

Eija Konttijärvi

Pyhäjoen Etelänkylän isonsillan historia

Keski-Pohjanmaan tie- ja vesirakennuspiiri 1987



Eija Konttijärvi

Pyhäjoen Etelänkylän isonsillan historia

Keski-Pohjanmaan tie- ja vesirakennuspiiri 1987

Tiehallinto

Helsinki 2009

Kansikuva: Etelänkylän isosilta Pyhäjoella

Verkkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/sillat)

Julkaisun tämä painos on saatavissa vain internetistä.
Ensimmäinen painos ilmestyi vuonna 1987 painotuotteena.

TIEHALLINTO
Keskushallinto
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelin 0204 22 11

ESIPUHE

Keski-Pohjanmaan tie- ja vesirakennuspiirin perustamisvaiheessa vuonna 1962 Oulun tie- ja vesirakennuspiiri aloitti valtatie n:o 8 oikaisemisen ja uusien siltojen rakentamisen Pyhäjoen kirkonkylän kohdalla. Silloisen käytännön mukaan uudella sillalla korvattiin pääsääntöisesti vanhat, heikkokuntoiset ja kalliita hoitokustannuksia vaativat sillat, jotka yleensä purettiin. Tänään voimme todeta, että oli onni, ettei Pyhäjoen vanhojen siltojen purkamista toteutettu uusien siltojen valmistuttua.

Tiemuseotoiminnan käynnistyttyä tie- ja vesirakennushallitus pyysi tie- ja vesirakennuspiirejä tekemään esityksen mm. tiemuseokohteiksi soveltuvista silloista. Keski-Pohjanmaan tie- ja vesirakennuspiiri esitti 21.1.1980 Etelänkylän isonsillan nimeämistä tiemuseokohteeksi. Perusteluna piiri mainitsi, että Etelänkylän isosilta on entinen valtatie silta, joka on rakennettu vuonna 1837. Silta on puhdastyypinen ponsiansasilta. Tiemuseotoimikunnan kokouksessa 6.1.1982 Etelänkylän isosilta päätettiin valita tiemuseokohteeksi. Nimetyistä museokohteista tuli selvittää niiden historia. Piirin arkistossa vanhin tieto oli vuodelta 1929. Silloinen tiemestari Maunu Lundman (Lai-kari) oli siltaa tarkastellessaan todennut kansirakenteista: "Onpa niin laho, että seipäällä alas kolistelee".

Piiri esitti vuonna 1984 työvoimaministeriölle opiskelijoiden palkkaukseen tarkoitetun määrärahan myöntämistä Etelänkylän isonsillan historian selvittämiseksi. Em. määrärahan perusteella Oulun yliopistossa opiskeleva fil.yo Eija Konttijärvi Rovaniemeltä otti tehtävän vastaan ja suoritti varsin laajan tutkimustyön, jonka pohjalta tämä historiikki on painettu. Tutkimustyön yhteydessä jäi

epävarmaksi, onko sillassa vielä alkuperäisiä puuosia.

Tämän vuoden aikana Joensuun yliopiston dendrokronologian laboratorio on selvittänyt sillan puurakenteiden iän. Dendrokronologian menetelmin puun kaatoaika voidaan selvittää vuoden tarkkuudella. Tutkimusten perusteella todettiin, että sillan kantavat rakenteet ovat pääosiltaan alkuperäiset. Vanhimmat hirret on kaadettu talvella 1834-35. Fil.yo Paavo Autere Ylivieskasta on täydentänyt tätä historiikkia uuden tiedon sekä valokuvien osalta.

Haluan tässä yhteydessä kiittää edellä mainittuja henkilöitä, TVH:n museonjohtaja Leena Sälejoki-Hiekkasta, sekä Pyhäjoen kuntaa, Valtionarkistoa ja muita viranomaisia, jotka ovat avustaneet tutkimusmateriaalin hankkimisessa. Piirin ylitiemestari Aake Uusitalo on tiemuseon yhdyshenkilönä ohjannut sillan historiikin valmistamista, joten hänelle myös parhaat kiitokset! Toivon, että me ja tulevat sukupolvet voisimme säilyttää tämän Suomen vanhimman jäljellä olevan puusillan kunnioituksena esi-isillemme, jotka ovat tämän sillan suurella taidolla aikanaan rakentaneet.

Ylivieskassa 16. päivänä kesäkuuta 1987



*Eero Hintikka
Piiri-insinööri*

TOISEN PAINOKSEN ESIPUHE

Pyhäjoen Etelänkylän isonsillan historian julkaisi v. 1987 silloinen Keski-Pohjanmaan tie- ja vesirakennuspiiri. Teoksen painos on jo loppunut. Kun historialla on arvoa paitsi yleisen mielenkiinnon kannalta, myös siksi että sillan kunnostustoimenpiteitä taas (v. 2009) harkitaan, Tiehallinto julkaisee teoksesta tämän toisen painoksen.

Tämä pdf-julkaisu on tuotettu vuonna 1987 julkaistusta kirjasta, josta syystä kuvien laatu ei voi olla yhtä hyvä kuin alkuperäisessä painotuotteessa. Alkuperäisen julkaisun koko on A5.

Tämän painoksen liitteeksi on vielä otettu Etelänkylän isoasiltaa koskeva luku teoksesta Siltojemme historia (julkaistu v. 2004). Sitä voidaan pitää tiivistelmänä tästä tutkimuksesta, vaikka se onkin laadittu tästä selvityksestä riippumattomasti.

Toisena liitteenä on Tiehallinnon siltarekisteristä ote, joka sisältää tärkeimmät tekniset ja hallinnolliset tiedot helmikuulta 2009.

Helsingissä helmikuussa 2009

Tiehallinto
Asiantuntijapalvelut

Sisällys

sivu

1. Johdanto	6
2. Sillan rakennussuunnitelma	8
3. Sillan rakentamisesta päätetään	9
4. Etelänkylän isonsillan rakentaminen ja valmistuminen	15
5. Pohjankylän isonsillan valmistuminen	19
6. Etelänkylän isonsillan korjauksia ja hoitoa 1800-luvulla	20
7. Sillan korjauksia 1900-luvulla	21
8. Pyhäjoen uusien siltojen valmistuminen ja vanhojen siltojen käyttö ...	24
9. Etelänkylän isonsillan puurakenteiden iän määrittäminen	30
Kartat	31
Lähteet	33
Lähdeviitteet	34

LIITTEET

Liite 1 Etelänkylän isosilta, Pyhäjoki (historia lyhyesti)

Liite 2 Sillan perusraportti 02/2009 Tiehallinnon siltarekisteristä

1. Johdanto

Pyhäjokilaakson nykyisen asutuksen juuret palautuvat esihistorialliseen aikaan. Varhaisin kiinteä asutus Pyhäjoen suuseudulla on peräisin viimeistään 1300-luvun alusta. Vanhimmat kylät ovat Yppäri ja Pyhäjoki, joista Pyhäjoki jakaantui 1590-luvun lopulla Etelän- ja Pohjan- kylään.¹

Pyhäjoen merkitys liikenneväylänä oli jo keskiajalta lähtien merkittävä. Asutuksen lisääntyessä seuraavina vuosisatoina joen merkitys kasvoi edelleen. Tervan kuljetus, joka voimistui 1600-luvun puolivälistä lähtien, oli helppoa jokea myöten. Pyhäjoesta toivottiin 1700-luvulla ratkaisua koko valtakunnan liikennepulmille. Jokavuotiset, joen mataluudesta johtuneet kevättulvat, vaikeuttivat kylvötoiden aloittamista. Tilanteen parantamiseksi aloitettiin joenperkaushankkeet, joista talonpojat olivat innostuneita. Pohjanmaan joenperkaustöiden johtajaksi määrätyn Jaakob Steniuksen, "Koski-Jaakon", mielestä Pyhäjoki oli kanavoitava kulkuväyläksi. Perkaustöitä suoritettiinkin vv. 1762-63, mutta kun 1/5 oli saatu peratuksi, työt lopetettiin määrärahojen puutteessa.² Pyhäjokea perattiin myös vv. 1829-31 ja 1919-39.³

Suurten siltojen rakentaminen ja kunnossapito oli jo 1600-luvulla myös Pohjanmaan talonpoikien rasituksena. Joihinkin 1650-luvun alussa laadituissa kartoissa on sillat pikkujokien lisäksi myös Kala- ja Pyhäjokien yli.⁴ Kansa vihasi teiden ja siltojen kunnossapitoa, koska se vaati paljon taloudellisia uhrauksia.⁵ Silti siltavoudin virkaa pidettiin tärkeänä. Silta-

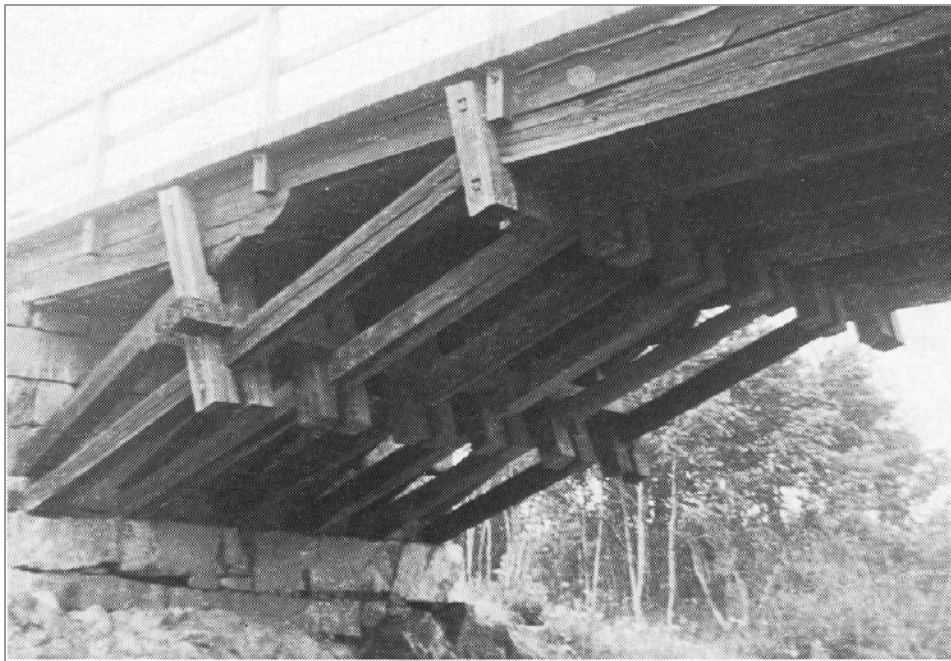
voudin tehtävänä oli siltojen ja teiden kunnan valvominen sekä korjaustöiden johtaminen. Ylin valvonta kuului nimismiehelle.⁶

Ruotsin vallan lopulle saakka sillat tehtiin ainoastaan puusta. Suurimmat sillat olivat kivitäytteisten hirsiarkkujen varaan rakennettuja yksinkertaisia palkkisilloja. 1700-luvun lopulla rakennettiin ensimmäiset kivisillat Suomeen.⁷ Autonomian aikakaudella (1809-1917) suurin osa silloista rakennettiin edelleen puusta, tosin pienet kivisillat yleistyivät. Tienpitovelvollisten rakentamat sillat olivat usein puutteellisia; perustuksia ei tehty, vaan hirsiarkut ja kivistä ladotut maatuet tehtiin suoraan maavaraan. Kehittyneimmät ansarakenteiset puusillat yleistyivät 1800-luvulla. Niitä on kahta päätyyppiä: tuki- eli ponsiansaat ja riippuansaat.⁸

Kyseessä oleva Pyhäjoen Etelänkylän isosilta, joka on valmistunut keväällä 1837, on todennäköisesti vanhin käytössä oleva puinen tukiansassilta Suomessa.⁹ Kalliolle perustettu silta on 77,5 metriä pitkä ja 5,8 metriä leveä. Silta on neli-aukkoinen kaksoistukiansassilta, jossa on kuusi kaksoistukiansasta kunkin aukon molemmin puolin. Välitukien kiilamaiset päät toimivat ylävirran puolella jäänsärkijöinä. Palkit on tuettu päistään kahdella vinotuella. Sillan maa- ja välituet ovat alkuperäiset ja tukiansaat ovat varmuudella viime vuosisadalta. Alkuperäisen kannen muodostivat poikkikannattajat ja kaksinkertainen kulutuslankutus. Sillan kaitteet ovat puiset.



Etelänkylän ison sillan nousupenkere ja sen kivinen tukimuri.



Kaksoistukiansaita Etelänkylän isossa sillassa.

