

Mobilia / Tiehallinto

Tiehallinnon museotiet ja -sillat

Kangasala 7.9.2009

Minna Karttunen



Närpes Nybro

Selvitys historiallisesta arvosta



Sisällysluettelo

1. JOHDANTO	3
1.1 Siltojen historiallinen kehitys Suomessa	3
1.2 Aikaisempi tutkimus ja tutkimuksen tavoite	5
2. NÄRPIÖN UUSI JA VANHA SILTA	6
2.1 Närpiön liikenteen historiaa	6
2.2 Storbö, Gamlabro, Finby bro ja suunnitelma uudesta sillasta	7
2.3 Nybro rakennetaan	9
3. SILTA 1900-LUVULLA	10
3.1 Närpes Nybro museoidaan	11
3.2 Närpes Nybro 1900-luvun lopulla	11
4. YHTEENVETO	12
5. LÄHTEET	14
Liitteet	
Liite 1. Närpes Nybron vaiheet	17
Liite 2. Närpes Nybron sijainti kartalla	18
Liite 3. Närpes Nybro 1973	19
Liite 4. Närpes Nybro 1911	20

1.1 JOHDANTO

Närpes Nybro on kolmiaukkoinen kivihoivisilta, joka sijaitsee Stobacka-Närpes tiellä Närpiön kirkonkylässä nykyisen Vaasan tiepiirin alueella. Sillan pituus on 42 metriä, hyödyllistä leveyttä sillalla on 7 metriä ja sen vapaa-aukot ovat 9,5 metriä + 9,5 metriä ja 9,2 metriä korkeat. Keskiajalla muodostunut Pohjanmaan rantatie kulki Närpiönjoen ylitse sillan kohdalla.¹ Sillan suunnitelman teki Keisarilliseen koskenperkausjohtokuntaan kuulunut C.F. Favorin vuonna 1839. Närpes Nybro on valmistettu Bölen graniitista. Sillasta on nähtävissä kivienkäsittelytekniikan kehittyneisyys ja aikaisempiin karkeatekoisiin siltoihin nähden se on hyvin huoliteltu.²

Närpes Nybro kuuluu Närpiönjoen kulttuurimaisemaan, osana liikennehistoriallisesti arvokasta Adolf Fredrikin postitietä. Tie kulkee Närpiön Ylimarkun ja Pirttikylän välillä. Närpes Nybro sijaitsee Adolf Fredrikin postitien varrella Närpiönjoen Finbyn kylän kohdalla. Adolf Fredrikin postitie on rakennettu 1760-1770 luvuilla. Se rakennettiin suoraan linjaan meneväksi, mikä oli harvinaista tuohon aikaan.³

Närpes Nybro on osa Tiehallinnon museotiet ja -sillat -kokoelmaa. Se on otettu osaksi kokoelmaa vuonna 1982. Maisemallisesti ja rakennushistoriallisesti sillan on todettu olevan erittäin arvokas ja ainutlaatuinen omalla alueellaan.⁴ Närpes Nybro mainitaan Museoviraston valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt luettelossa.⁵

1.2 Siltojen historiallinen kehitys Suomessa

Pohjois-Suomesta tiedetään löytyneen 1900-luvun alussa muinaisia kivisiä siltoja, jotka ovat toimineet apuna joen ylittämässä, sekä kalojen pyytämässä kuivina aikoina. Kiveä alettiin käyttää siltojen rakennusmateriaalina Suomessa 1700-luvun lopulla. Vanhimmat vielä käytössä olevat kivihoivisillat ovat 1700-luvun lopulta: Espoonkartanon silta vuosilta 1775–1777 sekä vuonna 1781 valmistunut Tuovilan silta Mustasaarella. Vanhimpien siltojen kivihoivot tehtiin muokkaamattomista kivistä, jotka olivat usein erikokoisia ja ne koottiin ilman laastia. Siltojen on ajateltu saaneen vaikutteita roomalaisilta silloilta. Esimerkiksi niiden ympyräkaaren muoto, kivien mittasuhteet sekä massiiviset alusrakenteet viittaavat roomalaiseen sillan rakennustapaan. Ruotsin

¹ Tie yhdistää 1986, 114.

² Kts. esim. Siltojemme historia 2004, 130 ja Tie yhdistää 1986, 114.

³ <http://www.nba.fi/rky1993/kohde1541.htm>

⁴ Liimatainen 2007, 124.

⁵ <http://www.nba.fi/rky1993/kohde1541.htm>

vallan aikaiset kiviholvit tehtiin erikokoisista kivistä, joiden rakentamisessa ei käytetty laastia. Niitä kutsuttiin kylmämuureiksi.⁶

”Silta” tai ”bro” saattoi tarkoittaa erilaisia jokien tai vesistöjen ylityspaikkoja keskiajan Suomessa. Se saattoi merkitä pitkospuuta, varsinaista siltaa tai suon ylittämiseen tarvittavia portaita tai kivilatamusta. Säilyneiden nimistöjen perusteella sillat oli usein rakennettu puusta, useimmiten koivusta, mutta joskus myös haavasta, lepästä tai tammesta. Keskiajan teiden yleisimmät lähde-merkinnät ovat jääneet maininnoiksi rajatuomioihin, joten siltojen liikenteelliset merkitykset tai alkuperäinen koko ovat vaikeasti pääteltävissä. Joillakin silloilla oli kuitenkin kivirakenteisiin liittyviä nimiä, jolloin ne ovat voineet tarkoittaa kivistä tehtyjä portaita. Varma maininta kivi- tai kiviarkkusillasta on Viipurin Kivisillansalmesta vuodelta 1560.

