

MOBILIA / TIEHALLINTO

Museoteiden ja -siltojen

tietoarvon nostaminen

Kangasala 17.8.2007

HuK Ilkka Kurkela

Virransalmen silta

Historia- ja museokohdeselvitys



Sisällysluettelo

1. JOHDANTO	3
1.1. Tavoite ja kysymykset	3
1.2. Aiempi tutkimus, materiaalit ja metodi.....	4
1.3. Aikataulu ja rakenne	5
2. TIETOARVO: HISTORIALLINEN TAUSTA.....	6
2.1. Varhaisvaiheet – Virransalmi vanhana lossipaikkana	6
2.4. Lossi osoittautuu hengenvaaralliseksi 1930-luvulla	9
2.5. Emil Jutilan silta-aloite merkittävä	11
2.6. Sillan rakentaminen.....	12
3. TIELIIKENNEHISTORIALLINEN ARVO: SILTA OSANA OMAA AIKAKAUTTAAN.....	14
3.1. Sillan tekniset tiedot.....	14
3.2. Autoistumisen haasteet: silta osana yhteiskunnan muutosta.....	15
3.3. Aikakauden siltojen rakennustyypeistä.....	16
4. SÄILYNEISYY SARVO: HUOLTOTOIMET JA UUEMMAT VAIHEET.....	17
4.1. Teräsiltojen huoltamisesta ja sillan korjaustoimista 1937-1972	17
4.2. Siltaa kohotetaan 1972	17
4.3. Uuden maantiesillan valmistuminen vanhan viereen 1985.....	18
4.4 Museokohteeksi 1990	19
5. YHTEENVETO	20
LÄHTEET JA KIRJALLISUUS	21
LIITTEET	25
Liite 1. Museokohteiden kokoelmapolitiikasta.....	25
Liite 2. Virransalmen keskeiset vaiheet	26
Liite 3. Virransalmen sijainti kartalla	27
Liite 4. Ehdotus maantiesillaksi vuonna 1916	28
Liite 5. Siltapiirustuksia 1930-luvulta.....	29
Liite 6. Museosillan viitoitussuunnitelma.....	31
Liite 7. Säädöskokoelma vuodelta 1927, tielaki § 70 ja § 71	32
Liite 8. Virransalmen museosillan opastekyltti.....	33
Liite 9. Kaakkois-Suomen tiepiirin v.1996 museoesitteestä Virransalmen sillan sivu.....	34
Liite 10. Kertomus sillan rakentamisesta.....	35
Liite 11. Kohdekortin tiedot teoksessa Liimatainen 2007	36

1. JOHDANTO

1.1. Tavoite ja kysymykset

Tarkastelen tässä tutkimuksessa Tiehallinnon museokohde Virransalmen siltaa ja pyrin nostamaan sen tietoarvoa sekä tarkastelemaan sen tieliikennehistoriallista arvoa ja säilyneisyysarvoa. Virransalmen teräsrastikkosilta on vuonna 1937 rakennettu maantiesilta Mäntyharjun kunnassa Kaakkois-Suomen Tiepiirin alueella. Silta on listattu määräaikaisesti säilytettäväksi museokohteeksi Kirsi Liimataisen raportissa ”Tiehallinnon museotiet ja -sillat” (2007). Liimatainen on arvioinut Virransalmen sillan tietoarvon puutteelliseksi, ja esittänyt tehtäväksi selvitystä siltaa koskevasta historiasta.¹ Tämä tutkimus korvaa nämä puutteet sillan tiedoista esittäen vaiheittain sillan rakentamiseen liittyvän historian. Tutkimuksen perusteella voidaan tehdä suositukset kohteen säilyttämisestä tai poistamisesta Tiehallinnon museokohteena.

Tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo ovat ne kolme kriteeriä, joiden avulla Tiehallinnon museotiet ja -sillat arvoluokitetaan.² Arvoluokituksella rajataan perinnekeräilykannalta merkittävät aineistot ja määritellään kohteiden merkittävyys ja tallennustarve. **Tietoarvon** avulla selvitetään onko kohdetta tutkittu tai onko siitä ainoastaan dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa. **Tieliikennehistoriallisen arvon** avulla selvitetään liittyykö kohde Suomen tieliikenteen historian kannalta keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan. **Säilyneisyysarvon avulla** selvitetään, onko kohteessa säilynyt historiallisesti olennaisia rakenteellisia ja/tai toiminnallisia ominaisuuksia aikakaudesta tai ilmiöstä, jota halutaan dokumentoida. Kokoelmapolitiikan tavoitteena on varmistaa, että arvokkaat suomalaiset tiet ja sillat sekä niiden tietoarvoa tukevat arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistot tallentuvat pitkäjänteisesti säilytettäväksi Tiehallinnon perinnekeräilykannaksi ja osaksi kansallista kulttuuriomaisuutta.³

Tässä tutkimuksessa erityinen huomio kiinnittyy edellä mainittuihin kolmeen kriteeriin, etenkin tietoarvon nostamiseen. Tietoarvoa pyrin nostamaan selvittämällä Virransalmen historiaa aina salmen varhaisvaiheista sillan rakentamiseen ja nykypäivään asti. Kohteen tieliikennehistoriallista merkitystä arvioin tutkimalla sitä, liittyykö silta johonkin keskeiseen Suomen tieliikennehistorian vaiheeseen ja edustaako silta aikakautensa tyypillistä rakennustekniikkaa. Säilyneisyysarvoa tutkin käymällä läpi sillan huoltotoimenpiteitä ja arvioin siten kuinka tarkasti silta edustaa rakenteeltaan

¹ Liimatainen 2007, 79.

² Museokohteiden kokoelmapolitiikka on muodostettu Tiehallinnon esine- ja kuvakokoelmien kokoelmapolitiikkojen pohjalta, Liimatainen 2002, 15-16 ja 2003, 21-23.

³ Liimatainen 2007, liite 5.

alkuperäistä malliaan. Liimatainen on arvioinut sillan tieliikennehistoriallisen arvon ja säilyneisyysarvon hyväksi, ja pyrin selvittämään kuinka hyvin nämä lähtötiedot pitävät paikkaansa.

Tietoarvon parantamiseen liittyy olennaisesti kysymys sillan rakentamisen funktiosta. Pyrin selvittämään mitä tarkoitusta silta aikanaan palveli ja miksi silta rakennettiin? Hyödyttikö silta kenties sotilaallisia tarpeita, kaupankäyntiä, liikennettä yleisesti, vai jotakin muuta? Tarkastelussa on se onko sillan alkuperäinen funktio säilynyt ennallaan. Tutkimuskysymyksiä ovat niin ikään rakentamiseen liittyvät konkreettiset vaiheet: Millaisin toimenpitein Virransalmen silta rakennettiin ja kenen toimesta? Kuka vastasi suunnittelusta, materiaaleista ja rakennuskustannuksista? Oliko alueella kenties aiempia kulkureittejä tai kilpailevia suunnitelmia? Kuka sillasta hyötyi eniten?

Tiivistettynä tämän tutkimuksen tärkein tavoite on saada vastaus siihen, onko Virransalmen silta riittävän arvokas säilytettäväksi pysyvänä Tiehallinnon museokohteena? Onko sen historiasta tarpeeksi tietoa, edustaako se erityistä vaihetta Suomen tieliikenteen historiassa ja/tai ainutlaatuista rakennustekniikkaa, ja onko se säilynyt rakenteeltaan alkuperäisenä? Löytyykö sillasta kenties jotakin muuta säilyttämisen kannalta arvokasta? Mikäli Virransalmen silta osoittautuu erityisen arvokkaaksi kohteeksi, voidaan tehdä suositukset sen säilyttämisestä Tiehallinnon pysyvänä museokohteena.

1.2. Aiempi tutkimus, materiaalit ja metodi

Virransalmen museosillasta on olemassa vain vähän aiempaa tutkimusta⁴, minkä vuoksi silta on perusteltu valinta tutkimuskohteeksi. Sillan vierestä löytyy opastetaulu, jossa kuvataan muutamia keskeisiä vaiheita Virransalmen sillan historiasta. Nämä tiedot ovat kuitenkin vailla lähdeviitteitä, eikä niitä voi varmentaa aidoiksi ilman perusteellista tutkimusta.

Tutkimuskirjallisuuden osalta hyödyllisiksi osoittautuivat Martti Favorinin ”Mäntyharjun historia I ja II” (1975 ja 1983), joista löytyi tietoa Virransalmen varhaisista vaiheista. Pohjatietoa tutkimukseeni sain Mobilian intendentti Kirsi Liimataiselta ja hänen tekemästään Tiehallinnon museotiet ja -sillat museokohdeselvityksestä (2007). Erityisen kiitoksen ansaitsee eläkkeellä oleva Kaakkois-Suomen tiepiirin pitkäaikainen perinnehenkilö Olavi Pakarinen, joka antoi mahdollisuuden haastatteluun sekä käyttööni arvokasta aineistoa Virransalmen siltaan liittyen.

⁴ Ainoa löytämäni puhtaasti Virransalmen sillan historiaa koskeva kirjoitus on Olavi Pakarisen Avviisi –lehden artikkeli *Virransalmen ristikkosillan museoiminen*, (nro 2, lokakuu 1989.). Muu aiheen kirjallisuus sisältää vain lyhyitä mainintoja Virransalmesta (esim. Favorin 1975, 302-303 & 421-422 sekä Favorin 1983, 405-406).

Lisäksi Tuulia Toivaselta sain käyttöni hänen isoäitinsä Lyyli Toivasen (os. Nikkinen) päiväkirjojen aineiston sillan rakentamisen ajalta. Ote päiväkirjasta löytyy liitteestä 10.

Tutkimuskirjallisuuden vähäisyyden vuoksi arkistomateriaali osoittautui erityisen tärkeäksi. Provienssiperiaatteen mukaisesti aluksi oli selvitettävä ne viranomaiset, jotka päätöksenteollaan osallistuivat Virransalmen vaiheisiin. Sillan rakentamisvuosina 1936-1937 Tie- ja vesirakennushallituksen (TVH) siltaosasto 1925-1963 toimi tiehallinnossa sen silta-asioita hoitavana yksikkönä⁵, minkä vuoksi TVH:n arkistot osoittautuivatkin hyödyllisiksi.

Arkistomateriaalin haussa hyödynsin myös Seppo Aitan esimerkkiä erään siltahankkeen hallinnollisesta käsittelystä (Lapinsalmen silta v.1928-1962).⁶ Tätä varhaisemmasta aikakaudesta löysin aineistoa Senaatin talousosaston anomus- ja kirjediaareista, Mäntyharjun kuntakokouksen ja kunnanvaltuuston pöytäkirjoista, sekä Mikkelin läänin Maaherranviraston päätöksistä. Arkistomateriaalit löytyivät pääosin Mäntyharjun kunnanarkistosta, Mikkelin maakunta-arkistosta, Helsingin kansallisarkistosta sekä Tiehallinnon keskusarkistosta. Tutkimuksessa on käytetty myös aiheeseen liittyviä sanomalehtiartikkeleita, joista useimmat löytyivät Helsingin yliopiston kirjaston arkistoista. Tarkempi lista käyttämästäni tutkimuskirjallisuudesta ja lähteistä löytyy tutkimuksen lopusta.

Sovellan materiaaliin tyypillisiä historian tutkimuksen lähdekriittisiä metodeja arvioimalla mm. aineiston luotettavuutta, alkuperää, funktiota ja kontekstia. Liitteessä 1 olen kuvannut Liimataisen tekemän Museokohteita koskevan kokoelmapolitiikan, mikä toimii tutkimukseni metodisena runkona.

1.3. Aikataulu ja rakenne

Tämä tutkimus tehtiin projektityönä kesällä 2007 Mobiliassa⁷ Kangasalla. Virransalmen sillan lisäksi projektissa tutkittiin Porrassalmen museotietä ja näihin kahteen tutkimukseen varattiin aikaa yhteensä kolme kuukautta. Tavoitteenasettelun mukaisesti tutkimuksen laajuudeksi muodostui noin 30 sivua.

⁵ Aitta 2004, 70.

⁶ Aitta 2004, 85-87.

⁷ Mobilia on auto- ja tiealan valtakunnallinen erikoismuseo. Lisätietoja: <http://www.mobilia.fi>.

Tutkimuksen rakenne noudattaa pääosin kysymyksenasettelua. Aluksi tarkastelen Virransalmen sillan historiaa kronologisesti ja pyrin nostamaan Virransalmen sillan tietoarvoa selvittämällä salmen merkittäviä tapahtumia aina varhaisvaiheista sillan rakentamiseen asti (luku 2). Seuraavaksi pohdin sillan tieliikennehistoriallista arvoa käsittelemällä aikakauden sillanrakentamisen tyypillisiä syitä ja rakennustekniikoita (luku 3). Tämän jälkeen siirryn sillan säilyneisyysarvon analysointiin tutkimalla sillan huoltotoimia ja uudempia vaiheita (luku 4). Lopuksi tiivistän keskeisimmät tutkimustulokset yhteenvedoon ja arvioin, onko Virransalmen silta hyödyllistä arvoluokittaa pysyvästi säilytettäväksi museokohteeksi (luku 5). Liitteisiin olen koonnut erilaista tietoa Virransalmen sillasta.

