

# Harrströmin museosillan historiaselvitys



2011  
©  
Mobilia  
Martti Piltz

  
**MOBILIA**  
- hyvällä mielellä -

# HARRSTRÖMIN MUSEOSILLAN HISTORIASELVITYS

## Sisällys

1. JOHDANTO.....	3
1.1. Historiaselvityksen tausta .....	3
1.2. Tavoitteet.....	3
1.3. Kohteen aikaisempi tutkimus.....	4
1.4. Selvityksen rakenne.....	5
1.4.1. Yleiskuvaus ja aikataulu .....	5
1.4.2. Kirjallisuusselvitys.....	6
1.4.3. Arkistoselvitys.....	6
1.4.4. Haastattelut ja sähköpostikyselyt .....	6
1.4.5. Maastokatselmus .....	7
2. TUTKIMUSKOHTTEEN ESITTELY .....	7
2.1. Harrströmin sillan sijainti .....	7
2.2. Sillan rakenne ja koko .....	8
2.3. Sillan maisemallinen merkitys .....	9
2.4. Harrströmin kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet ja muinaisjännökset.....	12
2.5. Vaikutelma sillasta .....	14
3. KOHTTEEN RAKENTAMISEEN JOHTANEET TEKIJÄT .....	18
3.1. Pohjanlahden rantatie Ruotsin vallan aikana .....	18
3.2. Pohjanmaan rantatie autonomian aikana.....	22
4. TUTKIMUSKOHTTEEN RAKENTAMINEN .....	26
4.1. Siltapaikka.....	26
4.2. Miksi on valittu käytetty rakennustapa? .....	27
4.3. Sillan rakenne .....	28
4.4. Sillanrakentaja .....	30
4.5. Rakentamiseen vaikuttaneet lait, asetukset ja määräykset.....	31

5. HARRSTRÖMIN SILTA VALMISTUTTUAAN.....	32
5.1. Liikenneolot.....	32
5.2. Harrströmin silta nyt verrattuna alkuperäiseen.....	35
5.3. Harrströmin silta Suomen siltojen joukossa.....	37
6. HARRSTRÖMIN SILLAN HISTORIALLINEN ARVO.....	41
6.1. Harrströmin sillan merkitys valtakunnallisessa tieliikenneverkossa .....	41
6.1.1. Tietoarvo .....	43
6.1.2. Tieliikennehistoriallinen arvo .....	43
6.1.3. Säilyneisyysarvo .....	44
6.1.4. Muut säilymiseen vaikuttavat tekijät.....	45
6.2. Harrströmin sillan museokohdearvo.....	46
7. PÄÄTÄNTÖ .....	47
7.1. Historiallinen arvo kokoelmapolitiikan perusteella .....	47
7.2. Tulevaisuuden näkymät .....	48
7.3. Parannustarpeet.....	48

## LÄHDELUETTELO

### LIITTEET:

Liikenneviraston (ent. Tiehallinnon) museokohteiden kokoelmapolitiikka

# 1. JOHDANTO

## 1.1. Historiaselvityksen tausta

Liikenneviraston (aikaisemmin Tie- ja vesirakennushallituksen, Tielaitoksen) museokohdekokoelma on perustettu vuonna 1982. Nykyisin museokohdekokoelman omistaja on Liikennevirasto. Kokoelmaan on pyritty keräämään esimerkit aikakaudelleen tyypillisimmistä tie- ja siltakohteista, mutta siinä on myös poikkeuksellisia kohteita. Harrströmin silta on valittu museokohdekokoelmaan ensimmäisten kohteiden joukossa vuonna 1982. 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.

Kokoelmaa on täydennetty myöhemmin ja siitä myös poistettu joitakin kohteita. Kokoelman muodostamiskriteerit ovat vaihdelleet. Kokoelman museaalisen arvon määrittelemiseksi ja tallennusperusteiden yhtenäistämiseksi tehtiin selvitys vuonna 2006 ja kokoelmalle luotiin Tiehallinnon museoteiden ja siltojen kokoelmapolitiikka, joka hyväksyttiin 22.2.2007.<sup>1</sup> Kokoelman kohteet arvioitiin kolmeen tallennusluokkaan. 1. Pysyvästi säilytettävät museokohteet, 2. Määräaikaaisesti säilytettävät museokohteet, 3. Seulottavat kohteet.

Määräaikaisten kohteiden tietoarvoa on pyritty järjestelmällisesti nostamaan, jotta ne voidaan joko liittää pysyvästi tallennettaviin kohteisiin tai seuloa kokoelmasta.

## 1.2. Tavoitteet

Selvityksen tavoitteena on esittää arvio Harrströmin sillan (V-638) museokohdearvosta. Arvon määrittelyyn käytetään Tiehallinnon museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikkaa.<sup>2</sup> Tavoitteellisesti selvitys täyttää historiatieteelliset kriteerit. Kokoelmassa Harrströmin silta on määräaikaisten kohteiden joukossa lähinnä vähäisen tietoarvonsa vuoksi.<sup>3</sup>

Selvitys kartoittaa sillan historiasta kertovan ja sitä dokumentoivan aineiston ja määrittää sen avulla, mikä on kohteen tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo eli kuinka hyvin kohde dokumentoi rakentamisaikansa tarkoitusta ja siltateknisiä ratkaisuja.

Harrströmin sillan tieliikennehistoriallinen arvo on arvioitu etukäteen korkeaksi, ehkäpä sen sijainnin perusteella Pohjanmaan rantatiellä tai harvinaisuutensa vuoksi. Kohdetta on pidetty valtakunnalliselle tieliikenteelle tyypillisen ilmiön dokumenttina, vaikkakin kevyellä tietopohjalla.<sup>4</sup> Selvityksen keskeinen tehtävä on nostaa sillan tietoarvo tieteelliselle tasolle

<sup>1</sup> Liitteenä 22.2.2007 hyväksytty Tiehallinnon museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikka.

<sup>2</sup> Liimatainen, Kirsi, 2007, Tiehallinnon museotiet ja -sillat, Museokohdeselvitys. Lähdeluettelossa on sähköpostiosoite raporttiin.

<sup>3</sup> Liimatainen, Kirsi, 2007, Tiehallinnon museotiet ja -sillat, Museokohdeselvitys, s. 126

<sup>4</sup> Liimatainen, Kirsi, 2007, s. 126

ja sen perusteella arvottaa, mistä Harrströmin silta on esineellinen todiste ja kuinka hyvin se edustaa Suomen valtakunnallisen tieliikenteen historian tärkeimpiä ilmiöitä. Lopuksi esitetään näkemys jatkotoimista; tuleeko kohde säilyttää pysyvästi kokoelmassa vai poistaa siitä. Asiantuntijalausunto on tiivistetty raportin loppuun.

### **1.3. Kohteen aikaisempi tutkimus**

Harrströmin sillasta ei ole yhtenäistä historiallista selvitystä, mutta siitä on mainintoja Suomen teiden ja siltojen historiaa käsittelevissä tieteellisissä teoksissa.

Pohjanmaan rantatie Turusta Kokemäen kautta Ulvilaan ja Korsholmaan on mainittu tunnetuksi Jaakko Teitin valitusluettelossa vuosilta 1555–1556. Teitin kuvauksessa tie kiertää sisämaan kautta Kokemäelle ja sieltä rannikolle Ulvilasta pohjoiseen, mille linjaukselle Harrströmin (muodossa Harffuaström ja Harfström) kylä ja silta sijoittuvat.

Kirjallisuudessa on käsitelty Pohjanmaan rantatien ja samalla siltojen merkitystä asutuksen, hallinnon, elinkeinoelämän ja sotalaitoksen näkökulmista. Maininnat Harrströmin sillasta ovat melko vähäisiä tie- ja silta-alan kirjallisuudessa ja ne liittyvät lähinnä arvioon ja olettamukseen sen harvinaisuudesta ja siten historiallisesta todistusarvosta. Paikallisissa historiategoksissa on käsitelty Harrströmin kylää, siltaa ja sillan rakentamista tarkemmin.

Harrströmin sillasta on tehty esitys museosillaksi vuonna 1981. Siinä yhteydessä sillan historiaa on selvitelty.<sup>5</sup> Silta on valmistunut vuonna 1898. Sillan tyyppi on kivinen palkkisilta ja se on kevyen liikenteen käytössä. Silta sijaitsee yhdystiellä numero 17213 Harrströmin kylässä. Sillan nimi on ollut Åbackbro, Åback bro tai Åbacka bro (Åbackbron [Åbacka bro] i Harrström). Nimi on muutettu, kun vanhan sillan linjaus jäi kevyenliikenteen väyläksi vuonna 1983 uuden sillan (V-1493) ja sen tieyhteyden valmistuttua.<sup>6</sup> Uusi silta sai nimen Åback bro.

Tiepiirin esityksessä museosillaksi on perusteluna sillan rakennushistoriallinen ja maisemallinen arvo. Myönteisessä lausunnossaan Korsnäsin kunnanhallitus korosti sillan harvinaisuutta ja maisemallisia arvoja. Samalla se totesi, että silta jää tie- ja vesirakennuslaitoksen omistukseen ja hoitoon.<sup>7</sup> Tiehallinnon Museotiet- ja sillat selvityksessä Harrströmin siltaa on selvitelty tieteellisin perustein, kuten muitakin kokoelman kohteita, mistä on julkaistu muutaman rivin tiivistelmä.<sup>8</sup> Kuitenkin jää hieman

---

<sup>5</sup> Juhlajulkaisu Vaasan tie- ja vesirakennepiiri 125 v, 1985, Vaasa, ss. 50 - 52 antaa kuvan, että kohteiden valintaan olisi paneuduttu perusteellisesti alkuperäismateriaalien avulla. Museokohteeksi valinnan päätösasiakirjojen perustelujen selvitykset ovat kadonneet.

<sup>6</sup> Tie- ja vesirakennushallitus, kirje 10.1.1983: Tien luovuttaminen yleiselle liikenteelle.

<sup>7</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuistio ja MobA M, Vaasan piiri 8.12.1981, Esitys museosillaksi.

<sup>8</sup> Liimatainen, 2007

epäselväksi, mitä ilmiötä Harrströmin silta edustaa ja mikä on sen arvo valtakunnallisen tieliikenteen historian näkökulmasta.

Tienpitäjän arkistoissa on sillan siltakortti ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen arkistossa on aineistoa lähinnä Harrströmin paikallistien korjaamisesta ja uuden sillan rakentamisesta Åback bron rinnalle. Mobiliassa on kerättyä arkistoaineistoa museosilloista. Tämä selvitys nostaa kohteen tietoarvoa huomattavasti eli museokohdeluokituksen tietoarvon parhaaseen arvoon.

## **1.4. Selvityksen rakenne**

### **1.4.1. Yleiskuvaus ja aikataulu**

Pirkanmaan ELY-keskuksen tilauksesta valmisteltiin Mobiliassa 1.11.2011.–31.12.2011 selvitys Harrströmin sillan liittymisestä Suomen valtakunnallisen tieliikenteen historian ilmiöihin ja sen museoarvosta. Kohteelle rakennetaan viitekehystä osana maaliikenneväylää sekä valtakunnallisen että paikallisen liikenteen näkökulmasta. Selvityksen teki Martti Piltz Mobiliasta.

Liikenneviraston (Tiehallinnon edeltäjinään) museotiet ja -sillat arvoluokitetaan kolmen kriteerin avulla, jotka ovat: Tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo. Arvoluokituksella rajataan perinnekokoelman kannalta merkittävät kohteet ja valitaan tallennettavat kohteet.<sup>9</sup>

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.

Kriteerit pisteytetään, jolloin kohteita voi verrata toisiinsa. Lisäksi selvitetään muita museointimahdollisuuksiin vaikuttavia tekijöitä, joita tyypillisesti ovat kohteen omistus, kaavatilanne, kohteen säilymisnäkyvät ja suojeluasema. Jokaisesta ilmiöstä tallennetaan vain yksi kohde eli toisintoja ei kokoelmassa säilytetä.

Nykyinen museokohdekokoelma on käyty läpi yllämainitulla arvoluokituksella. Kokoelmaa järjestellään, eli kohteiden tietoarvoa täydennetään järjestelmällisesti ja siitä poistetaan edellä mainittuja toissijaisia kohteita. Kun nykyinen kokoelma on järjestetty, tavoitteena on käynnistää uusien kohteiden etsintä täydentämään sitä. Tavoitteena on saada arvokkaat

---

<sup>9</sup> Liimatainen 2007, ss. 15-16, ja 2003, ss. 21-23, museokohteiden kokoelmapolitiikka on muodostettu Tiehallinnon esine- ja kuvakokoelmien kokoelmapolitiikkojen pohjalta yhteensopivaksi.

suomalaiset tiet ja sillat sekä niiden tietoarvo tallennettua pitkäjänteisesti Tiehallinnon perinnekekoelmaksi ja siten osaksi kansallista kulttuuriomaisuutta.<sup>10</sup>

Selvityksen lähdeaineistona ovat kirjallisuus, arkistot, maastokatselmus sekä haastattelut ja sähköpostikyselyt.

### **1.4.2. Kirjallisuusselvitys**

Kirjallisuudessa on Pohjanlahden rantatietä sekä sitä osittain korvaavaa Aadolf Fredrikin postitietä käsitelty laajasti. Tiehistorian ”klassikot” ovat Suomen teiden historia I, Pohjanmaan kautta ja Maata, jäätä, kulkijoita. Siltahistorian peruskirjalähteet ovat Suomen maantiesiltakannan kehitys ja Siltojemme historia. Näistä löytyi mainintoja ja viitteitä Harrströmin kylästä ja sillasta, mutta yleensä osana suurempia liikenteellisiä kokonaisuuksia tai ilmiöitä. Paikallishistorioissa Harrströmin silta ja sen rakentaminen ovat esillä. Kohteen kulkuyhteyksiä on selvitelty vanhoja kartoja käsittelevästä kirjallisuudesta. Käytetty kirjallisuus on listattu lähdeluetteloon.

### **1.4.3. Arkistoselvitys**

Sillasta on tallennettu perustiedot Mobilian arkistoon ja siltarekisteriin. Tiehallinnon arkistosta Mobiliassa tutkittiin kartoilla kulkuyhteyksiä. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen arkistosta pyydettiin siltaa koskeva materiaali. Korsnäsän kunnan teknisen viraston ja Österbottens förbund- Pohjanmaan Liiton arkistoista selvitettiin kaavatilanne. Kohteen muinaisjäännösten luettelo tarkistettiin Museoviraston muinaismuistojen nettiportaalista. Syvempi perehtyminen arkistomateriaaliin olisi saattanut tuottaa lisää tietoa Harrströmin sillan rakentamisen ja liikenteen yksityiskohdista, mutta esitetty kokonaiskuva olisi tuskin muuttunut. Arkistomateriaalien kopioita on tallennettu sillan selvitysmappiin Mobiliaan.

### **1.4.4. Haastattelut ja sähköpostikyselyt**

Lähtötietoja kysyttiin Kornäsän kunnan viranomaisilta, lähinnä rakennustarkastaja ja ympäristösihteeri Johnny Granqvistilta, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuurin perinneyhdyshenkilöltä Markku Sahalta, Österbottens förbund - Pohjanmaan liiton kaavoitusinsinööri Ann Holmilta. Paikallisasioiden tuntijana oltiin yhteydessä Harrström ungdoms- och hembygdsföreningiin, koska se näyttää toimivan Harrströmin kylässä aktiivisesti monin tavoin ja vaalii kylän kulttuuriperintöä. Yhdistyksen puheenjohtaja Tomas Hansson vastasi kyselyihin.

---

<sup>10</sup> Liimatainen 2007, liite 5

### 1.4.5. Maastokatselmus

Maastokatselmuksessa Harrströmin sillan ulkonäköä ja museaalista kuntoa arvioitiin silmämääräisesti sekä tallennettiin valokuvaamalla. Maastokatselmus tehtiin 2. marraskuuta 2011. Sen suoritti selvityksen laatija, Martti Piltz Mobiliasta.

## 2. TUTKIMUSKOHTTEEN ESITTELY

### 2.1. Harrströmin sillan sijainti



Harrströmin silta sijaitsee Harrströmin kylässä Pohjanmaalla Korsnäsin kunnassa. Kylä kuuluu valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) luetteloon nimellä Harrströmin kalasatama ja kylä, missä silta on erikseen mainittuna kohteena.



Harrströmin silta on Korsnäsän kunnan Harrströmin kylässä Pohjanmaan (Österbotten) maakunnassa yhdystiellä 17 413. Tien nimi on Gamla Strandvägen. Sillan tieosoite on 87413-702-00049. Harrströmin kylän ohittava 673-tie (Strandvägen) otettiin käyttöön vuonna 1967, jolloin Gamla Strandvägen muuttui paikallistieksi. Silta ylittää joen, jonka nimi on Harvungån.<sup>11</sup> Jokea kutsutaan yleisesti Harrströmin joeksi, Harrströmmä.

