

A photograph of a river flowing through a forest. The river is turbulent, with white water rapids and foam. The banks are rocky and covered with fallen branches. In the background, a stone bridge with arches spans across the river. The trees are mostly bare, suggesting a winter or late autumn setting. The sky is overcast.

Espoonkartanon sillat I & II Qvarnbro & Sågbro Historiaselvitys

© 2012

Petra Kötö

Mobilia

ESPOONKARTANON SILTOJEN HISTORIASELVITYS

SISÄLLYS

1. Johdanto	1
1.1. Selvityksen tausta.....	1
1.2. Tavoitteet.....	1
1.3. Kohteen aikaisempi tutkimus.....	2
1.4. Selvityksen rakenne.....	4
1.4.1. Yleiskuvaus ja aikataulu.....	4
1.4.2. Kirjallisuusselvitys.....	5
1.4.3. Arkistosiselvitys.....	5
1.4.4. Haastattelut.....	6
1.4.5. Maastokatselmukset.....	6
2. Tutkimuskohteen esittely	7
2.1. Espoonkartanon siltojen sijainti.....	7
2.2. Siltojen rakenne ja koko.....	9
2.2.1. Sågbro.....	9
2.2.2. Qvarnbro.....	12
2.3. Sillat osana maisemakokonaisuutta.....	15
2.4. Alueen muinaisjäännökset ja muut kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet.....	20
3. Kohteen rakentamiseen johtaneet tekijät	22
3.1. Varhainen asutus.....	22
3.2. Espoonkartanon vaiheet ja alueen rakennukset.....	24
3.3. Mylly- ja saharakennukset Mankinjoen koskessa.....	27
4. Tutkimuskohteen rakentaminen	31
4.1. ”Till denna qvarn och denna bro” – Espoonkartanon siltojen rakennusvaiheet.....	31
4.2. Sågbron rakennusaika ja kahden sillan problematiikka tutkimuksissa.....	34
4.3. Tielinjauus ja Espoonkartanon sillat historiallisissa kartoissa.....	39
5. Espoonkartanon sillat valmistumisensa jälkeen	44
5.1. Maisemakokonaisuus nyt verrattuna alkuperäiseen.....	44
5.2. Espoonkartanon sillat Suomen siltojen joukossa.....	45
5.3. Siltojen nykykunto.....	46
5.4. Siltojen tulevaisuus.....	49
6. Kohteen historiallinen arvo	52
6.1. Museoteiden ja –siltöjen kokoelmapolitiikan arvoluokitus.....	52
6.1.1. Tietoarvo.....	52
6.1.2. Tieliikennehistoriallinen arvo.....	53
6.1.3. Säilyneisyysarvo.....	53
6.2. Espoonkartanon siltojen museokohdearvo.....	54
7. Päätäntö	55
Lähdeluettelo	57
Liitteet	

1. JOHDANTO

1.1. SELVITYKSEN TAUSTA

Ensimmäiset museotie- ja siltakohteet on valittu vuonna 1982. Nykyisin Liikennevirastolle kuuluvaan museotie- ja siltakokoelmaan on pyritty keräämään aikakaudelleen tyypillisimmät tie- ja siltakohteet, mutta siinä on myös poikkeuksellisia kohteita. Kokoelman on arvioitu edustavan vanhempia teitä ja siltoja hyvin. Puutteeksi on todettu, ettei siinä ole sodan ja jälleenrakennuksen teitä, työllisyystöinä tehtyjä teitä, eikä nykyaikaisen tieverkon kohteita. Espoonkartanon silta II eli Sågbro (U-127) on valittu museokohdekokoelmaan ensimmäisten kohteiden joukossa jo vuonna 1982.¹

Kokoelmaa on täydennetty myöhemmin ja siitä myös poistettu joitakin kohteita. Kokoelman muodostamiskriteerit ovat vaihdelleet. Kokoelman museaalisen arvon määrittämiseksi ja tallennusperusteiden yhtenäistämiseksi tehtiin selvitys vuonna 2007.² Kokoelman kohteet arvioitiin kolmeen tallennusluokkaan: 1. Pysyvästi säilytettävät museokohteet, 2. Määräaikaaisesti säilytettävät museokohteet, 3. Seulottavat kohteet. Kohteet arvoluokitetaan ja pisteytetään kokoelmapolitiikassa määriteltyjen kriteerien mukaan. Sågbro on tallennettu määräaikaaisesti säilytettäviin museokohteisiin sen saaman vähäisen pistemäärän vuoksi.³ Määräaikaisten kohteiden tietoarvoa on pyritty järjestelmällisesti nostamaan, jotta ne voidaan joko liittää pysyvästi tallennettaviin kohteisiin tai seuloa kokoelmasta. Tiehallinnon museotiet ja -sillat museokohdeselvityksessä vuodelta 2007 Sågbron sillasta esitetään tehtäväksi historiaselvitys sen tietoarvon nostamiseksi.⁴

1.2. TAVOITTEET

Selvityksen päätavoitteena on esittää arvio Espoonkartanon Sågbron sillan (U-127) museokohdearvosta. Arvon määrittelyyn käytetään Liikenneviraston museoteiden ja -sillojen kokoelmapolitiikkaa.⁵ Sågbro on museokohdeluettelossa määräaikaaisesti säilytettävien

¹ Liimatainen 2007, 34.

² Liimatainen, Kirsi: Tiehallinnon museotiet ja -sillat. Museokohdeselvitys. Tampere 2007.

³ Liimatainen 2007, 34.

⁴ Liimatainen 2007, 34.

⁵ Liitteenä 22.2.2007 päivätty versio kokoelmapolitiikasta (Liite 1). Kokoelmapolitiikka on hyväksytty 30.11.2007. Tiehallinnon museokohdekokoelman kokoelmapolitiikka valmistui vuonna 2007 Tiehallinnon museotiet ja -sillat museokohdeselvityksen yhteydessä (Liimatainen 2007). Nykyisin museoteiden ja -sillojen

kohteiden joukossa pääasiassa vähäisen tietoarvonsa vuoksi. Selvityksen tavoitteena on kartoittaa sillan historiasta kertova ja sitä dokumentoiva aineiston ja määrittää sen avulla, mikä on kohteen tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo. Lopuksi esitetään näkemys jatkotoimista; tuleeko kohde säilyttää pysyvästi kokoelmassa vai poistaa siitä.

Selvityksen toisena päätavoitteena on selvittää Sågbron suhde sen vieressä sijaitsevaan Myllysiltaan eli Qvarnbrohon (U-126). Selvityksessä kartoitetaan siis molempien siltojen historia, ja määritetään myös Qvarnbron tieliikennehistoriallinen arvo, tietoarvo ja säilyneisyysarvo. Näin määritetään lähtökohdat Qvarnbron mahdolliselle lisäämiselle Liikenneviraston museokohteisiin. Lisäksi arvioidaan, missä määrin Espoonkartanon siltoja tulisi tarkastella tieliikennehistoriallisena ja museaalisenä maisemakokonaisuutena, jotta alueen ja siltakohteiden hoidon ja ylläpidon suunnittelu olisi jatkossa luontevampaa.

Selvityksen keskeinen tavoite on selvittää, kuinka hyvin sillat edustavat Suomen valtakunnallisen tieliikenteen historian kannalta tärkeimpiä ilmiöitä. Asiantuntijalausunto on tiivistetty raportin loppuun.

1.3. KOHTEEN AIKAISEMPI TUTKIMUS

Espoonkartanon silloista ei ole yhtenäistä historiallista selvitystä, mutta niistä on mainintoja Espoon ja Suomen teiden ja siltojen historiaa käsittelevissä teoksissa, sekä Espoonkartanon aluetta koskevissa inventoinneissa. Kuitenkaan esimerkiksi Suomen tiehistorian perusteoksiin kuuluvassa 1974 tehdyssä Suomen teiden historia I -teoksessa Espoonkartanon siltoja ei mainita, vaan Tuovilan siltaa pidetään Suomen vanhimpana käytössä olevana kiviholvisiltana ja Suomen ensimmäisenä merkittävänä kivisiltahankkeena.⁶

Sågbron siltaa on ehdotettu museosillaksi jo vuonna 1979. Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiirin ehdotuksessa museosilloiksi kohdassa Kiviholvisillat silta U-127 eli Sågbron on sijoitettu arvoluokkaan I. Kohdekuvauksessa kerrotaan, että silta on *"[Y]ksiaukkoinen kiviholvisilta Espoon kartanon vieressä vanhalla Turku-Viipuri välisellä "Suurella Rantatiellä"*.

kokoelma kuuluu Liikennevirastolle. Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) vastaa valtakunnallisesti tienpidon perinnetoiminnan ohjauksesta Hämeen tiepiirin lakattua.

⁶ Suomen teiden historia I 1974, 95.

*Rakennettu 1777, Uudenmaan ja kenties koko Suomen vanhin säilynyt kivisilta. Viereen järjestettävissä pieni pysähtymispaikka. Sillan kunto hyvä.”*⁷

On kuitenkin todennäköistä, että kyseistä ehdotusta varten tehtyjen selvitysten suppeuden vuoksi Sångbro on valittu museokohteeksi väärin tai vähintään puutteellisin tiedoin. Sångbro kulkee myös nimellä Espoonkartanon silta II, ja Qvarnbro nimellä Espoonkartanon silta I. Vuoden 1979 ehdotuksessa museosilloiksi on liitteenä valokuva Espoonkartanon silta II (U-127) vuodelta 1967. Kuvan silta on nimenomaan Sångbro. On mahdollista, että Qvarnbrota ei ole huomioitu ehdotusta tehtäessä siltakohteena lainkaan, tai sen on kuviteltu olevan huomattavasti nuorempi kuin Sångbro. Kuvauksessa ei ole mainittu lähteitä. 1980–2000-luvuilla tehdyissä tutkimuksissa Qvarnbro on nostettu siltakohteena esille, ja historiatietojen perusteella sen on tulkittu olevan Suomen vanhin kiviholvisilta. Tutkimuksissa on myös esitetty, että Sångbro olisi rakennettu vasta Qvarnbron jälkeen, vuosien 1778–1816 välillä.⁸

Espoonkartanon sillat sijaitsevat tieliikennehistoriallisesti merkittävän Suuren Rantatien varrella. Suuri Rantatie on inventoitu vuonna 1991, ja siitä on tehty tieteellinen tutkimus.⁹ Espoon historiallista tieverkkoa on tutkinut Mikko Härö jo vuonna 1985.¹⁰ Erkki Härö on tehnyt Espoon kaupunginmuseon toimesta Espoon rakennuskulttuurin ja kulttuurimaiseman inventoinnin vuonna 1984.¹¹

Espoonkartanon alueen muinaisjäännökset ja rakennusperintö on inventoitu kattavasti 2000-luvulla. Vuonna 2004 valmistuivat Espoonkartanon alueen historiallisen ajan muinaisjäännösten inventointi ja Espoonkartanon rakennetun ympäristön inventointi.¹² Vuonna 2007 tehtiin Espoonkartanon alueella sijainneen Mankbyn kylätontin kartoitus ja koekaivaus, jonka jälkeen alueen tutkimista on jatkettu.¹³

⁷ MobA Ehdotus museosilloiksi. Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiiri 1979.

⁸ Ks. esim Salminen 1993, Liimatainen 2007.

⁹ Salminen, Tapani: Suuren Rantatien inventointi 1991. Tiemuseon raportteja 1/1992. Tielaitos, Tampere 1992. Salminen, Tapani: Suuri Rantatie. Tiemuseon julkaisuja 7. Helsinki 1993.

¹⁰ Härö, Mikko: Espoon historiallinen tieverkko. 1985. MobA.

¹¹ Härö, Erkki: Espoon rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema. Espoon kaupunginmuseo 1984.

¹² Haggrén, Georg & Latikka, Jaakko: Espoo, Espoonkartanon alueen inventointi. Museovirasto, Rakennushistorian osasto 2004; Wager, Henrik: Espoonkartanon rakennetun ympäristön inventointi. Museovirasto, Rakennushistorian osasto 2004.

¹³ Tutkimuksessa kartoitettiin Mankbyn kylätontin historiaa varhaismetallikaudelta 1500-luvulle. Espoon Mankby oli suurehko keskiaikainen kylä, jonka asukkaat joutuivat väistymään alueelta 1556 kuninkaankartanon eli Espoon kartanon rakentamisen tieltä. Haggrén et al. 2008.

Espoonkartanon siltoja ei mainita suomalaisia teitä ja siltoja koskevista alkuperäislähteistä vanhimpana pidetyssä Jaakko Teitin valitusluettelossa, eikä Teitti mainitse myöskään Espoon kartanoa kuninkaankartanoiden listauksessaan. Tämän on todettu johtuvan siitä, että Espoon kartanon rakentamisesta säädettiin vasta syksyllä 1556, Teitin valitusluettelon valmistumisen jälkeen. Teitin luettelossa Rantatiellä mainitut kuninkaankartanot ovat kartanoita, jotka olivat jo olemassa tai joita suunniteltiin perustettavaksi tai perustettiin alkuvuodesta 1556. Luettelossa ei ole mainittu elokuussa 1556 perustettua Espoon kuninkaankartanoa.¹⁴

1.4. SELVITYKSEN RAKENNE

1.4.1. YLEISKUVAUS JA AIKATAULU

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskuksen) toimeksiannosta valmisteltiin Mobiliassa 26.3.-30.6.2012 selvitys Espoonkartanon siltojen liittymisestä Suomen valtakunnallisen tieliikenteen historiaan ilmiöihin ja niiden museoarvosta. Projektin alkuvaiheessa kerättiin lähdeaineistoa, jonka jälkeen pidettiin aloituspalaveri 30.3.2012. Ensimmäinen maastokatselmus suoritettiin 12.4.2012. Toinen maastokatselmus suoritettiin 26.4.2012. Kohteiden arviointi ja selvityksen kirjoitustyö tehtiin maastokatselmusten jälkeen. Selvitys valmistui kesäkuussa 2012. Selvityksen laati tutkija FM Petra Kotro, Projektipäällikkönä toimi konsultti KTM Martti Piltz. Selvityksessä silloille rakennetaan viitekehys liikenneväylänä sekä valtakunnallisen että paikallisen liikenteen näkökulmasta.

Museotiet ja -sillat arvoluokitetaan kolmen kriteerin avulla, jotka ovat: Tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo. Arvoluokituksella rajataan perinnekokoelman kannalta merkittävät kohteet ja valitaan tallennettavat kohteet.¹⁵ Tietoarvon avulla selvitetään, onko kohdetta tutkittu tai onko siitä ainoastaan dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa. Tieliikennehistoriallisen arvon avulla selvitetään, liittyykö kohde Suomen valtakunnallisen tieliikenteen historian kannalta keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan. Säilyneisyysarvon avulla selvitetään, onko kohteessa säilynyt historiallisesti olennaisia ja/tai toiminnallisia ominaisuuksia aikakaudesta tai ilmiöstä, jota halutaan dokumentoida. Kohteille annetaan pisteitä kriteerien mukaisesti, jolloin kohteita voi verrata toisiinsa. Lisäksi selvitetään muita museointimahdollisuuksiin vaikuttavia tekijöitä,

¹⁴ Salminen 1993, 175.

¹⁵ Liite 1. Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikka 22.2.2007.

joita tyypillisesti ovat kohteen omistus, kaavatilanne, kohteen säilymisnäkyvät ja suojeluasema. Jokaisesta ilmiöstä tallennetaan vain yksi kohde eli toisintoja kokoelmassa ei säilytetä.

Nykyinen museokohdekokoelma on käyty läpi yllämainitulla arvoluokituksella. Kokoelmaa järjestellään, eli siitä poistetaan edellä mainittuja toissijaisia kohteita ja käynnistetään uusien kohteiden etsintä. Tavoitteena on saada arvokkaat suomalaiset tiet ja sillat sekä niiden tietoarvo tallennettua pitkäjänteisesti Liikenneviraston museoteiden ja –siltojen kokoelmaksi ja siten osaksi kansallista kulttuuriomaisuutta.¹⁶

Selvityksen lähdeaineistona ovat kirjallisuus, arkistot, maastokatselmus ja haastattelut. Lähtötietoja kysyttiin Espoon kaupunginmuseon intendentiltä Tryggve Gestriniltä sekä Uudenmaan ELY-keskuksen perinneyhdyshenkilöltä Soile Vilolta ja tieinsinööri Olli-Pekka Tynkkyseltä. Lisätietoja alueen kaavoituksesta on saatu Espoon kaupungilta aluearkkitehti Merja Kiviluodolta, arkkitehti Piia Järviseltä, sekä liikennesuunnittelija Markus Pasaselta.

1.4.2. KIRJALLISUUSSELVITYS

Espoonkartanon silloista on mainintoja siltoja ja teitä käsittelevässä kirjallisuudessa, mutta niistä ei ole olemassa yhtenäistä esitystä. Espoon pitäjän ja Espoonkartanon alueiden paikallishistorioissa sillat tai toinen silloista mainitaan usein, mutta niistä kerrotut tiedot ovat hajanaisia ja usein ristiriidassa toisten tekstien kanssa. Merkittävänä kirjallisina lähteinä Espoon kartanon historiasta toimivat kartanon nykyisen omistajasuvun edustajan August Ramsayn 1920-30-luvuilla kirjoittamat Espoon pitäjän ja Espoonkartanon tarinat 1500-1600-luvuilta. Ramsay tiettävästi suunnitteli myös alueen 1700-luvun historian julkaisemista. Ramsayn käsikirjoitus tai sen osia on mahdollisesti Esbogård Ab:n arkistossa ja Espoon kaupunginmuseon hallussa. Tätä selvitystä varten on kuitenkin tutkittu vain painettua kirjallisuutta. Suuren Rantatien reittiä Espoonkartanon alueella ja Kuninkaankartanontien tielinjausta on selvitelty vanhoista kartoista ja niitä käsittelevästä kirjallisuudesta. Käytetty kirjallisuus on mainittu lähdeluettelossa.

1.4.3. ARKISTOSELVITYS

Koska työhön oli käytettävissä lyhyt aika, arkistoselvitys on pinnallinen. Espoonkartanon silloista on tallennettu perustiedot Mobilian arkistoon ja Liikenneviraston siltarekisteriin.

¹⁶ Liite 1. Tiehallinnon museoteiden ja –siltojen kokoelmapolitiikka 22.2.2007.

Espoon kaupungin aluearkkitehdiltä saatiin tietoa alueella voimassa olevista ja valmisteilla olevista kaavoista. Museoviraston kulttuuriympäristörekisteriportaalista selvitettiin alueen muinaisjäännökset. Arkistomateriaalien kopioita on tallennettu Espoonkartanon siltojen kohdekansioon Mobilian arkistoon.

Selvitystä varten ei ole tutkittu julkisissa tai yksityisissä arkistoissa säilytettäviä aikalaislähteitä tai muuta alkuperäisaineistoa kuten Espoonkartanon tiluksista tehtyjä selvityksiä, käräjäoikeuden asiakirjoja tai tilikirjoja, vaan on tyydytty tutkimaan kriittisesti ko. lähteitä käyttävää tutkimuskirjallisuutta.¹⁷ Mikäli Espoonkartanon silloista tehdään tulevaisuudessa jatkotutkimusta, voi olla syytä tutkia etenkin Esbogård Ab:n hallussa olevaa aineistoa siltojen jo selvitetyn historiakuvan tarkentamiseksi.

1.4.4. HAASTATTELUT

Siltojen historian selvittämiseksi on haastateltu Espoon kaupunginmuseon kulttuuriympäristö- ja muinaismuistoasioihin ja arkeologiseen tutkimukseen perehtynyttä intendenttiä Tryggve Gestriniä ja Uudenmaan ELY-keskuksen perinneyhdyshenkilöä Soile Viloa. Projektin yhteydessä pidettyihin palavereihin ovat osallistuneet ja niissä kommenttejaan ja tietojaan ovat antaneet Soile Vilo, Olli-Pekka Tynkkynen, Piia Väyrynen, Merja Kiviluoto ja Markus Pasanen.

