Luonnos valtakunnallisesti merkittävistä rakennetun kulttuuriympäristön kohteista Kymenlaaksossa/ Museovirasto 2008.

www.nba.fi

Anjalankoski

Sippolan kirkonkylä

LP2 syy

Kohde sisältyi RKY93-julkaisuun ja on lausunnon perusteella sisällytetty tarkistettuun valikoimaan.

Kuvaus

Sippola on harvoja kirkonkyliä, joissa maantiehen tukeutuva kylärakenne on selkeästi säilynyt. Sippolassa yhdistyvät havainnollisesti myös kirkollisen ja historiallisen maanomistuksellisen vallan merkit kirkon ja kartanon ympäristöinä.

Sippolan kirkonkylä sijaitsee samannimisen joen varrella, laajan, kumpuilevan maanviljelysmaiseman keskeltä kohoavalla saarekkeella. Kylän rungon muodostaa vanhan linjauksen säilyttänyt maantie, jota reunustavat nauhana historialliset rakennukset, kirkko ja kartano sekä kirkonkylävaiheesta periytyvät yksityistalot ja kaupat.

Sippolan uusgoottilainen tiilikirkko on arkkitehti C. J. von Heidekenin 1874 suunnittelema. Hautausmaalla on arkkitehti K. A. Wreden 1890 suunnittelema uusgoottilainen von Daehn-suvun hautakappeli.

Sippolan kartano on 1600-luvun puolivälissä perustettu säteri, yksi maaherra Lorentz Creutzin monista kartanoista. Kartanon nykyinen rakennuskanta on peräisin kapteeni Alexander Leonard von Daehnin ajalta 1830-luvulta, jolloin kartano kuului maamme merkittävimpiin tiloihin. 1836 valmistuneen puisen päärakennuksen ulkoasu on lääninarkkitehti G. Th. Chiewitzin 1850-luvulla suunnittelema ja arkkitehti Jac. Ahrenbergin 1890-luvulla laajentama ja korottama.

Historia

Sippola kuului 1600-luvulla Creutz-suvun suureen maaomaisuuteen ja Sippolan ensimmäinen kirkko oli valtaneuvos Lorentz Creutzin rakennuttama kappeli. Turun rauhaa 1743 edeltäneen venäläismiehityksen aikana kartanon rakennukset poltettiin ja tila autioitui. Sippola siirtyi von Daehn –suvulle 1784.

Sippolan hovin omistaja kapteeni Alexander Leonard von Daehn lahjoitti maata nykyisen kirkon rakentamista varten ja osallistui kirkon rakentamiseen 1870-luvulla. Edeltänyt, tuolloin huonokuntoinen pitäjän järjestyksessä toinen kirkko vuodelta 1737 sijaitsi nykyistä kirkkoa ympäröivällä hautausmaalla.

Sippolan kartanon maista ja torpista muodostettiin itsenäisiä tiloja 1902. Päärakennus ja loput viljelysmaista siirtyivät valtiolle 1909, ja kartanon suojissa aloitti toimintansa koulukoti.

Lähteet

Kirsti Hellgren, Sippolan historia. Sippolan kunta 1957.

Marja Terttu Knapas, Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kymenlaakson maakuntaliitto, Kymenlaakson maakuntamuseo, Kymenlaakson seutukaavaliitto 1984.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A:26 1992.

Kari Räntilä, Sippolan hovi - von Daehnien sotilaskartano. Kaakon Kuriiri. Pohjois-Kymenlaakson kadettipiiri. S.a.

Hamina

Haminan linnoitus- ja varuskuntakaupunki

LP2 syy

Haminan kadettikoulu (reserviupseerikoulun kasarmialue) on liitetty kohteeseen (ensimmäisellä lausuntokierroksella se oli erillinen kohde) ja aluetta laajennettu varuskunnan osalta kaupungin lausunnon mukaan. Kohteen nimi on muutettu Haminan linnoitus- ja varuskuntakaupungiksi.

Kuvaus

Hamina on puhdaspiirteinen historiallinen linnoituskaupunki, jolla on ainoalaatuinen asemakaavallinen ratkaisu ja linnoitusjärjestelmä.

Haminan säteittäinen asemakaava pohjautuu renessanssin ideaalikaupunkimalliin. Kaupunkialuetta ympäröi linnoituskehä vahvoine bastioneineen. Kaupungin kahdeksankulmaiselta keskusaukiolta lähtee kahdeksan säteittäistä katua, joita yhdistää kaksi ympyräkatua. Kaupungissa on melko paljon vanhaa rakennuskantaa 1800-luvulta sekä yhtenäisiä katunäkymiä, ainoastaan lounaisosa on voimakkaasti uusiutunut. Kasarmialue antaa kaupungin itäosaan mielenkiintoisen sotilaallisen leiman.

Merkittäviä julkisia rakennuksia ovat mm. raatihuone, luterilainen ja ortodoksinen kirkko, Vehkalahden kirkko sekä Kadettikoulun päärakennus.

Raatihuone 1700-luvun lopusta sijaitsee säteittäisten katujen keskipisteessä ympyränmuotoisella torilla. Se on kolmikerroksinen uusklassillinen kivirakennus, jonka monumentaalinen keskustorni on tehty 1840-luvulla intendentinkonttorin suunnitelmien mukaan. Pohjakerroksessa on holvattuja huonetiloja, pääkerroksen huonejako on hyvin säilynyt.

Luterilainen kirkko on Raatihuoneentorin luoteisreunassa. Uusklassillinen luterilainen kirkko on rakennettu C.L. Engelin piirustusten mukaan ja valmistunut vuonna 1843. Kirkon tontilla on sankarihaudat, kansalaissodan muistomerkki ja Karjalaan jääneiden vainajien muistomerkki.

Ortodoksinen kirkko rajautuu torin itäreunaan. Apostolien Pietari ja Paavali muistolle pyhitetty kirkko on uusklassillinen pyörötemppeli vuodelta 1837. Sen 1863 valmistunut sipulipäätteinen kellotorni on venäläiskansallisten arkkitehtuurimuotojen varhaisimpia esimerkkejä Suomessa. Kirkon tonttia kiertää komea aitarakennelma.

Vehkalahden keskiaikainen kivikirkko kaupungin koillisosassa on uudistettu nykymuotoonsa 1821 kaupunkipalon jälkeen.

Kadettikoulun kolmikerroksinen päärakennus on Jac Ahrenbergin suunnittelema. Kadettikoulun alue käsittää lähes neljänneksen Haminan bastionilinnoitetusta ympyräkaupungista itäisen Viipurin portin tuntumassa. Engelin suunnittelema maneesi, sairaala sekä E.B. Lohrmannin suunnittelemat nykyisen RUK:n esikunta ja koulun johtajan punatiilinen asuintalo, nykyinen upseerikerho. Alueen vanhaa rakennuskantaa on Viipurin portin vartiorakennus. Vanhimmat kasarmirakennukset ovat 1780-luvulta, varasto- ja luokkarakennus 1800-luvun alusta. Entinen ammusvarasto on kirjastona. Vallihaudan ulkopuolella kasarmi- varasto- ja huoltorakennukset ovat 1910-luvun venäläistä tiiliarkkitehtuuria.

Huomattavia muita yksittäisiä rakennuksia Haminassa ovat mm. Fredrikinkatu 1, rikasmuotoinen puinen kaupunkipalatsi vuodelta 1889 (W. Aspelin), Rauhankatu 5, uusrokokootyylinen ns. Arvilommin talo vuosilta 1849-59 sekä porvariskartanot Kasarmikadun varrella ja ns. Pormestarintalo vuodelta 1866. Kivitaloista mainittakoon Kadettikoulunkatu 2 B, nykyinen kaupunginmuseon 1760 rakennettu talo, jossa Kustaa III ja Katarina II 1783 neuvottelivat. Pikkuympyränkatu 5; Seurahuone on rakennettu 1890 (Kiseleff & Heikel). Pikkuympyränkatu 8; Haminan säästöpankin puinen rakennus on vuodelta 1888 (W.Aspelin).

Kasarmikatu 5; Aladdinin talo on alkuaan rakennettu 1790-luvulla tykistökomentajan asuintaloksi. Nykyiseen asuunsa se muutettiin 1914 (G. Taucher). Kasarmikatu 4-8; Kasarmikadun varrella on säilynyt kaupungin laajin vanha puutalokokonaisuus. Alueen rakennukset periytyvät pääosin 1841 kaupunkipalon jälkeiseltä ajalta. Kasarmikatu 6:ssa toimii Kauppiaantalomuseo.

Kaupunkia ympäröinyt laaja bastionikehä on lounaissivustaa lukuun ottamatta säilynyt ja vallit on restauroitu huoliteltuun kuntoon. Pohjoissivustan Keskusbastioni on muutettu kesäiseksi juhlakentäksi arkkitehtonisesti vaikuttavine telttakatoksineen.

Historia

Vehkalahdelle 1653 perustettu kaupunki sai Uudenkaupungin rauhan jälkeen 1721 uuden roolin Ruotsin itäisenä rajakaupunkina ja Itä-Suomen satamakaupunkina sodassa menetetyn Viipurin sijaan. Kaupungin säteittäinen asemakaava liittyi kenraali Axel Löwenin 1722 laatimaan linnoittamissuunnitelmaan. Ensimmäiset maarakenteiset linnoitusvallit säännöllisen bastionijärjestelmän mukaan tehtiin tämän jälkeen.

Turun rauhassa 1743 Hamina jäi Venäjän puolelle. Huomattava uudisrakennuskausi alkoi 1770-luvulla Katariina II hyväksymän yleissuunnitelman mukaan. Linnoitusvalleja vahvistettiin ja korotettiin sekä uusia ulkovarustuksia rakennettiin. Kaupunki sai myös ensimmäiset kivirakennukset ja Viipurin kuvernementin arkkitehti Johan Brockmannin suunnitteleman raatihuoneen.

Kaupungin pohjoissivusta linnoitettiin 1800-luvun alkuvuosina Kyminlinnan uudessa linnoituksessa käytetyn kaponierijärjestelmän mukaan. Kahden bastionirintaman, kaponierien ja ulkovarustusten työt valmistuivat Suomen sotaan mennessä.

Kaupunkipalossa 1821 tuhoutui valtaosa puurakennuksista, mm. kaupungin ruotsalaisen, sittemmin ruotsalais-saksalaisen luterilaisen seurakunnan suuri kahtamoistyyppinen puukirkko. Lisäksi ortodoksisen seurakunnan 1785 rakennettu kirkko vaurioitui pahoin. Toinen mittava kaupunkipalo 1841 vaurioitti mm. raatihuonetta.

Suomen Keisarillinen Kadettikoulu, yliopiston ohella aikanaan Suomen arvostetuin korkeampi oppilaitos, aloitti toimintansa Haminassa 1821, jonne se päätettiin siirtää Rantasalmella toimineen Haapaniemen Topografikunnan rakennusten tuhouduttua tulipalossa. Kadettikoulun tulo Haminaan mullisti kaupunkikuvan. Koulu hallitsi enemmän kuin neljäsosan kaupungin pinta-alasta. Sortokausien aikaan rakennettu uusi, kolmikerroksinen päärakennus on kuin viesti sen symboliarvon voimasta, jota Kadettikoulu suomalaisille kaikissa vaiheissa edusti. Kadettikoulun uuden päärakennuksen suunnitteluun ryhdyttiin 1893, peruskiven muuraus oli 18.5.1897. Jac. Ahrenbergin suunnittelema päärakennus liittyy luontevasti aiempaan rakennuskantaan.

Suomen itsenäistyttyä Kadettikoulun rakennukseen sijoitettiin Jalkaväen taistelukoulun harjoitusyksikkö eli saksalainen jääkäripataljoona. Paltskolan muuttui aluksi suomalaiseksi sotilassairaalaksi (1920-1925). Nykyisin kadettikoulun rakennukset ovat reservinupserikoulun käytössä.

Sädekaupungin asemakaavarakenne suojeltiin 1969 asemakaavamuutoksella ja vanha rakennuskanta sai suojelumääräykset 1980-luvun kaavatarkistuksessa.

Lähteet

G.A. Gripenberg, Finska Kadett-kåren oeh dess Kamratskap. Hel-singfors 1912.

Olli Kivinen, Haminan keskusta. Arkkitehti 3/1963.

Antero Sinisalo, Haminan upseerikoulun alueen vaiheita. Arkkitehti 3/1963.

Olli Kivinen, Haminan keskusta asemakaava. Helsinki 1964.

Aimo Halila, Hamina varuskuntakaupunkina. Haminan historia III. Mikkeli 1969.

Trästäder i Finland. Den nordiska trästaden. 1972.

Stadsplanering i finska städer. Den nordiska trästaden 12. 1972.

Aimo Halila, Haminan kaupungin historia II. Mikkeli 1975.

Haminan keskustan rakennuskannan inventointi ja luokittelu, Museovirasto 1982.

Marja Terttu Knapas, Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kotka 1984.

Rainer Knapas, Vanhan Suomen kaupungit 1743-1809. Ars. Suomen taide 2. Otava 1988.

Rainer Knapas, Linnoitusten rakentaminen ja sotilasarkkitehtuuri 1721-1808. Ars. Suomen taide 2. Otava 1988.

Vastassa Ruotsi. Kaakkois-Suomen linnoitukset. Näyttelyluettelo. Museovirasto 1990.

Ville Lukkarinen, Intendentinkonttorin kirkkoarkkitehtuuri. Carl Ludvig Engel 1778-1840. Näyttelyluettelo 1990.

