keskinkertaisin tuloksin (kompromissien Etu-Töölö, suunnitelmat Porvooseen ja Hankoon). Hän osallistui yhteiskunnan toimintaan ja keskusteluihin muutenkin runsaasti. Kokonaiskuvana Gustaf Nyströmiä ei tarvitse luonnehtia neroksi mutta kylläkin hienostuneeksi taiteilijaksi, erinomaiseksi opettajaksi ja tunnon-tarkaksi ammattimieheksi.

E. L.



Valtionarkisto.

Suomen Kansallismuseo



Säätytalo.

Suomen Kansallismuseo



YRJÖ LORENZO LINDEGREN 1900—1952

Yrjö Lindegren oli puutarhurin poika Tampereelta, joka valmistui arkkitehdiksi 1925. Ajankohdan vilkasta rakennustoimintaa luonnehtii tyyllisestä uusklassismi ja tietty jäykkyys. Lindegren ei pysähtynyt siihen vaan hänestä tuli edellärientäjä, avantgardisti, jonka monipuoliset suunnitelmat toivat niiden tekijälle kuuluisuutta kenties enemmän kuin tämä henkilökohtaisesti vaatimaton, originelli mies olisi kaivannut.

Yrjö Lindegren toimi koko ikänsä runsaasti kilpailuihin osallistuvana yksityisarkkitehtina. Hän oli funktionalismin läpimurron miehiä; alkuaikojen huomattavin työ oli Elonvaran punatiilitalo Kaisaniemenkadulla Helsingissä (kilpailu 1928). 1930-luvulla Lindegren kääntyi uudelle alalle ryhtyen perehtymään urheilulaitosten suunnitteluun ja asemaan yhdyskuntien osana. Urheilukentät olivat aikaisemmin yksityisten harrastajien ja seurojen aikaansaannosta enemmän kuin virallista kunnallispolitiikkaa arkkitehtuurista puhumattakaan. Helsingin stadionista pidettiin jo asianmukainen kilpailu ja sen Lindegren ja T. Jäntin kanssa (1935). Monessa vaiheessa rakennetusta Olympiastadionista tuli Lindegrenin päätyö, ei siksi, että se olisi välttämättä paras hänen töistään vaan erinomaisen sijainnin, edustavuuden ja tietyn uljuutensa vuoksi. (Tästä voi suomalainen varmistua poikkeamalla katsomassa ulkomaiden pääkaupunkien enemmän tai vähemmän tuhruisia stadioneja Tukholmasta alkaen.) Olenainen muodonantaja on torni, jota aikanaan vastustettiin taloudellisin syin, mutta joka osoittautui näkötorjuna jopa kannattavaksi, saati arkkitehtoniselta arvoltaan yhtenä Helsingin tunnusilhuettuna. Mikä tärkeintä, stadion toimii hyvin.

Urheilukeskuksia ympäristöineen Lindegren on myöhemmin suunnitellut Poriin, Tampereen Ratinaan (katso ym. laitokset nytemmin rakennettu toisen suunnitelman mukaan), Riihimäelle ja Varkauteen. Viimemainitun yleissuunnitelma toi hänelle Lontoon Olympialaisen taidekilpailun kultamitalin 1948. Näihin suunnitelmiin sisältyi enemmän asemakaavoitusta kuin pelkkää laitossuunnittelua. Varsinaisia asemakaavoja hän myös laati runsaasti, onnistuneimpina ilmeisesti Varkaus (A. Aallon kanssa) ja Lauritsala. Sotien jälkeen häneltä tilattiin Helsingin keskustan yleissuunnitelma yhdessä E.

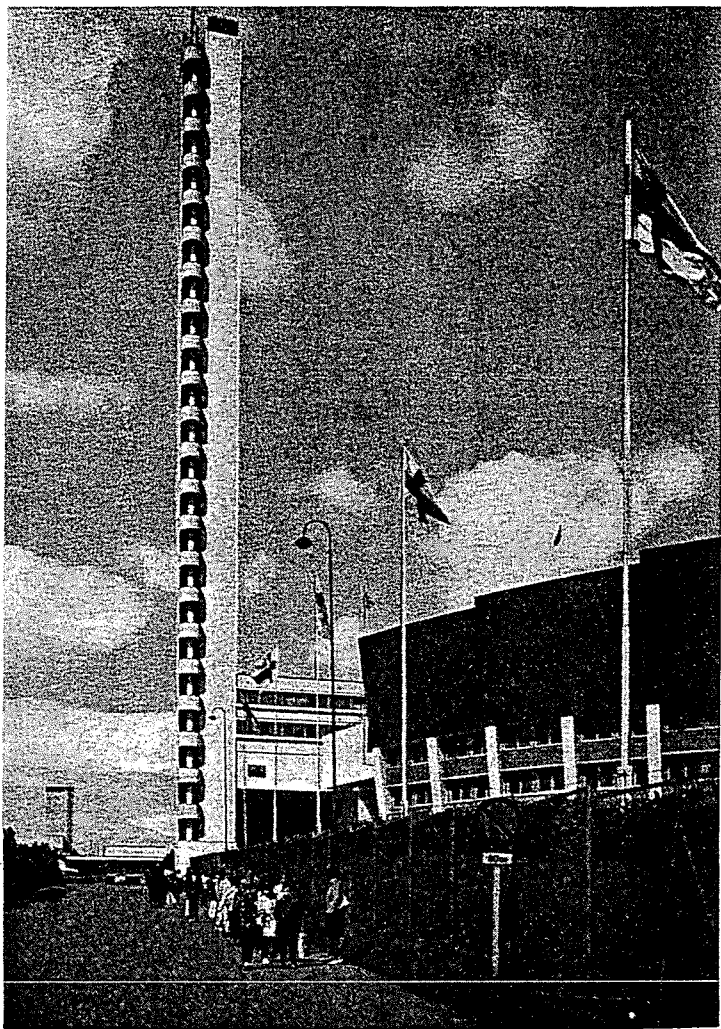
Kråkströmin kanssa (valm. 1954). Myöhemmin tehtävä on siirtynyt Alvar Aallolle, jonka keskustasuunnitelma pohjautuu Lindegren—Kråkströmin periaatteille.

Lindegrenin ominta alaa näyttävät yleensäkin olleen laajahkolle alueelle vapaamuotoisesti sijoitettavat laitokset, joiden sopusuhtaisen muodon ja tehokkaan sisäisen järjestelyn hän onnistui hallitsemaan. Tällaisiin kuuluu Suomen Kirkon Sisälähetysseuran rakennuttama kehitysvammaisten lasten hoitolaitos Vaalijala Pieksämäellä. Se käsittää n. 30 paviljonkimaista rakennusta, joista useimpia yhdistää toisiinsa maanpäällinen katettujen huoltokäytävien järjestelmä, mikä antaa kokonaisuudelle rauhoittavan luostarimaisen leiman. Laitoksen henkilökunnan kerotoman mukaan katetuista käytävistä on huomattava käytännön hyöty talvisaikaan: laajalla piha-alueella ei tarvita lumenluontia.

Viimeisiä Lindegrenin töistä on 1951 valmistunut kiemurteleva asuinrakennuskompleksi »Käärmetalo» Helsingin Käpylässä. Perusideana on asuntojen sijoitus siten, että kukin saisi vapaan puistonäköalan ja edullisen ilman suunnan kumpuilevassa maastossa. Ratkaisun mahdollisti pitkän korttelin samanaikainen rakentaminen. Tulos on myös konstruktiiivisesti kiinnostava (rungon syvyys voi vaihdella; »poimut» on sijoitettu kiilamaisesti porrashuoneiden sekä keittiöiden ja kylpyhuoneiden kohdalle). Käärmetalo on harvoja 1950-luvun alkupuolen merkittäviä asuinkerrostaloja koko maassa.

Yrjö Lindegren suhtautui työhönsä eettisellä hartaudella ja vakavuudella ja hänellä oli suuri vaikutus arkkitehtikollegoihinsa, vaikka ei toiminut missään opetustehtävissä. Hän oli ulkonaisesti jämerä ja sisäisesti herkkä mies, samantyyppinen kansan keskeltä nouseva rakentahahmo kuin menneiden vuosisatojen suomalaiset kirkonrakentajat. Hän ehti saada professorin arvonimen vähän ennen kuolemaansa 1952.

E. L.





JOHAN CHRISTIAN FABRITIUS

vv. 1890—1946

Johan Christian Fabritius oli linnoitusupseeri, jonka värikkäistä elämänvaiheista muodostuu johdonmukainen maanpuolustukseen liittyvä kokonaisuus. Hän oli ensisijaisesti sotilas, mutta valtakunnan kannalta vielä merkittävämpi lienee ollut hänen toimintansa neuvottelevana insinöörinä ja linnoitteiden suunnittelijana 1920—30-luvuilla.

J. Chr. Fabritius syntyi Moskovassa, jossa isä, suomalainen insinöörikenraaliluutnantti oli osastopäällikkönä Venäjän yleisesikunnassa. Fabritius tuli 12-vuotiaana Haminan kadettikouluun, joka kohta lakkautettiin, kävi Pietarissa Kadettikoulun loppuun ja valmistui sotilasinsinööriopistossa insinööriupseeriksi 1910. Venäjän armeijan käydessä suomalaiselle patriootille vastenmieliseksi hän siirtyi vuoden kuluttua Berliiniin jatkamaan tekniikan opintojaan. Maailmansodan syttyessä hänet kutsuttiin takaisin armeijaan, jossa hän yleni kapteeniksi. (Myöhemmin Suomessa Fabritius ja eräs hänen työtoverinsa, suomalaistunut itävaltalainen insinööri totesivat taistelleensa samalla rintamalla mutta eri puolilla. Yhteistyö kuului tästä havainnosta vain parantuneen.) — Fabritius tuli 1917 Suomeen, määrättiin poliisimestariksi Raumalle, perusti suojeluskuntia Varsinais-Suomeen ja toimi vapausodassa tunnetun Ahvenanmaan retkikunnan komentajana. Virallisen Ruotsin intrigointi harhautti Fabritiuksen luopumaan Ahvenanmaasta, mistä hän sai ylipäällikkö Mannerheimin moitteet. Temperamentikas Fabritius pyysi asian, sota-oikeuteen, joka antoi täyden vastuu-vapauden.

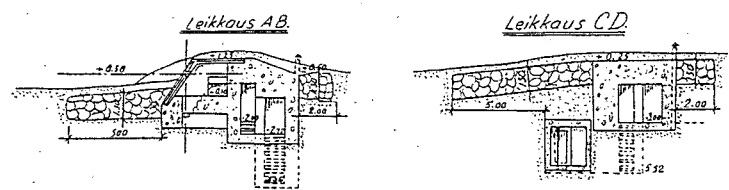
Sodan jälkeen majuri Fabritiukselta tuli Puolustusministeriön linnoitusosaston päällikkö. Hyvän insinööri- ja sotilaskoulutuksen ohella hänellä oli laaja rintamakokemus pioneeritoiminnasta. Näihin nojautuen hän kirjoitti 1920-luvun alussa alan suomalaiset perusteokset »Linnoitustaito», »Asemien linnoittaminen ja kenttälinoitustyöt» sekä »Pioneeritekniikan käyttö sodassa». Maanpuolustuksen keskeistä asemaa tuona aikana osoittaa sellainen yksityiskohta, että mainitut teokset ovat yleiskustantajan (Otava) julkaisemia.

Puolustusministeriöstä Fabritius siirtyi Oy Granitin rakennusosaston johtajaksi, hoiti sittemmin v:sta 1929 omaa insinööri-toimistoa ja toimi sen ohella v:sta 1932 Yleisesikunnan teknillisenä neuvonantajana. Mainittuna vuonna ryhdyttiin Karjalan kannaksella rakentamaan uudenaikaisempia puolustuslaitteita vuosikymmentä vanhempien, n.s. »Enckellin linjan» vaatimattomien korsujen lisäksi. Pääpuolustusasema, sittemmin »Mannerheim-linjaksi» sanottu, oli määrätty kulkemaan Kyrönneimestä Suomenlahdelta Summan kautta Taipaleeseen Laatokan rannalle, 20..60 km:n etäisyydellä valtakunnan rajasta. Fabritiuksen perusteltua ehdotusta linjan siirtämisestä eräin kohdin n. 10 km idemmäksi ei hyväksytty mutta sotien jälkeen on arvovaltainen taho (kenr.ltn. H. Ohquist) todennut tämän ehdotuksen paremmuuden. Sitävastoin oli everstiluutnantiksi ylennetyllä Fabritiuksella pääosa linnoitteiden suunnittelussa. Useimmat 1930-luvulla suunnitelluista betonikorsuista, tuliasemista ja muista kantalinnoitteista olivat hänen konstruoimiaan. Itse rakennustoiminnan laajuus ei, kuten tiedetään, ollut Suomen puolustamiseksi likimainkaan riittävä; »Mannerheim-linjan» 130 km:stä vain n. neljäsosa oli sodan sytyessä kantalinnoitettu. Vasta talvisodan jälkeen 1940—41 uusien rajojen linnoittaminen sai vauhtia ja töissä oli mm. lähes 100 rakennusinsinööriä eli 1/6 ammatikunnan vahvuudesta.

Sodan päätyttyä ja poliittisen epävarmuuden vallitessa koki väkevästi isänmaallinen ja suorapuheinen Fabritius monen muun upseerin kohtalon joutua kommunistisen Valpon kynsiin. Hänen huonosta kohtelustaan, joka vei hänet ennenaikaiseen kuolemaan, puhuttiin sittemmin eduskunnan välikysymyskeskustelussakin.

Johan Christian Fabritiukselle oli ominaista kirjallisen toiminnan tarve ja kyky. Mainittujen oppikirjojen lisäksi hän julkaisi pienempiä tutkielmia (mm. betonirakenteiden dynaamisista kuormituksista, TFIF:s Förhandlingar 1929), virkeät muistelmateokset lapsuudesta ja I maailmansodasta, vieläpä romaaninkin (»Män som inte glömma»). Monipuolinen persoonallisuus, jonka 56 ikävuoteen mahduttavat vaiheet osaltaan kuvaavat Suomen historian tapahtumisen nopeutta.

E. L.



Betonilaite „Lä 4”

»Mannerheimlinjan» Lähteen kaistalla.



JOHAN CARL LUDVIG ENGEL

1778—1840

Helsingin vanhan ytimen, Senaatintorin ympäristön nopea ja monumentaaliselta laadultaan erinomaisesti onnistunut rakentaminen viime vuosisadan alkupuolella oli hämmästyttävä saavutus, käytti mittapuuna sen tai nykyajan voimavaroja. Taustana oli monta tekijää: Helsingin palo 1808, pääkaupungin vaihdos 1812, yliopiston siirto Turusta 1827. Pääkaupungin kaavoittamisesta ja rakentamisesta vastasi keisarin nimittämä uudelleenrakentamiskomitea. Sen puheenjohtaja J. A. Ehrenström ajoi suunnitelmat läpi tarmokkaasti ja rohkeasti (laati itse asemakaavan) ja Ehrenströmin ansiota on myös saksalaisen Carl Ludvig Engelin värvääminen Helsinkiin.

Carl Ludvig Engel oli muurarin poika Berliinistä, jossa suoritti arkkitehtitutkinnon 1804. Hän toimi Tallinnan kaupunginarkkitehtinä 1809—15 mutta pällyli jatkuvasti Pietariin, jonka empire eli suurisuuntainen uusklassinen »keisarittyli» häntä suuresti miellytti. Lupaavana kykynä Engel kiinnitettiin Helsingin uudelleenrakentamisen arkkitehdiksi ja hän sai varsin vapaat kädet odottavaa jättiläistehtävää varten.

Ensimmäisiä uuden Helsingin rakennuksia ovat Meriväen kasarmi Katajanokalla ja Raatihuoneen uusiminen Senaatintorin etelälaidalla. Ne tuovat Helsinkiin empiretyylin, jonka komeiksi huipentumiksi kohoavat torin äärellä mahtavan suuri Senaatintalo (valm. 1828), Yliopisto (1832) ja aukion päämotiivi Nikolainkirkko (nyk. Tuomiokirkko, valm. 1852), joka on koko Helsingin klassinen tunnus. Engel laati kirkon piirustuksia toistakymmentä vuotta ja itse rakentaminen muutoksineen vei 22

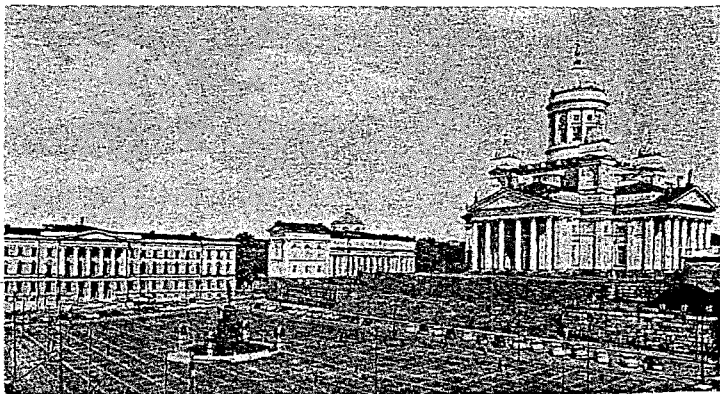
vuotta. Unioninkadulle, joka on Helsingin ainoa varsinainen empirekatu, Engel suunnitteli rakennuksena kauuniin ja jyrkkään maastokohtaan terrassin avulla onnistuneesti sijoitetun yliopiston kirjaston, ortodoksisen kirkon, yhä käytettävän sisätautisairaalan ja kadun päätteeksi yliopiston tähtitornin. Muita Engelin rakennuksia Helsingissä ovat tärkeimmästä päästä Vanha kirkko (1826), Kaartin kasarmi, Valtioneuvoston juhlahuoneisto sekä monet yksityistalot. Niistä on oma merkityksensä hienostuneella puuarkkitehtuurilla, joka valitettavasti on viime vuosikymmeninä hävitetty. (Nykyajan kunniaksi on todettava julkisten rakennusten hyvä hoito ja empi-
relle uskollinen kuulakas maalaus: kullanväriä ja valkoista.) Helsingin yhtenäisen keskustan kanssa kilpailee Pohjois-Euroopassa vain keisariajan Pietari.

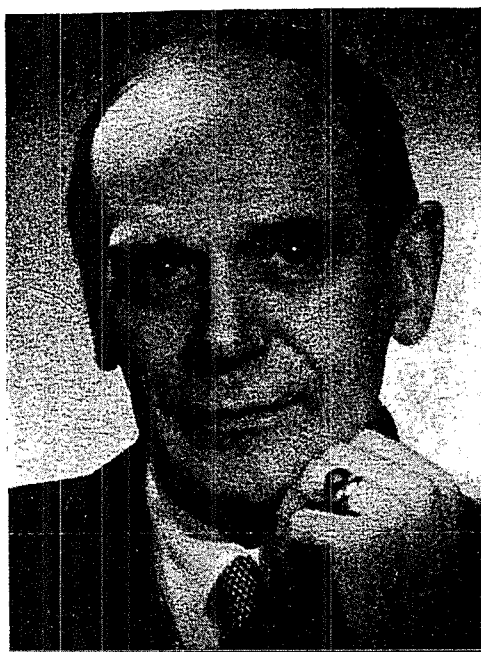
Engelin ulkonainen asema muuttui, kun hänet 1824 kutsuttiin Intendenttikonttorin päälliköksi eli Rakennushallituksen pääjohtajaksi. Laitos oli pieni, kaksi arkkitehtiä ja joukko oppilaita mutta julkisten rakennusten piirustuksia konttori kykeni valmistamaan sangen runsaasti. Engelin 16-vuotisena intendenttikautena suunniteltiin 50 kirkkoa, 10 sairaalaa, 12 virastotaloa, kouluja, kasarmeja, vankiloita ym. Klassiseen henkeen piirretyistä ristikirkoista lienevät huomattavimpia Lapuan, Laukaan ja Nokian luterilaiset sekä Turun ortodoksinen kirkko.

Engelillä oli preussilainen ahkeruus ja tehokkuus, edellisten lisäksi hänen yksityistöitään on ympäri Suomen. Hänen oma kynänjälkensä on kuitenkin monissa tapauksissa saattanut supistua nimen kirjoittamiseen piirustuksen alle. Engelin töiden analysoijat Esko Järventaus ja Nils Erik Wickberg puhuvat Engel-myytistä, jota osoittaa se, että sangen monet alkuperältään epävarmat 1800-luvun klassistyylliset rakennukset ilman muuta on luettu kuuluisan Engelin töiksi. Tämä sotkee hänen elämäntyönsä kokonaiskuva. Engelin tuotannosta löytää joitakin heikkouksiakin (asemakaavat), mutta hänen tärkeimmät työnsä ovat sopusointuista ja kaukonäköistä monumentaaliarkkitehtuuria, joka vei Suomen kohti sivistyksellistä tasa-arvoa muun Euroopan kanssa.