1.4.5. MAASTOKATSELMUKSET

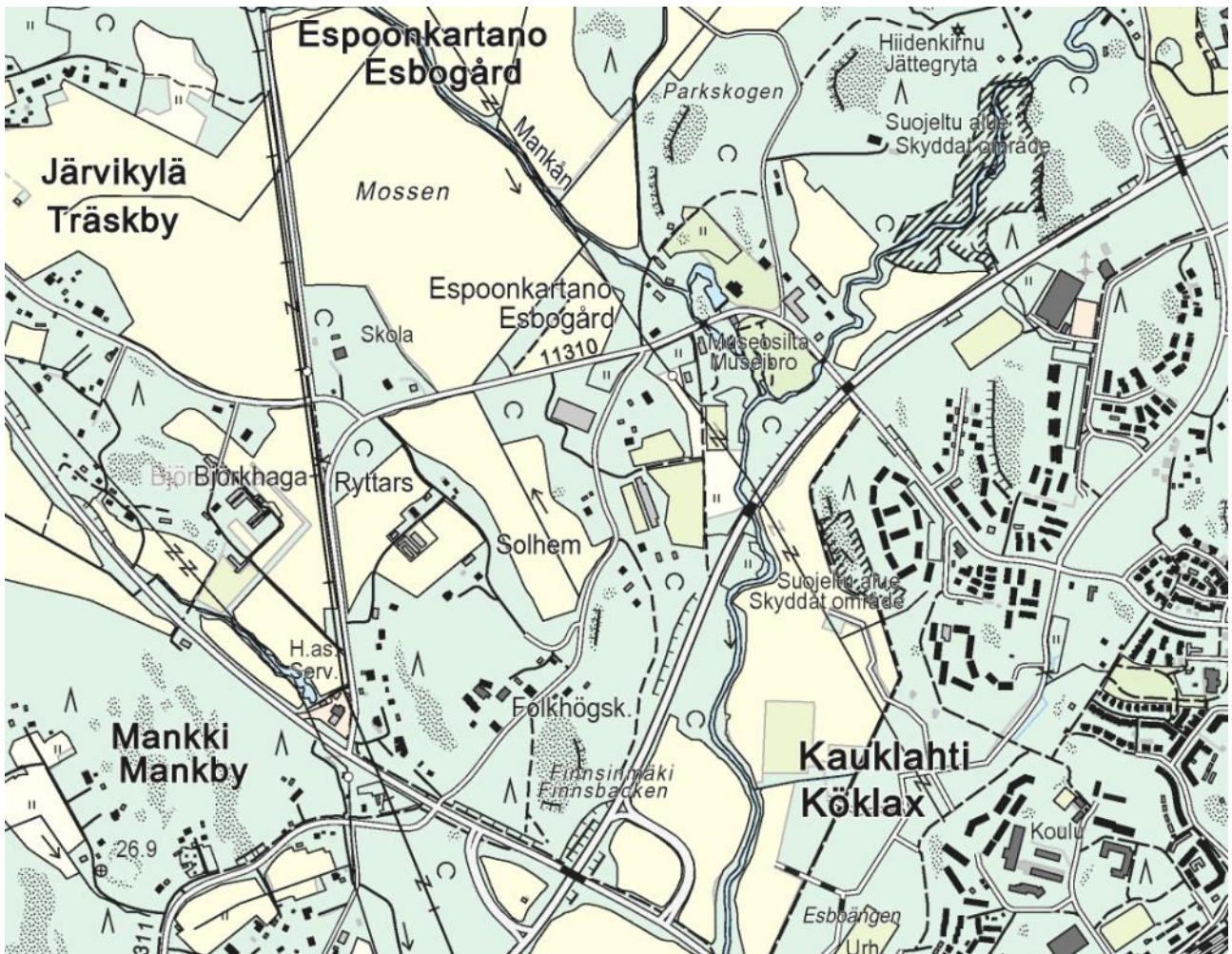
Selvitystä varten on tehty kaksi maastokatselmusta. Maastokatselmuksissa siltojen ulkonäköä ja museaalista kuntoa arvioitiin silmämääräisesti sekä dokumentoitiin valokuvaamalla. Ensimmäinen maastokatselmus tehtiin 12. huhtikuuta 2012. Siihen osallistuivat tutkija ja selvityksen laatija Petra Kotro ja konsultti Martti Piltz Mobiliasta, Laura Soosalu Destiasta, sekä Tryggve Gestrin Espoon kaupunginmuseosta. Toinen maastokatselmus tehtiin 26. huhtikuuta 2012, ja siihen osallistuivat Petra Kotro, Martti Piltz, Laura Soosalu, tieinsinööri Olli-Pekka Tynkkynen Uudenmaan ELY-keskuksesta, sekä Piia Väyrynen ja Markus Pasanen Espoon kaupungilta.

¹⁷ Kartanon tiluksista on tietoja 1700-luvulla tehdyissä inventaarioissa, joista yksityiskohtaisin on vuodelta 1756, ja joka on tallennettu Tukholman Riksarkivetiin. Riksarkivetissa on myös Espoonkartanon tilejä ja muita asiakirjoja 1600-luvulta. Myös Espoon kartanon nykyisin omistaman yhtiön Esbo Gård Ab:n hallussa on ilmeisesti arkistomateriaalia. Kartanon 1600-luvun lopun vaiheeseen liittyvää aineistoa on mahdollisesti Nordenskiöld-suvun hallussa. Haggrén & Latikka 2004, 4.

2. TUTKIMUSKOHTTEEN ESITTELY

2.1. ESPOONKARTANON SILTOJEN SIJAINTI

Sågbro ja Qvarnbro sijaitsevat yhdystiellä 11310 eli Kuninkaankartanontielle Espoonkartanon kaupunginosassa Esossa. Kuninkaankartanontie on osa historiallista Suurta Rantatietä. Siltakohteiden tieosoite on 11310-001-01250 Mankki Muurala. Sillat ylittävät tien kanssa risteävän Mankinjoen kaksi haaraa. Tie on maantie, jonka tienpitäjä on Liikennevirasto.



Espeenkartanon alue ja sitä ympäröivät historialliset Mankin, Järvikylän ja Sperringsin alueet. Maanmittauslaitos 2012.



Ortoilmakuva Espoonkartanon alueesta. Maanmittauslaitos 2012.

Tieosuus kuuluu Suureen Rantatiehen, joka on RKY-kohde (valtakunnallisesti merkittävä rakennettu ympäristö).¹⁸ Suuri Rantatie kuuluu Suomen merkittävimpiin historiallisiin tieyhteyksiin. Tien historiallinen linjaus kulkee Turusta Viipuriin Varsinais-Suomen, Uudenmaan ja Kymenlaakson maakuntien läpi. Espoossa tien linjaus ohittaa keskiaikaisen kirkon, ja Espoonkartanon alueella kulkee Mankinjoen yli Espoonkartanon siltojen kohdalla. Suuren Rantatien linjaus on kulkenut Espoonkartanon alueen kautta viimeistään Kuninkaankartanon rakennuttamisesta 1556 lähtien.¹⁹

Suurta Rantatietä on kutsuttu myös Kuninkaantiekksi. Kuninkaantie-nimitys viittaa tienpidollisesti yleisiin teihin, jotka ulottuivat maakuntien välille, eli laajemmille alueille kuin

¹⁸ Valtakunnallisesti merkittävät rakennetun ympäristön kohteet RKY. Museovirasto. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117 (viitattu 24.4.2012).

¹⁹ RKY-kohteet: Suuri Rantatie. Museovirasto, http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117 (viitattu 2.5.2012)

kihlakunnantiet tai maantiet. Suuren Rantatien yhteydessä nimitystä on kuitenkin käytetty luomaan mielikuvaa kuninkaiden käyttämästä tiestä, koska Rantatiellä liikkui useimmat Suomessa vierailleet Ruotsin kuninkaas.²⁰ Nimen käyttöönottoon Espoossa ovat vaikuttaneet todennäköisesti kotiseutuvaikuttajat 1950-luvulla.²¹ Espoon kaupungin 1980-luvulla ideoin Kuninkaantien matkailureitin pohjana oli yhteispohjoismainen yhteistyö ja Mikko Härön selvitys Espoon historiallisesta tieverkosta.²² Espoonkartanon kohdalla Kuninkaankartanontielle on Kuninkaantien matkailureittiä merkkava tiepylväs. Suuri osa Espoonkartanon alueen historiallisesta tieverkosta on yhä osa Espoon kaupungin katuverkosta. Idässä alueen halki kulkee nykyisin Kehä III, joka rikkoo Espoonkartanon vanhaa kulttuurimaisemaa. Eteläpuolella kulkevat vilkasliikenteinen Kauklahdenväylä ja Helsingin-Turun-rautatie.²³

2.2. SILTOJEN RAKENNE JA KOKO

2.2.1. SÅGBRO

Sågbro on kylmämuurina rakennettu kivihoivisilta. Sågbrosta on tehty laserkeilaamalla rakennekuvat Sågbron sillan korjausehdotusta varten.²⁴ Sekä Sågbron että Qvarnbron kivihoivit on tehty erikokoisista muokkaamattomista kivistä latomalla ne ilman laastia eli kylmämuurina.²⁵ Hoivit ovat siis varsin karkeatekoisia. Yleisin rakennuskivi Suomessa on graniitti. Rakentamisessa on tavallisesti käytetty paikkakunnalta saatavaa kiveä, minkä vuoksi kivisiltojen yleisin värisävy on Kaakkois- ja Lounais-Suomessa punainen tai ruskea ja muualla harmaa.²⁶ Sekä Sågbron että Qvarnbron rakentamisessa on käytetty punasävyistä graniittia.

²⁰ Salminen 1993, 29-30.

²¹ Salminen 1993, 310.

²² Salminen 1993, 310.

²³ Haggrén & Latikka 2004, 4.

²⁴ Sågbron (U-127) sillan uusiminen, yleispiirustus. SITO Oy, Liikennevirasto Uudenmaan ELY. Moba Espoonkartanon sillat-kohdekansio.

²⁵ Vrt. Siltojemme historia 2004, 129.

²⁶ Siltojemme historia 2004, 136.



Yllä: Sågbro alajuoksulta Mankinjoen läntisen uoman läntiseltä rannalta kuvattuna. Kuva Martti Piltz/Mobilia 12.4.2012.



Vasemmalla: Sågbron kiviholvin rakenne alajuoksulta päin kuvattuna. Kuva Petra Kotro/Mobilia 26.6.2012.

Siltarekisterin mukaan Sågbron kokonaispituus on 17,20 metriä. Kiviholvin korkeus (alikulukorkeus) on 1,30 metriä. Kiviholvin leveys on 2,70 metriä. Sågbron kokonaisleveys on 6,90 metriä ja hyödyllinen leveys 5,60 metriä. Siltaan liittyvän tien koko leveys on 7 metriä ja ajoradan leveys 6 metriä.²⁷

²⁷ Tiehallinnon siltarekisteri Sågbro (U-127).

Sågbron pohjoispuolella sillan vierustalla on vanha huonokuntoinen kaapelikotelo. Kaapelikotelo on rakennettu puusta, ja se on alun perin kiinnitetty siltarakenteeseen kulmarauodoilla, jotka ovat sittemmin ruostuneet. Kaapelikotelo on pahasti lahovaurioitunut ja sortumispisteessä. Sitä on vuodesta 2010 lähtien kannateltu sillan kaiteesta liinoilla. Kotelon sisällä kulkee ruostuneita metallisia kaapeleita/putkia sekä uudempia muovisia kaapeliputkia. Kaapelit ovat paikallisen puhelinyhtiön kaapeleita. Sågbron kannen sivustoilla on nykyaikaiset teräskaitteet, jotka istuvat huonosti historialliseen siltaympäristöön. Teräskaitteet on istutettu alkuperäisten kivisten kaidepilarien väleihin. Sillan kannelta katsottuna kivipilareista on näkyvillä vain pienehkö osa, sillä Sågbron kohdalla tienpinta on noussut alkuperäisestä 65-70 cm. Teräskaitteet on rakennettu sillalla tapahtuneen onnettomuuden jälkeen 1980- ja 1990-lukujen taitteessa. Tätä ennen kaiteena oli vanha (mahdollisesti 1960–70-luvulta peräisin oleva) puukaide, joka vaurioitui onnettomuudessa.²⁸



Sågbro yläjuoksulta kuvattuna. Kuvassa näkyy liinoilla kannateltu lahomut puinen kaapelikotelo, ja teräskaide. Teräskaitteen alapuolella erottuvat alkuperäiset kiviset kaidepilarit. Kuva Petra Kotro/Mobilia 12.4.2012.

²⁸ Haastattelu, Soile Vilo 10.5.2012.

2.2.2. QVARNBRO

Qvarnbro on kylmämuurina rakennettu kiviholvisilta. Sillan kannelta katsottuna huomaa, että Qvarnbro on leveämpi kuin Sågbro. Qvarnbro koostuukin kahdesta erikokoisesta ja erikokoisesta kiviholvista. Korkeampi kiviholvi on rakenteeltaan samanlainen kuin Sågbron. Qvarnbrosta ei ole tehty rakennekuvia. Vertaamalla Sågbron ja Qvarnbron kiviholveja paikan päällä voidaan kuitenkin todeta niiden samankaltaisuus silmämääräisesti.

Siltarekisterin mukaan Qvarnbron kokonaispituus on 10,40 metriä. Kiviholvin korkeus (alikulukorkeus) on 0,40 metriä. Kiviholvin leveys on 3,30 metriä. Siltaan liittyvän tien koko leveys on 7 metriä ja ajoradan leveys 6 metriä.²⁹

Tarkasteltaessa Qvarnbrota kiviholvin alapuolelta voidaan sillan rakenteessa erottaa korkeimman kiviholvin lisäksi kaksi sisempää, kooltaan pienempää holvikaarta. Näistä sisin, eli halkaisijaltaan pienin kaari on myllyrakennuksen alkuperäistä seinärakennetta. Myllyrakennuksen seinään on holvattu aukko sillan kohdalle veden johtamista varten. Toinen, eli yläjuoksulta katsoen keskimäinen holvikaari on rakennettu eri tavalla lohkotuista kivistä kuin korkein, eli varsinainen sillan vanha kiviholvi. Kiviholvit on rakennettu tiiviisti toisiinsa kiinni.

²⁹ Tiehallinnon siltarekisteri Qvarnbro (U-126).



Qvarnbro kuvattuna kiviholvin suuaukolta yläjuoksulta päin. Alhaalla oikealla näkyy sillan ali kulkeva teräsputki. Kuvassa taaimmaisena tiiliseinää, joka on todennäköisesti muurattu myllyn sähköistämisen yhteydessä 1910-luvulla. Tiiliseinän vasemmalla puolella erottuu myllyrakennuksen vanhan harmaakiviseinän rakenne, jossa on myös holvattu aukko veden johtamista varten. Keskellä erottuu alkuperäistä kiviholvina matalampi holvikaari, joka on rakennettu eri tavalla lohkotuista kivistä kuin vuosina 1775–1777 rakennettu korkeampi kiviholvi. Kuva Petra Kotro/Mobilia 26.4.2012.



Uudemman kiviholvin rakentamiseen käytetyt kivet on lohkottu huomattavasti säännönmukaisemmin kuin 1775-1777 rakennetun kiviholvin kivet. Kivet on myös ladottu eri tavalla kuin vanhassa osassa, missä kivien väliin on upotettu paljon pienempiä luonnonkiviä ja rivit eivät ole yhtä suorat. Kuva Petra Kotro/Mobilia 26.4.2012.

Sillan vanhimman osan eli korkeimman kiviholvin alareunasta alkava luonnonkivistä rakennettu muuri jatkuu kuitenkin yhtenäisenä aina vanhaan myllyrakennuksen harmaakiviseiniään saakka. Siis jo ennen sillan levantämistä eli uudemman kiviholvin rakentamista on sillan alta myllyn seinälle asti kulkenut muurattu vesikouru veden johtamista varten.



Qvarnbron kiviholvien alarakenne jatkuu yhtenäisenä myllyn seinälle saakka. Se on siis rakennettu ennen uudempaa, matalaa kiviholvia. Kuva Petra Kotro/Mobilia 26.4.2012.

Qvarnbron ali kulkee yläjuoksulta katsottuna oikeanpuoleisen siipimuurin kohdalla ohijuoksutuskanava, joka mahdollistaa myllyn toiminnan. Ohijuoksutuskanava on ollut välttämätöntä rakentaa jo sillan ja myllyn rakennusvaiheessa.³⁰ Qvarnbron yläjuoksulla on kylmämuurina rakennettujen vanhojen kivipilarien päälle perustettu betoninen vesikouru, josta vesi on johdettu sillan alle ja edelleen myllyyn. Patoaltaan patorakennelmasta näkee niin ikään eri rakennusvaiheet: vanhempi osa on vastaavankaltaista tai hieman tuoreempaa kivistä rakentamista kuin itse silta ja vesikourun pilarit, uudempi kiviosa erottuu eri tavalla lohkotuista kivistä, ja uusimman osan betonivalusta. Qvarnbron kiviholvin alitse kulkee ruosteinen huonokuntoinen vedenjuoksutusputki.

³⁰ Tryggve Gestrin, sähköposti 23.4.2012.

Samat kaapelit, jotka kulkevat Sågbron kohdalla lahovaurioituneessa kaapelikotelossa, jatkuvat siltojen välisen maasaarekkeen yli ja kulkevat yläjuoksun puolelta myös Qvarnbron viertä pitkin. Myös Qvarnbron kohdalla kaapelit ovat olleet puisessa kaapelikotelossa, mutta kotelo on jo täysin romahtanut ja sen jäänteet makaavat kaapelien ja putkien seassa molemmin puolin sillan aukkoa ja myös suoraan kiviholvin edustalla, mikä vaikeuttaa sisäänpääsyä kiviholvin sisään.



Qvarnbron kiviholvi jää piiloon betonisen, kiviPilareilla seisovan vesikourun taakse. Taustalla näkyy sillan toisella puolella sijaitsevan myllyrakennuksen ylin, punatiilestä rakennettu kerros. Kuvan alareunassa virtaava vesi kulkee sillan ali pientä ohjuksutuskanavaa pitkin. Kuva Petra Kotro/Mobilia 12.4.2012.

2.3. SILLAT OSANA MAISEMAKOKONAISUUTTA

Erkki Härö arvotti Espoonkartanon maisemakokonaisuuden jo 1984 Espoon historiallisesti ja maisemallisesti arvokkaimmaksi kokonaisuudeksi.³¹ Espoonkartano ja sitä ympäröivät alueet muodostavat erittäin laajan ja arvokkaan maisemakokonaisuuden, johon varsinaisen kartanoalueen lisäksi voidaan katsoa kuuluvan Suuren Rantatien linjaus, Finnsinmäen historialliset rakennukset sekä Träskbyn ja Sperringsin kylät viljelysmaisemineen.³²

³¹ Härö 1984, 24.

³² Vrt. Härö 1984, 24.

Saavuttaessa Espoonkartanon alueelle Kaukalahden suunnasta tulija näkee ensimmäisenä historialliset rakennukset tien oikealla puolella, ja arvokkaanoloisen tammimetsän vasemmalla puolellaan. Vanhojen rakennusten edustalla on isokokoinen parkkipaikka joka kutsuu pysähtymään ja tutustumaan alueeseen. Espoonkartanon päärakennus sijaitsee siltojen välittömässä läheisyydessä ja luo arvokkaan tunnelman ympärilleen. Nykyisellään Sågbro ja Qvarnbro jäävät kuitenkin melko huomaamattomiksi kohteiksi maisemassa. Qvarnbron kohdalla maisemaa hallitsee hieno ja hyväkuntoinen historiallinen myllyrakennus.



Näkymä saavuttaessa Espoonkartanolle Kaukalahden suunnasta. Vasemmalla myllyrakennus, oikealla kartanon päärakennus. Kuva Martti Piltz/Mobilia 12.4.212.

Kaukalahden suunnasta saavuttaessa museosillasta kertova opaste jää helposti huomaamatta, sillä se on sijoitettu tien varteen heti Kehä III:n alituksen jälkeen, Gumbölenjoen ylittävän pienen, nuoremman kiviholvisillan kohdalle. Tämä ensimmäinen museosillasta kertova opaste vaikuttaa siis osoittavan väärään siltaan.

Saavuttaessa Espoonkartanon silloille lännestä päin (Finnsinmäen tai Lapinkyläntien suunnasta) Finnsinmäen kohdalla näkymä on idyllinen maalaismaisema. Finnsinmäellä on arvokkaita historiallisia kartanorakennuksia, jotka näkyvät myös tielle. Kuninkaankartanontien toisella puolella Finnsintien risteyksessä on historiallinen, 1700-luvun loppupuolelta peräisin oleva entinen krouvirakennus. Krouvin vierestä lähtee

Espoonkartanon pohjoispuolelle Esbogård Ab:n yksityistie. Kuninkaankartanontien molemmin puolin on peltomaisemaa. Finnsintien risteyksestä Espoonkartanon silloille päin katsoessa tien oikealla puolella on kumpuilevaa entistä viljelymaata ja vanhoja talousrakennuksia. Esbo Gård Ab on suorittanut alueella mittavia kasvillisuuden raivaustöitä keväällä 2012. Alue on ollut aikaisempina vuosina melko umpeen kasvanut ja kasvustoltaan vesakoitunut.

