

MOBILIA / TIEHALLINTO

Museoteiden ja -siltojen

tietoarvon nostaminen

Kangasala 17.8.2007

HuK Ilkka Kurkela

ilkka.kurkela@helsinki.fi

Porrassalmen tie

Historia- ja museokohdeselvitys



Sisällysluettelo

1. JOHDANTO	3
1.1. Tavoite ja kysymysten asettelu	3
1.2. Aiempi Porrassalmen tien tutkimus ja aineisto	3
1.3. Tutkimuksen aikataulu ja rakenne	4
2. PORRASSALMEN TIEN HISTORIA: TIETOARVON PARANTAMINEN	5
2.1. Talvitienä jo 1500-luvulla, kesätieksi raivattiin viimeistään 1600-luvulla	5
2.2. Porrassalmen taistelu vuonna 1789	8
2.3. Tie suositussa käytössä 1800-luvun alkupuolella	10
2.4. Maantiekseksi vuonna 1921 ja valtatieksi vuonna 1938	11
2.5. Myöhemmät vaiheet, museoiminen ja parannustoimenpiteet	12
2.5. Tulevaisuuden näkymiä ja kohteen arviointeja	14
3. TIELIIKENNEHISTORIAALLINEN ARVO	14
3.1. Manttaalikivi tien varrella	15
3.2. Historialliset rakennukset tien varrella	16
4. SÄILYNEISYY SARVO	17
4.1. Tien suuntaus	17
4.2. Tien päällysteet ja rakenne	17
5. YHTEENVETO	19
LÄHTEET JA KIRJALLISUUS	21
LIITTEET	24
Liite 1. Museokohteiden kokoelmapolitiikasta	24
Liite 2. Porrassalmen tien vaiheet	25
Liite 3. Sijainti kartalla	26
Liite 4. Historiallinen manttaalikivi tien varrella	27
Liite 5. Porrassalmen museotie Kaakkois-Suomen tiepiirin museoesitteessä v. 1996	28
Liite 6. Esimerkkikartta 1800-luvulta	29
Liite 7. Tien museo-opastekyltti	30
Liite 8. Kohdekortin tiedot teoksessa Liimatainen 2007	31

1. JOHDANTO

1.1. Tavoite ja kysymysten asettelu

Tarkastelen tässä tutkimuksessa Mikkelin kunnassa sijaitsevaa¹ Porrassalmen tietä, joka on valittu Tiehallinnon museokohteeksi vuonna 1982. Kirsi Liimataisen tekemässä ”Tiehallinnon museotiet ja -sillat” (2007) selvityksessä Porrassalmen museotien tietoarvo todettiin vähäiseksi, minkä vuoksi kohde arvoluokitettiin ”määräaikaisesti säilytettäväksi museokohteeksi”.² Liimatainen esitti jatkotoimenpiteeksi historiaselvityksen tekemistä Porrassalmen tiestä, jotta kohde voitaisiin nostaa pysyvästi säilytettävien” museokohteiden joukkoon tai poistaa museokohteena. Tutkimuksen tärkein tavoite on siis parantaa kohteen tietoarvoa sen historiaa selvittäen.

Tiehallinnon museokohteet on arvoluokiteltu museokohteiden kokoelmapolitiikan mukaisesti.³ Tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo ovat ne kolme kriteeriä, joiden avulla museokohteet voidaan kategorisoida pysyvästi säilytettäviin, määräaikaisesti säilytettäviin tai seulottaviin (poistettaviin) kohteisiin. Liimatainen arvioi selvityksessään Porrassalmen tiellä olevan sekä tieliikennehistoriallista arvoa että säilyneisyysarvoa.⁴ Liimataisen tulokset toimivat tutkimukseni lähtökohtana ja tässä tutkimuksessa selvitän pitävätkö nämä arviot paikkansa. Keskityn siis pääosin tien historian kuvaamiseen aina tien alkuajoista nykypäivään asti.

Tavoitteena on siten saada vastaus siihen, onko Porrassalmen tie riittävän arvokas museokohde säilyttämisen kannalta. Kohteesta selvitetään, onko sen historiasta tarpeeksi tietoa ja edustaako se jotakin tiettyä tieliikennehistoriallista vaihetta valtakunnassa. Tämän tutkimuksen pohjalta tiehallinto tekee jatkotoimenpidesuunnitelman kohteen osalta, joten selvitys luo myös pohjan tien pitkäjänteiseen kunnossapitoon.

1.2. Aiempi Porrassalmen tien tutkimus ja aineisto

Porrassalmen tietä koskeva aiempi tutkimuskirjallisuus liittyy pääosin paikalla käytyyn taisteluun Kustavin sodan aikana 13.6.1789.⁵ Itse tiestä ja sen tieliikennehistoriallisesta merkityksestä löytyy vähemmän tutkimusta. Mainintoja tiestä sen sijaan löytyi runsaasti yleisistä tiehistoriaa koskevista teoksista.⁶

¹ Tarkemmin sijainnista ks. kartta, liite 3.

² Tarkemmin selvityksestä ks. Liimatainen 2007.

³ Museokohteiden kokoelmapolitiikka on muodostettu Tiehallinnon esine- ja kuvakokoelmien kokoelmapolitiikkojen pohjalta, Liimatainen 2002, 15-16 ja 2003, 21-23.

⁴ Liimatainen 2007, 74; ks. myös lähtötiedot Porrassalmen tien kohdekortista, liite 8.

⁵ esim. Brakel 1994 ja Toiviainen 1980.

⁶ esim. Sälejoki-Hiekkänen 1986, Viertola 1974, Pakarinen 1994.

Arkistoaineiston ja tutkimuskirjallisuuden lisäksi tärkeätä taustoitusta minulle antoi Kaakkois-Suomen tiepiirin pitkäaikainen perinneyhdyshenkilö ja rakennusmestari Olavi Pakarinen, jota sain tilaisuuden haastatella Kimmo Levän kanssa 14.6.2007. Pakarinen antoi myös aiheeseen liittyvää aineistoa käyttööni, kuten hänen kirjoittamansa lehtiartikkelin aiheesta.⁷ Pakarisen tiedot täydensivät hienosti Liimataisen museokohdeselvityksen lähtötietoja. Kuvalähteet löysin Suursavon museon kuva-arkistosta, Mobilian arkistosta, Internetistä sekä kirjallisuudesta. Jyväskylän maanmittausarkiston kartta-aineiston⁸ avulla selvitin tien linjauksen kehitystä. Lisäksi kuvasin kohdetta omilla maastotutkimuskäynneilläni.

Sovellan materiaaliin historian tutkimuksen lähdekriittisiä menetelmiä. Tutkimukseni taustalla toimii museokohteiden kokoelmapolitiikka, jota on selvitetty tarkemmin liitteessä 1.

1.3. Tutkimuksen aikataulu ja rakenne

Porrassalmen tien tutkimus pyrkii korjaamaan puutteet kohteen tietoarvossa, jota esitettiin parannettavaksi museokohdeselvityksessä 2007. Porrassalmen tutkimus tehtiin projektityönä kesällä 2007 Mobiliassa, ja projektin yhteydessä tehtiin selvitys myös Virransalmen museosillasta Mäntyharjun kunnassa. Näihin kahteen tutkimukseen oli varattu aikaa yhteensä kolme kuukautta, ja tavoitteenasettelun mukaisesti kummankin tutkimuksen pituudeksi määräytyi noin 20-30 sivua. Tavoitteena oli pyrkiä etsimään ne lähteet, joissa kerrotaan tien ja sillan historiasta, sekä kirjoittaa kohteista historiaselvitys.

Aluksi pyrin parantamaan kohteen tietoarvoa selvittämällä Porrassalmen tien historiaa kronologisesti (luku 2). Seuraavaksi arvioin lyhyesti kohteen tieliikennehistoriallista arvoa (luku 3). Tämän jälkeen analysoin pikaisesti tien alkuperäisyyttä ja säilyneisyysarvoa: kuinka tarkasti tie edustaa alkuperäistä linjaustaan ja rakennettaan (luku 4). Lopuksi kokoan tutkimuksen tulokset yhteenvetoon esittäen arvioni puolesta tai vastaan kohteen säilyttämisestä tai poistamisesta museokohteena (luku 5). Tutkimuskirjallisuuden ja lähteiden esittelyn jälkeen olen sijoittanut vielä liitteiksi erilaista Porrassalmen tiehen liittyvää aineistoa.

⁷ Pakarinen 1985. *Porrassalmen tiestä ja tien varsilta*, Avviisi, Tie- ja vesirakennuspiirin henkilöstö- ja tiedotuslehti, nro 9, syyskuu 1985.

⁸ Esimerkkikartta aineistosta, liite 6.

2. PORRASSALMEN TIEN HISTORIA: TIETOARVON PARANTAMINEN

Tässä luvussa tarkastelen Porrassalmen tien vaiheita kronologisesti. Pyrin esittämään tien keskeisimmät vaiheet ja kuvaamaan sen kehitystä aina keskiajalta nykypäivään saakka. Selvitys alkaa noin 1500-luvulta.