Ulla-Riitta Kauppi, Reserviupseerikoulun rakennusten historia. RUK:n kurssi 193. Taipale 1990.

Ilkka Kaskinen ja Ulla-Riitta Kauppi, Haminan linnoitus. Hamina-Seura 1992.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A 26 1992.

Elisa El Harouny, Olli-Pekka Riipinen, Kaija Santaholma ja Timo Tuomi, Suomalaisia puukaupunkeja. Hamina. Ympäristöministeriö. Alueidenkäytön osasto. Helsinki 1998.

J.E.O. Screen ja Veli-Matti Syrjö, Keisarillinen Suomen kadettikoulu 1812-1903. Tammi 2003.

Hamina

Petkeleen asuinalueet

LP2 syy

Kohde sisältyi RKY93-julkaisuun ja on maakuntamuseon lausunnon perusteella sisällytetty tarkistettuun valikoimaan.

Kuvaus

Petkeleen alue on modernin asuntosuunnittelun korkeatasoinen edustaja.

Summan paperitehtaan johdolle ja työväelle Alvar Aallon suunnitelmien mukaan rakennetut asuinalueet sijaitsevat Petkelvuoren rinteellä metsäisessä ympäristössä, varsinaisen tehdasalueen koillispuolella. Alue on asemakaavaltaan ja rakennusten julkisivuilta hyvin säilynyt.

Työväen asuntoalue muodostuu kahdeksastatoista puurakenteisesta kahden perheen talosta. Ne on sijoitettu

kiinni katulinjaan ja yhdistetty toisiinsa aidoilla, jotka jatkavat rakennusten katujulkisivun paneeliaihetta.

Petkelvuoren toisella puolella korkean kallioseinämän kupeessa on kolme paperitehtaan virkailijoiden huvilamaista valkeaksi rapattua ja tummalla laudoituksella elävöitettyä taloa. Huviloiden pihapuistikot jatkuvat luontevasti ympäröivään metsäpuistoon.

Historia

Enso-Gutzeit Oy rakensi Summan paperitehtaan 1953-1955 meren rannalle, Haminan kaupungin rajalle. Se oli sotien jälkeen ensimmäinen puuteollisuuden suurhanke. Valtaosa tehtaan asuinalueen taloista on myöhemmin myyty yksityisomistukseen.

Lähteet

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A 26 1992.

Enso Oy:n rakennuskannan inventointi. Henrik Wager. Museovirasto 1997.

Kymenlaakson teollisuusperinteen kartoitus. Kymenlaakson liitto. Kuvaja Consulting Oy 2003.

Hamina

Suuri Rantatie

LP2 syy

Museovirasto on lisännyt ja pidentänyt tieosuuksia ensimmäisen lausuntopyyntökierroksen jälkeen sekä oman lisäselvityksensä että saatujen lausuntojen pohjalta.

Ensimmäisellä lausuntokierroksella valikoimassa ei ollut tieosuuksia Varsinais-Suomesta. Uudellamaalla tieosuuksia oli Karjaan, Inkoon, Porvoon, Pernajan, Loviisan ja Ruotsinpyhtään kunnissa.

Valikoimalla on haluttu tuoda esiin tien pitkä linjaus Turusta itärajalle. Mukaan on valittu linjaukseltaan hyvin säilyneitä ja pitkiä tieosuuksia. Suuren Rantatien varrelta on tarkistettuun valikoimaan sisällytetty lisäksi Rantatiehen kuuluvina aluekohteina:

PIIKKIÖ: Rungon kestikievari
HALIKKO: Trömperin kestikievari
HAMINA: Summan kartano

VARSINAIS-SUOMI

Linjausta on pidennetty Lounais-Suomen ympäristökeskuksen lausunnon perusteella.

PIIKKIÖ: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on valittu lyhyt tieosuus Makarlan kylässä. Tielinjausta sisältyy lisäksi Rungon kestikievarin aluemaiseen tierajaukseen.

PAIMIO: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on valittu tieosuudet Kampparlan ja Toikkalan kylien välillä ja Iso-Heikosin ja Pitkäportaan välillä.

HALIKKO: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on valittu tieosuus Pitkäportaan ja Halikon sillan välillä.

UUSIMAA

Rajausta on laajennettu ja RKY 1993 -julkaisuun sisältynyt Suuri Rantatie on palautettu pitkänä linjauksena tarkistettuun valikoimaan Tammisaaren museon - Länsi-Uudenmaan maakuntamuseon lausunnon perusteella.

TAMMISAARI: Rajausmuutos. Rajausta on laajennettu. Uutena tarkistettuun valikoimaan sisällytetty tielinjaus Svenskby-Svedjekulla. Ns. Alemman maantien linjausta on jatkettu Fagervikin ja Antbyn kylistä Karjaan rajaan saakka.

POHJA: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on sisällytetty tieosuus Persböle - Pohjan kirkko ja Pohjan ruukinalue.

KARJAA: Rajausmuutos. Rajausta on laajennettu. Tarkistettuun valikoimaan on sisällytetty Suuren Rantatien ns. Ylemmän maantien linjaus Lohjanharjulla välillä Gålisjön-Högbesjö ja Mustion taajamassa. Lisäksi on ns. Alemman maantien kaksi linjausta väleillä Finnbacka-Konugsböle ja Degerbyn ympäristössä.

INKOO: Rajausmuutos. Rajausta on laajennettu lausunnon perusteella maantien 186 itäpuolelle. Museovirasto on laajentanut kohderajausta ensimmäisen lausuntopyyntökierroksen jälkeen aina Siuntion kunnanrajalle saakka, pieniä katkoja lukuunottamatta.

LOHJA: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan otettu lyhyt tieosuus Virkkalan eteläpuolelta.

SIUNTIO: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on otettu koko kunnan halki kulkeva osuus Virkkalasta Siuntion asema kautta Kirkkonummen kunnanrajalle. Lisäksi lyhyt osuus Suuren Rantatien ns. Alemman ja Ylemmän maantien risteyksen länsipuolelta.

KIRKKONUMMI: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on otettu kunnan halki kulkevan tielinjaus välillä Överby-Bobäck. Rajaus katkeaa vain Kirkkonummen keskustan osalta.

ESPOO: Rajausmuutos. Rajausta on laajennettu Espoon kaupungin lausunnon perusteella. Tarkistettuun valikoimaan tielinjausta jatkettu Espoonkartanon länsipuolella Kirkkonummen rajalle ja Träskändan kartanolta Bemböleen. Museovirasto on laajentanut alueraja käsittämään Pitkäjärven itärannan.

VANTAA: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan otettu mukaan lyhyet tieosuudet Pitkäjärven itäpuolella, Vantaanlaaksossa, Backaksen kartanolla, Helsingin pitäjän kirkonkylässä ja tieosuus Kuninkaanmäki-Nikinmäki.

SIPOO: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on otettu mukaan tieosuudet Viirilä-Svartböle ja Savijärven länsi- ja itäpuolelta. Osittain tielinjaukset ovat sisältyneet muihin VAT-kohteisiin mm. Sipoon kirkot ja pitäjänkeskus.

PORVOO: Rajausmuutos. Rajausta on laajennettu Porvoon kaupungin lausunnon perusteella. Tielinjausta on jatkettu Mossakrogin länsipuolella aina Sipoon rajalle saakka. Samoin Porvoon keskustassa on tielinjausta jatkettu kattamaan koko keskustan halki kulkeva osuus.

KYMENLAAKSO

PYHTÄÄ: Laajennus, tielinjausta on jatkettu Ahvenkosken itäpuolelle ja uutena tieosuutena on mukaan valittu Pyhtään kirkon ja Siltakylän välinen osuus.

KOTKA: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on otettu mukaan tieosuus Kaarniemestä Haminan kunnanrajalle.

HAMINA: Laajennus, tarkistettuun valikoimaan on otettu mukaan tieosuudet Kotkan kunnanrajalta Summan kartanon tuntumaan ja Haminan kaupungista Vironlahden kunnan rajalle.

Kuvaus

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Etelä-Suomen rannikkoalueella kulkevista teistä muodostuva Rantatie on yhdistänyt Turun ja Viipurin. Tien kulku on pääpiirteissään säilynyt keskiajalta lähtien, vaikka tien linjauksessa onkin eri aikoina tehty myös muutoksia. Suuri osa perinteisestä tiestä on edelleen käytössä. Tie seuraa rannikkoa jokilaaksojen ja vanhojen kirkkopitäjien halki. Tien varren keskiaikaiset kirkot, kartanot, satamapaikat ja muinaislinnat kertovat tien varren asutuksen pitkäikäisyydestä ja jatkuvuudesta. Monin paikoin tieura on jäänyt moottoriteiden, kehäteiden tai rakennusten alle, ja saattaa kulkea myös kaupunki- ja taajaympäristöissä.

Suurella Rantatiellä on kaksi erityistä museotietä; Fagervikintie Inkoossa ja Haminan tieosuus Tallimäki-Virolahti. Tiellä on myös neljä museosiltaa; Espoonkartanon silta, Halikon vanha silta, Savukosken silta Pyhtäällä ja Salmen silta Haminassa. Kukin niistä edustaa erilaisia kerrostumia tie- ja siltarakentamisen historiassa.

Varsinais-Suomi

Suuri Rantatie on kulkenut Turussa linnalta Suurtorille tuomiokirkon kupeelle, mistä tie lähti raatihuoneen nurkalta Karjakatua kohti Uuttamaata. Kaarinassa Tuorlan kartanon alueella on vanha, hyvin säilynyt tielinja. Piikkiössä tie kaartaa Rungon kievarin kautta keskiaikaiselle kirkolle, josta tie jatkaa Makarlan kylän kautta koilliseen. Paimiossa tie kulkee Kampparlan kylämäen ohi ja ohittaa Nakolinnan muinaislinnan ennen saapumistaan Paimion keskiaikaiselle kirkolle. Sieltä tie kulkeutuu Trömperin kestikievarin kautta kohti Halikon- ja Uskelanjokien laaksoja ja Halikon keskiaikaista kirkkoa. Salossa tie kulkee läpi Uskelan kirkkomaan ja suuntaan etelään Perniönjoen vartta.

Uusimaa

Suuri Rantatie ohittaa Tammisaaren Tenholan keskiaikaisen kirkon pohjoispuolelta ja jatkaa kohti Pohjan kirkkoa, missä on ollut yhteys merelle. Tie muodostaa Billnäsin ruukinraitin. Karjaalla Suuri Rantatie haarautuu ns. Ylemmän ja Alemman maantien reiteiksi, jotka yhtyvät Siuntion Sunnanvikissä. Ylemmän maantien pohjoinen reitti kulkee pitkin Lohjanharjua Siuntion jokilaaksoon. Karjaalta suuntautuu kaksi yhdystietä etelään, Raaseporiin johtavalle ns. Alemmalle maantielle, joka kulkee Inkoossa Snappertunanjoen laaksoa. Teiden yhdyttyä reitti suuntautuu Siuntion Pikkalaan, missä on ollut yhteys merelle. Kirkkonummen ja Espoon halki kulkiessaan tie ohittaa pitäjien keskiaikaiset kirkot. Espoonkartanon alueella Mankinjoen ylittää maan vanhin kiviholvisilta vuodelta 1778. Espoossa ja Vantaalla tien kulku hämärtyy paikoin uudempien tiejärjestelyjen ja taajamarakentamisen vuoksi.

Sipoossa Rantatien ohittaa Myraksen kestikievarinpaikan matkalla pitäjän kirkoille. Porvoon rajalla seisoo siirtolohkare ja rajakivi Götstenen. Porvoossa Rantatie kulkee mm. Yli-Vekkosken kylän vanhan kievarin ohi. Tie nousee keskiaikaiselle kirkolle, jatkuu kirkkotorilta Kaupunginhaan kautta Postimäelle ja halkoo säilyneenä Porvoon ja Pernajan rajan metsäaluetta. Pernajassa tie jatkaa Vanhakylän viljelyaukealle, ja Koskenkylän ruukin kohdalla se muodostaa osan ruukinraittia. Pernajan keskiaikaisen kirkon ohitettuaan tie jatkuu kohti Degerbytä eli nykyistä Loviisan kaupunkia. Garnisonin kaupunginosassa Rosenin ja Ungernin bastionit on rakennettu suojaamaan tietä. Ruotsinpyhtään Tesjokilaaksossa Rantatie kulkee joen saaressa olevan, postitalona toimineen, Holmgårdin kartanon pihapiirin läpi. Lännenpuoleinen kiviholvisilta on säilynyt. Holmgårdin ja Myllykylän välinen hyvin säilynyt, hiekkapintainen tieosuus kiemurtelee punaisten kivien merkitsemässä maastossa. Vähä-Ahvenkoskella tie on ylittänyt Kymijoen Kirmusaaren kautta, mutta voimalan padon nostettua vesirajaa tieosuuksia on jäänyt veden alle. Kymijoen ylityspaikkana on nykyisin

Savukosken teräsbetonisilta. Silta on valittu museosillaksi ja on vain kevyen liikenteen käytössä.