Maalait velvoittivat siltojen ja teiden hoidon laiminlyöjät sakkoihin, sillä kihlakunnan tuomari valvoi teiden ja siltojen kunnossapitoa. Esimerkiksi Närpiössä jaettiin sakkoja käräjillä tienpidon laiminlyönnistä ainakin vuosina 1551 ja 1552. Sanktiot olivat usein joukkosakotuksia, eikä niiden yhteydessä ole mainintaa, mistä sillasta tai tiestä on ollut kyse.⁷

Ruotsin vallan aikana siltojen rakennuksessa käytetyin materiaali oli puu. Suurimmissa silloissa kivitäytteiset hirsiarkut kannattelivat yksinkertaisia palkkisilloja. Silta-asiantuntijoina toimivat linnoitusupseerit tai Tukholman intendenttikonttori. Myös riippusilloja on ollut, sillä Lauri Miettinen Simonniemeltä rakensi todennäköisesti keväällä 1682 riippusillan tai riippuansaans Vientienjoen ylitse. Rannoilla saatettiin käyttää myös paikoiltaan irrotettavia lauttasiltoja.⁸

1800-luvun lopulla yleistyi kivisiltojen rakentaminen, jolloin mielenkiinnon kohteena olivat luonnonkivitekniikka sekä kalkkiruukkien kehittymisen jälkeen sementtilaasti. Vuonna 1889 valmistunut Teiskossa sijaitseva Aunessilta ja vuonna 1900 valmistunut Satakunnan silta Tampereella ovat yhdessä 1900-luvun alussa valmistuneiden Tyrvään Vammaskosken ja Helsingin Pitkäsillan kanssa edelleen hyviä esimerkkejä tuon ajan kivisilloista.⁹

Närpes Nybro muurattiin Böölen graniitista ja se valmistui vuonna 1842. Sen valmistuksessa oli käytetty uutta tekniikkaa: Kivienkäsittelytekniikan myötä siltojen ulkonäkö oli kehittynyt

⁶ Siltojemme historia 2004, 129 ja Koponen 1983, 10

⁷ Masonen 1999, 70-71.

⁸ Koponen 1983, 10.

⁹ Siltojemme historia 2004, 130.

edustavammaksi kuten Närpes Nybrossa. Sillassa näkyy uusi rivimuuraustekniikka, kun opittiin käyttämään säännöllisen ja samankokoisia kiviä. Sillan suunnitelman laati C.F Favorin ja sen rakensivat G.E. Pychlau sekä Jakob Lillqvist. Sillassa on kolme holvia joiden rakenteen pituus on 42 metriä holvien aukkojen ollessa 9,5 metriä ja 9,5 metriä sekä 9,2 metriä. Hyödyllistä leveyttä sillalla on 7 metriä.¹⁰

Närpes Nybro oli poikkeuksellinen 1840-luvun alussa rakennettu silta siksi, että se rakennettiin ilman valtion tukea. Sillan kustansivat närpiöläiset itse. Valtion roolin muuttuminen näkyi vuosien 1843-1859 aikana teiden ja siltojen rakennuksen rahoituksessa. Kaikki Vaasan läänin tiet maksettiin osittain valtionavulla, jotka tuohon aikaan olivat rakenteilla. Myös Kristiinankaupungin suuren sillan rakentamiseen myönnettiin koroton laina 1840-luvun lopulla.¹¹

1.3 Aikaisempi tutkimus ja tutkimuksen tavoite

Närpes Nybrosta ei ole tehty tieteellistä tutkimusta. Siitä löytyy kuitenkin mainintoja useista teoksista. Teoksessa *Siltojemme historia* kuvaillaan Närpes Nybron rakennusvaiheita osana kivisiltojen historiaa. Tielaitoksen julkaisussa *Tie yhdistää* on myös kerrottu perustiedot sillasta. Vuonna 1931 ilmestyneessä K.J Nordlundin paikallishistoriikissa *Blad ur Närpes historia del 2*, kuvaillaan tarkasti Närpes Nybron valmistumisvaiheita. Myös muissa Närpiön paikallishistoriikeissa kuten *Närpes igår och idag* sekä *Finbyboken om en by i Närpes* kerrotaan sillan valmistumisesta ja sen rakennusvaiheista. Myös Juhani Viertola mainitsee teoksessa *Suomen teiden historia* artikkelissa *Autonomian ajan alkupuoli vuoteen 1875* närpiöläisten teettäneen kivisillan, mutta hän ajoittaa tämän tapahtuneen 1850-luvun lopulla.¹²

Tämä historiaselvitys pohjautuu Närpes Nybron rakennusvaiheiden osalta paikallishistorioiden antamaan tietoon. Erityisesti Nordlund on käsitellyt Nybron rakennusvaiheita paikallishistoriassa *Blad ur Närpes historia del 2* vuodelta 1931. Mobilian arkiston sillan museointia koskevat asiakirjat sekä Tiehallinnon Siltarekisterin tiedot toimivat primäärilähteinä, kun tarkastellaan Närpes Nybron museoimista ja korjausta 1900-luvun lopulla.

¹⁰ *Siltojemme historia* 2004, 129-130.

¹¹ Haavisto 1997, 300.

¹² Viertola 1974, 175.

Tämän historiaselvityksen tavoitteena on lisätä Närpes Nybron sillan historiallista tietoarvoa ja tätä kautta nostaa se mahdollisesti Tiehallinnon pysyvästi säilytettäväksi museokohteeksi.¹³

2.1 NÄRPIÖN UUSI JA VANHA SILTA

2.2 Närpiön liikenteen historiaa

Närpiö on Pohjanmaan vanhimpia ja tunnetuimpia kirkkopaikkakuntia. Närpiön pitäjä mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1348. Myös Jaakko Teitti mainitsee Närpiön pitäjän luettelossaan Suomen vanhimmista teistä vuosilta 1555-1556.¹⁴ Kirkkopitäjien asutus vaikutti liikenteen solmukohtien syntyyn. Närpiö kuuluu siihen osaan Pohjanlahden rannikkoa, joka on todennäköisesti kolonisoitu Helsinglannista 1200-1300-lukujen kuluessa. Kokemäenjoen suun ja Bygdean välisestä alueesta muodostettiin 1330-1350-lukujen taitteessa kirkkopitäjä. Närpiön asukkaita koskevia päätöksiä annettiin vielä 1330-1350-luvuilla Satakunnan käräjillä, jolloin alue kuului hallinnollisesti Satakunnan yhteyteen.¹⁵ Närpiöön perustettiin seurakunta 1300-luvun alussa: vuonna 1331 siellä oli oma pappi ja vuodesta 1348 oma kirkkoherra.