Juuri ennen Sågbrota tien vieressä on pieni levähdyspaikka eli P-alue, jossa on Kuninkaantiestä ja museosillasta kertova kyltti. Espoon kaupunki on uusinnut infotaulun vuonna 2008. Uusitussa infotaulussa on kuitenkin tässä historiaselvityksessä selvinneiden tietojen pohjalta virheellisiä tietoja Espoonkartanon silloista. Infotaulun tekstin mukaan *"Kuninkaantie ylittää Espoonkartanon myllyn kohdalla Mankinjoen Suomen vanhinta käytössä olevaa kivihoivisiltaa pitkin. Sillan rakentaja oli todennäköisesti ylimasuunimestari Bengt Bengtsson Qvist, jonka nimi on samanaikaisessa kivisessä muistolaatassa. Kivihoivisillan pituus on 17,2 m, leveys 5,6 m ja vapaa aukko 2,7 m. Silta on perustettu sora-arinalle ja maatukena ovat kivimuurit. Silta valmistui vuonna 1777 ja se hyväksyttiin museosillaksi v. 1982."* Taulun teksti siis viittaa museosillan, eli Sågbrohon, jonka mitat tekstissä on kerrottu, Suomen vanhimpana kivihoivisiltana. Qvarnbro sen sijaan jätetään täysin siltakuvauksen ulkopuolelle, vaikka museosillan mainitaan kulkevan Mankinjoen yli nimenomaan myllyn kohdalla.

Levähdyspaikan kohdalla katsottaessa silloille päin tien vasemmalla puolella on museosillasta kertova opaste. Kyltti jää kuitenkin erityisesti kesäkaudella runsaan puuston taakse piiloon. Myös tässä kyltissä mainitaan vain "Espoonkartanon silta", mutta ei eritellä, kumpi silloista on museosilta, Sågbro vai Qvarnbro.



Näkymä Finnsintien risteyksen suunnasta Espoonkartanon silloille päin. Vasemmalla Kuninkaantie-reittiä kuvastava graniittipylväs, jossa Kuninkaantien tunnus. Oikella bussipysäkin levennys, jonka jälkeen liikennemerkit varoittavat kapenevasta tiestä. Varoitusmerkkien jälkeen tien oikealla puolella on pieni levähdyspaikka. Tien vasemmalla puolella puiden oksien takana on museosillasta kertova opaste. Kuva Petra Kotro/Mobilia 12.4.2012.

Itse sillat jäävät maisemassa melko huomaamattomiksi. Varsinkaan autolla kulkiessa ei välttämättä huomaa ajavansa sillalla muuten kuin päättelemällä sen kaiteista. Kartanonkosken uoma jää näkymättömiin, ellei Sågbronlta katso alaspäin sillan reunalta. Koski on vaikuttava näky Sågbron kohdalla varsinkin kevätaikaan sulamisvesien kasvattaessa veden virtausta. Katsottaessa Sågbronlta alajuoksulle päin maastossa voi erottaa vanhojen saharakennusten raunioita ainakin siihen aikaan vuodesta, kun lumet ovat sulaneet ja kasvillisuus ei ole niitä peittänyt.

Kävellen on mahdollista mennä siltojen alajuoksulle, missä koskimaisema on upea. Alajuoksulta näkee myllyrakennuksen todellisen koon, ja hienon vanhan holvikaaren, jonka alta kosken itäisen uoman ja myllyrakennuksen kautta kulkeva vesi on johdettu. Alajuoksulla joen molempien uomien yli kulkevat pienet, maisemaan istuvat betonisillat. Saharakennusten rauniot erottuvat maastosta. Alajuoksulta päin katsottaessa näkee tien taseusviivan. Myös sillat ovat silmämääräisesti tarkasteltuna horisontaalisesti samalla tasolla. Sågbron muuri jatkuu pitkälle saarekkeen päälle. Myllyrakennuksen vasemmalla puolella on kivimuuri.

Muurin ja maa-aineksen takana voi olla piilossa alkuperäinen Qvarnbron siipimuuri. Kivimuurin yläreuna on todennäköisesti joskus ollut samalla tasolla tienpinnan kanssa. Tienpinta on noussut maa-aineksen tuomisen myötä (päällystettäessä tietä vuosien varrella), ja kivimuuri on voinut liikkua ja valua rinteessä maa-aineksen kasaantuessa sen yläpuolelle.



Näkymä kosken alajuoksulta silloille päin. Kuvan vasemmassa reunassa näkyy Sågbro, ja kuvan oikeassa reunassa Qvarnbrolta eli suoraan myllyrakennuksen seinästä tuleva kivimuuri. Keskellä saharakennuksen raunioita. Sågbron kivimuuri ja myllyltä tuleva kivimuuri ovat linjassa toistensa kanssa. Kuva Petra Kotro/Mobilia 12.4.2012.

Myllyrakennuksen toisella puolella tienpinta on silminnähden noussut ja tie on leventynyt huomattavasti. Maamassa peittää osan myllyrakennuksen pitkästä seinästä, ja tieltä valuvat vedet rasittavat vanhoja tiilestä tai kivistä tehtyjä seinärakenteita. Qvarnbron kohdalla myllyrakennuksen päätyseinä on alttiina tieltä tuleville roiskeille ja sade- tai sulamisvesille, sillä tie on rakennettu kiinni päätyseinään.



Myllyrakennuksen idän puoleisen seinän kohdalla näkee, kuinka tie on aikojen saatossa leventynyt ja maamassa peittää jo osan myllyn seinää. Muuri lienee rakennettu jälkeempään todennäköisesti tukemaan rakennetta ja estämään maa-aineksen enempi valumisen. Muurin takana voi olla piilossa Qvarnbron alkuperäinen siipimuuri. Kuva Petra Kotro/Mobilia 12.4.2012.

2.4. ALUEEN MUINAISJÄÄNNÖKSET JA MUUT KULTTUURIHISTORIALLISTI ARVOKKAAT KOHTEET

Espoonkartanon alue on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, eli RKY-kohde.³³ Myös Suuri Rantatie, joka kulkee Espoonkartanon ja Finnsinmäen kautta, on RKY-kohde.³⁴ Sen lisäksi Espoonkartanon siltojen läheisyydessä on useita muinaisjäännöksiä. Espoonkartanon kartanonkoski on kiinteä muinaisjäännös.³⁵ Nykyisen kartanopuiston alueella on kivistä löytöpaikkoja (Espoon kartano 1 & 2).³⁶ Itse Espoonkartano, nykyisen kartanoalueen pohjoispuolella oleva Esbobyen kylätontti, ja Sperringsin alue ovat

³³ Museoviraston RKY-kohteet, Espoonkartano.

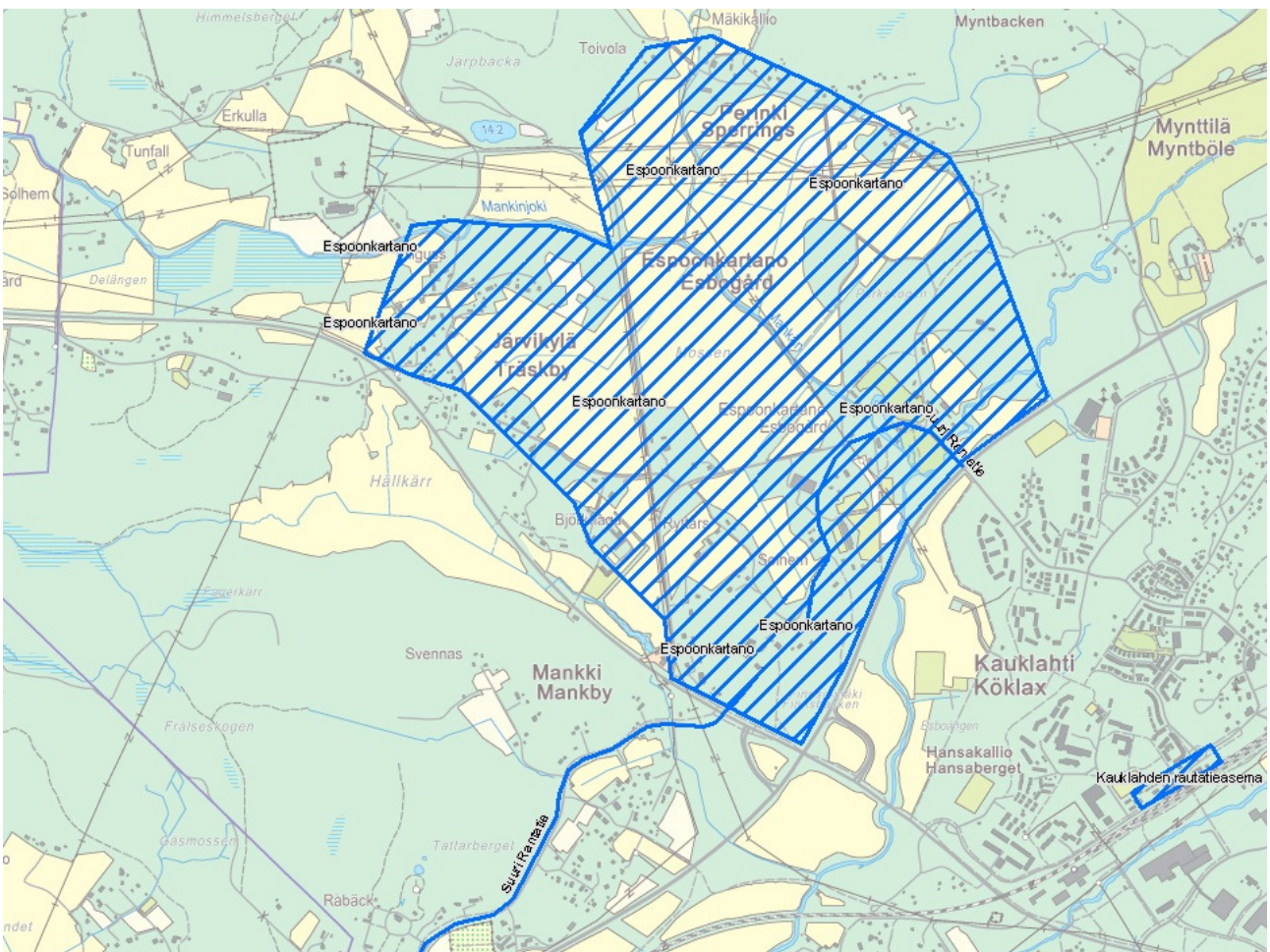
³⁴ Museoviraston RKY-kohteet, Suuri Rantatie.

³⁵ Muinaisjäännösrekisteri: Espoonkartanon kartanonkoski, 1000015324.

³⁶ Muinaisjäännösrekisteri, Espoon kartano 1, 49040010; Espoon kartano 2, 49040009.

historiallisina asuinpaikkoina muinaisjäänöksiä.³⁷ Finnsinmäellä on useita muinaisjäänösten löytöpaikkoja ja historiallisia asuinpaikkoja.³⁸

Kartanonkoski käsittää Mankinjoen molemmat uomat Kartanonkosken kohdalla. Muinaisjäänösrekisterin mukaan koskessa on ollut kolme talonpoikien jalkamyyllyä viimeistään 1500-luvulla, ja kartanon iso ratasmylly viimeistään 1600-luvulla.³⁹ Nykyisin jäljellä on 1775–77 rakennettu myllyrakennus. Muista tuotantolaitoksista on vain raunioita jäljellä. Myllyrakennuksen lounaispuolella on raunioita, lähinnä kivi- ja betonipilareita paikalla sijainneesta 1900-luvun alun sahasta.⁴⁰



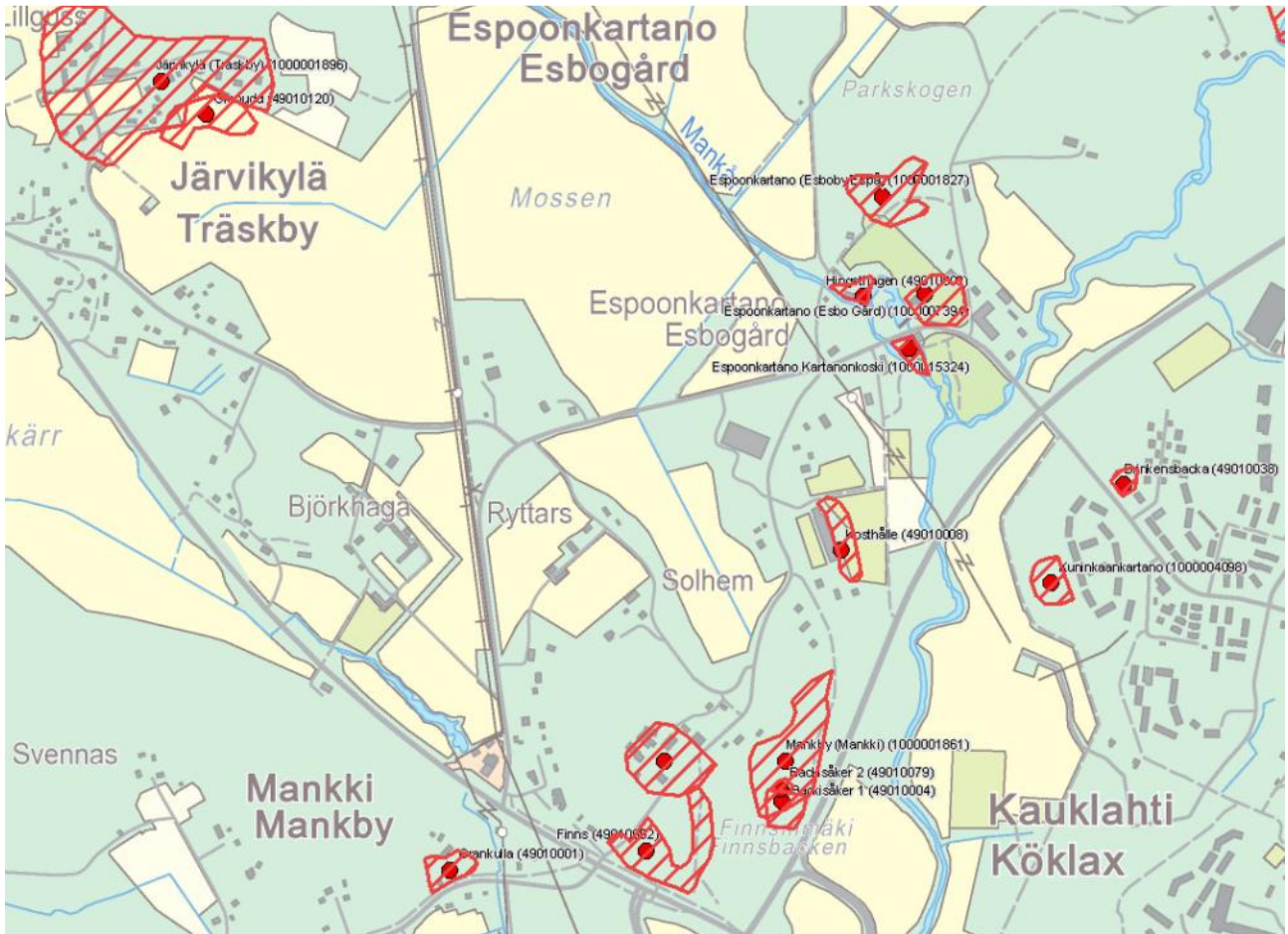
Espoonkartanon RKY-alue ja Suuren Rantatien linjaus. Maanmittauslaitos 2012.

³⁷ Muinaisjäänösrekisteri, Espoonkartano (Esbo Gård) 1000007394; Espoonkartano (Esboby/Espå) 1000001827; Espoonkartano (Sperrings) 1000001826.

³⁸ Muinaisjäänösrekisteri.

³⁹ Muinaisjäänösrekisteri: Espoonkartano Kartanonkoski 1000015324.

⁴⁰ Muinaisjäänösrekisteri: Espoonkartano Kartanonkoski 1000015324.



Muinaisjäänökset Espoonkartanon alueella. Kartan ulkopuolelle jäävät Sperringsin ja Mynttilän muinaisjäänösalueet. Maanmittauslaitos 2012.

3. KOHTEEN RAKENTAMISEEN JOHTANEET TEKIJÄT

3.1. VARHAINEN ASUTUS

Keskiajan lopulla Espoonkartanon alueelle oli vakiintunut kolme kylää: Esboby (Espoon kylä), Mankby (Mankki) ja Träskby (Järvikylä). Ne muodostivat alueen nykyisen asutuksen perustan. Asutus on saanut keskiajalla alkunsa nimenomaan alueen halki virtaavan Mankinjoen ja siihen yhtyvän Gumbölenjoen varsilla. Espoonkartanon kohdalla Mankinjoessa Gumbölenjoen yhtymäkohdasta ylävirtaan sijaitseva koski on tarjonnut hyvät edellytykset varhaiselle vesivoiman hyödyntämiselle, ja paikalla on ollut myllyjä ainakin 1500-luvulta

alkaen.⁴¹ Rannikon tuntumassa olevan koskipaikan äärestä ja maa- ja vesiteiden risteyksestä valikoitunut sijainti oli rannikon kuninkaankartanoille tyypillinen.⁴²

Mankinjoen varsi on muinaista merenlahtea, joka on muokkautunut loivasti viettäviksi rinteiksi, joita on keskiajalta alkaen raivattu niityiksi ja pelloiksi. Alueen eteläosa eli Mankinmetsä on karua ja kallioista maastoa, mutta Finnsinmäen, Espoonkartanon ja Sperringsin alueen kallioita reunustaa harjusoravyöhyke, jolta on jo kivikaudella valittu asuinpaikkoja.⁴³

Kustaa Vaasa ilmoitti Helsingissä 30.11.1555 päivätyllä kirjeellä haluavansa perustaa Suomen jokaiseen pitäjään kruunun karjakartanon, joiden avulla parannettaisiin maanviljelyksen tasoa maassa. Vouteja määrättiin tutkimaan mahdollisuuksia muodostaa pitäjiin sopivan kokoisia tiloja. Kuninkaan suunnitelmaa ryhdyttiin toteuttamaan alkuvuodesta 1556 ja useisiin pitäjiin perustettiin kruununtiloja vanhoista kruunun- ja kirkontiloista tai talonpojilta lunastetuista tiloista. Perniön, Porvoon ja Kymin vanhoista kuninkaankartanoista muodostettiin kruununtiloja, ja kokonaan uusia kruununkartanoita perustettiin Suuren Rantatien varrella Paimioon, Pohjaan, Lohjalle, Siuntioon, Helsinkiin, Sipooseen, Tammisaareen, ja Espoon Espoonkartanoon. Espoonkartanon kuninkaankartanoa tai myöhemmin rakennettua Paimion Engesholmia ei kuitenkaan mainita Jaakko Teitin valitusluettelossa, jossa mainitaan ne kuninkaankartanot, jotka jo olivat olemassa tai joita suunniteltiin perustettavaksi vuonna 1556. Espoonkartanon kuninkaankartano perustettiin vasta elokuussa 1556.⁴⁴

Mankbyn ja Esbobyen kylätonttien asukkaat joutuivat väistymään Espoon kuninkaankartanon tieltä. Mankbyssä oli keskiajalla ollut kahdeksan taloa, mutta kylätontti autioitui 1500-luvun jälkipuoliskolla kokonaan. Vanhat talot ja tilukset olivat siirtyneet kruunun omaisuudeksi ja asukkaat saaneet vastineeksi maita naapurikylistä. Molempien kylätonttien sijainti unohtui vuosisatojen kuluessa, ja ne löytyivät uudelleen vasta Espoonkartanon alueen arkeologisessa inventoinnissa keväällä 2004.⁴⁵

⁴¹ Haggrén & Latikka 2004, 3-4.

⁴² Haggrén & Latikka 2004, 14.

⁴³ Haggrén & Latikka 2004, 3-4.

⁴⁴ Salminen 1993, 174-175.

⁴⁵ Haggrén et al. 2008, 6-8.