Pyhäjoen Etelänkylän isosilta sijaitsee Pyhäjoen paikallistiellä n:o 18137, tienosalla Luoto - Etelänkylä, entisen Kok-

kola - Oulu valtatie n:o 8 osana. Silta on läheiseen tiehen nähden korkealla ja sen nousupenkereissä on kiviset tukimuurit.¹⁰

2. Sillan rakennussuunnitelmia

Salon kihlakunnan kruununvoudin siltojen katselmuspöytäkirjoissa mainitaan vuonna 1811 Etelänkylän "Norre Stora Bron", jonka molemmat päät on täytettävä." Vielä aikaisemmin mainitaan Pyhäjoen "Norra Bro".¹¹ Ilmeisesti kyseiset sillat olivat Etelän- ja Pohjankylän isojen puusiltojen edeltäjiä. Molemmat sillat tarkastettiin talvella 1818, jolloin esitettiin korjauksia varten materiaali- ja kustannusehdotukset. Tarveaineet kerättiin jokaiselta kihlakunnan seurakunnalta manttaalin mukaan. Kruununnimismies ja siltavouti F.F. Frosterus valvoi keräystä.¹² Siltojen korjauksista ei mainita asiakirjoissa enempää, vaan seuraavat maininnat silloista löytyvät vuoden 1832 pitäjänkokouksien pöytäkirjoista. Suurten jokisiltojen osakkaat Haapajärveltä*, Oulaisista, Merijärveltä ja Pyhäjoelta kokoontuivat tuolloin päättämään Etelän- ja Pohjankylän suurten jokisiltojen korjaamisesta. Korjausta varten oli kirkonrakennusmestari Kuorikoski antanut "kuluohdotuksen".¹³ Pohjankylän silta korjattiin talvella 1832,¹⁴ mutta Etelänkylän siltaa ei ilmeisesti korjattu, koska pöytäkirjoista ei löydy mainintaa korjauksesta. Suurten jokisiltojen osakkaat kokoontuivat jälleen seuraavana vuonna keskustelemaan siltojen uudelleenrakentamisesta.

* Haapajärvi-nimisenä kappelina 19.1.1863 asti, jolloin muutettiin Haapavesi-nimiseksi.

Entiset puusillat olivat niin heikkoja, että ne särkyisivät kevään tulvissa. Tarkoituksena oli rakentaa uudelleen puiselta perustalta Pohjankylän silta ja kunnostaa Etelänkylän silta niin, että sen yli voitaisiin turvallisesti kulkea vielä muutaman vuoden ajan. Pitäjänmiesten tehtäväksi annettiin siltapiirustuksen ja rakennusmestarin hankkiminen. Heidän täytyi myös jättää siltavouti Frosterukselle lista korjaukseen tarvittavista tarveaineista ja päiväläisistä joka talolta.¹⁵

Kuitenkin pitäjänkokouksessa 1.11.1833 päätettiin rakentaa seuraavana talvena Etelänkylän silta. Tätä varten piti jokaiselta koko manttaalilta kerätä yksi rupla. Salon kruununvouti G.A. Hårdh lähetti 15.11.1833 koskenperkausjohtokunnan Oulun piirin päällikölle F.A. Hällströmille siltojen katselmuskirjan, jossa Hårdh totesi Etelänkylän sillan pysyvien osien — kiviarkkujen, ponsi- ja niskahirsien — olevan niin rapistuneita ja lahoja, että silta pitäisi rakentaa uudelleen ennen seuraavaa kevättulvaa. Pohjankylän silta voisi kestää muutaman vuoden, mutta parempi olisi täyttää sillan silta-arkut kivillä seuraavana talvena. Siltatarkastuksen yhteydessä kruununvoudin kanssa olivat suorittaneet lautamiehet Michel Junnila ja Hans Törmälä Salon pitäjästä, talonpoika Matts Huikari Haapajärveltä, tilanomistajat emäkirkolta sekä seura-

kunnan toimeksiannosta maanmittari Anders Cajanus, tehdasmies Johan Hedman, talonpojat Fredrik Karjaluoto, Eric Erckilä, Thomas Pirkola, Jacob Halonen ja Henrik Heikkilä. Hårdh'n mielestä Etelänkylän silta täytyi rakentaa ensin, koska sitä ei voitu korjauksin saada kelvolliseen kuntoon.¹⁶

Everstiluutnantti Fredrik Aadolf Hällström (1787-1861) toimi vuodesta 1819 lähtien koskenperkausjohtokunnan töissä, aluksi Kokemäenjokialueen piirissä ja vuodesta 1824 lähtien Oulun piirissä. Hän suoritti suurenmoisen työn Suomen vesireittien puhdistuksessa ja kanavoimisessa, pääasiassa 1820-50 välisenä aikana. Hänen toimestaan tapahtui mm. kaikkien Etelä- ja Keskipohjanmaan jokien perkaus uittoväyliksi.¹⁷

Hällström teki matkan Pyhäjoelle tutkiakseen Etelän- ja Pohjankylän siltoja. Hänen mielestään Etelänkylän silta oli niin lahonnut, että se voisi hajota millä hetkellä hyvänsä eikä sitä näin ollen kannata korjata. Pohjankylän sillallakin hän havaitsi merkkejä kunnossapidon laiminlyömisestä. Hällströmin mielestä voitaisiin muutamilla puilla tukea vanhaa siltaa, jotta sitä voitaisiin käyttää sen aikaa, kunnes uusi silta olisi valmis. Hänen suunnitelmansa oli seuraava: vuonna 1835 laitettaisiin kaikki kiviarkut etelähaaralle ja 1836 pohjoishaaralle joessa,

1837 rakennettaisiin maantie siltojen välille, 1838 rakennettaisiin Etelänkylän silta ja 1839 Pohjankylän silta. Kaikkiaan siltojen rakentamiseen kuluisi aikaa neljä vuotta. Hällström lähetti siltoja varten lääninkanslialle piirustukset sekä kaksi kustannus- ja materiaaliehdotusta. Toinen ehdotus koski 7862 ruplaa ja 95 kopeekkaa maksavaa puusiltaa ja toinen 13 882 ruplaa ja 10 kopeekkaa maksavaa kiviarkkusiltaa. Hällström itse kannatti kiviarkkusiltaa, sillä sitä olisi tulevaisuudessa helpompi pitää kunnossa.

Hällströmin tarkoituksena oli tehdä sillan molemmat maa-arkut kivistä. Ne tulisivat maksamaan päiväläisten tekeminä 5514 ruplaa ja 60 kopeekkaa. Kiviarkkuja tehtäisiin kolme kappaletta ja niitä varten tarvittaisiin mm. neljä metriä pitkiä tukkeja, täytekiviä, kiilakiviä, paksuja rautapultteja sekä päiväläisiä tekemään työt. Tämä maksaisi kaikkiaan 3599 ruplaa ja 50 kopeekkaa. Itse siltarakennukseen tarvittaisiin 4268 ruplan edestä peikkoja, honkatukkeja, kuusiriukuja, lankkuja, nauvoja, pulttirautaa, tuohia, tervaa, punamultaa, valkoista maalia sekä kirvesmiehen päiväläisiä. Rakennusmestarin palkkioon sekä telineisiin ja yllättäviin menoihin varattaisiin 500 ruplaa (ks. kustannus- ja materiaaliehdotusta).¹⁸ Sillan kustannukset yhteensä 13.882 ruplaa ja 10 kopeekkaa.

3. Sillan rakentamisesta päätetään

Salon kihlakunnan talvikäräjillä 13. helmikuuta 1834 kokoontuivat kaikki Pyhäjoen, Haapajärven, Oulaisten ja Merijär-

ven suurten jokisiltojen osakkaat keskustellakseen Etelänkylän sillan rakentamisesta. Kruununnimies Sandman Ka-

lajoen aliselta alueelta vaati siltaosakkaiden osallistumista uuden sillan rakentamiseen Hällströmin piirustuksen sekä kustannus- ja materiaaliehdotuksen mukaan. Sandman kiinnitti huomiota sillan kestävyyteen ja kunnossapitoon tulevaisuudessa. Siltaosakkaat myönsivät kyllä Etelänkylän sillan huonon kunnon ja sen uudelleen rakentamisen tarpeen sekä kiviarkkurakenteen hyödyllisyyden tulevaisuudessa, mutta he torjuivat kiviarkkusillan kustannuksiltaan kalliina.

Useat perättäiset katovuodet olivat köyhdyttäneet siltaosakkaita eikä heillä näin ollen ollut varaa kalliiseen siltaan. Tästä huolimatta kihlakunnanoikeus puolsi Hällströmin siltaehdotusta, mutta päätti antaa asian Oulun ja Kajaanin läänin maaherran R.M. Lagerborgin ratkaistavaksi.¹⁹

Maaherra velvoitti kaikki Etelänkylän siltaosakkaat tekemään uuden harmaakiviarkkusillan vanhan sillan tilalle. Hän myönsi sillan rakentamiselle aikaa kaksi vuotta laskettuna 1. toukokuuta 1834 alkaen. Siltaosakkaiden velvollisuutena oli pitää kunnossa väliaikaista siltaa, joka piti rakentaa jäidenlähdon ja kevättulvien jälkeen itäänpäin vanhasta sillasta. Väliaikaisen sillan rakentaminen tapahtuisi telinepukkien avulla, joihin asetettaisiin vanhan sillan "vaasit" ja kansi. Maaherra ehdotti taitavan rakennusmestarin hankkimista johtamaan sillanrakennustyötä.²⁰

Yleisessä pitäjänkokouksessa 12. toukokuuta 1834 annettiin tiedoksi edellä mainittu maaherran päätös. Pitäjänmiehet olivat edelleen kielteisellä kannalla, mut-

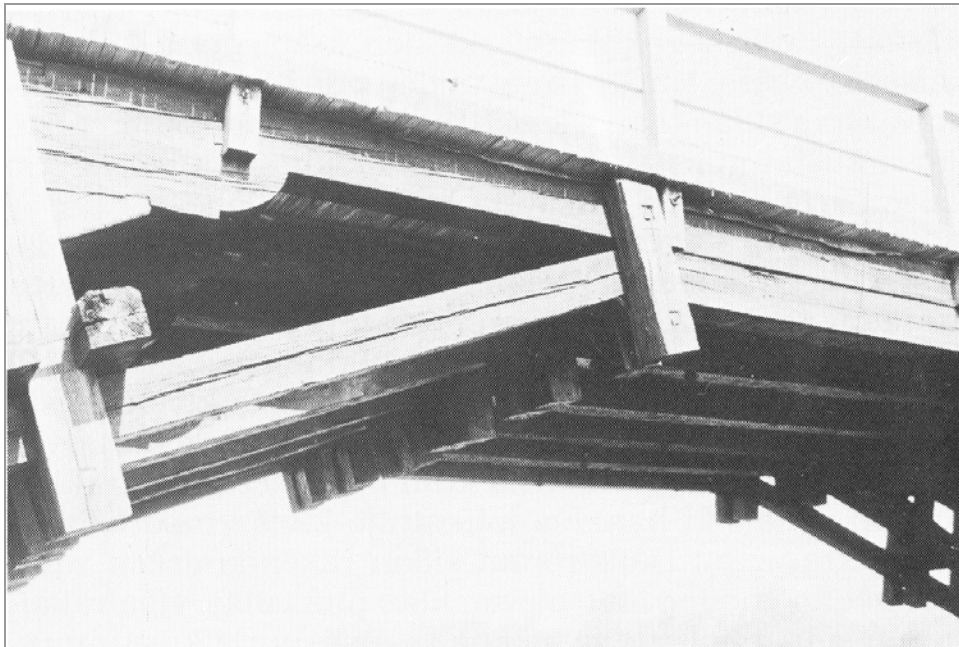
ta lupasivat sitä vastoin korjata kesällä vanhan sillan kuntoon seuraavaa talvea varten, jolloin he haluaisivat rakentaa uuden sillan puusta kevääksi. Pitäjänmiehet Jonas Friis Oulaisista, Olof Hiitola Merijärveltä, Jacob Pisilä, Pehr Vuoti ja Abraham Pokela emäseurakunnasta valtuuttivat talonpoika Matts Huikarin Haapajärveltä esittämään kaikkien puolesta alamaisen valituksen Hänen Keisarilliselle Majesteetilleen.²¹

Matts Huikari esitti valituksessaan syitä heidän kielteiseen suhtautumiseensa kiviarkkusillan. Katovuodet ja niistä johdettu hätä ja köyhyys olivat suurimpia syitä. Lisäksi Huikari epäili kiviarkkujen kestävyyttä savipohjaisessa joessa. Huikari anoi uuden puusillan rakentamista vanhan sillan tilalle, koska puusilta ei vaatisi niin rasittavia kustannuksia. Anomuksensa lopussa Huikari pyysi edes parin vuoden lykkäystä kiviarkkusillalle.²²

Maaherra Lagerborg totesi Hänen Keisarilliselle Majesteetilleen lähettämässään muistiossa, että tarvittavien raudan, nauhojen, lankkujen, tervan ja punamaalin hankinnan sekä rakennusmestarin palkkion vuoksi puusillan kulut nousisivat n. 2334 ruplaa, mutta kiviarkkusillan vain n. 2190 ruplaa. Lisäksi puusillan tekoon tarvittaisiin enemmän päiväläisiä kuin puuainetta. Kiviarkkusillan voitaisiin hankkia lohkottuja kiviä ympäristöstä. Maaherra arveli Hällströmin sillan rakentamiseen varatun neljän vuoden ajan olevan liian pitkä aika, sillä väliaikaisen sillan hoito tänä aikana vaatisi suuria kustannuksia.²³



Etelänkylän isonsillan välituet.