2.1. Talvitienä jo 1500-luvulla, kesätieksi raivattiin viimeistään 1600-luvulla

Porrassalmen tiellä on pitkä historia, ja tien kerrotaan haarautuneen Suuresta Savontiestä etelään jo 1500-luvulla talvitienä. Alueella on kuitenkin ollut asukkeja ja kulkijoita tätä aiemminkin. Pakarinen sekä Wirilander ovat kirjoittaneen alueen historian kivikautisen asutuksen alkaneen jo 8400-7600 välisenä aikana eKr. Tuolloin mannerjää vetäytyi Savon alueelta, jolloin Mikkelin harjuno tuli näkyviin. Jo muinaiset vaeltelijat hyödynsivät harjuja tuolloin ja Wirilander onkin korostanut, että alueella tiedetään olleen asutusta jo esihistoriallisesta ajasta lähtien.⁹ Vuonna 1993 Porrassalmen pellolta löytyneiden rautakauden aikaisten jäännösten perustella on voitu myös selvittää varhaisten asujen elinkeinoja ja -tapoja.¹⁰ Porrassalmen tie kulki jo varhain pitkin Mikkelin harjua, ja yhtyi näin tähän jo esihistorialliselta ajalta lähtien käytettyyn erämaareittiin.¹¹

Suuri Savontie mainitaan yleisenä tienä vuonna 1550. Tuolta ajalta on säilynyt Kuningas Kustaa Vaasan sihteerin Jaakko Teitin laatima vanhin yhtenäinen luettelo Suomen alueen teistä ja kulkureiteistä.¹² Porrassalmen tietä voidaan pitää Suuresta Savontiestä erkanevana sivuhaarana, joka suuntautui Mikkelistä etelään Porrassalmen, Ristiinan ja Savitaipaleen kautta Lappeelle, josta edelleen Viipuriin. Kesäisin päästiin helposti veneellä Lappeelle asti, mutta matkoja oli tarpeen tehdä myös maitse. Jonkinlainen kesätie alueelle raivattiin ilmeisesti jo Kustaa Vaasan kauden aikana (1523-1617), jolloin käydyn venäjäsodan aikana suursavolaiset joutuivat hoitamaan kuljetuksia Taipalsaaren Kirvesniemeen ja sieltä takaisin.¹³

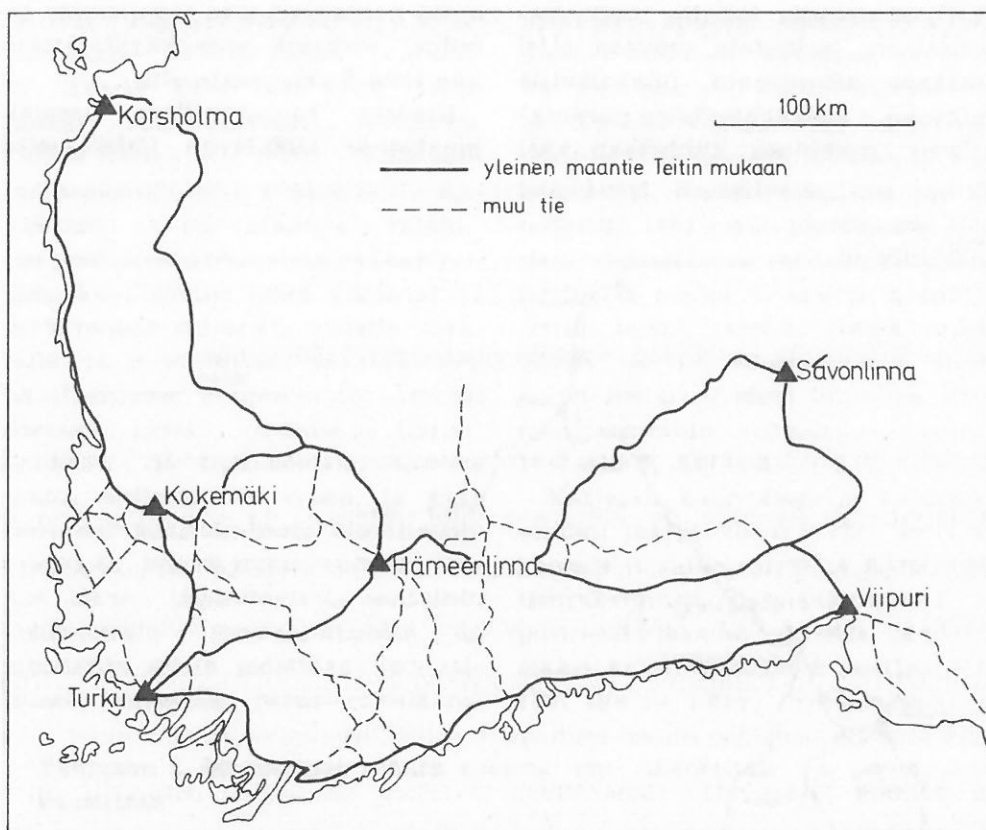
⁹ Pakarinen 1985, 4-5; Wirilander 1997, 5.

¹⁰ Wirilander 1997, 12.

¹¹ Wirilander 1982, 107.

¹² Teitti 1556, 87-88.

¹³ Wirilander, 1982, 107.



Kuva 1. 1550-luvun maantieverkko. Kartta teoksesta Viertola 1974, s 107.

Suomen alueen maantieverkko oli muutaman isoimman kaupungin varassa 1500-luvulla. Keskeisiä olivat Turku, Korsholma, Kokemäki, Hämeenlinna, Savonlinna sekä Viipuri. Mikkeli, joka sijaitsi Viipurin, Savonlinnan ja Hämeenlinnan välissä, oli kuitenkin muodostunut myös keskeiseksi kohteeksi tiestön kannalta. Porrassalmen tieosuutta ei tuolloin vielä listattu maantienä, mutta kulku-ura harjun päällä oli olemassa.

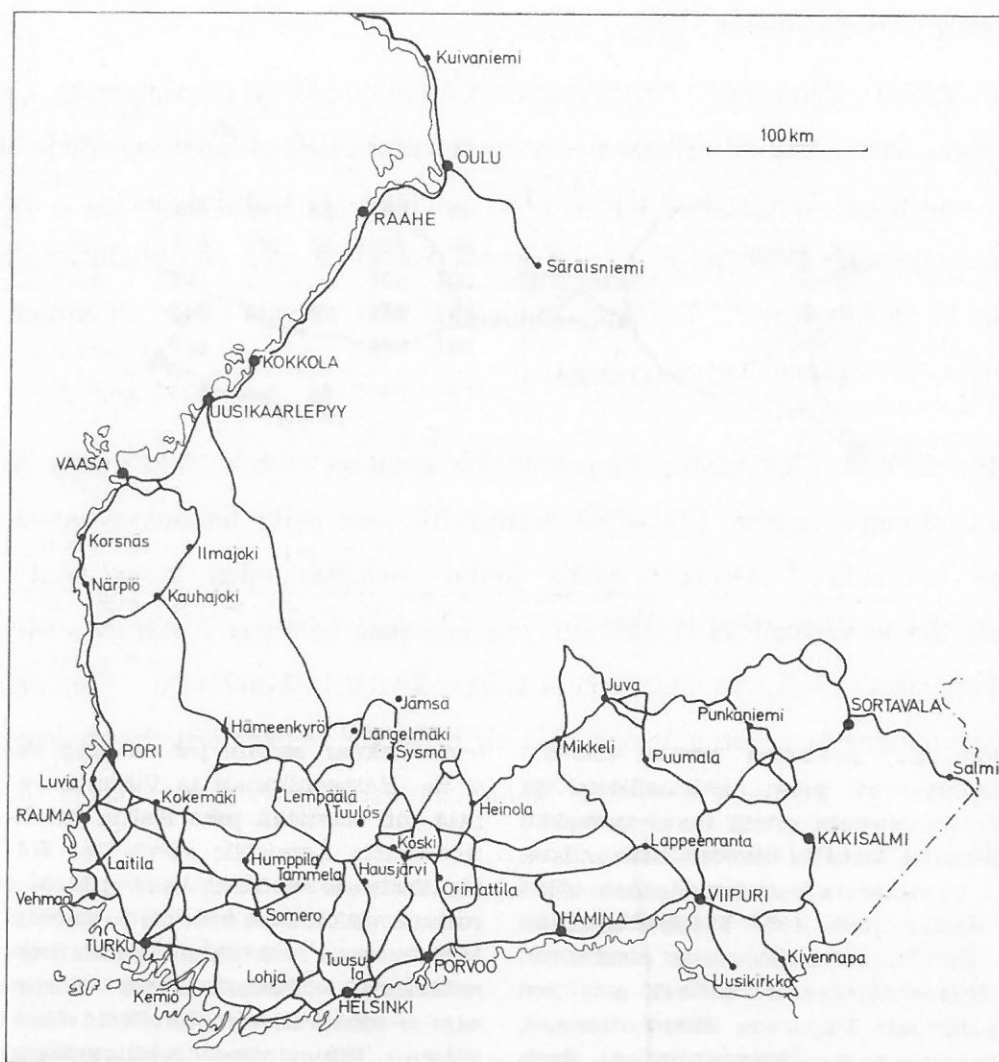
Hollantilaissyntyinen lähettiläs Adries van Wouw vieraili Suomen alueella talvella 1616, ja hän kulki tuolloin muun muassa Savitaipaleen ja Suuren Savontien välistä osuutta.¹⁴ Kesätieksi Porrassalmen uran tiedetäänkin raivatus tuolloin, eli viimeistään 1600-luvulla¹⁵, jolloin tie suuntautui Savitaipaleesta etelään mentäessä Luumäkeen ja edelleen Haminaan. Savon kauppareitit pyrittiin tuolloin suuntaamaan kohti Haminaa, minkä vuoksi Porrassalmen tiellä oli paljon käyttöä.¹⁶

¹⁴ Viertola 1974, 65.

¹⁵ Pakarinen 1985, 4; Mikkelin kaupunki:

http://www.mikkeli.fi/fi/sisalto/03_mikkeli_tieto/02_historia/08_liikennehistoriaa/01_maantieliikenteen_kehitysta_mikkelin_seudulla (luettu 11.7.2007).

¹⁶ Viertola 1974, 65.



Kuva 2. Maantiet 1600- ja 1700-lukujen vaihteessa. Kartta teoksesta Viertola 1974, s 108.

Maantieverkko oli kehittynyt ja parantunut huomattavasti 1600- ja 1700-lukujen vaihteessa, jolloin Mikkelistä johti peräti neljään suuntaan maantie. Mikeli – Lappeenranta -tie oli vilkkaasti liikennöity ja Porrassalmen tie reitin pohjoisimpana osana merkittävä.