Engelin jälkeen jääneet kirjeet ja muu aineisto antavat kuvan henkilöstä, joka on paitsi tarmokas ja lahjakas, myös korkeasti omanarvontuntoinen ja toiminnsaan häikäilemätön. Alkuaikana hän valittaa Suomen kesien »kirottua lyhyttä» ja epäilee kestämistään tässä »karhujen maassa» mutta myöhemmin perehtyy ja kotiutuu kutakuinkin hyvin Suomeen. Syntyperästään huolimatta Carl Ludvig Engel kuuluu epäilyksittä juuri Suomen arkkitehtuurin ja historian suuriin nimiin.

E. L.





BERTEL EVERT STRÖMMER

1890—1962

Akateemisista ammattiryhmistä ovat arkkitehdit kaikkia muita enemmän keskittyneet Helsingin seudulle. Usin laskelma osoittaa täällä toimivan 70 % maan arkkitehtikunnasta. Näin on ollut aina. Tämänkin palstan henkilöesittelyt pyrkivät muodostumaan perin Helsinki-keskeisiksi vaikka «maaseudulla» on sielläkin aina ollut kunnioitettavan rakennustoiminnan miehiä. Yksi näistä on Bertel Strömmer, Tampereen pitkäaikainen kaupunginarkkitehti, joka itsekin vahvasti kuului kaupungin kuvaan.

Bertel Strömmer oli apteekkarin poika Ikaalisista ja valmistui arkkitehdiksi 1913. Koulukaupunki Tampere sai omansa takaisin Strömmerin tullessa kaupunginarkkitehti Petterssonin yksityistämiseen ja viimeksimainitun erottua kesken virkakautensa («mitäs eläkkeestä, kun muutenkin tulee toimeen») sai Strömmer nimityksen kaupunginarkkitehdiksi 1918. Hän hoiti virkaa 35 vuotta ja ehti jättää Tampereeseen näkyvää jälkeä enemmän kuin kukaan toinen.

Vapaussodan tuhojen korjaamisen jälkeen kohdistui kaupungin rakennusviraston päähuomio asuntotuotannon kannustamiseen. Strömmer ainoana arkkitehtinä hoiti myös asemakaavat v:een 1929 asti, jolloin asemakaava-arkkitehdin uuteen virkaan tuli E. Kaalamo. Tampereella muodostui erikoinen rakennuttamistapa, ns. puolikunnalliset asuintalot: yhtiön osakepääoman merkitsee kokonaan kaupunki 10 vuodeksi, jonka aikana asukkaat maksavat sen takaisin. Puolikunnallisia asuntoja tuotettiin Tampereella 1950-luvun alkuun mennessä lähes tuhat.

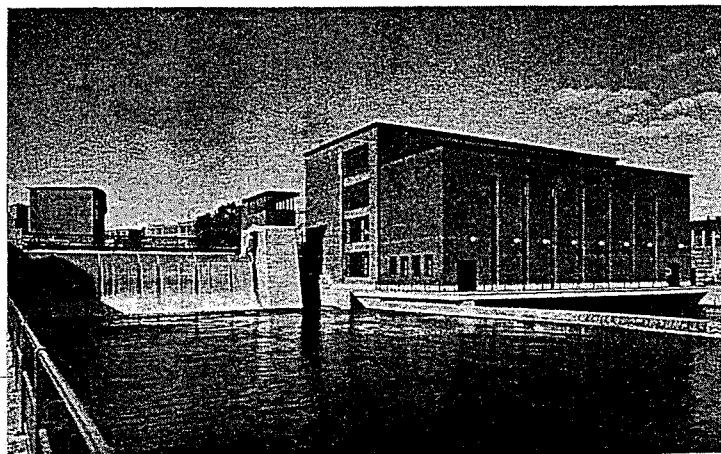
Virkatyönä Strömmerin suunnittelemista rakennuksista lienee kaikkein näkyvin Tammerkosken keskiputouksen voimalaitos (1932). Tumma tiilipinta, matala rakennus

ja viereinen valssipato muodostavat harmonisen miljöökokonaisuuden äärimmäisen vaativalla paikalla kaupungin sydämessä. Vähän nuorempaa Alakosken voimalaitosta suunniteltaessa Strömmer pyrki sijoittamaan sen kosken reunalle jolloin Hämeensillalta olisi avautunut avara näkymä Pyhäjärvelle asti. Ilmava ajatus ei kuitenkaan saanut päättävien elinten tukea. — Alan nuoruuteen katsoen hyvin tutkittu hanke oli Tampereen linja-autoasema (1937), joka yhäti on Suomen suurin. Helsinkiläiskurjuuden kokenut siellä suorastaan viihtyy. 1930-luvulla rakennettiin myös Hatanpään sairaalat, Kaupinhovin parantola (pääas. M. Nordenswanin suunnittelema) ja suuri ammattikoulu Pyynikin rinteelle. Strömmerin suunnittelempia kansakouluja ja lastentaloja on ympäri kaupunkia.

Strömmerin lausuman käsityksen mukaan virka-arkkitehti saattoi kehittää parhaiten viranhoitokykyään kilpailuihin osallistumisella ja muulla yksityispraktiikalla. Hänen yksityistöitään onkin koko runsaasti, mm. 1920-luvun lopulta yksinkertaistettua klassismia edustavat hotelli Tammer ja Tuulensuun liike- ja asuintalo, 1930-luvulta funktionalistiset hotelli Emmaus, Tempon tavara-talo, tennishalli ja lukuisat tehdasrakennukset. Sodan jälkeisiä ovat mm. Tampereen Vapaakirkko, Helluntai srk:n rukoushuone ja ev.lut. seurakuntatalot Tammelaan, Pispalaan ja Epilään. Asuinrakennuksia hän suunnitteli useita kymmeniä. Strömmer tähdensi mielellään tornitalojen kokoavaa vaikutusta epämääräisen ympäristön parantajana. Tampereen ulkopuolisista Strömmerin töistä tunnetaan parhaiten Kemin kaupungintalo v:lta 1940 (tornimainen rakennus »kokoaa» sielläkin mainiosti ympäristöään) ja Merikosken voimalaitos Oulussa.

Yliarkkitehdin arvonimen saanut Bertel Strömmer siirtyi eläkkeelle vielä reippaana miehenä 1953. Vireydelle antoi pohjaa nuoruuden urheiluharrastus (aikanaan maan parhaita pikajuoksijoita) ja muut harrasteet, musiikki, shakki ja erityisesti valokuvaus, johon kiintyneenä hän talletti arvokkaan määrän mennyttä Tamperetta. Hän ymmärsi myös suuren perheen arvon (8 lasta). Luonteena Strömmer oli valoisa ja avoin, verraton kaskunkertoja ja harvinaisuutena ansaitsee maininnan hänen kykynsä myöntää tekemänsä virheet. »Bertel Strömmer oli todellinen kaupunginarkkitehti sydämeltään, joka ei tyytynyt ainoastaan välttämättömien virkatehtävien hoitoon vaan pyrki ohjaamaan koko kaupungin kehitystä.» (Seppo Rihlana).

E. L.





CARL EMIL HOLMBERG

1860—1943

Pitkääkaisen opettaja Teknillisen korkeakoulun historiassa on ollut rautatienrakennuksen professori Carl Emil Holmberg, jonka 43:a virkavuotta ei enää nykyään voitane ylittää. — Holmberg oli tehtailijan poika Helsingistä, siirtyi reaalikoulusta Polyteknilliseen kouluun, josta valmistui 1880 insinööriksi vain 19 v. ikäisenä. (Silloisen Polyteknillisen koulun pääsyaatimukset olivat alhaiset ja alaikärajana 14 vuotta. Opiskelu kesti kyllä 4—5 vuotta mutta kirjava tausta ilman karsintaa aiheutti valmistuvien insinöörien laadussa ilmeisesti suurempaa hajonaa kuin myöhemmin.)

Valmistumisensa jälkeen Holmberg toimi 3 vuotta Englannin ratatyömailla, palasi Suomeen ja nimitettiin Mikael Strukelilta vapautuneeseen graafisen statiikan ja insinöörityteen (lähinnä rautatienrakennuksen) nuoremman opettajan virkaan 1884. Tämä muuttui vanhemman opettajan viraksi 1897 ja rautatienrakennuksen professuuriksi 1908. Eräiden muiden opettajien tavoin Holmbergin oli jo ennen sitä ehtinyt saada professori h.c:n arvon »viranhoidouutteruuden ja yleishyödyllisen toiminnan vuoksi» — sama ansiokas mutta epätieteellinen peruste, millä titeliä nykypäivinäkin jaetaan. C. E. Holmberg oli rakennusinsinööriosaston johtajana 14 vuotta, 6 vuotta korkeakoulun vararehtorina ja viimeisenä virkavuotenaan rehtorina.

Holmbergin ammattikokemus perustui pääosaltaan opintomatkoihin (Euroopan maiden lisäksi Siperiaan ja mm. 2 kertaa USA:han). Kotimaassa hän suunnitteli 1896 Loviisan—Lahden yksityisen kapearaiteisen rautatien ja toimi seuraavina vuosina sen rakennuspäällikkönä. Vaikka kustannusarvio ylitettiin 50 %:lla oli onni kannattavuuslaskelman tekijälle suopea: liikenne ja sen tulot nousivat arvioitua huomattavasti suuremmiksi. Teoreettisesti Holmberg hallitsi kyllä aikansa rautatietekniikan varsin

hyvin. Luennoilla hän selosti rakennevaihtoehdon, esim. eri kiskotyyppit toisensa jälkeen mutta jätti kritiikin tai suositukset pois. Holmberg oli ja pysyi rautatiemiehenä eikä halunnut vielä 1920-luvullakaan antaa opetuksessaan tienrakennukselle sille kuuluvaa sijaa.

Holmbergin julkaisutoiminta tapahtui pääasiassa aikakauslehdissä. Hän oli Teknikern-lehden toimittaja sen ilmestymisajan 1896—1931 ja kirjoitti TFIF:s Förhandlingar-lehteen lukuisia artikkeleita. Käsikirjan luonteisia ovat teokset »Skizzer i bro-, väg- och vattenbyggnad», »Konstruktion af järnvägsbankar och skärningar» sekä »Järnvägsbyggnader i Finland under åren 1900—1930».

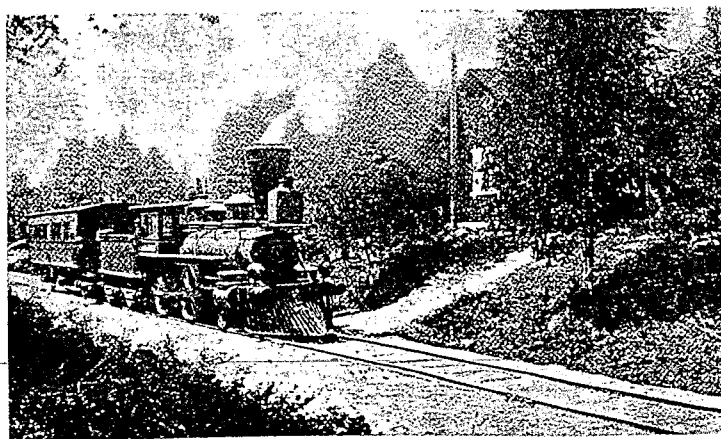
Kun Tie- ja vesirakennushallitus ryhtyi suunnittelemaan maan tarkkavaaitusjärjestelmää, pyydettiin 1890 ehdotus Holmbergilta, joka oli Saksassa perehtynyt mitaustekniikkaan. Holmbergin ehdotus hyväksyttiin ja hän osallistui itse sen toimeenpanoon 1892—95. Tämän 1910 valmistuneen Suomen ensimmäisen tarkkavaaituksen keskivirhe oli $\pm 1,08$ mm, mikä tuona aikana oli erinomainen tulos.

Holmberg oli henkilönä lujasti vakuuttunut ruotsinkielisen kulttuurin paremmuudesta suomalaisen verrattuna. Opettajaksi ennen mitään kieliasetuksia tullessaan hän luennoi ja kuulusteli loppuun asti ruotsiksi. Osaston erään toisen professorin erotessa Holmberg piti innostunutta lähtiäispuhetta: »det enda fel han har är, att han icke är svensk!» Ajan kielitaistelua kuvastaa myös Holmbergin lyhykäinen jäähyväispuhe hänen luopuessaan Teknologföreningens inspektorin tehtävistä. Puheessa oli kaksi sanaa: »Waren svenske!»

Elleikään kieliasiaa, Holmberg oli muuten yhteiskunnallisesti valveutunut. Hän oli säätyvaltiopäivien jäsen Loviisan edustajana ja kieltäytyi ottamasta osaa lainsäädäntötyöhön kunnes lailliset olot oli palautettu. Hän kuului myös Helsingin kaupunginvaltuustoon 1894—1918. Tietystä artistokraattisuudesta huolimatta hän tunsikin läheistä myötätuntoa työväenkysymystä kohtaan ja toimi (pääasiassa epäpoliittisen) Arbetets Vänner-yhdistyksen puheenjohtajana 1893—1904.

Kun professori Holmberg vihdoin 1927 piti jäähyväisluentonsa, lopetti hän sen vaikuttavan tyylikkäästi. Vanhus pyyhki taulun puhtaaksi, kirjoitti suurin kirjaimin siihen latinan sanat VIA — VITA, kumarsi ja poistui. Missä on tie, siellä on elämä, nöyrä mutta samalla uljas tervehdys roomalaisten ajalta nykyaikain rakentajille.

E. L.





SIGURD FROSTERUS

1876—1956

Asikkalassa Kalkkisten kanavaa rakentamassa olleen insinöörin poikana syntynyt Sigurd Frosterus opiskeli ensin taidehistoriaa ja suoritti fil.kandidaatin tutkinnon, siirtyi Polyteknilliseen opistoon ja valmistui arkkitehdiksi 1902. Frosterus oli silloisten kansallisromanttisten arkkitehtien aikalainen, mutta poikkesi näiden ihanteista jyrästi. Toisen nuoren arkkitehdin Gustaf Strengellin kanssa hän julkaisi taistelukirjoituksen »Arkitektur — en stridskrift», jossa kukoistuksessaan oleva kansallisromantiikka ornamentteineen ja vinjetiteineen pantiin matalaksi ja puhuttiin yleispätevämpien rationalististen ihanteiden puolesta (ruotsinkielisenä sanapartena »vi vilja en hjärn- och järnstil»). Sanoja säästämätön välienselvittely oli ilmeisen hedelmällinen, vaikka pintapuolisesti voisi hämmästellä arkkitehtuurin arvojen subjektiivisuutta; tässäkin tapauksessa molemmat kiistapuolet ovat jälkipolville hyvin ansiokkaiden arkkitehtien maineessa. Selitykseksi tarjoutuvat Frosteruksen omat sanat: »Taiteen historia on jatkuva sarja voittoja lähinnä edellisen kauden maku-suunnasta.» Ajoissa tapahtuva tietoinen luopuminen siitä linjasta, jonka paras sisältö on ehtinyt jo tyhjentyä, lie- neekin välttämättömyys niin suuresti intuitioon ja elämän- katsomukseen perustuvalla alalla kuin arkkitehtuuri par- haimmillaan on.

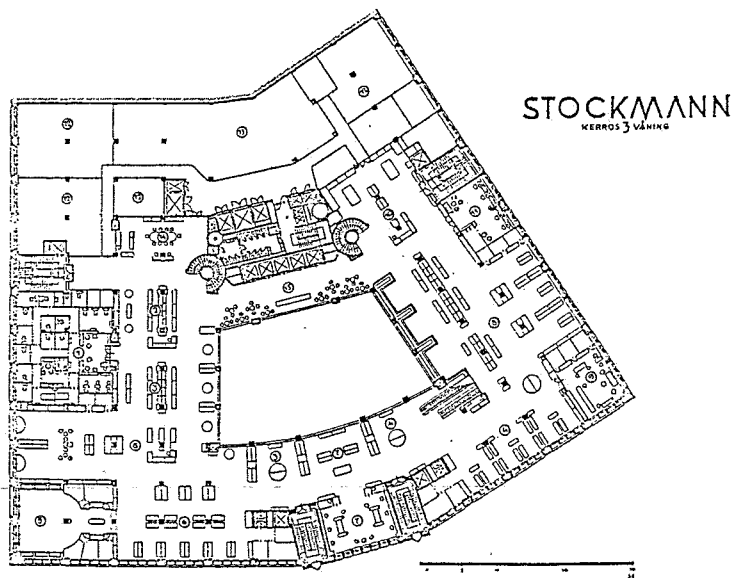
Frosterus pyrki kaiken aihe- ja tyylikertailun hyläten uudenaikaisempiin kansainvälisiin ihanteisiin viitehenkilö- nään erityisesti belgialainen van de Velde. Arkkitehtien on etsittävä liittolaisensa insinööreistä, ei arkeologeista tai esteetikoista.» Kiintoisa mielipide kun Frosterus kui- tenkin oli itse mitä suurimmassa määrin esteetikko.

Kritiikin ja muun vastuunkantamisen (mm. SAFAn varapuh.joht.) ohella Frosterus harjoitti omaa suunnittelua. Stockmannin tavaratalo v:ltä 1930, erittäin huolellisen val- mistelun tulos, muodostui hänen päätyökseen. (Talosta oli erityiskuvaus Rakennustekniikan n:ossa 9/1968.) Ulko- muodon pystysuora monumentaalisuus on sanan parhaassa merkityksessä ajatonta arkkitehtuuria ja sisätilojen toi- minnallisen selkeyden arvon huomaa parhaiten vertaamal- la niitä muihin vastaaviin yrityksiin. Muita arkkitehti- toimisto Frosterus & Gripenbergin töitä ovat mm. Helsin- gin Säästöpankin talo Aleksanterin- ja Fabianinkadun kulmassa, PYP:n empireympäristöään oudosteleva graniit- tipintainen pääkonttori Aleksanterinkadulla sekä Äetsän ja Inkeröisten voimalaitosten julkisivusuunnittelu. Ro- senlewien omistama Vanajan kartano kompleksi 1920-lu- vun alusta vaikuttaa muuten hyvältä, mutta sisältä liian pimeältä.

Maalaustaide ja erityisesti värien käyttö olivat Froste- ruksen jatkuvan tutkimuksen kohteena. Hän väitteli 1920 filosofian tohtoriksi aiheesta »Färgproblemet i måleriet» ja oli vuosisadan alkupuolen merkittävimpiä taidekriitikkoja. Aidot värit eli nk. puhdas paletti oli hänen mieliteemojaan. — Frosterus julkaisi paitsi tutkielmia estetiikan ja kirjal- lisuuden alalta, esseitä mitä monipuolisimmista aiheista. Helsingin yliopiston kirjastossa hänen teoksiaan esiintyy 9 eri aiheryhmässä filosofiasta puolustuslaitokseen asti. Merkittävimpiä ovat väitöskirjan lisäksi esseekokoelmat »Jorden krymper, jorden växer» (1930), »Ståldäterns Ja- nusansikte» (1935) ja »Nordiskt i dur och moll» (1946).

Sigurd Frosterus oli monitahoinen rakennustaiteen palvelija, läpeensä kultivoitunut välittäjähenkilö, joka osal- taan toi jatkuvuutta Suomen arkkitehtuuriin tällä vuosi- sadalla. Ilmettynä anglofiilinä häntä voinee sanoa kult- tuurikritiikin all-round-mieheksi. Kuvaa täydentävät eng- lantilaissävyiset urheiluharrasteet, tennis ja purjehdus. Nuoruuden jyrkkyyttä ja muodinmukaista uskonnonvas- taisuutta liensi myöhempien vuosikymmenten herkkyyys ja viisaus, mutta asioiden ytimeen osuvan terävyyden aja- tuksissa ja sanoissa Frosterus säilytti aina. Hän sai pro- fessorin arvonimen 1947.

E. L.





VILJO JOHANNES RINNE
1904—1957

Vesirakentaja Viljo Rinne oli vahtimestarin poika Helsingistä, kävi Normaalilyseon ja valmistui Teknillisestä korkeakoulusta 4 vuodessa 1928. Hän lähti vähäksi aikaa Saimaan kanavalle, jonka toinen rakentaminen oli aloitettu pari vuotta aikaisemmin, siirtyi nuorinsinööriksi TVH:n Oulun piiriin ja 1936 takaisin Saimaan kanavan insinööriksi. Hän tuli 1939 TVH:n kanavaosastoon toimistopäälliköksi, oli välillä jatkosodan vuosina Saimaan kanavan päällikkönä sekä toimi v:sta 1950 kuolemaansa saakka kanavaosastoa (nyk. vesitieosastoa) johtavana yli-insinöörinä ja TVH:n kollegion jäsenenä. Siinä virkauran ulkoiset puitteet. Näihin vuosiin sisältyy mitä perusteellisin tieteelliskäytännöllinen perehtyminen vesirakennusalaan, erityisesti hydraulikkaan, jonka parasta asiantuntemusta Viljo Rinne Suomessa edusti. Myös hänen panoksensa rakennusinsinööriliiton julkaisutoiminnassa oli erittäin huomattava.