Mankbyn asukkaista Vincentius Jacobsson sai jäädä vanhan kylän alueelle, vaikka hän joutuikin siirtämään talonsa vanhalta tontilta ulkopeltojen ääreen. Viereinen mäenharja valikoitui talonpaikaksi, ja niinpä isännän mukaan nimetyn Finnsin talon mukaan myös mäkeä alettiin kutsua Finnsinmäeksi. Mankbyn peltojen halki kulkenut Suuri Rantatie siirrettiin luultavasti jo 1500-luvulla peltojen keskeltä länteen lähemmäs asutusta (Finnsin taloa). Myöhempinä aikoina tienvarteen perustettujen torppien kivijalkoja erottuu edelleen maastosta.⁴⁶

3.2. ESPOONKARTANON VAIHEET JA ALUEEN RAKENNUKSET

Kuningas Kustaa Vaasa perusti Espoon kuninkaankartanon vuonna 1556. Kartanon perustaminen vahvistettiin Espoon käräjillä 27.8.1556 ja kuninkaankartanon toiminta aloitettiin jo seuraavana vuonna. Espoon kuninkaankartano oli kuitenkin osan aikaa 1500-luvulla alistettuna Helsingin, Porvoon tai Tammisaaren kuninkaankartanoille. Kuninkaankartanon ensimmäisiltä vuosikymmeniltä ei ole tietoa rakennushankkeista, mikä viittaa siihen, että alkuaikoina voudit ovat tyytyneet Esbobyin vanhoihin rakennuksiin. Kartanolle rakennettiin uusi päärakennus vuonna 1590.⁴⁷

Espoon kuninkaankartanokausi päättyi 1600-luvun alussa, kun omistajavaihdosten jälkeen kartano läänitettiin marsalkka Gustaf Hornille.⁴⁸ Tämän jälkeen Espoonkartanoon rakennettiin uusia asuinrakennuksia ja ylläpidettiin säädyn mukaista rakennuskantaa. Gustaf Hornin jälkeen kartano siirtyi hänen tyttärentyttarelleen Brita Cruusile, jonka puoliso Fabian Wrede rakennutti uudeksi päärakennukseksi puisen barokkilinnan, joka tosin ei välttämättä koskaan ehtinyt valmistua kokonaan. 1700-luvun alussa Suuri Pohjan sota ja isonvihan aika vaikuttivat myös Espoonkartanon alueeseen jonka rakennukset joutuivat hävityksen kouriin. Sodan päätyttyä alkoi jälleenrakennuksen aika, mutta kesti 1700-luvun puoliväliin saakka, että olot palautuivat normaaliksi.⁴⁹

Espoon kartano siirtyi maaherra Anders Henrik Ramsayn hallintaan vuonna 1756. Ramsay rakennutti kartanolle uuden päärakennuksen, todennäköisesti barokkilinnan paikalle, ja

⁴⁶ Haggrén et al. 2008, 8.

⁴⁷ Haggrén & Latikka 2004, 14.

⁴⁸ Haggrén & Latikka 2004, 14. Haggrén & Latikan mukaan kartano olisi läänitetty Gustaf Hornille vuonna 1625, mutta Erkki Härön mukaan kartano olisi läänitetty jo 1607, ja se olisi siirtynyt hornin omistukseen vasta 1641. Härö 1984, 24.

⁴⁹ Haggrén & Latikka 2004, 14-15.

kehitti kartanon maataloutta.⁵⁰ Ramsay asui kuitenkin itse Porvoon lähellä.⁵¹ Espoonkartano siirtyi Anders Ramsayn kuoltua tämän veljenpojalle Otto Vilhelm Ramsaylle, joka päätti rakennuttaa säädynmukaisen, kaksikerroksisen kivirakennuksen, jonka kummallekin puolelle sijoitettaisiin suuret siipirakennukset. Rakennustyöt aloitettiin myllypadon puoleisesta, läntisestä siipirakennuksesta, joka on nykyisin kartanon päärakennus. Se valmistui 1797. Pienempi, itäinen siipirakennus valmistui 1801. Suunnitelman mukaista päärakennusta ei kuitenkaan rakennettu, ja Otto Wilhelm Ramsayn suurisuuntainen rakennussuunnitelma ei koskaan täysin toteutunut.⁵² Nykyistä päärakennusta on laajennettu vuosina 1914–1915, jolloin sen ulkoasu on muotoutunut nykyisen klassistiseen asuunsa.⁵³



Espoonkartanon päärakennus vuosien 1914-1915 uudistusten jälkeen. Kuva on otettu 1910-luvun lopulla tai 1920-luvulla. Oikealla uudistettu patosilta betonipilareilla ja teräskaiteilla. Kuva Museovirasto.

⁵⁰ Haggrén & Latikka 2004, 16.

⁵¹ Härö 1984, 24.

⁵² Wager 2004, kohdeid: 16335 Espoonkartano; Haggrén & Latikka 2004, 16; Härö 1984, 24.

⁵³ Haggrén & Latikka 2004, 16.

Kauppalaivan kapteeni Anders Gustaf Myhrberg osti Espoon kartanon vuonna 1823. Kaupan yhteydessä 48 kartanoon kuuluvista 61 tilasta myytiin eri ostajille.⁵⁴ Vuonna 1909 kartanon maista muodostettiin Esbogård Ab -niminen yhtiö, jonka omistuksessa kartano on tänäkin päivänä. Vuonna 1914 todellinen valtioneuvos August Ramsay hankki itselleen kaikki yhtiön osakkeet, mistä lähtien Esbogård Ab on ollut sukuyhtiö.⁵⁵ August Ramsay käynnisti kartanolla samana vuonna mittavat laajennustyöt. Muutostöistä vastaavaksi suunnittelijaksi palkattiin arkkitehti W. G. Palmqvist. Hän suunnitteli sekä uusia rakennuksia että uusi vanhoja. Kartanon työntekijöille rakennettiin uusia asuinrakennuksia Palmqvistin suunnitelmien mukaan 1910-luvulla. Väenrakennukset sijaitsivat kartanosta länteen, Suuren Rantatien varrella ns. Navettamäellä.⁵⁶

Myös kartanoalueen puutarhaa uudistettiin 1900-luvun alkupuoliskolla. August Ramsayn toimesta puutarha-arkkitehti Paul Olsson laati vuonna 1921 puiston laajennusta ja kunnostusta koskevan suunnitelman, joka toteutui suurimmilta osin ja jonka mukaisessa asussa puisto on edelleen. Olsson kutsuttiin uudistamaan pihaa jälleen 1940-luvulla, mutta silloin tehdyt muutokset olivat pienimuotoisempia.⁵⁷

Maanpinnan yläpuolella ei nykyään enää erotu jäänteitä Espoonkartanon aiemmista päärakennuksista, vaan pihapiiriä hallitsee nykyinen päärakennus.⁵⁸ Kartanon päärakennuksen kaakkoispuolella sijaitsee tiilinavetta, jonka talouspihalla on rakennusperintöinventoinnin mukaan ilmeisesti 1950-luvulta oleva pieni sirkkelisaha, 1910-luvulla rakennettu tiilinen paja sekä 1800-1900-lukujen vaihteesta oleva hirsinen rakennus, mahdollisesti työväen asuinrakennus. Tiilinavetan pohjoispuolella on todennäköisesti 1900-luvun ensi vuosikymmeneltä oleva työväen asuinrakennus.⁵⁹ Kartanon navetat ovat 1700-luvun lopulle asti sijainneet Mankinjoen ja Gumbölenjoen väliin jäävällä niemellä myllyrakennuksen kaakkoispuolella. Alueella on nykyisin tammea kasvava puistoalue, jossa ei erotu vanhojen rakennusten jäänteitä.⁶⁰

⁵⁴ Härö 1984, 24.

⁵⁵ Härö 1984, 24.

⁵⁶ Wager 2004, kohdeid: 16335 Espoonkartano.

⁵⁷ Hautamäki 2001, 35.

⁵⁸ Haggrén & Latikka 2004, 17.

⁵⁹ Wager 2004, kohdeid: 16335 Espoonkartano.

⁶⁰ Haggrén & Latikka 2004, 17.

Huomionarvoinen rakennus Espoonkartanon alueella on myös siltojen länsipuolella Suuren Rantatien varrella sijaitseva krouvi. Espoonkartanon krouvi on peräisin 1700-luvulta, joskin rakennusta on muutettu 1920-luvulla.⁶¹ Paikalla on ollut krouvi jo ainakin vuodesta 1779, sillä krouvi on merkattu vuoden 1779 Espoonkartanon tiluskarttaan. Aateli sai oikeuden perustaa rälssitilojen yhteyteen krouveja vuonna 1686, minkä jälkeen perustettiin useita krouveja Suuren Rantatien varrella sijaitseviin pitäjiin. Yleensä krouveja pitivät torpparit.⁶² Espoon kartanon krouvirakennuksen lisäksi Suuren Rantatien varrella sijainneista krouveista on säilynyt vain Porvoon maalaiskunnassa sijaitseva Mossakrogin pieni krouvi, joka on peräisin 1820-luvulta.⁶³

3.3. MYLLY- JA SAHARAKENNUKSET MANKINJOEN KOSKESSA

Mankinjoen koskessa on todettu olleen erikokoisia myllyjä ja sahoja niin kauan kuin alueella on ollut asutusta ja harjoitettu maanviljelyä. Kartanonkoskeen rakennettiin kaksi sahaa vuosina 1578 ja 1582. Kosken läntisen eli Sågbron ali kulkevan uoman alajuoksulla, lounaisrannalla ja uoman keskelle jäävällä pienellä saarella on luonnonkivistä rakennettua pengerrystä ja luultavasti kivijalkojen jäänteitä. Vanhoja rakenteita on kuitenkin vaikea varmuudella erottaa maaston muokkautumisen vuoksi.⁶⁴

Sågbro eli sahasilta on siis saanut nimensä Sågbron sillan alajuoksulla sijainneista sahoista. Vuoden 1750 pitäjänkarttaan saharakennusta ei ole piirretty, mutta se on sijoitettu karttaan sanallisesti, *såg qvarn*. ”Sahamylly” viittaa vesisahaan, jossa voimanlähteenä on vesivoima vesipyörän välittämänä. Vouti Olof Ångermanin vuonna 1582 perustama saha oli käytössä pitkälle 1600-luvun jälkipuoliskolle. Lautoja liikeni ajoittain myös vientiin, vaikka yksiteräisen kehäsahan työllistämiseen riitti vuosittain noin 150 tukkia, jotka hakattiin pääasiassa Espoonkartanon metsistä.⁶⁵ Kartanon sahaustoiminta siirtyi n. 1770 Nuuksion Qvarnträsketista lähtevän Qvarnträskbäcketin niskaan, joita tämän jälkeen alettiin kutsua uuden sahan mukaan nimillä Sågträsk ja Sågträskbäcken. Lupa uuden sahan perustamiselle

⁶¹ Salminen 1993, 194.

⁶² Salminen 1993, 192-193.

⁶³ Salminen 1993, 197.

⁶⁴ Muinaisjäännösrekisteri: Espoonkartano Kartanonkoski 1000015324.

⁶⁵ Ramsay (1936) 1984, 169.

Nuuksioon oli anottu jo 1766.⁶⁶ Kartanonkoskeen rakennettiin kuitenkin jälleen uusi saha todennäköisesti 1800-luvun alussa. Saha näkyy vuoden 1832 tiluskartassa. Kartanonkosken läntisessä uomassa eli Sågbron alajuoksulla oli saha aina 1900-luvun alkupuolelle asti, jolloin viimeisin saha rakennettiin kosken itäisessä uomassa sijaitsevan myllyrakennuksen kylkeen.⁶⁷



Rajaus ilmakuva vuodelta 1924. Kuvan yläreunassa keskellä näkyy myllyrakennus ja sen vasempaan kylkeen rakennettu saharakennus. Kuvan keskellä näkyy lautatarha. Kuva Museovirasto.

1550-luvulla Espoon ja Mankin kylien talonpojilla oli Mankinjoen koskessa jo kolme pientä jalkamylyä. Vuonna 1590 koskessa oli jo neljä myllyä, joissa oli yhteensä viisi paria kiviä.⁶⁸ Myllypaikka oli samoihin aikoihin saanut tullimyllyn aseman. Kartanonkoski oli Uudenmaan parhaita koskipaikkoja varhaisen vesivoimaa hyödyntäneen teollisuuden kannalta, ja sitä

⁶⁶ Kuisma 1983, 211; Tryggve Gestrin, sähköpostiviesti 31.5.2012. Espoonkartanon siltojen kohdekansio, MobA. Tryggve Gestrinin mukaan August Ramsay rakensi uuden tien Espoonkartanosta Nuuksioon sahatavaran kuljetuksia varten, ja Sågräsketin saha on nähtävissä Nuuksion kyläkartassa 1700-luvun lopulta.

⁶⁷ Haggrén & Latikka 2004, 19.

⁶⁸ Ramsay (1924) 1984, 291; Haggrén & Latikka 2004, 18.

myöten yksi syy kuninkaankartanon sijoittamiselle juuri tälle alueelle.⁶⁹ Erkki Härön mukaan todennäköisesti vuonna 1651 jalkamyllyn tilalle rakennettiin uudenaikaisempi ratasmylly.⁷⁰

Vuonna 1756 toimitettiin Espoonkartanon tiluksilla katselmus ja arviointi kartanon tilasta, sillä Anders Ramsay aikoi anoa lainaa valtionpankilta ja käyttää kartanoaan panttina. Katselmus toimitettiin 28.9.1756. Katselmuksessa todetaan, että koskeen oli rakennettu jauhomylly, jossa oli kahta kiviparia pyörittävä ylävesiratas. Mylly oli käytössä ympäri vuoden, ja sitä piti kunnossa mylläri.⁷¹ Anders Henrik Ramsay ei koskaan asettunut pysyvästi asumaan Espoonkartanoon, mutta panosti sen viljelytoiminnan kehittämiseen ja raivaustöihin. Ramsay perkautti kartanon alapuolella sijaitsevan myllykosken vuonna 1758. Hagar Nikanderin mukaan koski oli tällöin ”78 sylen pituinen ja siitä oli 10 syltä kalliota”.⁷² Nikanderin mukaan koski oli jo aiemmin kavettu neljänneskyynärän syvyiseksi, mutta Ramsay kaivautti sen kyynärän syvyiseksi.⁷³ Ramsay rakennutti vanhan jauhomyllyn tilalle uuden myllyn, joka valmistui 1777. Uudessa myllyssä oli neljä kiviparia, joita käytti pitäjän ensimmäinen pystyvesiratas. Laitteisto oli kivistä rakennetussa myllyhuoneessa.⁷⁴ Ramsayn rakennuttama myllyrakennus seisoo paikallaan tänäkin päivänä.

Vuonna 1904 myllyn seinä ilmeisesti sortui osittain. Erkki Härön mukaan tällöin madallettiin 1777 valmistuneita harmaakiviseiniä, ja rakennettiin puusta uusi toinen kerros.⁷⁵ Puuosat korvattiin nykyisellä punatiiliseinällä todennäköisesti 1920-luvulla, ja myllyn päätyseinässä oleva muistokyltti palautettiin päätyseinään. Espoon kaupunginmuseon kuvakokoelmista löytyneissä valokuvissa vuosilta 1917-1919 myllyrakennuksen toinen kerros on edelleen puurakenteinen, kuten Signe Branderin valokuvassa vuodelta 1910. Valokuva näyttää sekä Espoonkartanon päärakennuksen ulkoasun ennen vuosina 1914-15 tehtyjä uudistuksia, patosillan puiset vanhat kaiteet, sekä myllyrakennuksen vuonna 1904 rakennetun puisen toisen kerroksen. Vanhan vesirattaan tilalle vaihdettiin jo 1904 kaksi turbiinia, joista toinen antoi voimaa kartanon uudelle sähkölaitokselle.⁷⁶

⁶⁹ Haggrén & Latikka 2004, 18.

⁷⁰ Härö 1984, 28.

⁷¹ Nikander 1984, 333-334.

⁷² Nikander 1984, 334.

⁷³ Nikander 1984, 334.

⁷⁴ Wager 2004, kohdeid: 16335 Espoonkartano.

⁷⁵ Härö 1984, 28

⁷⁶ Härö 1984, 28.



Espeenkartanon päärakennus ja patoallas vuonna 1910. Taustalla hämmöttää myllyrakennus. Kuva Signe Brander / Museovirasto.

Branderin ottamassa valokuvassa näkyy lähemmässä tarkastelussa myllyrakennuksesta huomionarvoinen seikka. Rakennuksen Qvarnbron vastaisessa päätyseinässä on ikkunoiden alapuolella ovi. Ovelle on oltava ollut kulkumahdollisuus kävellen tai hevoskärryillä. Espoon kaupunginmuseon kokoelmissa olevissa valokuvissa vuosilta 1917-1919 on nähtävissä myllyn päätyseinän edusta tarkemmin. Kuvissa tie on levennetty myllyrakennuksen päätyseinään asti, mutta seinän edustalla oli tien tasausta alempana hiekkapäällysteinen ajoluiska hevoskärryille. Tien ja luiskan välissä oli puomi hevosia varten. Puomi näkyy myös Signe Branderin ottamassa valokuvassa. Vaikuttaa todennäköiseltä, että myös Qvarnbron levennyksen rakentaminen sijoittuisi samaan ajankohtaan kuin myllyrakennuksen toisen kerroksen rakentaminen puusta. Alun perin myllyrakennus ja silta on rakennettu erilleen. Vuoden 1904 uudistuksen yhteydessä on todennäköisesti haluttu mahdollistaa kulku myllylle sillalta eli päätieltä käsin, jolloin sillalle on rakennettu levennys ja uuteen myllyn toiseen kerrokseen on tehty ovi myllyyn. Kohdassa 2.2.2. esitetty Qvarnbron uudempi rakenne on

rakennustavaltaan ja kivimateriaaliltaan hyvin 1900-luvun alun kivistä rakentamiseen sopiva. Vuoden 1910 kuvan perusteella voidaan joka tapauksessa ainakin todeta, että Qvarnbro on rakennettu kiinni myllyyn viimeistään 1910 mennessä.

4. TUTKIMUSKOHTTEEN RAKENTAMINEN

4.1. ”TILL DENNA QVARN OCH DENNA BRO” – ESPOONKARTANON SILTOJEN RAKENNUSVAIHEET

Kustavilaisella ajalla (1782-1808) Suomessa rakennettiin enemmän maanteitä kuin koskaan aiemmin. Asiakirjalähteissä ei kuitenkaan ole saatavilla tarkkoja tietoja siitä, millaisia siltoja suurten tienrakennustöiden aikaan rakennettiin. Suurin osa rakennetuista silloista oli edelleen usein kivillä täytettyjen hirsiaukkujen varaan rakennettuja puusiltoja, tai siirrettäviä uivia lauttasiltoja.⁷⁷ Kiviholvisiltojen rakentaminen alkoi Suomessa 1700-luvun loppupuolella Espoonkartanon siltojen ja Tuovilan sillan (valmistunut 1781) rakentamisella, mutta kivisillat eivät yleistyneet ennen kuin niiden rakentamiseen alettiin saada riittävästi varoja ja tukea valtiolta, vaikka holvaustekniikka tunnettiin jo hyvin.⁷⁸

Teiden ja siltojen kunnossapidosta 1700- ja 1800-luvulla huolehtivat käräjäkunnat, ja niiden rakennusvelvollisuus oli jaettu pitäjäläisten kesken. Velvollisuudet oli jaettu suhteessa tilan manttaalilukuun. Niin sanotun teiden isojaon yhteydessä vuoden 1778 talvikäräjillä Espoonkartanon omistanut maaherra Anders Ramsay vaati, että hänen osuutensa tienpidosta tilansa lähellä tulisi oikeudenmukaisuuden nimissä olla pienempi kuin muiden, koska hän oli rakennuttanut Espoonkartanon alueella olleen vanhan puusillan tilalle kivisillan, joka oli maksanut hänelle huomattavia summia, eikä sitä vastedes tarvitsisi hoitaa.⁷⁹

⁷⁷ Siltojemme historia 2004, 28.

⁷⁸ Siltojemme historia 2004, 30.

⁷⁹ Nikander 1984, 101; Härö 1985.

Qvarnbron vieressä sijaitsevan myllyrakennuksen seinässä on kivinen muistolaatta, johon on kaiverrettu teksti

ÅHR 1775
 DÅ SVEA KONUNG GUSTAF III
 RESTE SIN ERICS GATU
 IGENOM NYLANDS LÄN
 LADES GRUND STENARNE.
 till
 DENNA QUARN och DENNA BRO.
 AF LÄNETS HÖFDINGE
 HÖGHER BARON GEN.LIEUT: och COM:AF KONG: MAII:
 SVERDS ORDENS STORA KORS
 A:H. RAMSAY.

Första Mölnaren Joh. Öberg

och Stenen restes

af ÖFVERMASMÄST B.B. QVIST.



Espoonkartanon myllyrakennuksen päätyseinään kiinnitetty kyltti. Kuva Petra Kotro/Mobilia 12.4.2012.

