

**Mobilia / Liikennevirasto**

Tiehallinnon museotiet ja -sillat

Kangasala 20.7.2010

Silja Partanen



## **Keskikosken silta**

### **Selvitys historiallisesta arvosta**



*Kuva: Mobilia / Silja Partanen*

# Sisällysluettelo

Sisällysluettelo .....	1
1 Johdanto .....	2
1.1 Tutkimuksen tavoitteet.....	2
1.2 Tutkimuksen rakenne .....	3
1.2.1 Kokoelmapolitiikka.....	3
1.2.2 Lähteet ja muu aineisto .....	4
2 Keskikosken silta .....	6
2.1 Perustiedot sillasta.....	6
2.2 Keskikosken sillalla nykyään.....	7
2.3 Kulttuuria Keskikosken ympärillä .....	9
3 Sillanrakennuksen tausta.....	11
3.1 Historiaa Kymijoen varrelta.....	11
3.2 Teollisuus ja Kymijoen kuohut .....	13
4 Keskikoskelle silta .....	17
4.1 Keskustelut sillan rakentamisesta .....	17
4.2 Yli Kymijoen.....	20
4.2.1 Jättiläisvinssin koneiston kolinaa – Keskikosken silta sortuu .....	23
4.2.2 Vaikeuksien kautta valmista .....	26
5 Päätelmät.....	29
5.1 Keskikosken silta arvoluokituksen läpi.....	29
5.2 Keskikosken silta ja muut museosillat .....	30
Lähteet ja liitteet.....	<b>Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.</b>

# 1 Johdanto

## 1.1 Tutkimuksen tavoitteet

Keskikosken silta<sup>1</sup> on vuonna 1954 valmistunut teräksinen kaarisilta, joka ylittää Kymijoen Myllykosken<sup>2</sup> kohdalla. Kyseessä on Suomen suurin teräksinen jäykistetty sauvakaarisilta. Keskikosken silta on myös yksi niistä tieliikennehistoriallisesti merkittävistä museokohteista, jotka kuuluvat Liikenneviraston perinnekoelmaan. Tämä museokohdekoelma perustettiin vuonna 1982 silloisen Tie- ja vesirakennushallituksen toimesta, ja siihen nimettiin 1980- ja 1990-luvuilla kohteita suomalaisten teiden ja siltojen joukosta. Helmikuussa 2007 museokoelmassa oli siltoja 37 kappaletta, teitä 22.<sup>3</sup> Kokoelmaan on pyritty kokoamaan kullekin aikakaudelle tyypillisimmät suomalaiset tie- ja siltakohteet, joskin siihen sisältyy myös tästä linjauksesta poikkeavia kohteita. Kokoelman on katsottu edustavan vanhempia teitä ja siltoja hyvin, mutta se on puutteellinen sodan ja jälleenrakennuksen teiden, työllisyystyönä tehtyjen teiden ja nykyaikaisen tieverkon kohteiden osalta. Kokoelmaa on sittemmin täydennetty ja siitä on myös poistettu kohteita. Tämän lisäksi myös muodostamiskriteerit ovat vaihdelleet.

Lähtökohtana tutkimukselle on etsiä vastausta kysymykseen siitä, onko Keskikosken silta valtakunnallisesti merkittävä tieliikennehistoriallinen ilmiö. Kattavan vastauksen löytäminen ei ole yksinkertainen prosessi: Aluksi on koottava sillan historiasta kertovat sirpaleiset dokumentit – kirjallisuus, arkistomateriaali, valokuvat, maastokäynnin muistiinpanot – yhteen ja yhdistettävä ne eheäksi ja tutkimuksen tavoitteita palvelevaksi kokonaisuudeksi. Historiamateriaalin kautta avataan sillan valmistus- ja käyttöhistoriaa, sillan säilyneisyyttä ja siltatyypin yleisyyttä suomalaisten siltojen joukossa rakennusajankohtana ja nykypäivänä. Valtakunnallinen näkökulma on vallitseva tutkimuksen yhteenvedon rakennettaessa, mutta myös sillan paikallinen merkitys saa sijansa tutkimuksessa. Keskikosken silta on edelleen toiminnassa, mutta liikenteen käyttöön tarkoitetun rakennelman lisäksi tämä tutkimus näkee sillan myös tieliikennehistoriallisesti arvokkaana museokohteena, jonka tietoarvo nousee historiaselvityksen valmistumisen myötä. Samalla myös ymmärrys sillan museokohdearvosta kokonaisuutena täydentyy. Keskikosken sillan historiaan paneutuminen synnyttää ymmärryksen, jonka avulla tulee mahdolliseksi katsoa siltaa sen omista lähtökohdista alkaen nykypäivänä. Keskikosken

---

<sup>1</sup> Silta on tunnettu myös nimellä Myllykosken silta.

<sup>2</sup> Kymijoen Myllykoski on tunnettu myös nimellä Nisankoski.

<sup>3</sup> Tiehallinnon museoteiden ja – siltojen kokoelmapolitiikka 2007.

sillan museoarvon määrittämisen apuna ja vertailukehyksinä sovelletaan Tiehallinnon museoteiden ja –siltojen kokoelmapolitiikkaa.

## ***1.2 Tutkimuksen rakenne***

### ***1.2.1 Kokoelmapolitiikka***

Liikenneviraston museokohdekokoelman kaikkia silta- ja tiekohteita tulee kyetä vertaamaan keskenään jollakin mittarilla, jotta kokoelma pysyy sekä yhdenmukaisena että järjestelmällisenä. Museokohdekokoelman siltojen ja teiden arvon määrittämiseksi ja tallennusperusteiden yhtenäistämiseksi tehtiin vuonna 2007 selvitys,<sup>4</sup> joka mahdollisti vertailun antamalla kullekin kohteelle arvosanoja kolmen eri kriteerin pohjalta: tietoarvon, tieliikennehistoriallisen arvon ja säilyneisyysarvon.. Tietoarvo tarkoittaa kohteesta aiemmin tehtyä mahdollista tieteellistä tutkimusta tai kohteen mainintoja kirjallisuudessa ja dokumenteissa (epätieteellisissäkin). Tieliikennehistoriallisen arvon avulla puolestaan ilmoitetaan, liittyykö kohde Suomen tieliikenteen historian kannalta johonkin tyypilliseen tai keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan. Säilyneisyysarvo osoittaa sen, onko kohteessa säilynyt olennaisia rakenteellisia tai toiminnallisia ominaisuuksia siitä historiallisesta aikakaudesta tai ilmiöstä, jota halutaan dokumentoida. Kukin kolmesta arvokriteeristä pisteytetään arvosanoilla 1-3 siten, että kohteiden vertaaminen toisiinsa tulee mahdolliseksi. Tämän lisäksi kussakin kohteessa selvitetään muita museointimahdollisuuksiin vaikuttavia tekijöitä. Tällaisia tekijöitä voivat tyypillisesti olla esimerkiksi kohteen omistussuhteet, kaavatilanne, kohteen säilymisnäkömät ja suojeluasema. Kukin museotie ja – silta saa kolmen eri kriteerin perusteella arvosanapistettä, jotka lasketaan yhteen lopputuloksen ollessa kolmen ja yhdeksän pisteen välillä. Kohteet jaetaan loppupistemäärän perusteella vielä kolmeen tallennusluokkaan: 1) pysyvästi säilytettävät museokohteet, 2) määräaikaaisesti säilytettävät museokohteet ja 3) kokoelmasta seulottavat museokohteet.<sup>5</sup> Luokkaan 2 päätyneistä kohteista on pyritty tekemään tietoarvoa nostavia selvitystöitä, jotta ne voitaisiin liittää pysyvästi tallennettaviin kohteisiin luokassa 1 tai seuloa kokoelmasta. Jokaisesta tieliikennehistoriallisesta ilmiöstä pyritään tallentamaan vain yksi kohde – toisintoja ei oteta osaksi kokoelmaa. Arvoluokitus kriteereineen helpottaa perinnekokoelman kannalta merkityksellisten kohteiden rajaamista ja tallentamista. Nykyinen museokohdekokoelma on käyty läpi tällä arvoluokituksella. Kokoelmassa on kuitenkin muutamia toisintoja ja kohteita, jotka eivät ole aikakaudelleen tyypillisiä. Kokoelmaa järjestellään poistamalla näitä toissijaisia kohteita ja etsimällä

---

<sup>4</sup> Liimatainen 2007.

<sup>5</sup> Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikka 2007.

uusia kohteita. Tavoitteena on tallentaa pitkäjänteisesti arvokkaita suomalaisia teitä ja siltoja tietoarvoineen Liikenneviraston perinnekokoelmaksi. Kokoelma on samalla näin osana kansallista kulttuuriomaisuutta.

### ***1.2.2 Lähteet ja muu aineisto***

Vuonna 2007 valmistuneen Tiehallinnon Museotiet ja -sillat – kohdeselvityksen mukaan Keskikosken sillan lähtötiedot ovat vähäiset.<sup>6</sup> Tätä voidaan pitää todenmukaisena lähtöoletuksena, sillä sillasta ei ole tehty tieteellisin kriteerein tutkimusta eikä aiheesta ole olemassa muutakaan yhtenäistä esitystä. Keskikosken silta on suhteellisen myöhään rakennettu silta Liikenneviraston museokohdekokoelman muihin siltakohteisiin verrattuna ja kokoelman terässilloista se on nuorin. Tästä huolimatta Keskikosken sillan maininnat lähteissä ja tutkimuskirjallisuudessa ovat suppeahkot. Lyhyitä mainintoja sillasta löytyy usein hyvin yleisluontoiseen sävyyn kirjoitettuna Anjalan ja Kouvolan alueiden historiaa käsittelevistä teoksista. Silta on nähty näissä teoksissa lähinnä liikkumista helpottaneena käytännön seikkana. Rakennushistorialliset ja sillanrakennustekniikkaa koskevat teokset ovat olleet kiinnostuneita sillasta sen teknisten ominaisuuksien vuoksi: Keskikosken silta on Suomen suurin teräksinen jäykistetty sauvakaarisilta ja kokoluokaltaan muutenkin mainittavan suuri. Sitä on käytetty teknillis-historiallisessa materiaalissa usein havainnollistavana tapauksena jotakin ilmiötä, kuten esimerkiksi kaarisiltojen tyypillisiä rakennusratkaisuja, esiteltäessä.

Keskikosken silta sijaitsee Myllykosken teollisuusalueen välittömässä läheisyydessä. Sahatoiminnasta alkunsa saanut Myllykosken paperiteollisuusyrittäjä oli Suomen mittakaavassa poikkeuksellisen merkittävä toimija 1800- ja 1900- luvuilla. Teollisuusalue ei rajoittunut kattamaan vain välittömästi tehtaan tarvitsemia toimitiloja ja tehdashalleja, vaan ympäristöön nousi runsaslukuinen teollisuusyhteisö kirkkoineen, asuinalueineen ja kouluineen. Vaikka Keskikosken silta on sijoitettu paikalleen vasta Myllykosken paperitehtaiden, asutuksen ja teollisuusmiljöön vakiintumisen jälkeen, se on silti yhteydessä alueen voimakkaaseen teollisuusperinteeseen. Tähän päätelmään osoittaa kiistattomasti pelkästään jo se, että Keskikosken siltaa rakennettaessa Myllykosken paperitehtaat toimi yhtenä maksajista. Tämän lisäksi siltasuunnitelmia laadittaessa oli otettava huomioon tehtaan vaatimukset ja aikomukset esimerkiksi puunkuljetuksen suhteen. Sillan historiaa ja nykyisyyttä

---

<sup>6</sup> Liimatainen 2007, 69.

ymmärtääkseen on tärkeää hahmottaa myös Kymijoen ja Myllykosken tehtaiden historiaa ja nykyisyyttä. Näitä teemoja on käsitelty tutkimuskirjallisuudessa kattavasti ja paneutuen.

Kymijoki ei ole tiukan yksiulotteisesti sidoksissa pelkästään teollisuushistoriallisiin elementteihin. Vaikka joki tarjosi teollisuudelle erinomaiset lähtökohdat toimiessaan sekä voimanlähteenä että kuljetusväylänä, se oli pääasiassa alueen asukkaille aina ylikulku paikka. Kymijoen ylittäminen ei ole ollut sen rantojen asukeille koskaan vaivatonta tai helppoa, kolvollista siltaa Myllykosken lähistölle kun saatiin odottaa pitkään. Rahdin sekä ihmisten kuljetus Kymijoen yli vaati kekseliäisyyttä ja tietämystä alueen olosuhteista – ylitykset kuohuvan joen poikki on suoritettu ensin soutaen, sittemmin lautoilla tai losseilla. Talvisin saatettiin käyttää paikoin jääteitä. Kymijoelle rakennettujen siltojen historia on myös liikkuvuuden historiaa: on mahdoton ymmärtää sitä, mitä sillan rakentaminen on merkinnyt paikallisille, jollei kykene näkemään sitä, millainen tilanne oli ennen sillan saapumista. Tästä syystä alueen varhaisemman historian ja kulkuolosuhteiden tunteminen on tarpeellista.

Keskikosken siltaa tutkittaessa lähteinä on käytetty paikallis-, teknillis-, teollisuus- ja liikennehistoriallisten teosten lisäksi myös raportteja, sopimuksia ja kirjeitä, jotka on tehty sillan rakentamisen aikoihin tai välittömästi sen jälkeen. Nämä asiakirjat koskevat lähinnä urakan edistymistä ja erilaisia materiaalihankintoja, mutta antavat olennaista tietoa siitä, millaisissa olosuhteissa siltaa on rakennettu. Mikrofilmatuista sanomalehdistä on käyty läpi Anjalan seudun paikallislehti Kaakkoisseudun ja Kouvolan Sanomien artikkeleita sillan valmistus- ja rakennusajalta. Kaikki käytetty kirjallisuus ja sanomalehtilähteet löytyvät lähdeluettelosta. Arkistoselvitys on sen sijaan otannaltaan kapea johtuen historiaselvityksen verrattain lyhyestä toimitusajasta. Tämä tarkoittaa sitä, että arkistomateriaalia on tutkittu pinnallisemmin kuin vastaavan mittaisissa historiaselvityksissä yleensä. Sillan perustiedot on tallennettu Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen arkistoon, ja myös siltarekisteristä löytyvät suppeat, joskin tarkat tiedot Keskikosken sillasta. Arkistomateriaalien kopioita on tallennettu sillan selvitysmappiin Mobiliaan. Tutkimus tehtiin keväällä 2010 yhdessä kolmen muun Kaakkois-Suomen tie- ja siltamuseokohteita tarkastelevan historiaselvityksen kanssa.