2. TIETOARVO: HISTORIALLINEN TAUSTA

Tässä luvussa esitän kronologisesti Virransalmen sillan historian vaiheita.⁸ Aloitan kertomisen Mäntyharjun pitäjän varhaisvaiheista ja etenen kronologisesti kohti sillan valmistumista vuonna 1937. Tämän luvun keskeisin tavoite on parantaa sillan tietoarvoa.

2.1. Varhaisvaiheet – Virransalmi vanhana lossipaikkana

Vuonna 1595 Mäntyharjun pitäjä oli vielä hyvin hajanainen. Osia alueesta kuului kolmen eri linnaläänin ja yhtä moneen käräjäkuntaan. Vuonna 1743 hajanaisuutta lisäsi vielä Ruotsi-Suomen ja Venäjän välinen valtakuntien raja, joka halkaisi pitäjän kahtia.⁹ Tieverkko oli varsin kehittymätön ja kulkuyhteydet kehnot. Favorin on kirjoittanut, kuinka ennen pikkuvihaa (1741-1743) Mäntyharjulla oli vain yksi kulkuväylä, jota hyvällä omalla tunnolla voitiin kutsua maantiekseksi.¹⁰ Myös Elias Lönnrot aikanaan vuonna 1828 kuvasi matkakertomuksissaan pitäjän alueen kulkuyhteyksiä heikoiksi ja matkantekoa vaikeaksi.¹¹ Mäntyharjun valtakunnantienä toimi suuri Savontie, joka johti Mäntyharjulle Paasosta.¹²

Vuodesta 1817 lähtien Mäntyharjun pitäjässä oli yhteiset virkamiehet, jotka kokoontuivat yhteen paikkaan muun muassa käräjille ja henkikirjoituksiin. Kuitenkaan Mäntyharjun kulkuyhteydet eivät vastanneet uusia tarpeita, vaan tieverkko oli luotava melkein tyhjästä.¹³

⁸ Liitteeseen 1 olen koonnut eräänlaisen aikajanan tapahtumista, jotka valitsin löydetyn aineiston perusteella.

⁹ Mäntyharjun kunta, <http://www.mantyarju.fi/index.php?s=yleistietoa&a=historia> (luettu 31.5.2007).

¹⁰ Favorin 1975, 419.

¹¹ Lönnrot, 1980, 36.

¹² Favorin 1975, 419.

¹³ Favorin 1975, 421-422.

Mäntyharjulla asuva kruununvouti K. M. Forsström pyrki 1830-luvulla järjestämään työtilaisuuksia köyhille ja samalla parantamaan liikenneverkkoa. Pyrkimyksenä oli ratkaista huono työllisyystilanne kruununvaroilla. Forsström teki ehdotuksia uusien teiden rakentamiseksi¹⁴ ja taisteli jo 1850-luvulla myös sillan saamiseksi Virransalmen yli. Hän perusteli sillan rakentamista nimenomaan suurella tilattomien määrällä.¹⁵ Virransalmen sillan tarvetta ei siten perusteltu ensisijaisesti kulkuyhteyksien vaan nimenomaan työllisyystilanteen parantamisella. Ymmärrettävästi myös kulkuyhteyksien parantaminen tosin oli Forsströmin aikeena.

Siltaa ei kuitenkaan tuolloin vielä rakennettu, vaan lossi aloitti toimintansa Virransalmessa tiettävästi vuonna 1855.¹⁶ Silta-asia tuli kuitenkin jälleen vireille vuonna 1857, kun Forsströmin alkuunsaama Virransalmi - Iitti -tie valmistui. Tie- ja vesirakennusjohtokunta kuitenkin vastusti yhä silta-ajatusta, koska se pelkäsi sillan estävän liiaksi veden virtaamista, minkä vuoksi oli tyydyttävä lossiin.¹⁷ Tie- ja vesirakennusjohtokunta oli suorittanut juuri yli 20 vuotta kestäneet mittavat työt Puulaveden laskemiseksi ja lopullisesti työt oltiin saatu päätökseen vuonna 1854.¹⁸ Puulaveden laskemisen katsottiin tuottaneen paljon hyötyä¹⁹ ja mahdollinen silta Virransalmessa nähtiin vaaraksi tälle saavutukselle. Koska vesistöissä kuljetettiin 1800-luvun lopulla paljon tukkilauttoja, oli tärkeätä turvata esteetön veden virtaus.²⁰

Virransalmen takana asuvat ottivat silta-asian uudelleen esille vielä vuonna 1868 ja sillasta ehdittiin tehdä jo kustannusarviokin, mutta muut pitäjäläiset saivat aloitteen raukeamaan.²¹ Jälleen vuonna 1881 salmeen suunniteltiin siltaa, joka oli tyypiltään puinen riippuansasvaarna-palkkisilta, jonka kaksi aukkoa olivat 72 ja 24 jalkaa. Siltaa ei kuitenkaan rakennettu.²²

Virransalmessa toiminut lossi oli kiivaan keskustelun aiheena 1900-luvun alussa. Lossin vaijeri hidasti vuonna 1908 alkanutta höyrylaivaliikennettä²³ ja lossin vaijeri sekä lossin toimintakäytäntöjä toivottiin uusittavan pikaisesti. Myös suuret lossimaksut aiheuttivat närää pitäjäläisten keskuudessa.²⁴ Kymmene osakeyhtiö ehdottikin sillan rakentamista vuonna 1909:

¹⁴ Mäntyharjun kirkon pitäjäkouksen pöytäkirja 8.1.1836, § 1.

¹⁵ Favorin 1975, 302-303.

¹⁶ Kymmene Aktiebolag, 6.3.1909.

¹⁷ Favorin 1975, 423.

¹⁸ Kaukamaa 1941, 7.

¹⁹ Kaukamaa 1941, 12.

²⁰ esim. Mäntyharjun kuntakok.ptk. 8.8.1891 §5.

²¹ Favorin 1975, 423; Senaatin tal.os. AD 1225/55 1869.

²² Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri, 1996, 7.

²³ Kymmene Aktiebolag, 6.3.1909; Salmessa kulki vuonna 1915 kaksi lauttayhdistyksen höyrylaivaa. (lähde: Pitäjän uutiset 50/1981).

²⁴ Mäntyharjun kuntakok.ptk. 9.10.1909.

”[...] Lopuksi saan lausua että, koska sanottu lossilaitos, olkoonpa se järjestettynä tavalla tai toisella, on yleiselle liikenteelle hankala, etenkin nyttemmin kuin laivoja ja tukkilauttoja alituisesti kulkee kyseessä olevan salmen läpi, tuon lossin sijaan, jonka ylläpitäminen järjestettiin saatujen tietojen mukaan vuonna 1855, rakennettaisiin silta. Mutta kun tuommoinen siltarakennus salmen syvyyteen yli 4 metriä ja leveyteen noin 50 metriä nähden tulisi melkoisen kalliiksi, niin ehdotan että valtion puolesta annettaisiin, paitsi piirustukset, myös avustusta siihen.”²⁵

Osakeyhtiötä harmitti lossin aiheuttamat haitat vesiliikenteelle, ja ratkaisuehdotuksena esitettiin siltaa. Siltahanke olikin jälleen vireillä vuonna 1910²⁶ ja kuntalaiset kokivat lossin ongelmalliseksi. Kyläkuntalaiset valittelivat myös yleisesti liikenneyhteyksien heikkoutta kirjeessään Mäntyharjun kuntakokoukselle vuonna 1915 ja vaativat paikalle siltaa.²⁷ Mäntyharjun kunnan kuntakokouksen esimies E.A. Vihersalo anoi kunnan valtuuttamana sillan rakentamislupaa vanhemman insinöörin Arne Wesénin piirustusten²⁸ ja kustannusarvion mukaisesti.²⁹ Ehdotettu silta ei kuitenkaan käynyt Kymmene osakeyhtiölle, koska se olisi haitannut lossin tavalla lauttaustoimintaa, joten osakeyhtiö valitti kuntakokouksen päätöksestä 14.8.1915 pyytää lupaa saada rakentaa silta salmen yli.³⁰

Lopulta kuvernööri antoi Virransalmen sillan rakentamispäätöksen marraskuun 5. päivänä 1917.³¹ Ennen kyseistä päätöstä oli määrätty suoritettavaksi katselmus, jonka piiri-insinööri P. Thure toimitutti apulaisinsinööri Herbert Hisingerillä.³² Katselmuksessa selvitettiin mm. vesi- ja maantieliikenteen määrät. Tukkeja salmessa ilmoitettiin uitettavan noin 800 000 kappaletta vuodessa. Lisäksi kuljetettiin halkoja ja massapuita proomuilla, jotka olivat omistajien mukaan 6-6,5 metriä leveitä ja tyhjinä 4 metriä korkeita. Lisäksi Salmessa kulki kaksi lauttayhdistyksen höyrylaivaa. Maantieliikennettä ei pidetty erityisen vilkkaana, koska hevosia kulki 20-30 kappaletta vuorokaudessa. Helsingissä Tie- ja vesirakennusten Ylihallituksessa 1.8.1916 Karl Lindbergin laatiman kustannusarvion mukaan sillan kustannukset olivat 40 000 markkaa³³. Siltaa ei kuitenkaan toteutettu.³⁴

²⁵ Kymmene Aktiebolag 6.3.1909.

²⁶ Virransalmen sillan opastetaulu.

²⁷ Kyläkuntalaisten kirje Mäntyharjun kuntakokoukselle 16.4.1915; Mäntyharjun kuntakok.ptk 25.9.1915.

²⁸ Wesénin suunnitteleman sillan piirustukset ovat liitteenä 4.

²⁹ Pitäjän uutiset 50/1981 (17.12.1981).

³⁰ Mikkelin lääninkanslia juttu 844 / 1915.

³¹ Virransalmen sillan opastetaulu.

³² Pitäjän uutiset 50/1981 (17.12.1981).

³³ Rahamuseon rahanarvolaskurin mukaan nykyrahassa summa vastaisi noin 78 500 euroa.

http://www.rahamuseo.fi/arvo_laskuri/laskuri_web.html (luettu 15.8.2007).

³⁴ Pakarinen 1989, 5; Pitäjän uutiset 50/1981 (17.12.1981).

Lossimaksuja vastustettiin voimakkaasti edelleen 1920-luvulla, ja sillan rakentaminen oli kunnanvaltuuston kokouksissa esillä.³⁵ Nurmaan kansakoululla pidettiin huhtikuussa 1921 kokous, joka vaati lossimaksuja pois mäntyharjulaisilta sekä toimia lossin korvaamiseksi sillalla. Lossi uusittiin vuonna 1925³⁶ mutta lossimaksut jäivät korkeiksi ja lossin turvallisuus kehnoksi. Lossin hoito oli järjestetty 1920- ja 1930-luvuilla siten, että salmen rannalla asuvan räätäli Manne Nikkisen perhe hoiti ylikuljetukset. Käytännössä työ tehtiin siten, että päivällä poika ja tytär toimivat lossareina, yöllä Manne itse.³⁷ Koska lossin hoito kuului talon tehtäviin, myös jokainen lapsista toimi vuorollaan – voimiensa mukaan – lossivuorossa.³⁸

Yksityiset tekivät uuden aloitteen sillan rakentamisesta maaherralle uuden tielain antamisen jälkeen vuonna 1927. Syksyllä 1925 alkaneet auto-onnettomuudet jatkuivat, kun Mäntyharjun puolelta lossille ajaneet autot päätyivät usein salmen mutaiseen pohjaan.³⁹ Sillan rakentaminen siirtyi vielä seuraavalle vuosikymmenelle.

2.4. Lossi osoittautuu hengenvaaralliseksi 1930-luvulla

Kunnanvaltuusto käsitteli silta-asiaa aktiivisesti ja kiireellisenä 1930-luvun alussa. Lossi osoittautui kalliiksi ylläpitää ja yleisesti epävarmaksi. Lisääntynyt autojen käyttö ja turvallisuusnäkökulmat olivat perusteluina siihen, että paikalle haluttiin silta lossin sijaan. Lossit hidastivat autojen kulkua ja ne osoittautuivat monesti vaarallisiksi, minkä vuoksi lossit olivatkin yleisesti vähenemään päin. Esimerkiksi vuonna 1939 Tie- ja vesirakennus-hallituksen tilastojen mukaan Suomessa oli enää 103 lossia jäljellä.⁴⁰ Mäntyharjun kunnanvaltuuston jäsenet lausuivat kesäkuussa 1932:

”kunnollisen maantiesillan rakentaminen Virransalmelle on ollut jo aikoja sitte niin peräti tarpeellinen ei ainoastaan paikkakuntalaisille vaan myös yleiselle vilkkaaksi käyneelle läpikulkuliikenteelle, että silta olisi nyt viimeinkin saatava rakennetuksi, varsinkin kun otetaan huomioon, että paikalla ollut lossi, joka ei ole edes tyydyttävässä kunnossakaan, on muodostunut suorastaan hengenvaaralliseksi”.⁴¹

Virransalmessa oli sattunut järkyttävä onnettomuus syyskuussa 1930, joka vaati viiden ihmisen hengen. Asiaa uutisoitiin Länsi-Savossa 23.9.1930 kertomalla kuinka häätjuhlista palaava viiden

³⁵ Mäntyharjun Kvalt.ptk.2.5.1921, § 8 ja § 9; Kvalt.ptk. 28.2.1925, § 3.

