

Anna-Maria Holmstedt

Viherin silta

Suomen historian pro gradu –tutkielma

Historian ja etnologian laitos

Jyväskylän yliopisto

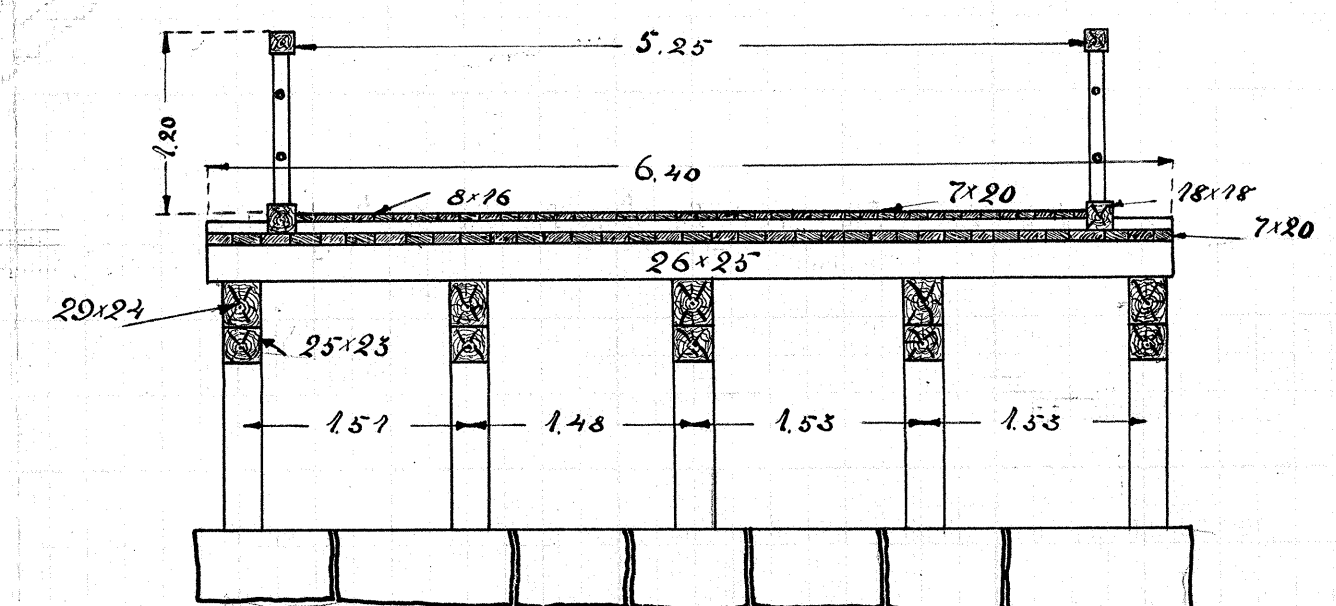
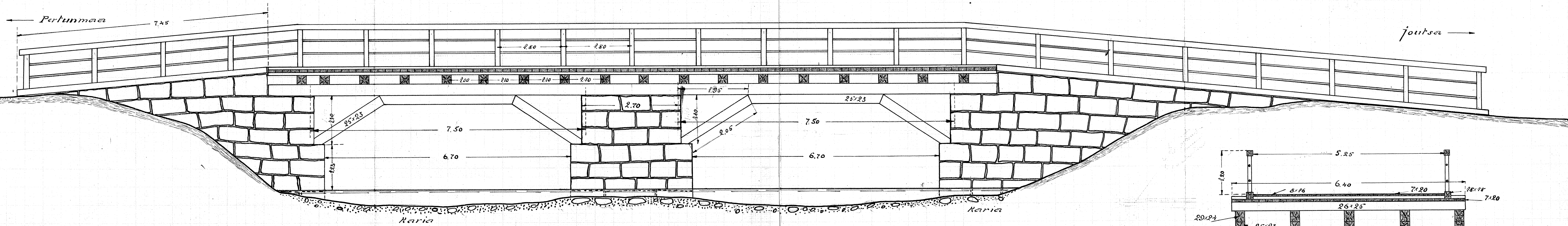
Syksy 2008

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

Tiedekunta – Faculty Humanistinen	Laitos – Department Historian ja etnologian laitos
Tekijä – Author Anna-Maria Holmstedt	
Työn nimi – Title Viherin silta	
Oppiaine – Subject Suomen historia	Työn laji – Level Pro gradu
Aika – Month and year Syyskuu 2008	Sivumäärä – Number of pages 121
<p>Tiivistelmä – Abstract</p> <p>Tutkimuksen ydin on Viherin sillan elinkaari. Viherin silta on Tielaitoksen nimeämä ja kunnan omistama museosilta Joutsan kunnassa. Silta annettiin rakennettavaksi urakalla huutokaupassa vuonna 1887. Viherin silta on kiviarkkujen varaan rakennettu puinen tukianssasilta. Sillan rakentamisen aikaan siltojen ja teiden rakentaminen ja kunnossapito kuuluivat manttaaliin pantujen talonpoikien velvollisuuksiin. Silta edustaa aikakaudelleen tyypillistä sillanrakennustekniikkaa, jolloin varsinaista sillanrakennukseen keskittyvää ammattikuntaa ja teknisiä ohjeita ei ollut, vaan rakentaminen perustui kokemukseen. Sillan alkuvaiheita tutkitaan Joutsan kunnanarkiston asiakirjojen avulla.</p> <p>Vuonna 1921 voimaan astuneen uuden tielain seurauksena yleiset maantiet ja sillat siirtyivät valtion rakennettaviksi ja ylläpidettäviksi. Myös Viherin silta siirtyi valtiolle, ja tästä eteenpäin lähtienä toimivat Keski-Suomen tiepiirin viranomaisasiakirjat. Vastaanoton yhteydessä silloilla tehtiin kuntotarkastuksia ja tarkistettiin muun muassa niiden painonormeja. Viherin sillan kantavuus oli ajan oloon riittävä, mutta muuten silta oli kunnostuksen tarpeessa. Sillan kantta ja kaiteita oli aiemminkin kunnostettu manttaalitalonpoikien toimesta, ja vuonna 1922 kunnostettiin jälleen sillan puuosia. Ajoneuvoliikenteen kasvun seurauksena sillan kaiteita ja maatukia muokattiin paremmin moottoriajoneuvoliikennettä kestäväksi vuonna 1944.</p> <p>Ensimmäisiä ehdotuksia uuden sillan saamiseksi Viherinkoskelle oli esitetty jo vuonna 1938, mutta vesioikeuden päätös uuden sillan rakentamiselle ja tienoikaisulle saatiin vasta vuonna 1967. Uusi silta avattiin liikenteelle vuonna 1971, jolloin oli vesioikeuden päätöksen mukaisesti aika purkaa vanha silta. Joutsan kunnassa oli kuitenkin huomattu koskimaisemassa sijaitsevan puisen sillan kauneus ja sen paikallinen ja matkailullinen merkitys. Viiden vuoden kädenväännön jälkeen Joutsan kunta sitoutui huolehtimaan vanhan sillan kunnosta, ja vesioikeus poisti päätöksestään sillan purkamista koskevan kohdan.</p> <p>Vuonna 1982 Viherin silta nimettiin museosillaksi. Viimeisimpiä kunnostuksia sillalla tekivät yhteistyössä Keski-Suomen tiepiiri, Joutsan kunta, Keski-Suomen museo ja Keski-Suomen ympäristökeskus. Kunnostuksen myötä sillan ulkonäkö muuttui lähemmäksi alkuperäistä, jolloin se oli ollut kevyenliikenteen ja hevosajoneuvoliikenteen käytössä. Viherin sillan elinkaaren mahtuu kaksi Suomen liikennehistoriassa tapahtunutta muutosta: liikkumisen siirtyminen vesiltä maalle ja maantieliikenteen olojen parantaminen, sekä hevosajoneuvoliikenteen syrjäytyminen moottoriajoneuvoliikenteen tieltä. Nykyään silta on virkistyskäytössä.</p>	
Asiasanat – Keywords Viherin silta, liikennehistoria, museosilta, rakennusperintö, Joutsa	
Säilytyspaikka – Depository Jyväskylän yliopisto, historian ja etnologian laitos	
Muita tietoja – Additional information	



Viherrin silta.
Joutsan pitäjä
1:50.



*Kesällä v. 1922 silta korjattaessa laukutettiin
 yläseinästä vesilasi 7 x 20 cm.*

Nikolai Lemminkäinen 1922.
J. J. J. J.

SISÄLTÖ

1. Johdanto	3
1.1 Tutkimuksen taustaa	3
1.2 Tutkimuksen tavoitteet.....	7
1.3 Tutkimusmenetelmät.....	8
2. Joutsan seudun liikenneolot ennen sillan rakentamista 1700- ja 1800-luvuilla.....	11
2.1 Vesistöt	11
2.2 Viherinkoski kahluupaikkana ja uittoväylänä.....	12
2.3 Talvitiet	17
3. Yhteiskunta muuttuu - tarve uusille teille	19
3.1 Ensimmäiset maantiet	19
3.2 Joutsan karjatalous ja meijeritoiminta.....	22
3.3 Kauppa	24
4. Sillan rakentaminen.....	27
4.1 Päätös sillan rakentamiseksi.....	27
4.2 Viherin silta puisen tukiansassilta-tyypin edustajana	33
4.3 Sillan ensimmäisiä korjauksia.....	38
4.4 Viherinkoski matkailukohteena	39
4.5 Kansilankkujen kääntöä ja punausta vesivärillä	43
5. Silta vuoden 1921 lainsäädännön jälkeen	50
5.1 Silta siirtyy valtiolle	50
5.2 Siltaa kunnostetaan lisääntyneen autoliikenteen vaatimuksille	54
5.3 Uusi silta vai vanhan sillan kunnostus?	57
5.4 Autoistuminen Joutsan seudulla.....	59
5.5 Sillan korjaus toteutetaan viime hetkellä	61
5.6 Viherin silta - Joutsan-Pertunmaa - tieosan vaarallisimpia kohtia.....	66
6. Silta purkutuomiolla.....	70
6.1 Sillan purkamista viivytellään.....	70
6.2 Silta siirtyy Joutsan kunnalle	74
6.3 Purkutuomion käsittely etenee	79
6.4 Silta osana maisemaa	82
7. Silta museoidaan	89

7.1 Viherin silta valitaan museosillaksi	89
7.2 Silta rakennusperintönä ja Keski-Suomen ympäristökeskuksen toteuttama kunnostus	93
7.3 Viherin silta virkistyskäytössä	105
8. Päätäntö.....	107
Viherin silta vuosina 1887-2005	112

1. Johdanto

1.1 Tutkimuksen taustaa

"Tämän kuun 14 päivänä pidetyn Wiherin sillan teko huutokaupan päätti lautakunta hyväksyä liraal Hellgrenille 1815 markalla."¹

Päätös tehtiin Joutsan kunnallislautakunnassa maaliskuussa vuonna 1887. Siihen asti oli noin 27 metriä leveä ja keskimäärin metrin syvä² Viherinkoski ylitetty kahlaamalla. Sillan rakentaminen ajoittuu jaksoon, jolloin Suomessa pyrittiin aktiivisesti parantamaan liikenneoloja ja erityisesti maantieliikenteen olosuhteita. Uusia teitä tehtiin ja olemassa olevia teitä kunnostettiin. Maanteiden rakentaminen oli välttämätöntä yhteiskunnan muuttuessa yhä liikkuvammaksi. Puutteellisten liikenneolojen nähtiin olevan esteenä muun muassa taloudelliselle ja hallinnolliselle kehitykselle koko maassa. Monien muiden Keski-Suomen kuntien tavoin Joutsa kuului niin sanottuun liikennehädän alueeseen, jossa tavaroiden kuljettaminen kaupunkeihin oli lähes mahdotonta tarpeellisten kulkuväylien puuttumisen takia. Joutsan kohdalla liikennehädän syy oli ilmeinen: pitäjästä puuttuivat kärryillä ajettavat maantiet kokonaan 1840-luvulle saakka.³

Maantie sinällään ei tarkoita ainoastaan maalla kulkevaa tietä, vaan siihen kuuluvat myös sillat ja lossit. Rakentaminen ja sen osana sillanrakennus ovat teknisen osaamisen vanhimpia alueita.⁴ Viherin silta on puusta ja kivistä rakennettu tukiansassilta, ja se edustaa aikakaudelleen tyypillistä rakennustekniikkaa. Sillan rakentamiseen vaikuttivat sekä rakennustaidon että tienrakennusta koskevan lainsäädännön kehittyminen. Siltojen rakentaminen ja ylläpito oli vanhastaan kuulunut talonpoikien velvollisuuksiin. Teiden ja siltojen kunnossapitoon ja rakentamiseen tuli vuonna 1883

¹ Joutsan kunnan arkisto JKA, kunnallislautakunnan kokousten pöytäkirjat kltk, 14.3.1887, § 2.

² Juvelius 1927, 462, Sysmän vesireitin perkaamista varten tehty vesistötutkimus 1700-luvulta; Keski-Suomen tiepiirin arkisto KtpA, Itä-Suomen vesioikeuden päätös N:o 83/I/67.

³ Maantien käsite tosin oli siihen aikaan epämääräisempi, sillä Hartolan kirkkoherran mukaan Joutsasta Leivonmäelle kulki vuonna 1814 "välttävä maantie", joka kuitenkin hänen mielestään oli varsin vaikeakulkuinen. Vesanen 1976, 213.

⁴ Siltojemme historia 2004, 15.

huomattava muutos, kun säädettiin uusi tieasetus. Sen mukaan tien- ja siltojen teon ja kunnossapidon velvollisuuden perusteeksi vahvistettiin manttaali. Manttaali oli paitsi verotuksellinen myös oikeudellinen yksikkö. Manttaali ei ilmaissut kiinteää pinta-alaa, vaan se oli veronmaksukyvyin mitattua. Manttaalia määriteltäessä otettiin huomioon pellot, niityt, metsät ja niiden laatu sekä mahdollisuus kaskeamiseen ja myös sivuelinkeinoihin. Näin manttaalin pinta-alaksi tuli noin 600-1200 tynnyrialaa (tynnyrialaa ~ 0,5 ha).⁵ Uusi tieasetus määräsi myös tientekopiirin. Tielahko oli virallisesi kärjäkunta. Siltojen kunnossapito jaettiin yleensä erillään teiden jaosta, sillä siltojen kunnostus oli erilaista kuin teiden pito.⁶ Tienpitovelvolliset rakensivat yleensä pieniä, puisia palkki- tai ansanssiltoja.⁷ Viherin silta on kaksiaukkoinen tuki- eli ponsiansassilta, jonka pituus on 29,5 metriä, hyödyllinen leveys 5,4 metriä ja vapaa-aukot 6,3 + 6,3 metriä.

Viherin silta on Tielaitoksen nimeämä ja kunnan omistama museosilta Joutsan kunnassa. Museotiet ja -sillat arvoluokitetaan tietoarvon, tieliikennehistoriallisen arvon ja säilyneisyysarvon mukaisesti. Tietoarvon mukaan selvitetään, onko kohdetta tutkittu vai onko siitä ainoastaan dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa. Tieliikennehistoriallisen arvon avulla selvitetään, liittyykö kohde Suomen tieliikenteen kannalta keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan. Säilyneisyysarvon avulla selvitetään, onko kohteessa säilynyt historiallisesti olennaisia rakenteellisia ja/tai toiminnallisia ominaisuuksia aikakaudesta tai ilmiöstä, jota halutaan dokumentoida.⁸ Tämän tutkimuksen avulla sillan tietoarvo nousee. Lisäksi selvitetään, liittyykö silta johonkin keskeiseen Suomen tieliikennehistorian vaiheeseen ja edustaako se tyypillistä aikansa rakennustekniikkaa.

Perustutkimusta teiden ja siltojen historiasta on alkanut ilmestyä 1900-luvun loppupuolelta lähtien. Tie- ja vesihallinnon tiemuseotyö alkoi vuonna 1977, jolloin aloitettiin museokokoelman keruu. Päätös tiemuseon perustamisesta tehtiin vuonna 1980. Tiemuseotoimikunta julkaisi vuonna 1983 Mauri Koposen teoksen "Maantiesiltakannan kehitys Suomessa", jota voidaan pitää ensimmäisenä siltojen historiaa esittelevänä tutkimuksena. Se painottuu esittelemään siltojen teknistä kehitystä. Tiehistorian tutkimus jatkui vuonna 1985 perustetulla "Tiemuseon julkaisuja" -sarjalla, jota täydennettiin vuonna 1992 "Tiemuseon raportteja" -sarjalla. Lisäksi tielaitoksen piirihallinto on tuottanut historiantutkimuksia. Tiemuseotoiminnan tutkimuksissa on tarkasteltu tieliikenteen ja tienpidon

⁵ Soikkanen 1966, 364.

⁶ Hujanen 1987, 9.

⁷ Liimatainen 2007, 18.

⁸ Liimatainen 2007, Liite 5.

paikallisia ja teknisiä erityispiirteitä ja hallintohistoriaa esihistorialliselta ajalta nykypäiviin.⁹ Sarjoihin sisältyy myös tutkimuksia yksittäisistä teistä ja silloista. Erkki Hujasen tutkimus käsittää vuonna 1923-1924 Pihtiputaalle rakennetun Heinäjoen sillan rakentamisen. Siinä tekijä tarkastelee rakentamista myös kunnan ja valtion päätöksenteon prosessina. Teosta käytettiin tutkimuksellisen näkökulman rakentamisen apuna Viherin sillan tutkimuksessa. Myös Ilkka Kurkelan vuonna 2007 tekemät historiaselvitykset Auto- ja tiemuseo Mobilialle Mäntyharjulla sijaitsevasta Virransalmen sillasta ja Mikkelissä sijaitsevasta Porrassalmen tiestä osoittautuivat hyödyllisiksi.

Suomen Rakennusinsinöörien Liiton RIL ry:n julkaisema kaksikielinen "Siltojemme historia - History of Finnish Bridges" on ensimmäinen suomalaista sillanrakennusta kattavasti käsittelevä teos, joka tarkastelee myös siltojen kulttuurihistoriallista merkitystä ensimmäisistä ylitysratkaisuista aina nykypäivään saakka. Teos sisältää eri siltatyypin rakentamisen historiaa ja esittelee valikoituja yksittäisiä siltoja.

Kaksiosaisesta "Suomen teiden historiasta" ensimmäinen Paul Fogelbergin ja Juhani Viertolan kirjoittama osa käsittelee kokoavasti Suomen tiestön vaiheita pakanuudenajalta Suomen itsenäistymiseen. Toisessa osassa tekijöinä ovat Touko Perko, Väinö Skogström ja Kai-Veikko Vuoristo, ja se sisältää ajan Suomen itsenäistymisestä 1970-luvulle. Tielaitoksen aloitteesta syntyneessä kolmiosainen sarjassa "Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta Tielaitosta" tarkastellaan monipuolisesti teiden, liikenteen ja yhteiskunnan suhdetta ulottuen kivikaudelta nykyhetkeen. Osien nimet kuvaavat kunkin aikakauden liikennemuotoja: "Maata, jäätä, kulkijoita", "Soraa, työtä, hevosia", ja "Pikeä, hikeä ja autoja". Teossarja on laaja poikkileikkaus liikkumisesta tapahtuneisiin muutoksiin. Sen avulla voi arvioida liittyykö Viherin silta Suomen liikennehistoriassa tapahtuneisiin vaiheisiin kuten ihmisten liikkumisen siirtymiseen vesiltä maanteille, hevosliikenteen hiipumiseen ja autoliikenteen kasvuun.

Tutkimuksessa selvitetään edustaako Viherin silta ajalleen tyypillistä rakennustekniikkaa. Rakennustekniikan kehityksen tarkastelussa hyödynnetään aikalaiskirjallisuutena John Zidbäckin ja Jonathan Reuterin teosta "Teknillinen käsikirja teollisuuskoulujen oppilaille, työ- ja rakennusmestareille, koneenkäyttäjille ym." vuodelta 1887 sekä Urho Palsasen "Sillanrakennuksen oppikirja alempaa teknillistä opetusta varten" vuodelta 1932.

⁹ Masonen 1995, 14.

Paikallishistorian tunteminen on keskeistä selvitetessä Viherin sillan tarkoitusta. Vuonna 1976 julkaistu "Joutsan kirja" koostuu eri alojen asiantuntijoiden laatimista tutkimuksista Joutsan pitäjän varhaisesta asutuksesta 1970-luvulle. Uudempi "Uimaniemi-Laitjärvi-Vehmaa" sisältää joutsalaista kylähistoriaa. Molemmista välittyy paikkakunnan elämää monipuolisesti, ja ne luovat taustaa Viherin sillan tutkimuksen eri osa-alueille kuten liikenneyhteyksille, kunnalliselämälle, elinkeinoille ja väestörakenteelle. Einar Juveliuksen Sysmän pitäjän historiasta sekä Hannu Koskisen Hartolan kirjasta selviävät Joutsan varhaisemmat vaiheet. Paikallishistorioiden taustaa vasten selvitettiin tarvetta sillan rakentamiselle.

Viherin silta poistettiin autoliikenteen käytöstä vuonna 1971, jolloin sen alkuperäinen käyttötarkoitus muuttui maantiesillasta kevyenliikenteen ja virkistyskäytön sillaksi. Silta nimettiin museosillaksi vuonna 1982. Sillan merkitystä museokohteena ja osana kulttuuriympäristöä tarkastellaan museologian pohjalta, ja hyödynnetään muun muassa Jouko Heinosen ja Markku Lahden teosta "Museologian perusteet" sekä Sirkka Pihlmanin toimittamaa teosta "Museo ja ympäristö". Niiden avulla arvioidaan myös sillan maisemallista ja matkailullista merkitystä.

Viherin sillan historian kautta tarkastellaan sillan merkitystä paikallisyhteisössä. Ollessaan osana valtakunnallista tieverkkoa se palveli myös laajemmalle suuntautuvaa liikennettä. Tämä johtaa pohdintaan kysymystä siitä, miten paikallisia paikallisyhteisöt lopulta olivat ja mihin mikro- ja makrotason rajat vedetään. Tutkimus keskittyy Joutsan pitäjän historiaan, mutta tutkimuksen rajauksesta huolimatta tulee muistaa, että paikallisyhteisö ei ollut suljettu ja eristäytynyt kokonaisuus, vaan sillä oli pyrkimystä laajentaa liikenneyhteyksiään ja kulkuväyliään.¹⁰ Viherin silta rakennettiin osana tätä pyrkimystä.

Teiden ja liikenteen historia on hallinto-, kulttuuri-, talous- ja sosiaalishistoriaa sekä tekniikan ja teknologian historiaa.¹¹ Tutkimuksen keskiössä on Viherin silta, mutta sitä ei voida ajallisesti tai paikallisesti erottaa ympäristöstään. Yksittäisen sillan vaiheiden perusteellinen tarkastelu auttaa hahmottamaan puusiltojen rakentamisen historiaa, kunnossapitoa ja maisemallista merkitystä yleen-

¹⁰ Näitä asioita käsiteltiin myös Marko Lambergin luentosarjassa Historiallisen kartallistamisen perusteet Jyväskylän yliopistolla historian ja etnologian laitoksella syyslukukaudella 2008.

¹¹ Masonen 1995, 14.

sä. Tutkimus Viherin sillasta kuuluu näin myös mikrohistorian piiriin. Mikrohistoria tutkii arkipäivän ilmiöitä pureutumalla yksityiskohtiin, ja sen etuna on tarkastelun konkreettisuus.¹² Konkreettisisissa tilanteissa pystytään löytämään uusia asiayhteyksiä ja uusia yhteiskunnan tasojen kohtaamisia.¹³ Mikrotason tapahtumien tutkimisesta voidaan päätyä makrotason selityksiin.¹⁴ Viherin sillan tutkimuksen kautta saadaan käsitys jaksosta, jolloin Suomen tiestöä pyrittiin aktiivisesti parantamaan aikana jolloin teiden ja siltojen rakentaminen kuului talonpoikien velvollisuuksiin. Samalla tarkastellaan konkreettisesti yhden kohteen kannalta muutosta tienpidossa sen siirryttyä valtion hoidettavaksi 1920-luvulla. Tutkimuksessa nähdään myös, miten silta ajan myötä saa muitakin merkityksiä kuin liikenneväylänä toimimisen.

1.2 Tutkimuksen tavoitteet

Tutkimuksen ydin on sillan elinkaari. Tutkimuksessa selvitetään, miksi Viherin silta rakennettiin, millaisia vaiheita se on kohdannut rakentamispäätöksestä tähän päivään, ja mikä sillan tilanne on nykyään. Teemoina ovat lisäksi muutokset liikkumisessa ja kulkemisessa ja sillan merkitys paikallis yhteisössä. Tutkimuksessa ei kuitenkaan keskitytä tarkastelemaan ainoastaan yksittäistä siltaa, vaan syitä liikennemuotojen muutokselle ja keinoja, kuinka niihin vastattiin. Nämä ovat pitkälti yhteneviä liikennehistoriassa, jolloin Viherin sillan tutkimusta voidaan käyttää osin yleistävänä ja vertailevana.¹⁵

Tutkimus etenee kronologisesti. Ensimmäisessä osassa luodaan tutkimukselle yhteiskunnallinen tausta ja käsitellään Joutsan pitäjän liikenteellisiä ja yhteiskunnallisia oloja sillan rakentamista edeltävältä ajalta. Alueen tiestö oli harvaa, ja liikkuminen Joutsan kaltaisessa runsasvesistöisessä pitäjässä painottui vesireiteille ja talviteille. Vähitellen Joutsan tieverkko alkoi täydentyä. Liikenneyh-

¹² Mikrohistoria eroaa talous- ja sosiaalhistorian 1940- ja 1950-luvuilla vallitsevaksi nousseesta tutkimustyylistä, makrosuurein yhteiskuntaa tutkivasta talous- ja väestöhistoriasta. Siihen kuuluvat kokonaistarkastelut ja jatkumot peittävät alleen poikkeukset ja ainakin pienemmät kriisit ja katkokset. Rajat ja katkokset eivät kuitenkaan elä omaa elämäänsä irrallaan laajemmista kokonaisuuksista tai pidemmistä kestoista. Peltonen 1999, 27-38.

¹³ Peltonen 1999, 38.

¹⁴ Hautakoski 2007, 8.

¹⁵ Katso Matti Peltosen tulkinta Giovanni Levin teoksesta "Aineeton perintö". Peltonen 1999, 36-44. Mikrohistoriaa on arvosteltu myös teoriavihamielisyydellä ja käsitteettömyydellä, joka veisi pois edellytykset vertailulta. Vertailussa voidaan kuitenkin käyttää useampia erilaisia yksikköjä. Peltonen 1999, 39.

teyksiä luotiin vanhastaan useimmiten talouden tarpeisiin, joten luvussa tarkastellaan muutosta Joutsan taloudellisessa elämässä, jossa karjatalouden ja osittain käsityöläisyyden kasvun myötä alettiin vaatia kehittyneempiä liikenneväyliä.

Toinen osa käsittelee sillan alkuvaihteita, sen rakentamista ja ensimmäisiä kunnostuksia. Silta annettiin ajan tavan mukaan huutokaupalla tehtäväksi parhaan tarjouksen esittäneelle urakoitsijalle. Viherin silta puusiltana vaati usein huoltotoimenpiteitä, joita voidaan tarkastella kunnallishallinnon pöytäkirjoista. Sillan kunnossapidosta huolehtivat vuoteen 1921 saakka sen rakentajat eli manttaaliiin pannut pitäjäläiset, jotka olivat mukana myös kunnallistoimissa. Jaksossa arvioidaan Viherin siltaa tukiansassillan siltatyypin edustajana.

Viidennessä luvussa tarkastellaan sillan vaihteita sen siirryttyä valtiolle vuonna 1922. Autoliikenteen kasvu toi uusia vaatimuksia silloille, mikä nähdään myös Viherin siltaan tehdyissä muutoksissa. Tehtyjen kantavuuslaskelmien mukaan sillan kantavuus oli riittävä raskaallekin liikenteelle, mutta muun muassa sillan kaiteet oli uusittava autoliikenteelle sopivammiksi. Ensimmäisiä ehdotuksia uuden sillan saamiseksi Viherinkoskeen esitettiin 1930-luvun lopulla, mutta vasta vuonna 1971 uusi silta avattiin liikenteelle. Viherin siltaa korjattiin 1940- ja 1960-luvuilla.

Uuden sillan valmistuttua olisi vesioikeuden päätöksen mukaisesti tullut aika purkaa Viherin vanha silta tarpeettomana. Asiaa käsiteltiin vuosia eri tahoilla, minä aikana paikallistasolla toimittiin aktiivisesti sillan säilyttämiseksi. Lopulta saatiin päätös säilyttämisen puolesta, jolloin silta muuttui maantiesillasta virkistys- ja matkailukohteeksi. Vuonna 1982 silta valittiin Tiemuseon museosillaksi. 2000-luvulla sitä kunnostettiin yhdessä Keski-Suomen tiepiirin, Joutsan kunnan, Keski-Suomen museon ja Keski-Suomen ympäristökeskuksen kanssa.

1.3 Tutkimusmenetelmät

Viherin sillan historiaa tarkastellaan ensisijassa arkistolähteiden ja asiakirja-aineiston avulla. Vuoteen 1921 asti sillan rakentamisesta ja kunnossapidosta päätettiin kuntatasolla, joten sillan alkuvaihteita selvitetään Joutsan kunnallislautakunnan kokouksien pöytäkirjojen ja manttaalirahaston menojen ja tulojen luettelon perusteella. Pitäjän siltojen rakentaminen ja kunnostus maksettiin manttaalirahastosta, johon merkittiin kuinka paljon ja kenelle korvauksia maksettiin. Joutsan sillat olivat 1800-luvulla säännöllisiä huoltotoimenpiteitä vaativia puusiltoja, joten merkintöjä siltojen kunnos-

tamisesta löytyy runsaasti. Kunnallislautakunnan kokousten pöytäkirjoissa rakentamisesta ja korjauksista kerrottiin ajan kuluessa yhä yksityiskohtaisemmin. Molemmista lähteistä selvitetään myös toimijoita, sillä vanhastaan väestötilastoihin merkittiin henkilön nimen yhteydessä myös yhteiskunnallinen asema. Aineistot sijaitsevat Joutsan kunnanarkistossa.

Pöytäkirja-aineistoja käytettäessä tulee huomioida niiden alkuperäinen tarkoitus. Vuosisadan vaihteessa kokoontuneet pitäjäläiset eivät ensisijassa laatineet kokousten pöytäkirjoja sillä periaatteella, että niistä myöhemmin pystytään vaivattomasti selvittämään pitäjän teiden ja siltojen vaiheita. Kunnan toimialoihin kuuluivat pitäjän terveyden- ja köyhäinhoidosta huolehtiminen, kansakoulujen perustaminen ja ylläpito, lainajvästön ja apumakasiinien perustaminen ja hoito, kunnan yleiset rakennukset, järjestyksestä huolehtiminen, tulipalon torjunta, petoeläinten hävittäminen ja tapporahojen myöntäminen sekä rahan takseeraus ja lainanotot kunnan yleisiin tarpeisiin.¹⁶ Näiden tehtävien joukossa silta- ja tieasiat olivat sivuosassa. Asioita käsiteltiin tarpeen mukaisessa järjestyksessä, eikä pöytäkirjoista laadittu sisällysluettelo. Tutkimusta varten pöytäkirjat vuosilta 1866-1875 ja 1887-1921 on tutkittava kokonaisuudessaan, ja koottava silta- ja tieasioita käsittelevät tiedot. Väliajan 1876-1886 pöytäkirjat tuhoutuivat Rauhalan Pappilan palossa vuonna 1912.¹⁷

Vuonna 1918 säädetyn ja vuonna 1921 voimaan astuneen tielain perusteella teiden ja siltojen rakentaminen ja kunnossapito siirtyi manttaalin perusteella määritellyiltä maanomistajilta valtiolle. Viherin silta otettiin valtiolle vuonna 1922, ja siitä eteenpäin lähteinä toimivat asiakirjat Kulkulaitosten ja yleisten teiden ministeriön, Tie- ja vesirakennushallituksen ja Kuopion, Savon, Mikkelin sekä Keski-Suomen tiepiirin välillä sillan kunnostuksista.¹⁸ Mukana on myös vesioikeuden päätöksiä. 2000-luvulla Viherin siltaa korjasivat yhteistyössä Keski-Suomen tiepiiri, Joutsan kunta ja Keski-Suomen ympäristökeskus, joten tutkimuksessa käytetään myös ympäristökeskuksesta löytyvää materiaalia. Käyttämällä useiden eri tahojen lähteitä tutkimuksessa luodaan ennen kaikkea monipuolinen esitys menneisyydestä ja etsitään yhteyttä nykyhetkeen.¹⁹ Sillan menneisyyttä ei voi käsittää erillisenä ja rajattuna kokonaisuutena, vaan sen historia ymmärretään suhteessa nykyhetkeen. Vihe-

¹⁶ Hyvärinen 1976, 341-350.

¹⁷ Tiedonanto Marko Luikko-Sipilältä Keski-Suomen maakunta-arkistosta 7.3.2008; Hyvärinen 1976, 334.

¹⁸ Joutsa oli osana Kuopion tiepiiriä vuosina 1860-1925, osana Savon tiepiiriä vuosina 1925-1950, osana Mikkelin tiepiiriä vuosina 1950-1960, ja osana Keski-Suomen tiepiiriä vuodesta 1960. Arkistolaitos www.narc.fi 21.3.2008; Alanko 1979, 80-82.

¹⁹ Aiheesta katso Haapala 1989, 9-13.

rin sillan osalta mielenkiintoa lisää sillan kuuluminen elinkaareessaan eri tahojen vastuulle. Tällöin on mahdollista tarkastella eri "omistajien" suhtautumista siltaan ja sillan arvostusta.

Asiakirja-aineiston käytön etuna on niiden yhdenmukainen formaatti ja yleinen selkeys. Viranomaisten kirjeet ja asiakirjat päivättiin, joten tapahtumien kulkua pystyy seuraamaan. Usein asiakirjoissa myös selostettiin asioiden taustat. Vaikka asiakirjat ulkoisesti näyttävät neutraaleilta, voi pinnan alta silloin tällöin havaita pyrkimyksiä muuhunkin kuin mihin teksti suoraan viittaa. Tavoitteiden saavuttamiseksi voitiin tiettyjä asioita korostaa ja saada jokin seikka näyttämään merkityksellisemmältä kuin se todellisuudessa oli. Yhtä tärkeää on huomioida ne asiat, jotka tietoisesti jätettiin mainitsematta. Tältä pohjalta arkistolähteet ja viralliset asiakirjat avautuvat toisella tavalla kuin ne ensi kädessä antaisivat ymmärtää. Suomen historiassa menneisyydestä on tarjolla etupäässä yhteiskunnallisessa toiminnassa ja korostetusti viranomaisten toiminnassa syntyntä tietoa. Näin historiakuva muodostuu helposti hallitsemisen kuvaksi. Taustalla vaikuttavat kuitenkin "äänettömästi" muutkin ryhmät.²⁰ Manttaalimiesten vastatessa Viherin sillan rakentamisesta ja kunnossapidosta päättämässä olivat kunnallislautakunnan jäsenet. Joutsan kokoisessa pienessä pitäjässä paikallisyhteisön jäsenet olivat kuitenkin tiiviimmin yhteydessä toisiinsa; vaikka vain virallisia päätöksiä on jäänyt lähteiksi, taustalla vaikuttivat myös muut seudun asukkaat, joita silta-asia kosketti.

Tielaitoksen arkistomateriaalista toimijoita on haastavampaa nähdä, sillä valtion laitoksena toiminta perustui lakiin ja säädöksiin, ei tapauskohtaisiin päätöksiin. Myös käsittelyn siirtyminen viranomaistasolta toiselle saattaa häivyttää yksittäiset toimijat. Päätösten, rakentamisen, kunnossapidon ja arvostamisen takaa löytyy kuitenkin aina henkilö. Liikennehistorian hankalalta tuntuva moninaisuus selkenee, kun muistetaan, että liikennehistorian tutkimuskohde on liikenneväylän rakentanut ja sillä liikkunut ihminen.²¹ Siksi tässäkin tutkimuksessa tarkastellaan miksi, miten ja minne Viherin sillan kautta kuljettiin.

²⁰ Haapala 1989, 30.

²¹ Masonen 1995, 14.

2. Joutsan seudun liikenneolot ennen sillan rakentamista 1700- ja 1800-luvuilla

2.1 Vesistöt

Liikenneyhteyksien olemattomuus Joutsan seudulla näkyy tarkasteltaessa 1700- ja 1800-luvun karttoja. Ruotsin valtionarkistossa sijaitsevasta Eric af Wetterstedtin kartasta vuodelta 1770 nähdään, että Sysmästä Hartolaan johtava tie ei ulottunut Joutsaan (Jousa) saakka, vaan päättyi jokseenkin Ruskealan (Ruskela) pohjoispuolelle.²² Hermelinin kartasto vuodelta 1798 osoittaa, että Heinolasta pohjoiseen kulkeva tie loppui ennen kuin se saavutti Joutsan suunnilleen nykyisen Rusin kohdalla.²³ Vuonna 1899 laadittu Generastatens Historia -sarjan karttaliite kuvaa Suomen tiestöä Suomen sodan aikana 1808-1809. Kartassa nähdään Joutsan kirkko, mutta pitäjään ei johtanut kartan mukaan yhtään suurempaa tietä. Joutsasta etelään kuljettaessa lähin tie alkoi Hartolan kohdalla, eikä pohjoiseen, itään tai etelään ollut yhteyksiä.²⁴ Etelästä katsoen Joutsan seutu saattoi näin vaikuttaa lähes erämaalta. Suomen sodan aikana kuvasi Hartolan nimismies seutua tiettömien taipaleiden takaiseksi, jonne viranomainen vain henkensä kaupalla uskaltautui ja jonne hänen "oli melkein mahdotonta päästä."²⁵

Liikenneyhteydet eivät merkittävästi kohentuneet 1800-luvun alkupuoliskolla, ja Mikkelin läänin kuvernööri Otto Boje totesikin vielä 1842, että Joutsan silloiset tiet olivat vain metsien ja soiden läpi kulkevia polkuja.²⁶ Vuonna 1866 puolestaan Joutsan kunnallislautakunnassa tieasiaa käsiteltiin seuraavasti:

"Herra Wallesmanni F. O. Lindberg sai kunnan luottamuksen, että kunnan puolesta asian omaisessa virka-kunnassa tehdä nöyrin anomus, että vapauttaisi pitäjä- ja maantien ylläpitämisen velvollisuudes-

²² Riksarkivet RA. Kartor utan känd proveniens nr 472. Eric af Wetterstedt 1770.

²³ Hermelinin kartasto, Uudenmaan ja Hämeen lääni 1798.

²⁴ Generastatens Historia III 1899, Sveriges Krig 1808-1809.

²⁵ Päärmilä 1976, 555.

²⁶ Vesanen 1976, 213.

ta vieraissa pitäjissä ja saisi sen sijaan tie osansa oman pitäjän piirin sisällä, jossa kyllin jo on teitä tehtyjä ja tekemättömiä."²⁷

Tultaessa vuoteen 1866 Joutsassakin siis jo rakennettiin uusia teitä parantamaan seudun liikenneyhteyksiä. Siltoja ei kuitenkaan rakennettu silloin, kun ensimmäiset kulkijat saapuvat esteen äärelle. Erilaisia ylityskkeinoja toteutettiin, kunnes saavutettiin raja, jolloin siihen saakka palvelleet ylityskkeinot eivät enää täyttäneet liikenteen tarpeita. Kun ei ollut teitä, miten liikuttiin?

Tarkastellessa Joutsan pitäjän karttaa huomaa helposti vesistöjen merkityksen alueen kehitykselle. Järvet, salmet ja joet määräsivät asutuksen sijainnin ja toimivat mainioina kulkuteinä entisajan joutsalaisille.²⁸ Maakunnallisesti Joutsa sijaitsee Itä-Hämeessä hämäläisten ja savolaisten vanhan heimorajan tuntumassa, idästä Päijänteeseen laskevan Sysmän reitin latvajärven Suonteen, Viherin, Angesselän ja Puttolanselän ympärillä. Pitäjän koko pinta-ala on 635,3 km², josta maata 461,5 km² ja vettä 173,8 km². Joutsa kuuluu Suomen vesistöisimpiin kuntiin; vesien ala on runsaasti 27 prosenttia koko alasta.²⁹

Ennen autonomian aikaa alueen lähes ainoat matkustusvälineet olivat joko talvella reki tai kesällä vene. Vesireitit tarjosivat sopivia kulkuteitä aikana, jolloin matkustaminen kesäaikaan maitse saattoi olla hyvinkin vaivalloista. Vesistöt toimivat Joutsan alueen liikenteellisesti yhdistävänä tekijänä aina 1900-luvun alkuvuosikymmeneen saakka. Ne yhdistivät Joutsaa sekä sisäisesti että ympäröiviin maakuntiin suuntautuneessa liikenteessä.³⁰

2.2 Viherinkoski kahluupaikkana ja uittoväylänä

Viherinkoski on ollut merkittävä kulkuväylä. Siitä kertovat muun muassa Viherinkoskelta löydetyt kalliomaalaukset, joita esiintyy sekä kosken itä- että länsipuolella. Vuonna 1995 havaittiin länsirannalla olevassa siirtolohkareessa ihmiseen ja hirveen viittaavia katkelmia. Itärannan kallioseinämässä

²⁷ JKuA, kltk 5.2.1866, § 5.

²⁸ Valkonen 1976, 189.

²⁹ JKuA, Kotiseutu- ja matkailulautakunta, lautakunnan pöytäkirjat, muita asiakirjoja -1986, Joutsa 1860; Hossola 1976, 19.

³⁰ Päämilä 1976, 555; Juvelius 1927, 479.

oleva väri havaittiin vuonna 1990, mutta paikkaa oli vaikea lähestyä. Kallion hirvihahmo havaittiin vuonna 2001, kun paikalla oli käytettävissä vene.³¹ Koskipaikat ovat usein asutus- ja elinkeinohistoriallisesti keskeisiä alueita,³² ja myös Viherinvirran havaitaan olleen menneisyyden ihmiselle merkityksellinen, kun se on kalliomaalauksin nostettu tärkeäksi paikaksi.

Liikkumisen kannalta vesistöt olivat Suomessa paitsi erinomainen kulkuväylä, myös reitinvalintaa eniten määräävä maastoeste. Jokien ja purojen osalta tavallisin ylitystapa oli kahlaaminen. Kahlauskelpoisuus riippui monesta tekijästä. Sama kohta saattoi olla keskikesän matalan veden aikaan helpposti kahlattavissa, syksyn sateiden jälkeen haastavampi, ja kevättulvalla lähes mahdoton ylitettävä. Lähes aina paras kahlauspaikka oli koski. Vesistöjä ylitettäessä oli tärkeää tietää koskipaikat, sillä niissä vesi madaltui, pohja oli kivikkoinen eli kova, ja kahlaus helpompaa kuin hiljaa virtaavassa paikassa jossa vettä saattoi olla syvältikin ja pohja upottaa.³³ Kahlaamisessa tukeva seiväs oli avuksi, ja sen tuli olla tarpeeksi pitkä, kahdesta metristä kahteen ja puoleen metriin, sekä riittävän paksu, jotta kulkija saattoi tarvittaessa nojautua siihen koko painollaan. Oli muistettava, että vedenalaiset kivet saattoivat olla petollisia, pinnalta liukkaita ja jalan olla pyöriviä. Vaikein paikka oli usein keskiväylä, joka oli yleensä jomman kumman rannan tuntumassa. Ainakin toisella jalalla tuli säilyttää tukeva jalansija, kun toinen haki sopivaa astinkohtaa. Vuolaassa vedessä parasta oli pysyä kyljittäin virran suuntaan, sillä jos kasvot tai selkä olivat virran suuntaa vastaan, oli vaarana kaatua selälleen tai mahalleen virtaan. Yhdessä kuljettaessa saattoi myös kahlata toisen kanssa niin, että kun toinen astui eteenpäin, oli toinen tukevasti paikoillaan ja tarjosi apua liikkujalle. Myös köysiä saattoi käyttää apuna ylityksessä.³⁴ Lähes mistä tahansa saattoi kulkea, kun tiesi mitä teki.

Kahlauspaikkoja merkittiin myös karttoihin, ja Viherinkoski nähdään jo 1700-luvun kartoissa. Mitä tarkempi kartta oli, sitä tärkeämpää oli kuvata liikkumisen kannalta tärkeät kohteet, joilla oli merkitystä paikallisesti. Viherinkoski oli tunnettu ylityspaikka, ja jo Sysmän pitäjän kartta vuodelta 1748 osoittaa Viherin.³⁵ Myös vuodelta 1845 olevasta Joutsan pitäjän kartasta havaitaan jo Joutsan kirkolta kaakkoon kulkeva jonkinlainen tie, joka ylittää Viherinkosken.³⁶ Myös perimätiedon mukaan

³¹ Kivikäs 2005, 55, 173.

³² Borg 1983, 111.

³³ Laaksonen 2008, 97.

³⁴ Aulio 2001, 218-219.

³⁵ RA, Lantmäteristyrelsens Leveranser 1850 nr 31:1, Pähr Kiellman och E. Tuhlinberg 1748-1749.

³⁶ KA, Pitäjänkartat 3122:11.

Joutsa-Pertunmaa -tien paikkeilla oli ennen "jonkinlaista tientapaista" ja Viherinkoski ylitettiin "pohjan kautta" eli kahlaamalla.³⁷ Myös ajanjaksolla 1886-1805 laadittu Kuninkaan kartasto näyttää Viherinkosken.³⁸ Kartasta havaitaan rannalla sijaitsevia kallioita, mutta merkintää minkäänlaisesta sillasta ei nähdä.