Kymenlaakso

Rantatien ja Kymijoen Pyhtäänhaaran risteyskohdassa on Pyhtään keskiaikainen kirkko, jonka ohitettuaan Rantatie jatkuu asvaltoimattomana metsätaipaleelle ja edelleen Länsikylän- ja Siltakylän purojen vartta itään. Kotkan Kyminlinnan kohdalla nyt nähtävillä oleva tie on muodostunut 1790-1810 linnoitustöiden jälkeen. Rantatie kulkee edelleen koilliseen Korkeakoskelle ja Kymijoen Nummenjoen varrella olevan Saksalan kylän kautta Haminan Neuvottoman kylään. Vanha tie erkanee uudesta maantiestä ennen Summan kartanoa hiekkapintaiseksi, vanhaksi tielinjaksi noin 1,5 kilometrin matkalle. Haminan Salmenvirran kaksiholvinen kivisilta kuuluu Tielaitoksen museosilta-valikoimaan. Linnoituskaupungissa tie kulkee Lappeenrannanportilta Viipurinportille. Haminan Tallimäen ja Virolahden Virojoen välinen 35 kilometrin mittainen Suuren Rantatien osuus on valittu museotieksi, jonka linjaus noudattelee yhä 1700-luvun kartoista löytyvää linjaa mäkineen ja mutkineen. Ravijoella tielinja leikkaa Salpalinja-varustuksen ja ohittaa Pyterlahden kivilouhokset.

Historia

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin kilpailijaksi tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten teiden linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa säilyneistä tieosuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930-lukujen tienparannuksissa. Tieosuuksia on jäänyt lisäksi uusien tielinjausten ja taajamarakentamisen alle.

Lähteet

Matti Vakkilainen, Vanhoilla valtateillä. Kruununteiden ja kansanpolkujen vuosisataisia vaiheita. Helsinki 1982.

Mikko Härö, Espoon historiallinen tieverkko. Arkisto- ja kirjallisuusselvitys. Espoon museo 1983.

Tie yhdistää. Toim. Leena Sälejoki-Hiekkanen. Tiemuseo 1986.

C. J. Gardberg, Kaj Dahl, Kuninkaan tie. Otava 1991.

Tapio Salminen, Suuren Rantatien inventointi, yhteenvetoraportti. Tiemuseon raportteja 1/1992. Tielaitos, Tiehallitus. Tampere 1992.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A 26 1992.

Mikko Härö, Läntisen Uudenmaan rakennusten ja maiseman kulttuurihistoriallinen inventointi. Läntisen Uudenmaan seutukaavaliitto 1993.

Tapio Salminen, Suuri Rantatie. Tielaitos. Helsinki 1993.

Tapani Mauranen (toim.), Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860. Tielaitos 1999.

Hamina

Tammion ja Kuorsalon saaristokylät

LP2 syy

Ensimmäisellä lausuntokierroksella Tammio oli ainoa saaristokylä, eikä siihen ole tullut muutoksia, mutta kohteeseen on lisätty Kuorsalo kokonaisuudessaan. Kuorsalo sisältyi RKY93-julkaisuun ja on maakuntamuseon lausunnon perusteella sisällytetty tarkistettuun valikoimaan.

Kuvaus

Tammio ja Kuorsalo ovat Kotkan Haapasaaren ja Pyhtään Kaunissaaren tavoin esimerkki itäisen Suomenlahden kalastusta harjoittaneesta kyläasutuksesta ja sen tuottamasta rakennetusta ympäristöstä.

Tammion saaren pohjoisrannalla sijaitseva saaristokylä käsittää kaikkiaan nelisenkymmentä tiiviisti toisiinsa tukeutuvaa asuinrakennusta itä-länsi -suuntaisen kyläraitin varrella. Vanhimmat rakennukset ovat 1800-luvun alusta, ja valtaosa on ennen 1870-lukua rakennettuja. Tyypillinen tammiolainen asuinrakennus on keltamullan sävyinen, vaakavuorattu talo, jossa on loiva satulakatto sekä arkkitehtonisten yksityiskohtien klassilliset piirteet: päätykolmiot, pilasterimaiset nurkkalaudat profiloituine jalustoineen. Lisäksi taloihin kuuluu pihapiirin ulkorakennuksia, venevajoja ja ranta-aittoja. Kylän yhteisiä rakennuksia ovat entinen kansakoulu vuodelta 1891 ja 1919 rakennettu seurantalo. Kylän merellistä ilmettä korostavat paljaat silokalliot kujilla ja talojen ympärillä.

Kuorsalon vanha, Tammion saaristokylän kaltainen asutus keskittyy Vekanlahden ja saaren pohjoisten rantojen ympärille. Pienempi taloryhmittymä on lounaisrannan Leerviikissä. Kylän vanhin asutus on sijainnut saaren sisäosassa Vanhakylänlahdella. Entisen merenlahden pohjoisrannalla on arvokas, osittain kallioinen niittyalue.

Kylän puiset asuinrakennukset ovat valtaosin 1800-luvulta. Kapteeni Siparin empiretyylinen puinen päärakennus on kylän vanhimpia taloja. Mäntylän huvilaan liittyy muistoja Kuorsaloa kuvanneista Magnus Enckellistä ja Verner Thomésta.

Kuorsalossa on saarten yhteinen hautausmaa. Vekanlahden rannassa sijaitseva Kuorsalon kyläkoulu on 1800-luvun lopulta. Seurantalon eteläpuolella on perinteisenä kokoontumispaikkana toiminut niitty, joka on viimeinen muisto ajasta, jolloin koko saarta laidunnettiin. Kuorsalon merkittävästä luotsihistoriasta on säilynyt 1943 rakennettu luotsivartiotupa näköalapaikalla saaren etelärannalla.

Historia

Tammio ja Kuorsalo saivat ensimmäiset vakinaiset asukkaansa keskiajalla. Asutus sijoittui suojaisiin sisäsatamiin, Tammiossa nykyisen Joosenlahden ympärille ja Kuorsalossa Vanhankylänlahdella. Maan kohoaminen aiheutti Kuorsalon vanhan satamapaikan hylkäämisen.

Tammiossa asui 1500-luvun puolivälissä pari, kolme perhekuntaa. Saari autioitui 1570-luvulla ja oli ilman asukkaita vuoteen 1642 saakka. 1600-luvun lopulla asukasluku alkoi kasvaa uudelleen. 1800-luvun alkuun

saakka tammiolaiset olivat saaressa vuokralla. Heillä ei ollut omia kalavesiä, vaan he olivat vuokranneet ulkosaariston alueet kruunulta ja korvasivat sen luotsaamalla tai rahtaamalla kruunun tavaroita. Tammion rakennuskantaa suojeleva rantakaava on vuodelta 1988.

Lähteet

Vehkalahden pitäjän historia. Suur-Vehkalahden asutus- ja aluehistoria. Vehkalahden kunta 1936.

Vehkalahden pitäjänkirja I. Myllykoski 1968.

Anne Stenros-Leinonen, Tammio. Kyläraportti itäiseltä Suomenlahdelta. Diplomityö, Oulun yliopisto, arkkitehtuuriosasto 1981.

Marja Terttu Knapas, Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kymenlaakson seutukaavaliitto 1984.

Jaakko Korjus, Kuorsalo vanhaan aikaan. Turenki 1988.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A 26 1992.

Frank Hering, Kymenlaakso. Kaakkois-Suomen perinnemaisemat. Alueelliset ympäristöjulkaisut 124. Kaakkois-Suomen ympäristökeskus 1999.

http://www.helsinki.fi/hum/meh/merimerkit/
Väylien varsilta - Suomen historialliset merimerkit ja luotsipaikat. Verkkosivutuotanto Helsingin yliopisto, Merenkulkulaitos, Museovirasto, 2001.

Jouni Multimäki - Harri Nyman, Merenkulun rakennusperintö - ehdotus valtakunnallisesti merkittävinä kohteina suojeltavasta merenkulun rakennusperinnöstä. Museoviraston rakennushistorian osasto 2002 (painamaton raportti).

Yrjö Kaukiainen, Rantarosvojen saaristo. Itäinen Suomenlahti 1700-luvulla. Historiallisia tutkimuksia 225. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura 2005.

Iitti

Iitin kirkonkylä

LP2 syy

Aluetta on ensimmäisen lausuntokierroksen jälkeen supistettu tuntuvasti eteläpäästä (golf-kenttä).

Kuvaus

Kolmen järven väliin jääville kannaksille sijoittunut Iitin kirkonkylä lukeutuu maan parhaiten säilyneisiin kirkonkyliin. Siihen liittyy läheisesti Lyöttilän kylä ja Kymentaan alue.

Kirkonkylä on säilynyt hyvin, koska rakentamis- ja muutospaineet ovat keskittyneet pitäjän keskuspaikaksi muodostuneeseen Kausalaan. Kirkonkylän talot sijaitsevat Kausalasta kirkon ohi vievän vanhan maantien

varrella. Kylän keskuksessa on kirkon lisäksi pappila, vanha kansakoulu, seurakuntatalona on vanha, 1898 nykyiselle paikalleen siirretty kunnantupa sekä lainajyvästön tiilinen, valkeaksi rapattu makasiini. Kirkonkylän vanhasta, hyvin hoidetusta rakennuskannasta mainittakoon Tenhoselan, Brummerin, Lepolan, Mäen, Koivikon, Vuorelan ja Helanderin asuinrakennukset.

Kirkonkylän pohjoispuolella maisemaan liittyy Virran umpipihainen talonpoikaistalo ja kaunismuotoinen Virran teräsriippusilta. Myös Radansuun Kankaan tila muodostaa kaksikerroksisine päärakennuksineen ja talousrakennuksineen huomattavan kokonaisuuden.

Suomen vanhimpiin ristikirkkoihin kuuluva Iitin kirkko tapuleineen sijaitsee mäellä, kolmen järven erottamalla kannaksella kirkonkylän läpi kulkevan raitin päätteenä. Kirkon pohjakaavana on tasavartinen risti. Sakaristo on pohjoisen ja itäisen ristivarren välisessä kulmauksessa. Kirkon hirsiseinät ovat suhteellisen matalat. Alalappeiltaan nk. hollantilaisen kattomuodon mukaisesti kaartuva vesikatto on korkea ja se on ristivarsien päistä jyrkästi aumattu.

Kookas uusrenessanssityylinen, poikkipäädyllinen kirkkoherran pappila kirkon pohjoispuolella on vuodelta 1898 ja viipurilaisen Wolmar Forsbergin suunnittelema. Pappilarakennusta on kunnostettu 1952 ja 1988-1989. Pappilan ulkorakennuksiin kuuluu 1902 paikalle siirretty väentupa, Kymentaan Kaidassuon vanha päärakennus, joka on saanut siirron yhteydessä uusia vuosisadanvaihteen rakennustaiteen piirteitä, sekä 1849 rakennettu harkkokivinavetta.

Historia

Suur-Hollolan emäseurakuntaan kuulunut Iitin alue erotettiin omaksi seurakunnakseen uskonpuhdistuksen vuosikymmenillä. Kirkko valmistui 1693 ja sen rakennusmestarina mainitaan David Johansson (Taavi Juhonpoika), joka rakensi myös sittemmin hävinneet Asikkalan ja Hartolan kirkot. Kirkko kiinteine sisustuksineen uudistettiin arkkitehti Josef Stenbäckin suunnittelemassa korjauksessa 1913-1914.

Kirkonkylän nykyilmeeseen vaikutti eniten 1900-luvun alkupuoli, jolloin raitin varrelle syntyi käsityöläisten taloja, kaksi kauppaa kahviloineen, kruununvoudin ja nimismiehen virkatalot. Asutuksen painopiste alkoi vähitellen siirtyä Kausalan asemanseudulle eikä kirkonkylään enää keskittynyt rakennuspaineita.

Lähteet

Zachris Topelius, Finland framställdt i teckningar 1845.

Jaakko Mukula ja Anneli Mäkelä, Lyötistä Lyöttiläksi. Helsinki 1977.

Marja Terttu Knapas, Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kymenlaakson seutukaavaliitto 1984.

Lars Pettersson, Ristikirkot. Ars Suomen taide 3. Keuruu 1989.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A:26 1992.

Kotka

Hurukselan kylä

LP2 syy

Kohde sisältyi RKY93-julkaisuun ja on lausuntojen perusteella sisällytetty tarkistettuun valikoimaan.

Kuvaus

Hurukselan topografia Kymijoen saarilla on ainutlaatuinen. Kylän historiallinen rakenne on erittäin hyvin säilynyt.

Hurukselan ja Kahrinkankaan tiiviit kyläasutukset sijaitsevat Kymijoen muinaiseen suistoon muodostuneille jokien erottamille saarille ja kapeikkoihin. Alue on ikivanhaa hämäläisten ja karjalaisten rajamaastoa, mistä muistona Kahrinkankaalla on rajakivi.

Asutus on keskittynyt kiinteästi kylän halki kulkevan raitin varrelle. Raitti ja tonttijako ovat säilyneet historiallisessa asussaan. Rakennuskanta on vaihtelevan ikäistä ja sen joukossa on runsaasti kansatieteellisesti arvokkaita rakennuksia. Uusi rakentaminen on sopeutettu vanhaan kylärakenteeseen. Saarille raivatut pellot muodostavat maisemallisen kehyksen kyläasutuksille.

Maisemallisesti merkittävä kyläraitin varren ketoalue on ollut laitumena vielä 1970-luvulla.

Historia

Hurukselassa oli asutusta jo esihistoriallisena aikana. Kivikautisen merenrannan äärelle sijoittunut kylä jäi maan kohoamisen myötä sisämaahan, ja Huruksela lienee käyttänyt Kymijoen Nummenjoen reittiä jokikalastuksen saaliiden saamiseksi merelle. Verotustietojen mukaan Hurukselassa oli 1551 neljätoista taloa. 1700-luvulla puolet kylän taloista oli Mammulan mäellä ja kolme entisessä lauttarannassa. Kahrinsaarella, Hirvenmäellä ja Heikkilän niemellä oli kussakin yksi talo.