Etelänkylän isonsillan ponsi-1. tukiansaiden liitoksia.

Everstiluutnantti F.A. Hällströmin laatima kustannusehdotus harmaakiviarkkusiltaa varten. Sillan hinnaksi Hällström laski 13882 ruplaa ja 10 kopeekkaa.

Material och Kostnader. Förslag till ny Bro
byggväg öfver Gylhögsviken vid den Sjögården

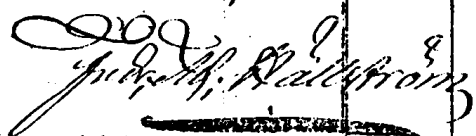
		Arbetes afgående	Arbetes kostnad
<u>1^{ste} s. Sandstiftarne af Sten</u>			
116	kub. Alnar Grundgröfning för norra Sandstiftan a' 16 Koppek.		11. 60.
14	s. 4 y ² Stenkar till underlag a' 1. 25.		20. "
374	kub. Alnar fildad Sten a' 2 Rub.		748. "
1026	kub. 2 ¹ / ₂ Sprängsten a' 1 Rub.		1026. "
2052	kub. 2 ¹ / ₂ Sprängsten utgjord a' 25 K.		513. "
2360	Dagsverken och uppgörelse Sandstiftarne a' 1 Rub. 25 Kop.		3200. "
			<u>5514. 60.</u>
<u>3^{de} s. Stenstiftan</u>			
94	s. 4 y ² långa Timmer Stenkar till Sandstiftarne, a' 1 Rub. 25 Kop.		120. "
175	kub. Alnar Gylhögsviken a' 25 Kop.		43. 75.
61	s. Dagsverken och timmer och fildad stiftarne a' 1 Rub. 25 Kop.		75. "
1116	kub. 2 ¹ / ₂ fildad Sten a' 2 Rub.		2232. "
6	s. Stenmyntan, 2 för tvär stiftan, a' 5 Rub.		30. "
15	s. 2 eller 6 s. 11 y ² långa 1 ² / ₂ tun håika järnbitlar, och fyllning med grus a' 5 Rub. 25 K. 25 K.		48. 75.
840	Dagsverken och uppgörelse dem a' 1. 25.		1050. "
			<u>3599. 50.</u>
Transport			9, 11 K. 10.

Transport, 9/11/10.

Chaspeniers

18	d.	12	Tuns Bjelkar	4 1/2 länge	4.80,	86.40
60	d.	d.	d.	5 1/2 länge	3.75,	225.
24	d.	d.	d.	3 1/2 länge	3.30,	79.20
12	d.	d.	d.	3 1/2 länge	2.50,	30.
48	d.	10	Tuns Bjelkar	4 1/2 länge	2.25,	108.
8	d.	d.	d.	3 1/2 länge	2.15,	17.20
48	d.	d.	d.	3 1/2 länge	2.00,	96.
64	d.	9	Tuns Bjelkar	4 1/2 länge	2.00,	128.
80	d.	8	Tuns Bjelkar	4 1/2 länge	1.75,	140.
68	d.	4	4 1/2 länge	från Höcker, rund		
		8	Tuns	allmanden	1.00,	40.00
80	d.	4	4 1/2 länge	transport	5.00,	40.
60	d.	3	Tuns Bjelkar	10 1/2 länge		
			allmanden	13.00,		838.
6	d.	1	Tuns	10 1/2 länge		
			allmanden	3.00,		30.
7000	d.	6	Tuns Bjelkar	1.00,		140.
1300	d.	4	Tuns	1.00,		13.50

Transport, 9/11/10.

	Tonnaförbruk 2088.50	9114.10
90 St. N: 2 Pulver till Skriftblad, samt med 1/2 Sack och 1/2 Kibbel och 1/2 Sack, 400.		
12 St. Hänggen till Järn och Järnmal, 511.		
3 Fingrar Napier a 6 Rubel, 18.		
8 Tunnor Järn a 6 Rubel 50 Kop, 52.		
4 Tunnor Sjölsta Krognytt a 15 Rubel, 60.		
6 St. Järn a 5 Rubel, 30.		
1,934 St. Timmermans Användaren a 1:25, 1562.50	4968.	
Byggnadsstämning afskred, 500.		
For Skattningar och oändliga handskr, 200.	500.	
	<u>Summa,</u> 13889.10	
Utleäring den 21 ^{de} Januari 1834.		
 J. H. Kallström		

Keisarillinen päätös Etelänkylän kiviarkkusillan rakentamisesta annettiin 14. lokakuuta 1834. Siinä velvoitettiin kaikki siltaosakkaat rakentamaan uusi silta harmaakiviarkuille Hällströmin piirustuksen ja siihen kuuluvien materiaali- ja kustannusehdotusten mukaan kahden

vuoden aikana 1. toukokuuta 1834 alkaen. Ennen uuden sillan valmistumista täytyi siltaosakkaiden pitää kunnossa väliaikaista siltaa. Sillanrakennustyötä johtamaan piti hankkia koskenperkausjohtokunnan keskuudesta taitava henkilö.²⁴

4. Etelänkylän isonsillan rakentaminen ja valmistuminen

Pitäjänskokouksessa 24. tammikuuta 1835 päätettiin lopullisesti Pyhäjoen, Oulaisen ja Haapajärven seurakuntien keskuudessa kiviarkkusillan rakentamisesta Pyhäjoen etelähaaran yli. Kokouksessa luettiin keisarin edellä mainittu siltapäätös sekä Hällströmin kustannusehdotus ja siltapiirustus, jonka mukaan silta rakennettaisiin. Tulevaa siltaa varten täytyi kerätä manttaalilta kaksi ruplaa hopeaa heti seuraavassa kruununkannossa.²⁵ Epäselväksi jää, miksi keisarin päätös luettiin vasta kolme kuukautta myöhemmin. Täten sillan valmistumisaika siirtyi vuotta myöhemmäksi.

Koska siltaosakkaat eivät itse osanneet kivenlouhintaa, porausta ja kiilausta, he valtuuttivat talonpoika Albinus Hautalan hankkimaan Oulusta taitavia miehiä avustamaan kivenlouhinnassa seuraavana kesänä. Kivenlouhinnasta huolehtimaan saatiin talonpojat Wiirret ja Nokela neljää hopearuplaa vastaan. Itse sillan rakentaminen päätettiin antaa urakkahuutokaupalla vähimmän vaativalle.²⁶

Siltaosakkaat toivoivat Hällströmin ottavan vastaan sillan rakennustyön valvonnan²⁷, mutta keisarillinen koskenperkausjohtokunta ilmoitti, ettei se voi sallia Hällströmin ottavan valvontaa vastaan

Pyhäjoella. Kielto koski myös Siikajokea.²⁸ Asiakirjoista ei käy ilmi, miksi kielto annettiin. Kuitenkin vuoden kuluttua todettiin lääninkansliasta, että Hällström oli ottanut osaa sillan rakentamiseen²⁹

Asiakirjoista ei löydy mainintoja Etelänkylän sillan rakentamisesta. Pitäjänkirjuri Anders Cajanus pyysi joulukuussa 1835 lääninkansliaa määräämään rakennusmestarin rakentamaan kiviarkut Pyhäjoen etelähaaralle vuosina 1836 ja 1837. Asiakirjoista ei käy selville rakennusmestarin eikä myöskään sillanrakennustyön huutaneen urakoitsijan nimiä. Vuodelta 1836 löytyy maininta tilanomistajista, jotka olivat lyöneet laimin uuden sillan tarvepuiden kuljettamisen.³⁰ Mahdollisista rangaistustoimenpiteistä heitä vastaan ei löydy tietoja.

Etelänkylän isonsillan lisäksi rakennettiin uudelleen muutamat pikkusillat. Siltavuoti Jung ilmoitti kirjeessään kruununvouti Hårdh'lle rakentavansa pikkusillat uudelleen keväällä 1837.³¹ Etelänkylän pikkusillat n:o 1, 2, 3 ja 4 sijaitsivat n. 150 metrin pituisella tienosalla Etelänkylän isonsillan läheisyydessä toimien lisätulva-aukkoina tulvan aikoina.³²

Keisarillisen päätöksen viimeinen sivu. Päätöksessä velvoitettiin siltaosakkaat rakentamaan harmaakiviarkkusilta. Päätös annettiin 14. lokakuuta 1834.

fullningshafvande fastställdt, samt med de krafter och materialier i
 sigelfu kunders äfverhinnan, skulle vara i fullfärdigt stånd. Skulle E-
 ders Kejsersliga Majestät tillval i Nader ej bifalla denna
 af en jernbänd nödvändighet, väl och annan, härskutan underdäniga an-
 förning, utan fastställa Eders Kejsersliga Majestät förordning
 hafvandes tillfall, i afseende på den blifvande brons byggnadens, så
 värdes dock af guld och väl lite besparheten af guldens för stän-
 kisterna samt det lämpeligaste stället till anwänds af stärga för dem
 af Underbrände närmars understat, ja det det afställdt ändamålet af
 brons användighet ej måtte med väi förhelt förfelas, samt derjemte
 i Nader förinnan af några års upstånd med fördragandet af byggnad,
 ett verk länns sås korjande och fullbordens tillhör löpningens
 omfattningar, än dem, länns i genom förordning ständelset nu befin-
 nas af.

Med djupaste underförlig vördnad, trohet och nit framhärda

Hörmaktigste Allernäktingste Kejsare och Stor. Furst!

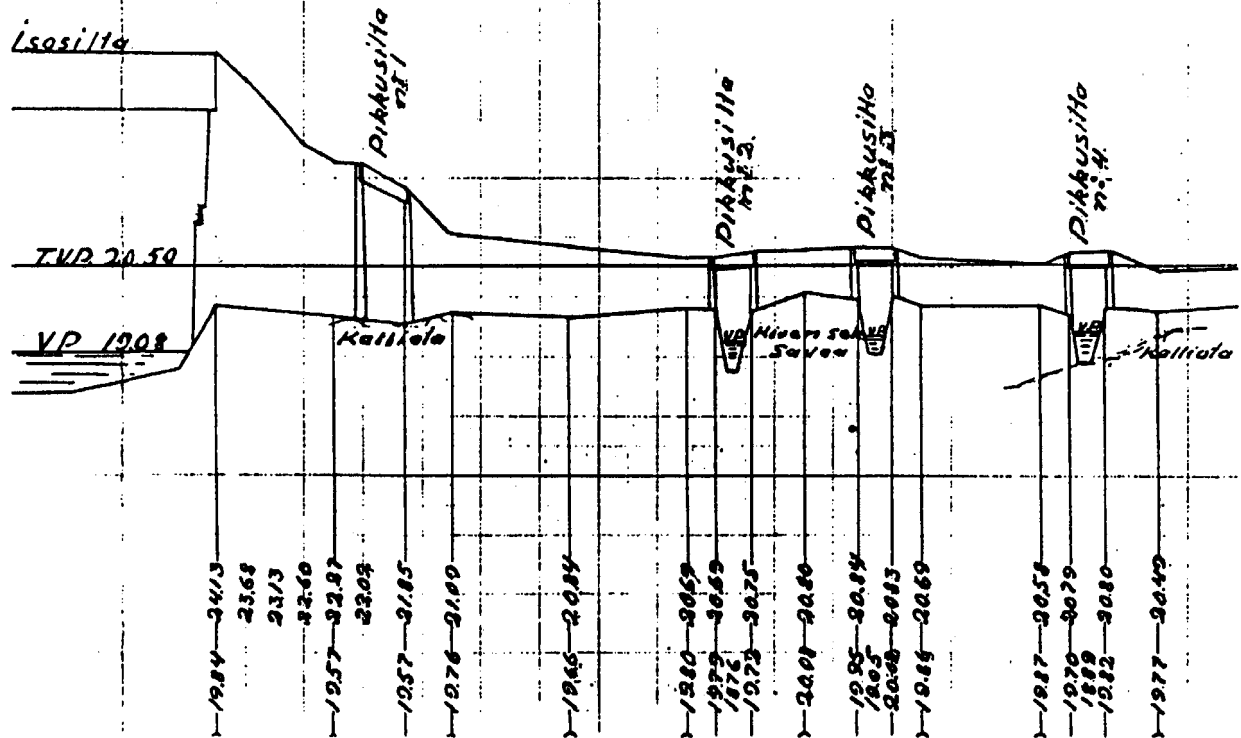
Eders Kejsersliga Majestät

underdänigst
 af
 Hans. Oke. Översten.
 Fred. v. Kejs. Alex. Uav. i K. i
 Sjöfart

allernäktingste och trohetigste un-
 derförlig
 N. 1772 och Mattsson-Korvethen
 ä egna och samtliga kyrkliga eller kyrk-
 samt i Uvansjö, Örebro och Helsingfors
 kyrkbygd vägnar, enligt fullmakt

MD

Dituusleikkaus tiestä



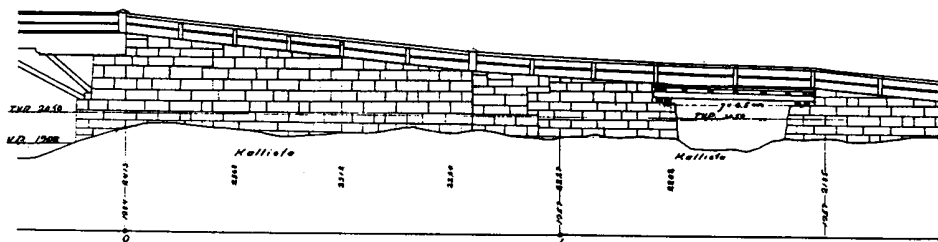
Piirustuksessa näkyy pikkusiltojen n:o 1, 2, 3 ja 4 sijainti isoonsiltaan.