Vesistöt erottivat, mutta myös yhdistivät. Viherinkoski kuuluu Kymijoen vesistöön laskeutuvan Hartolan väylään laskevaan Suonteen reittiin. Sen yläpuolella oleva vesistö käsittää Suonteen järven siihen laskevine vesistöineen. Suonteenjärvestä vedet laskevat Viherinjoen kautta Viherinjärveen, josta edelleen Angesselän kautta Jääsjärveen ja viimein Päijänteeseen.³⁹ 1700-luvulla ja 1800-luvun alussa Suomessa käytiin kiistaa siitä, mikä olisi paras ratkaisu maan liikenneväylien parantamiseksi: maanteiden vaiko vesiteiden kunnostaminen. Niin kutsuttua läpikulkuvesitie-kysymystä varten perustettiin useita tutkimusretkikuntia, ja asiaa käsiteltiin valtiopäivillä saakka. Perusnäkökantana oli Suomen taloudellisen kehityksen riippuvaisuus sisämaan ja meren välisestä yhdysliikenteestä. Suurhanke jäi kuitenkin toteutumatta, ja myöhemmin hanketta arvosteltiin muun muassa läpikulkuvesiteihin käytettävien vesistöjen riittämättömyydellä, matkojen suurilla pituuksilla, Suomen kesän lyhyisyydellä ja hankkeen suhteettomalla kalleudella.⁴⁰ Suunnitelmat tulevat kuitenkin ymmärrettäviksi, kun muistetaan, että vesillä liikkumisella oli Suomen oloissa pitkät perinteet. Taloudellisen kasvun vaatiessa parempia kulkuyhteyksiä oli luonnollista tutkia ensimmäisenä totutun liikennemuodon kehittämismahdollisuudet.

Vesistöreittien parantamisen yhteydessä suunniteltiin Päijänteen yhdistämistä mereen, joko Päijänteestä Pohjanlahteen tai Päijänteestä Suomenlahteen. Suunnitelmiin sisältyi koskien perkaamista ja kanavien avaamista. Samassa yhteydessä suunniteltiin Sysmän reitin puhdistamista ja laskemista. Sitä varten tehtiin useita tutkimuksia Sysmän koskista ja piirrettiin niistä yksityiskohtaisia karttoja. Viherinkoskesta mainitaan 1700-luvun puolivälistä seuraavaa:

"Viherinkosken putous, 3 jalkaa ja 3 3/4 tuumaa, on lyhyt ja jyrkkä, sillä siinä on kallio, kahden puolen on maasto korkeata, vuoria ja kivikko. Virta ei ole sen voimakkaampi kuin, että voidaan veneillä

³⁷ Uimaniemi-Laitjärvi-Vehmaa 2005, 65.

³⁸ Kuninkaan kartasto 1778-1805, 307, karttalehti 279.

³⁹ Keski-Suomen ympäristökeskus, Vesistöselostus, Viherin silta (ei päiväystä, aikaväliltä 1967-1970).

⁴⁰ Alanen 1935, 546-548.

soutaa sitä ylös. Ne, jotka ovat taitavia, laskevat myös suuremmilla ja pienemmillä veneillä suuren kosken. Ylös taas siitä ei pääse muuten kuin, että veneet vedetään maata pitkin vasenta puolta tai köysillä pitkin itärantaa. Viherin vesi on riittävän syvä muualla kuin kapeessa Haapasalmessa."⁴¹

Virtaavia vesiä ja koskia myötävirtaan kulkeminen kävi joutuisasti, mutta vaati myös taitoa. Koskissa oli kuljettava myös ylös ja vastavirtaan. Edellä olevasta lainauksesta ilmenee, kuinka matkajat selviytyivät Viherinkoskesta. Vähävirtaisessa Viherissä voitiin soutaa. Vuolaampaa virtaa vastaa yritettiin vielä sauvoa, jos vesi oli riittävän matalaa. Voimakasta virtaa vastaan vene täytyi vetää. Se tapahtui vetämällä vene kokonaan maalle virran viereen ja kuljettamalla vene telataivalta myöten, usein peräkkäin asetettujen pyöreiden puiden yli, kunnes voitiin jälleen jatkaa vettä pitkin. Toinen tapa oli hinata vedessä olevaa venettä rannalta käsin.⁴²

Osana 1700- ja 1800-luvun vesiteiden kulkukelpoisuuden parantamista oli koskien perkaaminen. Perkaaminen tehtiin miesvoimin, ja se oli hankalaa ja kallista. Viherin virtaa perattiin vuosina 1846-1847. Perkauksen päätarkoitus oli ajan hengen mukainen: saada Suonteen järven pinta laskemaan, jotta saataisiin käyttöön viljavia rantaniittyjä. Perkauksen seurauksena Suonteen pinta laskikin 1,8 metriä.⁴³ Koskenperkauksen vaikutus veneliikenteeseen oli kaksinainen, sillä toisaalta Virtasalmi kävi kivikkoisemmaksi, joskaan ei kulkukelvottomaksi. Kosken perkaus palveli kuitenkin veneliikenteen kasvua Joutsassa, sillä sen ansiosta esimerkiksi suuretkin kirkkoveneet saattoivat tulla lähemmäksi kirkkoa Joutsankosken yläpuolelle.⁴⁴ Pitäjän sisäisessä liikenteessä kirkkoveneillä oli tärkeä osa. Kirkossakäynnin perinne oli synnyttänyt kirkkovenekulttuurin, ja se oli matkustajaliikenteen tärkein ja edullisin muoto.⁴⁵ Kirkolle tulijoista suurimman osan reitti kulki Viherin virran kautta.⁴⁶ Tosin veneliikenteen etu ja liikennemahdollisuuksien parantaminen olisi kylmästi sivuutet-

⁴¹ Juvelius 1927, 461-462. Vesistöselostus perustuu karttoihin, joiden Juvelius mainitsee sijaitsevan Ruotsin sotaarkistossa.

⁴² Nenonen 1999b, 164.

⁴³ Vesänen 1976, 226; Päämilä 1976, 558.

⁴⁴ Päämilä 1976, 558-559.

⁴⁵ Päämilä 1976, 555-568.

⁴⁶ Päämilä 1976, 564.

tu, jos kosket olisivat olleet tarpeeksi suuria valjastettavaksi teollisuuden käyttövoimaksi.⁴⁷ Myös Viherin koskeen esitettiin myllyn perustamista 1800-luvun alussa. Kapteeni Tollin anomus myllyn perustamisesta koskeen kohtasi kuitenkin vastustusta muun muassa siksi, että siitä olisi ollut haittaa jauhomyllyille Hotilan ja Kälän koskissa, sekä siksi, että se haittaisi Hotilan kosken sahamyllä ja Suonteen rannan asukkaita. Lisäksi siitä olisi ollut haittaa Joutsan koskessa ennestään sijainneelle myllylle.⁴⁸ Viherin koski sai näin edelleen virrata vapaasti ja toimia liikenneväylänä, sekä palvella toista tärkeää tehtäväänsä: tukinuittoa.

Uittoväylänä Viherinkoski oli merkittävä. Koskien perkaaminen ja uittoväylien jatkuva kunnostaminen olivat välttämättömiä töitä uittojen onnistumiselle. Joutsassa ei ollut varsinaista puunjalostusteollisuutta, sillä pienehköt sahat, pärehöylät ja käsityöläiset eivät pystyneet paljoa kuluttamaan. Puut oli kuljetettava kauemmaksi. Vuonna 1857 vapautuneen sahateollisuuden seurauksena metsien arvo alkoi nopeasti kohota. 1870-luvulla tapahtui sahateollisuuden varsinainen murros, ja samaan aikaan alkoi Päijänteen ympäristössäkkin runsas metsävarojen myynti. Kymijoen suulle perustetut höyrysahat tarvitsivat paljon puuta. Metsän ostajia alkoi liikkua 1870-luvulla Joutsassakin, ja metsäkauppoja syntyi. Joutsasta tukit kuljetettiin enimmäkseen Hartolan väylää pitkin Päijänteeseen. Pääuittoreitti Joutsassa kulki Suonteelta Virtasalmen, Viherin, ja Myllykosken kautta Hartolaan Tainionvirran suulle. Sieltä tukit jatkoivat kohti Joutsjärven ja Nuoramoisten järven kautta Päijänteelle.⁴⁹ Suonteelle puita koottiin Joutsan, Hirvensalmen ja Pertunmaan pitäjistä. Puut kerättiin rantalaaneilta, jonka jälkeen ne vieritettiin järveen. Tukit koottiin pieniksi lautoiksi, jotka hinattiin selkävesille liitettäväksi suuremmiksi lautoiksi. Nämä suuremmat lautat hevoskierto ja myöhemmin hinaaja veti kohti Viherinkoskea. Viherinkosken yläjuoksulla lautat purettiin ja tukit ja pinotavara uitettiin irrallaan läpi koskesta. Viherillä puut koottiin taas lautaksi ja hinattiin kohti Myllykoskea, jossa lautat jälleen purettiin uitettavaksi läpi koskesta. Siitä puiden matka jatkui Joutsansalmesta Oravakivensalmen kautta Jääsjärvelle.⁵⁰ Tukinuitto Viherinkoskessa jatkui läpi vuosikymmenten, sillä aina 1950-luvun puoliväliin asti puutavaran kuljetus Joutsassa tapahtui suureksi osaksi uittain.⁵¹

⁴⁷ Päämilä 1976, 559.

⁴⁸ Pitkälä 1976, 290.

⁴⁹ Takala 1976, 173-176.

⁵⁰ Uimaniemi-Laitjärvi-Vehmaa 2005, 71.

⁵¹ Takala 1976, 179.

Uittoa helpottamaan Viherinkoskelle rakennettiin myös niin kutsuttuja uittokouruja eli -ruuhia, joiden tarkoituksena oli ohjata tukit yksi kerrallaan pahimpien koskipaikkojen ohitse. Uittoruuhet purettiin Joutsasta Viherinkoskesta 1970-luvulla.⁵² Nykyään ruuhet ovat rakennetun kulttuurinympäristön suojelukohteita.

2.3 Talvitiet

Vuodenkierto ja vuodeaikojen vaihtelu vaikuttavat liikkumiseen, menneisyyden ihmiselle vielä ratkaisevammin kuin nykyään. Talven tullen kulkuväylinä toimineet vesistöt jäätyivät, mutta hanki ja jäätyneet järvien selät tarjosivat mahdollisuuden toiselle liikkumisen muodolle: talviteille. Talvitiet kulkivat jäätyneiden vesistöjen ja lumisten peltojen ja metsien yli mahdollisimman suoraan. Sysmän pitäjän kartta vuodelta 1748 osoittaa muun muassa talviteiden paikkoja. Kartasta nähdään, että nykyisen kirkonkylän kohdilta olisi kulkenut tie pohjoiseen.⁵³ Mahdollisia muitakin reittejä kuin mainitussa kartassa esiintyviä on eri aikoina ollut. Talviteiden reittejä pystyttiin selvittämään, sillä kartoittajat ja maanmittarit tekivät maastotutkimuksia myös talvisaikaan. Lehtipuiden ollessa paljaana näkyvyys oli parempi, ja mittarit saattoivat apulaisineen työskennellä yhdessä asettautumalla sopivien välimatkojen päähän toisistaan.⁵⁴ Kuljettaessa Hämeestä kohti Keski-Suomea ja Savoaa tärkeimmän talvitien linja oli pääpiirteissään sama kuin vanha Laukaan kesämaantie. Vanha Laukaan tie kulki Pälkäneen Onkkaalasta Sahalahden, Kuhmalahden, Eräjärven ja Länkipohjan kautta Jämsään ja Laukaaseen Keski-Suomeen. Laukaasta talvitie haarautui Rautalammille, Viitasaarelle ja Saarijärvelle.⁵⁵ 1800- ja 1900-luvun vaihteessa Joutsan talviteitä olivat 1870-lähtien aurattu tieosuus Hartola-Leivonmäki sekä Joutsan ja Luhangan välinen tieosuus. Lisäksi järven jäällä talviteitä kulki Suonteen yli Kälään, Pärnämäkeen ja edelleen Hirvensalmelle sekä Angelsenkää Pappisiin.⁵⁶

Eräs talviteiden eduista oli se, että mitä vilkkaampi liikenne oli, sen parempi sillä oli kulkea ja sen vaivattomampaa oli tien hoito. Talvitien ongelmana olivat lumipyryt ja tien lyhytaikaisuus. Talvitie

⁵² Antero Kuitusen haastattelu 25.4.2008.

⁵³ RA, Lantmäteristyreلسens Leveranser 1850 nr 31:1, Pähr Kiellman och E. Tuhlinberg 1748-1749.

⁵⁴ Heikki Junnilan ja Heikki Rantatuvan tiedonanto 30.5.2008.

⁵⁵ Nenonen 1999c, 262.

⁵⁶ Vesänen 1976, 217.

oli käytössä vain suhteellisen lyhyen ajan, Etelä-Suomessa lyhimmillään vain 3-4 kuukautta. Pohjoisempana se saattoi olla käytössä yli puoli vuotta. Säistä riippuivat myös hetket, jolloin talviliikenne saattoi alkaa. Joinakin vuosina lunta ja vesien jäätymistä piti odottaa pitkään, joskus talvikeli tuli yllättäen. Talvitie kulki myös jokien jäitä. Se oli pahimmillaan vaarallista, ja kulkijat ottivat usein myös suuria riskejä. Lumimyrskyt tekivät matkasta hankalan. Joskus jopa suunnan löytäminen oli vaikeaa. Jos matka keskeytyi, tuli ongelmaksi lämpimänä pysyminen.⁵⁷

Itä-Hämeessä oli 1800-luvun alkupuolelta asti tapana, että teiden varsilla asuvat ottivat tien aurataksien ja muut maksoivat heille erityistä aurausmaksua. Aurauspalstat huutokaupattiin useammaksi vuodeksi kerrallaan, ja kuvernööri antoi suunnitelmille lopullisen vahvistuksen. Urakkakauden pituus vaihteli kunnittain, yleisiä olivat kolmen ja viiden vuoden jaksot.⁵⁸ Joutsasta mainitaan kahdenkin vuoden jaksoja. Aurauksen ulottamisella useammalle kuin yhdelle vuodelle pyrittiin siihen, ettei kukaan saisi urakkamaksuaan ilmaiseksi, sillä lumisuus saattoi vaihdella vuosittain. Vuoden 1883 lain mukaan tientekovelvollisten oli talvisin pidettävä tie kunnossa luomalla se auki, vetämällä lumirekeä tai yhtymällä auralahkoihin sen mukaan kuin kuntakokous päätti. Joutsassa toteutettiin urakkajärjestelmää talviteiden aurauksessa. Esimerkiksi vuosisadan vaihteessa Joutsan kirkolta Mäntyharjulle menevän tien talvikunnossapito jaettiin huutokaupalla palstoittain neljän kilometrin välein. Urakoitsijan oli talviaikana pidettävä tieosansa lumirekeä vetämällä auki ja "tuiskun aikoina lapioitava kuljettavaan kuntoon".⁵⁹ Talviteiden aurauksekustannusten järjestämiseksi oli Joutsaan perustettu erityinen rahasto, niin sanottu lumirekirahasto, johon varat kerättiin maanomistajilta.⁶⁰ Lumirekirahastojen perustaminen oli yleistä myös valtakunnallisesti.⁶¹ Talviteiden kunnossapitoon kuului myös teiden viitoitus. Tiet oli viitoitettava kesällä kasatuilla lehdeksillä tai havupuilla suoraan tiesuunnan mukaan.⁶²

Kun kärryt ja vaunut yleistyivät ja maantiet paranivat, talvitie menetti asemansa tärkeimpänä pitkän matkan maaliikenteen väylänä. Vielä 1700-luvun puolivälin jälkeen sisämaan useimmilla alueilla

⁵⁷ Nenonen 1999a, 350.

⁵⁸ Haavisto 1999, 109.

⁵⁹ JKuA, kltk, 2.11.1899.

⁶⁰ Vesanen 1976, 217.

⁶¹ Haavisto 1999, 109.

⁶² Vesanen 1976, 217.

talvitie oli ollut käytännöllisin ja käytetyin tie.⁶³ Varsinkin tavaraliikenteessä talviteillä oli suuri merkitys jo sen vuoksi, että suurimmat ja tärkeimmät markkinat pidettiin talvisin. Syrjäisiltäkin seuduilta maaseudun asukkaat pääsivät markkinoille myymään karja- ja maataloustuotteitaan.⁶⁴

3. Yhteiskunta muuttuu - tarve uusille teille

3.1 Ensimmäiset maantiet

Kuten edellä todettiin, Joutsasta puuttuivat kärryillä ajettavat maantiet kokonaan 1840-luvulle saakka. Joutsasta Hartolaan kulkevan vanhan ratsutien tiedetään olleen olemassa jo 1700-luvulla, joka sekin oli tietojen mukaan hyvin vaikeakulkuinen. Autonomian ajan alku oli Suomessa suhteellisen vilkasta tienrakennusaikaa, ja 1830-luvulla hätäaputyöt tulivat yleisiksi. Viranomaiset pyrkivät aluksi järjestämään jo olemassa olevien teiden korjausta ja myöhemmin myös uusien teiden rakentamista yleisillä varoilla. Pulavuosien tienrakennusta varten tuli olla viranomaisten vahvistamia valmiita tienrakennussuunnitelmia. Uusia teitä suunniteltaessa tai vanhan tietä laajennettaessa kuvernöörin oli neuvoteltava asiasta kuntakokouksessa. Teiden tekemistä ja korjaamista, siltojen rakentamista ja kunnossapitoa sekä kyyditystä koskevat asiat kuuluivat käräjille, sillä kärjäkunta oli laissa määritelty tielahkoksi.⁶⁵ Vuoden 1841 käräjillä Heinolan kihlakunnan kruununvouti C.M. Forström tiedusteli Mikkelin läänin kuvernöörin valtuuttamana manttaaliin pantujen tientekovelvollisten näkemystä siitä, millä ehdoin nämä ottaisivat tehdäkseen ja ylläpitääkseen maantien Hartolan pitäjän Brusin puustellista Joutsan ja Leivonmäen kautta Kangasniemen Makkolan kylään, jossa tie yhtyisi Mikkelin ja Laukaan väliseen tiehen. Tien rakentamisen perusteluna oli, että sen kautta saataisiin katovuosien koetteleman Pohjanmaan asukkaille ostettua ja kuljetettua Itä-Hämeen runsasta viljaa. Tiehanke sai kannatusta osakseen.

Niinpä vuonna 1842 annetussa päätöksessä kuvernööri velvoitti Hartolan, Sysmän ja Mäntyharjun pitäjät kappeleineen ja Heinolan kappelin rakentamaan tien. Kävi kuitenkin ilmi, että joutsalaisilla oli vähäisen manttaaliluvun vuoksi vähemmän räsitystä tien ylläpidosta verrattuna muiden kihlakunnan asukkaisiin. Sen vuoksi Joutsa ja Hartola velvoitettiin kumpikin yksinään ylläpitämään tie omalla alueellaan sen jälkeen, kun tie yhteisin voimin kerran olisi rakennettu. Tien pituudeksi arvi-

⁶³ Nenonen 1999, Tien synty, 350.

⁶⁴ Järvinen 1936, 166.

⁶⁵ Soikkanen 1966, 351.

oitiin noin 40 virstaa, rakennusajaksi määrättiin neljä vuotta ja tien leveydeksi kahdeksan kyynärää. Tie rakentui määräajassa, ja vuonna 1846 valmistuneen Joutsan ensimmäisen maantien johdosta joutsalaisille avautui tieyhteys pohjoisesta Jyväskylään ja etelässä Heinolaan, sillä Hartolasta oli jo aiemmin valmistunut etelään vievä kärrytie.⁶⁶

Hartolan-Kangasniemen maantien rakentamista seurasi suunnitelma, että Joutsan, Luhangan ja Korpilahden Vesipuolen maanomistajien oli rakennettava Joutsasta Luhangan kautta Korpilahdelle ulottuva tie ja ylläpidettävä sitä kukin oman kuntansa alueella. Joutsan alueella tietä tuli olemaan 11 virstaa, Luhangassa yhdeksän ja Korpilahdella 16 virstaa. Tiehanketta ryhdyttiin toteuttamaan 1845, mutta se viivästyti niin, että varsinainen rakentaminen alkoi vasta 1849. Vuonna 1858 tie oli kokonaan valmis. Korpilahden maantien tuoma hyöty joutsalaisille oli erityisesti siinä, että tietä myöten voitiin kuljettaa laivojen Päijänteen rantaan tuomia tavaroita Joutsan kirkonkylään. Päijänteen laivaliikenne oli juuri tien valmistumisen aikoihin voimakkaassa nousussa.⁶⁷

Viherin sillan rakentaminen oli osana Joutsan seudun tieverkoston täydentämistä. Vaikka Itä-Hämeen tierakennuksen pysähdystila jatkui 1880- ja 1890-luvuilla, siitä poikkeuksena oli Joutsan-Mäntyharju-maantien sekä siihen liittyvien sivuteiden rakentaminen.⁶⁸ Vanhoista kartoista nähdään, että Joutsan kirkonkylästä Pertunmaan suuntaan kulki jonkinlainen tie jo tätä ennen. Muun muassa Joutsan pitäjänkarttaan vuodelta 1845 ja Suomen yleiskarttaan vuodelta 1867 (täydennetty vuonna 1890) on merkitty tielinja, joka ylittää Viherinkosken siltä paikalta, johon silta sittemmin rakennettiin.⁶⁹ Aloite virallisen tien rakentamiseen tuli kuvernöörin taholta, vaikka tie oli pitkään ollut joutsalaisten toiveena. Rakennustyöt aloitettiin vuonna 1887 joutsalaisten suorittaessa tientekovelvollisuutensa Joutsan kirkonkylän ja Ruorasmäen välisellä osuudella. Neljä vuotta kestäneeseen 23 virstan mittaisen tien tekemiseen kului miehen päivätöitä kaikkiaan 1200 ja juhtapäivätöitä 600. Yleisistä varoista hankkeeseen myönnettiin avustusta 471 tynnyriä rukiita. Rakennustyön yhteydessä mäntyharjulaiset luultavasti viivytelivät osuksiensa suorittamista. Tien valmistuminen lykkäytyminen harmitti luonnollisesti joutsalaisia, sillä se viivytti joutsalaisten kulkua Mikkeliin. Hartolalaiset rakensivat tälle tielle yhdystien Hartolan puolelta.⁷⁰ Tosin sekään ei aluksi sujunut ongelmitta,

⁶⁶ Vesanen 1976, 214.

⁶⁷ Vesanen 1976, 216.

⁶⁸ Vesanen 1976, 215-216.

⁶⁹ KA. Pitäjänkartat 3122:11; Suomen yleiskartta 1867 / 1890: E 3.

⁷⁰ Vesanen 1976, 215-216.

sillä hartolalaiset kieltäytyivät aluksi ottamasta osaa tienrakennukseen, sillä sydänmaiden halki kulkeva tie ei kuntalaisten mielestä ollut heille hyödyksi. Asia tulee esiin myös Joutsan kunnan manttaalirahaston menoluettelossa. Vuonna 1887 kun joutsalaiset urakoivat osuuttaan Joutsan Mäntyharju-tiestä ja aloittivat Viherin sillan rakentamisen osana sitä, näkyy merkintä "Päätöksen lunastus Hartolalaisten välisestä maantien riitajutusta maksettu 10,40 markkaa".⁷¹ Tie kuului kuitenkin hartolalaisten tientekovelvollisuuden alaisuuteen, ja kuntalaiset joutuivat rakentamaan sitä. Tie valmistui vuoteen 1892 mennessä.⁷²

Paikallistasolla tien tarpeellisuudesta kiistelemisen oli yleistä. Vastustajat leimasivat usein tien hyödyttömäksi ja kohtuuttomia kustannuksia aiheuttavaksi. Koska liikenne suuntautui pääasiassa syrjäkulmilta keskuksiin, eikä päinvastoin, lähempänä keskuksia asuneet eivät tarvinneet yhteyksiä syrjäseuduille ja pitivät teitä hyödyttöminä. Tällainen asetelma oli paitsi kuntien sisällä, myös laajemmilla liikennealueilla. Esimerkiksi laukaalaiset pitivät pohjoisesta Viitasaarelta Konginkankaan kautta Laukaalle 1880-luvulla suunniteltua tietä itselleen hyödyttömänä, sen sijaan viitasaarelaisille ja konginkankaallisille se olisi avannut lyhyemmän reitin Jyväskylään.⁷³

Joutsalaisten tarpeessa saada yhteys Mäntyharjulle nousi yksi syy ylitse muiden: rautatie, Mäntyharjun aseman kautta kulkeva Savon junarata. Suomessa ensimmäinen rautatie oli avattu vuonna 1862 osuudella Helsinki-Hämeenlinna. Rautatiet, joita ensin suunniteltiin vain kanavien sijasta ja vesiteiden täydennyksenä rakennettavaksi, herättivät vielä 1840- ja 1850-luvuilla suuria epäilyksiä. Rautatiet tulisivat kovin kalliiksi, eikä niillä kuitenkaan voisi välittää liikennettä muutoin kuin kesäaikana. Saimaan kanava oli valmistunut vuonna 1856, ja Päijänteen ja muiden suurten vesiteiden yhdistämistä mereen kanavoimalla rautateiden rakentamisen sijaan puollettiin myös lehdistössä:⁷⁴ "Rautateiden luonnoton nopeus on aivan tarpeeton meidän maassamme, missä ei ole totuttu hätiköimään. Hiljaa kauas päästään, on meillä ollut vanha sääntö, jonka totuus luultavasti elää kauemmin kuin rautatiekuume."⁷⁵

⁷¹ JKuA, Manttaali- ja äänirahaston menot, mr 1887.

⁷² Koskinen 1968, 203.

⁷³ Haavisto 1999, 106.

⁷⁴ Auvinen 1999, 24.

⁷⁵ Järvinen 1936, 170.

Rautatieverkoston laajentaminen katsottiin lopulta välttämättömäksi taloudellisen kehityksen kannalta. Jatko Helsinki-Hämeenlinna-radalle rakennettiin Päijänteen länsipuolitse, jolloin Itä-Hämeen kuntien huomio kiinnittyi kaksihaaraisena toteutettavaksi aiottuun Savon rataan. Läntinen haara olisi kulkenut joko suunnalla Lahti-Heinola-Mikkeli tai suunnalla Lahti-Heinola-Jyväskylä. Senaatile jättämässään anomuksessa vuonna 1884 joutsalaiset yhdessä Heinolan kaupungin ja maalaiskunnan, Sysmän, Hartolan ja Leivonmäen kanssa puolsivat rautatien rakentamista suunnalle Lahti-Mikkeli. Kiistojen jälkeen Savon radan linjaksi tuli kuitenkin Kouvola-Mikkeli-Kuopio. Lisäksi rata päätettiin toteuttaa yksisuuntaisena.⁷⁶ Vuonna 1890 valmistui rata Kouvola-Kuopioon.⁷⁷ Rautatien tulo lähistölle aktivoi myös syrjäkyläläisten tietoiveita. Esimerkiksi Mäntyharjulla kaikki tiealoitteet tulivat kiskoliikenteen aloittamisen jälkeen 1880-luvulla kylistä, jotka toivoivat yhteyttä rautatielle. Tärkeimpinä pidettyjä yhdysteitä alettiin rakentaa jo jopa ennen kuvernöörin päätöstä.⁷⁸

Viherin sillan rakentamisen taustalla heti Mäntyharjulle kulkevan tienrakennuksen alkuvaiheessa oli ajatus saada liikenneyhteys ratavarteen Mäntyharjun asemalle, josta jälleen päästäisiin kiskoja myöten muualle maahan. Alettiinhan Savon rataa rakentaa vuonna 1886⁷⁹ ja siltaa 1887. Viherin sillan rakentamisen perusteina olivat sekä paikallista liikennettä palvelevat syyt, että valtakunnallisesti merkittävien liikenneyhteyksien parantaminen. Viherin sillan rakentaminen aloitettiin samana vuonna kuin Joutsa-Mäntyharju -tien rakentaminen. Sillalle katsottiin oleva niin suurta tarvetta paikallisliikenteenkin osalta, että sillan teko oli aloitettava välittömästi. Millaiset muutokset lisäsivät Joutsan kokoisella paikkakunnalla seutukunnan liikennetarvetta, jota alkuaikojen huonokuntoiset tiet eivät tyydyttäneet?⁸⁰

3.2 Joutsan karjatalous ja meijeritoiminta

1800-luvulla maatalouden uudistuminen, teollisuuden nousu sekä kulutuksen kasvu ja kaupallistuminen edellyttivät tavaroiden liikkumista. Tavaroiden liikkuminen puolestaan edellytti ihmisten liikkumista.⁸¹ Eräs merkittävimmistä tekijöistä, joiden tarpeeseen teitä ja kulkuyhteyksiä pyrittiin

⁷⁶ Vesanen 1976, 231.

⁷⁷ Siltojemme historia 2001, 38.

⁷⁸ Haavisto 1999, 103.

⁷⁹ Siltojemme historia 2004, 37.

⁸⁰ Päärmilä 1976, 555.

⁸¹ Mauranen 1999b, 30.

kehittämään olivat kauppa ja talous. Liikenneyhteydet ovat usein nimenomaan kauppapaikkojen yhteyksiä.⁸² Maatalouden ja liikenteen suhdetta leimaa sekä maatalouden suuri paino 1800-luvun taloudessa että se, että maatalous on alueellisesti hyvin hajautunut elinkeino: tuotteet tuotetaan pienissä yksiköissä eri puolilla maata. Tämä korostaa tieverkon merkitystä. Vaikka rautatiet ja höyrylaivat paransivat maatalouden kuljetusmahdollisuuksia, eli maatalous kuitenkin viime kädessä maantieliikenteen varassa. Rautateitä ja laivalaituria ei saatu joka navetan nurkalle.⁸³

Vuonna 1895 Oulun läänin meijerikonsulentti S. W. Hällberg kirjoitti, että meijeritalouden kehittymiseen vaikuttivat voimallisimmin hyvät kulkuneuvot.⁸⁴ Sama oli huomattu Joutsan seudulla meijeri- ja karjatalouden kasvaessa. Meijeritalouden nousu toi tieliikenteelle vakavan haasteen. Maito oli saatava markkinoille. Sitä tuotettiin tiloilla eri puolilla pitäjää, ja maito tuotteena oli helposti pilaantuvaa ja vaikeasti kuljetettavaa. Sen tuotanto keskittyi vielä 1800-luvulla sekä kuljetuksen että säilyvyyden kannalta epäedulliseen vuodenaikaan kesään.⁸⁵ Näin maatalouden tuotantosuunnan muuttuminen viljanviljelystä karjatalousvaltaisempaan suuntaan lisäsi kulkuyhteyksien merkitystä. Yhä useammat tielahkot toivoivat kunnollisia teitä, mieluiten koko tielahkon kustantamana.⁸⁶ Maidon jalostamisesta voidaan alkaa puhua separaattoreiden yleistyessä 1800-luvun loppupuolella. Separattori sai aikaan jopa eräänlaisen meijeri- ja maitokuumeen. Separattorikauppiat kulkivat talosta taloon: ensin laite ostettiin kartanoihin ja suurempiin taloihin. Kun huomattiin, että separattoria pyörittämällä irtosi kermaa maidosta paljon enemmän ja siitä voita, ryhdyttiin oman talon lehmien maidon lisäksi ostamaan saman separaattorin käyttöön myös naapureiden maitoja. Näin syntyivät ostomeijerit.⁸⁷

Meijeritoiminta alkoi kiinnostaa joutsalaisia yritteliäitä isäntiä, kun naapuripitäjiin Sysmään ja Hartolaan ryhdyttiin hankkimaan separaattoreita, ja niin sanotusta "kartanovoista"⁸⁸ saatiin rahaa. Useaan taloon hankittiin separattori ja käsikäyttöinen kirnu, joskus myös asiantunteva meijerska val-

⁸² Nenonen 1999, 340.

⁸³ Mauranen 1999b, 30.

⁸⁴ Mauranen 1999b, 34.

⁸⁵ Mauranen 1999b, 34.

⁸⁶ Haavisto 1999, 104.

⁸⁷ Kujala 1979, 2.

⁸⁸ Kartanomeijerit jalostivat pääasiassa oman karjan maitoa, joten kuljetuskysymykset koskivat valmiin tuotteen eli voimarkkinoille saamista. Markkinat olivat pääosin Pietarissa. Mauranen 1999b, 35.

mistamaan voita ja näin meijeritoiminta kasvoi. Meijereitä syntyi samoihin aikoihin melkein joka kylälle johonkin taloon. Huomattavin tällainen talomeijeri oli Riuttalan isännän Aksel Lehtisen perustama. Kuorima-asetat eli sivuseparaattorit oli Riuttulan meijerillä ainakin Vähä-Joutsan Oijalassa ja Oravakivessä, joista kermat haettiin Riuttalaan kurnuttaviksi. Niemistenkylästä taas isännät toivat kermat vuoronperään reellä tai jopa purilailla huonojen teitten takaa Riuttalaan. Tällaisia talotai osuusmeijereitä oli Joutsassa seuraavia: Arvidsonin meijeri Joutsansalmen sillan korvassa, Brusilan kartanossa meijeri Tammilahden kylässä, Vaihelan talossa Pappisissa, Marjotaipaleen Röykälässä, Vähä-Joutsan Korpelassa, Tammilahden Eerolassa, ja Pappisten Koittilassa meijeri, jossa tiedetään pidetyn vuosina 1896-1897 myös maidonkäsittely- ja voinvalmistuskurssit.⁸⁹

3.3 Kauppa

Vuonna 1859 annettu asetus mullisti kotimaankaupan muodot. Silloin kauppapuotien perustaminen tuli mahdolliseksi myös maaseudulla. Asetus säädettiin, "jotta maalla olevain Suomenmaan asujanten helpommin kävisi itsellensä hankkia tarpeellisia kauppatavaroita ja saada maanviljelys- ja käsityötuotteensa myödyiksi sekä teollisuuden yleensä edistämiseksi." Maakauppa tuli luvalliseksi kuitenkin vain rajoitetusti. Kauppaa ei saanut avata 50 virstaa (noin 50 km) lähemmäksi kaupungista, ja kaupan perustamiseksi oli anottava lupaa kuvernööriltä.⁹⁰

Etäisyysrajoitusta lievennettiin kuitenkin vuonna 1861, jolloin etäisyydeksi tuli yksi peninkulma. Edelleen vuoden 1868 asetuksen mukaan kuntakokouksesta tuli käytännössä päättävä elin maakauppojen perustamislupia myönnettäessä. Sovellettiin eräänlaista "paikallista itsehallintoa". Asetus kumosi lisäksi kaupunki- ja maaseutukaupan eron.⁹¹ Asetus toi myös muutoksen kaupan ja liikenteen suhteisiin. Maakaupan vapauttaminen merkitsi sitä, että tavaravirrat levittäytyivät yhä laajemmalle ja kulkivat yhä syrjäisimmille seuduille paikkoihin, jotka olivat pelkästään hevoskuljetusten varassa. Maaseudun kauppojen myötä muutti merkittävä osa kaupan aiemmin synnyttämästä liikenteestä luonnettaan: entisestä kaukoliikenteestä tuli nyt paikallisliikennettä. Pitkien kauppamatkojen sijasta tavaraa haettiin nyt lähempää. Tämä muutti paikallisliikenteen roolia yleisesti. Puhuttaessa

⁸⁹ Kujala 1979, 2-3.

⁹⁰ Järvinen 1936, 201; Mäenpää 1976, 250; Juvelius 1927, 483; Mauranen 1999b, 60.

⁹¹ Mäenpää 1976, 251.

siitä, miten maantiet alkoivat palvella "vain" paikallisliikennettä, tulee huomata, että oli kyse suurelta osin uudenlaisesta paikallisliikenteestä.⁹²

Joutsan pitäjän kauppalojen kehitykselle elinkeinoasetus antoi sysäyksen kasvuun. Niinpä esimerkiksi vuonna 1875 oli 5577 asukkaan Joutsassa maakauppoja kymmenen, eli 560 asukasta maakauppaa kohti. Vertailussa Mikkelin läänin ja koko Suomen lukuihin oli Joutsassa poikkeuksellisen paljon kauppiaita. Niinpä eräskin kateellinen hartolalainen kirjoitti jo vuonna 1871 Suomalaiseen Viralliseen lehteen seuraavasti:

"Niin kutsuttu Joutsan kylä on viime kymmenen vuoden kuluessa muuttunut kuin pikku kaupungiksi. Siellä on näet 4 vakinaista kauppa puotia, siihen vapriikan kangas- ja lankakauppa, apoteekki, wärjäri, karvari, wieläpä on leipurikin, joka tarjoaa naisille jos jonkinmoisia makeita. Ja jos lukijani joudut siellä käymään, niin et suinkaan mahda päästä, ettei penni tipahda: siellä panee lasit kilin kalin ystäwitten wälillä."⁹³

Joutsan maakauppa taantui kuitenkin 1870-luvun tuottoisten vuosien jälkeen. Eräänä selityksenä voidaan nähdä yleisten suhdanteiden huononeminen. Lainsäädäntöä kuitenkin kehitettiin, ja vuoden 1879 elinkeinolaki toteutti täydellisen elinkeinovapauden. Kaupan osalta se salli jokaisen täysi-ikäisen ja hyvämaineisen henkilön perustaa kaupan vain jättämällä elinkeinoilmoituksen kihlakunnan kruununvoudille. Ilmoituksessa tuli mainita liikkeen nimi ja sijainti.⁹⁴ Uusi asetus ja 1880-luvun alun nousukausi merkitsivät uutta kasvua Joutsan kauppiaiden määrässä. Huippuvuonna 1882 avattiin neljä uutta kauppapuotia. Kaikkiaan Joutsaan vuosina 1885-1914 perustettiin 37 maakauppaa.⁹⁵

Ensimmäisiä kauppoja Uimaniemen kylässä Joutsassa oli Nirosen ja S. Ahvenaisen pitämä puoti Rantalalan talossa Viherillä. Kaupan toimintavuosista ei ole säilynyt tietoja. Kauppias S. Ahvenainen

⁹² Mauranen 1999b, 60-63.

⁹³ Mäenpää 1976, 252.

⁹⁴ Ahola 1968, 182.

⁹⁵ Mäenpää 1976, 257-260.

liittyy läheisesti Viherin sillan vaiheisiin. Samuli Ahvenainen toimi vuonna 1888 Joutsan kunnallislautakunnan varajäsenenä⁹⁶ ja vuodesta 1889 lautamiehenä.⁹⁷ Samuli Ahvenaisen (1846-1907) puoliso oli Maria Nironen (1847-1902).⁹⁸ Vuonna 1894 Ahvenainen otti vastatakseen Viherin sillan pitämisestä liikennöitävässä kunnossa.⁹⁹ Ratkaisevaa on kaupan sijainti Viherin varrella Rantalan talossa.¹⁰⁰ Reitti Joutsan kirkonkylään kaupalta kulki Viherin sillan ylitse, joten Ahvenaisen motiivit sillan kunnossapitoon sitoutumiselle ovat selvät. Asiakkaiden ja tavarakuljetusten piti päästä esteettömästi kaupalle, eikä kauppias halunnut vaarantaa liiketointaan huonokuntoisen sillan vuoksi. Vastuun ottaminen tärkeän kulkuväylän huoltamisesta levisi luonnollisesti myös pitäjän asukkaiden tietoon, ja sen voi päätellä olevan omiaan lisäämään kauppiaan ja lautamiehen mainetta pitäjäläisten keskuudessa.

Kaupan lisäksi joutsalaisia palveli toinen tärkeä tavarantoimittaja: käsityö. Viherin sillan rakentamisen aikaan vuonna 1887 Joutsassa on laskettu toimineen kaikkiaan 26 käsityöläistä. Näistä suutareita oli yksitoista, nahkureita kaksi, yksi leipuri, seppiä kaksi, räätäleitä, ompelijoita ja kraatareita kahdeksan, yksi värjäri sekä yksi karvari. Tiedot ovat suuntaa-antavia, sillä ne on kerätty veronkanto- ja henkikirjoista.¹⁰¹ Suhteessa liikenteeseen vähittäiskauppa ja käsityöläiset olivat jokseenkin samassa asemassa. Kaupassa tuotemäärät olivat suurempia, mutta myös käsityöläisten oli saatava tavaraa: sepän rautaa ja räätälin kangasta.¹⁰² Lisäksi oli taattava asiakkaiden kulku tuotteiden luo. Ennen tieyhteyttä Mäntyharjulle tavara tuli teitä pitkin. Kun Savon junarataa alettiin rakentaa, tuli Viherin sillan rakentaminen välttämättömäksi osana Joutsa-Mäntyharju -tietä.

⁹⁶ JKuA, kltk, 21.1.1888.

⁹⁷ JKuA, mr, N. 3 1889.

⁹⁸ Uimaniemi - Laitjärvi - Vehmaa. Joutsalaista kylähistoriaa 2005, 15.

⁹⁹ JKuA, kltk, 11.8.1894.

¹⁰⁰ KA, Pitäjänkartat 3122:11.

¹⁰¹ Pitkälä 1976, 299.

¹⁰² Mauranen 1999b, 60.

4. Sillan rakentaminen

4.1 Päätös sillan rakentamiseksi

14.3.1887 pidettiin huutokauppa, jossa Joutsan kunnallislautakunta hyväksyi Wiherin sillan tekijäksi Iiral Hellgrenin 1815 markalla.¹⁰³ Koska kunnallislautakunnan kokousten pöytäkirjat sillan rakentamista edeltäviltä vuosilta 1876-1886 ovat kadonneet, ei arkistolähteiden pohjalta saada tarkkaa tietoa siitä, kuinka sillarakennuksen päätösprosessi kunnassa eteni. Viimeistään tässä vaiheessa oli kuitenkin käynyt selväksi, että liikenne Wiherin virran ylitse oli kasvanut niin voimakkaasti, että paikalle tarvittiin silta ylikulkua helpottamaan. Vaihtoehtona sillan rakentamiselle oli lautan tai lossin sijoittaminen virtapaikalle. Lossin rakentaminen olisi tullut halvemmaksi huolimatta lautturin tai lossarin palkkausmenoista.¹⁰⁴ Wiherin osalta virran ylitse haluttiin kuitenkin pysyvämpi ratkaisu liikenteellisiä oloja parantamaan. Myös kosken kapeus puolsi sillan rakentamista. Wiherin virta oli myös tärkeä uittoväylä, ja uitolle huomattavasti parempi ratkaisu oli rakentaa paikalle silta, sillä se ei haitannut uiton sujuvuutta läheskään yhtä paljon kuin lautta. Koskipaikalla vaikuttivat myös veden virtauksen vaihtelevuus vuodenaikojen mukaan, mikä oli ongelmallisempaa lossille kuin sillalle.

Tieasiat ja siltojen rakentaminen eivät suoranaisesti kuuluneet kunnan toimialaan, sillä ne olivat manttaaliin merkittyjen maan omistajien vastuulla. Kunnissa päätösvalta jakautui varallisuuden mukaan, joten käytännössä maanomistajat ja kunnan päättäjät olivat yleensä samoja henkilöitä. Näin ollen kunnan toimielimissä, kunnankokouksessa ja kunnallislautakunnassa, käsiteltiin myös tieasioita. Kuntakokouksessa tieasioiden käsittelyyn osallistuivat kuitenkin vain tienrakennusvelvolliset maanomistajat. Tietöiden toimeenpanosta vastasivat usein kunnallislautakunnat, sillä tielahkoilla ei ollut omia viranomaisia.¹⁰⁵ Keski-Suomessa tiealoitteiden takana olivat yleensä pitäjien uudistus-

¹⁰³ JKuA, kltk 14.3.1887.

¹⁰⁴ Lauturit olivat yleensä lauttapaikan lähellä asuvia talonpoikia, jotka aina tarvittaessa hoitivat ylikulkua vesistön yli. Usein työhön osallistuivat myös varsinaisen lautturin lisäksi muut perheenjäsenet. Esimerkiksi Virransalmen lossia hoiti vielä 1920- ja 1930-luvulla salmen rannalla asuva räätäli perheineen. Käytännössä työ tehtiin siten, että päivällä poika ja tytär toimivat lossareina, yöllä räätäli itse. Koska lossin hoito kuului talon tehtäviin, myös jokainen lapsista toimi vuorollaan lossivuorossa. Kurkela 2007, 9.

¹⁰⁵ Haavisto 1999, 104-105.

mielisimmät talolliset. Usein tämä tarkoitti niitä suurten talojen omistajia, jotka katsoivat hyötyvänsä tiestä - ja siihen kuuluvasta sillasta - enemmän kuin siitä koitui kustannuksia.¹⁰⁶

Viherin sillan teosta pidettiin yleinen huutokauppa, jonka kunnallislautakunta sittemmin virallisesti hyväksyi. Sillan rakentaminen oli merkittävä asia pitäjäläisille. Kunnallislautakunnan jäsenet, suurin osa talollisia, saivat yleensä vastaan sa uusia rasi tuksia ja menoja vastustavan talonpoikaiston.¹⁰⁷ Vaikka uudet liikenneyhteydet yleensä hyödyttivät joissain määrin suurinta osaa pitäjäläisistä, ei uusien teiden ja siltojen teko ollut yksiselitteistä. Kohta kunnallislautakunnan pöytäkirjasta vuodelta 1888 kertoo tästä:

"Kun on yleisesti tunnettu että kaikkiset pitäjän työt mitkä yhteisesti pitäjän työvoimilla tehdään, ovat varsin vaikeat työjärjestyksen puolesta täyttää, ja kun työt yhteisesti tehtynä tulee huonoa ja kallista, syystä että yhteiset työt tehdään huolimattomuudesta ja laiskuudesta; sen tähden on lautakunta katsonut tarpeelliseksi esittää kunnalle, että nykyään täällä Joutsan kirkolla Ahvenniemen tekeillä oleva uusi maantie olisi saatava siten tehtäväksi, että kukin tientekovelvollinen saisi itse tiettää työnsä. Parhaaksi keinoksi tähän on lautakunta katsonut sen että koko tie pitkin pituuttaan myytäisiin huutokaupalla 50-100 ja 200 sylen¹⁰⁸ pituisista pätkistä valmistettavaksi ja maksu tästä suoritettaisiin jyvistä, mitkä tien teko velvollisilta osansa mukaan takseerattaisiin. Tällä tavalla tehtyä tie olisi jokainen tienteko osallinen tilaisuudesta saamaan oman palstansa tehdäkseen kuin olisi huutokaupassa huutamassa, ja siten itse jyvityksen eli graderauksen tekemässä ellei kokonaan tahtoisi osansa jyvällä suorittaa."¹⁰⁹

¹⁰⁶ Haavisto 1999, 103.

¹⁰⁷ Haavisto 1999, 103.