Silta on Pohjanlahden rantatiellä, joka on mainittu jo Jaakko Teitin tieluettelossa 1555-1556. Siltapaikka on siis pitkäaikainen. Kun nykyinen museosilta rakennettiin vuonna 1898, Vaasan maantie oli linjattu "Aadolf Fredrikin postitie", joka otettiin käyttöön vuonna 1779.<sup>12</sup> Vaikka Harrströmin kylän seutu jäi syrjään valtakunnallisen liikenteen väylästä, säilyi Rantatie maantienä.<sup>13</sup>

## **2.2. Sillan rakenne ja koko**

Harrströmin silta on kivipalkkisilta. Sen kokonaispituus on 26,4 metriä, josta sillan kannen pituus on 14,6 metriä. Silta on kolmijänteinen, joiden jännemitat ovat 4,0, 3,9 ja 3,75 metriä ja vastaavat vapaa-aukot 3,7, 3,7 ja 3,6 metriä. Vapaa alikulkukorkeus on 1,5 metriä. Sillan leveys on 5,7 metriä ja hyödyllinen leveys 4,7 metriä. Silta on raittisilta kevyen liikenteen käytössä, joten sen kantavuudella ei nykyisin ole kovin suurta merkitystä.<sup>14</sup> Vuodesta 1978 paikallistien siltana sen painorajoitus oli 12 tonnia, sitä aikaisemmin 25 tonnia.<sup>15</sup>

Silta on rakennettu kiilaamalla lohkotuista rakennuskivistä. Rakennuskivet on lohkottu suoriksi ja suorakulmaisiksi. Käytännössä kivien muoto vaihtelee sen mukaan, miten ne ovat lohjenneet eli kiviä ei ole työstetty säännöllisen muotoisiksi. Kivien lohkaisupinnoissa erottuvat jatkuvasti porien reikärivit.

Sillassa on maatuet ja kaksi virtapilaria. Ne on rakennettu kylmämuurauksella. Sillan kansi on pinottu yksimittaisista kivipaasista, joiden pituus on suunnilleen sama kuin vapaa-aukon. Maatukien ja virtapilareiden päällä on kantavien palkkikivien kaltaisista kivipaasista rakennettu tuki, satulakivi. Rakenne mainitaan kirjallisuudessa yksinkertaiseksi ja tyypilliseksi tienpitovelvollisten talonpoikien käyttämäksi tekniikaksi.<sup>16</sup>

Sillan kannella on noin 0,2 metrin paksuinen sorakerros ja nykyisin kulutuspinna öljysora. Sillan kaiteet ovat noin 0,5 metriä korkeat mitattuna öljysoran pinnasta. Niiden rakenne on omalla painollaan paikallaan pysyvä vaakasuora kivipaasi. Kaidepylväät on hienohakattu muuta kivimateriaalia huomattavasti sileämmiksi. Ne ovat tienpinnasta mitattuna noin 0,65 senttimetrin korkuiset kivipylväät, joiden yläpää on hakattu loivan

<sup>11</sup> Tiehallinto/Siltarekisteri/Perusraportti V-638

<sup>12</sup> [www.rky.fi](http://www.rky.fi), Aadolf Fredrikin postitie on RKY-kohde.

<sup>13</sup> Korsnäs historia, s. 594 ja Svenska Österbottens historia, ss. 274, 275, valmistumisvuodeksi mainitaan myös 1777 ja 1778.

<sup>14</sup> Tiehallinto/Siltarekisteri/Perusraportti V-638

<sup>15</sup> TVH, siltaluettelokortti, Åback bro, V-638

<sup>16</sup> Siltojemme historia, ss. 132, 133

pyramidin muotoon. Pyramidiosan korkeus on noin 0,1 metriä. Pylväät on alapäästään kiilattu kansipaasien väliin.



*Harrströmin silta merenpuolelta marraskuussa 2011. Silta on ryhdikkäässä kunnossa ja kivirakenne on ehjä. Silta näyttää symmetriseltä, muttei mitattuna sitä ole. Keskimmäisestä virta-aukosta häämöttää nykyinen Gamla Strandvägenin silta eli nykyinen Åback bro (V-1493).*

Silta on silmämääräisesti symmetrinen, mutta mittaus osoittaa, että kaikki kolme jännettä ovat eripituisia ja toinen sivuaukoista on hieman muita hieman kapeampi. Pituusero ja sillan epäsymmetrisyys ovat todennäköisesti seurausta joko mittausvirheistä tai kivien lohkeamisesta erikokoisiksi. Silta kokonaisuudessaan on melko karkeatekoisen näköinen, vaikka kylmämuuraus onkin taidokkaasti tehty. Kirjallisuuden mukaan tämä on tyypillistä talonpoikaisrakentamiselle.<sup>17</sup>

### **2.3. Sillan maisemallinen merkitys**

Harrströmin kylän merkittävin maisematekijä on merinäköymä, mutta myös kylä- ja tiemaisema ovat mielenkiintoiset. Kylä, tie ja silta ovat huolitellussa kunnossa. Kivipalkkisilta liittyy tiemaisemaan luontevasti, koska jokaisen talon liittymätiellä on kiviset portinpylväät, jotka tekotavaltaan ja vaikutelmaltaan muistuttavat siltakiviä. Kyläkeskuksen

---

<sup>17</sup> Kts. edellinen viite

ja sillan välillä on, ehkä erikseen paikalleen tuotuna, kivinen etäisyyspylväs, jossa on maalaus: Vasa 60, Närpes 36.

Liikenne on hiljaista, lähes olematonta. Kaukoliikenne Porin ja Vaasan välillä kulkee nykyistä valtatie 8, joka sivuuttaa seudun parinkymmenen kilometrin päästä. Maantie 673, joka on Harrströmin kohdalla nimeltään Strandvägen, ohjaa seudullisenkin (Närpiö-Korsnäs-Maalathi) liikenteen kylän ohi. Harrströmin kylään on maantie 673:lta kaksi liittymää: Förbindelsevägen ja Strandmossavägen. Historiallinen Pohjanlahden rantatie, Gamla Strandvägen, polveilee kylän kulttuurimaisemassa maaston mukaan. Nykyinen Gamla Strandvägen ohittaa Harrströmin sillan ylävirran puolelta noin 300 metriä pitkällä tiejaksolla, mihin on rakennettu uusi silta Åback bro (V-1493). Siltojen välinen etäisyys on noin 20 metriä.<sup>18</sup> Maantie 673:n silta, Harrströminjoen silta (V-1200) Harvungån yli näkyy kanaalimaisen suoran joen varrella noin 150 metrin päässä.

Harrströmin silta on kevyen liikenteen käytössä, mikä on osoitettu liikennemerkein. Mitään liikenne-esteitä ei sillalla ole. Sillan yhteyteen jäänyt, nykyisestä ajotiestä eroava, kevyen liikenteen väylä on noin 150 metriä pitkä ja liittyy kummastakin päästä ajotiehen. Kevyen liikenteen väylältä on liittymä taloihin kummallakin puolella jokea ja siltaa.



*Harrströmin silta on nykyisin kevyen liikenteen käytössä. Silta on melko vaatimaton maisema- tai kulttuurirakennuselementti paikallaan.*

Silta sopeutuu mittasuhteiltaan paikkaansa luontevasti, lähes huomaamattomasti. Ei ole kovin yllättävää, että sillan ympäristö näyttää hoidetulta, kun koko kylä on siistissä kunnossa ja silta on hoidettujen pihojen laidassa..

<sup>18</sup> Tie- ja vesirakennushallitus, Sillantutkimusselostus 5.1.1979



## **2.4. Harrströmin kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet ja muinaisjäännökset**

Vanha Pohjanlahden rantatie seurailee meren rantaa suuripiirteisesti, mutta käy vain harvoin käy meren lähellä. Näihin kohteisiin, joissa tie sivuaa merta, on syntynyt satamapaikkoja ja kyliä. Korsnäsin (kylän) nimi on tiettävästi mainittu ensimmäisen kerran vuonna 1442 ja Harrströmin nimi vuonna 1494. Korsnäsin, samoin kuin Korsholmin (Mustasaaren), nimen on arveltu liittyvän Ruotsin suunnasta tulleisiin ristiretkiin tai merenkulun merkkeihin.<sup>19</sup>

Harrströmin<sup>20</sup> kylän satamapaikka on suojaisan lahden muodostama luonnonsatama, johon on kehittynyt suuri kalasatama, Storhamn. Satama on enää satunnaisessa käytössä. Kalastus on ollut Pohjanmaan rannikkokyläiden tärkeä elinkeino. Harrströmin kalasataman tärkeyttä kuvaa, että se on tiettävästi Suomen ensimmäinen kalasatama, jota on valtion varoin kunnostettu ja ruopattu vuonna 1955.<sup>21</sup>

Harrströmin kylän keskustan maamerkkeinä ovat Kvarnbackenin (Ingelsbacken) mäelle rakennetut kaksi tuulimyllyä, jotka ovat nykyisin museokäytössä. Myllyistä vanhempi on 1840-luvulta.<sup>22</sup> Lähellä on myös valtakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä muinaismuisto: Trofastbackenin varhaisen rautakauden asumuksen pohja.<sup>23</sup>

Harrströmin kylä on arvoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY), nimellä Harrströmin kalasatama ja kylä.<sup>24</sup> Kohdekuvauksen mukaan se edustaa Pohjanmaan rannikkokyläiden elinkeinohistoriaa, jossa on säilynyt pienimittakaavaisia pihapiirejä. Kylä on rakentunut vanhan Rantatien varteen ja Harvungån ylittävä, kivipaasista rakennettu silta (Åbacka bro), mainitaan erikseen. Uutta elinkeinorakennetta edustavat turkistarharakennukset kylän ja kalasataman välisellä pellolla. Kylän rantaniityt ovat arvokkaita perinnemaisemia.<sup>25</sup>

Maakuntakaavassa, joka on vahvistettu 21.12.2010, Harrströmin kylä on merkitty ”merenläheiseksi kyläksi”, joka sijaitsee ”Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta valtakunnallisesti arvokkaalla alueella”. Harrströmin kylä sisältyy matkailun vetovoima-alueeseen, jonka nimi on Korsnäs (mv-13).<sup>26</sup> Sen erityispiirteiksi on arvioitu

---

<sup>19</sup> [www.korsnäs.fi](http://www.korsnäs.fi)

<sup>20</sup> Korsnäs historia, ss. 69, 70. Harrströmin varhaisempi kirjoitusmuoto on Harffuaström, sittemmin Harfström. Nimi tarkoittanee kivilatomusta ja merimerkkiä (hara, harun), eikä missään tapauksessa harri nimistä kalaa, mikä nykyasussa nimestä helpoimmin tulee mieleen. Myös Korsnäsin kunnan nimi saattaa viitata ristinmuotoiseen merimerkkiin,

<sup>21</sup> Vaasan tie- ja vesirakennuspiiri 1860–1960, s. 20

<sup>22</sup> Mylly on suojeltu rakennussuojelulainsäädännöllä. [www.nba.fi/kulttuuriympäristönrekisteriportaali](http://www.nba.fi/kulttuuriympäristönrekisteriportaali)

<sup>23</sup> Pohjanmaan maakuntakaava, Kaavaselostus s. 100, Museoviraston muinaisjäännösrekisteri (MJR 280 01 0006).

<sup>24</sup> Harrströmin kylä oli jo vuoden 1993 valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen (VAT) luettelossa.

<sup>25</sup> [www.rky.fi](http://www.rky.fi), Harrströmin kalasatama ja kylä, Korsnäs

<sup>26</sup> Pohjanmaan maakuntakaava, karttaliitteet.

luonto ja kulttuuri.<sup>27</sup> Kulttuuri on täsmennetty kyläasutukseksi ja latomaisemiksi ja luonto soiksi ja rannikoksi.<sup>28</sup> Maakuntakaavan Merkinnät ja määräykset-osassa merenläheisen kylän selityksenä on, että se sopii meren läheiseen asumiseen. Suunnittelumääräyksissä todetaan, että kylän asemaa tulee vahvistaa liikennejärjestelyiltään sekä kylä- ja palvelurakenteeltaan toimivaksi kokonaisuudeksi.<sup>29</sup> Kaavan alue on hieman laajempi kuin Museoviraston RKY-alue. Lisäksi siihen liittyy maakunnallinen ja seudullinen arvokas alue Harvung-joen varrella. Vanha Strandvägen on osoitettu pyöräilyreitiksi ja Storhamn kalastussatamaksi.<sup>30</sup>

Maakuntakaavassa on erikseen käsitelty kulttuurihistoriallisesti merkittävät tielinjaukset, joiksi on todettu Rantatie ja Kyrönkankaan tie. Niistä todetaan, että ne voisivat toimia koko Pohjanmaan matkailun ”punaisena lankana”, jonka varteen kootaan muukin kuin suoranaisesti tiehen liittyvä Pohjanmaan historia.<sup>31</sup> Esimerkkeinä mainitaan Kuninkaan tie ja Härkätie. Harrströmin keskustan sekä merenläheisen asumisen osayleiskaavassa<sup>32</sup> sillalla on SM-merkintä.



*Harrströmin kalasatama, Storhamn, on ollut Pohjanmaan suurimpia kalastussatamia. Satama on nykyisin lähinnä virkistyskalastuskäytössä, mutta sinne on kunnostettu ammattikalastukselle perinnetalo.*

---

<sup>27</sup> Pohjanmaan maakuntakaava, Kaavaselostus s. 62

<sup>28</sup> Pohjanmaan maakuntakaava, Kaavaselostus s. 64

<sup>29</sup> Pohjanmaan maakuntakaava, Merkinnät ja määräykset s. 17.

<sup>30</sup> Pohjanmaan maakuntakaava, karttaliitteet.

<sup>31</sup> Pohjanmaan maakuntakaava, Kaavaselostus s. 74

<sup>32</sup> Harrström delgeneralplan

Harrströmin kylä on valittu vuonna 2011 Pohjanmaan (Svenska Österbotten) vuoden kyläksi. Perusteina ovat olleet luonto- ja kulttuurimaisema, kylän toimivuus sekä kylän oma kylätoiminta, missä Harrström ungdoms- och hembygdsförening näyttää olevan keskeinen toimija. Kylän kesäjuhlissa tuulimyllyjä käytetään ja historiallisessa kalasatamassa on Kalastajan torppa-niminen perinnetalo. Harrströmin kylä on yksi Korsnäsin kunnan nähtävyyksistä, joka mainitaan useissa esitteissä ja web-sivustoilla. Päämatkailutuotteet ovat kalastus, lintujen tarkkailu ja uimaranta, mutta museosilta mainitaan myös viestintämateriaaleissa.<sup>33</sup> Harrström on yleisesti tunnettu kalastuspaikka myös makean veden kalastukseen.<sup>34</sup>



*Harrströmin kylässä vaalitaan omia perinteitä. Kyläkeskuksen kumpareella on kaksi tuulimyllyä ja kylämuseo. Myös maakuntakaavassa pyritään säilyttämään kylän merenranta-asutuksen luonne.*

## **2.5. Vaikutelma sillasta**

Silta ja sitä ympäröivä rakennuskanta pihapiireineen ovat suunnilleen saman ikäisiä ja edustavat perinteistä tyyliä. Talojen portinpylväät ja silta ovat selvästi sukunäköiset. Tien varrella ja sillan kummallakin rannalla kasvaa rivissä koivuja. Talojen pihoille johtaa usein koivukuja. Nekin luovat yhtenäistä vaikutelmaa. Useat talot on kunnostettu hyvään kuntoon. Kylän ilme on siisti, huoliteltu ja selvästi toiminnallinen; kylässä toimivat kauppa

---

<sup>33</sup> [www.harrstrom.fi](http://www.harrstrom.fi)

<sup>34</sup> [www.kalastuspaikka.net](http://www.kalastuspaikka.net), Harrström

ja pankki. Talojen pihapiireissä on turkistarhoihin sekä vihannes- ja maanviljelyyn viittaavia toimintoja.

Sillan merenpuolella on joen kummallakin rannalla talo, joiden pihapiireihin silta visuaalisesti liittyy. Sillan pysäköintipaikka, opastustaulu ja epävirallisen tuntuinen levähdyspaikka ovat sillan pohjoispuolella. Tien ojan yli on puinen kävelysilta, jota pitkin pääsee talon pihalle levähdyspaikalle ja tarkastelemaan siltaa merenpuolelta. Opastustaulu on vaatimattoman näköinen, mutta antaa perustiedot kohteesta.

Silta voi olla suorastaan vaikea havaita. Sen sijainti Gamla Strandvägenin sisäkaarteessa tuntuu hieman omituiselta, eikä motivoidu visuaalisesti mitenkään. Käytännössä uusi silta olisi tullut aivan talojen nurkalle, jos se olisi rakennettu Harrströmin sillan meren puolelle. Järkiperusteinen siltapaikka on siis osittain turmellut Gamla Strandvägenin vuosisatojen ikäisen linjauksen pieniä piirteitä. Toisaalta sillan molemmin puolin säästyneet liittymäjaksot perinteistä Rantatietä ovat niin pitkät, että sillan säilyneisyys tältä osaltaan on vähintään tyydyttävä.



*Silta sopii luontevasti Harrströmin kylän perinteellisen näköisiin ja hyvin hoidettuihin rakennuksiin ja pihoihin. Taustalla on Åbbin talo.*

Sillan kansi on asfaltin näköistä ohutta kestopäällystettyä<sup>35</sup>, joka jatkuu sillan molemmin puolin Gamla Strandvägenille asti. Päällyste ei tietenkään ole sillan alkuperäinen. Toisaalta se ilmeisesti on sillan museointihetkellä ollut paikallaan. Päällyste näyttää

---

<sup>35</sup> Siltaluettelokortin mukaan öljysoraa



vanhalta ja kuluneelta. Se on rikki moni paikoin, siinä on reikiä sillan kannen alueella ja monia paikkauksia.

Sillan ja kestopäällysteen reunoille kasvaa nurmea ja rikkaruohoa. Sillan rakenteessa, rakennuskivien välissä on kasvustoa, mutta ei puuvartisia kasveja. Vuosina 2001 ja 2005 otetuissa kuvissa niitä näkyy myös, joten kasvustoa ei ole poistettu ainakaan lähimenneisyydessä.