Rinteen mielenkiinto hydraulikkaan oli peräisin jo Saimaan kanavan toiseen rakentamiseen liittyneen suunnittelutyön ajalta. Veden ja sen liikkeen olemuksen selvittely kokein ja kirjallisuuden avulla antoi hänelle pysyvän jännitteen. Tämähän on tyypillinen insinöörin ala, jossa teorialla ja kokeilla on kummallakin niin suuri osuus, että aihepiiri ei koskaan tyhjene. Rinne esitti Teknillisessä Aikakauslehdessä pari tutkielmaa 1942—43 (Vesikynnys sekä Lapon mukertoimen määrittämisestä) ja 1945 laajan oppi- ja käsikirjan Vesirakentajan virtausoppi. Putkijohtojen ja pohjaveden liikettä lukuunottamatta teos on ollut riittävän perusteellinen varsin laajaan käyttöön ja sen esitystapa on moitteettoman selkeä.

Käsikirja on myös Rinteen toimittama RIY:n julkaisu A 5, Rakennustekniikan suureiden merkinnät (1946). Tällä hetkellä se on ymmärrettävästi osittain vanhentunut mutta sen innostunut pyrkimys insinöörin oikeakielisyyden ja kirjallisen esityksen parantamiseen on aina ajankohtainen. Rinteen aikakauslehti-artikkeleista mainittakoon erityisesti bibliografiset, aukottomuuteen pyrkineet luettelot vesirakennusalan

mallikoekirjallisuudesta sekä Suomen kanavia koskevasta kirjallisuudesta (Tekn. Aikakauslehti 1948—49). Niissä yhtyy vesirakennukseen Rinteen toinen suuri rakkaus, kirjat. Viljo Rinne oli suuri kaikkiruokainen bibliofiili ja sellaisena harvinaisuus rakennusinsinöörin joukossa. Useimpien muiden bibliofiilien tavoin hänkin oli harrastanut ei vain kirjojen sisällöstä vaan myös niiden ulkomuodosta, painoasusta, väristä, tekijästä ja syntyhistoriasta. Matrikkeliinkin oli Viljo Rinne merkinnyt harrasteekseen »kirjat ja niiden kohdat».

Kirjarakkaus vei Rinteen TVH:n kirjastonhoitajaksi, johon hän vaivoja säästämättä kokosi mm. erityisen hyvät ja arvokkaat ulkomaisten ammattilehtien vuosikerrat. Niiden arvoa lisää se, että Teknillisen korkeakoulun kirjaston tuhouduttua pommituksissa ei siellä yleensä ole painotuotteita v. 1941 edeltäneeltä ajalta. Rinteen poismenon jättämä aukko näkyy jatkuvasti TVH:n kirjaston alamäkeä kulkevassa kehityksessä; tilanpuute ei ole ainoa puute. — Rinteen oma vesirakennusalan kirjasto on lahjoitettu TKK:n rakennusinsinööriosaston käsikirjastoon. Hankittuaan itseopiskelulla erinomaisen venäjätaidon Rinne kokosi vuosien mittaan myös edustavan kokoelman venäjänkielistä vesirakennuskirjallisuutta — nyt tämä 10 hyllymetrin erikoiskokoelma lojuu kielitaitoisten käyttäjien puutteessa R-osaston arkiston varastossa!

Tärkeä puoli Viljo Rinteen julkaisutoimintaa tapahtui Rakennustekniikan edeltäjän aikakauslehti Rakennusinsinöörin piirissä. Hän oli lehden toimitussihteeri 1947—54 ja sen jälkeen päätoimittaja kuolemaansa asti. Erityisen runsaasti hän laati lehteen kirja-arvosteluja ja referaatteja. Nämä selosteet osoittavat hämmästyttävää asiantuntemusta, monipuolista lukeneisuutta ja oivallista, iskevää sanankäyttöä.

Yli-insinööri Viljo Rinteen henkilökuvaa oli hienoluonteisen gentlemannin. Mihinpä muuhun voisi kirjoihin kiintynyt kasvaakaan. Alkututustumisessa vähän arka ja varovainen mutta perehdyttyä mitä hupaisin ja uskollisin ammattitoveri ja ystävä. Hänen loppuajan toimiaan oli oman ex libriksen, kirjanomistajan aateliemerkin hankinta. Erkki Tantun piirtämän vertauskuvallisen merkin poika tyydyttää tiedonjanoaan loputtomasti virtaavasta vedestä.

E. L.

Ex libris



VILJO RINNE



JOHAN SIGFRID SIRÉN

1889—1961

»Ensimmäisen palkinnon saanut ehdotus vastaa eduskuntatalolle asetettavia vaatimuksia sekä ulkopuolisen yksinkertaisen kauneutensa että sisäpuolisen monumentaalisuutensa puolesta. Huonesijoitus on käytännöllinen ja tarkoituksenmukainen.» Näillä koruttomilla sanoilla perusteli palkintolautakunta 1924 J. S. Sirénin (yhdessä K. Borgin ja U. Åbergin kanssa laatiman) eduskuntatalosuunnitelman muita paremmaksi. Tämä ja siihen liittynyt toimeksianto muodostuivat arkkitehti Sirénin läpimurroksi klassisen suunnan pääedustajana Suomessa seuraavina vuosikymmeninä. Lähes miespolven ajan leimaa antava on myös ollut hänen toimintansa Teknillisessä korkeakoulussa nyky-aikaisen arkkitehtuurin professorina.

Johan Sigfrid Sirén oli maanviljelijän poika Ylihärmästä, tuli Vaasasta ylioppilaaksi ja valmistui arkkitehdiksi 1913. Hän toimi 1918—25 yhdessä Kaarlo Borgin ja Urho Åbergin kanssa, jolta ajalta tunnetuin työ on Helsingin Sanomien toimitalo. Pienimuotoinen mutta omassa lajissaan todellinen mestariteos on Vanhan kirkon puistossa sijaitseva vapaussodan saksalaisten kaatuneiden muistomerkki. Eduskuntatalon kilpailu tapahtui yhteisen toimiston nimissä mutta toteutus jäi Sirénille henkilökohtaisesti.

Eduskuntataloa rakennettiin 1926—1931 ja Sirén oli koko ajan päätoimisesti kiinnitettynä yritykseen. Rakennus on suuri, 106 000 m³ ja sen toiminnallinen ja vertauskuvallinen arvo itsenäistyneen valtakunnan parlamenttina antoi hankkeelle aivan erityisen painokkuuden — ja määrärahoja ilman kiistaa. Tulos on komea loppupiste ennen funktionalismia vallinneelle kaudelle. Rakennuksena eduskuntatalo on keskeisimmät, jonka ytimenä on istuntosali ja muut tilat 5 kerroksena sen ympärillä. Eri marmorilajien lisäksi on talossa käytetty mahdollisimman »jaloja» materiaaleja, sisällä visakoivua, tammea, palisanteria ja pähkinäpuuta sekä julkisivuissa kuvanveistäjä Evert Porilan

löytämää Kalvolan punertavaa graniittia. Rakennuksen yksikkökustannukset nousivat, ymmärrettävää kyllä, ennätyskorkeiksi, n. 625 mk/m³ eli yli 2 kertaa kalliimmiksi kuin valtion samanaikaisissa muissa rakennushankkeissa. Eduskuntatalon ympäristön vieläkin toteuttamattomaan järjestelyyn Sirén omisti paljon huolta. Hän yritti mm. saada Mannerheimintien etäämmäksi ja katuna mahtavammaksi pois »pikkukaupunkimaisesta muodottomuudesta».

V. 1931 J. S. Sirén sai nimityksen arkkitehtuurin professoriksi Armas Lindgrenin jälkeen. Opetusvirassaan, jota hoiti eläkeikään v. 1957 asti, Sirén oli täsmällinen, suoraviivainen ja vaativa, toisinaan jäykän kategoriseltakin vaikuttava. Hän tunsikin klassillista ryhdikkyyttä ja selkeyttä kohtaan erityistä »sympaattisuutta» (Sirénin harrastama sana). Hänen suunnitteleman liikelat ovat esimerkkejä modernista klassismista, joka ei hevin tule vanhanaikaiseksi: Helsingissä mm. Lassila ja Tikanoja (1935, ensimmäisiä täysin betonirunkoisia taloja), Vaasassa saman yhtiön sekä KOP:n (1941) ja Suomen Pankin (1952) talot ja Tampereella vak.yhtiö Varman talo (1937).

Prof. Sirén oli useampaan otteeseen Helsingin yliopiston laajennus- ja jälleenrakennustehtävissä. Fabianinkadun uusi puoli tavoittelee ulkoa Engelin tyyliä mutta sisäpuoli pyrkii vastaamaan uudempiin korkeakoulutilojen vaatimuksiin. Sirénin viimeisiä suunnittelutöitä oli Helsingin Tuomiokirkon korjaus ja restaurointi (valm. Heikki Sirénin johdolla 1963).

J. S. Sirén oli »osallistuva» arkkitehti, joka viitsi tarvittaessa ryhtyä polemiikkiin vaivaan. Hän oli Pohjoismaisten Rakennuspäivien Suomen edustajiston puheenjohtajana keskeinen mies pohjoismaisessa yhteistoiminnassa. Voimakasprofiilinen, mahdollinen ja itsevarma Suomen edustaja. Hän oli Valtion rakennustaidelautakunnan puheenjohtaja, Helsingin kaupungin julkisivulautakunnan jäsen ja Arkkitehtiliiton hallituksen jäsen parikymmentä vuotta. Erityisen harrastunut hän oli taideteollisuuden edistämisestä; jo eduskuntatalon monipuoliset sisustustehtävät voimistivat suuresti alan toimintaa. Professori Sirén sai tekniikan kunnia-tohtorin arvon yhtenä neljästä v:n 1958 promootiossa.

E. L.





muotokuva



OTTO FRIDOLF NYBERG

1860—1923

Suomen rautatielaitoksen suuren laajenemiskauden huomatuimpia rakennusinsinöörejä oli Otto Fridolf Nyberg. Hänen työnsä tapahtui Tie- ja vesirakennusten ylläpidon ja suunnittelun ja rakentamisen. Tvhn rautatierakennusosaston johtajana kriisiaikojen läpi v:een 1920 toiminut Nyberg hankki määrätietoisella, tiukan persoonallisella toiminnallaan kunnioitetun nimen laitoksensa ja alaistensa keskuudessa.

Otto Nyberg syntyi Nurmijärvellä maanmittausinsinöörin poikana ja valmistui insinööriksi 1882. Ammatinvalintaan lieenee osaltaan vaikuttanut se, että Polyteknillisen koulun johtaja Andreas Seelan oli Otto Nybergin eno. Nyberg jatkoi opintojaan Berliinissä valtion apurahalla ja siirtyi 1884 USA:han. Pian sen jälkeen hän otti paikan toisella puolen maapalloa Kas-

pian radan rakennustöissä Venäjällä Turkestanin autiomaassa. Laajan ulkomaisen työkokemuksen hankkineena Nyberg palasi Suomeen 1886 ja tuli ainoan silloisen kulkulaitosrakentajan, Tvhn palvelukseen.

Nyberg toimi aluksi Karjalan radan (Viipuri—Joen-suu) rakennustyömaalla, tuli vanhemmaksi insinööriksi 1893, Porin radan työpäälliköksi 1895 ja seuraavana vuonna Turun—Karjaan radalle. Viimeksimainitulle antoivat oman leimansa Salon seudun savipehmeiköt, joita pyrittiin vahvistamaan näreteloin ja kokemusperäisesti mitoitetuin vastapenkerein. Tälle rataosuudelle valmistui myös Suomen ensimmäinen tunneli (156 m pitkä) Pohjankuruun 1897. Pari vuotta myöhemmin Nyberg siirtyi Oulun—Tornion rautatien suunnittelijaksi ja piiri-insinööriksi. Täällä maasto oli helppoa mutta sillat vuorostaan Suomen suurimpia. Nämä Ii-, Kemi- ym. jokien yli johtavat sillat rakennettiin palvelemaan samanaikaisesti maantieliikennettä.

Nyberg tuli 1904 Tvhn toimistoinsinööriksi ja nimettiin 1906 rautatierakennusosaston yli-insinööriksi. Nybergin 14-vuotisena yli-insinöör kautena rakennettiin n. 850 km uusia rautateitä minkä lisäksi osasto hoiti myös uusien ratojen tutkimukset. Näistä tärkeimpiä olivat valtakunnalliset poikittaisradat, keskeisimpänä osuus Jyväskylä—Pieksämäki—Varkaus. Poikittaisratojen suunnan määrittelyssä syntyi jatkuva ristiriitaa Suomen etuja ajavien viranomaisten ja tsaari-Venäjän sotilaallisten intressien välillä, jotka vaativat ensisijaisesti kaikkien Pietarista Suomeen tulevien yhteyksien tehostamista. Tämä suurvallan sotilaspolitiikan vahva ote autonomisen Suomen liikennepolitiikasta löi leimansa vuosisadan alun koko rautatiehistoriaan. Tyypillinen sotilasrata oli 1913 aloitettu Hiitolan—Raasulin rautatie, jonka tarkoituksena oli muodostaa suora yhteys Pietarista (ohi Viipurin) kohti Keski-Suomea ja Pohjanlahtea.

Samaisen Hiitolan—Raasulin radan työläisten asioissa Nyberg joutui ristiriitaan Kulkulaitostoimikunnan päällikön V. Voionmaan kanssa. Sodan aiheuttama korkeasuhtaan taustana työntekijät vaativat kollektiivista, työläisille kohtuuttomankin edullista työehtosopimusta, jonka Nyberg työnantajana hylkäsi mutta senaattori Voionmaa hyväksyi. Nyberg ja kaikki rataosuuden insinöörit uhkasivat erota, jolloin Voionmaa taipui mutta poisti senaattorikautensa loppuun asti Nybergiltä uusien ratatutkimusten päällikkyyden. — Aika oli kypsä yleisille työehtosopimuksille vasta 20—30 v. myöhemmin.

Otto Nyberg oli vanhan ajan virkamies, jolle järjestyksistä, säätytietoisuus ja perinteinen käsitys velvollisuuksista olivat tärkeitä. Tvhn kollegiossa hän sai vakaalla ja tunnollisella toiminnallaan erittäin arvovaltaisen aseman. Hän teki ahkerasti tarkastusmatkoja ratatyömaille ja nämä käynnit panivat työmaainsinöörit tarvittaessa sekä pelkäämään että hiomaan ruotsin kielen taitoaan. Oman aikansa rakennuttajayhteisössä Nybergillä oli samantapainen kulkupuheiden ympäröimä asema kuin monilla ennen aikojaan ukkoutuneilla piiri-insinööreillä piirissään Tie- ja vesirakennuslaitoksen pitkän historian aikana. Nyberg erosi 60-vuotiaana kesken virkakautensa, mutta toimi vielä luottamustehtävissä kunnallisalalla ja mm. TKK:n neuvottelukunnassa sekä Rosenlew-yhtymän johtokunnassa, johon oli avioliiton kiinnittämä. Hänen kuolinvuotenaan 1923 astui voimaan huomattava organisaationmuutos rautateiden suunnittelun ja rakentamisen siirtyessä VR:n huostaan.

E. L.



muotokuva



TOIVO REIJO VÄHÄKALLIO

1888—1962

T. R. Vähäkallio oli konstruktööri ja ensimmäinen huoneenrakennustekniikan professori Teknillisessä Korkeakoulussa. Virka on perustettu vasta 1944, mihin asti talonrakennuksen konstruktio-opin käytännöllinen jako arkkitehti- ja rakennusinsinööriosastojen välillä oli jatkuvasti selkiintymätön alan painopisteen vähitellen siirtyessä R-osastolle.

Toivo Reiho Vähäkallio oli työnjohtajan poika Helsingistä. Sukunimi oli vuoteen 1906 Vilander, kuten vanhemmalla veljelläkin Väinö Vähäkalliolla, josta tuli arkkitehti ja Rakennushallituksen pääjohtaja. Parin vuoden toiminta Jalmar Castrenin toimistossa insinööriksi valmistumisen vaiheilla 1913 johti Toivo Vähäkallion alusta pitäen staatikoksi ja konstruktööriksi. Hän hakeutui valtionrautateiden teknilliseen toimistoon sillansuunnittelijaksi ja yleni 1923 VR:n siltarakennustoimiston esimieheksi. Vapaussodan siltatuhojen korjaaminen oli erityisen nopeata ja reipasta toimintaa vaativa tehtävä. Huomattavin Vähäkallion aikana rakennettu silta oli Kymijoen ylitse vievä Korian betoniholvisilta, jonka 67 m:n pääjänne oli pitkän aikaa lajissaan pisin maassamme. (Holvia valettaessa syksyllä 1923 sattui urakoitsijalle telinesortuma, joka herätti aikanaan suurta huomiota. Holvi siirtyi lähes metrin mutta sen korjauksesta selvittiin suhteellisen pienin lisävaluin).

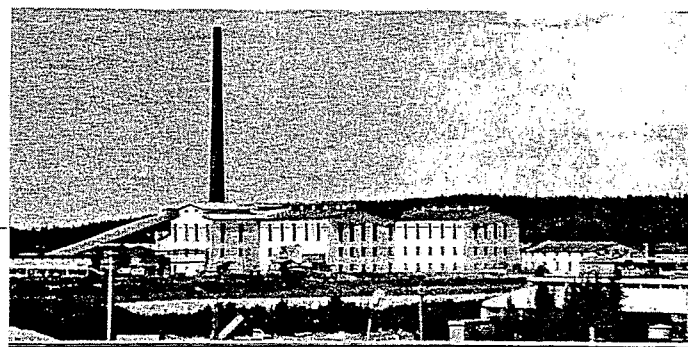
VR:ltä Toivo Vähäkallio siirtyi 1925 Teknilliseen korkeakouluun graafisen statiikan ja insinööritieteiden ensyklopedian lehtoriksi. V. 1935 hän tuli arkkitehti-osaston vastaavaan tehtävään, rakennustekniikan ja insinööritieteiden lehtoriksi J. I. Packalenin jälkeen ja oli tässäkin virassa 10 vuotta. Vähäkallio hoiti tilapäisesti myös useampaa professuuria, mm. vesirakennukseen kuuluvaa perustusrakennusoppia 1935—38. Hän oli joutunut geotekniikan piiriin aikaisemmin siltamiehenä ja kuului mm. alan kehityksen kannalta merkittävään VR:n geoteknilliseen komissioon sen sihteerinä.

Uuden huoneenrakennustekniikan professuurin haakuun pyysi Vähäkallio vuoden lisäajan ja laati respiittiaikanaan 3 tutkielmaa (ei painettuja), mm. maavaraislattioista ja toistuvien kuormitusten vaikutuksesta perustusten painumiseen. (Vm. yhteydessä käytetään todennäköisesti ensi kertaa suomenkielistä termiä »alustaluku» = Bettungsziffer.) Vähäkallio sai viran 1945 ja hoiti sitä eläkeikänsä asti 1954. Opettajana hän oli käytännön ja kokemuksen mies eikä tutkija. Tämä antoi opetukselle tietyn varovaisen yleissävyn, jossa pyrittiin toimimaan vanhalla jo-tunnetulla pohjalla. Vähäkallion kirjallinen tuotanto on niukka. Arvosteluissaan hän oli moitteettoman oikeudenmukainen ja tasapuolinen.

Opetustyön ohella Vähäkallio harjoitti itsenäistä suunnittelutoimintaa sangen runsaasti. Toimeksiantoja oli vuosikymmenten mittaan yhteensä parisen sataa. Erityisen huomattavia konsulttitehtäviä hänellä oli puolustuslaitoksen piirissä. Hän oli 1930-luvulla Valtion lentokonetehtaan (Tampere) ja tykkitehtaan (Jyväskylä) konstruktööri ja rakennuspäällikkö ja 1938—42 hän oli perushankintaohjelman rakennustöiden johtavana insinöörinä, jolloin varsin nopeasti suunniteltiin ja rakennettiin useita kymmeniä tehtaita, varikkoja, polttoainevarastoja ym. sotatalouslaitoksia. Perushankintojen rakennustöiden suunnittelutoimisto lienee ollut meillä ensimmäinen pysyvämpi työryhmä, jossa suunnittelu tapahtui alusta alkaen arkkitehtien, kone- ja rakennusinsinöörien yhteistyönä. Siviilipuolen suurempiin tehtäviin kuuluivat mm. Rakennushallitukselle konstruoidut seminaarit, TKK:n kemian laboratorio uusine arina-välipohjineen sekä Turengin sokeritehdas (kuva alla) ja Lännen Sokeri Säkylässä, joiden erityisprobleemana oli sokerin aiheuttaman betonikorroosion torjunta. Heinolan reumaparantola oli valmistuessaan 1951 Suomen korkein tiilirunkoinen talo (10 kerrosta). Töiden paljoudesta huolimatta ei Vähäkallion ikäpolveen kuuluva joutunut vielä esim. esijännityksen pariin.