¹⁰⁸ Autonomian ajan venäläiseen kyynärään eli arsinaan perustuvan mittajärjestelmän mukaan yksi syli oli noin 2,134 metriä, 1600-luvun alussa vahvistetun ruotsalaisen kyynärän mukaan 1,8 metriä. 1800-luvun lähteistä on joskus vaikea selvittää, kumpaa järjestelmää on käytetty. Kokonaisuuden hahmottamiseen riittää summittaisempikin arvio. <http://www.nba.fi/fi/vanhatmitat>. 13.12.2007.

¹⁰⁹ JKuA, klk 1888, 16.6.1888.

Pöytäkirjamerkintä kertoo tavasta, jota harjoitettiin yleisesti teiden ja siltojen rakentamisessa niiden kuullessa vielä tientekovelvollisille. Kun päätös tien tai sillan rakentamisesta oli tehty ja päästiin rakennusvaiheeseen, tientekovelvollisten oli valittava, tekivätkö he tien itse päivätöinä vai antoivatko tien urakalla tehtäväksi. Mitään yhtenäistä käytäntöä ei ollut, sillä työn toteutustapa oli täysin tientekovelvollisten päätettävissä. Urakoinnissa ei yleensä ollut kyse koko tien antamisesta yhden tai muutaman urakoitsijan tehtäväksi, vaan tavallisempaa juuri oli, että tie jaettiin varsin lyhyisiin osuuksiin, esimerkiksi sadan metrin pätkiin. Myös päivätyö- ja urakkajärjestelmän sekamuotoja esiintyi, jolloin kukin sai itse päättää maksaako työn rahana vai lähettääkö oman talon miehen tai torpparin työmaalle. Samoin osa työvaiheista saatettiin teettää urakalla ja osa päivätöinä. Mitään erityistä vain tieurakointiin keskittynyttä ammattikuntaa ei syntynyt, vaan talolliset ja torpparit hoitivat työn sivutoimisesti.¹¹⁰ Joutsassakin oltiin havaittu, että vastaava tapa teiden rakennuksessa toimi parhaiten. Vuonna 1870 lautakunnassa päätettiin seuraavaa:

"Kuin nyt keisarillisen Suomen senaatin päätöksen jälkeen, tuli Maantiet kunkin pitäjän sisällä pitäjän itsensä kohdalla voimassa pidettäväksi. Niin tuli kysymykseen kuinka ja millä tavalla Jousan pitäjän sisällä olevat maantiet voimassa pidetään? Yhteisenäkö; vai jaetaanko osiin talollisten välillä? - josta kunta keskusteltuaan katsoi jaon tarpeelliseksi ja päätti siis: että jo tänä syksynä jaetaan osiin maantiet Jousan pitäjän sisällä. Johon jakoon maanmittaria hakemaan määrättiin kunnallislautakunnan esimies Erik Tevalin, ja talolliset Matti Simo, ja Kustaa Häntälä, ja jako toimitukseen maanmittarin kansa jakamaan ja ratietaamaan määrättiin siltavouti A. Lehtinen, ja A. Grönlund."¹¹¹

Viherin sillan osalta pieni ryhmä teki siis päätöksen sillan rakentamisesta koko pitäjän puolesta. Edustavan ryhmän päätöksestä hyötyivät lopulta kaikki paikkakuntalaiset, olihan sillan käyttö sen valmistuttua rajoittamatonta. Pienellä paikkakunnalla ja tiiviissä yhteisössä pystyttiin myös paremmin vaikuttamaan koko yhteisöä hyödyttävien palvelujen tuottamiseen ja saatiin velvoitettua useita yhteisön jäseniä mukaan rakentamiseen. Tällöin siltaa "pelkästään" hyödyntävien jäsenten määrä,

¹¹⁰ Haavisto 1999, 107-109.

¹¹¹ JKuA, kltk, 24.7.1870, §2.

ilman että he olisivat millään lailla osallistuneet rakennusprosessiin, saatiin pienenemään. Pienessä päättäjien ryhmässä myös yksilöt nousivat paremmin esiin. Alun perin omien uhrauksiensa näkyvyydestä huolehtivat yksilöt saattoivat vaikuttaa voimakkaastikin yhteisön hyväksi.¹¹² Viherin silta oli osana Joutsan-Mäntyharju -tietä, mutta viimekädessä kunnan päättäjät ratkaisivat millainen silta Viherin virran ylitse rakennettaisiin.

Joutsan kunnallislautakunnan kokouksessa, jossa päätettiin sillan rakentamisesta vuonna 1887, koolla olivat Kaarle Nyman, Antti Pura ja Tuomas Niemelä.¹¹³ Esimiehenä toimi Kaarle Nyman, sittemmin Kaarle Kartio. Kaarle Kartio oli Joutsan pitkäaikainen kanttori-urkuri (1876-1913). Hän toimi voimakkaasti kunnallisissa luottamustehtävissä: Kartio oli kunnallislautakunnan esimiehenä vuosina 1881-1891 sekä kuntakokouksen esimiehenä vuosina 1893-1894 ja vuosina 1902-1913. Lisäksi hän edisti muutoinkin monipuolisesti paikkakunnan taloudellista ja henkistä kehitystä olemalla mukana muun muassa Joutsan säästöpankin, osuusmeijerin ja kuorotoiminnan perustamisessa. Kaartio toimi muun muassa myös kirkonkylän kansakoulun johtokunnan puheenjohtajana. Olemalla aktiivisesti mukana kunnan kehittämässä Kaartio varmisti oman näkyvyytensä edistyksissä. Pitäjäläisten luottamuksen saavutettuaan hän toimi myös Heinolan rovastikunnan maallikkoedustajana kirkolliskokouksissa ja oli ehdokkaana eduskuntavaaleissa.¹¹⁴

Kansakoulunopettaja Kustaa Rekolainen toimi kunnan kirjurina ja johti kunnan toimintaa kuntakokouksen esimiehenä vuosina 1881-1892, samaan aikaan kuin Kaarle Kartio oli kunnallislautakunnan esimiehenä vuosina 1881-1891. Rekolaisen ja Kaartion aikana Joutsan kunnalliselämässä tapahtui suuria uudistuksia ja nopeaa kehitystä, joista paikkakunnan liikenneyhteyksien parantaminen oli eräs näkyvimmistä.¹¹⁵ Erityisesti Kaartio oli muutenkin uudistushenkinen pitäjässä. Hän hankki Joutsan ensimmäisen polkupyörän jo vuonna 1880.¹¹⁶ Polkupyörällä oli käytännöllisempää taittaa matkoja hyväkuntoisilla teillä, ja ylittää Viherin virta sillan kautta kuin lautalla tai veneellä.

¹¹² Lamberg-Ojala-Eloranta 1997, 21-21.

¹¹³ JKuA, kltk, 14.3.1887. Talollinen Antti Pura toimi kunnallislautakunnan esimiehenä vuosina 1894-1899 ja 1903-1908. Hyvärinen 1976, 354.

¹¹⁴ Hyvärinen 1976, 353; Kiiski 1976, 478.

¹¹⁵ Hyvärinen 1976, 353.

¹¹⁶ Musikka 1976, 118.

Rekolaisen ja Kaartion aikana esille nousivat myös kouluasiat.¹¹⁷ Ensimmäinen varsinainen kansakoulurakennus Joutsaan valmistui vuonna 1871. Rakennus valmistui kirkonkylään hautausmaan takaiselle alueelle.¹¹⁸ Koululaistenkin kulkua kirkolle helpotti Viherin virran ylitse rakennettava silta. Ennen koululaiset saattoivat joutua olemaan viikot kortteerissa kirkonkylässä, jottei päivittäisestä koulumatkasta tulisi liian pitkä.

Aloitteet tie- ja siltatöihin tulivat siis useimmiten pitäjän päättäjiltä. Edellytyksenä tien ja sillan rakentamiselle oli siitä seuraava hyöty. Esimerkiksi sotilaiden ja postin tarpeisiin rakennetut väylät eivät kiinnostaneet yhteiskunnan alempia ryhmiä. Usein vasta taloudelliset tekijät eli kauppa saivat rahvaan tuen parempien liikenneyhteyksien puolesta; tällöin tiestöstä koitui välitöntä hyötyä itselle. Muutoin maalla asuva väestö koki, että heidän liikkumisen tarpeisiinsa riittävät hyvin siihenkin asti palvelleet polut, vesireitit ja talvitiet. Tämä on ymmärrettävää, kun huomioidaan miten liikuttiin: jalkaisin, hevosella ja veneellä. Hevosen vetämät purilaat ja reki kulkivat epätasaisemmassakin maastossa, jalkamiehestä puhumattakaan. Eivät talonpojat nähneet tulevaisuuteen ja aikaan, jolloin hevosliikenteen syrjäyttävät moottoriajoneuvot tulisivat vaatimaan tasaisia teitä. Suomessa olivat perinteiset liikennemuodot olleet käytössä vuosisatoja, eikä kulkemisen siirtyminen vesiltä maalle tapahtunut yhden sukupolven mielessä eikä toimissa. Kuitenkin talonpojat olivat juuri se osa väestöstä, joka teiden ja siltojen rakentamiseen velvoitettiin. Paikallisten rakentajien haluttomuus töihin ryhtymiselle tulee näin ymmärrettävämmäksi. Siltojen ja teiden rakentamiseen jouduttiin aina omien töiden päälle ylimääräisenä rasituksena aikaan, joka muuten olisi ollut työstä vapaata. Työtätekevän rahvaan alkoholin käyttö korostui aikaan, jolloin ei tarvinnut olla agraariyhteisöön kuuluvissa töissä. Tästä näkökulmasta haluttomuus käyttää vapaa-aikansa tie- ja sillanrakennusvelvollisuuden täyttämiseen saa uusia merkityksiä. Silloin tällöin tapahtuikin niin, että rakentajat kyllä ilmaantuivat sovittuna aikana työmaille, mutta maistaneina. Tällä oli vaikutuksensa myös työn jälkeen.¹¹⁹

Järjestelmänä teiden ja siltojen rakentaminen ja kunnossapito oli luotu niin, että työt piti sovittaa maanviljelijän normaalitöiden lomaan. Siltaa rakentamaan velvoitetuilla kuntalaisilla oli kullakin hoidettavanaan myös omat työnsä. Aikana, jolloin kiireisimmät maa- ja peltotyöt odottivat tekijäänsä, ei ollut helppoa saada työmiehiä irrotetuksi sillantekoon. Vuoden 1883 tieasetuksen mukaan

¹¹⁷ Hyvärinen 1976, 353.

¹¹⁸ Rahkila 1976, 580.

¹¹⁹ Kustaa H.J. Vilkunán tiedonanto 5.3.2008.

tientekoon ei saanut määrätä sellaisina vuodenaikoina, jolloin tehtiin kevät- tai syystoukkoa tai elonkorjuuta, eikä muutoinkaan kesäaikana, paitsi silloin, kun veden uurtamisen tai muun vahingon takia tien kunnostaminen oli välttämätöntä.¹²⁰

Tarkkaa päivämäärää Viherin sillan valmistumiselle ei voida määrittää. Sitä ei esimerkiksi "syyntäty" eli lopputarkastettu kunnan johdon toimesta määrätyn urakan valmistuttua. Tässä suhteessa Viheri poikkeaa muista Joutsassa samoihin aikoihin rakennetuista silloista, joissa lähes poikkeuksetta toimitettiin lopputarkastus. Rakentamisprosessin etenemistä ja vaiheita voidaan päätellä arkistolähteistä löytyvien lyhyiden mainintojen perusteella. Niitä ovat kunnallislautakunnan pöytäkirjoihin tallennetut päätökset siitä, kenelle rakennus- tai kunnostusurakat myönnettiin ja millä kustannuksilla, sekä manttaalirahastoon merkityt summat. Esimerkiksi työselostusten laatiminen ei ollut tapana siltojen rakentamisen kuuluessa vielä manttaaliin pantujen miesten velvollisuuksiin, eikä sitä näin ollen ole saatavilla Viherin sillankaan osalta. Myöskään mahdollisista alkuperäisistä piirustuksista ei ole tietoa, miten ja missä muodossa ne on laadittu, tai onko ollenkaan.¹²¹

Yleisesti siltapiirustuksia ei ollut, vaan rakennusmestari näytti, miten uusi työvaihe suoritettiin. Silanrakennustaito tuli tieteelliseksi vasta 1800-luvun statistiikan kehityksen myötä.¹²² Myös kuuluisat kirkonrakentajat rakensivat siltoja. Kirkonrakentajien sillat perustuivat intuitiiviseen teknilliseen taitoon; perinteen mukaisessa rakentamisessa, kuten kirkkojen ja talonpoikaisrakennusten rakentamisessa, kokemus ja kirvesmiestaito johtivat usein myös silloissa hyvään lopputulokseen.

Viherin sillan rakentajaksi tiedetään huutokaupalla annetun Iiraal Hellgrenille. Kuka ja mikä Hellgren oli miehiään, on yhä epäselvää. Joutsan kunnan arkistolähteissä Hellgrenin nimi esiintyy ainoastaan tässä Viherin sillan rakentamisen alkua käsittelevissä yhteyksissä. Muiden Joutsan seudun siltojen rakentajien nimiä sen sijaan esiintyy myös muissa yhteyksissä. Tästä päätellen Hellgren oli tullut Joutsaan vain rajalliseksi aikaa. Hellgrenin henkilöllisyyttä ei voi yrittää selvittää esimerkiksi muuttaneiden kirjojen avulla, sillä Joutsan kohdalla muuttaneiden kirjat 1800-luvulta tuhoutuivat Joutsan pappilan palossa vuonna 1912.¹²³ Hellgren näyttää kuitenkin olleen asiansa osaava sillante-

¹²⁰ Haavisto 1999, 107.

¹²¹ Esimerkiksi vuonna 1871 valmistuneen Joutsan ensimmäisen koulun rakentamisesta mainitaan, että ainoana ohjeena rakentamiselle oli kuntakokouksessa tilapäiselle käärepaperille piirretty rakennuksen luonnos. Rahkila 1976, 580.

¹²² Koponen 1983, 31, 16, 7; Siltojemme historia 2004, 427.

¹²³ Tiedonanto Marko Luikko-Sipiltä Keski-Suomen maakunta-arkistosta 7.3.2008.

kijä. Ensimmäiset korjausmerkinnät Viherin sillasta löytyvät manttaalimeno-luettelosta vasta vuodelta 1894.

4.2 Viherin silta puisen tukiansassilta-tyyppin edustajana

Siltatyyplitään Viherin silta on puinen tukiansassilta. Suomessa tukiansaita on käytetty ainakin niin kauan kuin tietoa siltojen rakenteista on löydettävissä. Tunnusomaisin se oli 1800-luvun sillanrakennukselle, jolloin rakentajina olivat tientevelvolliset maanomistajat. Tukiansaiden staattinen toiminta perustuu vinojen sauvojen tukemiseen yläpäätä joko toisiinsa (yksinkertainen tukiansas) tai vaakasuoriin välipalkkeihin (moninkertainen tukiansas). Staattisesta rakenteesta muodostui suorasauvainen kaari. Kaaren vaatimukset myös ymmärrettiin: tukiansaat perustettiin massiivisille, vaakasuoria tukivoimia kannattaville kivimuuri- tai arkkurakenteille. Joskus tukiansaat verhottiin laudoituksella, joka teki sillan kömpelömmän näköiseksi eikä sanottavasti lisännyt rakenteellista lahosuojausta. Puinen ansas yhdessä kiviholvin kanssa olivat kokemuseräisen mitoituksen mukaan rakennettujen siltojen huippusaavutuksia.¹²⁴ Vanhin Suomessa vielä liikenteellä oleva puusilta on Eteläkylän Isosilta Pyhäjoella. Se avattiin liikenteelle vuonna 1837.¹²⁵

Rakentamiseen velvoitetut maanomistajat rakensivat siltoja vaivattomimmin saatavista materiaaleista puusta ja kivistä. Varhaisemmat puusillat rakennettiin kokonaan puusta, sillä puuta oli helppo työstää ja puusiltojen rakentaminen oli mahdollista ilman erikoistoimenpiteitä myös talvella.¹²⁶ Puurakenne myös vaimensi hevosen astunnan jaksoittaiset sykäykset hyvin. Lisäksi se sopeutui ympäristöönsä erityisesti metsäisessä maisemassa.¹²⁷ Vähitellen todettiin, että kivi materiaalina on kestävämpi kuin puu, ja niinpä sen käyttö perustuksissa alkoi yleistyä. Perustukset saattoivat olla joko kivitäytteisiä hirsiarokkuja tai luonnonkivistä rakennettuja muureja. Viherin silta on tehty kivisten arkkujen päälle, joista kaksi ovat sillan maatukia rannoilla ja kolmas siltaa keskeltä tukeva ark-

¹²⁴ Siltojemme historia 2004, 107, 399. Suomen matalapiirteisessä maastossa, jossa sillan alle ei välttämättä jää kovin runsaasti tilaa, käytettiin myös toista tukiansastyyppeä, rippuansasta. Sen pääkannattajat nousevat nuolen kärjen muotoisina korkealle tien yläpuolelle. Siltojemme historia 2004, 107-108.

¹²⁵ Siltojemme historia 2004, 113.

¹²⁶ Koponen 1983, 6.

¹²⁷ Siltojemme historia 2004, 96.

ku. Arkkuihin on käytetty särkykiviä, eikä niitä alun perin sidottu tai saumattu.¹²⁸ Vaikka Suomessa käytetty graniitti on hyvä sillanrakennusaine, ei kivistä tehtyjä siltoja löydy paljoakaan, sillä sen rakentamiseen liittyy rajoittavia seikkoja. Kiviä ei sillan päällysrakenteessa voitu käyttää kuin holvissa, joka vaati suuren rakennuskorkeuden ja hyvän perustuksen. Suomen vesistöissä vedenvaihtelut ovat suuria, ja holvin rakentaminen oli mahdollista vain silloin, kun maastosuhteet tai muu syy vaativat korkean sillan rakentamista.¹²⁹

Viherin sillan rakentamisen aikaan sillanrakennus perustui suurelta osin kokemuseräiseen tietoon. Teknillinen opetus Suomessa käynnistyi, kun Tampereelle perustettiin teknillinen koulu kanavatöiden tarpeisiin vuonna 1821. Merkittävä edistys oli Helsingin teknillisen reaalikoulun muuttaminen Polyteknilliseksi kouluksi vuonna 1872, jolloin siitä tuli maan tärkein teknillinen oppilaitos.¹³⁰

Toimittaja John Zidbäck ja insinööri Jonathan Reuter ovat laatineet oppikirjan "Teknillinen käsikirja teollisuuskoulujen oppilaille, työ- ja rakennusmestareille, koneenkäyttäjille y.m." Kirja on julkaistu samana vuonna 1887 Viherin sillan rakentamisen aikaan. Siitä voidaan tarkastella 1800-luvun lopun teknistä osaamista. Sillan perustusten rakentamisesta opastetaan, että ranta-arkut oli mieluiten tehtävä kivistä tukimuurin tapaan. Tavallisista kivistä tehty ranta-arkku tehtiin vähintään metrin paksuiseksi. Väliarkut oli tehtävä mieluiten kivistä, jotta ne kestäisivät paremmin. Pohjanmuodoltaan arkut oli tehtävä suorakaiteen mukaiseksi, elleivät ne seisoneet vedessä, jolloin ne erityisesti juoksevassa vedessä tuli pyöristää virran suuntaan. Korkeissa siltapatsaissa ala-osa oli pyöristetty niin korkealle kuin tulvavesi nousee, ja sen yläpuolella muoto muuttui suorakaiteeksi. Ellei arkun etupuolella ollut erityistä jäänmurtajaa, tehtiin arkkuun virtaa vastaan terävä selkä alimman ja ylimmän vedenkorkeuden välille. Yhtäläisyyden vuoksi tehtiin patsas samanlaiseksi myöskin virran alapuolelta.¹³¹

Vuonna 1932 julkaistiin Urho Palsasen toimittama "Sillanrakennuksen oppikirja alempaa teknillistä opetusta varten". Kirja on ilmestynyt Zidbäckin ja Reuterin julkaisun jälkeen, mutta rakennusopit ovat säilyttäneet muotonsa. Pilarin sivulle annettiin tavallisesti sama kaltevuus kuin maatuen sivulle. Jos vesistöissä jäätten kulku ei ollut suuri, tehtiin pilarin pää pyöreäksi, mutta jos jäätten patoutu-

¹²⁸ KtpA, Siljtojen tarkastusselostukset, vanhat A-Ö, Viherin silta.

¹²⁹ Puolanne 1956; Backman 1932.

¹³⁰ Siltojemme historia 2004, 469-470.

¹³¹ Zidbäck 1887, 162-163.

minen oli pelättävissä, varustettiin pilarin ylävirran puoleinen pää jäänsärkijällä. Paras jäänsärkijä oli 40-45°:n kaltevuudessa oleva lieriöpinta, joka hakattiin karkeaksi. Kun virran mukana jäälautta kohtasi jäänsärkijän, nousi se sileää lieriöpintaa pitkin ylöspäin, kunnes taittui kahtia. Sillan alusrakenteen tuli olla siten suunniteltu ja tehty, että se kesti sillan painon kuormineen sekä maan, virran ja jään paineen. Sen lisäksi rakennusaineen oli kestävä virtaavan veden ja maahapponen syövytyksiä sekä jään ja tukkien aiheuttamia sysäyksiä ja kuluttavaa vaikutusta. Maatukien ja pilarien rakennusaineena kivi oli kestävin.¹³²

Viherin silta on näin ollen rakennettu oikeaoppisesti 1800-luvun teknisen osaamisen mukaan. Veden virtaus ja jäätyminen on huomioitu pyöristämällä pilareita. Koska alkuperäisiä tietoja sillan rakentamisesta ei ole säilynyt, on tarkasteltava merkintöjä vuodelta 1921, jolloin Viherin silta otettiin valtiolle. Uuden tielain mukaan vastaanoton yhteydessä oli suoritettava vastaanottotarkastus sillan kunnosta. Vastaanottaja oli aluksi paikallinen nimismies. Vastaanottotarkastuksiin otettiin paikoin mukaan paikallinen piiri-insinööri.¹³³ Näin toimittiin Viherin sillankin kohdalla. Joutsa kuului silloin Mikkelin tiepiiriin. Piiri-insinöörin allekirjoittaman raportin yläkulmassa on päiväys 6.5.1921, mutta allekirjoituksen yhteydessä päiväykseksi on merkitty tammikuu 1922. Tarkastusraportissa mainitaan, että siltamuurit ja välipilari olivat 0,4-0,5 metrisistä kivikerroksista. Pohja oli kivikaria, jolle kivimuurit oli asetettu.¹³⁴

Rakennusmateriaalien hankinta kuului urakoitsijana toimineelle Hellgrenille, sillä manttaalirahaston menojen mukaan Iiral Hellgrenille maksettiin vuonna 1887 "Wiherin sillasta y.m. 2042,50 markkaa". Olihan sillan teko alun perin huutokaupattu 1815 markalla. Vuonna 1888 puolestaan on merkitty maksetun "talollinen Antti Puralle kivien poruuttamisesta 59, 80 markkaa", sekä "maamies Juho Wäihkölälle kivistä kuitin mukaan 16 markkaa". Jää kuitenkin avoimeksi, mihin näitä kiviä käytettiin, sillä samaan aikaan tehtiin korjauksia myös koululla, jonne ostettiin muun muassa tiiliä, venttiilejä ja kalkkia.¹³⁵

Seuraava merkintä Viherin sillasta huutokaupan ilmoittamisen jälkeen löytyy kunnallislautakunnan kokouksen pöytäkirjasta jo 7. toukokuuta 1887, jolloin "määrättiin että kaventaa Wiherin sillan rei-

¹³² Palsanen 1932, 48-50.

¹³³ Siltojemme historia 2004, 54.

¹³⁴ KtpA. Raportissa leima: Savon t. ja v. piirin arkisto.Os V k t. ja vihko n:o 16;47. V:76:9.

¹³⁵ JKuA, mr, 1887, 1888.

jät 4 sylen levyiseksi".¹³⁶ Reijillä tarkoitetaan tässä tapauksessa silta-aukkoja, joita Viherin sillassa on kaksi. Toukokuussa sillan rakentaminen oli siis jo käynnissä. Ilmeisesti kuitenkin todettiin alkuperäisten aukkojen olevan liian leveitä, jolloin ne eivät jaksaneet kannattaa sillan puisia kansirakenteita. Aukkojen kaventaminen oli mahdollista leventämällä joko rannoilla olevia kiviarkkuja tai keskellä olevaa arkkua, tai molempia.¹³⁷

Sillan rakentaminen eteni näin ollen ripeästi, olihan tekohuutokauppa pidetty vasta maaliskuun puolessa välissä samana vuonna. Seuraava maininta löytyy elokuulta 1887, jolloin "määrättiin Viherin sillan kosken alus perattavaksi yhteisillä varoilla".¹³⁸ Tämäkään ei vielä kerro, mikä vaihe sillan rakentamisessa elokuussa oli. Huomattavaa on myös se, että siltaa pystyttiin rakentamaan kiireisimpään peltotyö- ja tukinuittoaikaan. Viherinkoskihan oli tärkeä uittoväylä, ja uitosta vastanneet henkilöt eivät varmasti olisi suostuneet sillan rakentamiseen koskessa, jos se merkittävästi olisi haitannut uittoa.

Esimerkiksi Virransalmen sillan tekoa Mäntyharjulla vastustettiin 1850-luvulla Tie- ja vesirakennusjohtokunnan taholta, koska sen pelättiin liiaksi estävän veden virtausta ja haittaava uittoa. Silta rakennettiin Virransalmeen vasta vuonna 1937.¹³⁹ Uiton vaikutukset olivat myös toissuuntaisia; sillat saattoivat vaurioitua uiton johdosta. Vuonna 1875 kunnallislautakunnan kokouksessa kysyttiin "miten Jousan salmen silta korjattaisiin, joka viime kesänä rikkoontu, arvattavasti tukkien kulettamisesta".¹⁴⁰

Koskien kohdalla tukit kuitenkin uitettiin yksi kerrallaan. Näin kiviarkkujen ja maapenkereiden muokkaaminen oli ilmeisesti mahdollista tehdä samaan aikaan uiton aikana. Eräs syy reikien eli aukkojen kaventamiseen saattoikin olla se, että alun perin uiton helpottamiseksi aukot suunniteltiin leveämmiksi, mutta rakentamisen edetessä kävi ilmi, etteivät ne olleet kannen kantavuuden kannalta sopivia. Edelleen elokuussa suoritettu kosken perkaus katsottiin aiheelliseksi suorittaa sillan rakentamisen yhteydessä. Viherin virran vielä ollessa vapaa, oli tukkien uittaminen ja liikkuminen koskessa veneellä esteetöntä. Perkauksen avulla pyrittiin parantamaan sekä tukkien että veneiden kul-

¹³⁶ JKuA, kltk 7.5.1887.

¹³⁷ Ari Mäkelän tiedonanto 14.12.2007.

¹³⁸ JKuA, kltk 29.8.1887.

¹³⁹ Kurkela 2007, 3, 7.

¹⁴⁰ JKuA, kltk, 16. 2. 1875.

kua virassa senkin jälkeen, kun siihen oli rakennettu silta. Urho Palsasen oppikirjan mukaan siltatutkimusta suoritettaessa ja siltasuunnitelmaa tehtäessä oli otettava huomioon tehdyt perkaussuunnitelmat ja silta oli perustettava siten, että perkauksenkin jälkeen perustukset olivat riittävän paljon uuden pohjan ja matalavesipinnan alapuolella. Veden kulun vuoksi oli vapaa-aukko tehtävä sellaiseksi, että veden nopeus ei tullut niin suureksi, että se syövyttäisi pohjaa. Lisäksi oli tarkistettava, että veden patoutuminen sillan aiheuttaman joen poikkileikkauksen pienenemisen vuoksi ei tullut haitallisen suureksi.¹⁴¹ Koska Viherin koski on suhteellisen kapea, pienetkin muutokset aukkojen leveydessä vaikuttavat helposti veden virtaukseen. Nykyään sillan vapaa-aukkojen leveydet ovat 6,3 metriä.

Vuosikymmeniä myöhemmin sillan ollessa jo valmiina ja käytössä, siitä oli uitolle myös hyötyä. Tenho Haajanen esimerkiksi muistelee, että vuoden 1941 kuivan kesän aikana veden virtaus koskessa oli niin vähäistä, että toinen sillanalusväylä piti tukkia kokonaan oljilla ja hirsillä, jotta vapaassa uomassa valuisi enemmän vettä.¹⁴² Vuonna 1887 siltaa oltiin kuitenkin vasta rakentamassa, ja muun muassa kiviarkkujen asentamisen voi kuvitella valtaavan huomattavan alan koskesta.

Koska perkaus määrättiin tehtäväksi "yhteisillä varoilla", oli se siis erillään sillanrakennus-urakasta. Manttaalirahaston menoissa ei mainita vuoden 1887 kohdalla maksetun kenellekään perkauksesta, vaikka siitä oli päätetty lautakunnassa vuonna 1887, sen sijaan vuoden 1888 kohdalla nähdään, että talollinen Juho Reijolle on maksettu 20 markkaa Wiherin kosken perkuusta.¹⁴³ Manttaalirahaston menot lueteltiin vielä tuolloin vuosittain, joten niistä ei selviä tarkempia päivämääriä.

Vuoden 1888 manttaalimenoista löytyy myös seuraava maininta sillasta: "Talonpoika Kustaa Jakolalle Viherin sillan tervuusta 1750 markkaa". Tässä vaiheessa käsittelyssä olivat jo sillan puuosat eli kansirakenteet, tukiansaat ja kaiteet. Tosin vaikka oli jo kyse sillan tervauksesta, ei se vielä kerro varmaksi sitä, että silta olisi ollut valmis ja ylikulkukelpoinen. Tervaa käytettiin sillan puuosien suojaamiseen kosteutta ja näin homehtumista vastaan. Yleensä puuosat kuitenkin tervattiin ensimmäisen kerran jo silloin, kun ne vielä lautoina ja hirsinä odottivat maalla. Näin tervalla saatiin suojattua puuosat kaikilta puolilta, sillä pelkästään valmiin sillan tervaamisessa liitoskohdat olisivat

¹⁴¹Palsanen 1932, 45, 49.

¹⁴² Uimaniemi-Laitjärvi-Vehmaa 2004, 73.

¹⁴³ JKuA, mr 1888, N 5. Juho Reijo oli myös kunnallislautakunnan jäsen. JKuA, kltk 1887-1894.

jääneet vaille suojaa. Kuitenkin valmiista sillasta suojattiin vielä erikseen kansiosat. Kustaa Jakolan kohdalla saattaa olla siis kyse jo valmiinkin sillan tervauksesta, koska siinä mainitaan 'silta' eikä sillan osia erikseen.

Vuoden 1932 sillanrakennuksen oppikirjan mukaan puu säilyi hyvin kuivassa paikassa ja veden alla, mutta kuivuuden ja kosteuden vaihtelu saattoi lahottaa sen käyttökelvottomaksi vajaassa kymmenessä vuodessa. Tavallisesti puurakenteet suojattiin varustamalla ne katoksella tai sivelemällä pellavaöljyvernissalla, hyvällä maalilla, puutervalla, kivitervalla tai karboleumilla.¹⁴⁴ Yleisimpiä suojausmenetelmiä oli tervaus. Sen käyttö oli yleistynyt laivanrakennuksen myötä 1600-luvulta lähtien. Pääkannattajien suojaus oli tärkeintä, mutta yleensä tervattiin myös kansilankut.¹⁴⁵ Valmistumisen jälkeen ja tasaisin väliajoin tehty tervaus oli hyvän kunnossapidon oleellinen osa.¹⁴⁶

4.3 Sillan ensimmäisiä korjauksia

Puusillat olivat herkkiä kulutukselle, niiden kunnossapito vaati runsaasti työtä. Ne mätänivät ja rapistuivat nopeasti, ja lahoaminen oli puun yleisin ongelma.¹⁴⁷ Puun kestoikä lahoamisen vuoksi oli usein enimmillään 20-40 vuotta, ja puusillat oli uusittava kokonaan noin 30 vuoden välein.¹⁴⁸ Sillat olivat jäiden ja virtaavien vesien armoilla. Tulva ja jäiden lähtö koetteli myös kivisiä perustuksia. Manttaalimiesten tekemien siltojen rakentaminen kuitenkin perustui sille tiedolle, että ne vaativat säännöllisiä kunnostuksia. Viherin siltaa kunnostettiin ensimmäisen kerran vuonna 1894, eli seitsemän vuotta sillan rakentamisen jälkeen. Päätös tehtiin sillalla, missä kunnallislautakunta oli toteamassa sillan kunnon:

"Viherin sillan kansi annettiin huutokaupalla tehtäväksi siten että päälle paikattain kahta jalkaa 2 1/2 tuuman lankuista urakoitsijan on hankittava kaikki aineet mitä siihen tarttee ja tästä päivästä alkaen pitää pitämän huoli sillasta että jos siinä vahinkoa tulee niin on ura-

¹⁴⁴ Palsanen 1932, 15.

¹⁴⁵ Tästä on peräisin myös sanonta "harakka tervaisella sillalla". Siltojemme historia 2004, 94.

¹⁴⁶ Haavisto 1999, 94.

¹⁴⁷ Sillantarkastusohje 2004, 63.

¹⁴⁸ Siltojemme historia 2004, 91.

koitsijan vastattava ja tämän työn otti halvemmasta Samuli Ahvenainen saasta (100) markasta ja se hyväksyttiin."¹⁴⁹

Manttaalimenoista löytyy myös kohta, jossa S. Ahvenaiselle on kannen teosta maksettu sata markkaa.¹⁵⁰

Sillan kansi kului sillasta ensimmäisenä. Viherin sillan alkuperäinen kansi kesti näin ollen seitsemän vuotta, kunnes ensimmäiset korjaukset tulivat välttämättömiksi. Seuraavaksi koetukselle joutuivat sillan kaiteet. Vuonna 1898 puuttui jo kruununnimismies sillan huonoon kuntoon kirjeessään:

"-- Myös ovat Wiherin kosken yli menevän sillan kaiteet pudonneet alas, joista saan samasta tarkoituksesta ilmoittaa."¹⁵¹

Viherin sillan kaiteet korjattiinkin luultavimmin pikimmiten, sillä sekä kunnan pöytäkirjoista että manttaalimenoista näkyy, että 30.12.1898, eli vajaa pari kuukautta myöhemmin Samuli Ahvenaiselle oli maksettu 1 marka Viherin sillan korjauksesta¹⁵² (tosin manttaalimenoihin on myöhemmin lisätty: " k. puuttuu", joten summa lienee ollut 10 markkaa). Ahvenainenhan oli sitoutunut huolehtimaan sillan kunnosta, joten korjaustoimiin oli ryhdyttävä. Silloisesta siltojen kunnossapidosta kertoo kuitenkin se, että Viherin sillassa kaiteet olivat jo pudonneet, ennen kuin niitä ryhdyttiin korjaamaan, ja että samassa kirjeessä viitattu silta Hartolan rajalla oli jo hengenvaarallinen, ennen kuin siitä ilmoitettiin.

4.4 Viherinkoski matkailukohteena

Maanteiden ja siltojen kunto edusti myös omalta osaltaan sitä, kuinka edistyksellinen mielikuva paikkakunnasta syntyi, koettiinhan kehittyneet liikenneyhteydet erääksi edistyksen mittariksi. Liikenneyhteydet mahdollistivat myös matkailun aikakauden sallimissa olosuhteissa. 1800-luku oli

¹⁴⁹ JKuA, kltk 11.6.1894.

¹⁵⁰ JKuA, mr, 1894.

¹⁵¹ JKuA, kirje kruununnimismieheltä Joutsan y.m. pitäjän piirissä, 5.11.1898, No 552.

¹⁵² JKuA, kltk, 30.12.1898; mr 1898.

ennen kaikkea matkailun edellytysten kehittymisen aikaa, jolloin luotiin perusta tulevalle matkailulle. Tähän kehitykseen vaikuttivat muun muassa Suomen valtiollisissa olosuhteissa tapahtunut muutos, kulkuyhteyksien paraneminen ja nopeutuminen sekä järjestelmällisen matkailun edistämistoinnin alkaminen. Matkailuharrastajat lisääntyivät, ja 1800-luvulla heihin vetosivat esimerkiksi kauniit luonnonmaisemat. Suomen matkailun suunnitelmallinen kehittäminen sai alkunsa vuonna 1887, jolloin perustettiin Suomen Matkailija Yhdistys, "herättämään sekä maan omissa asukkaissa että ulkomaalaisissa mieltymystä matkustuksiin tässä maassa ja tekemään ne helpoiksi". Sen toiminta keskittyi alkuaikoina matkailua käsittelevien julkaisujen painattamiseen, mutta kohdistui myöhemmin yhä enemmän Suomen matkailuolosten kehittämiseen ja parantamiseen sekä uusien matkailureittien kunnostamiseen.¹⁵³

Yhdistyksen tunnus kertoi Suomen silloisten liikenneyhteyksien luonteesta, sekä myös siitä kuvasta, joka ulkomaailmalle haluttiin Suomesta 1800-luvun lopulla välittää. Tunnuksen kuvatussa Suomen kartasta Lappi pohjoisessa rajattiin pois, sen sijaan osa naapureista Ruotsista ja Venäjältä liitettiin kehyksiin. Leijona-vaakuna punaisella pohjalla korostui. Etuosalla olivat ristikkäin parisuksia sekä airot, niiden keskellä hirven pää komeine sarvineen sekä kalastusverkko. Tunnuksesta näkyi luonnon ja erämaan hallitsevaa asemaa sekä pyrkimys korostaa Suomea omana alueena erityispiirteineen. Kysyä sopii, jätettiinkö pohjoinen Suomi kartalta juuri liikenneväylien puuttumisen vuoksi, vaikka myös siellä oli matkailullisesti suosittuja kohteita kuten Aavasaksa. Airot ja sukset puhuivat puolestaan: 1800-luvulla vielä suurella osalla maata käytännöllisin liikkumismuoto olivat kesäisin vesireitit ja talvisin hanki ja talvitiet. Varsinainen matkailu tosin painottui lähes täysin kesäaikaan, ymmärrettävistä syistä, joten matkailuoppaakin keskittyvät kesämatkustamiseen.¹⁵⁴

Vuonna 1890 Suomen Matkailijayhdistys julkaisi "Matkasuuntia Suomessa" -oppaan. Siinä esiteltiin koko Suomen alueelta kiinnostavimpia matkakohteita. Keski-Suomen osalta korostettiin alueen vesistöjen ja erityisesti Päijänteen kauneutta ja omaleimaisuutta:

¹⁵³ Matkasuuntia Suomessa I-IV 1890; Myllykylä 1986, 56-60.

¹⁵⁴ Muun muassa "Matkasuunta-ehdotuksia Suomessa matkustajille. Jossakin määrin ohjataksemme matkailijata, hänen tehdessään matkasuunnitelmia kesäretkiä varten Suomessa, esitämme tässä muutamia sekä lyhempiä että pitempiä matkakajaksoja. Tässä mainitsemamme matkasuunnat kulkevat sellaisten seutujen kautta, joissa meidän yleensä vielä vallan alkuaasteellaan olevat retkeilemissuhteet ovat siksi kuitenkin kehittyneet, että kohtuullisia mukavuuden vaatimuksia voi tyydyttää." Matkasuuntia Suomessa I-IV 1890, VIII.

"Se laaja ala, jonka lukemattomat järvet mahtavina reitteinä kokoovat vesivaransa Päijänteeseen ja vuodattavat ne siitä valtavaa Kymin jokea Suomen lahteen, suo sekä matkailijalle sisämaan maisemain koko kauneuden, että urheilijalle kalavain koskien kaikki hauskuudet. Urheilijan on otettava mukaansa tarpeelliset kalastuskapineet, sillä aivan hyviä lohen- ja raudun-vapoja ei ole paikkakunnalla saatavissa. Yleensä sopii näissä seuduissa matkustamista varten mainita, että jollei aina saa matkaansa niin sovitetuksi, että voi päästä kestikievariin yöksi, yksinkertaisen ja ylimalkaan siistin suojan ja yksinkertaisen ruoan saa kylissä ja kartanoissa. - Reippaalla kevyellä mielellä ja hyvällä tuulella vaeltavalla matkailijalla ei pidä oleman mitään valettamista."¹⁵⁵

Oppaan ote kertoo 1800- ja 1900-luvun taitteen matkailuolosuhteista erityisesti tiestön osalta. Matkalaisen suositeltiin liikkuvan vesiteitse tai jalkaisin, koska tiet eivät olleet vielä sujuvasti kulkukelpoisia muulla kulkuneuvolla liikuttavaksi. Näin matkanteko oli verkkaista, eikä päivämatkan pituuteen aina mahtunut kestikievaria. Oli turvauduttava alueen yksityisiin taloihin yösjän saadakseen. Geert Beerings esittää "Kommunikation und Alltag" teoksessa julkaistussa artikkelissaan, että jalkakulkija eteni päivässä 25-40 kilometriä. Historiallisen sanomalehtikirjaston mukaan päivämatka oli noin 20 virstaa eli reilut 20 kilometriä.¹⁵⁶ Matkustaminen ei muutenkaan ollut mukavuudessaan korkeatasoista, siitä kertoo kehotus "reippaaseen mieleen ja hyvään tuleen" matkustavaiselle.

Kiinnostavaa on myös saman teoksen laajennettu painos vuodelta 1895, joka jatkoi Päijänteen vesistön esittelyä:

"Verrattain vähän kehittyneiden kulkusuhteiden tähden on matkailijan joko kuljettava veneellä tai jalkamatkaa, jos hän tahtoo perin pohjin tutustua näihin seutuihin. Varsinkin kanoottimatkailijalle erittäin kiitollinen ala on näissä seuduissa. -- Reitti Suonteenjärven pohjoispäitse

¹⁵⁵ Matkasuuntia Suomessa I-V 1890, 77-78.

¹⁵⁶ Marko Lambergin tiedonanto 7.3.2008.

kulkee 8 kilometrin matkan kapeita väyliä, jolla välin on useita pikku koskia keskellä Joutsan pitäjää."¹⁵⁷

Oppaiden ilmestymisen välisenä viiden vuoden jaksona Matkailijayhdistys pyrki tekemään aktiivista kartoitusta Suomen matkailullisesti arvokkaiksi katsomistaan kohteista. Silti matkailu oli vielä alkuvaiheissaan Suomessa, sillä muutamia vanhastaan tunnettuja linjoja lukuun ottamatta, jotka olivat johtaneet muutamaasi osiin maata säännöllisen matkailijaliikenteen, olivat muut seudut vähän tunnettuja tai kokonaan tuntemattomia matkailijoille. Maan tiestön rajallisuudesta kertoi myös se, että oppaassa pyrittiin esittämään peräti kaikki liikenneyhteydet Suomessa, nekin joilla ei ollut itessään arvoa erityistä matkailijaliikenteelle.¹⁵⁸ Koska viisi vuotta myöhemmin ilmestyneeseen painokseen lisättiin Keski-Suomen osalta erityisesti maininta vähän kehittyneistä liikenneolosuhteista, voidaan päätellä kirjan toimittajien todenneen Keski-Suomen jälkeen jääneeksi alueeksi tiestön osalta. Joutsan pitäjä nostettiin kuitenkin jo silloin erityisen maininnan kohteeksi koskiensa kohdalta.

Vuonna 1899 Suomen Matkailija Yhdistys julkaisi erityisesti Keski-Suomea käsittelevän oppaan, jossa Joutsasta kerrottiin yksityiskohtaisemmin:

"Joutsa on eteläisen Keski-Suomen kauneimpia pitäjiä. Sen läpi kulkee laaja Mäntyharjun vesireitti, joka jakaa pitäjän pieniin osiin ja anastaa toisen puolen sen alueesta. Suonteenjärvi, johon Puulavesi laskee, on suuri kaunis, saarekas järvi pitäjän itäosassa. Sen itäisin kolkka on Hirvensalmen pitäjässä. Suonteesta laskevat vedet kauniin väylän kautta, joka on milloin leveä, milloin taas aivan kapea. Suupuolellaan muodostaa se erittäin kaunisrantaisen Viherinvirran, joka laskee Rautaveden itäiseen haaraan n.s. Viherijärveen.-- Kanoottimatkailija pääsee Joutsan kirkolta Hartolan kirkolle mistä vesireitti jatkuu Sysmän kautta Päijänteeseen - Hauska turistimatka.-- Joutsasta Mäntyharjulle, 64 km maantietä. Kauniita seutuja. 5 km kirkolta erittäin ihana Viherin virta, jonka yli on maantiesilta. Kauniit näköalat

¹⁵⁷ Ramsay 1895, 185, 203.

¹⁵⁸ Ramsay 1895, IV.

avautuvat kahden puolen sillalta. Tie on hyvä polkupyöräajolle. Ensimmäinen kievari: Honkaa, jonne matkaa 16 km, mistä rapakivitie alkaa."¹⁵⁹

Vaikka edellisessä korostettiin yhä seudun vesiliikenteellisiä etuja, esitettiin silti, että jotkin teistä olivat sopivia jopa polkupyörällä ajettaviksi - todennäköisesti siihen saakka, kunnes mainittu rapakivitie alkoi. Edelleen Viherinvirran luonnonkauneutta korostettiin jo vuosisadan vaihteessa. Erityisen huomattavaa on, että kirjan kuvitukseen oli Joutsan kohdalle Joutsan kirkonkylän lisäksi valittu juuri Viherin virta, jossa silta oli näyttävästi esillä.