Vanhin kiinteä asutus on ollut Närvijoen suussa Finbyssä, jossa asuivat ensimmäisinä suomalaiset. Pitäjännimi on myös suomalaisilta peräisin, sillä Närpiö-sana tulee Närvijoen suusta. Ruotsalaiset alkoivat muuttaa kylään 1200-luvulla ja Närpiö ruotsalaistui nopeasti. Hallinnollisesti Närpiö kuului Ala-Satakuntaan, joka vuonna 1605 liitettiin Pohjanmaan voutikuntaan. Vuodesta 1609 siitä tuli itsenäinen hallintopitäjä.¹⁶ Närpiön kirkon alue kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin. Närpiön keskiaikainen kivikirkko on rakennettu 1400-luvun jälkipuolella tai 1500-luvun alussa. Kirkolla on myös monivaiheinen rakennushistoria.¹⁷

1300-luvulla Närpiön pitäjässä kuten muuallakin Suomessa kuljettiin lähinnä polkuja pitkin. Kunnan teitä ei ollut ja kulkemiseen käytettiin muun muassa ratsupolkuja. Meren läheisyys vaikutti Närpiön liikenneyhteyksiin ratkaisevasti keskiajalla. Se tarjosi kulkumahdollisuuksia rannikon saarten välillä ja kirkkomatkat tehtiin usein veneillä. Paikkakunnan vanhimpana tienä voidaan pitää Korsholman ja Ulfsbyn välillä ollutta tietä 1500-luvun alusta. Tie oli kulkukelpoinen ja kulki Närpiön läpi.¹⁸

¹³ Liimatainen 2007, 124-125.

¹⁴ Mob. Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelista vastaan 1555-1556.

¹⁵ Salminen 1997, 39-41.

¹⁶ Suomenmaa 5, 422-423.

¹⁷ <http://www.nba.fi/rky1993/kohde1540.htm>

¹⁸ Nordlund 1931, 79.

Närpiön läpi kulki myös Pohjanmaan rantatie. Se oli pitkään ainoa maata pitkin kuljettava tie, joka oli jokseenkin kulkukelpoisessa kunnossa. Se kiersi 1500-luvulla koko Pohjanlahden Tukholmaan asti. Tien kunto oli ajoittain kuitenkin huono. Myös Närpiössä oltiin huolimattomia Pohjanmaan rantatien tien hoitamisessa. 1600-luvulla suhtauduttiin piittaamattomasti uusia muistutuksia kohtaan, joita saatiin tienrakennuksen laiminlyönnistä. Kristiinankaupunkia perustettaessa vuonna 1649 ainoa tie kulki Närpiöstä Tuovilaan. Liikenneyhteyksien puute pohjoiseen oli kuitenkin esteenä Kristiinankaupungin liiketoiminnalle. Tämän vuoksi rakennettiin maantie vuonna 1673 kaupungin pohjoisesta Tjöckin ja Närpiön tien risteykseen ja tästä suoraan pohjoiseen Tjöckmosseen. Tie kulki Närpiön kylän lävitse.

Vuonna 1747 Närpiöön alettiin suunnitella yleistä tietä, jota kutsuttiin nimellä ”Nya Vägen”. Tämän suunnitelman laitto alulle maaherra Piper. Tien rakentaminen aloitettiin Kuningas Adolf Fredrikin käynnin aikaan, jolloin hän vieraili myös Närpiössä vuonna 1752. Tien rakennusprojekti aloitettiin vuonna 1765. Seitsemänkymmentä kilometriä pitkän tien reitti kulki Närpiön kirkolta Tuovilaan ja Mustasaareen, josta Ylimarkun läpi Pirttikylään, Maalahteen ja Soviin.¹⁹

3.2. Storbros, Gamlabros, Finbyros ja suunnitelma uudesta sillasta

Pohjanmaan rantatiellä Närpiön joen yläpuolella oli Finbyn silta 1500-luvun lopulla tai viimeistään 1600-luvun alussa. Finbyn siltaa on kutsuttu myös nimellä Storbros sekä Socknebro.²⁰ Kun Närpes Nybros rakennettiin, Finbyn siltaa alettiin kutsua Gamlabrosiksi, jotta se erottuisi uudesta sillasta. Vanhan uskomuksen mukaan silta oli saanut alkunsa laatikoista ja kivitäytteistä joiden paikalle tuli myöhemmin Finbyn puinen silta.²¹ Vanha silta oli pieni, sillä se oli rakennettu joen kapeimmalle kohdalle. Samalla kohdalla oli ollut joenylityspaikka useiden vuosien ajan.²²

Tulvien ja myrskyjen vahingoittaessa siltaa 1700-luvulla kaikki paikalliset tienrakennusvelvolliset ottivat osaa sillan korjaamiseen. Finbyn sillasta huolehti viimeistään vuodesta 1816 koko Närpiön kylä. Aika ajoin se oli myös Ylimarkun talonpoikien ylläpidettävänä. Pohjanmaan rantatie oli vilkkaasti liikennöity ja Finbyn silta ahkerassa käytössä. Kevät aiheutti usein ongelmia sillan liikenteelle, sillä sen kansi piti poistaa muutamien viikkojen ajaksi, jotta jäidenlähtö ei veisi sitä mukanaan.²³ Finbyn sillan ylläpitäminen tuli kalliiksi vuosittaisten kunnostustöiden vuoksi.

¹⁹ Nordlund 1931, 80-82

²⁰ Nordlund 1931, 129.

²¹ Finbyboken om en by i Närpes 1989, 310.

²² Närpesboken 1953, 56.

²³ Finbyboken om en by i Närpes 1989, 310 ja Nordlund 1931, 129.