³⁶ Pakarinen 1989, 5.

³⁷ Pakarinen 1989, 6.

³⁸ Lyyli Toivasen päiväkirjat sillan rakentamisen ajalta.

³⁹ Favorin 1983, 405; Länsi-Savo 92/19.8.1925.

⁴⁰ Kaukamaa 1941, 36.

⁴¹ Mäntyharjun Kvalt.ptk. 18.6.1932, § 31.

miehen seurue ajoi autoineen lossilta salmeen, jonne kaikki hukkuivat. Auto myös katkaisi mennessään toisen lauttapylvään.⁴²

Vuonna 1932 käytiin kiivasta keskustelua Virransalmen sillan rakentamisesta. Kesäkuussa kunnanvaltuusto päätti tehdä läänin Maaherralle tielain 70§ ja 71§⁴³ edellyttämän anomuksen ”kunnollisen maantiesillan rakentamisesta Virransalmelle”. Anomuksen tekijäksi valittiin maanviljelijä Emil Jutila,⁴⁴ joka toimitti anomuksen maaherralle 31.7.1932. Anomuksessa todettiin Virransalmen sillan rakentamista koskevan kysymyksen olevan ensiarvoinen monesta syystä:

”[...] Yhtenä syynä on, kuten mainittu vilkas liikenne ja se hankaluus, joka liikennettä on kohdannut ja yhä kohtaa nykyisen lossijärjestelmän vallitessa. Toisena syynä on mielestäni huomioonotettava, että lossiylikulku varsinkin Virransalmella on muodostunut suorastaan hengenvaaralliseksi. Niinpä syksyllä 1930 eräs 5.henkinen seurue Voikaan tehtaalta suistui salmeen autoineen seurauksella, että kaikki 5.henkeä hukkuivat. Pienempiä tapaturmia sattuu paikalla tuon tuostakin, ja kaikki tämä jo muistuttaa vakavasti siitä, että asiaan on saatava pikainen korjaus. Kolmantena ja erittäin painavana syynä pitäisin sitä, että paikkakunnan työttömät saisivat työtä ja ansiomahdollisuuksia Virransalmen sillan rakennustöistä, joita tarvittaisiin senkin takia, että käynnissä olevat Varpasen – Suomenniemen ja Voikosken – Nurmaan tierakennusten työt voivat jo lähitulevaisuudessa päättyä.⁴⁵

Elokuussa 1932 Mikkelin läänin maaherran viraston välipäätöksessä kuitenkin esitettiin vielä mahdollisuutta hankkia paikalle uusi puinen, tasakantinen, ja varmempi lossi entisen tilalle 20 000 markan määrärahalta. Tätä perusteltiin sillä, että entinen lossi oli näyttäytynyt heikoksi ja määrärahaa sillalle ei myönnettäisi todennäköisesti ennen vuotta 1934. Valtuusto käsitteli asiaa päätyen pitämään ehdotusta uudesta lossista ”huonosti harkittuna” ja ”nykyoloihin soveltumattomana”. Valtuusto vastusti yksimielisesti uuden lossin rakentamista ja samalla katsoi, että sillan rakentaminen Virransalmelle on jo maaston kannalta erittäin edullinen ja liikenteen kannalta suorastaan välttämätön.⁴⁶

TVH oli Mäntyharjun kunnanvaltuuston kanssa yhtä mieltä siitä, että Virransalmelle tarvittaisiin silta, mutta sillan rakentaminen veisi TVH:n mukaan vielä muutaman vuoden ja lisäksi siltaa varten tarvittaisiin perusteellinen suunnittelu.⁴⁷ Koska silloinen lossi oli hengenvaarallinen, joulukuussa

⁴² Länsi-Savo, 111/23.9.1930.

⁴³ Suomen asetuskokoelman lakipykälät 70§ ja 71§ vuoden 1927 tielain mukaan ovat liitteessä 7.

⁴⁴ Mäntyharjun Kvalt.ptk. 18.6.1932, § 31.

⁴⁵ Mäntyharjun Kvalt. puolesta Emil Jutilan kirje Mikkelin läänin Maaherralle 31.7.1932, N:o 147.

⁴⁶ Mäntyharjun Kvalt.ptk. 6.8.1932, § 5.

⁴⁷ TVH:n kirje kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle 23.8.1932, N:o S-943 (261/11 1932.).

1932 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö myönsi 20 000 markan suuruisen määrärahan sen uusimiseen. Määrärahoista käytettiin 14 742,65 markkaa ja Virransalmen lossin uusimistyöt valmistuivat syksyyn 1933 mennessä.⁴⁸

2.5. Emil Jutilan silta-aloite merkittävä

Emil Jutilan vuonna 1934 tekemä raha-asia-aloite johti viimein sillan rakentamiseen. Aloitteessa ehdotettiin eduskunnan varaavan 500 000 markkaa sillan rakentamiseen ja todettiin muun muassa seuraavaa:

”Mäntyharjun, Jaalan ja Kouvolan välisellä maantiellä yhä kasvavaa liikennettä haittaa suuresti se, että Mäntyharjun pitäjässä olevassa Virransalmessa ei ole siltaa, vaan täytyy liikennettä välittää lossilla. Tämä menettely on kuitenkin nykyiseen liikenteeseen nähden osoittautunut haitalliseksi erittäinkin kesällä, jolloin mainitussa salmessa on lakkaamaton tukkien kuljetus Kymiin ja Kotkaan. Talvisinkin on liikennettä välitettävä lautalla, koska salmessa käy siksi voimakas virta, että se ei jäädy. Lossiliikenne on liukkaan kelin aikana osoittautunut vaaralliseksi, erittäinkin vakainaista liikennettä harjoittaville linja-autoille.”⁴⁹

Aloitteessa vedottiin myös maaston lisäämään vaarallisuuteen ja sattuneisiin onnettomuuksiin. Lisäksi anomuksessa kerrottiin, että Savon tie- ja vesirakennuspiirin puolesta on toimitettu asianmukainen tutkimus ja piiri-insinööri on myös pitänyt sillan rakentamista tarpeellisena.⁵⁰

Vuonna 1936 uhkaavat tilanteet jatkuivat salmessa, kun Savon Linja -osakeyhtiön linja-auto saapui salmelle ylimenoa varten. Lautturit eivät olleet tehtäviensä tasalla, ja lautan ollessa virrassa Virtalan puoleinen vaijerin kiinnitystolppa katkesi, jolloin lauttaa ohjaava vaijeri pääsi irti. Lautta pääsi ajelehtimaan kohti Sarkaveden saaristoa auton ja ihmisten kanssa, kunnes autoilija Viljo Karhu sai onneksi heitetyksi lautan ankkurin pohjaan, ja tilanne päättyi ilman suurempaa onnettomuutta.⁵¹ Näiden onnettomuuksien saattamana ja Emil Jutilan esityksen ansiosta silta-asia viimein edistyi. Keväällä 1936 Mäntyharjun kunnanvaltuusto käsitteli Mikkelin läänin Maaherranviraston välipäätöstä sillasta Virransalmelle ja asia eteni kohti rakentamista.⁵²

⁴⁸ Savon tie- ja rakennuspiirin kirje TVH:lle 31.8.1933, N:o 1137/2380.

⁴⁹ Länsi-Savo 17/10.2.1934.

⁵⁰ Länsi-Savo, 17/10.2.1934.

⁵¹ Länsi-Savo, 55/21.5.1936.

⁵² Mäntyharjun Kvalt.ptk. 15.3.1936, § 4, s. 126.

2.6. Sillan rakentaminen

Lokakuussa 1936 Virransalmen sillan rakentamisesta käytiin tarjouskilpailu ja ainakin A.Ahlström Oy Varkauden tehdas ja Kone ja silta Oy esittivät tarjouksensa TVH:lle.⁵³ Kilpailun voitti A. Ahlström Oy, ja osapuolet kirjoittivat marraskuun 3. päivänä sopimuksen, jonka mukaan osakeyhtiö vastaa Virransalmen teräksisen ristikkosillan päällysrakenteen kaikkien teräsosien hankinnasta ja paikoilleen asentamisesta. Sillan kokonaispainoksi valmiina arvioitiin 39 260 kg.⁵⁴ Ainesosien toimitus käsitti kaikki teräosat, laakerit, kaiteet ja kannen kiinnitykseen tarvittavat pultit. Osat kuljetettiin Mäntyharjun asemalle junalla ja sieltä Virransalmelle kuorma-autolla.⁵⁵ Siltojen kaikki aineet olivat saapuneet konepajalle tammikuussa 1937, jolloin insinööri Aatos Puolanne suoritti aineiden tarkistuksen.⁵⁶

<u>YHTEENVETO.</u>	
Pääkannattajat	20.200 kg
Ajorata	12.230 "
Tuulisiteet	4.290 "
Kaiteet	1,930 "
Laakeripultit	10 "
Terästä St.37.12 yhteensä	38,660 kg
Teräsvalua.St.45,81 laakerihin	550 "

KUVA 1. Virransalmen sillan aineluettelon yhteenveto⁵⁷

Silta merkitsi tärkeätä työmahdollisuutta monille ja Lyyli Toivasen päiväkirjojen mukaan rakennustöihin hakikin useat henkilöt: ”Toiset otettiin, toiset saivat lähtiä pois toivossa, että myöhemmin ottavat lisää.”⁵⁸ Sillan perusteiden rakentaminen aloitettiin jo kesällä 1936 rakennusmestari Aatami Pennasen toimiessa valvojana.⁵⁹ Pennanen, jota myös Aatuksi kutsuttiin⁶⁰, toi myös perheensä mukanaan ja asui rakentamisen ajan vuokralla Bertta Niroosen omistamassa Lepoharjun talossa.⁶¹

⁵³ A. Ahlström Oy Varkauden tehtaalla tarjous THV:lle 10.10.1936; Kone ja Silta Oy:n tarjous TVH:lle 12.10.1936.

⁵⁴ TVH:n ja A. Ahlström Oy Varkauden Tehtaalla välinen urakkavälikirja, 3.11.1936.

⁵⁵ Pakarinen 1989, 6.

⁵⁶ A. Ahlström Oy Varkauden tehtaalla kirje TVH:lle 27.1.1937.

⁵⁷ A. Ahlström Oy:n aineluettelo Virransalmen sillasta, 10.11.1938.

⁵⁸ Lyyli Toivasen päiväkirjat sillan rakentamisen ajalta; liite 10.

⁵⁹ Heikki Toivasen haastattelu 8.8.2007; Virransalmen sillan opastekyltti.

⁶⁰ Lyyli Toivasen päiväkirjat sillan rakentamisen ajalta; liite 10.

⁶¹ Pakarinen, 1989, 6.

Silta perustettiin puupaaluille, jotka juntattiin miesvoimalla. Paalupuut otettiin Tujulan metsästä. Maatukiin tarvittavat kivet hakattiin käsin. Niin junttasakki, kuin kivimiehetkin olivat muualta tulleita valtion miehiä.⁶² Työporukkaan kuului myös junttalukkari, joka sai yhtä suuren palkan, vaikka hänen tehtävänsä oli ainoastaan pitää huolta miesten mielialasta. Hän lauloikin kaikki sen aikaiset iskelmät ja laulelmat. Olavi Pakarinen on kirjoittanut Reino Torniaisen haastatteluun perustuen, että ”junttaus oli raskasta ja yksitoikkoista työtä, tunnista toiseen, vedä-löysää-vedä-löysää. Miehet puhelivatkin, että työssä on ”villapaita työn puolesta”⁶³ Kun miehiä alkoi väsyttää ja pitkästyttää, ryhtyi lukkari laulamaan hävyttömiä lauluja.”⁶⁴ Kun paalut saatiin juntatuksi, niiden päähän valettiin 1,2 metrin paksuinen betonilaatta, jonka päältä aloitettiin maatukien muuraus.⁶⁵

Kivitöiden vaiheista Pakarinen on kirjoittanut seuraavaa. Maatukiin käytettävät kivet louhittiin Päivölän tilan kalliosta ja ne irrotettiin kiilaamalla. Kallion poraus tapahtui käsin. Työmaalla oli myös paja, jossa teroitettiin porat ja muut tylsyneet työvälaineet. Irrotetut kivilohkareet raakahakattiin ja vedettiin hevosilla työpaikalle. Siltatyömaalla ne sitten meislattiin ja piikattiin haluttuun kokoon ja muotoon.⁶⁶

Virransalmen sillan teräsosat oli valmistettu Saksassa ja sillan asensivat paikoilleen saksalaiset asentajat. Pakarinen on kuvannut heidän ollen ”niin arvonsa tuntevia, että heille piti olla kortteeritalossa jokaiselle oma huone”.⁶⁷

Teräsristikkosillan suunnitteli Tie- ja vesi-rakennushallituksessa insinööri Ossi Hannelius vuonna 1929 ja suunnitelman tarkasti Aatos Puolanne.⁶⁸ Marraskuussa 1936 TVH:ssa laaditun urakkavälikirjan mukaan Virransalmen sillan tuli olla täysin valmis 21.6.1937. Lisäksi sillan tuli kestää I luokan maantiesillan kuormitus.⁶⁹ Sillan rakentaminen eteni sovituissa aikataulussa ja sovituin määräyksin, ja silta valmistui kesäkuussa 1937.⁷⁰

Sillan ja tien kokonaiskustannusarvio oli 765 000 markkaa. Kustannukset jakautuivat seuraavasti: perustukset ja maatuet: 212 950 mk, päällysrakenne: 318 750 mk, penkereet: 156 600 mk, työnjohto

⁶² Virransalmen sillan opastekyltti.