## 2 Keskikosken silta

### 2.1 Perustiedot sillasta

Keskikosken silta on teräksinen kaarisilta kolmella aukolla. Silta sijaitsee entisten Anjalan ja Sippolan kuntien rajalla, mutta on kuulunut vuoden 2009 kuntaliitoksesta lähtien Kouvolalle. Silta ja sen yli kulkeva Keskikoskentie (maantie 353) ovat kumpikin saaneet nimensä Keskikoskesta, jonka kohdalla silta Kymijoen ylittää. Noin 900 metriä sillasta yläjuoksulle päin sijaitsee Myllykosken paperitehdas. Keskikosken sillan rakenne muodostuu kahdesta ajoradan alla olevasta pituussuuntaisesta palkista, jotka kannattelevat kansirakennetta yhdessä teräspalkeista kootun sauvakaarirakenteen kanssa. Teräsrakenteiden paino sillassa on yhteensä noin 150 tonnia ja teräsbetoninen kansirakenne painaa puolestaan noin 500 tonnia. Sillan rakentaminen kesti kaksi vuotta ja se valmistui vuonna 1954.

Kymijoessa on siltapaikan alla saarenomainen kallioluoto Lemmensaari, joka jakaa Kymijoen hetkellisesti kahteen väylään. Kumpaankin väylään on rakennettu oma teräsbetonikantinen teräskaarisiltansa, jotka yhdessä kokonaisuutena muodostavat Keskikosken sillan. Läntisen väylän sillan jännemitat ovat 11 + 51 + 11 metriä ja itäisen väylän 10 + 37 + 10 metriä. Siltojen yhteinen pituus ja samalla Keskikosken siltakokonaisuuden pituus on noin 141 metriä. Siltojen hyödyllinen leveys on 10 metriä, joka muodostuu seitsemän metriä leveästä ajoradasta ja sitä reunustavista 1,5 metrin jalka- ja pyöräilykäytävistä. Ajoradan päällysteenä sillan valmistumisen aikaan oli viisi senttimetriä paksu topekapäällyste ja jalkakäytävien päällä noin kaksi senttimetriä paksu hiekka-asfaltti. Sillan ja sen yhteydessä suoritetun tietyön kustannukset olivat noin 84 800 000 markkaa, josta valtion osuus oli 72 800 000 markkaa. Myllykosken Paperitehdas Oy ja Sippolan ja Anjalan kunta antoivat työhön yhteensä 12 000 000 markkaa. Tietyökustannukset olivat yhteensä hinnaltaan noin 10 800 000 markkaa sisältäen siltojen välillä olevan penkereen kustannukset. Sillat tulivat suunnittelu- ja rakennustöineen maksamaan yhteensä 74 000 000 markkaa, jota teräsosien hankinta- ja asennuskustannusten osuus ilman telinetöitä ja kaiteita oli noin 32 650 000 markkaa.<sup>7</sup>

Sekä läntinen että itäinen väylä Kymijoessa on perattu Keskikosken sillan kohdalla. Siltojen välinen pengeri on koottu itäisestä väylästä perkauksen yhteydessä hakatuilla louhoskivillä. Keskikosken lännenpuoleisen väylän yli kulkevan sillan maatuet on rakennettu louhoskivipenkereen varaan ja pilarit kalliolle. Rantaa piti lännen puolella kuitenkin levittää betonilla jonkin verran jokeen päin siltoja

<sup>7</sup> Kirje, Yrjö Launne insinööri Kivisalolle 6.11.1954, Mobilian arkisto.

rakennettaessa. Itäisen väylän sillan rannan puoleinen maatuki ja pilarit on rakennettu kallioiden varaan siinä missä kallioluodon maatuki puolestaan nojaa louhoskivipenkereeseen. Idänpuoleisella rannalla kallio oli sillan rakennusaikaan hyvin rapautunutta ja maatunutta, joten se oli tuolloin poistettava pilarin kohdalta aina joenuoman pohjan alapuolelle saakka. Näin syntynyt kuoppa piti täyttää säästöbetonilla. Pilarien alle syntyneitä kallioiden halkeamia täytettiin rakennustyön yhteydessä injektoimalla.<sup>8</sup>

Museokohteeksi Keskikosken silta hyväksyttiin vuonna 1982. Museoimissuunnitelmiin oli monenlaisia eri näkemyksiä tuolloin. Kymenlaakson seutukaavaliitto oli 1981 kirjeessään sitä mieltä, ettei voinut antaa säilyttämiskannanottoa sillasta. Alueeseen liittyi kirjeen mukaan liikaa epävarmuustekijöitä. Seutukaavaliitto arvioi, että Keskikosken silta riitti kattamaan Myllykosken ja Ummeljoen välisen yhteystarpeen. Kirjeessä huomautetaan, että: Kymijoen länsirannalle on kuitenkin varattu alueita teollisuustoimintojen laajentumiseen, eikä niiden yhteystarpeita voi varmasti arvioida. Kymijoen mahdollinen kanavointi sen sijaan uskottiin todennäköisesti mahdolliseksi toteuttaa siltaa muuttamatta, mikäli päädyttäisiin enintään 8 metrin vapaata alikulkua edellyttävään vaihtoehtoon. 11 metrin alikulku edellyttäisi muutoksia sillassa.<sup>9</sup> Anjalankosken kaupunginhallitus puolestaan esimerkiksi tuki ideaa siitä, että Keskikosken silta otettaisiin Tie- ja vesirakennushallituksen museokohteeksi. Ehtona kaupunginhallituksen kirjeessä oli kuitenkin se, että Kymijoen kanavointisuunnitelmien ei tulisi vaarantua.<sup>10</sup>

## **2.2 Keskikosken sillalla nykyään**

Keskikosken sillalle voi saapua Ummeljoen (lännen) tai Sippolan Myllykosken (idän) puolelta. Hannunvaakuna-opasteet on sijoitettu sekä idässä että lännessä sillalle johtavan tien varteen noin puoli kilometriä ennen sillan alkua, ja sillan kummankin pään kohdalta löytyvät tämän lisäksi vielä ”Kymijoki Keskikosken silta” – tekstein varustetut kyltit. Kummallakin puolen ajorataa sillan pielissä seisovat kivipaadet, joissa rakennusvuosi 1954 on esillä. Ummeljoen päässä siltaa sijaitsee levähdysalue, josta löytyy informaatiotaulun lisäksi pysäköimistilaa muutamalle autolle. Pysähdyspaikka on kooltaan niukka ja yleisilmeeltään karu: penkkejä tai roskakoreja ei ole, eikä alue

<sup>8</sup> Kirje, Yrjö Launne insinööri Kivisalolle 6.11.1954, Mobilian arkisto.

<sup>9</sup> Kirje, Kymenlaakson seutukaavaliitto Kymen Tie- ja vesirakennuspiirille 17.12.1981, Mobilian arkisto.

<sup>10</sup> Kirje, Sakari Välimäki 12.11.1981, Mobilian arkisto.



erityisemmin kutsu viihtymään tai levähtämään luokseen. Yleisilme paikalla on silti siisti. Informaatiotaulu on muutamia tussijälkiä lukuun ottamatta hyvässä kunnossa. Taulun tekstit ovat suomen lisäksi englanniksi, ruotsiksi ja saksaksi.

Sillan maalattujen kaiteiden eteen on kummallekin puolelle tietä sijoitettu erilliset turvakaiteet, joissa on nähtävissä pieniä ruostumisvaurioita. Tästä varotoimenpiteestä huolimatta turvallisuuskysymys on tuotava esille siltaa tarkasteltaessa. Ensimmäinen matkailijan silmään pistävä seikka on paikoittainen näkyvyyden puute: levähdyspaikalta pois käännyttäessä ruusupensaat työntyvät näkökenttään runsaina häiriten esteetöntä liikenteen havainnointia tiellä. Keskikosken silta sijaitsee Myllykosken taajaman keskustan tuntumassa ja sen ylitse kulkeekin säännöllisen vilkkaasti arkipäiväistä autoliikennettä. Sillalla ei ole painorajoitusta, mutta raskaat autot saavat siltakannen tärähtelemään havaittavasti sillan yli kulkiessaan. Myös kevyt liikenne käyttää siltaa aktiivisesti. Nämä seikat ovat omiaan herättämään kysymyksen sillan liikenneturvallisuudesta: ajonopeus on sillan leveyteen nähden korkea, ja verrattain kapeat jalankulkukaistat sijaitsevat ajoradan välittömässä läheisyydessä.

Keskikosken sillalle saapuvaa matkailijaa saattaa opastetaulun tekstin lukemisenkin jälkeen hämmentää se, että siltoja on käytännössä katsoen kaksi. Länsipään silta päättyy Kymijoessa olevalle Lemmensaaren kallioluodolle, josta välittömästi itäisen pään silta alkaa. Päälysrakenne silloilla on kuitenkin katkeamaton ja yhteinen, eikä siltakannen päällä seisottaessa siltakaarien ja -rakennelmien määrää tule välttämättä huomanneeksi. Keskikosken sillan helpon saavutettavuuden eteen on pyritty näkemään vaivaa. Sillan pielet ovat kummassakin päässä siltaa kohtuullisen helppokulkuiset. Sillan itäiseen päähän on sijoitettu kiviportaot, joiden vieressä kulkee osan matkaa alaspäin kaide. Portaita käyttämällä on mahdollista kulkea itäisen sillan alla rakennelmaa tarkastellen. Myös sillan länsipäässä on rakenteiden alle vieviä polkuja, mutta niiden jyrkkyys voi olla esteenä kulkemiselle. Sama pätee sillan keskeltä löytyvään puuportaikkoon, joka laskee alas Lemmensaarelle. Sillan kohdekäynnin yhteydessä puuportaille ei ollut mahdollista päästä, jollei aloittanut matkaansa kiipeämällä ensin sillan oman kaiteen yli. Tämän jälkeen vuorossa olivat jyrkät puuportaot, joita pitkin laskeutuminen ilman kaidepuun tukea olisi ollut vaarallista sekä hyvin hankalaa. Kaiteenkin tukemana lasku oli parhaillaan vaivalloista. Portaiden jyrkkyuden vuoksi niitä ei voi suositella esimerkiksi lapsien tai lemmikkien kanssa matkustaville. Lemmensaarelda avautuvat kuitenkin kattavat ja kauniit näköalat kummankin väylän siltojen alle ja Myllykosken tehtaalle. Kallioluoto itsessään on luonnonkaunis ja kohtalaisen

helppokulkuinen metsämaisema, jota voitaisiin hyödyntää enemmän levähdyspaikkana sillan viihtyvyyden lisäämiseksi.

Keskikosken sillalla ajotuntuma on hyvä, vaikka muutamia päällystekorjauksia on tehty koko ajoradan poikki. Jalkakäytävillä korjauksia on enemmän. Sillan kaiteet on maalattu hennon vihreällä sävyllä, mikä antaa satunnaisista alkavista ruostevaurioista huolimatta sillan koruttomalle ja karkealle päällysrakenteelle hieman pehmeämmän ilmeen. Sillalta avautuvat maisemat ovat mainitsemisen arvoiset: yläjuoksulla pohjoisessa näkyy Myllykosken paperitehtaiden teollisuusmiljöötä piippuineen ja laitoksineen, etelässä avautuu siltojen alta kulkevan saaren muotojen jälkeen kaukaisuuksiin polveileva Kymijoki. Siltojen tukipilarien tasolta voi puolestaan paremmin tarkastella lähietäisyydeltä Kymijokea ja sen kahta louhe kivin pengerrettyä väylää vastakohtana luonnonrikkaan kallioluodon maisemille. Kalastajat ja ulkoilijat viihtyvät Keskikosken sillalla, mikä antaa sille lisäarvoa luonnon keskelle sijoittuvana kohteena.

### ***2.3 Kulttuuria Keskikosken ympärillä***

Keskikosken sillan oma historiallinen konteksti on vaivattomampi hahmottaa, jos sillan asettaa rinnatusten muiden alueelta löytyvien kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden kanssa. Myllykosken seudun historiasta nousee esille selkeästi kolme voimakasta tekijää, jotka ovat muovanneet alueen ominaispiirteitä ja luonnetta – teollisuus, Kymijoki ja rautatiet. Kullakin näistä elementeistä on ollut oma merkityksensä sille, millainen kulttuurihistoriallinen ympäristö Myllykosken seutu nykyisin on. Teollisuus on kolmikon näkyvin voimatekijä ja sen läsnäolon tiedostaa selkeästi myös silloin, kun tarkastellaan Keskikosken sillan lähialueelta löytyviä historiallisesti merkittäviä kohteita. Keskikosken sillalle kaikkein läheisin kulttuurikohte on kahdellakin tasolla Myllykosken teollisuusympäristö: Paperitehdas ja siihen liittyvä miljöö sijaitsevat fyysisesti äärimmäisen lähellä siltaa – niin lähellä, että jalankulkijan tai autoilijan on lähestulkoon mahdotonta olla havaitsematta tehtaan piippuja ja rakennuksia sillalla liikkuessaan. Tämän lisäksi Keskikosken sillan katsotaan itse asiassa kuuluvan osaksi Myllykosken teollisuusympäristöä. Esimerkiksi Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen joukossa<sup>11</sup> silta on mainittu teollisuusalueeseen kuuluvaksi osakohteeksi.

---

<sup>11</sup> ”Myllykosken teollisuusympäristö” (2009).

