

Antti Rinta-Porkkunen
Johtaja, KAS ELY-keskus

Keskikosken siltajuhla 5.6.2014

Puhe

Arvoisa juhlaväki, naiset ja miehet,

Kymijoen ylitystarve on ollut olemassa jo alueen asutuksen alkuajoista lähtien, niin myös Myllykosken/Ummeljoen kohdalla. Kymijokea on ylitetty soutaen, lautoilla, losseilla, proomuilla ja talvisin saatettiin käyttää paikoin jääteitä. Kun Myllykosken tehdas osti Ummeljoen tehtaan, tehtiin joen yli riippusilta tehtaan kohdalle, sekä lauttayhteys Ummeljoen päähän. 1920 -luvulla valmistui tehtaan uusi patosilta, millä mahtui kulkemaan yksi auto kerrallaan. Tämä silta oli ahkerassa käytössä aina Keskikosken sillan valmistumiseen saakka.

Tie- ja vesirakennushallituksessa valmistuivat vuonna 1945 ensimmäiset alustavat piirustukset ja kustannusarvio Keskikosken sillasta. Kolme vuotta myöhemmin sillan asiaa ajamaan nimettiin erityinen siltatoimikunta. Samana vuonna Sippolan ja Anjalan kunnat sitoutuivat mukaan siltahankkeeseen. Vuonna 1949 TVH:n alustavan siltakatselmuksen jälkeen kokoontui Myllykosken tehtaan seuratalon saliin joukko sillan rakentamisesta kiinnostuneita tahoja. Paikalla olivat ainakin Tie- ja vesirakennuslaitoksen sekä tuolloin Myllykosken tehtaan omistaneen Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n edustajat. Kun Myllykosken tehtaat ja sekä Sippolan että Anjalan kunnat ilmoittivat lahjoittavansa sillalle sen tarvitsemat maat ilmaiseksi, nytkähti siltahanke taas eteenpäin.

Siltatyömaa tarjosi 50 paikalliselle työttömälle kipeästi kaivattua työtä. Tieliikennemuseo Mobilian teettämässä historiaselvityksessä kerrotaan, kuinka Keskilaakso-lehdessä 25.11.1949 julkaistu siltatyöuutinen aiheuttikin yllättäen lisää työttömyyttä. Työttömäksi ilmoittautuneita alkoi olla jonoksi asti eikä kukaan kelpuuttanut

muita tarjottuja töitä kuin pestin Keskikosken siltaa rakentamaan. Eräät olivat jättäneet silloiset työpaikkansa voidakseen työttömänä hakea paikkaa Keskikosken siltatyömaalta. Säännöllinen tienesti luotettavana tunnetun työnantajan leivissä houkutteli työmiehiä.

Siltatyömaalta ei puuttunut myöskään dramatiikkaa. Kesäkuussa 1953 siltaa rakennettaessa sattui onnettomuus kun itäisen uoman sillan teräspalkkirakennelma sortui osittain. Romahtamisesta syntynyt jyrähtely kuului kauas ja pelästytti paikallisia asukkaita. Johdonmukaisesta halusta saattaa työ kunnialla loppuun kertoo se, että läntisen uoman siltarakennustyöt jatkuivat kuitenkin normaalisti seuraavana päivänä.

Juhlalliset sillan vihkiäiset pidettiin marraskuussa 1954. Juhlapaikalle saapui arvovaltaisia vieraita: ministereitä, TVL:n pääjohtaja, Kymen tie- ja vesirakennuspiirin edustajia, maaherra, sillan suunnitellut professori, rautatiehallituksen lähettiläs ja edustajat urakoitsija A. Ahlströmiltä, Myllykosken paperitehtaalta sekä Anjalan ja Sippolan kunnista. Silta oli juhlaliputettu ja Myllykosken paperitehtaan toimitusjohtajan vaimo sai kunnian leikata ajoradan poikki pingoitettuna nauhan. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeri Martti Miettunen painotti juhlapuheessaan, että Kymenlaakso tunnetaan eteenpäin pyrkivänä ja yritteliäänä maakuntana, josta hengestä silta oli oivallinen esimerkki. Tämä asenne on hyvä ohjenuora myös tämän päivän kymenlaaksolaisille.

Hyvät kuulijat,

Keskikosken nykyinen nähtävissämme oleva Suomen suurin teräksinen jäykistetty sauvakaarisilta valmistui siis vuonna 1954 eli täyttää nyt kokonaiset 60 vuotta. Silta kuuluu tieliikennehistoriallisesti Liikenneviraston museokohdekokoelmaan ja on perinne-kokoelman ainoa teräksisen kaarisiltatyypin edustaja.

Siltapaikan alla sijaitsee Lemmensaari-niminen saarenomainen kallioluoto, joka jakaa Kymijoen hetkellisesti kahteen väylään. Kumpaankin väylään on rakennettu oma teräsbetonikantinen teräskaarisiltansa, jotka yhdessä muodostavat Keskikosken sillan. Keskikosken sillan rakenne muodostuu

kahdesta ajoradan alla olevasta pituussuuntaisesta palkista, jotka kannattelevat kansirakennetta yhdessä teräspalkeista kootun sauvarakenteen kanssa. Teräsrakenteiden paino silloissa on yhteensä 150 tonnia ja teräsbetoninen kansirakenne painaa puolestaan noin 500 tonnia.

Sillat ovat jatkuvan dynaamisen kuormituksen alaisia, joten niiden ylläpito vaatii milloin pienempiä milloin suurempia remontteja. Keskikosken itäisen sillan kuntoa tutkittiin viime vuonna ja tänä vuonna on läntisen sillan vuoro. Tutkimusten perusteella arvioidaan sitten toimenpidetarpeet, jotka ilmenevät joko liikennerajoituksina tai korjaustoimenpiteinä. Kovin valitettavaa on tieto siitä, että Suomen valtiolla on varsin vähän voimavaroja käytettävissä tiestön ja sillaston ylläpitoon, puhumattakaan uusien investointihankkeiden toteutuksesta.

Arvoisa juhlaväki,

Tehtaat, Kymijoki ja sillat kuuluvat oleellisesti yhteen historiaa tutkittaessa. Silta yhdistää. Toivotan sillalle kestäväää tulevaisuutta ja sillalla kulkijoille turvallisia ylityksiä.

Hyvää kesää kaikille.

Kiitos.