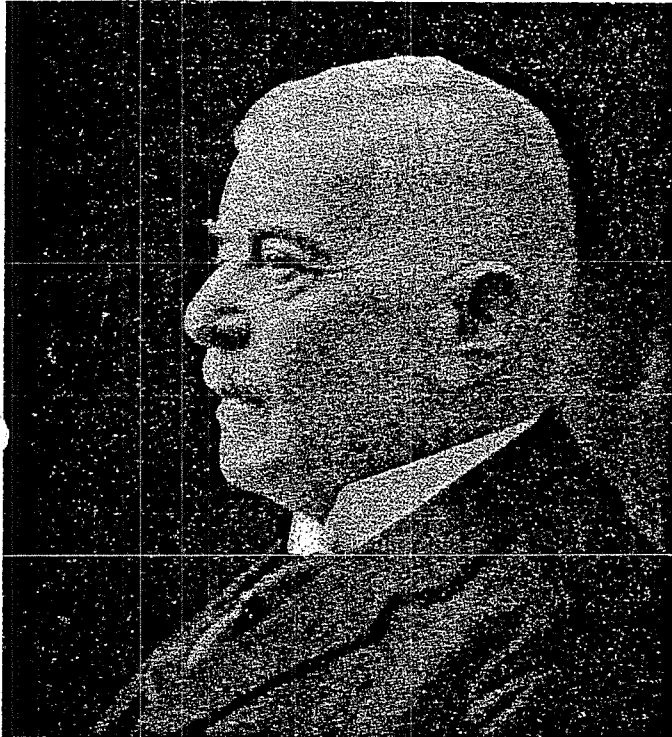
Toivo Vähäkallion »osallistuminen» tapahtui ammatin lävitse, hän oli komitea- ja lautakuntamies. Henkilönä hän oli herrasmies-konservatiivi, jonka näkyvimpänä ulkoisena harrasteena oli urheilumetsästys Ansalan metsästysseuran mailla Riihimäellä.

E. L.





muotokuva



ODERT SEBASTIAN GRIPENBERG
1850—1925

Rakennushallituksen pääjohtaja eli aikansa termein Yleisten rakennusten ylihallituksen ylitirehtööri, arkkitehti Odert Sebastian Gripenberg oli syntynyt Kurkijoella senaattorin poikana. Suvun sotilasperinteitä noudattaen hänkin kävi Haminan kadettikoulun ja meni Venäjän armeijassa alikapteeniksi, mutta luopui sotilasurasta 1875 ja valmistui arkkitehdiksi kolme vuotta myöhemmin. Gripenberg harjoitti jatko-opintoja Wienissä ja palasi 1879 Suomeen keskelle vilkasta rakentamistoimintaa ja alkavaa yksityisten arkkitehtitoimistojen kautta.

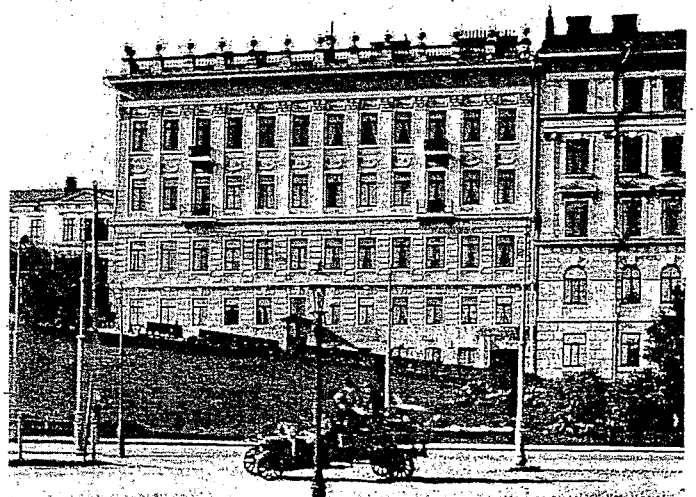
Sebastian Gripenberg sijoittuu tyylihistoriassa lähinnä uusrenessanssiin, jonka koristeellisuutta hän viljeli maltillisesti mutta monipuolisemmin kuin opettajansa F. A. Sjöström, jonka toimistossa oli aikanaan työskennellyt. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran talo on monumentaalisessa arvokkuudessaan hiukan raskas kun taas asuintalo Eteläranta 2 (1887) Tähtitorninmäen kupeella on erittäin hienostunut ja miellyttävä. Tätä rakennusta voinee pitää Gripenbergin parhaana Helsingissä ja kaupungin arkkitehtuurin inventoinnissa se onkin merkitty arvokkaimpien säilytyskohteiden joukkoon. Punatiilinen kulmatalo Erottajankatu—Ludviginkatu (1893) (nykyään osa Helsingin Sanomien toimitalokompleksia) viittaa siroine torneineen ja parvekkeineen hollantilaisperäiseen tiilirakennustaitoon. Samanhenkinen suippotornisuus leimaa useita Gripenbergin yksityistaloja, mm. Tampereen Hatanpään kartanoa (1900), joka nykyään kuuluu kaupungin sairaalaan.

Gripenberg tuli 1886 Yleisten rakennusten ylihallituksen vt. I arkkitehdiksi ja nimitettiin seuraavana vuonna ylitirehtööriksi ohi monien virkaiältään vanhempien. Taustavoimana oli tietävästi suomalaisen puolueen johtaja, senaattori Yrjö-Koskinen, joka ruotsinkielisten vastarinnasta huolimatta sai suomenkielisen ehdokkaansa läpi. Nimitys oli onnekas, sillä Gripenberg oli erinomainen organisaattori ja hallintomies. Rakennushallinnossa ruvettiin erikoistumaan toimialan mukaan; kasarmit, vankilat, koulut ja sairaalat saivat kukin omat kehittäjänsä. Ehkä tärkein puoli yleiseltä kannalta oli koneinsinöörien avulla käynnistetty LVI-tekniikan edistäminen, jolloin (vasta) saniteettitekniikka sai meillä vankan pohjan. Kaikkiin muihinkin rakennusratkaisuihin kiinnitettiin suuri huomio. Alan tutkimuslaitosten puuttuessa saattoi Ylihallitus näin verraten pitkälle vastata rakennustekniikan kehityksestä Suomessa.

Töiden teettämisessä oli ollut käytäntönä rakentajan valitseminen ns. urakkahuutokaupalla. Huutokaupassa olivat kaikki tarjoajat läsnä ja usein urakkasumma putosi »huudon voimasta» paljonkin alle oman kustannusarvion, mikä johti molemmin puolin epätydyttävään tulokseen. Gripenbergin aikana siirryttiin nykyaikaiseen kirjalliseen urakkatarjousmenetelyyn.

Sortovuosina Gripenberg onnistui torjumaan virastonsa venäläistämisen ja noustuaan vanhasuomalaisessa puolueessa merkittävään asemaan, tuli 1904 senaattoriksi kauppa- ja teollisuustoimituskuntaan. Senaatti erosi vuoden kuluttua suurlakon johdosta ja Gripenberg siirtyi yksityishenkilöksi puuhaamaan monissa taloudellisissa ja suomalaiskansallisissa harrastuksissa. Sebastian Gripenbergin henkilökuvan kiintoisin piirre onkin hänen aatteellinen suomalaisuutensa, huolimatta nimestä ja kuulumisesta aatelin edustajana säätyvaltiopäiviin. Henkilönä hän oli aloitteikas ja tarmokas, mutta silti rauhallinen ja virastopäällikkönä »helposti lähestyttävä». — Gripenberg oli mm. Kansallis-Osakepankin ja Helsingin Suom. säästöpankin hallintoneuvoston puheenjohtaja ja Kansallisteatterin taloudenhoitaja oltuaan aikanaan Kansallisteatterin suuren uudisrakennushankkeen alkuunpanija. Hän oli Arkkitehtiklubin ensimmäinen puheenjohtaja ja kielijaon mukaan syntyneen Suomalaisen Tekniikkojen Seuran perustajia ja senkin ensimmäinen puheenjohtaja. Yksityisesti hän harrasti musiikkia, erityisesti laulua ja oli taitava akvarellimaalaja.

E. L.





muotokuva



ARMAS ELIEL LINDGREN
1874—1929

Kansallisromantiikan merkeissä maineeseen kohon-
neen arkkitehtikolmikon Gesellius — Lindgren — Saa-
rinen yhteinen työskentely kesti vain kahdeksan vuotta,
mutta ehti jakautumiseensa 1905 mennessä paitsi tuot-
taa mestarillisia rakennuksia, myös tyhjentää aihepii-
rinsä lähes pohjia myöten. Yhtiömiesten lahjakkuutta
osoittaa, että he kykenivät joustavasti uusimaan tyyli-
tavoitteensa ja säilyttämään asemansa myös seuraavi-
na työjaksoina. Gesellius kuitenkin kuoli varhain
ja Saarinen muutti Amerikkaan 1923. Pisimpään vai-
kutti Suomessa Lindgren, joka oli viimeiset vuotensa
arkkitehtuurin professori Teknillisessä korkeakoulussa.

Armas Lindgren oli lyseon lehtorin poika Hämeen-
linnasta, kasvoi nousevassa suomalaiskansallisessa sivi-
tyspiirissä ja valmistui arkkitehdiksi 1897. Hänen omi-
naislaatuun uudessa toimistossa oli romantiikka ja
vilkas tunnelmointi. Eräässä lehtiartikkelissaan v:lta
1901 Lindgren romantisoii keskiaikaa, joka tuotti Suo-
mellekin vanhat kirkot, seuraavasti: »Keskiajan yö oli
sittenkin ihana yö, se oli täynnä unia ja sädehtiviä
näkyjä. — — — Meihin tehoaa aina se tunteiden har-
taus ja antaumuksen hehku, joka täyttää tämän ajan
kaikki elämänilmaisut. Sillä oli veressään tempera-
menttia ja mielikuvituksessaan vauhtia.» Yhteisen toi-
miston jälkeen Lindgren jatkoi omaa suunnittelutyö-
tään erittäin intensiivisesti.

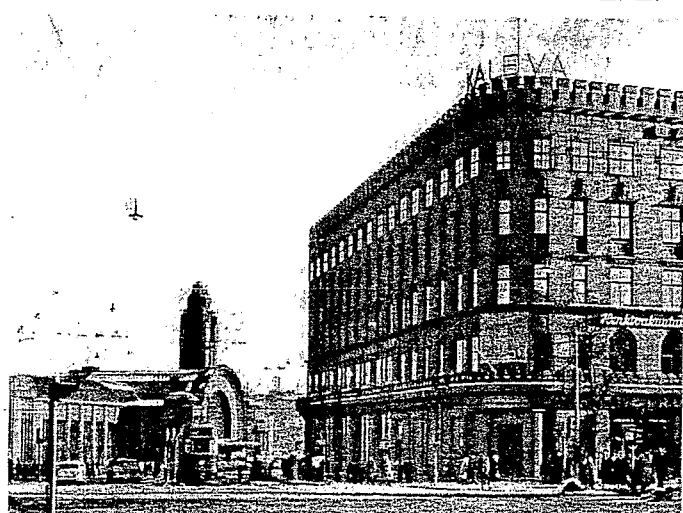
Helsingin keskustassa on Armas Lindgrenin töitä
Uusi ylioppilastalo (W. Lönnin kanssa, 1910) ja sen

vieressä Keskin. Vak.yhtiö Kalevan graniittipalatsi
(1913). Uusi ylioppilastalo on aina hävinnyt »vanhalle»,
vaikka on sinänsä varsin edustavaa aikansa arkkiteh-
tuuria sekä ulkoa että sisältä. (Mitähän sanoisi kauno-
sielu Lindgren, jos näkisi sen törkeän epäsiistin, »radi-
kaalin» kunnon, jollaisena ylioppilaskunta talonsa julki-
tiloja nykyisin pitää.) Kalevan talo saa raskasta ruskeata
rytmikkyyttä katonreunan sakaroista ja II kerroksen
kivikaiteesta; mitään käytännön tarkoitusta ei niillä ole.
Lindgren omisti erityistä huomiota julkisivuihin ja nii-
den yksityiskohtiin ja niinpä häneltä tilattiin toisen va-
kuutuspalatsin, Suomen talon Lönnrotinkadun ja Yrjön-
kadun kulmassa pelkkä koristeellinen julkisivusuunnit-
telu. Muita hänen rakennuksiaan Helsingissä ovat mm.
Tie- ja vesirakennushallitus (1912) ja klassisen rau-
hallinen Kulosaaren kasino (1913). Lindgren voitti
myös kilpailun kaupungintalosta, jonka piti nousta val-
tavana kolossina ympäristöään kaihtamatta Senaatintorin
etelälaidalle. Hämmästyttävää, että ainoakaan
ääni ei vielä 1910-luvulla kohonnut vaatimaan Kaup-
patorin-Senaatintorin miljööön koskemattomuutta (nyt-
temmin alue on lain voimalla rauhoitettu), mutta hanke
onneksi raukesi sittemmin itsestään.

Kun arkkitehtuurin professori vapautui G. Ny-
strömin kuoltua, hoiti Lindgren tätä keskeistä virkaa
pari vuotta vt:nä ja 1921—29 vakinaisena. Hänen
menestyksensä opettajana oli erinomainen pätevyys
antavan laajan kulttuuripohjan ja herkän innostuksen
vuoksi, joka tavoitti oppilaitten aaltopituuden. Suun-
nittelijana Armas Lindgren omistautui 1920-luvulla eri-
tyisesti kirkkorakennuksiin. Huonokuntoisten kirkko-
jen entistäminen keskiajan värikkääseen henkeen oli
häntä syvästi tyydyttävää. Hänen suunnittelemaan
uusia kirkkoja on Säynätsalossa, Valkealassa, Kuusan-
koskella ja Noormarkussa. Viimemainitun keskiai-
kaista mukailevan harmaakivikirkon valmistumisvuo-
deksi ei äkkipäätä arvaisi vuotta 1935. Turun tuomio-
kirkon suuressa restaurointityössä Lindgren oli taiteel-
lisena johtajana.

Armas Lindgren oli lähinnä taiteilija ja romantikko,
ei niinkään tilankäytön suunnittelija tai kaavoittaja.
Hän toimi 1903—12 myös Taideteollisen oppilaitoksen
taiteellisena johtajana, opetti muotoilua ja taidehisto-
riaa ja vaikutti ratkaisevasti oppilaitoksen tason nou-
suun käsityöläiskoulusta kohti varsinaista taideteolli-
suutta. Hän oli myös merkittävä organisaattori eri
säätiöissä ja toimikunnissa. Lindgreniä on joskus myö-
hemmin väheksytty »kauneudenpalvonnan» vuoksi,
mutta arvosteluun ei liene objektiivisempaa perustetta.
Yleisesti ottaen »Pohjolan trubaduuri» Armas Lind-
grenin asema Suomen arkkitehtuurin kehityksessä on
vankka.

E. L.





muotokuva



MANNE MATIAS MUONIOVAARA

1883—1958

Manne Muoniovaara kuului Suomen rakennusinsinöörikunnan ensimmäiseen teräsbetonisukupolveen. Betoniteknologian nopeasta kehityksestä on lähinnä kiittäminen Jalmar Castrenia, jonka oppilaita ja avustajia Muoniovaarakin oli mutta muistettakoon myös sementtiteollisuuden riipeä kasvu Paraisilla ja Lohjalla, mikä antoi alalle tuiki tarpeellisen kotimaisen raaka-ainepohjan. Betonikonstruktioit loivat insinööritoimistoja ja uusia rakennusliikkeitä ja alan uutuuksien soveltamisen vauhti tuskin jää jälkeen tämänkään päivän innovaatioista.

Manne Matias Muoniovaara oli pohjois-Ruotsista Kemiin muuttaneen seppämestarin poika, kävi koulunsa Kemissä ja valmistui insinööriksi 1908, sattumoisin ensimmäisenä rakennusinsinöörinä uudesta Teknillisestä korkeakoulusta. Vuosi jatko-opintoja Hannoverissa, jota seurasi toiminta kolmessa aikanaan keskeisessä konstruktioimistossa: Jalmar Castrenilla, Richard Helanderilla ja Valtion Rautateillä. Viime-
mainitusta Muoniovaara siirtyi 1917 vastaperustetun Oy Constructor Ab:n työpäälliköksi ja kahta vuotta myöhemmin yhtiön toimitusjohtajaksi v:een 1935 asti.

Osakeyhtiö Constructorin vaiheisiin sisältyy merkittävä osa suomalaista rakentamishistoriaa. Yhtiö rakensi

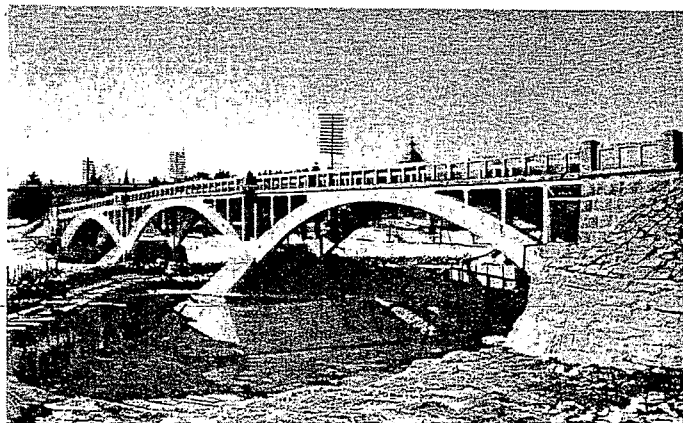
sotien välillä Helsinkiin ja muualle maahan kymmeniä asuintaloja, 13 sairaalaa, parikymmentä tehdasta, runsaasti liikerakennuksia (mm. Stockmannin ja Messuhallin) ja monia muita kohteita teräsbetonisesta laivasta Ilmajoella sijaitsevaan Ilkan patsaaseen asti. Erittäin huomattava oli Oy Constructorin panos sillanrakennuksessa, josta osa oli yhtiön omaa suunnittelua. Näitä itsenäisen Suomen alkuaikojen siltatöitä ovat mm. Tulkkilan silta Kokemäellä (kuva alla) ja Mierolan silta Hattulassa (molemmat 1919), Arkadiankadun silta Helsingissä (1924), Kymijoen rautatiesilta Koriolla (valm. sortuman korjauksen jälkeen 1925), Kokemäenjoen silta Porissa (1926), Hämeensilta Tampereella (1929), Aijälänsalmen silta Jyväskylässä (1930) ja Lönnrotinkadun silta Helsingissä (1931). Tällä hetkellä nämä kaikki ovat käytössä. Toivottavasti ei kaikkia teräsbetonin alkuaian rakennusmuistomerkkejä myöhemminkään pureta; esim. Tulkkilan ja Mierolan vanhat sillat ovat kaikessa ahtaudessaan varsin merkittäviä betonirakentamisen kuvaajia, joiden historiallista arvoa tällä hetkellä tuskin täysin ymmärretään.

Harrastus rakentamistalouteen ja omakohtaiset, osin karvaatkin kokemukset suhdanteiden vaihtelusta johtivat Muoniovaaran kokoamaan systemaattisesti alan kustannus- ja hintatietoja ja panemaan alulle valtakunnallisen rakennuskustannusindeksin määrittelyn. Tätä indeksiä on Suomen Pankin taloustieteellinen tutkimuslaitos julkaissut v:sta 1922 alkaen ja Muoniovaara oli mukana aloitteen lisäksi kustannustietojen kokoajana parikymmentä vuotta.

Oy Constructorin selvittyä pulavuosien vaikeuksista Muoniovaara luopui yhtiön johdosta ja tuli 1936 organisaatioltaan uudistetun Rakennushallituksen toiseksi osastonjohtajaksi (yli-insinööriksi). Hänen rakennusteknillisiä tavoitteitaan oli erityisesti kevytbetonin käyttö seinä rakenteissa, talvibetonointi ja töiden rationalisointi. Sota-aikana Muoniovaara joutui Kulke-
tosministeriön rakennusasiain osaston (KYMRO:n) osastopäälliköksi, keskeiseen ja epäkiitolliseen säännöstelytehtävään, joissa virasto pyrki tasaamaan huutavaa rakennusmateriaalipulaa ja kehittämään pula-ajan tilapäiskeinoja rakentamisen jatkumiseksi. Muoniovaara siirtyi Rakennushallituksen tehtävistä sairauden vuoksi eläkkeelle 60-vuotiaana 1943.