Myllykosken teollisuusalueen historiallinen syvyys perustuu siihen, että tehdas on ollut historiansa aikana aktiivinen koko aluetta muokannut ja sen kehitykseen vaikuttanut tekijä. Myllykosken tehtaan kukoistuskaudella tehdas oli mukana vaikuttamassa jokaisen seudun asukkaan elämään. Jo pelkät tehdasrakennukset ovat lyöneet alueen ulkoasuun oman voimakkaan leimansa yhdenmukaisuudellaan. 1920- ja 1930-luvulla tehdyt rakennukset ovat arkkitehti W.G. Palmqvistin luomuksia.<sup>12</sup> Palmqvistin piirustuspöydältä ovat lähtöisin vuonna 1933 valmistuneen paperitehtaan lisäksi myös tehtaan vesi- ja höyryvoimalaitos vuodelta 1929, puuhiomo, korjauspaja, pääkonttori, virkailijaklubi Kerhola ja useat alueen asuinrakennukset. Tuotantorakennukset tehtiin punatiilestä, ja niitä on sittemmin laajennettu. 1920–1930-luvuilla rakennettiin myös tehtaan asuinalueet. Niiden käsittämät talokokonaisuudet ja asuinympäristöt muokkasivat Myllykosken seudun ilmettä aivan yhtä ratkaisevasti kuin tehtaan suurikokoiset rakennusyksikötkin – jolleivät enemmän. Asuintalot siirtyivät tavallisen paikkakuntalaisen mieleen alueen omimpana rakennustyylinä ja painoivat samalla jälkensä kaupunginosan yleisilmeeseen. W.G. Palmqvist täydensi tehtaan aloittamaa rakennusympäristön nauhaa suunnittelemalla suuren seurantalons ja päätytornillisen tiilikirkon Myllykosken keskustaan. Tämän lisäksi teollisuusalueen puisto- ja istutussuunnittelu suoritettiin alueella Paul Olssonin toimesta.<sup>13</sup> Valtaosa Myllykosken maisemista on siis Myllykosken teollisuuskompleksin luomaa, kehittämää tai suunnittelemaa. Tehdas olikin läsnä niin käytännön toimissa arjen keskellä kuin myös juhlavammassa erikoistilanteissa. Teollisuuden läsnäolo on osa Myllykosken alueen identiteettiä, ja sen vaikutus näkyy rakennuksien yhtenäisessä klassisen toiminnallisessa estetiikassa, jossa on jo häivähdyksiä funktionalismista.

Myllykosken paperitehdas ei ole ainoa teollisuushistoriaa luotaava kulttuurikohte Keskikosken sillan lähiympäristössä. Kymijoen koskista kuuluisin on todennäköisesti Ankkapurha, joka sijaitsee Inkeröiden ja Anjalan kaupunginosien välillä. Keskikosken siltaan verrattuna Ankkapurha on etelässä. Nykyisin koski on valjastettu sähköntuotantoon ja sen yhteydessä palvelee teollisuushistoriallinen museo, mutta 1800-luvun alkupuolella Ankkapurha oli koti- ja ulkomaalaisten matkalaisten suosima kalastuskohde lohirikkinen vesineen. Kymijoen varrella ovat Ankkapurhan kosken lisäksi valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristökohteisiin kuuluvat Anjalan paperitehdas ja Inkeröiden kartonkitehdas. Ne ovat alueina kokonaisvaltaisia teollisuuden ja

---

<sup>12</sup> ”Kymenlaakson rakennuskulttuuri” (1992), 37.

<sup>13</sup> ”Myllykosken teollisuusympäristö” (2009).

tehdasyhteisöjen arjen historian kuvaajia. Myös arkkitehtuuriset arvot korostuvat näiden teollisuuslaitoksien yhteydessä: Inkeröiden kaupunginosaan tehtaiden työläisille asuinalueeksi suunniteltu Tehtaanmäki on Alvar Aallon käsialaa. Tehtaanmäki rakennettiin samoihin aikoihin Anjalan paperitehtaan ja Inkeröiden kartonkitehtaan valmistumisen kanssa 1930-luvun lopulla.

Teollisuuden lisäksi Keskikosken sillan lähellä vanha kartanokulttuuri elää edelleen joenvarren komeissa kartanorakennuksissa, jotka palvelevat usein museoina. Kartanot kertovat sekä ylemmän luokan arjesta, arkkitehtuuri-ihanteista ajalla että myös alueen sotahistoriasta. Anjalan nykyinen kartanomuseo oli 1600-luvun alusta lähtien mahtisuku Wreden kotipaikka. Paikkaan liittyy myös sotahistoriallisesti merkittävä tapahtuma vuodelta 1788, kun Anjalan kartanossa allekirjoitettiin nk. Anjalan liittokirja. Liittokirjassa 113 suomalaista ja ruotsalaista upseeria kritisoivat käynnissä olevan Kustaan sodan sotilaallista tilannetta vaatiessa rauhanneuvotteluja ja armeijan kotiuttamista. Liittokirjassa ilmoitettiin tämän lisäksi Ruotsin kuninkaalle, että upseerit olivat vedonneet sodan lopettamiseksi Venäjän Katariina II:een. Tapahtunutta on pidetty Suomen itsenäisyshistorian kannalta tärkeänä tapahtumana – on aihetta epäillä, että osa kapinoivista upseereista toivoi Suomelle itsenäisyyttä tai jonkinlaista itsehallintoa. Anjalan kartanon vanha kartanorakennus paloi Ruotsin ja Venäjän välisissä sodissa, mutta rakennettiin uudelleen 1700- ja 1800-lukujen taitteessa. Nykyisin kartano palvelee museona. Myös Sippolan hovi, Suomen suurin puukartano 1800-luvulta, löytyy Keskikosken sillan lähialueelta.

### **3 Sillanrakennuksen tausta**

#### ***3.1 Historiaa Kymijoen varrelta***

On oletettu että Kymijoen suulle olisi syntynyt jo viikinkiaikoina joesta nostetun arvokalan siivittämänä kausiluontoisia kauppapaikkoja. 1100-luvulla saksalaiskauppiaiden saadessa otteen Itämerestä Kymijoen lohikosket huomioitiin entistä suuremmissa mittakaavassa juuri kaupankäynnin kannalta. Kala oli nimittäin pitkän paastonajan pääruoka, jota kannatti kuljettaa lähellä sijaitseviin kaupan keskuksiin. Kiinnostuksen myötä erämiehet, kauppiat ja kalastajat tekivät yhä pidempiä retkiä Kymijoelle. Ensin vallattiin Kymijoen suunseudun kosket. Kymijoen seudun rannikkoasustus syntyi tämän kehityksen seurauksena kalastusalueiden tuntumaan jo 1200-luvulla ja täydentyi seuraavalla vuosisadalla. Alueelle lähtivät ensin savolaiset, sittemmin väkeä tuli paikalle myös Kaakkois-Hämeestä. Kymijoki oli veneväylänä kelvoton, joten kalan kuljettaminen vaati harkittuja

reittijärjestelyjä joko muita vesistöjä tai yleisiä teitä pitkin.<sup>14</sup> Kymijoen keskijuoksu asutettiin pysyvästi 1400-luvun aikana, ja raja Hämeen ja Viipurin läänin talonpoikien välillä vakiintui jo keskiajalla kulkemaan Kymijoen Ankkapurhan kautta. Kustaa Vaasan aikana 1550-luvulla Ankkapurhan kalaisaan koskeen rakennettiin Kruunun kalapatoja.<sup>15</sup>

Vuonna 1539 Anjalan kylässä oli 11 taloa, jotka muodostuivat seitsemästä kantatilasta. Ummeljoen kylässä Myllykosken rannalla oli puolestaan samaan aikaan kahdeksan taloa. 1543 määrä oli noussut jo kymmeneen, ja vuonna 1648 taloja oli jo 25.<sup>16</sup> Anjalan kylä ja Ummeljoki saivat yhdessä käyttäjä laajaa takamaata, eräänlaista eräaluetta omien maidensa ohella metsästämiseen, kaskeamiseen ja kalastamiseen. Tämä eräalue liitti kylät jakokunnaksi ja aiheutti säännöllisesti kinastelua siitä, missä rajat kulkivat ja mikä osa jaetusta maasta kuului kenenkin käyttöön.<sup>17</sup> Kalastus oli paikallisille tärkeä elinkeino viljavan Kymijoen takia, ja Kruunu pyrki luonnollisesti verottamaan tästä elannosta osansa.

1700-luvulla Kymijoen ylittäviä siltoja oli Hirvikoskella ja Anjalassa, mutta muualla joet oli ylitettävä losseilla tai proomuilla. Sellaisia löytyi Anjalasta ja Kouvolasta.<sup>18</sup> Talvisin jäänyt joenuoma palveli sekä maantienä että joen ylittävää liikennettä helpottavana siltana: rannalta hakattiin tarpeeksi pitkä jääkaistale irti ja liu'utettiin se virran painamana vinottain yli koko uoman. Tätä luonnon omista materiaaleista kyhättyä jääsiltaa pitkin joen ylittäminen kävi kätevästi.<sup>19</sup>

1700-luvulla Kymijoki joutui sotatapahtumien päänäyttämöksi. Ruotsin ja Venäjän väliset sodat kulkivat useaan kertaan seudun yli, ja rantaseudut joutuivat vuosisadan lopulla Kustaa III:n taistelukentiksi. Vuosisata näyttäytyikin Kymenlaaksolle hyvin tuhoisana ajanjaksona. Lähtölaukaus ongelmille oli vuosi 1710, kun sodassa Venäjää vastaan Viipurin linna menetettiin vastapuolelle. Pian vihollisen partioita nähtiin Kymijoella saakka. Ruotsin armeijan puolustajat olivat vuonna 1712 pakotettuja vetäytymään länteen Kymijoen yli Kelttiin, sillä joen itäpuolta ei kyetty enää turvaamaan. Venäläiset joukot etenivät tuolloin Kymijoelle saakka. Ruotsalaiset perustivat vastapainoksi vartiopaikkoja Keltin lisäksi Vilppulaan, Ummeljoelle ja Anjalaan. Ummeljoen vartiopaikka lienee

---

<sup>14</sup> Oksanen 1981, 36–37.

<sup>15</sup> ”Anjalan historiallinen ympäristö” (2009).

<sup>16</sup> Oksanen 1981, 233.

<sup>17</sup> Oksanen 1981, 41–43.

<sup>18</sup> Seppovaara 1988, 229.

<sup>19</sup> Seppovaara 1988, 230.

ollut hyvin lähellä Myllykoskea ja siten myös nykyistä Keskiposken siltaa. Vuonna 1713 Ruotsin armeijan perääntyminen johti siihen, että vastapuolen sotilaat saivat vastarintaa kohtaamatta ottaa haltuunsa koko Kymenlaakson. Seuraavana vuonna tilanne kääntyi jo niin, että venäläiset isännöivät koko maassa. Myös venäläiset asettivat vakinaiset vartioid Kymijoen paikallisten käyttämille ylimenopaikoille. Kymijoki oli tärkeä strateginen solmukohta, jonka sujuva ylittäminen tarpeen tullen nopeastikin oli tärkeää. Tästä kielii esimerkiksi se, että paikalliset joutuivat seuraamaan sivusta, kuinka proomuja ja lauttoja rakentavat miehittäjät hajottivat kokonaisia taloja rakennusmateriaalia saadakseen.<sup>20</sup>

Pikkuvihan päättäneen Turun rauhan 1743 jälkeen Kymijoki toimi Ruotsin ja Venäjän välisenä rajajokena aina vuoteen 1809 saakka. Kymijoen länsiranta ja Anjala jäivät Ruotsin puolelle, itäranta kuului Venäjälle. Ruotsissa oltiin iso- ja pikkuvihan aikana ymmärretty Kymijoen strateginen tärkeys Suomen aseman kannalta. Niinpä joen ylityspaikkojen puolustamista ryhdyttiin suunnittelemaan ja Anjalan kartanon eteläpuolella vanha itään Kymijoen yli johtanut maantie varustettiin. Myös jokea seurailevan, Anjalan kirkonkylältä pohjoiseen Ummeljoen ja Värälän kylien kautta kulkevan maantien suojaksi rakennettiin 1780-luvulla varustuksia ja sotatie. Kymijoen ylityspaikkojen puolustaminen huomioitiin uudelleen vasta Salpalinjan rakentamisessa 1940-luvulla.<sup>21</sup> Ruotsin Kustaa III käynnisti 1788 ns. Kustaan sodan, jolla pyrki saamaan takaisin Venäjälle Turun rauhassa menetettyjä alueita. Anjalassa käytiin tämän sodan aikana Kymijoen ylimenopaikalla paljon taisteluita, ja Anjalan vartiointia pidettiin keskeisenä ja tärkeänä osana puolustussuunnitelmia. Kymijoen ylittävillä (tilapäisilläkin) silloilla oli keskeinen merkitys Kustaan sodassa: ruotsalaisjoukot esimerkiksi Värälässä irrottivat sillan joen yli perääntyessään sillan ja käänsivät sen Värälän rannalle. Tämä pysäytti venäläishyökkäyksen hetkeksi täysin. Muutamat kasakat puolestaan tilaisuutensa tullessa soutivat Kymijoen yli ja vetivät sillan takaisin paikoilleen, mikä takasi venäläisjoukoille mahdollisuuden yllätyshyökkäykseen sekä mahdollisuuden valloittaa hetkellisesti Värälä itselleen.<sup>22</sup>

### ***3.2 Teollisuus ja Kymijoen kuohut***

Terva oli Suomen tärkein vientitavara 1600-luvulla. Vasta seuraavalla vuosisadalla sen rinnalle nousi kiiwaasti myös puu. 1700- ja 1800-luvuilla Kymenlaaksoon ilmestyi runsaasti sahamyllyjä tämän

---

<sup>20</sup> Talvi 1953,46-47.

<sup>21</sup> ”Anjalan historiallinen ympäristö” (2009).