Silta on painunut jonkin verran epätasaisesti, mutta on kuitenkin ryhdikkäässä kunnossa. Rakennuskiviä ei ole irronnut rakenteesta, vaikka selvää rakenteen elämistä voikin havaita, erityisesti maatuissa.

Silmämääräisesti sillan säilyneisyys on hyvä. Siinä on ajan synnyttämiä muutoksia. Siltaa on korjattu aikaisemmin mainitun tienparannuksen yhteydessä.<sup>36</sup> Päällyste ei ole alkuperäinen eikä myöskään ehjä, jotka alentavat säilyneisyyttä. Toisaalta sillassa ei ole mitään siihen kuuluvia lisäyksiä tai muutostöitä. Päällystettä lukuun ottamatta silta vastanee alkuperäistä olomuotoaan niillä muutoksilla, joita sen käyttö ja luonnonvoimat ovat siihen aiheuttaneet.<sup>37</sup>



*Harrströmin siltaa korjattiin tieparannuksen yhteydessä. Sillatutkimusselostuksessa 5.1.1979 sanotaan, että pohjoispään maatuki on painunut ja kivipalkki katkennut. Kuvassa vauriot näyttävät kuitenkin olevan sillan eteläpäässä. Kuva: Mobilian arkisto: Tiehallinnon kuvat.*

<sup>36</sup> Tie- ja vesirakennushallitus, Vaasan piiri: Sillatutkimusselostus 5.11.1979: "Silta on huonossa kunnossa. pohjoinen maatuki on painunut ja yksi kivipalkki on katkennut: Silta on perustettu puuarinalle." Korjausta esittävässä valokuvassa kuitenkin korjataan sillan eteläpään muuria?!

<sup>37</sup> Maastokatselmus 2.11.2011 ja sillan arkistomateriaali Mobiliassa

Sillan kunto on siltateknisesti arvioitu 1970-luvulla tyydyttäväksi ja 1980-luvun alussa kivirakenteen osalta huonoksi ja pinnalta tyydyttäväksi.<sup>38</sup> Maastokatselmuksessa vuonna 2006 todettiin, ettei silta vaikuta hyväkuntoiselta ja on painunut epätasaisesti.<sup>39</sup> Nykyisin sillan yleiskunto on arvioitu välttäväksi, kuten myös päällysrakenteen kunto.<sup>40</sup>

Harrströmin silta on osa kulttuurikonaisuutta, jossa nähtävästi sekä oman kylän ja kunnan asukkaat ja maakunta että lähteistä päätellen kulttuuriviranomaiset osaavat sen arvottaa. Kaavatilanne on hyvä; kaavaan kirjatut kehittämissijatukset edistävät sillan, siltaympäristön ja koko rakennetun kulttuuriympäristön säilymistä ja esittävät jopa sitä vaalivia kehitystoimenpiteitä.



*Sillan pohjoispuolella on opastaulu ja entisen sahan ja myllyn muistokivi. Levähdysalue on talon pihalla joen rannassa. Paikka sinänsä on siisti ja viihtyisä, mutta epävirallisen tuntuinen.*

Silta on vaikea löytää siitä syystä, ettei tieltä 673 ei ole opasteita museosillalle, eikä Harrströmin kylän alueellakaan ole museokohteen merkkejä tai muita opasteita sillalle. Käytännössä tieltä 673 voi olla vaikea huomata edes Harrströmin kylän viitoitusta, varsinkin Närpiöstä päin tultaessa, koska Förbindelsevägenin risteyksessä pensaikkoinen metsä rajoittaa näkemää. Toinen kylän risteyksistä on helpompi havaita avoimemmalla paikalla lähellä vanhaa kansakoulua.<sup>41</sup>

<sup>38</sup> Siltaluettelokortti 1970-luvulta ja 1980-luvulta, ennen sillan ottoa museosillaksi.

<sup>39</sup> Harrströmin sillan maastokäynti 18.7.2006, Mobilian arkisto

<sup>40</sup> Perusraportti, Yleistarkastus 4.5.2010

<sup>41</sup> Maastokatselmus 2.11.2011, mpz

### 3. KOHTEEN RAKENTAMISEEN JOHTANEET TEKIJÄT

#### 3.1. Pohjanlahden rantatie Ruotsin vallan aikana

Meren rannan asutus Etelä-Pohjanmaalla on vanhaa. Luonnonmaantieteelliset erityispiirteet ovat vaikuttaneet tiestöön asutuksen sijoittumisen ja maastotyypin kulkukelpoisuuden kautta.<sup>42</sup> Varhaisin hallinto on ollut yhteydessä asutukseen ja sen perusteella tehtyyn vero-oikeudelliseen jakoon. Keskiajalta lähtien hallinnon runkona olivat kruunun linnojen ylläpitoa varten muodostetut linnavoutikunnat, joiden väliset yhteydet olivat välttämättömiä. Merenkurkun pohjoispuolella Pohjanlahti oli itä- ja länsirannoiltaan yksi voutikunta. Sen keskuksiksi perusti Bo Joninpoika Grip, jolla oli myös Turun linna linnalääneineen, Mustalahden pitäjään Korsholman linnan 1370-luvulla. Turun ja Korsholman tietä on siis tarvittu viimeistään silloin.<sup>43</sup>

Hallintopitäjäjako suoritettiin 1400-luvun alussa. Hallintopitäjiä vanhempia ovat kirkkopitäjät. Kirkkopitäjät muodostuivat asutuksesta, mikä siten vaikutti liikenteen solmukohtien sijoittumiseen. Ruotsin puolelta tullut kolonisaatio 1200-luvulla vaikutti asutukseen keskeisesti. Närpiön keskeinen asema Korsholman ja Ulvilan välillä on peräisin jo niiltä ajoilta.<sup>44</sup> Satakunnan ja Pohjanmaan välisestä, Lapväärtin, Korsnäsin ja Maalahden kautta Korsholmaan johtavasta tiestä on maininta vuodelta 1491, jolloin valtionhoitaja Sten Sture vanhempi yöpyi Merikarvialla palatessaan Itämaakunnasta Tukholmaan.<sup>45</sup> Olettamuksena on esitetty, että tie jo keskiajalla on jatkunut polkuna ja talvitienä Korsholmasta Pohjanlahden ympäri maan pääkaupunkiin Tukholmaan.

Jaakko Teitin tietojen mukaan Pohjanmaan rantatie luettiin yleiseksi tieksi vuonna 1556. Teitti ei mainitse Harrströmiä kieveripaikkana.<sup>46</sup> Tie tuli postitiekiksi, kun Ruotsin postiasetus annettiin vuonna 1636 ja posti ulotettiin Suomen alueelle vuonna 1638. Rannikon maastossa tie oli kivikkoinen ja mutkainen. Käytännössä vesitie oli usein helpompi kulkuväylä. On esitetty myös näkemyksiä, että Rantatie on ollut vain heikkokuntoinen polku, jota postitalonpojat ovat kävelleen tai ratsastaen voineet kulkea vain vaivalloisesti. Posti kulkikin sisämaan kautta Kyrönkankaan tietä pitkin, joka oli helpompi kulkea. Rannikkokaupunkien painostuksesta posti palautui 1600-luvun loppupuolella Rantatielle.<sup>47</sup>

Maanteiden ja siltojen tuli olla Maunu Eerikinpojan maanlakien mukaan 10 kyynärää (noin 6 metriä) leveitä. Teiden teko- ja kunnossapitovelvollisuus määrättiin maanomistajille eli talonpojille. Laki tuli 1300-luvulla voimaan. Kristoffer- kuninkaan maanlaki vuonna 1442 ei muuttanut näitä määräyksiä. Tiet olivat ratsupolkuja 1500-luvulle. Pohjanmaan rantatie oli

---

<sup>42</sup> Salminen, s. 32

<sup>43</sup> Salminen, ss. 33, 34

<sup>44</sup> Salminen, ss. 38, 39

<sup>45</sup> Suomen teiden historia I, s. 46

<sup>46</sup> Salminen, s. 64

<sup>47</sup> Suomen teiden historia I, s. 46

1610-1620-luvuilla 6-7 kyynärää leveä (noin 4 metriä) ja kärryillä ajettavissa 1600-luvun jälkijaksolla.<sup>48</sup> Tärkeimmillä siltapaikoilla oli sillat viimeistään 1600-luvun puoliväliin mennessä.<sup>49</sup> Harrströmin kylässä oli tuomiokirjojen mukaan seudun ensimmäinen kestikievari vuonna 1624. Kylässä säilyi kyytihevos- ja kestikievaritoiminta 1900-luvulle asti.<sup>50</sup> Claes Claessonin Etelä-Pohjanmaan kartalla vuodelta 1680 Harrströmin (Harfström) kylä ja siltapaikka näkyvät.<sup>51</sup>



Georg Biurmanin kartta vuodelta 1747, josta myöhemmin on julkaistu Ruotsin valtakunnan matkaopas, Vägvisaren, näyttää pelkistetyn kuvan Suomen tieverkosta. Vaasasta etelään lähtevät Kyrönmaantie ja Pohjanlahden rantatie. Rantatielle on merkitty Harrström, mikä merkitsee, että siellä on ollut kestikievari tai ainakin hollikyytimahdollisuus. Kartta: Aarno Piltz kokoelma

<sup>48</sup> Suomen teiden historia I, ss. 82-85

<sup>49</sup> Salminen, s. 66

<sup>50</sup> Korsnäs historia, ss. 600 – 602

<sup>51</sup> [www.jyx.jyx.fi](http://www.jyx.jyx.fi), [www.vanhakartta.fi](http://www.vanhakartta.fi), Province maps and Maps of registrar districts: Etelä-Pohjanmaa, Claes Claesson 1680.

Rantatielle asetettiin peninkulmapylväät 1600-luvun lopulla neljännes peninkulman välein, kuten Ruotsin emämaan alueellakin.<sup>52</sup> Postin ja postitien strateginen merkitys 1600-luvulla liittyi Ruotsin asemaan suurvaltana. Posti oli käytännöllisempi ja tehokkaampi keino kuljettaa viestejä valtakunnan äärilaidoille tai naapurivaltioihin kuin lähetti.<sup>53</sup> Vuoden 1734 laki edellytti maanteiden leveydeksi 10 kyynärää ja muiden teiden 6 kyynärää. Pohjanlahden rantatie oli 1700-luvun lopulla vain kuusi kyynärää leveä.<sup>54</sup>

Rantatien kunto pysyi kehnona 1700-luvulle saakka, jolloin kulkuyhteyksien parantamiseen oli monenlaisia paineita asutuksen, elinkeinoelämän kehittämisen, hallinnon ja sotalaitoksen näkökulmasta. Tiestön rakenne kehittyi siten, että rannikolta rakennettiin yhteyksiä sisämaahan, joista Etelä-Pohjanmaalla tärkeimmät olivat Vaasan ja Kristiinankaupungin yhteydet takamaihin.<sup>55</sup>

Jo Nuijasodan (vuosina 1596-1597), mutta myös Isovihan (vuosina 1700-1721) ja Pikkuvihan (vuosina 1741-1742) tapahtumat osoittivat, että sotaväen liikkumista ja huollon järjestämistä varten tarvittiin parempia teitä. Talven 1713-1714 jälkeen, kun Venäjän armeija oli lyönyt Ruotsin armeijan Pohjanmaalla, väestö pakeni Ruotsiin, piiloutui metsiin tai muutti venäläisten pois ajamina seudulta. Ison Vihan aika romahdutti maanviljelyn ja sen seurauksena myös tienpidon.<sup>56</sup>

Pohjanmaan rantatie oli vaunuilla ajettavassa kunnossa Aadolf Fredrikin Suomen vierailun aikoihin 1750-luvulla.<sup>57</sup> Ruotsin valtakunnasta julkaistiin matkaopas vuonna 1776. Tämä Georg Biurmanin karttaan perustuva opas on pelkistetty ja esittää Vaasan ja Kristiinankaupungin välille vain Pohjanlahden rantatien. Harrströmissä on mainittu kestikievari.<sup>58</sup>

Kaikki kauppa oli kaupunkien porvareiden käsissä ("kauppapakko"). Porvarit saivat käydä kauppaa Tukholmaan ja Turkuun. Rantatien tiejakso Närpiöstä Korsnäsiin sijaitsi suunnilleen Kristiinankaupungin ja Vaasan<sup>59</sup> puolivälissä. Närpiö ja varsinkin kunnan pohjoisosat Korsnäsin seudulla kuuluivat Vaasan porvareiden etupiiriin. Korsnäsin seudun

---

<sup>52</sup> Korsnäs historia, s. 593, Mauranen, ss. 173, 174 on mainittu, että puiset pylväät on asetettu jo 1618-1620, jolloin rakennettiin Rantatietä Tornioon ja samanaikaisesti myös Ruotsin emämaan puolella.

<sup>53</sup> Mauranen, ss. 179-184

<sup>54</sup> Suomen teiden historia I, ss. 82-85

<sup>55</sup> Mauranen, ss. 260-273

<sup>56</sup> esim. Korsnäs historia, ss. 612-615

<sup>57</sup> Suomen teiden historia I, s. 89

<sup>58</sup> Suominen, ss. 199, 200, ja Piltz, s. 77-81. Tiedot perustuvat Georg Biurmanin Vägvisaren -tieoppaaseen, joka julkaistiin 1776, jonka näköispainos on julkaistu 1973. Tietävästi Biurman laati ensimmäisen version tieoppaasta vuonna 1743. Georg Biurman piirsi kartat jo ennen Pikkuvihan vuosia 1741-1742 ja niistä, kuten myös tieoppaasta, on julkaistu useita painoksia, joissa myös ainakin kartan nimistöä on muokattu. Se, että vuonna 1747 julkaistussa kartassa Svea ock Göta Riken samt Finland ock Norland karttanimenä esiintyy Harfström, viittaa siihen, että siellä on ollut pitkäaikaisesti kestikievari.

<sup>59</sup> Kaupunki perustettiin vuonna 1606 Mustasaaren nimellä, vuonna 1611 nimi muuttui Vaasaksi, josta tuli liikenteellisesti Korsholman perillinen.

asukkaat joutuivat kuitenkin osallistumaan esimerkiksi Kristiinankaupungin, Kaskisten, Närpiön Finbyn ja Nybron siltojen rakentamiseen 1800-luvun puolivälin aikoina.<sup>60</sup> Rannikon asukkaat kuitenkin helpoimmin kulkivat merta pitkin, joten Pohjanlahden rantatien merkitys oli ensisijaisesti hallinnollinen ja strateginen.

Vuonna 1747 käynnistettiin tutkimukset suoran, yli kolmekymmentä kilometriä lyhemmän, tien rakentamiseksi Mustasaaresta Närpiön Finbyhyn. Tienrakennukseen veloitettiin Mustasaaren, Maalahden, Laihian, Närpiön, Iso- ja Vähänkyrön, Vöyrin, Lapuan, Lapväärtin ja Ilmajoen pitäjät. Tien rakentaminen oli tievelvollisille suuri ponnistus ja heitä houkuteltiin mukaan lupaamalla, että heidät vapautettaisiin Rantatien hoidosta.<sup>61</sup> Tie noudatti suunnilleen perinteistä talvitietä, joka oikaisi suomaiden poikki Pirttikylän kautta. Tietä alettiin rakentaa vuonna 1766 asumattomien alueiden halki eikä kylätien pohjalle, kuten oli ennen tehty.<sup>62</sup> Tätä on pidetty erittäin tärkeänä kehitysvaiheena tienrakennustaidolle. Tie linjattiin soiden yli risukimppujen avulla ja tielle rakennettiin Tuovilan kivisilta.<sup>63</sup> Välikäisesti tien rakentamisella oli vaikutusta myös maatalouteen, kun tien viemäriajat kuivattivat suot viljelysmaaksi.<sup>64</sup> Tie valmistui vuonna 1776 auttavasti liikennöitävään kuntoon.<sup>65</sup> Tielle pystytettiin peninkulmapatsaat. Vanha Rantatie säilyi maantienä, mutta posti- ja matkustajaliikenne siirtyivät uudelle tielle.<sup>66</sup> Närpiöstä Kristiinankaupunkiin johtava jakso valmistui vuosina 1802- 1803. Nykyinen valtatie 8 noudattaa suurin piirtein samaa linjausta.

Uuden postitien ja Rantatien yhtäaikainen ylläpito kävi ylivoimaiseksi seudun maanomistajille, koska mainitaan, että Rantatien kunto heikkeni niin, ettei sitä voitu enää ajaa vaunuilla vuonna 1786.<sup>67</sup> Tienhoitovelvollisuuksia järjestettiin ja vuonna 1805 maaherra saattoi julistaa Rantatien uudelleen yleiseksi maantieksi.<sup>68</sup>

Toinen tärkeä tienrakennus, joka vaikutti myöhemmin Korsnäsin ja Harrströmin seudulla, oli Närpiöstä Kaskisten kaupunkiin johtanut tie. Tiellä kuljetettiin sahatavaraa Kaskisten satamaan laivattavaksi edelleen.<sup>69</sup>

---

<sup>60</sup> Korsnäs historia, s. 595, lähde ei mainitse, osallistuivatko korsnäsiläiset sillan rakennuksiin työllään vai jollain korvausmenettelyllä.

<sup>61</sup> Etelä-Pohjanmaan historia IV:2, ss. 450

<sup>62</sup> Suomen teiden historia I, s. 88

<sup>63</sup> Suomen teiden historia I, s. 89, Suominen, ss. 228 - 230

<sup>64</sup> Tie yhdistää, s. 44

<sup>65</sup> Suomen teiden historia I, s. 47, tie valmistui vuonna 1777, 1778, (esim. Suominen s. 229) tai 1779 eri lähteiden mukaan.