⁶³ Lyyli Toivasen päiväkirjat sillan rakentamisen ajalta; liite 10.

⁶⁴ Pakarinen, 1989, 6.

⁶⁵ Pakarinen, 1989, 6.

⁶⁶ Pakarinen, 1989, 6.

⁶⁷ Kaakkois-Suomen-tiepiiri, Museotiet ja –sillat Kaakkois-Suomessa 1996, 7 (painamaton versio).

⁶⁸ Pakarinen 1989, 7; Virransalmen sillan piirustukset ovat liitteenä 5.

⁶⁹ TVH:n ja A. Ahlström Oy Varkauden Tehtaan välinen urakkavälikirja, 3.11.1936.

⁷⁰ Kaakkois-Suomen-tiepiiri, Museotiet ja –sillat Kaakkois-Suomessa 1996, 7.

28 000 mk, yleiset menot 40 700 mk. Kustannusarvion laati TVH:ssa Harald Backmann ja sen tarkisti Aatos Puolanne 18.5.1936.⁷¹ Yksityiskohtaisen selonteon mukaan työhön käytettiin vuosina 1936 ja 1937 kaikkiaan 66 auto-, 4498 hevos- ja 34 499 henkilötuntia. Menot koko työstä olivat yhteensä 758 156 markkaa 10 penniä, joten kustannusarviosta jäi säästöä 6843 markkaa 90 penniä.⁷²

Liitteeksi 10 olen lisännyt otteen Lyyli Toivaisen päiväkirjasta, jonka sain käyttööni Tuulia Toivaiselta, Lyylin lapsenlapselta. Päiväkirjaote ajoittuu sillanrakentamisen aikaan.⁷³

3. TIELIIKENNEHISTORIALLINEN ARVO: SILTA OSANA OMAA AIKAKAUTTAAN

Tässä luvussa käyn läpi aikakauden tyypillisiä siltarakennuksia ja syitä siltojen rakentamiseen. Tarkastelussa on myös aikakauden rakennustekniikka ja Virransalmen sillan sijoittuminen siihen. Lähtökohtanani on Liimataisen museokohdeselvitys, jossa hän on arvioinut sillan tieliikennehistoriallisen arvon hyväksi.⁷⁴ Koska silta on jo arvioitu tieliikennehistoriallisesti merkittäväksi, pyrin pitämään tämän luvun suhteellisen lyhyenä. Selvitän aluksi Virransalmen tekniset tiedot ja siirryn sitten esittelemään aikakauden merkittävää yhteiskunnan muutosta eli autoistumista, ja lopuksi kirjoitan ajan tyypillisistä sillan rakennustekniikoista.

3.1. Sillan tekniset tiedot

Virransalmen teräsristikkosillan kokonaispituus on 44,10 metriä ja kannen pituus 35,80 metriä. Sillan jännemitta on 35,00 metriä, hyödyllinen leveys on 5,00 metriä, vapaa-aukko on 34,00 metriä. Silta on perustettu puupaaluille, joskin maatuot ovat kivistä. Päällysrakenne koostuu kahdesta pääpalkista. Poikkipalkkeja on 9 kappaletta ja sekundääräkannattajia on 5 kappaletta. Päällysten laatuna on lankutus 50 x 150 mm särmällään sillan poikkisuuntaan. Kannen leveys on 6,00 metriä. Alikulkukorkeus on 4,20 metriä ja hyödyllinen korkeus 3,70 metriä. Todellinen kulkukorkeus on 3,73 metriä. Sillan kokonaispinta-ala on 220,50 neliometriä. Sillan kansilankutus on uusittu vuonna 1986.⁷⁵

⁷¹ TVH, Kustannusarvio Virransalmen sillan rakentamisesta mäntyharjun pitäjässä, 18.5.1936.

⁷² Pakarinen 1989, 7.

⁷³ Lyyli Toivasen päiväkirjat sillan rakentamisen ajalta; liite 10.

⁷⁴ Liimatainen 2007, 79.

⁷⁵ Tiehallinto / Siltarekisteri, Perusraportti KaS-2082.

3.2. Autoistumisen haasteet: silta osana yhteiskunnan muutosta

Ensimmäinen itsenäisyyden ajan tielaki säädettiin vuonna 1918. Sen nojalla yleisten teiden tienpito siirrettiin talonpoikien vastuulta valtiolle.⁷⁶ Tämä vuoden 1921 alussa voimaan tulleen tielain mukaan myös vastuu silloista siirtyi valtiolle. Kun valtio otti tuolloin siltoja haltuunsa uuden tielain mukaisesti, niistä 70% oli rakennettu puusta. Muut sillat olivat yhdistettyjä puu- ja kivi- tai vanhoja kivisilloja. Tämän lisäksi maassa oli noin 40 terässiltaa ja muutama rautabetonisilta. Valtion oli aloitettava kiireisesti korjaustyöt vanhojen siltojen osalta, jotta ne vastaisivat rakenteensa ja kantokykynsä puolesta paremmin ajan vaatimuksia.⁷⁷

Myös uusia siltoja oli rakennettava. Rakentamisen taustalla vaikuttivat etenkin lisääntyvän autoliikenteen ja matkailun tarpeet 1920- ja 1930-luvuilla.⁷⁸ Virransalmen sillan rakentaminen ajoittuu juuri tähän keskeiseen Suomen yhteiskunnan ajanjaksoon. Mäntyharjun kunnanvaltuustokin perusteli sillan tarpeellisuutta juuri liikennenäkökulmiin vedoten. Salmeen oltiin joka tapauksessa kaavailtu siltaa jo yli puoli vuosisataa, ja sillan nähtiin toteutuessaan nopeuttavan tämän keskeisen väylän kulkuyhteyksiä.⁷⁹

Vaikka tarve vanhojen siltojen korjaamiseen ja uusien rakentamiseen Suomessa oli suuri, valtion määrärahat sillanrakennustoimintaan olivat aluksi pieniä; vuonna 1921 voitiin rahoja myöntää vain 1 140 000 markkaa, mutta määrät nousivat maan taloudellisen aseman voimistuttua. Vuonna 1939 varoja myönnettiin jo noin 56 miljoonaa markkaa. Siltojen rakennus- ja korjaustöistä vastasi suurimmaksi osaksi TVH:n siltaosasto.⁸⁰ Virransalmen sillan rakennustöihin ministeriö myönsi 765000 markan suuruisen määrärahan toukokuussa 1936. Määräraha perustui Harald Backmannin allekirjoittamaan kustannusarvioon 18.5.1936.⁸¹

Terässiltojen rakentaminen oli aiemmin 1800-luvulla ollut pitkälti ulkomaisten konepajojen varassa, mutta 1930-luvulle tultaessa kotimaisten konepajojen kilpailukyky oli parantunut.⁸² Kuitenkin

⁷⁶ Antila 1992, 15.

⁷⁷ Kaukamaa 1941, 35.

⁷⁸ Liimatainen 2007, 19.

⁷⁹ Mäntyharjun Kvalt.ptk. 6.8.1932, § 5.

⁸⁰ Kaukamaa 1941, 35-36.

⁸¹ TVH:n kirje Mikkelin läänin maaherralle 14.12.1937; TVH:n Harald Backmannin allekirjoittama kustannusarvio 18.5.1936.

⁸² Aitta 2004, 205.

Virransalmen sillan teräsosat valmistettiin vielä Saksassa ja sillan asensivat paikoilleen saksalaiset asentajat. Osat toimitti paikalle kotimainen A.Ahlström Oy Varkauden tehdas.⁸³

3.3. Aikakauden siltojen rakennustyypeistä

Vuosina 1921-1937 Suomessa rakennettiin yhteensä 3825 tiesiltaa, joista 2425 vanhoille teille ja 1400 uusien maanteiden rakentamisen yhteydessä. Uudet sillat jakaantuivat rakennusmateriaalinsa mukaan siten, että puusillat oli noin 30%, kivisillat noin 40% ja betoni- ja terässillat noin 30% kaikista valtion hallussa olevien maanteiden silloista.⁸⁴ Rakennusmateriaalina puu alkoi kuitenkin pian syrjäytyä kiven, betonin ja teräksen tieltä. 1930-luvulla rakennettiin pääosin kahdentyyppisiä terässillat: pitkien jännevälien riippusillat ja ristikkosillat.⁸⁵

Virransalmen silta edustaa puukantista teräsristikkosillatyyppiä. Seppo Aitta on kirjoittanut, että jo 1920-luvulla otettiin käyttöön puukantisten ristikkosillat normaaliپییرustukset 30-60 metrin jänneväleillä. Näiden normaalipiirustusten mukaisia ristikkosillat rakennettiin 1930-luvun loppuun mennessä yli 50 kappaletta.⁸⁶ Virransalmi on yksi näistä 50 sillasta. Kuitenkaan Tiehallinnon museokohteena ei ole Virransalmen sillan lisäksi ainuttakaan tämän aikakauden ristikkosiltaa.

Muut Tiehallinnon museoidut terässillat ovat joko tyyppiltään riippusillat/kaarisillat tai ne edustavat eri aikakautta.⁸⁷ Tiehallinnon siltarekisterin ja Pekkalan selvitysten mukaan 1920- ja 1930-lukujen teräsristikkosillat on säilynyt vain kahdeksan kappaletta.⁸⁸ On kuitenkin muistettava, että siltarekisterin tiedot ovat puutteelliset eikä läheskään kaikkien kuntien siltatietoja ole saatavissa rekisteristä. Esimerkiksi yksityisteiden sillat puuttuvat rekisteristä.

Joka tapauksessa Virransalmen silta edustaa tyyppillistä rakennustekniikkaa 1930-luvulta, mikä on käynyt harvinaiseksi. Museokohteena se on ainoa aikansa lajityypin edustaja. Siltaa voidaan pitää tieliikennehistoriallisesti arvokkaana kohteena ja mielestäni se siksi ansaitsee ”pysyvästi säilytettävä” -tallennusluokan Tiehallinnon museokohteena.

⁸³ Favorin 1983, 406; Virransalmen sillan opastekyltti; Kaakkois-Suomen-tiepiiri, Museotiet ja –sillat Kaakkois-Suomessa 1996, 7 (painamaton versio).

⁸⁴ Aitta 2004, 58; Lisäksi Kaukamaa 1941, 35: ”1921-39 valtion hoidossa olevilla maanteillä uusittiin kaikkiaan 2857 ja uusille teille rakennettiin n. 1400 siltaa [...]”.

⁸⁵ Aitta 2004, 198.

⁸⁶ Aitta 2004, 191.

⁸⁷ Liimatainen 2007, liite 7: Muut museoidut terässillat (poislukien teräsbetonisillat) ajanjaksona 1870-1950: Korian silta teräksinen ristikkosilta (1870), Perttilän teräksinen riippusilta (1910), Ponkilan teräksinen riippusilta (1931), sekä Keskiposken teräksinen kaarisilta (1954).

⁸⁸ TVH:n siltarekisteri (tulostettu 16.3.2007); Pekkala 2007, 18.

4. SÄILYNEISYYSARVO: HUOLTOTOIMET JA UUEMMAT VAIHEET

Tämän luvun tarkoituksena on analysoida Virransalmen sillan alkuperäisyyttä ja tutkia sillan säilyneisyysarvoa. Liimatainen on arvioinut Museokohdeselvityksessään sillan säilyneisyysarvon hyväksi ⁸⁹, mikä toimii lähtökohtanani. Koska silta on jo arvioitu säilyneisyysarvoltaan hyväksi, on myös tämä luku kohtalaisen suppea. Kirjoitan kronologisesti sillan uudemmissa tapahtumista, joista keskeisimpiä ovat sillan kohottaminen vuonna 1972, sillan kansilankutuksen uusiminen ja uuden sillan valmistuminen Virransalmeen vuonna 1985, sekä Virransalmen sillan museoiminen vuonna 1990. Lopuksi kirjoitan lyhyesti sillan nykyisestä kunnosta.

4.1. Teräsiltojen huoltamisesta ja sillan korjaustoimista 1937-1972

Siltojen tarkastus- ja huoltotoiminnan päämääränä on taata liikenneturvallisuus, estää siltojen rappeutuminen ja säilyttää rakenteiden ulkonäkö hyvällä tasolla.⁹⁰ Esimerkiksi ruostumisen estämiseksi teräsiltoja on maalattava.⁹¹ Tiehallinnon laajan siltaraportin mukaan Virransalmen sillan suojausmenetelmä on niin päällysrakenteen, laakereiden kuin kaiteidenkin osalta maalaaminen.⁹²

Virransalmen siltaa jouduttiin korjaamaan useaan otteeseen sen valmistumisen jälkeen. Insinööri Hemmo Honkanen tie- ja vesirakennuspiirin suunnittelutoimistosta kertoi Pitäjän Uutisille, että pääosan huoltotoimista on aiheuttanut tarve sillan maalaamiseen suunnilleen viiden vuoden välein. Lankutus on myös jouduttu uusimaan kerran kymmenessä vuodessa. Lisäksi usein on jouduttu korjaamaan sillan yläristikkoa, kun autojen kuormat ovat sitä pahoinpidelleet.⁹³

4.2. Siltaa kohotetaan 1972

Merkittävät maininnat Virransalmen sillan huollosta alkavat vuoden 1972 sillan kohottamisesta. Toimistoinsinööri K. Rainio tie- ja vesirakennushallituksesta toimitti Virransalmen siltapaikalla 21.9.1972 tarkastuksen sillalla tapahtuneen liikennevahingon⁹⁴ johdosta. Läsä tarkistuksessa olivat myös insinööri K. Karjalainen ja vt. tiemestari P. Hiltunen Mikkelin piiristä. Tarkastuksessa

⁸⁹ Liimatainen 2007, 79.

