



Uutinen

"Huutoa vain kuului" – Lahden 150 m radiomastojen rakentaminen oli 1920-luvulla hirmuinen urakka ilman turvavälineitä: Moni työmaalle huijattu mies kääntyi portilta ympäri

Markku Pervilä 3.10.2021 08:07 [HISTORIA](#) [RAKENTAMINEN](#) [INFRA](#) [TIETOLIIKENNE](#)

Salpausselällä seisovat radiomastot ovat nuoren, vasta itsenäistyneen Suomen rakentamisen ja viestintäalan voimannäyte.



Kohti korkeuksia. Lahden radioasema ja radiomastot noin vuonna 1935. Mastojen välissä vanha radioaseman rakennus. ALMA MEDIAN ARKISTO

Radio- ja tv-museon tutkija **Helena Peippo** valottaa hankkeen alkua ja vuonna 1926 perustetun Yleisradion ongelmia.

– Teholtaan heikon Helsingin aseman lisäksi tarvittiin uusi suurasema. Loppusuoralla kilpailivat Hämeenlinna ja Lahti, joka hyötyi itäisestä sijainnistaan, Peippo kertoo.

Kunnallispoliitikot osasivat jo tuolloin lobata. Lahti tarjosi ilmaisen tontin ja lupasi vielä maksaa osan Yleisradion sähkölaskusta.

– Suurasema kulutti Heinolan verran energiaa, joten halvan sähkön täky ratkaisi pelin Lahden eduksi.

Mastomestarit Saksasta, rakentajat Hämeestä

Pääurakoitsija oli saksalainen Lehmann & Co., joka lähetti Suomeen kaksi insinööriä. Nämä mastomestarit, **Frans Trojan** ja **Paul Nicolay**, toimittivat suomalaisille radioalan tuoreinta tietotaitoa.

Rakentajiksi palkattiin päijäthämäläisiä rakennusmiehiä ja maatyöläisiä. On huomattavaa, että kellään ei ollut kokemusta näin korkeista rakennuksista.

Väkeä etsittiin lehti-ilmoituksilla, joissa hanketta kuvailtiin ympäröyvästi tyyliin ”rakennustöitä tarjolla”. Kun hakijoille selvisi, että urakka tarkoitti 150 metrin mastojen kasaamista suoraan kohti taivasta, moni kääntyi takaisin työmaan portilta.

– Jäljelle jääneet 28 uskaliaasta asettivat ehdoksi sen, että he saavat lopettaa työt siinä korkeudessa, kun alkaa huimata. Kaikki kuitenkin pysyivät töissä loppuun asti, Peippo sanoo.

Moni maston rakentajista oli Lahden Rautateollisuuden konepajan työntekijöitä, jotka olivat vailla tekemistä työnantajan toimeenpaneman pitkän työsulun takia.





Lahden radiomasto rakenteilla. Taustalla näkyy vanha radioasema ja vesisäiliö. Kuvan yhteydessä erillisellä lapulla teksti: ”Kun radiomastojen ensimmäiset teräspalkit saatiin pystyyn.” Kuva vuodelta 1927. LAHDEN KAUPUNGINMUSEO (CC BY-ND 4.0)

Urheita miehiä karvahatuissaan

Noina aikoina työsuojelusta ei tiedetty mitään. Turvavaljaita ei voitu käyttää ja kypärän virkaa toimitti karvahattu.

On ihme, että jäisillä palkeilla keikkuneille miehille sattui vain yksi vakava onnettomuus. Pudonnut teräsosa osui maassa työskennellyttä käteen.

Rakentajien rohkeutta hämmästeli myös Yleisradiolle hanketta valvonut DI **Erkki A. Liuksiala**.

”Alaosaa näkyi usvan seasta kolmisenkymmentä metriä. Miehet hävisivät torniin kiivetessään kuin pilviin. Huutoa vain kuului ylhäältä”, aseman ensimmäinen hoitaja kirjoitti päiväkirjaansa.

Miehiä houkutteli myös työstä maksettava metrimääräinen lisä; mitä ylemmäs uskalsi kiivetä, sitä enemmän tienasi.