4.5 Kansilankkujen kääntöä ja punausta vesivärillä

Puinen silta vaati kuitenkin jatkuvia korjauksia pysyäkseen ajokelpoisena. Samana vuonna, jolloin Matkailijayhdistyksen opas julkaistiin, Viherin silta joutui jälleen uusiin käsiin, sillä sen huoltajaksi sitoutunut Samuli Ahvenainen kuoli.¹⁶⁰ Silta vaati kuitenkin korjauksia ennen kuin huutokauppaa uuden vastuullisen henkilön saamiseksi ehdittiin pitää. Niinpä heinäkuulta 1899 löytyy merkintä "Viherin sillan varppeet annettiin väliaikaisesti J. Kaurasen tehtäväksi".¹⁶¹ Mainittu Juho Kauranen oli talollinen Satulakiven talosta Viherin pohjoisenpuoleiselta rannalta.¹⁶² Jälleen siis huomataan, että henkilöt, jotka maantieteellisestikin olivat suhteellisen lähellä Viherin siltaa, olivat motivoituneita sen kunnostamiseen, kuten Samuli Ahvenaisenkin kohdalla. Kyseessä oli todellakin vain väliaikainen korjaus välttämättömimpään tarpeeseen, sillä manttaalirahastostakin työstä oli maksettu ainoastaan kuusi markkaa. Maksu on tosin merkitty maksettavaksi 2. pv huhtikuuta seuraavan vuoden puolella.¹⁶³ Lokakuussa sen sijaan ryhdyttiin järeämpiin toimiin sillan kunnostamiseksi. Kesän kiireet ja syystyöt olivat hellittäneet, ja aikaa jäi nyt paremmin keskittyä sillankorjauksiin. Jälleen oli tullut aika järjestää huutokauppa.

¹⁵⁹ Wegelius 1899, 60-62.

¹⁶⁰ JKuA, kltk, 18.2.1899.

¹⁶¹ JKuA, kltk, 1.7.1899.

¹⁶² JKuA, kunnallismaksujen ylöskantoluettelo 1887; KA. Pitäjänkartat 3122:11, 1845; Hyvärinen 1976, 337.

¹⁶³ JKuA, mr, 1900.

"Täksi päiväksi oli kuulutettu annettavaksi Wiherin sillan varppeet uudelleen tehtäväksi urakalla seuraavien määräysten mukaan. Sanotut varppeet ovat tehtävät samanlaiset kuin nykyisetkin; nimittäin pituudeltaan 22 syltä ja korkeudeltaan 7 kortt. ja 3 tuumaa alusparrut 8 tuumaa kantilleen, täyskantteet, 8 isoa patsasta sillan päihin ja niiden välille yhteensä 34 pienempää, yhtäsuurilla välimatkoilla.^{#)} Kaidepuitten ja pienempien patsaiden paksuus on oleva täyskantt. 6 tuumaa. Isojen patsaiden suuruus sama kuin nykyisissä varppeissa. Ylempien kaidepuitten ylä-reuna on tehtävä harjalleen; kaikki työ varppeissa on höylättävä, ja vesivärillä punattava. Kansilankut ovat saman urakoitsijan irtiotettavat ja toisepäin jälleen kiinninaulattavat (keskellä sillan olevat päät varppeihin päin käännettävät). Kaikki tarpeet on urakoitsijan itsensä hankittavat. Työ on oleva valmis ensi kesäkuun 1 pvä. Urakkasumma maksetaan sitte kun työ on valmis ja hyväksytty ja vastaanotettu. Ennen maalausta on tekijän annettava työ tarkastettavaksi (mitään penkkiä ei tarvitse tehdä). Alin huuto 183 markkaa. 20 pvä oli Juho Hartosen, jolle hyväksyttiin.

#) Patsaiden tapit alapäästä kavennettava kaikilta puolilta."¹⁶⁴

Näin tarkasti esitetystä määräyksistä sillan korjaamiseksi nähdään jo paljon sillan rakenteesta. Kansi ja kaiteet olivat silloissa kovimman kulutuksen vastaanottajina, ja niitä jouduttiin useimmin kunnostamaan. Myös Hartosen urakkaan sisältyi sekä varppeiden eli kaiteiden että kansilankkujen korjaus. Työhön tuli käyttää höylättyä puuta, ja suojattava puu maalaamalla. Mielenkiintoista on huomata, kuinka puutavara todellakin hyödynnettiin niin kauan kuin se suinkin oli käyttökelpoista; kansilankkuja ei vaihdettu vaan samat lankut määrättiin käännettäväksi. Sillan keskiosastahan kansilankut ensimmäisenä kuluivat, ja nyt tuli kääntää lankkujen kuluneet päät kaiteisiin päin, jolloin saatiin paremmassa kunnossa olevat päät sillan keskelle. Kansilankutuksen osalta Viherin sillassa noudatettiin ajalle tyypillistä niin kutsuttua sulkamaista muotoa, jossa lankut naulattiin vinoon. Tämän tyyppisen kansirakenteen etu verrattuna tasaiseen poikittaiseen lankutukseen oli vähentää yksittäisten lankkujen päiden kohoaminen sekä kulutuksen että kunnossapidon kuten aurauksen yhteydessä. Sillan kannen rakentaminen keskeltä reunoja kohden viettäväksi oli myös helpompi toteuttaa sul-

¹⁶⁴ JKuA, kltk, 2.10.1899.

kamaisella muodolla.¹⁶⁵ Siltoihin sijoitettiin toisinaan myös penkkejä kävelijöitä ajatellen,¹⁶⁶ mutta Viherin sillassa sellaista ei koettu tarpeelliseksi. Toki ohjeella saatettiin viitata myös siihen, että tarkastajia varten penkin tekeminen ei ollut välttämätöntä. Urakoitsijan tuli itse hankkia muut tarvittavat rakennusmateriaalit, eli puu kaiteisiin, maalit ja työkalut.

Korjausurakka valmistui hiukan määrättyä kesäkuun alkua ennen. Manttaalirahastosta maksettiin luvattu summa 183 markkaa toukokuun 21. pv¹⁶⁷, joten jos lautakunnan esittämää käytäntöä noudatettiin, hyväksyttiin korjaustyö vastaavana päivänä. Määräyksissä oli huomioitu tarkasti myös se, että tarkastuksen tuli tapahtua ennen maalausta. Maalillahan olisi ollut mahdollista peittää mahdollisia korjaustyön puutteita ja ylimalkaisuuksia.

Tarkastukset ja vastaanottamiset kuuluivat oleellisesti siltojen rakentamis- ja kunnostustöihin. Syys-täkin, sillä vaihtelihan rakentajien ammattitaito suuresti, kun varsinaisesti sillanrakennukseen keskittyntä ammattikuntaa ei ollut. Esimerkiksi vuonna 1899 Joutsassa oli tapaus, kuinka "Emmanuel Mannisen urakalla tekemä kivisilta, Pappisten kylässä, jo ennen hyväksymistä ja kunnan vastaanottamista oli sortunut--".¹⁶⁸

Ratkaisu käyttää uudelleen samoja lankkuja Viherin sillan kannessa oli kuitenkin lyhytaikainen, sillä jo kolme vuotta myöhemmin oli edessä kannen kunnostus. Nyt päädyttiin käyttämään kolmen tuuman lankkuja, kun vajaa kymmenen vuotta sitten oltiin määrätty käytettäväksi kahden ja puolen tuuman lankkuja. Tarkasteltaessa kunnan pöytäkirjamerkintöjä laajemmalla aikavälillä nähdään, että lokakuu vakiintui ajankohdaksi, jolloin sillan kuntotarkastuksia Joutsan kunnassa suoritettiin. Kuntomääräyksissä kunnostuksien valmistumiseksi määrittyi usein seuraavan vuoden kevät. Vastaava aikataulu oli vuodenajan säätelemiin olosuhteisiin nähden luonteva. Kesän ja syksyn maataloustyöt olivat päättyneet, vilja saatu korjattua ja sen vaatimat kuljetukset kuten vienti ja tuonti myllyille jauhattavaksi toimitettua. Alettiin hiljentyä ja varustautua talveen, ja liikenne oli hiljaisempaa kuin kesäaikaan. Ennen kaikkea kuitenkin lähestyvä talvi toi liikkumismuodoksi jälleen talvitiet, joten sillan merkitys liikenneyhteytenä oli vähäisempi kuin kesäaikaan. Näin sillanrakentamiset ja kunnostukset oli järkevää ajoittaa talveen. Liikenne sillalla ei kuitenkaan talvellakaan lakannut, ja

¹⁶⁵ Sillantarkastusohje 2004, 29; Ari Mäkelän tiedonanto 18.4.2008.

¹⁶⁶ Hirn-Markkanen 1987, 123; Hujanen 1987, 66; Siltojemme historia 441.

¹⁶⁷ JKuA, mr, 1900.

¹⁶⁸ JKuA, kltk, 25.7.1899, §1.

kunnostuksienkin aikana tuli huolehtia siitä, että silta säilyi kulkukelpoisena. Ottaessaan huutokaupassa sillan korjauksen tehtäväkseen urakoitsijalle siirtyi välittömästi vastuu sillan kunnosta ja sen yli kulkevista matkalaisista. Tämä ilmenee seuraavasta sillan korjaustöiden määräyksestä:

"Wiherin sillan kansi annetaan uudestaan tehtäväksi 3 tuuman vahvuisista täyskantillisista lankuista pitkin tieheen ja joka niskasen kohdalta 2_ 6 tuuman nauloilla joka lankun kohdalle ja valmis ensi tulevan toukokuun 1 päivään 1904 mutta urakoitsijan on ylläpiettävä tästä päivästä alkaen niin ettei yli kulkeville vahinkoa tule. Alin tarjous 304 markkaa 50 penniä M. Kuitunen ja sille hyväksyttiin."¹⁶⁹

Tämä korjaus kesti vajaa kymmenen vuotta, kunnes kantta seuraavaksi uusittiin vuonna 1911.

"Viherin silta päätettiin myöä urakalla uudestaan kansitettavaksi 2,5 tuuman vahvuisilla lankuilla ensi keväänä."¹⁷⁰

Päätöksestä kului pari kuukautta käytännön toimiin.

"Tarjottiin Viherin silta urakalla kansitettavaksi urakoitsijan omista aineista seuraavilla ehdoilla:

1) Kansilankut on laitettava kovista täyskantillisista 3 tuuman vahvuisista petäjä lankuista poikkipäin vanhojen kansien päälle niin että naulan ja uuden kansituksen väliin tulee sillan keskikohdalta 15 cm laskien kumpaisellekin sivulle tarpeen mukaan, joten silta tulee siis keskeltä korkeammaksi kumpaisellekin sivulle viettäväksi ja tulee siis siltalankkuihin jatkos keskelle.

2) Uusien kansien alusparrut kiinnitetään vanhojen kansien päälle pitkin siltaa 1 m väleillä.

¹⁶⁹ JKuA, kltk, 31.10.1903.

¹⁷⁰ JKuA, kltk, 28.1.1911.

3) Kansilankut on ulotettava niin pitkiksi että ne hyvästi peittävät sillan kumpaisellakin sivulla olevat valtaparrut. Sillan varppeet on kohotettavat niin, että ne tulevat uuden sillan päälle ja pönkät sillan päällä joka tolppaan. Kansilankut ovat muuten vahvasti naulattavat 2lla 6 tuuman varsinaulalla jokaiseen alusparruun ja varppeet maalattava vesimaalilla.

4) Työ on saatava valmiiksi ennen ensi kesäkuun 1 päivää ja on urakoitsijan täysin vastattava, ettei ylikulku työn aikana tule keskeytetyksi. Alimman tarjouksen 300 markkaa teki talollinen Antti Haikula, jolle hyväksyttiin."¹⁷¹

Nyt toteutettiin siis uutta menetelmää sillan kannen suhteen. Uusi kansi tuli rakentaa entisen päälle keskikohdaltaan nousevaksi. Tällä pyrittiin takaamaan sadeveden valuminen pois sillalta. Sama tavoite oli myös määräyksessä ulottaa kansilankut pidemmiksi kuin niiden alla olevat parrut, jolloin ne suojasivat parruja sateelta. Puun tervaamisesta huolimatta oli havaittu, että vesi lahotti sekä sillan kantta että tukirakenteita. Ratkaiseva muutos aiempaan oli myös se, että kansi päätettiin vahvistaa kaksinkertaiseksi. Liikenne sillalla oli kasvanut ja se joutui kovemmalle kulutukselle. Tarkasteltaessa Joutsan väkiluvun kehitystä nähdään, että vuonna 1885 eli kaksi vuotta ennen Viherin sillan rakentamista Joutsassa oli 5951 asukasta, ja vuonna 1910 6225.¹⁷² Hevosia puolestaan oli Joutsassa vuonna 1880 607, ja vuonna 1910 956.¹⁷³ Hevosten kavioiden ja kärryjen alla kansilankut kuluivat eniten, ja mitä enemmän hevosia, sitä enemmän hevosvetoista liikennettä. Silta oli kulutuksen alla myös muussa kuin ylimenotarkoituksessa. Puusillat olivat nuorison suosimia kokoontumis- ja tanssipaikkoja. Sillat lakaistiin, soittajalle maksettiin ja saatettiin joskus tanssia koko yö. Joskus tapeltiinkin. Jenkka kulutti kansilankkuja ja nujakointi kaiteita vähintäänkin yhtä paljon kuin ylikulkeva liikenne.¹⁷⁴ Siltaa käytettiin muuhunkin kokoontumistarkoitukseen, muun muassa vuonna 1906 pidettiin Viherin sillalla torpparijuhlat vast'ikään perustetun Joutsan työväenyhdistyksen kunniaksi.¹⁷⁵

¹⁷¹ JKuA, kltk, 4.3.1911.

¹⁷² Musikka 1976, 97.

¹⁷³ Avikainen 1976, 160.

¹⁷⁴ Illanviettoja silloilla ei aina katsottu hyvällä. Muun muassa vuonna 1904 Oulaisissa kiellettiin kokoontumiset silloilla, koska "-- on tullut tavaksi, että nuori väki sunnuntai- ja juhlailloin, väliin arki-iltoinkin keräytyy silloille tanssimaan ja temmeltämään ja tuosta koituu syrjäisillekin monenlaisia hankaluuksia, niin että esimerkiksi vanhempien ja huonompikuntoisten sekä matkustavaisten on aivan mahdotonta rohjeta tanssimelun aikana, varsinkin pimeinä syysiltoina kulkea siltojen yli ja niin ikään arkaluontoisilla hevosilla ajaessa vaara on tuiki suuri, puhumattakaan siitä siveellisestä

Tiheät kunnostusvälit kannen uusimiseksi saivat pohtimaan uutta ratkaisua kestävämmän kannen aikaansaamiseksi. Tarvikkeiden suhteen noudatettiin samaa käytäntöä kuin aiemmin, eli urakoitsijan oli itse hankittava tarvittavat aineet. Puun suoja-aineena kaiteissa käytettiin edelleen maalia. Urakan valmiiksi saattamiseksi annettiin kolme kuukautta. Kun määräaika oli kesäkuussa saavutettu, urakan tarkastajiksi valittiin J. Kauranen, J. Avikainen ja T. Suonsaari, kaikki kunnallislautakunnan jäseniä.¹⁷⁶ Lisäksi Kaurasella oli omakohtaista kokemusta sillan kunnostuksesta, olihan hän ottanut kaiteiden korjauksen vastuulleen kymmenen vuotta aiemmin.

Tarkastus näyttää olleen tarpeen. Ehkä aikataulu oli liian tiukka, tai urakkamiehet suurpiirteisempiä kuin tarkastajat. Tarkastuksessa kunnostustyötä ei hyväksytty, vaan todettiin seuraavaa:

"J. Kaurasen, J. Avikaisen ja K. Junkkarin tarkastama talollinen Hai-kulan urakalla tekemä Viherin silta päätti lautakunta tarkastusmiesten lausunnon mukaan vaatia urakoitsijalta välttämättömästi seuraavat korjaukset ennen kuin ollenkaan voidaan urakkatyötä hyväksyä: jokainen lankku on säännöllisesti naulattava, lankkujen päiden alle on laitettava vasat sekä 8 tuuman lauta suojaamaan valtaparrua sateelta. Lopullisesti tarkastamaan silta valtuutettiin op. B. Santala."¹⁷⁷

Mainittu kansakoulunopettaja Bernhard Santala oli kunnallislautakunnan esimies. Jostakin syystä myös alun perin tarkastajiin sanottu T. Suonsaari oli saanut sijaisekseen kunnallislautakunnan jäsenen K. Junkkarin. Vaadittujen korjauksien jälkeen urakka hyväksyttiin, vaikka sitä ei enää erikseen pöytäkirjoissa mainitakaan.

Seuraava merkintä Viherin sillasta löytyy kuusi vuotta myöhemmin:

turmeltumisesta, jonka alaiseksi tanssiva nuoriso joutuu, kun esimerkiksi juopuneet kerääntyvät näihin huvipaikkoihin saaden aikaan tappeluita ja riitoja..." Konttijärvi 1987, 23.

¹⁷⁵ Leskinen 1976, 645.

¹⁷⁶ JKuA, kltk, 3.6.1911.

¹⁷⁷ JKuA, kltk, 3.6.1911.

"Tammikuun 29 p:nä toimitettu Viherin sillan huutokaupassa tehtyjä tarjouksia ei hyväksytty eikä myöskään Jousan salmen sillasta tehtyjä tarjouksia."¹⁷⁸

Lisätietoja mainitusta huutokaupasta ei löydy, mutta nähtävästi sekä Viherin että Joutsan salmen silloista tarjotut urakat olivat lautakunnan mielestä olleet niin huonoja, ettei niitä voitu huomioida. Tammikuun kokouksessa olivat lautakunnasta läsnä vain kaksi jäsentä, A. Rossi ja J. Möttönen. Kunnallislautakunnan toimista vuosina 1917-1918 löytyy muutenkin vähän merkintöjä, ja kokousten osanotto oli harvalukuista. Tätä selittää Suomen poliittisesti muuttunut tilanne ja sekavat olot itsenäistymisen ja sisällissodan aikana. Käsiteltävänä oli kiireellisempiä asioita kuin sillan kunnostus, eikä siihen puututtu niin kauan kuin silta säilyi liikennöitävässä kunnossa. Mikäli pöytäkirjaan ei ole jäänyt merkitsemättä joitakin korjaustöitä, seuraavia kunnostuksia siltaan tehtiin vasta kaksi vuotta myöhemmin vuonna 1919, jolloin oli tullut tarpeelliseksi jälleen uusia sillan kaiteita:

"Päätettiin tarjota Viherin sillan kaidepuiden laitto huutokaupalla laitettavaksi."¹⁷⁹

Voisi olettaa, että aiemmin järjestetty huutokauppa jossa tehdyt tarjoukset eivät kuitenkaan johtaneet korjauksiin olisi koskenut myös sillan kaiteita, joita nyt nimitettiin kaiteiksi aiempien varppeiden sijaan. Jatkossa ei pöytäkirjoista löydy mitään mainintaa siitä, milloin ja miten huutokauppa on pidetty. Nähtävästi ei koettu tarpeelliseksi uudistaa kaiteita niin merkittävästi, että siitä olisi laadittu tarkkoja selvityksiä pöytäkirjoihin kuten aiempien mittavampien korjausten kohdalla. Näin ollen vuonna 1911 toteutettu kaksinkertainen kansilankutus oli osoittautunut kestäväksi ratkaisuksi, sillä vasta vuonna 1922 ryhdyttiin seuraaviin kunnostustoimiin. Siihen, miksi kunnostukset tulivat ajankohtaisiksi juuri vuonna 1922, vaikutti kuitenkin ensisijassa uusi lainsäädäntö tienrakennuksessa.

Uusi laki koski myös Viherin siltaa, kun se nyt siirtyi valtion haltuun. Tähän asti se oli ollut ennen kaikkea paikallisyhteisöä koskettanut asia. Silloin sillasta huolehtivat erityisesti henkilöt, jotka sen kanssa lähimmin olivat tekemisissä: kunnallislautakunnan jäsenet, jotka kokouksissa päättivät rakentamisesta ja kunnostuksista, ja joista useat vielä asuivat ja harjoittivat liiketoimiaan sillan lähei-

¹⁷⁸ JKuA, kltk, 30.1.1917.

¹⁷⁹ JKuA, kltk, 8.2.1919.

syydessä. Muun muassa kauppias ja lautamies Samuli Ahvenainen, opettaja Kaarle Nyman ja talolinen Juho Kauranen tarvitsivat päivittäisiin toimiinsa liikenneyhteyttä Viherin sillan kautta

5. Silta vuoden 1921 lainsäädännön jälkeen

5.1 Silta siirtyy valtiolle

Uusi tielaki säädettiin vuonna 1918, ja se astui voimaan vuonna 1921. Laki muutti tierasituksen perusteet kokonaan. Keskeisintä laissa oli, että yleiset maantiet siirtyivät valtion rakennettaviksi ja ylläpidettäviksi. Yleisiksi teiksi laissa määriteltiin valtion kustantamat maantiet, jotka tulivat Tie- ja vesihallinnon ylläpidettäviksi, sekä paikallistiet, joista käyttäjät ja kunnalliset tielautakunnat huolehtivat. Maanteihin kuuluivat myös sillat, lossit, tierummut ja kaiteet ynnä muut kulkuyhteydelle tarpeelliset rakenteet.¹⁸⁰ Uuden lain taustalla olivat liikenteen määrän ja painon lisääntyminen 1920-luvulle tultaessa. Vanhat työtavat eivät enää riittäneet teiden ja siltojen kunnossapitoon. Autojen käyttö asetti uusia vaatimuksia silloille; muun muassa niiden painonormeja tarkastettiin. Lain mukaan siltojen tuli olla luovutettaessa hyvässä kunnossa. Huomattavaa oli, että uusissa normeissa puusillat katsottiin väliaikaisiksi rakenteiksi.¹⁸¹

Siltojen ja teiden kunnossapito oli ennen kuulunut maanomistajien velvollisuuteen. Tielain muuttamista valtion hoitoon ajoivatkin ennen kaikkea maata omistavaan väestöön tukeutuneet maalaisliittolaiset kansanedustajat.¹⁸² He katsoivat, että vanha tienpitojärjestelmä ei enää täyttänyt lisääntyneen liikenteen tarpeita ja rasitti maanomistajia.

Manttaalimpiesten tienpitovelvollisuuden päättyessä Suomessa oli noin 9500 tiesiltaa ja 200 lossia tai lauttaa. Silloista noin 6000 oli puusiltoja, 30 rautasiltoja ja loput kivisiltoja, joissa rakenteista osa oli puuta. Sillat oli rakennettu usein miten vain 1-3 tonnin hevოსkuormia varten, joten moottoriajoneuvoista niitä saattoivat käyttää vain henkilöautot ja kevyet kuorma- ja linja-autot. 1920-luvun

¹⁸⁰ Siltojemme historia 2004, 53.

¹⁸¹ Antila 1992, 30; Hujanen 1987, 9-10; Puolanne 1956.

¹⁸² Antila 1992, 30; Soikkanen 1966, 544.

alussa toimeenpantiin kaikissa tie- ja vesirakennushallinnon piireissä siltatarkastuksia, joissa arvioitiin, mitä yhteiskunnan ylläpidettäväksi otettaville silloille tulisi tehdä.¹⁸³

Tiesiltojen siirtyessä valtiolle vuoden 1921 alusta voimaan tulleen uuden tielain perusteella, vastaanottaja oli aluksi paikallinen nimismies. Kun tielaissa sanottiin, että sillat piti luovuttaa valtiolle hyvässä kunnossa, tulkitsi nimismies yleensä, että tämä tarkoitti sillan materiaalin kuntoa. Jos silta oli rakennettu hevosia ja jalankulkijoita varten, ei omistajaa voinut pakottaa luovuttamaan valtiolle autoliikennesiltaa. Tällöin hyväksyttiin ilman muuta ne sillat ja puusillat, joissa puuaines ei ollut merkittävästi lahonnut. Jos puu oli lahoa, velvoitettiin luovuttaja, aikaisempi tienpitovelvollinen, korjaamaan lahonneet osat.¹⁸⁴ Viherin sillan kohdalla heitä olivat manttaaliin pannut tientekovelvolliset.

Ensimmäisen tarkastuksen tehneellä nimismiehellä ei useinkaan ollut kykyä arvioida sillan todellista kantavuutta. Niinpä teillä jouduttiin pitämään tie- ja vesirakennushallinnon insinöörien ja nimismiesten yhteiset tarkemmat katselmuksat, joissa arvioitiin siltojen ja rumpujen tekninen kunto.¹⁸⁵ Joutsa kuului uuden lain toimeenpanon aikaan Kuopion tiepiiriin, ja Joutsasta Viherin sillan kautta Pertunmaalle johtava maantie kuului valtion haltuun otettuihin maanteihin.¹⁸⁶ Viherin silta tarkastettiin tammikuussa 1922. Kuopion tiepiirin piiri-insinööri totesi raportissaan, että sillan puuosat oli nimismiehen ilmoituksen mukaan määrätty uusittaviksi ennen lopullista vastaanottoa valtiolle. Viherin sillan ollessa puinen tukiansassilta, tämä tarkoitti käytännössä kannen ja kantavien rakenteiden eli tukiansaiden kunnostusta. Perustuksien katsottiin tarkastuksessa olevan vielä kunnossa. Siltamuurien ja välipilarien raportoitiin olevan 0,40-0,50 metrin kivikerroksista. Virran pohja oli kivikaria, jolle kivimuurit oli asetettu.¹⁸⁷

Samassa yhteydessä tehtiin myös sillan kantavuuslaskelmat, toisin sanoen tarkistettiin, oliko silta sellaisenaan valmis vastaanottamaan jatkuvasti lisääntyvän autoliikenteen painon. Kuormituksien

¹⁸³ Siltojemme historia 2004, 54. A.Puolanne mainitsee valtion hoitoon siirtyneen n. 6000 siltaa ja 150 lossia, joista silloista n. 70% oli kokonaan puusta rakennettuja, muiden ollessa osaksi puusta ja kivistä tai kokonaan kivistä tehtyjä siltoja, ja noin 40 terässiltaa. Maantiesiltojen rakentamisesta maassamme, Tie ja vesi 1/1956.

¹⁸⁴ Siltojemme historia 2004, 54; Antila 1992, 32-33; Puolanne 1956.

¹⁸⁵ Antila 1992, 33.

¹⁸⁶ Antila 1994, Kartta 1, 31.

¹⁸⁷ KtpA, Viherin silta Joutsan - Pertunmaan maantiellä Joutsan pitäjässä. Tammikuu 1922. V:76:9.

laskeminen sisältyi vuonna 1921 annettuihin virallisiin määräyksiin siltojen rakentamisesta.¹⁸⁸ Siltojen kantavuudet vaihtelivat suuresti, sillä varsinaisia sillansuunnitteluohjeita ei ollut ennen vuotta 1891. Tällöin oli Tie- ja vesirakennusten ylihallitus antanut kiertokirjeen, jota voidaan pitää ensimmäisenä tiesiltojen suunnitteluohjeena, jossa määriteltiin maantiesiltojen minimimitoituskorma.¹⁸⁹

Viherin sillasta tehdyssä kantavuuslaskelmissa todettiin seuraavaa:

"Aiempien kunnostustöiden seurauksena kansilankutus oli kolminkertainen. Sen alimman kerroksen lankkujen kannettavaksi laskettiin 0.75 tonnin pyöräpaino. Sallittu pyöräpaino oli 1070 kg. Poikkikannattajien kohdalla lankutuksen laskettiin painavan 176 kg/m^2 . Pyöräpainoksi saatiin 6440 kg. Pääkannattajien etäisyys oli 1,53 metriä, ja niiden paino 360 kg/j.m .

Sillan I:n osan pyöräpaino on 5860 kg. Vinotukien kannattavuudeksi laskettiin 2490 kg, eli auton paino. Tasaista kuormaa tuki kannattaa 400 kg/m^2 . Varmuus on 26,4, siis kyllin suuri. Toisen palkin varmuus on 25,2 myös kyllin suuri. II:ssa osassa kannattavuus on $34,4 \text{ kg/cm}^2$. Sallittu pyöräpaino on 6000kg. Tarkastuksen allekirjoitti v.t. piiri-insinööri Mikkelissä tammikuussa 1922".¹⁹⁰

Vuoden 1921 teknillisten määräysten mukaan I:n luokan maanteillä sijaitsevien puusiltojen kantavuuden tuli olla 6 tonnin kuorma-auto + 400 kg/m^2 tasaisesti jaettua kuormaa.¹⁹¹ Viheri täytti näin ollen kuormitusvaatimukset.

Samassa yhteydessä tehtiin myös sillasta todennäköisesti ensimmäiset varsinaiset käsintehty piirustukset. Mittakaavassa 1:50 piirustuksiin tarkennettiin, että kesällä 1922 siltaa korjattaessa lanku-

¹⁸⁸ Puolanne 1956.

¹⁸⁹ Siltojemme historia 2004, 412.

¹⁹⁰ KtpA, Viherin silta Joutsan-Pertunmaan maantiellä Joutsan pitäjässä. V:76:9.

¹⁹¹ Puolanne 1956.

tus yksinkertaistettiin 7 x 20 cm.¹⁹² Piirustukset ovat säilyneet tiepiirien arkistoissa, ja esimerkiksi vuoden 1944 korjaukset tehtiin niiden pohjalle.

Joutsan tientekovelvollisten tuli siis määräysten mukaisesti kunnostaa Viherin silta ennen kuin se otettiin valtiolle. Kunnallislautakunnassa asiaa käsiteltiin seuraavasti:

"Keskusteltiin Viherin sillan uudestaan teettämisestä ja päätettiin että ostetaan Kauraselta puut jos saadaan kohtuuhinnalla ja sahauttaa ne mieskäsissä jos nähdään tulevan helpommaksi kun sahassa sahuuttaa. Päätettiin kansi teettää 3" vahvuisista lankuista ja lankkujen alusparrut uudet ja työ päätettiin teettää päivä palkalla teettäjäksi valittiin J. Maunula."¹⁹³

Vuonna 1922 tehtyjen kunnostustöiden jälkeen siltaa esitettiin tarkastettavaksi vuonna 1938. Tie- ja vesirakennushallituksesta Helsingistä lähetettiin Savon piirin piiri-insinöörille Viherin siltaa koskeva kirje. Kirjeen ohessa lähetettiin asiakirjoja, jotka koskivat Viherin maantiesillan uudelleen rakentamista. Huomioitavaa on, että kirjeessä viitattiin nimenomaan uuden sillan rakentamiseen Viherinkoskeen. Tie- ja vesirakennushallitus määräsi piiri-insinöörin suorittamaan siltapaikalla asianmukaisen tutkimuksen siltatutkimuksiin piiri-insinöörin käytettäväksi asetetuilla varoilla. Tutkimuksen tulokset tuli sittemmin toimittaa mainittujen asiakirjojen kera tie- ja vesirakennushallitukselle. Kirjeen laitaan lisättiin myöhemmin käsikirjoitettuna "Siltaa korjattu v. 1944 kesällä".¹⁹⁴ Tämä vuonna 1938 määrätty tarkistusmääräys ei kuitenkaan johtanut vielä uuden sillan rakentamiseen tai vanhan sillan korjaustoimiin. Tätä selittää Suomessa vallinnut epävakaa tilanne toisen maailmansodan kynnyksellä. Niinpä seuraaviin korjauksiin ryhdyttiinkin vuonna 1944 jatkosodan päätyttyä. Sodan aikanakin silta vaati huoltotoimenpiteitä. Viherin siltaa huolsi 1930-luvun lopulta 1940-luvulle erityinen tievahti, joka kävi kerran viikossa lakaisemassa hiekat pois sillalta.¹⁹⁵ Siltojen rakenteiden kunnossapitoon kuuluu edelleen keskeisesti niiden puhtaanapito. Hiekka kuluttaa

¹⁹² KtpA, Viherin siltapiirustus, Mikkeliissä tammikuussa 1922. V:76:9.

¹⁹³ JKuA. kltk, 1.2.1922. Työmies Josef Maunula toimi kunnallislautakunnan esimiehenä mainittuna aikana.

¹⁹⁴ Mobilia, Tie- ja vesirakennushallituksen kirje Savon piirin piiri-insinöörille 30.3.1938, N:o S-549/3119.

¹⁹⁵ Uimaniemi-Laitjärvi-Vehmaa 2005, 66.

puurakenteisia siltoja, ja sillan kannen säännöllinen lakaiseminen on eräs oleellisemmista hoitotoimenpiteistä.¹⁹⁶

5.2 Siltaa kunnostetaan lisääntyneen autoliikenteen vaatimuksille

Vuodesta 1922 vuoteen 1944 autoliikenne Suomessa lisääntyi huomattavasti. Tämä vaikutti Viherin sillan käyttöön ja sen vaatimiin kunnostuksiin. Vuonna 1944 nähtiin sillan olevan siinä kunnossa, että perusteellinen korjaus olisi suoritettava välittömästi. Sekä päällysrakenne että maatuet eli kiviarkut sillan keskeltä ja rannoilta olisi uusittava. Heinäkuussa laaditussa kustannusarviossa todetaan seuraavaa:¹⁹⁷

"Viherin silta, Joutsa. Tieosalla Haminmäki-Joutsa km:llä. Puinen tukiansassilta jv. [jänneväli] 7,5 + 7,5 m. Koko päällysrakenne uusittava ja virtapilarin sekä maatuken irrallaan olevat kivet siirrettävä paikoilleen ja juotettava kiinni betonilaastilla. Siltaa ei liene korjattu vuoden 1922 jälkeen, jolloin otettiin valtiolle.

	Vanhan rakenteen purkaminen	kustannus	1500 mk
12,8 m ²	puuta pääkannattajiin ja tukiin		
	O 9"kk	yksikköhinta 900 mk	11 592 mk
5.18 m ²	puuta poikkikannattajiin		
	? 6" k/k 50 cm	1200 mk	6216 mk
14,7 m ²	puuta kanteen	2200 mk	32 340 mk
3,72	puuta kaiteisiin (80 m.)	2700 mk	10 044 mk
	Puuosien tervaus	6000 mk	6000 mk
	Muurien korjaus		4000 mk
	Työnjohto ja sekalaiset menot		3308 mk
			75 000 mk."

¹⁹⁶ Tien kunnossapito 1976, 238.

¹⁹⁷ KtpA, Kustannusarvio 25.7.1944. V:76:9.

Siltaan tehdyt kunnostukset merkittiin vuonna 1922 tehtyjen siltapiirustusten kopioihin, joihin selvennettiin "Päällysrakenne ja kaiteet uusittu ja muurit korjattu v. 1944 kesällä".

Huomattavaa on lisäksi erikseen laadittu piirustus (1:20) uutta siltakaidetta varten, jossa alareunaan merkittiin "suojakaiteet uusittu v. 1944". Aiempia siltakaiteita uudistettiin niin, että entiset kaiteet, jotka ennen oli kiinnitetty suoraan sillan kanteen, kiinnitettiin nyt kannen reunojen ulkopuolelle. Samalla sillan hyödyllinen leveys kasvoi hiukan 5,25 metristä 5,6 metriin. Tämän lisäksi siltaan lisättiin kokonaan uusi elementti, suojakaide, jonka mitat olivat 4" x 6". Kaide sijoitettiin pysty-kaidepuiden sisäpuolelle tukemaan kaiteita vielä entisestään.¹⁹⁸ Syy reunojen vahvistamiseen oli liikenneturvallisuudessa. Entiset hevosajoneuvojen mahdollisten törmäysten varalta suunnitellut kaiteet eivät enää olleet riittävän kestäviä autoliikenteen törmäyksiä varten. Näin Viherin siltakin joutui mukaan yhteiskunnan liikennemuotojen muutokseen.

Ohesta löytyy myös erillinen käsinkirjoitettu paperi, josta ilmenee samoja tietoja kuin edellä mainitusta kustannusarviosta: sillan korjauksia suunniteltiin toteutettavaksi touko-kesäkuussa 1944. Päällysrakenne uusittiin kokonaan, pituuskannattajia k/k 75 cm 9 kpl ja poikkikannattajia k/k 50 cm. Muureja korjattiin betonilla, vapaa ajoleveys 5.60 cm. Allekirjoittajana oli M. Leino.¹⁹⁹

Näin sillan maatuot muuttuivat alkuperäisestä, kun arkkujen kivet ensimmäistä kertaa sillan rakentamisen jälkeen juotettiin kiinni betonilla. Kivet olivat jo hieman liikkuneet paikoiltaan. Vaikka kivi on ainoa todella kestävä sillanrakennusmateriaali²⁰⁰, vaatii sekin kunnostustöitä. Viherin sillan kivi-perustuksiinhan ei kirjallisten lähteiden mukaan ollut kajottu sillan rakentamisen jälkeen, eli se oli kestänyt 57 vuotta.

Edellä mainittu kustannuslaskelma lähetettiin Tie- ja vesirakennushallitukselle, josta kirjelmä lähetettiin edelleen Kulkulaitosten ja yleisten teiden ministeriölle. Siitä ilmeni Savon piirin piiri-insinöörin ilmoittaneen Viherin sillan yhdessä Heinäveden Kermankosken sillan kanssa olevan niin heikossa kunnossa, että ne olisi vielä kuluvan kesän aikana korjattava ja vahvistettava. Molemmat sillat olivat tukiansassiltoja, Viheri kaksiaukkoinen ja Kermakosken silta neliaukkoinen. Päällysraken-

¹⁹⁸ KtpA, Siltapiirustus v.1944, siltapiirustus Suojakaide Viherin siltaan, 27.4.1944. V:76:9.

¹⁹⁹ KtpA, Viherin silta, Joutsa. V:76:9.

²⁰⁰ Sillantarkastusohje 2004, 21.

kenteet olivat puusta, maatuet ja pilarit kivistä. Viherin sillan korjauskustannuksien arveltiin nousevan 75 000 markkaan edellyttäen sillan kaikkien puuosien uusimisen ja siltamuurien osittaisen vahvistamisen. Kermankosken sillan korjauskustannusten arvioitiin nousevan 150 000 markkaan sen ollessa huomattavasti suurempi. Kysymyksessä olevien siltojen vahvistustöiden todettiin olevan välttämättömiä, jotta sillat kestäisivät niiden ylitse tapahtuvan raskaan liikenteen.²⁰¹

Päätös Kulkulaitosten ja yleisten teiden ministeriöltä saatiin 10.8.1944.²⁰² Tämä lähetettiin Tie- ja vesirakennushallitukselta edelleen elokuun 16. päivänä 1944. Päätös oli osoitettu Savon piirin piiri-insinöörille tiedoksi ja työn suorittamista varten siltaosaston johtajan Yli-insinööri Harald Backmanin taholta. Päätöksestä käy ilmi, että kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, valtioneuvoston raha-asiaivaliokunnan tekemän päätöksen mukaisesti, asetti tie- ja vesirakennushallituksen käytettäväksi 75 000 markkaa Joutsan pitäjässä olevan Viherin sillan vahvistamista varten. Samalla käsiteltiin Heinäveden pitäjässä olevan Kermakosken sillan vahvistamista, jolle oli myönnetty 150 000 markkaa. Menot olivat yhteensä 250 000 markkaa, jotka suoritettiin vuoden 1944 menoarvion ministeriön käytettäväksi maantiesiltojen ja lossien rakentamiseen osoitetusta 5 000 000 markan siirtomäärärahasta. Allekirjoittajina olivat ministeri Väinö V. Salovaara ja hallitusneuvos Aarno Kekoni.²⁰³

Viherin sillan kunnostustyöt suoritettiin Savon piiri-insinöörin kirjeen perusteella vuoden 1944 aikana laadittujen suunnitelmien mukaan siten, että koko puinen päällysrakenne sekä kaiteet uusittiin ja virtapilari sekä maatuet korjattiin. Kaiteiden uusimisen seurauksena ajorata leveni 5.6 metriseksi. Rakennuskustannuksissa säästettiin, sillä arvioidun 75 000 markan sijaan korjaus maksoi kaikkiaan 71 970,55 markkaa. Kun työ oli valmistunut, piiri-insinööri "kunnioittaen esitti, että työ saataisiin poistaa työluettelosta".²⁰⁴ Tie - ja vesirakennushallitukselta lähetettiin jälleen kirje Savon piiri-insinöörille 31. lokakuuta 1945. Kirjeestä ilmeni, että tie- ja vesirakennushallitus ilmoitti esittelyssä päättäneensä, että Joutsan pitäjässä Viherin sillan vahvistustyö oli tileihin ja työluetteloon merkittävä poistetuksi. Allekirjoittajina olivat pääjohtaja Arvo Lönnroth ja Harald Backman.²⁰⁵

²⁰¹ Mobilia, Tie- ja vesirakennushallituksen kirje Kulkulaitosten yleisten töiden ministeriölle 28.7.1944.

²⁰² Mobilia, Kulkulaitosten ja yleisten töiden Ministeriön kirje N:o 1438 Tie- ja vesirakennushallitukselle 10.8.1944.

²⁰³ KtpA, Kulkulaitosten ja yleisten teiden ministeriö, lähetepäätös No S-281/7433 16.8.1944. V:76:9.

²⁰⁴ Mobilia, Savon Tie- ja vesirakennuspiirin kirje N:o 1141/7537 Tie- ja vesirakennushallitukselle 20.10.1945.

²⁰⁵ KtpA, Tie- ja vesirakennushallituksen kirje N:o S-599/14101 Savon Tie- ja vesirakennuspiirille 31.10.1944. V:76:9.

5.3 Uusi silta vai vanhan sillan kunnostus?

Sillan kunnostuksesta huolimatta alkoi näyttää siltä, että Viherin koskelle olisi tarpeellista saada kokonaan uusi silta lisääntyntä liikennettä palvelemaan. Tie- ja vesirakennushallitushan oli jo vuonna 1938 määrännyt Savon piiri-insinöörin suorittamaan Viherin maantiesillan uudelleen rakentamista koskevat tutkimukset ja laatimaan kustannusarvion. Uuden sillan rakentamisaikheet olivat kuitenkin pysähtyneet talvi- ja jatkosodan syttyessä. Kun jatkosota päättyi vuonna 1944, oli Viherin vanha silta jo niin vaarallisen huonossa kunnossa, että uuden sillan rakentamisen edelle oli asettunut vanhan sillan kunnostaminen.

Vuonna 1950 Tie- ja vesirakennushallitus kuitenkin määräsi insinöörin suorittamaan Joutsassa uuden sillan rakentamista koskevia tarkastuksia.²⁰⁶ Vuonna 1952 Mikkelin piiri pyysi lausuntoa Kymen maanviljelysinsinööripiiriltä tieosalla Joutsa - Haminanmäki olevan ja uudelleen rakennettavan Viherinjoen sillasta, sikäli kun se koski sillan aukkoleveyttä ja perustamissyvyyttä maan kuivatuksen suhteen.²⁰⁷ Lausunnon mukaan mahdollisen uuden sillan silta-aukkojen olisi oltava vähintään 14,5 metrin levyisiä, jotta se ei hankaloittaisi veden virtausta koskessa. Edelleen oli otettava huomioon mahdollinen perkaus Viherinkoskessa Suonnejärven rantamaiden kuivattamiseksi. Silta olisi rakennettava niin, että perkaus uuden siltapaikan kohdalla korkeuteen 96,00 on mahdollinen.²⁰⁸

Viherin sillan kuntoa tarkistettiin seuraavan kerran vuonna 1953. Tammikuussa oli Kymen maanviljelysinsinööripiiri lähettänyt lausunnon Viherin sillasta Tie- ja vesirakennushallinnon Mikkeli piiriin. Läheteessä viitattiin Mikkelin piirin kirjelmään tammikuulta 1952.

Tämän vesistötutkimuksen seurauksena ei kuitenkaan ryhdytty vielä toimenpiteisiin sillan kunnostamiseksi. Asia viivästyi jälleen vuosia, sillä vasta vuonna 1957 Tie- ja vesirakennushallitus määräsi

²⁰⁶ KtpA, Keski-Suomen tiepiirin kirje 30.5.1950. V:76:9.

²⁰⁷ KtpA, Tie- ja vesirakennushallinnon Mikkelin piirin kirjelmä N:o 159 Kymen Maanviljelysinsinööripiirin piiri-insinöörille 17.1.52. V:76:9.

²⁰⁸ Keski-Suomen ympäristökeskus, Kymen maanviljelysinsinööripiiri, N:o 11/20b, Lausunto uudelleen rakennettavan Viherinjoen sillan aukon suuruudesta ja perustamissyvyydestä 19.1.1953. Maanviljelysinsinööripiirit edelsivät vesipiirejä. Niiden tehtävänä oli laatia ojitussuunnitelmia; järvien laskua, joenperkausta, pengerrystä ja vesitystä koskevia suunnitelmia sekä salaojitus- ja vesijohtosuunnitelmia maanviljelyksen tarvetta varten. Maanviljelysinsinöörit antoivat tässä neuvoja ja lausuntoja töiden kannattavuudesta. Arkistolaitos www.narc.fi 30.1.2008.

Mikkelin piirin suorittamaan tutkimuksen Viherin sillasta. Tällä välillä esille oli jo selvästi noussut mahdollisuus uuden sillan rakentamisesta Viherinkoskelle, sillä sillantutkimusselostus toimitettiin nimenomaan uuden sillan rakentamista silmälläpitäen. Valmiiseen pohjaan laaditusta selostuksesta jätettiin täyttämättä kohta, joka käsitteli "nykyisen sillan korjausehdotuksia". Tutkimukseen sisältyivät suunnitelmat siltatyön yhteydessä suoritettavasta tienoikaisusta, kustannusarvio sekä siltatutkimusselostus.²⁰⁹ Tutkimuksen allekirjoitti vastaava vanhempi insinööri E. Tiensuu.²¹⁰ Suunnitelmaan tienoikaisusta tieosalla Joutsa-Pertunmaa sisältyi yleiskarttoja Viherinkosken ympäristöstä, maaperätutkimuskartta sekä sillan piirustukset.²¹¹ Tutkimuksen tarkoitus oli selvittää sillan kunto, sillan vesi- ja maaliikenne, sekä tarpeet ja työolosuhteet mahdollisen uuden sillan rakentamiselle. Rakenteen kohdalla mainittiin sillan silloisessa tilassa hyödylliseksi leveydeksi 5.35 metriä, vaikka se vuoden 1944 korjausten jälkeen oli 5,6 metriä. Sillan yleiskunto todettiin tutkimuksessa tyydyttäväksi. Vesistöolosuhteiden kohdalla silta ei aiheuttanut veden patoamista, ja sadealueeksi mainittiin 655 km². Sillan alitse kerrottiin olevan veneliikennettä ja kesäisin uittoa. Jään muodostuminen ja lähtö ei aiheuttanut haittaa sillalle.