Muistokyltti siis kertoo, kuinka vuonna 1775 Ruotsin kuningas Kustaa III:n ratsastaessa Eerikinretkeään Uudenmaan halki laskeutui maaherra, korkea-arvoinen paroni ja kenraaliluutnantti, kuninkaallisen Miekkan ritarikunnan Suurristin komentaja A.H. Ramsay peruskivet tälle myllylle ja tälle sillalle. Kiven nosti ylimasuunimestari Bengt Bengtsson Qvist.⁸⁰ Qvist oli Tukholman vuorikollegion ylimasuunimestari, jonka tehtävänä oli ensisijaisesti antaa ohjeita ruukkien ja erityisesti niiden masuunien rakentamisessa. Qvist laati mm. Fiskarsin ruukin rakentamista ohjanneen ”yleiskaavan”.⁸¹ Erkki Härön mukaan Qvist on todennäköisesti suunnitellut ja mahdollisesti valvonut Espoonkartanon myllyn ja kiviholvisillan rakentamista. Qvistillä oli kokemusta masuunien hormirintojen muurauksesta eli tietotaitoa kiviholvien rakentamisesta.⁸²

Kivisiltojen rakentaminen aloitettiin siis kyltin mukaan 1775, ja ainakin yksi silta olisi valmistunut viimeistään vuoden 1778 tammikuussa pidetyille talvikäräjille. Kuten tämän selvityksen kohdassa 2.2.2. on kuvien avulla esitetty, on Qvarnbron rakenteissa nähtävissä eri-ikäisiä rakenteita. Vanhin osa Qvarnbrotta on siis rakennettu 1775-1777, samoin kuin myllyrakennuksen tänäkin päivänä nähtävillä oleva harmaakivestä muurattu alempi osa. Sillan ja myllyrakennuksen välillä on ollut alun perin huomattava väli. Sillan alapuolelta myllyrakennuksen seinää asti on kulkenut uoman molemmilla sivuilla muurit, joiden avulla vesi lienee ohjattu myllyn seinään holvatusta aukosta sisään myllyyn.

Qvarnbrotta on levennetty jälkeenkäin, minkä vuoksi tieltä katsottuna tien leveys on sen kohdalla silminnähden suurempi kuin Sägbron leveys. Kuten kohdassa 3.3. todettiin, levennyksen rakentaminen liittyy todennäköisesti myllyrakennuksen uudistamiseen 1900-luvun alussa. Kiviholvien lisäksi myös Qvarnbron siipimuureja on korjailtu vuosisatojen mittaan. Yläjuoksulta katsottuna Qvarnbron siipimuureissa näkee eri-ikäisiä rakenteita, jotka liittyvät todennäköisesti tien pengertämiseen. Siipimuurien rakenteet näkyvät molemmin puolin siltaa, myös myllyrakennuksen sivuilla.

⁸⁰ Salminen 1992, 93. Salmisen tulkinnan mukaan kyltissä alhaalla vasemmalla lukee ”Första Mästaren Joh. Åberg” eli ensimmäinen mestari Joh. Öberg. Säterier och storgårdar i Finland –teoksen mukaan kyltissä lukee ”I:sta Mölnaren” eli ensimmäinen mylläri. Nikander & Jutikkala 1936, 341.

⁸¹ Härö 1984, 28.

⁸² Härö 1984, 28.



Qvarnbron siipimuuri Espoonkartanon päärakennukselta päin katsottuna. Taustalla myllyrakennus. Qvarnbron holviaukko jää betonisen vesikourun taakse. Kuvassa näkyvä siipimuuria on korjailtu jälkeensä, sillä näkyvät kivet on lohkottu ja ladottu eri tavalla kuin 1775-1777 rakennetuissa osissa, ja muuri nousee korkeammalle kuin alkuperäinen tien taso eli sillan kansi. Kuva Petra Kotro/Mobilia 12.4.2012.

Sågbron kiviholvissa tai siipimuureissa ei ole havaittavissa samanlaisia uudempia rakenteita kuin Qvarnbrossa. Sågbro on siis tärkeimmiltä osiltaan säilynyt alkuperäisessä kunnossa. Molempia siltoja on peruskorjattu 1950-luvulla betonilla, minkä lisäksi niiden päälle on kasaantunut tien päällysteitä vuosien varrella yli puolen metrin kerros. Molempien siltojen kaiteita on myös uusittu.

4.2. SÅGBRON RAKENNUSAIKA JA KAHDEN SILLAN PROBLEMATIIKKA TUTKIMUKSISSA

Vuonna 1978 valmistuneessa selvityksessä Espoon historiallisten teiden ja polkujen tilasta Kuninkaantien mainitaan kulkevan Luoma-Kauklahti välillä Espoon kartanon sekä vanhan kivisillan ja padon kautta.⁸³ Selvityksen liitteisiin kuuluvassa Espoon kaupunkisuunnitteluviraston kartassa on esitetty historialliset tiet, kartanot, kivikautiset asuinpaikat ja vanhat kivisillat. Espoon kartanon kohdalla on karttaan merkattu kartano ja kaksi kivisiltaa. Toinen näistä on kuitenkin kartanon kaakkoispuolella sijaitseva pieni 1900-

⁸³ Vuori 1978, 4.

luvulla rakennettu kiviholvisilta. Toinen karttaan merkattu silta vaikuttaisi olevan Sågbro.⁸⁴ Paikalle on merkattu siis vain yksi silta, jonka lisäksi selvityksessä mainitaan patorakennelma.

Ottaen huomioon selvityksen ajankohdan on mahdollista, että tämä selvitys on vaikuttanut vuonna 1979 tehtyyn ehdotukseen museosilta ja -tiekohteista. Sågbron ympäristö on 1970-luvun lopussa ollut sen verran avoin, että silta on noteerattu. Qvarnbron ympäristöä sen sijaan on voinut selvityksen tekijän ja museokohteita valinneen työryhmän silmissä hallita patorakennelma, betoninen vesikouru ja vedenjohdatusputki sekä kaapelikotelo, niin että kohdalla sijaitseva kiviholvisilta on voinut näistä syistä jäädä huomaamatta. Niinpä myllyrakennuksen seinään kiinnitetyn muistolaatan on tulkittu tarkoittavan nimenomaan kosken läntisen uoman ylittävää kiviholvisiltaa, jonka ikä on ollut helpommin todettavissa ja rakenteet tutkittavissa.

Tapio Salmisen vuonna 1991 suorittama Suuren Rantatien inventointi ja sen jälkeen julkaistu tutkimus *Suuri Rantatie* (1993) ovat vaikuttaneet merkittävästi Espoonkartanon silloista tehtyihin tulkintoihin. Salminen toteaa tutkimuksessaan, että *"Espoon Espoonkartanon Qvarnbron kivisen holvisillan rakentaminen aloitettiin vuonna 1775 ja se valmistui viimeistään tammikuussa 1778. Silta sekoitetaan usein sen länsipuolella sijaitsevaan samanikäiseksi väitettyyn Sågbron siltaan, joka on nimetty tiemuseokohteeksi vuonna 1982."*⁸⁵ Salminen perustelee siltojen ajoitusta Suuren Rantatien inventointiraportissa. Hän katsoo, että myllyrakennuksen seinässä oleva kyltti, joka kertoo sillan ja myllyn peruskivien laskemisesta vuonna 1775, viittaa nimenomaan Qvarnbrohon. Salmisen mukaan kaiveruksen on erheellisesti tulkittu tarkoittavan Sågbrota siksi, että Qvarnbron siltarakenteita on ollut vaikea erottaa, koska myllyn seinä on kiinni tiessä ja myllyn puoleinen silta-aukko piilossa maakerrosten alla. Salminen katsoo, että virheellinen tulkinta on johtunut myös siitä, että vuoden 1779 tiluskartassa mylly on kuvattu erillään siltarakenteesta, mikä on myöhemmin johtanut ajattelemaan, että sillalla tarkoitetaan viereistä siltaa, kun Qvarnbron ja myllyrakennuksen väli on rakennettu yhteen.⁸⁶

⁸⁴ Kartan mittakaavan ja painojäljen vuoksi on mahdotonta sanoa tarkasti, onko kartassa ympyröity nimenomaan Sågbro vai Qvarnbro, mutta merkki vaikuttaisi olevan ennemmin Mankinjoen kosken läntisen uoman kohdalla. Joka tapauksessa paikalle on merkattu vain yksi silta. Vuori 1978.

⁸⁵ Salminen 1993, 109.

⁸⁶ Salminen 1992, 93.

Salminen siis tulkitsee Qvarnbron ja Sågbron kahdeksi erilliseksi siltakohteeksi, joista ensimmäinen olisi rakennettu 1775, ja jälkimmäinen todennäköisesti myöhemmin. Salminen toteaa, että Espoonkartanon omistaja Paroni Ramsay oli vuoden 1778 talvikäräjillä esittänyt, että Espoon kartanolle kuuluvien teiden ylläpitovelvollisuuksia tulisi vähentää, koska Ramsay oli *"antanut rakennuttaa Espoonkartanon alle vanhan ikaikaisen puusillan paikalle kivisillan"*.⁸⁷ Tämän perusteella Salmisen mukaan Qvarnbro olisi valmistunut viimeistään tammikuuhun 1778 mennessä. Salminen toteaa, että on huomionarvoista, että Ramsay puhui käräjillä vain yhdestä sillasta.⁸⁸ Salmisen mielestä tämä tuntuu tukevan ajatusta, että Sågbro olisi valmistunut vasta 1778 jälkeen.

Sågbron ikää Salminen pyrkii ajoittamaan Espoossa vuosina 1816 ja 1828 tehtyjen jakoasiakirjojen perusteella:

"Molemmat sillat on eritelty vuoden 1828 jaossa kivrakenteisina, mutta osiin jaettuna. "Sågbro" mainitaan jaossa "Stenbro 10 ½, Sågbro 14 ½, Stenbro 20" kyynärän (26,73 m) ja Qvarnbro vastaavasti "Stenbro 6, Quarnbro 12, Stenbro 20" kyynärän (32,67 m) mittaisiin osiin jaettuna. Aiemmassa vuoden 1816 jaossa Sågbro mainitaan 29 kyynärän (17,23 m) ja Qvarnbro 34 kyynärän (20,2 m) pituisena, mutta silloista ei kerrota, ovatko ne kivisiä vai puisia. [--] Vuoden 1828 jakoa ei voi käsittää niin, että yhden sillan asemasta paikalla olisi ollut kolme siltaa, vaan sillat on luultavasti osuuksien jyvittämiseen liittyvistä syistä jaettu mittauksessa kolmeen osaan. Espoon vuoden 1828 mittauksessa käytettyä tapaa jakaa kivisillat osiin ei ole tavattu missään muussa Rantatien alueella tehdyssä tien- tai siltojen jaossa. Vuosien 1816 ja 1828 jaoissa ilmoitettujen pituuksien erojen syy on epäselvä. Inventoitaessa toukokuussa 1991 mitattu Sågbron kivrakenteen pituus oli 17,20 metriä ja sen päällä olevan betonivahvikkeen pituus oli 24,50 metriä. Kivrakenteen pituus vastaa vuoden 1816 jaon mittaa ja myöhemmin 1900-luvulla korjatun kansirakenteen pituus lähentelee 1828 jaon mittaa."⁸⁹

Salmisen mukaan edellä mainittujen mittojen vertailun perusteella voidaan olettaa Sågbron olleen kiveä vuonna 1816. Hän kuitenkin jatkaa, että todennäköisesti silta olisi rakennettu pian Qvarnbron rakentamisen jälkeen, sillä vuoden 1816 jaossa siltaa ei mainita uudeksi, eikä 1808-09 käydyin Suomen sodan aikaan tai heti sen jälkeen olisi todennäköisesti kivisillan rakentamiseen ryhdytty.⁹⁰ Salminen kyllä huomioi, että Espoon rakennuskulttuuria 1980-luvulla inventoinut Erkki Härö piti Espoonkartanon siltoja yhtenä, kaksiholvisena siltana,

⁸⁷ Salminen 1992, 93; vrt. Nikander 1984, 101.

⁸⁸ Salminen 1992, 93.

⁸⁹ Salminen 1992, 93-94.

⁹⁰ Salminen 1992, 94.

mutta ei nähtävästi pitänyt tätä vartenotettavana vaihtoehtona omien tutkimustensa pohjalta.⁹¹ Salminen kuitenkin huomauttaa, että vuonna 1917 otetun valokuvan mukaan siltojen pohjoisreunassa olisi ollut yhtämittäinen pitkälle Espoon kartanon eteen jatkuva kiviaita.⁹² Vuonna 1924 otetussa ilmakuvassa yhtämittäinen jatkuva aita siltojen kohdalla on näkyvillä.



Rajaus ilmakuvasta vuodelta 1924. Kuvan alareunassa kulkee Kuninkaankartanontie. Oikealla Espoonkartanon päärakennus. Tien pohjoisreunaa kulkee molempien siltojen kohdalla yhtämittäinen pitkä kaide. Kuva Museovirasto.

Koska siltapaikka sijaitsee merkittäväällä liikenneväylällä Suuren Rantatien varrella, on paikalla ollut ennen kivisiltoja puusta rakennetut sillat. Puusilloista löytyy syyskäräjiltä 1760-luvulta mainintoja, jotka löytyvät Hagar Nikanderin tutkimuksesta. Nikanderin 1984 tekemää Espoon 1700- ja 1800-lukujen historiaa käsittelevää teosta on arvosteltu, koska Nikander perusti tutkimuksensa lähinnä käräjäasiakirjoille, samoin kuten 1920- ja -30-luvuilla Espoon historiaa tutkinut August Ramsay. Nikanderin tutkimuksessa on kuitenkin kaksi mainintaa Espoonkartanon silloista ajalta, jolloin siltapaikalla oli puusillat, jotka on syytä ottaa huomioon myös tässä selvityksessä. Nikanderin mukaan vuonna 1760 todettiin kahden sillan Turun ja Helsingin välisellä maantiellä eli Suurella Rantatiellä olevan huonokuntoisia. Toinen

⁹¹ Vrt. Härö 1984, 29.

⁹² Salminen 1992, 94.

silloista oli Espoonkartanon alueella oleva silta. Nikanderin mukaan *"Espoonkartanon alapuolella olevan sillan itäpää oli tosin korjattu, mutta länsipää oli laho ja rikkinäinen--"*.⁹³ Syyskäräjillä 1760 oli sakotettu sillan kunnossapidon laiminlyönnistä asianomaisia, koska silta kuului yleiseen maantiehen.⁹⁴ Seuraavan kerran Espoonkartanon sillat mainittiin vuoden 1768 syyskäräjillä, jolloin Nikanderin mukaan olivat sekä *"Träskändan että Espoonkartanon kohdalla olevat sillat joutuneet niin "pahamaineiseen ja rappeutuneeseen tilaan", ettei kukaan voinut niitä ylittää ilman hengenvaaraa varsinkaan kärryillä tai ratsastaen."*⁹⁵ Espoonkartanon läheisyydessä ei ole muita varteenotettavia siltapaikkoja, joihin edellä mainitut syyskäräjien asiakirjat voisivat viitata, kuin Sågbron ja Qvarnbron siltapaikka. Niinpä ainakin 10–20 vuotta ennen kivihoivasiltojen rakentamista siltapaikalla on aikalaisten silmissä ollut yksi kaksiosainen silta, jonka itä- ja länsipää on piirretty myös vuoden 1750 pitäjänkarttaan.

Siltojen rakennusajankohdasta voi tietyiltä osin antaa viitettä Espoonkartanon omistussuhteissa tapahtuneet muutokset ja taloudellinen tila 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun alussa. Nikanderin mukaan Anders Henrik Ramsaylla ei ollut poikia perillisiksi, joten tämä oli luvannut tehdä tiluksensa sääntöperintötiloiksi sille veljenpojistaan, joka avioituisi Ramsayn tyttären Sofia Lovisan kanssa. Sofia avioitui vuonna 1775 Otto Vilhelm Ramsayn kanssa, ja tammikuussa 1778 Anders Henrik Ramsay laati nuorelle parille lahjakirjan Espoonkartanosta. Nikanderin mukaan pariskunta sai tilan kuitenkin haltuunsa luultavasti vasta 1782 Anders Henrik Ramsayn kuoltua. Otto Vilhelm Ramsay rakennutti kartanolle uusia rakennuksia, mm. nykyisen päärakennuksen. Kaikkia suunnitelman mukaisia rakennuksia ei kuitenkaan saatu valmiiksi, sillä Otto Vilhelm Ramsay halvaantui 1793, ja joutui panttaamaan osan maaomaisuudestaan Porvoossa. Otto itse kuoli vuonna 1806 ja perheen kolme poikaa menehtyi vuosina 1802 ja Suomen sodassa 1808-1809. Kartanon omistus pysyi Sofia Lovisan omistuksessa vuoteen 1816, mutta hän muutti Ruotsiin jo 1813 tyttäriensä luokse. Kartanon taloudellinen tila oli huono ja velat kasvoivat kartanon ollessa Sofian omistuksessa. Sofian menehdyttyä 1816 kartanon peri ainoa perheen elossa oleva poika, Adolf Henrik, mutta tämä joutui myymään tilan langolleen Anders Gustav Myrbergille jo vuonna 1823, sillä Adolf Henrikin saamat kuolinpesän varat olivat pääasiassa velkojen rasittamia maatiloja.⁹⁶

⁹³ Nikander 1984, 104.

⁹⁴ Nikander 1984, 104.

⁹⁵ Nikander 1984, 105.

⁹⁶ Nikander 1984, 335-336.

Salmisen tulkinnan mukaan toinen Espoonkartanon silloista eli Sågbro olisi rakennettu vasta vuoden 1778 jälkeen, kuitenkin viimeistään 1816 mennessä. Verrattaessa kartanon omistussuhteiden muutosta 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun alussa ja jatkuvasti huonontunutta taloudellista tilaa, vaikuttaa epätodennäköiseltä, että niin suurta rakennushanketta kuin kivisillan rakentaminen olisi voitu toteuttaa ainakaan 1800-luvulla. 1780- ja 1790-luvuilla Otto Vilhelm Ramsay rakennutti kyllä uusia rakennuksia, mutta sillan rakentamisesta ei ole mainintoja. Otto Ramsayn halvautumisen ja kuoleman myötä rakennushankkeet päättyivät.

Kivisillan rakentaminen oli nimenomaan Anders Henrik Ramsayn hanke. Tämän nimi on kaiverrettu myllyrakennuksen kyljessä olevaan muistolaattaan. A. H. Ramsay halusi tulla muistetuksi merkittävänä miehenä, joka korvasi huonokuntoiset puusillat uudenaikaisilla kivisilloilla, jotka säilyisivät paikalla pitkään ja joita ei tarvitsisi kunnostaa kuten puusilloja. Espoonkartanon siltojen molemmat kiviholvit olisi siis todennäköisesti rakennettu viimeistään A.H. Ramsayn kuolemaan eli vuoteen 1782 mennessä. Siltojen rakentamisnopeutta on vaikea määritellä. Rakennushanketta, johon sisältyi myös myllyrakennuksen rakentaminen, on ollut valvomassa asiantunteva ylimasunimestari Tukholmasta. Voidaan arvioida, että työt olisivat sujuneet kohtalaisen hyvin hänen ohjeistuksellaan. Kiviaines on todennäköisimmin louhittu samanaikaisesti molempia siltoja ja myllyä varten. Voi siis olla, että molemmat kiviholvit olisi saatu valmiiksi jo vuosien 1775–1777 välillä. Vuoden 1778 talvikäräjillä A. H. Ramsay olisi viitannut valmistuneella kivisillalla molempiin kiviholveihin. Mikäli sillat olisikin rakennettu yksi kerrallaan, ei yhden sillan rakentamisessa ole todennäköisesti kestänyt pidempään kuin kaksi vuotta, jolloin molemmat sillat olisivat olleet valmiina 1770-luvun loppuun mennessä. Ei ole myöskään olemassa perusteita sille, että toinen silloista olisi rakennettu vasta huomattavasti ensimmäisen jälkeen, tai että ne olisivat olleet erillisiä rakennushankkeita.