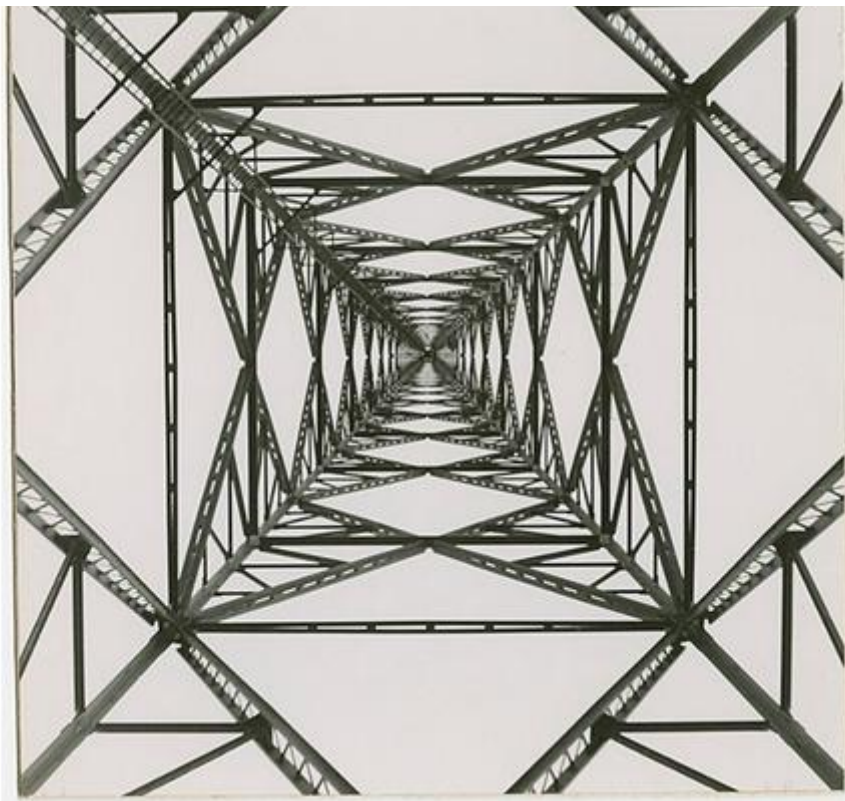
– Jälkeenpäin moni varmaan katui sitä, ettei ymmärtänyt hidastaa tahtia ylemmillä tasoilla, Peippo arvelee.

Mastohanke kohensi merkittävästi alueen työllisyyttä ja ansiotasoa pulavuosina.

Rakentamisessa käytettiin puista apumastoa. Nostovarsi eli taljan avulla toimiva ”varppi” oli sekin tärkeä apuri.

Lahden Radio- ja tv-museossa on tallella yli metrin pituisia, todella järeitä kiintoavaimia, joilla pultit ja mutterit kiristettiin. Mastojen jalkojen ja jalustojen väliin sijoitettiin tanakat posliinieristeet.





Lahden Eiffel. Lahden radiomasto kuvattuna maston sisäpuolelta ylöspäin vuonna 1927.
LAHDEN KAUPUNGINMUSEO (CC BY-ND 4.0)

Logistisia ja hengellisiä murheita

Mastojen osat tuotiin Saksasta. Maakuljetusten logistiikka kohtasi rautatieasemalla ”viimeisen mailin” ongelmia. Radiomäki oli liian jyrkkä ja liukas tuon ajan kuorma-autoille.

Autojen hyytyessä palkit rahdattiin mäelle hevospelillä. Sitkeä ja vahva suomenhevonen pelasti tuolloinkin tilanteen.

Helena Peippo pahoittelee sitä, että hankkeen budjetista ei ole säilynyt tarkkoja tietoja. Lopulta rahat olivat niin vähissä, ettei rakennuttaja kyennyt maksamaan edes harjakaisten tarjoiluja.

– Rahat hankittiin myyjäisillä, joissa kaupattiin tarvikkeiden kuljetuslaatikoita.

Rakentajat joutuivat napit vastakkain myös paikallisen kirkkoherran kanssa. Töitä pauskittiin sunnuntaisinkin, ja tämä häiritsi naapurissa olevan hautausmaan tilaisuuksia.

– Kesken hautajaisten ylhäältä sumusta kuului huuto, että pankaa se jo äkkiä maahan! Huuto tarkoitti jotakin osaa, mutta harras saattoväki pahoitti silti mielensä. Asiat sovittiin niin, että hautajaisten ajaksi työt keskeytettiin, Peippo kertoo.



Lahden kaupunkimiljöön kauas näkyvä tunnus. Kuva noin 1960–1970-luvulta.

TEUVO KANERVA / HISTORIAN KUVAKOKOELMA / MUSEOVIRASTO (CC BY 4.0)

Suomen omat Eiffel-tornit

Tiukka aikataulu piti ja mastot valmistuivat 74 päivän ennätysajassa 26.11.1927. Tilaaja ja urakoitsija olivat tyytyväisiä ja rakentajaväki hurrasi.

– Mastot kohosivat yhtä aikaa. Mastosakit kilpailivat siitä, kumpi masto oli päivän päättyessä korkeampi. Valmiiden mastojen huipulle nostettiin Suomen ja Saksan liput. Tästä ehkä syntyi kansalle väärinkäsitys siitä, että toinen masto olisi ollut suomalainen ja toinen saksalainen, Peippo sanoo.