Päätehtäviensä lisäksi Manne Muoniovaara oli järjestömiehenä ja mm. Valtion rakennusalan työsaavutuskomitean puheenjohtaja 1930-luvun lopulla. Yksityisharrasteista oli musiikki, laulu ja viulunsoitto etusijalla. Hänen huomattavin julkaisunsa on oppikirja Sementti ja sen käyttö v:lta 1922, jossa esitetään »rautabetonin» teknologiaa jo verraten laajasti. Tämä rakennusteollisuuden ja rakentamistalouden merkkimies sai rakennusneuvoksen arvonimen 1946.

E. L.





muotokuva



VILJO GABRIEL REVELL
1910—1964

Kesken tunnetuimman työnsä, Toronton pilvenpiirtäjä-kaupungintalon rakentamisen kuollut Viljo Revell oli Suomen uusimman arkkitehtuurin näkyvimpiä ja merkittävimpiä miehiä. Hänen yleistyyliään voidaan nimittää »rationalistiseksi konstruktivismiksi» jossa hän antoi tekniselle rakenteelle usein ratkaisevan osuuden. Tämä edellyttää läheistä yhteistyötä insinöörien kanssa ja sen Revell pyrkikin ulottamaan mahdollisimman pitkälle alkuluonnoksista lähtien. Hänen toimistonsa oli myös yksi nuorten arkkitehtien tehokkaimpia koulutuspaikkoja.

Viljo Revell oli hovioikeudenneuvoksen poika Vaasasta ja valmistui arkkitehdiksi 1936. Opiskeluajalta on peräisin Revellin ensimmäinen työ, Helsingin linja-autoaseman viereinen liiketalo Lasipalatsi (1935 yhdessä arkkitehtien Kokon ja Riihimäen kanssa). Basaarityyppinen Lasipalatsi oli tarkoitettu vain tilapäiskäyttöön mutta täyttää yhä tehtävänsä ja edustaa niin »klassillista» modernismia että se on kaupungin arkkitehtuurin inventoinnissa merkitty luokkaan A 1 eli erittäin arvokkaiden säilytettävien rakennusten joukkoon.

1940-luvulla Revell toimi Suomen Arkkitehtiliiton jälleenrakennustoimiston johtajana, josta sittemmin kehittyi mm. RT-kortistoa julkaiseva standardisoimislaitos, sekä muissa rakennusalan organisoimistehtävissä. Läpimurtotyöksi suunnittelevana arkkitehtinä muodostui Teollisuuskeskus (Palace-hotelli) Etelärannassa. Tämä satamanäkymään massiivisesti vaikuttava

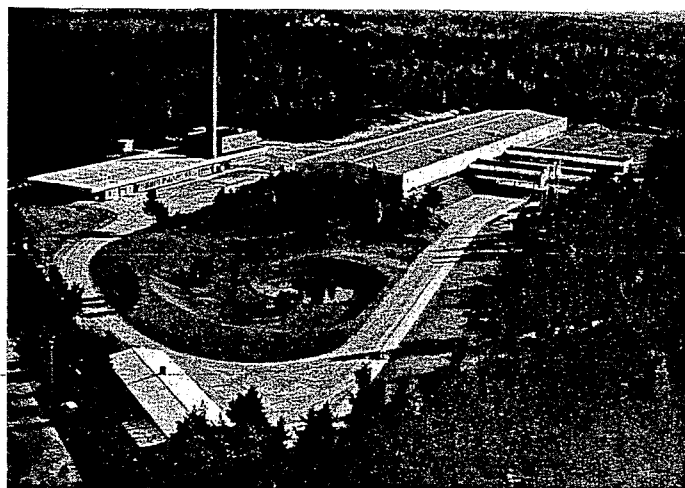
arvokas ja käytännöllinen rakennus valmistui juuri Helsingin olympiakisoihin 1952. Muita Helsingin töitä ovat mm. Didrichsenin taidemuseo Kuusisaareissa, Kaartin kasarnit (Heikki Castrenin kanssa) ja toteuttamatta jäänyt »Sininen nauha», kaksi 3-kerroksista nauhataloa Pohjois-Haagaan. Niiden kaarevat pitkät linjat ja sisällä kulkeva huoltotie, pitemmässä lähes 1 km:n mittaisena tekivät suunnitelmasta houkuttelevan omaperäisen, jonka olisi suonut toteutuvan. — Tapiolassa on 1950-luvulta useita töitä, leimallisimpana ehkä ns. Revellin tornit, 4 korkean talon ryhmä lennokkaine kattokonstruktioineen nykyisen pääkeskuksen länsipuolella. Mäntyviidassa kokeiltiin elementtikerrostaloja, mutta tulosta tuskin voi pitää onnistuneena. Matala lastentalo ja viereiset rivitalot sitä vastoin liittyvät erinomaisesti Tapiolan miljööseen.

Helsingin seudun ulkopuolelle Revell suunnitteli useita huomattavia julkisia rakennuksia. Kudenneuleen trikootehdas (1955) asuntoalueineen Hangossa Hopearannan kangasmaastossa edustaa korkealuokkaista teollisuusarkkitehtuuria (kuva). Vatialan siunauskappeli Tampereella (1960) taas on ilmeeltään joltisenkin karu mutta konstruktioiltaan kiintoisa rakennus: kantava paraabelikuori on tehty ruiskuttamalla betoni 3 kerroksena yksipuolista muottia vsaten. Kotikaupunkiinsa Vaasaan Revell suunnitteli keskuskorttelin liiketalo-kompleksin (valm. 1962), jonka merkittävin piirre Suomen olosuhteissa on koko alueen yht'aikainen saneeraaminen yksittäistonttien sijasta. Työ vaati neuvotteluja ja kompromisseja mutta yhtenäinen tulos on eduksi paitsi kaupunkikuvalle, myös tontinomistajille ja talon käyttäjille jo pinta-alan korkean hyöty-suhteen kannalta. (Samaa periaatetta on sittemmin jatkettu City-Centerin korttelissa Helsingissä.)

Toronton kaupungintalon kilpailuun 1958 osallistuttaan Viljo Revell oli voimiensa lakipisteessä. Ehdotuksia jätettiin 520 kpl 42 eri maasta. Revellin kaksoistorni, niiden välinen matala simpukkamainen istuntosali ja laaja, myös hyötytiloja sisältävä jalustaosa tehoaa sirolla veistoksellisuudellaan, joka erotti tämän ratkaisun muista. Tornit, joista korkeampi on 27-kerroksinen, on tutkittu ja konstruoitu kuorirakenteina aluksi dipl.ins. Paavo Simulan johdolla. Tämä kasvavan kanadalaisen suurkaupungin uusi keskus ja kiintopiste tuli maksamaan erinäisten kompromissien jälkeen n. 100 miljoonaa markkaa.

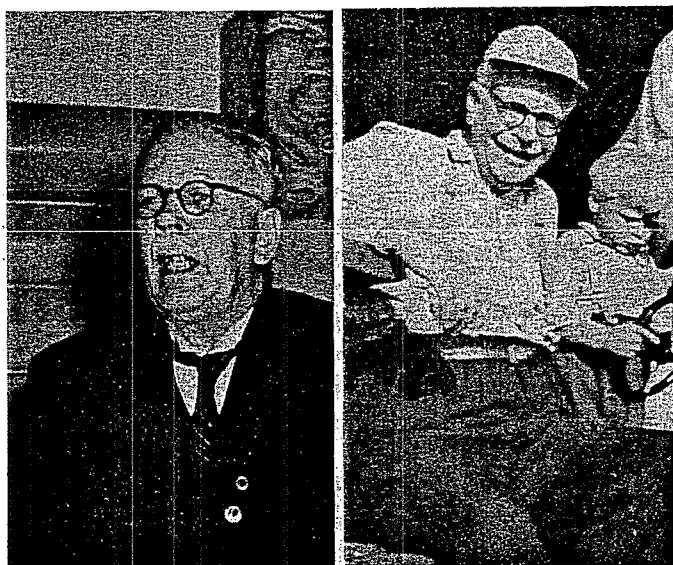
Viljo Revell oli modernisti ja uusimman rakentamis-, rakenne- ja LVI-tekniikan ennakkoluuloton soveltaja. Kun tähän liittyi yhteistyöhön altis luonne, oli tilanne rakennusinsinöörien kannalta mitä suotuisin ja toivottavin: ei määräilynhalua eikä etäisyyttä vaan kokonaisprobleemien ytimeen menoa ja yhteistoimintaa.

E. L.





muotokuva



HENRIK PROBUS OSSIAN SOLITANDER

[1890—1968]

Nykyisestä rakennusinsinöörikunnasta lähes puolet muistaa opettajanaan professori H. P. O. Solitanderin 196 cm pitkän hahmon, luentojen harvinaisen eloisuuden ja käytöksen herrasmies-arvokkuuden, jonka olennaisena osana oli kuitenkin iloinen huumorinpilke. »HPO» oli taiteilijan ja insinöörin yhdistelmä, vesirakentaja ja värikäs, seurallinen elämäntaitaja.

Ossian Solitander syntyi Helsingissä, isä oli filmaiseri ja teollisuushallituksen johtaja, äiti kuului Granfeltin (Kuusen) kulttuurisukuun. HPO valmistui insinööriksi 1913 ja tuli Tie- ja vesirakennusten ylihallituksen palvelukseen Juojärven kanavatyöhön ja I maailmansodan aikana Terijoen—Koiviston ja Jyväskylän—Pieksämäen rautatienrakennuksille. Näistä kisällivuosistaan hän on kirjoittanut tarkkakatseisia ja hupaisia muistelmapaloja runsaasti mm. Insinööriutuisiin. Hän siirtyi Saimaan kanavalle 1917 ja Tvh:n kanavaosaston toimistoinsinööriksi 1920 v:een 1938 asti.

Huomattavimmat väylätyöt, joissa Solitander oli mukana, olivat Keitele—Iisveden kanavointi ja Saimaan kanavan toisen rakentamisen aloittaminen. Keitele—Iisveden reitin 3 sulkua olivat ensimmäiset, joihin portit tehtiin raudasta. Tvh:n satamatöitä olivat Hangon sataman laajentaminen (jäänmurtajien niukkuudessa Hanko oli maan tärkein talvisatama) ja pienemmät Liinahamarin, Koiviston ja Suursaaren satamalaiturit.

Kun vesirakennuksen professuuri tuli A. W. Juseliuksen jälkeen 1935 avoimeksi, haki Solitander virkaa, mutta ei enempää kuin toinenkaan hakija täyttänyt opettajaneuvoston pätevyysvaatimusta. Uusi haku vuotta myöhemmin, 1 ½ v:n respiittiaika ja 1938 Solitander sai sekä pätevyyden että professuurin. Ala oli laaja, kun geotekniikan oppituolin puuttuessa siihen kuului perustusrakennusoppi ja periaatteessa myös nykyinen vesihuoltotekniikka. — Solitander harrasti erityisesti pienoismallitutkimuksia, joista tärkeimpiä olivat Pielisjoen Utrankoskeen sittemmin rakennetun uittosulun mallikokeet 1940-luvulla. Utran uittosulussa (pituus 175 m, valm. 1951) on pystyakselin ympäri kiertävät sektoriportit ja tämä sulkutyypin on myöhemmin saanut meillä useita seuraajia.

HPO oli innokas kynänkäyttävä ja julkaisija. Ammatillisia erillisteoksia hänellä on vain kolme (kaksi satamakäsikirjaa K. W. Hopun kanssa ja oppikirja Yleinen vesirakennus v:ltä 1933), mutta kokoomateoksissa ja aikakauslehdissä hän esiintyi sitä taajemmin. Hänelle ominaisia olivat katsaukset vesirakennusalan vaiheisiin eri ajankohtina ja muu tapahtumien kriittinen selostaminen ja arviointi — näkökulmia, jotka edellyttävät aina fakkikapeuden sijasta monipuolista yhteiskunnan tuntemusta.

Solitanderin siviiliharrasteista päällimmäisenä oli musiikki. Harrastettuaan säveltelyä jo poikasesta hän, »Nuotti-Nikodemus», laati musiikin Agapetuksen sanoittamaan revyyseen »Hei heipparallaa Helsinki», jota 1929 esitettiin lähes 100 kertaa pääkaupungissa. Paikallisväriä muuntamalla oli menestys Viipurissa ja Turussa yhtä hyvä. Humoristisia tilapäisrunoja ja kronikoita, vieläpä pitempiä (painamattomia) huvinäytelmiäkin syntyi HPO:n kirjoituspöydältä siinä kuin vesirakennusopin luentojakin.

Ossian Solitander siirtyi lopullisesti eläkkeelle 1959. Viimeiset vuotensa hän asui vanhassa kesäpitäjässään Hattulassa, puuhaili huvilallaan päivisin haalarit yllä eikä epäröinyt ryhtyä oman puutarhan tuotteiden torikauppiaksikaan Hämeenlinnassa. Iltaisin pelattiin shakkia, kirjoitettiin pakinoita, seurusteltiin laajan sukulais- ja ystäväpiirin parissa ja osallistuttiin paikallisiin rientoihin. Elämänvireytensä säilytti iältään vanha mutta mieleltään nuori professori aikansa loppuun asti.

E. L.

Hei, heipparallaa, Helsinki





muotokuva



KAUNO S. KALLIO

1877—1966

OIVA KALLIO

1884—1964

Arkkitiedit Kauno Sankari ja Oiva Sakari Kallio olivat papin poikia, edellinen syntynyt Ruovedellä, jälkimmäinen Alavetelissä. Useat julkiset rakennukset ovat veljesten yhdessä suunnittelemissa ja toinen yhtäläinen piirre oli työkohteiden samankaltaisuus: keskeisesti kirkkoja ja pankkirakennuksia. Oiva Kallio oli myös merkittävä varhaisfunktionalisti.

Kauno S. Kallio valmistui arkkitiediksi 1900 ja hoiti 1903—13 yhteistä toimistoa arkkit. W. v. Essenin ja rak.mest. E. Ikäläisen kanssa. Ensimmäinen mainittava itsenäinen työ oli Tampereen teatteritalo, joka vaikka on eri ajalta (1913), antaa viereisen Vanhan kirkon ja uudemman kirjastotalon kanssa Keskustorin itälaidalle ehjän uusklassisen ilmeen. Saman torin etelälaidalla sijaitseva Maatalousosakepankki (1936) on myös Kauno Kallion töitä. Kansallis-Osake-Pankille hän suunnitteli 10-kunta haarakonttoria, jyrkeviä, luottamusta herättäviä maaseututajamien rahanpesiä.

Kirkkorakennuksista tuli Kauno S. Kallion pääalue monen vuosikymmenen ajaksi. Hänen töitään ovat Alavuden (1914) ja Jämsän (1929) klassisistiset sekä Pohjaslahden, Taivalkosken ja Kitinojan modernimmat kirkot. Mainittakoon, että kutsukilpailuun Jämsän kirkosta osallistui voittaneen Kallion lisäksi Alvar Aalto ja Armas Lindgren. Uusimis- ja entistämistöitä Kallio johti n. 30 kirkossa; lähtökohtana oli eräissä (esim. Sääksmäki) vain tulipalolta säästyneet ulkoseinät. Tulos nosti miltei poikkeuksetta suomalaisen kirkonrakentamisen tasoa, joka tämän vuosisadan alussa oli ollut sekavaa ja osittain rappeutunutta. Kauno Kallion yksinkertaiseen asiallisuuteen pyrkivät, seurakunnilleen paljon iloa tuottavat kirkot ovat sisältä usein sukua 1600—1700-lukujen itseoppineiden rakentajamestarien harrasilmeisille töille.

Oiva Kallio valmistui arkkitiediksi 1908, teki veljensä tapaan runsaasti opintomatkoja ja perusti oman toimiston 1912. Hänen ensimmäinen kirkkonsa, Karkkuun 1911, on vielä hiukan kaavamainen graniittirakennus, mutta seuraavat, herkkä puukirkko Kurun korpikylässä Aurejärven (1923) ja sodassa tuhoutunut moderni Äyräpään kirkko (1933) ovat erinomaisen puhuttelevia pyhäkköjä. Hän suunnitteli runsaasti myös pienempiä seurakunnallisia rakennuksia. — Oiva Kallio toimi vuorostaan monen Pohjoismaiden Yhdyspankin haarakonttorin arkkitiedinä.

1920-luvun lopulla monella taholla esiin pyrkivä rakennusten »asialinja», funktionalismi sai Oiva Kalliosta tunnollisen kehittäjän. Villingin merenrantaan rakennetun huvilan »Oivalan» (1927) jälkeen hän suunnitteli henkivak.yhtiö Pohjan liiketalon Kaisaniemenkadulle (valm. 1930), jonka yhtenäiset ikkunauhat antavat rakennukselle jatkuvasti modernin ulkonäön. Korkeatasoisia uuden tyylin asuinkerrostaloja Kallio suunnitteli mm. Bulevardi 7:ään ja Kaivopuistoon.

Oiva ja Kauno S. Kallion yhteisistä töistä huomatuimmat ovat SOK:n toimitalo Helsingissä (1921) sekä Imatran voimalaitoksen julkisivusuunnittelu. SOK:n rakennusta (kuva alla) luonnehtivat kulma- ja sivutornit, jotka aikansa rakennusjärjestyksen vaatimina on kuitenkin jouduttu pienentämään vähemmän vaikuttaviksi kuin keskeinen sijainti Rautatien torin kulmauksessa ansaitsisi.

Lahjakkaat ja työteliäät veljekset kuolivat lapsettomina, kuten hämmästyttävän moni muukin tämän palstan henkilöistä. Inhimillisesti haikaata, mutta ei kulttuurikronikoitsijan valitettavaksi asti; minkä lasten lukumäärässä voittaa, sen useimmiten muussa tuotannossa menettää. Milloin tuotanto käsittää taattua ja hyvä-tasoisia kulttuuria, on sen maksimointi yhteiskunnan paras voitto.

E. L.





muotokuva



BERNDT JOHAN WILLIAM FORSS

1875—1962

Tie- ja vesirakennuslaitoksen piirihallinnon tähänastisen 110-vuotisen historian aikana on sen päälliköinä ollut yhteensä 68 piiri-insinööriä. Tähän kirjajaan joukkoon sisältyy eräitä henkilöitä, joilla tavomaisten virkamieshyveiden ohella on ollut merkittäviä rakennusteknillisiä tai organisatorisia ansioita. Yksi virkakunnan kyvykkäimpiä miehiä oli pitkäaikainen Kuopion (Savon) piiri-insinööri William Forss, jonka parhaaksi ansioksi on katsottava Punkaharjun maantien luonnonhoitoa kunnioittava rakentaminen 1930-luvulla.

Berndt Johan William Forss oli syntynyt Jämskessä mutta eli nuoruutensa Savonlinnassa, jossa isä toimi pormestarina. William Forss valmistui insinööriksi 1899 ja tuli heti Tvh:n palvelukseen aluksi Mäntyluodon satamarakennukselle, kanavatutkimuksiin ja ylläpitoon sekä vv. 1903—16 Länsi-Hämeen piiriin Tampereelle. Piirikonttori oli pieni: eteinen ja kaksi huonetta, joista toinen piiri-insinööriä, joka hoiti myös kassan ja kirjanpidon, toinen muita insinöörejä ja rakennusmestareita varten. Kirjeet kirjoitettiin ja kopioitiin käsin, mutta alkeellisissakin oloissa selvitettiin, kun valtaosa piirin asioista koski hi-taita vesistökatselmuksia.

Vuonna 1916 vanhempi insinööri William Forss siirtyi Kuopion piiriin. Kaksi vuotta myöhemmin hänestä tuli vt. piiri-insinööri ja 1925 piirihallinnon uudelleenjärjestelyn yhteydessä vakinainen, nyt Savon piirin nimen saaneella alueella, johon kuuluivat nykyiset Kuopion ja Mikkelin läänit. Kiireellisin Poh-

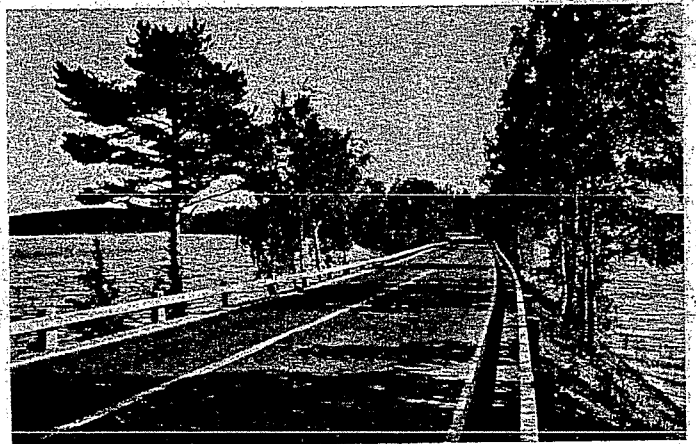
jois-Savon tiehanke oli yhteys Kuopion niemeltä pohjoiseen ja itään. Suomen siihen asti suurin tiepengertyö, 1929—32 rakennettu Kallantie käsitti n. 200 000 m³ täytemaata; sillat olivat yhteiset aikaisemman rautatien kanssa. Ennen Kallantien valmistumista toimi Kuopion-Toivalan välillä Forssin aloitteesta ns. rautatielossi, erikoisvalmisteen tavaravaunu, johon henkilöautot voitiin ajaa suoraan junaan. Nykyvuosina VR:llä on taas vastaavaa palvelua kaukojunissa, mutta kuvaavaa 1920-luvun VR:n tehtävänkäsityksen kapeudelle oli ensimmäinen vastaus Forssin ja läänin maaherran aloitteeseen: »rautateiden liikenteenharjoitus ei edellytä yhdistettyä juna- ja autokuljetusta».