Pakarien mukaan tietä parannettiin vielä 1740 luvun alussa, mutta Turun rauhan jälkeen yhteyksien katkettua kaakkoon, jäi tien kaakkoinen osa vuosikymmeniksi käyttämättä.¹⁷ Myös Viertola on kirjoittanut tien merkityksen vähenemisestä, kun Hamina ja Lappeenranta jäivät vuoden 1743 rauhassa Venäjän puolelle.¹⁸

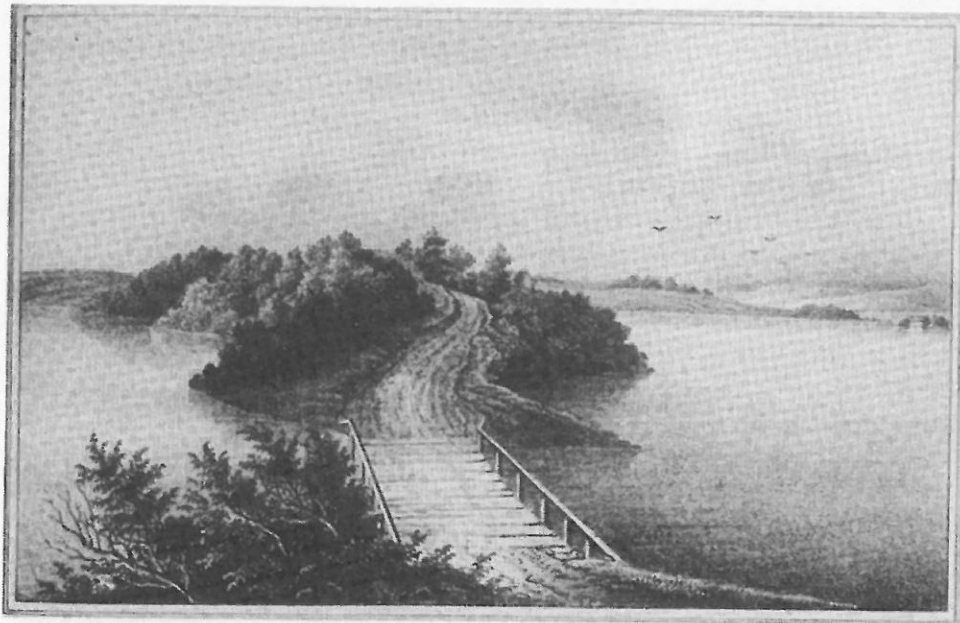
¹⁷ Pakarinen 1985, 4; Olavi Pakarien Haastattelu 14.6.2007, haastattelijoina Kimmo Levä & Ilkka Kurkela.

¹⁸ Viertola 1974, 65-66.

2.2. Porrassalmen taistelu vuonna 1789

Kustaa III:n Venäjän sodan (1788-1790) aikana tie, joka oli jo päässyt umpeutumaan, korjattiin taas kulkukelpoiseksi. Tien kunto oli heikentynyt ja Porrassalmen tietä oltiinkin sanottu jo 1750-luvun kertomuksen mukaisesti ”rängistyneeksi joskin kärryillä liikennöitäväksi sivutiekseksi”.¹⁹ Porrassalmen taistelun aikana vuonna 1789 tie oli niin huonossa kunnossa, ettei sitä pitkin arveltu voitavan kuljettaa kuin keveitä joukkoja.²⁰ Tien korjaaminen armeijan tarpeita varten oli erittäin merkittävä tien historiallisen arvon kannalta.

Kesäkuun 13. päivänä 1789 käytiin Porrassalmella kuuluisa taistelu, joka liittyy ns. Kustavin Sotaan. Ruotsi-Suomea hallitsi 1771-1792 Kustaa III, joka pyrki lisäämään kuninkaan valtaa, tavoitteenaan itsevaltius.²¹ Mikkelin pitäjä joutui sotatapahtumien keskukseksi venäläisten suunnitellessa Savon valtaamista seuraavasti: osa joukoista työntyisi Ristiinan – Mikkelin tietä, toinen osa Puumalan – Sulkavan suunnasta ja kolmas kiertäisi Savonlinnan – Rantasalmen kautta Juvalle. Ensimmäisenä tavoitteena Venäläisillä oli Mikkelin valtaaminen. Venäläisten tulo oltiin yritetty estää jo 11.6. Ristiinan Kyyrössä, mutta viholliseen verrattuna vähäinen porilaisten ja savolaisten joukko ei siinä onnistunut.²²



Rauhallinen näkymä Poro- eli Porrassalmen kuuluisalta taistelupaikalta 1800-luvun puolivälissä. – P.A. Kruskopfin kivipiirros. Museovirasto.

Kuva 3. Porrassalmen taistelupaikka. Kuva teoksesta Wirilander 1982, s. 489.

¹⁹ Viertola 1974, 65-66; Nordencreutzin kertomus vuodelta 1750, 431.

²⁰ Pakarinen 1985, 4.

²¹ Pakarinen 1985, 6.

²² Wirilander 1982, 488.

Uuteen torjuntaan päätettiin ryhtyä Mikkelin pitäjän Porrassalmella, jonne venäläiset saapuivat 13.6. vähän kello kahden jälkeen yöllä. Wirilanderin kertomana ”aamusumun vielä hämärtäessä maisemia alkoi taistelu, jossa suomalaiset yllättävän sitkeästi ja menestyksellisesti pitivät puoliaan noin kymmenkertaista vihollisjoukkoa vastaan”. Suomalaisen johtajana toimi Porin rykmentin eversti Jakob Karl Gripenberg apulaisenaan everstilutnantti Adolf Aminoff.²³



Kuva 4. Komentopaikka (maastotutkimus 21.6.2007, Kurkela)

Porrassalmen museotielle on merkitty kyltein taistelupaikan alueet, kuten mm. komentopaikan, porilaissotilaiden sekä kahden paikalla olleen tykin sijainti. Kyltit ovat kuitenkin huonossa kunnossa. Esimerkiksi kyltin ”porilaiset” tekstin o-kirjaimesta on raaputettu yläosa pois. Kyltit kaipaavat huoltoa.²⁴

Porrassalmen puolustajina oli taistelun alkaessa vain vähän yli 600 suomalaista, ja heidän tarvikkeensa loppuivat melko nopeasti; 17 tuntia kestäneessä taistelussa ennättivät suomalaiset ampua jo varusteidensa nappejakin ammusten loppuessa. Suomalaiset saivat taistelujen aikana onneksi myöhemmin vahvistusmiehistä ja kykenivät siksi pitämään Porrassalmen hallussaan. Torjuntavoitto oli erittäin merkittävä sodan lopputuloksen kannalta.²⁵

Porrassalmen taistelulla oli ratkaiseva merkitys Savon koko kesäsodan kululle ja tulokselle. Se oli tärkeä viivytystaistelu, joka antoi joukoille aikaa hankkia miehistö- ja tarviketäydennystä sekä järjestäytyä uudelleen. Kuitenkaan venäläisten tuloa Mikkelin kirkonkylään se ei lopullisesti

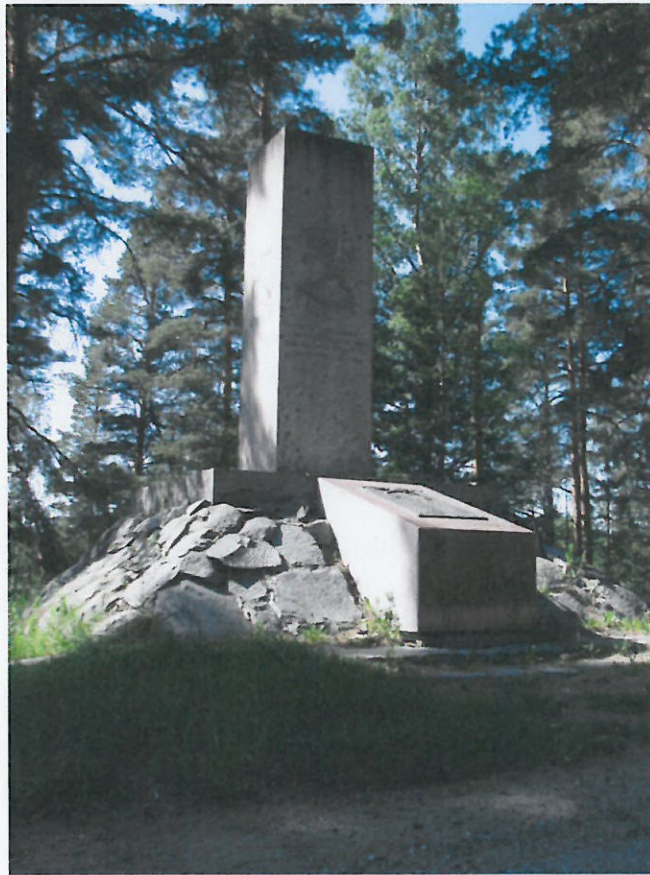
²³ Wirilander 1982, 490.

²⁴ Kurkela, maastotutkimus, 21.6.2007.

²⁵ Wirilander 1982, 492.

estänyt, vaan uudessa hyökkäyksessä Porrassalmelle noin viikon kuluttua vihollista ei onnistuttu pysäyttämään.²⁶

Porrassalmen harjulla käydyn taistelun johdosta tien varrelle on pystytetty muistokivi vuonna 1923.²⁷ Taistelu on saavuttanut niin suuren maineen, että Mikkeliin on sijoitettu Kaupunginvaltuuston päätöksellä 50-vuotisjuhlissaan 11.2.1925 pystyttää kaupungin Kirkkopuistoon haudattujen Porrassalmen taistelussa kaatuneiden muistokiven.²⁸ Porrassalmen taistelualue mainittiin myös kahdessa 1800-luvun lopun Suomen matkaoppaassa alueen historiallisen taistelun johdosta.²⁹



Kuva 5. Porrassalmen taistelun muistokivi (maastotutkimus 21.6.2007, Kurkela)

2.3. Tie suositussa käytössä 1800-luvun alkupuolella

Kustaa III:n venäjäsodan jälkeen Mikkelistä Lappeenrantaan kulkeva tie, jonka varrella Porrassalmen tieosuus sijaitsee, pysyi Viertolan mukaan matkustajien suosiossa aina 1860-luvulle

²⁶ Wirilander 1982, 492; ks. Porrassalmen taistelusta enemmän esim. Brakel 1994 ja Toiviainen 1980.