Närpiön kyläkokouksessa 17.3.1826 alettiin pohtia alustavasti kestävämmän sillan rakentamista. Uuden sillan paikasta oltiin erimielisiä, sillä osa halusi sijoittaa sen vanhan puusillan paikalle ja osa korkeammalle Näsbyhyn. Sillan rakentamisen hyväksyttiin 3.7.1838 kokouksessa, johon ottivat osaa talonpojat Henrik Elpe, Johan Teir, Henrik Unis, Jakob Snickars, Johan Klåvus, Jakob Mannfolk, Johan Mangs Matts Lärka, sekä lautamiehet Carl Bäcks, Gabriel Snickars, Johan Roos sekä herrastuomari Paulus Rusk. Uuden sillan rakentamista vastustivat vain pastori C.W. Wenman sekä Pielahden ja Gottbölen kylänmiehet. Vastustamisen syynä oli ilmeisesti sillan rakentamisen takia pidentyvä matka kirkolle ja Kaskisiin.²⁴

Sillan rakennusmestari Kjeld oli kutsuttu katsomaan sillan rakennuspaikkaa 1.6.1827. Rakennusmestarin avuksi valittiin Michel Ivars, Matts Engels, Erik Nisuls, Hans Bondfolk sekä Johan Ers.²⁵ Asia eteni vuoteen 1838 mennessä niin, että Suomen Keisarillinen Koskenperkausjohtokunta otti sillan rakentamisen vastuulle ja päätti paikan uudelle sillalle. Sen vastuulle tuli sillan piirustuksien laatiminen. Piirustukset hyväksyttiin Keisarillisessa senaatissa.²⁶

Läänin kuvernööri määräsi sillan rakentamisen kylän vastuulle heinäkuun 13. päivä vuonna 1839. Kyläläiset vaativat, että urakka annettaisiin huutokaupalla vähiten tarjoavalle. Lisäksi he vaativat luotettavaa urakoitsijaa, joka vastaisi sillan kunnosta tietyn ajan sen valmistumisen jälkeen. 17.2.1840 pidettiin huutokauppa sillan rakentamisesta Klaresundin kirkkoherran tilalla. Tilaisuudessa ilmoitettiin muun muassa, että sillan piti valmistua 1.7.1842 mennessä. Urakkaan sisältyi myös ehto. Tämän mukaan urakoitsijan piti vastata tietyn ajan sillan kunnossapidämisestä kustannuksineen sen valmistumisen jälkeen.²⁷

Georg Eberhard Pychlau Turusta ja luutnantti Borgeman Ilmolasta tekivät tarjouksen urakasta. Molemmat ehdolla olevat urakoitsijat vaativat, että pitäjän tuli vastata kolmenlaisista sillan rakentamiseen liittyvistä seikoista: Tuleva urakkasumma piti suorittaa niin, että kaksi kuudesosaa maksetaan 15. maaliskuuta mennessä. Kolmas kuudesosa piti suorittaa 15. syyskuuta ja neljäsosa jälleen kahden kuukauden kuluttua, samoin viidesosa tästä kahden kuukauden kuluttua. Viimeinen osa suoritettaisiin sillan valmistuttua lopputarkastuksen jälkeen. Toiseksi närpiöläisten piti tuoda siltapaikalle rakentamiseen tarvittavat kivet. Rakennusurakoitsija valitsi kivet, jotka maanomistajien

²⁴ Nordlund 1931, 129-130.

²⁵ Nordlund 1931, 130.

²⁶ Finbyboken om en by i Närpes 1989, 310.

²⁷ Nordlund 1931, 131.

suostumuksella luovutettiin mahdollisimman läheltä sillan rakennuspaikkaa. Kolmanneksi urakoitsijalle luovutettaisiin tarvepuut ja ”puoli tynnyrinalaa” maata joen molemmilta puolilta ilman korvausta siksi aikaa kunnes silta tulisi valmiiksi. Närpiöläiset suostuivat näihin ehtoihin.²⁸

Urakka päädyttiin antamaan turkulaiselle tehtaanjohtaja Georg Eberhard Pychlalle, joka arvioi työn hinnaksi 21 900 kruunua. Sillan suunnittelija Favorin sisällytti tämän sillan kustannuslaskelmiin.²⁹

3.3. Nybro rakennetaan

Urakoitsija Pychlau ryhtyi rakentamaan siltaa Favorinin laatimien suunnitelmien mukaan. Närpes Nybro muurattiin Bölen graniitista. Kivet tuotiin hevosvoimin siltatyömaalle, jossa ne hiottiin sopivan kokoisiksi.³⁰ 1800-luvun närpiöläiset talonpoikaistalot olivat usein rakennettu Bölen graniitista. Sitä hyödynnettiin myös siltojen rakentamisessa. Paikallishistorioitsija Börje Sidbäckin mukaan maan kivien louhiminen oli merkittävä elinkeino Närpiössä 1800-luvulla. 1800-luvun alussa keksittiin, että Bölen graniitti oli potentiaalinen rakennusaine. Närpes Nybro rakennettiin uudella kivienkäsittelytekniikalla siltamestari Pychlaun johdolla. Bölen graniittia myytiin Etelä-Pohjanmaalla muun muassa Kristiinankaupungissa ja Vaasassa.³¹

Sillan rakennustapa oli vaativa, ja Pychlaun oli vaikea noudattaa piirustuksia. Sillasta oli kaiteet rakentamatta, kun Pychlau kutsui kyläkokouksen koolle vuonna 1842. Hän oli sitä mieltä, että piirustuksien mukaan sillan kaiteet voisi rakentaa kalkista sekä erikokoisista kivistä. Kyläkokouksessa päädyttiin kuitenkin siihen, että sillan kaiteet tehtiin kivistä ja kiinnitettiin kalkkilaastilla, jossa oli rautaa tukena.³²

Närpes Nybro valmistui 1.10.1842, jolloin pidettiin työn lopputarkastus. Läsna oli muun muassa sillan suunnittelija luutnantti Favorin, tarkastusmies kyläneuvostosta sekä puolueeton kruununtarkastusmies Holm, insinööri Rosenberg sekä työmies Johan Hägglund. Siltaa pidettiin mestariteoksena, sillä se oli huolellisesti tehty ja komean näköinen. Pychlauta ja hänen apunaan ollutta Jakob Lillqvistiä kiiteltiin hyvin tehdystä työstä. Sillan ulkokuori oli sileä ja piirustuksien mukaan tehty.

²⁸ Nordlund 1931, 131.

²⁹ Finbyboken om en by i Närpes 1989, 310 ja Nordlund 1931, 131-132.

³⁰ Finbyboken om en by i Närpes 1989, 310.

³¹ Sidbäck 1974, 157-158.

³² Nordlund 1931, 133.