<sup>66</sup> Suomen teiden historia I, s. 49

<sup>67</sup> Korsnäs historia, s. 594. Melko luonnollista oli, että kunnat (Övermarkin, Yttermarkin, Östermarkin ja Närpiön eteläosan maanomistajat eli tievelvolliset), joiden kautta uusi Postitie kulki, kieltäytyivät enää osallistumasta vanhan Rantatien hoitoon.

<sup>68</sup> Korsnäs historia, s. 595

<sup>69</sup> Korsnäs historia, s. 594



Vapaaherra Samuel Gustav Hermelinin julkaisema painettu kartasto ilmestyi vuosina 1798-99, mistä Vaasan maaherrakunnan lehti vuonna 1798. Kartaston kartat suunnitteli ja piirsi suomalainen Carl Petter Hällström. Kartassa näkyy uusi Aadolf Fredrikin postitie, mutta myös Rantatie ja Harrström. Kartta vastaa hyvin nykyistä karttakäsitystä. Suomen sodassa karttaa käyttivät ruotsalais-suomalaiset että venäläiset joukot. Kartta: Aarno Piltz kokoelma

### 3.2. Pohjanmaan rantatie autonomian aikana

Sotajoukot käyttivät Suomen sodassa 1808-1809 sekä uutta Postitietä että vanhaa Rantatietä. Ruotsin pääarmeija Suomessa vetäytyi Postitietä Porista kohti Oulua maaliskuussa 1808. Venäläiset joukot seurasivat perässä. Varsinaisia taisteluja ei käyty.<sup>70</sup> Ruotsin Suomen armeija eteni Postitietä takaisin Kristiinankaupungin seudulle elokuussa 1808, joiden edellä vetäytyi myös Vanhan Rantatien kautta venäläisiä joukkoja.<sup>71</sup> Ruotsista tuotiin meritse sotajoukkoja ja elintarvikkeita Suomen rannikolle.<sup>72</sup> Närpiössä ja Lapväärtissä olivat eteläisimmät pääarmeijan yhteydessä olleet muonavarastot.<sup>73</sup> Aloite siirtyi lopullisesti venäläisille elokuun loppupuolella. Lapväärtin (Kristiinankaupungin) ja

<sup>70</sup> Sota Suomesta, ss. 70-93

<sup>71</sup> Sota Suomesta, ss. 193

<sup>72</sup> Sota Suomesta, s. 193

<sup>73</sup> Sota Suomesta, s. 202

Vaasan välillä Postitietä marssi ruotsalainen maihin noussut divisioona venäläisten seuraamana kohti pohjoista, missä ratkaisutaistelut käytiin syksyllä.

Sota rasitti siviiliväestöä: elintarvikkeet, majoitus, polttopuut, hevoset, ajomiehet, ajokalut ja rehut otettiin pakko-ottoina. Näin tekivät sekä omat että viholliset.<sup>74</sup> Tiet kuluivat, koska sotajoukkojen määrä, tuhansia miehiä tykkeineen ja huoltoineen marssi edestakaisin teitä, joita normaalisti käytti vähäinen joukko asukkaita kevyillä ajopeleillä.<sup>75</sup> Osa Suomen alueen miehistä kuului armeijaan, joten sekä upseerien että sotamiesten perheet jäivät odottamaan vihollisen mielivaltaa. Kuitenkaan kansannousuun ei valmistauduttu ja valtion hallintovirastot jäivät toimintaan samoin kuin seurakunnat. Venäläiset julistivat jo 28.3.1808 liittävänsä Suomen alueen Venäjään ja joukoille oli annettu käsky suhtautua siviiliväestöön ystävällisesti.<sup>76</sup> Korsnäs ja Harrströmin seudut selvisivät sodan rasituksista muuta Etelä-Pohjanmaata helpommin, kun pääosa sotaliikenteestä ohjautui Postitiele.

Jälkimerkantilistinen aika, kokonainen vuosisata (1765-1865), oli Pohjanmaalla vahvan taloudellisen kehityksen kautta. Kehitys alkoi siis huomattavasti ennen autonomian aikaa ja muutokset suosivat Pohjanmaata ja erityisesti sen kaupunkeja. Ruotsin suurvalta-aseman rapautuminen ja rajamuutokset suuntasivat sisämaan kauppaa Pohjanmaalle. Perinteisen vientituotteen, tervan, vienti kasvoi 1800-luvun taitteeseen. Kustavilaisen ajan kaupan vapautuminen ja monet talouden tehostamistoimet, esimerkiksi Tampereen kaupungin perustaminen, lisäsivät kuljetuksia ja suosivat satamakaupunkeja. Isojaon toimenpano ja erityisesti metsämaiden jako toi hyvinvointia maaseudullekin. Näiden seurauksena väestön ja tilojen määrä lisääntyi voimakkaasti, käsityöläistuotanto kaupallistui ja esiteollisia kokeiluja tehtiin.<sup>77</sup>

Ruotsinkielisen Pohjanmaan eteläisten kuntien (Lappfjärd, Närpiö, Maalahti) tilojen määrä enemmän kuin kolminkertaistui vuosina 1750-1850. Kasvu oli voimakkaampaa kuin muualla Pohjanmaalla.<sup>78</sup> Kasvua edisti myös se, että monissa kylissä, kuten Harrströmissä oli talonpoikaispurjehdusoikeus, mikä antoi lisää kaupallisia ansaintamahdollisuuksia. Vielä suurempi oli torpparien ja uudisraivaajien (kruununtorppareiden) määrän kasvu. Vuonna 1769 mainituissa kunnissa oli 54 torppaa ja kruununtorpparia, vuonna 1850 torppia ja kruununtorppia oli jo 1 408. Kasvu oli nopeampaa kuin missään muualla Suomessa.<sup>79</sup> Hallinto kehittyi siten, että vuonna 1865 annettiin kunnalliset asetus, joka erotti maalaiskunnissa maallisen ja kirkollisen vallan.<sup>80</sup>

---

<sup>74</sup> Sota Suomesta, s. 99

<sup>75</sup> Sota Suomesta, s. 202

<sup>76</sup> Sota Suomesta, ss. 93-101

<sup>77</sup> Svenska Österbottens historia, ss. 107, 108

<sup>78</sup> Svenska Österbottens historia, s. 110. Mainituissa kunnissa 640 tilaa vuonna 1750 ja 2 053 tilaa vuonna 1850.

<sup>79</sup> Svenska Österbottens historia, ss. 111-113

<sup>80</sup> Korsnäs historia, s. 190



Väkimäärän kasvu ja kunnallisasetus johtivat siihen, että Närpiön kunnasta lohkaistiin vuonna 1887 Korsnäs in kunta. Väkimäärä kunnan alueella oli kasvanut vuodesta 1750 kunnan perustamisajankohtaan noin 700 asukkaasta noin 4 000 asukkaaseen.<sup>81</sup>



*Harrströmin kylässä lähes jokaisen talon portinpylväät ovat kivistä hakatut, tässä huomattavasti taidokkaammin työstetyt kuin sillan kaidepylväät. Oikealle jatkuu aita, jossa yhä edelleen kivilohkareet ovat pylväinä.*

Kaupunkien väestö kasvoi myös nopeasti. Kristiinankaupungin väestömäärä kasvoi vuodesta 1757 jatkuvasti koko Ruotsin vallan ajan ja oli vuonna 1805 noin 1 800 asukasta.<sup>82</sup> Vuonna 1850 kaupungissa oli 2 211 henkikirjoitettua asukasta ja 48 kauppiasta, kun Vaasassa oli 3 129 asukasta ja 35 kauppiasta. Silloin uudessa Kaskisten kaupungissa oli 736 henkikirjoitettua asukasta ja neljä kauppiasta.<sup>83</sup> Kaupunkien kasvu on merkinnyt elintarvikkeiden lisääntyvää tarvetta ja tarvetta kuljettaa maaseudulta elintarvikkeita kaupunkiin.

Erimielisyydet jatkuivat Postitien ja Rantatien hoidosta itsenäisen Suomen ensimmäisen tielain voimaan tulon saakka vuonna 1921. Periaatteellisesti teiden hoito oli jaettu yhteisesti tievelvollisten kesken siten, että Postitiellä hoitojakso oli lyhempi hoitovelvollista kohti, mikä tietysti suosi Postitien hoitoa ja vastaavasti heikensi Rantatien hoitoa.

---

<sup>81</sup> Korsnäs historia, s. 11. Kasvu jatkui 1920-luvulle asti noin 5 500 asukkaaseen ja on nykyisin vakiintunut noin 2 200 asukkaan tasolle.

<sup>82</sup> Kristinestads historia, s. 469

<sup>83</sup> Purjeiden kaupunki, s. 120

Elinkeinoelämä uudistui 1800-luvun loppuvuosina. Suuret nälkävuodet olivat vuodet 1867-1868, mutta senkin jälkeen tuli katovuosia. Erityisesti metsäteollisuus menestyi 1870-luvun alkupuolella, kun maailmanmarkkinahinnat kohosivat. Vienti taas suosi sinänsä jo vanhanaikaiseksi käyvää Pohjanmaan purjelaivastoa ja metsäraha siirtyi metsänomistajille, metsätyöntekijöille sekä ajo- ja uittomiehille. Se taas johti pankkien perustamiseen. Kotimainen teollisuus kehittyi ja Pohjanmaan rannikon kaupunkeihin perustettiin metallialan tehtaita ja verstaita tuottamaan koneita ja laitteita kehittyvään maa- ja metsätalouteen. Myös maatalouden tuotteet, lähinnä voi, kävi kaupaksi maailmalle, mikä puolestaan lisäsi karjataloutta. Karjatalous ja myös rehun viljely olivat tyypillisiä rannikon ruotsinkieliselle Pohjanmaalle.<sup>84</sup>

Rantatie säilyi vaihtoehtoisena kulkureittinä Vaasan ja Närpiön välillä.<sup>85</sup> Vuodesta 1883 Vaasaan pääsi junalla, mikä lisäsi matkustajaliikennettä ja siten potentiaalisia tien käyttäjiä. Rantatiellä säilyivät varakievarit ja hollikyytitalot. Postista on ensimmäinen maininta Korsnäsistä vuodelta 1644. Postin kulku on ilmeisesti aina ollut ongelmallista, mutta erityisesti Postitien valmistumisen jälkeen. Korsnäsin alueen oma (kihlakunnan) posti on hoidettu Kaskisten kaupungista. Postikonttori Korsnäsiin tuli vuonna 1890.<sup>86</sup> Pieninä erikoisuuksina, jotka osoittavat Harrströmin kylän elinvoimaisuutta, ovat olleet, että tiettävästi Korsnäsin ensimmäisen polkupyörän hankki kylään Matt Storbåsk 1890-luvun alkupuoliskolla<sup>87</sup>, kunnan puhelinkeskus tuli kylään vuonna 1919<sup>88</sup> ja kunnan ensimmäisistä henkilö- ja kuorma-autoista<sup>89</sup> hankittiin Harrströmiin Chevrolet ja TT-Ford 1920-luvulla. Seudun uudistumishaluun ja -kykyyn vaikutti talonpoikaispurjehdus, joka tutustutti ihmiset Etelä-Suomen kaupunkeihin ja Tukholmaan, jopa Pietariinkin.

Pohjanlahden rantatie oli siis ensisijaisesti strateginen ja hallinnollinen kulkuväylä keskiajalta lähes Ruotsin vallan loppuun saakka. Rantatien merkitystä kuvaa tarve oikaista ja parantaa yhteyttä Aadolf Fredrikin Postitiellä. Tieoikaisu muutti Rantatien asemaa. Sitä omalta osaltaan todistavat Suomen Sodan tapahtumat vuosina 1808 – 1809, jolloin Rantatie sai jäädä lähes rauhaan sotajoukoilta.

Talouselämän vapautuminen 1700-luvun lopulla ja Pohjanmaan taloudellinen kehitys muuttivat teiden merkitystä siten, että asutuksen ja talouselämän liikenne lisääntyivät. Rantatien jakso Närpiöstä Korsnäsin kautta Tuovilaan muuttui hallintoväylästä tien varren asutuksen ja elinkeinoelämän palvelijaksi. Vaikka Korsnäsin sisämaan taka-alueet olivat pienet verrattuna Vaasan, Närpiön ja Kristiinankaupungin kauppa-alueisiin, eikä alueelle johtanut merkittäviä sisämaan teitä, alue tuotti kala-, metsä- ja maatalouden tuotteita, jotka piti saada markkinoille. Vaikka tervan vienti saavutti huippunsa jo 1860-luvulla ja vähentyi siitä nopeasti, koko 1800-luvun se kuitenkin säilyi merkittävä vientituotteena, jota

---

<sup>84</sup> Svenska Österbottens historia III, ss. 193 - 315

<sup>85</sup> Svenska Österbottens historia IV, s. 341

<sup>86</sup> Korsnäs historia, ss. 603, 604

<sup>87</sup> Korsnäs historia, s. 607

<sup>88</sup> Korsnäs historia, s. 604

<sup>89</sup> Korsnäs historia, ss. 608, 609

kuljetettiin hevoskyydillä satamiin.<sup>90</sup> Alkava teollisuuskaan<sup>91</sup> ei tarvinnut Rantatietä Närpiön ja Vaasan välillä, mutta voimakkaasti kasvava väestö tarvitsi palveluja. Maaseudun kauppa vapautui vuonna 1859. Vaasan läänissä oli 360 kauppaliikettä jo vuonna 1879.<sup>92</sup>

Myös yhteiskunnan palvelut lisääntyivät ja hallinto voimistuivat. Rannikon asutus oli suhteellisen tiheää ja se oli tottunut esimerkiksi postiin jo ennen tieoikaisua. Sanomalehtien yleistyminen esimerkiksi edisti kihlakunnan postin syntymistä ja posti vakiintui viimeistään Korsnäsin postitoimiston perustamisen mukana. Pohjanlahden rannikon maaseutu tarvitsi maakulkuyhteyksiä, vaikka vesitie olikin merkittävä. Tätä liikennettä varten tarvittiin myös Pohjanlahden rantatien vanhaa linjausta.

## 4. TUTKIMUSKOHTTEEN RAKENTAMINEN

### 4.1. Siltapaikka

Puusiltojen elinikä on 20-30 vuotta. Myös Harrströmin siltapaikan puusilta rappeutui. Se kyläläisten piti rakentaa uudestaan vuonna 1882. Rakentaminen oli raskasta, kun Postitie oli ensisijaisesti pidettävä kunnossa. Harrströmin asukkaat vaativat, että koko Rantatien tiehoitoon määrättyjen maanomistajien (tielahkon) piti osallistua kustannuksiin. Tähän ei suostuttu, mutta vuonna 1895 kuvernööri ratkaisi asian harrströmiläisten eduksi ja sillan rakentaminen voitiin aloittaa. Silta valmistui vuonna 1898.<sup>93</sup>

Uuden sillan paikka oli todennäköisesti helppo valita. Maasto Harrströmin kylässä on korkeimmillaan vain noin 5 metriä merenpinnan yläpuolella. Tie kulkee matalaa harjannetta kyläkeskuksen kautta, josta Rantatien linjaus pohjoiseen ja joelle kulkee perinteisesti kylän talojen pihojen ja peltomaan välissä. Sillan rakentaminen muualle kuin vanhalle siltapaikalle olisi vaatinut melko pitkien liittymäteiden rakentamista ja peltomaan käyttöä tienpohjaksi, mikä taas olisi ollut vaivalloista ja kallista, koska tie olisi siirtynyt matalampaan ja pehmeämpään maahan, lähes suon tapaiselle pohjalle.

Maan kohoama vaikeuttaa jokien virtausta mereen. Poikkeuksena muusta Korsnäsin kunnan alueesta, Harrströmin kylässä on melko suuret maanviljelysaukeat, mitkä ovat välillisesti seurausta maan kohoamisesta.<sup>94</sup> Pellot ovat entisen Heleneträskin järven (vielä aikaisemmin merenlahden) alueella, joka on kuivattu syventämällä ja oikaisemalla

---

<sup>90</sup> Salminen, s. 268

<sup>91</sup> Svenska Österbottens historia IV, ss. 351-434, esimerkiksi Pörtomin lasitehdas, posliini- ja kaakelitehtaat.

<sup>92</sup> Salminen, s. 268

<sup>93</sup> Korsnäs historia, s. 594, Harrström, kvarn- och fiskeby, s. 269. Lähteet eivät suoraan sano, miksi silta piti rakentaa kivistä. Tekstistä voi tulkita, että kivistä rakentaminen ja laaja rahoituspohja olivat sidoksissa keskenään.

<sup>94</sup> Korsnäs historia, ss. 19, 20

Harrströmin (Harvungin) jokea. Joki on vain noin 3,5 kilometriä pitkä.<sup>95</sup> Joen alajuoksun koskessa oli saha ja mylly. Vanha siltapaikka oli paras mahdollinen, jolle ei ollut vaihtoehtoja.

## **4.2. Miksi on valittu käytetty rakennustapa?**

Kivenhakkaaminen oli arvostettu ammatti, koska jokainen talo rakennettiin kivijalan päälle.<sup>96</sup> Kivenhakkaajien ammattitaitoa oli etsiä sopivaa kiviainesta. Tärkeää oli, että kivi lohkesi siten, että pinnasta tuli suora ja sileä. Korsnäsän seudulla metsissä on harmaata graniittia melko runsaasti irtolohkareina. Harrström oli tunnettu seudun parhaista kivenhakkaajista.<sup>97</sup> Tämä voi olla yksi tärkeimmistä syistä rakennusaineen valintaan.