²⁷ Sälejoki-Hiekkänen ym. 1986, 102.

²⁸ Mikkelin kaupunki:

http://www.mikkeli.fi/fi/sisalto/03_mikkeli_tieto/02_historia/16_muita_historiallisia_tapahtumia/07_muistomerkkeja_ja_patsaita (luettu 11.7.2007).

²⁹ Ramsay 1895, 198 & 211; Suomen matkailijayhdistys 1890, 105.

asti.³⁰ Toisaalta vuonna 1895 ilmestyneen Suomen matkaoppaan mukaan reitti Mikkelin ja Lappeenrannan välillä on mukavinta kulkea nimenomaan vesiteitse.³¹ Tästä voidaan otaksua, että tie lienee ollut vuosisadan lopulla kohtalaisen vähäisessä käytössä, kun vesireittiä suositellaan matkaoppaassa ensisijaisesti. Jyväskylän maanmittauslaitoksen arkistojen kartoista kulku-ura on kuitenkin havaittavissa myös 1800-luvulla.³²

Toisaalta matkaoppaassa myös mainitaan, että Mikkelin ympäristöllä on ”etelään päin Ristiinan kirkolle vievän väylän varrella mainittavaa luonnonihanuutta.”³³ Samoin Lappeenrannan kulkureittien yhteydessä oppaassa mainitaan Lappeenranta – Mikkeli reitille seuraava vaihtoehto: ”Taipalsaaren kautta Savitaipaleen kirkolle josta maateitse Ristiinan pitäjän kautta ja porrassalmen taistelutantereen ohi Mikkeliin”.³⁴ Myös Suomen matkailuliiton teoksessa Matkasuuntia Suomessa 1888-1890 kuvataan sama reitti Porrassalmen väylää kulkien. Matkaoppaiden reittiselvitysten perusteella tie on varmasti ollut ainakin kohtalaisen kulkukelpoisessa kunnossa 1800-luvun lopulle tultaessa. Ajalta on säilynyt oheinen kuva Suur-savon museon kuva-arkistoissa.



Kuva 6. Porrassalmi vuonna 1899. Tie on kärryillä liikuttavassa kunnossa. Lähde: Suur-Savon museo.

2.4. Maantiekseksi vuonna 1921 ja valtatieksi vuonna 1938

Uusittu tielaki 1918 eli itsenäisyyden ensimmäinen ajan tielaki muutti merkittävästi valtakunnan tienpitoa. Sen nojalla yleisten teiden tienpito siirrettiin talonpoikien vastuulta valtiolle.³⁵ Tämän lain

³⁰ Viertola, 1974, 180.

³¹ Ramsay 1895, 198 (käytössä näköispainos 1982).

³² Jyväskylän maanmittauslaitoksen arkisto, esimerkkikartta liitteenä 6.

³³ Ramsay 1895, 197 (käytössä näköispainos 1982).

³⁴ Ramsay 1895, 211 (käytössä näköispainos 1982).

³⁵ esim. Antila 1992, 15.

mukaisesti Mikkelin-Lappeen -tie muutettiin vuonna 1921 maantiekseksi.³⁶ Uuden lain myötä myös Porrassalmen tiellä sijaitsevan manttaalikiven merkitys jäi historiaan.³⁷

Vuonna 1938 suoritetussa tiestön luokituksessa Porrassalmen tie sai valtatie arvon ja järjestysnumeron 13. Tiestön luokituksen taustalla toimi Kyösti Kallion johtama kulkulaitoskomitea. Tieluokituksessa maantiet luokiteltiin valtateihin sekä A-, B- ja C-luokan kantateihin. Uutta oli valtateille ja A-luokan kantateille annetut numerot.³⁸ Tieluokitus oli Grönroosin mukaan merkittävä siirto kohti tieverkon systemaattista luokittelua ja rakentamista. Numerointi järjestelmä on säilynyt muuttumattomana näihin päiviin asti. Suurin reformi tehtiin vasta vuonna 1996, jolloin suuremmassa määrin muutettiin valtateiden numerointia ja määrättiin koko joukko reittejä uusiksi kantateiksi. Porrassalmen tielle valtatie arvon saaminen tarkoitti, että tie oli valtakunnallisesti erittäin merkittävä.³⁹

2.5. Myöhemmät vaiheet, museoiminen ja parannustoimenpiteet

Valtatietä parannettiin 1950-luvun lopulla, ja Porrassalmen harjun kautta kulkeva noin 7 kilometrin osuus jäi uuden tien valmistuttua paikallistieksi vuonna 1960.⁴⁰ Liikennöinti jäi kuitenkin kohtalaisen vilkkaaksi ja maastotutkimusten perusteella alueella on liikennettä kohtalaisen paljon.



Kuva 7. Porrassalmi 50-luvulla. Lähde: Suur-Savon museo.

³⁶ Pakarinen 1985, 4.

³⁷ ks. manttaalikivestä enemmän: luku 3 ja liite 4.

³⁸ Grönroos 2006, *Vuoden 1938 tieluokitus*: <http://www.mattigronroos.fi/Tiet/1938.htm> (luettu 16.8.2007).

³⁹ Kulkulaitoskomitea-Valtatiekomitea, pöytäkirjat. KomA. 540:352. F5 27/III. Kansallisarkisto; Grönroos 2006, *Vuoden 1938 tieluokitus*: <http://www.mattigronroos.fi/Tiet/1938.htm> (luettu 16.8.2007); Olavi Pakarisen Haastattelu 14.6.2007, haastattelijoina Kimmo Levä & Ilkka Kurkela.

⁴⁰ Pakarinen 1985, 4.

Pakarinen on kirjoittanut erään tiemestarin haastatteluun perustuen tien parannustoimenpiteistä seuraavasti: Parannustoimenpiteinä on tehty uudella tieltä poistetulla öljysoralla päällystäminen vuonna 1969. Sivuojat on kaivettu ja linja-autopysäkit rakennettu vuonna 1980. Suuntausta ei ole parannettu eikä muutettu missään vaiheessa. Porrassalmen tie valittiin museokohteeksi 1982.⁴¹

Liikenneturvallisuutta pyrittiin parantamaan, kun tien eteläpäässä suoritettiin leikkaus- ja pengerrystöitä kesällä 1985. Työt suoritettiin tien eteläpään ja Siikasalmen liittymän välillä. Samalla koko tie päällystettiin kestopäällysteellä. Leikkaus- ja pengerrystöiden vuoksi tien ulkonäkö muuttui siinä määrin, että kyseinen noin kahden kilometrin osuus lakkautettiin museotienä.⁴² Museotoimikunnan neuvottelumuistiossa 5.6.1986 on todettu, kuinka ”tien parantamisen vuoksi päätettiin rajata museotieosuus välille Moisio-Siikasalmi”. Tämän osuuden pituudeksi jäi 4,8 km.⁴³ Tien eteläosan korjaukset aiheuttivat pelkoa tien tulevaisuudesta:

Länsi-Savo 27.7.-85 **Porrassalmen museotietä tuhotaan**

Vanha Porrassalmen tie muutuu museotieksi v. 1986 alusta. TVL:n Mikkelin piirissä tämä on pantu merkille ja nyt kun sillä vielä on ”vapaat kädet” on aloitettu tien ”kunnostaminen”. Luonnonystävät menkää katsomaan tien itäpäätä välillä Siikasalmen tienhaara-Lappeenrannan valtatie! Kauhuri kaivaa tien vierä, koulun mäkeä räjäytetään parhaillaan, samoin legendaarista Päivämäkeä vähän idempänä. Kekkosen pellon eli historiallisen muinaiskalmistoalueen kohdalla räjäytetään myös mäkeä ja ”oikaistaan” museotietä – ulkokaarten puolelta! Historiallinen Kivisilta, joka mainitaan jo 1700-luvun vanhoissa kartoissa on ajettu pois ja tilalle on tuotu peltitötterö Myllyojan vesiä varren. Seudulla räjähtelee kuin

Porrassalmen taistelun aikana 1789. Koko tiettyö vaikuttaa mielettömältä. Eihän museotien luonteeseen kuulu sen ja maiseman särkeminen, vaan sen hienovarainen säilyttäminen. Paikkakuntalaiset pitävät koko touthua lisäksi älyttömänä ja tarpeettomana verovarojen tuhlausena. Kuka tämän on oikein keksinyt? Ovatko TVH:n pääjohtaja ja maisemanvalvoja tästä tietoisia? Kuka vastaa turhan työn kustannuksista, kuka luonnon ja museotien tuhoamisesta? Turha on TVL:n enää tämän jälkeen puhua rahojen puutteesta, kun niitä näyttää riittävän näin mielettömiin hankkeisiin. – Onko kysymyksessä suorastaan TLV:n kosto luonnonsuojelijoille ja museotiehankkeen ajajille?

LUONNONYSTÄVÄ

Länsi-Savo 11.8.-85 **Porrassalmen tie**

TVL:n Mikkelin piirissä on oltu tietoisia Porrassalmen tien kulttuuri-, sota- ja paikallishistoriallisesta arvosta, sekä siitä, että tie sijaitsee esihistoriallisesti tärkeällä alueella. Siksi piiri esittikin sitä nimettäväksi museotieksi. TVH:ssa tehtiin museotiepäätös vuoden 1982 alussa. TVH:ssa oleva museotoimikunta on laatinut ”Museotiekohteiden hoito-objeet, joita tulisi noudattaa ottaen huomioon liikenneturvallisuuden asettamat vaatimukset”. Näitä objeetteja on pyritty noudattamaan – jopa liikenneturvallisuudesta tinkimällä – tien parantamissuunnitelmaa laadittaessa. Suunnitelma on tehty

yhiteistyössä TVH:n museotoimikunnan kanssa. Mm. ko. toimikunnan eräät jäsenet kävivät viime kesänä paikan päällä tutustumassa tilanteeseen. He tulevat tekemään myös uuden tarkastuksen sitten kun työ on valmis.

Museotoimikunnan hyväksymät ovat myös ne liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet, joista on kyse leikkaus- ja pengerrystöiden kohdalla. Rakennustyön aikana ei ole poikettu hyväksytyistä suunnitelmista.