Tutkimuksen loppuosassa käsiteltiin uuden sillan rakentamista. Siltatyön aikana liikenne oli tarkoitus johtaa entisen sillan kautta, eikä varasillan rakentaminen ollut tarpeellista. Rakennusmateriaalien saatavuudesta mainittiin että sahattua puutavaraa olisi saatavilla kuuden kilometrin ajomatkan päästä, pyöreää puutavaraa yhden-kahden kilometrin päästä, sementtiä 57 kilometrin, kuten myös betonia ja muuta terästä, betonisoraa, tien päällysrakenteeseen tarvittavia aineita sekä pengermaata kuuden kilometrin päästä. Hinnat määriteltiin silloisten hintojen ja kuljetuskulujen mukaan. Työvoimaa oli saatavilla Joutsan kirkolta. Kuitenkin uuden sillan rakennetyyppiä ja rakennusainetta koskeva kohta jätettiin täyttämättä, eli siitä ei tehty edes alustavia suunnitelmia. Vapaa-aukon leveydeksi sen sijaan määriteltiin Kymen maanviljelysinsinööripiirin lausunnon mukaisesti 14,5 metriä, sekä kaideväliksi 7,00 metriä ja ajoradan leveydeksi 6,0 metriä. Laskelmat laadittiin aiempien vesistöolosuhteista tehtyjen laskelmien mukaan.

²⁰⁹ KtpA, Mikkelin tie- ja vesipiirin viitekirje D 1/3-50 20.11.1957; Kustannusarvio tieosalla Joutsa-Pertunmaa km:llä 4+772 olevan Viherinjoen sillan uudelleen rakentamisen yhteydessä suoritettavasta tienparannustyöstä, Joutsan kunnassa. V:76:9.

²¹⁰ KtpA, Tie- ja vesirakennushallinto, Sillantutkimusselostus 12.10.1957. V:76:9.

²¹¹ KtpA, Suunnitelma Viherinjoen sillan uudelleenrakentamisen yhteydessä suoritettavasta tienoikaisusta tieosalla Joutsa-Pertunmaa Joutsan pitäjässä. 12.10.1957. V:76:9.

Merkille pantavaa sillantutkimusselostuksessa on arvio siitä, milloin uutta siltaa ehdotettiin rakennettavaksi. Alkuperäiseksi määräajaksi on koneella kirjoitettuna merkitty vuosi 1970, mutta päälle on sittemmin korjattu käsinkirjoitettuna vuosi 1965. Kuka korjauksen on tehnyt ja milloin? Tutkimusselostus laadittiin uuden sillan rakentamista varten. Alkuperäisen tutkimuksen aikaan uusi silta ei kuitenkaan vielä ollut ajankohtainen, sillä selostuksessa todettiin vanhan sillan olevan vielä verrattain hyvässä kunnossa. Se ei myöskään aiheuttanut patoutumista, joten uuden sillan rakentamista ei "aivan ensitilassa katsottu välttämättömäksi".

Tutkimusselostuksessa huomioitiin myös tien kunto ja toimivuus. Silloisen tien todettiin olevan hyvin mutkainen ja tasaukseltaan heikko, joten siltarakennustyön yhteydessä suunniteltiin suoritettavaksi 860 metrin pituinen tienoikaisu. Sillanrakennukselle oli aiemmin tyypillistä, että silta taloudellisista ja teknisistä syistä rakennettiin mahdollisimman lyhyenä vesiuoman kapeimpaan kohtaan kohtisuoraan uoman yli. Silta määräsi tien paikan, joten se saattoi mutkitella suurestikin sillan molemmin puolin.²¹² Vaikka heikko näkyvyys vaikeutti jo hevosliikennettä ja myös kevyempää polkupyöriä- ja jalankulkuliikennettä, se ei vielä aiheuttanut suhteetonta liikenneturvallisuusriskiä. Sen sijaan autoliikenteen lisääntyessä ja ajonopeuden kasvaessa huono näkyvyys kapealle sillalle tultaessa alkoi aiheuttaa todellisia vaaratilanteita.

5.4 Autoistuminen Joutsan seudulla

Mielenkiintoista on tutkimusselostukseen sisältyvä ja 27.8.1954 päivätty liikennelaskelma. Laskelma tehtiin todennäköisesti aiemmin esitetyn vuoden 1953 laaditun lausunnon seurauksena.²¹³ Siinä sillan ylitse tapahtuvan liikenteen suuruudeksi arvioitiin 307 t/vrk. Moottoriajoneuvoja tästä oli 302 tonnia eli 118 kpl/vrk, hevosajoneuvoja 6 kpl/vrk, polkupyöriä 224 kpl/vrk ja jalankulkijoita 66 kpl/vrk. Laskelma oli kuitenkin jo vanhentunut kolme vuotta tultaessa vuoteen 1957. Tähän epäkohtaan kiinnitettiin myöhemmin huomiota, kun Joutsan kunnanhallituksen kokouksessa perusteltiin uuden sillan välttämättömyyttä liikenteen huomattavan lisääntymisen vuoksi. Saatuihin tuloksiin tulee myös suhtautua varauksella. Koska Viherin sillan tutkimuksessa kuitenkin todettiin, että uu-

²¹² Siltojemme historia 2004, 428.

²¹³ Katso viite 167.

den sillan rakentaminen ei ensitilassa ollut välttämätöntä, voidaan lukuja pitää suhteellisen luotettavina.

Laskennasta havaitaan, kuinka moottoriajoneuvot ovat syrjäyttäneet hevosliikenteen. Tämä oli nähtävissä myös valtakunnallisella tasolla. Ensimmäinen moottoriajoneuvo tuotiin Suomeen vuosisadan vaihteessa, ja vuonna 1913 moottoriajoneuvokanta nousi lähes tuhanteen kappaleeseen. Ajoneuvokanta pääsi kuitenkin voimakkaammin kehittymään vasta toisen maailmansodan jälkeen. Vuonna 1922 oli Suomessa 1754 rekisteröityä autoa ja 837 moottoripyörää. Sen jälkeen moottoriajoneuvokanta kasvoi pula- ja sotavuosia lukuun ottamatta jatkuvasti niin, että vuonna 1950 rekisteröity moottoriajoneuvokanta käsitti kaikkiaan 61 256 ajoneuvoa, josta 26 814 oli henkilöautoja, 7959 moottoripyörää ja loput kuorma- ja linja-autoja. Tarkasteltaessa tieliikenteen kehitystä huomataan, että 1900-luvun ensimmäinen neljännes merkitsi moottoriajoneuvon ilmestymistä maisemakuvan, ja toinen neljännes sen muodostumista vallitsevaksi kuljetusvälineeksi lihasvoiman tilalle. Aika 1950-luvulta alkaen kuitenkin vasta merkitsi moottoriajoneuvon lopullista läpimurtoa yleisenä tavaran- ja henkilönkuljetusvälineenä, ei ainoastaan maanteillä, vaan myös muihin kuljetusmuotoihin nähden. Tavaraliikenteen osalta kuorma-autoliikenne voitti suhteellisesti osaa rautateiltä. Suurin kasvu tapahtui kuitenkin henkilöliikenteen osalta. Tämä oli seurausta sekä teknillisestä kehityksestä, että reaalisen tulotason noususta sekä lisääntyneestä vapaa-ajasta.²¹⁴

Joutsassa ammattimaista liikennöintiä harjoitettiin vuodesta 1922 lähtien. Tällöin kauppias Yrjö Ikonen ja talollinen Otto Laitinen hankkivat autonsa. Joutsan ja Mäntyharjun rautatieaseman väliä Viherin sillan kautta Ikonen ajoi kesästä 1923 lähtien autollaan kolmesti viikossa kuljettaen sekä tavaraa ja matkustajia että myös postia. Linjaa ajettiin vielä tuolloin vain kesäkuukausina, sillä maanteiden aurausta ei tällä tiellä linja-autoliikenteen tarpeisiin vielä suoritettu. Kun talviliikennöinti aloitettiin, joutuivat useimmat linja-autot silti 1930-luvun alkuvuosikymmeniin saakka kulkemaan "lumiaura nokalla", sillä valtion suorittama maanteiden auraus aloitettiin 1920-luvun lopulla.²¹⁵

Muita Joutsan ensimmäisiä liikennöitsijöitä olivat vuodesta 1927 kahdella autolla Mikkelin, Hirvensalmen ja Joutsan väliä liikennöinyt O. Nojonen. Yhdessä joutsalaisen V. Kuitusen kanssa hän

²¹⁴ Rahkonen 1965, 46.

²¹⁵ Vesanen 1976, 228-230.

laajensi vuonna 1930 toimintaansa myös Joutsan-Jyväskylän linjalle, jonka tien tosin kerrotaan 1930-luvun puolivälissä olleen erittäin vaikeakulkuinen. Tavarakuljetuksia varten Nojoselta ja Kuituselta saattoi tilata myös kuorma-autoja. Vuoteen 1934 mennessä Joutsasta oli jo säännölliset linja-autoyhteydet kaikkiin naapurikuntiin sekä lähimpiin kaupunkeihin.²¹⁶ Ennen sotia kulki Jyväskylän ja Mäntyharjun väliä myös niin sanottu "sekajuna". Se oli linja- ja kuorma-auton yhdistelmä: noin kymmenen henkilön matkustajaosasto edessä ja lava takana tavarankuljetukseen. Auto lähti aamulla Jyväskylästä ja palasi illalla takaisin. Kuljetettava tavara oli lähinnä kauppojen tarpeisiin.²¹⁷

Sotien jälkeen alkoi ammattiautoilijoiden järjestötoiminta levitä Suomessa. Joutsassakin perustettiin oma paikallisyhdistys paikkakunnan autoilijoille vuonna 1947 nimellä Joutsan seudun Ammattiautoilijat ry. 1950-luvulla seudun takseja työllistivät yhä enemmän yksityiset ajot. Myös kuorma-autoilla suoritettiin henkilökuljetuksia, ja monella autoilijalla oli tarkoitusta varten lavaan kiinnitettävä henkilönkuljetuskoppi sadetta ja viimaa vastaan.²¹⁸

Näin ollen myös raskasta liikennettä kulki Joutsan ja Mäntyharjun välillä Viherin siltaa käyttäen. Autojen määrä ei kuitenkaan vielä 1950-luvulla asukasta kohden noussut. Moottoriajoneuvoja oli liikennelaskennassa laskettu kulkevan Viherin sillan kautta 118 kpl vuorokaudessa, kun Joutsan kokonaisväkiluku vielä vuonna 1950 oli 5883 henkeä.²¹⁹ Liikennelaskennassa näkyy polkupyörien suhteellisen suuri osuus. Se vaikuttaa suurelta verrattuna jalankulkijoidenkin määrään. Vaikka moottoriajoneuvoliikenne olikin kasvanut, oli polkupyörä silti yleinen kulkuneuvo. Myös Viherin sillan sijainti vaikutti pyöräliikenteen suureen osuuteen. Silta yhdisti paikallisliikenteen osalta muun muassa Uimaniemen, Laitjärven ja Vehmaan kylät Joutsan kirkonkylään. Viherin sillan kautta liikkui paikallista väkeä, jonka reitti päivittäin kulki virran ylitse kirkonkylään.

5.5 Sillan korjaus toteutetaan viime hetkellä

Edellä esitetyn vuoden 1957 sillantutkimusselostuksen perusteella silta-asiaa käsiteltiin Mikkelin lääninhallituksessa. Marraskuun lopussa 1957 tehty välipäätös koski Haminanmäen ja Joutsan väli-

²¹⁶ Vesanen 1976, 228-230.

²¹⁷ Uimaniemi-Laitjärvi-Vehmaa 2005, 67.

²¹⁸ Häkkinen 1997, 16-17.

²¹⁹ Musikka 1976, 97.

sellä tieosuudella olevan Viherin sillan uusimista sekä tien oikaisua sillä kohdin 860 metrin matkalta. Asia oli tullut lääninhallitukseen yhdeksän päivää sen jälkeen kun Mikkelin tiepiiristä oli lähetetty sillantutkimusselostus Tie- ja vesirakennushallitukselle.

Tässä vaiheessa Joutsan kunta alkoi aktiivisesti toimia sillan kunnostuksen, tai vielä toivottavammin uuden sillan rakentamisen puolesta, sillä korjausten jatkuvasti lykkäännyttyä silta alkoi olla liikenneturvallisuuden kannalta vaarallinen. Käsiteltyään asiaa kokouksessa kunnanhallitus päätti antaa valtuustolle asiaa koskevan lausunnon. Sen mukaan suunnitelma uuden sillan rakentamiseksi Viherin koskeen oli tarpeellinen ja ajan vaatimuksien ja kasvaneen liikenteen vaatima. Kunnanhallituksen käsityksen mukaan silta oli tässä vaiheessa jo erittäin heikko ja sijaitti kohdassa, jossa näkyvyys oli melko olematon ja tie sillalle kummaltakin päin tultaessa laskeva. Koska liikenne vuodesta 1954 oli huomattavasti kasvanut, puolsi sekin sillan uusimista ja tien oikaisua. Suunnitelmaa pidettiin kiireisenä, ja hallitus esitti valtuuston antavan siihen puoltavan lausunnon.²²⁰

Kunnanvaltuusto ottikin asian käsittelyyn kuuden päivän kuluttua 16.12. Valtuusto päätti yksimielisesti yhtyä kunnanhallituksen asiassa antamaan lausuntoon. Se kannatti tehtyä suunnitelmaa ja piti kiireellisenä uuden sillan rakentamista Viherin salmeen sekä asiallisena tien oikaisua sanotulla kohdalla.²²¹ Tammikuussa 1958 Joutsasta lähetettiin kirje Mikkelin lääninhallitukselle, palauttaen aiemmin lääninhallitukselta saatu välipäätös sekä kunnanvaltuuston ja kunnanhallituksen myönteiset lausunnot. Kirjeessä tuotiin edelleen esiin sillan erittäin heikko kunto ja heikko näkyvyys sillalle tultaessa, ja näin jopa liikenneturvallisuuden vaarautuminen. Aiemmin toimitettu sillan tutkimus ja vuonna 1954 suoritettu liikennelaskenta eivät enää sellaisenaan vastanneet todellisuutta. Kunnanhallituksen mukaan paikallinen Joutsan tiemestari oli samaa mieltä kunnanvaltuuston ja kunnanhallituksen kanssa.²²² Joutsan kunnan ja tiemestarin näkemys sillan kunnosta poikkesi näin ollen Mikkelin piiri-insinöörin lausunnosta, jonka mukaan sillan yleiskunto oli tyydyttävä tai verrattain hyvä. Pitäjän asukkaiden mielestä silta ja erityisesti sillalle johtava tieosuus alkoi olla vaarallinen.

Joutsa kuului Mikkelin tiepiiriin vuoteen 1960 saakka. Mikkelin tiepiiri ei ollut ryhtynyt toimenpiteisiin reuna-alueillaan sijaitseva Viherin sillan suhteen lukuun ottamatta vuonna 1957 tehtyä silta-

²²⁰ KtpA, Ote Joutsan kunnanhallituksen joulukuun 10 päivänä 1957 pitämän kokouksen pöytäkirjasta. § 565. Lausunto.

²²¹ KtpA, Ote Joutsan kunnanvaltuuston joulukuun 16 päivänä 1957 pidetyn kokouksen pöytäkirjasta. § 144. Lausunto.

²²² Mobilia, Joutsan kunnanhallituksen kirje N:o 85 Mikkelin läänin Lääninhallitukselle 8.1.1958.

tutkimus- ja tienparannusselostusta. Vuonna 1960 Joutsa liitettiin vuonna 1948 perustettuun Keski-Suomen tiepiiriin yhdessä Hankasalmen, Konneveden, Luhangan ja Leivonmäen kuntien kanssa.²²³ Liitos oli seurausta 1960 perustetusta Keski-Suomen läänistä. Ote tiemestarin päiväkirjasta maaliskuulta kertoo seuraavaa: "Tänään kuuluu Joutsan tiemestaripiiri virallisesti Keski-Suomen tie- ja vesirakennuspiiriin ja Keski-Suomen lääniin. Klo 6.55 työnjako autotallilla jolloin auto siirtämään läänin kilpi Korpilahden rajalta Hartolan rajalle." Voisi ajatella, että Joutsan kunnassa pääteltiin Keski-Suomen piirin suhtautuvan myötämielisesti vastikään sen alueeseen liitettyjen seutujen tieasioihin, ja ohjaavan aloitteita eteenpäin. Piirin ensimmäinen piiri-insinööri Ilmari Alanko johti Keski-Suomen tiepiiriä vuodet 1948-1971.²²⁴ Vuonna 1960 siirtyivät myös Viherin siltaa koskevat tutkimusasiakirjat Keski-Suomen piirille ja Joutsaan vastikään perustetun tiemestaripiiriin alueelle.

Joutsan tiemestarina vuosina 1953-1966 toimi Arvi Hänninen. Tiemestareita oli palkattu teiden kunnossapidon teknisiksi asiantuntijoiksi vuodesta 1925 alkaen. Tiemestari oli myös tie- ja vesirakennuspiirien välinen yhteyshenkilö.²²⁵ Tiemestareiden oli määrä merkitä tiemestaripiirissään toimitetut tiestön rakennus- ja kunnostustyöt päiväkirjoihin, jotka koottiin vuosittain kunkin tiemestaripiiriin alueelta. Päiväkirjoja voidaan käyttää lähdeaineistona tutkittaessa Viherin sillan vaiheita sen kuuluessa Keski-Suomen tiepiiriin ajalla 1960-1972.²²⁶ Uusien tiemestaripiirien perustamisen yhteydessä niissä suoritettiin tarkastukset, ja päiväkirjan mukaan maaliskuussa 1960 saapui Keski-Suomen tiepiiriin piirikonttorista Jyväskylästä insinööri Helke tarkastamaan Joutsan tukikohtaa. Tarkastukseen sisältyi myös Viherin ja Oravakiven siltojen tarkastukset. Tarkastuksesta ei mainita enempää yksityiskohtia. Kuitenkin toukokuussa korjattiin Viherin sillan pengerkaitteita, ja tarkistettiin sillan kannen kunto. Silloin todettiin, että paikoitellen sillan kannessa oli lahoja lankkuja, ja kansi tulisi näin kokonaan uusia.²²⁷

²²³ KtpA, Tiemestareiden päiväkirjat 1960, Keski-Suomen piiri, Joutsa tiemestarin päiväkirja, 1.3.1960.

²²⁴ Laitinen 1997, 43-46; Alanko 1979, 39.

²²⁵ Antila 1992, 36.

²²⁶ Tätä edeltävältä ajalta Joutsan tiemestarin päiväkirjat ovat kadonneet. Ne on kenties luokiteltu määräaikaaisesti säilytettäväksi arkistoaineistoksi ja tuhottu. Viherin silta siirtyi Joutsan kunnan omistukseen vuonna 1972, tieosuudet molemmilla puolilla siltaa kuuluvat yhä Keski-Suomen tiepiirille.

²²⁷ KtpA, Tiemestareiden päiväkirjat 1960-1961, Keski-Suomen piiri, Joutsan tiemestarin päiväkirja, 7.3.1960, 30.5.1960.

Vaikka sillan kunto erityisesti kannen osalta oli jo todettu osin peräti lahoksi ja tieosuus vaaralliseksi, ei sillan kunnostus uuden sillan saamisesta puhumattakaan toteutunut vuoden 1960 kuluessa. Sillan huono kunto alkoi kuitenkin muodostua paikallisliikennettä haittaavaksi kohdaksi, ja Joutsan kunta otti jälleen asian käsittelyyn vuonna 1961. Näin ollen oli kulunut jo seitsemän vuotta siitä, kun sillalla oli tehty liikennelaskenta ja neljä vuotta siitä, kun silta oli jo havaittu kunnanhallituksen mukaan erittäin heikoksi. Asia otettiin esille kunnanhallituksen kokouksessa 9.5.1961. Siinä valtuutettu Hentisen esityksestä Viherin sillasta annettiin päätös ryhtyä toimenpiteisiin sillan uusimiseksi. Päätös todettiin täytäntöönpanokelpoiseksi ja tärkeäksi. Kunnanvaltuuston esityksestä päätti kunnanhallitus tehdä Tie- ja vesihallitukselle esityksen, että se ryhtyisi toimenpiteisiin Viherinkosken sillan rakentamiseksi. Silloisen sillan kerrottiin olevan erittäin huonokuntoinen, sillä ajettavan ylikuormilla ja vaikeuttavan muutenkin maanteillä tapahtuvaa normaalia liikennettä.²²⁸

Kunnanhallituksen puolesta laadittiin aloite Tie- ja vesirakennushallitukselle sillan uusimisesta saman kuun 17. päivänä. Siinä esitettiin Joutsan-Pertunmaa tieosuudella sijaitsevan Viherin sillan kunto erittäin heikoksi ja liikennettä estäväksi. Esille tuotiin myös, että Mikkelin lääninhallitus oli väli päätöksellään vuonna 1957 pyytänyt ja saanut Joutsan kunnanvaltuuston lausunnon Viherinkosken sillan uusimisesta ja tien oikaisemisesta 860 metrin matkalla kosken kohdalla. Asia oli kuitenkin jäänyt toteutumatta. Oheen oli liitetty pöytäkirjaotteet vuosilta 1957, sekä toukokuun 1961 pöytäkirjaote. Kunnanhallitus esitti, että Tie- ja vesirakennushallitus kiirehtisi sillan rakentamista ja tien oikaisua tehtyjen suunnitelmien pohjalta. Kunnanhallituksessa silloisena puheenjohtajan toimi Viljo Simo.²²⁹

Asiakirjat lähetettiin edelleen Tie- ja vesirakennushallituksen Keski-Suomen piiriin Jyväskylään. Liitekirjeen kirjelmä tuli toimittaa edelleen. Kirjeessä pyydettiin piirin suhtautuvan myönteisesti esitykseen, jonka toteuttaminen Mikkelin piirin toimesta todettiin jostakin syystä siirtyneen.²³⁰ Tästä voidaan päätellä, miksi Joutsassakin katsottiin olevan suotuista hetki esittää jälleen sillan uusimista, joka ennen ei ollut päässyt aloitetta pidemmälle.

²²⁸ KtpA, Ote Joutsan kunnan kunnanhallituksen toukokuun 9 päivänä 1961 pidetyn kokouksen pöytäkirjasta. § 265. Valtuutettujen esittämien asioiden käsittely.

²²⁹ KtpA, Joutsan kunnanhallitus, aloite Viherinkosken sillan uusiminen, N:o 2162. 17.5.1961.

²³⁰ KtpA, Joutsan kunnanhallitus, N:o 2163. 20.5.1961.

Kokonaan uusi silta Viherinkoskeen oli kuitenkin Keski-Suomen piirinkin suunnitelmissa. Tie- ja vesirakennushallitus määräsi vuonna 1957 tehdyn uutta tietä ja siltaa koskevan parannusehdotuksen uudistamista ja tarkastamista uusien määräysten mukaisesti. Sen johdosta Keski-Suomen piiri teki uusia siltapaikkatutkimuksia Viherinjoen siltapaikalla ja laati siihen kuuluvan tienparannussuunnitelman syksyllä 1961.²³¹ Ensisijaisesti oli kuitenkin toteutettava Viherin vanhan sillan päällyskannen kunnostus, jotta se säilyi ajokelpoisena.

Vuoden 1961 lokakuussa Joutsan tiemestari neuvotteli piirikonttorissa insinööri Helkkeen ja Knuutilan kanssa Viherin sillan kansirakenteen uusimisesta niin, että työ tultaisiin toteuttamaan kesällä 1962. Joulukuussa tilattiin kyllästettyä puutavaraa Otavan sahalta odottamaan tulevan kesän sillankorjauksia.²³²

Vuonna 1962 siltaa päästiin viimein kunnostamaan. Helmikuussa Joutsan alueen tiemestari otti asian käsittelyyn sillan kansirakenteiden osalta. Maaliskuussa vastaanotettiin sillan kannenkorjausta varten uudet kannattajat, jotka kyllästettiin Kalhon kyllästämöllä. Loppukuussa tehtiin puumenekin arvio. Heinäkuulta löytyy merkintä sillan tarkistuksesta. Elokuussa tehtiin tarveinelaskenta ja esitettiin tarjous sillan korjauksesta urakoitsijalle. Oltiin siis jäljessä alun perin kesän aikana toteutettavaksi tarkoitetusta kunnostuksesta. Varsinainen korjaus päästiin aloittamaan syyskuussa, jolloin laadittiin työselostus sekä urakkasopimus, sekä järjesteltiin tarveaineet ja liikennemerkkit kannen uusimista varten. Urakan sillan kansirakenteiden uusimisesta otti Matti Salminen, jonka kanssa kirjoitettiin urakkasopimus ja sovittiin töiden järjestelystä. Lisää siltatarpeita ajettiin Otavan sahalta. Urakkasopimuksen kirjoitusta seuraavana päivänä aloitettiin entisen huonokuntoisen kannen purkamisen, jota tiemestari oli aamulla ensitöikseen valvomassa. Iltapäivällä tuli kuitenkin uusi hälytys siltatyömaalle: kannen purkamisen myötä oli paljastunut, että edessä tulisi olemaan huomattavasti suurempi työ kuin pelkän kannen uusiminen. Kansilankkujen lisäksi lahoja olivat poikkikannattajat sekä osa pääkannattajista, jotka tiemestari määräsi uusittavaksi. Seuraavaksi jo tuotiin sillalle lisää puutavaraa sekä hirttä ansarakenteita varten.²³³

²³¹ KtpA, Pertunmaan-Joutsan maantien parantaminen Viherinjoen sillan uudestaan rakentamisen johdosta Joutsan kunnassa, V:76:9.

²³² KtpA, Tiemestareiden päiväkirjat 1961, Keski-Suomen piiri, Joutsan tiemestarin päiväkirja, 31.10.1961, 14.12.1961.

²³³ KtpA, Tiemestareiden päiväkirjat 1962, II, Keski-Suomen piiri, Joutsan tiemestarin päiväkirja, 15.2, 6.3, 26.3, 10.7, 24.8, 30.8, 6.9, 8.9, 10.9, 11.9.1962.

Koska korjaus oli näin osoittautunut odotettua mittavammaksi työksi, vaadittiin uusia järjestelyjä. Tiemestari kävi neuvottelemassa piirikonttorilla insinööri Knuutilan kanssa tieosan Haminanmäki-Joutsa sulkemisesta syyskuun 14. päivästä alkaen kello 23.00 - 05.00 väliseksi ajaksi sillan korjauksen helpottamiseksi. Tästä eteenpäin siltaa korjattiin kirjaimellisesti yötä päivää, ja tiemestari kävi työmaalla useita kertoja päivässä valvomassa työtä ja tuomassa lisää tavaraa. Suojakaiteita tarkistettiin, ja 17.-18.9. välisenä yönä avattiin sillan länsipää kokonaan jolloin todettiin kannattajien olevan lahoja samoin kuin välipukkien. Niistä uusittiin kolme, ja välikannattajista viisi, uudet olivat 10" x 10". Silta saatiin liikenteelle jälleen kello 5.40. Yötöitä tehtiin jälleen 20.-21.9., jolloin avattiin sillan itäpää kokonaisuudessaan. Sieltä uusittiin keskimmäisistä kannattajista viisi ja yksi palkki kokonaan, sekä vaihdettiin kahteen lahojen tilalle uudet parrut. Kansi saatiin kokonaan valmiiksi viikon kuluessa, jolloin siirryttiin laittamaan kaiteita sekä sillalla että penkereillä. Urakka valmistui lopulta lokakuun 2. päivään mennessä, jolloin toimitettiin siltatyön vastaanotto urakoitsija M. Salmiselta.²³⁴

5.6 Viherin silta - Joutsa-Pertunmaa - tieosan vaarallisimpia kohtia

Uuden sillan rakentaminen Viherin virran yli oli kuitenkin väistämättömästi edessä. Tätähän oli alun perin ehdotettu toteutettavaksi jo vuonna 1938. Viherin vanha silta oli kuitenkin päästetty niin huonoksi, että liikenneturvallisuuden kannalta sen kunnostaminen edes kohtalaisesti liikennöitäväksi oli kiireellisempää kuin uuden sillan rakentaminen. Keski-Suomen piiri pyysi Oy Uittojärjestely Ab:ltä lausuntoa Viherinjoen sillan uudestaan rakentamisesta vuoden 1965 lokakuussa. Marras-kuussa saapuneessa vastauksessaan Uittojärjestely ilmoitti, että uittomäärät Suonteen-Viherin väylällä olivat keskimäärin olleet vuosittain aikana 1950-60 9150 k-m³ ja aikana 1961-64 5600 k-m³, ja uitto oli tapahtunut irtouittona. Siltatarkastusten myötä ehdotettu silta-aukko olisi riittävä 14,5 metrin levyisenä. Vapaa alikulkuoikeus tulisi olla 2,5 metriä koska pienet hinaajat kulkivat Viheriltä Suonteelle. Uittojärjestely totesi edelleen, että vanhan sillan maatuet tulisi poistaa uuden sillan rakentamisen jälkeen. Sillan rakentaminen tulisi suorittaa sellaisena aikana, että se ei aiheuta uitolle haittaa.²³⁵

²³⁴ KtpA, Tiemestareiden päiväkirjat 1962, II, Keski-Suomen piiri, Joutsan tiemestarin päiväkirja, 12.9, 14.-28.9, 2.10.1962.

²³⁵ KtpA, Oy Uittojärjestely Ab:n lausunto Keski-Suomen piirille 11.11.1965, V:76:9.

Suunnitelmaa kuitenkin tarkistettiin, ja vuonna 1967 Keski-Suomen piiri pyysi Uittojärjestelyltä lausuntoa siitä, olisiko mahdollista pienentää sillan vapaa-aukkojen leveys 14,5 metristä 12,0 metriin.²³⁶ Vastauksessaan Uittojärjestely totesi vapaa-aukoltaan 12,0 metrin suuruisen sillan olevan riittävä veden kululle.²³⁷ Jälleen oli kuitenkin kulunut kaksi vuotta Keski-Suomen piirin ensimmäisen lausuntopyynnön ja silta-aukkojen leveyden uudelleen tarkistuksen jälkeen.

Seuraavaksi Keski-Suomen tiepiirissä laadittiin jälleen sillantutkimusselostus, joka käsitteli Viherin vanhaa siltaa. Sen mukaan maatuet, virtapilarit ja kansirakenne olivat tyydyttävässä kunnossa. Pal-kistossa oli pintalahoja yleisesti. Painorajoitukseksi sillalle oli asetettu 10 tonnia. Korjausehdotus oli yksiselitteinen: ei kannata korjata muuta kuin korkeintaan kansirakennetta. Ratkaisevaa oli esitys vanhan sillan käytöstä uuden sillan valmistumisen jälkeen: "Vanha silta puretaan uuden valmistu-misen jälkeen." Purkamiskustannuksiksi ilmoitettiin noin 1500 markkaa. Ehdotetun rakennusajan kohdalle merkittiin, että silloisen sillan kapeuden vuoksi se ei tyydyttävästi palvellut senhetkistä liikennettä. Näin ollen olisi uusi silta rakennettava mahdollisimman pian.²³⁸

Tutkimusselostuksen ohessa lähetettiin tiesuunnitelmaselostus. Siinä kerrottiin sillan sijaitsevan kahden jyrkän mutkan välissä ja notkossa, ja ollen sen vuoksi hankala liikennöidä. Varsinkin liuk-kaan kelin aikana raskaiden ajoneuvojen kohdatessa muodostui paikalla erittäin vaarallisia tilantei-ta. Liikenteen yhä vilkastuessa lisääntyi myös onnettomuuksien mahdollisuus. Sen vuoksi tiekoh-dan parantaminen ja sillan uudestaan rakentaminen mainittiin hyvin ajankohtaiseksi asiaksi. Silta oli huonontunut siinä määrin, että uudelleenrakentaminen olisi tehtävä lähiaikoina. Viherin sillalle joh-tava tieosuus mainittiin Joutsa-Pertunmaa tieosan vaarallisimpiin kuuluvaksi, ja Viherin kapea silta, joka kummaltakin suunnalta tultaessa oli jyrkän mutkan takana ja mäen alla, pahimmaksi paikaksi. Liikennetaloudellisia laskelmia ei tehty, koska kysymyksessä oli vähäinen parannustyö liikennetur-vallisuuden parantamiseksi, eikä hankkeen taloudellisuutta näin ollen voitu aivan tarkasti laskea. Vaihtoehtoisia suuntia suunnitelmalle ei ollut tutkittu. Kansantaloudellisten näkökohtien arveltiin olevan samat kuin liikennetaloudellisetkin, ja kansainvälisen liikenteen rajoittuvan kesäaikaiseen turistiliikenteeseen.

²³⁶ KtpA, Pertunmaan-Joutsan maantien parantaminen Viherinjoen sillan uudestaan rakentamisen johdosta, Joutsa, 1457/H-277. 9.3.1967, V:76:9.

²³⁷ KtpA, Oy Uittojärjestylyn Ab:n kirje Keski-Suomen piirille 13.3.1967, V:76:9.

²³⁸ KtpA, Sillantutkimusselostus 20.3.1967, V:76:9.

Tiesuunnitelmaselostukseen sisältyi myös Haminanmäki-Joutsa tieosan molemmissa päissä suoritettu liikennelaskenta vuodelta 1965. Sen mukaan Joutsan laskentapisteessä vuorokauden aikana kirjattiin moottoriajoneuvoja 436 kpl, joista henkilö- ja pakettiautoja 339 kpl, linja-autoja 14 kpl, kuorma-autoja 49 kpl, moottoripyöriä 18 kpl, traktoreita 16 kpl, mopoja 75 kpl, polkupyöriä 105 kpl ja jalankulkijoita 114 kpl. Haminanmäen laskentapisteessä vastaavat lukemat olivat 117 kpl moottoriajoneuvoja yhteensä, 148 kpl henkilö- ja pakettiautoja, linja-autoja 14 kpl, kuorma-autoja 35 kpl, moottoripyöriä 12 kpl, traktoreita 8 kpl, mopoja 31 kpl, polkupyöriä 35 kpl ja jalankulkijoita 9 kpl. Tieosan keskimääräinen liikenne oli KVL=668 Ha-yks, KKVVL 730 HA-yksikköä. Liikenteen kasvun arvioitiin noudattavan valtakunnan keskimääräistä liikenteen kasvua.

Mielenkiintoista on verrata tehtyä laskelmaa vuonna 1957 suoritettuun laskelmaan Viherin sillalla. Jo taulukot eroavat tosistaan, sillä vuoden 1957 laskennassa liikenne on jaettu ainoastaan neljään luokkaan, moottoriajoneuvoihin, hevosajoneuvoihin, polkupyöriin ja jalankulkijoihin. Vuoteen 1965 oli jo tullut välttämättömäksi erotella kevyt- ja raskas autoliikenne, sekä moottoripyörät ja traktorit omiksi luokikseen. Moottoriajoneuvojen määrän kasvu onkin huomattavaa. Hevosliikennettä seudulla vielä 1960-luvullakin oli, mutta sitä ei enää katsottu tarpeelliseksi merkitä liikennelaskennassa, perusteltiinhan uuden sillan välttämättömyyttä kasvaneella moottoriliikenteellä. Luonnonsuojelualueita ja -kohteita tai muinaismuistomerkkejä ei mainittu alueella mainittu olevan. Tämä osoittautui myöhemmin virheelliseksi, sillä joen sekä itä- että länsirantojen kalliossa olevat kalliomaalauksethan löydettiin vuosina 1995 ja 2001.²³⁹ Sen sijaan Viherinjoen sillan kohdalla vesistö oli rauhoitettu 450 metrin matkalta arvokalojen oleskelupaikaksi.

²³⁹ Kivikäs 2005, 55, 173.

Taulukko 1 Liikennelaskennat vuosina 1954 ja 1965.

	Moottoriajo- neuvoja yhteen- sä kpl	Henkilö- ja paketti- autoja	Linja- autoja	Kuorma- autoja	Moottori- pyöriä	Trakto- reita	Mopo- ja	Polku- pyöriä	Jalan- kulki- joita	Hevos- ajoneuvo- ja
Viherin silta v.1954	118	224	66	6
Joutsan laskenta- piste v.1965	436	339	14	49	18	16	75	105	114	..
Haminan- mäen laskenta- piste v.1965	217	148	14	35	12	8	31	35	9	..

Vihdoin asia eteni niin, että Tie- ja vesirakennushallitus haki Itä-Suomen vesioikeudelta lupaa sillan rakentamiseksi penkereineen elokuussa 1967. Myöntävä päätös tehtiin marraskuussa samana vuonna, ja TVH:n siltaosastosta lähetettiin edelleen kopio vesioikeuden päätöksestä Keski-Suomen piirin piirikonttorille.²⁴⁰ Rakennustyö oli tehtävä viiden vuoden kuluessa siitä, kun päätös sai lainvoiman, ja työn valmistumisesta oli ilmoitettava vesioikeudelle kolmen kuukauden kuluessa valmistumisajankohdasta lukien. Päätöksestä ilmeni myös Viherinkosken merkitys tärkeänä uittoväylänä. Sillan rakentamista oli tiedusteltu Metsähallitukselta sekä Oy Uittojärjestelyltä Ab:ltä. Niiden lausuntojen perusteella oli sillan rakentamisen yhteydessä huolehdittava siitä, että mikäli siltaa rakennettiin samanaikaisesti uiton kanssa, ei uitto saanut hankaloitua. Rakentajan tuli myös suojata rakennustelineensä uitosta mahdollisesti aiheutuville vahingoilta. Ratkaisevaa oli kuitenkin Vesioikeuden langettama päätös Viherin siltaa koskien: "Vanha silta puretaan uoman luonnollista pohjaa myöten."²⁴¹

²⁴⁰ KtpA, Vesioikeuden kirje N.o 742/I 30.8.1967; Tie- ja vesirakennushallituksen kirje V-1218/ VK 78/44 8.9.1967; Tie- ja vesirakennushallituksen lähetepäätös N.o S-2956/Ta 70/4, 20.11.1967. V:76:9.

²⁴¹ KtpA, Itä-Suomen vesioikeuden päätös tie- ja vesirakennushallituksen hakemukseen luvan saamiseksi sillan rakentamiseen Viherinjoen yli Pertunmaan-Joutsan maantietä varten, Joutsan kunnassa. N:o 83/I/67 10.11.1967. V:76:9.

6. Silta purkutuomiolla

6.1 Sillan purkamista viivytellään

Joutsan seudun paikallislehti Itä-Päijänne²⁴² uutisoi uuden sillan rakentamisen alkamisesta syyskuussa 1970, jolloin paikalla aloitettiin maaston raivaus. Työvoiman enimmäisvahvuudeksi syksyn aikana ilmoitettiin 25 henkeä. Artikkelissa kerrottiin myös siltaan liittyvistä tierakennuksista. Vanha ja heikkokuntoinen puusilta tultaisiin korvaamaan uudella teräsbetonisella laatikkopalkkisillalla, jonka hyödyllinen leveys oli 8,5 metriä. Samalla rakennettaisiin uutta tietä sillan molemmin puolin yhteensä noin kilometrin verran. Tiestä tulisi öljysorapäällysteinen, päällysteen leveys olisi 6 metriä ja tien koko leveys 7 metriä. Artikkelisiin liitettiin kuva maaston raivauksesta siltatyömaalla.²⁴³

Viherin uusi silta avattiin liikenteelle 6.7.1971.²⁴⁴ Uuden sillan valmistuttua oli vesioikeuden päätöksen mukaisesti aika purkaa vanha silta. Hieman ennen uuden sillan vihkimistä rakennustöiden loppuvaiheessa kesäkuussa Keski-Suomen piiri-insinööri Alanko oli kuitenkin tullut siihen tulokseen, että ainakin sillan keskipilari tulisi säilyttää, jolloin se olisi kriisiaikana helposti kunnostettavissa varasillaksi. Hän tiedusteli Oy Uittojärjestely Ab:n kantaa asiaan. Sen mukaan puutavaran uitto Suonteen-Viherin irtouittoväylässä oli loppunut, mutta kriisiaikojen varalta käyttökelpoisen uittoväylän uittomahdollisuus oli säilytettävä. Tämän perusteella Uittojärjestely oli aiemmassa lausunnossaan esittänyt vaatimuksen keskipilarin poistamisesta. Uudessa lausunnossaan se myöntyi kuitenkin joustamaan purkupäätöksestään. Uittojärjestelyn mukaan uitto Viherin vanhan sillan aukoista oli silloisissakin olosuhteissa "jollakin lailla - tosin kalliimmin kuin ilman keskipilaria - toimitettavissa - ja voitiin ajatella, että molempien liikennemuotojen, vesi- ja maaliikenteen - edut tulivat kriisin varalta turvatuiksi, jos pilari jätetään paikoilleen". Päätöksessä Uittojärjestely jätti kuitenkin itselleen perääntymismahdollisuuden ilmoittaessaan, että mikäli uittotoiminta Suonteen-Viherin uittoväylässä jostakin syystä elpyisi, ja Viherin vanhan sillan kohta osoittautuisi uittokus-

²⁴² Itä-Päijänne ilmestyi Joutsan, Hartolan, Pertunmaan, Luhangan, Hirvensalmen ja Leivonmäen alueella vuodesta 1970 vuoteen 1978. Vesanen 1976, 234.

²⁴³ "Joutsan Viherin sillan rakentaminen alkoi", Itä-Päijänne N:o 37 18.9.1970.

²⁴⁴ KtpA, Ilmoitus sillan valmistumisesta moottoriajoneuvoliikenteelle sallittavaan vaiheeseen. No 2361/Tr-449 Keski-Suomen piirikonttori 16.6.1971. V:76:9.

tannuksia lisääväksi pisteeksi, tulisi vesioikeuden vesilain nojalla antamia määräyksiä²⁴⁵ noudattaa.²⁴⁶

Silloisen piiri-insinööri Ilmari Alangon rooli Viherin sillan tapahtumissa on kiintoisa yksityiskohta. Alanko toimi vuonna 1948 perustetun Keski-Suomen piirin ensimmäisenä piiri-insinöörinä vuosina 1948-1971. Alanko tunnettiin suurena persoonana, jota alaiset muistelivat muun muassa sanakääntein "kunnioitettu, ankara, oikeudenmukainen, ihmisistä välittävä, ei ole parempaa päällikköä". Henkilöstöpolitiikassa hän huolehti esimerkillisesti alaisistaan. Tie- ja työmaatarkastuksissaan Alanko tarkasti pienetkin yksityiskohdat. Hänet tunnettiin myös aitona luonnon ystävänä. Rakennettaessa valtatie 9:ää Hankasalmelle, oli västäräkki tehnyt pesän rumputöiden betonirenkaiden väliin. Alanko komensi, että rumpua ei rakenneta ennen kuin linnunpoikaset ovat lähteneet pesästä. Rumputyö viivästy viikkoja, mutta linnutkin säästyivät. Alanko siirtyi eläkkeelle 6.7.1971, samana päivänä jolloin Viherin uusi silta avattiin liikenteelle.²⁴⁷ Tätä ennen kesällä hän oli tiedustellut Oy Uittojärjestely Ab:ltä mahdollisuutta siitä, voisiko vanhan sillan virtapilarit jättää paikoilleen. Tämä oli vastoin vesioikeuden alkuperäisiä määräyksiä, joiden mukaan silta tuli purkaa perustuksia myöten. Vaikka piirin perusteluna maatukien ja virtapilarien säilyttämiselle olikin niiden käyttökelpoisuus mahdollisina "kriisiaikoina", auki jää silti oletus, josko piirinkin lopullisena tarkoituksena oli säästää kokonainen silta. Kenties juuri Alangon aloitteesta luonnonkauniissa koskimaisemassa sijaitsevan sillan purkamista viivyteltiin niin kauan, että toimiin sen pelastamiseksi ehdittiin ryhtyä. Nämä ovat olettamuksia, mutta tiedetään, että siirtyessään eläkkeelle uuden sillan avauspäivänä, Alanko ei ollut siihen mennessä antanut käskyä sillan purkamisesta, mikä oli vastoin vesioikeuden alkuperäisiä määräyksiä.

Saatuana vastauksen Oy Uittojärjestely Ab:ltä piirikonttorista lähetettiin edelleen kirje Tie- ja vesirakennushallitukselle vanhan sillan säilyttämisen puolesta maatukien osalta. Kirjeessä tuotiin esille vesioikeuden päätös sillan täydellisestä purkamisesta sekä Oy Uittojärjestely Ab:n aiempi lausunto maatukien poistamisesta, joka uusien tiedustelujen myötä oli kuitenkin muuttunut. Piirikonttori vetosi virtapilarin ja maatukien säilyttämiseen mahdollisten kriisitilanteiden varalta, ja esitti, että tie- ja vesirakennushallitus ryhtyisi toimenpiteisiin vesioikeuden päätöksen muuttamiseksi siten, että

²⁴⁵ Vesilain 1 luvun 12 §:n säännöksiä: yleisiä säännöksiä ja määritelmiä, lisäksi säännökset vesien käytön yleisistä rajoituksista sekä yleiskäytöstä ja muista toisen alueeseen kohdistuvista oikeuksista.

²⁴⁶ KtpA, Oy Uittojärjestely Ab:n kirje Keski-Suomen tiepiirille 24.6.1971. V:76:9.

²⁴⁷ Laitinen 1997, 160; Alanko 1979, 32.

vanhan sillan perustukset voitaisiin säilyttää. Liitteenä lähetettiin Uittojärjestelyn kirje ja piirustukset vanhasta sillasta. Kirjeen allekirjoittajina olivat Vt. piiri-insinööri Aaro Piesala sekä rakennuspäällikkö vanhempi insinööri Jouni Kaisanlahti.²⁴⁸ Piesala oli juuri vuonna 1971 eläkkeelle jääneen piiri-insinööri Alangon seuraaja. Hänet nimitettiin vakinaiseen virkaan 1973, mihin saakka hän hoiti virkaa viransijaisena.²⁴⁹

Lokakuussa saapunut vastaus tie- ja vesirakennushallitukselta oli erityisen jyrkkäsanainen ja selvä. Kirjeessä tunnutaan suhtautuvan piirikonttorin esitykseen uppiniskaisuuden osoituksena. Sen mukaan piirikonttori ei ollut perustellut esitystään virtapilarien säästämistä millään tavalla, mutta liitteenä olevan Oy Uittojärjestely Ab:n kirjeestä kävi sentään ilmi, että tarkoituksena ilmeisesti olisi helpottaa varasillan rakentamista uuden sillan hävittämisen jälkeen. Niinpä tie- ja vesirakennushallitus ilmoitti,

"-- ettei se katso olevan riittävästi aihetta hakea vesioikeuden lupapäätökseen muutosta ja kehottaa piirikonttoria ensi tilassa purkamaan sillan. -- Sitä paitsi tukien jättäminen pilaa maiseman ulkonäköä ja vaatii kokemusten mukaan jatkuvaa kunnossapitoa. Koska piirikonttori on viime aikoina esittänyt useassa tapauksessa erilaisten, enemmän ja vähemmän toisarvoisten syiden perusteella vanhan sillan säilyttämistä, tie- ja vesirakennushallitus ilmoittaa tämän tulevan kysymykseen vain aivan poikkeustapauksessa. Syyt sillan säilyttämiseen olisi esitettävä riittävän ajoissa, so jo ennen vesioikeuskäsittelyä, ja yleensä olisi pyrittävä siihen, että kuten muuallakin maassa ao kunta pitää kunnossaan historialliselta kannalta mahdollisesti säilyttämisen arvoisen sillan. Tielain säädöksiä noudattaen tie- ja vesirakennushallitus ei voi ylläpitää tienpidon kannalta tarpeettomia rakenteita."²⁵⁰

Vastauskirjeessä tulee kiinnittää huomiota useaan kohtaan. Keskusvirastosta todella suhtauduttiin hyvin jyrkästi ehdotukseen kumota vesioikeuden päätös. Asian esittämisestä huokuu, että kes-

²⁴⁸ KtpA, Keski-Suomen tiepiirin kirje 3206/Tr-825 Tie- ja vesirakennushallitukselle 30.9.1971.V:76:9.