4.3. TIELINJAUS JA ESPOONKARTANON SILLAT HISTORIALLISSA KARTOISSA

Suuren Rantatien linjaus on syntynyt pitkän ajan kuluessa. Espoonkartanon siltojen kohdalla tien linjauksen voidaan tulkita muuttuneen hieman uuden myllyrakennuksen ja kiviholvisiltojen rakennusvaiheessa. Vuoden 1750 pitäjäkartassa on huomattavissa tien linjauksessa pieni kaari siirryttäessä Sågbroilta Qvarnbrolle. Vuoden 1779 tiluskartassa tien linja on sen sijaan suoristettu. On mahdollista, että jo ennen uuden myllyrakennuksen

rakentamista suoritetun kosken louhinnan yhteydessä tielinjaa on suoristettu. Todennäköisesti niin on kuitenkin tehty viimeistään päätettäessä uuden myllyrakennuksen sijoituspaikasta. Fonséenin karttaan on merkattu Sågbron alajuoksulle "såg qvarn" eli sahamylly ja Mankinjoen uomien itäpuolelle "hjul qvarn" eli pyörä-/ratasmylly ja "mjölnare stuga" eli mylläriin tupa.



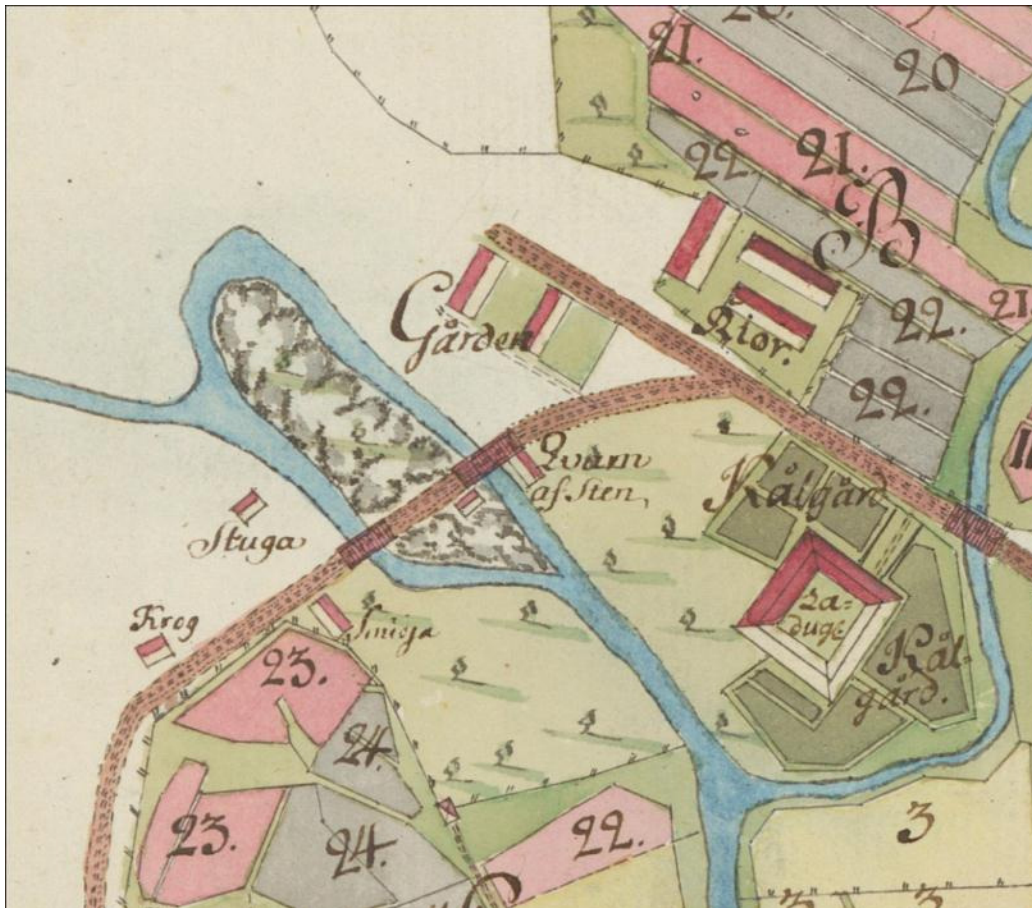
Rajaus Fredrik Johan Fonséenin laatimasta pitäjänkartasta vuodelta 1750. Alkuperäinen kartta on Ruotsin valtionarkistossa.

Espoonkartanon alueesta on laadittu suurimittakaavainen tiluskartta vuosina 1687, 1779 ja 1832. Näistä vanhimmasta on säilynyt vain karttaan liittyvä seliteosa ja verollepano, alkuperäistä karttaa ei ole tallessa.⁹⁷ Tätä selvitystä varten on tutkittu vuosien 1779 ja 1832 tiluskarttoja, mutta ei vanhimman kartan säilyneitä seliteosia.

Vuoden 1779 tiluskartassa erottuvat jo molemmat sillat ja uusi myllyrakennus. Tiluskartta ei tosin ole tehty täysin mittakaavaan, ja esimerkiksi myllyrakennus on piirretty uoman oikealle puolelle, eikä suoraan sen jatkeeksi mihin se todellisuudessa rakennettiin. Patoallasta ei

⁹⁷ Haggrén & Latikka 2004, 5.

myöskään tämän kartan perusteella ollut rakennettu vielä vuonna 1779. Huomionarvoista tässä kartassa on kuitenkin se, että tien linjaus Mankinjoen uomien kohdalla on täysin suora ja vastaa jo nykyistä linjausta. Lisäksi molemmat Espoonkartanon sillat on piirretty karttaan samanlaisina. Mikäli vain Qvarnbro olisi rakennettu kiviholvisillaksi vuoteen 1779 mennessä, ja Sågbron kohdalla olisi edelleen ollut vanha puusilta, olisi sillat voitu merkitä myös karttaan eri tavalla.



Rajaus vuoden 1779 Espoonkartanon tiluskartasta. Carl Hagströmin laatima kartta kartanon peltoalueista oli itse asiassa suunnitelmakartta, jossa keskeisiä olivat peltolohkot. Karttaan merkittiin vain osa alueen rakennuskannasta, sillä kartalla oli tarkoitus lähinnä osoittaa, mitkä peltolohkot olivat kunkin kartanon alustalaistalonpojan hoidettavana. Haggrén & Latikka 2004, 5. Alkuperäinen kartta on Kansallisarkistossa.

Vuosina 1832–1833 Espoonkartanon mailla pantiin toimeen isojako, jonka yhteydessä kartanon tilukset kartoitettiin. Isojakokartasta näkyvät myös kartanonkosken alueella tapahtuneet muutokset. Tielinjaus on pysynyt suorana, kuten vuoden 1779 tiluskartassa. Myllyrakennus on piirretty suoraan kosken itäisen uoman jatkeeksi. Patoallas ja patosilta ovat ilmestyneet itäiseen uomaan. Vaikuttaa myös siltä, kuin karttaan olisi piirretty myös

Sågbron pohjoispuolelle pato. Patorakennelmasta ei kuitenkaan ole enää havaittavissa jäänteitä. Uudempi, betoninen pieni pato löytyy kauempaa Sågbron pohjoispuolelta.



Rajaus vuoden 1832-33 isojakokartasta. Alkuperäinen kartta on Kansallisarkistossa.

Isojakokarttojen pohjalta koottiin Espoosta uusi pitäjänkartta. Tämä vuoden 1843 pitäjänkartta ei tarjoa yhtä yksityiskohtaista näkymää Espoonkartanon siltojen alueeseen kuin tiluskartat, mutta siinä on nähtävissä tielinjaus, myllyrakennus ja patoallas. Niiden lisäksi karttaan on piirretty vain Espoonkartanon merkittävimmät rakennukset. Kartasta voidaan kuitenkin todeta tielinjaus ja myllyrakennuksen ja patoaltaan merkittävyys maamerkkeinä.



Rajaus vuoden 1843 pitäjänkartasta. Alkuperäinen kartta on Kansallisarkistossa.

Edellä kuvattujen historiallisten karttojen lisäksi aluetta on kuvattu ns. senaatin kartassa, joka on laadittu venäläisen topografisen kartan ja vuosien 1871 ja 1885 mittausten pohjalta. Kyseessä on vanhin kartta, jossa näkyvät myös korkeuskäyrät.⁹⁸



Rajaus vuoden 1885 kartasta. Espoonkartanon kohdalle on merkattu Sägbron ja Qvarnbron siltapaikat, myllyrakennus, ja Sägbron alajuoksulle saharakennus. Alkuperäinen kartta on Kansallisarkistossa.

⁹⁸ Haggrén & Latikka 2004, 5. Alkuperäinen kartta on Kansallisarkistossa, Senaatin kartat VI 28, VII 28.

5. ESPOONKARTANON SILLAT VALMISTUMISENSA JÄLKEEN

5.1. MAISEMAKOKONAISUUS NYT VERRATTUNA ALKUPERÄISEEN

Maisemakokonaisuus on säilynyt monilta osin hyvin samanlaisena, kuin mitä se on ollut siltojen rakennusaikaan 1700-luvun lopulla. Qvarnbron kyljessä oleva myllyrakennus on rakennettu samanaikaisesti siltojen kanssa. Vaikka myllyrakennuksen ylempi kerros onkin uudistettu useaan otteeseen ja sen nykyinen tiilirakenne 1900-luvun alun tuote, on rakennus ollut alusta lähtien yhtä massiivinen sen 1777 valmistuneen kivijalan perusteella. Espoonkartanon nykyinen päärakennus on rakennettu pian siltojen rakentamisen jälkeen. Qvarnbron yläjuoksulla sijaitseva patoallas on sekin todennäköisesti valmistunut melko pian siltojen ja uuden myllyn rakentamisen jälkeen.⁹⁹ Patoallasta ei ole piirretty vuoden 1779 tiluskarttaan, mutta se löytyy vuoden 1832 tiluskartasta ja 1843 pitäjänkartasta. Joen itäinen uoma on kuitenkin todennäköisesti padottu pian myllyrakennuksen valmistumisen jälkeen, ja patoallas on muotoutunut uoman ja saarekkeen muotojen mukaiseksi.

Siltojen länsipuolella Finnsinmäellä on ollut asutusta eli rakennuskantaa jo ennen kivisiltojen ja uuden myllyn rakennusaikaa. Samoin siltojen länsipuolella sijaitseva krouvirakennus on ollut paikallaan jo 1700-luvulta lähtien. Espoonkartanon rakennukset ja puistoalue sekä patoallas kokivat suuria uudistuksia 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä, ja ne ovat pääasiassa sen aikaisessa asussaan. Kosken uomien väliseltä saarelta näkee maanpinnan nousun aivan kuten kartanon portinpielien pylväiden kohdalta. Saarelta patosillalle on näkyvissä vanhoja polkua reunustaneita kiviä, jotka ovat huomattavasti matalammalla kuin kulkureitin nykyinen tienpinta. Kaukalahden suunnasta tultaessa tien oikealla puolella kartanon pihaa reunustava kiviaita on piirretty jo vuoden 1832 tiluskarttaan, joten se lienee ollut paikallaan ainakin 1800-luvun alkupuolelta lähtien.¹⁰⁰

Siltojen ja tien osalta maisema on myös muuttunut niiden valmistumisajoista. Tien taseus on noussut jopa 70 cm alkuperäisestä. Myös siltojen läheisyydessä piha-alueiden ja niille johtavien teiden maanpinta on noussut huomattavasti, minkä näkee esimerkiksi pihateiden vanhojen kiveysten reunoista, jotka ovat nyt useamman kymmentä senttiä maanpinnan

⁹⁹ Mikäli vuosina 1775–1777 rakennetussa ensimmäisessä pystyvesirattaalla toimineessa myllyssä on ollut alavesiratas, myllyn toiminta ei välttämättä ole tarvinnut patoa. Ylävesirattaan toiminnalle pato on välttämätön. Tämä voi selittää myllypadon puuttumisen 1779 kartasta. Toisaalta patorakennelmia löytyy myös myllyillä, joissa on alavesirata, sillä niitä tarvitaan myös veden tulon sääntelyyn.

¹⁰⁰ Haggrén & Latikka 2004, 18.

alapuolella. Qvarnbron kohdalla tietä on myös levennetty todennäköisesti viimeistään 1904–1905. Siltojen nykyiset kaiteet ovat eri korkeudella kuin mitä siltojen valmistumisaikaan. Myös esimerkiksi Qvarnbron vierestä kulkevan kartanon päärakennukselle johtavan pihatien portinpielet lienevät madaltuneet maanpinnan nousun myötä. Säterier och storgårdar -teoksessa vuodelta 1936 on kuva Sågbrosta. Tässä kuvassa betonivalua ei ole, eikä tien pinnalla vaikuta olevan muuta kuin mahdollisesti hieman ruohokasvustoa sillan reunalla, mikä viittaisi hiekkapäällysteeseen sillalla. Tien taseus on alkuperäisen kivirakenteen yläreunan mukainen. Kiviset kaidepilarit näkyvät kokonaisuudessaan, ja ne kannattelevat puista johdetta, jonka korkeus on hieman kivipilarien puolivälin yläpuolella.¹⁰¹ Vuoden 1979 museokohde-ehdotuksessa on liitteenä kuva Sågbrosta vuodelta 1967.¹⁰² Erkki Härön Espoon rakennusperintöä käsittelevässä teoksessa on kuvia Sågbrosta ja myllyrakennuksesta 1980-luvun alusta.¹⁰³ Näistä kuvista voidaan todeta, että valittaessa Sågbrota museosillaksi sen kaiteet ovat koostuneet kivipilareista ja puisista johteista, ja tien taseus on ollut huomattavasti alempana kuin tänä päivänä, vaikka se olikin jo hieman noussut 1980-luvulla verrattuna 1930-luvun kuvaan.

Kivisiltojen alkuperäinen päällystemateriaali on todennäköisesti ollut hiekka. Mahdollisia vaihtoehtoja ovat myös puukannet tai kiveys. Espoonkartanon siltojen alkuperäisistä päällysteistä ei ole tietoa. Vuosien 1917–1919 valokuvissa tienpäällyste on hiekka. Myös vuoden 1924 ilmakuvasa siltojen kohdalla tie näyttää hiekkatieltä, jollaisena se jatkuu molempiin suuntiin. Koska tien taseus on noussut jopa 70 cm, on vanhimpia säilyneitä päällysteitä mahdotonta nähdä uusien päällysteiden takia. Olisi kuitenkin mahdollista arkeologisin tutkimuksin esimerkiksi kairaamalla selvittää, mitä päällystemateriaalia on säilynyt lähinnä varsinaista kivirakennetta. Vuoden 1924 ilmakuvasa nykyisen tammimetsän alueella on pelto tai niitty. Tammet ovat siis kasvaneet nykyiseen huomattavaan kokoonsa alle sadassa vuodessa.

5.2. ESPOONKARTANON SILLAT SUOMEN SILTOJEN JOUKOSSA

Suurin osa Uudellamaalla inventoiduista kivihoivisilloista ajoittuu Tapio Salmisen mukaan 1880-luvun ja 1930-luvun välille.¹⁰⁴ Espoonkartanon siltojen lisäksi Suomen vanhimpiin

¹⁰¹ Nikander & Jutikkala 1936, 338.

¹⁰² Espoonkartanon siltojen kohdekansio, MobA.

¹⁰³ Härö 1984, 28-29.

¹⁰⁴ Salminen 1992, 94.

kiviholvisiltoihin kuuluu Mustasaarella sijaitseva Tuovilan silta, joka on yksi Liikenneviraston museokohteista.¹⁰⁵ Tämä kaksiosainen silta on rakennettu vuosina 1780-1781. Tuovilan sillasta laati piirustukset yli-intendentti Carl Fredrik Adelcrantz Tukholmassa, ja kuningas Kustaa III vahvisti ne tammikuussa 1779. Saman vuoden syksyllä tehtiin kuitenkin uusi ehdotus sillan rakentamisesta toiseen paikkaan. Uudessa, Vaasan hovioikeusrakennuksen arkkitehti Johan Elfströmin valmistelemassa suunnitelmassa tie kulki pitkulaisen saaren yli, jolloin silta voitiin rakentaa tekemällä kaksi lyhyempää siltaa yhden sijasta. Näin sillan kustannukset saatiin lopulta noin puoleen alkuperäisen suunnitelman mukaisesta kustannusarviosta.¹⁰⁶

1700-luvulta ei Suomessa ole säilynyt muita kiviholvisiltoja kuin Espoonkartanon ja Tuovilan sillat. Henrik Porthan mainitsee vuonna 1791 valmistuneessa kirjoituksessaan Turun lähellä olleen puron yli vievän pienen holvatun kivisillan. Sen sijaintia ei ole pystytty paikallistamaan, ja sen rakentamisen ajankohta on epäselvä.¹⁰⁷ Muiden museosiltojen joukossa Espoonkartanon sillat muodostavat ainutlaatuisen kokonaisuuden. Vaikka Tuovilan siltakin on kylmämuurina rakennettu, sen kolmesta kiviholvista koostuva kaksiosainen rakenne on kuitenkin selvästi erilainen kuin Espoonkartanon siltojen. Useimmat 1800-luvulla rakennetut kiviholvisillat ovat nekin jo uudenaikaisella tekniikalla toteutettuja ja erityyppisestä kivistä rakennettu. Muntin silta Taivassalossa muistuttaa ulkoisesti Espoonkartanon siltoja ja on rakennustavaltaan samanlainen kylmämuuri. Se on kuitenkin rakennettu vasta 1850.¹⁰⁸ Myös Lapijoen silta Eurajoella on luonnonkivistä ladottu, mutta se on pitkä kolmiaukkoinen silta, joka on rakennettu vasta 1882-3.¹⁰⁹ Espoonkartanon siltojen sijainti kosken kahden uoman kohdalla tekee niistä merkittävät, sillä siltapaikka liittyy vesivoiman varhaiseen käyttöön.

5.3. SILTOJEN NYKYKUNTO

SITO Oy on tehnyt Sågbron sillasta kuntoarvion huhtikuussa 2010. Kuntoarviossa huomattiin, että Sågbro toimii kevään tulva-aikaan jokea padottavana rakenteena, mistä johtuen osa

¹⁰⁵ Liimatainen 2007, 128-130.

¹⁰⁶ Koponen 1983, 10-11.

¹⁰⁷ Salminen 1993, 108-109. Siltojemme historia –teoksessa mainitaan Porthanin kertoneen vuonna 1794 Qvarnbron olleen Suomen ensimmäinen kivisilta, mikäli ei lasketa mukaan sitä, joka on Turun lähellä rakennettu puron yli. Teoksessa ei kuitenkaan ole käytetty lähdeviitteitä joten tietoa ei ole tarkastettu tätä selvitystä varten, eikä sitä näin ollen voi pitää luotettavana. Siltojemme historia 2004, 30.

¹⁰⁸ Tie yhdistää 1986, 80; Liimatainen 2007, 44.

¹⁰⁹ Tie yhdistää 1986, 82; Liimatainen 2007, 48-49.

tulvavesistä kulkeutuu rakenteen läpi. Lisäksi huomautettiin sekä holvissa että kantamuurissa olevista yksittäisistä halkeilleista kivistä ja holvin laella muita alempana sijaitsevista kivistä. Kuntoarvion mukaan betoninen tukireunus oli paikoin rapautunut niin pahasti, että graniittiset kaidepylväät olivat paljastuneet, mikä vaarantaa kaiteen kestävyuden. Kantavan holvirakenteen kannalta Sågbro on tyydyttävässä/välttävissä kunnossa. Välitöntä vaaraa sillan kantavuudelle ei ollut havaittavissa, mutta arviossa tarkennetaan, ettei Sågbron ikäistä siltaa ole koskaan rakennettu kestävämmän nykyisiä liikennekuormia, mikä jo itsessään on epävarmuustekijä kantavuuden kannalta. Lisäksi todetaan, että sillan rakenteiden läpi kulkevat tulvavedet ovat todennäköisesti huuhtoneet hienoainesta pengerrakenteen sisältä pois, mikä vaikuttaa kivi- ja holvirakenteen stabiliteettiin.¹¹⁰ Kuntoarviossa todetaan, ettei siltarakenteen kantavuutta nykyisille liikennekuormille voida mitenkään luotettavasti osoittaa eri tekijöistä johtuen. Painorajoituksen poistamista ja raskaan liikenteen sallimista siltakannelle ei suositeltu.¹¹¹

Uudenmaan ELY-keskus teki kuntoarvion valmistumisen jälkeen Sågbrolle suunnitellusta peruskorjauksesta lausuntopyynnön Espoon kaupunginmuseolle toukokuussa 2010. Lausuntopyynnössä todetaan, että sillalle on asetettu painorajoitus vuonna 2009 siipimuureissa ja holvissa todettujen kivien siirtymisistä sekä vesirajassa kantamuurin kivien sortumista johtuen, mutta siltarakenteen kantavuutta nykyliikennekuormille ei voida luotettavasti osoittaa laskennallisesti, mistä syystä ehdotetaan peruskorjausta. Peruskorjauksessa siltarakennetta ehdotettiin uusittavaksi siten, että sillan päälle rakennettaisiin uusi teräsbetoninen laattasilta, joka perustettaisiin teräspuikiporapaaluilla sillan läpi peruskallioon. Uusi ja vanha rakenne olisi erotettu toisistaan niin, ettei vanhalle kivi- ja holvialueelle kohdistuisi enää liikennekuormia, mikä säilyttäisi vanhan rakenteen mahdollisimman hyvin entisenlaisena.¹¹² Espoon kaupunginmuseo vastusti korjaussuunnitelmaa.¹¹³

SITO Oy:n korjausehdotus oli siinä mielessä puutteellinen, että siinä käsiteltiin vain Sågbron korjaustarvetta, ja ehdotuksen mukaan vain Sågbrolle olisi rakennettu uusi kansi. Qvarnbro on kuitenkin rakenteiltaan samanlainen kuin Sågbro, ja vaikka se on näennäisesti säilynyt

¹¹⁰ Kuntoarvio Sågbron silta (U-127), Espoo. Sito Oy 14.4.2010. MobA Espoonkartanon sillat –kohdekansio.