Lähteet

Veikko Mattila, Kymin historia I. Pitäjän itsenäistymisestä Vanhan Suomen yhdistämiseen 1642-1812. Kymin seurakunta, Kymin kunta, Karhulan kauppala. Kouvola 1960.

Marja Terttu Knapas, Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kymenlaakson maakuntaliitto, Kymenlaakson maakuntamuseo, Kymenlaakson seutukaavaliitto1984.

Veikko Kallio, Kymin historia II 1812-1950. Kymin historiatoimikunta 1990.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliitto 1992.

Frank Hering, Kymenlaakso. Kaakkois-Suomen perinnemaisemat. Alueelliset ympäristöjulkaisut 124. Kaakkois-Suomen ympäristökeskus 1999.

Martti Korhonen, Juhani Saarinen, Kymistä Kotkaan. Osa I. Kotkan kaupungin historiatoimikunta. Porvoo 1999.

Frank Hering, Kymenlaakso. Kaakkois-Suomen perinnemaisemat. Alueelliset ympäristöjulkaisut 124. Kaakkois-Suomen ympäristökeskus, Suomen ympäristökeskus. Kouvola 1999.

Kotka

Korkeakosken teollisuusympäristö

LP2 syy

Aluerajausta on supistettu kaupungin lausunnon mukaan.

Kuvaus

Korkeakoski, jossa vanha Turku-Viipuri -maantie ylittää Kymijoen kosken, on historiallinen mylly- ja sahapaikka, jossa teollisuustoiminta on jatkunut katkeamattomana. Kosken kuohut ja luonnonkauneus ovat kautta aikain houkutelleet myös taiteilijoita.

Nykyisin virran varrella sijaitsevat A. Ahlström Osakeyhtiön Korkeakosken tehtaat ja niiden vieressä entinen Enso-Gutzeit Oy:n Insuliittitehdas yhtenäisine asuntoalueineen. Kierikkalassa ja Kalliokoskella on lisäksi tehdastyöväestön vanhaa asutusta.

Vanhimmat tiiliset tehdasrakennukset ovat perustamisen ajoilta 1880-luvulta ja 1900-luvun alusta. Puuhiomoa ja kartonkitehdasta on laajennettu 1920-luvulla. Vanhempi vesivoimala on rakennettu 1906, uudempi on K. Lindalin suunnittelema 1926 samoin kuin 1923 valmistunut höyryvoimala.

Korkeakoskella on Suomen vanhin kuitulevytehdas The Insulite Company of Finland, joka on perustettu 1930. Tehtaan välittömässä läheisyydessä on 1930-luvun alussa rakennettu yhtenäinen työväenasuntoalue Pahvikylä. Sen ”amerikkalaistyyliset” insuliittitalot ovat arkkitehtien Hytönen ja Luukkonen suunnittelemia.

Historia

Kymijoen Korkeakosken vanhalla myllypaikalla toimi ensimmäinen vesisaha jo 1550-luvulla. Karhulan sahan omistaja William Ruth osti 1887 mennessä Korkeakosken koskiosuudet ja puuhiomon rakentaminen aloitettiin samana vuonna. Hiomo rakennettiin uudelleen 1901 ja ensimmäinen vesivoimala 1800-luvun lopulla. Insuliittitehdas oli alansa ensimmäinen Suomessa ja valmisti 1930-luvulla sekä huokoista että kovaa puulevyä.

Lähteet

Zachris Topelius, Finland framställdt i teckningar 1845.

Marja Terttu Knapas, Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kymenlaakson seutukaavaliitto 1984.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A:26 1992.

Enso OY:n rakennuskannan inventointi. Museovirasto. Henrik Wager. 1997.

Martti Korhonen, Juhani Saarinen. Kymistä Kotkaan. Osat I ja II. Kotkan kaupungin historiatoimikunta. Porvoo 1999, 2002.

Kymenlaakson teollisuusperinteen kartoitus. Kymenlaakson liitto. Kuvaja Consulting Oy 2003.

Kotka

Kotkan kirkko ympäristöineen

LP2 syy

Uusi kohde Kotkan kaupungin esityksestä.

Kuvaus

Kotkan kirkko kuuluu suunnittelijansa Josef Stenbäckin runsaan kirkkotuotannon parhaimmistoon. Kirkkopuistoa ympäröivä historiallinen kaupunkikuva on muodostunut kaupungin perustamisesta lähtien.

Kotkan 1800-luvun saksalaisvaikutteista tiiligotiikkaa olevan päätytornillisen kirkon on suunnitellut kirkkosuunnittelijana erityisen tuottelias Josef Stenbäck. Kirkkosalia reunustaa holvien kimppupilareiden kannattama lehterikerros. Taidemaalari Pekka Halosen maalaama alttaritaulu Kuninkaitten kumarrus on vuodelta 1900. Kirkkosalin sisäväritys on palautettu alkuperäiseen asuun vuosien 1988-1998 välisenä aikana tehdyissä korjauksissa. Kirkon kookkaat, holvia hipovat barokkiurut ovat vuodelta 1998 ja niiden esikuvana on ollut Freibergin tuomiokirkon urut 1700-luvun alusta.

Kirkko sijaitsee puistomaisella tontilla, jossa myös on viime sotien sankarihauta-alue. Kirkkopuistoa ympäröivät arkkitehtonisesti merkittävät rakennukset muodostavat kirkolle kaupunkikuvallisen kehyksen. Niistä mainittakoon entinen kauppaoppilaitos, joka on toiminut myös Kymenlaakson maakuntamuseona, Kotkan lyseo, Ahlqvistin talo, entinen Svenska Samskola, Suomen ensimmäisiin kuuluva paloasema sekä modernia asuntosuunnittelua edustavat Merikotkan ja Vuorelan kulma.

Historia

Kotkan kaupunki perustettiin 1878 ja se kuului alkuaan Kymin seurakuntaan. Kaupunkiseurakunta perustettiin 1892 ja arkkitehti Josef Stenbäckin piirtämä kirkko vihittiin käyttöön adventtisunnuntaina 1898. Sankarihauta-alue toteutettiin arkkitehti Erik Bryggmanin yleissuunnitelman pohjalta, kuvanveistäjä Emil Filénin sankaripatsas valmistui 1951.

Entinen kauppaoppilaitos toteutettiin arkkitehtikilpailussa voittaneen arkkitehtitoimisto von Essen-Kallio-Ikäläinen tekemän ehdotuksen mukaan 1911. Lyseon suunnitteli Nyström-Petrelius-Penttilä - arkkitehtitoimisto 1905, paloasema valmistui 1898 ja Ahlqvistin talo 1879. Svenska Samskolan suunniteli Th. Höijer 1898. Arkkitehdit Armas Laitinen ja Antero Pernaja suunnittelivat Kirkkopuiston laidan asuinkerrostalot 1927 ja 1938.

Lähteet

Marja Terttu Knapas, Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kymenlaakson seutukaavaliitto 1984.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliitto 1992.

Kaisu Harjunpää, Kotkan kirkko 1898-1998. Kotkan evankelisluterilainen seurakunta. Jyväskylä 1998.

Juhani Saarinen, Kymistä Kotkaan. Osa II. Kotkan kaupungin historiatoimikunta. Porvoo 2002.

Kotka

Kymin kirkko

LP2 syy

Kohde sisältyi RKY93-julkaisuun ja on lausuntojen perusteella sisällytetty tarkistettuun valikoimaan.

Kuvaus

Kymin kivikirkko lukeutuu intendentinkonttorin 1800-luvun alkupuolella suunnittelemiin empiretyylisiin ristikirkkoihin.

Kirkko seisoo korkealla mäntyjä ja kuusia kasvavalla mäellä, joka putoaa jyrkkänä kalliona vanhalle hautausmaalle. Kirkonmäki sijaitsee Kymijoen Korkeakoskenhaaran itärannalla.

Valkeaksi kalkitussa sisäviisteisessä tiilikirkossa on korkea puusta rakennettu länsitorni. Kirkkosalin seinät ovat voimakkaan keltaiset. Sisäviisteiden ikkuna-aukkojen yläpuolella on Aarre Aaltosen kirkon 100-vuotisjuhlaan tekemät korkokuvat joiden aiheina ovat Vuorisaarna, Hyvä paimen, Pyhä yö ja Sallikaa lasten tulla tyköni. Getsemane-aiheisen alttaritaulun on maalannut Berndt Godenhjelm 1865. Alttarin kookkaat lasiset kynttelikö t ovat lahja Karhulan lasitehtaan työntekijöiltä. 43-äänikertaiset urut on valmistanut tanskalainen urkurakentamo Bruno Christensen & Sonner 1991. Kirkon kelloina ovat Pernajan Forsbyn ruukinkirkkoon 1736 ostetut kellot.

Kirkonmäellä on kaksikerroksinen valkeaksi rapattu seurakuntatalo 1920-luvun lopulta. Kirkon alapuolella on jyrkkään kallioseinämään rajautuva vanha, 1729 perustettu hautausmaa arvokkaine hautamuistomerkkeineen. Hautausmaan vieressä ovat viime sotien sankarihaudat. Kirkkoa ympäröivä laaja luonnonmukaisena hoidettu puisto laajenee itään hautausmaana.

Historia

Kymin kirkkopitäjä, joka alkuaan kuului kappeliseurakuntana Pyhtääseen, perustettiin 1642. Seurakunnan kolme ensimmäistä kirkkoa sijaitsivat Kymenkartanon läheisyydessä. Nykyistä kirkkoa edeltänyt puukirkko paloi heti valmistuttuaan 1843, ja uusi kirkko määrättiin rakentamaan kivestä. Suomen intendentinkonttorissa laaditun piirustuksen mukaan rakennettu, seurakuntansa järjestyksessä viides kirkko, vihittiin käyttöön juhannuksena 1851.

Seurakuntatalo valmistui 1929 arkkitehti Ilmari Launiksen piirtämänä. Sankarihauta-alueen suunnitelmasta järjestettiin arkkitehtikilpailu 1943, ja arkkitehti Hilding Ekelundin suunnitelma toteutettiin 1945.

Lähteet

Markku Haapio ja Laura Luostarinen (toim.), Suomen kirkot ja kirkkotaide 2. Lieto 1980.

Marja Terttu Knapas, Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kymenlaakson seutukaavaliitto 1984.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A 26 1992.

Kotka

Kyminlinnan maalinnoitus

LP2 syy

Aluetta on laajennettu lounaaseen, rajaukseen on sisällytetty Sutelan keskiaikainen kylä.

Kuvaus

Kyminlinna on suurista linnoituksista ainoa lähes kaikkine etuvarustuksineen säilynyt Kaakkois-Suomen linnoitus.

Kyminlinna on yksi osa Katariina II:n aikana aloitettua Ruotsia vastaan rakennettua linnoitusketjua. Epäsäännöllisen pentagonin muotoinen tähtimäinen linnoitus, joka rakentuu viidestä bastionista ja niiden välisistä kurttiinimuureista ja kaponieereista, on sisähalkaisijaltaan lähes puolen kilometrin mittainen.

Linnoituksen sisäpuolella on rakennuskantaa 1810-luvulta, kuten vartiorakennus kummankin portin tuntumassa sekä upseerisiipi, sotilaskasarmi ja entinen keittiörakennus linnoituksen koillisosassa. Kyminlinnan koillinen portti on tehty 1930-luvulla käyttäen mallina Kyminlinnan ensimmäisen maalinnoituksen porttipiirustusta. Alkuperäisen linnoitusportin kaltainen lounaisportti on rekonstruoitu

1980-luvulla.

Linnoituksen ulkopuolella koillisessa sijaitseva puinen komendantintalo vuodelta 1879 toimii nyt ravintolana ja varuskuntakerhona.

Kyminlinna on rakennettu keskiaikaisen kuninkaankartanon, Kymenkartanon maille. Nykyään kartano sijaitsee linnoituksen pohjoispuolella Kymijoen monihaaraisessa suistomaastossa rannalla, jossa Suuri Rantatie ylittää Kymijoen. Kartanon mansardikattoinen päärakennus on linnoituksen rakentamisen ajalta 1790-luvulta ja suuret graniittiset talousrakennukset 1900-luvun alusta.

Linnoitusmuurin länsipuolella, Kymijoen saarella on Sutelan keskiaikainen kylätontti, jonka kylärakenne ja tiestö ovat säilyneet hyvin.

Historia

Kymenkartanosta muodostettiin kuninkaankartano 1556, ja Wrangel-suvulle se siirtyi 1629. Turun rauhan 1743 jälkeen Ruotsin ja Venäjän raja kulki Kymijokea ja sen läntistä haaraa pitkin. 1790-luvulla Venäjä lunasti kartanon maat, joille ryhdyttiin rakentamaan Kyminlinnaa. Tuon jälkeen kartano perustettiin nykyiselle paikalleen Kymijoen ja linnoituksen pohjoispuolelle.

Kyminlinna kuului Pietarin suojaksi rakennettuun linnoitusvyöhykkeeseen. Ensimmäinen maalinnoitus rakennettiin Katariina II:n käskystä ja kenraali Aleksandr Suvorovin johdolla 1791-1792 Kymijoen haarapaikkaan Suuren Rantatien varrelle sulkemaan Ruotsin puolelta Haminaan ja Viipuriin johtavaa tietä ja joen ylityspaikkoja.