²⁴⁹ Laitinen 1997, 163-164; Alanko 1979, 32.

²⁵⁰ KtpA, Tie- ja vesirakennushallituksen kirje S-3288/Ta 70/4 1967 Keski-Suomen tiepiirille 20.10.1971. V:76:9.

kushallinto katsoi piirikonttorin toimineen omavaltaisesti ja vastoin aiempia lakisääteisiä määräyksiä. Se arvosteli perusteettomina piirin esittämiä ympäripyöreitä syitä sillan säästämiseksi, ja toi esille kunnossapitokustannukset sekä lakisääteisen seikan, ettei liikenteellisesti tarpeettomia rakenteita voinut mielivaltaisesti ylläpitää. Voidaan myös arvella tiepiirin kenties tahallaan viivästyttäneen asian esittämistä ja lykkäävän sillan purkamista, lähetettiin kirje piiristä keskushallintoon vasta syyskuun lopussa, kun uusi silta oli avattu liikenteelle jo heinäkuun alussa. Alkuperäisten määräysten mukaan vanhan sillan purkaminen olisi pitänyt aloittaa heti uuden oltua liikennöitävässä kunnossa. Piirissä tiedettiin, että asian käsittely veisi aikansa, ja kenties toimitettiin sen varassa. Tämä voidaan päätellä siitä, että siltatyömaan purkaminen hoidettiin niin ripeästi, että hallinnon vastauskirjeen saavuttua työmaa oli jo päättynyt. Tähän vedoten tiepiiri ilmoitti, että koska työmaan purku oli jo tapahtunut, ei siltaa ryhdytty syksyllä purkamaan, vaan työ siirrettiin kevääksi 1972. Tämä vastauskirje toimitettiin keskusvirastolle vasta vuoden 1972 huhtikuussa.²⁵¹

Sillan purkamista saatiin näin ollen lykättyä talven yli useita kuukausia. Sillä aikaa Joutsan kunnassa ryhdyttiin aktiivisiin toimiin Viherin vanhan sillan säästämiseksi. Tie- ja vesirakennushallituksen oli määrännyt, että sillan tai sen osan säilyttäminen tulisi kyseeseen vain poikkeustapauksissa. Taloudellista näkökulmasta katsoen ei kannattamattoman sillan säilyttäminen epämääräisiin syihin, kuten esimerkiksi sillan paikalliseen merkitykseen ja tunnesyihin vedoten, tullut kuuloonkaan. Asiaa voitaisiin harkita vain, jos kunta ottaisi vastuulleen sillan kunnossapidon valtakunnallisen käytännön mukaisesti.

Merkittävää on huomata, että tie- ja vesirakennushallitus toi esille juuri sillan historiallisen arvon mahdollisena säilyttämisperusteena. Tätähän Keski-Suomen piiri ei alun perin ollut itse esittänyt. Tähän pohjautuen voisi päätellä historiallisen merkittävyyden olleen eräs tie- ja vesirakennushallituksen arvoista 1970-luvulla. Tavallaan hallitus toi itse ilmi sen, mikä sittemmin nousi merkittävimmäksi perusteeksi sillan säilymiselle nykypäivään asti. Hallitus myös käsitteli siltaa kokonaisuutena, eikä ainoastaan sen maatukia ja virtapilareita, joiden säilyttämiseen tiepiiri vetosi. Tosin ei voi varmasti tietää, oliko piirinkin lopullisena tavoitteena sillan säilyttäminen kokonaan viivytämällä purkutöihin ryhtymistä.

²⁵¹ KtpA, Keski-Suomen tiepiiri kirje 1639/Tr-311 Tie- ja vesirakennushallitukselle 19.4.1972. V:76:9.

Historiallisen arvon lisäksi keskusvirasto esitti myös toisen seikan, joka nousi keskiöön sillan merkityksessä, tosin käänteisessä mielessä. Se toi esille maisemallisen puolen toteamalla, että maatukien jättäminen pilaisi maiseman ulkonäköä. Juuri 1970-luvulta lähtien siltojen ympäristövaikutuksiin ja maisema-arvoihin alettiin kiinnittää suurempaa huomiota TVH:ssa. Elintason kohottua tuli mahdolliseksi käyttää yhteiskunnan varoja entistä enemmän myös esteettisten ja ympäristöllisten arvojen hyväksi.²⁵² Tätä näytettiin toteutettavan kuitenkin lähinnä uusien, rakennettavien siltojen kohdalla, sillä niin kauan kun Viherin silta oli TVH:n omaisuutta, se oli määräyksien mukaan purettava tarpeettomana ja kustannuksia aiheuttavana.

Ryhdyttäessä toimiin Viherin sillan säästämiseksi lähes jokaisessa tulevassa siltaan viittaavassa yhteydessä korostettiin ympäristön huomattavaa luonnonkauneutta, jossa kokonainen silta kuului oleellisesti koskimaisemaan. Kauneus ei ole yhtä helposti määriteltävissä kuin sillan muut ominaisuudet, lujuus ja taloudellisuus. Viherin silta rakennettiin alun perin läheltä saatavista materiaaleista, puusta ja kivistä. Näiden materiaalien käytön vuoksi silta sopii luonnontilaiseen maisemaansa. Esitettiinhan jo vuoden 1899 Keski-Suomen matkaoppaassa kuvan kera "5 km kirkolta erittäin ihana Viherin virta, jonka yli on maantiesilta. Kauniit näkymät avautuvat kahden puolen sillalta."²⁵³ Edelleen Viheri mainitaan lähes poikkeuksetta Joutsan matkailulautakunnan paikkakunnan matkailukohteita esittelevissä materiaaleissa, muun muassa vuodelta 1962: "Viherinkoski, idyllinen maisema, josta vesitie Suonteelle aukeaa".²⁵⁴ Maisemallinen kauneuskäsitys oli säilynyt muuttumattomana vuosisadan vaihteesta 1970-luvulle. Näihin perusteisiin, eli historialliseen merkitykseen ja luonnonkauniiseen sijaantiin tukeutuen lähdettiin myös Joutsan kunnassa taisteluun sillan puolesta.

6.2 Silta siirtyy Joutsan kunnalle

Koska sillan purkaminen oli lykkääntynyt seuraavaan kevääseen, oli sillan säilyttämisen kannalla olevilla joutsalaisilla sydäntalven kuukaudet aikaa toimia purkamispäätöksen kumoamiseksi. Vuonna 1971 perustettu paikallislehti Joutsan Seutu uutisoi kolmannessa numerossaan joulukuussa Viherin vanhan sillan kohtalosta. Uutisen sävy oli nyt tyystin erilainen kuin vuosi sitten ilmestyneessä

²⁵² Siltojemme historia 2004, 448.

²⁵³ Wegelius 1899, 62.

²⁵⁴ JKuA, Kotiseutu- ja matkailulautakunta, lautakunnan pöytäkirjat, muita asiakirjoja -1986; Matkailulautakunta, kirjelmäjätköksiä, saapuneita kirjeitä, muistioita 1962-1965,

neutraalissa Itä-Päijänteen artikkelissa, jossa raportoitiin uuden sillan rakentamisesta ja vanhan sillan purkamisesta.

"Viherinkosken vanha silta purkutuomiolla. Kotiseutumiehet ko-koavat rintamaa. Viherinkosken vanhan puusillan TVL:ssä sama purkutuomio on saanut joutsalaiset kotiseutumiehet liikkeelle ja hankkeita sen pelastamiseksi viritellään parhaillaan. Vanha silta, jonka kantavat osat uusittiin vain muutama vuosi sitten, on jäänyt käytöstä pois uuden valmistuessa sen viereen. Useitten joutsalaisten toive on nyt, että silta jätettäisiin luonnonihailijoitten kävelysillaksi.-- Viherinkoski on näitten seutujen kauneimpia paikkoja, jota mainostetaan myös matkailullisesti. Vanha silta olisi mielestäni pyrittävä säilyttämään kaikin keinoin, sanoi asiasta kotiseutulautakunnan puheenjohtaja Lauri Mäkelä."²⁵⁵

Artikkelissa kerrottiin edelleen, että Joutsan kunnanjohtaja Kauko Säynätjoki oli myös kuullut purkuhankkeesta ja sen joutsalaisissa kotiseutumiehissä herättämästä vastareaktiosta. Kunnanjohtajan näkemys oli, että asiaa voisi lähteä ajamaan lähinnä kulttuuri- tai matkailulautakunta. Uhkaavan purkamisen aikataulusta ei uutisessa mainittu sen tarkemmin, kuin että purkamisen oli haastatellun tiemestari Esko Heikkisen mukaan tarkoitus alkaa kevätpuolella.

Joutsan seudun uutinen oli sävyiltään vahvasti kotiseutuvoittoinen, ja pyrki herättämään lukijassa sympatiaa sillan säästämistä kohtaan. Sen mukaa kunnan johto, kotiseutumiehet sekä "useat joutsalaiset" toivoivat TVH:n langettaman purkutuomion peruuttamista. Artikkelista voi osittain havaita me ja muut -asettelun. Mutta juuri kunnan aloite vastuun ottamisesta sillan kunnossapidon osalta oli ratkaisevaa TVH:n ja vesioikeuden päätöksen muuttamiseksi. Nämäkään päätökset eivät kuitenkaan syntyneet mutkitta. Ennen kunnanhallituksen käsittelyä asian eteen tehtiin työtä kuitenkin kotiseutu- ja matkailulautakunnassa.

Pöytäkirjaotteellaan 14.1.1972 Joutsan kotiseutu- ja matkailulautakunta esitti, että Viherinkosken vanha silta oli TVH:n taholta määrätty purettavaksi, ja purkutuomio oli jo olemassa. Koska silta oli

²⁵⁵ "Viherinkosken vanha silta purkutuomiolla", Joutsan seutu N:o 3 10.12.1971.

kuitenkin hyväkuntoinen ja paikka erittäin luonnonkaunis, kotiseutu- ja matkailulautakunta katsoi, että silta olisi ehdottomasti säilytettävä. TVH:n ja matkailulautakunnan puheenjohtajan välillä käytiin neuvotteluja, joiden pohjalta ehdotettiin kunnanhallitukselle, että Joutsan kunta ottaisi vastatakseen Viherin vanhan sillan kunnosta. Tämän TVH oli asettanut ehdoksi vanhan sillan säilyttämiselle.

Aloitteen kotiseutuyhdistykselle toi silloisen kotiseutu- ja matkailulautakunnan jäsen Tapio Ruohtula. Hän oli ollut myötävaikuttamassa myös muiden Joutsan historiallisesti arvokkaiden kohteiden kuten Vaihelan tilan säilyttämiselle. Tapio muistelee, että Viherin sillan purkamispäätöksen suhteen "ei tunnuttu olevan oikealla asialla". Hän esitti asian kotiseutulautakunnan silloiselle puheenjohtajalle Lauri Mäkelälle, joka ryhtyi välittömästi ajamaan asiaa eteenpäin.²⁵⁶ Myös kotiseutu- ja matkailulautakunnan silloinen sihteeri Antero Kuitunen muistelee, että asia oli saanut kotiseutumiehet liikkeelle sillan puolesta.²⁵⁷ Puheenjohtaja Lauri Mäkelä kävi keskusteluja Keski-Suomen tiepiirin kanssa.²⁵⁸ Piirin silloisena piiri-insinöörinä toimi Aaro Piesala, ja Joutsan seudun tiemestarina Esko Heikkinen.

Käytyjen keskustelujen seurauksena kotiseutulautakunta esitti silta-asian Joutsan kunnanhallitukselle. Kunnanhallitus käsitteli asiaa kokouksessaan 25.1.1972, ja päätti yksimielisesti ehdottaa kunnanvaltuustolle, että kunta päättäisi ottaa huolehtiakseen sillasta, mikäli se jätetään paikoilleen. Samalla hallitus päätti esittää tieviranomaisille, että alueelle saataisiin näköalapaikka pysäköintiä varten ja risteyspaikkaa levennettäisiin.²⁵⁹

Joutsan Seutu uutisoi jälleen sillan uusista käänteistä jo seuraavana päivänä 26. tammikuuta. Artikkelellä "Viherin vanha silta siirtynee kunnalle" kirjoitettiin kunnanhallituksen kokouksen päätösten mukaisesti, ja siitä oli jälleen aistittavissa sävy, jossa vastakkain olivat kasvoton TVH ja Joutsan kotiseutumiehet yhdessä kunnan kanssa. Artikkelin yhteyteen liitettiin kuva "Viherinkosken vanhasta sillasta talviasussaan", joka tuki artikkelin sillan luonnonkauneutta korostavaa luonnetta.²⁶⁰ Tiedotusvälineissä ei tähän saakka oltu tuotu esiin, mitkä olivat alkuperäiset perusteet sillan purkamiselle;

²⁵⁶ Tapio Ruohtulan haastattelu 27.1.2008.

²⁵⁷ Antero Kuitusen haastattelu 28.1.2008.

²⁵⁸ Tapio Ruohtulan haastattelu 27.1.2008.

²⁵⁹ JKuA, kh, 25.1.1972 § 41.

²⁶⁰ "Viherin vanha silta siirtynee kunnalle", Joutsan Seutu 26.1.1972.

tarpeettomien siltojen kunnossapito vaati kustannuksia, eikä Tie- ja vesihallituksella ollut varaa tehdä poikkeuksia yksittäisten siltojen kohdalla. Ainoastaan siinä tapauksessa, että kunnossapito siirtyi paikalliseksi eli kunnan vastuulle, asiaa voitiin harkita uudelleen. Huomattavaa on myös, kuinka silta nyt mainittiin hyväkuntoisena, kun se aiemmassa Itä-Päijänteen artikkelissa reilu vuosi sitten oli todettu vanhaksi ja heikkokuntoiseksi. Tosin sillan käyttötarkoitus oli nyt muuttunut: kevyen liikenteen käyttöön sen kunto oli hyvä, kun taas riittämättömyys autoliikenteelle oli ollut tarkoituksenmukaista tuoda esiin pyrittäessä uuden sillan rakentamiseen.

Helmikuun alussa, jo ennen kuin asia tuli kunnanvaltuuston käsiteltäväksi, Joutsan kunnanhallitus tiedotti kirjeessään Keski-Suomen tiepiirille asian etenemisestä. Kirjeessä kerrottiin silta-asian tulevan lopullisesti päätettäväksi kunnanvaltuuston seuraavassa kokouksessa. Edelleen kunta piti välttämättömänä paikan säilyttämistä entisellään, sillä paikka oli maisemallisesti erittäin kaunis. Esille tuotiin kuitenkin, ettei aluetta voitu käyttää matkailullisesti ja maisemallisesti soveltuvaan tarkoitukseensa, ellei alueelle saataisi järjestettyä sopivaa levähdyspaikkaa ja pysäköintialuetta. Siihen tarkoitukseen hallitus esitti piirille ryhtymistä toimenpiteisiin alueen saattamiseksi näköalapsäköintiä ja levähdyspaikkaa palvelevaksi.²⁶¹ Koska kunnanhallitus katsoi aiheelliseksi tiedottaa piiriä jo ennen, kuin lopullista päätöstä asiasta kunnanvaltuustosta oli saatu, voidaan päätellä kunnan johdon kokeneen sillan kohtalon tärkeäksi. Epäilemättä tiedettiin myös prosessin vievän aikaa, mikäli asia etenisi Keski-Suomen piiristä Tie- ja vesihallintoon ja edelleen vesioikeuteen. Kunnan aktiivisen toiminnan arveltiin todennäköisesti vaikuttavan suotuisasti sekä Tie- ja vesihallinnon että vesioikeuden päätöksiin. Vaikka asia olikin vireillä, korkeimpien tahojen päätös asiassa ennen kunnan aloitetta olisi luultavimmin sinetöinyt siltaa uhkaavan purkamisen.

Kunnan yksimielisyys asiassa ei kuitenkaan ollut kautta prosessin yksimielinen. Se tuli esiin kunnanvaltuuston kokouksessa maaliskuussa 1972. Kokouksessa keskusteltiin ottaisiko kunta vastataksien sillan säilyttämisestä ja siitä, että silta pidettäisiin kunnossa kunnan toimesta ja kustannuksella. Tähän esitti keskustelun aikana valtuutettu Nieminen, Hammarénin kannattamana, että kunta ottaisi vastakseen sillan säilyttämisestä siihen saakka, kunnes silta käy huonoksi, jonka jälkeen pantaisiin purkutuomio täytäntöön. Tällöin ei kunnalle aiheutuisi korjauskustannuksia sillan kunnosta. Koska asiasta näin oli tehty aiemmasta esityksestä poikkeava kannatettu ehdotus, määräsi puheenjohtaja

²⁶¹ KtpA, Joutsan kunnanhallituksen kirje Keski-Suomen tiepiirille 1.2.1972.

toimitettavaksi nimenhuutoäänestyksen "EI" ja "JAA" äänillä. Toimitetussa äänestyksessä kannatettiin kunnanhallituksen alkuperäistä esitystä 11 äänellä, ja Niemisen esitystä 4 äänellä.²⁶²

Liekö valtuutettu Niemisen esitys tullut odottamatta valtuuston kokouksessa esille tai ei, se vaikuttaa kovin lyhytnäköiseltä. Oliko pyrkimyksenä kenties rauhoittaa sillan kohtalosta syntynyttä paikallisten aktiivisuutta, ja luottaa siihen, että asia olisi unohtunut siihen mennessä, kun sillan kunto olisi tullut huonoksi, ja purkaminen olisi voitu suorittaa huomaamattomammin? Koska kyseessä on puusilta, olisi se joka tapauksessa vaatinut kunnostusta suhteellisen pian. Niemisen esitys kaikista päätellen perustui vain niihin taloudellisiin seikkoihin, että kunnan varoja ei olisi kulunut sillan kunnossapitokustannuksiin. Aiemmin esitettyjä kantoja sillan ja sen ympäristön maisemallisesta kauneudesta ja matkailullisesta merkittävydestä sekä sillan historiallisesta arvosta ei pidetty riittävinä perusteina sillan lopulliselle säilyttämiselle. Silta oli kuitenkin palvellut liikennettä ja ollut osa maisemaa jo 85 vuotta, joten sillä oli merkitystä paikallishistoriallisesti. Nämä seikat nousivat taloudellisia kustannuksia merkittävimmiksi, ja näin ollen Viherin silta siirtyi kunnalle kunnanvaltuuston päätöksen seurauksena.

Päätöksestä tiedotettiin Keski-Suomen tiepiirille pikimmiten. Kirjeessään kunnanhallitus esitti, että kunta halusi sillan säilytettäväksi ja sitoutui pitämään sillan kunnossa. Se toivoi, että siltaa ei purettais, koska se oli lujakuntoinen ja erittäin kaunis uudelta sillalta katsottuna. Samalla esitettiin, että sillan läheisyyteen TVH:n toimesta järjestettäisiin paikoitus- ja levähdyspaikka. Kunta ilmaisi käsitöksensä siitä, että se vanhaa tietä hyväksi käyttäen olisi halvoin kustannuksin järjestettävissä. Näkymät mainitulla kohdalla puolsivat levähdyspaikan järjestämistä tälle alueelle.²⁶³

Tässä kunnanhallituksen kirjeessä silta todettiin siis jopa lujakuntoiseksi sekä erittäin kauniiksi, varsinkin uudelta sillalta katsottuna, hiukan muunneltuina aiemmin käytetyistä adjektiiveista "hyväkuntoinen" ja kuvattaessa paikkaa "erittäin luonnonkauniiksi". Asiaa edistääkseen kunta myös ilmoitti, että suunniteltu levähdyspaikka olisi suhteellisen vaivatonta toteuttaa paikalla olevaa tietä hyväksi käyttäen.

²⁶² JKuA, kv, 8.3.1972 § 20.

²⁶³ KtpA, Joutsan kunnanhallituksen kirje Keski-Suomen tiepiirille 16.3.1972.

6.3 Purkutuomion käsittely etenee

Päätöksen saavuttua Keski-Suomen tiepiiriin ryhdyttiin sieltä ajamaan asiaa eteenpäin Tie- ja vesirakennushallitukselle. Kirjeessään huhtikuussa 1972 piirikonttori esitti asian taustoista lähtien kirjeestään tie- ja vesirakennushallitukselle pyrkimyksenä muuttaa vesioikeuden päätöstä vuodelta 1967 siten, että sillan maatuet ja virtapilarit voitaisiin säilyttää kriisitilanteita varten. Tie- ja vesirakennushallitus vastasi kirjeeseen ja määräsi purkamaan vanhan sillan vesioikeuden päättämällä tavalla. Siltaa ei kuitenkaan ryhdytty purkamaan syksyllä 1971, koska siltatyömaa oli jo purettu, vaan työ siirrettiin kevääksi 1972. Maaliskuussa Joutsan kunta oli kuitenkin ottanut vastakseen sillasta ja ehdottanut levähdyspaikkaa. Niinpä piirikonttori esitti vireillä olevan tietoimituksen toimitusinsinöörille, että vanha syrjään jäänyt tie (paaluvälillä 47 + 50 - 50 + 100) varattaisiin tietarkoituksiin, jolloin sitä voitaisiin käyttää pysäköintialueena. Piiri esitti nyt, että tie- ja vesirakennushallitus ryhtyisi toimenpiteisiin vesioikeuden päätöksen muuttamiseksi siten, että vanha Viherinjoen silta voitaisiin säilyttää. Liitteinä lähetettiin Joutsan kunnanhallituksen kirjeet päätöksistä.²⁶⁴

Asia eteni Tie- ja vesirakennushallitukseen, josta jälleen kirjeen välityksellä otettiin yhteys Itä-Suomen vesioikeuteen toukokuussa. Siinä kunnioittavaan sävyyn esitettiin jälleen asian taustat, kuinka vuoden 1967 päätöksellä vesioikeus oli myöntänyt luvan Viherinjoen uuden sillan rakentamiseen ja samalla määrännyt, että vanha silta puretaan uoman luonnollista pohjaa myöten. Nyt kun uusi silta oli valmistunut, olisi lupaehdojen mukaan poistettava vanha silta maatukineen ja virtapilareineen, joiden oli todettu olevan tyydyttävässä kunnossa.

Joutsan kunnan hallituselimet olivat kuitenkin kääntyneet tie- ja vesirakennushallituksen puoleen esittäen sillan säilyttämistä ja tuoden esille sen käyttömahdollisuudet levähdyspaikkana. Kirjeessä esitettiin liitteenä myös Ab Uittojärjestely Oy:n lausunto vuodelta 1971, jossa se suhtautui myönteisesti vanhan virtapilarin jättämiseen ainakin uittotoiminnan silloisessa tilanteessa. Tie- ja vesirakennushallitus katsoi, että sillan maatukia ja virtapilareita voitaisiin mahdollisessa hätätilanteessa käyttää varasillan rakenneosina. Mikäli vanha silta jätettäisiin purkamatta, olisi kahden sillan aiheuttama yhteispadotus noin 1-2 cm suurempi kuin vanhan sillan yksinään aiheuttama. Mahdollinen perkaus vanhan sillan kohdalla voitaisiin tehdä pohjanleveydellä 1,5 m ja luiskankaltevuudella 1:2 syvyyteen N₆₀ + 92,40 molemmissa aukoissa. Edellisiin viitaten tie- ja vesirakennushallitus esitti,

²⁶⁴ KtpA, Keski-Suomen tiepiirin kirje 1639/Tr-311 Tie- ja vesirakennushallitukselle 19.4.1972. V:76:9.

että vesioikeus muuttaisi aiempaa päätöstään siten, että Viherinjoen vanha silta voitaisiin jättää purkamatta. Liitteenä lähetettiin kartat siltapaikasta ja vanhan sillan piirustukset, sekä kunnanhallituksen kirjeet.²⁶⁵

Tie- ja vesirakennushallitus oli siis muuttanut päätöstään puolen vuoden takaisesta jyrkästä vastauksestaan Keski-Suomen piirille, jossa se kehotti tätä ensi tilassa purkamaan sillan. Joutsan kunnan vastuu sillasta ja sen kunnostuskustannuksista, jota keskushallinto oli siis itse ehdottanut, oli todennäköisesti suurin syy muuttuneessa päätöksessä. Osansa voi kuitenkin olettaa olleen myös sillan historiallisella ja esteettisellä arvolla sekä sillä suurella huomiolla, jonka sillan purkaminen oli paikalliselta taholta saanut. Tie- ja vesirakennushallitus pyrki kenties osoittamaan esimerkillään, että sen toimintaan sisältyvät muutkin kuin taloudelliset arvot. Syystä tai toisesta keskusvirasto jätti kirjeessään vesioikeudelle mainitsematta, että se itse alun perin vastusti jyrkästi sillan säilyttämistä ja oli vaatinut purkamista virtapilaria ja maatukia myöten.

Muutoshakemus eteni Itä-Suomen vesioikeuden käsittelyyn, ja perusteellinen selvitys päätöksestä lähetettiin lopulta Tie- ja vesirakennushallituksen siltaosaston kautta Keski-Suomen piirin piirikonttorille tiedoksi ja noudatettavaksi lokakuussa 1972. Siinä esitettiin edelleen kaikki tapauksen siihenastiset vaiheet lähtien vesioikeuden päätöstä marraskuulta 1967 tultaessa Tie- ja vesirakennushallituksen viimeisimpään kirjeeseen. Tämän jälkeen olivat Keski-Suomen vesipiirin vesitoimisto²⁶⁶ ja Kymen uittoyhdistys antaneet asiasta lausuntonsa. Vesitoimisto lausui, ettei sillä ollut huomauttamista Viherinjoen vanhan sillan purkamatta jättämisen johdosta. Uittoyhdistys lausui, että vesioikeus oli tammikuun 21 päivänä 1964 antamallaan päätöksellä vahvistanut uittosäännön Suonteen-Viherin väylälle. Sen mukaan Viherin koskessa saatiin puutavaran uitto toimittaa yksityisesti ja irrallaan aina, kun se luonnonolosuhteiden puolesta oli mahdollista. Kun kenellä tahansa oli oikeus panna puita väylän uittoon, uittoyhdistys korosti sitä, että uittoväylän käyttöönottoa joskus tulevaisuudessa ei millään toimenpiteellä tullut tehdä mahdottomaksi.

Vesioikeus oli tutkinut asiaa ja esitti seuraavaksi merkittävimmän kohdan päätöksessään. Sen mukaan koska anottu, tarkoituksenmukaiseksi havaittu muutos oli merkitykseltään vähäinen eikä lou-

²⁶⁵ KtpA, Tie- ja vesirakennushallituksen kirje S-1808/Ta 70/4 1967 Itä-Suomen vesioikeudelle 9.5.1972. V:76:9.

²⁶⁶ TVH:n vesistöosasto oli siirretty vuonna 1970 perustetun vesihallituksen alle. Sen toiminta-organisaatiot vesipiirien vesitoimistot huolehtivat vesistöjen säännöstelystä ja katselmuksista. Laitinen 1997, 158.

kannut toisen oikeutta tai etua vesioikeus harkitsi²⁶⁷ muuttaa marraskuussa 1967 antamaansa päätöstä siten, että siitä poistettiin määräys "vanha silta puretaan uoman luonnollista pohjaa myöten". Muutosta päätökseen sai hakea Korkeimmalta hallinto-oikeudelta valituskirjelmällä kuudenkymmenen päivän kuluessa.²⁶⁸

Alkuperäinen vesioikeuden purkamispäätös oli siis annettu vuonna 1967. Siitä alkaen sillan kohtaloa oli väännetty puoleen ja toiseen viiden vuoden ajan. Tarkasteltaessa prosessin kulkua nähdään, kuinka asia eteni paikallisesta asiasta valtakunnalliselle tasolle saakka. Joutsan alueen tiestö ja sillat kuuluvat Keski-Suomen tiepiiriin, jonka tiemestaripiiri sijaitsi tuona aikana Joutsassa. Päätöksiä tehtiin piirikonttorilla Jyväskylässä. Keski-Suomen tiepiiri oli osa tie- ja vesirakennushallintoa, jonka pääkonttori sijaitsi Helsingissä, ja jonka tuli hyväksyä Keski-Suomen tiepiirin esittämät suunnitelmat. Tie- ja vesirakennushallinnon toiminta oli sidoksissa lakiin vesilain säännösten kautta. Ehdotus Viherin sillan purkamisesta tehtiin alun perin Keski-Suomen tiepiirissä, josta se toimitettiin edelleen pääkonttorille, mistä asia eteni vesioikeuteen. Vesioikeus puolsi sillan purkamista, ja lausui sen pääkonttorille, josta tiedotettiin purkamispäätöksestä Keski-Suomen piirille. Siellä kuitenkin keskityttiin uuden sillan rakentamiseen, ja jostakin syystä ei välittömästi pantu toimeen purkamismääräystä, vaan toimittiin paikallistasolla muun muassa yhteistyössä Oy Uittojärjestely Ab:n kanssa, ja ehdotettiin maatukien säilyttämistä, vaikka lopullisena tavoitteena saattoi olla myös sillan säilyttäminen. Pääkonttorin lausunnosta sillan säästämiseen voi aistia, että se katsoi Keski-Suomen piirin toimineen omavaltaisesti pääkonttorin selän takana, ja kehotti purkamaan sillan. Asioiden käsittely valtakunnan eri tahoilla vei kuitenkin aikaa, ja Viherin sillan tapauksessa se oli sillan pelastanut tekijä. Kun asia siirtyi valtakunnalliselta päättäjältä toiselle, aloitettiin aktiivinen toiminta paikallistasolla kotiseutuyhdistyksen ja kunnan yhteistyönä. Laadittiin yksityiskohtainen suunnitelma sillan tulevalle käytölle ja sovittiin siitä, kuka sillan ottaa vastuulleen. Kun paikallisilla toimijoilla oli esittää valtakunnalliselle päättäjille tämä viimeistely suunnitelma, olisi se arvattavasti joutunut negatiivisen huomion kohteeksi tyrmätessään paikallisaloitteet.

²⁶⁷ "--Vesilain 16 luvun 32 §:n 1 momentin nojalla"; säännökset hakemusasioiden käsittelystä ympäristölupavirastossa.

²⁶⁸ KtpA, Jäljennös Itä-Suomen vesioikeuden päätöksestä n:o 68/Ym/72/25.09.1972. V:76:9.

6.4 Silta osana maisemaa

Arvot vaikuttavat päätöksentekoprosesseissa, mutta niitä ei aina tuoda korostetusti ilmi. Eräässä mielessä paras tilanne kulttuuriympäristön elementtien esilletuomiseksi on silloin, kun yleistä kiinnostusta herättävä kiistanalainen muutostarve tai muutosehdotus nousee esiin, ja sitä puolletaan ja vastustetaan julkisesti. Silloin arvoista on pakko puhua.²⁶⁹ Onkin merkille pantavaa, että Viherin sillan kohdalla sen arvostus muuttui prosessin kuluessa. Vanha puinen silta ei palvellut enää lisääntyneen liikenteen tarpeita, ja sen vuoksi joutsalaisten suunnitelmissa 1960-luvulta saakka oli saada uusi silta ja tienoikaisu Viherin virralle Joutsa-Pertunmaa- tieyhteydelle. Vaikka kirjallisia jäänteitä näistä ajatuksista edustavat ainoastaan kunnanhallituksen pöytäkirjaotteet, joissa uutta siltaa perusteltiin vanhan vaarallisuudella, voidaan ajatella suurimman osan yksityisistä paikkakuntalaisista olleen uuden sillan saamisen kannalla, ja kunnan päättäjien näin edustaneen äänestäjien toiveita. Vielä paikallislehti Itä-Päijänteen artikkelissakin syyskuulta 1970 kerrottiin, kuinka "vanha ja heikkokuntoinen puusilta korvataan uudella" ja että uuden sillan rakennustyömaalla oli aloitettu maasto-raivaus.²⁷⁰ Sillan historiallisista arvoista ja luonnonkauneudesta ja virkistymismerkityksestä ei mainittu vielä mitään.

Vuoden kuluttua on kuitenkin nähtävissä täydellinen suunnanmuutos. Joutsan Seudun uutisoidessa sillan purkutuomiosta uuden sillan jo valmistuttua, olivat kotiseutumiehet jo käynnistäneet toimet sillan säästämiseksi. Kunnan päättäjiin vedottiin, asiaa käsiteltiin kokouksissa, joissa päätettiin ottaa Viherin silta kunnan vastuulle mikäli se siinä tapauksessa säästyisi. Nyt ei enää puhuttu vanhasta ja huonokuntoisesta sillasta, vaan Viherinkoskesta eräänä Joutsan alueen kauneimmista paikoista ja tuotiin esiin, kuinka sillan kantavat osat oli uusittu vain muutama vuosi sitten.²⁷¹ Suhtautuminen siltaan oli näin kääntynyt pääläelleen. Sillan vielä ollessa käytössä se koettiin huolta aiheuttavaksi ja vaaralliseksi, mutta kun silta saikin purkutuomion ja siitä syntyi konflikti, sen kohtalo nousi julkisuuteen, jossa sillasta alettiin taistella kotiseutumiesten ollessa eturintamassa.

Viherin sillan säilyttämisen voidaan katsoa olevan osa suuntausta, joka levittäytyi 1970-luvulle tullessa sekä Suomessa että kansainvälisesti. Silloin ympäristötietoisuus laajeni ekologiseksi tietoi-

²⁶⁹ Pihlman 2007, 219.

²⁷⁰ ”Joutsan Viherin sillan rakentaminen alkoi”, Itä-Päijänne 18.9.1970.

²⁷¹ ”Viherinkosken vanha silta purkutuomiolla”, Joutsan Seutu 10.12.1971.

suudeksi ja kulttuuriympäristötietoisuudeksi. Rakennettujen ympäristöjen tuhoaminen tehorakentamisella, yhdessä ympäristön myrkyttymisen sekä eliölajien hävittämisen kanssa herättivät kansalaisaktiivisuutta ja saivat aikaan myös lainsäädännöllisiä vastatoimia. Myös tiet ja sillat miellettiin osaksi kulttuurimaisemaa.²⁷² Viherin silta on osa kulttuuriympäristöä. Ympäristöministeriön mukaan

”Kulttuuriympäristöllä tarkoitetaan kokonaisuutta, jonka muodostavat rakennettu kulttuuriympäristö eli rakennusperintö, kulttuurimaisema ja muinaisjäännökset. Rakennettua kulttuuriympäristöä eli rakennusperintöä ovat rakennukset ja rakennetut alueet sekä erilaiset rakenteet, kuten tiet, sillat tai majakat. Kulttuurimaisemassa näkyy, miten ihmisen toiminta on sopeutunut ja käyttänyt hyödyksi luonnon elementtejä, maaperää, topografiaa ja ilmastoa.”²⁷³

Kulttuuriympäristö voidaan määritellä myös seuraavasti:

"Kulttuuriympäristössä ihmisen toiminnan jäljet näkyvät. Kulttuuriympäristö on aina syntynyt ihmisen ja luonnon vuorovaikutuksesta. Se on ihmisen rakentamalla, käyttämällä ja viljelemällä muuttamaa ympäristöä. Siihen kuuluvat historia, rakennukset, muinaisjäännökset ja kulttuurimaisema."²⁷⁴

Liikkuessaan Keski-Suomen ja Joutsan seudun vesistöissä ja asettuessaan paikalle pysyvämmiin ihmiset muokkasivat luonnonympäristöä. Rakentamalla sillan Viherinkosken, luonnon muodostaman esteen ylitse, he edelleen muuttivat maisemaa näkyvämmiin, luonnontilaisesta koskimaisemasta tuli osa kulttuuriympäristöä. Silta on konkreettinen jälki menneisyyden ihmisen tarpeesta yhä vattomampaan ja esteettömämpään liikkumiseen. Ensin on syntynyt ajatus sillan rakentamisesta

²⁷² Pihlman 2007, 212; Sälejoki-Hiekkänen 1986, 7.

²⁷³ <http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=289221&lan=fi&clan=fi>, 5.9.2008.

²⁷⁴ Pihlman 2007, 210.

sekä sen käyttäjien että rakentajien mielessä. Silta on näin jääne sekä menneisyyden ihmisten toimista, että myös ajatuksista.

Sillan säilyttäminen voidaan nähdä myös osana kestävästä kehityksestä, joka on hyväksytty toiminnan tavoitteeksi julkisessakin keskustelussa. On kapeanäköistä hävittää tulevien ihmisten mahdollisuuksia. Säilyttäminen kertoo ennen kaikkea kestävästä: on asioita, joihin ei pitäisi kohdistaa muutospaineita ja nopeita tuotosodotuksia, joita ei pitäisi siirtää muualle eikä korvata jollakin saman tehtävän täyttävällä. Näiden "rauhaan jätettävien" asioiden oletetaan lisäävän ja ylläpitävän luonnon ja kulttuurin monimuotoisuutta ja osoittavan aikanaan merkityksensä. Säilyttämisen avulla voidaan myös katsoa kehitystä taaksepäin: mitä kehitys kulttuurissa ja luonnossa milloinkin on ollut.²⁷⁵ Vaikka Viherin vanha silta on jäänyt syrjään päätiestä ja se on korvattu uudella sillalla, joka vastaa kasvaneen liikenteen tarpeisiin, ei vanhan sillan hävittäminen ole mielekäästä. Se kertoo oman aikansa liikkumisen tavoista, muutoksista liikennevälineissä, määrässä, liikkumismuodoissa ja liikkumisen motiiveissa. Sillan tuhoaminen hävittäisi lopullisesti fyysisen jäljen näistä seikoista.

Kulttuuri- ja luonnonympäristöön liitetyt arvot näyttävät usein joutuvan vastakkain taloudellisten arvojen kanssa. Tätä selittävät osin erilaiset aikaperspektiivit. Säilyttäjien mukaan esimerkiksi sukupolvi on lyhyt aika, kun taas talouselämässä vuosikin voi olla pitkä.²⁷⁶ Määrätessään Viherin sillan purettavaksi Tie- ja vesirakennushallitus perusteli päätöstään sillä, että Tie- ja vesirakennushallituksella ei ollut varaa ylläpitää tarpeettomia ja käytöstä poistettuja rakennelmia. Se toi kuitenkin esille siltaan mahdollisesti liittyviä historiallisia arvoja, ja oli valmis vielä harkitsemaan purkamispäätöstä, jos Joutsan kunta osallistuisi asiaan. Säilyttämisratkaisuun päätyminen oli osaltaan myös puhtaasti vastuun siirtoa: silta ja sen kunnossapito ei enää ollut osa maantietä ja valtakunnallista tienpitoa, vaan se oli siirtynyt kunnan asiaksi. Tie- ja vesirakennushallinto saattoi keskittyä Viherinvirran vastavalmistuneen sillan ylläpitoon, eikä vanha, jatkuvaa huolta ja korjauksia vaatinut silta ollut enää sen asia.

Kulttuuriympäristön käyttöön ja suojeluun vaikuttavat sekä arvot että teot. Arvokkaana pitämisestä seuraa huolenpitoa. Julkinen arvottamis- ja huolenpitojärjestelmä toimii yhdessä yksityisen kanssa, ja ne vaikuttavat toinen toisiinsa. Yksityisten kulttuuriympäristöä käyttävien arvoja ovat esimerkiksi

²⁷⁵ Pihlman 2007, 211.

²⁷⁶ Pihlman 2007, 215.

elämysarvo, mielihyvääarvo ja käyttöarvo, sekä vanhan ja arvokkaan kunnioitus. Yksityinen ihminen arvostaa asioita ja ympäristöä omista kulttuurisista ja henkilökohtaisista lähtökohdistaan.²⁷⁷ Viherin sillalla oli merkitystä paikallisille asukkaille, ja he kokivat sen arvokkaana kohteena säilytettäväksi. Joutsa-Pertunmaa välille oli juuri saatu uusi silta vanhan tilalle, joka oli lopulta ollut liikenneturval-
lisesti vaarallinen ja ajoittain liikenteen pullonkaula. Silti uuden sillan valmistuttua ei vanhasta sil-
lasta haluttu luopua, vaikka sillä ei enää ollut liikenteellistä merkitystä.

Miksi ihminen haluaa säilyttää ympäristönsä muistoja? Kyseessä on eräänlainen turvajärjestelmä. On turvallista elää paikassa, kotiseudulla, jossa voi nähdä jälkiä ajan jatkumosta. Useat arvostavat perinteisen ja hitaasti kehittyneen ympäristön turvallisuutta ja kauneutta. Ne ovat todisteita siitä, että täällä on elänyt ihmisiä ennen meitä. Tämä luo uskoa myös tulevaisuuteen.²⁷⁸ Silta muuttuu ajan mittaan ihmismieleessä osaksi maisemaa. Sillan rakentamisen jälkeen syntyneen sukupolven on vaikea kuvitella maisemaa ilman sitä. Vanhassa sillassa hyväksytään usein sellaista, mikä uudessa sillassa ei tulisi kysymykseenkään.²⁷⁹ Voidaan sanoa, että kulttuuriympäristö ja kulttuuriperintö on kulttuurituotteena uusi asia, joka usein antaa lisäarvoa tai "uuden elämän" taloudellisesti tiensä päähän tulleele rakennuskohteelle.²⁸⁰

Viherin sillallekin oli saatava uusia käyttötarkoituksia. Parhaiten kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden vesirakenteiden säilyttäminen onnistuu, jos niihin liittyy vesistöllisiä, maisemallisia, matkailullisia ja virkistyskäyttöön liittyviä intressejä. Ne olisi myös voitava pitää jatkuvassa käytössä. Käyttö voi olla erilaistakin, pääasia on, että perusmiljöö säilyy.²⁸¹ Ympäristöministeriö toteaa lausunnossaan kulttuuriympäristön säilyttämisestä ja suojelemisesta seuraavasti:

”Tärkeintä kulttuuriympäristön säilymiselle on sen luonteva käyttö ja jatkuva hoito. – Kulttuurikehitykseen ja historiaan liittyvät rakennukset, rakennusryhmät ja rakennetut alueet voidaan suojella rakennus-suojelulaille, mutta pääasiassa maiseman ja rakennusperinnön säily-

²⁷⁷ Pihlman 2007, 219.

²⁷⁸ Vilkuna 2007, 16; Borg 1983, 39.

²⁷⁹ Siltojemme historia 2004, 428.

²⁸⁰ Heinonen-Lahti 2001, 11.

²⁸¹ Borg 1983, 40, 111.

minen varmistetaan kaavoituksen yhteydessä kunnallisilla päätöksillä.”²⁸²

Joutsan kunnanhallitus toi jo ensimmäistä kertaa Viherin sillan säilyttämistä käsitellessään esiin, että paikka oli matkailullisesti arvokas ja luonnonihailijoiden suosiossa. Paikalle tuli saada levähdyspaikka, jotta pääsy alueelle ja hetken pysähdys sillan ympäristössä helpottuisi. Silta on oleellinen osa ympäristöä, joten ei ole yhdentekevää, millaiseksi sen ympäristö muodostuu. Yleensä kohteiden ympäristön näkyvien muutosten koetaan vaikuttavan kielteisesti kohteen alkuperäiseen ilmiin. Viherin sillan kohdalla asia kääntyi kuitenkin toisin päin. Vanhalle sillalle aukeaa esimerkiksi kaunis näkymä uudelta sillalta katsottuna, jolloin sillan kokonaisrakenne pääsee oikeuksiinsa. Tähän vetosivat myös Joutsan kunnan päättäjät puolustaessaan sillan säilyttämistä. Uusi silta siis tavallaan tukee entistä siltaa.

Joutsassa järjestetään joka kesä monipäiväinen Joutsan Joutopäivät -tapahtuma. Ensimmäisen kerran se järjestettiin vuonna 1972, vuotta myöhemmin, jolloin Viherivirran uusi silta avattiin liikenteelle ja jolloin vanha olisi tullut purettavaksi. Joutsan kotiseutu- ja matkailutoimikunta oli aktiivisesti mukana tapahtuman järjestämisessä, ja toimikunnan kokouksissa esitettiin, että Viherinkoski ja Viherin vanha silta olisivat oiva tapahtumapaikka tukkilaiskisojen järjestämiselle.²⁸³ Suunnitelma toteutettiin, ja aivan ensimmäisistä Joutopäivistä lähtien Viherin koski on ollut yksi Joutopäivien tapahtumapaikoista. ”Joutsan seutu” uutisoi ensimmäisten Joutopäivien lähestyessä:

”Luonnonkaunis Viherinkoski saa oletettavasti uusia ihailijoita tulevien Joutopäivien aikana, jolloin Viherillä järjestetään viihdettä musiikista lähtien. Viherillä on myös tilaisuus kalastukseen ja rantakalan syöntiin. Järjestelytoimikunnasta kerrottiin, että Viherille järjestetään linja-autokuljetuksia Joutsan keskustasta.”²⁸⁴

²⁸² <http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=289221&lan=fi&clan=fi>, 5.9.2008.

²⁸³ Tapio Ruohtulan haastattelu 27.1.2008.

²⁸⁴ ”Viherille viihdettä”, Joutsan seutu 12.7.1972 N:o 28.