¹¹¹ Kuntoarvio Sågbron silta (U-127), Espoo. Sito Oy 14.4.2010. MobA Espoonkartanon sillat –kohdekansio.

¹¹² Lausuntopyyntö 20.5.2010 Uudenmaan ELY-keskus. MobA Espoonkartanon sillat –kohdekansio.

¹¹³ Tryggve Gestrin, haastattelu 12.4.2012.

hyvässä kunnossa sitä suojaavien myllyn ja padolta tulevien rakennelmien takana, se ei tee Qvarnbron rakennetta kestävämmäksi kuin Sågbron. Molempiin siltoihin tulisi siis suhtautua samanlaisella huolella ja pohtia ratkaisut, joilla molempien siltojen säilyminen taataan. Vain toisen sillan päällystäminen uudella kannella tukirakenteineen olisi myös voinut tuoda ongelmia tien tasauksen määrittelyn kanssa Qvarnbron kohdalla. Siltojen korjaustarpeen määrittelyyn vaikuttaa erityisesti se, millaista kuormitusta niiden halutaan kestävän. Ne on rakennettu alkujaan kestämään hevosten vetämiä kärriä, eli maksimissaan nykyaikaisen henkilöauton aiheuttamaa kuormitusta.

Myös Espoonkartanon alueen suurin maanomistaja Esbogård Ab on ollut huolissaan Espoonkartanon siltojen kunnosta. Vuonna 2007 Esbogård Ab:n toimitusjohtaja Johan Wallin otti yhteyttä Espoon kaupungin teknisen keskuksen projektipäällikkö Juha Saarikoskeen kertoen Espoonkartanon sillan huonosta kunnossapidosta. Wallinin mukaan Tiehallinto olisi laiminlyönyt sillan kunnossapitoa aina 1960-luvulta lähtien. Erityisenä huolenaiheena Wallinilla oli tienpinnan korotus tien päällystämisen myötä, mikä aiheutti erityisesti myllyrakennuksen kohdalla laajoja kosteusvaurioita veden valuessa tieltä myllyn seiniä pitkin. Wallin huomautti myös 1970-luvulla rakennetun kaapelikotelon huonosta kunnosta ja sen sillan ulkonäköä rumentavasta vaikutuksesta.¹¹⁴ Juha Saarikoski välitti tiedon Tiehallintoon. Tiehallinnosta kuitenkin todettiin, ettei tien tasauksen muutokselle ja päällysteiden purkamiselle ollut olemassa perusteita. Sen sijaan ehdotettiin, että tiepiiri kustannuksellaan asentaisi salaojaputket sekä patolevyt myllyrakennuksen tien viereistä seinäpintaa vasten, sekä pintavesikourut, joiden avulla pintavedet ohjattaisiin tieluiskiin.¹¹⁵ Ehdotetut korjaukset on ilmeisesti toteutettu, sillä myllyrakennuksen seinustalla voi nähdä patolevyä/eristekangasta ja muovikourua. Tryggve Gestrinin mukaan vesi kulkeutuu kuitenkin edelleen tiiliseinän läpi, mikä on nähtävissä myllyrakennuksen sisäpuolelta. Huomionarvoista vuonna 2007 käydyssä keskustelussa on myös se, että Esbogård Ab:n edustaja puhuu yhdestä sillasta tarkoittaen molempia Espoonkartanon siltoja, ja Tiehallinto tulkitsi valituksen koskevan vain Qvarnbrotta.

Espoon kaupunginmuseon intendentin Tryggve Gestrinin mukaan erityisesti Sågbron silta kärsi Espoon Kauklahdessa vuonna 2006 järjestettyjen asuntomessujen aikaan siitä, että

¹¹⁴ Johan Wallinin sähköpostiviesti 21.8.2007. MobA Espoonkartanon sillat -kohdekansio.

¹¹⁵ Leo Koivula (hankintapäällikkö, Uudenmaan tiepiiri, Tiehallinto) sähköpostiviesti 15.10.2007. MobA Espoonkartanon sillat -kohdekansio.

Kuninkaankartanontietä pitkin kulki messualueelle raskaita ajoneuvoja, mikä aiheutti vaurioita Sågbrölle. Sillan rakenteista irtosi tällöin kivilohkareita. Vauriot on sittemmin korjattu.¹¹⁶ Sillan betonikansi on murtunut useasta kohdasta. Espoon kaupunginmuseon näkemyksen mukaan Espoonkartanon siltojen päältä tulisi poistaa uudet hiekka- ja asfalttikerrokset ja palauttaa tien tasaus alkuperäiselle korkeudelleen. Kaupunginmuseon mukaan myös teräskateet tulisi purkaa ja tarvittaessa korvata historialliseen siltaan sopivalla kaiteella. Molempien siltojen kiviholveja pidetään hyväkuntoisina.¹¹⁷ Kaukalahden asuntomessujen jälkeen silloille asetettiin 16 tonnin painorajoitus, mikä estää raskaan liikenteen kulkemisen Kuninkaankartanontietä pitkin.

Opasteet Espoonkartanon silloille ovat vanhentuneita. Molemmista suunnista Kuninkaankartanontietä saavuttaessa opaste jää helposti huomaamatta. Kaukalahden suunnasta se tulee vastaan liian aikaisin, niin sanotusti väärän sillan kohdalla, ja Finnsinmäen suunnasta tultaessa se sijaitsee menosuuntaan nähden tien vasemmalla puolella puuston keskellä. Espoon kaupungin uusima Kuninkaantiestä ja Espoonkartanon museosillasta kertova kyltti on sinänsä uudenaikainen ja hyvin toteutettu, mutta siinä kerrottu informaatio on erityisesti silloista puhuttaessa puutteellista ja tulisi uusia. Levähdyspaikka, jossa infotaulu sijaitsee, on kooltaan melko pieni ja riittää vain noin kahden auton pysäköintitilaksi.

5.4. SILTOJEN TULEVAISUUS

Espoonkartanon siltojen tulevaisuuden näkymät riippuvat etenkin mahdollisesta tieosuuden omistussuhteen muutoksesta. Espoonkartanon alueen kattava Mynttilän kaavaluonnos on ollut nähtävillä 24.5.-22.6.2010. Kaavaluonnoksessa Espoonkartanon lähiympäristöön (lähinnä nykyisille peltoalueille) on kaavoitettu pientaloalueita. Kuninkaankartanontie on kaavaluonnoksessa esitetty jalankululle ja polkupyöräilylle varatuksi kaduksi, jolla tontille ajo ja joukkoliikenne on sallittu. Aluearkkitehti Merja Kiviluodon mukaan kaavoituksessa ei ole toistaiseksi käsitelty mahdollisuutta tehdä tieosuudesta Espoonkartanon siltojen kohdalla pelkkä kevyen liikenteen väylä. Henkilöauto- ja muu ajoneuvoliikenne ohjattaisiin joka tapauksessa uutta kartanoalueen länsipuolelta pohjoiseen kulkevaa tietä pitkin. Espoonkartanon alueen asemakaavoitus etenee kunnallistekniikan yleissuunnitelman

¹¹⁶ Muistio, Espoon kaupunginmuseon edustajan ja Espoon kaupungin maisema-arkkitehdin ja arkkitehtien kokous 6.3.2012. MobA Espoonkartanon sillat -kohdekansio.

¹¹⁷ Muistio, Espoon kaupunginmuseon edustajan ja Espoon kaupungin maisema-arkkitehdin ja arkkitehtien kokous 6.3.2012. MobA Espoonkartanon sillat -kohdekansio.

valmistuttua. Merja Kiviluodon mukaan kaupunkisuunnittelulautakunta on kiirehtinyt Mynttilän alueen kaavoitusta (Espoonkartanon tilakeskuksesta koilliseen) ja asemakaavoitus etenee kyseisen asemakaava-alueen osalta todennäköisimmin vielä vuoden 2012 aikana asemakaavaehdotusvaiheeseen. Kaavaluonnosvaiheessa on Kiviluodon mukaan otettu huomioon alueen kulttuuri- ja luontoarvot, jotka ovat myös keskeisiä lähtökohtia asemakaavaehdotuksen laatimisessa.¹¹⁸ Espoonkartanon alueella on mm. liito-oravia ja lepakoita. Myös muinaisjäänökset näkyvät kaavaluonnoksessa. Kaavamääräyksiä tullaan vielä tarkentamaan rakennussuojelumerkintöjen ja muiden suojelumääräysten osalta.¹¹⁹

Maastokäynnillä 26.4.2012 oli Mobilian ja Destian edustajien lisäksi mukana Espoon kaupungin liikennesuunnittelija Markus Pasanen, jonka kanssa tarkasteltiin tieosuuden liikenneturvallisuutta siltojen kohdalla. Maastokatselmuksen aikana huomattiin, että erityisesti myllyn kohdalla liikenneturvallisuus on varsinkin kevyen liikenteen näkökulmasta vaarantunut, sillä mylly haittaa näkyvyyttä molemmista suunnista tullessa. Koska kevyelle liikenteelle ei ole osoitettu omaa väylää, esimerkiksi pyöräilijät saattavat ajaa kumpaa puolta tietä tahansa. Qvarnbron kohdalla kevyt liikenne voi kulkea myös patosiltaa pitkin, mutta Sågbron kohdalla korvaavaa kosken ylitysmahdollisuutta ei ole. Lisäksi huomattiin, että linja-auto vie lähes koko ajoväylän ylittäessään Sågbron. Tieosuuden sopivuus ajoneuvoliikenteelle voidaan kyseenalaistaa liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

¹¹⁸ Sähköposti Merja Kiviluoto 5.7.2012. MobA Espoonkartanon sillat -kohdekansio.

¹¹⁹ Muistio, Espoonkartanon sillat Uudenmaan ELY-keskus 26.4.2012. MobA Espoonkartanon sillat -kohdekansio.



Linja-auto ylittämässä Sågbrota. Kuva Petra Kotro/Mobilia 12.4.2012.

Espoon kartanon ja sen ympäröivät maat omistava Esbogård Ab on osallistunut aktiivisesti alueen kulttuuriympäristöjen tutkimiseen ja mm. ollut toisena tilaajana vuonna 2004 tehdyissä laajoissa alueen muinaisjäännösten, ja rakennuskulttuurin inventoinnissa. Yhtiö tuki myös vuonna 2007 alueella tehtyjä kaivauksia ja tutkimuksia.¹²⁰ Esbogård Ab on ollut 2000-luvulla myös yhteydessä siltojen tieosuuden tienpidosta vastanneeseen tiepiiriin, ja osoittanut huolestuneisuutta siltojen ja myllyrakennuksen kunnosta ja niihin kohdistuvasta liikenteestä ja tien huonosta kunnosta johtuvasta rasituksesta. Esbogård Ab on luopumassa osasta maanomistuksestaan kartanoa ympäröivillä alueilla, mutta on tulkittu sen tarkoittavan, että yhtiö haluaa näin rahoittaa historiallisten rakennustensa ylläpitoa varmistaakseen niiden säilymisen.

Espoonkartanon siltojen kohdalla säilymiseen vaikuttaa merkittävästi sillat ylittävän tien omistussuhteen mahdollinen muutos kaavamutoksen myötä. Mikäli tie muuttuu kaduksi ja siirtyy Espoon kaupungille tulevat määrärahat siltojen ylläpitoon jatkossa kaupungilta. Liikenneviraston museotie ja -siltakokoelmassa on useita kohteita, jotka eivät ole Liikenneviraston omistuksessa. Niiden kunnossapidosta vastaavat kunnat tai yksityiset tahot.

¹²⁰ Haggrén et al. 2008, 5-6.

Espoonkartanon siltojen kohdalla mahdollinen omistussuhteen muutos vaikuttaa mahdollisiin korjaustoimenpiteisiin. Käytäntönä on, että kun silta siirtyy Liikennevirastolta esim. kaupungille, on se luovutettava hyväkuntoisena. Huonokuntoinen kohde olisi siis kunnostettava ennen luovutusta. Aikaisemmissa Uudenmaan ELY-keskuksen harkitsemisissa korjaustoimenpiteissä lähtökohtana on ollut ajoneuvoliikenteen ja jopa raskaan liikenteen salliminen tieosuudella Espoonkartanon siltojen kohdalla. Jos tieosuudesta tulee kuitenkin joko jalankulkijoille ja pyöräilijöille varattu katu, jolla joukkoliikenne ja tontille ajo on sallittu, tai kevyen liikenteen väylä, kuormitus vähenee ja vaikuttaa korjaustoimenpiteiden määrittämiseen. Museaalista näkökulmasta silloilla on monia korjaustarpeita, mukaan lukien kaiteet, tien tasauksen alentaminen, opasteet ja myllyrakennuksen säilyvyyden turvaaminen. Espoon kaupungilla ei kuitenkaan välttämättä ole resursseja näihin korjauksiin. Museotien tai -sillan status ei velvoita kohteen kaupunkia tai yksityistä omistajaa korjaus- tai ylläpitotoimenpiteisiin. Espoon kaupungilta tulisi tällöin löytyä halukkuutta suojella näitä arvokkaita historiallisia siltoja. Koska siltoja ympäröivät maa-alueet jäävät kuitenkin joka tapauksessa Esbogård Ab:n omistukseen, olisi syytä keskustella aiheesta myös tämän tahon kanssa. Espoon kaupungin museo pitää siltoja arvokkaina kohteina, ja toimii niiden säilymisen turvaamiseksi.

6. KOHTEEN HISTORIALLINEN ARVO

6.1. MUSEOTEIDEN JA –SILTOJEN KOKOELMAPOLITIIKAN ARVULUOKITUS

6.1.1. TIETOARVO

Tietoarvolla tarkoitetaan tässä Liikenneviraston museokohdekokoelman kokoelmapolitiikan käsitettä. Sillä selvitetään, onko kohdetta eli Espoonkartanon siltoja tutkittu tai onko niistä vain mainintoja kirjallisuudessa ja dokumentteja. Tietoarvo pisteytetään pisteillä yhdestä kolmeen, kuten muutkin kaksi arvioitavaa kriteeriä. Näistä yksi on paras arvio, joka edellyttää tieteelliset kriteerit täyttävää tutkimusta.

Kuten aikaisemmin on todettu, Espoonkartanon silloista ei ole tehty yhtenäistä tieteellistä tutkimusta. Tämä historiaselvitys on laajin yhtenäinen esitys kohteesta ja sen kulkuyhteyksistä. Selvitys on lähtökohdallisesti laadittu historiatieteellisin perustein, suhtautuen lähdekriittisesti erityisesti aiheesta saatavilla olleeseen tutkimuskirjallisuuteen.

Historiallisia karttoja ja valokuvia on hyödynnetty siltaympäristön historian selvittämisessä. Tietoarvoltaan Espoonkartanon sillat nousevat tämän selvityksen perusteella tasolle 1, mikä määritellään: ”tieto perustuu tieteelliset kriteerit täyttävään tutkimuksiin.”¹²¹

6.1.2. TIELIIKENNEHISTORIALLINEN ARVO

Tieliikennehistoriallisen arvon avulla selvitetään, liittyykö kohde Suomen tieliikenteen historian kannalta keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan. Valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen arvo on ensisijainen peruste valita museotie tai -silta.

Liikenneviraston museokokoelman arvoluokituksessa Espoonkartanon silloilla on valtakunnallista tieliikennehistoriallista arvoa oman siltatyypinsä edustajina. Arvon määrittelyyn vaikuttaa, liittyykö kohde Suomen tieliikenteen historian kannalta keskeiseen rakennustekniikkaan. Espoonkartanon sillat ovat Suomen vanhimmat kiviholvisillat ja edustavat ensimmäisiä uudella rakennustekniikalla ja -materiaalilla toteutettuja siltoja. Vaikka tässäkin selvityksessä ei voida aukottomasti määrittää, onko Espoonkartanon silloista molemmat rakennettu 1775–1777 välisenä aikana, vai onko toinen silloista (Sågbro) kuitenkin rakennettu kenties muutama vuosi ensimmäisen jälkeen, voidaan todeta että ne muodostavat yhtenäisen siltakokonaisuuden jonka rakentaminen on aloitettu 1775.

Lisäksi arvoluokituksessa tieliikennehistoriallisen arvon määrittämiseen vaikuttaa se, liittyykö kohde Suomen tieliikenteen historian kannalta keskeiseen ajanjaksoon. Espoonkartanon sillat sijaitsevat Suurella Rantatiellä, joka kuuluu keskiaikaisiin Jaakko Teitin valitusluettelossa mainittuihin teihin. Siltapaikka on ollut käytössä viimeistään kuninkaankartanon rakennuttamisesta lähtien (1556). Espoonkartanon sillat ovat tieliikennehistorialliselta arvoltaan merkittäviä, ja ovat sen osalta tasolla 1 eli niillä on ”tieliikennehistoriallista arvoa”.¹²²

6.1.3. SÄILYNEISYYSARVO

Säilyneisyysarvon avulla selvitetään, onko kohteessa säilynyt historiallisesti olennaisia rakenteellisia ja/tai toiminnallisia ominaisuuksia aikakaudesta tai ilmiöstä, jota sillä halutaan tai voidaan dokumentoida. Espoonkartanon sillat ovat alkuperäisiltä rakenteiltaan hyvin säilyneitä. Qvarnbron 1775–1777 rakennettu kiviholvi on säilynyt hyväkuntoisena, sillä

¹²¹ Liite 1.

¹²² Liite 1.

veden vaikutukset ovat vähäisempiä Qvarnbron kohdalla. Sågbron rakenteet ovat kärsineet raskaasta kuormituksesta ja koskesta johtuvasta veden aiheuttamasta rasituksesta. Tien taseus on alkuperäistä huomattavasti korkeammalla aiheuttaen sen, etteivät kiviset kaidepilarit ja myllyrakennuksen seinä vaikuta istuvan siltaympäristöön. Uusimmista rakennelmista teräskaiteet ja kaapelikotelot rumentavat maisemaa.

Sågbro määritettiin vuoden 2007 selvityksessä säilyneisyysarvoltaan välttäväksi. Tätä historiaselvitystä varten tehtyjen maastokatselmusten havaintojen perusteella molemmat sillat eli sekä Qvarnbro että Sågbro ovat säilyneisyysarvoltaan välttäviä, eli saavat ko. kohdasta 2 pistettä. On kuitenkin huomioitavaa, että tämän historiaselvityksen myötä erityisesti Qvarnbron rakenne on selvitetty tarkemmin kuin aikaisemmin. Tämä tieto mahdollistaisi jopa siltojen ”ennallistamisen” alkuperäiseen asuunsa. Museotie- ja –siltakokoelman peruseriaatteisiin kuuluu, että kohteet museoidaan sellaisina kuin ne ovat valittaessa niitä kokoelmaan. Espoonkartanon siltojen ulkonäkö on kuitenkin muuttunut myös vuodesta 1982, jolloin Sågbro valittiin kokoelmaan. Tämän jälkeen tien taseus on noussut, ja kaiteet on uusittu teräskaiteiksi. Myös tämän perusteella olisi aiheellista, että siltojen ulkoasua kohennettaisiin sopimaan paremmin niiden historialliseen ympäristöön ja vastaamaan niiden korkeaa museoarvoa. Sillat voidaan kohottaa säilyneisyysarvoltaan korkeimpaan luokkaan, mikäli korjaustoimenpiteitä tehdään.