<sup>22</sup> ”Anjalan historiallinen ympäristö” (2009).

kehityksen innoittamana, vaikka sahojen perustamista ja toimintaa rajoitettiin lainsäädännöllä ja määräyksillä äärimmäisen tiukasti. Isonvihan jälkeen kymenlaaksolainen sahateollisuus kehittyi suoranaiseksi suurelinkeinoksi. Kehitys jatkui vielä pikkuvihan jälkeenkin, ja tuolloin taustavaikuttajina Kymenlaakson sahaprojekteissa olivat sekä loviisalaiset että haminalaiset lautaporvarit. Heidän taustallaan näkyivät puolestaan hollantilaiset kauppasuhteet. Huomattavin puutavaran vientikaupunki oli 1600-luvulla Hamina, jonka porvarit pitivät jatkuvasti uusia tilaisuuksia ja tuotantoalueita silmällä. Kymijoen tarjoamat mahdollisuudet ymmärrettiin näissä piireissä hyvin nopeasti: Kymijoen varrella sijaitsevalle sahalle olisi riittävästi vettä tarjolla ja myös uitto onnistuisi helposti pitkien jokien ansiosta. Erityisen lupaavana pidettiin Kymijoen Nisankoskea (Myllykoski). Myllykoski oli sahamyllyjä varten ihanteellinen paikka ja virrassa olevat kalliosaaret vielä helpottaisivat patojen rakentamista. Myllykosken molemmille rannoille anottiin sahan perustamislupaa 1732. Kauppiaat Friedrich Wittstock, Jacob Tesche ja haminalaisporvari Carl Clayhills saivat luvan rakentaa sahan Sippolan Viialaan Kymijoen itäpuolelle. Miehet ostivat tammikuussa kyläläisiltä vanhan ja tarpeettomaksi käyneen myllypaikan tähän tarkoitukseen. Saha rakennettiin nykyisen Keskikosken sillan välittömään läheisyyteen itäiselle puolen Kymijokea. Puolet sahasta oli Clayhillsin omaisuutta siinä missä neljännes kuului muille yhtiömiehille. Koneistoltaan Viialan saha oli mittava: tukit lautatavaraksi muuttavassa sahakoneistossa oli kahdeksan kehää, joista aluksi vain neljä kuitenkin oli käytössä. Viialan sahalla oli 5000 toltin<sup>23</sup> vuotuinen tuotanto ja mahdollisena pidettiin jopa 10 000 tolttia. Sahan hankinta-alue tukeille ylettyi Kymijon yläjuoksulle asti 1700-luvun puolivälissä. Toiminta oli tuottoisaa: Viialan sahan arvoksi laskettiin vuonna 1742 72 000 kuparitaaleraa ilman varastoja, joiden arvo oli lisäksi noin 20 000.<sup>24</sup> Myös Ummeljoen puolelle oli haettu lupaa perustaa saha. Puuhamiehinä tässä yrityksessä olivat kauppiaat Samuel ja Jakob Forsell sekä Wrede-suvun jäsenet, mutta hanke jouduttiin jäädyttämään muiden sahanomistajien vastustaessa ja väittäessä tukkien loppuvan alueelta kesken.<sup>25</sup>

Vuoden 1721 Uudenkaupungin rauhan jälkeen sahojen perustamislupien hakeminen Kymijoella olisi ollut viranomaisten puolelta vaivatonta, mutta jo olemassa olevien sahojen omistajat pitivät mustasukkaisesti kiinni omista alueistaan. Olennainen osa luvansaantia oli laskea metsävarojen eli tukkien riittävyys. Jos saha perustettiin koskemattoman tukkimetsän ääreen, esimerkiksi 1500 toltin

---

<sup>23</sup> Yhteen tolttiin sahatavaraa kuului Viipurin läänissä tehdyn arvion mukaan 2-3 runkoa puuta.

<sup>24</sup> Ahvenainen 1984, 65-67.

<sup>25</sup> Ahvenainen 1984, 65-66.

puutavaraerän valmistamiseen laskettiin tuolloin kuluvaaksi 3000 puuta. Metsän kiertokulkuun kului puolestaan noin 75 vuotta, joten 3000 puun ottaminen vaati tämän laskukaavan mukaan 225 000 hakkuukelpoista runkoa ympäristössä sahan aloittaessa. Yksittäinen saha sai tästä syystä tietylle alueelle monopolin: muut eivät saaneet ostaa sahan tukkialueelta, olkoonkin että tukkialueen talonpoikien ei ollut pakko myydä puitaan sahalle. 1770-luvun puolivälissä haminalaiset halusivat rakentaa Voikoskelle uuden sahan, mutta Viialassa vastustettiin ankarasti tätä kehitystä. Viialan sahaa alettiin tuolloin varustaa nelikehäiseksi, jotta tunkeilijat voitaisiin pitää poissa tukkialueelta. Alueelle oli inventoitu 833 136 runkoa, joten Viialan sahan toimintaa voidaan pitää ylivarjelevana.<sup>26</sup> Se on kuitenkin hyvä esimerkki alueen sahakaupan arjesta.

Pikkuviha keskeytti menestyksekkään Viialan sahan toiminnan täysin. Rajalinja vedettiin Turun rauhassa Kymijokeen, ja alueet joen itärannalta lähtien kuuluivat Venäjälle. Sen lisäksi että Viialan saha oli sodassa kärsinyt pahan tulipalon ja oli toimintakyvytön tästä syystä, jäi se vielä nyt Viipurin lääniin eli Venäjän valtakunnan puolelle. Tulipalossa tuhoutuneet rakennukset pystytettiin uudelleen vasta vuonna 1754, jolloin saha saattoi jatkaa toimintaansa.<sup>27</sup> Lautaporvari Jakob Forsell, joka oli anonut lupaa Ummeljoen sahan perustamiselle jo 1732 ja tullut tyrmätyksi, siirtyi sodan myötä Haminasta Loviisaan. Hän oli edelleen Ummeljoen sahan perustamisen innokas tukija. Laskelmissaan Forsell oli tullut siihen lopputulokseen, että Ummeljoelle voisi uittaa tukkeja ilman patoja aina Päijänteeltä asti. Tämä oli varteenotettava vaihtoehto, sillä Keski-Kymenlaakson metsävarat olivat uhkaavasti vähenemässä kaski- ja kytöpoltojen vuoksi. Forsell suunnitteli rakentavansa Ummeljoelle hollantilaiseen tyyliin peräti 44-teräisen sahalaitoksen. 1755 Forsell sai kuin saikin muutaman liikekumppaninsa kanssa luvan perustaa sahan. Alkuun saha sai toimia vain kaksiraamisena – laajentamisen edellytykseksi asetettiin ehto siitä, että metsien riittämisestä sahan käyttöön tulisi tehdä tutkimus. Kymijoen vastarannalla toimiva Viialan saha ei ollut enää este, sillä se ei ruotsalaisviranomaisten näkökulmasta katsoen hyödyttänyt omaa valtakuntaa. Ummeljoen sahan rakennus alkoi 1755, kun ensin yhtiömiehet hankkivat paikallisilta talollisilta maata ja virallisilta tahoilta oikeuden kosken käyttöön. Sahalaitos valmistui vuonna 1758 virallisesti, mutta jo 1756 ummeljokelaiset veivät sahalle tukkeja, mikä viittaa sahan olleen jo tuolloin toiminnassa. Saha ja sen yhteyteen tullut pato sijoitettiin Kymijoen länsirannan ja joessa olevan kallioluodon väliin –

---

<sup>26</sup> Ahvenainen 1984, 57-58.

<sup>27</sup> Oksanen 1981, 407.



lähestulkoon täysin samalle paikalle, johon noin kaksisataa vuotta myöhemmin Keskikosken siltakin rakennettiin. Kosken valjastaminen ja sahalaitoksen pystytys tulivat Ummeljoen sahan omistajille kalliiksi: patoa rakennettiin yhteensä 230 metriä, patoarkkujakin tarvittiin kolme. Kaikkineen tämä urakka tuli maksamaan 40 000 kuparitaalaria. Näiden hankintojen lisäksi tarvittiin yhteensä kaksi 1200 metriä pitkää rautakoukuilla varustettua puomia, jotka yhdessä sahuhuoneen kanssa maksoivat toisen 40 000 kuparitaalaria.<sup>28</sup> Uudessa sahassa oli neljä kehää ja yhteensä 44 terää. Sahalle annettiin lupa käyttää vuodessa 10 080 tukkia, joista laskettiin saatavaksi sahatavaraa 2100 tolttia. Valmistuttuaan saha oli Kymenlaakson suurin ja ohitti kokoluokassaan vastarannan Viialan kaksikehäisen sahan.

Ummeljoen saha oli pitkän aikaa Ruotsin puoleisen rannan ainoa saha Kymijoella, joten tukkien hankkiminen ei ollut ongelmallista. Valmiin tavaran rahtaus sen sijaan tuotti enemmän päänvaivaa: Kymijokea pitkin ei voitu uittaa lauttoja, Anjalankoski oli ylivoimainen vastus laivaliikenteelle ja Venäjän puolelle joutuneet lautat olisi ollut vaivalloista hankkia takaisin. Oli turvaututtava hevoskyytiin 70 kilometrin matkalle lähimpään satamaan. Tavara voitiin kuitenkin täten saada laivauskuntoon täysin vahingoittumattomana ja ottaa lankuista sen mukaista, korkeampaa hintaa.<sup>29</sup> Pikkuvihan jälkeen Kymijoella alettiin paikallistasollakin erottaa toisistaan vihamieliseen sävyyn Venäjän puoli ja Ruotsin puoli. Juopa joen rantojen välillä kasvoi syvemmäksi vuosien ja toisistaan irtaantuvien käytänteiden myötä: esimerkiksi länsipuolella alettiin käyttää gregoriaanista kalenteria emämaa Ruotsin malliin, kun itärannalla menttiin vanhan ajanluvun mukaisesti. Raja ei ollut kuitenkaan ylitsepäsemätön – Viialan saha ja Ummeljoen saha toimivat läheisessä vuorovaikutuksessa keskenään.<sup>30</sup> Valtakunnan rajasta huolimatta sahalaitokset pitivät esimerkiksi yhteisesti huolta joen poikki yltävistä teräspuomeista<sup>31</sup> ja järjestivät yhteistuumin myös uiton Kymijoessa siten, ettei toinen sahalaitos joutunut kärsimään toisen uittotoimenpiteistä. Ummeljoen saha käytti Kymijoen väylää keväästä juhannukseen ja tämän jälkeen loppuvuonna oli Viialan sahan vuoro.<sup>32</sup>

Kustaan sota vuosina 1788–1790 merkitsi sahatoiminnalle kasvavissa määrin kurjuutta. Venäläiset valtasivat sodan aikana kolmen viikon ajaksi esimerkiksi Ummeljoen, jossa elettiin miehitysajat epätietoisuudessa ja sahan kohtaloa pohtien. Vastapuolen sotilaat ymmärsivät sahalaitoksien

---

<sup>28</sup> Oksanen 1981, 407-408.

<sup>29</sup> Ahvenainen 1984, 111.

<sup>30</sup> Talvi 1953, 122-123.

<sup>31</sup> Oksanen 1981, 407-408.

<sup>32</sup> Oksanen 1981, 410.

taloudellisen merkityksen, eikä tihutöiltä voitukaan välttyä: Ummeljoen sahalaitosta hajotettiin 985 riikintaalarin ja 40 killingin edestä. Sahan korjaukset veivät monta kuukautta ja vasta syyskuussa 1791 sahaus saatiin uudelleen käyntiin. Pian tämän jälkeen Ummeljoen sahalla koettiin kuitenkin tulipalo.<sup>33</sup>

Ummeljoen saha oli irrallaan Myllykosken alueen kylän talonpoikaisasutuksesta, joten saharakennuksen ympärille kehittyi nopeasti oma, erityislaatuinen yhteisönsä. Alkuaikoina sahan kirjuri tai sahan kirjanpitäjä oli tämän yhdyskunnan johtaja – hän oli harvoja paikkakunnan säätyläistöön kuuluvia henkilöitä ja vastuussa myös osakkaille siitä, että saha hoidettiin asianmukaisesti. 1840-luvun kiivaiden työvuosien lomassa sahasta alkoi vastata sahankirjurien lisäksi erityinen sahanhoitaja, ja kehittyvän sahaustoiminnan myötä myös uusia vastuutehtäviä alkoi ilmaantua alalle. Näitä olivat esimerkiksi sahanasettaja, seppä, portinvartija, viilari ja palovahti. Tavalliset sahamiehet olivat vaihtuvaa ja epävakaata joukkoa – saha oli toiminnassa vain tietyn osan vuodesta, joten työvoima vaihtui tiuhaan tahtiin ja miesten määrä vaihteli vuosittain. Tämä juureton sahamiesten joukko herätti arvostelua paikkakunnalla: sahan työläisten mukanaan tuomina paheksuttavina ilmiöinä pidettiin esimerkiksi väkijuomien käyttöä, metelöintiä, väkivaltaisuutta ja levottomuuksia sekä ehtoollisella käymisen laiminlyöntiä.<sup>34</sup>

## **4 Keskikoskelle silta**

### ***4.1 Keskustelut sillan rakentamisesta***

Kymijoen ylitys oli ollut anjalalaisten ja muiden seudun asukkaiden ongelma aina alueen asuttamisen ajoista lähtien. Anjalan kirkonkylän ja Inkeröisten välillä joen yli pääsi lautalla, joka maksoi käyttäjälleen lauttataksan mukaisen summan. Tukinuitto ja lossiliikenne kuitenkin häiritsivät toisiaan jatkuvasti, ja huonolla säällä ylitys oli välillä suorastaan mahdotonta. Kirkonkylän kautta Inkeröisiin kulkeva liikenne oli tämän lisäksi hyvin vilkasta, ja lauttapaikalla jouduttiin usein odottamaan lossia pitkissä jonoissa. Onnettomuusiakin tapahtui huonolla säällä, ja talvisin jäätien käytyä heikoksi oli jähän vaivalloisesti sahattava väylä lossia varten. Anjalan kunnan pohjoisosien yhteydet Sippolan puolelle olivat samaten ongelmallisia. Ummeljokelaiset saivat keinotella itsensä 1900-luvun alussa joen toiselle puolelle omin neuvoin tai kauempaa kiertävällä neliairoisella proomulla. Kun Myllykosken paperitehdas osti Ummeljoen tehtaan, järjestyivät joen yli sekä riippusilta tehtaan kohdalle että

---

<sup>33</sup> Oksanen 1981, 411.