Nykyisen, ensimmäistä linnaketta huomattavasti laajemman linnoituksen rakentaminen aloitettiin 1803 (J.P. von Suchtelen). Ensimmäinen maalinnoitus purettiin lähes kokonaan ja materiaali hyödynnettiin uuden linnoituksen rakentamisessa. Linnoituksen merkitys väheni 1810-luvulla valtiollisen tilanteen muututtua ja se lakkautettiin. Kyminlinna toimi sen jälkeen venäläisenä varuskuntana aina Suomen itsenäistymiseen asti. Linnoituksessa toimi inkeriläisten pakolaisten leiri 1920-1930-luvulla ja 1950-luvulta alkaen varuskunta.

Kyminlinnan itä- ja eteläsivujen kivirakenteet korjattiin alkuperäisen mukaiseen asuun 1980-luvulla. Muun linnoituksen restaurointi jatkuu edelleen. Linnoitusniemen alue on kokonaispinta-alaltaan yli 80 hehtaaria.

Lähteet

Olli Airola ja Kaisu Harjunpää, Kyminkartanon linnoitus - Kyminlinna. Porvoo 1970.

Päivi Nimander, Selvitys Ruotsinsalmi-Kyminlinna linnoituskokonaisuuden jäänteistä ja toimenpide-ehdotelma. Kymenlaakson maakuntamuseon julkaisuja 2. 1980.

Marja Terttu Knapas, Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kymenlaakson seutukaavaliitto 1984.

C.J. Gardberg, Suomalaisia kartanoita. Keuruu 1989.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A:26 1992.

Kotka

Puistolan pientaloalue

LP2 syy

Kohde sisältyi RKY93-julkaisuun ja on lausuntojen perusteella sisällytetty tarkistettuun valikoimaan.

Kuvaus

Puistola on edustava ja korkeatasoisesti suunniteltu esimerkki teollisuuskaupungin työväestön asuntokysymyksen ratkaisemisesta 1900-luvun alussa.

Puistola on laaja ja yhtenäinen Birger Brunilan asemakaavan mukaan toteutettu pientaloalue. Alueen katuverkko mukailee maiseman muotoja. Kapeat kujat kaartuvat kallioisen maaston mukaan. Puistolan keskuskadun muodostaa kahden korkean mäen välissä kulkeva puuistutuksin reunustettu Tammikatu.

Alueen yhtenäisen pientalotyypistön ovat luoneet rakennusmestarit Armas Laitinen sekä Iivari ja Pentti Penttilä. Kaksikerroksiset vuokratalot muodostavat oman kiinteän alueensa.

Puistolan asemakaava-alue rajoittuu puistomaisesti hoidettuun merenrantametsikköön ja idässä sen erottaa merestä korkea Pookinmäki, jonka laella on Ruotsinsalmen linnoitukseen kuuluneen korkean majakka- ja merkinantotornin raunio. (Ks. Ruotsinsalmen merilinnoitus -kohde.) Pookinmäelle sijoittuvat myös Kotkan Merivartioasema sekä pursiseuran paviljonkina toimiva entinen konsuli Gullichsenin 1898 rakennettu huvila.

Historia

Puistolan alue oli 1700-luvulla osa Ruotsinsalmen linnoitusta ja 1917 asemakaavassa alue oli Katariinan kansanpuistoa. Työväestölle tarkoitetun pientaloalueen rakentaminen aloitettiin 1920-luvulla, jolloin Kotkassa oli ankara asuntopula. Alueen kokonaisilmeen yhtenäisyyttä korostettiin rakennusjärjestyksessä.

Lähteet

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliitto A:26 1992.

Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt. Museoviraston rakennushistorian osaston julkaisuja 16. Museovirasto, ympäristöministeriö 1993.

Verkkosivut Väylien varsilta. Suomen historialliset merimerkit ja luotsipaikat. http://www.helsinki.fi/hum/meh/merimerkit/ Merenkulkulaitos, Helsingin yliopisto, Museovirasto 2001.

Merenkulun rakennusperintö. Ehdotus valtakunnallisesti merkittävinä kohteina suojeltavasta merenkulun rakennusperinnöstä. Museovirasto, rakennushistorian osasto, käsikirjoitus 2002.

Kotka

Stora Enson Kotkan tehtaat

LP2 syy

Kohde sisältyi RKY93-julkaisuun ja on lausuntojen perusteella sisällytetty tarkistettuun valikoimaan.

Kuvaus

Stora Enson tehtaat ovat merkittävä osa Kotkan kaupunkikuvaa ja tärkeä osa Kaakkois-Suomen vesistöjen varsille syntynyttä puunjalostusteollisuutta. Tehdasalue käsittää rakennuskantaa ja rakenteita teollisuuslaitoksen monesta eri kehitys- ja laajentumisvaiheesta aina 1900-luvun alusta lähtien. Kotkan tehtaat sijaitsevat Kotkan kaupungin itäpuolella Portunlahden alueella.

Höyrysahan vanhalla punatiilisellä kone- ja pannuhuoneella savupiipuineen on suuri symbolimerkitys - tehtaan toiminta alkoi 1872 tästä rakennusryhmästä. Sen länsipuolella on vanha valimo ja tätä vastapäätä paloasema.

1900-luvun alussa rakennetusta punatiilisestä, useaan kertaan laajennetusta ja uudistetusta sulfaattiselluloosatehtaasta on jäljellä ainoastaan katkelmallisia osia. 1930-luvun laajennusvaiheesta ovat nähtävillä vanha voima-asema sekä kamyrkonesali.

Tehtaan toimintaan liittyvät arkkitehtitoimisto Lindahl & Thomén suunnittelema konttori vuodelta 1903 ja arkkitehti Väinö Vähäkallion 1937 suunnittelema uudempi konttorirakennus. Yhdessä ne havainnollistavat hyvin metsäteollisuusyrityksen kasvua sekä aikansa arkkitehtuuria.

Moderni teollisuuslaitosarkkitehtuuri on Sunilan ja Summan tehtaiden tavoin Alvar Aallon suunnittelema. Paperitehtaan aluetta hallitsee Aallon suunnittelema paperitehdas vuodelta 1952 siihen liittyvine laajennuksineen.

Tehdasalueen ulkopuolella on kaksi 1872 perustetun Norjan sahan norjalaisille työnjohtajille ja ammattimiehille rakennettua luhtikäytävällistä asuinrakennusta, Kirkkopytinki ja Herrojen pytinki. Nämä kaksikerroksiset sivukäytävätalot ovat ainoat laatuaan Suomessa.

Historia

Kymijoen suulle syntyi 1870-luvulla joukko sahoja. Kymijoen laajat uitot ja Kotkan edullinen merellinen sijainti loi edellytyksen kaupungin kehittymiselle teollisuuspaikkakunnaksi.

Norjalainen liikemies Hans Gutzeit perusti Kotkaan 1873 höyrysahan, ns. Norjan sahan. Norjan sahan yhteyteen perustettiin 1907 sulfaattiselluloosatehdas, joka hyödynsi sahajätettä raaka-aineenaan. Valtio hankki yhtiön osake-enemmistön ja nimi muutettiin 1927 Enso-Gutzeit Oy:ksi. 1930-luvulla tehtaalle hankittiin uudet eräkeittimet ja rakennettiin uusi höyryvoimalaitos. Tehtaat ja saha kärsivät suuria vaurioita sodassa. Paperitehtaan toiminta alkoi 1953. Tehtaan uudistustyöt jatkuivat 1940-1950-luvulla soodakattilan ja mesanpolttouunin hankinnalla sekä sihtiosaston, massanlajitteluosaston ja keittämön uusimisella. Myöhemmin uudistukset ovat jatkuneet mm. impegrointitehtaan (1980) ja kombivoimalan (1993) rakentamisella. Vuodesta 1998 Kotkan tehtaat olleet osa Stora Enso -metsäyhtiötä.

Lähteet

Merja Härö, Työväenasunnot. Näyttelyluettelo. Suomen rakennustaiteen museo 1981.

Marja Terttu Knapas, Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kymenlaakson seutukaavaliitto 1984.

Jorma Ahvenainen, Enso-Gutzeit Oy 1872-1992. Jyväskylä 1992.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A:26 1992.

Timo Kantonen, Satakunta sahaa Suomessa. Kulttuurihistoriallisesti merkittäviä saharakennuksia ja -ympäristöjä. Museoviraston rakennushistorian osaston julkaisuja 18 1996.

Enso Oy:n rakennuskannan inventointi, Henrik Wager. Raportti Museovirasto 1997.

Martti Korhonen, Juhani Saarinen, Kymistä Kotkaan. Osat I ja II. Kotkan kaupungin historiatoimikunta. Porvoo 1999, 2002.

Kotka

Sunilan tehtaat ja asuinalue

LP2 syy

Aluerajausta on supistettu eteläkärjestä (puhdistamon alue), mutta laajennettu pohjoispäästä niin, että se käsittää mm. pientaloalueen.

Kuvaus

Sunila on vanhin säilynyt sulfaattiselluloosatehdas Suomessa ja sen asuinalueen kaava on varhaisimpia funktionalistisia asemakaavoja Suomessa. Sunila on teollisuusarkkitehtuurin ja asuntoaluesuunnittelun arvostettu kohde, joka kuuluu kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään suomalaisen modernin arkkitehtuurin merkkiteosvalikoimaan.

Sunila tunnetaan erityisesti Alvar Aallon arkkitehtuuriluomana, sillä sulfaattiselluloosatehdas samoin kuin insinöörien ja toimihenkilöiden sekä työväestön asuinrakennukset ovat Aallon suunnittelemia.

Meren rannassa sijaitseva tuotantorakennusten ryhmä on julkisivuiltaan osin puhtaaksi muurattua punatiiltä, osin valkeaksi rapattu. Teräsbetonirakenteet ovat osittain paljaina. Tehdasrakennuksia on laajennettu jatkuvasti, mutta lisäykset on tehty Aallon alkuperäiseen arkkitehtuuriin sopeuttaen.

Tehtaan pohjoispuolella metsäisellä rinteellä sijaitseva asuntoalue koostuu viuhkamaisesti maastomuotoja myötäilevistä rivi- ja kerrostaloista sekä omakotialueesta.

Historia

Sunila Oy:n perustivat puunjalostusteollisuuden suuret toiminimet yhteistyönä 1928. Pyötisen saarelle sijoitetun sulfaattiselluloosatehtaan siihen liittyvine asuntoalueineen suunnitteli arkkitehti Alvar Aalto. Sunila rakennettiin pääosin 1936-1938.

Pyötisen saarelle sijoitettu tehdas käynnistyi 1938. Sunila Oy:n ja kahden muun silloisen Karhulan kunnassa toimineen teollisuuslaitoksen asuntoyhtymä EKA:n asuinrakennukset valmistuivat pääosin 1936-1939, ja edelleen 1945-1947 ja 1953. Teollisuuslaitosta varten rakennettiin myös rautatie, maantie ja satama.

Sunilan kaupunginosayhdistys Pro Sunila perustettiin 2000 nostamaan ja hoitamaan välillä kuihtuneen asuinalueen arvostusta. Sunila oli mukana 2001-2003 valtakunnallisessa lähiöuudistusohjelmassa.

Lähteet

Alvar Aalto, Sunilan sulfaattiselluloosatehdas. Arkkitehti 10/1938.

Sunila. Focus no 3, 1939. Sunila: Factory and community. Architectural Forum. May 1939.

Pier Carlo Santini, Göran Schiltd, Alvar Aalto from Sunila to Imatra. Ideas, Projects and Buildings. Zodiac 1958.

Nils Erik Wickberg, Suomen rakennustaidetta. Helsinki 1959.

Marja Terttu Knapas, Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kymenlaakson seutukaavaliitto 1984.

Vilhelm Helander ja Simo Rista, Suomalainen rakennustaide. 1989.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A 26 1992.

Sirkka Soukka (toim.), Alvar Aalto, modernisti, yhdyskuntasuunnittelija, standardisoinnin kehittäjä. Seminaari Kotkassa 22-23.5.1997. Kotkan kaupunki. 1997.

Sirkka Soukka (toim.), Alvar Aalto Kotkassa. Näyttely 21.5 - 14.9.1997. Kotkan kaupunki. 1997.

Do.co.mo.mo. Modernismin merkkiteoksia Suomen arkkitehtuurissa. Alvar Aalto akatemia, docomomo Suomi-Finland ry, Suomen rakennustaiteen museo. Helsinki 2002.

Kymenlaakson teollisuusperinteen kartoitus. Kymenlaakson liitto. Kuvaja Consulting Oy 2003.

Pekka Korvenmaa (toim.), Alvar Aalto Architect, volume 7, Sunila 1936-54. Alvar Aalto Säätiö, Alvar Aalto Akatemia. 2004.

Sunila - kylät piipun varjossa. Pro Sunila 2004.

Kotka

Suuri Rantatie

LP2 syy

Museovirasto on lisännyt ja pidentänyt tieosuuksia ensimmäisen lausuntopyyntökierroksen jälkeen sekä oman lisäselvityksensä että saatujen lausuntojen pohjalta.

Ensimmäisellä lausuntokierroksella valikoimassa ei ollut tieosuuksia Varsinais-Suomesta. Uudellamaalla tieosuuksia oli Karjaan, Inkoon, Porvoon, Pernajan, Loviisan ja Ruotsinpyhtään kunnissa.