Kunnossapitotöiden osalta v:n 1927 tielaki loi sekavan järjestelmän, jonka mukaan huolenpito maanteista kuului nimismiehelle, kuten ennenkin ja heitä avusti joukko uusia toimenhaltijoita, Tvh:n tiemestarit. Käytännön yhteistoiminta nimismiesten, tiemestarien ja viimeainittujen esimiehen piirikonttorin välillä oli arkaluontoista ja usein tuloksiltaan epätydyttävää. Piiri-insinööri Forss ratkaisi asian maaherrojen kanssa kehityksen vaatimaan suuntaan: piirikonttori ja tiemestari henkilökuntineen hoitavat tiet kokonaisuudessaan, nimismiehelle jää vain rahoitus, laskujen maksaminenkin vasta tieviranomaisen hyväksymisen jälkeen. — Nimismiesten sinänsä arvokas osuus poistui maanteiden kunnossapidon kuvasta lopullisesti vasta lainmuutoksen jälkeen 1948.

Punkaharjun maantien parantaminen autoliikenteelle kelpaavaksi, sen suunnittelu ja toteutus (1937—39) ovat malliesimerkki, millä tavoin maisemanhoidon ja matkailun intressit voidaan ottaa tienpidossa huomioon. Alkuvaiheessa pidettiin Punkaharjulla useita neuvotteluja, joihin osallistuivat myös pätevät matkailun ja luonnonsuojelun edustajat. Vaihtoehtoisista linjoista ei parasta valittu pelkkien liikennekustannusten mukaan vaan myös maastoretkelyin, jolloin saatiin kuva kunkin vaihtoehdon mahdollisuuksista säilyttää ainoalaatuisen harjun luonne ja tarjota kau-neutta tie käyttäjille. Rumentavat leikkaukset haluttiin välttää ja aikaisemman tietyön jättämät raiskiot korjattiin. Tien luiskia ja ojia ei määrätty yksioikaisesti normaalipiirustusten mukaan vaan maaston ja todellisen tarpeen mukaan jne. Lopputulos on erinomaisen onnistunut niin autoilijoille, jalankulkijoille (runsaasti erillisiä polkuteitä) kuin tietä kauempaakin katsovalle. William Forssin henkilökohtainen kulttuuritahtoinen panos oli tulokseen ratkaiseva.

William Forss siirtyi eläkkeelle 1941, sai yli-insinöörin arvonimen ja hoiti vielä useita vuosia erikois-tehtäviä Tvh:ssä. Vanhan ajan herrasmies, toimisaan luja mutta käytöksessään tahdikas saavutti koto-naan Lauttasaaressä 87 vuoden korkean iän.

E. L.





SELIM ARVID LINDQVIST
1867 — 1939

Selim A. Lindqvist oli vuosisadan alun tuotteliaimpia suomalaisia arkkitehtejä. Hän suunnitteli Helsinkiin nelisenkymmentä rakennusta ja parhaat näistä edustavat paitsi kestäväää tyyliä, aikansa edistyskellsintä rakennustekniikkaa. Lindqvist oli uusien materiaalien ja menetelmien kokeilija, mitä on pidettävä erityisenä ansiona menneen aikana, jolloin rakentamisen kehitys oli yksityisten ammattimiesten varassa.

Selim Arvid Lindqvist oli vääpelin poika 16-lapsisesta perheestä Helsingissä. Hyvänä piirtäjänä hän hakeutui Polyteknilliseen opistoon ja valmistui arkkitehdiksi 1888. Hän ryhtyi osakkaaksi rak.mest. Elia Heikelin kanssa, jonka hyvät suhteet liikemiespiireihin toivat toimistolle töitä ja Lindqvististä tulikin erityisesti liike- ja teollisuusrakennusten arkkitehti. V. 1890 valmistui Oy Merkurius, Pohjois Esplanadink. 33, jonka piirustukset Lindqvist oli laatinut jo 21-vuotiaana. Rakennuksessa on uusrenessanssin piirteitä, mutta konstruktioiltaan se on moderni liiketalo, ulkoseinänä kahdessa alimmassa kerroksessa pilarien lisäksi vain lasia suurina ikkunapintoina. Ajan rakennusjärjestys ei hyväksynyt tällaista »seinättömyyttä» mutta toteutus sallittiin lopulta arkkitehdin vastuulla. Hyvin onnistui ja Lindqvist sai rohkean kokeilijan maineen.

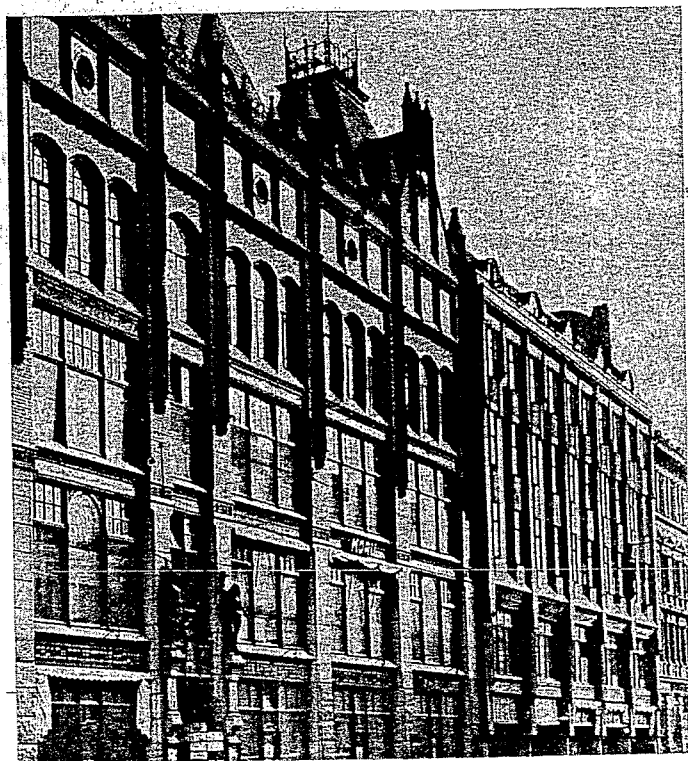
1890-luvulla Lindqvist teki useita pitkiä opintomatkoja, sai virikkeitä etenkin Saksasta ja liittyi tyyllilissesti jugendiin. Liiketalo Aleksanterink. 13 Mikonkadun kulmassa (1900) on ulkoa vielä uusgotiikkaa mutta pohjasommitelultaan vapaa. Tätä kauniin pystylinjaista, hillityn koristeellista ja hyvin tarkoituksenmukaista rakennusta voidaan pitää Lindqvistin huomattavimpana arkkitehtoonisena suorituksena (kuva oik.). Kantavana rakenteena on yhdistetty tiiliseinä ja rautakolonni; pohjaveden pinnan alapuolisen kellarin eristys varmistettiin pumpuilla. Teräsbetonin antaessa uusia mahdollisuuksia alkoivat jugend-tyylin vapaa, vain käyttötarkoituksesta riippuva pohjamuoto ja aaltomainen julkisivu päästä enemmän esille, mikä johti suurempaan keveyteen ja valoisuuteen. Tällaisia liike-taloja Lindqvist suunnitteli runsaasti Helsingin keskus-

taan, jossa jäljellä ovat vielä mm. Aleksanterink. 7 ja Aleksanterink. 11 (Musiikki-Fazer). Erittäin huomattavaa teräsbetonialan kehitystä merkitsivät Helsingin kaupungille tehdyt hyötyrakennukset, raitiovaunuhallit ja Suvilahden voimalaitos (1908) Sörnäisissä sekä sähkölaitos Kasarmikadun ja P. Robertinkadun kulmassa (1909). Niiden lähtökohtana, josta selväpiirteinen muoto nousi, oli käytännöllisyys, ei »tyylin toteuttaminen», johon arkkitehdit oli 1800-luvulla miltei yksinomaan koulutettu. Konstruktöörinä toimi Jalmar Castren.

Muita Lindqvistin huomionarvoisia töitä ovat Helsingissä mm. Hietalahden halli ja asuintalo Eolus Kruunuvuorenk. 1 (molemmat 1903), sairaalaksi suunniteltu Villa Ensi Merikadulla sekä yksityistalot Villa Johanna ja Villa Riviera Eirassa. Mikkeliin hän piirsi kaupungintalon, vesitornin ja kauppahallin, Kuusankoskelle ja Kaukaalle tehdasarakennuksia. Vaikka arkkitehtuurin taso vaihteli, pyrki Lindqvist jatkuvasti rakenteellisiin uutuuksiin kuten suurempiin ikkunoihin, ilma- ja höyrylämmitykseen, massalattioihin ja asuintalojen rikkakuihuihin.

Lindqvistin 1910-lukua alkaa jo leimata paljojen töiden tuoma maneeeri. Arkadiankadulla sijaitseva Maanviljelijäin Maitokeskuksen massiivinen kompleks on lähinnä muodoton. Ainoa sakraalirakennus, Malmin hautausmaan kappeli (1920) on sekin tehtävänsä vastaamattomasti synkähkö. Luovaa panosta tuskin paransi se, että Lindqvist ei harrastanut arkkitehtikilpailuihin osallistumista.

Selim A. Lindqvistin ura jäi lopulta lyhytikäiseksi. I maailmansota tyrehtytti rakentamisen ja samoihin aikoihin Lindqvist sairastui alkoholismiin, joka johti työkyvyttömyyteen ja mursi muutkin hengenvoimat. Osittain sulkeutunut ja sopeutumaton luonne, joka loitonsi mm. ammatillisesta seuraelämästä, ajoi vihdoin täyteen eristyneisyyteen. Lindqvist oli merkittävä teknillis-rationalistinen arkkitehtuurin kehittäjä, mutta avarakatseista rikkaan hengenelämän nerokkuutta esim. parhaiten kansallisromantikkojen tapaan hänessä ei liene ollut. — Pitäjänmäellä, jossa Selim Lindqvist asui ja hoiti mieliharrastustaan puutarhanviljelyä, on pieni katu nimetty hänen muistokseen. E. L.



Muiden kirjoittajien elämäkerrat (Rakennustekniikka 4/1995)

PROF. OSMO
KORVENKONTIO

Rakennusinsinööri- kunnan Grand Old Man professori Herman Ossian Hannelius



Keväällä 1996 tulee kuluneeksi kolmekymmentä vuotta siitä, kun prof. Hannelius (11.4.1885–10.9.1970) luopui hoitamastaan sillanrakennuksen professuurista jääden eläkkeelle. Kun hänen kuolemastaankin on kuluva syksynä jo vierähtänyt 25 vuotta, lienevät hänen merkittävä nähtyönsä ja persoonallisuutensa nuoremmille rakentajapolville tuttuja vain insinööri- ja rakentajien traditioiden kautta.

Professori Hanneliuksen, koko Suomen vanhemman rakennusinsinöörin ihailun ja kunnioituksen Hermannin poismeno, päättyi hyvin merkittävä ajanjakso. Sen kuluessa luotiin pohja maamme rakennusinsinöörin koulutukselle, jonka korkea taso on ollut tunnettu ja tunnustettu maamme rajojen ulkopuolellakin. Prof. Hanneliuksen merkitys tässä kehitystyössä oli ratkaisevan keskeinen. Herman Ossi Hanneliuksen karriääri sattui ajanjaksoon, jonka kuluessa tekniikka kehittyi huimaa vauhtia. Alkuaikojen Müller Breslaun graafisesta statikasta ja rautabetonista siirryttiin matriisianalyysiin ja esijännitettyihin teräsbetonirakenteisiin.

Herman Ossian Hannelius syntyi Lohjalla huhtikuun 11. päivänä 1885. Hänen syntymästään tuli näin ollen viime keväänä kuluneeksi satakymmenen vuotta. Hän pääsi ylioppilaaksi Turun klassisesta lyseosta vuonna 1903. Opiskeltuaan Polyteknillisen Opiston insinööriosastolla hän suoritti insinööritutkinnon vuonna 1907, siis vuotta ennen kuin opisto muutettiin korkeakouluksi.

Valmistuttuaan nuori insinööri Hannelius toimi tie- ja vesirakennus- ja rautatiehallinnon palveluksessa tutkimustehtävissä, siltojen suunnittelijana sekä ratainsinöörinä aina vuoteen 1917 saakka. Silloin hän siirtyi Teknillisen korkeakoulun graafisen statikan ja insinöörityöteiden lehtoriksi, jossa virassa hän toimi aina vuoteen 1924 asti. Aikakautensa harvinaisena poikkeuksena, julkaisi hän jo vuonna 1918 väitöskirjansa "Tvådelade vertikalfackverk". Väiteltään tekniikan tohtoriksi vuonna 1921 Hannelius jatkoi työtään lehtorina vuoteen 1924, jolloin hänet nimitettiin Teknillisen korkeakoulun sillanrakennuksen ja rakennusstatikan professorin virkaan. Tätä virkaa hän hoitikin sitten yhtäjaksoisesti vuoteen 1954, jolloin hän jäi professorin virasta eläkkeelle. Vielä eläkevuosinaan hän jatkoi sillanrakennuksen professorin hoitamista vt:nä aina kevääseen 1956 asti, jolloin hän luopui opetustoiminnasta lopullisesti.

Professori Hannelius toimi myös Teknillisen korkeakoulun rakennusinsinööriosaston johtajana vuodesta 1927 alkaen aina eläkkeelle siirtymiseensä asti vuonna 1954.

Professori Hannelius toimi useiden vuosikymmenien aikana siltojen suunnittelijan sekä tie- ja vesirakennushallitukselle että lukuisilla kaupungeilla. Hänen suunnittelemistaan silloista huomattavimpia on Ounaskosken yhdistetty rautatie- ja tiesilta Rovaniemellä, mikä silta oli silloin suurin lajissaan Suomessa. Toinen mainittava silta on Tornion tiesilta, jonka keskijänne oli silloin maamme pisin teräksinen siltajänne. Prof. Hanneliuksen suunnittelemissa ovat myös kaksi katusiltaa Turun kaupungissa, Turun Tuomiokirkkosillan leventäminen sekä Myllykosken, Tainionkosken, Mämmensalmen, Vihantasalmen, Kivisalmen, Leppävirran ja lijoen maantiesillat sekä Tammerkosken Ratinan Vuolteen katusilta.

Paitsi siltoja prof. Hannelius suunnitteli kantavat rakenteet eräisiin suuriin julkisiin rakennuksiin sekä tehtaisiin. Tällaisina mainittakoon Helsingin Postitalo, Ihalaisten sementtitehdas ja Finlayson-Forsman kutomohalli. Suunnittelutehtäviensä avulla hän pysyi aktiivisessa yhteydessä käytännön rakentamiseen.

Prof. Hanneliuksen kirjallinen tuotanto on laaja käsittäen useita merkittäviä

tieteellisiä ja teknillistä alaa koskevia julkaisuja ja tutkielmia. Näistä mainittakoon hänen julkaisunsa, jotka käsittelevät kaksijakoisia ristikkoja, jäykkä-kantaisia kaarisiltoja sekä kehä- ja kaariteoriaa.

Herman Ossian Hanneliuksen oli monien teknillisten järjestöjen aktiivinen jäsen. Ennen ammattikuntamme oman järjestön perustamista hän toimi Suomalaisen tekniikkajärjestön rakennusinsinöörien kerhon sekä Betoniyhdistyksen puheenjohtajana. Suurien ansioittensa johdosta Betoniyhdistys valitsikin hänet kunniajäsenekseen. Erittäin merkittävä oli prof. Hanneliuksen työ Rakennusinsinööriyhdistyksen perustamisessa sekä toiminta sen ensimmäisenä puheenjohtajana. Kiitollisena prof. Hanneliuksen suorittamasta työstä valitsi rakennusinsinööriyhdistys hänet järjestönsä ensimmäiseksi kunniajäseneksi sekä maalautti arkkitehti Harald Sandbergilla hänen muotokuvansa, joka paljastettiin RIL:n toimiloissa 28.5.1956 yhdistyksen hallituksen läsnäollessa. Hänen muotokuvansa on edelleen nähtävissä RIL:n toimistossa.

Neljä vuotta myöhemmin 11.4.1960 paljastettiin Herman Hanneliuksen rintakuva Otaniemessä rakennusinsinööriosaston aulassa. Patsaan veisti kuvanveistäjä Aimo Tukiainen ja Teknillisen Korkeakoulun rehtori Jaakko Rahola otti kutsuvierasjoukon läsnäollessa patsaan vastaan korkeakoulun puolesta. Patsastoimikunnan puh.joht. prof. V. Kuuskoski päätti paljastuspuheensa seuraaviin sanoihin:

"Toimikunta pyytää saada jättää tämän taideteoksen Teknillisen korkeakoulun omistukseen ja toivoo sen aina muistuttavan meitä niistä korkeista päämääristä, jotka professori Hanneliuksen on oppilailleen asettanut ja joita seuraten hän itse on tehnyt pitkän ja siunauksellisen elämäntyönsä Isänmaan parhaaksi."

Loistavan virkauransa lisäksi Herman Ossian Hanneliuksen muistetaan erinomaisena opettajana ja persoonallisuutena, jonka tuntemista hänen oppilaansa ja ystävänsä pitivät suurena etuoikeutena. Hänen oppilaidensa keskuudessa nauttiman suosion yhä eläviä tunnussanoja ovat olleet insinöörkillan perinteinen Hermanninsitsi sekä killan lempinimi Hermannin nuoriso-seura. Opettajatoveri prof. H.P.O. Solitander toteaaakin kirjoituksessaan 11.4.1955 prof. Hanneliuksen täyttäessä 70 vuotta, että nimitykseen Her-

manni sisältyy voimakkaan aito teekkarihenki ja huumori, mikä on aina kuulunut Hanneliuksen seurusteluun ja pöytäpuheisiin olennaisena osana.

Ehkä voin parilla muistolla höystää tuota kuvaa. Ensimmäinen muistoni on vuodelta 1936, jolloin prof. Hanneliuksen oli määrätty hoitamaan mekaniikan, statiikan osan luentosarjaa. Luentosarjaan kuului säännöllisesti seuraavan viikon maanantaina tarkastettavat harjoitustehtävät, jotka Hermannin saneli luentonsa alussa. Tehtäviä oli aina kaksi, joten sanelu alkoi sanoilla: "Ensimmäinen tehtävä. Se kuuluu näin... Toinen tehtävä. Se kuuluu näin." Eräällä kerralla luento alkoi tavanomaisesti: "Ensimmäinen tehtävä". Seurasi sitten ensimmäisen tehtävän sanelu. Sanelu jatkui: "Toinen tehtävä. Toista tehtävää ei ole." Tehtävät otettiin vastaan iloisella naurulla.

Paria vuotta myöhemmin osallistuimme Hermanninsitsiin, jossa innolla ja kaikkia äänivaroja käyttäen lauloimme Hermannille sitsilaulumme.

*"Oi, sä rakas Hermannin,
jos näkisit mun planssini,
niin varmasti hämmästyisit juu.
Kun palkit on laskettu,
raudat on piirretty
ja hakoja niin perkuleesti juu."*

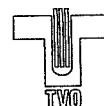
Kuultuaan laulumme Hermannin vain totesi: "Älkää te pojat panko niitä hakoja niin perkuleesti, ette te sillälailla mitään töitä saa".

Kun sitten vuosikymmeniä myöhemmin Herman Ossian Hanneliuksen

täyttäessä 80 vuotta 11.4.1965 käimme dipl.ins. Aulis Junttilan kanssa tässä Hermannin kunniavieras Betoniyhdistyksen sekä RIL:n kunniajäsenenä hänen syntymäpäivänään pidettävälle kansalaispäivälle hän vastasi kutsuumme: "Kyllä minä tulen, mutta yhdellä ehdolla." Totuuden mukaan me, että korkean iän huomioon ottaen on luonnollista, että suostumukseen liittyy jokin ehto. Samalla kuitenkin noimme, että olisi luonnollisesti myös vaatia tietää, mikä tuo ehto on. Vastaus tuli heti valmiina. "Minä tulen sillä ehdolla, että minä silloin elän." Tällöin Aulis Junttila totesi olevan helppoa suostua tuohon ehtoon varsinkin kun hän oli ollut prof. Hanneliuksen kaveri ja miten prof. Hanneliuksen oli käynyt senä kesänä onnittelemassa 60-vuotiaista Aulis Junttilaa. Tähän Herman muisteli, miten hän oli ollut mukana kaivon korjaamisessa ja yhtäkkiä muistanut Junttilan merkkipäivän noussut ylös kaivosta ja lähtenyt telukäynnille. Totesimme, että eikö korkean iän johdosta kaivon korjaus olisi syytä jättää nuoremmille. Tästä Herman puolestaan totesi, että hän ennen maalle lähtöä käynyt lääkärillä, joka oli varoittanut häntä sanomalla, että "älä nyt enää mene sinne kaivon piippua sutaamaan". Mutta ei se kukaan puhunut mitään kaivon korjaamisesta", lopetti Herman tarinan.