Nykyään kaikki pikkusillat on purettu pois ja täytetty uomat. Viimeinen pikkusilta n:o 1 purettiin pois heikkokuntoise-

na vuonna 1981 Pyhäjoen pt n:o 18137 parantamisen yhteydessä isoonsillan kohdalla.³³

Eteläkylän Isosilta

Eteläkylän Pikkusilta n:o 1



Pyhäjoen Eteläkylän isosilta ja sen lisätulva-aukkona toimiva yksiaukkoinen pikkusilta n:o 1.

Anders Cajanus ilmoitti 20. toukokuuta 1837 Etelänkylän isonsillan olevan valmis katselmukseen.³⁴ Siltakatselmus suoritettiin 15. heinäkuuta lautamiesten Pehr Himangon ja Johan Kiviojan toimesta. Lukuunottamatta tervauksen ja punamaalauksen puuttumista, sillan katsottiin vastaavan täydellisesti vaatimuksia. Toki tarkastusmiehillä oli pieniä huomautuksia, kuten että tienpinta sillan toisesta päästä piti täyttää savella ja soralla tarpeen mukaan niin, että matalampi tienosa kohoaisi muun tienosan tasolle. Sillan pohjoispäässä täytyi leventää maantietä 10-12 tuuman verran siltapalkeista. Siltavouti Jungin tuli huolehtia siitä, että kyseiset muutokset suoritettiin saman vuoden syksyllä.³⁵

Vaikka pöytäkirjoista ei ilmene milloin uusi silta maalattiin ja tervattiin, on se todennäköisesti tapahtunut saman vuoden syksyyn mennessä. Seuraavat merkinnät silloista löytyvät vasta vuoden 1843 pitäjänkokousten pöytäkirjoista. Tuolloin päätettiin tarjota Etelänkylän uuden sillan kannen tervaus ja kaiteiden maalaus sekä Pohjankylän vanhan sillan korjaus urakkahuutokaupalla vähimmän vaativalle. Etelänkylän sillan punamaalauksen ja tervauksen huusi Jeremias Nivala 24 ruplalla ja 99 kopeekalla. Pohjankylän sillan korjaukseen tarvittavien puuainesten hankkimiseen varattiin 80 ruplaa ja 94 kopeekkaa.³⁶



Pyhäjoen Etelänkylän isosilta.

5. Pohjankylän isonsillan valmistuminen

Tie- ja vesirakennuslautakunta lähetti Yleisten töiden komitealle piirustusluonnoksen Pohjankylän uutta siltaa varten jo joulukuussa 1844, mutta sillan rakentamisesta kokoonnuttiin päättämään kuitenkin vasta toukokuussa 1847, jolloin esitettiin siltapiirustukset ja sovittiin, että Pohjankylän sillan rakentamiseen ottavat osaa Pyhäjoki, Merijärvi, Oulainen ja Haapajärvi. Myös Pohjankylän siltaa varten tarvittiin muualta taitavia miehiä kivenlouhintaan ja kiilaukseen.³⁷ Pohjankylän silta kesti pienin korjauksin yli kymmenen vuotta, vaikka kruununvouti Hårdh jo tarkastuksessaan vuonna 1833 totesi sen kestävänsä vain muutaman vuoden. Kestävyystään huolimatta silta oli melko vaarallinen ylitettäväksi.³⁸

Pohjankylän sillan maatuet ja virtapilarit tehtiin ja perustettiin samalla tavoin, mutta paremmin kuin Etelänkylän sillalla. Pohjankylän sillan päällysrakenteen kantavat osat olivat rakenteeltaan samankaltaiset kuin Etelänkylän sillalla,³⁹ mutta Pohjankylän sillalla on vain yksi vinotuki, Etelänkylän sillalla kaksi. Aluksi sillan valmistumisajaksi sovittiin toukokuu 1848, mutta pitäjäläiset anoivat pidentystä toukokuuhun 1849 asti. Siltatyöt keskeytyivät vuoden 1848 aikana kivien puutteeseen.⁴⁰ Todennäköisesti silta, vaikka siitä ei ole varmaa tietoa asiakirjoissa, valmistui keväällä 1849, kuten oli sovittu.



Vanha Pohjankylän isosilta.

6. Etelänkylän isonsillan korjauksia ja hoitoa 1800-luvulla

Etelänkylän siltaa tervattiin, maalattiin ja korjailtiin melko usein. Juhannuksena 1854 siltaa korjailtiin jo ensimmäisen kerran. Aluksi korjaustyö oli tarkoitus tehdä siltaosakkaiden yhteistyönä, mutta lopulta työ päätettiin antaa urakkahuuto-kaupalla vähimmän vaativalle. Sillan lava piti tehdä tervatuista, 9-11 kyynärää pitkistä lankuista. Sillan kaiteet piti maalata punamaalilla ja kaiteiden tolpat öljymaalilla. Kaiteiden tolppien nupit piti tehdä uudelleen ja maalata nupit valkoiseksi.⁴¹

Seuraavan kerran siltaa korjailtiin vasta maaliskuussa 1872, jolloin siltatyöhön määrättiin mies kolmea manttaalia kohden. "Pykymestariksi" valittiin kolmen markan päiväpalkalla "Bruukin puukholari" Pietari Helström. Sillalle tehtiin uusi lava, poikkipuoliset pelkat ja kaikki käsipuut. Käsipuuden selkäpuu tehtiin kaksi tuumaa pienemmäksi kuin entinen. Samoin tehtiin pelkat yhtä tuumaa pienemmäksi. Saman vuoden kesällä tervasi Johan Looland sillan lavan viidellä markalla. Keväällä 1887 tervasi torppari Heikki Witojärvi sillan kannen kuudella markalla ja kolmellakymmenelläviidellä pennillä.⁴³

Syksyllä 1887 päätti Pyhäjoen kuntakokous kieltää tanssit ja kokoukset maanteillä ja yleisillä silloilla viiden markan sakon uhalla. Etelänkylän silta, kuten myös monet muut pitäjän sillat, oli suositettu nuorison kokoontumis- ja tanssi- paikka.⁴⁴ Syyt tällaiselle kiellolle olivat varmasti samat kuin Oulaisten kirkossa vuonna 1904 julistetussa kiellossa:

"...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 turmel- tumisesta, jonka alaiseksi tanssiva nuoriso joutuu, kun esimerkiksi juopuneet keräytyvät näihin huvipaikkoihin saaden aikaan tappeluita ja riitoja..."⁴⁵

Sota-aikoina sillalla pidettiin piirinpyöriäisiä. Tilaa tanssimiselle oli, sillä Etelänkylän sillalla ei ollut ainakaan 1900-luvulla tilaa vieviä istuinpenkkejä.⁴⁶

Pyhäjoen silloilla kannettiin nk. siltarahaa kaikilta matkustajilta. Siltarahankanto annettiin yleensä yhdeksi vuodeksi kerrallaan eniten tarjoavalle pitäjäläiselle. Siltarahaa kantoivat mm. kauppias A. Haglund sekä useampana vuonna itsel- lisvaimo Susanna Hyvärinen. Ehtona oli, etteivät siltarahankannon saaneet vuoro- taan asettaneet kantajaksi huonomaineisia henkilöitä tai sellaisia henkilöitä, jotka häiritsisivät matkustajia. Haglund suoritti siltarahankannon 49 markalla vuonna 1891. Hyvärinen suoritti kannon vuonna 1894 30 markalla, seuraavana vuonna 46 markalla ja sitä seuraavana vuonna 41 markalla ja 75 pennillä. Hyvärinen suoritti tointaan aina vuoden 1897 loppuun asti, jolloin lakkautettiin siltara-

han kantaminen ja hävitettiin Pohjankylän sillan vahtituvat.⁴⁷ Ilmeisesti Etelänkylän sillalla ei ollut vahtitupia, koska niistä ei mainita mitään asiakirjoissa.

Keväällä 1895 tarjottiin jälleen urakka-huutokaupalla vähimmän vaativalle Etelänkylän sillan lavan ja käsipuiden teko. Työ annettiin Aron Peltomaalle 572

7. Sillan korjauksia 1900-luvulla

Keväällä 1902 päätettiin kuntakokouksessa tervata Etelän- ja Pohjankylän isojen siltojen pelkat ja "pännärit".⁴⁹ Pöytäkirjoista ei selviä tarkemmin, milloin tämä tapahtui ja kuka sen suoritti.

Seuraavat korjaukset tehtiin talvella 1918. jolloin uusittiin sillan lava. Lavaa varten tarjottiin huutokaupalla kahdeksan kyynärän lavalankkuja, joista tehtiin 28 tarjousta, aina kuudesta kappaleesta viiteenkymmeneen kappaleeseen yksikköhinnan ollessa kuusi markkaa.⁵⁰ Myös vuoden 1921 lopulla toimitettiin molempien siltojen korjaustarvepuiden myynti huutokaupalla. Tarvepuiden täytyi olla joko kuusia tai petäjiä. Kaikkiaan tarjouksia tehtiin 42 kappaletta. Manttaalikassan menoarviossa oli varattu 25 000 markkaa vuodeksi 1922 siltojen korjausta varten.⁵¹

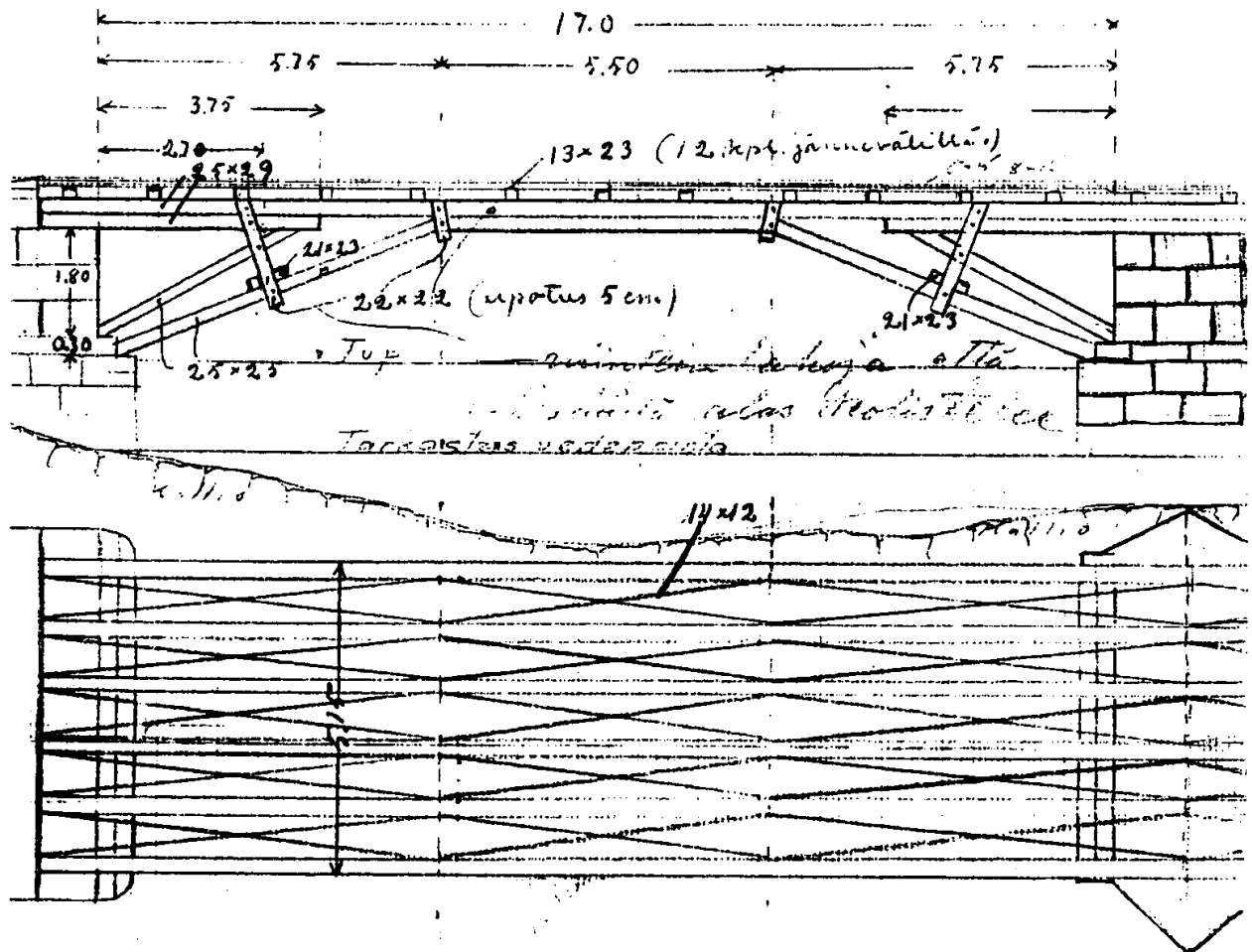
Syksyllä 1927 lähetti Oulun läänin lääninkanslia lähetepäätöksen sekä kustannusarvion ja piirustukset silloista Pyhäjoen kunnanvaltuustolle, joka hyväksyi asian yksimielisesti.⁵² Epäselväksi jää, miksei Etelän- ja Pohjankylän siltoja kuitenkaan rakennettu uudelleen. Pian tämän jälkeen suoritti Oulaisten tiemestari

markalla. Samana kesänä maalasi maalarina Uno Sundström sillan käsipuut yhteen kertaan öljymaalilla harmaaksi. Lavan tervasi itsellinen Edvard Salo neljällä markalla. Jo seuraavana keväänä kittasi apteekkari Silander käsipuiden raot 60 markalla.⁴⁸