Paikallisesti tarve ruopata Harrströmin (Harvungin) jokea maannouseman ja Heleneträskin (nykyisin Helenelund) kuivattamisen takia on voinut johtaa siihen, ettei puusilta tai sen korjaaminen ole tuntunut riittävältä.

Muita syitä on saattanut olla, että Pohjanmaalla oli yleisesti siirrytty kivisiin tierumpuihin jo 1750-luvulla, mikä liittyi sopivan rakennuskiviaineeseen saatavuuteen ja ammattitaitoon.<sup>98</sup> Pieniä kivipalkkisiltaja oli rakennettu enemmänkin. Närpiöön oli rakennettu vuosina 1845-1847 jopa 35 kivisiltaa, joista osa tosin oli niin pieniä, että ne voidaan katsoa myös rummuiksi.<sup>99</sup> Niitä saattaa löytyä tieraunioilta tai yksityisteiltä nykyisinkin.<sup>100</sup>

Vaikutusta on voinut olla myös sillä, että vuonna 1776 annettiin suositus, että yleisin varoin rakennettavista silloista pitäisi rakentaa kestorakenteiset.<sup>101</sup> On mahdollista, että Harrströmin sillan rakentajat katsoivat, ettei se koske heitä, koska siihen ei käytetty yleisiä varoja. Sitä voi tukea se, että he rakensivat normeja kapeamman sillan, tavallaan osoittaen, ettei silta ole maantien silta.

Sillan rakentajat tai tilaajat ovat voineet myös saada rakennuskokemusta tai ainakin vaikutteita melko läheltä. Närpes Nybro valmistui vuonna 1849. Se on kolmiaukkoinen paikallisesta Bölen graniitista työstetyistä rakennuskivistä (sementillä) muurattu holvisilta. Sen pituus on 42 metriä ja hyödyllinen leveys 7 metriä. Vapaa-aukot ovat noin 9 metriä leveitä.<sup>102</sup> Toinen esimerkkisilta lähiseudulla on voinut olla Tuovilan silta Mustasaassa. Se valmistui vuonna 1781. Se on myös kolmiaukkoinen holvisilta. Sillan pituus on 81 metriä ja hyödyllinen leveys 6 metriä. Sillan suuri pituus selittyy siten, että se ylittää kaksi

---

<sup>95</sup> Korsnäs historia, s. 71

<sup>96</sup> Siltojemme historia, ss. 142, 143

<sup>97</sup> Korsnäs historia, s. 569, Harrström, kvarn- och fiskeby, s. 269

<sup>98</sup> Suomen teiden historia I, s. 89

<sup>99</sup> Suomen teiden historia I, s. 175, kivipalkkisilta on rumpu, jos sen jänne on alle metrin pituinen.

<sup>100</sup> esim. Salminen, s. 206, Älvobäckenin silta Kaarlelassa 1780-luvulta.

<sup>101</sup> Suomen teiden historia I, s. 96

<sup>102</sup> Tie yhdistää, s. 114

vesiväylää, joissa molemmissa on omat holvisiltansa ja nämä holvisillat on yhdistetty maapenkereellä yhdeksi sillaksi. Vapaa-aukot ovat 6,5-8 metrin levyisiä. Silta on kylmämuurattu. Sen rakennuskivistä osa on luonnonlohkareita, mutta holvi ja kaidekivet on työstetty säännöllisen muotoisiksi. Näiden siltojen rakentamiseen korsnäsiläiset olivat velvoitettuja osallistumaan. Molempien siltojen suunnittelu on ollut virkamiesten työtä.<sup>103</sup>

Verrattuna edellä mainittuihin siltapaikkoihin tai Pohjanmaan jokiin Vaasan pohjoispuolella, Harvungä on pieni ja vähävetinen. Harrströmin sillan ei ole tarvinnut olla siis kovin suuri.



*Harrströmin sillan satulakivirakenne (satulakivi tarkoittaa maatumien ja virtapilarien päällä olevia kivipaasia) näkyy selvästi. Vaikka kivet eivät ole säännöllisen muotoisia, näkyy lähimmässä virtapilarissa, että kivien taitavalla asettelulla saumat ovat lähes tasalevyisiä ja kapeita.*

### **4.3. Sillan rakenne**

Kivisillat tunnetaan ajalta ennen ajanlaskumme alkua. Niiden perustyyppi on kivipalkkisilta. Euroopassa kivipalkkisillat ovat tyypillisesti pieniä, vapaa-aukoltaan alle neljä metriä. Suomessa kivisilltojen tunnettu historia alkaa 1700-luvun loppupuolelta, kun rakennettiin nykyisin tunnetut vanhimmat holvisillat, Espoonkartanon sillat (noin 1778) ja Tuovilan (Toby) silta (1781) Mustasaassa.<sup>104</sup> Sitä ennen sillat olivat puusillat.

---

<sup>103</sup> Tie yhdistää, s. 115

<sup>104</sup> Siltojemme historia, s.129

Perinteisesti Suomessa on rakennettu vain puusiltoja ja edelleenkin siltoja rakennetaan puusta. Myös puusilloissa palkkirakenne oli yksinkertainen perustyyppi.

Suomessa on harvoja säilyneitä kivipalkkisiltoja. Ne on yleensä rakennettu 1800- ja 1900-lukujen taitteessa. Ne ovat tievelvollisten talonpoikien rakentamia. Yleensä näiden siltojen rakentamisessa ei käytetty viranomaisten apua. Niiden suunnittelu ja rakentaminen perustuivat rakentajien yleiseen kokemukseen ja ammattitaitoon, muihin vaikutteisiin ja paikalta saatavaan kiviainekseen. Tämän seurauksena rakenteet olivat yksinkertaisia ja karkeatekoisia. Niissä esiintyy puusiltojen rakenteita muistuttavia piirteitä, kuten tukiansaita ja satulapuita.<sup>105</sup>



*Sillan rakenne (kuvassa pohjoispää) on päässyt liikkumaan jonkin verran, mutta kaikki kivet ovat muurissa kiinni. Kaiteen pilari on työstetty hienohakkaukselta sileämmäksi kuin muut rakennuskivet.*

Harrströmin sillan rakenne on puusilloista kopioitu satulapuu-rakenne. Satulakivi muodostaa kannatinpalkeille tukitason ja samalla mahdollistaa kannatinpalkin pituuteen nähden mahdollisimman leveän vapaa-aukon. Sillassa ei näy mitään metallihakoja, kiinnikkeitä tai muita siderakenteita. Tyypillisesti sen vapaa-aukot ovat alle neljä metriä ja rakennusvuosi 1898.<sup>106</sup>

Kivisillat olivat harvinaisia myös rautateillä Harrströmin sillan rakentamisen aikana, ne yleistyivät vasta 1900-luvun puolella. Toisaalta ojarumpuina kivipalkkirakenne oli tuttu ja

<sup>105</sup> Siltojemme historia, ss. 129-149

<sup>106</sup> Siltojemme historia, s. 133

yleinenkin rautateillä. Tierummut olivat yleensä 1930-luvulle saakka puurakenteisia, vaikka niiden rakentamista suositeltiin jo 1800-luvun puolivälistä alkaen.

Vanhimmat Suomen alueella olevat kivihoivisillat olivat Harrströmin sillan rakennusaikaan jo yli sata vuotta vanhoja ja ensimmäiset rautasillatkin<sup>107</sup> täyttivät kymmenen vuotta. Toisaalta kivisillat yleistyivät osittain sen vuoksi, että kalkkiruukit kehittyivät 1800-luvun loppupuolella, mikä johti siihen, että sementtilaastilla rakennetut kivisillat syrjäyttivät perinteisen kylmämuurauksen.<sup>108</sup> Näistä näkökulmista Harrströmin sillan rakennustekniikka on vanhanaikainen. Kooltaan silta ei ole aivan vähäinen, mutta verrattuna Tuovilan siltaan (kannen pituus leveämmässä virta-aukossa noin 20 metriä), Närpes Nybron siltaan tai Pohjanmaan jokien silloista esimerkiksi Eteläkylän Isosiltaan (Pyhäjoella, pituus 77,5 metriä, rakennusvuosi 1837) melko pieni.

Kivipalkkisilta lienee teknisesti yksinkertaisin kivisiltatyyppejä, varsinkin, jos sopivaa kivilaatua on saatavissa ja kiven käsittelyyn on taitoa ja työkaluja. Rakentajat ovat valinneet oman ”sekatekniikkansa”. Edellisten esimerkkien mukaisesti joki olisi voitu ylittää yhdellä tai korkeintaan kahdella holvatulla aukolla. Rakentamalla kaksi virtapilaria jänneväli on saatu lyhyiksi.

#### **4.4. Sillanrakentaja**

Varhaisia kivisilloja rakensivat usein kuuluisat kirkonrakentajasuvut ja linnoitusupseerit. Harrströmin sillan rakentajiksi mainitaan usein Karl Åberg ja Karl Högbäcka.<sup>109</sup> Ilmeisesti kuitenkin sillan päärakentaja, ”rakennusmestari”, on ollut Karl Fredrik Åbb Harrströmin kylästä.<sup>110</sup> ”Smedinas Kalle” tai ”Sme-Kalle” oli Karl Åbbin kutsumanimi.<sup>111</sup> Harrströmin kylässä on Åbbin talo, joka on aivan sillan vieressä.<sup>112</sup> Suku mainitaan myös Harrströmin myllyn ja sahan (Harrströms storkvarn) omistajina, joten ilmeisesti Åbbin suku on ollut

---

<sup>107</sup> Maantiesiltakannan kehittyminen Suomessa, s. 24

<sup>108</sup> Maantiesiltakannan kehittyminen Suomessa, s. 25

<sup>109</sup> Esimerkiksi Tie yhdistää, s. 114 ja sitä lähteenä käyttävät teokset

<sup>110</sup> Korsnäs historia, ss. 568 – 569, Harrström, kvarn- och fiskeby, s. 269 ja tieto Tomas Hanssonilta. Nimi saattaa olla sekaannus (Åbb, Åbbans, Åbacka vs Åberg). Ero saattaa myös johtua nimen valinnasta talon ja isän nimen mukaan, mikä tässä on melko ilmeistä. Sme ja smedina viittaavat seppä - sanaan (ruots. smed). Toisin sanoen Smedinas Kalle on sepän poika Karl. Jokaisessa kivityöporukassa on seppä, koska poria pitää jatkuvasti teroittaa. Yleistä on ollut myös, että seppä on samalla kivenhakkaaja.

<sup>111</sup> Korsnäs historia, ss. 569, 595 ja 565. Harrströmissä toimi seppänä 1800- ja 1900-luvun vaihteessa ”Gamelsmedin” (=Vanha seppä) Henrik Stenlund Åbb, joka oletettavasti on siis Sme-Kallen isä. Tiettävästi hänen pajarakennuksensa on ollut vielä vuonna 1981 olemassa, tosin uuden omistajan hallussa.

<sup>112</sup> Korsnäs historia, s. 72, Tila Harrström no 3 on Åbb, myös muodossa Obb. Nimi tulee sanasta Ubbi ja Ubbe, jotka ovat taas sanan ulf, ulv (susi) kutsumanimiä. Väg- och vattenbyggnadsverket, Vasa distrikt: Harrström bygdevägs 17413 förbättring invid Åback bro, 5.11.1979, täydennetty Vaasassa 23.24.1982. Tiluskartta: Korsnäs 3.3, tilan nimi Åbb, omistajan nimi Karl Åbacka.

merkittävä toimija sekä kotikylässään että Korsnäsin alueella laajemmaltikin.<sup>113</sup> Karl Högbacka oli hänen apulaisensa. Hän on kotoisin läheisestä Träskbystä.<sup>114</sup>

Vuoden 1883 asetuksen perusteella tienpidosta vastaavaksi tielahkoksi määriteltiin kärjäkunta. Sillan suunnitteluun ja työnjohtoon olisi voinut saada apua tie- ja vesirakennusten ylihallitukselta (edellytys oli, että sillan hinta oli yli 10 0000 markkaa). Kuitenkin pohjanmaalainen tapa oli, ettei apua edes kysytty, vaan luotettiin omaan taitoon, mikä tuottikin omaperäisiä rakenteita.<sup>115</sup>

#### **4.5. Rakentamiseen vaikuttaneet lait, asetukset ja määräykset**

Kun Harrströmin silta rakennettiin vuonna 1898, oli Suomen aluetta varten perustettu Kuninkaallinen Koskenperkausjohtokunta jo sata vuotta aikaisemmin. Tienpitojärjestelmää kehitettiin 1800-luvun puolivälissä, missä keskeisenä epäkohtana oli tierakennus- ja hoitovelvollisuus, joka kohdistui vain maanomistajiin. Koskenperkausjohtokunta muuttui vuonna 1840 Tie- ja vesikulkulaitosten johtokunnaksi ja vuonna 1860 Tie- ja vesirakennusten ylihallitukseksi. Sen toimialaksi määriteltiin rautateiden, sulkujen, siltojen, telakkojen ja satamien rakentaminen ja kunnossapito. Tienpitojärjestelmä jäi kuitenkin edelleen entiselleen maanomistajien velvollisuudeksi.<sup>116</sup> Vasta vuodesta 1883 myös teollisuuslaitokset ja muut niihin verrattavat yhteisöt maksoivat osuutensa tienpitomenoista.<sup>117</sup>

Ylihallituksen asiantuntijoiden kiinnostus suuntautui rautateihin ja tieasiat jäivät edelleen maanomistajien hoitoon. Maantiekuljetukset muuttuivat koko autonomian ajan suhteelliselta hinnaltaan epäedullisemmiksi. Rautatie voitti nopeudella, hinnalla ja varmuudella. Uitto oli puutavaran massakuljetusjärjestelmä. Vasta autoliikenne muutti tasapainoa.<sup>118</sup> Kuitenkin teiden ja siltojen kuntoa pyrittiin kohentamaan vuonna 1883 asetuksella siten, että maanteiden tuli olla 12 tai 8 kyynärää (7 ja 5 metriä) leveitä ja kyläteiden 6 kyynärää. Vaikka sillan leveyttä ei erikseen mainittu, jo Maunu Eerikinpojan laissa siltojen edellytettiin olevan yhtä leveitä kuin tie.<sup>119</sup> Käytännössä uusia määräyksiä ei kaikkialla noudatettu.<sup>120</sup> Harrströmin silta on hyötyleveydeltään 4,7 metriä, mikä on hieman vähemmän kuin 8 kyynärää eli noin 5 metriä, mikä oli maantien vähimmäisleveys.

Tientekovelvollisilta ei voitu odottaa asiantuntemusta sillanrakentamisessa. Vuonna 1891 Tie- ja vesirakennusten ylihallitus kuitenkin kiertokirjeessään antoi ensimmäisen kerran

---

<sup>113</sup> Korsnäs historia, ss. 575-576. Harrströms storkvarn oli vesimylly- ja saha. Se perustettiin vuonna 1788 ja paloi vuonna 1937, jolloin sen toiminta loppui. Laitos sijaitsi Harvungån alajuoksulla Harrströmin sillan ja meren välillä. Sillan opastaulussa on maininta sahasta.

<sup>114</sup> Harrström, kvarn- och fiskeby, s. 269

<sup>115</sup> Maantiesiltakannan kehittyminen Suomessa, s. 18, ja Siltojemme historia, ss. 33, 34

<sup>116</sup> Suomen teiden historia I, s. 210

<sup>117</sup> Suomen teiden historia I, s. 278

<sup>118</sup> Tie yhdistää, s. 32

<sup>119</sup> Maantiesiltakannan kehittyminen Suomessa, s. 8

<sup>120</sup> Suomen teiden historia I, s. 258



sillansuunnitteluohjeita, joita voi pitää normeina. Teräspääkannattajille ja puulle määriteltiin veto- ja puristusraja-arvot. Sillan kantavuus tuli suunnitella tasan jakautuneelle kuormalle 250-400 kg/m<sup>2</sup> tai vaihtoehtoisesti ajoneuville, jonka paino on 3 tai 5 tonnia, jakautuen kahdelle akselille kolmen metrin akselivälillä ja 1,4 metrin raideleveydellä. On mahdotonta arvioida, kuinka suurelle kuormalle sillan rakentajat Harrströmin sillan halusivat rakentaa. Karkeasti hevonen ja vaunukuorma painavat korkeintaan 1,5 tonnia. Harrströmin sillan painorajoitus on ollut 1970-luvulla 25 tonnia, joten sillan varmuusmitoitus vuonna 1898 on ollut vähintään riittävä, - myös pitkälle tulevaisuuteen.

Mitoitusta ehdotettiin 12 tonnin vaunun kuormalle 1910-luvun alussa.<sup>121</sup> Uusi tielaki astui voimaan 1.1.1921 ja Suomen Valtioneuvosto antoi 3. toukokuuta 1921 teknilliset määräykset, joiden mukaan tiesillat suunniteltiin 6 tonnin kuorma-autolle sekä 400 kilon tasan jakautuneelle kuormalle.

## 5. HARRSTRÖMIN SILTA VALMISTUTTUAAN

### 5.1. Liikenneolot

Harrströmin silta sijaitsee tiellä, jonka valtakunnallinen merkitys oli ratkaisevasti muuttunut jo ennen sillan rakentamista valtakunnallisesta seutukunnalliseksi tai jopa paikalliseksi. Silta korvasi paikalla olleen huonokuntoisen puusillan.

Silta on ollut Harrströmin asukkaille ylpeyden aihe ja voi tulkita, että myös Karl Åbbin arvostus kivenhakkaajana on ansaittu suurelta osaltaan sillan rakentamisen vuoksi. Harrströmin sillan entinen nimi, Åbackan silta, saattaa johtua tekijän nimestä.