Ainoastaan talonpoika Gabriel Nisuls, joka oli valtuutettu Ylimarkun kylästä, oli tyytymätön sillan lopputarkastukseen. Hän vaati, että viimeistä urakkasummaa ei maksettaisi Pychlaille, ennen kuin hän korjaisi sillan tarkastuksessa esille tulleet virheet. Nisuls sai kaikki kyläläiset kannattamaan ehdotustaan, ja hänen lausunnostaan tehtiin virallinen päätös. Pychlau valitti päätöksestä kuvernöörille, joka käski kruununvouti asessori Rosenbergia pyytämään selitystä tapahtuneesta kylämiehiltä sekä sovitteluun riitaa. Asessori Rosenberg onnistui riidan sovittelussa, sillä hän oli arvostettu kyläläisten keskuudessa. Tämän ansiosta Pychlau sai viimeisen osan palkkiostaan sekä lisäksi 33 ruplaa lainaa sitä vastaan, että lupasi purkaa ja rakentaa uudestaan sillan kaiteet. Kaiteet tehtiin kiilatuista kivistä, joiden päällysosa oli hakattu pyöreäksi. Kiinnitys tapahtui rautasinkillä. Närpiöläiset puolestaan lupasivat toimittaa työhön tarvittavat kivet sillanrakennuspaikalle Ståbackan ja Bölen kylistä. Pychlau lupautui maksamaan kivien louhimistyön.³³

Sillan eteläiselle puolelle rakennettiin suoja-allas, jotta sillan pilarit pysyisivät hyvässä kunnossa. Tämän työn hoitivat kyläläiset. Sillan kuntoa tutkittiin vuonna 1894, jolloin huomattiin sillan kiinnikkeissä olevan vajoamia. Näiden estämiseksi sillan molemmat päät varustettiin kivitäytteillä. Työtä johti finbyläinen talonpoika Henrik Groos. Samaan aikaan Närpes Nybron kanssa rakennettiin uusi tie, joka korvasi Pohjanmaan rantatien Finbyn ja Näsbyn välillä.³⁴

4.1 SILTA 1900-LUVULLA

4.2 Närpes Nybro museoidaan

Vaasan tiepiiri ehdotti vuonna 1980 museoitavaksi Vaasan tiepiiristä seitsemää siltaa ja viittä tieosuutta. Näistä valittiin lopulta kolme tietä ja neljä siltaa. Vaasan tiepiiri pyysi Närpiön kunnanhallitukselta lausuntoa Närpes Nybron museoimiseen elokuussa vuonna 1981 Valtakunnallisen museotie- ja siltakokoelman muodostamiseksi. Tiepiiri katsoi, että sillan suuri koko ja 1800-luvun uusi sillanrakennustyyli ja -tekniikka olivat säilyttämisen arvoiset. Lisäksi silta oli osa Närpiön kirkonkylän kokonaisuutensa. Sillan todettiin palvelevan erinomaisesti Närpiön kirkonkylän liikennettä.³⁵

Närpiön kunnanhallitus puolsi 10.9.1981 TVH:n päätöstä, että Närpes Nybrosta tehtäisiin museokohde. Kunnanhallitus totesi sillan kunnan 1980-luvun alussa hyväksi ja piti tärkeänä, että sen kunnosta huolehdittaisiin myös tulevaisuudessa. Erityisen huolissaan oltiin veden korkeuden

³³ Nordlund 1931, 133-135.

³⁴ Finbyboken om en by i Närpes 1989, 310.

³⁵ Mob. Närpes kommunstyrelsens sammanträdesprotokoll 10.9.1981.

haitallisista vaikutuksista siltaan.³⁶ TVH lupasi Närpes Nybron korjaamiseen rahat, jotka sisällytettiin Vassbron rakentamisen budjettiin. Kun Vassbro valmistui, Närpes Nybro siirrettiin Närpiön kunnan omistukseen.³⁷

Närpes Nybron ottamisesta museosillaksi tehtiin virallinen esitys joulukuun 8. päivänä vuonna 1981. Sillan kuntoa pidettiin tyydyttävänä. Sillan museoimiskustannuksia tuli yhteensä 100 000 markkaa.³⁸ Vuonna 1982 Närpes Nybro päätettiin ottaa Tiehallinnon museokokoelmiin.³⁹

4.3 Närpes Nybro 1900-luvun lopulla

Siltarekisterin vuosien 1961, 1969 ja 1972 otteiden mukaan Närpes Nybron kunto luokiteltiin tyydyttäväksi.⁴⁰ Vuoteen 1977 sillan nimi oli vielä Nybro. Nimi vaihdettiin Närpes Nybroksi vasta vuonna 1977. Vuodesta 1975 sillan kunto puolestaan luokiteltiin hyväksi.⁴¹ Närpes Nybro siirtyi vuonna 1988 Närpiön kaupungin omistukseen, sillä maantie 6761 tuli kaupungin kaavatieksi. Silta jäi kuitenkin Vaasan tiepiiriin ylläpidettäväksi, sillä sen hoitaminen olisi tuottanut kustannuksia kaupungille.⁴²

Vuonna 1992 Närpes Nybrolla suoritettiin liikennelaskenta. Sillalla oli tuolloin 8,0 tonnin kokonaispainorajoitus. Ennen vuotta 1988, jolloin Vassbro valmistui noin kilometrin päähän Nybrosta, Närpes Nybrolla liikennöi kevyitä ajoneuvoja 3127 kappaletta vuorokaudessa ja raskaita ajoneuvoja 192 kappaletta vuorokaudessa. Vuonna 1991 sillalle säädettiin 8,0 tonnin kokonaispainorajoitus, sillä haluttiin suojella sillan tukirakenteita. Vuodesta 1992 sillalla liikennöi vain kevyt autoliikenne, sillä Vassbron valmistuminen siirsi raskaat ajoneuvot pois Närpes Nybron kannelta. Tällöin vuorokausittainen liikenne oli noin 1100 ajoneuvoa.⁴³

Närpes Nybrolle teetettiin suunnitelma pohjapadon ja kalatien rakentamiseksi vuonna 1995. Pohjapato suunniteltiin sillan puuperustuksien suojelemiseksi. Sillan hirsiarinan pitäisi olla kaikissa tilanteissa vedenpinnan alapuolella, jotta sen lahoaminen saataisiin estettyä. Suojaamisen vuoksi vedenpinta olisi nostettu vähintään +0.90 metrin tasoon ja se olisi pysynyt samalla tasolla kaikissa

³⁶ Mob. Kommunstyrelsen i Närpes: Närpes nybro som museiojekt. 22.9.1981.