Haastateltaessa joutsalaisia Viherin sillan merkityksestä tänäkin päivänä ovat Joutopäivät ja tukkilaiskijat ensimmäisiä asioita, jotka sillan yhteydessä mainitaan. Viherin silta tapahtuman paikkana on vakiintunut asukkaiden mieliin, ja muutos järjestelyihin aiheuttaisi varmasti vastareaktioita.

Keski-Suomen seutukaavaliitto suoritti Joutsan pitäjän alueella alueinventoinnin 1970-luvun alkupuolella. Sen mukaan Viherinkoski oli mainittu maisemansuojelukohteena. Virran yli oli valmistunut uusi silta, mutta vanha oli säilytetty. Virran rannoilla kasvoivat puhtaat, kauniit, koivikot, jotka olivat muualla Keski-Suomessa harvinaisia. Esille tuotiin myös ajatus, että Viherin koski voitaisiin entisöidä jälleen koskeksi.²⁸⁵ Tässä nähdään selvästi 1970-luvulla voimistunut ympäristönsuojelusuuntaus.

Kun silta ennen oli palvellut liikenteen jokapäiväisiä tarpeita, sen uusi merkitys oli nyt virkistyskäytössä. Mutta tämä ei ollut tyhjästä syntynyt ajatus, sillä Viherin siltahan oli jo sen ensi ajoista lähtien mainittu eräänä Joutsan merkittävimmistä matkailullisista kohteista. Näin voidaan todentaa väite, että kulttuuriperintö on tuote, jota matkailu käyttää hyväkseen.²⁸⁶ Nostalginen ja tärkeäksi koettu kohde tuotteistetaan. Kohde on kulttuurisesti arvokas, mutta se ei saa jäädä taloudellisesti tuottamattomaksi. Alunperin Viherin silta oli rakennettu liikkumisen tarpeisiin, joista suurimmaksi nousivat talouselämän vaatimukset. Sillan uusi tehtävä oli toimia matkailullisesti tuottavana kohteena.

²⁸⁵ Hossola 1976, 33-34.

²⁸⁶ Heinonen-Lahti 2001, 11.

Taulukko 2 Viherin sillan purkamispäätöksen käsittely vuosina 1960-1972.

	Joutsan kotiseutumiehet	Joutsan kunta	Keski-Suomen tiepiiri	Tie- ja vesihallinto	Vesioikeus
1960			Joutsa siirtyy Keski-Suomen tiepiiriin. Kuntotarkastuksessa silta todetaan heikoksi ja osin lahoksi.		
1961		Esittää Keski-Suomen piirille uuden sillan rakentamista ja tienoikaisua.	Laatii siltapaikkatutkimuksen ja tienparannussuunnitelman.		
1962			Sillan kannattajia ja kantta uusitaan		
1965			Pyydetään Oy Uittojärjestely Ab:ltä lausuntoa uuden sillan rakentamisesta.		
1967			Pyydetään tarkistettua lausuntoa Oy Uittojärjestely Ab:ltä.	Haetaan Itä-Suomen vesioikeudelta lupaa uuden sillan rakentamiseksi.	Lupa uudelle sillalle, päätös vanhan sillan purkamisesta.
1971	Toiminta sillan säästämiseksi alkaa.		Uusi silta avataan. Tiedustellaan Oy Uittojärjestely Ab:ltä vanhan sillan keskipilarin säilyttämistä, ilmoitetaan edelleen TVH:lle.	Määrätään Keski-Suomen piiri purkamaan sillan välittömästi.	
1972	Neuvotteluja Keski-Suomen tiepiirin kanssa.	Kunta ottaa vastatakseen sillasta.	Tiedotetaan TVH:ta sillan siirtymisestä kunnalle, pyydetään muutosta purkamispäätökseen.	Pyydetään Itä-Suomen vesioikeudelta muutosta purkamispäätökseen.	Vesioikeus poistaa aiemmasta päätöksestään vanhan sillan purkamista käsittelevän kohdan. Silta säästyy.

7. Silta museoidaan

7.1 Viherin silta valitaan museosillaksi

Perinteisesti museot ovat keränneet aineellisia kulttuurin todistuskappaleita museon tiloihin. Kuitenkin viimeisen neljänkymmenen vuoden aikana museot ovat yhä enemmän alkaneet hoitaa kohteita niiden "omilla paikoilla", *in situ*. Silloin hoidettavat kokonaisuudet muodostuvat toisistaan riippuvaisista tekijöistä. Tällöin on merkitystä myös sillä, mitä kohteen laajemmassa ympäristössä tapahtuu ja miten itse kohdetta käytetään. Kyetäänpö kohdetta käyttämään siten, että sen historiallinen arvo säilyy? Mitä kohteen viereen voi rakentaa?²⁸⁷ Näin museokohde on miljöönä itse osa suojeltavaa ympäristöä. Tiehallinnon museokohteiden hoitoon kuuluu myös museokohteen ympäristöstä huolehtiminen: perinneyhdyshenkilö seuraa ympäristön tilaa, kohteen lähelle suunniteltavia rakennushankkeita ja antaa tarvittaessa lausuntoja.²⁸⁸ Viherin silta jäi sivuun pääliikenneväylältä kun sen viereen rakennettiin uusi silta. Kuten aiemmin todettiin, uusi silta antaa kuitenkin uuden ja edustavan näkymän vanhaan siltaan vehreän Viherin kosken yllä. Myös sillan ympärillä oleva puusto ja muu maasto on pyritty säilyttämään entisen kaltaisena. Silta on kevyen liikenteen käytössä, joten se poikkeaa myönteisesti yleisestä "museoesineisiin ei saa koskea" -perinteestä.²⁸⁹ Sillan alkuperäinen käyttötarkoitus on näin osin pystytty säilyttämään. Tiehallinnon perinnetoiminnassa museokohteet ovat merkittävässä osassa. Kohteita ei ainoastaan tallenneta ja hoideta, vaan niitä myös hyödynnetään aktiivisesti ja monipuolisesti.²⁹⁰ Huomattavaa on myös, että silta alun perin rakennettiin juuri kevyen liikenteen ja hevosl liikenteen tarpeisiin, eikä välissä ollut pitkä autoliikenteen kausi soveltunut sille täysin. Nyt on palattu kevyeseen liikenteeseen.

Paikoillaan suojelu ja paikoilleen museointi yleistyivät samaan aikaan kun ekomuseo- ja kansainvälinen ympäristöliike alkoivat vaikuttaa Suomessa. Oikeaksi menettelytavaksi nähtiin pyrkimys säilyttää rakennuskokonaisuus omalla paikallaan ja näin edistää ympäristön ja maiseman yhdessä muodostamaa kokonaisuutta.²⁹¹ Perinteisesti arvostus kohdistui esinekulttuuriin ja yksittäisiin

²⁸⁷ Pihlman 2007, 212.

²⁸⁸ Liimatainen 2003, 16.

²⁸⁹ Katso lisää Mikko Härön artikkelista "Perinteiden valtateillä" Museo - Museoliiton julkaisu 2/2007.

²⁹⁰ Liimatainen 2003, 18.

²⁹¹ Pihlman 2007, 231.

huomattaviin kohteisiin. 1970- ja 1980- luvuilla herättiin huomaamaan, että myös perinteiden synty-ympäristöt ja kokonaiset arvokkaat miljööt muuttuvat ja tuhoutuvat teknologian yhtenäiskulttuurin paineissa. Alettiin ymmärtää vanhojen ympäristöjen ja rakennettujen kohteiden arvo sekä käytökelpoisena, hoitoa vaativana voimavarana että osana kansallista identiteettiä ja kulttuuriperintöä.²⁹² Viherin sillan arvostuksessa korostuu sen luonnonkaunis sijainti ja oleminen osa kokonaisuudesta, jonka silta ja koskimaisema muodostavat. Tämä nousi erääksi merkittävimmistä syistä sillan säilyttämiseksi. Silta on jälki menneestä kirvesmiestaidosta ja sillan rakentajista, ja näitä jälkiä on säilynyt rajallinen määrä.

Museotiet ja -sillat muodostavat oman *in situ*-museo -ryhmänsä.²⁹³ Tiemuseo perustettiin vuonna 1982, jolloin myös ensimmäiset tiemuseokohteet valittiin. Viherin silta valittiin tällöin ensimmäisten joukossa museosillaksi. Museotoimikunta laati ennakkovalinnat museokohteista, ja tiedotti valinnoista tiepiireille. Tämän johdosta piirit neuvottelivat lopullisista museokohteista niiden kuntien kanssa, joissa ennakkovalinnan mukaiset kohteet sijaitsivat.

Neuvotteluja asiasta käytiin Joutsan kunnanjohtajan ja kunnansihteerin sekä tie- ja vesirakennuspiirin museoyhdysmiehen Rismo Virpimaan kesken marraskuussa 1981.²⁹⁴ Kunnanhallituksen lausunnossa Keski-Suomen tie- ja vesirakennuspiirille Viherinkosken vanhan sillan ottamisesta tiemuseokohteeksi tuotiin esiin, kuinka Joutsan kunnassa jo 1970-luvun alkupuolella oli nähty Viherinkosken vanha silta arvokkaana kohteena, jota ei haluttu purkaa. Tuolloin kunnan kotiseutu- ja matkailulautakunnan sekä TVH:n välillä käytyihin neuvotteluihin pohjautuen kunnanvaltuusto oli päättänyt, että kunta ottaa vastakseen sillan säilyttämisestä ja siitä, että kyseinen silta pidetään kunnossa kunnan toimesta ja kustannuksella.

Lausunnossa esitettiin edelleen, että Viherin silta sijaitsi erittäin kauniilla paikalla ja oli näin ollen matkailullisesti ja virkistyskäytön kannalta erittäin sopiva tiemuseokohteeksi. Sillan seutuvilla oli myös useana vuonna pidetty Joutsan Joutopäivien tukkilaiskisat. Kunnanvaltuuston päätökseen ja asiasta museoyhdysmiehen kanssa käydyn keskusteluun pohjautuen kunnanhallitus esitti, että kunnan omistama silta otettaisiin tiemuseokohteeksi siten, että kunta vastaisi edelleenkin sillan kunnos-

²⁹² Borg 1983, 39.

²⁹³ Pihlman 2007, 231.

²⁹⁴ KtpA, Keski-Suomen piirin lausunto No P-4/Pk-30 Tie- ja vesirakennushallitukselle ja Tiemuseolle 4.1.1982. V:76:9.

sapidosta ja TVL vastaisi sillan tiemuseokohteeksi ottamisesta ja ylläpitämisestä aiheutuvista Joutsan-Pertunmaa maantieltä johtavan liittymän sekä sillalle johtavan tien osan sekä kesä- että talvikunnossapidosta ja mahdollisista muista pysäköinti ym. alueista.²⁹⁵

Neuvottelujen jälkeen Keski-Suomen piiri lähetti asiasta lausunnon Tie- ja vesirakennushallitukselle ja Tiemuseolle. Keski-Suomen piirin tiemuseokohteiksi piiri esitti Viherin siltaa Joutsassa sekä Heinäjoen siltaa Pihtiputaalla. Lausunto jatkui, että vaikka ensimmäinen nimeäminen käsittäisi vain kaksi kohdetta, tulisi piiri huolehtimaan edelleen kaikista Keski-Suomen piirin kirjeen 17.12.1979 mainituista silta- ja tiemuseokohteista siten, että ne säilyisivät mahdollisimman alkuperäisessä muodossa. Piiri esittäisi muiden ennakkokohteiden osalta myöhemmin uutta valintaa, jos riittävää yhteistyövalmiutta kuntien osalta löytyisi. Allekirjoittajina olivat piiri-insinööri Aaro Piesala sekä kunnossapitopäällikkö tieinsinööri Risto Varmavuo.²⁹⁶

Edellä mainittuja muita kohteita museosilloiksi Keski-Suomen piirin alueella olivat Äijänsalmen silta Jyväskylässä, Flinkin silta Kuhmoisissa, Ison-pörrin silta Laukaassa, Muuramenkosken silta Muuramessa, Kouheroisten silta Pylkönmäellä, Ahtaansalmen silta Keuruulla sekä Niinilahden silta ja Haapasalmen silta Viitasaarella. Esitettyjä museoteitä olivat Koiviston tie Äänekoskella, Kapeentie Laukaassa sekä entinen valtatie 4 Jämsässä.²⁹⁷ Näistä ainoastaan Koiviston tie Äänekoskella on julistettu museotieksi vuonna 1998.²⁹⁸

Tie- ja vesirakennuslaitoksen hallinto-osaston yleisessä toimistossa pidettiin tammikuussa 1982 kokous, jossa suoritettiin museotie ja -siltakohteiden valinta piirien esitysten pohjalta. Tästä tiedotettiin tiepiirejä kirjeitse. Kirjeessä todettiin museotoimikunnan myöhemmin antavan ohjeet silloin valittujen kohteiden merkitsemisestä ja hoidosta.²⁹⁹

²⁹⁵ KtpA, Joutsan kunnanhallituksen lausunto DN:o 9016 Viherinkosken vanhan sillan ottamisesta tiemuseokohteeksi Keski-Suomen tie- ja vesirakennuspiirille 16.11.1981. V:76:9.

²⁹⁶ KtpA, Keski-Suomen piirin lausunto No P-4/Pk-30 Tie- ja vesirakennushallitukselle ja Tiemuseolle 4.1.1982. V:76:9.

²⁹⁷ Mobilia, Keski-Suomen piirin ehdotus museoteiksi- ja silloiksi, joulukuu 1979.

²⁹⁸ www.mobilia.fi, eMobilia, kokoelmat Tiehallinto. (1.2.2007)

²⁹⁹ Mobilia, Tie- ja vesirakennushallituksen Yleisen toimiston kirje No 0/Hy-4 11.1.1986.

Keski-Suomen tie- ja vesirakennuspiiri tiedotti edelleen valinnoista Joutsan ja Pihtiputaan kunnille. Se toi esille kirjeessään 15. helmikuuta 1982, että Tiemuseon museotoimikunta oli valinnut Keski-Suomen piirin alueelta museokohteiksi Viherin sillan ja Heinäjoen sillan. Samalla tiepiiri esitti, että Joutsan ja Pihtiputaan kunnat nimeäisivät yhteistyöhenkilön käytännön toimenpiteiden hoitamiseksi. Keski-Suomen tie- ja vesirakennuspiirin puolesta museotoimintaa hoiti rakennusmestari Rismo Virpimaa.³⁰⁰

Miksi juuri Viherin silta valittiin Keski-Suomen piirin museosillaksi muiden ehdokkaiden joukosta? Tiemuseon ohjeiden mukaan joka piiristä oli valittava kohteita, ja valintoihin sisältyi Keski-Suomen piirin museoyhdyshenkilön Rismo Virpimaan mukaan melkoista tunteenkuohuntaa. Eräs ratkaisevimmista tekijöistä oli sillan sijainti, jota harkittiin museokohteita valittaessa tarkasti. Tiemuseokohteita vaalitaan niiden alkuperäisillä paikoilla. Tämä asetti kohteille erilaisia vaatimuksia verrattuna muihin yksittäisiin museoesineisiin, jotka voitiin siirtää paikkaan, jossa niille pystyttiin luomaan mahdollisimman suotuisat olosuhteet. Tiemuseokohteiden valinnassa edellytyksenä oli niiden hoidon järjestäminen. Viherin sillalle oli hyvä kulkuyhteys, ja levähdyspaikka oli helposti järjestettävissä. Tämä takasi sen, että silta ei jäisi eristyksiin, vaan sen käyttö jatkuisi, vaikka se ei ollut enää osa maantietä. Silta ei myöskään millään tavalla vaikeuttanut varsinaisen ajoväylän liikennettä. Esimerkiksi ehdokkaana ollutta Äijänsalmen siltaa ei valittu Keski-Suomen piirin kohteeksi sen sijainnin vuoksi. Samaan aikaan kun Tiemuseo perustettiin, suunniteltiin Päijänteen kanavointihanketta. Suojellun museosillan sijaitseminen heti Jyväskylän laivasataman kupeessa olisi saattanut osoittautua ongelmalliseksi.

Myös Joutsan kunnan kiinnostus museointihankkeeseen vaikutti myönteisesti valintaperusteeseen. Kunta sitoutui maksamaan sillan hoidon ja asiantuntemuksen, jota asianmukainen kunnossapito vaati. Tähän sisältyi yhteistyö Keski-Suomen tiepiirin ja Keski-Suomen museon kanssa. Museokohteiden sijainti ja niiden vaatima hoito esimerkiksi kaavoitetuilla alueilla ei aina saanut positiivista vastaanottoa kunnilta.³⁰¹ Viherin museointia käsiteltiin Joutsan kunnanhallituksessa maaliskuussa. Kunnanjohtajan ehdotuksesta kunnanhallitus merkitsi tiedoksi TVL:n ilmoituksen Viherinsillan

³⁰⁰ KtpA, Keski-Suomen tie- ja vesirakennuspiirin kirje No P-444/Pk-165 Joutsan ja Pihtiputaan kunnille 15.2.1982. V:76:9.

³⁰¹ Kappaleiden teksti perustuu Rismo Virpimaan haastatteluun 17.3.2008.

valitsemisesta museokohteeksi. Asiaan liittyväksi yhteistyöhenkilöksi kunnanhallitus nimesi kulttuurisihteerin.³⁰²

Pysäköintialue Viherin sillan läheisyyteen saatiin vuonna 1986. Vanhan tierungon katsottiin olevan liian kapea niiden matkailijoiden pysähdyspaikaksi, jotka halusivat tutustua museosiltaan ja silmäillä ympäröivää kaunista luontoa. Kesäkuussa 1986 laaditussa suunnitelmassa esitettiin tietä levitetäväksi tiealueen puitteissa noin 30 metrin matkalta, niin että henkilöautojen kääntäminen ja pysäköinti oli mahdollista. Levike 11 metriä rakennettiin päällysluokka E/7 SR mukaan. Vanhan tien päälle kerroksia tuli noin 35 metriä, muulle osalle tietä noin 5 cm murske. Ajotie sillalle katkaistiin kiviestein, ja alue varustettiin museosillasta kertovalla kuvataululla. Alueen kunnostuskustannuksiksi arvioitiin noin 20 000 markkaa.³⁰³

Samoihin aikoihin Viherin sillan museoinnin kanssa myös muualla Suomessa oli liikenteen kasvaessa vanhojen siltojen viereen rakennettu uusia siltoja. Näitä olivat esimerkiksi Haarajoella Tuupovaarassa museosillan läheisyyteen vuonna 1982 rakennettu silta, Haminassa sijaitsevan Tervasaaren sillan korvaaminen uudella sillalla vuonna 1984 ja Virransalmen museosillan viereen vuonna 1985 valmistunut silta. Myös näiden siltapaikkojen saavutettavuutta oli tarkoitus parantaa rakentamalla läheisyyteen pysäköintialueita.³⁰⁴

7.2 Silta rakennusperintönä ja Keski-Suomen ympäristökeskuksen toteuttama kunnostus

Viherin sillan kuntoa tarkastettiin seuraavan kerran vuonna 1999. Silloin Tielaitos esitteli 200-vuotisjuhlavuotensa kunniaksi muun historia-aineistonsa ohessa myös museokohteita suurelle yleisölle. 200-vuotishistoriaprojekti oli käynnistetty vuonna 1991.³⁰⁵ Tammikuussa 2000 pidetyillä matkailumessuilla museotiet- ja sillat olivat esillä osana Tielaitoksen tienkäyttäjille tarjoamia palveluita. Vuosien varrella oli tiemuseokohteiden kuntoa pidetty yllä ja kohteiden kuntoa tarkkailtu yhdessä tiepiirien kanssa. Viherin sillalla pidettiin Joutsan kunnan edustajien kanssa 27.7.1999 suun-

³⁰² JKuA, kh, 8.3.1982 § 153.

³⁰³ KtpA, Maantien 428 parantaminen Viherinjoen pysäköintialue, Joutsa. P-1842/Ps-540. 28.6.2986. V:76:9.

³⁰⁴ Kurkela 2007, 18-19.

³⁰⁵ Masonen 1995, 17.

nittelukokous, jossa todettiin museosillan kunnan heikkeneminen ja siltaan liittyvien palvelujen jäsentymättömyys. Kokouksessa sovittiin, että kunta laatii sillan kunnostussuunnitelman ja esittää sen tiepiirille. Kokouksessa todettiin myös, että Tiehallinnon siltayksikön asiantuntemusta käytettäisiin hyväksi korjaussuunnitelmaa laadittaessa. Tielaitos esitti, että Joutsan kunta valmistelisi sillan ja sen ympäristön kunnostussuunnitelman, joka toteutettaisiin yhteistyössä Keski-Suomen tiepiirin kanssa.³⁰⁶

Lopulta sillan kunnostus pääsi alkamaan toukokuussa 2003. Siihen tultiin kuitenkin vasta useiden vaiheiden jälkeen. Jo huonoon kuntoon päässeen sillan korjaamisesta keskusteltiin Joutsan kunnan ja Keski-Suomen ympäristökeskuksen kanssa jo vuonna 2001. Tällöin Joutsan kunta ehdotti ensi kertaa Viherin sillan kunnostusta Keski-Suomen ympäristökeskuksen toteuttaman kulttuurisesti arvokkaiden kunnostuskohteiden kyselyssä. Ympäristökeskus keräsi vuosittain kohdekyselyt kunnilta marras- ja joulukuuhun mennessä, ja työjakso, jolloin kohteet toteutettiin, kesti toukokuusta lokakuun loppuun. Vuonna 2001 ensisijaisena kohteena Joutsassa oli kuitenkin Joutsan pohjoismyllyn kunnostus, minkä vuoksi silta jäi ajanpuutteen vuoksi pois toteutettavien listalta. Alustavasti keskusteltiin sillan kunnostuksen toteuttamisesta vuonna 2002, jolloin kunta ehdottikin sitä jälleen korjattavaksi. Tuolloin pohjoismyllyn kunnostus oli yhä kesken, ja siltaa oli tarkoitus ryhtyä kunnostamaan syksyllä. Lopulta pohjoismyllyn kunnostus kuitenkin venähti niin, että sillan korjauksiin päästiin vasta vuonna 2003.³⁰⁷

Kuntotarkastuksia ja katselmuksia Viherin sillalla käytiin kuitenkin jo keväällä ja syksyllä 2002. Keski-Suomen tiepiiri teki sillalla tarkastuksen 9.4.2002 siltainsinööri Ari Mäkelän johdolla. Tarkastuksesta laadittiin lausunto sillan silloisesta tilasta ja korjausehdotuksista 23.4.2002. Lausunnossa esitettiin seuraavia korjauksia:³⁰⁸

1. Tulopenkereet sillan molemmin puolin.

Muotoillaan penkereet siten, että vesi valuu sillalta pois päin vähintään maatumien matkan ja sitten sivuille. Tämä edellyttää, että penkereitä leikataan kaidelinjojen mu-

³⁰⁶ KtpA, Tiehallinnon kirje 660/98/20/KH/6 Joutsan kunnalle 20.9.1999. V:76:9.

³⁰⁷ Tiedonanto Keski-Suomen ympäristökeskuksen Soili Katkolta 13.2.2008.

³⁰⁸ KtpA, Lausunto Viherin museosillan nykytilasta ja korjauksen toteutuksesta 23.4.2002.

kaisesti jolloin silta on pituusleikkauksessa korkein kohta ja painanteet ovat sillan molemmin puolin pengerkaiteiden päässä.

2. Tulopenkereiden kaiteiden sivutolpat ja puujohteet.

Kaidejohteet uusitaan kokonaan ja penkereiden sortumien korjauksen yhteydessä oiotaan vinot paadet. Uudet pengerkaiteet tehdään mittojen mukaan.

3. Sillan kaiteet.

Joudutaan purkamaan kannen uusimisen ajaksi, kovat osat voinee käyttää uudelleen, lahonneet osat uusittava.

Kaidekuvat laaditaan tiepiirissä kesään 2003 mennessä niin, että materiaalihankinnat ja terväkäsittely voidaan tehdä ennen korjaustyön aloitusta. Kaidetyypin valintaan vaikuttaa alkuperäisen version mukainen hyötyleveys, joka on kapeampi kuin nykyinen.

4. Sillan kansi.

Kansi vuotaa ja kallistus on varsin pieni. On suositeltavaa korjata kansi joko purkamalla vanha ja tekemällä kokonaan uusi tai korjaamalla vain lahot lankut yksitellen ja rakentaa uusi kulutuskerros vanhan päälle hieman laajempuna jotta vedet saadaan johdettua kannelta tukiansaiden yli.

Kannen lahonneet lankut vaihdetaan ja lankkujen väliset korkeuserot tasoitetaan ennen kannen uusimista. Uusi kulutuskerros vanhan päälle hieman laajempuna jotta vedet saadaan johdettua kannelta tukiansaiden yli. Materiaalina käytetään 50*125 tai 50*175 lankkua, jotka terväkäsitellään tänä syksynä 2002 ja asennetaan kesällä 2003.

5. Maatuet.

Kiviset muurit varsin hyvässä kunnossa ei tarvinne toimenpiteitä.

6. Välituet.

Virtapilarin yläpuolinen osa vedenpinnan alta syöpynyt. Täytetään kivillä ja juotetaan betonilla.

7. Päälysrakenne.

Ulommaiset tukiansaat kaikissa aukoissa lahonneet kannen vuotamisen takia. Vaihetaan uudet vastaavat.

Puumateriaalina Mäkelä suositteli käytettäväksi lujuusluokiteltua T300 suolakyllästettyä puutavaraa luokkaa A.

Yhteenvedona Mäkelän arvioi, että korjaus oli varsin vaativa suoritus. Siten tiepiiri edellytti, että mikäli työn jatkosuunnitteluun tai korjaamiseen ryhdyttäisiin ja tiepiiri osallistuisi kustannuksiin, tulisi töitä valvomaan ja johtamaan asettaa riittävän kokemuksen omaava henkilö.

Edellä olevassa lausunnossa esitetyt kunnostussuositukset johtivat edelleen neuvotteluun Keski-Suomen ympäristökeskuksen Liisa Bergiuksen, Keski-Suomen museon rakennustutkijan Päivi Anderssonin, Museoviraston tutkijan Irma Lounatvuoren sekä Tiemuseon Leena Sälejoki-Hiekkasen kesken. Museoviraston arkistoista etsittiin asiakirja- ja dokumenttiaineistoa toimitettavaksi Keski-Suomen tiepiirin perinneyhteyshenkilölle Marja Laavistolle. Vanhoja valokuvia sillasta ei Tiemuseon aineistosta ollut löytynyt, ja myös piirustusten löytyminen näytti vielä tuolloin epävarmalta. Niinpä alustavasti sovittiin dokumentointipiirustusten tekemisestä Tiehallinnossa. Museoviraston restaurointiyksikön asiantuntemus ja neuvonta olisi käytössä dokumentointipiirustusten kanssa. Keski-Suomen museo käytännössä päätti siitä, kuinka silta suojeltiin korjattaessa sitä yhdessä Keski-Suomen ympäristökeskuksen kanssa.

Museoviraston vastaava tutkija Irma Lounatvuori esitti edelleen oman kantansa sillan suojelusta. Hänen mukaansa Viherin sillan suojelusta ja sitä edellyttävästä hoidosta oli päättänyt tielaitos valitessaan sillan museosillaksi. Vastaavana esimerkkinä Lounatvuori toi esille Pyhäjoen suuren tukianssillan, jota oli korjattu 1970-luvun lopussa tai 1980-luvun alussa. Silloin korjattiin kiviarkut, ansaat ja kansirakenne. Sillan rakenne teki mahdolliseksi vaiheittaisen korjaamisen. Hirrestä tehtyjä siltoja oli Lounatvuoren käsityksen mukaan korjattu ensin vain niiltä osin kuin akuutti tarve oli vaatinut. Tiehallinnon lausunnossaan ehdottamasta painekyllästetystä materiaalista tuli kuitenkin luopua.

Tämä siksi, koska Viherin silta oli valittu museosillaksi nimenomaan edustamansa kauan käytössä olleen rakenteensa vuoksi. Sillasta tuli näin näyttää myös oikeat materiaalit kun esiteltiin oikeaa rakennetta.³⁰⁹

Vielä huhtikuussa 2002 sillan korjaus oli näin ollen epävarmaa ja yhtä epävarmaa oli sekin, kuka mahdollisen korjauksen työpalkkioineen ja materiaaleineen rahoittaisi. Kuten edellä todettiin, oli silta tässä vaiheessa päässyt jo erittäin huonoon kuntoon, ja Joutsan kunta oli jo aiemmin esittänyt sillan kunnostusta. Lopullisesti sen mahdollisti kuitenkin EU-rahoitteinen Keski-Suomen ympäristökeskuksen YTY-2000 -projekti. YTY 2000 -projekti toteutti vuosina 2000-2007 Euroopan sosiaalirahaston rahoituksella kulttuuriympäristöjen ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden rakennusten kunnostuksiin painottuvia ympäristönhoidon töitä eteläisen Keski-Suomen alueella. Projektin tavoitteena oli edistää ympäristönsuojelua ja parantaa kulttuuriympäristöä. Projektin toteuttaja Keski-Suomen ympäristökeskus toimi yhteistyössä TE-keskuksen, työvoimatoimistojen, työvoimakouluttajan, kuntien sekä Keski-Suomen museon kanssa. Työkohteet kartoitettiin vuosittain kuntakyselyillä. Kohteet olivat pääasiassa valtion, kuntien ja yhteisöjen omistamia, mutta mukana oli myös yksityisiä työkohteita. Kohteiden valinta tehtiin mm. yleishyödyllisyyden ja kulttuurihistoriallisen tai ympäristöarvojen perusteella. Töiden toteutuksesta vastasivat kuntiin sijoittuvat työsuunnittelijat, joilla oli alaisuudessaan 2-7 työntekijää. Työkohteiden oheiskustannuksista vastasivat kunnat tai kohteiden omistajat.³¹⁰

YTY 2000 -projektin myötä Viherin silta oli jälleen päässyt uuteen aikakauteen elinkaarensaan. Alun perin erityisesti paikallisliikenteen tarpeisiin rakennettu silta sai nyt tuekseen Euroopan Unionin. Sen rooli oli muuttunut liikenneväylästä yhä enemmän osaksi rakennettua kulttuuriympäristöä. Silta edusti maisemallisia, historiallisia ja ympäristöllisiä arvoja sekä suomalaista rakennusperinnettä.

Sillan kunnostus eteni seuraavaksi niin, että saman vuoden 2002 heinäkuussa Keski-Suomen ympäristökeskus toteutti Viherinkosken alueella maastokatselmustutkimuksen. Tutkimus liittyi Viherinkosken kalataloudellisen kunnostuksen suunnitteluun ja työn toteutukseen osana Suonteen vesihuoltotöitä. Viherin sillan kunnostus oli mahdollista toteuttaa osana tätä projektia. Muutoin huonokun-

³⁰⁹ Tiedonanto Keski-Suomen museolta Päivi Anderssonilta 26.4.2002.

³¹⁰ Keski-Suomen ympäristökeskus, YTY-2000 Keski-Suomi -esite.

toisen sillan kunnostus ei olisi vielä tuolloinkaan toteutunut.³¹¹ Kasvillisuus selvityksen sekä nisäkäs- ja linnustoarvojen katselmuksen toimitti Keski-Suomen ympäristökeskuksen suunnittelija Tomi Hakkari 31.7.2002. Muistio annettiin tiedoksi Tiehallinnon Keski-Suomen piirille, Joutsan kunnalle sekä Keski-Suomen museolle.³¹²

Kosken käytön kauas ulottuvat jäljet tulivat esille muun muassa siinä, että katselmuksessa todettiin erityisesti kosken itäranta kivikkoiseksi, johtuen osittain vanhoista perkaustöistä. Uudempaa käyttöä edusti nuotiokatos, jonka ympäristössä oli havaittavissa jonkin verran maaston kulumista. Katselmuksessa tuotiin myös esiin, kuinka kasvisto oli muodostunut erilaiseksi vanhan ja uuden sillan kohdilta, muun muassa vanhan sillan penkalla oli runsaasti vanhoja tervaleppiä ja vanhoja koivuja sekä yksittäisiä pötkelöitä. Harvinaisten ja uhanalaisten kasvien osalta koskelta löytyi silmälläpidettävää jokileinikkiä. Linnuista oli vuonna 1999 tehty havainto harmaapäätikasta, sekä erityisesti oli sillan penkalla olevassa tervalepikossa todettu liito-oravan reviiri.

Maastotutkimuksen aikaan alueella oli meneillään Suonteen vesihuoltotyömaa. Linjan aiheuttamat maisemalliset vauriot oli kuitenkin minimoitu sijoittamalla putki sähkölinjan alle kosken länsirannalla. Selvityksen lopuksi tuotiin esille suositukset koskea koskevien toimenpiteiden osalta. Niiden mukaan vanhan sillan eteläpuolinen penkka ja rantavyöhyke tuli jättää vesiputkilinjan ja silta-aukon väliseltä alueelta koskemattomaksi. Itärannalla uuden sillan alapuolella olevaa jokileinikkikasvustoa ei saanut vaarantaa. Erityisesti vanhan sillan ympäristössä tuli muutenkin soveltaa kulttuurisesti arvokkaan kohteen säilymiseksi soveltuvia menettelytapoja.

Ajan kerrostuneisuus oli näin havaittavissa myös puuston ja kasvillisuuden osalta. Vanha puusto yhdessä kasvillisuuden ja sammaloituneiden, kosken perkauksen seurauksena rannoille jääneiden kivien kanssa muodosti sillan ympäristön, ja oli näin oleellinen osa sen menneisyyttä. Viherin sillan yhteyteen on lähes aina liitetty sen luonnonkaunis ympäristö. Alue muodostaa kokonaisuutena arvokkaan kulttuuriympäristön.

³¹¹ Keski-Suomen ympäristökeskuksen Liisa Bergiuksen ja Soili Katkon haastattelu 8.2.2008; Keski-Suomen museon Päivi Anderssonin tiedonanto 8.2.2008.

³¹² KtpA, Keski-Suomen ympäristökeskus, Maastokatselmusmuistio 8.8.2002, Viherinkosken museosillan kunnostus.

Maastokatselmuksen jälkeen Keski-Suomen ympäristökeskuksen puolesta Joutsan, Toivakan, Luhan ja Leivonmäen YTY 2000 -kohteiden työsuunnittelijaksi valittu Juha Kainulainen toimitti Viherin sillalla kuntotarkastuksen syyskuussa 2002. Tarkastuksesta laaditussa muistiossa todettiin samaa kuin aiemmin tiepiirin tekemässä. Sillan päällimmäinen kansikerros oli huono ja pehmennyt. Se oli poistettava. Sen sijaan alempi kansikerros oli koelaudan poisoton jälkeen vaikuttanut kovalta ja puu oli vaaleaa. Edelleen alemman kansikerroksen alla oleva koolaus vaikutti silmämääräisesti hyvältä. Varsinaiset kantavat sääripuut olivat kovia paitsi reunimmaiset, jotka olivat joutuneet kosketuksiin sillalta valuvan veden kanssa, olivat pehmenneet. Sama koski alla olevia vinotukia ja niiden vaakasukkia. Kaiteet olivat kallistuneet, mutta olivat suhteellisen kovat.

Korjausehdotuksena Kainulainen esitti kaksi eri versiota, suppeamman ja laajemman. Laajempi sisälsi sillan reunimmaisten sääripuiden vaihtamisen, jolloin kansi olisi todennäköisesti purettava kokonaan. Silloin vaihdettaisiin vialliset kannattajat ja mahdolliset vialliset välikerroksen puut. Työ olisi laaja, mutta selkeä. Eduksi mainittiin pääsy käsiksi liitoksiin ja niiden helpompi työstö. Materiaaliskustannukset eivät selkeästi lisääntyisi kevyemmästä korjausversiosta, 300 * 225 parrua menisi arviolta 50 metriä.

Suppeammassa korjauksessa kansi, kaiteet ja lahonneet vinotuet uusittaisiin, ja työn osuus olisi nopeampi. Kuitenkin kaiteen teko saattaisi olla hitaahko, koska liitokset olivat osittain kansirakenteen sisällä ja välikerroksen puut tulisivat olemaan tiellä koko ajan. Reunimmaiset sääripuut kestäisivät kyllä nykyistä liikennettä, vaikka niitä ei uusittaisikaan. Olisi kuitenkin oletettavaa, että niistä tulisi ensimmäisenä ongelmia tulevaisuudessa. Arvioitavaa olisikin kauanko uusi kansi tulisi kestäämään ja kestäisivätkö reunimmaiset sääripuut uuden kannen iän.³¹³

Sillan korjauksessa lähdettiin lopulta toteuttamaan laajempaa vaihtoehtoa. Perusteellinen kunnostus oli kaiken todennäköisyyden mukaan pitkäkestoinen ratkaisu sillan säilyvyyden kannalta. Joutsan kunnalle lähetettiin aiemmin mainittu kohdekysely YTY 2000 projektin toteuttamiseksi. Kunnan ja Keski-Suomen ympäristökeskuksen välillä sovittiin projektista 20.1.2003. Ensisijaiseksi kohteeksi kunta esitti Viherin sillan korjausta. Muita esitettyjä kohteita olivat Vallaspellon leirikeskuksen kunnostus sekä Myllykosken luontopolun pitkospuiden kunnostus. Viherin sillan kunnostuksesta katsottiin tarpeelliseksi järjestää palaveri Tiehallinnon ja Keski-Suomen museon asiantuntijoiden

³¹³ Keski-Suomen ympäristökeskus, muistio Viherin sillan kunnosta 18.9.2002.

kanssa. Silta todettiin kesän päätyöksi ja se veisi todennäköisesti suurimman osan ajasta, erityisesti jos sillan penkereiden muokkaus sadeveden poistamiseksi sillasta toteutuisi. Työ määrättiin alkavaksi Viherinkoskella toukokuussa ja loppukesästä resurssien salliessa jatkuvan Vallaspellon kohteessa. Muita esitettyjä töitä tehtäisiin mikäli resurssit ja aikataulu sallisivat.³¹⁴

Tämän jälkeen ryhdyttiin suunniteltuihin neuvotteluihin Tiehallinnon ja Keski-Suomen museon kanssa. Edellisen vuoden huhtikuussa annetun lausunnon jälkeen sillan alkuperäiset piirustukset ja myöhemmin tehtyjen muutosten piirustukset olivat löytyneet Keski-Suomen tiepiiristä. Niiden perusteella pyrittiin miettimään kohtuullisia korjaustoimia sillan saattamiseksi sekä säilyvyyden että alkuperäisen ulkonäön mukaiseen kuntoon. Tosin mainitut piirustukset olivat vuonna 1922 laaditut piirustukset, jotka olivat peruja ajalta, jolloin silta siirtyi valtion haltuun, eivät alkuperäiset piirustukset 1800-luvun lopulta, sikäli kun niitä jossakin muodossa silloin laadittiin.

Lisäksi edelliseen lausuntoon olivat muun muassa sillan penkereiden leikkaaminen piirustusten mukaan niin, että vesi johdettiin pois penkereeltä. Edelleen pengerkatteet tehtiin piirustusten mukaan soveltaen. Sillan kaiteiden osalta kaidekuvat laadittiin tiepiirissä kesään 2003 mennessä niin, että materiaalihankinnat ja tervakäsittely voitaisiin tehdä ennen korjaustyön aloitusta. Kaidetyypin valintaan vaikutti alkuperäisen version mukainen hyötyleveys, joka oli kapeampi kuin silloinen. Kannen lahonneet lankut vaihdettiin ja lankkujen väliset korkeuserot tasoitettiin ennen kannen uusimista. Uusi kulutuskerros asennettiin vanhan päälle hieman laajempaan, jotta vedet saatiin johdettua kannelta tukiansaiden yli. Materiaalina käytettiin lankkuja, jotka tervakäsiteltiin syksyllä 2002 ja asennettiin kesällä 2003.³¹⁵

Kunnostus toteutettiin noudattaen Keski-Suomen tiepiirin ohjeistusta, jossa pyrkimyksenä oli palauttaa sillan muoto mahdollisimman paljon alkuperäisen mukaiseksi vanhojen piirustusten perusteella. Työ toteutettiin 5.5.-18.9.2003. Ensin purettiin koko sillan päällyskansi ja toinen puoli sillasta keskilinjasta alkaen. Näin purkamaton puolta pystyttiin käyttämään työtasona. Kosken yläpuolella olivat hakitelineet työtasona. Kaksi alemmaa koolauskerrosta purettiin, jonka jälkeen päästiin käsiksi vioittuneisiin alakannattajiin ja tukiin. Reunimmaisat alakannattajat vaihdettiin uuteen, sa-

³¹⁴ Keski-Suomen ympäristökeskus, YTY 2000 Keski-Suomi, Kohdekysely vuodelle 2003, Vastauslomake; YTY 2000 Keski-Suomi, Muistio kuntapalaverit 2003, Joutsa 20.1.2003.

³¹⁵ KtpA, Lausunto Viherin museosilta Joutsa, Sillan nykytila ja korjauksen toteutus jatkoa 23.2.2002 annettuun lausuntoon, 23.3.2003.

malla uusittiin lahonneet vinotuet. Alakannattaja oli kooltaan 250 x 250 ja 10 metriä pitkä ja toiseen aukkoon vaihdettiin samanlainen, joten käsityönä paikalleen asentaminen vaati voimaa ja vipujen käyttämistä. Vaikein työvaihe raportin mukaan oli alakannattajien ja vinotukien saaminen oikeaan korkoon ja painuman huomioon ottaminen. Alakannattajien paikalleen laitton jälkeen asennettiin kaidetolppien alapäätkohdilleen 20 mm terästangoilla ja kasattiin koolaus takaisin. Kaidetolppien yläpäätkohdilleen sidottiin väliaikaisesti pystyyn lankuilla alapäiden pysyessä paikoillaan terästangoilla.

Sama operaatio toistettiin sillan toiselle puolelle. Siltaan rajoittuvaa maapengertä vahvistettiin betonoimalla niin, etteivät maamassat alkaisi sortua sillan alle. Myös pääkannattajien alapuoli betonoiittiin, betonin ja puun kosketus estettiin kattahuovilla. Koolauksessa käytettiin sillan entisiä puita. Lahonneet hylättiin ja koolausjakoa harvennettiin alkuperäisestä, jolloin uutta puuta ei tarvinnut käyttää. Tämä oli mahdollista, sillä sillan ollessa kevyenliikenteen käytössä ei enää ollut tarkoituksenmukaista tehdä niin tiheää koolausjakoa.

Koolausten jälkeen asennettiin uusi pinta 50 x 150 tervakäsitellystä kuusesta, muiden puuosien ollessa männystä. Kannen päälle tolppien takapuolelle laitettiin 125 x 125 puu paksuutensa verran irti kannesta. Puu satoi siltarakenteet pystysuorassa yhteen niin, että se toimi tolppien ylempänä momenttipisteenä. Pystysuuntaisessa sidonnassa käytettiin 16 mm terästankoa. Ne laitettiin jokaisen tolpan puoleenväliin; 125 x 125 alle sidontakohtaan laitettiin apupala taipumien välttämiseksi. Tolppien kohdalle kiinnitettiin puuhun 20 mm terästanko 125 x 125 estämään tolppien heiluminen. Vastaavasti samanlainen tanko oli tolppien alapäässä, joten tankojen välinen suuri etäisyys piti tolpan momentin hyvin pienenä. Tolppien taakse jäi sillan kantta n. 30 cm. Sillassa oli kallistusta ja pidempi kansi toimi lippana estäen veden valumisen sillan alempiin rakenteisiin. Juuri veden valumisen takia reunakannattajat olivat lahonneet.

Lopuksi siltaan tehtiin kaiteet. Materiaalina oli höylätty 50 x 100 ja 50 x 150 lankku. Leveämpi puu asennettiin päälle ja kapeammat tolppiin osittain upotettuina. Maalla uusittiin kivien väliset johteet sekä sillalta alkavat suojakaiteet. Kaiteiden tolpile tehtiin anturat maan sisään. Kivijohde, suojakaide ja silta muodostivat näin yhdessä tasapainoisen kokonaisuuden. Maamassoja jouduttiin leikkaamaan molemmilta rannoilta ja puita kaatamaan. Silta oli nyt korkeammalla verrattuna maahan,

jolloin hulevedet eivät tulleet suoraan sillalle. Pintakerrokseksi asennettiin kalliomurske, max. rae-
koko 15 mm.³¹⁶

Sillan kunnostus toteutettiin ajalla 5.5.2003-18.9.2003. Sillan työllistävä vaikutus oli kaikkiaan 240 henkilötyöpäivää. Työn keskimääräinen miesvahvuus oli näin kolme miestä. Mukana töissä olivat työsuunnittelija Juha Kainulainen, Markku Pulmunen, Jorma Kilkkilä, Jorma Kivinen, Jorma Rantanen, Seppo Liukkonen, Mika Kulju sekä kaivinkone- ja maarakennusurakoinnissa Jani Rantanen. Toteutuneet kustannukset aineiden ja tarvikkeiden osalta olivat 4656, 94 euroa. Nämä Joutsan kunta oli sitoutunut maksamaan. Euroopan sosiaalirahaston kustantamat palkkakulut sekä valmistelu ja suunnittelu- ja katselmusvaiheen kulut olivat 21 915,20 euroa.³¹⁷

Myös Joutsan seutu uutisoi sillan korjauksesta kesäkuussa 2003 otsikolla "Viherin museosillan ehostaminen jatkuu". Uutisessa korostui sillan matkailullinen merkitys. Artikkelissa kuvailtiin, kuinka työmiehet olivat panneet "hyrskyn myrskyn Viherin vanhalla museosillalla. Syksyyn mennessä työmaan alta paljastuu entistä ehompi turistikohte". Edelleen selostettiin, että silta oli osoitautunut syksyn tutkimuksissa odotettua lahommaksi. Haastateltu työntekijä Jorma Rantanen ei pitänyt sillanrakennusta erityisen vaativana, mutta kylläkin raskaana työnä palkkien painon vuoksi. Tähän yhtyi myös työtä johtanut Juha Kainulainen lokakuussa, jolloin Joutsan Seutu uutisoi urakan valmistumisesta. Varsinainen korjaus oli valmistunut jo lokakuun alussa, mutta loppusiivous kuten jätepuun poisvienti ja parkkipaikalle tarkoitetun murskeen ajo oli vienyt oman aikansa. Sillan suosion matkailullisena kohteena olivat urakan myötä todenneet myös työmiehet, sillä jokaiselle päivälle oli riittänyt kävijöitä, joskus ongelmaksikin asti. Ympäristökeskus katsoi lopulta parhaaksi peittää sillalle johtavat opastekyltit, mutta tästä huolimatta kiinnostuneita katselijoita saapui siltatyömaalle. Lisäprojektina kerrottiin myös Viherin koskelle tehdystä rantautumisalustasta melojien käyttöön. Siltaprojektin työntekijät olivat saaneet ajatuksen rakentaa vanhoista sillassa käytetyistä parruista uusiokäyttönä kajakin vetoalustan sillan viereen.³¹⁸ Mainittiinhan jo Suomen Matkailijayhdistyksen Käytännöllisessä käsikirjassa vuodelta 1895 kuinka Keski-Suomen laajoilla vesistöil-

³¹⁶ Keski-Suomen ympäristökeskus, YTY 2000 Keski-Suomi, Viherin sillan loppuraportti 19.9.2003.