Maunu Lundman (Laikari) yhdessä nimismies Ojaniemen kanssa useita tarkastuksia Pyhäjoen silloilla. Talvella 1929 Lundman ehdotti Etelänkylän sillan päällimmäisen lavan uudelleen tekoa, sillä se oli "niin laho, että seipäällä alas kolistelee". Lavan tekoon tarvittavat puut, jotka olivat "täydellä kantilla", tuotiin reellä sillalle. Myös pienten siltojen n:o 1, 2 ja 4 lavoja uudistettiin sekä tervattiin kaikki pienet sillat.⁵³

Vuonna 1932 hyväksyi Pyhäjoen kunnanvaltuusto lääninkanslian lähetepäätöksen nojalla Lundmanin laatiman suunnitelman Etelänkylän ison sillan eteläpäässä olevien pienten siltojen uusimisesta ja maantien mutkan oikaisemisesta. Mutta vasta kesällä 1934 tehtiin kyseiset korjaukset sillalle, jonka Lundman tarkasti kesällä 1935. Pohjankylän siltaa korjailtiin jo keväällä 1933.⁵⁴ Etelänkylän sillan kansi uusittiin seuraavan kerran syksyllä 1948. Kansilankutusta ei voitu uusida koko sota-aikana, joten sekä alempi- että päällyslankutus oli päässyt lahoamaan. Samoin osa tuista oli uusimisen tarpeessa. Korjaustyötä varten saatiin 400000 markan määräraha TVH:n siltaosastolta.⁵⁵

Pyhäjoki. (Etelälaava)



4 jämmettä: I 17.0; II 17.0; III 17.85 ja IV 17.40
Koko silta 78.0 m pitkä.

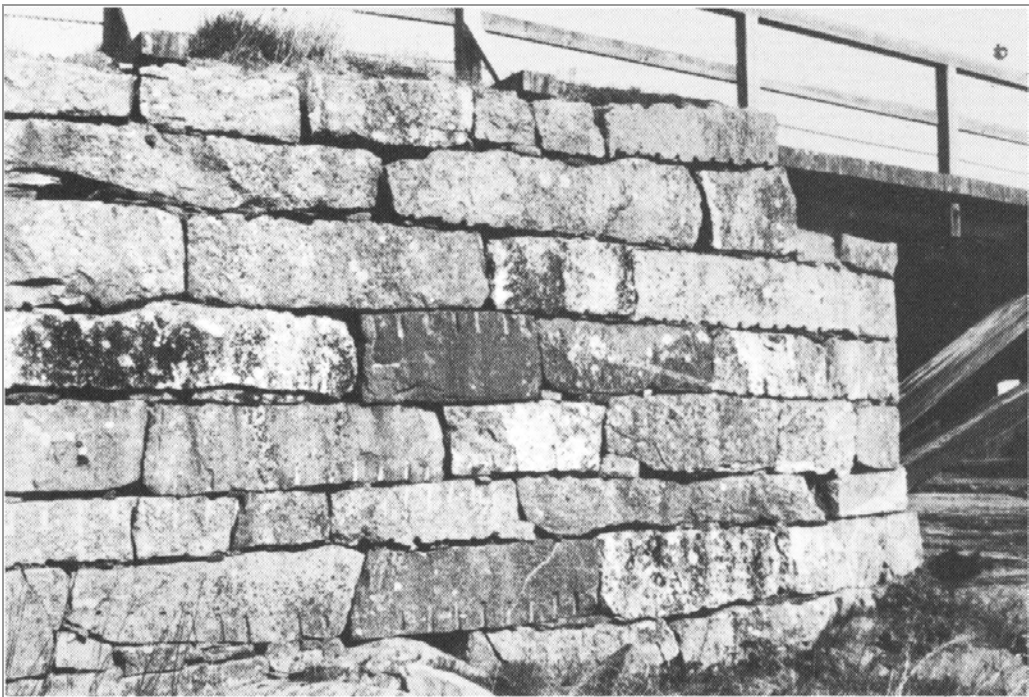
Piirustusliite 2.

Oulaisten tiemestarin Maunu Laikarin piirustus Etelänkylän sillasta.

Laikarin mukaan sillan päällimmäinen lava oli niin heikko, että "seipäällä alas kolistelee".



Etelänkylän isonsillan vasen maatuki.



Etelänkylän isonsillan oikea maatuki alavirran puolelta.

8. Pyhäjoen uusien siltojen rakentaminen ja vanhojen siltojen käyttö

Vaikka jo 1920-luvun lopulla oli ollut suunnitelmissa uusien siltojen rakentaminen Pyhäjoen etelä- ja pohjoishaaran yli, rakennettiin uudet sillat vasta 1960-luvun alussa. Uudet sillat olivatkin tarpeen vanhojen puusiltojen heikon kunnon vuoksi.⁵⁶

Uudet betonisillat valmistuivat vuoden 1963 lopulla uudelle Kokkola-Oulu valtatie n:o 8:n osalle. Vanhojen puusiltojen jäätyä tällöin paikallistielle, silloilla kieltettiin niiden huonon kunnon vuoksi moottoriajoneuvoliikenne. Vuoden 1964 alussa ehdotettiin jopa siltojen purkamista liikenneturvallisuussyistä. Sillan maatuet ja virtapilarit oli rakennettu pohjakivien ja kallion päälle. Perustamistavasta johtuen vesi ja jää olivat syövyttäneet pilareita. Sillan päällysrakenne ja kaiteet olivat heikkokuntoisia. Kansilankutus oli välttävä.⁵⁷

Pyhäjoen kunnanhallitus anoi elokuussa 1963 vanhojen siltojen hyväksymistä kevyelle moottoriajoneuvoliikenteelle kolmen tonnin painorajoituksella.⁵⁸ TVH totesi kuitenkin, ettei Etelänkylän siltaa voitaisi korjata kohtuullisin kustannuksin eikä sillä voitaisi sallia minkäänlaista liikennettä. Pohjankylän silta sitä vastoin voitaisiin korjata ja sillä voitaisiin sallia kevyt ajoneuvoliikenne neljän tonnin painorajoituksella. Purku-uhkauksista huolimatta Etelänkylän silta tervattiin ja kaiteet korjattiin vuoden 1966 aikana pitäen silmällä ainoastaan sillan kelpoisuutta jalankulku- ja polkupyöräliikenteelle. Etelänkylän sillalla sallittiinkin

korjauksen jälkeen jalankulku- ja polkupyöräliikenne sekä hieman myöhemmin moottoripyöräliikenne.⁵⁹

Koska moottoriajoneuvoliikenne oli kielletty Etelänkylän sillalla, kulki Etelänkylästä Pyhäjoen keskustaan suuntautuva liikenne valtatie n:o 8 käyttäen, jolloin kyseiselle liikenteelle aiheutui n. 0,5 kilometrin kierto. Sen vuoksi ehdotettiinkin vuoden 1972 lopulla Etelänkylän sillan uusimista lähivuosina mahdollisimman kevytrakenteisena ja kustannuksiltaan halpana, niin että kevyt ajoneuvoliikenne ja linja-autot voisivat käyttää sitä. Raskas liikenne kulkisi edelleen uuden valtatie n:o 8:n kautta.⁶⁰

Etelänkylän isonsillan purkamisesta käytiin keskustelua 1970-luvun alussa. TVH:n siltaosasto määräsi tutkimuksen siitä, olisiko silta lakkautettava. Tiesuunnitteluosasto piti kuitenkin kulkuyhteyden säilyttämistä tärkeänä. Uuden sillan rakentaminen tulisi kalliiksi ja kevyen liikenteen siirtyminen valtatielle heikentäisi liikenneturvallisuutta. Tiesuunnitteluosasto ehdotti lakkauttamisaloitteen käsittelyn lopettamista. TVL:n Keski-Pohjanmaan piiri esitti kysymystä sillan kohtalosta kuntalaisten ratkaistavaksi. Lopputulos oli se, että silta päätettiin säilyttää, ja korjata se kevyttä ajoneuvoliikennettä varten. Korjauskustannuksiksi arvioitiin n. 125.000 markkaa, josta osasta vastasi TVH ja osasta Pyhäjoen kunta. Myönteinen ratkaisu sillan säilyttämisen puolesta oli tulevaisuutta ajatellen oikea. Sen ansiosta

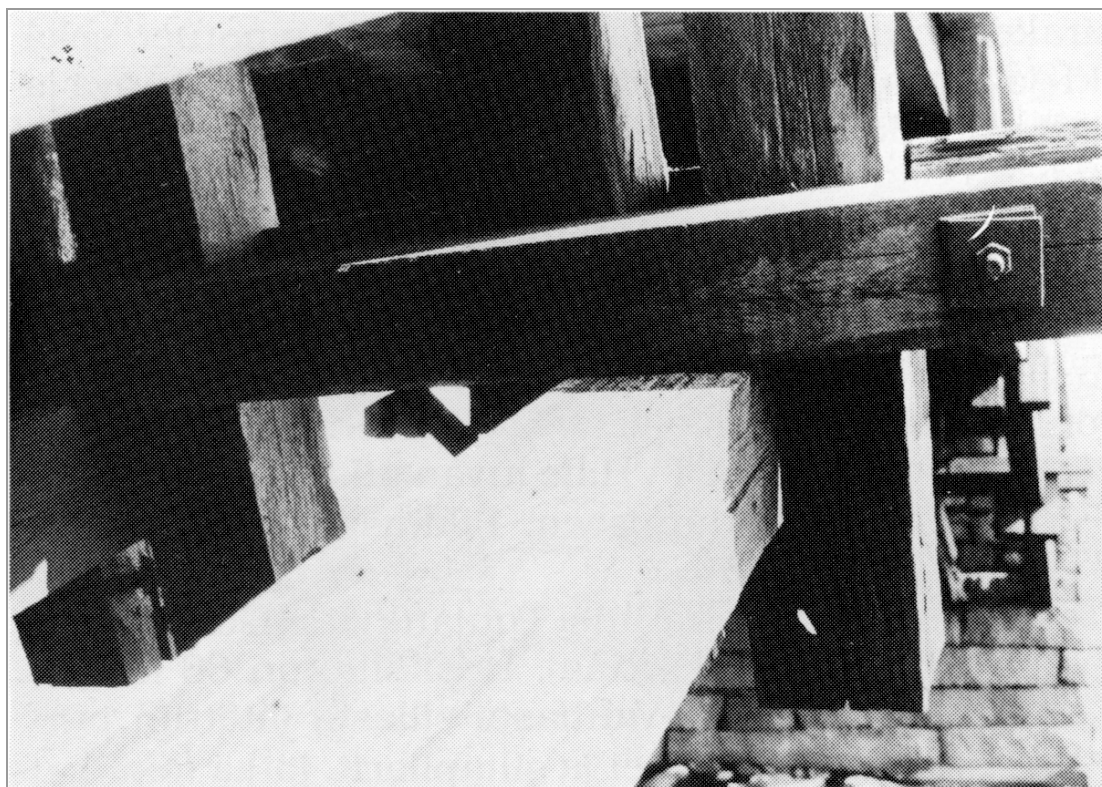
Etelänkylän isosilta on voitu ottaa valtakunnalliseksi tiemuseokohteeksi.

Syksyllä 1973 Keski-Pohjanmaan tie- ja vesirakennuspiiri laati Etelänkylän isonsillan ja pikkusillan n:o 1 peruskorjaussuunnitelman, josta selvisi mm., että aukon I kansirakennetta piti nostaa. Satulapuut, vinotuet sekä poikki- ja vinositeet piti myös uusida. Kaiteet oli tuettava ja maalattava. Pikkusiltaa n:o 1 oli nostettava ylöspäin sekä uusittava poikkikanattajat ja kulutuslankutus. Myös kaiteita oli vahvistettava. Korjaukset suoritettiin vuosien 1974-75 aikana, joiden jälkeen sillalla voitiin sallia kevyt ajoneuvoliikenne kuuden tonnin painorajoituksella.⁶¹ Pikkusilta n:o 1 purkamisesta ja uoman täyttämistä antoi Pohjois-Suomen vesioikeus päätöksen talvella 1979. Siinä vesioikeus myönsi TVH:lle luvan pikkusillan purkamiseen ja uoman täyttämiseen. Pikkusilta purettiinkin 1980 ja uoma täytettiin.