<sup>34</sup> Oksanen 1981, 418-419.

lauttayhteys Ummeljoen pohjoispäähän. 1920-luvulla tehtaan uusi patosilta valmistui. Patosillalla mahtui kulkemaan yksi auto kerrallaan, ja se oli ahkerassa käytössä aina Keskikosken sillan valmistumiseen saakka.<sup>35</sup>

Vuonna 1945 Keskikosken sillan rakentamisesta Kymijoen Myllykosken yli oli puhuttu Tie- ja vesirakennushallituksessa jo pitkään. Tuolloin tilattiin insinööri T. Sariolalta ensimmäiset alustavat piirustukset ja kustannusarvio sillasta. Asia ei jäänyt unohduksiin, sillä helmikuussa 1947 asia eteni. Tuolloin Yhtyneet Paperitehtaat Oy lähestyi tie- ja vesirakennushallitusta tiedustellen sillanrakennussuunnitelmista ja tarjoutuen osallistumaan kustannuksiin. Tie- ja vesirakennushallituksen Uudenmaan piirin insinööri Eriksson kävi tutustumassa siltapaikkaan ja suoritti kesällä 1947 profiilitutkimukset siltapaikalla. 12.7.1947 eri kansalaispiirejä ja Myllykosken alueen kuntia edustava ryhmä kokoontui ja totesi loppulausumassaan sillan olevan välttämätön. Vuonna 1948 Keskikosken sillan asiaa ajamaan nimitettiin erityinen siltatoimikunta. Samana syksynä Anjalan ja Sippolan kunnat sitoutuivat mukaan siltahankkeeseen ja sen kustannuksiin. Kansanedustaja Urho Saariaho nosti asian tämän jälkeen esille eduskunnassa ehdottaen, että valtio antaisi 15 miljoonan markan tukisumman tulevalle Keskikosken sillalle. Marraskuussa kulkulaitosministeri Onni Peltonenkin vieraili paikalla.<sup>36</sup>

18.10.1949 silloisessa Sippolan kunnan Myllykosken kylässä kokoontui Myllykosken tehtaan seuratalon luentosaliin joukko Keskikosken sillan rakentamisesta kiinnostuneita tahoja. Paikalla oli ainakin Tie- ja vesirakennuslaitoksen ja tuolloin vielä Myllykosken tehtaat omistaneen Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n edustajia. Kokoontumisen tarkoituksena oli keskustella alustavalla tasolla siitä, voitaisiinko Kymijoen Keskikosken yli Anjalan ja Sippolan kuntien rajalla rakentaa silta. Alustava siltakatselmus Keskikoskelle oli jo tehty 14.9.1949 Tie- ja Vesirakennushallituksen aloitteesta. Suunnitellun siltapaikan kohdalla Kymijoessa harjoitettiin 1949 puutavaran uittoa ja tämän lisäksi valmis silta olisi tullut ylittämään myös Myllykosken voimalaitoksen alakanavan. Tie- ja vesirakennushallitus oli tästä syystä pyytänyt Vesistötoimikunnalta lupapäätöstä sillan rakentamiseen ja laatinut kokousta varten myös alustavan siltasuunnitelman. Uusi silta oli tarkoitus rakentaa noin 900 metrin päähän Myllykosken tehtaiden omasta yksityissillasta, joka sijaitsi voimalaitoksen padon harjalla. Noin kahdeksan kilometrin päässä rakennuspaikalta sijaitsi toinenkin teollisuuskokonaisuus -

---

<sup>35</sup> Oksanen 1981, 528-529.

<sup>36</sup>"Keskikosken sillan rakennushankkeen eri vaiheet", Kymen Keski-laakso 25.11.1954, 1.

Inkeröiden voimalaitos. Suunnitellulla siltapaikalla Kymijoki jakautui kahteen väylään, joista Anjalan puoleisessa oli aiemmin tehty perkaus voimalaitoksen alavesipinnan laskemiseksi. Perkauksen oli suorittanut Myllykosken tehdas Oy Consulting Ab:n tekemän suunnitelman mukaan, ja työ oli valmistunut 1936. Peratun uoman leveys oli siltapaikalla vuonna 1949 46,5 metriä ja uoman pohjan korkeus +23.38.<sup>37</sup> Sippolan puolen itäinen väylä oli tuohon aikaan kuitenkin edelleen luonnonvarainen. Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n edustaja varatuomari S.J. Pentti huomautti kuitenkin aiheesta keskusteltaessa, että yhtiö oli teettänyt Oy Consulting Ab:llä perkaussuunnitelman myös itäistä väylää varten, vaikkei suunnitelmaa oltukaan vielä alettu toteuttaa. Tie- ja vesirakennuslaitoksen alustavassa siltasuunnitelmassa oli läntiseen väylään suunniteltu sillan vapaa-aukko 48 metriä, mikä sai S.J. Pentin ja Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n hyväksynnän. Itäisen väylän vapaa-aukon pituudeksi oli kaavailtu vastaavasti 28 metriä, mutta tämä mitta oli liian pieni itäisen väylän perkaussuunnitelmien valossa. Perkaussuunnitelman mukaisen profiilin leveys kun oli itäisessä väylässä 38 metriä.<sup>38</sup>

Myllykosken tehtaan seurantalolla pidetyn alustavan kokouksen jälkeen Keskikosken sillanrakennussuunnitelmista käytiin säännöllisesti neuvotteluja, jotka koskivat pääasiassa itäistä siltaa ja sen alta kulkevan uoman perkausta. Osapuolina neuvotteluissa esiintyivät Yhtyneet Paperitehtaat Oy, insinööritoimisto Oy Consulting Ab:n insinööri Sallinen ja Tie- ja Vesirakennushallitus. Viimeisenä mainittu oli laatinut keskustelun pohjaksi uuden siltasuunnitelmaehdotuksen, jossa huomioitiin myös itäisen väylän perkaussuunnitelmat. Uudistettu siltasuunnitelma säilytti läntisen väylän vapaa-aukon ensimmäisen suunnitelman tavoin 48-metrisenä, mutta itäisen väylän sillan vapaa-aukkoa oli suurennettu nyt 35 metrin mittaiseksi. Tämän suunnitelmaehdotuksen pohjalta muodostettiin lopulta yksimielisyys siitä, että itäisen väylän perkausprofiilin leveydeksi tulisi 28 metriä ja itäisen väylän perattavan uoman etäisyydeksi läntisen väylän peratusta uomasta 40 metriä. Sittenkin katsottiin vielä tarpeelliseksi muuttaa itäisen väylän perkausprofiilia niin, että sen leveys on 30 metriä ja uoman etäisyys läntisen väylän peratusta uomasta 42 metriä. Uoman pohjan korkeudeksi siltapaikan kohdalla päätettiin +28,25m. Yhtyneet Paperitehtaat Oy lupasi suorittaa perkauksen valmiiksi ennen sillan rakennustöihin ryhtymistä. Perkaus suoritettiin tulevien vuosien kuluessa noin 30 metrin matkalla sillan keskilinjan molemmin puolin. Myös muita ongelmia ja näkökantoja oli huomioitava Keskikosken siltaa

---

<sup>37</sup> Luku laskettiin verrattuna siltapaikan yläpuolella läntisellä rannalla entisen vesiesteikon N:o 98 luona olevaan kallioon 1909 laitettuun Hydrografisen toimiston kiintopisteeseen, jonka korkeus on +36,29.

<sup>38</sup> Suunnitelmajäljennös, toimitusinsinööri R. Suni 27.3.1950, Mobilian arkisto.

suunnitellessa, kuten esimerkiksi Kymijoen veneliikenne. Sillan suunnitellulla rakennuspaikalla uitettiin sulan veden aikana aktiivisesti puutavaraa. Uittajien edustajien taholta nähtiinkin tarpeelliseksi huomauttaa, että sillanrakennustyön aikana telineet tuli pystyttää niin, ettei puiden uitto siitä häiriintynyt. Telinesiltaan tuli tämän lisäksi varata vähintään kahdeksan metrin aukko uittoa varten. Itse sillan rakentamista vastaan uittajilla ei ollut huomautettavaa, sillä se ei uhannut häiritä tulevaisuudessa puutavaran uittoa tai veneliikennettä millään lailla.<sup>39</sup> Kun Myllykosken paperitehtaat sekä Sippolan ja Anjalan kunnat vielä lopuksi ilmoittivat lahjoittavansa sillalle sen tarvitseman maan ilmaiseksi, nytkähti siltasuunnittelu jälleen astetta konkreettisemmalle tasolle.<sup>40</sup>

#### **4.2 Yli Kymijoen**

Anjalankosken paikallislehti Keskilaakso julkaisi marraskuussa 1949 ilmoituksen, jossa kerrottiin Tie- ja vesirakennushallituksen tiemestari Niemisen saapuneen Myllykoskelle aloittaakseen Keskikosken sillalle "johtavien teiden linjoittamisen ja punnituksen"<sup>41</sup>. Tämä uutinen oli odotettu, sillä punnituksen päätyttyä tietyt siltapaikalla saatettiin aloittaa, ja samalla 50 paikallista tulisi saamaan itselleen töitä rakennustyömaalla. Työttömyys oli tuohon aikaan Anjalan seudulla huomattavan korkea. Siltapaikalle haettiin työmiesten lisäksi myös autoja kuljetuksia varten.<sup>42</sup> Vaikka siltatyöuutisen oli tarkoitus auttaa seudun kurjan työttömyystilanteen ratkaisussa, aiheutti se kuitenkin yllättävästi lisää työttömyyttä: työttömiksi pyrkijöitä alkoi yllättäen olla jonoksi asti, eikä kukaan tuntunut kelpuuttavan muita tarjottuja töitä kuin pestin Keskikosken siltaa rakentamaan. Metsätöitä tarjottaessa työttömät tekeytyivät sairaiksi. Olipa tämän lisäksi tiedossa myös sellaisia tapauksia, jotka olivat jättäneet silloiset työpaikkansa voidakseen työttömänä hakea paikkaa Keskikosken siltatyömaalta.<sup>43</sup> Rakennusurakoinnit siltatyömaalla näyttävät olleen äärimmäisen haluttu työ – säännöllinen tienesti luotettavaksi tunnetun työnantajan leivissä houkutteli työmiehiä. Sillan rakentaminen oli eittämättä eräänlainen merkkitapahtuma seudulla, sillä uutinen tietöiden aloittamisesta otettiin vastaan helpottuneesti ja pitkän odotuksen päätteeksi. Alkutaipaleellaan silta siis näyttäytyi lähinnä varman rahan tuovana pelastuksena ja työmaana, joka antaisi elannon edes pienelle osalle seudun epätoivoisista työttömistä. Siltatyömaalle töihin pääseminen oli eräänlainen lottovoitto sen aikalaiselle työmiehelle, antaa lehtikirjoittelu aiheesta ymmärtää.

---

<sup>39</sup> Suunnitelmajäljennös, toimitusinsinööri R. Suni 27.3.1950, Mobilian arkisto.

<sup>40</sup>"Myllykosken siltatyöt vihdoin käyntiin", Kymen Keskilaakso 25.11.1949, 1.

<sup>41</sup>"Myllykosken siltatyöt vihdoin käyntiin", Kymen Keskilaakso 25.11.1949, 1.

<sup>42</sup>"Myllykosken siltatyöt vihdoin käyntiin", Kymen Keskilaakso 25.11.1949, 1.

<sup>43</sup>"Keskikosken siltatyömää aiheuttaa 'työttömyyttä' Anjalassa", Kymen Keskilaakso 25.11.1949, 1.

Joulukuussa 1949 raportoitiin Keskikosken sillan rakennustöiden päässeen hyvään vauhtiin. Linjoitus ja perkaukset sillalle johtavan tien molemmilla puolilla oli tehty. Joen ylle oli pingotettu joulukuun ensimmäisenä päivänä tulevan sillan kohdalle vaijeri, jonka läsnäoloon laivaliikenteen toivottiin kiinnittävän huomiota. Rakennusmestarina paikalla toimi A. Miettinen ja hänen alaisuudessaan töitä paiski 20 miestä. Varastotavaraa lupailtiin tuolloin saapuvaksi paikalle tulevien viikkojen aikana, ja tämän myötä myös uusia työpaikkoja ennakoitiin avautuviksi.<sup>44</sup> Helmikuussa 1950 varsinainen siltatyö ei kuitenkaan ollut vielääkään päässyt alkamaan, vaikka siltapaikalla kiivas kohina kävikin. Tuolloin pidettiin kiirettä, jotta itäisen uoman perkaus etenisi suunnitellusti. Kulloinkin louhittava kohta uomassa eristettiin patoja rakentamalla kuivaksi. Töissä oli tuolloin 40 miestä ja kolme sukeltajaa.<sup>45</sup>

1951 Tie- ja Vesirakennushallitus alkoi pyytää eri konepajoilta tarjouksia sillan teräsosien hankinnasta ja asennuksesta, kun taas sillan alusrakenne jäi piirin rakennettavaksi. Alusrakenne käsitti maatuet ja pilarit perustuksineen sekä asennustelineet.<sup>46</sup> Tie- ja Vesirakennushallituksen johtoporras lähetti toukokuussa 1952 piiri-insinööri R. Sunille ja rakennusmestari A. Jäntille jäljennöksen Keskikosken sillan päällysrakenteen teräsosien hankintasopimuksesta, joka oli allekirjoitettu 19.1.1952 Tie- ja vesirakennushallituksen ja A. Ahlström Osakeyhtiö Varkauden Tehtaan välillä. Hankintasopimus velvoitti A. Ahlström Osakeyhtiö Varkauden Tehtaan hankkimaan ja toimittamaan tulevan maantiesillan kaikki teräsosat ja laakerit, yhteensä ”lasketulta painoltaan 220 500 kg terästä St 37 ja 9 300 kg teräsvalua Stg 45”<sup>47</sup>. Hankkijan tuli muokata teräsosat konepajallaan sellaisiin mittoihin, että niiden kuljetus rauta- ja maanteillä oli mahdollista. Tämän jälkeen hankkijan velvollisuuksiin kuului vielä lastata teräsrakenteet rautatievaunuihin hankkijan tehtaalla ja asentaa ne valmiiksi paikoilleen siltapaikalla Anjalankoskella. Sillan teräsosat oli ennen kokoamista tarkoin puhdistettava sekä maalattava lyijymönjällä. Tie- ja vesirakennushallitus määräsi jäljennöksen saatekirjeessä piiri-insinööri Sunin seuraamaan sillan asennustyötä rakennuspaikalla ja ilmoitti sijoittaneensa toimistoinsinööri Bruno Kivisalon valvomaan puolestaan työtä hankkijan konepajalle.<sup>48</sup>

---

<sup>44</sup>”Varokaa vaijeria!”, Kymen Keskilaakso 2.12.1949, 3.

<sup>45</sup>”Siltatyöt”, Kymen Keskilaakso 17.2.1950, 1.