Tietä on luonnehdittu matkailijoille mielenkiintoisemmaksi, mutta pidemmäksi ja kalliimmaksi vaihtoehdoksi kuin suora Postitie.<sup>122</sup> Kun Suomen ensimmäinen automatkailukartasto ja ohjekirja julkaistiin vuonna 1913, siitä oli koeajettujen ja siten suositeltujen ajoreittien joukosta jätetty Rantatie kokonaan pois.<sup>123</sup> Luonnollisesti tie säilyi tavallisilla matkailukartoilla.<sup>124</sup>

Melko pian, parikymmentä vuotta sillan valmistumisen jälkeen, Korsnäsin kunnan ja myös Harrströmin kylän väestö alkoi nopeasti vähentyä. Kunnan väkimäärä laski noin 5 500

---

<sup>121</sup> Teknillinen Aikakauslehti 1914, ss. 213-218, Manne Muoniovaara.

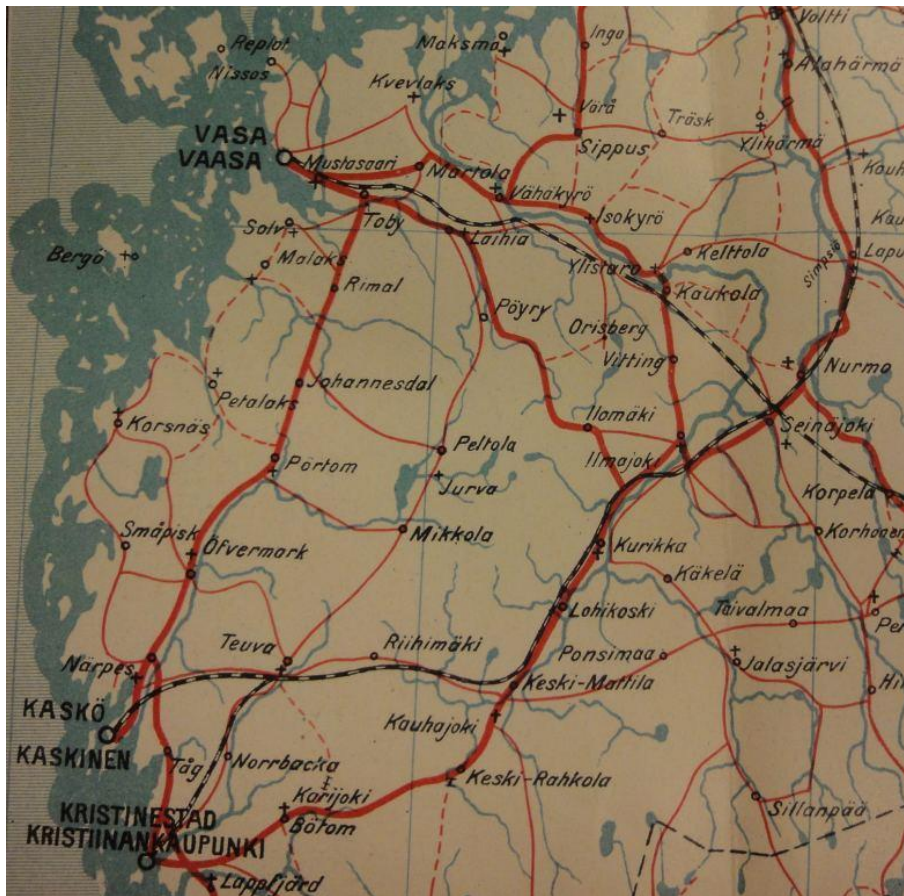
<sup>122</sup> Suomen Matkailuliiton matkaoppaat, esimerkiksi Matkasuuntia Suomessa. Ne on kirjoitettu ensimmäisen kerran jo ennen Harrströmin sillan valmistumista, mutta silta ei niissä näytele mitään roolia. Matkan kalleus on seurausta siitä, että kestikievarit ovat reservi- eli varakievareita, joiden taksa on korkeampi.

<sup>123</sup> Suomen maantiekartta 1913 ja opaskirjanen

<sup>124</sup> Suomen Matkailuliiton kartasto 1915

asukkaasta vuonna 1920 noin 3 000 asukkaaseen 1960-luvulle tultaessa, mistä se aleni aluemuutosten takia nykyiselle noin 2 200 asukkaan tasolle.<sup>125</sup>

Tietä on tarvittu puutavaran kuljetukseen Kaskisten ja Kristiinankaupunkien satamaan, mikä liikenne suuressa mittakaavassa päättyi vasta 1980-luvulla.<sup>126</sup> Autojen tulo maanteille 1920-luvulla on ollut kuljetusalan mullistuksen alku, joka on johtanut siihen, että nykyisin käytännössä kaikki kuljetetaan autoilla. Turkiseläinten tuotannosta tuli Pohjanmaalle, myös Harrströmiin, tärkeä elinkeino 1920-luvulta alkaen. Korsnäsän kunnassa oli kolmanneksi eniten turkistarhoja 14 ruotsinkielisen Pohjanmaan kunnan joukossa. Vaikka silakan kalastuksella ja turkistarhauksella on selvä yhteys, 3/4 osaa turkiseläinten proteiinitarpeesta oli tuontitavaraa.<sup>127</sup>



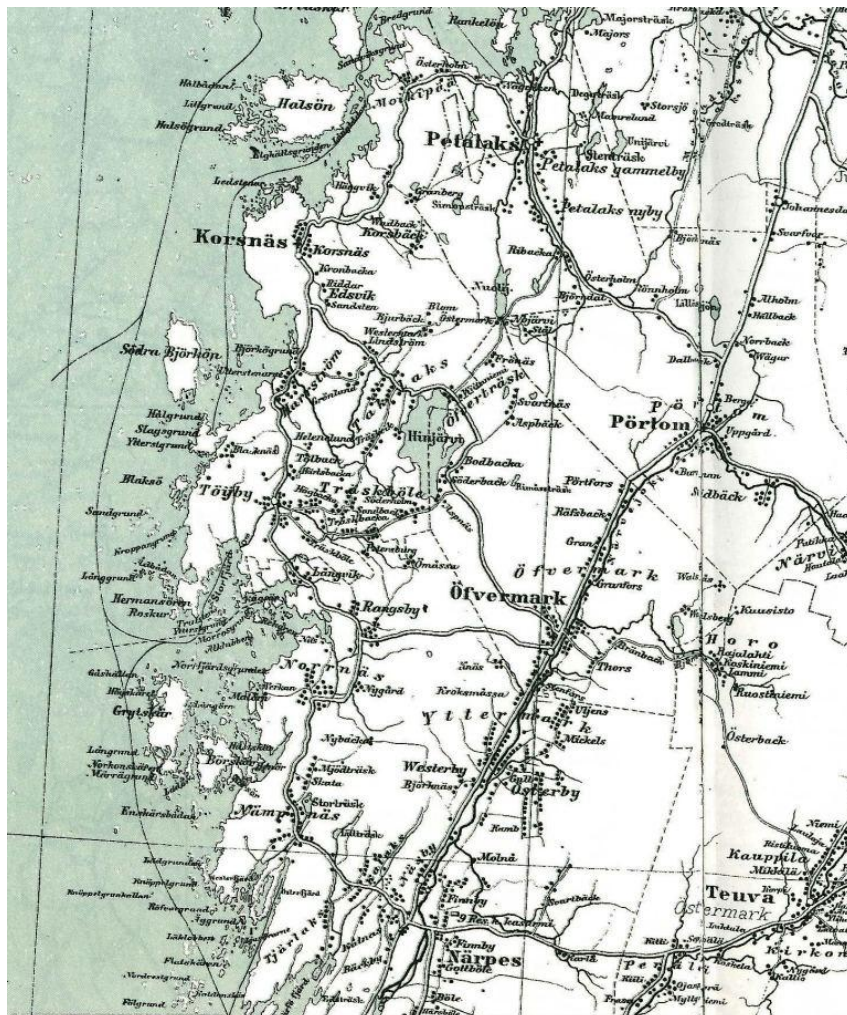
*Suomen ensimmäisestä automatkailukartasta vuodelta 1913 voi saada käsityksen, ettei Korsnäsän ja Tobyn välillä ole ajokelpoista tietä lainkaan, sen sijaan Pörtömin (Pirttikylän) kautta kulkevalla Aadolf Fredrikin postitiellä ei havaittu mitään ongelmia. Myös kartan kaavamaisesta tieverkkoesityksestä Rantatie oli jätetty pois.*

<sup>125</sup> Korsnäs historia, ss. 10, 11

<sup>126</sup> Svenska Österbottens historia III, ss. 346 - 350

<sup>127</sup> Svenska Österbottens historia III, ss. 238 - 246

Harrströmin silta on palvellut paikallista liikennettä 1980-luvulle asti. Pohjanlahden rantatie ei ole ollut Vaasan piirin tärkeimpiä teitä, koska 1920- ja 1930-luvuilla siellä ei ole tehty merkittäviä tienparannuksia eikä sitä oletettavasti ole edes harkittu nimettäväksi valtatieksi vuoden 1938 tieuudistuksessa.<sup>128</sup> Maantie 673 on rakennettu vuosina 1957 -1975<sup>129</sup> ja päällystetty lyhyinä jaksoina pohjoisesta alkaen vuosina 1960-1984<sup>130</sup>. Vuonna 1975 sillalla on laskettu liikenteeksi 154 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa.<sup>131</sup>



*Rantatie ei kadonnut todellisuudessa minnekään, eikä edes kartoilta. Suomen matkailukartassa vuonna 1915 julkaistiin näin tarkka kuvaus Pohjanmaan eteläosasta.*

<sup>128</sup> Juhlajulkaisu Vaasan tie- ja vesirakennuspiiri 125 v, s. 10

<sup>129</sup> Juhlajulkaisu Vaasan tie- ja vesirakennuspiiri 125 v, s. 23

<sup>130</sup> Vaasan tiepiirin tienpäällystyksen historia vuodet 1937 – 1989, ss. 13 - 74

<sup>131</sup> Väg- och vattenbyggnadsverket, Vasa distrikt, Vägplansredogörelse Harrström bygdevägs 17413 förbättring invid Åback bro.

## 5.2. Harrströmin silta nyt verrattuna alkuperäiseen

Harrströmin silta valittiin TVH:n museokokoelmaan ensimmäisten kohteiden joukossa vuonna 1982. Silta säilyi ”valtion siltana”, joten se on jatkuvan kuntoseurannan kohteena, kuten muutkin Liikenneviraston sillat. Sillan nykyinen käyttö kevyen liikenteen väylän siltana on keventänyt sen kuormituksen lähes olemattomaksi. Kuormituksen keventäminen on museologisesta näkökulmasta ensi sijainen siltakohteen konservointikeino; silta säilyy alkuperäisessä tehtävässään käyttökelpoisena vesistösiltana, mutta sen rappeutuminen hidastuu olennaisesti.



*Gamla Strandvägen kiertää Harrströmin sillan, joka kuitenkin on varsin alkuperäisessä kunnossa ja alkuperäisen kaltaisessa ympäristössä, missä uusi silta ei kovin paljon häiritse näkymää. Etäisyyspylväs on ainakin maalaukseltaan uusi. On mahdollista, että se tuotu paikalleen siltamiljöön takia. Maantiepylväät rakennettiin alun perin Rantatielle jo 1600-luvulla.*

Sillasta ei ole olemassa alkuperäistä piirustusta, eikä siitä löydy kovin vanhoja valokuviaakaan. Kuitenkin päättelemällä sillan ulkonäöstä siihen ei ole lisätty mitään rakenteita ja lisäosia, joita siinä ei olisi valmistuttuaan ollut. Sillan kannen ja liittymätien pinta on öljysoraa, mikä ei tietenkään vastaa alkuperäistä, mutta on kuitenkin museointihetken päällyste. On oletettavaa, että sillan säilymisen kannalta öljysora tai vastaava kevyt päällyste suojaa siltaa paremmin kuin päällystämätön sora. Historiallisessa tai museaalisisessa mielessä ei ole mitään mieltä palauttaa hiekkapinnoitusta siltaan.

Silta on selvästi lähiympäristönsä asukkaiden arvostama ja se on hoidetun näköinen jo pelkästään sen takia, että sillan lähiympäristön talot ja pihapiirit ovat edustavan näköiset. Maastokatselmuksen perusteella siltakohdetta hoidetaan museokohteista annetun ohjeen mukaisesti. Hoitoa voisi tehostaa helposti, koska museosillan ja nykyisen tiesillan väliin jää hieman motivoimattoman näköinen, tienpinnan tasoa huomattavasti alempana oleva kuoppa, joka kasvaa heinikkoa ja rikkakasveja.

Sillan yleisvaikutelma on jossain määrin rapistuneen näköinen. Sillan päällyste on osittain reikäinen ja paikattu. Myös kivilatomus, erityisesti maatuet ovat päässeet liikkumaan. Rakennuskivet ovat kuitenkin säilyneet entisillä paikoillaan, eikä niitä ole putoillut muureista. Ilmeisesti 1980-luvun taiteessa tehty korjaus on myös onnistunut, koska sitä ei erota muusta sillasta.



*Sillan päällyste on siltarekisterin tiedon mukaan öljysoraa. Sitä on paikattu monta kertaa ja siinä on muutama reikä. Reikien kautta kivrakenteeseen valuva vesi voi turmella sitä.*

*Sillan pintakerros on epätasaisesti painunut, mutta sillan rakenne on ryhdikäs.*

*Oletettavasti öljysoran pinta on muutaman sentin toleranssilla sama kuin alkuperäisen hiekkasorankin pinta.*

Perusraportti arvioi päällysrakenteen ja yleiskunnon välttäväksi. Siltateknisestä välttävästä kunnosta huolimatta voi arvioida, että sillan museaalinen kunto on hyvä tai vähintään tyydyttävä. Yksi sillan kaidepalkeista on katkennut, mutta tukevasti paikallaan. Sillan kuormitus on hyvin vähäinen ja silta saattaa säilyä nykyisessä kunnossa useita vuosikymmeniä ilman merkittäviä korjauksia. Sen museaalinen ikä on varmasti kymmeniä vuosia. Jos vertaa Harrströmin siltaa esimerkiksi Tuovilan siltaan, joka on sitä yli 100 vuotta vanhempi, on täysin mahdollista, että Harrströmin silta on vielä sadan vuoden kuluttua kevyen liikenteen käytettävissä ja myös museologisesti todistusvoimainen. Mikäli

sillan rakenteesta irtoaa kiviä voi harkita, onko parempi säilyttää silta rauniona paikallaan ja suojata ohikulkijoiden turvallisuus vai ryhtyä purkamaan ja kokoamaan se uudelleen entiselleen. Sillan kuntoa ja ulkonäköä voi kevyin toimenpitein ehkä hieman kohentaa.

Sillan opastaulu on tyydyttävässä kunnossa ja melko helposti luettavissa (kts. sivu 17). Myös taulun paikka on helposti saavutettavissa, eikä peitä häiritsevästi näkemää. Taulusta ei käy selville, kuka sen on asettanut eikä myöskään suoranaisesti se, että kohde kuuluu Liikenneviraston (Tiehallinnon) museokohdekokoelmaan. Taulu visuaalisesti on vanhanaikaisen näköinen eikä vastaa nykyistä ohjetta. Pysäköintialue on helppokäyttöinen.

Opastus museokohteeseen on olematon sekä tieltä 763 että kyläkeskustan alueella, joten satunnaisesti sitä on lähes mahdoton löytää eikä se löydy kovin helposti, vaikka tietäisi etsiä.



*Tienparannuksen ja Harrströmin sillan korjauksen aikaan noin vuonna 1980 sillan eteläpuolella on ollut suurehko ulkorakennus, joka on jäänyt uuden sillan tierakennuksen alle. Sillan ja tien päällyste näyttää hiekkasoralta. Taustalla Harrströmin kylän mäki. Sillan pohjoispäässä ei näy jälkiä painumasta tai korjauksista, vaikka sillan alavirran puolelle onkin kaivettu oja. Mobilian arkisto: Tiehallinnon kuvat.*

### **5.3. Harrströmin silta Suomen siltojen joukossa**

Kun Harrströmin silta on 1800-luvun lopussa rakennettu, on ollut liikenteen muutosten kausi. Liikennepolitiikan alkusysäyksenä on pidetty Varkauden Taipaleen kanavan töiden aloittamista 1830-luvulla. Sen jälkeen rakennettiin Saimaan kanava 1840 - 1850-luvuilla.



Kiviniemen ketjuriippusilta vuosina 1876 – 1877 ja ensimmäinen varsinainen rautainen maantiesilta 1884 – 1885 Jääskeen.<sup>133</sup>

Harrströmin silta edustaa edellisestä kehitysurasta poikkeavaa toimintamallia, missä tievelvolliset talonpojat rakensivat siltoja käytännön kokemuksella. Sillanrakennustaito rakentui usein kirkkojen rakentamiseen. Harrströmin kyläläisten ammattitaito liittyi kuitenkin enemmän rakennuskiven käsittelytaitoon. Siten on melko luonnollista, että sillan rakenne on yksinkertainen.