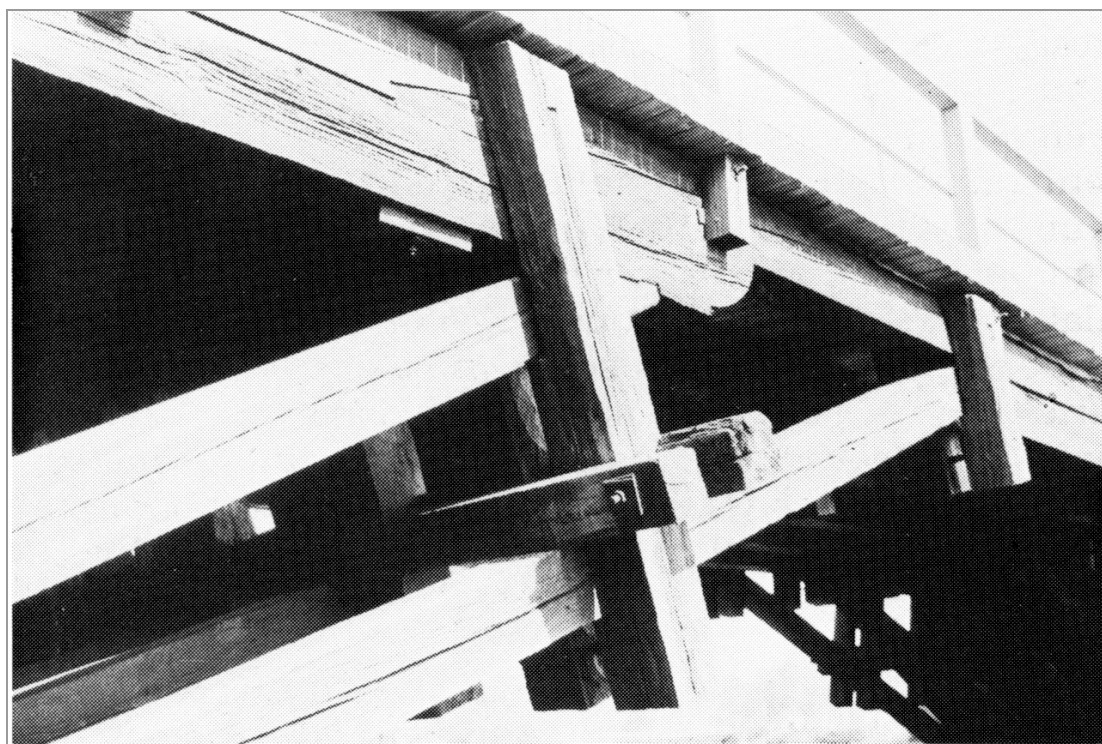
Kesällä 1981 valmistui uusi Pohjankylän isosilta vanhan sillan paikalle (ks. karttaa). Uusi silta on 66 metriä pitkä ja 12 metriä leveä. Vanhasta sillasta jätettiin purkamatta kiilakiviset maatuet ja siltapilarit, jotka toimivat nyt uuden sillan virtapilareina.⁶³

Pohjankylän isonsillan rakentamisen yhteydessä pienennettiin Etelänkylän isonsillan nousuviisteiden pitempää osaa 240 metrin matkalla sillan molemmissa päissä. Sillalle johtava tie rakennettiin T-liittymänä. Sillan eteläpuolen tukimuurin pää siirrettiin ja korotettiin siten, että sillan nykyinen ulkonäkö säilyi, sillä TVH:n museotoimikunta kaavaili sillasta tiemuseokohdetta.⁶⁴ Niinpä Etelänkylän

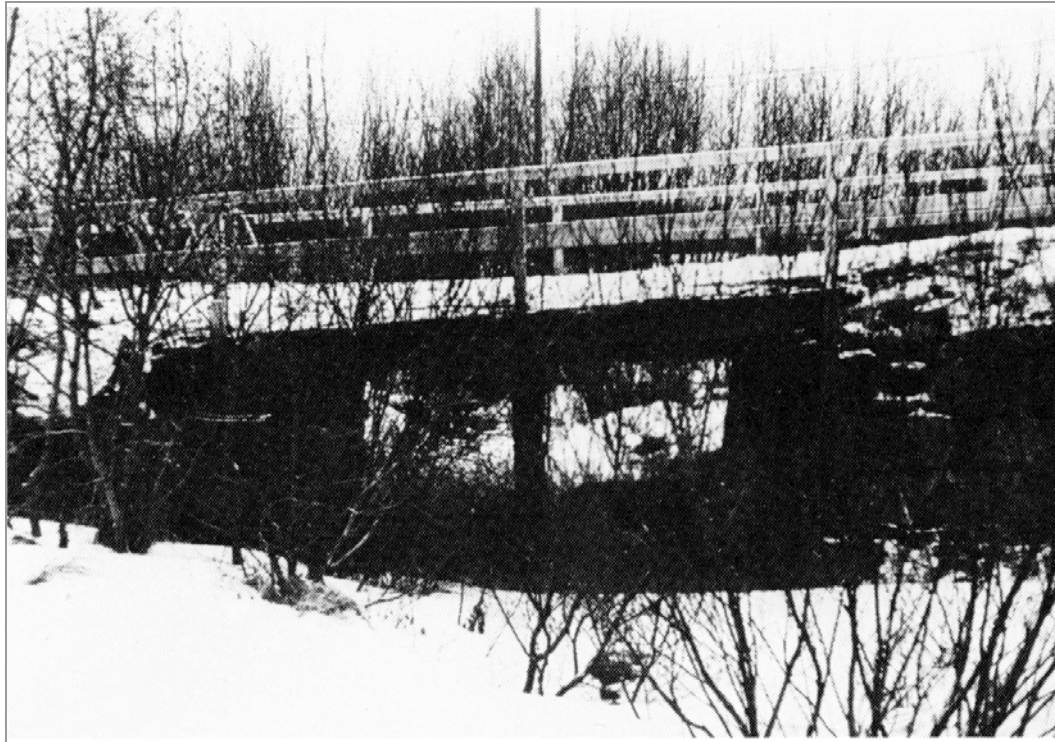
isosilta valittiin 6. tammikuuta 1982 yhdeksi museosilloista, jolloin se on osa valtakunnallista tiemuseota.⁶⁵ Vuonna 1983 suoritettiin sillan kantavien puurakenteiden tervaus. Tervattavaa pinta-alaa oli kaikkiaan 1800 neliometriä. Tervaa kului 600 kg, ja hinnaksi tuli n. 8000 mk.⁶⁶



Etelänkylän isonsillan ponsiansaan liitos.



Isonsillan ponsi-1. tukiansaiden liitoksia.



Pikkusilta n:o 1 purettiin ja uoma täytettiin v. 1981.



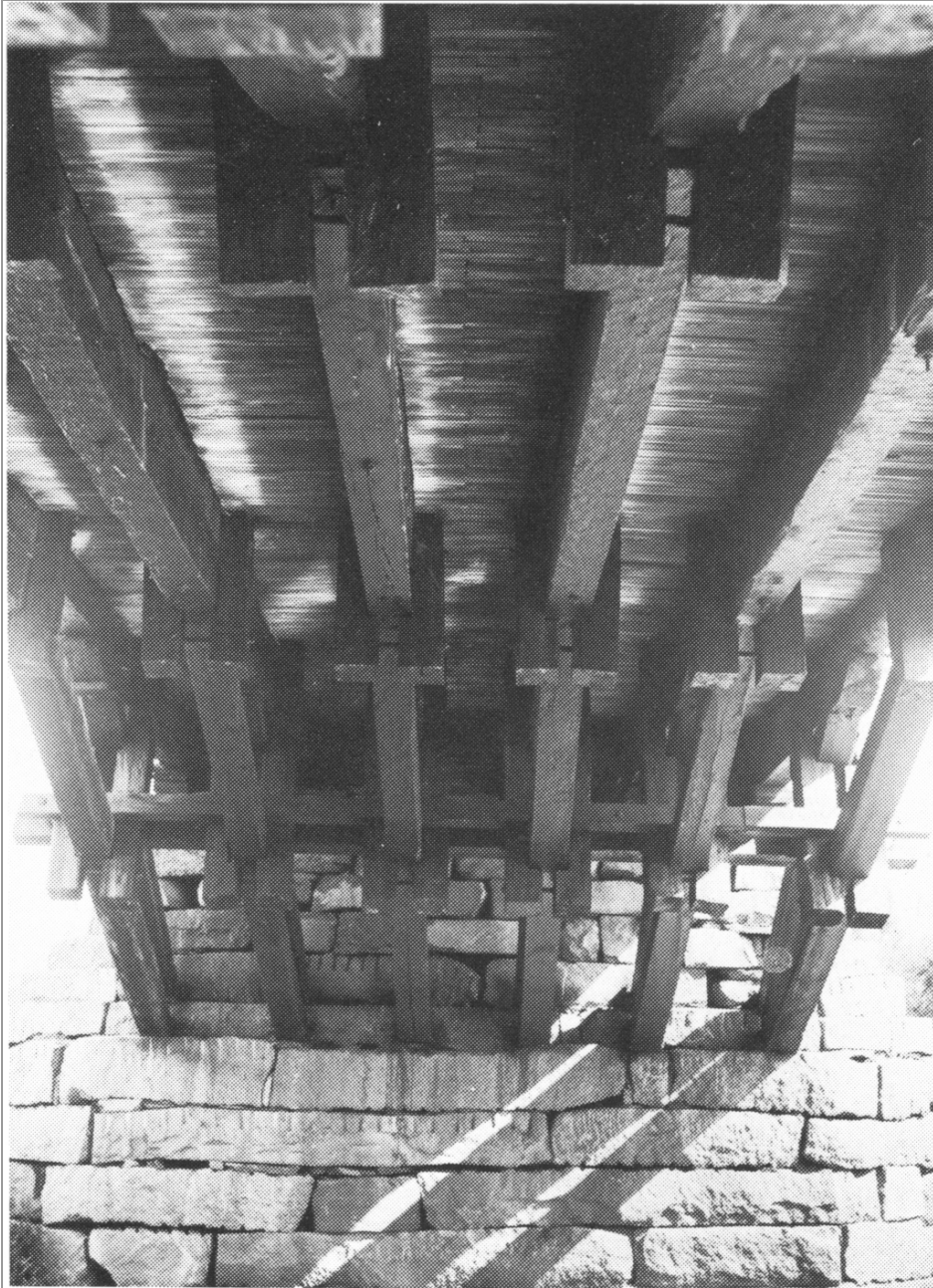
Isoasiltaa korjataan. Kuva vuodelta 1974.



Väänäsen kuorma-auto on ajanut sillalta jokeen. Tapaus sattui matkalla tansseihin. Lavalla olijat pelastautuivat hyppäämällä, eikä kukaan loukkaantunut. Onnettomuus tapahtui 50-luvun alkupuolella.



Etelänkylän isosilta ennen liittymän rakentamista. Liittymä rakennettiin Pohjankylän isonsillan rakentamisen yhteydessä v. 1981.



Etelänkylän isonsillan tuki- eli ponsiansaita.