Tasavallan presidentti **Lauri Kristian Relander** kuvaili radion merkitystä suomalaisessa viestinnässä aseman avajaispuheessa 22.4.1928: ”Ei tarvitse kaukaisimmankaan salomökin asukkaan elää eristettyä elämää metsäpirtissään. Välimatkat lyhenevät, häipyvät olemattomiin.”

Moni lahtelainen sen sijaan oudoksui, kun rakennusajan sumun peitossa olleet, armeijan tapaan maastonväriset mastot viimein paljastuivat kaupunkilaisille hakatulta harjulta.

Lahti-lehden mukaan vanha kansa povasi ”maailman loppua, ainakin Lahteen, kun tommosta tietä tonne ylöspäin jo laittavat.”

[Haluatko Tekniikka&Talouden kiinnostavimmat artikkelit koostettuna sähköpostiisi joka päivä? Tilaa tästä linkistä ilmainen uutiskirjeemme.](#)

Lahtelaiset jakoivat siis pariisilaisten käsityksen uusista maamerkeistä. Alun perin Eiffel-torniakin kutsuttiin rumaksi hökötykseksi, joka piti pikimmiten purkaa.

Suuraseman lopetettua radiomastoja on aika ajoin uhannut purkutuomio. Museovirasto on julistanut mastot ja suuraseman suojelukohteeksi, ja rakennukset ovat jo yli 90 vuoden ajan olleet Lahden kaupunkimiljöön kauas näkyvä tunnus.

Mastot numeroina

Korkeus: 150 m

Mastojen väli: 316 m

Teräspaino: 120 t

Antenni: Leveys 12 m, kuusi sähköllä lämmitettävää lankaa, antennilangat otettu alas 1993 suuraseman toiminnan päättyessä.

Antenniteho: 20 kW Telefunken 1928, tehon korotus 40 kW 1929 (tuolloin Lahti oli yksi Euroopan voimakkaimmista asemista).

Kuuluvuusalue: Etelä-Suomi Jyväskylään ja Viipuriin asti.

Lue myös:

[Television herruudesta käytiin kovaa taistelua 60-luvulla – hallitus pyrki suitsimaan kaupallista tv-toimintaa](#)

[Tämä sinun on hyvä tietää 5g:stä – 25 kysymystä ja asiantuntijoiden vastaukset](#)

[Tämä oli jo liikaa Kiinassakin – kasvojentunnistuksesta sakot](#)

[Imatran Voima halusi atomivoimalan lännestä, mutta saikin ydinreaktorin Neuvostoliitosta – voimala ehdittiin jo haudata 1968 ankarasti ryypäten](#)

[V. P. Nenonen loi Suomen tykistölle ennennäkemättömän suorituskyvyn – 1944 Tali-Ihantalan ja Vuosalmen torjuntataisteluissa sitä tarvittiin](#)

[Monet ulkomaiset tv-kanavat uhkaavat sammua Suomessa – Ficom tylyttää Kopiostoa ja Teostoa ”neuvotteluista kieltäytymisestä”, järjestöt kiistävät jyrkästi](#)

Juttu on julkaistu alun perin Tekniikan Historiassa 6/2015.

MARKKU PERVILÄ

SEURAA ARTIKKELIIN LIITTYVIÄ AIHEITA:



[Ota yhteyttä](#)

[HISTORIA](#) +

[RAKENTAMINEN](#) +

[INFRA](#) +

[TIETOLIIKENNE](#) +

Kommentit

Profiilini

► Ohjeet keskusteluun

Kommentoi

LÄHETÄ

Kirjautuneena käyttäjänä Jari Jussila 92598.

Et sinä? Kirjaudu ulos

Kaikki kommentit (2)

Järjestys ▾

Jorma Lahtinen 34802 viikko sitten

Kuulin kymmeniä vuosia opiskeluaikana fysiikan proffalta, että Lahden antennit oli aluksi säädetty liian alas ja ohjelmaa pystyi kuuntelemaan urheilukentän aidan lähellä ilman radiota jossa signaali vahvistui kenttää kiertävistä vaijereista.

Vastaa

**Markku Mäkelä 63131** viikko sitten

Opiskelitko sitten kymmeniä vuosia vai miten?

Vastaa



Sweco

Vesihuolto on arvokasta omaisuutta, jonka resilienssi rakoilee

KAUPALLINEN YHTEISTYÖ



A-Insinöörit

KAUPALLINEN YHTEISTYÖ

Liikennesuunnittelijaksi ei tulla koulun penkillä –