<sup>46</sup> Kirje, Tie- ja vesirakennushallitus Kymen piirin piiri-insinöörille 27.8.1951, Mobilian arkisto.

<sup>47</sup> Kirje, Tie- ja vesirakennushallituksen pääjohtaja A. Kuusisto Kymen piirin Piiri-insinöörille R. Sunille 7.5.1952, Mobilian arkisto.

<sup>48</sup> Kirje, Tie- ja vesirakennushallituksen pääjohtaja A. Kuusisto Kymen piirin Piiri-insinöörille R. Sunille 7.5.1952, Mobilian arkisto.

Hankintasopimuksessa puhuttiin myös päivämääristä ja aikarajoista. Tarvittavat raaka-aineet työn aloittamiseksi hankkijan konepajoilla oli hankittava viimeistään 1.12.1952. Teräsosien asennuksen viimeiseksi mahdolliseksi valmistumispäivämääräksi Tie- ja vesirakennushallitus tarjosi heinäkuun ensimmäistä 1953. A. Ahlström Osakeyhtiö Warkauden Tehtaat esitti 14.3.1952 muun sopimuksen hyväksyvän lausuntonsa ohella kuitenkin muutosehdotuksen päivämäärästä ja onnistui siirtämään lopullisen päivämäärän kaksi kuukautta eteenpäin. Teräsosien tuli täten olla valmiit 1.9.1953. Hankintasopimukseen sisältyi tämän lisäksi laatua valvovia pykälä. Esimerkiksi jos vuoden sisällä sillan valmistumisesta sillassa huomattaisiin ala-arvoisesta rakennusmateriaalista tai huonosta työnlaadusta johtuvia virheitä, joutui hankkija korvaamaan omalla kustannuksellaan kaikki korjaus- ja entisöintikulut.<sup>49</sup>

Kymijoella Keskikosken Itäisen uoman perkaus valmistui tammikuussa 1953. Yli kolme vuotta kestänyt toimenpide saatettiin päätökseen, kun vesi laskettiin itäiseen uomaan sivupadosta. Samalla irtosi kanavan pohjan siltalaitteisiin kertynyttä jäätä. Kiveä louhittiin itäisestä uomasta yhteensä yli 20 000 m<sup>3</sup>. Perkaustyö jatkui kuitenkin märkätyönä padotun alueen alapuolella vielä jonkin aikaa.<sup>50</sup> Perkauksien yhteydessä Keskikosken siltatyömaa osoitti omalla tavallaan Kymijoen historian syvyyden. Uoman pohjasta löydettiin useita historiallisia esineitä: sapelin tuppi, käyräsapeli, vuoden 1766 ruotsalainen kupariraha ja tammikuussa 1952 vielä kaksi vanhaa myllynkiveäkin.<sup>51</sup>

Helmikuussa 1953 siltatyömaalla oltiin valmiit siirtymään teräsrakenteiden asennusvaiheeseen. Asennustyövaihetta edeltäneen valmistavan työvaiheen aikana Kymijoen uoman yli oli vedetty tukipilarit. Näitä pilareita hyödyntäen sillan asennus oli tarkoitus suorittaa, kunhan rakenteet saataisiin ensin paikalle Myllykoskelle. Asennussillat olivat nekin jo valmiit. Asennussilloja käytettäisiin apuna silloin, kun varsinaisten terässiltojen pääkannatinpalkit kuljetettaisiin joen yli. Tämän jälkeen asennussillat voitaisiin purkaa, ja itse asennustyö tehtäisiin paikalleen asetettujen pääkannatinpalkkien varassa.<sup>52</sup> Toukokuussa 1953 siltatyömaalla kuitenkin edelleen odotettiin asennustyövaiheen alkamista, sillä itäisen puolen teräsrakennepalkit eivät olleet vielääkään saapuneet perille Myllykoskelle. Läntiset palkit olivat sen sijaan tulleet paikalle jo aikapäiviä sitten. Rautatiekuormaa odotellessaan työmiehet

---

<sup>49</sup> Kirje, Tie- ja vesirakennushallituksen pääjohtaja A. Kuusisto Kymen piirin Piiri-insinöörille R. Sunille 7.5.1952, Mobilian arkisto.

<sup>50</sup>"Keskikosken itä-uoman kuivaperkaus saatu päätökseen", Kymen Keski-laakso 22.1.1953, 1.

<sup>51</sup>"Vanhat myllynkivet löydetty Keski-Kosken siltatyömaalta", Kymen Keski-laakso 15.1.1953, 1.

<sup>52</sup>"Keskikosken siltarakennustyössä siirrytään asennustyövaiheeseen", Kymen Keski-laakso 5.2.1953, 1.

keskittyivät verhoilemaan sillan pilareita.<sup>53</sup> Kesäkuun kuudentena päivänä sitten myös itäisen sillan palkit saapuivat Myllykoskelle. Pienempikokoisia osia siltaan puuttui vielä vaunukuormallisen verran, mutta kaikki päärakenteet olivat jo paikalla. Työ saatettiin siis vihdoin aloittaa. Teräspalkkeja ajettiin kiivaasti rautatieasemalta työmaalle ja niitä nostettiin erityisillä nostureilla tukirakennelmien päälle. Palkkien paino oli yli neljä tonnia, joten "käsittely vaati taidokkuutta ja monia erilaisia 'kikkoja'"<sup>54</sup>, kuten Kymen Keskilaakso asian ilmaisi. Koko sillan ennakoitiin tuolloin valmistuvan jo saman vuoden syyskuussa. Insinööri Holopainen A. Ahlströmin tehtailta Varkaudesta kommentoi urakkaa:

*-- silta on suurimpia, joita yhtiömme on asentanut. Tällä hetkellä onkin tämä ainoa työn alla oleva maantiesilta -- Asennus poikkeaa normaalista siinä, että nk. jäykkärakennelmat kootaan jo rannalla ja sen jälkeen työnnetään lopulliselle paikalleen. Näin on meneteltävä siitä syystä, että täällä, kuten useimmilla siltatyömailla, ei ole tehty ns. varasiltaa. Tavallisesti rakennetaan nimittäin varasilta lopullisen sillan paikalle ja asennus suoritetaan siltä käsin. Täällä ei varasiltaa ole voitu rakentaa, koska väylä on erittäin syvä ja vuolas, joten on ollut tyydyttävä vain tukirakennelmiin.*<sup>55</sup>

#### **4.2.1 Jättiläisvinssin koneiston kolinaa – Keskikosken silta sortuu**

Siltaa rakennettaessa sattui onnettomuus. Itäisen uoman sillan teräspalkkirakennelma sortui osittain. Sillan molemmat päät putosivat ja palkit vääntyivät pahoille mutkille koko palkkirakennelman sortuessa ja vääntyessä lähes käyttökelvottomaksi. Rakennusmestari A. Jäntti lähetti Myllykoskelta Tie- ja vesirakennushallinnon Kymen piirin piiri-insinöörille raportin onnettomuudesta kesäkuun 1953 lopulla. Saatekirjeessään hän mainitsi, että 30.6.1953 paikalla olivat jo "käyneet ins. Holopainen ja joku toinen insinööri Varkaudesta ja ins. Kivisalo TVH:sta"<sup>56</sup> ilmeisesti tarkastelemassa sillan kuntoa onnettomuuden jälkeen. Onnettomuusraportti havainnollistaa paremmin tapaturman kulkua ja vaurion vakavuutta:

*Yllämainittu (Myllykosken sillan itäisen uoman, huom.) teräspalkkirakennelma siirrettiin uoman yli torstaina 18.6. klo 12.20–14.20. Tämän jälkeen samana päivänä ja seuraavana päivänä ryhtyivät hankkijan asentajat apumiehineen poistamaan siirtovaunut palkkien*

<sup>53</sup> "Keskikosken sillan asennustyö alkaa lähiaikoina", Kymen Keskilaakso 21.5.1953, 1.

<sup>54</sup> "Ensimmäiset palkit Keskikosken siltaan asennettu", Kymen Keskilaakso 6.6.1953, 1.

<sup>55</sup> "Ensimmäiset palkit Keskikosken siltaan asennettu", Kymen Keskilaakso 6.6.1953, 1.

<sup>56</sup> Kirje, A. Jäntti R. Sunille 28.6.1953, Mobilian arkisto.



*alta ja tukemaan palkit, jotta allekirjoittanut miehineen voi poistaa siirtotelineet. Siirtotelineitä alettiinkin jo osittain purkaa 19.6.1953. Samana päivänä hankkijan miehet saivat myöskin tuettua teräspalkit niin, että siirtotelineet voitiin poistaa kokonaan pilareiden korkeuteen, niin kuin oli määrä.<sup>57</sup>*

Teräspalkkien tukeminen tehtiin niin, että palkkirakennelman kummankin pään alle nurkkiin tehtiin pölkyistä ristikkopinot. Pilareiden kohdalle sijoitettiin kahdesta pystytolpasta tehdyt pukit. Näiden etäisyys toisistaan ”keskeltä keskelle sillan poikkisuunnassa”<sup>58</sup> oli noin 60 senttimetriä. Pystytolpat sidottiin toisiinsa ristisiteellä, joka tehtiin ”2x4” lankuista”<sup>59</sup>. Pystytolppien päälle ja palkkien alle aseteltiin poikittain pölky.<sup>60</sup> Raportti jatkaa kertomalla:

*Ennen asentajien lähtöä lauantaiaamuna 20.6.1953 huomautin heidän mestarilleen Janne Lahtiselle, että pilarien päällä olevat pukit ovat heikon näköisiä, mutta Lahtinen sanoi niiden päälle tulleen vain vähän kuormitusta, joten se on nyt riittävän vakava. Asentajien lähdettyä näyttivätkin palkit hyvin lepävään tukiensa varassa. 22.6 työn päätyttyä, jolloin oli siirtoteline jo kokonaan poistettu itäiseltä rannalta ja väkää vaille saaren puoleltakin, jäivät palkit edelleen hyvään asentoon.<sup>61</sup>*

Kun 25.6.1953 torstaina työläiset aloittivat päivänsä aikeinaan jatkaa siirtotelineen purkamista saaren puolelta, huomattiin palkeissa jo jonkinasteisia muodonmuutoksia. Niissä oli nähtävissä hieman enemmän taipumaa alaspäin kuin aiemmin ja sivusuunnassa S-kirjaimen muotoa. ”Kun päissä olevien pölkkypinojen päällä eivät notkollaan olevat palkit voineet herkästi luistaa ja kun 24.-25.6. oli ankara helle, niin arvelin poimujen palkeissa johtuneen siitä, että palkit olivat ikään kuin päistään kiintolaakereilla, ja teräksien laajetessa oli tällain pakko tulla vääntymisiä”<sup>62</sup>, Jäntti raportoi. 26.6 asentajat alkoivat laskea palkkeja ankkuroimista varten. Ensimmäinen asentajien tehtävistä oli poistaa pilarien päällä olevat tolpat, jotta niiden tilalle voitaisiin sitten asettaa ristikkotuet. Tämä työ alkoi itäiseltä rannalta maatuki D:n parissa. Siltaa nostettiin tästä päästä molemmista kulmista yhtä aikaa.

<sup>57</sup> Kirje, A. Jäntti R. Sunille 28.6.1953, Mobilian arkisto.

<sup>58</sup> Kirje, A. Jäntti R. Sunille 28.6.1953, Mobilian arkisto.

<sup>59</sup> Kirje, A. Jäntti R. Sunille 28.6.1953, Mobilian arkisto.

<sup>60</sup> Kirje, A. Jäntti R. Sunille 28.6.1953, Mobilian arkisto.

<sup>61</sup> Kirje, A. Jäntti R. Sunille 28.6.1953, Mobilian arkisto.

<sup>62</sup> Kirje, A. Jäntti R. Sunille 28.6.1953, Mobilian arkisto.

Näin irtaantui vain toinen pukka, siinä missä toinen jäi tiukasti paikoilleen. Pukkia yritettiin irrottaa nostamalla pilari 3:n puoleisesta kulmasta lisää, mutta tällöin sillan palkit alkoivat vääntyä. Pilari 3 jätettiin rauhaan. Tämän jälkeen asentajat kokeilivat vastavuoroisesti nostaa maatuki C:n puoleisesta päästä eli siitä nurkasta, jossa pilari 2 sijaitsi. Pukka irtosi, mutta palkit vääntyivät entistä pahemmin. A. Jäntti kuvailee jatkotoimenpiteitä näin:

*Kun näin palkit olivat jatkuvassa liikkeessä huonompaan päin ja jäljellä olevissa 2:ssa pukissa pilarien päällä oli tapahtunut vähän kallistumista, niin käskin omat miehet pois telineiltä tapaturmien välttämiseksi. Tällöin oli klo 14.00. Hankkijan miehet tämän jälkeen laittoivat kuitenkin vielä ristikkotuen pilari 2 päälle. Ennen työn päättymistä klo 16.00. laittoivat asentajat vielä sillan päistä jokaisesta nurkasta ankkurivaijerit. Yöksi jäi silta sillä tavalla tuettuna – Siltapalkit romahtivat kuitenkin alas samanpäivän iltana klo 19.20, pilari 1:n pukkittuen ensin kaatuessa (silminnäköjen kertomuksen mukaan).*

Kesäkuun lopun onnettomuus järkytti suuresti paikallisia asukkaita. Romahtamisesta aiheutunut jyrähtely kuului matkojen päähän, ja betonipilarien varassa roikkuvaa siltaluurankoa käytiin katsomassa joukoilla. Paikallislehti Kymen Keskilaakso vakuutti, että siltaa oli rakennettu alusta alkaen täysin työohjeiden mukaisesti ja aprikoi etusivun lehtijutussaan sitä, oliko helle lopulta syypää siltaonnettomuuden syntyyn. Rakennusmenetelmänkin turvallisuutta pohdittiin: oli hyvin harvinaista, että näin suurta siltaa rakennetaan menetelmällä, jossa valmiiksi liitetyt rakennelmat työnnettiin joen yli. Keskikosken sillan valmistumisen arvioitiin siirtyvän ainakin vuodella, sillä uudet teräspalkit oli tilattava Luxemburgista asti. Länsiväylällä tapahtuviin töihin onnettomuus ei mainittavasti vaikuttanut, vaikka muutamia "varmistavia muutoksia"<sup>63</sup> asennustöihin läntisen väylän sillalla luvattiinkin tehdä.<sup>64</sup>

Virallisemman raportin ohella Kymen Keskilaakso keräsi myös silminnäköjien kuvauksia. Kalassa olleet kaksi miestä ja pikkupoika kuvailivat tapahtunutta: " -- kuului kuin jättiläisvinssin koneiston kolinaa ja murtuvien parrujen räiskettä."<sup>65</sup> Joen pientareella istuneet kolme nuorta miestä puolestaan olivat kokeneet, kuinka "-- samassa alkoi vääntyminen ja ryminä, joka näin läheltä seuranneista vaikutti

---

<sup>63</sup> "Keskikosken sillan itäpuoleman palkkirakennelma sortui ja vääntyi käyttökelvottomaksi torstaina", Kymen Keskilaakso 27.6.1953, 1.

