

TIENRAKENNUSTA, YLLÄPITOJA JA JÄLLEENRAKENNUSTA

Teknologian historian tutkijat kirjoittavat toistuvasti teknologian ja yhteiskunnan välisestä suhteesta, ja miten näiden välillä vallitsee jatkuva vuorovaikutus.

Tiemuseon julkaisusarjan kirjoissa vuorovaikutusta ei tarvitse etsiä tai arvailla, se tunkee esille joka sivulta. Erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomen tiet syntyivät muuttuvan yhteiskunnan tarpeisiin. Siitä miten tiet muuttivat maakuntien elämää onkin tullut kansanlaulujen aihe. Hämmästyttävintä tienrakennuksen historiassa on kuitenkin nykyaikaisen tieverkon – jota monet pitävät itsestäänselvytenä – syntyminen vain vasta muutamia vuosikymmeniä sitten.

Tekniikan alaan kuuluvan työn tarinat on liian usein kirjoitettu suunnittelijoiden ja johdon näkökulmasta. Työntekijöiden unohtaminen olisi ainakin tierakennuksen kuvauksessa suunnaton virhe. Teiden käyttäjähän joutuvat yleensä tekemisiin vain tielaitoksen kenttähenkilökunnan kanssa. Tielaitoksen julkaisusarjassa ei langeta tähän kuoppaan. Esimerkiksi Kallantiestä Sujjaukseen -kirjasta jopa kolmannes kertoo suurten tietyömaiden olosuhteista. Kirja jatkaa näin Tielaitoksen julkaisujen linjaa, jossa lapiomies on saanut arvoisensa paikan suurten koneiden ja monumentaalisen tierakentamisen rinnalla. Työttömyysoissa pyrittiin käyttämään työvoimavaltaisia menetelmiä 1960-luvulle asti. Kymmenien tuhansien miesten organisaatio loi oman alakulttuurinsa jonka historia kertoo suomalaisen yhteiskunnan hyvistä ja huonoista puolista. Täysin koneistuneella 1990-luvulla olisi helppo unohtaa kuinka leikkaukset ja penkereet voidaan luoda myös lihasvoimalla. Aikaisemmin työnjohdolta vaadittiin teknillisen ammattitaidon lisäksi todellisia käytännön johtamis taitoja. Maamme hyvinvointi perustuu toimivan työnjohdon ja työnsä osaavien ahke rien ja tunnollisten työntekijöiden yhteistyöhön.

Suuri osa Suomen kaupunkien ulkopuolisesta tiestöstä on rakennettu 2. maailmansodan jälkeen. Usein kysytään luoko tiestö liikennettä, vai onko teitä pakko rakentaa liikennemäärien kasvaessa. Vastaus on aina paikkaan ja aikaan sidottu. Nykypäivän au-



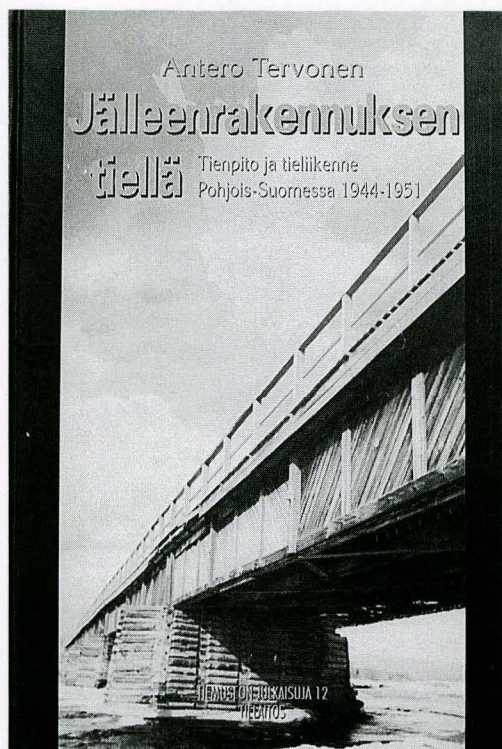
Kallantiestä Sujjaukseen
Tienrakentamista ja kunnossapitoa pohjois-Savossa 1939–1993. Matti Turunen (Toim.)
Tiemuseon julkaisuja 11. Tielaitos,
Savo-Karjalan tiepiiri. Kuopio 1994.