9. Etelänkylän isonsillan puurakenteiden iän määrittäminen

FK Pentti Zetterberg Joensuun yliopistosta on tutkinut Pyhäjoen Etelänkylän isonsillan rakenteina olevien hirsien ikää. Sillasta otettiin useita näytteitä kevään 1987 aikana (30.3. ja 7.-8.5.1987). Hirsien iän määrittäminen tapahtui niiden vuosilustojen avulla. Puiden vuosilustoja tutkivan tieteenhaaran dendrokronologian menetelmin saadaan ikä selville vuoden tarkkuudella. Joensuun yliopiston Karjalan tutkimuslaitoksessa on Suomen ainoa dendrokronologian laboratorio, joka tekee puurakenteiden ja puuesineiden iänmäärittämiä.⁶⁷

Hirsien ikä saadaan selville ristiinajoittamalla. Sillä tarkoitetaan puiden vuosilustosarjojen ajoittamista toisiinsa rinnastaen. Tässä tapauksessa kuolleen materiaalin, hirsien, vuosilustosarjoja verrattiin elävän materiaalin vuosilustoihin. Jos vuosilustosarjat menevät osittain päällekkäin, ovat ne kasvaneet

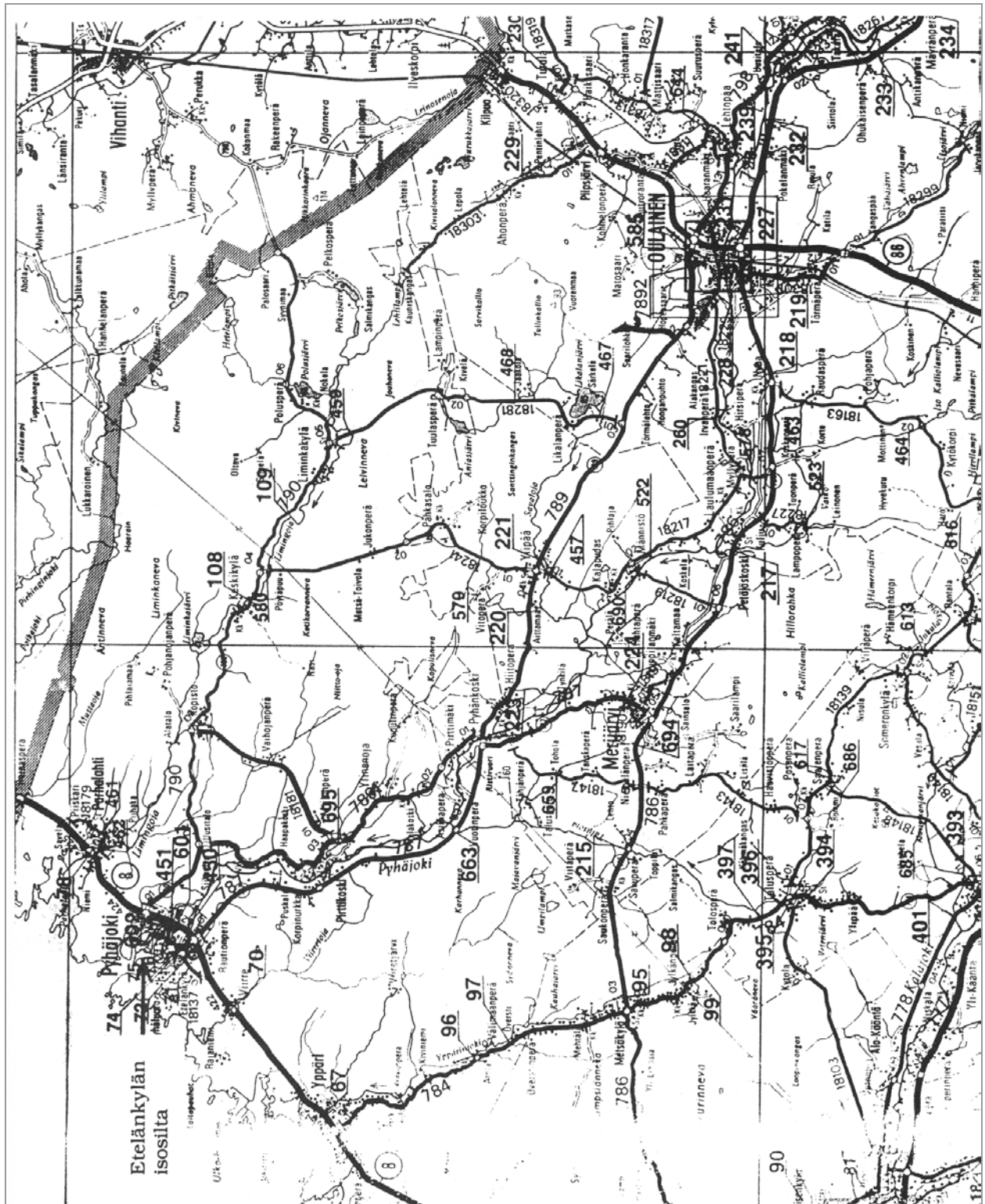
osaksi samaan aikaan. Ristiinajoittaminen edellyttää peruskronologian olemassaoloa, johon vuosilustosarjat ovat sijoitettavissa.⁶⁸ Joensuun yliopiston dendrokronologian laboratorio on laatinut yli 600 vuoden pituisen puulustojen kalenterin ajoittamista varten.

Zetterbergin ensimmäisten iänmäärittäytulosten mukaan sillassa on vielä alkuperäisiä osia, jotka ovat vielä hyvässä kunnossa. Osa hirsistä on kaadettu v. 1834 kesän jälkeen (1834-35 talvella) ja ne ovat kannattaneet Etelänkylän siltaa vuodesta 1837 asti 1. sen koko 150-vuotisen "uran" ajan.⁶⁹

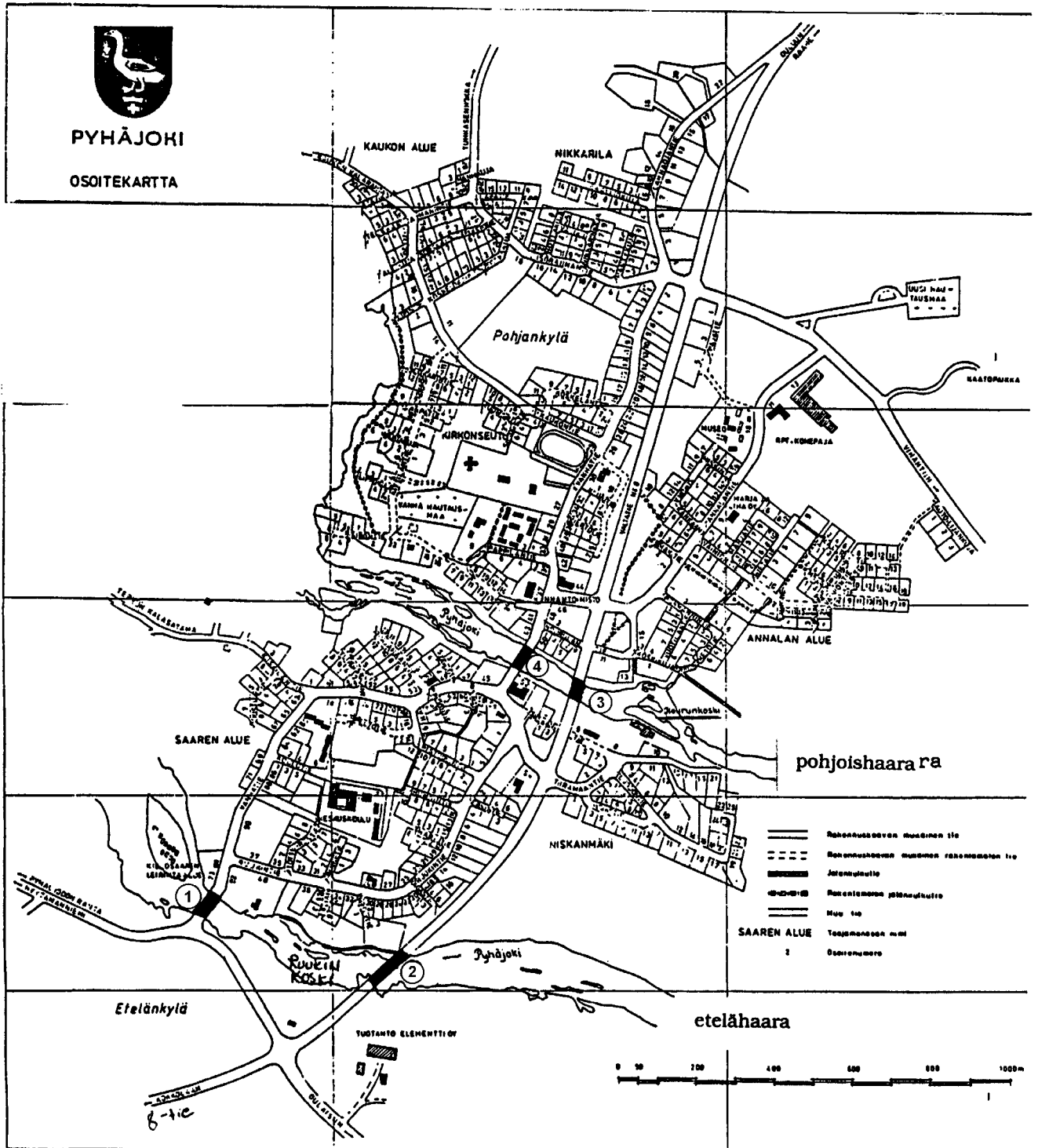
Puulustotutkimuksilla pystytään vuoden tarkkuuteen iänmäärittäyksissä. Sen avulla saadaan tietoja monista eri asioista mm. metsäpaloista, ilmastosta ja saastumisesta.



Tutkija Pentti Zetterberg ottamassa näytteitä toukokuussa 1987.



Kartta 1. Puhjoen Etelänselän isonsillan sijainti



Kartta 2. Siltojen sijainti Pyhäjoen keskustassa

- 1 = vanha Etelänkylän isosilta, valmistunut v. 1837
- 2 = uusi Etelänkylän silta, valmistunut v. 1963
- 3 = uusi Pohjankylän silta, valmistunut v. 1963
- 4 = uusi Pohjankylän isosilta, valmistunut v. 1981

Lähteet

Kirjallisuus

Koponen, Kyösti	Maantiesiltakannan kehitys Suomessa. Helsinki 1983
Matinolli, Eero	Suur-Pyhäjoen eräkausi ja keskiaika sekä Suur-Pyhäjoen historia uuden ajan murroksesta 1860-luvulle. Teoksessa Suur-Pyhäjoen historia vanhemmista ajoista 1860-luvulle. Toim. Eero Matinolli. Kokkola 1969.
Turunen, Harri	Ihminen ja joki. Kala-, Pyhä- ja Siikajoen vesienkäytön historia. Kokkola 1983.
Viertola, Juhani	Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana. Teoksessa Suomen teiden historia I. Pakanuuden ajalta Suomen itsenäistymiseen. Helsinki 1974.
Virrankoski, Pentti	Kulkuyhteydet. Teoksessa Suur-Kalajoen historia I, IV:1. Kokkola 1956.
Haastattelut	Kalle Tirilä Pyhäjoella 23.5.1984

Arkistolähteet

Lyhenteet	KepA = Keski-Pohjanmaan tie- ja vesirakennuspiirin arkisto
	KuK = Kuntakokous
	OMA = Oulun maakunta-arkisto
	OtmpA = Oulaisten tiemestaripiirin arkisto
	PiK = Pitäjänkokous
	PkiA = Pyhäjoen kirkon arkisto
	PkuA = Pyhäjoen kunnan arkisto
	TVHA = Tie- ja vesirakennushallituksen arkisto
	Tvrp = Tie- ja vesirakennuspiiri
	VA = Valtion arkisto

Etelänkylän siltaa koskevat TVH:n ja Keski-Pohjanmaan Tvrp:n kirjeet (KepA)
Salon kihlakunnan kruununvoudin maanteiden ja siltojen katselmuspöytäkirjoja (OMA)
Etelänkylän siltaa koskevat Oulun läänin lääninkanslian kirjediaarit 1833-44 (OMA)
Pyhäjoen pitäjän- ja kirkonkokousten pöytäkirjat 1782- 1875 (OMA)
Etelänkylän siltaa koskeva osa tie- ja vesirakennuskortistosta (OMA)
Oulaisten tiemestaripiirin tiemestari Maunu Lundmanin (Laikari) matkakertomuksia 1929-31 ja toimintakertomuksia 1931-37 (OtmpA)
Pyhäjoen kuntakokoukset 1881-98, kunnanvaltuuston pöytäkirjat 1867-1917 ja 1913-1932 sekä kunnallislautakunnan pöytäkirjat 1902-23 (PkuA)
Pyhäjoen kunnanhallituksen Etelänkylän siltaa koskevat toimitteet (PkuA)
Etelänkylän sillan kannen uusimista koskevat kirjeet (TVHA)

Kansliatoimituskunnan päätöskonsepti 14.10.1834 koskien uuden Etelänkylän sillan rakentamista De 22 ja siihen liittyvä senaatin talousosaston anomusakti AD 365/45 1834 (VA)

Siltakortti

Sanomalehdet

Pyhäjokiseutulehti 11.8.1981

Tie- ja Vesi 1956 no 1

Piirustukset

Pituusleikkaus tiestä. Maunu Lundman, 1932 (kopio) KepA

Etelänkylän isosilta ja pikkusilta n:o 1, 1932 (kopio) KepA

Pyhäjoen Pohjankylän silta. Tekijä ja vuosiluku tuntematon (kopio) VA

Etelänkylän isosilta. Maunu Lundman, 1929 (kopio) KepA

Kartat

Silta- ja lauttapaikkakartta 1983, Keski-Pohjanmaan Tvrp (1:200 000).