<sup>64</sup> "Keskikosken sillan itäpuoleman palkkirakennelma sortui ja vääntyi käyttökelvottomaksi torstaina", Kymen Keskilaakso 27.6.1953, 1.

<sup>65</sup> Antero (1953), 3.

sen verran maanjärjestykselliseltä, että kukin pomppasi ikään kuin vieterin heittämänä kymmenkunnan metrin päähän, jolloin myös katastrofi oli päätöksessään." <sup>66</sup> Eräs nuorukaisista kommentoi lisäksi tuiketta silmäkulmassaan: "Mentiin kauemmaksi, ettei vain joku luule meidän sitä tuupanneen."<sup>67</sup> Tapahuneen oli nähnyt myös "muuan tehtaan rakennusmestari", joka oli vartin yli seitsemän illalla aikeissa kulkea rannan puolelta saareen kapulasiltaa myöten, "mutta ennen kuin hän ehti irti rannasta, alkoi 'maan vetovoima' vaikuttaa siltarakennuksessa tuhoa ennustavalla tavalla. Rakennusmestari antoi etusijan suuremmalle tapaukselle ja ehti ammattimiehen silmällä toteamaan vain eräitä virheitä, joilla todennäköisesti oli merkitystä uljaan yrityksen romahtamisesta."<sup>68</sup> Näistä virheistä ei kuitenkaan sen enempää lehtikirjoituksessa mainita. Lopuksi tiivistetään vielä paikkakuntalaisten tunnelmia:

*Tapaus teki koko paikkakunnan asujamistoon kerrassaan järjestyttävän vaikutuksen. Ei juuri kukaan liene osannut odottaa, että oikein suurissa asioissa saattaisi käydä noin 'höperösti'. Mutta mielihyvinkin pantiin jo seuraavana aamuna merkille, että ihminen on sitkeämpi kuin teräs. -- Ellei päästä Viialan puolelta yli, niin yritetään Ummeljoen puolelta.* <sup>69</sup>

Viimeinen lause viittaa läntisen uoman siltarakennustöihin, jotka jatkuivat välittömästi seuraavana päivänä onnettomuudesta huolimatta. <sup>70</sup>

Myös muita onnettomuuksia siltatyömaalla tapahtui. Syyskuussa 1953 kerrottiin kahdesta tapaturmasta, joissa siltatyömaan telineiltä oli pudonnut alas joenuomaan tai maalle työmies. Viiden metrin korkeudesta putosi jalkansa pahasti loukaten asentaja, kun taas seitsemästä metrillä alas joenuoman viereen tippui levyseppähitsaaja, joka sai pahan aivotärähdyksen <sup>71</sup>

#### **4.2.2 Vaikeuksien kautta valmista**

Syyskuussa 1954 siltaa päästiin jo päällystämään, mitä pidettiin koko urakan eräänlaisena loppusuorana. Sillan pinta oli valmis 2.10.1954 muutaman päivän myöhässä suunnitellusta aikataulusta, mutta tämä selittyi sateisilla ilmoilla asfalttitöiden aikaan - "-- Sateella on asfalttikoneen

---

<sup>66</sup> Antero (1953), 3.

<sup>67</sup> Antero (1953), 3.

<sup>68</sup> Antero (1953), 3.

<sup>69</sup> Antero (1953), 3.

<sup>70</sup> Antero (1953), 3.

<sup>71</sup> "Asentaja putosi eilen 7 metrin korkeudelta Keskikosken sillalta", Kymen Keskilaakso 3.9.1953, 1.

teho noin 30 % pienempi kuin poutapäivinä.<sup>72</sup> Massaa käytettiin Keskikosken sillan päällystystöissä yhteensä noin 125 000 kilogrammaa. Yksi neliometri noin viiden senttimetrin paksuista siltapäällystettä painoi 115 kilogrammaa.<sup>73</sup>

*Tämä Keskikosken silta on siitä erikoinen, että se on vaakasuora pituustasossaan. Jalkakäytävien reunoissa on 6-7 metrin välein viemäriputket, joihin on sillan pinnassa tehtävä kaltevuus. Lisäksi on erikoisuutena se, että jalkakäytävän pinta on kalteva ulospäin. Sillan sivukaltevuus viemäreitä varten on 1,5 sm metrillä ja jalkakäytävien sivukaltevuus 2.5 sm metrillä.*<sup>74</sup>

Näin päällystysurakkaa analysoi rakennusmestari Tamminen. Päällysteeksi varattiin Topeka-päällyste, jonka Tamminen kertoo keksityn "USA:ssa samannimisessä kaupungissa."<sup>75</sup> Topekan erikoisuutena tavalliseen päällysteeseen verrattuna oli se, että hiekan lisäksi asfalttiin sekoitettiin läpimitaltaan 5-10 mm sepeliä, jonka myötä pinnan kestävyys kasvoi. Bitumin kuluessa nopeasti pois tien pinnasta liikenne siirtyi kivien päälle, ja tämä pinta kesti hyvänä pitkään.<sup>76</sup>

Marraskuun neljäntenä 1954 uskottiin, että Keskikosken sillan vihkiäisiä vietettäisiin lähiaikoina. Kaiteiden valmistuminen oli vienyt pidempään kuin suunniteltiin, mikä oli jälleen viivästyttänyt aikataulua suunnitellusta. Avajaisia ennakoitiin tuolloin tulevalle viikolle.<sup>77</sup> Valmista oli kuitenkin vasta marraskuun lopussa, jolloin sillan juhlavat vihkiäiset pidettiin. Paikalla oli ministerejä, Tie- ja vesirakennushallituksen silloinen pääjohtaja Frans August Kuusisto, Kymen tie- ja vesirakennuspiirin edustajia, maaherra, yli-insinööri K.J. Tolonen, sillan suunnittelija professori O. Hanelius, rautatiehallituksen lähettiläs ja edustajat urakoitsija A. Ahlströmiltä, Myllykosken paperitehtaalta sekä Anjalan ja Sippolan kunnista. Silta oli juhlaliputettu avajaisia varten, ja Myllykosken paperitehtaan toimitusjohtaja C.G. Björnbergin vaimo Ingrid sai kunnian leikata ajoradan poikki pingotetun sinisen nauhan vihkien sillan käyttöön. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeri Martti Miettunen painotti

---

<sup>72</sup> Kymen Keskilaakso 2.10.1954, 1.

<sup>73</sup> Kymen Keskilaakso 2.10.1954, 1.

<sup>74</sup> Kymen Keskilaakso 2.10.1954, 1.

<sup>75</sup> Kymen Keskilaakso 2.10.1954, 1.

<sup>76</sup> Kymen Keskilaakso 2.10.1954, 1.

<sup>77</sup> "Keskikosken sillan vihkiäiset lähiaikoina", Kymen Keskilaakso 3.9.1953, 1.

juhlapuheessaan sitä, kuinka Kymenlaakso tunnettiin eteenpäin pyrkivänä ja yritteliäänä maakuntana. Hänen mukaansa silta oli oivallinen esimerkki tästä hengestä.<sup>78</sup>

6.11.1954 Yrjö Launne saattoi lähettää insinööri B. Kivisalolle insinööri R. Sunin koko selostuksen Myllykosken sillan rakennustyöstä. Raportti kertoo seuraavasti valmistuneesta sillasta:

*Paikkakunnan työttömyystilanteen helpottamiseksi aloitettiin työt tietöiden osalta 16.11.1949 ja jatkettiin niitä 31.10.1950 saakka, jolloin ne keskeytettiin. Piirustuksen puuttuessa siltaa ei tuolloin voitu aloittaa, mutta piirustusten valmistuessa osittain 30.8.1951 voitiin aloittaa varsinaisen sillanrakennustyöt. Asennustyöt kummankin sillan suhteen olivat valmiit asennustöissä sattuneen vaurion takia 12.3.1954, jolloin suoritettiin teräsosien asennustöiden tarkastus. Noin parin kuukauden keskeytyksen jälkeen työt aloitettiin uudelleen 1.5.1954, jolloin työmaan vastaava rakennusmestari saatiin Turun tie- ja vesirakennuspiirin komennukseltaan takaisin. -- Siltojen teräsosien valmistuksen ja sovituksen valvonta A. Ahlströmin Varkauden konepajalla oli tie- ja vesirakennushallituksen heiniä. Toimistopäällikkö siltaosastolta, S. Kivisalo hoiti tämän. Rakennustyön valvonta siltapaikalla kuului vanhemmalle insinööri R. Sunille. Vastaavana rakennusmestarina suurimman osan ajasta toimi vanhempi rakennusmestari A. Jäntti, sekä hänen estyneenä ollessaan vanhempi rakennusmestari T.J. Routiainen. -- Siltojen alikulkukorkeus nykyisestä vesipinnasta on noin 9,3 metriä ja sillan kannen korkeus nykyisestä vesipinnasta on noin 11,19 metriä. Anjalan puoleisessa väylässä on Myllykosken tehtaan toimesta suoritettu perkaus, joka valmistui 1936, ja Sippolan puolen väylän perkaustyöt olivat selostuksen kirjoittamisen aikaan käynnissä. -- Siltojen asfalttipäällystystyön on suorittanut Rakennus Oy Cultor. Teräsosien maalaustyö on suoritettu maalausliike E. Salmisen toimesta, ja kaiteiden valmistuksen ja asennuksen teki A. Pelkosen Konepaja Oy. -- Sillan kautta on yhteys Haminan-Kouvolan maantieltä Anjalan-Korian maantielle. Uutta 1 lk:n maantietä on siltatyön yhteydessä rakennettu noin 950 m, ja tällöin jouduttu Mustaojan yli rakentamaan noin miljoona markkaa maksava 1,0 x 1,5 aukkoinen 18.000 metriä pitkä kivrumpu.<sup>79</sup>*

<sup>78</sup> "Keskikosken silta vihittiin", Kymen Keski-laakso 30.11.1954, 1.

<sup>79</sup> Kirje, Yrjö Launne insinööri Kivisalolle 6.11.1954, Mobilian arkisto

Vuoteen 1923 mennessä Kymijoen yli oli olemassa vain kaksi maantiesiltayhteyttä. Keskikosken sillan valmistumisvuoteen 1954 tämä määrä oli kuitenkin lisääntynyt: seitsemän uutta siltaa oli rakennettu Kymijoen yli ja vanhat sillat oli sekä korjattu että uudistettu tarpeen niin vaatiessa.<sup>80</sup> Keskikosken sillan merkitys sekä paikallisella että valtakunnallisella tasolla tiedostettiin jo silloin, kun silta oli vielä suunnitteluasteella. Silta otettiin mukaan sekä Myllykosken että Kymenlaakson alueiden rakennussuunnitelmiin, ja sen valmistumista pidettiin tärkeänä sekä paikalliselle että valtakunnalliselle liikenteelle. Paikallislehdessä esimerkiksi eläteltiin jo toiveita siitä, että uuden sillan myötä linja-autoliikennöitsijät saattaisivat alkaa harkita paikallisautolinjan perustamista myös Ummeljoelle.<sup>81</sup> Keskikosken silta yhdisti valtakunnallisessa merkityksessä Elimäeltä Myllykosken kautta Uttiin johtavat toisen luokan pikatiet.<sup>82</sup>

## 5 Päätelmät

### 5.1 Keskikosken silta arvoluokituksen avulla

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on avata Keskikosken sillan merkitystä tiemuseokohteena valtakunnallisessa mittakaavassa ja samalla antaa käsitys sillan museokohdearvosta. Tiehallinnon museoteiden ja -siltujen kokoelmapolitiikka on hyvä lähtökohta näiden asioiden perinpohjaiseen tarkasteluun, sillä se tarjoaa yksiselitteisen tarkat ja vertailukelpoiset numeraaliset arvot kullekin museokohteelle. Tiehallinnon museoteitä ja siltoja käsittelevän vuoden 2007 selvityksen mukaan Keskikosken sillan tietoarvo<sup>83</sup> on vähäinen (arvosana 3), tieliikennehistoriallinen arvo<sup>84</sup> hyvä (arvosana 1-2) ja säilyneisyysarvon<sup>85</sup> samaten hyvä (arvosana 1).<sup>86</sup> Tietoarvo nousee tämän historiaselvityksen myötä luokkaan 1. Selvityksessä käytetty tieto ja sen pohjalta esitetyt päätelmät muodostavat tutkimuksen, joka on historiantutkimuksen käytännön mukainen ja siten noudattaa tieteellisiä kriteerejä. Sillasta löytyvät hajanaiset tiedonmuruset on yhdistetty kokonaisuudeksi. Historiaselvitys nostaa täten Keskikosken sillan tietoarvon parhaimpaan luokkaan. Kolmesta kriteeristä saadut pisteet lasketaan nyt yhteen, jonka jälkeen muodostunut kokonaispistemäärä kertoo sen, mihin

---

<sup>80</sup> "Keskikosken silta vihittiin", *Kymen Keskilaakso* 30.11.1954, 1.

<sup>81</sup> *Kymen Keskilaakso* 5.9.1953, 1.

<sup>82</sup> "Keskikosken sillan rakennushankkeen eri vaiheet", *Kymen Keskilaakso* 25.11.1954, 1.

<sup>83</sup> Kohteesta aiemmin tehty tieteellinen tutkimus ja kohteen maininta kirjallisuudessa ja dokumenteissa.

<sup>84</sup> Kohteen sitoutuminen Suomen tieliikenteen historian kannalta johonkin tyyppilliseen tai keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan.