Palacen kongressisalissa kokouksen jälkeen 14.4.1965 smokkipukuinen kenttäjoukko kunnioittamaan piikettä ja arvostetun Grand Old Man, Herman Ossian Hanneliuksen merkkipäivää Eläköön hänen luomansa yhteiskauden rakentajakunnan piirissä.

YDINSÄHKÖÄ yhteiskunnan perustarpeisiin



TEOLLISUUDEN VOIMA OY

27160 OLKILUOTO
PUH. 938 - 3811

DIPL.INS. LAURI S. HIEKKA

Kavo Käyhkö

Tarkastellessamme suomalaisen insinööritekniikan kehitystä asfalttialan osalta 1930-luvulta alkaen tulee ensimmäisenä mieleen KAVO KÄYHKÖ (1907–1972). Hän oli alan ekspertti ja kehittäjä, uskalias uuden kokeilija; – hän myös onnistui useimmiten ennakkoluulottomissa kokeiluissaan. Hän oli yksityisyrityksyyden varaukseton kannattaja ja omalla alallaan myös menestyjä. Niinpä hän perusti vuonna 1945 Rakennus Oy Cultorin, jonka toimitusjohtajana hän toimi vuoteen 1965 asti, hoitaen hallituksen puheenjohtajuutta kuolemaansa saakka, vuoteen 1972. Yksityisyrityksyyttä ja asfalttialalla palvelua hänelle kertyi 42 vuotta. Hän osallistui sekä talvi- että jatkosotaan reservin insinöörikapteenina vuodesta 1939, korotettuna insinööriksi 1942 ja majuriksi vuonna 1944.



Kavo Käyhkö aloitti asfalttialan insinööritoimintansa vuonna 1930 Vägförbättringar Ab:n palveluksessa. Parin vuoden kuluttua hän siirtyi Oy Viarecta Ab:n ja Oy Colas Ab:n teknilliseksi johtajaksi, joita tehtäviä hän hoiti vuoteen 1945 asti, jolloin alkoi Rakennus Oy Cultorin yritystoiminta sodanjälkeisissä vaikeissa olosuhteissa.

Päätoimittaja ja kirjoittaja sekä mainosmies

Nykyisen RIL:n edeltäjän RIY:n julkaisutoiminnan johtajana Kavo Käyhkö toimi kymmenen vuotta, hoitaen Rakennusinsinööri – Byggnadsingeniören -lehden päätoimittajan ja taloudenhoitajan tehtävät vuosina 1945–54. Samalla hän toimi julkaisuvaliokunnan sihteerinä. Lehden ensimmäinen numero ilmestyi toukokuussa 1945. Omat repliikkinsä hän julkaisi "Toimittaja"-nimimerkillä. RIY:n julkaisuja sarjan päätoimittajana hän oli vuosina 1946–48, Kymron tiedotuksia sarjan päätoimittajana vuosina 1946–48. Hän oli markki-

noimassa Rakennusinsinöörilehteä kaikkien rakentajien mainoskanavaksi.

RIY:n johtokunta totesi Rakennusinsinöörissä 1/55 Kavo Käyhkön painavasta osuudesta lehden 10-vuotiskaudelta: "... ei liene mikään salaisuus, että sen henkinen isä alunperin oli Kavo Käyhkö. Hän kävi – pelkästä harrastuksesta – asiaan käsiksi eräänlaisella uskonpuhdistajalle ominaisella intomiehellä, mitä todella tarvittiinkin lehden perustamishetkeen osuneena poikkeuksellisen vaikeana ajankohtana. Kavo Käyhkö tunsu sen vajavaisuuden mitä rakennusinsinöörejä yhdistävän oman äänenkannattajan puuttumisen merkitsi. Hän tajusi ajankohdan tarpeet osuvammin kuin moni muu, ja hänen vakaumuksensa, sanoisimmeko eräänlainen julistajan jano, sai aikaan sen, mihin useat – niistähän ei ollut puutetta! – suhtautuivat monin, tosin enimmäkseen ennakkoluulojen sanelemin varauksin ..." Varsin kaunis kiitos Käyhkön merkityksestä lehden ensimmäisen vuosikymmenen ajalta. Hän oli myös Asfaltti-lehden parin ensimmäisen numeron "altavastaava". Hän oli allekirjoittaneenkin opettaja ammattilehdentekijäksi, 40 numeroa Asfalttilehteä hänen opeillaan.

Asfalttinormitus ja alan kirjallisuus

Asfalttialan normitustyö oli alkanut jo 1930-luvun lopussa eräillä yleisillä ohjeilla. Kavo Käyhkö oli mukana sotien jälkeen jälkeisissä asfalttialan normitoimikunnissa vuosina 1951–63, antaen merkittävän panoksen niiden sisältöön.

Kavo Käyhkö kirjoitti sotavuosina päällystealan ensimmäisen suomenkielisen perusteoksen "Tienpäällysteet", joka ilmestyi vuonna 1945, ollen laajuudeltaan 627 sivua. Ollessaan STS:n julkaisutoimikunnan jäsen vuosina 1945–46 hän toimi STS:n 50-vuotisjulkaisun päätoimittajana.

Ahkerana kirjoittajan Käyhkö tuotti runsaasti päällystealan artikkeleja kaikkiin ammattilehtiin. Hän loi Cultorin laajan kirjaston ja perusteellisen asfalttialan lehtileikekokoelman, Asfalttiurakoitsijain Liitto ry, nykyisin Asfalttiliitto sai lahjoituksena vuonna 1983 koko Rakennus Oy Cultorin kirjaston.

Insinööriurakoitsijat

Kavo Käyhkö oli kokoonkutsuja RIY:n Insinööriurakoitsijat-ryhmän perustamaan kokoukseen. Hän oli mukana luo-

Diplomi-insinööri, kauppaneuvos KAVO Eino Kalervo KÄYHKÖ syntyi Pietarissa 9.10.1907. Hän tuli ylioppilaaksi Suomalaisesta normaalilyseosta 1926 ja valmistui diplomi-insinööriksi Teknillisen Korkeakoulun insinööri-osaston tie- ja vesirakennuksen opintosuunnalta 1931. Kauppaneuvoksen arvonimi myönnettiin hänelle vuonna 1970. Vuonna 1967 hänet kutsuttiin Asfalttiurakoitsijain Liitto ry:n ensimmäiseksi kunniapuheenjohtajaksi, olihan hän ollut liiton perustaja ja alkuvuosien hallituksen puheenjohtaja.

taessa Rakennusinsinööriurakoitsijat ry:tä.

Rakennus Oy Cultor

Toimittuaan jo 15 vuotta päällystealalla Kavo Käyhkö perusti yhdessä rakennusmestari Arvo Lammin kanssa Rakennus Oy Cultorin. Kerrotaan, ettei ensimmäinen kaavailtu nimi kelvannut viranomaisille, jolloin Kavo vanhana latinanlukijana meni Yliopiston kirjastoon ja ryhtyi etsimään mieleistään latinistista nimeä sanakirjoista; ja löysi "Cultor"-sanana, joka merkitsee "viljelyä" – ja on myös kulttuuria merkitsevä.

Uuden yhtiön kalusto-ostoja helpotti ulkolaisomisteisten firmojen pelko Suomen miehityksestä, jolloin maassa olivat tanskalaisen Oy Wetek Ab:n kalustot olivat halvalla saatavissa aluksi vuokralle pariksi vuodeksi ja sitten ostettaviksi.

Varsin nopeasti Käyhkö näytti monipuolisen osaamisensa ja kykynsä ryhtyä erikoisosaamista vaativiin tehtäviin. Vanhojen betoniteiden injektionostamiset, kumipulveriasfalttikokeet ja useat

patenttipäällystekäyttösopimukset loivat yhtiölle yhä kasvavat markkinat. Erinomaisten kansainvälisten tuttavuuksiensa avulla Käyhkö sai etulyöntiaseman päällystealan eksperttinä. Niinpä hänen yhtiönsä oli 1950–1960-luvuilla suuri ja kaunein.

Osaaminen yhdistettynä Käyhkön mainosmiestaitoihin loi Rakennus Oy Cultorista asfalttialan ykkösfirman Suomessa 1950–60-luvuilla. Käyhkö kävi mahtavia mainoskampanjoita "Ensimmäinen Suomessa" -otsikolla. Jokainen Cultorin uutistapahtuma lanseerattiin lehdistöön ja samasta aiheesta tehtiin erikoismainos. Mainoksista ja yhtiön asiantuntijoiden artikkeleista muodostettiin Cultorin "Tuotteemme ja Toimintamme" eli TT-kansio, jota jaettiin laajalti asiakkaille ja joka pidettiin täydennyslehtien avulla ajan tasalla.

Ehkä Käyhkö sai jo Rakennusinsinöörilehden päätoimittajana oppia ja taitoa miten tulee ideaa tai asiaa markkinoida, hankkiessaan ilmoituksia lehteen. Mutta täytyi hänellä olla myös Viipurilais – Pietarilaisia kauppamiestaitoja, joilla myydä tuotteensa menestyk-

sellisesti tilaajille. Myös monet kurssitoiveruudet ja henkilökohtaiset ystävyudet tarjosivat yhteyksiä, joita nykyisin ei ole mahdollista edes kuvitella. Myöhemmin Rakennus Oy Cultorin siirryttyä Lemminkäisen omistukseen, nimi Cultor myytiin Suomen Sokerille, joka tunnetaan nykyisin Cultorina. "Musta muuttui valkoiseksi".

Kauppaneuvos, diplomi-insinööri Kavo Käyhkö oli humanisti ja latinisti, joka aina pyrki hyödyntämään näitä oppejaan. Hän oli musiikkimies, josta esimerkkinä Cultorin kunniamarssi: Tervarin työpäivä. On jopa sanottu, että hän olisi ollut laulajana lahjakkaampi, kuin Kauko-veljensä.

Kavo Käyhköllä oli tapana vähätellä itseään sanomalla, että nuorena hänet tunnettiin Pietarin – Viipurin välillä konduktöörin poikana, sitten laulaja Kauko Käyhkön veljenä ja viimeksi uimari Karri Käyhkön isänä, muttei koskaan asfalttialan eksperttinä. Kuitenkin Kavo Käyhkö oli yksi asfalttialan keskeisimpiä kehittäjiä, jota voi varauksetta kutsua asfalttialan Grand Old Man'ksi.

**Asiakkaalle tuotettu
hyöty mittaa
toimintamme
todellisen laadun,
merkityksen ja arvon.**



DIPL.INS. JOUKO RANTANEN

Ilmari Helanto

Syntynyt Viipurissa, dipl.ins. Helsingin Teknillisestä Korkeakoulusta 1932. Päätoimet: 1932–40 toimistoinsinööri Viipurin kaupungilla, 1940–45 soodassa sekä konstruktöörinä ja työpäällikkönä Oy Teollisuusrakenteella, 1945–47 osastopäällikkönä Kululaitosten ja Yleisten Töiden Ministeriössä, 1945–1984 hallituksen puheenjohtajana Teräsbetoni-konsernin monilukuisissa yhtiöissä. Sotilasarvo ylliluutnantti, yli-insinööri 1946 ja vuorineuvos 1964, Suomen Valkoisen Ruusun Ritarikunnan komentaja, Helsingin Teknillisen Korkeakoulun kunniatohtori, urakoitsijajärjestöjen SRTL:n ja SRUL:n kunniapuheenjohtaja sekä mukana myös politiikassa mm. jäsenenä Helsingin kaupungin yleisten töiden lautakunnassa ja Federation of European Contractors of Building and Public Works:ssa.

Ilmari Helanto (1907–1979), vuoteen 1927 asti Helander oli ennen kaikkea yrittäjä tai niin kuin hän itse tapasi sanoa, yritysten perustaja. Häntä kuvaava laatusana voisi olla myös monitahoinen, työteliäs, ennakkoluuloton ja railakas, joskus jopa äksy, mutta joka tapauksessa hän oli eittämätön ammattimies ja menestytty. Monialaisen henkilön profiilia on työstästä kattavasti kuvailla, jonkinlaisen mielikuvan voi yrittää luoda katkelmilla eri aikakausista.

Sodan jälkeisen ajan toiminta ministeriön osastopäällikkönä, KYMRO:ssa on huonosti vertailtavissa nykypäivään. Poikkeusoloissa osastopäälliköllä oli lähes diktaattorin valtuudet päättää koko Suomen rakennusluvista ja rakennustarvikkeiden saannista. Näissä toimissa Helanto joutui myös tutus-



tumaan perin pohjin tuhotun Pohjois-Suomen oloihin ja tarpeisiin.

Seuraavalta vuosikymmeneltä aihaitsee tulla mainituksi epävirallinen Sileävalukerho eli suomalaisen elementtitekniikan uranuurtajat. Helannon veljesten ohella oli kerhossa myös muita ansiokkaita veljespareja, Ruolat Turusta ja Nymanit Vaasasta ja seurausena Teräsbetoni Oy oli sittemmin mukana perustamassa omaa elementtitehdastaan Nastolaan.

1960-luku vakiinnutti Teräsbetoni Oy:n monialaisena konsernina. Paitsi varsinkin teollisuuslaitosten ja ns. insinöörirakenteiden urakointia konsernin tytäryhtiöt valmistivat rakennustyömaiden koneita ja kalustoa, myivät puutavaraa ja harjoittivat painekyllästystä, oli myös kuumasinkityslaitos ja tulenkestävien tiilien muurausyritys, mvr- ja asfalttiteiden firmat jne. vain esimerkein kerrottuna.

Seuraava vuosikymmen toi jo aikaisemmin alkaneen rakennusviennin vahvasti kuvaan mukaan. Venäjän markkinat, kruununa Finn-Stroin perustaminen ja nimenkin keksiminen Kannakselta peräisin olevalla venäjän taidolla, sekä tieteellis-tekninen yhteistyö veivät pal-

jon Ilmari Helannon omaa aikaa ja huomiota. Mutta menestystä tuli myös.

Monen rintamatoverin mielestä Helannon ansiolista on pahasti puutteellinen, jos mainitsematta jätetään Äänisestä Laatokkaan johtavan Syvärinjoen suuri rautatiesilta. Erikoisrakenteiden toista sataa metriä pitkä nostosilta oli venäläisten paetessa kohotettu kuusi metriä ylös ja rautatieläisen poikana asetinlaitteista kokemuksia omaava insinööri oli tietysti sopivin mies hoitamaan sillan paikalleen. Näin myös eräiden vaiheiden jälkeen tapahtui. Seuraavana päivänä vihollinen tuhosi kranaateillaan sillan nostotornit, mutta kansi jäi ehjänä ja käyttökelpoisena paikalleen.

Ilmari Helantoa ihmisenä voisi ulkopuolinen kuvata joskus hieman etäiseksi ja arvaamattomaksi, eräällä lailla kaksijakoiseksikin persoonaksi. Hän oli kokenut varsin puutteellaisen lapsuuden, mutta myös vaurauden siunauksen myöhemmällä iällä. Hän oli perusolemukseltaan todellinen yksityisyrittäjä, mutta ollut aikuisesta elämästään merkittävän osan myös yhteiskunnan palvelijana. Ammatti oli johtanut hänet koko Suomen, mutta ennen muuta Pohjois-Suomen rakentamisen tuntijaksi. Kuitenkin hän monelta osin säilyi väärentämättömästi lapsuuden aikaisen Kannaksen poikana.

Ilmari Helanto oli läpi elämänsä kuntoliikunnan ystävä, mutta monet muistavat hänet vapaa-ajoiltaan nimenomaan taidemaalarina ja filosofisen kirjallisuuden lukijana. Alan yhteisissä kokouksissa hän vihasi näpertelyä ja kunnostautui aina suurten linjojen vetäjänä ja soveltelijana. Hän ei kuitenkaan kaihtanut myös suoraan sanomasta huonon esityksen pitäneelle arvostetullekaan puhujavieraalle omaa arviotaan kuulemastaan, jos aihetta oli. Illan vietoissa ystävien ja kollegojen parissa hän oli mitä vapautunein seuramies ja "Immu" vaan. Arkipäivän työnteossa ei hallituksen puheenjohtajan sinuttelu kuitenkaan ollut lainkaan itsestään selvää, päinvastoin Helanto vaali ja piti arvossa firmoissaan ranskalais-saksalais-venäläistä kohteliasta puhuttelutapaa viimeiseen asti.

Ilmari Helanto kirjoitti vuonna 1977 omaelämäkerrallisen kirjan Yhden Yrittäjän Tarina. Sen viimeisellä sivulla hän harmittelee ihmisten vastakohtaisuuksia ja kaipaa yleisemminkin maalausten harmoniaa siteeraten lopulta Leniniä: "On uskallettava haaveilla paremmasta tulevaisuudesta".

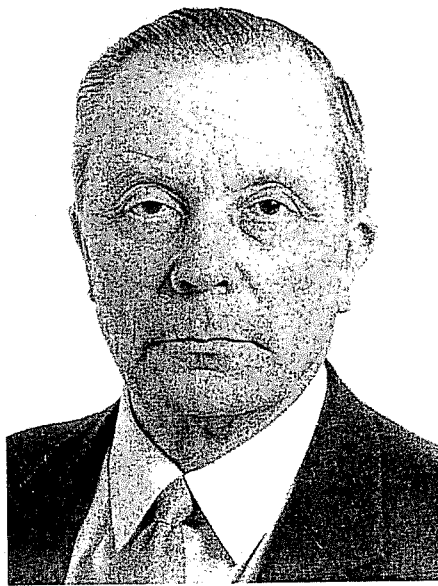
PROF. RISTO RUSO
DIPL.INS. PEKKA KUUSKOSKI

Viljo Kuuskoski

Viljo Kuuskoski syntyi joulukuun 18 päivänä 1911(–11.4.1995) ja vietti lapsuutensa ja nuoruutensa sekä kävi koulunsa Hämeenkyrössä ja Tampereella. Hän kirjoitti ylioppilaaksi vuonna 1931 maineikkaasta Tampereen lyseosta. Uranvalinta ei liene ollut hänelle mikään ongelma. Kuuskoski valmistui diplomi-insinööriksi Teknillisen Korkeakoulun Rakennusosastolta vuonna 1937 oivallisesti.

Suurimman osan työelämästään Kuuskoski oli julkishallinnon palveluksessa – opiskeluaikoina VR:llä ja aluksi nuorena insinöörinä TVH:ssa sekä Helsingin kaupungin palveluksessa, missä hän suunnitteli mm. Velodromin pyöräilystadionin. Sota-aikana hän toimi pioneeri joukoissa, sodan loppuvaiheissa pataljoonankomentajana. Vuodesta 1943 alkaen hän oli VTT:llä tutkijana suorittaen erilaisia betonitutkimuksia mm. sementin säästämiseksi. Silloin tutkittiin myös betonin ja puun yhteistoimintaa betonirakenteissa. Vähitellen betonin ja teräksen käyttö rakenteissa ja näiden yhteistoiminta alkoi kuitenkin olla hänen kiinnostuksensa kohde. Tämä johto mittaviin tutkimuksiin niin Suomessa kuin Ruotsissakin, jossa Kuuskoski apurahojen turvin ja paremman tutkimuskaluston avulla selvitti betonin ja teräksen välistä tartuntaa. Tutkimukset ja tieteellinen työ johtivat väitöskirjaan "Über die haftung zwischen Beton und Stahl", joka tarkastettiin helmikuussa 1951.

Oltuaan 1950-luvun alussa muutamman vuoden yksityisen rakennesuunnittelutoimiston toimitusjohtajana Viljo Kuuskoski sai nimityksen Teknillisen Korkeakoulun huoneenrakennustekniikan professorin virkaan 1.9.1955 al-



kaen. Samaa virkaa hän oli hoitanut vt:nä 1954–1955. Näistä ajoista alkoivat Kuuskosken opetustoimintaan liittyvät tehtävät – ensin Teknillisessä Korkeakoulussa ja myöhemmin Ammattikasvatushallituksessa.