⁹⁰ Aitta 2004, 80.

⁹¹ Aitta 2004, 208.

⁹² Tiehallinto / Siltarekisteri, Laaja peruseraportti KaS-2082 (tulostettu 29.5.2007).

⁹³ Pitäjän uutiset 50/1981 (17.12.1981).

⁹⁴ Kyseessä on ilmeisesti ”[...]Hiiloksesta soraa ajanut auto, joka menetti tyhjänä keskustan suunnasta tullessaan vähän ennen sillalle ehtimistään hallittavuutensa, työnsi muutamia tienreunan kivipilareita virtaan ja jäi roikkumaan takaosastaan pahannäköisesti. Kuljettajalla oli pahat paikat selvittää itsensä ohjaamosta turvaan. Nosturi auttoi sitten auton jälleen tielle. (lähde: Pitäjän uutiset 50/1981).

todettiin, että silta tarvitsee korjausta päällysrakenteen vaurioiden osalta. Korjaus esitettiin suoritettavaksi siten, että ensin korjataan Jaalan puoleisen sillan pään vauriot ja toiseksi Mäntyharjun puoleiset vauriot.⁹⁵

Vuoden 1972 korjaustöiden taustalla vaikutti myös pyrkimys kulkuyhteyksien parantamiseen. Tuolloin kuorma-autoliikenne joutui vielä kiertämään joko Mouhun tai Hietaniemen kautta Mäntyharjuun liikennöitäessä, jolloin matka piteni huomattavasti. Lisäksi sillan painorajoitus oltiin esitetty muutettavaksi 10 tonnista 5 tonniin tiemestaripiirin taholta, minkä nähtiin entisestään tulevan rajoittamaan liikennettä. Kunnanhallitus pyrki uusimaan sillan kaikilla autoilla liikennöitävään kuntoon ensi tilassa.⁹⁶ Korjaustöissä onnistuttiin tarkastusselostuksen mukaan säilyttämään pääosin sillan alkuperäiset osat.⁹⁷

4.3. Uuden maantiesillan valmistuminen vanhan viereen 1985

Mikkelin tie- ja vesirakennuspiirin toimenpideohjelmaan oli jo vuonna 1981 merkitty uuden sillan rakentaminen Virransalmeen, koska vanha silta oli koettu ahtaaksi ja hankalaksi lisääntyvälle liikenteelle. Alun perin ongelma oltiin ajateltu ratkaista rakentamalla uusi silta vanhaan paikkaan. Kuitenkaan vanhan sillan paalutus ei olisi välttämättä kestänyt uusia kuormavaatimuksia, ja lisäksi vanhasta tiestä olisi pitänyt oikaista Leissan kohdalla oleva hankala mutka, mikä olisi käynyt kohtuuttoman kalliiksi. Tämän vuoksi päädyttiin uuden sillan (KaS-2744) ja tien (tie 4164) rakentamiseen.⁹⁸ Samana vuonna kunnostettiin vanha silta uusimalla sen kansilankutus.⁹⁹

Kun uusi silta valmistui Virransalmeen vuonna 1985, muuttui vanhan sillan liikennöinti merkittävästi. Tällöin liikenne ohjautui suureksi osaksi uudelle sillalle noin 300 metrin päähän, ja Virransalmen silta jäi pääasiassa kevyen liikenteen käyttöön.¹⁰⁰ Myös muualla Suomessa liikenteen vaatimukset olivat kasvaneet ja vanhojen siltojen viereen rakennettiin uusia maantiesilloja. Näin oli käynyt esimerkiksi Haarojoella Tupovaarassa, kun paikalla olleen museosillan viereen rakennettiin vuonna 1982 uusi silta.¹⁰¹ Myös esimerkiksi vanhan Tervasaaren sillan liikennöinti Haminassa rauhoittui uuden sillan valmistuessa vanhan viereen marraskuussa 1984.¹⁰²

⁹⁵ Tie- ja vesirakennushallituksen kirje Mikkelin piirin piirikonttorille S-3987/Ta429/118-92, 30.10.1972.

⁹⁶ Mäntyharjun KH:n pöytäkirja 28.9.1972, § 931.

⁹⁷ Päällysrakenteen vaurioiden korjausselostus, allekirjoittanut Toimistoinsinööri K. Rainio 2.10.1972.

⁹⁸ Pitäjän uutiset 50/1981 (17.12.1981).

⁹⁹ Tiehallinto / Siltarekisteri, Laaja peruseraportti KaS-2082 (tulostettu 29.5.2007)

¹⁰⁰ Tiehallinto / Siltarekisteri, Laaja peruseraportti KaS-2082 (tulostettu 29.5.2007)

¹⁰¹ Mähönen, 1986, 1.

¹⁰² Pekkala 2007, 20.

4.4 Museokohteeksi 1990

Virransalmen silta hyväksyttiin Tiehallituksen museokohteeksi 2.5.1990. Asiasta ilmoitettiin Mikkelin tiepiirin kirjeellä, jonka allekirjoittivat Anja Silvenius ja Jaakko Masonen. Virransalmen ristikkosillan viitoituksessa ja hoidossa määrättiin noudatettavan asiasta annettuja ohjeita (Palvelukohteiden viitoitus, TIEL 723876).¹⁰³

Uusimmissa maastotutkimuksissa on todettu, että nykyistä viitoitusta voitaisiin parantaa. Esimerkiksi vanhan virransalmen tien alussa liikenneopastekyltti on osaksi puiden peitossa ja lisäksi tie on huonokuntoinen.¹⁰⁴ Lisäksi alueella ei ole pysäköinti- tai levähdysaluetta, vaikkakin sillan viereen saa pysäköityä auton, koska paikka on liikenteellisesti varsin rauhallinen. Mikäli silta säilytetään pysyvänä kohteena, olisi alueelle syytä rakentaa kunnollinen pysäköintialue.

Puiset sillalle johtavat reunuskaiteet on uusittu kuluneen vuoden aikana ja kohteen päällyslankutus on siisti. Sillan teräsosat kaipaavat kuitenkin pikaista maalausta ja ne näyttävät olevan paikoin pahasti ruostuneet.¹⁰⁵



KUVA 2. Sillan teräskaiteet paikoin pahasti ruosteessa (maastotutkimus Kurkela 2007)

¹⁰³ Mikkelin piirin kirje 1238/574/90/17, 2.5.1990.

¹⁰⁴ Maastotutkimukset: Pekkala 2006; Kurkela 2007.

¹⁰⁵ Liimatainen 2007, 79; Maastotutkimukset: Pekkala 2006; Kurkela 2007.

5. YHTEENVETO

Virransalmen teräsristikkosilta Mäntyharjun kunnassa valmistui vuonna 1937 tieliikenteelle merkittävään kohtaan lähes sadan vuoden yrittämisen jälkeen. Paikalle oltiin suunniteltu siltaa jo varhain 1800-luvulla, mutta sillan sijasta salmeen perustettiin lossi 1850-luvulla, joka uusittiin vuosina 1925 ja 1933. Lossin vaiheita sävyttivät onnettomuudet ja paikkakuntalaisten tyytymättömyys, minkä vuoksi silta-asia oli jatkuvasti vireillä. Viimein vuonna 1937 silta saatiin rakennetuksi.

Sillasta ja Virransalmen vaiheista on säilynyt runsaasti arkistomateriaalia, joiden perusteella salmen voidaan arvioida olleen merkittävä liikenneväylä niin maitse kuin vesiteitsekin. Kohteen rakentamisesta ei ole kuitenkaan säilynyt kuvamateriaalia, vaikka Mäntyharjun museon kuva-arkistoon onkin listattu kaksi siltaan liittyvää kuvaa. Kyseiset kuvat ovat valitettavasti kadonneet museossa työskentelevän Tanja Välisalon mukaan. Kuitenkin sillan rakentamiseen liittyvän päätöksenteko- ja keskusteluaineiston säilyminen, ja tämän tutkimuksen tekeminen korottaa Virransalmen sillan tietoarvoa siinä määrin, että on perusteltua nostaa kohteen tallennusluokka pysyvästi säilytettäväksi museokohteeksi.

Virransalmen silta edustaa rakennustekniikaltaan tyypillistä puukantista teräsristikkosiltaa 1930-luvulta, joita rakennettiin 1920- ja 1930-luvuilla yli 50 kappaletta. Kyseisen ajanjakson teräsristikkosiltoja ei kuitenkaan ole museoitu Virransalmen sillan lisäksi ainuttakaan, minkä perusteella sillalla on erityistä tieliikennehistoriallista arvoa. Silta dokumentoi niitä oman aikansa haasteita, joita siirtyminen hevosliikenteestä autoliikenteeseen toi mukanaan tieliikenteelle ja vesistöjen ylityksiin.

Virransalmen siltaa on huollettu pitkin 1900-luvun, mutta se on säilyttänyt paljon alkuperäisiä osiaan korjausten yhteydessä. Ainoastaan kansilankutuksen uusiminen voidaan nähdä muokanneen sillan alkuperäisyyttä merkittävästi. Sillan maatuet ja teräsosat ovat kuitenkin miltei kokonaan alkuperäisten rakenteiden mukaiset, minkä perusteella sillan säilyneisyysarvoa voidaan pitää hyvänä. Tämäkin puoltaa sillan nostamista pysyvästi säilytettävien museokohteiden luokkaan.

Museokohde Virransalmen siltaa voidaan tietoarvonsa, tieliikennehistoriallisen arvonsa, ja säilyneisyysarvonsa perusteella pitää tärkeänä suojelukohteena. Koska kaikki nämä kolme museokohteiden kokoelmapolitiikan kriteeriä Virransalmen museosillan osalta täyttyvät, voidaan silta mielestäni nostaa pysyvästi säilytettävien museokohteiden joukkoon.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

1. Arkistolähteet

Mikkelin maakunta-arkisto

Mikkelin lääninkanslia juttu 844 / 1915

Mikkelin lääninkanslian juttu 80 / 1925

Mikkelin läänin Maaherranviraston välipäätös: 26.2.1936 N:o 20,265. 8/64.36III. asiakirjoineen.

Mikkelin läänin Maaherranviraston välipäätös: 6.7.1932 N:o 20643 siihen lisättyine asiakirjoineen.

SKMA Kymenkartanon lääninkanslia DI: 110b KD 24/117 1848, DI: 119c KD 19/117 1857, DI:113c KD 11/112 1851.

Viipurin HO tuomiot 8.5.1895 s.636, 2.11.1901 s.286, 12.11.1902 s.562, 26.10.1904 s.744.

Kansallisarkisto

Senaatin tal.os. AD 665/157 1851.

Senaatin tal.os. KD 133/222 ja 231/231 1850, 50/221 1851.

Senaatin tal.os. AD 1225/55 1869.

Senaatin tal.os. päätös 21.2.1914.

Senaatin tal.os. AD 4683 / 480 1915.

Senaatin tal.os. VD 1045 / 184 1916.

TVH:n Maantiet ja sillat Fh:16, kotelo 8, akti 16, 1915-1935. Sis. seuraavat asiakirjat:

Emil Jutilan kirje Mäntyharjun Kvalt. puolesta Mikkelin läänin Maaherralle 31.7.1932, N:o 147.

TVH:n kirje kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle 23.8.1932, N:o S-943 (261/11 1932.).

TVH:n kustannusarvio Virransalmen sillan rakentamisesta mäntyharjun pitäjässä, 18.5.1936.

TVH:n ja A. Ahlström Oy Varkauden Tehtaan välinen Urakkavälikirja, 3.11.1936.

A. Ahlström Oy:n kirje TVH:lle 27.1.1937.

TVH:n kirje Mikkelin läänin maaherralle 14.12.1937

A. Ahlström Oy:n aineluettelo Virransalmen sillasta, 10.11.1938.

Mäntyharjun kunnan arkisto

Kuntakok.ptk. 8.8. 1891, § 5.

Lääninhallituksen juttu 327/1909.

Kuntakok.ptk. 9.10.1909, § 1.

Kirje kuntakokouksen esimieheltä Mikkelin läänin kuvernöörille 20.10.1909, juttu 327/1909.

Kirje Mikkelin läänin kuvernöörille 8.9.1909.

Kymmene Aktiebolag, 6.3.1909.

Kyläkuntalaisten kirje Mäntyharjun Kuntakokoukselle 16.4.1915.

Kuntakok.ptk. 25.9.1915.

Kvalt.ptk. 2.5.1921, § 8 ja § 9.

Kvalt.ptk. 28.2.1925, § 3.

Kvalt.ptk. 18.6.1932, § 31.

Kvalt.ptk. 6.8.1932, § 5.

Kvalt.ptk. 16.3.1936, § 4, s. 126.