³⁷ Mob. Kommunstyrelsen i Närpes: Närpes nybro som museiojekt. 22.9.1981. Jälkihuomautus lisätty 25.9.1981.

³⁸ Mob. Tie- ja vesirakennuslaitos. Esitys museosillaksi. 8.12.1981.

³⁹ Kts. Esim. Liimatainen 2007.

⁴⁰ Tiehallinnon siltarekisteri: Nybro, Pori-Vaasa valtatie n:o 8, sillan n:o V-329 2.5.1969. Nybro, Pjela-Närpiö maantie, sillan n:o V329. 28.12.1972. Nybro, Ståbacka-Närpiö maantie, sillan n:o V329.IX 1975.

⁴¹ Tiehallinnon siltarekisteri: Nybro, Ståbacka-Närpiö maantie, sillan n:o V329. 13.12.1977.

⁴² Mob. Kiinteistörekisterin tietoja 28.09.2006 ja henkilökohtainen tiedonanto Vaasan tiepiiriin siltaprojekti vastaavalta Juhani Rannalta 28.8.2009 Minna Karttuselle.

⁴³ Mob. Vaasan tiepiiriin k-pito 15.5.1992.

tilanteissa. Padon rakentaminen olisi muuttanut Närpiönjoen veden laatua ja parantanut kalojen liikkumismahdollisuuksia. Padon yhteyteen suunniteltiin kalaporras, jonka kautta kalat olisivat päässeet paremmin liikkumaan. Pohjapato suunniteltiin rakennettavaksi heti sillan alapuolelle, jolloin sillan vanhaa kivipatoa olisi voitu hyödyntää. Näin myös maisemalliset muutokset olisivat jääneet pieniksi.⁴⁴ Suunnitelmat eivät kuitenkaan toteutuneet, sillä ne olisivat tulleet liian kalliiksi ja hankaliksi toteuttaa.⁴⁵

Vuonna 2005 Närpes Nybro päällystettiin asfalttibetonilla.⁴⁶ Tätä lukuun ottamatta siltaa ei ole korjattu 1900-luvun lopulla. Vaasan Vesi- ja ympäristöpiiri on tehnyt kaksi siltaa koskevaa suunnitelmaa, jotka koskivat patoa ja kalatietä. Aikaisemmin sillalla oli pato, joka sääтели vedenkorkeutta, mutta Vaasan tiepiirin huoltaessa siltaa ei patoa ole ollut.⁴⁷ Pienenä uhkana tulevaisuudessa ovat sillan maatumien puuarinat, jotka ovat heikentyneet. Vuoden 2006 selvityksen perusteella Närpes Nybro on hyvässä kunnossa, eikä sen olemassaoloon kohdistu erityisiä uhkia.⁴⁸ Silta on luokiteltu osaksi valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä.⁴⁹

5. YHTEENVETO

Närpiö on keskiajalla alkunsa saanut paikkakunta. Närpiön läpi kulki Pohjanmaan rantatie, joka mainitaan Jaakko Teitin luettelossa 1550-luvulta. Suomen vanhimmat käytössä olevat kivisillat ovat Espoonkartanon silta vuodelta 1777 ja Tuovilan silta vuodelta 1781. Nämä sillat rakennettiin kylmämuuraustekniikalla. Närpes Nybro rakennettiin ylittämään Närpiönjoki vanhan postitien varrelle vuonna 1842. Tätä ennen suunnilleen samalla paikalla oli Finnbyn puinen silta, joka rakennettiin viimeistään 1600-luvun alussa. Finnbyn puista siltaa käytettiin paljon, sillä liikenne oli vilkasta Pohjanmaan rantatiellä. Silta tuli aikaa myöten kalliiksi, sillä sitä piti kunnostaa vuosittain. Tämän vuoksi vuonna 1826 ryhdyttiin suunnittelemaan uutta pysyvämpää siltaa.

Vaasan läänin kuvernööri määräsi närpiöläisten vastuulle uuden sillan rakentamisen vuonna 1939. Samana vuonna C.F Favorin suunnitteli sillan piirustukset. Seuraavan vuonna pidettiin sillan rakentamisesta urakkahuutokauppa ja urakan sai Georg Eberhard Pychlau. Hänen arvionsa työn kustannuksista oli 21 900 kruunua. Pychlaun apuna rakentamisessa toimi Jakob Lillqvist. Nybrossa

⁴⁴ Vaasan tiepiiri. Vaasan vesi- ja ympäristöpiirin suunnitelma Närpes Nybron Pohjapadosta. Suunnitelmaselostus.

⁴⁵ Henkilökohtainen tiedonanto Vaasan tiepiirin siltaprojekti vastaavalta Juhani Rannalta 28.8.2009 Minna Karttuselle.

⁴⁶ Mob. Museotiet ja –sillat. Vaasan tiepiirin perinneyhdysenkilö Markku Saha 14.7.2006.

⁴⁷ Henkilökohtainen tiedonanto Vaasan tiepiirin siltaprojekti vastaavalta Juhani Rannalta 28.8.2009 Minna Karttuselle.

⁴⁸ Mob. Museotiet ja –sillat. Vaasan tiepiirin perinneyhdysenkilö Markku Saha 14.7.2006.

⁴⁹ <http://www.nba.fi/rky1993/maakunta15.htm>

oli erikoista sen uusi rakennustekniikka, sillä kivet hiottiin tasaisiksi Bölen graniitista ja muurattiin uudella tavalla. Närpes Nybron lopputarkastus pidettiin 1.10.1842, jossa todettiin, että silta oli huolellisesti tehty ja hyvännäköinen. Tämän jälkeen Pychlau veloitettiin kuitenkin korjaamaan sillan kaiteet piirustusten suunnitelmien mukaisiksi.

1960- ja 1970-luvulla sillan kunto luokiteltiin hyväksi ja vuodesta 1975 sillan kuntoa pidettiin hyvänä. Vuonna 1977 Närpes Nybrosta tuli sillan uusi nimi, sillä aikaisemmin siltaa oli kutsuttu nimellä Nybro. Vuonna 1981 silta Nybro otettiin Tiehallinnon museokohteeksi. Taustalla oli Tie- ja vesirakennuslaitoksen perinnetyö, jonka tarkoituksena oli muodostaa kokoelma museoteistä ja -silloista. Museoimisen perusteena oli sillan erikoinen rakennustyyli ja massiivinen koko. Närpes Nybro myös sijaitsee keskellä Närpiönjoen kulttuurimaisemaa.