Vuonna 1956 Kuuskoski perusti oman rakennesuunnittelutoimiston, jota hän johti vuoteen 1968 saakka. Kertomansa mukaan opetustehtävien kannalta oli erittäin tärkeää johtaa ja seurata käytännön rakennesuunnittelutyötä ja itse rakentamista sekä alan kehitystä omakohtaisesti ja hyvin läheltä, jotta oppilaille olisi aina ollut antaa alan viimeisin tieto. Korkeakoulun hallinnolliset tehtävät veivät Kuuskosken mielestä liian paljon aikaa eikä hänelle näin ollen jäänyt mahdollisuuksia oman tutkimustoiminnan suorittamiseen. Opiskelijoiden tutkimustyötä ja jatko-opiskelua hän oli aina lähellä ja lämpimästi kannustamassa. Kuuskoski toimi mm. rakennusosaston osastonjohtajana, korkeakoulun vararehtorina, Oulun Yliopiston väliaikaisen konsistorin jäsenenä, Tampereen Teknillisen Korkeakoulun rakennustoimikunnan

puheenjohtajana, Otaniemen hoitokunnan jäsenenä ja Korkeakouluneuvoston jäsenenä.

Kuuskoski halusi osallistua myös opiskelijoiden toimintaan ja nämä sen sallivat. Hän toimi monien rakentajateekkarikurssien matkanjohtajana ekskursioilla, niin kotimaassa kuin ulkomailla. Hän oli pidetty, arvostettu ja kunnioitettu opettaja, joka eläkepäivilläänkin mielellään osallistui entisten oppilaittensa kurssijuhlisiin ja muihin tapahtumiin.

Vuosina 1968–1974 Viljo Kuuskoski toimi Ammattikasvatushallituksen pääjohtajana. Tuohon aikaan keskiasteen ammatillista koulutusta uudistettiin voimakkaasti sekä luotiin perusteet ja suunnitelmat valtakunnallisen ammatillisten kurssikeskusten verkoston teuttamiselle, jotka nykyään tunnetaan ammatillisina aikuiskoulutuskeskuksina. Samalla ammattikoulutuksen arvostusta pyrittiin lisäämään ja ohjaamaan nuorisoa käytännöllisiin ammatteihin. Koululaitosta uudistettaessa Kuuskoski taisteli johdonmukaisesti tämän linjan puolesta.

Jäätyään säännöllisestä päivätyöstä eläkkeelle Kuuskoski toimi Teknillisten Tieteiden Akatemian, jonka jäsen hän oli vuodesta 1958, puolipäivätoimisena toimitusjohtajana vuosina 1975–1979 hoitaen Akatemian käytännön asioita sekä vastaten lukuisien, myös kansainvälisten, kokousten ja seminaarien järjestämisestä.

Samaan aikaan Ammattienedistämislaitoksen uusien tilojen rakentaminen alkoi tulla ajankohtaiseksi. Kuuskoski oli ko. rakentamisesta Malmin kartanoon vastanneen rakennustoimikunnan puheenjohtaja yhdeksän vuoden ajan aina vuoteen 1983.

Jäätyään lopulta "vapaaherraksi" Viljo Kuuskoski aloitti vähitellen uuden harrastuksen, joka ehkä ilmensi hänen tutkijanmieltään ja liittyi maailmankaikkeuteen ja maapalloomme. Noin 10 vuoden aikana hän teki toistakymmentä tutkielmaa avaruudesta, tähdistä, maapallon synnystä ja sen rakenteesta, vesistä, kasvihuoneilmioista, Itämeren altaasta jne. Moninaisia olivat ne kuulijakunnat, joille hän näistä asioista puhui – lastenlapsista sotainvalideihin.

Viljo Kuuskoski oli luotettava ystävä, esimerkillinen ja taitava rakennusinsinööri. Hän oli niitä vuonna 1942 perustetun VTT:n tutkijoita, jotka sotien jälkeen melkein ilman materiaalisia ja teknisiä välineitä sekä kirjastoja aloittivat alan tutkijatoiminnan Suomessa.

PROF. AULIS UKKONEN

Martti Alfred Niskala

Rakentaminen on kautta vuosisatojen näytellyt merkittävää roolia ihmiskunnan ja kansojen kehityshistoriassa. Sankat ihmisjoukot kiertelivät nykyisinkin katselemassa ja haastelemassa insinööritaidon rakenteita niin vuosituhansia vanhoja kuin nykyisiäkin saavutuksia.

Rakennustoiminta on aina merkinnyt suuria investointeja eri talousyksiköissä – nykyisissäkin kansantalouksissa yleensä yli puolet investoinneista kohdistuu rakentamiseen. Rakentaminen on toisaalta suhdanneherkkä sektori, joka vaatii kaukonäköisiä ja voimakkaita johtajia tarttumaan visionäärinä tilaisuuksiin ja toteuttamaan laajatin hankkeet, jotka tulevat merkittävästi edesauttamaan osaltaan yhteiskunnan eteenpäin menoa nyt ja tulevaisuudessa.

Pääjohtaja Martti Niskalaa (17.1.1911–4.1.1984) voidaan epäilemättä pitää tällaisena kaukonäköisenä, voimakkaana johtajana, joka liikenteen erään kehitysvaiheen murroksessa astui ruoriin ja ohjasi tie- ja vesiliikenteen kehitystä lähes 20 vuoden jakson suuntaan, joka ratkaisevasti edesauttoi maamme talouden ja inhimillisen elämän kehitystä eteenpäin pitkien etäisyyksien ja harvaan asuttuna maana. Niskala oivalsi tuolloin liikenneinvestointien suuruuden ja pikaisen tarpeen valossa, että toteuttaminen vaatii ulkoisia voimavaroja ja organisoiti oloissamme merkittävän lainan Maailman Panakilta vauhdittamaan hankkeiden toteuttamista.

Tullessaan vuonna 1961 silloisen Tie- ja vesirakennushallituksen johtoon oli 50-vuotiaalla Niskalalla takanaan erittäin monipuolinen kokemus raken-

nustoiminnan eri sektoreilta. Valmistuttuaan 1935 diplomi-insinööriksi TKK:n rakennusosastolta merkinnällä "oivallisesti" hän oli toiminut vaativissa suunnittelu-, rakentamis- ja rakennuttamistehtävissä sekä pohjoisen suurissa vesivoimahankkeissa että etelän puunjalostus- ja öljyteollisuuden projekteissa.

Aloittaessaan TVL:n pääjohtajan 1961 joutui Niskala luotsaamaan tämän silloisissa oloissa jättimäisen viraston sodan jälkeisestä työttömyyspainotteisesta virastosta nykyaikaisia johtamismenetelmiä soveltavaksi moderniksi yksiköksi, joka hänen aikanaan näytti kehityssuuntaa koko valtion hallinnolle.

Laitoksen toimialaan kuuluneet tiet, vesitiet, lentokentät ja vesistöjärjestelyt toteutettiin ja ylläpidettiin "niskalamaisella" tehokkuudella sekä tekniseltä tasoltaan laadukkaina että taloudellisuutena. Näistä tieverkon ulkopuolisista hankkeista mainittakoon Saimaan kanavan rakennustyö, joka toteutettiin 1960-luvun puolivälin molemmin puolin.

Pääjohtaja Martti Niskalan kokemusta hyödynnettiin myös valtiolaivan korkeimmissa tehtävissä hänen toimissaan kulkulaitosten ja yleisten töiden ministerinä vuosina 1963-64 ja liikenneministerinä 1970.

Puolustusvoimain piirissä pääjohtaja Niskala kohosi sotilasurallaan aina in-



sinöörieverstilutnantiksi asti. Viime sodissa hän toimi reservin pioneeriupseerina mm. armeijakunnan pioneeri-komentajana ja sotien jälkeen 1960-70-luvulla puolustustaloudellisen suunnittelukunnan jäsenenä ja sen rakennusjaoston puheenjohtajana, "valtakunnan Rakentajapäällikkönä".

Monet ovat ne luottamus- ja järjestötehtävät, joissa Martti Niskalan kokemusta käytettiin yhteiskunnassamme hyväksi. Kiireiltään hän ehti perehtyä vieläpä niin suosittuun mäenlaskuun – sen päävälineen hyppymäen suunnitteluun, jossa hänet auktorisoitiin suunnittelijaksi sekä kansainvälisen hiihtoliiton, että Suomen hiihtoliiton toimesta.

Pääjohtaja Martti Niskala onnistui aina kannustamaan alaisiaan parempiin ja parempiin suorituksiin. Ihmisenä hän aina asettautui kuulijaksi alaistensa ja kanssaihmiesten tasolle.

Aikakautensa eräänä merkittävimmistä vaikuttajista Martti Niskala jää insinöörin mieliin yhtenä alan Grand Old Man'ina.

DIPL.INS. JUHANI KILPELÄINEN

Niilo Saarivirta

Suomen Rakennusinsinöörien Liiton ansiomitäli no 1 ojennettiin v. 1965 viikineuvos Niilo Saarivirrälle, joka oli tehnyt elämäntyönsä Suomen voimatalouden merkittävimmillä paikoilla. Erityisesti voimajärjestelmämme rakentamisen tärkeimpinä vuosina 1920-luvulta 1960-luvulle hän toimi tuolloin keskeisen vesivoiman ja sen vaatiman voimansiirron arvostettuna suunnittelijana ja rakentamisesta vastaavana johtajana.

Tässä julkaisussa erikseen kuvattua rakennettua Oulujoen vesistöä voidaan pitää suorastaan "maamerkkinä" sähköhuoltomme alalla, samoin kuin toisaalta hänen luomaansa kevyttä, harustettua voimajohtopylvästä, josta – tietysti jatkuvasti kehiteltynä – tuli maailmanlaajuisesti arvostettu teräsrakenne. Mm. nämä konkreettiset aikaansaannokset, joissa häntä sekä hänen toimistossaan että valtion voimayhtiöissä avustivat Saarivirran opastamat ja harjoittamat nuoret suunnittelijat ja työpäälliköt, olivat osoituksena paitsi hänen ammattitaidostaan, erityisesti Saarivirran peräänantamattomasta luonteesta. Väsymättömän taitavalla taktiikallaan hän saattoi tosin ärsyttää kilpailijoitaan, mutta "oma väki" oppi arvostamaan hänen vaatimustaan korkean teknisen taidon hankkimisesta sekä tiukkoja tehtävän antoja, jotka hän osasi silti esittää usein kiireistä alaistaan leppoisasti suostuttelemalla, muistaen kuitenkin lyhyin väliajoin kyseillä antamansa työn edistymistä. Toisaalta saattoivat hänen vastauksensa nuoremmille etenkin vähäisiltä tuntuissa asioissa olla pyöreitä antaen väljän toimintamahdollisuuden. Esimerkkinä olkoon ohje kalatien alapään tai luiskan kannan tekemisestä: "Pannaan siihen eräs määrä sopivan kokoisia kiviä".



Kun sodan jälkeisenä kiihkeimpänä rakentamiskautena 1945–60 oli vaikea hankkia sekä rahoitusta että työkaluja, pystyi Niilo Saarivirta usein ratkaisemaan nämä ongelmat Oulujoen eduksi aiheuttaen tietysti samoja resursseja tavoitelleille pettymyksiä. Oulujoki Oy:n teollisuusosakkaiden kanssa hänellä oli erinomaiset välit. Koko hankkeen toteutus olikin malliesimerkki valtion ja yksityisten yhteistyöstä, joka voima-alallakin yleensä kangerteli lähes joka vesistöissä.

Jos ulkopuolisia asiantuntijoita tarvittiin, edellytti Niilo Saarivirta, että hankittava ekspertti on paras mahdollinen. Toimiessaan 20 vuotta Oulujoki Oy:n toimitusjohtajana ja sitä ennen rakennuspäällikkönä hän ehti tuki saada koulutetuksikin päteviä henkilöitä niin hydraulikan, betoni- ja geotekniikan, erikoiskonstruktioitten, kallionlouhinnan, maisemanhoidon, kalatalouden kuin uitonkin tunti- ja viimeksimainittu alahan oli tuolloin "voimamiesten"

vaikein vastapuoli ja siksi Saarivirta uhrasi asialle paljon omaa aikaansa myös komiteoiden tasolla. Asiantunte- musta syvennettiin ulkomaanmatkoilla ja esiintymisillä alan kongresseissa ja komiteoissa. Saarivirta oli itse aktiivinen Kansainvälisen patotoimikunnan (ICOLD) Suomen komitean (Suurpadot r.y.:in) puheenjohtajana sekä Maailman Energiakongressin (WEC) ja Kansainvälisen hydraulikan tutkimusyhdistyksen (IAHR) jäsenenä toimien sodan jälkeen myös asiantuntijana maamme rajavesineuvotteluissa.

Paitsi teknisiä taitoja edellytti Saari- virta alaisiltaan monipuolista neuvotte- lu- ja kirjoitustaitoa. Mm. tämän kirjoit- taja joutui usein kokemaan sen rauhal- lisuuden ja sitkeyden, millä hän työ- ajoista piittaamatta – sehän oli tuolloin muutenkin normaalia – hioi tekstiluo- nokset mieleisikseen nimenomaan nii- den sävyn ja halutun sanoman kannal- ta. Omiin puheisiinsa hän saattoi sijoit- taa hiljaista huumoria. Imatran 50-vuo- tisjuhlissa v. 1979 hän yli 80-vuotiaana kiitti laitoksen rakentajista teetetyistä kohokuvista mm. seuraavin sanoin: "...Sitä suuremmalla syyllä on tämä (kiitos) minun tehtäväni, koska toiset ovat jo vainajia. Ja sekin vielä pitää paikkansa, että "de mortuis nihil nisi bene", kuten vanhat viisaat sanoivat. Eli että kuolleista vain hyvää. Näin mi- näkin pääsen hyvien joukkoon".

Kun työt oli tehty, osasi Niilo Saari- virta tuki rentoutua ja kertoili mielellään tarinoita hauskoista sattumuksista. Ai- kaa oli myös historian ja luonnon näh- tävyyksiin tutustumiseen sekä marja- ja sieniretkiin. Moitteita tuli usein, ellei toinen ollut matkansa varrella tutustu- nut johonkin kirkkoon tai muuhun näh- tävyyteen. Historia ja museotoiminta olivatkin hänen lempiharrastuksiaan ja niinpä Jylhämän museoalue myllyi- neen oli yhtiön ulkomaistenkin vieraili- joiden mieluisimpia kohteita.

Maanviljelystä harjoittaneen papin poikana Niilo Saarivirta piti mieluisena velvollisuutenaan paneutua yhtiölle joutuneiden maatilojen tehokkaaseen hoitoon. Työmaiden ruokahuollon kan- nalta tämä olikin sodanjälkeisinä pula- vuosina ensiarvoisen tärkeää. Karjan- hoitoa kehitettiin ja päätilan rakennus- ten suunnittelua varten haettiin oppia maamme parhailta tiloilta, jopa Tans- kastakin.

Ylimarkussa v. 1898 syntynyt ja Ko- kemäellä kasvanut Niilo Rafael Saari- virta tuli v. 1924 myöhemmin Imatran Voima Oy:ksi muuttuneen Valtion Kos-

DIPL.INS. ERKKI JUVA

Paavo Simula

kivoimatoimikunnan palvelukseen ensin voimajohtojen ja sittemmin Imatran suunnittelijaksi. Rakennusosaston suunnittelutoimiston päällikkönä hän johti Oulujoen tutkimuksia ja koski-kauppoja 1930-luvulla. Vuonna 1941 hän sai myös juuri perustetun Oulujoki Oy:n rakennuspäällikön ja johtokunnan jäsenen sekä v. 1948 yhtiön toimitusjohtajan ja säännöstelysuunnittelusta vastaavan Valtion vesivoimatoimikunnan puheenjohtajan tehtävät. Voimalaitostenkin suunnittelu oli hänen vastuullaan hänen jatkaessaan myös Imatran Voiman rakennusosaston johtajana vuoteen 1952 ja johtokunnan jäsenenä vv 1944–1970. Niinikään v. 1954 perustetun Kemijoki Oy:n johtokunnan jäseneksi hänet valittiin. On selvää, että Saarivirta joutui toimimaan sekä puheenjohtajana että jäsenenä voima- ja rakennusalan sekä työnantajien yhdistyksissä, eri valtion komiteoissa sekä ammattikuntamme elimissä, mm. teräsrakenne- ja kuormitusnormitoimikunnissa.

Niilo Saarivirran opissa yli 20 v. oleena uskon, että nykyinenkin nuorempi polvi ja tulevat insinöörit tarvitsevat hänen kaltaisiaan esikuvia ja samassa hengessä toimivia opastajia. Suomen sodanjälkeiseen taloudelliseen nousuun ja suomalaisten itseluottamukseen oli Niilo Saarivirran toiminnan vaikutus mielestäni varsin tärkeä, ehkäpä yhtä keskeinen kuin paljolti hänen luomansa rakennettu Oulujoki oli voimataloudessamme hänen jäädessään eläkkeelle v. 1968. Oulujoki Oy:n hallituksessa hänen kokemustaan tarvittiin vielä vuosikymmen eteenpäin. Joukostasamme hän poistui lopullisesti v. 1982 lähes 85-vuotiaana.

Toisen maailmansodan jälkeen Suomessa alkoi voimakas rakentamisen kausi, joka jatkui muutamia vähäisiä notkahduksia lukuunottamatta 90-luvun alkuun asti. Tarve rakennustekniiseen suunnitteluun kasvoi rakentamisen volyymikasvun myötä. Syntyi useita "konstruointiin" erikoistuneita suunnittelutoimistoja. Yksi näistä oli Paavo Simulan (s. 13.1.1909) toimisto, joka tosin aluksi toimi "Rakennussuunnittelu Oy:n" nimellä 50-luvun alkuun asti.

Paavo Simulalla oli "kipinä". Sitä todisti mm. suomalaisen arkkitehtikunnan halu sitoa hänet konstruktööriksi nimenomaan vaativimpiin rakennushankkeisiin ja arkkitehtikilpailuihin. Hyvin tiivistä oli yhteistyö mm. Viljo Reuwellin, Aarne Ervin ja Heikki Sirenin kanssa. Tyypillistä oli että 90 % suunnittelutoimeksiannosta tuli arkkitehtien suosituksesta eikä rakennuttajan toimittaman palkkiokilpailun perusteella niinkuin nykyisin.

Paavo Simula paneutui monien vaativien ja haasteellisten rakennusratkaisujen kehittämiseen. Näistä mainittavimpia ovat esijännitetyt rakenteet, kuorirakenteet, elementtirakenteet ja näiden yhdistelmät. Esimerkkeinä näistä voidaan mainita MJ-palkki Matti Janhusen kanssa, Lauttasaaren, Herttoniemen ja Lahden vesisäiliöt, Tempelaukion kirkko sekä lukuisat teollisuuden kuorihallit. Aikanaan Suomen pitkäjänteisimmistä esijännitetyistä betonisilloista Paavo Simula konstruoi mm. Oulujoen moottoritieasemat ja Mäkiportaan sillan. Tavanomaisia talonrakennuskohteitaakin toimistossa konstruointiin: Olympiakylä, valtaosa vanhan Tapiolan rakennuksista, Turun yliopiston rakennuksia, Tampereen yliopisto (YKK), Tampereen keskussairaala, "Meilahden Hilton", Teekkariky-



lä, Hakaniemen ympyrätalo jne. Kun Suomen Neuvottelevien Insinöörien Liitto SNIL perustettiin, Paavo Simula oli innolla toiminnassa mukana kuuluun mm. lukuisia vuosia hallitukseen ja moniin SNILin työryhmiin. Hän oli aktiivinen osallistuja myös kansainvälisissä yhteyksissä, joiden vuoksi hänelle 1963 Monte Carlossa myönnettiin FIDICin Full Member -jäsenyys.

Rakennusinsinöörien jatkokouluttajana Paavo Simulan panos oli merkittävä. Oli hyvin tavallista että rakennusinsinöörit valmistuttuaan hakeutuivat muutamaksi vuodeksi suunnittelutoimistoihin hankkiakseen konstruktöörin peruspätevyyden riippumatta siitä mikä oli lopullinen tavoite työpaikan valinnassa. Monet Paavo Simulan apulaiset aloittivat aikanaan myös oman suunnittelupraktiikan. Heistä voidaan mainita mm. Mikko Vahnen, Heimo Kakko, Bertel Ekengren, Raimo Sormunen ja Keijo Uuttu.

Kun Paavo Simula keuhkaltavella 1964 pyysi allekirjoittaneen, monivuotisen apulaisensa, toimistonsa osakkaaksi ja toimitusjohtajaksi helpottaakseen omaa työtaakkaansa olin täynnä intoa maineikkaan suunnittelutoimiston johtamistehtävästä. Paavo Simula ei kuitenkaan ehtinyt nauttia työtaakkansa keventymisestä vaan kuoli sydäninfarktiin kesällä -64. Toimisto siirtyi minun omistukseeni ja silloisen käytännön mukaan Paavo Simulan nimellä jatkamista pidettiin sopimattomana joten tunnetun toimiston nimi muuttui Erkki Juva Oy:ksi. Nimenmuutoksesta huolimatta koin että Simulan henki siivitti edelleen vuosikausia toimiston toimintaa.