OLAVI PAKARINEN
rak.mestari, Mikkelin tie ja vesirakennuspiirin tiemuseoyhdistyksen puolesta

Länsi-Savon yleisönosastopalstan kirjoittaja oli huolestunut ja pelästynyt, että korjaustöiden yhteydessä ”Porrassalmen museotietä tuhotaan”. Yleisönosastokirjoituksessa arvioitiin, että TVH ei ole toimiensa tasalla.⁴⁴ Rakennusmestari, Mikkelin tie ja vesirakennuspiirin tiemuseoyhdistyksen Olavi Pakarinen antoi kuitenkin vastineensa kirjoitukselle, jossa hän korosti TVH:n noudattaneen

⁴¹ Pakarisen päivämätön esitelmä 1990-luvulta; ks. luku 4, jossa tarkemmin tien suuntauksesta ja säilyneisyydestä.

⁴² Olavi Pakarisen haastattelu 14.6.2007. Haastattelijoina Kimmo Levä & Ilkka Kurkela; Pakarisen päivämätön esitelmä 1990-luvulta.

⁴³ Museotoimikunnan neuvottelumuistio 5.6.1986.

⁴⁴ Länsi-Savo 27.7.1985.

tarkoin ohjeita korjaustöissä. TVH:n museotoimikunnan laatimien museotiekohteiden hoito-ohjeita pyrittiin noudattamaan mahdollisimman hyvin.⁴⁵

2.5. Tulevaisuuden näkymiä ja kohteen arviointeja

Porrassalmen tiellä ei ole maankäytöllisesti uhkia ja museokohde huomioidaan osayleiskaavan mukaan. Etelä-Savon seutukaavan kehittämissuunnitelmassa tien toivotaan säilyvän museotienä. Porrassalmi on merkittävä matkailukohde, jonka läheisyydessä on golf-kenttä ja Kyyhkylän entinen sotainvalidien kuntoutuskeskus, joka toimii nykyisin lähinnä majoitus- ja ruokailupaikkana. Alueella on tärkeät Saimaan kanava-alueen maisemalliset arvot.⁴⁶

Valtakunnallisessa museoviraston laatimassa merkittävien kulttuurihistoriallisten ympäristöjen listassa on mainittu myös Porrassalmen tie, jota on kuvattu listassa seuraavasti: ”Mikkelin maalaiskunnan puolella Porrassalmen kulttuurimaisema jatkuu laajana peltoaukeana molemmin puolin vanhaa maantietä.”⁴⁷

TVH:n kohdekortin mukaan ”Porrassalmentiellä on ja tulee olemaan matkailussa merkitystä Mikkelille, koska siihen liittyy maantieteellisesti paljon eri aikakausien historiakerrostumia.”⁴⁸ Myös tiehallinnon valtatie 13 parantamista koskevan toimenpideselvityksen mukaan Porrassalmen tie huomioidaan. Parantamistöiden toisessa vaiheessa mm. välille ”Haahkala - Porrassalmi rakennetaan meluesteet.”⁴⁹

3. TIELIIKENNEHISTORIALLINEN ARVO

Tässä luvussa arvioin tien tieliikennehistoriallista arvoa eli sitä, liittyykö kohde johonkin Suomen tieliikennehistoriallisesti merkittävään vaiheeseen. Lähtökohtaisesti Liimatainen on arvioinut tieliikennehistoriallisen arvon hyväksi. Edellisen luvun historiaselvityksen perusteella voidaankin alustavasti todeta, että Porrassalmen tie on käynyt läpi merkittäviä hallinnollisia vaiheita. Kirjoitan aluksi tien varrella sijaitsevasta manttaalikivistä, jonka jälkeen käyn läpi tien varrella sijaitsevia historiallisia rakennuksia.

⁴⁵ Länsi-Savo 11.8.1985.

⁴⁶ Etelä-Savon maakunta: http://www.esavo.fi/maakuntaliitto/seutukaava/sahkoinen_versio (luettu 11.7.2007)

⁴⁷ Museovirasto: <http://www.nba.fi/rky1993/kohde95.htm> (luettu 11.7.2007)

⁴⁸ TVH, Porrassalmentien kohdekortti 28.8.2006.

⁴⁹ Tiehallinto 2004,

http://www.tiehallinto.fi/servlet/page?_pageid=70&_dad=julia&_schema=PORTAL30&menu=4257&_pageid=71&kieli=fi&linkki=4562&julkaisu=2061.

3.1. Manttaalikivi tien varrella

Vuoden 1734 lain mukaan teiden raivaaminen ja huoltaminen sekä siltojen rakentaminen kuului manttaaliin pannuille maanomistajille. Kukin talo joutui pitämään manttaalilukunsa mukaisen tienpätkän kunnossa. Manttaali (ruots. *mantal*, 'miesluku') oli Ruotsin valtakunnassa käytetty verotusyksikkö, jonka pohjalta laskettiin tilojen verotus. Sana manttaali on siis perua ruotsin aikaisesta verotusjärjestelmästä.⁵⁰

Muistona entisaikojen tienpidosta Porrassalmen tien varrelta on yhä löydettävissä yksi kivinen tiemanttaalin rajamerkki. Tähän jakokiveen oli vuoteen 1921 saakka osoitettu kunkin talon kunnossapidettävät tieosuudet.⁵¹ Manttaalikivestä on yhä löydettävissä tekstiä, mutta teksti on vaikeasti luettavissa. Pakarisen selvityksen mukaan tiessä todennäköisesti lukee teksti ”T. TUUKKANEN KYHYHKYLÄNNIEMI NO 3”. Kivi sijaitsee hyvin lähellä tien länsipuolella noin 150 metrin etäisyydellä Annilan kartanon liittymästä. Mikäli mahdollista, museotiellä voitaisiin huomioida kyseinen manttaalikivi paremmin esimerkiksi opastekyltissä tai rakentamalla sen ympäristöön levähdyspaikka.



Kuva 8. Manttaalikivi kallellaan korostettuna Porrassalmen tien laidalla. Maastotutkimus 21.6.2007, Kurkela.

⁵⁰ Alifrosti 2006, <http://www.angelfire.com/ak5/luopa/manttaali.doc> (luettu 26.7.2007).

⁵¹ Pakarinen 1985, 4; Kaakkois-Suomen-tiepiiri, Museotiet ja -sillat Kaakkois-Suomessa 1996, 8 (painamaton versio); Manttaalikivestä enemmän liitteessä 4.

3.2. Historialliset rakennukset tien varrella

Porrassalmen tien varressa on jo keskiajalla sijainnut useita taloja. Esimerkiksi Annilan, Kyyhkylän ja Moision kartanot ovat hyvinkin varhaista perua. Seuraavaksi esittelen lyhyesti rakennuksia tien varrella.

Annila oli 1540-luvulla vielä tavallinen talonpoikaistalo. Ratsutilaksi se tuli 1760-luvulla. Tila on tullut kuuluisaksi sen vuoksi, että kirjailija Karl August Tawaststjerna kuvasi lapsuudenkotiaan Annilaa kirjassa ”Lille Karl”.⁵²

Kyyhkylän kartanon edeltäjät olivat olemassa jo 1540-luvulla, vaikka varsinainen kartano syntyikin vasta 1630-luvulla. Kyyhkylä oli von Fieand suvun omistuksessa, ja se sijaitsee kauniilla paikalla Porrassalmen harjun ja Saimaalta Mikkeliin johtavan pitkän ja kapean Surnulahden välissä. Wirilander on kirjoittanut, kuinka paikalla on ollut mitä parhaimmat kulkuyhteydet jo esihistoriallisena aikana. Yhtäältä paikalle päästiin vesireittejä ja toisaalta harju oli maitse matkaavalle selvä ja helppokulkuinen kulku-ura.⁵³ Myös 1800-luvun lopulla kirjoitetussa Suomen matkailuliiton julkaisussa kuvaillaan kuinka salmella ”Kyyhkylän herrastalo eräällä kummulla kohoaa valkeine muureineen”.⁵⁴



Kuva 9. Kyyhkylän (vas.) ja Annilan kartanot. lähteet: www.mikkeli.fi ja www.vapaussota.com.

Annilan ja Kyyhkylän lisäksi Pakarinen on maininnut, että seudun eräs komeimpia kartanoita oli aikoinaan Moisio, joka oli nimismiestalona 1530-1540-luvuilla. Myöhemmin Moisio oli kuninkaankartanona (eli voudin asuinpaikkana) 1557-1561, sitten taas nimismiestalona, ja vuodesta

⁵² Pakarinen 1985, 6.

⁵³ Wirilander 1997, 9.

⁵⁴ Suomen matkailiyhdistys 1890, 105.

1685 sotilasvirkatalona. Seudun vanhimpia ”kartanoita” oli Pellosniemi eli entinen Olkkolan ratsutila, joka oli olemassa jo 1500-luvulla ja toimi ratsutilana 1600-luvun lopulta lähtien.⁵⁵ Pellosniemen päärakennus on vanhimmilta osilta 1790-luvulta. Nykyisin Olkkolanniemessä sijaitsee viime vuosisadan alussa perustettu koulu.⁵⁶

Kuitenkin varsinaisia kartanoita edellä mainituista olivat Pakarisen mukaan vain Kyyhkylä ja Moisio. Annila ja Pellosniemi olivat ratsutiloja eli tavallista suurempia talonpoikaistiloja. Nykyiset päärakennukset on luultavasti rakennettu 1800-luvulla.⁵⁷

Koska Porrassalmen tien varrella on harvinainen manttaalikivi ja tien historiaselvitys osoittaa tien käyneen läpi merkittäviä hallinnollisia vaiheita, voidaan sen tieliikennehistoriallista arvoa pitää perustellusti hyvänä.

4. SÄILYNEISYYSARVO

Tässä luvussa tutkin sitä, miltä osin Porrassalmen tie edustaa alkuperäistä muotoaan. Tarkastelen ensin tien suuntausta ja sitten päällysrakennetta.