Valikoimalla on haluttu tuoda esiin tien pitkä linjaus Turusta itärajalle. Mukaan on valittu linjaukseltaan hyvin säilyneitä ja pitkiä tieosuuksia. Suuren Rantatien varrelta on tarkistettuun valikoimaan sisällytetty lisäksi Rantatiehen kuuluvina aluekohteina:

PIIKKIÖ: Rungon kestikievari
HALIKKO: Trömperin kestikievari
HAMINA: Summan kartano

VARSINAIS-SUOMI

Linjausta on pidennetty Lounais-Suomen ympäristökeskuksen lausunnon perusteella.

PIIKKIÖ: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on valittu lyhyt tieosuus Makarlan kylässä. Tielinjausta sisältyy lisäksi Rungon kestikievarin aluemaiseen tierajaukseen.

PAIMIO: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on valittu tieosuudet Kampparlan ja Toikkalan kylien välillä ja Iso-Heikosin ja Pitkäportaan välillä.

HALIKKO: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on valittu tieosuus Pitkäportaan ja Halikon sillan välillä.

UUSIMAA

Rajausta on laajennettu ja RKY 1993 -julkaisuun sisältynyt Suuri Rantatie on palautettu pitkänä linjauksena

tarkistettuun valikoimaan Tammisaaren museon - Länsi-Uudenmaan maakuntamuseon lausunnon perusteella.

TAMMISAARI: Rajausmuutos. Rajausta on laajennettu. Uutena tarkistettuun valikoimaan sisällytetty tielinjaus Svenskby-Svedjekulla. Ns. Alemman maantien linjausta on jatkettu Fagervikin ja Antbyn kylistä Karjaan rajaan saakka.

POHJA: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on sisällytetty tieosuus Persböle - Pohjan kirkko ja Pohjan ruukinalue.

KARJAA: Rajausmuutos. Rajausta on laajennettu. Tarkistettuun valikoimaan on sisällytetty Suuren Rantatien ns. Ylemmän maantien linjaus Lohjanharjulla välillä Gålisjön-Högbesjö ja Mustion taajamassa. Lisäksi on ns. Alemman maantien kaksi linjausta väleillä Finnbacka-Konugsböle ja Degerbyn ympäristössä.

INKOO: Rajausmuutos. Rajausta on laajennettu lausunnon perusteella maantien 186 itäpuolelle. Museovirasto on laajentanut kohderajausta ensimmäisen lausuntopyyntökierroksen jälkeen aina Siuntion kunnanrajalle saakka, pieniä katkoja lukuunottamatta.

LOHJA: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan otettu lyhyt tieosuus Virkkalan eteläpuolelta.

SIUNTIO: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on otettu koko kunnan halki kulkeva osuus Virkkalasta Siuntion asema kautta Kirkkonummen kunnanrajalle. Lisäksi lyhyt osuus Suuren Rantatien ns. Alemman ja Ylemmän maantien risteyksen länsipuolelta.

KIRKKONUMMI: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on otettu kunnan halki kulkevan tielinjaus välillä Överby-Bobäck. Rajaus katkeaa vain Kirkkonummen keskustan osalta.

ESPOO: Rajausmuutos. Rajausta on laajennettu Espoon kaupungin lausunnon perusteella. Tarkistettuun valikoimaan tielinjausta jatkettu Espoonkartanon länsipuolella Kirkkonummen rajalle ja Träskändan kartanolta Bemböleen. Museovirasto on laajentanut aluerajausta käsittämään Pitkäjärven itärannan.

VANTAA: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan otettu mukaan lyhyet tieosuudet Pitkäjärven itäpuolella, Vantaanlaaksossa, Backaksen kartanolla, Helsingin pitäjän kirkonkylässä ja tieosuus Kuninkaanmäki-Nikinmäki.

SIPOO: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on otettu mukaan tieosuudet Viirilä-Svartböle ja Savijärven länsi- ja itäpuolelta. Osittain tielinjaukset ovat sisältyneet muihin VAT-kohteisiin mm. Sipoon kirkot ja pitäjänkeskus.

PORVOO: Rajausmuutos. Rajausta on laajennettu Porvoon kaupungin lausunnon perusteella. Tielinjausta on jatkettu Mossakrogin länsipuolella aina Sipoon rajalle saakka. Samoin Porvoon keskustassa on tielinjausta jatkettu kattamaan koko keskustan halki kulkeva osuus.

KYMENLAAKSO

PYHTÄÄ: Laajennus, tielinjausta on jatkettu Ahvenkosken itäpuolelle ja uutena tieosuutena on mukaan valittu Pyhtään kirkon ja Siltakylän välinen osuus.

KOTKA: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on otettu mukaan tieosuus Kaarniemestä Haminan kunnanrajalle.

HAMINA: Laajennus, tarkistettuun valikoimaan on otettu mukaan tieosuudet Kotkan kunnanrajalta

Summan kartanon tuntumaan ja Haminan kaupungista Vironlahden kunnan rajalle.

Kuvaus

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Etelä-Suomen rannikkoalueella kulkevista teistä muodostuva Rantatie on yhdistänyt Turun ja Viipurin. Tien kulku on pääpiirteissään säilynyt keskiajalta lähtien, vaikka tien linjauksessa onkin eri aikoina tehty myös muutoksia. Suuri osa perinteisestä tiestä on edelleen käytössä. Tie seuraa rannikkoa jokilaaksojen ja vanhojen kirkkopitäjien halki. Tien varren keskiaikaiset kirkot, kartanot, satamapaikat ja muinaislinnat kertovat tien varren asutuksen pitkäikäisyydestä ja jatkuvuudesta. Monin paikoin tieura on jäänyt moottoriteiden, kehäteiden tai rakennusten alle, ja saattaa kulkea myös kaupunki- ja taajaympäristöissä.

Suurella Rantatiellä on kaksi erityistä museotietä; Fagervikintie Inkoossa ja Haminan tieosuus Tallimäki-Virolahti. Tiellä on myös neljä museosiltaa; Espoonkartanon silta, Halikon vanha silta, Savukosken silta Pyhtäällä ja Salmen silta Haminassa. Kukin niistä edustaa erilaisia kerrostumia tie- ja siltarakentamisen historiassa.

Varsinais-Suomi

Suuri Rantatie on kulkenut Turussa linnalta Suurtorille tuomiokirkon kupeelle, mistä tie lähti raatihuoneen nurkalta Karjakatua kohti Uuttamaata. Kaarinassa Tuorlan kartanon alueella on vanha, hyvin säilynyt tielinja. Piikkiössä tie kaartaa Rungon kievarin kautta keskiaikaiselle kirkolle, josta tie jatkaa Makarlan kylän kautta koilliseen. Paimiossa tie kulkee Kampparlan kylämäen ohi ja ohittaa Nakolinnan muinaislinnan ennen saapumistaan Paimion keskiaikaiselle kirkolle. Sieltä tie kulkeutuu Trömperin kestikievarin kautta kohti Halikon- ja Uskelanjokien laaksoja ja Halikon keskiaikaista kirkkoa. Salossa tie kulkee läpi Uskelan kirkkomaan ja suuntaan etelään Perniönjoen vartta.

Uusimaa

Suuri Rantatie ohittaa Tammisaaren Tenholan keskiaikaisen kirkon pohjoispuolelta ja jatkaa kohti Pohjan kirkkoa, missä on ollut yhteys merelle. Tie muodostaa Billnäsin ruukinraitin. Karjaalla Suuri Rantatie haarautuu ns. Ylemmän ja Alemman maantien reiteiksi, jotka yhtyvät Siuntion Sunnanvikissä. Ylemmän maantien pohjoinen reitti kulkee pitkin Lohjanharjua Siuntion jokilaaksoon. Karjaalta suuntautuu kaksi yhdystietä etelään, Raaseporiin johtavalle ns. Alemmalle maantielle, joka kulkee Inkoossa Snappertunanjoen laaksoa. Teiden yhdyttyä reitti suuntautuu Siuntion Pikkalaan, missä on ollut yhteys merelle. Kirkkonummen ja Espoon halki kulkiessaan tie ohittaa pitäjien keskiaikaiset kirkot. Espoonkartanon alueella Mankinjoen ylittää maan vanhin kiviholvisilta vuodelta 1778. Espoossa ja Vantaalla tien kulku hämärtyy paikoin uudempien tiejärjestelyjen ja taajamarakentamisen vuoksi.

Sipoossa Rantatien ohittaa Myraksen kestikievarinpaikan matkalla pitäjän kirkoille. Porvoon rajalla seisoo siirtolohkare ja rajakivi Götstenen. Porvoossa Rantatie kulkee mm. Yli-Vekkosken kylän vanhan kievarin ohi. Tie nousee keskiaikaiselle kirkolle, jatkuu kirkkotorilta Kaupunginhaan kautta Postimäelle ja halkoo säilyneenä Porvoon ja Pernajan rajan metsäaluetta. Pernajassa tie jatkaa Vanhakylän viljelyaukealle, ja Koskenkylän ruukin kohdalla se muodostaa osan ruukinraittia. Pernajan keskiaikaisen kirkon ohitettuaan tie jatkuu kohti Degerbytä eli nykyistä Loviisan kaupunkia. Garnisonin kaupunginosassa Rosenin ja Ungernin bastionit on rakennettu suojaamaan tietä. Ruotsinpyhtään Tesjokilaaksossa Rantatie kulkee joen saaressa olevan, postitalona toimineen, Holmgårdin kartanon pihapiirin läpi. Lännenpuoleinen kiviholvisilta on säilynyt. Holmgårdin ja Myllykylän välinen hyvin säilynyt, hiekkapintainen tieosuus kiemurtelee punaisten kivien merkitsemässä maastossa. Vähä-Ahvenkoskella tie on ylittänyt Kymijoen Kirmusaaren kautta, mutta voimalan padon nostettua vesirajaa tieosuuksia on jäänyt veden alle. Kymijoen ylityspaikkana on nykyisin Savukosken teräsbetonisilta. Silta on valittu museosillaksi ja on vain kevyen liikenteen käytössä.

Kymenlaakso

Rantatien ja Kymijoen Pyhtäänhaaran risteyskohdassa on Pyhtään keskiaikainen kirkko, jonka ohitettuaan Rantatie jatkuu asvaltoimattomana metsätaipaleelle ja edelleen Länsikylän- ja Siltakylän purojen vartta itään. Kotkan Kyminlinnan kohdalla nyt nähtävillä oleva tie on muodostunut 1790-1810 linnoitustöiden jälkeen. Rantatie kulkee edelleen koilliseen Korkeakoskelle ja Kymijoen Nummenjoen varrella olevan Saksalan kylän kautta Haminan Neuvottoman kylään. Vanha tie erkanee uudesta maantiestä ennen Summan kartanoa hiekkapintaiseksi, vanhaksi tielinjaksi noin 1,5 kilometrin matkalle. Haminan Salmenvirran kaksiholvinen kivisilta kuuluu Tielaitoksen museosilta-valikoimaan. Linnoituskaupungissa tie kulkee Lappeenrannanportilta Viipurinportille. Haminan Tallimäen ja Virolahden Virojoen välinen 35 kilometrin mittainen Suuren Rantatien osuus on valittu museotieksi, jonka linjaus noudattelee yhä 1700-luvun kartoista löytyvää linjaa mäkineen ja mutkineen. Ravijoella tielinja leikkaa Salpalinja-varustuksen ja ohittaa Pyterlahden kivilouhokset.

Historia

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin kilpailijaksi tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten teiden linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa säilyneistä tieosuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930-lukujen tienparannuksissa. Tieosuuksia on jäänyt lisäksi uusien tielinjausten ja taajamarakentamisen alle.

Lähteet

Matti Vakkilainen, Vanhoilla valtateillä. Kruununteiden ja kansanpolkujen vuosisataisia vaiheita. Helsinki 1982.

Mikko Härö, Espoon historiallinen tieverkko. Arkisto- ja kirjallisuusselvitys. Espoon museo 1983.

Tie yhdistää. Toim. Leena Sälejoki-Hiekkanen. Tiemuseo 1986.

C. J. Gardberg, Kaj Dahl, Kuninkaan tie. Otava 1991.

Tapio Salminen, Suuren Rantatien inventointi, yhteenvetoraportti. Tiemuseon raportteja 1/1992. Tielaitos, Tiehallitus. Tampere 1992.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A 26 1992.

Mikko Härö, Läntisen Uudenmaan rakennusten ja maiseman kulttuurihistoriallinen inventointi. Läntisen Uudenmaan seutukaavaliitto 1993.

Tapio Salminen, Suuri Rantatie. Tielaitos. Helsinki 1993.

Tapani Mauranen (toim.), Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860. Tielaitos

1999.

Kotka

Tiutisen asuinalue

LP2 syy

Kohde sisältyi RKY93-julkaisuun ja on lausuntojen perusteella sisällytetty tarkistettuun valikoimaan.

Kuvaus

Tiutinen on työväestön omatoimisesti tehtaan liepeille rakentama alue, jonka rakenne ja rakennuskanta on poikkeuksellisen hyvin säilynyt.

Tiutisen saariyhdyskunta on syntynyt 1900-luvun alussa Hallan sahan ja Tiutisen laatikkotehtaan työväen sekä kalastajien ja merimiesten asuntoalueeksi. Alue on rakentunut kapeiden kujien varsille tiheäksi puukaupunkimaiseksi yhteisöksi. Saaren keskellä ovat koulurakennukset vuosilta 1913 ja 1927, työväentalo vuodelta 1907 sekä vanha osuuskaupparakennus. Rakennuskanta on suurelta osalta omatoimisen suunnittelun ja rakentamisen tulosta. Syrjäisestä sijainnistaan huolimatta Tiutisen alue antaa vireän ja aktiivisen vaikutelman. Tiutisen asuma-aluetta leimaa meren läheisyys ja rehevä luonto. Saaressa on myös kolme Ruotsinsalmen linnoitusketjuun kuulunutta reduttia.