Närpiöön valmistui Vassbron silta vuonna 1988, joka vähensi liikennettä Närpes Nybrolla. Vuodesta 1991 Nybrolla liikennöi vain kevyt autoliikenne, sillä sillan kokonaispainorajoitusta pienennettiin. Vuonna 2005 Närpes Nybron yli menevä tie päällystettiin asfalttibetonilla. Närpes Nybro on nykyään hyvässä kunnossa, eikä sen olemassaoloon kohdistu erityisiä uhkia.

Tämän historiaselvityksen myötä on perusteltua säilyttää Närpes Nybro Tiehallinnon museokohteena tulevaisuudessa. Historiaselvityksen myötä Närpes Nybron tietoarvo nousee ensimmäiseen luokkaan. Kohteen säilyneisyysarvo on luokiteltu hyväksi.⁵⁰ Tiehallinnon museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikan⁵¹ mukaan Närpes Nybro sijoittuu tieliikennehistoriallisesti 1800-luvun maantieverkon täydennykseen, jossa se edustaa kivistiloja. Närpes Nybro sijaitsee valtakunnallisesti merkittävässä kulttuuriympäristössä Närpiönjoen varrella. Lisäksi se edustaa 1800-luvun uutta kivistilojen muuraustekniikkaa. Närpes Nybro on Tiehallinnon vanhin museosiltakohde, jossa on käytetty laastia muuraukseen. Tiehallinnon vastaavaa aikakautta kuvaavat viisi kivistiltoa ovat pysyvästi säilytettäviä siltoja ja rakenteeltaan ja kooltaan erilaisia kuin Närpes Nybro, jossa on kolme aukkoa.⁵²

⁵⁰ Liimatainen 2007, 124.

⁵¹ Liimatainen 2007, Liite 5. Kokoelmapolitiikka 1.2.2007

⁵² Liimatainen 2007. Liite 7. Museosiltöjen arvoluokitus, tallennusluokat ja toimenpide-esitykset.

6. Lähteet

Mobilian arkisto

- Mob. Närpes kommunstyrelsen sammanträdesprotokoll 10.9.1981.
Mob. Kommunstyrelsen i Närpes: Närpes nybro som museiojekt. 22.9.1981.
Mob. Kommunstyrelsen i Närpes: Närpes nybro som museiojekt. 22.9.1981. Jälkihuomautus lisätty 25.9.1981.
Mob. Tie- ja vesirakennuslaitos. Esitys museosillaksi 8.12.1981.
Mob. Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelista vastaan 1555-1556. (kopio)
Mob. Kiinteistörekisterin tietoja 28.09.2006.
Mob. Museotiet ja –sillat. Vaasan tiepiirin perinneyhdyshenkilö Markku Saha 14.7.2006.

Museovirasto

Kuva-arkisto

Tiehallinto

Tiehallinnon siltarekisteri:

- Nybro, Pori-Vaasa valtatie n:o 8, sillan n:o V-329 2.5.1969.
Nybro, Pjelas-Närpiö maantie, sillan n:o V329. 28.12.1972.
Nybro, Ståbacka-Närpiö maantie, sillan n:o V329.IX 1975.
Nybro, Ståbacka-Närpiö maantie, sillan n:o V329. 13.12.1977.

Vaasan tiepiiri:

Vaasan vesi- ja ympäristöpiirin suunnitelma Närpes Nybron Pohjapadosta. Suunnitelmaselostus.

Tutkimuskirjallisuus:

- | | |
|-----------------------------------|--|
| Finbyboken om en by i Närpes 1989 | Finbyboken om en by i Närpes. Finby byförenings. Närpes 1989. |
| Haavisto 1997 | Tokeroteitä ja moottoriväyliä. Tiet ja tieliikenne Vaasan läänissä 1808-1995. <i>Pohjanmaan kautta</i> . Tiemuseon julkaisuja. Gummerrus Kirjapaino Oy Jyväskylä 1997. |
| Koponen 1983 | Koponen, Kyösti: <i>Maantiesiltakannan kehitys Suomessa</i> . Valtion painatuskeskus Oy Helsinki 1983. |
| Liimatainen 2007 | Liimatainen, Kirsi: <i>Tiehallinnon museotiet ja -sillat</i> . Museokohdeselvitys. 11/2007. Tiehallinto. |
| Nordlund 1931 | Nordlund, K.J: <i>Blad ur Närpes historia del 2. Närpes 1931</i> . |

- Närpesboken 1953 Närpesboken. Närpes kommuns förlag, Närpes 1953.
- Masonen 1999 Masonen, Jaakko: Kirkon, kruunun ja kansan tiet keskiajalla. *Maata, jäätä kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Tielaitos. Edita Helsinki 1999.
- Salminen 1997 Salminen, Tapio: Pohjanmaan tiet ja tieverkko vuoteen 1635. *Pohjanmaan kautta*. Tiemuseon julkaisuja. Gummerrus Kirjapaino Oy Jyväskylä 1997.
- Sidbäck 1974 Sidbäck, Börje: Byggnadsskicket. *Närpes igår och idag*. Åbo Förlags AB Sydvästkusten 1974.
- Siltojemme historia 2004 *Siltojemme historia*. Julkaisija Suomen rakennusinsinöörien Liitto RIL ry. Otavan Kirjapaino Oy 2004.
- Suomenmaa 5 Suomenmaa 5. Maantieteellis-yhteiskunnallinen tieto- ja hakuteos. WSOY Porvoo/Helsinki 1973.
- Tie yhdistää 1986 *Tie yhdistää*. Tiemuseotoimikunta. Toimitus Sälejoki-Hiekkänen, Leena, Heinonen, Jaakko, Virpimaa, Rismo. Valtion painatuskeskus 1986.
- Viertola 1974 Viertola, Juhani: Autonomian ajan alkupuoli vuoteen 1875. *Suomen teiden historia I. Pakanuuden ajalta Suomen itsenäistymiseen*. Tie – ja vesirakennushallitus. Esan Kirjapaino Oy Lahti 1974.