<sup>85</sup> Kohteessa säilyneet olennaiset rakenteelliset tai toiminnalliset ominaisuudet siitä historiallisesta aikakaudesta tai ilmiöstä, jota halutaan dokumentoida.

<sup>86</sup> Liimatainen 2007, 81.

tallennusluokkaan kohde tulisi silta- ja museokohdekokoelmassa sijoittaa. Yhteispistemäärältään 7-9 väliin jäävät museokohteet seulotaan kokoelmasta, 5-6 pistettä saavat säilytetään määräaikaisesti ja pistein 3-4 varustetut kohteet siirretään osaksi pysyvästi säilytettävää kokoelmaa. Keskikosken sillan lopullinen pistemäärä on 3-4. Tämä perustellusti puoltaa sitä, että silta tulisi siirtää perinnekokoelman pysyväksi osaksi.

## **5.2 Keskikosken silta ja muut museosillat**

Keskikosken silta kuuluu Liikenneviraston museokohdekokoelmassa siltaryhmään, jonka kaikki jäsenet ovat 1870–1950-luvuilla rakennettuja terässilloja. Kohteita tässä ryhmässä on viisi, ja jopa kolme niistä sijaitsee Kaakkois-Suomen tiepiirissä: Keskikosken sillan lisäksi Kouvolasta löytyy Korian vanha rautatiesilta vuodelta 1870 ja Mäntyharjulta Virransalmen silta vuodelta 1937. Korian silta sekä Virransalmen silta ovat teräksisiä ristikkosilloja kumpikin siinä missä Keskikosken silta edustaa teräksistä kaarisiltaa. Tästä syystä nämä kolme siltaa eivät ole vertailukelpoisia – edustavathan ne täysin erilaisia tieliikennehistoriallisia ilmiöitä. Tarkempi Liikenneviraston ~~koko~~ museokohdekokoelman tarkastelu osoittaa, että Keskikosken silta itse asiassa on perinnekokoelman ainoa teräksisen kaarisiltatyyppin edustaja. Tämä itsessään on jo hyvä syy pitää silta osana kokoelmaa – jos silta poistetaan kokoelmasta, samalla katoaa perinnekokoelmasta yksi kokonainen tieliikennehistoriallinen ilmiö. Keskikosken silta puolustaa paikkaansa kokoelmassa myös pitämällä hallussaan Suomen suurimman teräksisen jäykistetyn sauvakaarisillan titteliä. Silta on teknisesti innovatiivinen ja merkittävä kokonaisuus. Se on myös malliesimerkki siitä, kuinka rakennusajankohtana sattuneesta virhearvioinnista ja onnettomuudesta huolimatta rakennelma on saatu toimimaan halutun kaltaisesti.

Vaikka Keskikosken sillan historian selvittäminen tässä yhteydessä on jäsentänyt pirstaleiset sillan tiedot tiiviimmäksi kokonaisuudeksi, ei historiaselvitys ole tuonut esille mainittavia yllättäviä tai uusia ulottuvuuksia sillan menneisyydestä. Sen sijaan se antaa syyn alleviivata voimakkaasti niitä jo tiedossa olevia asioita, jotka liittyvät sillan historiaan ja nykypäivään. Vaikka Keskikosken sillan yhteys Kymijokeen ja teollisuuteen on kovin ilmeinen ja kouriintuntuvan konkreettinen, on tärkeä havaita moninaiset merkitykset ja historian vivahteet tämän näennäisesti yksinkertaisen punoksen alla. Kymijoki ja teollisuus ovat Keskikosken sillan sydän siitä huolimatta, että silta itsessään on niihin verrattuna nuori tulokas Myllykoskella. Keskikosken silta on eräänlainen viimeinen lenkki siinä

ketjussa, joka ankkuroituu Kymijoen kuohujen halki vuosisatojen taakse. Siltapaikka on ollut 1600-luvulta lähtien Kymenlaakson teollisuuskehityksen keskeisintä aluetta. Myllyt ovat jauhaneet jauhoja ja sahat pilkkoneet tukkeja Kymijoen kuohuissa vuosisatojen ajan. Tämän lisäksi Viialan ja Ummeljoen sahat ovat toimineet suoraan nykyisen siltapaikan kohdalla kultakausinaan ja tukit ovat kulkeneet uomassa vielä silloinkin, kun Keskikosken siltaa on alettu rakentaa. Ummeljoen sahan lopulta omaan käyttöönsä ostanut Myllykosken paperitehdas sulkee ympyrän Keskikosken sillan lähistöllä edelleen seisossa ja osoittaessaan teollisuuden jatkuvuuden ja kestävyuden alueella. Keskikosken silta on Myllykosken Paperitehtaaseen liittyessään osoitus kehityksestä ja samalla muistutus siitä, kuinka ihminen on kesyttänyt alun perin ongelmallisen ja luonnonmukaisen Kymijoen hitaasti omiin tarpeisiinsa – ravinnontakaajaksi, teollisuusalueeksi, sotatantereeksi ja virkistysalueeksi. Keskikosken silta on ennen kaikkea teollisuushistoriallinen kohde ja tässä mittakaavassa se on nähtävä myös valtakunnallisesti tärkeänä ilmiönä.

## **Lähteet ja liitteet**

### ARKISTOLÄHTEET

Mobilian arkisto, Kangasala

*Suunnitelmajäljennös, toimitusinsinööri R. Suni, 27.3.1950.*

Mobilian arkisto, Kangasala

*Kirje, Tie- ja vesirakennushallitus Kymen piirin piiri-insinöörille, 27.8.1951.*

Mobilian arkisto, Kangasala

*Kirje, Tie- ja vesirakennushallituksen pääjohtaja A. Kuusisto Kymen piirin Piiri-insinöörille R. Sunille, 7.5.1952.*

Mobilian arkisto, Kangasala

*Kirje, A. Jäntti R. Sunille, 28.6.1953.*

Mobilian arkisto, Kangasala

*Kirje, Yrjö Launne insinööri Kivisalolle, 6.11.1954.*

Mobilian arkisto, Kangasala

*Kirje, Kymenlaakson seutukaavaliitto Kymen tie- ja vesirakennuspiirille, 17.12.1981.*



Mobilian arkisto, Kangasala

*Kirje, kaupunginjohtaja Sakari Välimäki, 12.11.1981.*

## SANOMALEHDET

"Myllykosken siltatyöt vihdoinkin käyntiin", Kymen Keskilaakso 25.11.1949.

"Keskikosken siltatyömaa aiheuttaa 'työttömyyttä' Anjalassa", Kymen Keskilaakso 25.11.1949.

"Varokaa vaijeria!", Kymen Keskilaakso 2.12.1949.

"Siltatyöt", Kymen Keskilaakso 17.2.1950.

"Vanhat myllynkivet löydetty Keski-Kosken siltatyömaalta", Kymen Keskilaakso 15.1.1953.

"Keskikosken itäuoman kuivaperkaus saatu päätökseen", Kymen Keskilaakso 22.1.1953.

"Keskikosken siltarakennustyössä siirrytään asennustyövaiheeseen", Kymen Keskilaakso 5.2.1953.

"Keskikosken sillan asennustyö alkaa lähiaikoina", Kymen Keskilaakso 21.5.1953.

"Ensimmäiset palkit Keskikosken siltaan asennettu", Kymen Keskilaakso 6.6.1953.

"Keskikosken sillan itäuoman palkkirakennelma sortui ja vääntyi käyttökelvottomaksi torstaina",  
Kymen Keskilaakso 27.6.1953.

Antero (1953), "Nyt silta romahti", Kymen Keskilaakso 27.6.1953.

"Asentaja putosi eilen 7 metrin korkeudelta Keskikosken sillalta", Kymen Keskilaakso 3.9.1953.

Kymen Keskilaakso 5.9.1953.

"Keskikosken sillan vihkiäiset lähiaikoina", Kymen Keskilaakso 3.9.1954.

Kymen Keskilaakso 2.10.1954, 1.

"Keskikosken sillan rakennushankkeen eri vaiheet", Kymen Keskilaakso 25.11.1954.

"Keskikosken silta vihittiin", Kymen Keskilaakso 30.11.1954.

## TUTKIMUSKIRJALLISUUS

Ahvenainen, Jorma (1984). *Suomen Sahateollisuuden historia*. Porvoo: WSOY:n graafiset laitokset.

*Kymenlaakson rakennuskulttuuri* (1992), Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Oksanen, Eeva-Liisa (1981). *Anjalan historia*. Anjalankoski: Myllykosken kirjapaino Oy.

Seppovaara, Ossi (1988). *Kymijoki - virran kohtaloita vuosisatojen saatossa*. Kuusankoski: Kouvolan kirjapaino Oy.

Talvi, Veikko (1953). *Kouvolan historia I osa*. Kouvola: Kouvolan kirja- ja kivipaino

## PAINAMATTOMAT

*Anjalan historiallinen ympäristö* (2009).

[[http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=1282](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1282)], luettu 10.8.2010.

*Keskikosken silta* (2008).

[[http://www.geocaching.com/seek/cache\\_details.aspx?guid=5311c520-72f2-4ca9-a8b1-612a4604e81b](http://www.geocaching.com/seek/cache_details.aspx?guid=5311c520-72f2-4ca9-a8b1-612a4604e81b)], luettu 10.8.2010.

Liimatainen, Kirsi (2007). *Tiehallinnon museotiet ja – sillat. Museokohdeselvitys*.

[[http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf2/4000555-vtieh\\_museotiet\\_ja\\_sillat.pdf](http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf2/4000555-vtieh_museotiet_ja_sillat.pdf)], luettu 10.6.2010.

*Myllykosken teollisuusympäristö (2009).*

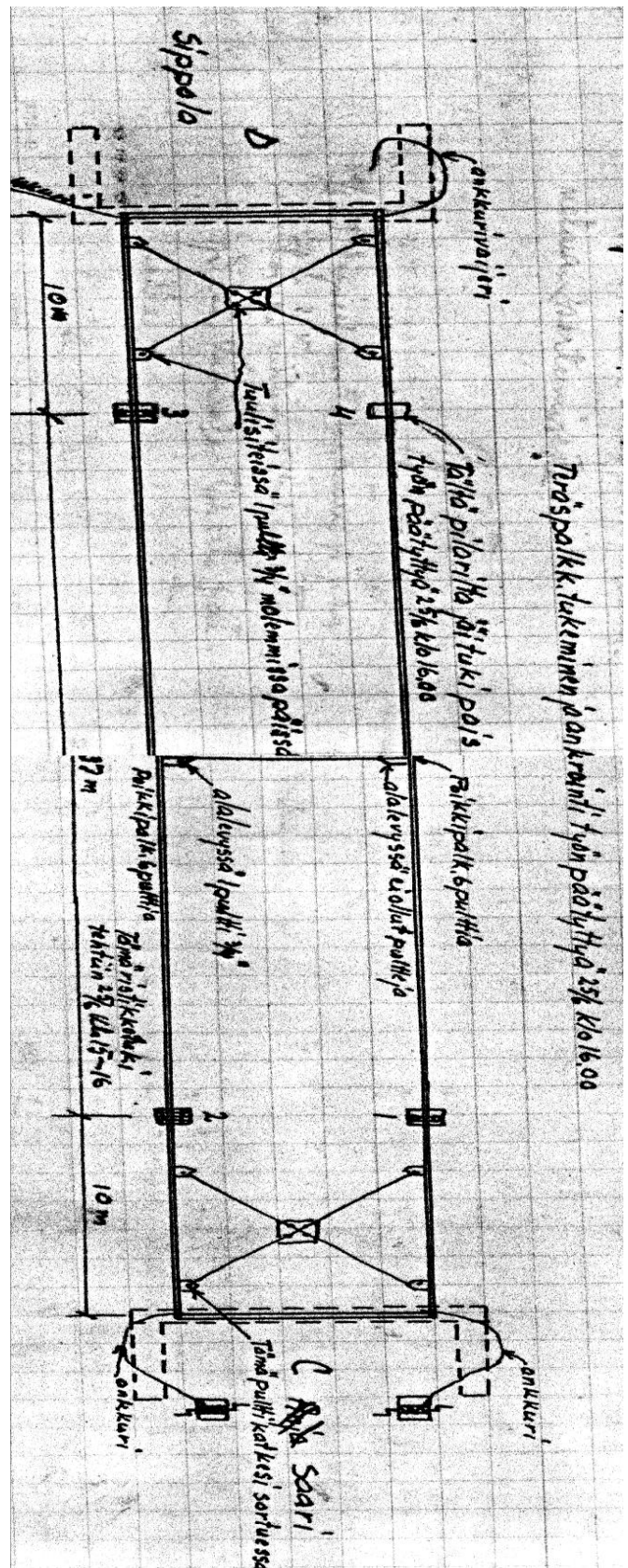
[[http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=1479](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1479)], luettu 10.8.2010.

*Tiehallinnon museoteiden ja – siltojen kokoelmapolitiikka (2007).*

[<http://www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/17548.DOC>], luettu 10.7.2010.

Rakennusmestari A. Jäntti lähetti Myllykoskelta Tie- ja vesirakennushallinnon Kymen piirin piiri-insinöörille raportin onnettomuudesta kesäkuun 1953 lopulla. Raporttiin sisältyi tämä kaavakuva siitä, kuinka sortuneen sillan teräspalkit oli tuettu ja ankkuroitu 25.6 klo 16:00 ennen sillan sortumista.

Kuva: Mobilia / Silja Partanen.





*Lännen puoleinen osa Kesäkosken sillasta kallioluodolta käsin kuvattuna. Vasemmalla näkyy Kesäkosken sillasta matkailijoita informoiva kyltti.*

Kuva: Mobilia / Silja Partanen.



*Idän puoleinen osa Kesäkosken sillasta kallioluodolta käsin kuvattuna.*

Kuva: Mobilia / Silja Partanen.





*Keskikosken sillan päällysrakenne Ummeljoen puolelta kuvattuna. Huomaa jalkakäytävän kapeus.*

Kuva: Mobilia / Silja Partanen.



*Vasta sillalla seisoessa tulee mahdolliseksi ymmärtää, kuinka lähellä Myllykosken teollisuusympäristö tosiasiallisesti sijaitseekaan.*

Kuva: Mobilia / Silja Partanen





*Keskikosken sillan pielessä seisova kivipaasi kertoo rakennusvuoden 1954.*

Kuva: Mobilia / Heidi Pekkala