Historia

Tiutinen kasvoi 1900-luvun alkupuolella ilman kaavallista suunnittelua etupäässä Hallan 1875 perustetun sahan ja Tiutisen laatikkotehtaan työläisten asuinalueeksi. Ensimmäiset rakennustontit vuokrattiin Helilän kylän mailta 1902. Laatikkotehtaan tuli 1913 vauhditti rakentamista, joka oli vilkasta sodan syttymiseen asti. Tiutinen oli 1930-luvulla yksi Suomen tiheimmin asuttuja alueita.

Suuri määrä rakennuskannasta tuhoutui jatkosodan pommituksissa. Alueen täydennysrakentaminen on käynnissä.

Lähteet

Marja Terttu Knapas, Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kymenlaakson maakuntaliitto, Kymenlaakson maakuntamuseo, Kymenlaakson seutukaavaliiitto 1984.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A:26 1992.

Juhani Saarinen. Kymistä Kotkaan. Osa II. Kotkan kaupungin historiatoimikunta. Porvoo 2002.

Kouvola

Kouvolan hallintokeskus

LP2 syy

Rajaukseen on kaupungin lausunnon perusteella sisällytetty muutamia rakennuksia kirkon ja valtion virastotalon pohjoispuolella.

Kuvaus

Kouvolan keskuskirkko, kaupungintalo ja Kymen läänin virastotalo sekä näitä ympäröivät puistot muodostavat edustavan nuoren kaupungin modernin hallintokeskuksen. Kouvolan kaupungintalo sisältyy kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön suomalaisen modernin arkkitehtuurin merkkiteosvalikoimaan.

Kouvolan kaupungintalon sommittelu perustuu sisäpihaa ympäröivään tilakompositioon. Neliömäisen rakennuksen keskellä on polveileva sisäpiha, josta on käynti talon kolmessa siivessä sijaitseviin virastoihin. Neljännessä siivessä ovat salitilat auloineen. Ensimmäinen kerros on osin nostettu irti maasta ja se muodostaa ulkoisen jalankulkutason.

Salpausselänkadun varrella, vastapäätä kaupungintaloa sijaitsee lääninhallituksen talo 1950-luvulta. Ruskeaksi rapatun lääninhallituksen talon seitsenkerroksista keskiosaa reunustavat matalat siivet.

Kouvolan kirkko sijaitsee keskellä puistomaista tonttia Salpausselänkadun akselissa. Kirkkorakennus edustaa konstruktiiviset rakennusosat näkyville jättävää arkkitehtuuria, jossa päärakenteen muodostavat osittain ulko- ja osittain sisäpuoliset teräsristikot. Kirkon arkkitehtoninen muoto perustuu paikkakunnalla saatavissa olleeseen konepaja- ja rakennustekniikkaan. Erillinen teräsrakenteinen kellotorni risteineen osoittaa rakennuksen kirkollisen funktion.

Ilmavan avara suorakaiteinen kirkkosali on sisustukseltaan epäsymmetrinen. 800-paikkaisen kirkkosalin sisäseinät ovat teräsrunkokehikkoon muurattua valkoista tiiltä. Lattia on ympäröivän maanpinnan tasossa. Keskikäytävä johtaa diagonaalisesti kirkkosalin poikki alttarille. Sen taustaseinänä on arkkitehti Jaakko Laapotin käsialaa oleva seinän rakenneruudukkoon sijoitettu apostolien tunnuskuvilla ja ristillä varustettu metallisommitelma. Erikokoisista yksiköistä koostuvat metallirakenteiset penkit ovat helposti siirreltävissä.

Hallintokeskuksen lähituntumassa on kolmen tornitalon sarja keskustan maamerkkeinä.

Historia

Kouvolan kauppala nimettiin 1948 entisen Viipurin läänin alueista muodostetun Kymen läänin hallintopaikaksi. Kauppala ja Kouvolan seurakunta lahjoittivat läänin virastotalon rakentamista varten aiemmin kirkon rakentamiseksi varatun paikan Salpausselänkadun ja Oppikujan kulmasta. Kymen läänin virastotalon suunnitteli rakennushallituksessa arkkitehti Helmi Pakkala-Väinölä ja se valmistui 1952-1954.

Lääninhallinnon keskuspaikasta tuli kaupunki 1960. Kaupungintalona toimi vuoteen 1968 entisen apteekin puutalo osoitteessa Hallituskatu 9. Uutta kaupungintaloa ryhdyttiin suunnittelemaan 1959. Kouvolan kaupungintalon suunnittelemisesta julistettiin arkkitehtikilpailu, johon jätettiin 58 ehdotusta. Sen perusteella kaupungintalon saivat suunniteltavakseen arkkitehdit Bertel Saarnio ja Juha Leiviskä. Kouvolan kaupungintalo rakennettiin 1964-68 ja 1969.

Kouvolan kirkon suunnitteli 1971 pidetyssä arkkitehtikilpailussa toisen palkinnon saanut Arkkitehtitoimisto Jaakko ja Kaarina Laapotti. Koska ehdotuksen kustannustasoa piti alentaa ja kirkon paikkamäärää lisätä, aloitettiin kirkon suunnittelutyö uudelta pohjalta. Kirkko valmistui 1978, jonka jälkeen Kouvolan seurakunta luovutti venäläisten 1913-1915 rakentaman kivikirkon Haminan ortodoksiseurakunnalle.

Lähteet

Jaakko Laapotti, ”Kouvolan keskuskirkko”, Arkkitehti 1/1979.

Marja Terttu Knapas, Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kotka 1984.

Do.co.mo.mo. Modernismin merkkiteoksia Suomen arkkitehtuurissa. Alvar Aalto Akatemia, do.co.mo.mo Suomi-Finland ry, Suomen rakennustaiteen museo. Helsinki 2002.

Jaana Juvonen, Kouvola 1939-2003. Kauppala, läänin pääkaupunki, aluekeskus. Porvoo 2003.

Kouvola

Kouvolan rautatievarikon alue

LP2 syy

Museoviraston 18.12.2003 lausuntopyynnölle lähettämään valikoimaan sisältyi Kouvolan 1960 rakennettu rautatieasema. Lausuntopyyntökierroksen alkuvaiheissa virasto kuitenkin tarkisti rautatieasema-alueita koskevaa kohdevalikoimaa niin, että tarkistettuun valikoimaan lukeutuvat ainoastaan ne rautatieasemat, jotka sisältyvät sopimukseen valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta (YM, päätös 9.12.1998 diarionro 2/562/96). Näin ollen tarkistettuun valikoimaan sisältyy Kouvolan rautatievarikon alue. Kouvolan rautatieasema arvioidaan uudelleen sitten kun rautatieasemien valtakunnallista luetteloa tarkistetaan.

Kuvaus

Rautatieliikenteen varaan kasvaneessa Kouvolassa on poikkeuksellisen komea kolmen veturitallin ja entisen pajan rakennussarja rautatien varikkoalueella Riihimäki-Vainikkala -radan (entinen Pietarin rata) eteläpuolella. Vuosilta 1887-1937 olevat punatiiliset rakennukset ovat edustava esimerkki rautatien liikennevälineiden huoltoon ja kunnostukseen tarkoitetusta rakennuskannasta.

Kouvolan aseman vanhasta rakennuskannasta merkittävin osa on nykyisin varikon puolella, sillä lähes kaikki vanhat rakennukset on purettu radan pohjoispuolelta.

Historia

Kouvolan asema valmistui 1887 ja kaksi vuotta myöhemmin rakennetun Savonradan päätepaikkana Kouvolasta tuli vilkas risteysasema. Sieltä kulki junia kaikkiin neljään ilmansuuntaan sen jälkeen kun rata Kotkaan valmistui 1890.

Ensimmäinen kolmepilttuinen veturitalli valmistui ennen vuotta 1889, ja sitä laajennettiin kymmenen veturin pilttuulla vuoteen 1905 mennessä. Lisäksi sen viereen rakennettiin kahdeksanpilttuinen talli.

Aseman kasvu oli tasaista: 1920-luvulla se nousi ylimpään luokkaan (I lk) ja siellä oli kaksi asemarakennusta, 34 asuinrakennusta sekä kolme veturitallia yhteensä 25 veturin paikkoineen.

Lähteet

Veikko Talvi, Kouvolan historia II. 1984.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A 26 1992.

Jaana Juvonen, Kouvola 1939-2003. Kauppala, läänin pääkaupunki, aluekeskus. Porvoo 2003.

Sopimus valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta (YM, päätös 9.12.1998 diarionro 2/562/96).

Kuusankoski

Kuusankosken - Kymintehtaan teollisuusympäristö

LP2 syy

Rajausta on supistettu kaupungin lausunnon johdosta poistamalla Markankylä, Mäyrämäki ja sähkölinja. Tehadasalueen rajausta samoin kuin kaupunkikeskustan rajausta on tarkennettu.

Kuvaus

Kymin ja Kuusankosken paperitehtaiden perustamistoimet 1872 ovat merkittävä vaihe tuotantoalan läpimurrossa Suomessa. Tehdasyhdyskunnan eri osa-alueet sisältävät joko tehdasyhtiön toteuttamaa tai eri muodoin tukemaa eri aikakausilta periytyvää rakennustoimintaa, jolla on huomattavaa kulttuurihistoriallista merkitystä teollisuushistorian ja teollisen maiseman sekä yhtiön asuinrakentamisen kannalta.

Kuusankosken paperiteollisuusyhdyskunta on kasvanut molemmin puolin Kymijokea siten, että keskustaajama palveluineen sijoittuu laveasti Kuusaansaaren luoteispuolelle. Kuusaansaari ja sen eteläpuolinen Kymintehdas muodostavat teollisuushistoriallisen ytimen ja maiseman kiinnekohdan. Kuusaansaaren tuotantoalueen rakennukset ovat 1880-luvulta aina 1940-luvulle, kuten Kymintehtaan puolella sijaitsevat rakennuksetkin vesivoimalaitoksineen ja 1930-luvun pääkonttoreineen.

Tuotantoalueen tuntumassa ovat Mustavuoren huvilamaiset virkailija-asunnot 1900-luvun alusta. Tehtaan klubi Koskela ja itäpuoliset asunnot ovat edustavaa sodanjälkeistä rakentamista. Koskenranta on puistomainen johtajiston asuinalue 1800- ja 1900-luvun vaihteesta. Lauttakadun, Marskinkadun ja Niementien varteen sekä Puistokadun - Kansatien tienoolle sijoittuvat eri ikäiset asuinrakennukset kerrostaloista puutaloihin.

Yhtiön julkisluontoisia rakennushankkeita ovat mm. monumentaalinen kaupungintalo ja yhtiön ammattikoulu. Kirkko sijaitsee Valtakadulla kaupungintalon lähellä, korkeiden puiden keskellä jykevästi aidatulla tontillaan. Kirkko on muodoltaan päätytornillinen pitkäkirkko, jonka siipirakennuksessa on seurakuntasali. Ulkoseinien tiilet ovat kevyesti slammatut ja niitä ryhmittävät vaaleat liseenit ja korkeat kapeat ikkunat.

Asuinalueet muodostavat yhtenäisiä taloryhmiä ja aluekokonaisuuksia. Länsi-Naukio on 1922 - 1923 rakennettu työväenasuinalue. Sitä täydentävät Naukiontien paritalot 1940-luvun lopulta. Aluetta sivuava kevyenliikenteen väylä seuraa kapearaiteisen junaradan linjausta. Sudeetti edustaa yhtiön korkeatasoista asuntotuotantoa vuoden 1945 vaiheilta. Yhtenäinen, alkujaan kuudenkymmenen yhden perheen asunnon pientaloalue on säilyttänyt ominaispiirteensä hyvin.

Kotiseututaloksi siirretty kansallisromanttinen kansakoulu ja Kettumäen työväenasuntomuseo todistavat tehdasyhteisön oman perinteen tallentamisesta.

Historia

Kymin ja Kuusankosken paperitehtaat perustettiin 1872. Paperikonesalit voimalaitoksineen ja muine osastoineen sijoitettiin reunustamaan koskea sen molemmin puolin, mikä teki Kuusankosken tehdasmaisemasta yhden tunnusomaisimmista suomalaisessa teollisuudessa. Tehtaat yhdistyivät 1904 Kymiyhtiöksi, johon sisältyi kolmantena yksikkönä pohjoisempi Voikkaan tehdas (Ks. Voikkaan teollisuusalue -kohde).

Kuusankosken teollisuuspaikkakunta erotettiin itsenäiseksi seurakunnaksi 1919 osista Valkealan ja Iitin seurakuntia. Arkkitehti Armas Lindgrenin suunnittelema kirkko valmistui 1929. Kymiyhtiön sosiaalinen rakennustoiminta työväestönsä asuinolojen parantamiseksi oli poikkeuksellisen laajaa ja edistyksellistä läpi 1900-luvun alkupuoliskon. Yhtiön vaikutus koko yhdyskunnan rakenteeseen ja rakennushankkeisiin oli vahvaa 1950-luvulle saakka.

Pääosa entisistä Kymiyhtiön tuotantolaitoksista alkoi toimia vuodesta 1996 alkaen osana maailman johtaviin metsäteollisuusyhtiöihin lukeutuvaa UPM-Kymmenettä. Yhtiön varsinainen perinnekohde Kymenlaaksossa on Verlan tehdasmuseo (Ks. Verlan teollisuusympäristö -kohde).