KH ptk 1972, § 931.

KH ptk 26.8.1985, § 613, s. 813-814.

KH ptk 14.4.1986, § 240, s. 341.

KH ptk 5.5.1986, § 613 & § 304, s. 440-442.

KH ptk 5.2.1990, § 98, s. 166.

Lainsäädäntö

Tielaki 1927 *Tielaki 70 § ja 71§, Suomen asetuskokoelma, N:o 165, Helsinki 1927.*

Muut

Toivanen 1937 *Toivanen, Lyyli, Päiväkirjat sillan rakentamisen ajalta, n. 1937.*

2. Sanomalehdet

Avviisi 1989 *Pakarinen, Olavi, Virransalmen ristikkosillan museoiminen, Avviisi, Tie- ja vesirakennuspiirin henkilöstö- ja tiedotuslehti, nro 10, lokakuu 1989.*

Länsi-Savo 1925 *Länsi-Savo, 92/19.8.1925; 111/ 23.9.1930; 17/10.2.1934; 55/21.5.1936.*

Mikkelin Sanomat 1916 *Mikkelin Sanomat, 102/14.9.1916.*

Pitäjän Uutiset 1981 *Pitäjän Uutiset, 50/17.12.1981*

3. Painamattomat lähteet

Mähönen 1986 *Mähönen, Hannu, Haarajoen Silta. Tupovaara, Joensuu 1986.*

Pekkala 2007 *Pekkala, Heidi, Haminan tervasalmen ristikkosilta. Selvitys historiallisesta arvosta. Mobilia, Kangasala 2007.*

4. Haastattelut

Olavi Pakarinen (s.1939) 15.6.2007 Haastattelijoina Kimmo Levä & Ilkka Kurkela.

Heikki Toivanen (s.1943) 8.8.2007. Haastattelijana Ilkka Kurkela.

5. Maastotutkimukset

Pekkala 2006 Pekkala, Heidi. *Maastotutkimus Virransalmen sillalla*, 2006.

Kurkela 2007 Kurkela, Ilkka. *Maastotutkimus Virransalmen sillalla*, 2007.

6. Internet

Suunnittelukeskus Suunnittelukeskus, *Mäntyharju, Länsiosan rantaosayleiskaava 2007*.
<http://www.mantynharju.fi/ajankohtaista/pdf/lansiosa120407/Kaavaselostus.pdf> (luettu 23.5.2007).

Helsingin yliopiston kirjasto 2007 Helsingin yliopiston kirjasto, *Digitoidut aineistot*,
<http://digi.lib.helsinki.fi/index.html> (luettu 4.6.2007).

Rahamuseo Rahamuseo, *Rahanarvolaskuri*
http://www.rahamuseo.fi/arvo_laskuri/laskuri_web.html (luettu 15.8.2007)

Rakkolainen 2006 Rakkolainen, Antti, *Matkoilleni osuneita museosilloja ja –teitä*.
<http://www.elisanet.fi/antti.rakkolainen/Museo/Museo.html>
 (luettu 23.5.2007).

7. Kirjallisuus

Aitta 2004 Aitta, Seppo, *Siltojemme Historia*. Helsinki, 2004.

Favorin 1975 Favorin, Martti, *Mäntyharjun historia I*, Mikkeli 1975.

Favorin 1983 Favorin, Martti, *Mäntyharjun historia II*, Mikkeli 1983.

Kaukamaa 1941 Kaukamaa, L.I., *Tie- ja vesirakennushallitus 1816-1914*. Helsinki 1941.

Liimatainen 2007 Liimatainen, Kirsi, *Tiehallinnon museotiet ja –sillat*.
Museokohdeselvitys. Tiehallinto, Tampere 2007.

Lönnrot 1980 Lönnrot, Elias. *Matkat 1828-1844*. Espoo 1980.

Masonen 1985 Masonen, Jaakko, *Peräkunnan tie. Kurun – Ruoveden tien historia*.
 Tiemuseon julkaisuja I. Tampere, 1985.

- Pakarinen 1994 Pakarinen, Olavi, Miettinen, Marita, *Suuri Savontie. Vanhan valtatieen tarina*. Mikkeli, 1999.
- Pakarinen 1999 Pakarinen, Olavi, *Kievaritarinoita. Vanhan Mikkelin läänin kestikievarit*. Jyväskylä, 1999.
- Perko 1977 Perko, Touko. *Suomen teiden historia itsenäistymisestä 1970 luvulle. Suomen teiden historia II*. Helsinki, 1977.
- Salminen 1993 Salminen, Tapio, *Suuri Rantatie*. Helsinki 1993.
- Sälejoki – Hiekkanen ym. 1986 Toim. Sälejoki – Hiekkanen, Heinonen, Virpimaa. *Tie yhdistää, Tiemuseon julkaisuja 2*. Helsinki 1986.
- Tielaitos 1996 Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri, *Museotiet ja –sillat Kaakkois-Suomessa -esite*. Kouvola, 1996. (Lisäksi käytössä Olavi Pakarisen muokkaama painamaton versio)
- Tielaitos 1999 *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta : 1 : Maata, jäätä, kulkijoita*. Helsinki, 1999.
- Tielaitos 1999 *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta : 2 : Soraa, työtä, hevosia*, Helsinki, 1999.
- Tielaitos 1999 *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta : 3 : Pikeä, hikeä, autoja*. Helsinki, 1999.
- Vakkilainen 1982 Vakkilainen, Matti, *Vanhoilla valtateilla*. Helsinki, 1982.

LIITTEET

Liite 1. Museokohteiden kokoelmapolitiikasta¹⁰⁶

Kokoelmapolitiikan tavoitteet

Tiehallinnon museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikan avulla arvoluokitetaan kohteet ja määritetään niiden tallennusluokat. Kokoelmapolitiikan tavoitteena on varmistaa, että arvokkaat suomalaiset tiet ja sillat sekä niiden tietoarvoa tukevat arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistot tallentuvat pitkäjänteisesti säilytettäväksi Tiehallinnon perinne-kokoelmaksi ja osaksi kansallista kulttuuriomaisuutta.

Kokoelmapolitiikan kohteet

Tiehallinnolla on tällä hetkellä 37 museosiltaa ja 22 museotietä. Kohteet ajoittuvat keskiajalta 1960-luvulle ja sijoittuvat eri puolille Suomea. Kokoelmapolitiikkaa käytetään jatkossa myös tulevien museokohdealoitteiden arvioinnissa.

Arvaluokitus

Kohteiden merkittävyys ja tallennustarve määritellään arvaluokituksella, jonka avulla rajataan perinne-kokoelman kannalta merkittävät aineistot. Kohteet arvioidaan kolmen kriteerin avulla:

- **Tietoarvo**

Tietoarvon avulla selvitetään onko kohdetta tutkittu tai onko siitä ainoastaan dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa, jolloin tarvitaan lisätutkimuksia.

- **Tieliikennehistoriallinen arvo**

Tieliikennehistoriallisen arvon avulla selvitetään liittyykö kohde Suomen tieliikenteen historian kannalta keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan.

- **Säilyneisyysarvo**

Säilyneisyysarvon avulla selvitetään, onko kohteessa säilynyt historiallisesti olennaisia rakenteellisia ja/tai toiminnallisia ominaisuuksia aikakaudesta tai ilmiöstä, jota halutaan dokumentoida.

Tallennusluokat

Arvaluokituksessa saatujen kokonaispisteiden perusteella kohteet jakautuvat kolmeen tallennusluokkaan. Kohteille tehtävät jatkotoimenpiteet määräytyvät tallennusluokan mukaan.

Pysyvästi säilytettävät museokohteet

- pysyvästi säilytettävä
- ylläpidetään ja kunnostetaan museologisin menetelmin
- säilytetään pitkäjänteisesti ja tehdään kehittämissuunnitelma, jolla turvataan säilyttämisedellytykset ja toiminta aktiivisena museokohteena

Määräaikaisesti säilytettävät kohteet

- ei ole riittävästi tietoarvoa
 - tietoarvoa lisätään ja kohteet arvioidaan uudelleen projektityyppisesti
 - kohde siirretään pysyvästi säilytettäviin tai seulottaviin kohteisiin
- ei ole riittävästi tieliikennehistoriallista arvoa
 - kohde seulotaan
- säilyneisyysarvo välttävä tai huono
 - kohdetta kunnostetaan ja/tai arvioidaan uudelleen projektityyppisesti
 - kohde siirretään pysyvästi säilytettäviin tai seulottaviin

Seulottavat kohteet

- eivät täytä museokohteen kriteereitä, seulotaan

Kustakin tiehistoriallisesta aikakaudesta ja ilmiöstä säilytetään vain oleellisin välttäen variaatioita tai kaksoiskappaleita. Kohteet voivat olla myös osa arvokasta kulttuurihistoriallista ympäristöä ja se huomioidaan kohteiden kokonaisarvioinnissa.

¹⁰⁶ Lähde: Liimatainen 2007, liite 5.

Liite 2. Virransalmen keskeiset vaiheet**Vuosi Tapahtuma**

1850-luku	K.M. Forsström pyrkii saamaan sillan Virransalmen yli, perustellen hanketta Mäntyharjun suurella tilattomien määrällä.
1855	Lossi aloittaa tiettävästi toimintansa.
1857	Virransalmi - Iitti tie valmistuu, jolloin esille tulee sillan rakentaminen Virransalmen yli. Tie- ja vesirakennusjohtokunta pelkää sillan estävän liiaksi veden virtaamista: on tyydyttävä lauttaan.
1868	Salmen takana asuvat ottavat silta-asian taas esille, mutta muut pitäjäläiset saavat aloitteen raukeamaan.
1881	Salmeen suunnitellaan puinen riippuansasvaarna-palkkisilta, jota ei kuitenkaan rakenneta.
1891	Vesistöissä kuljetetaan erityisen paljon tukkilauttoja.
1908	Höyrylaivaliikenne salmessa alkaa.
1909	Lossi ja etenkin sen huono vaijeri aiheuttaa ongelmia vesiliikenteelle.
1910	Siltahanke on jälleen vireillä.
1915	Kuntalaiset valittelevat liikenneyhteyksien huonoutta.
1917	Kuvernööri antaa sillan rakentamispäätöksen. Hanke ei kuitenkaan toteudu.
1921	Lossimaksuja vastustetaan, ja sillan rakentaminen on jälleen keskusteluissa.
1925	Kunnanvaltuusto puoltaa sillan rakentamista, lossimaksut häiritsevät yhä kuntalaisia. Lossi uusitaan. Auto-onnettomuudet alkavat Virransalmessa.
1930	Sattuu järkyttävä onnettomuus, jossa 5-henkinen seurue hukkuu auton ajaessa salmen pohjaan.
1932	Emil Jutila tekee ensimmäinen anomuksen sillan rakentamisesta. Paikalle kaavaillaan myös uutta lossia, Kunnanvaltuusto kuitenkin suosii siltaa.
1933	Kunnanvaltuuston vastustuksesta huolimatta lossi uusitaan.
1934	Emil Jutila kirjoittaa raha-asia-aloitteen, jonka seurauksena silta-asia etenee.
1936	Uhkaavat tilanteet jatkuvat salmen liikenteessä. Maaherranvirasto antaa välipäätöksen sillan rakentamisesta. Sillan rakentaminen aloitetaan, Valvojana toimii rakennusmestari A. Pennanen.
1937	A. Ahlström Oy Varkauden tehdas toimittaa ja asentaa sillan teräsosat. Silta valmistuu kesäkuussa.
1972	Virransalmen siltaa kohotetaan ja korjataan onnettomuuden johdosta.
1985	Silta jää pois yleisen liikenteen käytöstä, kun uusi tie & silta valmistuu n. 300m. etelään. Suoritetaan sillan kunnossapitoa, mm. kansilankutus uusitaan.
1986	Mäntyharjun kunta lupautuu osallistumaan vanhan sillan kunnossapito kustannuksiin 50%:lla 15 vuoden ajan piirin ilmoittaman peruskunnostuksen toteutumisesta lähtien. Kunta edellyttää sillan avaamista kunnostuksen jälkeen myös ajoneuvoliikenteelle.
1990	Virransalmen silta otetaan museokohteeksi.
2006	Kirsi Liimatainen arvioi sillan väliaikaisesti säilytettäväksi museokohteeksi, ja edellyttää lisätutkimuksia suoritettavan sillan tietoarvon parantamiseksi.
2007	Sillasta suoritetaan tämä tietoarvon nostaminen sillan täydessä 70 vuotta.