4.1. Tien suuntaus

Missään vaiheessa tien suuntausta ei tietävästi ole muutettu, eikä se olisi ollut mahdollistakaan, koska tie kulkee samannimisen harjun laella. Tämä on todettavissa tarkastelemalla Jyväskylän maanmittausarkiston aineistoa aina 1800-luvulta alkaen.⁵⁸ Myös aiemmat maininnat tutkimuskirjallisuudessa sekä löytämäni materiaali tukee väitettä, että tie on kulkenut samaa suuntausta pitkin koko historiansa ajan. Suuntauksen säilyminen alkuperäisenä on erityisen merkittävää ja nostaa tien säilyneisyysarvoa.

4.2. Tien päällysteet ja rakenne

Alun perin Porrassalmen kulku-uralla ei ollut erityistä päällystystä, vaan tie muovautui ja parani sen mukaan mitä enemmän reittiä käytettiin. Vanhin säilynyt valokuva Porrassalmen tiestä on vuodelta 1899 (ks. kuva sivulla 11), ja siinä on erotettavissa hiekkainen/sorainen kulku-ura. Merkittävä muutos tien pintaan tuli vuonna 1969, kun tie päällystettiin öljysoralla.

⁵⁵ Pakarinen 1985, 6.

⁵⁶ Rakennettu kulttuuriympäristö: Porrassalmen kulttuurimaisema, <http://www.nba.fi/rky1993/kohde95.htm> (luettu 27.7.2007).

⁵⁷ Pakarinen 1985, 6.

⁵⁸ Jyväskylän maanmittausarkiston kartat Porrassalmen harjun alueelta, ks. liite 6.



Kuva 10. Porrassalmen tie 1970-luvulla. Lähde: Suur-Savon museon kuva-arkisto.

Myöhemmin Porrassalmen tien museoinnin yhteydessä vuonna 1982 tien päällyste oli yhä öljysorapintainen. Ennen tien museoimista vuonna 1980 tielle kaivettiin sivuojat ja rakennettiin linja-autopysäkit. Myöhemmin, kun kesällä 1985 uusittiin tien eteläpään osuutta, koko tie päällystettiin kestopäällysteellä.⁵⁹

Tien rakennetta ei tiettävästi olla koskaan muutettu. Tien tasaukset ja kallistukset ovat säilyneet ennallaan myös 1980-luvun sivuojen kaivamisen yhteydessä. Sivuoja ainoastaan luonnollisesti syvensi tien ulkoreunaa. Kestopäällysteen laittamisen yhteydessä koko tien ulkonäkö säilyi ennallaan.⁶⁰

Kuitenkaan päällysteen vaihtumisen syystä museotie ei enää edusta täydellisesti alkuperäistä materiaaliaan. Säilyneisyysarvoa kokonaisuudessaan voidaan kuitenkin pitää hyvänä, koska tien suuntaus on pysynyt samana.

⁵⁹ Pakarisen päiväämätön esitelmä 1990-luvulta; Olavi Pakarisen haastattelu 14.6.2007. Haastattelijoina Kimmo Levä & Ilkka Kurkela.

⁶⁰ Olavi Pakarisen haastattelu 17.8.2007. Haastattelijana Ilkka Kurkela.

5. YHTEENVETO

Porrassalmen museotie on osa muinaista kulkureittiä, jonka varrella on todennäköisesti kulkenut ihmisiä jo tuhansia vuosia eKr. Yleisenä tienä se on tunnettu jo 1500-luvulla talvisin, ja kesäkäyttöön se on raivattu viimeistään 1600-luvulle tultaessa. 1700-luvun alkupuolella tie listattiin yleisenä maantienä. Turun rauhalla oli seurauksia kulkureitteihin, ja Porrassalmen tie pääsikin rappeutumaan 1740-luvun jälkeen, kun kauppareitit muuttuivat Haminan ja Lappeenrannan jäädessä Venäjän puolelle.

Myöhemmin vuonna 1789 alueella käytiin kuuluisa taistelu, ja tietä jälleen kunnostettiin. Puolustuslaitos kunnosti merkittävänä pitämänsä Porrassalmen tien armeijan liikkuvuuden näkökulmasta. Juuri tien merkitys armeijalle on keskeisin syy säilyttää tie pysyvästi museokohteena.

Tie pysyi aina 1860-luvulle asti suosittuna ja se listattiin kulkureittinä myös 1800-luvun lopun matkaoppaissa. Tultaessa 1900-luvulle tie koki merkittäviä muutoksia, kun se ensin tielain uusiutumisen myötä muutettiin maantiekseksi vuonna 1921 ja myöhemmin valtakunnan tiestön luokituksessa valtatieksi vuonna 1938. Porrassalmen tie jäi paikallistieksi, kun uusi valtatie valmistui vuonna 1960 Porrassalmen harjun länsipuolelle. Museokohteeksi Porrassalmen tiestä valittiin 1982 noin 7 kilometrin osuus, joka korjaustöiden yhteydessä lyhennettiin noin 5 kilometriin vuonna 1986.

Porrassalmen alueella on värikäs, monipuolinen ja arvokas historia, mikä puoltaa kohteen tietoarvon parantumista. Vaikka itse tiestä löysin ennen tätä tutkimusta vain mainintoja tutkimuskirjallisuudessa ja muutamia lehtiartikkeleita sekä pienimuotoisia selvityksiä, Porrassalmen taistelualueella on arvokas historia ja aluetta tulisi kehittää kokonaisvaltaisesti. Tämän tutkimuksen perusteella mielestäni Porrassalmen tien tietoarvoa voidaan pitää hyvänä, mikä puoltaa kohteen nostamista pysyvästi säilytettävien luokkaan.

Tieliikennehistoriallinen arvo Porrassalmen tien osalta on erittäin suuri. Kuten tien historian monet vaiheet osoittavat, tie on ollut osana keskeisiä vaiheita Suomen tieliikenteen kehityksessä. Tie sisältää useita historiakerrostumia aina keskiajalta nykypäivään asti. Merkittävää ja ainutlaatuista lisäarvoa tielle tuo paikalla säilynyt manttaalikivi, mikä mielestäni pitäisi suojata tieltä paremmin ja jonka historiallinen arvo pitäisi tuoda esiin museotiellä esimerkiksi perkaamalla manttaalikiven

puita ja kasvillisuutta sekä suojaamalla manttaalikivi. Kenties jatkotoimenpiteinä sen vierelle voisi myös rakentaa levähdyspisteen, ja asettaa opastekyltin kertomaan manttaalikivestä.

Mikäli tieltä halutaan dokumentoida juuri jotain tiettyä ajanjaksoa, mielestäni 1900-luvun alun uuden tielain voimaantulo ja sen mukanaan tuomat muutokset vanhaan manttaalijärjestelmään olisi perusteltu valinta. Toisaalta Porrassalmi tunnetaan juuri vuoden 1789 taistelustaan, minkä perusteella tuon aikakauden korostaminen olisi järkevää säilyttää. Yhtä kaikki Porrassalmen tien tieliikennehistoriallinen arvo on ehdottoman arvokas. Tie tulee siksi nostaa pysyvästi säilytettävien museokohteiden joukkoon.

Säilyneisyysarvonsa puolesta nykyinen museotien osuus on hyvä. Tien suuntaus on aina 1500-luvulta alkaen kulkenut samaa reittiä harjun laella. Perustellusti tien eteläosa rajattiin pois museotieosuudesta tien leikkaus- ja pengerrystöiden yhteydessä, kun liikenneturvallisuutta pyrittiin parantamaan kesällä 1985. Nykyisen museotieosuuden linjaus edustaa kuitenkin muinaista kulkureittiä, ja se on maisemallisestikin kaunista aluetta. Toisaalta säilyneisyysarvoa ei voida pitää täydellisenä, koska tien päällyste on aikojen saatossa muuttunut. Kuitenkaan päällysteen muutos ei ole este Porrassalmen tien säilyttämisenä museokohteena, koska linjaus on ollut sama läpi vuosisatojen. Tien säilyneisyysarvoa voidaan pitää hyvänä.

Lopuksi voidaan todeta, että Porrassalmen tien tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo kaikki puoltavat kohteen nostamista pysyvästi säilytettävien museokohteiden luokkaan. Tie täyttää kaikki kokoelmapolitiikan kriteerit, ja se on perustellusti erityisen arvokas museokohde.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

1. Arkistolähteet

Mobilian arkisto

Museotoimikunnan neuvottelumuistio 5.6.1986.

Kansallisarkisto

Kulkulaitoskomitea-
Valtatiekomitea

Pöytäkirjat. KomA. 540:352. F5 27/III.

Teitti 1556

Teitti, Jaakko. Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelistoa vastaan v. 1555-1556. *Todistuskappaleita Suomen historiaan V*. Helsinki 1894.

Jyväskylän maanmittausarkisto

Porrassalmen alueelta säilyneet kartat 1800-luvulta lähtien.

2. Sanomalehdet

Avviisi 1985

Pakarinen, Olavi, *Porrassalmen tiestä ja tien varsilta*, Avviisi, Tie- ja vesirakennuspiirin henkilöstö- ja tiedotuslehti, nro 9, syyskuu 1985.

Länsi-Savo

Nimim. Luonnonystävä, *Porrassalmen museotietä tuhotaan*, 27.7.1985.

Länsi-Savo

Pakarinen, Olavi, *Porrassalmen tie*, 11.8.1985.

3. Painamattomat lähteet

Pakarinen

Pakarinen, Olavi, *Porrassalmen tien menneisyyttä*. Päiväämätön esitelmä 1990-luvulta.

4. Haastattelut

Olavi Pakarinen (s.1939)

15.6.2007, haastattelijoina Kimmo Levä & Ilkka Kurkela.

Olavi Pakarinen (s.1939)

17.8.2007, puhelinhaastattelu. Haastattelijana Ilkka Kurkela.

5. Internet

Alifrosti 2006

Alifrosti, Kari, *Manttaali käsite maan mittana*.
<http://www.angelfire.com/ak5/luopa/manttaali.doc> (luettu 26.7.2007)

Etelä-Savon maakunta
2007

Etelä-Savon Maakunta, *Seutukaava*.
http://www.esavo.fi/maakuntaliitto/seutukaava/sahkoinen_versio (luettu 11.7.2007).