Sähköiset lähteet:

<http://www.nba.fi/rky1993/kohde1541.htm> (Tarkasteltu viimeksi 15.6.2009.)

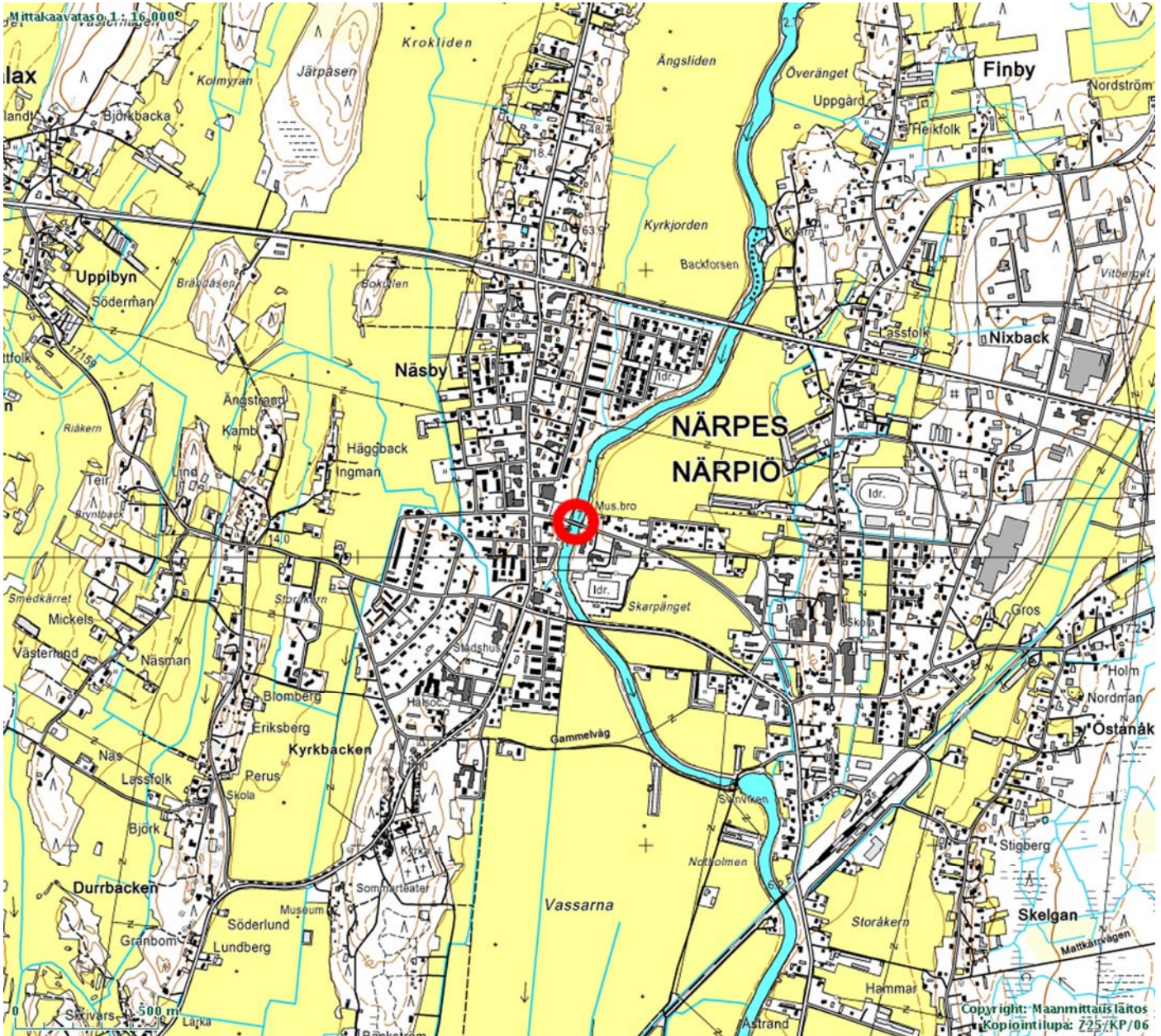
<http://www.nba.fi/rky1993/kohde1540.htm> (Tarkasteltu viimeksi 15.6.2009.)

<http://www.nba.fi/rky1993/maakunta15.htm> (Tarkasteltu viimeksi 25.8.2009)

Liite 1. Närpes Nybron vaiheet

<u>AIKA</u>	<u>TAPAHTUMA</u>
1348	Närpiön pitäjä mainittiin ensimmäisen kerran
1500–1600- lukujen vaihde	Finnbyn puusilta rakennettiin
1777	Vanhin suomalainen kivisilta rakennettiin
17.3.1826	Närpiön kyläkokouksessa pohdittiin pysyvän sillan rakentamista
13.7.1839	Vaasan läänin kuvernööri määräsi närpiöläisten tehtäväksi uuden sillan rakentamisen
1939	C.F Favorin suunnitteli sillan piirustukset
17.2.1840	Pidettiin urakkahuutokauppa sillan rakentamisesta
1.10.1842	Närpes Nybro valmistui
1977	Nybro sai nimen Närpes Nybro
1982	Silta päätettiin museoida
1988	Vassbro valmistui ja Närpes Nybro siirtyi kunnan omistukseen
1992	Sillalla liikennöi kevyt autoliikenne
1995	Teetettiin suunnitelma pohjapadon rakentamisesta
2005	Silta päällystettiin asfalttibetonilla
2006-2007	Tiehallinto teetti Mobilialla arvion museoteiden ja –siltöjen historia-arvosta, uusi kokoelmapolitiikka. Todettiin, että Närpes Nybrosta puuttuu tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus.
2009	Mobilia tekee historiaselvityksen Närpes Nybrosta

Liite 2. Närpes Nybron sijainti kartalla



Lähde: Mobilia

Liite 3. Närpes Nybro vuodelta 1973.



Lähde: Museoviraston kuva-arkisto. Valokuvannut K. Lindberg vuonna 1973.

Liite 4. Närpes Nybro vuodelta 1911.



Lähde: Museoviraston kuva-arkisto. Valokuvannut Gösta Carlsson vuonna 1911.