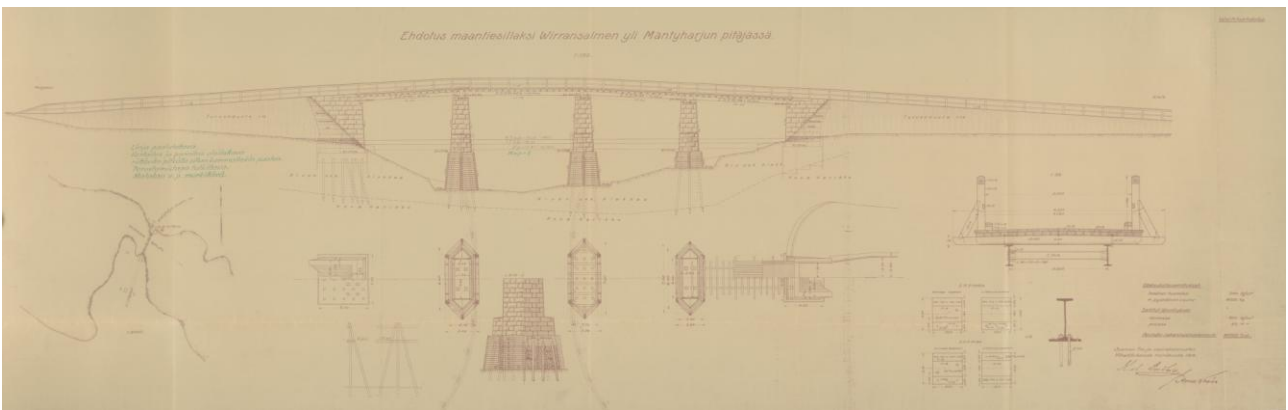
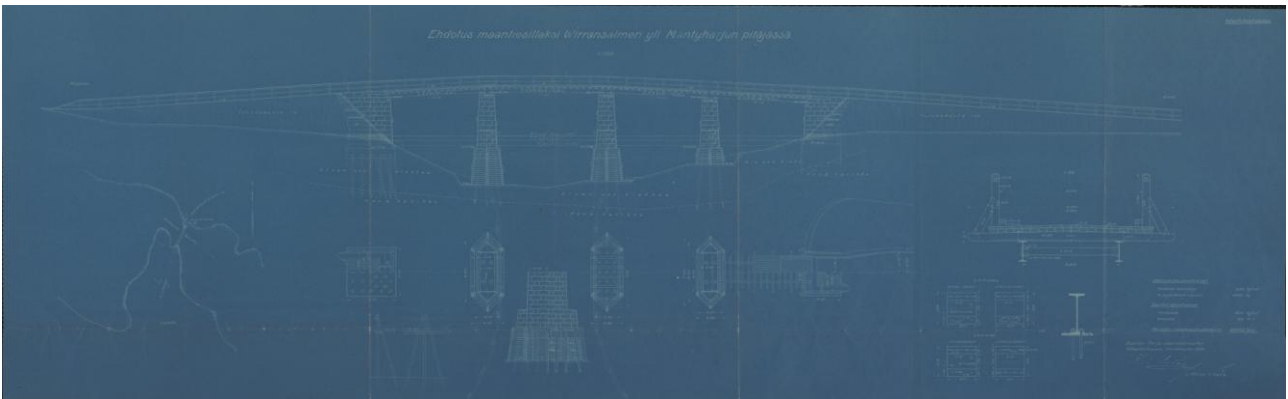
Tiedot perustuvat käyttämäni lähdemateriaaliin ja tutkimuskirjallisuuteen.

Liite 3. Virransalmen sijainti kartalla



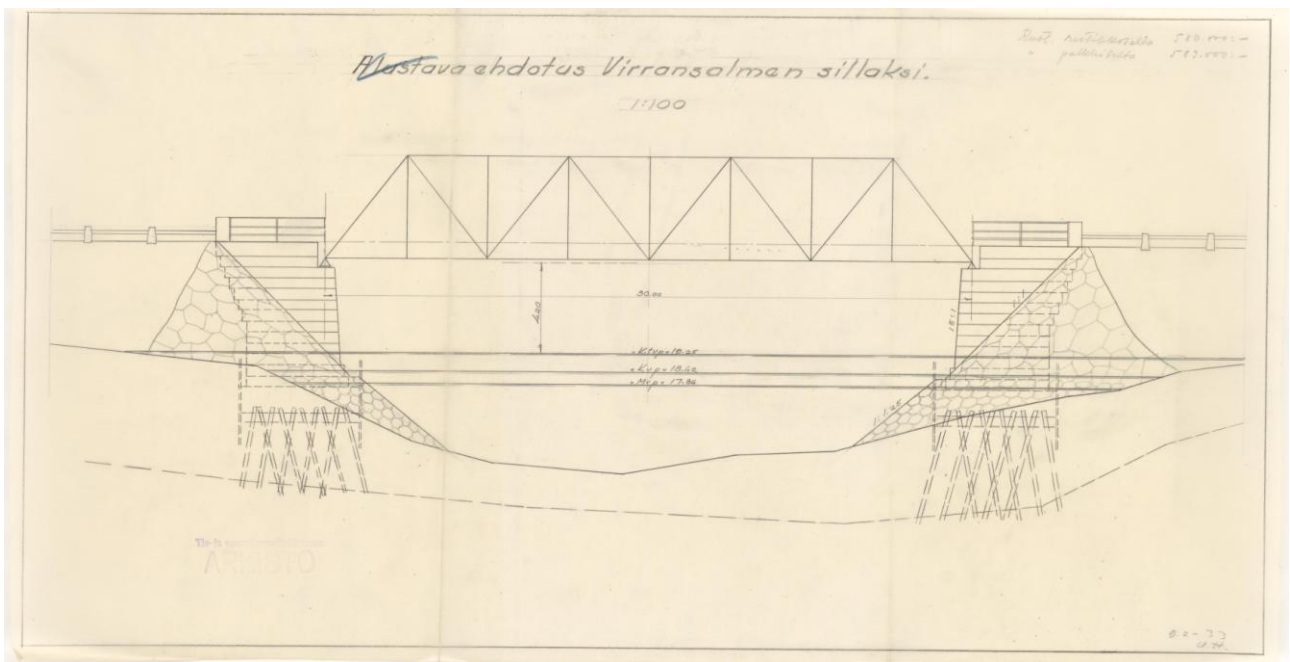
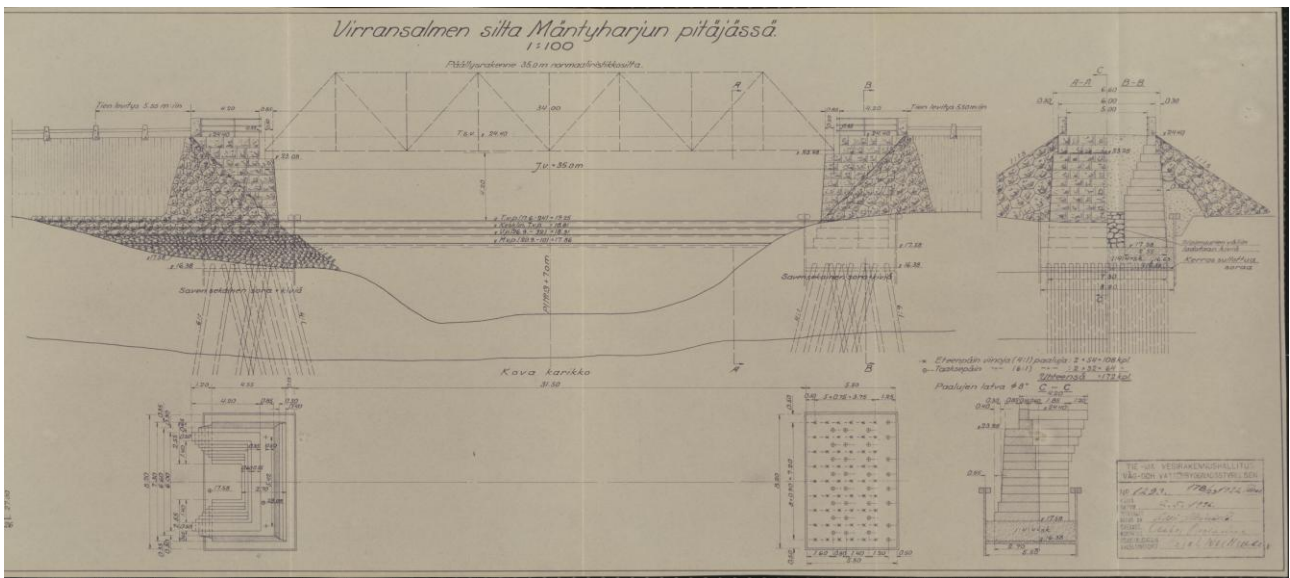
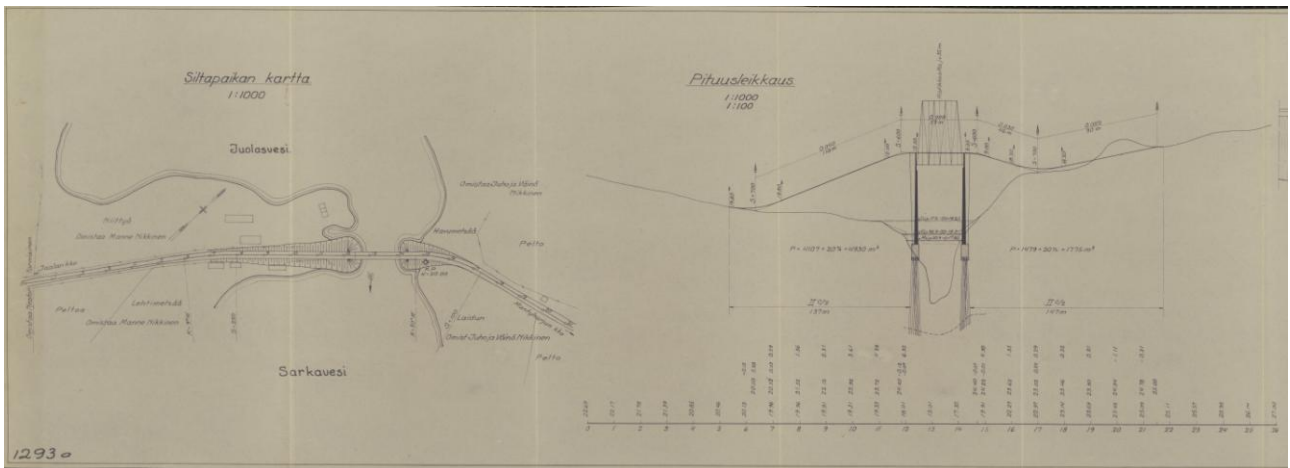
Lähde: Liimatainen, 2007, 80.

Virransalmi sijaitsee keskeisellä vesiväylällä Juolasveden ja Sarkaveden välillä. Maateitse salmi yhdistää Mäntyharjun ja Jaalan.

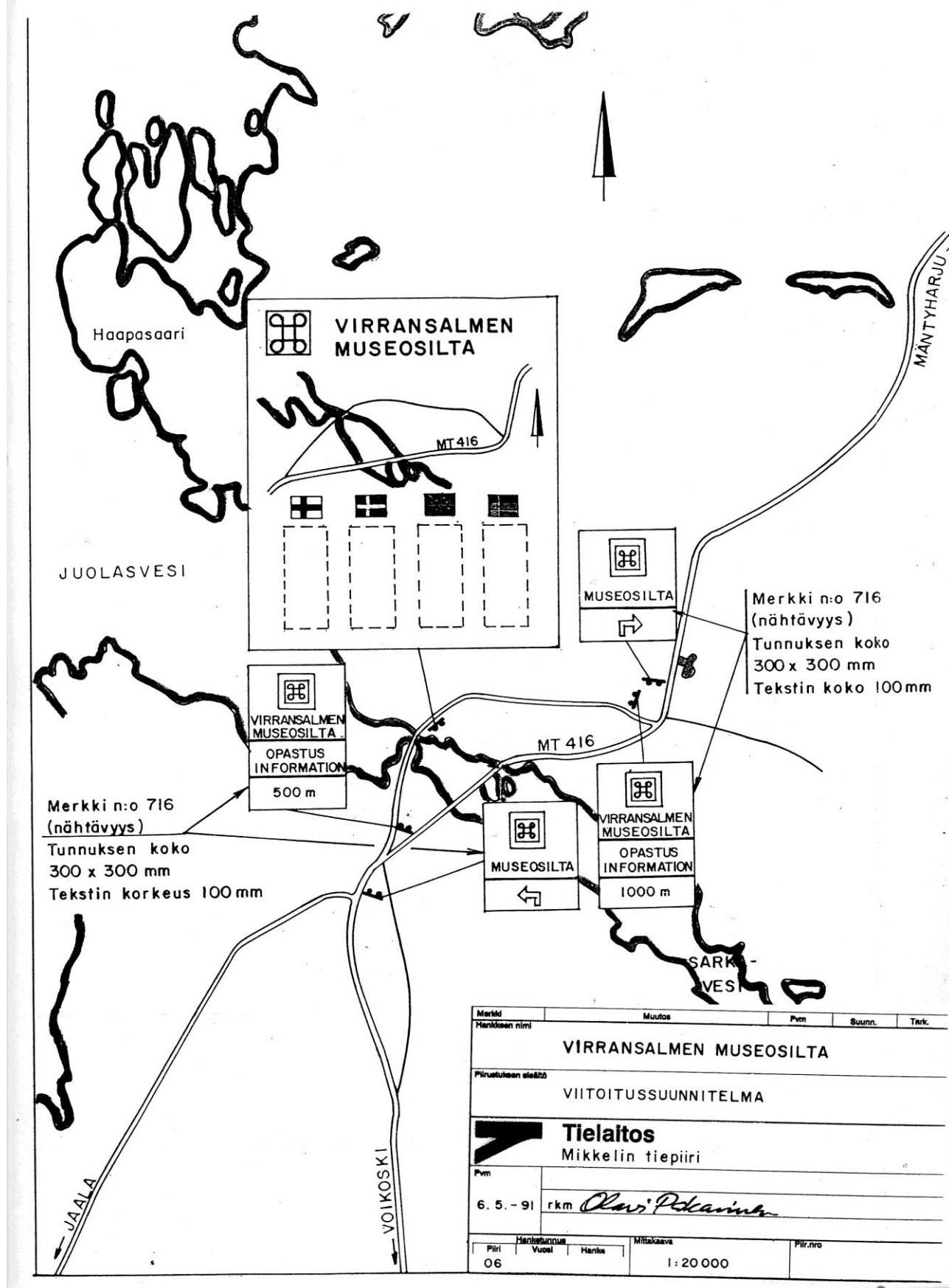
Liite 4. Ehdotus maantiesillaksi vuonna 1916

Lähde kansallisarkisto, TVH: Maantiet ja sillat Fh:16, kotelo 8, akti 16, 1915-1935.