6.2. ESPOONKARTANON SILTOJEN MUSEOKOHDEARVO

Jo 1984 Erkki Härö totesi Espoonkartanon myllystä, että se on ”*Espoon historiallisesti tärkein ja parhaiten säilynyt myllyrakennus*” ja että mylly on ”*[E]rittäin tärkeä osa Espoonkartanon maisemakokonaisuutta*”.¹²³ Espoonkartanon silloista Erkki Härö totesi, että ”*Suomen tiehistorian kannalta Espoonkartanon alueen tiestö ja sillat ovat ensiarvoisen tärkeitä. Niillä on myös merkitystä osana valtakunnallisesti arvokasta kartanomaisemakokonaisuutta*”.¹²⁴ Espoonkartanon alueen historialliset ja kulttuuriset arvot ovat merkittävät. Myös Espoonkartanon sillat kuuluvat alueen rakennettuun kulttuuriympäristöön, ja ovat sekä tärkeä osa liikenneväylää, että merkittävä tekijä kartanonkoskessa varhaisen vesivoiman käyttöönottopaikkana.

¹²³ Härö 1984, 28.

¹²⁴ Härö 1984, 29.

Tämän historiaselvityksen tuoman tietoarvon myötä Sågbro nousee museoteiden ja –siltujen kokoelmapolitiikan mukaisessa pisteytyksessä luokkaan *3-4 pysyvästi tallennettavat museokohteet*. Sågbron uusi pistemäärä on 4. Arvoluokittaessa Qvarnbrotta kokoelmapolitiikan mukaisesti voidaan todeta sen saavan saman pistemäärän ja kuuluvan siten samaan luokkaan kuin Sågbro.

Tässä selvityksessä on paneuduttu siihen, muodostavatko Sågbro ja Qvarnbro itse asiassa kaksiholvisen kivisillan kahden erillisen siltakohteen sijaan. Mikäli ajatellaan, että kyseessä on todella vain yksi silta, jonka itä- ja länsipäät pitää ajatella yhtenäisenä kokonaisuutena, on luonnollista ajatella, että myös Qvarnbro tulisi liittää Liikenneviraston museokohteisiin. Mutta vaikka ei päästäisi yksimielisyyteen siltujen lukumäärästä eli ”kahden sillan problematiikasta”, voidaan todeta, että myös Qvarnbro kuuluu kokoelmapolitiikan läpi tarkasteltuna museokohteiden joukkoon samoin perustein kuin Sågbro. Kyseessä on kiistatta Suomen vanhin kiviholvisilta, joka on säilynyt suojaisassa paikassa hyväkuntoisena, ja josta on erotettavissa eri rakennusvaiheet ja sitä myöden identifioitavissa alkuperäinen, vuosina 1775-1777 rakennettu osa. Qvarnbro kuuluu myös kiinteästi historialliseen myllyyn ja sen toimintaan, ja koko kartanonkoskeen joka on kiinteä muinaisjäänös.

Tässä selvityksessä ilmenneiden tietojen perusteella voidaan todeta, että sekä Qvarnbro että Sågbro on todennäköisesti molemmat rakennettu vuosina 1775–1778. Vaikka toinen kiviholvi eli Sågbro olisikin rakennettu hieman ensimmäisen eli Qvarnbron jälkeen, olisi se joka tapauksessa rakennettu todennäköisesti vuoteen 1782 eli August Ramsayn kuolemaan mennessä. Sillat on rakennettu samanlaisesta kiviaineksesta samanlaisella rakennustavalla mikä edelleen osoittaa niiden olevan saman aikakauden tuotoksia. Sillat ovat suorassa linjassa toisiinsa nähden ja tienpinta on todennäköisesti alun perin ollut niiden kohdilla samassa tasossa. Sillat ylittävät saman joen kaksi uomaa eli ne ylittävät saman vesiväylän. Sillat muodostavat arvokkaan kokonaisuuden, ja niitä tulisi käsitellä yhtenäisenä kokonaisuutena myös Liikenneviraston museokohteena. Espoonkartanon siltujen museokohdearvo on erittäin suuri.

7. PÄÄTÄNTÖ

Ristiriitaisuudet tutkimuskirjallisuudessa, tarkemmin sanottuna nimenomaan se, puhutaanko milloinkin Sågbrosta, Qvarnbrosta, vai tarkemmin määrittelemättömästä ”Espoonkartanon

sillasta” ja erimielisyydet siltojen iästä ovat vaikeuttaneet historiaselvityksen tekemistä. Tutkimuskirjallisuuden lisäksi eri tulkintoja esiintyy erityisesti internet-lähteissä, jotka usein ovat huomattavasti laajemman yleisön kiinnostuksen kohteena kuin painettu tutkimuskirjallisuus. Ristiriitaisia tietoja on myös ns. virallisten lähteiden joukkoon helposti luettavissa paikoissa kuten Museoviraston Valtakunnalliset rakennetun kulttuuriympäristön kohteet -sivustolla, vanhoilla Tiehallinnon sivuilla jotka edelleen tulevat hakutuloksiin haettaessa tietoa museoteistä ja -silloista, ja monilla harrastajien ylläpitämällä sivustoilla, joissa Espoonkartanon sillat mainitaan. Yksityistahojen ylläpitämiä internet-sisältöjä on tietenkin mahdotonta kontrolloida, mutta museoteistä ja -silloista kaivattaisiin virallisen tahon ylläpitämää yhtenäistä esitystä helposti löydettäville ja käytettäville sivuille. Tietopohjana tällaisen sivun toteutukselle tulisi käyttää kohteista tehtyjä historiaselvityksiä.

Tässä historiaselvityksessä aihetta käsittelevään tutkimuskirjallisuuteen on suhtauduttu historiatieteellisen metodin vaatimalla lähdekritiikillä. Kokoamalla yhteen eri tutkijoiden edustamat ristiriitaisetkin näkemykset ja tulkinnat on muodostettu uusi, saatavilla oleviin lähteisiin ja maastokatselmuksissa tehtyihin empiirisiin havaintoihin nojautuva tulkinta, jonka mukaan Espoonkartanon sillat on rakennettu mitä todennäköisimmin saman rakennushankkeen yhteydessä, jolloin molemmat sillat olisivat valmistuneet 1770-luvun loppuun mennessä. Sillat ovat myöhemmistä muutoksista huolimatta perusrakenteiltaan, materiaaleiltaan ja rakennustavaltaan samanlaiset.

Tässä historiaselvityksessä koottujen tietojen perusteella esitetään, että Espoonkartanon sillat muodostaisivat yhden museosiltakokonaisuuden ”Espoonkartanon sillat I & II: Qvarnbro ja Sågbro”, joka liitettäisiin Liikenneviraston museoteiden ja -siltojen kokoelmaan.

Siltojen välttävän säilyneisyyden vuoksi on tehtävä esitys siltojen säilymisen takaavista hoito- ja korjaustoimenpiteistä. Siltojen tieosuuden omistussuhteissa mahdollisesti lähitulevaisuudessa tapahtuvien muutosten vuoksi tilannetta on kuitenkin seurattava ajantasaisesti, ja suunniteltava mahdolliset korjaustoimenpiteet tieosuuden todellisen käytön ja siltoja kohtaavan kuormituksen mukaan. Opasteet silloille tulee uusia ja historialliseen ympäristöön paremmin sopivia uusia kaidarakenteita ja tien tasauksen laskemista on harkittava. Espoonkartanon silloille on tehtävä hoito- ja ylläpitosuunnitelma.

LÄHDELUETTELO

Arkistolähteet

Mobilian arkisto

- MobA K3 Museokohteiden historiaselvitykset
- MobA Museokohteet Uusimaa ja Turku
- MobA Espoonkartanon sillat kohdekansio
- Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelista vastaan 1555-1556
- Härö, Mikko: Espoon historiallinen tieverkko. 1985 (vedos 1.2.1996, sis. Härön korjaukset vuodelta 1994).

Kansallisarkisto

- Espoonkartanon tiluskartta 1779. Carl Hagström. MML Espoo B7 9/1.
- Espoonkartanon isojakokartta 1832. MML Espoo B7 9/6-10.
- Espoon pitäjänkartta 1843. Pitäjänkartat 2032 12 Espoo.
- Senaatin kartta 1885. Senaatin kartat VI 28, VII 28.

Ruotsin valtionarkisto (Riksarkivet)

- Espoon pitäjänkartta 1750. Friedrik J. Fonseen. Kartor och ritningar: Finland, socknar och städer: Charta över Esbo socken, 1750. Lantmät. lev. 1850, nr. 71.

Museoviraston kuvakokoelmat

Espoon kaupunginmuseon kuvakokoelmat

Tiehallinto Siltarekisteri

- Perusraportti U-126 (Qvarnbro)
- Perusraportti U-127 (Sågbro)

Tutkimuskirjallisuus

Siltojemme historia. Toim. Aitta, Seppo. Helsinki 2004.

Haggrén, Georg & Latikka, Jaakko: *Espoo, Espoonkartanon alueen historiallisen ajan muinaisjäännösten inventointi*. Museovirasto, Rakennushistorian osasto 2004.

Haggrén, Georg; Holappa, Maija; Knuutinen, Tarja; Kunnas, Olli; Pitkänen, Tero; Rosendahl, Ulrika: *Espoo, Espoonkartano. Mankbyn kylätontti, kartoitus ja koekaivaus*. Kulttuurien tutkimuksen laitos, Arkeologia, Helsingin yliopisto 2008.

Hautamäki, Ranja: *Espoon kartanopuistot*. Espoon kaupungin tekninen keskus 2001.

Härö, Erkki: *Espoon rakennuskulttuuri ja maisema*. Espoon kaupungin museo 1984.

Jutikkala, Eino; Nikander, Gabriel: *Säterier och storgårdar i Finland*. 1939.

Koponen, Kyösti: *Maantiesiltakannan kehitys Suomessa*. Helsinki 1983.

Kuisma, Markku: *Kauppasahojen perustaminen Suomessa 1700-luvulla*. Helsinki 1983.

Liimatainen, Kirsi: *Tiehallinnon museotiet ja -sillat*. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 11/2007. Tampere 2007.

Nikander, Hagar: *Espoo 1700-1865*. Espoon kaupunki. Helsinki 1984.

Ramsay, August (1924): *Espoo. Espoon pitäjä ja Espoon kartano 1500-luvulla*. Jyväskylä 1984.

Ramsay, August (1936): *Espoo II. Espoon pitäjä ja Espoon kartano 1600-luvulla*. Jyväskylä 1984.

Salminen, Tapio: *Suuren Rantatien inventointi 1991. Inventointikertomuksen yhteenvetoraportti*. Tiemuseon raportteja 1/1992. Tielaitos. Tampere 1992.

Salminen, Tapio: *Suuri rantatie*. Tiemuseon julkaisuja 7. Tielaitos. Helsinki 1993.

Suomen teiden historia I. Tie- ja vesirakennushallitus, Suomen tieyhdistys. Helsinki 1974.

Tie yhdistää. Tiemuseon julkaisuja 2. Tiemuseotoimikunta. Valtion painatuskeskus 1986.

Vuori, Pekka: *Espoon historiallisten teiden ja polkujen nykytila*. Yleiskaavaosasto, Espoo 31.8.1978.

Wager, Henrik: *Espoonkartanon rakennetun ympäristön inventointi*. Museovirasto, rakennushistorian osasto 2004.

Verkkolähteet

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön kohteet, www-sivu. Museovirasto.

Espoonkartano http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=33
(viitattu 8.5.2012).

Suuri Rantatie http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117
(viitattu 8.5.2012).

Muinaisjäännösrekisteri, kulttuuriympäristö rekisteriportaali, www-sivu. Museovirasto.
<http://kulttuuriymparisto.nba.fi/>

Paikkatietoikkuna. Maanmittauslaitos
<http://www.paikkatietoikkuna.fi/>

Liite 1.



TIEHALLINNON

MUSEOTEIDEN JA -SILTOJEN

KOKOELMAPOLITIIKKA

22.2.2007

Sisällys

1. Kokoelmapolitiikan tavoitteet	62
2. Kokoelmapolitiikan kohteet	62
3. Arvoluokitus	62
3.1. Tietoarvo	62
3.2. Tielikennehistoriallinen arvo	63
3.3. Säilyneisyysarvo	65
4. Tallennusluokat	66
5. Museokohdekokoelman edustavuus	66
6. Tiehallinnon museokohteiden säilyttämisedellytykset	67

1. Kokoelmapolitiikan tavoitteet

Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen 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. Kokoelmapolitiikkaa käytetään määrittäessä yksittäisten museokohteiden arvo- ja tallennusluokka sekä arvioitaessa museokohdekokoelman edustavuutta.

2. Kokoelmapolitiikan kohteet

Tiehallinnon nimeämiä museoteitä on tällä hetkellä 22 ja museosiltoja 37¹²⁵. Kohteet ajoittuvat keskiajalta 1960-luvulle ja sijoittuvat eri puolille Suomea. Kohteiden museointipäätökset on tehty 1980-1990 -luvuilla.

3. Arvoluokitus

Kohteiden merkittävyys ja tallennustarve määritellään arvoluokituksella, jonka avulla rajataan perinne kokoelman kannalta merkittävät aineistot merkityksettömistä.

Kohteet arvioidaan kolmen kriteerin avulla:

Tietoarvo

Tieliikennehistoriallinen arvo

Säilyneisyysarvo

Jokaisesta kriteeristä annetaan pisteet 1-3.

3.1. Tietoarvo

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

Pisteet:

- | | |
|---|---|
| 1 | tieto perustuu tieteelliset kriteerit täyttävään tutkimukseen |
| 2 | tieto perustuu tutkimuksiin tai julkaisuihin, jotka eivät täytä tieteellisiä kriteereitä tai kohteesta on dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa |
| 3 | kohteen historiasta on vain vähän tai ei lainkaan tietoa |

¹²⁵ 22.2.2007

3.2. Tieliikennehistoriallinen arvo

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

Keskeisiä ajanjaksoja¹²⁶:

Keski-ajan/Jaakko Teitin luettelossa olevat tiet

Suuri Rantatie

Hämeen Härkätie

Suuri Savontie

Huovintie

Kyrönkankaan tie

silta- ja lauttapaikat

1600-1700 -luvun tieverkon rakentuminen

Rakentamisen pontimina oli erityisesti kauppa sisämaasta satamiin, sotilaskuljetukset ja hallinto (verotus, posti).

1600-luvulla teitä kunnostettiin ja tieverkkoa laajennettiin

postitiet

Pohjanmaan maantiet

Karjalan Kannaksen tieolojen parantaminen 1600-luvun lopulta

Suomenlahden itärannikon ja Savon välisten yhteyksien rakentaminen 1700-luvun alussa

Savo-Karjalan sekä Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisten yhteyksien rakentaminen 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun alussa

puusillat

ensimmäiset kivisillat 1700-luvun lopulla

¹²⁶ Lähteet: Koponen Kyösti, Maantiesiltakannan kehitys Suomessa, Helsinki 1983; Mauranen Tapani (toim.), Maata, jäätä, kulkijoita 1, Helsinki 1999; Masonen Jaakko, Antila Kimmo, Kallio Veikko, Mauranen Tapani (toim.), Sora, työtä, hevosia 2, Helsinki 1999; Masonen Jaakko ja Hänninen Mauno (toim.), Pikeä, hikeä, autoja 3, Helsinki 1995; Suomen teiden historia I, Helsinki 1974; Suomen teiden historia II, Helsinki 1977; Siltojemme historia, Keuruu 2004; Teitti Jaakko, Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelista vastaan v. 1555-56, Helsinki 1894.

1800-luvun maantieverkon täydennykset

Rakentamisen pontimena olivat erityisesti sisämaakaupan sekä alkavan puunjalostusteollisuuden tarpeet. Tieverkon rakentamista alkoivat ohjata myös hätäaputyöt.

autonomian alkupuolella rakennettiin etupäässä ns. yhdysteitä, jotka helpottivat suurten maanteiden sekä sisämaan pitäjien ja rannikkokaupunkien liikennettä, hidas teollisuuden kasvu näkyi ruukkiteiden rakentamisena

sisävesi- ja rautatieliikennettä palvelevat tiet (höyrylaivaliikenne, Saimaan kanava 1856, ensimmäinen rautatie 1862)

puusillat

kivisillat

ensimmäiset betonisillat 1890-luvulla

ensimmäiset teräksiset rautatiesillat 1870-luvulla

ensimmäiset teräksiset maantiesillat 1880-luvulla

Vuoden 1918 tielaki ja autoistumisen vaikutukset 1920-1930 -luvuilla

Rakentamisen pontimena olivat erityisesti autoliikenne ja matkailun tarpeet.

tiestön ja siltojen korjaukset

puusillat

kivisillat

ensimmäiset teräsbetonisillat 1910-luvulla

terässillat

Vuoden 1938 valtatieluokitus ja sen merkitys

Rakentamisen pontimena oli erityisesti keskusten välillä lisääntynyt maantieliikenne, erityisesti linja-autoliikenne.

ensimmäisen valtatieluokituksen mukainen tieverkko

Sotatiet ja jälleenrakennus

Tieverkon rakentamisen pontimena oli erityisesti turvata sotilaallisesti merkittävien liikenneyhteyksien toiminta.

sotilaallisesti merkittävät tieurat

sodassa tuhoutuneet tai sodan jälkeen jälleenrakennetut kohteet Itä- ja Pohjois-Suomessa
puusillat

Työllisyystöinä 1950-1960 -luvuilla tehdyt tiet

Rakentamisen pontimina olivat työttömyys- ja sosiaalipoliittiset näkökohdat sekä kasvavan autoliikenteen tarpeet.

työllisyystöinä, erityisesti siirtotyömailla rakennetut kohteet
teräsbetonisillat
terässillat

Nykyaikaisen tieverkon rakentaminen 1960-luvulta lähtien

Rakentamisen pontimina oli nopeasti kasvava autoliikenne erityisesti Etelä-Suomessa.

Maailmanpankin lainoilla 1960-1970 -luvuilla rakennetut kohteet: uudet ja peruskorjatut tiet
päällystetyt tiet (öljysora, asfaltti)
teräs- ja teräsbetonisillat

Pisteet:

1	tieliikennehistoriallista arvoa
2	vähän tieliikennehistoriallista arvoa
3	ei ole tieliikennehistoriallista arvoa

3.3. Säilyneisyysarvo

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

Pisteet:

1	säilyneisyys hyvä
2	säilyneisyys välttävä
3	säilyneisyys huono

4. Tallennusluokat

Arvoluokituksessa saatujen kokonaispisteiden 3-9 perusteella kohteet jakautuvat kolmeen tallennusluokkaan. Kohteille tehtävät jatkotoimenpiteet määräytyvät tallennusluokan mukaan.

Arvoluokituksen kokonaispisteet ja tallennusluokat:

3-4	pysyvästi säilytettävät museokohteet
5-6	määräaikaisesti säilytettävät kohteet
7-9	seulottavat kohteet

Pysyvästi säilytettävät museokohteet

ylläpidossa ja kunnostamisessa noudatetaan museaalaisia menetelmiä säilytetään pitkäjänteisesti ja tehdään kehittämissuunnitelma, jolla turvataan säilymisedellytykset 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 kohteisiin

Seulottavat kohteet

eivät täytä museokohteen kriteereitä, seulotaan

5. Museokohdekokoelman edustavuus

Tiehallinnon museokohdekokoelmaan sisällytetään kunkin aikakauden ja ilmiön tyypillisimmät edustajat. Kustakin tiehistoriallisesta aikakaudesta ja ilmiöstä säilytetään siten vain oleellisin välttäen variaatioita tai kaksoiskappaleita.

Mikäli yksittäinen museokohde tai museokohteeksi esitetty tie tai silta on Museoviraston luokittelema valtakunnallisesti arvokas rakennettu ympäristö tai osa valtakunnallisesti arvokasta rakennettua ympäristöä, sen sisällyttämiselle osaksi Tiehallinnon museokokoelmaa on muuta vastaavaa kohdetta painavammat perusteet.

6. Tiehallinnon museokohteiden säilyttämisedellytykset

Arvoluokituksen lisäksi tärkeitä säilymisedellytyksiä ovat kohteiden omistukselliset, maankäytölliset ja taloudelliset seikat.

Museokohteisiin ja niiden ympäristöön liittyviä muutoksia tulee arvioida säännöllisesti. Muutoksia voivat aiheuttaa esimerkiksi asutuksen leviäminen, tienpitäjän vaihtuminen ja maa-alueen omistajavaihdokset.

Taloudellisten säilymisedellytysten osalta selvitetään mahdollisuudet kohteiden ylläpitoon sekä Tiehallinnon omin budjettivaroin että Tiehallinnon partnerius-periaatteiden mukaisesti. Kohteiden säilymisedellytysten osalta mahdollisia partnereita ovat mm. kunnat ja Museovirasto.