- Grönroos 2006 Grönroos, Matti, *Vuoden 1938 tieluokitus*.
<http://www.mattigronroos.fi/Tiet/1938.htm> (luettu 16.8.2007).
- Helsingin yliopiston kirjasto 2007 Helsingin yliopiston kirjasto, *Digitoidut aineistot*.
<http://digi.lib.helsinki.fi/index.html> (luettu 24.3.2007).
- Porrassalmen taistelu 2006 *Porrassalmen taistelu*, <http://www.porrassalmi.cjb.net/>
 (luettu 23.5.2007).
- Mikkelin kaupunki 2007 Mikkelin kaupunki, <http://www.mikkeli.fi/> (luettu 11.7.2007)
- Museovirasto 1993 Rakennettu kulttuuriympäristö. *Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993-luettelo*.
<http://www.nba.fi/rky1993/kohde95.htm> (luettu 11.7.2007)
- Rakkolainen 2006 Rakkolainen, Antti, *Matkoilleni osuneita museosiltoja ja -teitä*.
<http://www.elisanet.fi/antti.rakkolainen/Museo/Museo.html>
 (luettu 23.5.2007).
- Tiehallinto 2004 Tiehallinto. *Valtatien 13 parantaminen välillä Kaihu-Porrassalmen paikallistie*.
http://www.tiehallinto.fi/servlet/page?_pageid=70&_dad=julia&_schema=PORTAL30&menu=4257&_pageid=71&kieli=fi&linkki=4562&julkaistu=2061 (luettu: 26.7.2007)

6. Kirjallisuus

- Antila 1992 Antila, Kimmo, *Nelostie Keski-Suomessa. Talvitiestä Eurooppatieksi*. Jyväskylä 1992.
- Brakel 1994 Brakel, Carl Adolf, *Muistiinmerkittyä kahdesta sodasta. Vuosien 1789—1790 sekä 1808—1809 sotaretket Suomessa*. Kirja-Vana Oy, 1994.
- Corander 1848 Corander, Aksel Gabriel, *Kertoelma Suur-savosta eli Mikkelistä*. 1848.
- Liimatainen 2007 Liimatainen, Kirsi, *Tiehallinnon museotiet ja -sillat. Museokohdeselvitys*. Tiehallinto, Tampere 2007.
- Pakarinen 1994 Pakarinen, Olavi, Miettinen, Marita, *Suuri Savontie. Vanhan valtatien tarina*. Mikkelin, 1999.
- Pakarinen 1999 Pakarinen, Olavi, *Kievaritarinoita. Vanhan Mikkelin läänin kestikievarit*. Jyväskylä, 1999.
- Perko 1977 Perko, Touko. *Suomen teiden historia II- Suomen teiden historia itsenäistymisestä 1970 luvulle*. Helsinki, 1977.
- Ramsay 1895 Ramsay, August, Suomi. *Matkaopas. Käytännöllinen käsikirja*. Kuopio, 1895. Käytössä näköispainos Jyväskylä, 1982.

- Suomen matkailija-yhdistys 1890 Suomen matkailijayhdistys. *Matkasuuntia Suomessa I-IV. 1888-1890.* Helsinki 1890. Käytössä näköispainos Jyväskylällä 1986.
- Salminen 1993 Salminen, Tapio, *Suuri Rantatie*. Helsinki 1993.
- Sälejoki – Hiekkänen ym. 1986 Toim. Sälejoki – Hiekkänen, Heinonen, Virpimaa. *Tie yhdistää, Tiemuseon julkaisuja 2.* Helsinki 1986.
- Tielaitos 1996 Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri, *Museotiet ja –sillat Kaakkois-Suomessa –esite*. Kouvola, 1996. (Lisäksi käytössä Olavi Pakarisen muokkaama painamaton versio)
- Tielaitos 1999 *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta : 1 : Maata, jäätä, kulkijoita.* Helsinki, 1999.
- Tielaitos 1999 *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta : 2 : Soraa, työtä, hevosia,* Helsinki, 1999.
- Tielaitos 1999 *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta : 3 : Pikeä, hiekä, autoja.* Helsinki, 1999.
- Toiviainen 1980 Toiviainen, Jaakko, *Porrassalmi 1789*. Sotahistoriallinen seura, Helsinki 1980.
- Viertola 1974 Viertola, Juhani. *Suomen teiden historia I – Pakanuudenajalta Suomen itsenäistymiseen.* Helsinki 1974.
- Viertola 1980 Viertola, Juhani, *Kustavilaisen ajan maantienrakennukset*. Turku, 1980.
- Wallin 1893 Wallin (Voionmaa), Väinö, *Suomen maantiet Ruotsin vallan aikana.* Kuopio, 1893.
- Wirilander 1982 Wirilander, Hannele, *Mikkelin pitäjän historia vuoteen 1865*. Länsi-Savo Oy, Mikkeli 1982.
- Wirilander 1960 Wirilander, Hannele, *Savon historia 3*. Mikkeli, 1960.
- Wirilander 1997 Wirilander, Hannele, *Kyyhkylä kautta aikojen. Kyyhkylän Tuki- ja Perinneyhdistys r. y., 1997*

LIITTEET

Liite 1. Museokohteiden kokoelmapolitiikasta⁶¹

Kokoelmapolitiikan tavoitteet

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

Kokoelmapolitiikan kohteet

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

Arvoluokitus

Kohteiden merkittävyys ja tallennustarve määritellään arvoluokituksella, jonka avulla rajataan perinnekokoelman kannalta merkittävät aineistot. Kohteet arvioidaan kolmen kriteerin avulla:

- **Tietoarvo**

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

- **Tieliikennehistoriallinen arvo**

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

- **Säilyneisyysarvo**

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

Tallennusluokat

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

Pysyvästi säilytettävät museokohteet

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

Määräaikaisesti säilytettävät kohteet

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

Seulottavat kohteet

- eivät täytä museokohteen kriteereitä, seulotaan

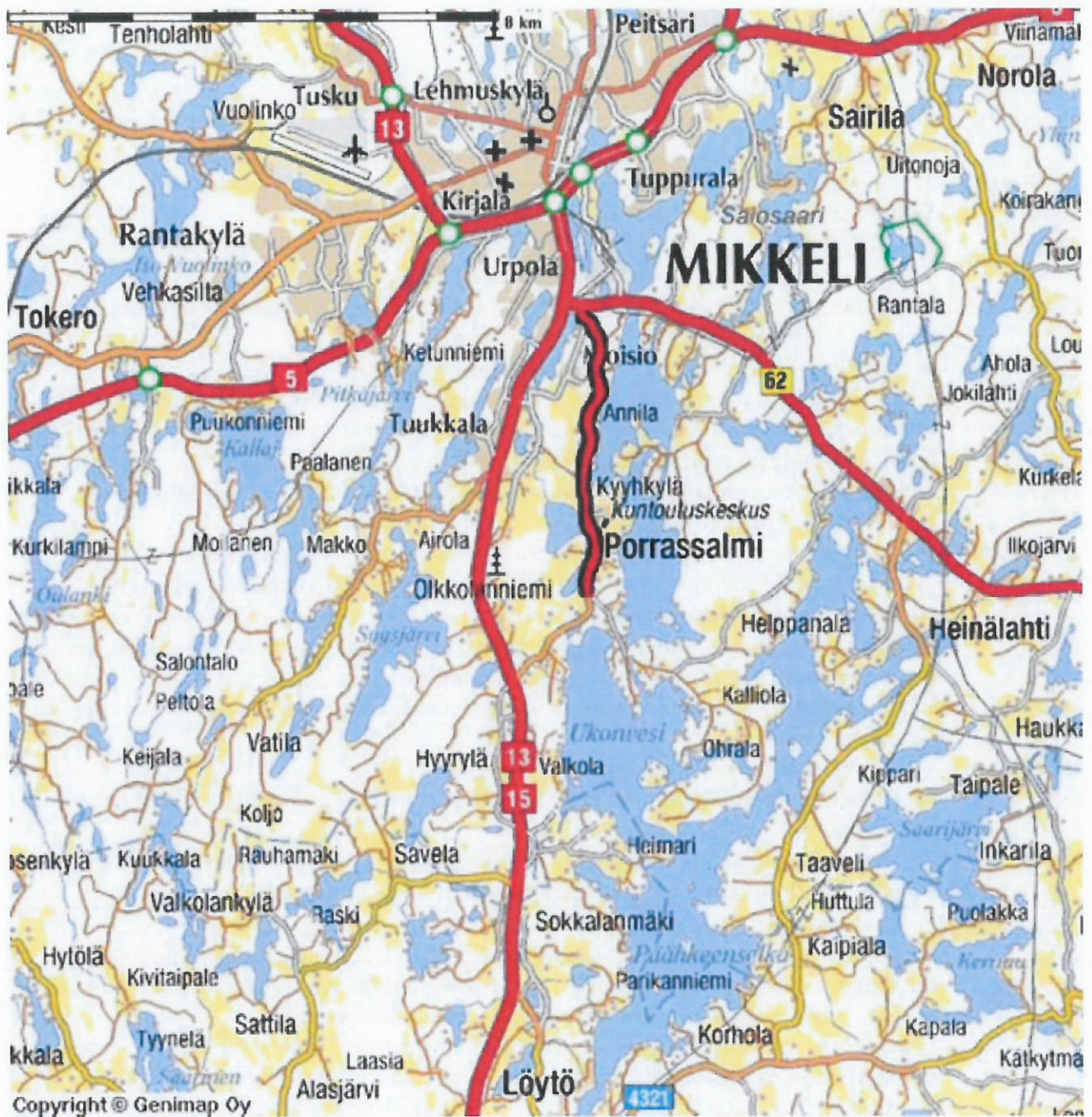
Kustakin tiehistoriallisesta aikakaudesta ja ilmiöstä säilytetään vain oleellisin välttäen variaatioita tai kaksoiskappaleita. Kohteet voivat olla myös osa arvokasta kulttuurihistoriallista ympäristöä ja se huomioidaan kohteiden kokonaisarvioinnissa.