³¹⁷ Keski-Suomen ympäristökeskus, Viherin sillan loppuraportti; Pääkirja kustannuspaikoittain, 009441 Viherin museosilta.

³¹⁸ "Viherin museosillan ehostaminen jatkuu", Joutsan Seutu 25.6.2003; "Viherin museosillan kunnostaminen on valmis", Joutsan Seutu 12.10.2003; Liisa Bergiuksen ja Soili Katkon haastattelu 8.2.2008.

lä oli "kanoottimatkailejalle erittäin viehättävä ala laveitten, hupaisten retkien tekemiseen".³¹⁹ Viherinkosken kautta kulkee edelleen melontareitti. Sysmän reitti oli tärkeä uittoväylä, ja usein uittoreitit soveltuvat erinomaisesti myös melontaan.

Viherin sillan uudet tapahtumat olivat jälleen ylittäneet uutiskynnyksen, kuten aiemminkin, kun sillan historiassa kääntyi uusi lehti. Sillalle tulijoita riitti päivittäin. Myllyretetty siltatyömaa herätti kysymyksiä paikallisten keskuudessa, ja koska silta aikoinaan oli ollut purkutuomiollakin, katsottiin tarpeelliseksi tiedottaa asukkaita siitä, että sillalla olivat käynnissä kunnostustyöt sillan saattamiseksi viimeinkin edustavampaan kuntoon.

Lokakuussa 14. päivänä Keski-Suomen ympäristökeskus luovutti sillan luovutustilaisuudessa takaisin Joutsan kunnalle kunnostustöiden tultua päätökseen. Luovutuspöytäkirjan allekirjoittamisella Keski-Suomen ympäristökeskus luovutti ja Joutsan kunta vastaanotti Viherin sillan työkohteena. Vastaanottaja sitoutui luovutusajankohdasta lukien kustannuksellaan huolehtimaan vastaanottamansa työkohteen käytöstä ja kunnossapidosta. Takuu-aikaa ei ollut eikä takuuajan vastinetta asetettu. Työn luovuttajan edustajana oli työnsuunnittelija Juha Kainulainen ja vastaanottajan edustajana työnjohtaja Teijo Mäkinen.³²⁰

Viherin silta pääsi vielä osalliseksi Keski-Suomen ympäristökeskuksen YTY 2000-projektista toukokuussa 2005. Silloin sen puuosat käsiteltiin toistamiseen rautasulfaattiliuoksella. Se toimii puun suoja-aineena, ja vanhentaa puun ulko-olemuksen nopeammin.³²¹ Työn suunnittelijana toimi jälleen Juha Kainulainen, ja se toteutettiin ajalla 3.5.-25.5.2005. Työn työllistävä vaikutus oli 13 henkilötyöpäivää, ja työntekijöinä Asko Tonteri, Reijo Jokinen ja Kari Suomela. Työn kustannukset olivat yhteensä 1237,14 euroa.³²²

Silta oli näin ollen pyritty mahdollisimman tarkasti palauttamaan alkuperäisen kaltaiseksi. Puuosat käsiteltiin tervalla, sen sijaan että olisi käytetty uudenaikaisia puunkyllästysaineita. Sillan palautuminen kevyen liikenteen käyttöön mahdollisti sen, että alkuperäiset hevosliikenteelle tehdyt kaiteet

³¹⁹ Ramsay 1895, 185.

³²⁰ Keski-Suomen ympäristökeskus, YTY-työnä toteutetun työn luovutustilaisuuden pöytäkirja, Viherin museosilta, 14.10.2003.

³²¹ Juha Kainulaisen tiedonanto 14.4.2008.

³²² Keski-Suomen Ympäristökeskus, YTY 2000, Vuosiraportti 2005, Joutsa.

saatettiin palauttaa ja autoliikenteelle rakennetut purkaa. Myös koolauksen harventaminen kevyen liikenteen mukaiseksi mahdollisti entisten hyväkuntoisten puurakenteiden käyttämisen. Tämänkaltaista säilyttävää ja palauttavaa korjausta käytetään kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden, suojeltujen tai suojeltavaksi aiottujen kohteiden korjauksissa. Nykyaikaistavia muutoksia ei saa tehdä, ja aiemmat, kohteen tyyliin kuulumattomat piirteet poistetaan tarvittaessa ja rakenteet palautetaan alkuperäiseen asuunsa. Entisiä rakennusosia käytetään mallina uusia valmistettaessa.³²³

Tiehallinnon perinnetyön käsikirjassa luetellaan museokohteiden hoitoa koskevia säädöksiä ja ohjeita. Museokohteet tulee säilyttää museointihetken asussa. Kohteisiin ei saa tehdä muutoksia, ellei liikenneturvallisuus tai kohteen säilyvyys sitä erityisesti vaadi. Myös hoitomateriaalien ja –menetelmien tulee olla alkuperäisiä vastaavia, jolloin esimerkiksi puusiltoja entisöitäessä ei käytetä painekyllästettyä puuta. Liikenneturvallisuus, rakennustekniikka, liikenteen sujuvuus, kohteen säilymisen turvaaminen ja materiaalien saatavuus voivat aiheuttaa museokohteisiin muutoksia. Välttämättömiä toimenpiteitä saa tehdä. Näitä ovat esimerkiksi liikenneturvallisuuden parantaminen kuten siltakaiteiden uusiminen ja valaisinpylväiden asentaminen, kunnossapitotoimenpiteet, museokohteen hyödyntämisen edistäminen esimerkiksi levikkeen rakentaminen museotielle ja museokohteen säilymisen turvaaminen. Korvaavia materiaaleja käytetään harkinnan mukaan, mikäli alkuperäisiä ei ole saatavissa. Muutokset harkitaan ja suunnitellaan tapauskohtaisesti. Muutoksia pohtivat yhteistyössä perinneyhdyshenkilöt, perinnepäällikkö, suunnittelijat ja perinneasiantuntijat. Muutokset tehdään kohteen alkuperäistä luonnetta muuttamatta. Ennen muutostöitä sovitaan tavoitekuntotasosta ja menetelmistä: konservoinnista, restauroinnista tai entisöinnistä.³²⁴

Viherin sillan korjaukset olivat perusteltuja siksi, että uudet korjaukset pohjautuivat alkuperäisiin siltasuunnitelmiin ja -piirustuksiin. Koska silta ei enää palvellut moottoriajoneuvoliikennettä, oli aiheellista poistaa vuonna 1944 tehdyt muokkaukset.³²⁵ Silloisten muokkausten seurauksena kannen rakenne oli muuttunut niin, että vesi valui tukirakenteisiin, mikä oli johtanut niiden lahoamiseen. Sillalle johtava tie oli ennen tien muokkausta molemmin puolin siltaa laskeva, minkä johdosta sadevesi valui sillalle ja jäi siihen. Nyt tehdyissä korjauksissa ja tien muokkauksessa varmistettiin, että veden valuminen sillalle estyi.

³²³ Keski-suomalaisen kulttuuriympäristön hoitaminen 1984, 50.

³²⁴ Liimatainen 2003, 16-17.

³²⁵ Katso luku 4.2. Siltaa kunnostetaan lisääntyneen autoliikenteen vaatimuksille.

Tiemuseokohteet poikkeavat muista tavanomaisemmista museoesineistä siinä, että ne ovat jatkuvasa käytössä. Ehdoton edellytys onkin siltojen ja teiden säilyttäminen liikennöitävässä kunnossa, minkä vuoksi niitä on toisinaan jouduttu museollisesti muuttamaan ja joustamaan kohteen alkuperäisasusta. Koska kohteet poikkeavat nykyisistä silloista ja teistä, joihin liikkujat ovat tottuneet, niiden liikenneturvallisuuteen kiinnitetään erityisesti huomiota.³²⁶ Viherin sillan viimeisin kunnostus sen ollessa museosiltana toteutettiin yhteistyössä usean eri alan asiantuntijan kanssa. Tämä osoittautui onnistuneeksi ratkaisuksi. Sillan omistaja, Joutsan kunta, varmisti rahoituksen projektin kautta. Keski-Suomen tiepiiri, jonka alueella silta sijaitsee ja joka hoitaa tiestöä sillan molemmin puolin, antoi teknistä asiantuntemusta sillan kunnostukseen. Keski-Suomen ympäristökeskus toteutti korjauksen Euroopan sosiaalirahaston YTY-projektin avulla, ja sen asiantuntemuksen kautta otettiin huomioon sillan ympäristölliset ja maisemalliset puolet. Keski-Suomen museo oli mukana arvioimassa korjauksen toteutumista museokohteiden suojelun periaatteiden mukaisesti. Jonkin asiantuntija-alueen jäädessä syrjään olisi korjauksen lopputulos saattanut olla huomattavasti erilainen, tai se olisi jäänyt kokonaan toteutumatta.

7.3 Viherin silta virkistyskäytössä

Vuonna 2002 Joutsassa toteutettiin hankkeen Meidän Miljöö - maisema-arvojen esiselvitys. Sen tarkoituksena oli selvittää kuntalaisten maisemaan ja miljööseen liittyviä arvostuksia ja tarpeita, joiden pohjalta voitaisiin koota kokonaisvaltainen miljööstrategia. Perustana oli kerätä yhteen tietoa kunnan ja sen kylien maiseman ja maisema-arvostusten silloisesta tilasta, tulevaisuuden odotuksista sekä kunnostustarpeista. Tulosten pohjalta oli tarkoitus työstää erillisiä jatkohankkeita sopivia rahoituskanavia hyödyntäen. Viherin sillan rahoitus oli jo sidottu YTY-projektiin. Hankkeeseen sisältyvät asiakaskyselyt kertovat kuntalaisten suhtautumisesta Viherin siltaan maisemallisesti arvokkaana kohteena. Hankkeen toteutusta varten Joutsa oli jaettu viiteen kyläalueeseen, joista Viherin koski sisältyi Uimaniemen alueeseen. Kyselyssä Viherin vanha silta mainittiin yhtenä alueen parhaista ja omaleimaisimmista sekä tärkeistä ja säilyttämisen arvoisista kohteista. Silta nähtiin yhdeksi Uimaniemen seudun kulttuurihistoriallisesti merkittävimmistä yksittäiskohteista.³²⁷

³²⁶ Liimatainen 2003, 17.

³²⁷ Meidän Miljöö 2003, 4-5, 83-84.

Kylämaiseman hoitokohteena sillan ympäristöön esitettiin tehtäväksi myös puuston raivausta. Tätä perusteltiin sillä, että Pertunmaantiellä Viherinkoskea ylitettäessä sillan molemmilla puolilla avautuvat vesistö näkymät ja sen pohjoispuolella oleva vanha silta vilahtavat liian nopeasti ohi. Maantietä avautuvien vesistö näkymien korostamiseksi sillan pielistä olisi raivattava ja harvennettava puustoa kosken molemmilta puolilta. Erityisesti pohjoispuolella olisi harvennustarvetta, koska museosilta sijaitsi sillä puolen. Myös sillanpielissä, paikoitusalueen grillikodan ympärillä ja ylipäänsä museosillan lähistöllä kasvavaa rantapuustoa tulisi harventaa, jotta silta ja sitä ympäröivä vesimaisema rantakivikkoineen ja -kallioineen saataisiin paremmin esille. Kunnostuksen yhteydessä olisi myös museosillan paikoitusaluetta laajennettava tai korvattava se hyvin varustetulla levähdysalueella.³²⁸

Viherinkoski on myös suosittu kalastuskohde. Se kuuluu Suonteen kalastusalueeseen, jonka lupalueen pinta-ala on lähes 20 000 hehtaaria. Viherinkoski on erityiskalastuskohde, joten sinne vaaditaan oma kalastuslupansa.³²⁹ Asianharrastajat kuvailevat Viherinkoskea tutuin termein kertoessaan Viherinkosken vanhan tunnelmallisen sillan olevan hyvä "asentokalojen" tähytyspaikka kirkkaan veden ansiosta. Kokonaisuudessaan Viherinkosken kalastusalue koostuu kahdesta koskesta ja niiden välisestä suvannosta. Yhteensä kohteella on pituutta noin 100 metriä. Sen ylitse kuvaillaan johtavan idyllisen sillan, joka mainitaan jo nähtävyytenä sinänsä. Myös telttailu kosken rannalla on mahdollista, sillä siellä on nuotiopaikka laavuineen. Koskessa kalastetaan pääasiassa kirjolohta ja järvi- taimenta, jonkin verran saadaan myös harjusta. Viherinkoski on yksi harvoista kaakkoisen Keski-Suomen koskikalastuskohteista. Tästä ja kosken lyhydestä johtuen sillalla on ajoittain jopa tungosta, minkä vuoksi rauhaa hakevien alan harrastajien neuvotaan saapuvan paikalle sesonkien ulkopuolella tai öisin.³³⁰

Kalastajat olivat eräs niistä harvoista ryhmistä, joita Viherin sillan kunnostus ei miellyttänyt sen ollessa täydessä käynnissä kalastusaikaan. Fishing.fi uutisoi vuonna 2003 internet-sivullaan, kuinka Viherinkoski on ollut muutosten kourissa viime vuosina. Edellisessä 2002 kalastuksen oli sekoittanut kosken ylittänyt vesijohtotyömaa sekä kosken kunnostus. Kesällä 2003 häiriötä aiheuttaisivat museosillan kunnostus, joka ei ollutkaan toteutunut alkuperäisten suunnitelmien mukaan samaan

³²⁸ Meidän miljöö 203, 76, 79.

³²⁹ Keski-Suomen kalastuspaikkaopas ja Päijänteen viehekalastuslupa 2008-2009.

³³⁰ http://www.kalapaikka.net/1id_3273_iid_11554_1_s.asp, 23.4.2008.

aikaan vesijohtotyömaan kanssa, vaan hankaloittaisi jo toisen kesän kalastusta. Vuonna 2003 koskeen ei tehty istutuksia häiriöiden vuoksi.³³¹

8. Päätäntö

Viherin siltaa rakennettaessa Suomessa pyrittiin aktiivisesti parantamaan liikenneyhteyksiä erityisesti maantieliikenteen osalta. Silta oli merkittävä paikallisliikenteelle Joutsan seudulla. Sillan rakentaminen oli osana Joutsa-Mäntyharju -tien rakentamista, joka oli pitkään ollut joutsalaisten toiveena. Rakennustyöt aloitettiin vuonna 1887 joutsalaisten suorittaessa tientekovelvollisuuttaan Joutsan kirkonkylän ja Ruorasmäen välisellä tieosuudella. Joutsalaisten erityisenä tarpeena tieyhteyden saamiseksi Mäntyharjulle oli pääsy Savon junaradalle. Sen suunnittelu oli alkanut 1880-luvulla, ja rata Kouvolasta Kuopioon valmistui vuoteen 1890 tultaessa. Teitä rakennettiin alun perin usein miten talouden ja kaupan tarpeisiin, niin myös Joutsassa. Seudun meijeri- ja karjatalous kasvoivat 1800-luvulla, ja nopeasti pilaantuvat maitotuotteet oli saatava liikkeelle ja markkinoille mahdollisimman pian. Myös pitäjän käsityö ja kauppa virkistyivät elinkeinovapauden myötä, minkä edellytyksenä olivat toimivat liikenneyhteydet. Viherin silta paransi myös päivittäistä kulkemista pitäjän itä- ja eteläosista Joutsan kirkolle.

Puusta rakennettu Viherin silta vaati säännöllisiä kunnostuksia. Vuoteen 1921 asti korjauksista vastasivat pitäjän manttaali-talonpojat, jotka toimittivat huutokauppoja korjauksien teettämisestä urakalla. Koska kunnossapito oli suhteellisen suunnittelematonta, toteutuivat korjaukset usein viime hetkillä kuten sillan kaiteiden jo pudottua tai kansirakenteen osin lahottua. Korjauksia teettäneillä henkilöillä nähdään usein olevan jonkinasteinen sidos siltaan, minkä vuoksi käyttökelpoinen silta palveli heidän omia etuja.

Vuonna 1921 voimaan astuneen tielain mukaan yleisten teiden ja siltojen kunnossapito siirtyi valtiolle. Sillat tuli luovuttaa hyvässä kunnossa, ja niillä toimitettiin kuntotarkastuksia. Alunperin hevosliikenteelle rakennettuja siltoja ei kuitenkaan vaadittu muutettavaksi moottoriajoneuvoliikenteelle soveltuviksi, vaikka painonormit tarkastettiin. Uudessa laissa puusillat oli määritelty väliaikaisiksi rakenteiksi: tavoitteena oli ajan kuluessa korvata ne teräs-, kivi- ja betonisilloilla. Suhteellisen

³³¹ <http://fishing.fi/kuvaus.asp?kuvausid=2454&id=3273&iid=11554>, 23.4.2008.

hyväkuntoista Viherin silta kunnostettiin, ja myös sen kantavuuden laskettiin riittävän raskaammallekin liikenteelle. Uuden sillan rakentamista Viherinkoskelle esitettiin ensimmäisen kerran vuonna 1938. Vuonna 1939 alkaneet sotavuodet Suomessa kuitenkin johdattivat voimavarat muualle, ja jatkosodan päätyttyä vuonna 1944 Viherillä ensisijaista oli kunnostaa senhetkinen silta. Moottoriajoneuvoliikenne Suomessa kasvoi ja asetti uusia vaatimuksia teille ja silloille, ja myös Viherillä ehdotukset uuden sillan tarpeellisuudesta lisääntyivät. Useista siltatutkimuksista ja -arvioista huolimatta asian käsittely viipyi eri taholla useita vuosia kerrallaan, eikä näin johtanut todellisiin toimiin. Vanhaa siltaa kunnostettiin niin, että se säilyi ajettavassa kunnossa.

Lopulta Viherin silta alkoi Joutsa-Pertunmaa tieosuudella osoittautua ongelmakohdaksi, ja sillan molemminpuoliset mutkaiset tieosuudet vaarallisiksi. Lupa uuden sillan rakentamiseksi Viherinkoskelle saatiin vuonna 1967. Se avattiin liikenteelle vuonna 1971. Tällöin vanha silta olisi Vesioikeuden päätöksen mukaisesti tullut purkaa. Paikalliselta tasolta alkanut toiminta sillan säilyttämiseksi oli kuitenkin voimakasta, ja lopputuloksena Joutsan kunta otti vastatakseen sillan kunnossapidosta, jolloin Vesioikeus poisti päätöksestään sillan purkamista koskevan kohdan. Erääksi huomattavimmista syistä sillan säästämislle nousi sen matkailullinen merkitys. Silta nimettiin museosillaksi vuonna 1982, ja sen tehtävää virkistyskäytössä parannettiin 1980-luvulta lähtien rakentamalla alueelle pysähdyspaikka ja informaatio-katos. Viimeisimmät kunnostukset siltaan tehtiin vuosina 2003 ja 2005, ja se on nykyäänkin paikallisen matkailun kannalta suosittu kohde.

Mielenkiintoista on verrata sillan kunnossapitoa sen ollessa paikallisten vastuulla siihen, kun silta siirtyi valtion ylläpidettäväksi. Tällöin liikennöitävässä kunnossa pitäminen oli jo lakisääteistä, mutta näin myös päätösvalta oli kauempana sillan jokapäiväisiä käyttäjiä. Katsottaessa sillan vaiheita pitkällä jaksolla huomataan, että myöskään valtion vastuu sillasta ei taannut sillan jatkuvaan erinomaista kunnossapitoa. On myös havaittavissa, että esitykset sillan huonosta ja vaarallisesta kunnosta nousivat lähes aina paikallistasolta silloin, kun sillasta virallisesti huolehti joku muu. Sillan ollessa purku-uhan alla ainoana mahdollisuutena tielaitos esitti sillan säilyttämistä siinä tapauksessa, että kunta ottaisi vastatakseen sillasta. Tämä toteutui, ja vastuu sillasta siirtyi jälleen. Aktiivisin osapuoli siltaa kohdanneissa murroskohdissa näyttää olleen se, jonka vastuulla viimeiset päätökset eivät ole, vaan ratkaisujen tekemisestä voidaan painostaa toista osapuolta. Sillan kunnostus 2000-luvulla toteutui, kun se saatiin osaksi valtakunnallista tuettua projektia, jossa mukana oli useita eri tahoja. Liikennehistoriassa nähdään, että jo vanhastaan teiden ja siltojen rakentaminen on vaatinut eriasteisia tuuppauksia, vahvoja määräyksiä ja omien etujen täyttymistä toteutuakseen.

Viherin sillalla on merkitystä erityisesti paikallisesti, mutta sen vaiheissa on myös siirtymistä mikrota-
soltta makrotasolle. Ensin sillan rakentamisesta ja kunnossapidosta vastasivat paikalliset talon-
pojat ja kunnallislautakunta, sitten paikallinen tiemestari ja Keski-Suomen tiepiiri, jonka päätökset
ja toimet olivat sidoksissa tie- ja vesihallintoon ja vesioikeuteen, ja lopulta 2000-luvulla Viherin
silta oli osana EU:n kulttuuripolitiikkaa YTY-projektin kautta, jossa työllistettiin jälleen paikallisia
joutsalaisia.

Viherin sillan elinkaareissa nähdään myös eri ryhmien liikkuvuutta. Sillanrakennuksessa työnjohta-
jat olivat usein kierteleviä mestareita, jotka ohjasivat paikallista työmiehistä koostuvaa rakennus-
joukkoa. Päätökset uusista silloista ja teistä tekivät pitäjän päättäjät, jotka tarvitsivat parempia lii-
kenneyhteyksiä virka-asioidensa ja henkilökohtaisten tehtäviensä hoitamiseen. Päivittäiseen liikku-
miseen siltaa tarvitsivat paikalliset asukkaat, Joutsan kirkolle asioille tulevat pitäjäläiset, koululai-
set, lääkärin, postin ja pankin käyttäjät ja viljaa myllyille toimittavat talonpojat. Silta palveli laa-
jemmalle suuntautuvaa liikennettä tarvitsevia karja- ja maitotaloustuottajia, ja osin myös käsityöläi-
siä helpottamalla tavarankuljetusta ja asiakkaiden liikkumista. Sillan yli kuljettiin jalan, hevosella ja
polkupyörällä. Moottoriajoneuvot vähitellen syrjäyttivät hevosliikenteen, ja sillalla nähtiin henkilö-
autoja, kuorma-autoja, linja-autoja ja moottoripyöriä. Kun liikenne siirrettiin kulkemaan uuden sil-
lan kautta, vanhaa siltaa käyttämään nousi matkailijoiden ja sillan virkistyskäytöstä nauttivien ryh-
mä. Silta on pidetty kohde sekä paikallisten että seudulla liikkuvien ulkopaikkakuntalaisten keskuu-
dessa. Viherinkoski on koskikalastajien suosiossa, ja sen kautta kulkee myös melontareitti.

Viherin sillan jäädessä syrjään maantieltä sen olemassaolossa muuttuivat siis ennen kaikkea sen
käyttäjät. Sillan perimmäisin käyttötarkoitus säilyi ennallaan: se on kosken ylitystä varten rakennet-
tu apukeino. Nyt silta toimii kuitenkin puhtaasti matkailu- ja virkistyskäytössä. Silta on museokoh-
de, mutta poikkeaa totutusta museokohteen olemuksesta, sillä sen olemassaolon ehtona on sillan
säilyminen käytössä. Sillat eroavat museokohteen muista museoesineistä myös siinä, että niiden on
täytettävä turvallisuusvaatimukset, ja niinpä niihin on tehtävä kunnostuksia, joissa voidaan joskus
joutua joustamaan sillan alkuperäisestä teknisistä ratkaisuista.

Viherin sillan säilyttämiselle ja kohteen hoitamiseksi voidaan kuitenkin esittää keskeisiä tavoitteita.
Näitä ovat muun muassa ympäristölliset tavoitteet, historialliset tavoitteet ja rakennushistorialliset

tavoitteet.³³² Sillan viereen rakennettiin uusi tie ja tehtiin tienoikaisu, mutta vanha silta ja koskiympäristö haluttiin säilyttää ennallaan. Alueella tehtiin vesistönkunnostustöitä, mutta silloinkin pyrittiin turvaamaan alueen koskemattomuus muun muassa kasvillisuuden osalta. Alueelle rakennetut uudet kohteet, laavu ja infokatos, on pyritty sopeuttamaan ympäristöön. Ympäristöllisten tavoitteiden mukaan rakennetun ympäristön tulee olla sopusoinnussa luonnonympäristön kanssa. Mikäli ympäristöä muutetaan, tulee ottaa huomioon luonnon- ja perinteisen omaleimaisen kulttuuriympäristön asettamat ehdot.³³³

Viherin silta edustaa puusta ja kivistä rakennettua tukiansassiltaa, joka oli yleisin siltatyyppe siltojen rakentamisen kuullessa manttaaliin pannuille tientekovelvollisille. Puinen ansas oli eräs kokemusperäisen mitoituksen mukaan rakennettujen siltojen huippusaavutuksia. Puusilta on käsinkoskeltava jälki menneen ajan kirvesmiesten ammattitaidosta, kiertelevien mestareiden ja paikallisten asukkaiden yhteistyön tuotos. Tientekovelvollisten rakentaessa siltoja niiden kestävyyttä arvioitiin eri määrein kuin nykyään, ja oli luonnollista, että rakennettu silta palveli aikansa, kunnes romahti, jolloin paikalle rakennettiin uusi. Puusiltojen vaatimat tiheät kunnostukset tiedostettiin, ja joskus ne toteutettiin viime hetkessä. Tämä nähdään myös Viherin sillan vaiheissa, perusteltaessa korjaustarpeita vedottiin usein sen olevan jo liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisen heikossa kunnossa. Rakennushistoriallisten tavoitteiden mukaan rakennetussa ympäristössä tuli säilyttää kohteita, joilla on huomattavaa rakennusteknistä tai rakennustaiteellista merkitystä. Kohteet edustavat luonteenomaista ja tyyppillistä alueellista rakennustapaa, ovat osa laajemmasta rakennetun ympäristön kokonaisuudesta tai ovat merkittäviä eri sosiaaliryhmien rakennusperinteen ja vanhan rakennuskannan esimerkkejä.

Viherin silta sijoittuu tieliikennehistoriallisesti vaiheeseen, jolloin liikkuminen alkoi siirtyä vesiltä maalle. Tämä on liikennehistoriassa merkittävää, sillä se muutti sekä liikkumisen muotoja että liikenneväyliä. Jalan, hevosella ja veneillä oli Suomessa kuljettu talviteitä, vesireittejä ja polkuja vuosisatojen ajan. Moottoriajoneuvot yleistyivät vasta 1950-luvulla, joten ne ovat suhteellisen uusi ilmiö. Viherin sillan elinkaareen asettuu myös siirtyminen hevosliikenteestä moottoriajoneuvoliikenteeseen. Viherin silta rakennettiin hevos- ja kevyenliikenteen tarpeisiin, ja autojen yleistyessä sillalle asetettiin uusia vaatimuksia kantavuuden ja turvallisuuden suhteen. Tehdyt muutokset jättivät

³³² Keskisuomalaisen kulttuuriympäristön hoitaminen 1984, 30.

³³³ Keskisuomalaisen kulttuuriympäristön hoitaminen 1984, 30.

jälkensä sillan rakenteeseen muun muassa uuden kaidemallin kautta. Lopulta silta ei enää kyennyt täyttämään kasvaneen liikenteen vaatimuksia, ja sen yli kulkenut liikenne johdettiin kulkemaan vie-reen rakennetun uuden sillan kautta. Liikenteellisesti tarpeettomana rakenteena se olisi määräysten mukaan ollut purettava, kuten moni muu vastaavassa tilanteessa ollut silta. Se oli kuitenkin tullut kiinteäksi osaksi koskiympäristöä, ja sen merkitys maisemassa tiedostettiin onneksi ennen kuin oli liian myöhäistä. Jo ennen kuin silta nimettiin museosillaksi, se säästyi vapaaehtoisen säilyttämisen ansiosta. Paikallisten kotiseutumiesten aloitteesta Joutsan kunta lopulta lunasti sillan itselleen, ja otti vastatakseen sen kunnossapidosta. Silta on näin ollen säilynyt elävänä jälkeenä kahdesta liikku- misen muodoissa tapahtuneesta muutoksesta: vesiltä maalle siirryttäessä ja Suomen tieverkkoa täy- dennettäessä, ja siirryttäessä hevosliikenteestä moottoriajoneuvoliikenteeseen.

Historiallisten tavoitteiden perusteella rakennetussa ympäristössä tulee säilyttää kohteita, jotka ovat kylän, pitäjän, maakunnan tai valtakunnan kannalta historiallisesti merkittäviä. Viherin sillalla on ennen kaikkea paikallista merkitystä. Sen rakentamisen myötä saatiin yhteys Pertunmaan suuntaan ja erityisesti Mäntyharjulle junaradan varteen, mikä avasi Joutsan alueelle uusia liikenneyhteyksiä. Talouden kasvulle tämä oli välttämätöntä.³³⁴ Viherin sillalla on myös ympäristöllistä merkitystä. Sillalla on yhteys paikalliseen historiaan, tapahtumiin ja henkilöihin, jotka ovat suunnitelleet, raken- taneet ja käyttäneet sitä. Vuosikymmenten kuluessa silta on tullut kiinteäksi osaksi maisemaa, mikä koetaan tuttuna ja turvallisenä. Tässä sen merkitys on ehkä parhaimmillaan.

³³⁴ Teoksen "Keskisuomalaisen kulttuuriympäristön hoitaminen" mukaan rakennetun kohteen merkitys on suurempi, jos sen vaiheisiin liittyy merkkihenkilö tai muuta historiaa tai jos se edustaa arvokasta rakennusperinnettä tai -taidetta. Tämä ei kuitenkaan päde mikrohistoriallisen näkökulmasta katsoen, sillä sen mukaan sillan paikallinen tarkoitus ja sen merkitys jokapäiväisen liikenteen kannalta on tärkeää. Keskisuomalaisen kulttuuriympäristön hoitaminen 1984, 30.

Viherin silta vuosina 1887-2005

- 1887 Päätös Viherin sillan rakentamisesta huutokaupalla.
Silta-aukkoja kavennetaan.
Sillan alus perataan.
- 1888 Silta tervataan.
- 1894 Sillan kantta kunnostetaan.
- 1898 Sillan kaiteita kunnostetaan.
- 1900 Sillan kaiteita ja kantta kunnostetaan.
- 1904 Sillan kantta kunnostetaan.
- 1911 Sillan kantta kunnostetaan.
- 1917 Sillasta kunnossapidosta toimitetaan huutokauppa, tarjouksia ei hyväksytä.
- 1919 Tarjotaan kaiteiden kunnostus huutokaupalla.
- 1922 Silta siirtyy valtiolle. Uusitaan kantta ja kantavia rakenteita.
- 1938 Sillan kuntoa esitetään tarkastettavaksi. Ei johda korjauksiin.
- 1944 Kantta ja kaiteita uusitaan ja maatuet juotetaan betonilla.
- 1953 Vesistö tutkimus uutta siltaa varten.
- 1957 Sillantutkimus selvitys ja suunnitelma tienoikaisuun ja uuden sillan rakentamiseen.
Mikkelin lääninhallituksen välipäätös uuden sillan rakentamisen puolesta.
- 1958 Joutsan kunnan esitys uuden sillan välttämättömyydestä.
- 1960-
1972 Sillan purkutuomiota käsitellään. Uusi silta avataan liikenteelle 1971. Silta siirtyy Joutsan kunnalle.
- 1982 Silta valitaan museosillaksi.

- 1999 Suunnittelukokous sillan kunnostamisesta.
- 2003 Keski-Suomen ympäristökeskuksen toteuttama sillan tukirakenteiden, kannen ja kaiteiden kunnostus.
- 2005 Sillan puuosat käsitellään rautasulfaattiliuoksella.

LÄHTEET

Arkistolähteet

Joutsan kunnan arkisto

Kunnallislautakunnan kokousten pöytäkirjat.

Kunnanhallituksen pöytäkirjat.

Kunnanvaltuuston pöytäkirjat.

Manttaalirahaston menot ja tulot.

Kunnallismaksujen ylöskantoluettelo.

Kotiseutu- ja matkailulautakunta, lautakunnan pöytäkirjat, muita asiakirjoja, kirjeäljennöksiä, saapuneita kirjeitä, muistioita.

Keski-Suomen tiepiirin arkisto

V:76:9.

Siltojen tarkastuselotukset, vanhat A-Ö, Viherin silta.

Tiemestareiden päiväkirjat, Joutsan tiemestariipiiri.

Auto- ja tiemuseo Mobilian arkisto

Museotiet ja – sillat, Viherin silta.

Keski-Suomen ympäristökeskuksen arkisto

Kymen maanviljelysinsinööripiiri, N:o 11/20b

Vesistöselotus, Viherin silta.

YTY 2000 Keski-Suomi.

Kartat

Hermelinin kartasto 1798

Kansallisarkisto KA: Pitäjänkartat 3122:11, vuodelta 1845.

Kuninkaan kartasto 1778-1805

Riksarkivet RA: Kartor utan känd proviniens nr 472. Eric af Wetterstedt 1770.

RA: Lantmäteristyrelsens Leveranser 1850 nr 31:1. Pähr Kiellman och E. Tuhlinberg 1748-1749.

Suomen yleiskartta: E3, 1867/1890.

Em. kartat sijaitsevat digitaalisessa muodossa Jyväskylän yliopistossa historian ja etnologian laitoksella.

Kirjallisuus

Ahola 1968: Ahola, Marjatta, Kaupankäynti ja pankkitoiminta. Hartolan kirja. Pieksämäki 1968.

Alanen 1935: Alanen, Aulis J., Läpikulkuvesitie-kysymys Suomessa 1700-luvulla. Helsinki 1935.

Alanen 1969: Alanen, Aulis, Liikenne ja kulkuväylät vuoden 1860 jälkeen. Hämeen historia IV. Hämeenlinna 1969.

Alanko 1979: Alanko, Ilmari, Keski-Suomen tie- ja vesirakennuspiiri 1948-1978. Jyväskylä 1979.

Antila 1992: Antila, Kimmo, Nelostie Keski-Suomessa. Talvitiestä eurooppatieksi. Tiemuseon julkaisuja 6. Tielaitos. Jyväskylä 1992.

Aulio 2001: Aulio, Olli, Suuri retkeilykirja. Jyväskylä 2001.

Auvila 1999: Auvila, Sakari, Saimaan "vanhan kanavan" rahtiliikenne. Teoksessa Soraa, työtä, hevosia. Tielaitos. Edita. Helsinki 1999.

Avikainen 1976: Avikainen, Risto, Joutsan karjataloudesta ja meijeritoiminnasta. Joutsan kirja. Jyväskylä 1976.

Backman 1932: Backman, Harald, Vanhoja ja uusia maantiesiltoja. Tielehti 2/1932.

Borg 1983: Borg, Pekka, Luonnon ja maiseman hoidon opas. Porvoo 1983.

Generastatens Historia III 1899, Sveriges Krig 1808-1809.

Haapala 1989: Haapala, Pertti, Sosiaalhistoria. Johdatus tutkimukseen. Suomen historiallinen seura. Jyväskylä 1989.

Haavisto 1999: Haavisto, Timo, Riitelyä ja rasituksia - maanomistajat tienrakentajina. Teoksessa Soraa, työtä, hevosia. Tielaitos. Edita. Helsinki 1999.

Hautakoski 2007: Hautakoski, Maarit, Kirkollisen yhtenäiskulttuurin mureneminen Halsualla ja Vetelissä 1800-luvun jälkipuoliskolla. Suomen historian pro gradu -tutkielma Jyväskylän yliopistossa 2007.

Heinonen-Lahti 2001: Heinonen, Jouko ja Lahti, Markku, Museologian perusteet. Suomen museoliiton julkaisuja 49. Jyväskylä 2001.

Hirn - Markkanen 1987: Hirn, Sven, Markkanen, Erkki, Tuhansien järvien maa. Suomen matkailun historia. Jyväskylä 1987.

Hossola 1976: Hossola, Antti, Joutsan luonnonmaantieteellistä oloista. Joutsan kirja. Jyväskylä 1976.

Hyvärinen 1976: Hyvärinen, Jorma, Kuntakokousten aika 1866-1917. Joutsan kirja. Jyväskylä 1976.

Häkkinen 1997: Häkkinen, Tapani, Joutsan seudun ammattiautoilijat r.y. 50 vuotta. Jyväskylä 1997.

Härö 2007: Härö, Mikko, Perinteiden valtateillä. Suomen Museoliiton julkaisu 2/2007.

Juvelius 1928: Juvelius, Einar W., Sysmän pitäjän historia I-II. Lahti 1927.

Järvinen 1936: Järvinen, Kyösti, Liikenne ja kauppa. Suomen kulttuurihistoria IV. Jyväskylä 1936.

Kiiski 1976: Kiiski, Juho, Joutsan seurakunnan hallinnollinen ja hengellinen kehitys. Joutsan kirja. Jyväskylä 1976.

Keskisuomalaisen kulttuuriympäristön hoitaminen 1984: Tietoja ja ohjeita vanhan rakennuskannan säilyttäjäille. Jyväskylä 1984.

Kivikäs 2005: Kivikäs, Pekka, Kallio, maisema ja kalliomaalaus. Jyväskylä 2005.

Konttijärvi 1987: Konttijärvi, Eija, Pyhäjoen Eteläkylän Isonsillan historia. Keski-Pohjanmaan tie- ja vesirakennuspiiri. Ylivieska 1987.

Koskinen 1968: Koskinen, Hannu, Tie- ja tietoliikenneyhteydet, Hartolan kirja, Pieksämäki 1968.

Kujala 1979: Kujala, Matti, "75 jousalaista meijerivuotta" Joutsan osuusmeijeri 1903-1978. Joutsa 1979.

Kurkela 2007: Kurkela, Ilkka, Virransalmen silta. Historia- ja museokohdeselvitys. Mobilia, Tiehallinto. Kangasala 2007.

Laaksonen 2008: Laaksonen, Jouni, Vaeltajan opas. Helsinki 2008.

Laitinen 1997: Laitinen, Erkki, Reunasta reunaan - Keski-Suomen tiepiirin 50-vuotinen taival. Keski-Suomen teillä. Keski-Suomen tiepiiri 50 vuotta. Tiemuseon julkaisuja 16. Jyväskylä 1997.

Lamberg-Ojala-Eloranta 1997: Uusinstitutionalismi ja taloushistoria. Uusi institutionaalinen taloushistoria. Jyväskylä 1997.

Leskinen 1976: Leskinen, Juhani, Joutsalaista yhdistystoimintaa. Joutsan kirja. Jyväskylä 1976.

Liimatainen 2003: Liimatainen, Kirsi, Tiehallinnon perinnetyön käsikirja. Museokohteet, kokoelmat, näyttelyt ja tutkimus. Tiehallinto. Sisäisiä julkaisuja 2/2003. Helsinki 2003.

Masonen 1995: Tiet, liikenne ja historia. Teoksessa Pikeä, hikeä, autoja. Tielaitos. Edita. Helsinki 1995.

Matkasuuntia Suomessa I-V, 1890: Suomen Matkailija-yhdistys, Helsinki 1890.

Mauranen 1999a: Mauranen, Tapani, Puuta, heinää, hevosia. Teoksessa Maata, jättä, kulkijoita. Tielaitos. Edita. Helsinki 1999

Mauranen 1999b: Mauranen, Tapani, Tuotannon tarpeet. Teoksessa Soraa, työtä ja hevosia. Tielaitos. Edita. Helsinki 1999.

Meidän Miljöö 2003: Meidän miljöö - maisema-arvojen esiselvitys Joutsassa. Joutsa 2003.

Musikka 1976: Musikka, Matti, Joutsan väestöllisistä ja sosiaalisista oloista kappeliseurakunnan ajoilta nykypäiviin. Joutsan kirja. Jyväskylä 1976.

Myllykylä 1986: Myllykylä, Turkka, Matkailun alkuvaiheita Suomessa. Tie yhdistää. Tiemuseon julkaisuja 2. Valtion painatuskeskus 1986.

Nenonen 1999a : Nenonen, Marko, Tien synty. Teoksessa Maata, jäätä, kulkijoita. Tielaitos. Edita. Helsinki 1999.

Nenonen 1999b: Nenonen, Marko, Maitse vai vesitse - kulkemisen peruskysymys 1550-1800 Teoksessa Maata, jäätä, kulkijoita. Tielaitos. Edita. Helsinki 1999.

Nenonen 1999c: : Nenonen, Marko, Vesiltä pyörille: Suuret maantiet 1550-1800. Teoksessa Maata, jäätä, kulkijoita. Tielaitos, Edita. Helsinki 1999.

Oinonen 1999: Oinonen, Jukka, Vuoden 1883 tieasetus - kahdenkymmenen vuoden kädenvääntö. Teoksessa Soraa, työtä ja hevosia. Tielaitos. Edita. Helsinki 1999.

Palsanen 1932: Palsanen, Urho, Sillanrakennuksen oppikirja alempaa teknillistä opetusta varten. Helsinki 1932.

Peltonen 1999: Peltonen, Matti, Mikrohistoriasta. Tampere 1999.

Pihlman 2007: Pihlman, Sirkka, Museo ja ympäristö. Museologia tänään. Toimittanut Kinanen, Pauliina. Suomen museoliiton julkaisuja 57. Jyväskylä 2007.

Pitkälä 1976: Pitkälä, Aulis, Vanhaa ja uutta teollisuustoimintaa Joutsassa. Joutsan kirja. Jyväskylä 1976.

Puolanne 1965: Puolanne, A., Maantiesiltojen rakentamisesta maassamme. Tie ja vesi 1/1956.

Päärnilä 1976: Päärnilä, Ossi, Kirkkoveneitä ja höyrylaivoja. Joutsan kirja. Jyväskylä 1976.

Rahkila 1976: Rahkila, Pentti, Joutsan kansakoulut. Joutsan kirja. Jyväskylä 1976.

Rahkonen 1965: Rahkonen, Ossi, Tieliikenteen kehitys vv. 1900-1975. Tielehti N:o 5, 1965.

Ramsay 1895: Ramsay, August, Suomi. Matkaopas. Käytännöllinen käsikirja. Kuopiossa 1895.

Rosenberg 1974: Rosenberg, Antti, Elinkeinot nälkävuosista toiseen maailmansotaan. Hämeen historia IV. Hämeenlinna 1974.

Sillantarkastuskäsikirja 2004: Sillantarkastuskäsikirja. Suunnittelu- ja toteutusvaiheen ohjaus. Tiehallinto. Helsinki 2004.

Sillantarkastusohje 2004: Sillantarkastusohje. Suunnittelu- ja toteutusvaiheen ohjaus. Tiehallinto. Helsinki 2004.

Siltojemme historia 2004: Siltojemme historia. History of Finnish Bridges. Suomen Rakennusinsinöörien Liitto RIL. Keuruu 2004.

Soikkanen 1966: Soikkanen, Hannu, Kunnallinen itsehallinto - kansanvallan perusta. Maalaiskuntien itsehallinnon historia. Helsinki 1966.

Takala 1976: Takala, Pasi, Joutsan metsätalous 1800-luvun puolivälistä nykypäiviin. Joutsan kirja. Jyväskylä 1976.

Tien kunnossapito 1976: Tien kunnossapito. Tie- ja vesirakennuslaitos. Kajaani 1976.

Uimaniemi - Laitjärvi - Vehmaa. Joutsalaista kylähistoriaa. Saarijärvi 2005.

Uosukainen 1985: Uosukainen, Kyösti, Joutsan. Jyväskylä 1985.

Valkonen 1976: Valkonen, Paavo, Kalastus ja metsästys. Joutsan kirja. Jyväskylä 1976.

Vesanen 1976: Vesanen, Pentti, Liikenne ja tiedonvälitys. Joutsan kirja. Jyväskylä 1976.

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

Vilkuna 2007: Vilkuna, Janne, Yhteinen kulttuuriperintömme. Museologia tänään. Toimittanut Kinanen, Pauliina. Suomen museoliiton julkaisuja 57. Jyväskylä 2007.

Wegelius 1899: Wegelius, Hannes, Keski-Suomi: matkaopas. Toim. S.M.Y. Jyväskylän haaraosasto. Jyväskylä 1899.

Zidbäck 1887: Zidbäck, John, Teknillinen käsikirja teollisuuskoulujen oppilaille, työ- ja rakennusmestareille, koneenkäyttäjille y.m. Helsinki 1887.

Muut painetut lähteet

Keski-Suomen kalastuspaikkaopas ja Päijänteen viehekalastuslupa 2008-2009

Keski-Suomen ympäristökeskus YTY 2000 Keski-Suomi –esite

Sanomalehdet

Itä-Päijänne 18.9.1970.

Joutsan Seutu 10.12.1971.

Joutsan Seutu 26.1.1972.

Joutsan Seutu 25.6.2003.

Joutsan Seutu 12.10.2003

Haastattelut

Liisa Bergius ja Soili Katko 8.2.2008

Antero Kuitunen 28.1.2008, 25.4.2008

Tapio Ruohtula 27.1.2008

Rismo Virpimaa 17.3.2008

Internet-lähteet

http://www.kalapaikka.net/lid_3273_iid_11554_1_s.asp, 23.4.2008.

<http://fishing.fi/kuvaus.asp?kuvausid=2454&id=3273&iid=11554>, 23.4.2008.

www.mobilia.fi

<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=289221&lan=fi&clan=fi>, 5.9.2008.