Liite 5. Siltäpiirustuksia 1930-luvulta

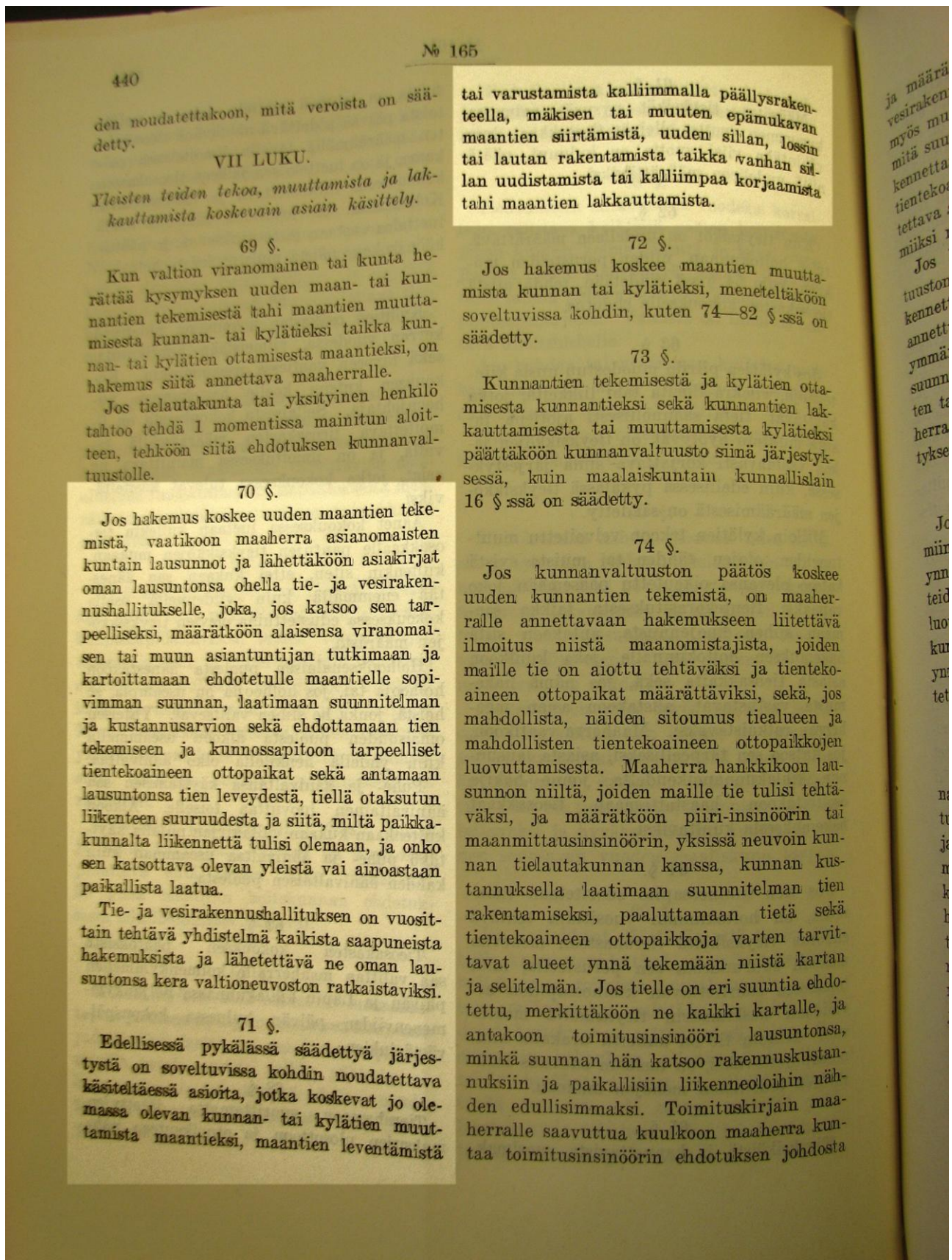


Liite 6. Museosillan viitoitussuunnitelma



Lähde: Mobilian arkisto.

Liite 7. Säädoskokoelma vuodelta 1927, tielaki § 70 ja § 71



Liite 8. Virransalmen museosillan opastekyltti



Lähde: Kuva otettu maastotutkimuksen yhteydessä kesäkuussa 2007, Kurkela.

Liite 9. Kaakkois-Suomen tiepiirin v.1996 museoesitteestä Virransalmen sillan sivu



Kas-2082 **Virransalmen silta** (VANHA)

Virransalmen kautta kulkeva maantie 416 johtaa liikennettä Mäntyharjulta Jaalaan ja Heinolaan ja siksi se on vanha lossipaikka.

Salmeen suunniteltiin silta vuonna 1881. Tyypiltään se oli puinen riippuansasvaarna-palkkisilta, jonka kaksi aukkoa olivat 72 ja 24 jalkaa. Siltaa ei kuitenkaan rakennettu.

Seuraavan kerran siltahanke oli vireillä 1910-luvulla. Siltaa ei silloinkaan rakennettu. Vuonna 1936 aloitettiin teräsristikkosillan rakentaminen. Sillan oli suunnitellut Tie- ja vesirakennushallituksessa insinööri Ossi Hannelius. Silta valmistui kesäkuussa 1937.



Lähde: Kaakkois-suomen tiepiiri, museosilta esite v. 1996, 7.

Liite 10. Kertomus sillan rakentamisesta

Tämä kertomus on ote edesmenneen Lyyli Toivasen (os. Nikkinen) päiväkirjoista. Lyyli Toivasen vanhemmat Manne ja Anna Nikkinen olivat hankkineet silta-alueen omistuksiinsa jo ennen Lyyli Toivasen syntymää, ja heidän perheensä oli hoitanut pitkään lossiliikennettä jo ennen sillan rakentamista. Myös sillan rakentamisvaiheessa suku oli keskeisessä asemassa: Työmaan rakennusmestarina esimerkiksi toimi Lyyli Toivasen aviopuolison, Hannes Toivasen serkku. Sain aineiston käyttööni Tuulia Toivaselta, Lyylin lapsenlapselta. Tässä ote päiväkirjasta:

"Nyt se sitten alkoi. Se sillan teko tietenkin, jota on vartuttu vuosia. Minäkin meinaan, että jos pääsis työhön kun ei ole ollut töitä vuosiin. Ja sen minä sanon, että jos työhön pääsen, niin ensi tilistä sarkahousut ostan. Luulen minä pääseväni. Niin ne miehetkin arvelivat, jotka alkoi sitä suluttajan koppia pystyttää. Pajankin kuuluvat tekevän. Tuletkos sinä? Huomella kuulema tulee se pomo, joka ottaa miehiä työhön. Tuon mäellä olevan huvilan ovat asunnokseen vuokranneet." Näin kertoi Väinö Mannelle tietojaan. "Sit muuta kun näkemiin huomiseen asti! Mut kuule, olis ehkä viisainta ottaa-ottaa saha mukaan. Niin ne miehet arveli. Tarttis olla saha. Jos pääsee, niin ois alus mamselin teko. Ovat tutkineet siellä ne koivut, ne on visaa. Ne kaadetaan ensin." Mut sinähän haastat mamselista. Mitäs ne sitten on ja mistäs niitä saahaan?" Manne ihmetteli. "No etkös sinä nyt sitä vertaa tiedä, että just niistä koivuista ja vielä visakoivuista niitä mamselaita tehdään. Ois mukava, jos päästäis vielä porukassa niitä tekemään."

Paljon oli miehiä seuraavana päivänä jonossa. Toiset otettiin, toiset saivat lähtiä pois toivossa, että myöhemmin ottavat lisää. Kun ensin näkevät, kuinka monta entisistä miehistä tulee ja miten monta voidaan ottaa. Lähimpään taloon majoitettiin kaksitoista miestä, jotka olivat Pohjois-Suomesta kulkeneet aina saman mestarin mukana työmaasta toiseen. Oli siinä Roivasta, Rummukaista, Tossavaista ja vaikka minkä nimistä. Muut kaikki poikamiehiä, Tiukkanen ainoastaan oli naimisissa. Hänellä oli rippikouluikäinen poika mukana, joka toimi sepän apulaisena. Poika kuljetti kaikki jutut tytöille ja taas tytöiltä kuulemansa takaisin miehille.

Ennen työmiesten tuloa olivat tytöt jo suunnitelleet, että jos niissä ois hyvän näköisiä poikia, niin ois mukava mennä niiden kanssa juhlimaan. Salme oli vain sitä mieltä, että eipähän myö kaiken maailman jätkien kanssa aleta tuttavuutta hieromaan. Mutta niin se sitten kävi, että ennen kuin oli vuosi kulunut vietettiin Salmen ja Rummukaisen häitä. Eikä onnen taivaalla pilven hattaraakaan näkynyt. Lie niitä myöhemmin ukkosen muodossa ilmaantunut.

Keväällä sitten ottivat lisää miehiä talvella lopputilin saaneiden tilalle. Lie työ ollut kovaa, koska miehet puhelivat keskenään, että tässä työmaassa on villapaita talon puolesta.

Ramikin oli taas pyrkimässä töihin, mutta yhtä huonolla onnella kuin syksylläkin. Ei siinä hattua pomolle nostettu, kun kun käännettiin selkä työmaalle päin. Selma sattui kulkemaan samaan suuntaan, kun Rami miltei juosten kulki tietään. Kysyi Selma, minnekkäs sinulla tuollainen kiire? Kävinpäis katsomassa tuota siltatyömaata ja sieltä kuulin, että se viljamakasiini on nyt tänään ja huomella auki ja sieltä antavat siemenkauroja. En minä muuta tarvitsekaan, eikä minulla vielä ole niitä anomuslomakkeitakaan. Selma siihen, että älä ihmeessä. Johan on pakana, kun en minä lehdestäkään huomannut!

Mäkelän Ville oli kunnostamassa työvälaineitä. Kesä alkoi tulla ja ois saatava viljat tehtyä. Salainen haave oli sielläkin päästä siltatöihin. Selma huutaa huikkas Villelle, että jokos sinulla on siemenvilja kotona? Jos ei, niin pidä kiirettä, tänään ja huomenna sitä kuulema jaetaan. Enempää ei asiasta keskusteltu. Sillä minuutilla oli Ville jo kaivolla, johon oli nostettu vettä aurinkoon lämmitettäväksi. Siinä jokainen pesun tarpeessa oleva kävi. Otti ensin tuokkosen alta kotikeittoisen saippuan, jota kastoi vedessä ja hankasi sitten kätensä ja kasvonsa. Eihän tuota sopinut pesemättömänä kirkolle asti mennä. Ramia rupeesi jo vähän harmittamaan, kun tuli pistettyä tuo hätävale liikkeelle. Nyt jos nuo toiset juoksee kertomaan naapureilleen, niin kohta on koko kylän miehet viljamakasiinin oven takana papereineen. Niin siinä sitten kävikin.

Liite 11. Kohdekortin tiedot teoksessa Liimatainen 2007

5.3.10 Virransalmen silta, Mäntyharju, museokohde 28



Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3	vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	1	tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1	säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6	määräaikaisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	historiaselvitys	

Lähtötiedot

Virransalmen sillasta on vähän lähtötietoja.

Virransalmi on vanha lossipaikka. Ensimmäiset siltsuunnitelmat tehtiin 1880-luvulla ja siltahanke oli uudelleen vireillä 1910-luvulla. Aikakaudelleen tyypillinen Virransalmen teräksinen ristikkosilta rakennettiin vuosina 1936–37. Sillan teräsosat valmisti A. Ahlström Oy:n Varkauden tehdas. Puukantisten ristikkosiltojen tyypipiirustukset oli otettu 1920-luvulla käyttöön ja niiden mukaisia ristikkosiltoja rakennettiin 1930-luvun loppuun mennessä yli 50. Virransalmen silta otettiin museokohteeksi vuonna 1990. Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Virransalmen siltaa ei ole mainittu rakennettu kulttuuriympäristö - luettelossa.

Lisätiedot

Omistaja	yksityinen
Kaavatilanne	seutukaava, rantaosayleiskaava tekeillä, suojelukohdemerkintä tulossa
Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat	puukaiteet uusittu kesällä 2006 (t) ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

Maastotyöt 8.8.2006, Virransalmen silta



Kohde on viitoitettu. Pysäköimisalue puuttuu. Opastetaulu on sillan vieressä. Teräksisen ristikkosillan kansi on puuta. Sillan ympäristö on pahoin vesakoitunut ja kohdetta on vaikea päästä tarkastelemaan sivusta.