⁶¹ Lähde: Liimatainen 2007, liite 5.

Liite 2. Porrassalmen tien vaiheet

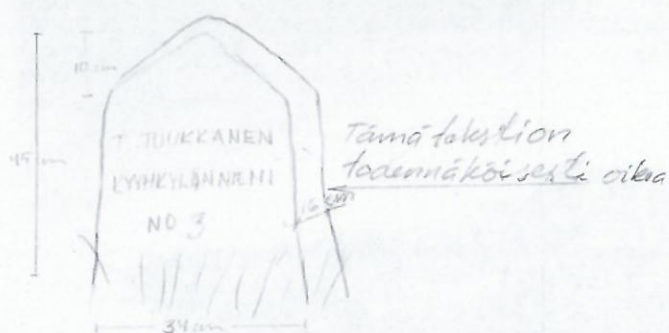
<u>Vuosi</u>	<u>Tapahtuma</u>
1400-luku	Mikkelissä kirkko ainakin jo tällöin.
1500-luku	Porrassalmen tien varsilla on talonpoikaistaloja ja kartanoita ennen vuosisadan puoltaväliä.
1550-luku	Tie on jo talvikäytössä. Merkintä yleisenä tienä Jaakko Teitin luettelossa.
1600	Viimeistään nyt tie raivataan kesätieksi.
1616	Hollantilaissyntyinen lähettiläs kulkee tietä. Tiellä merkitystä Savon kauppareiteille.
1740	Tietä parannetaan vuosikymmenen alkupuolella.
1743	Turun rauhan myötä yhteydet katkeavat kaakkoon. Tiestä tulee merkityksetön, kun Hamina ja Lappeenranta jäävät Venäjän puolelle.
1750	Tie on ränsistynyt, joskin kärryillä liikennöitävä sivutie.
1788	Porrassalmen tie on päässyt lähes umpeutumaan ja se korjataan kulkukelpoiseksi.
1789	Paikalla käydään Porrassalmen taistelu 13.päivänä kesäkuuta. Tie on niin huonossa kunnossa, että sitä pitkin voidaan kuljettaa vain keveitä joukkoja.
1800-luku	Mikkelistä Lappeenrantaan kulkeva tie, jonka varrella Porrassalmi sijaitsee, on suosittu 1860-luvulle saakka.
1890-luku	Tie mainitaan kahdessa matkaoppaassa. Tieltä on säilynyt vanha kuva v.1899.
1921	Porrassalmen tiestä tulee maantie. Uuden tielain myötä yleisten teiden tienpito siirretään talonpoikien vastuulta valtiolle.
1925	Mikkelin kaupunginvaltuusto päättää pystyttää Porrassalmen taistelussa kaatuneiden muistomerkin kaupungin Kirkkopuistoon.
1938	Porrassalmen tie saa valtatie arvon valtakunnallisessa tiestön luokituksessa, järjestysnumero 13.
1950-luku	Valtatietä parannetaan vuosikymmenen lopulla.
1960	Porrassalmen harjun kautta kulkeva noin 7km osuus jää uuden tien valmistuttua paikallistieksi.
1969	Uudelta tieltä poistetulla öljysoralla päällystetään Porrassalmen tien osuus.
1980	Tien varsille kaivetaan sivuojat ja rakennetaan linja-autopysäkit.
1982	Porrassalmen tie valitaan museokohteeksi 7 km osuudelta.
1985	Liikenneturvallisuutta pyritään parantamaan, kun tien eteläpäässä suoritetaan leikkaus- ja pengerrystöitä kesällä 1985. Töiden myötä tien ulkonäkö muuttui siinä määrin, että kyseinen n. 2 km osuus lakkautettiin museotienä.
2006	Liimatainen arvioi Tiehallinnon museosillat ja -tiet. Porrassalmen tie arvioidaan tietoarvoltaan puutteelliseksi, ja esitetään tehtäväksi selvitys tien historiasta.
2007	Porrassalmen tiestä suoritetaan tietoarvon parantaminen historiaselvityksen muodossa.

Liite 3. Sijainti kartalla



Kuva: Liimatainen 2007, 75.

Liite 4. Historiallinen manttaalikivi tien varrella



Tiemanthaalin rajamerkki oli kiveä. Pörräsalmen tien varrella, sijaitsee noin 150 m. Annilan k. risteys. Liittymästä Mikkelin suuntaan samalla puolen tietä. Kivillä oli merkitty kunkin talon kunnossa pidettävät tieosuudet. Samalla talolla saattoi olla useita eri tien pätkiä hoidettavana samalla tiellä.



Kuva B).

Uudempi kuva on tien maastotutkimuksen yhteydessä Ilkka Kurkelan ottama 21.6.2007. Kiveä ja sen ympäristöä on siistitty huomattavasti Pakarisen kuvaan verrattessa, mutta sen teksti on hyvin huonosti luettavissa ilman apuvälineitä.

Mikäli mahdollista, museotiellä voitaisiin huomioida kyseinen manttaalikivi paremmin esimerkiksi opastekyltissä tai rakentamalla sen ympäristöön levähdyspaikka. Sinänsä tien linjausta on varmasti vaikea muuttaa, ja hankaluutena onkin manttaalikiven sijainti aivan tien vieressä.

Kuva A)

Pörräsalmen tien varrelta löytyy vanha Manttaalikivi, joka sijaitsee noin 150 m. etäisyydellä Annilan kartanon liittymästä Mikkelin suuntaan samalla puolen tietä. Kivillä oli merkitty kunkin talon kunnossapidettävät tieosuudet. Samalla talolla saattoi olla useita eri tienpätkiä hoidettavana samalla tiellä. Olavi Pakarinen on kuvannut manttaalikiven, ja liidun avulla selvittänyt mikä teksti kivessä luki. Todennäköisesti teksti oli seuraavanlainen:

"T. TUUKKANEN
KYYHKYLÄNNIEMI
NO 3"

Liite 5. Porrassalmen museotie Kaakkois-Suomen tiepiirin museoesitteessä v. 1996



8. Porrassalmen tie

Porrassalmen paikallistie Mikkelin maalaiskunnan ja Mikkelin kaupungin alueilla on viisi kilometriä pitkä tie, joka on Mikkelin – Lappeenrannan tien perua. Suuresta Savontiestä alkanut tie johtaa Ristiinan ja Savitaipaleen kautta Lappeelle, josta edelleen Viipuriin. Tie on ollut talvikäytössä jo 1550 –luvulla ja raivattu kesätieksi viimeistään 1600 –luvulla. Koska Porrassalmen tien varsilla on ollut talonpoikaistaloja sekä kartanoitakin jo ennen 1500-luvun puoliväliä, on niistä kuljettu ympäri vuoden Mikkeliin. Mikkeliissä esimerkiksi sijaitsi kirkko ainakin jo 1400-luvulla.

Muistona entisaikojen tienpidosta Porrassalmen tien varrella on säilynyt yksi tiemanttaalin rajamerkki eli jakokivi, joilla vuoteen 1921 saakka oli osoitettu kunkin talon kunnossapidettävät tieosuudet.

Porrassalmen harjulla käytiin Kustavin sodan aikana 13.6.1789 taistelu, jossa noin 600 suomalaista torjui noin 6000:n venäläisen hyökkäyksen. Tien varrelle on vuonna 1923 pystytetty muistokivi kyseisen taistelun muistoksi.

Liite 6. Esimerkkikartta 1800-luvulta



Lähde: Jyväskylän maanmittauslaitoksen arkisto.

1800-luvun puolen välin kartassa nähtävissä Porrassalmen tien osuutta Moision, Kyyhkylän ja Annilan tilojen alueella.

Liite 7. Tien museo-opastekyltti



Kuva: Ilkka Kurkela, maastotutkimus 21.6.2007.

Opastekyltin tekstistä on irrotettu kirjaimia ja se kaipaa huoltoa. Samoin opastekyltin läheisyydestä löytyvät Porrassalmen taistelun sijaintia kuvaavat kyltit tarvitsevat huoltoa (esim. ”Porilaiset” –kyltin o-kirjain on raavittu u-kirjaimen näköiseksi).

Liite 8. Kohdekortin tiedot teoksessa Liimatainen 2007**Porrassalmentie, Mikkelin mlk, museokohde 26**
Arvaluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

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

Lähtötiedot

Porrassalmentiestä on vähän lähtötietoja.

Tie on osa vanhaa Mikkelin-Lappeen-tietä. Suurelta Savontieltä Ristiinan ja Savitaipaleen kautta Lappeelle kulkeva tie on ollut talvikäytössä jo 1500-luvulla. Se raivattiin kesätieksi viimeistään 1600-luvulla ja paranneltiin 1740-luvun alussa. Kulkuyhteydet katkesivat, kun tie jäi Turun rauhan myötä Venäjän puolelle vuonna 1743. Se korjattiin kulkukelpoiseksi Kustaa III:n sodassa Venäjää vastaan, jolloin käytiin Porrassalmen taistelu vuonna 1789. Tien linjaukseen ei tiettävästi ole tehty muutoksia. Porrassalmentie on valtatie 13:sta sivuun jäänyt osa.

Porrassalmentie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Tien pituus on 4,8 km. Museotie oli alun perin 7 km, mutta sitä lyhennettiin tieparannuksen vuoksi. Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Mikkeli–Lappeen-tie on osa Porrassalmen kulttuurimaisemaa, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.

Lisätiedot

Omistaja	Tiehallinto
Kaavatilanne	osayleiskaava, museotievaraus
Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat	matkailullinen kohde (t)
	matkailullinen kohde, ei uhkia, halutaan säilyttää (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

Maastotyöt 9.8.2006, Porrassalmentie

Kohde on viitoitettu. Tien keskivaiheilla on pysäköimisalue ja opastetaulu. Päälystettyä, mutkittelevaa ja vilkasliikenteistä tietä ympäröivät kauniit maisemat: lehti- ja mäntymetsät, talot sekä järvi- ja peltomaisemat. Tien varrella on myös muita matkailukohteita.