toilijoista suurin osa on aloittanut liikkumisensa vasta 1960-luvun jälkeen, jolloin merkittävä osa tiestöstä on jo rakennettu käyttökelpoiseen kuntoon. Tienpitäjiä kohtaan esitetty arvostelu kuuluu tälle vuosikymmenelle, pientä painumaa tiessä kutsutaan helposti kuopaksi. Harva autoilija enää muistaa puutteellisen tienpidon aiheuttamia todellisia ongelmia. Tientekijöiden historioissa voitaisiin julkaista enemmänkin 'Kelirikko Hilapparannassa keväällä 1955' -tyylisiä kuvia. Mainituksessa kuvassa Tielaitoksen kuorma-auto on vajonnut akseleitaan myöten keskelle pehmennyttä ajo-uraa. Vaikka on vaikea kuvitella nykypäivän henkilöautoa vastaavassa tilanteessa, tällaiset näkymät ovat olleet tavallisia yllättävän myöhään päätteilläkin. Kun 1940-luvun lopulla kävi selväksi, että maan autokanta kasvoi nopeasti vaikeuksista huolimatta, ja teollisuuden toimintaedellytysten turvaaminen vaati tavaraliikenteen tehostamista, ei tienrakentajilla ole ollut muuta vaihtoehtoa kuin ankara tiestön peruseränsohjelma.

Lapin tiestön vaiheet muodostavat oman erityisen luvunsa liikkumisen historiassa. Euroopan harvimmin asutussa kolkassa liikenteelle on aiheutunut luonnonvoimien ja maanpinnan muotojen lisäksi ongelmia myös sotatoimista. Hyvinvointi-Suomen uutislähetkset kertovat kaukomailla käytyjen konfliktien kammottavista seuraamuksista. Uutiskuvat hävitetystä kaupungeista ja silloista ovat olleet todellisuutta myös Suomen ja Norjan Lapissa. Käsittämätön määrä miinoja pilasi eri tavoin tuhansien ihmisten elämän vuosien kuluessa. Yksin Ylisenojalla Vuotson seudulla keväällä 1945 tapahtui kolmen kuukauden aikana kahdeksan miinaräjähdyttä, joissa loukkaantui seitsemän ja menetti henkensä yhdeksän TVH:n työntekijää.

Lapin tiestö korjattiin täydellisen tuhon jälkeen uskomattomissa olosuhteissa. Maastoon kylvettyjä lentopommeja purettiin puhdetöinä, ja niiden sisältämää räjähdysainetta käytettiin työmailla tavanomaisempien räjähteiden sijaan. Tyhjennettyjen pommien kuoria päätyi muihin tarpeisiin. On aivan käsittämätöntä, miten vähän näistä asioista puhuttiin 1950- ja -60-luvuilla, ja miten vähän tänäänkään tunnustetaan historiamme näiden vaiheiden olemassaoloa.

Tielaitoksen menneisyyden jokapäiväisetkin tapahtumat selittävät hyvin paljon maamme omaleimaista kulttuuria, poikkeusolot ovat hyvin korutonta kertomaa. Paljon puhuttu 'kulttuuriero Brysseliin' joutuu ymmärrettävään valoon tarkasteltuna tällaisten tarinoiden kautta. Meidän aikamme 'Vänrikki Stoolin tarinat' täytyy kirjoittaa ja lukea. Tielaitos on tehnyt parhaansa asiantilan korjaamiseksi omalta osaltaan.



*Antero Tervonen
Jälleenrakennuksen tiellä. Tienpito ja tieliikenne
pohjois-Suomessa 1944–1951.
Tiemuseon julkaisuja 12. Tielaitos, Lapin- ja
Oulun tiepiirit. Jyväskylä 1994.*