Pyhäjoen osoitekartta

Valokuvat

Keski-Pohjanmaan tie- ja vesirakennuspiirin arkisto

Annalan kotiseutumuseo, Pyhäjoki s. 31 yläkuva

Lähdeviitteet

- 1 Matinolli, s. 59; 66; 101
- 2 Matinolli, s. 323-325
- 3 Turunen, s. 38; 131
- 4 Viertola, s. 94
- 5 Turunen, s. 97
- 6 Matinolli, s. 210
- 7 Koponen, s. 10
- 8 Koponen, s. 15-16
- 9 Ibidem
- 10 KepA Siltakortti ja Keski-Pohjanmaan Tvrp:n sillantarkastusselostus 21.8.1973
- 11 OMA Salon kihlakunnan kruununvouti CIVc:2
- 12 OMA PkiA II Ca:2, PiK 25.2.1818
- 13 OMA PkiA II Ca:2, PiK 13.2.1832
- 14 VA Hällströmin muistio 22.1.1834
- 15 OMA PkiA II Ca:2, PiK 21.1. ja 23.1.1833
- 16 OMA PkiA II Ca:2, PiK 1.11. ja 15.11.1833
- 17 Tie- ja Vesi 1956 no 1
- 18 VA Hällströmin muistio 22.1.1834
- 19 VA PiK 13.2.1834 ja AD 365/45 1834, Lagerborgin päätöskirje
- 20 VA AD 365/45 1834, Lagerborgin kirje
- 21 VA PiK 12.5.1834
- 22 VA AD 365/45 1834, Huikarin kirje keisarille
- 23 VA AD 365/45 1834, Lagerborgin muistio keisarille

- 24 VA AD 365/45 1834, keisarillinen päätöskirje
- 25 OMA PkiA II Ca:2, PiK 24.1.1835
- 26 Ibidem
- 27 Ibidem
- 28 OMA Tie- ja vesirakennuskortisto
- 29 OMA Lääninkanslian KD Aa:51, kirje Hårdh'lle
- 30 OMA Tie- ja vesirakennuskortisto
- 31 OMA KD Aa:51, Hårdh'in kirje
- 32 KepA Lundmanin lausunto pikkusilloista 5.8.1932
- 33 KepA Keski-Pohjanmaan Tvrp:n tiesuunnitelmaselostus 10.4.1980
- 34 OMA Tie- ja vesirakennuskortisto
- 35 OMA Salon kihlakunnan kruununvouti CIVc:2
- 36 OMA PkiA II Ca:2, PiK 28.2. ja 9.3.1843
- 37 OMA Tie- ja vesirakennuskortisto
- 38 OMA PkiA II Ca:3, PiK 18.5.1847
- 39 KepA Keski-Pohjanmaan Tvrp:n kirje TVH:lle 18.7.1964
- 40 OMA PkiA II Ca:3, PiK 18.5.1847
- 41 OMA PkiA II Ca:3, PiK 18.1.1854
- 42 OMA PkiA II Ca:3, PiK 18.3. ja 10.7.1872^{*)}
- 43 PkuA I 44 Ca, KuK 28.5.1887
- 44 PkuA I 44 Ca, KuK 7.11.1887 ja Turunen, s. 39
- 45 OMA Oulaisten piirin nimismiehen arkisto E IIIa 8:2
- 46 Tirilä 23.5.1984
- 47 PkuA I 44Ca, KuK 28.9.1891, 22.9.1894, 14.9.1895 ja 28.6.1896
- 48 PkuA I 44 Ca, KuK 23.3. ja 4.5.1895; 28.3.1896
- 49 PkuA I 42 Ca, KuK 15.1.1902
- 50 PkuA I 45 Cb, kunnanvaltuusto 18.2.1918
- 51 PkuA I 50 Cd, kunnallislautakunta 15.12.1921
- 52 PkuA I 45 Cb, kunnanvaltuusto 12.9.1927
- 53 KepA Lundmanin matkakertomuksia 1929-31
- 54 OtmpA Lundmanin toimintakertomuksia 1931-37
- 55 TVHA Oulun Tvrpin piiri-insinöörin kirjeitä TVH:lle 14.9.1948
- 56 PkuA Kunnanhallituksen kirje Yleisten töiden ministeriölle 14.9.1949
- 57 KepA Fg.A.1.17.0., Keski-Pohjanmaan Tvrp:n kirjeet TVH:lle 3.1.1962 ja 18.7.1964
- 58 KepA Fg.A.1.17.0., kunnanhallituksen kirje Oulun Tvrprille 24.8.1963
- 59 KepA Fg.A.1.80.0., vanhojen puusiltojen tarkastus 1.7.1965 ja kunnanhallituksen kirje Keski-Pohjanmaan Tvrp:lle 29.5.1967
- 60 KepA Fg.A.I.4.0., Keski-Pohjanmaan Tvrp:n kirje TVH:lle 27.12.1972
- 61 KepA TVH:n kirje Keski-Pohjanmaan Tvrp:lle 23.11.1973
- 62 Kepa Fg.A.1.80.0., TVH:n kirjeitä Keski-Pohjanmaan Tvrp:lle 28.3.1974 ja 26.11.1975^{*)}
- 63 Pyhäjokiseutulehti 11.8.1981
- 64 KepA Keski-Pohjanmaan tiesuunnitelmaselostus 10.4.1980
- 65 KepA TVH:n museotoimikunnan kokous 6.1.1982
- 66 KepA Kalajoen tiemestaripiirin kirje TVL:n K-P:aan piirille
- 67 KepA P. Zetterbergin alustavat iänmääritystulokset 28.5.1987
- 68 Matti Erosen ja Pentti Zetterbergin artikkeli Pohjois-Karjalan luonnossa 1986
- 69 KepA Pentti Zetterbergin ensimmäiset iänmääritystulokset 28.5.1987

^{*)} Viittausta tähän ei löydy tekstistä.

Etelänkylän isosilta, Pyhäjoki

Pyhäjoen Etelänkylän varhaisista silloista ei ole säilynyt juurikaan tietoja. Ylityspaikka kuului ns. Pohjanmaan rantatiehen, jota pitkin Ruotsin ja Suomen välinen maapostiyhteys kiersi 1640-luvulta lähtien Pohjanlahden ympäri. On ilmeistä, että paikalla on ollut jonkinlainen silta ainakin tuolta ajalta asti.

Sillat tuli kunnostaa jo 1500-luvulla maanlain mukaan kahdesti vuodessa, keväällä ja syksyllä. Kuitenkin sillat olivat usein 1500-luvulta lähtien tiedossa olevista sakkomainnoina päätellen teitä huonommassa kunnossa. Tiedot eivät liene liioiteltuja, sillä tuhoisia sillalta suistumisia sattui tärkeilläkin teillä.

Vuonna 1832 pitäjänkokouksessa todettiin kyseisellä paikalla olemassa ollut silta korjaukselvottomaksi ja päätettiin korvata se uudella. Koskenperkausjohtokunnassa toimintu evertsiluutnantti Fredrik Hällström laati talvella 1833 piirustukset, materiaali-ehdotukset ja kustannusarvion Etelänkylän uutta siltaa varten. Sillan rakentamista vastustettiin siitä pitäjäläisille koituvien suurten rasitusten vuoksi, mutta keisarillinen päätös Etelänkylän kiviarkkusillan rakentamisesta annettiin 14. lokakuuta 1834. Paikkakunnalla ei osattu kivenlouhintaa, porausta eikä kiilausta, joten miehet arkkujen rakentamiseen hankittiin Oulusta. Itse sillan rakentaminen annettiin huutokaupalla vähimmän vaativalle. Sillan suunnittelusta voidaan todeta, että silta oli 4-aukkoinen kivitulle perustettu tukiansas, jonka kokonaispituus oli 77,5 ja jännemitat $17 + 17 + 17,85 + 17,4 = 59,25$ metriä. Hyödyllinen leveys oli noin 5 m. Alkuperäisessä sillassa lankuista tehty kaksinkertainen lava" lepäsi poikittaisten pelkkojen päällä, jotka puolestaan tukeutuivat pääkannattimiin. Pääkannattimien välissä olivat sillan poikkisiteet, pännärit. Nykyisessä sillassa poikittainen syrjalankutus on kiinnitetty suoraan pääkannattimiin. Tämä silta on sinä mielessä merkittävä, että se on edelleen nähtävissä kansirakennetta lukuun ottamatta likipitäen alkuperäisessä asussaan. Pääkannattimet muodostuivat jokaisessa jänteessä kuudesta moninkertaisesta tukiansaasta. Näiden vinotuet oli stabiloitu ansaan yläpalkkiin lovetuin puusitein. Vastanottokatselmus pidettiin 15. heinäkuuta

1837. Tervauksen ja punamaalin puuttumista lukuun ottamatta sillan katsottiin vastavaan täydellisesti vaatimuksia.

Ensimmäinen korjaus Etelänkylän isollesillalle tehtiin jo 17 vuoden kuluttua sillan valmistumisesta: "lava" rakennettiin uudelleen tervatuista lankuista, kaidetolppien nupit uusittiin ja maalattiin valkoisiksi, kaidetolpat maalattiin öljymaalilla ja kaiteet punamullalla. Vuonna 1872 uusittiin jälleen sillan "lava", nyt myös poikkipuoliset pelkat ja kaiteet. Vuonna 1887 silta tervattiin. Lava ja kaiteet uusittiin seuraavan kerran vuonna 1895; pelkat ja pännärit tervattiin vuonna 1902. Uusi lavan rakentaminen oli edessä taas vuonna 1918. Sillan suurehkoa korjausta varten pyydettiin tarjouksia puutavarasta vuonna 1921, mutta korjaustyö jäi jostain syystä tekemättä. Vuonna 1929 sillan tarkastaja, Oulaisten tiemestari Maunu Laikari totesi lavan olevan niin laho, että seipäällä alas kolistelee. Ilmeisesti silta pian sen jälkeen korjattiin, sillä se oli kovassa käytössä. Seuraava tieto korjaustöistä on vuodelta 1948, jolloin kansi uusittiin. Kaidetta korjattiin myös 1950-luvun alkupuolella.

Etelänkylän isosilta jäi paikallistiesillaksi, kun uudet betonisillat valmistuivat valtatielle 8 vuonna 1963. Etelänkylän sillan huonon kunnon vuoksi moottoriajoneuvoliikenne sillä kiellettiin ja ehdotettiin jopa sen purkamista. Tästä huolimatta silta tervattiin ja kaiteet korjattiin vuonna 1966. Sillan purkamisesta käytiin vielä 1970-luvun alussa keskustelua, joka johti lopulta päätökseen säilyttää silta ja korjata se kevyttä liikennettä varten. Keski-Pohjanmaan tie- ja vesirakennuspiiri laati vuonna 1973 peruskorjaussuunnitelman, joka toteutettiin vuosina 1974-1975. Ensimmäisen aukon kansirakennetta nostettiin ja satulapuut, vinotuet sekä poikki- ja vinositeet uusittiin. Etelänkylän isosilta valittiin vuonna 1982 museosillaksi. Sillan puuosien iänmääritystutkimus tehtiin vuonna 1987. Lukuisista uusimistöistä huolimatta Etelänkylän isossasillassa on vielä alkuperäisiä, hyvässä kunnossa olevia osia. Niiden puut todettiin kaadetun talvella 1834-1835, joten ne ovat kannattaneet kansirakennetta ja liikennekuormia yli 150 vuotta.

Etelänkylän isosilta on vanhin vielä liikenteellä oleva puusilta Suomessa.



Perusraportti O-3075

Tiehallinto / Siltarekisteri

(SRR0111)

8.2.2009

00.00

O-3075

Kunta

Etelänkylän isosilta

Pyhäjoki

Käyttötarkoitus

Vesistösilta

Tieosoite

18137-001-01309 Pyhäjoki

KVL

1108 (rask. 2 %, laskettu 2006)

Risteävä väylä

1) Vesi: Pyhäjoki

KVL

-

Asema tiestöllä

Yleinen tie

Kunnossapitäjä

Tiehallinto

Tienpitoalue

Raahen ylläpitoalue

Siltatyyppi

Puinen tukiansassilta (Pääsiltatyyppi)

Maatuet

1,5 Kivinen muuri - 0 gon

Välituet

2-4 Kivinen muuri - 0 gon

Jännemitat

18,60 + 19,27 + 19,88 + 18,52

Vapaa-aukot

16,90 +>17,17<+>17,78<+ 17,00

Alikulkukorkeudet

2,21 + 2,21 + 2,21 + 2,21

Väylät

--- | Vesi | Vesi | ---

Kokonaispituus

77,50 m

Kannen pituus

-

Kokonaisleveys

-

Hyödyllinen leveys

5,36 m

JK-,PT- ja ajorataleveydet

5,36 m

Ajorata

Todellinen kulkukorkeus

- Rajoittava este: -

Kaarevuus

-

Suunnitelmanumero

16560

Tyyppiirustusnumero

-

Laskelmien numero

-

Suunnittelukuormitus

Luokittelematon

Kantavuusluokat

-

Valmistumisvuosi

1837

Perusparannusvuosi

Päällysrakenne: 1974

Alusrakenne: -

Kansi uusittu vuonna

-

Päällysrakenteen kunto

Välttävä (2) 16.7.2003 Yleistarkastus

Yleiskunto

Välttävä (2) 16.7.2003 Yleistarkastus

Liikennemerkkit

Painorajoitus: -- / -- / 6 / -- t

Nopeusrajoitus: 50 km/h

Kapeneva tie: on

Tehostettu tarkkailu

-

Syy: Suunnittelukuorman määrittelemättömyys.

Huomautuksia

KANSILANKUTUS UUSITTIIN JA JÄYKISTEITÄ PANTIIN KENTTIIN.

Kaiteissa hengittävä valkea pellavaöljymaali, maalattu v. 2000.