*Harrströmin silta länsipuolelta vuonna 1991. Sillan muutokset vaikuttavat lähes olemattomilta viimeksi kuluneen kahden vuosikymmenen aikana. Aikaisemmin tekstissä on mainittu, että nykyisen Åback bron ja Harrströmin sillan välinen alue kasvaa rikkakasveja, mutta toisaalta nekin voivat näyttää mukavilta. Sillan rakenteessa kasvullisuus on haitallista. Mobilian arkisto: Tiehallinnon kuvat.*

Kivipalkkirakenne on yleinen rummuissa, erityisesti Pohjanmaalla, missä oli sekä sopivaa rakennuskiveä että taitoa käsitellä kiveä. Kivipalkkirumpuja oli paljon jo Harrströmin sillan rakentamista edeltäneeltä ajalta. Myöhemmin autojen yleistyttyä niitä on kaikkialla sekä

---

<sup>133</sup> Esim. Maantiesiltakannan kehitys Suomessa, s. 14



maanteillä että myös rautateillä Suomessa. Erilaiset betonirakenteet ovat sittemmin syrjäyttäneet kivirakenteen. Kiven vetolujuus on melko pieni, joten se ei sovellu pitkiin jäniteisiin. Aikakaudelle oli tyypillistä, että siltojen rakennusmateriaalina kivi yleistyi nopeasti. Ilmiötä, että kivisiltoja on yleisesti rakennettu, voi pitää alueellisena Pohjanmaalle ja rannikkoseudulle tyypillisenä erikoisuutena.

Harrströmin sillan rakenne on muunnelma puusillasta, mitä pidetään tyypillisenä talonpoikaisrakentamiselle. Sen satulapuu- tai satulakivirakenne on varsin pätevä ja kekseliäs tapa korvata kiven heikkoa vetolujuutta. Myös kiviansasrakenteita on käytetty vastaavaan tarkoitukseen. Satulakivirakenne on ilmeisesti harvinainen, koska Suomen siltakirjallisuus ei sitä esittele kuin juuri Harrströmin sillan esimerkillä. Vertailu Ruotsiin ei avaa asiaa lainkaan. Ruotsissa on inventoitu 123 siltaa suojeltaviksi. Niistä ei ole yksikään satulakivirakenteinen ja vain yksi kivipalkkirakenteinen.<sup>134</sup>



*Harrströmin sillan rakennuskivet ovat melko epäsäännöllisen muotoisia, mutta kylmämuuraustekniikka on ollut ammattimiehillä hallussa. Satulakiven rakenneidea näkyy hyvin, kun vertaa kansipalkkikiven tukipintaa satulakiven päällä verrattuna sen ulottuvuuteen suoraan maatuen päälle.*

Vaasan tiepiiri ilmoitti museokohdeperusteluissaan vuonna 1981, että Harrströmin silta on tiepiirin ainut jäljellä oleva satulakivirakenteinen kivipalkkisilta ja yleisesti arveltiin, ettei niitä ole muuallakaan montaa jäljellä. Vaasan tiepiiri käsitti silloin Vaasan läänin 57:sta kunnasta 46 ja Pohjanlahden rantaa Kristiinankaupungista Kokkolaan. Se edustaa melko

---

<sup>134</sup> Kts. Nationell plan för bevarandevärdä broar

hyvin aluetta, missä Pohjanmaalla on sillan rakentamiseen sopivaa graniittia ja taitoa käsitellä sitä. Tiepiirin lausunto tarkoittaa luonnollisesti ”valtion siltoja”, tieraunioilla tai yksityisillä teillä saattaa olla vastaavia siltoja, mutta niitä ei tunneta. Harrströmin silta edustaa siis ainoana jäljellä olevana talonpoikaisten kivenhakkaajien koko omin tiedoin ja taidoin rakennettua kivisiltaa.

Suhteessa Suomen valtatieverkkoon ei tiedetä tai tunneta, kuinka paljon Harrströmin sillan kaltaisia siltoja on rakennettu tai kuinka paljon niitä on vielä olemassa ja missä kunnossa mahdolliset jäljellä olevat ovat. Kivipalkkisiltoja on varmasti käytössä paljonkin, koska rakenne on lähes ikuinen. Todennäköisesti suurin osa niistä ei enää ole Liikenneviraston omistuksessa yleisinä siltoina. Siltarekisteristä maanteiden kiviset palkkisillat voi selvittää, mutta Suomen silloista ei ole tehty inventointia, joten asian selvittely vaatisi pitkän ajan, todennäköisesti vuosia.

Liikenneviraston museotie- ja –siltakokoelmassa Harrströmin silta on ainutlaatuinen. Se on ainut kivipalkkisilta, eikä palkkisiltoja muutenkaan ole kuin yksi puupalkkisilta betonipalkkisiltojen lisäksi. Harrströmin siltaa voi verrata rakentamisajankohdan perusteella Aunessiltaan (1899), joka edustaa saman ajankohdan kivisillan rakentamistaidon ja –osaamisen huippua Suomessa. Suunnilleen saman ikäinen ja talonpoikaista sillanrakennustaitoa edustaa kokoelmassa Viherin puinen ponsiansassilta. Kokoelmassa on kaikkiaan 14 kiviholvisiltaa. Rakennusajankohdaltaan Harrströmin sillan kanssa suunnilleen samanikäisiä ovat Aunessillan lisäksi Lankosken silta (1887), Pattijoen silta (1897) ja Salmen silta (1904). Kokoelmassa on siis useita 1800- ja 1900-luvun vaihteen kivisiltoja. Se on perusteltua, koska sillat edustavat erilaisia rakentamisen ilmiöitä. Silloissa on sekä viranomaisten (Aunessilta) että talonpoikaisrakentajien rakentamia kohteita. Niissä on sekä laastilla muurattuja että kylmämuurattuja siltoja. Näiden siltojen joukossa Harrströmin silta on oma erikoisuutensa.

## **6. HARRSTRÖMIN SILLAN HISTORIAALLINEN ARVO**

### ***6.1. Harrströmin sillan merkitys valtakunnallisessa tieliikenneverkossa***

Siltapaikka sijaitsee Jaakko Teitin valitusluettelon tiekuvauksissa. Siltapaikka on siis ensimmäisten valtakunnallisten kulkureittien varrella ja on siten pitkäaikainen ja vakiintunut sillan paikka. Siltapaikkaa on, vastaavasti kuin tien linjausta, yleensä arvotettu ensisijaisena tekijänä sillan liikennehistorialliselle arvolle.

Valtakunnallisen tieliikenteen historiassa Harrströmin silta ei suoranaisesti edusta mitään keskeistä ajanjaksoa tai ilmiötä, joita kokoelmapolitiikassa mainitaan. Liikenneviraston (Tiehallinnon) kokoelmapolitiikan määrittelemiin tiehistorian keskeisiin ajanjaksoihin silta liittyy ajanjaksoon ”1800-luvun maantieverkon täydennykset”, mutta liittymät tähän ajanjaksoon on vain sillan rakennusaine, kivi ja rakentamisen vuosisata.

Ajanjakson ”1800-luvun maantieverkon täydennykset” tie- ja siltahistoriallinen perustelu rakentuu sisämaankaupan ja alkavan puunjalostusteollisuuden sekä hätäaputöiden varaan, joita tekijöitä, viimeainittua lukuun ottamatta, esiintyy myös mahdollisina osatekijöinä Harrströmin kivisillan rakentamisen perusteluissa. Kuitenkin Harrströmin silta on ensisijaisesti paikallisesta tarpeesta syntynyt vanhan sillan uusiminen.

Harrströmin silta voi kuulua myös ajanjaksoon ”1600 – 1700-luvun tieverkon rakentuminen”, koska sen pontimina mainitaan sotilaskuljetukset ja hallinto sekä postitiet, tieverkon kunnostaminen ja Pohjanmaan maantiet. Juuri nämä tekijät vaikuttivat Aadolf Fredrikin Postitien rakentamiseen, joka taas aiheutti entisen valtamaantien, Pohjanlahden rantatien, aseman heikentymisen ja tien rappeutumisen. Vaikka Rantatie säilyi yleisenä maantienä tai ainakin se palautettiin yleiseksi maantiekseksi, sen asema ja niin myös Harrströmin siltapaikan asema valtakunnallisessa tieverkossa aleni ja jopa katosi moniksi vuosiksi. Silta rakennettiin 100 vuotta myöhemmin kuin siihen muuten parhaiten sopivan tieliikenteen historian keskeisen ajanjakson tunnusmerkistö täyttyy. Harrströmin siltaa ei rakennettu valtakunnallisen valtavyöhykkeen, myöhemmin valtatieksi, sillaksi.<sup>135</sup> Sillalla on siten vain välillinen merkitys valtakunnallisessa tieliikenneverkossa historiallisen siltapaikkansa ansiosta.

Valtakunnallisen tieliikenteen ilmiöistä Harrströmin silta liittyy kivisiltojen yleistymiseen autonomian ajan loppupuolella. Silta on rakennettu paikallisin tievelvollisten voimin, mikä valtakunnallisessa näkökulmassa oli lain mukainen ja yleinen tapa. Kyläläiset, joiden vastuulla silta ensisijaisesti oli, saivat apua tielahkolta. Valtakunnallisen (pää)tiestön ulkopuolellekin haluttiin rakentaa puusiltaa kestävämpiä siltoja. Pohjanmaalla ja erityisesti sen rannikolla oli sekä rakennusainetta että taitoa kiven käsittelyyn. Ehkä kivisillan rakentamisessa on ollut myös hieman pohjalaista yrittäjäjyötä ja uhoa mukana?

Tievelvolliset ovat osanneet ja pystyneet rakentamaan Pohjanmaalla paljon pieniä kivisiltoja; aikaisemmin tekstissä on mainittu, että niitä on kymmeniä. Ilman siltainventaaria on mahdoton tietää niiden määrää, laatua ja säilyneisyyttä. Koska nykyisen käsityksen mukaan Harrströmin silta on ainut Vaasan tiepiiriin ja nykyisin Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella maantieverkolla säilynyt tievelvollisten rakentama kivipalkkisilta, se edustaa tyypillistä siltatyyppeä, joita rakennettiin 1800-luvun lopulla. Sillan arvoa nostaa se, että se kuuluu olennaisena osana Harrströmin kyläkokonaisuuden valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön.

---

<sup>135</sup> Vrt. esimerkiksi Kymijoen läntisten haarojen Ahvenkosken siltapaikka Suurella rantatiellä, missä alun perin valtakunnallisen tieverkon vielä Harrströmiä vanhempi siltapaikka on satoja vuosia ollut käytössä. Siltoja on korjattu ja rakennettu uusia, kun on tarvetta ollut ja nytkin on rakenteilla uusi moottoritie, johon tulee uudet sillat tähän perinteiseen paikkaan.

## **6.2. Valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen arvo**

### **6.1.1. Tietoarvo**

Tietoarvolla tarkoitetaan tässä Tiehallinnon museokohdekokoelman kokoelmapolitiikan käsitettä. Sillä selvitetään, onko kohdetta, tässä siis Harrströmin siltaa, tutkittu tai onko siitä 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, Harrströmin sillasta ei ole ollut yhtenäistä tieteellistä tutkimusta (tai edes yhtenäistä kirjoitelmaa). Tämä selvitys on siten laajin yhtenäinen esitys sillasta ja sen kulkuyhteyksistä. Selvitys on lähtökohdallisesti laadittu historiatieteellisin perustein ja siksi kohteen viitekehystä on selvitelty melko laajasti. Kirjallisuudesta on etsitty ja pyritty hyödyntämään ensisijaisesti tieteelliset kriteerit täyttäviä teoksia ja alkuperäislähteitä, kuten karttoja. Mainintoja ja alkuperäislähteitä löytyikin kohtuullisen paljon.

Tietoarvoltaan Harrströmin silta nousee tämän selvityksen perusteella tasolle 1, mikä määritellään: ”tieto perustuu tieteelliset kriteerit täyttävään tutkimuksiin.”<sup>136</sup>

### **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 tiemuseokohde.

Tiehallinnon museokokoelman arvoluokituksessa Harrströmin sillalla on valtakunnallista tieliikennehistoriallista arvoa. Se on saanut parhaimman mahdollisen arvioinnin eli yhden pisteen.<sup>137</sup> Arviointi on tämän selvityksen valossa hieman arvoituksellinen, vaikka pisteytys tuleekin samaksi.

Liikenneviraston (Tiehallinnon) kokoelmapolitiikan määrittelemiin tiehistorian keskeisiin ajanjaksoihin Harrströmin silta lähinnä liittyy ajanjaksoon ”1800-luvun maantieverkon täydennykset”. Ajanjakson tie- ja siltahistoriallinen perustelu rakentuu sisämaankaupan ja alkavan puunjalostusteollisuuden sekä hätäaputöiden varaan. Valtakunnallisen tieliikenteen historiassa silta edustaa vain osittain näitä ilmiöitä. Harrströmin kivisillan rakentamisen perusteluna voi olla paikallisen väestön taloudellinen toimeliaisuus, mutta valtakunnallista ulottuvuutta 1890-luvulla on mahdoton nähdä.

---

<sup>136</sup> Liimatainen, Liite: kokoelmapolitiikka 1.2.2007

<sup>137</sup> Liimatainen, s. 126

Harrströmin valtakunnallisen tieliikenteen historiallisen aseman keskeisin perustelu valtakunnalliselle tieliikenteen arvolle on siltapaikka. Se on Jaakko Teitin tieverkolla. Harrströmin silta on pitkäaikaisella vakiintuneella kulkuväylällä ja siltapaikalla. Sen läheisyydestä erottuvat monet kulttuurikerrostumat kivikaudesta nykypäivään asti eli tien kulttuurihistoriallinen arvo on poikkeuksellisen suuri. Suomessa on ollut yleistä, että maaliikenteen valtaväylien linjaus on hyvin pitkäaikaista ja pysyvää, jolloin jokainen uusi rakenne tiellä on kehitysaskel kohti tulevaisuutta. Tässä mielessä Pohjanlahden rantatie Närpiön Finbyn ja Tuovilan välillä on poikkeus. Jo 1700-luvulla havaittiin nopeamman, lyhyemmän ja helpommin liikennöitävän linjauksen tarve. Kun uusi linjaus, Aadolf Fredrikin postitie 1700-luvun lopulla, osana kustavilaisen ajan liikenneolojen kehittämistä, Rantatie jäi syrjään valtakunnallisesta liikenneverkosta.

Harrströmin silta rakennettiin enemmän maakunnallisista ja seudullisista kuin valtakunnallisista tarpeista. Nykyisin viisinumeroinen tienumero viestii siitä, että sillan tarve liittyy aivan paikalliseen liikkumiseen.

Sillan tieliikennehistorian valtakunnallinen merkitys on ensisijaisesti se, että se on (ainoana?) kohteena säilynyt tievelvollisten talonpoikien rakentamista kivipalkkisilloista. Sen rakennusaikana vain suuret ja siten erityisen tärkeät sillat rakennettiin yhteisin varoin ja ammattisuunnittelijoiden tiedoin ja taidoin. Tyypillinen tapa teiden ja sillan rakennuksessa oli tievelvollisten työ. Koska Pohjanmaalla oli sillanrakennukseen sopivaa graniittia ja perinteisesti taitoa kivenkäsittelyyn, voidaan näitä talonpoikaisesti rakennettuja kivisilloja pitää ainakin jossain määrin Pohjanmaan rannikkoseudulle omaleimaisina. Siinäkin mielessä Harrströmin silta edustaa poikkeuksellisesti säilynyttä yleisen ilmiön esineellistä perinnettä.

Verrattuna muihin museotiekohteisiin silta on ainutlaatuinen, eikä se ole toisinto mistään samankaltaisesta kokoelman museokohteesta.

Pisteytyksessä tie saa 1 pistettä asteikolla 1-3, jossa 1 on paras. Käytännössä se tarkoittaa, että Harrströmin sillan tieliikennehistoriallinen arvon pisteytys säilyy aikaisemman arvotuksen mukaisena. Kokoelmapolitiikan mukaan kohteita, joiden pisteytys on 1 eli kohteella on tiehistoriallista arvoa, harkitaan liitettäväksi pysyvästi Tiehallinnon museokokoelmaan.

### **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.

Harrströmin sillan ulkomuoto on säilynyt alkuperäisenä. Siltaa ei ole tiettävästi tarvinnut korjata kuin 1980-luvun taiteessa. Sillan nykyasuun on pitkä ikä vaikuttanut, mutta itse rakenne on ehjä. Silmämääräisen arvion mukaan kantava rakenne on säilynyt

museaalisessa näkökulmassa hyvin. Sillalla ei ole uusia lisärakenteita. Tie- ja siltateknisesti sillan kunto on välttävää.

Sillan toiminnallisuus on säilynyt. Sillan kuormitus on kevyen liikenteen väylänä lähempänä rakennusaikansa kuormitusta kuin mitä se on 1970-luvulla joutunut kestäämään. Siksi sen museaalinen ikä on vähintään kymmeniä vuosia, voi olla hyvin sata vuottakin.

Ajoradan pinnoitus on muuttunut ja ehkä hieman paksuuntunut ja monikerrostunut aikojen kuluessa. Tien pinta kuitenkin on säilynyt pääosaltaan samalla tasolla, mitä se oletavasti alun perin oli. Pinnoitus on osittain rikki, mitä saattaa vaikuttaa heikentävästi sen säilymiseen. Samoin siltaan tullut kasvisto saattaa heikentää aikojen saatossa rakenteita.

Sillan historiallinen ja museaalinen luettavuus on hyvä tai erinomainen. Sen mittasuhteet soveltuvat sen osaksi ympäristöään. Sillan ympäristö viestii jatkuvasti virkeästi toimivasta kyläyhteisöstä ja elinkeinotoiminnasta, joita varten silta aikoinaan on rakennettu. Kuten useissa muissakin museotie- ja –siltakohteissa museokohde ja ympäristö ovat hyvässä

Maastokatselmuksen perusteella on vaikea kuvitella, että noin sata vuotta vanhan sillan historiallisia, rakenteellisia ja toiminnallisia ominaisuuksia voisi paremmin säilyneinä löytää. Pienen varauksen voi esittää sillä perusteella, ettei sillasta ollut käytettävissä sen rakennusaikaisia valokuvia ja sen rakentamiseen konkreettisesti osallistuneiden henkilöiden muistot ovat jälkeempinä ja epäsuorasti kerättyjä.

Museokokoelman arvoluokituksessa Harrströmin sillan säilyneisyysarvo on epäilyksettä hyvä. Siinä on säilynyt ne historiallisesti olennaiset sillan rakenteelliset ja toiminnalliset ominaisuudet aikakaudesta sekä ilmiöstä, mitä sillä aiotaan dokumentoida. Arviota parantavat sillan toiminnallisten ominaisuuksien säilyminen, vaikka liikenne ja sen luonne ovat muuttuneet.

Pisteytyksessä tie saa 1 pistettä asteikolla 1-3, jossa 1 on paras. Kokoelmapolitiikan määre on ”hyvä säilyneisyys”. Käytännössä se tarkoittaa, että silta dokumentoi hyvin sitä, mitä sen katsotaan edustavan. Silta on määritelty edustavan ensisijaisesti Pohjanmaalla 1800-luvun lopun talonpoikaisesti rakennettua kivipalkkisiltaa. Sillassa voi nähdä kaikki olennaiset tämän ilmiön piirteet. Arvio muuttuu aikaisempaa paremmaksi. Aikaisemman arvotuksen perusteita ei tiedetä, syynä säilyneisyyden alhaisempaan pisteytykseen on saattanut vaikuttaa se, että siltaa on arvioitu valtakunnallisen maakulkuväylän osana.

Tämän pisteytyksen mukaan Harrströmin sillan kokonaispistemäärä on kolme, mikä edellyttää kohteen valintaa pysyvästi säilytettäviin kohteisiin.

#### **6.1.4. Muut säilymiseen vaikuttavat tekijät**

Maakuntakaava että Harrströmin kylän osayleiskaava turvaavat sillan ja sen ympäristön säilymisen. Maakuntakaavassa on esitetty ajatus, että koko Svenska Österbottenin historia pyrittäisiin tuomaan julkisuuteen vanhojen historiallisten teiden, Pohjanmaan rantatien ja

Kyrönkankaan tien ”punaisen langan” välityksellä. Se korostaa Harrströmin sillan arvoa paikallisena ainutlaatuisena erikoisuutena osana alueellista perinnettä. Osayleiskaavassa silta on merkitty suojeltavaksi kohteeksi.

Maakuntakaavan tavoitteena on säilyttää Harrströmin kylän toiminnallisuus ja kehittää kylää sen merenrantasijainnin vahvuustekijöistä.

Kokonaisuutena Harrströmin kylä, silta sen osana ja kalasatama muodostavat niin merkittävän kulttuuriympäristön, että se on merkitty valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) luetteloon. Harrströmin kylässä toimii useampia oman kylän kulttuuriperintöä vaalivia yhdistyksiä, mikä näkyy kylämaisemassa kunnostettuina perinteisinä taloina ja pihapiireinä sekä tuulimyllyjen ja kalasataman vaalimisena.

Taitorakenteita on mahdollista korjata museaalisin menetelmin, mikä yleensä tarkoittaa alkuperäisiä rakennusmenetelmiä. Harrströmin sillan kaltaisessa rakennelmassa se lähinnä tarkoittaisi purkamista, perustan vahvistamista ja kivien kylmämuurausta uudelleen. Sillalla tuskin tulee lähi vuosikymmeninä näin suuria remontoitotarpeita. Kannen päällystyksen korjaus sen sijaan saattaisi edistää sillan säilymistä monia vuosia.

Silta on Liikenneviraston omistama. Kohteelle tehdään yksilöllinen hoito- ja kunnossapitosuunnitelma, kuten kaikille Liikenneviraston museokohteille ollaan tekemässä.

Sillan opastustaulun ja pysäköintipaikan kunnostaminen on poikkeuksellisen yksinkertaista. Paikka on valittu jo aikaisemmin ja se on toimiva ja helposti saavutettava. Se, että siltaa voi tarkastella nykyiseltä levähdyspaikalta yksityisen talon pihalta, on arvokas etu ja liittyy kyläläisten perinnekulttuurin harrastukseen. Oletettuun käyttötarpeeseen nähden ei kovin suuria rakennustöitä tarvita. Kohteen opastukseen tulee suositus hoito- ja kunnossapitosuunnitelmassa, mutta on hieman yllättävää, ettei sillan museokohdeopastusta ole lainkaan.

Kokonaisuutena Harrströmin museosilta on hyvässä kunnossa, sen asemaa vaalitaan ja tuetaan kaavoituksessa, oman kylän asukkaat arvostavat siltaa ja oma perinnettään laajemmaltikin näkyvällä tavalla. Siltaa ei näytä uhkaavan mikään. Se täyttää arvoluokituksen pisteytyksessä säilytettävän museokohteen pistemäärän ja muut museokokoelmaan tallentamisen vaikuttavat tekijät puoltavat sen säilyttämistä kokoelmassa.

## **6.2. Harrströmin sillan museokohdearvo**

Tämän selvityksen perusteella Harrströmin sillan arvoluokitus kohoaa. Keskeinen tulos on sillan asemointi edustamaan ”1800-luvun maantieverkon täydennykset”-ajanjakson ilmiötä talonpoikainen kivilaitojen rakentaminen erityisesti Pohjanmaalla. Osittain, erityisesti siltapaikan takia, Harrströmin silta liittyy valtakunnan tärkeimpien maakulkuväylien

jatkumoon, vaikka silta on rakennettu aikana, jolloin entisellä valtavyylillä ei ollut mitään valtakunnallista asemaa tai tehtävää.

Sillan tietoarvo nousee korkeimpaan pisteytykseen tämän selvityksen vuoksi.

Tämä selvitys säilyttää sillalle jo aikaisemmin määritetyn valtakunnallisen tieliikenteellisen historia-arvon. Tämä arvotus on keskeinen, kun kokoelmaan valitaan kohteita.

Harrströmin sillan museoarvoa nostaa sen kuuluminen kiinteänä osana Harrströmin kylän ja kalasataman RKY- kohteeseen. Myös kaavoituksen suoja ja paikan kulttuurihistoriaa hyödyntävät ja toisaalta kehittävät ajatukset varmistavat Harrströmin sillan arvostuksen ja säilymisen tulevaisuudessa.

Harrströmin sillan säilyneisyysarvo nousee, koska silta on määritelty tarkemmin liikennehistorian näkökulmasta, jolloin sen säilyneisyyden arviointiin on selkeä pohja. Sillan tutkittavuus on säilynyt jokseenkin täydellisesti.

Harrströmin sillan arvotuksessa Liikenneviraston kokoelmapoliittisten kriteerien mukaan jatkotoimenpide-ehdotus on se, että silta päätetään ottaa pysyvästi säilytettävien kohteiden luokkaan. Suosituksena on, että hoito- ja ylläpitosuunnitelma olisi hyvä tuottaa verraten nopealla aikataululla, koska maakuntakaava ja sen osoittamat kehitystoimet ovat nyt ajankohtaisia.

## 7. PÄÄTÄNTÖ

### **7.1. Historiallinen arvo kokoelmapoliitiikan perusteella**

Kokoelmapoliitiikan idean mukaan tämä selvitys ei kumoa aikaisempaa arviointia, vaan tämä on Harrströmin sillasta ensimmäinen historiatieteelliset kriteerit täyttävä selvitys. Parantunut tietoarvo sinänsä parantaa kohteen pisteytystä, mutta samalla selvitys on avannut Harrströmin sillan rakentamisen taustatekijöitä.

Sillan valtakunnallista tieliikennehistorian arvotusta tai pisteytystä selvitys muuttaa vain vähän. Sen sijaan se rakentaa arvotukselle asiantietoihin perustuvan pohjan. Selvityksen keskeisin havainto on ollut tievelvollisten talonpoikaisrakentajien taito ja kyky muuntaa puusiltojen perinteinen rakenne kivrakenteeksi. Olennaista tässä on ollut Harrströmin kylän arvostettujen kivenhakkaajien ammattitaito. Aikakautensa muihin siltoihin suhteutettuna Harrströmin silta edustaa vanhanaikaista rakennustekniikkaa, jota on siltakirjallisuudessa kutsuttu karkeaksi ja kömpelöksi. Kehittyneempiä kivrakenteita osattiin tehdä yli sata vuotta Harrströmin siltaa aikaisemmin, joista esimerkki oli suhteellisen lähellä Harrströmiä. Toisaalta Harrströmin sillan historiallinen arvo on juuri siinä, että se on paikallisella asiantuntemuksella ja osaamisella rakennettu ja siitä on tullut juuri sellainen kuin se on.



## **7.2. Tulevaisuuden näkymät**

Harrströmin sillan tulevaisuuden näkymät ovat hyvät. Silta on suhteellisesti arvioituna museaalisessa mielessä hyväkuntoinen ja sen oletettu elinikä on kymmeniä vuosia, ehkä satakin vuotta.

Siltapaikan ympäristössä on paljon kulttuurirakentamisen esineellistä perinnettä, jotka on huomioitu sekä suojelu, että kaavanäkökulmista. Myös kylän oma perinnetoiminta on vilkasta ja siinä näkyy kyläläisten halu säilyttää kylä toimivana ja elinvoimaisena, mitä toisaalta myös kaavoittaja pyrkii edistämään. Maakuntakaavassa esitetty ajatus Pohjanmaan historian esittelystä perinteisten maanteiden varsilla voi avata uudenlaisia näkymiä Harrströmin sillalle myös yksittäisenä museokohteena. Mikään ei näytä uhkaavan Harrströmin siltaa museokohteena.

## **7.3. Parannustarpeet**

Silta on siltateknisesti välttävissä, mutta museaalisesti hyvässä kunnossa. Lähiaikoina silla tuskin on merkittäviä korjaustarpeita, lukuun ottamatta sillan päällystyksen paikkaamista. Sillan ympäristö näyttää pysyvän yksityisen aloitteellisuuden perusteella hyvässä kunnossa.

Sillan museokohdeopastus on puutteellinen ja korjaamisen tarpeessa. Hoito- ja ylläpitosuunnitelma Harrströmin sillalle on tehtävä.

## **LÄHDELUETTELO**

### **Keskeisimmät arkistot**

Liikenneviraston silta-arkisto

Mobilian arkisto

Etelä-Karjalan maakuntamuseo

Aarno Piltz kokoelma

Etelä-Pohjanmaa ELY-keskuksen arkisto

Korsnäsin kunnan arkisto

Harrström delgeneralplan, oikeusvaikutteinen osayleiskaava 26.1.2005

### **www.tiedostot**

[www.rky.fi](http://www.rky.fi) (Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt [RKY])

[www.harrstrom.fi](http://www.harrstrom.fi) (Harrström ungdoms- och hembygdsföreningens hemsida)

[www.obotnia.fi](http://www.obotnia.fi) (Pohjanmaan maakuntakaava: kartat, Kaavaselostus sekä merkinnät ja määräykset)

<http://www.ely-keskus.fi/fi/Liikenne/perinnetoiminta/Documents/museokohdeselvitys.pdf>  
(Liimatainen, Kirsi, 2007, Tiehallinnon museotiet ja –sillat, Museokohdeselvitys)

### **Haastattelut ja sähköpostit**

Granqvist, Johnny, rakennustarkastaja ja ympäristösihteeri, Kornäsin kunta

Hansson, Tomas, puheenjohtaja, Harrström ungdoms- och hembygdsförening r.f.

Holm, Ann, kaavoitusinsinööri, Österbottens förbund - Pohjanmaan liitto

Saha, Markku, perinneyhdyshenkilö, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus

### **Lehdet**

Teknillinen Aikakauslehti 1914, Manne Muoniovaara

### **Kirjallisuus**

Aitta, Seppo, 2004, Siltojemme historia, Helsinki

Alanen, Aulis J., 1948, Etelä-Pohjanmaan historia IV:1, Vaasa

Alanen, Aulis J., 1949, Etelä-Pohjanmaan historia IV:2, Vaasa (Näköispainos 1987)

Juhlajulkaisu Vaasan tie- ja vesirakennepiiri 125 v, 1985, Vaasa

Koponen, Kyösti, 1983, Maantiesiltakannan kehitys Suomessa, Helsinki

Lappalainen, Jussi T., Wolke, Lars Ericson, Pylkkänen, Ali, 2004, Sota Suomesta, Helsinki

Liimatainen, Kirsi, 2007, Tiehallinnon museotiet ja -sillat, Tampere

Matkasuuntia Suomessa I – IV, 1888 -1890, Helsinki, näköispainos 1986 Jyväskylä

Mauranen, Tapani, (toim.)1999, Maata, jäätä, kulkijoita, Helsinki

Mäkelä, Anneli, Pettersson, Lars, Åkerblom, Bror, 1984, Kristinestads historia I, Vasa

Niukkanen, Marianna, 2009, Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset, Helsinki

Norrvik, Christer, 1999, Purjeiden kaupunki, Vaasa

Piltz, Aarno, 2007, Kirjoituksia Karjalan karttakuvasta, Jyväskylä

Pohjanmaan maakuntakaava

Salminen, Tapio, Toivo, Raisa Maria, Haavisto, Timo, 1997, Pohjanmaan kautta, Jyväskylä

Sidbäck, Börje (red), 2000, Harrström, kvarn- och fiskeby, Närpes

Suomenmaan virallinen tilasto XVX, 1895, Tie- ja vesirakennukset vuonna 1897, Helsinki

Suomenmaan virallinen tilasto XVX, 1896, Tie- ja vesirakennukset vuonna 1898, Helsinki

Suomenmaan virallinen tilasto XVX, 1897, Tie- ja vesirakennukset vuonna 1899, Helsinki

Suomenmaan virallinen tilasto XVX, 1898, Tie- ja vesirakennukset vuonna 1900, Helsinki

Suomen maantiekartta 1913 ja opaskirjanen, 1913, Suomen Matkailijayhdistys ry, Helsinki

Suomen matkailukartta 1915, 1915, Suomen matkailijayhdistys ry, Helsinki

Suomen teiden historia I, 1974 , Mikkeli

Svenska Österbottens historia III, 1980, Vaasa

Svenska Österbottens historia IV, 1983, Vaasa

Sälejoki-Hiekkanen, Leena, Heinonen, Jaakko, Virpimaa, Risto, 1986, Tie yhdistää, Helsinki

Ulvens, Börje ja Helge (toim.), 1981, Korsnäs historia, Närpes

Vaasan tiepiirin tienpäälystykseen historia vuodet 1937 – 1989, 2000, Vaasa

Vaasan tie- ja vesirakennuspiiri 1860-1960, 1960, Vaasa

Liite 1.



TIEHALLINNON  
MUSEOTEIDEN JA -SILTOJEN  
KOKOELMAPOLITIIKKA

22.2.2007

## Sisällys

<a href="#"><u>1. Kokoelmapolitiikan tavoitteet</u></a>	53
<a href="#"><u>2. Kokoelmapolitiikan kohteet</u></a>	53
<a href="#"><u>3. Arvoluokitus</u></a>	53
<a href="#"><u>3.1. Tietoarvo</u></a>	53
<a href="#"><u>3.2. Tieliikennehistoriallinen arvo</u></a>	54
<a href="#"><u>3.3. Säilyneisyysarvo</u></a>	56
<a href="#"><u>4. Tallennusluokat</u></a>	56
<a href="#"><u>5. Museokohdekokoelman edustavuus</u></a>	57
<a href="#"><u>6. Tiehallinnon museokohteiden säilyttämisedellytykset</u></a>	57

## 1. Kokoelmapolitiikan tavoitteet

Tiehallinnon museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikan tavoitteena on varmistaa, että arvokkaat suomalaiset tiet ja sillat sekä niiden tietoarvoa tukevat arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistot tallentuvat pitkäjänteisesti säilytettäväksi Tiehallinnon perinnekokoelmaksi 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 37<sup>138</sup>. Kohteet ajoittuvat keskiajalta 1960-luvulle ja sijoittuvat eri puolille Suomea. Kohteiden museointipäätökset on tehty 1980-1990 -luvulla.

## 3. Arvoluokitus

Kohteiden merkittävyys ja tallennustarve määritellään arvoluokituksella, jonka avulla rajataan perinnekokoelman 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  |

---

<sup>138</sup> 22.2.2007

### 3.2. Tieliikennehistoriallinen arvo

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

Keskeisiä ajanjaksoja<sup>139</sup>:

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

1800-luvun maantieverkon täydennykset

Rakentamisen pontimina 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)

---

<sup>139</sup> 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.), Soraa, 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.

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 pontimina olivat erityisesti autoliikenne ja matkailun tarpeet.

tiestön ja siltojen korjaukset  
puusillat  
kivisillat  
ensimmäiset teräsbetonisillat 1910-luvulla  
terässillat

Vuoden 1938 valtatieluokitus ja sen merkitys  
Rakentamisen pontimina oli erityisesti keskusten välillä lisääntynyt maantieliikenne,  
erityisesti linja-autoliikenne.

ensimmäisen valtatieluokituksen mukainen tieverkko

Sotatiet ja jälleenrakennus

Tieverkon rakentamisen pontimina 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 luokitteluvaltakunnallisesti 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 säilyttämisedellytyksiä 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 säilyttämisedellytysten osalta selvitetään mahdollisuudet kohteiden ylläpitoon sekä Tiehallinnon omin budjettivaroin että Tiehallinnon partneriusperiaatteiden mukaisesti. Kohteiden säilyttämisedellytysten osalta mahdollisia partnereita ovat mm. kunnat ja Museovirasto.