Lähteet

Veikko Talvi, Kymin Osakeyhtiö 1872-1972. Helsinki 1972.

Veikko Talvi, Pohjois-Kymenlaakson teollistuminen. Kymin Osakeyhtiön historia 1872 - 1913. Kouvola 1979.

Riitta Nikula, Armas Lindgren 1874-1929 Arkkitehti Architect. Suomen rakennustaiteen museon monografiasarja 1987.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlalakson seutukaavaliiton julkaisu A:26 1992.

Kuusankosken kaupunki keskustan osayleiskaava. Tavoitteet - mitoitus - osayleiskaavaehdotus. Kaupunginhallitus luonnos 4.12.1995.

Henrik Wager, Fabriken och staden: Kymmene Aktiebolag och uppbyggandet av Kuusankoski från 1872 till 1950-talet: ett led i Finlands modernisering och urbanisering. Helsinki 1999.

Kymenlaakson teollisuusperinteen kartoitus. Kymenlaakson liitto. Kuvaja Consulting Oy 2003.

Marja Terttu Knapas ja Soile Tirilä, Suomalaista kirkkoarkkitehtuuria 1917-1970. Museoviraston rakennushistorian osaston julkaisuja 30. Helsinki 2006.

Miehikkälä

Salpalinja

LP2 syy

Kunnat ja kohteet, jotka poikkeavat ensimmäisen lausuntopyyntökierroksen (LP1) valikoimasta. Salpalinja-kohdetta kokonaisuutena on ensimmäisen lausuntopyyntökierroksen jälkeen arvioitu uudelleen.

KYMENLAAKSO:

MIEHIKKÄLÄ
Kuntakeskus: uusi kohde.
Kylmälä: LP1ssä 2-osainen, liitetty yhteen, alue kasvanut
Muurikkala: (taistelupaikka) LP1:ssä, mutta alue laajentunut huomattavasti
Myllylampi: LP1:ssä, mutta aluerajaus pienentynyt

ETELÄ-KARJALA:

LAPPEENRANTA
Iitiä 2-osainen: Lemin kunnan puolelle ulottuva 2-osainen kohde, LP1:ssä toisen alueen osalla kunta oli erehdyksessä Lemi.
Kydönsuo: uusi kohde
Ruohosaari: uusi kohde
Voisalmi: uusi kohde
RUTOLAN historialliset muistomerkit -kohteen rinnalla LP1ssä ollut Salpalinja-kohde on liitetty osaksi kohdetta RUTOLAN YLIVIENTILAITOS.
LEMI
Kärmeniemi uusi kohde

RUOKOLAHTI
Puumalantie uusi kohde

TAIPALSAARI
Jauhiala uusi kohde
Kyläniemi oli LP1ssä, on poistettu tarkistetusta valikoimasta

YLÄMAA
Hostikka LP1ssä, mutta alue laajentunut huomattavasti

ETELÄ-SAVO

KERIMÄKI
Punkkerimäki uusi kohde
Raikuu LP1ssä pelkkä kanavakohde. Kanava-aluetta laajennettu ja Salpalinja-kohteet sisältyvät siihen.

PUNKAHARJU
Venesaari uusi kohde

PUUMALA
Puumalansalmi, 6 kpl uusi kohde

Puumalantie uusi kohde
SAVONLINNA
Purnunvuori uusi kohde
Kongonsaari uusi kohde

SULKAVA
Sarsuinmäki uusi kohde

POHJOIS-KARJALA:
ILOMANTSI
Sonkaja uusi kohde

JOENSUU
Marjala uusi kohde

LIEKSA
Puuruu uusi kohde
Viisikko uusi kohde
Änäkäinen uusi kohde

SUOMUSSALMI
Purasjokilinja uusi kohde

POHJOIS-POHJANMAA:

KUUSAMO
Vanttaja uusi kohde

Kuvaus

Salpalinja on yksi merkittävimmistä II maailmansodan aikana rakennetuista linnoitusketjuista. Se on verrattavissa ranskalaiseen Maginot-linjaan, saksalaiseen Atlantin valliin ja Länsivalliin, kreikkalaiseen Metaxas-linjaan tai Pohjois-Afrikan Marethin linjaan.

Suomenlahdelta Lappiin ulottuva Salpalinja jakautuu valtakunnallisesti kolmeen puolustukselliseen painopistealueeseen: eteläisimpänä on yhtenäinen puolustusasema Suomenlahden rannalta Luumäen Kivijärveen asti, linjan keskiosassa ovat vesistöihin nojautuvat asemat Kivijärven, Saimaan ja Pielisen välillä sekä pohjoisimpana tärkeimpien tiesuuntien linnoitteet Pielisestä pohjoiseen aina Petsamoon asti. Suomenlahden ja Saimaan väliselle kannakselle rakennettiin 90% puolustusaseman rungon muodostavista teräsbetonikorsuista. Kaikkiaan Salpalinjalla on 728 teräsbetonikorsua, yli 3000 puista kenttälinnoitetta, noin 350 km taistelu- ja yhdyshautaa, 225 km panssarikiviestettä ja 130 km kaivantoestettä.

Valtakunnallisesti merkittäviä Salpalinjan osia ovat eri maakunnissa hyvin säilyneet linnoitekokonaisuudet, jotka parhaiten kuvastavat puolustusrintaman monimuotoista rakennustapaa ja sijoittumista lähes koko itärajalle.

Salpalinja alkaa Kymenlaaksosta Virolahdelta. Merkittäviä linnoitekokonaisuuksia Kymenlaaksossa ovat mm. Virolahden Ylä-Pihlajan bunkkerimuseoalue, Harjun maatalousoppilaitoksen (erillinen kohde) tuntumasta Ravijoelle ulottuva betonikorsujen ja panssariesteiden rintama sekä Säkäjärven linnoitteet. Virolahdelta Salpalinja jatkuu useassa tasossa linnoitettuna kokonaisuutena kohti Miehikkälää. Miehikkälän-Taavetin tien varressa sijaitseva järeästi linnoitettu Salpalinja-museon alue asettuu keskelle Salpa-aseman pääasemaa. Miehikkälän edustavia Salpa-kohteita on museoitu Myllylammella. Lisäksi linnoitteita on mm.

museoalueen pohjoispuolella Saunamäellä, kuntakeskuksessa, Kylmälän ja Säkäjärven välisellä alueella sekä Muurikkalassa.

Etelä-Karjalan tärkeitä Salpalinja-kohteita ovat mm. vahvasti linnoitetut Ylämaan Hostikan museoalue ja siitä pohjoiseen Kirpun kylään johtavan tien suunta. Myös nykyisen valtatie 6:n suunta linnoitettiin, Luumäellä tien tuntumassa on Salpalinjan ydin: Kivijärven patolaite sekä Askolan pääaseman kohde, jossa korsujen ja panssarikupupesäkkeen lisäksi on taistelu- ja yhteyshautaa sekä kaivantoesteverkosto. Suo-Anttilassa sijaitsee Salpalinjan suurin luola. Lappeenrannassa korsuja on Rutolassa (ks. erillinen kohde Rutolan ylivientilaitos), Skinnarilassa, Voisalmessa, Kytösuolla sekä Ruohosaaressa, jonka kenttätykkiasema on harvinaislaatuinen. Lemillä pattereita on Juvolassa ja Kärmeniemessä, pallokorsuja Nuppolan-Iitiän alueella. Taipalsaarella on Jauhialan komentokorsuja ja Ruokolahdella linnoitteita on entistetty Syyspohjan kylässä ja Eräjärvellä.

Etelä-Savossa, jossa Salpalinja tukeutuu vesistöihin, keskeiset Salpalinjan osat sijaitsevat Puumalansalmessa ja Puumalantien varrella. Sulkavalla on Sarsuinmäen tykkiasema. Punkaharjulla linnoitteet sijaitsevat sekä itse harjulla (erillinen kohde) että Venesaaressa. Savonlinnassa Salpalinja kulkee kaupungin itäosien kautta. Kongonsaaren eteläpäähän on louhittu näyttävä majoitus- ja konekivääriluola, Purnuvuorella on kaksi tykkipatteria. Kerimäellä Raikuun kanava (erillinen kohde) on tärkein linnoitettu suunta, Kerimäen linnakkeen linnoitustykistöasemat ovat massiivisuudessaan harvinaisia.

Pohjois-Karjalassa Salpalinjaan kuuluvia rakenteita on mm. Joensuun Marjalassa, jossa niitä on myös kunnostettu. Ilomantsin Sonkajan kiviesteet ovat itäistä Salpalinjaa. Lieksassa on Viisikon, Änäkäisen ja Puuruun kunnostettuja etuasemakohteita.

Kainuussa on kunnostettu Kuhmon Jyrkänkosken sekä Saunajärven kenttälinnoitteita. Niihin liittyy merkittävä talvisodan taistelupaikka (Saunajärvi erillinen kohde). Suomussalmen Purasjokilinjan kunnostetut kenttälinnoitteet sijaitsevat Raatteen tien itäpäässä.

Pohjois-Pohjanmaalla Kuusamossa Lahtelan-Vanttajanpolun varrella on mm. tuhottuja teräsbetonikorsuja, taistelu- ja yhteyshautaa ja panssarikiviesteitä.

Salpalinjan pohjoisosia ovat Lapissa Kemijärven Joutsijärvellä, Sallan Ruuhijärvellä sekä Savukoskella Sarvilammella.

Historia

Salpalinja rakennettiin pääosin talvi- ja jatkosodan välillä 1940-1941 Suomen itärajan turvaksi. Vaikka Salpalinjalla ei koskaan taisteltu, sillä oli kuitenkin välillinen vaikutus jatkosodan tapahtumiin. Puolustusrintaman virallinen nimi oli vuodesta 1944 Suomen Salpa ja sittemmin Salpa-asema, linnoitusketjusta käytetään myös nimitystä Salpalinja.

Salpalinjan rakentamispäätös tehtiin maaliskuussa 1940, kun Suomi luovutti Moskovan rauhansopimuksen mukaan Neuvostoliitolle Karjalan kannaksen, Laatokan Karjalan, itäisen Suomenlahden ulkosaaret, Petsamon Kalastajasaarennon sekä Sallan ja Kuusamon itäosat.

Salpalinjan rakentamista johti Linnoitustoimisto Myllykoskella. Noin 400 hengen toimistoon koottiin sotilas- ja siviiliasiantuntijoita, kuten insinöörejä, rakennusmestareita, pikakurssitettuja pioneeriupseereita. Salpalinjan rakensivat ns. välirauhan aikaiset armeijakuntien työprikaatit aluksi ilman louhinta- tai betonikoneita. Kantalinnoitustyö käynnistyi kesällä 1940. Jatkosodan aikaisia linnoitusten täydennystöitä johti Linnoitussuunnitteluesikunta. Työt jatkuivat joulukuun 1944 alkuun saakka, loppuvaiheessa rannikkotykistön asemissa. Samaan aikaan Salpalinjan kanssa rakennettiin Hankoniemen poikki Harparskoglinja (ks. erillinen kohde Hankoniemen sotahistorian kohteet).

Yksityiset ja yhteisöt ryhtyivät kunnostamaan Salpalinjaa 1980-luvulla. 1990-luvulla ryhdyttiin mm.

Suomussalmen Raatteen tien Purasjokilinjan kunnostukseen Museoviraston ja työministeriön yhteistyönä ja suoritettiin ensimmäiset inventoinnit Kainuussa.

Lähteet

T. S. Saukkonen, ”Linnoitustoiminta”. Suomen sota 1941-1945, osa 10. Toim. Sotahistoriallisen tutkimuslaitoksen sotahistoriallinen toimisto. Helsinki 1961.

T. S. Saukkonen, ”Linnoitustyöt ja vakinaiset puolustusasemat.” Suomen sota 1941-1945, osa 1. Toim. Sotahistoriallisen tutkimuslaitoksen sotahistoriallinen toimisto. Helsinki 1965.

Reino Arimo, Suomen linnoittamisen historia 1918 – 1944. Keuruu 1981.

Jatkosodan historia 1: Talvisodasta jatkosotaan, sota alkaa. ”Linnoittaminen”. Toim. Sotatieteen laitoksen Sotahistorian toimisto. 1988.

Jatkosodan historia 6: Meri- ja ilmapuolustus; Hallinto ja sotatalous; Huolto ja aselajit; Kotijoukot. ”Linnoittaminen”. Toim. Maanpuolustuskorkeakoulun historian laitos. 1994.

Ilkka Länsivaara –Arvo Tolmunen, Salpa-asema – sodan monumentti. Helsinki PVKK 1994.

Virpi Launonen, Voima joka lapioita heilutti. Salpalinjan rakennustyömaat IV armeijakunnan alueella välirauhan aikana. Suomen historian pro gradu -tutkielma. Joensuun yliopisto 2002.

Armi Oinonen - Arvo Tolmunen, Matka Salpalinjalle. Opas itsenäisen Suomen tärkeimmälle puolustuslinjalle. Salpalinjan perinneyhdistys ry: Miehikkälä. Helsinki 2005.

Eric Björklund, Kohti Salpalinjaa. Schildts 2007.

Pyhtää

Suuri Rantatie

LP2 syy

Museovirasto on lisännyt ja pidentänyt tieosuuksia ensimmäisen lausuntopyyntökierroksen jälkeen sekä oman lisäselvityksensä että saatujen lausuntojen pohjalta.

Ensimmäisellä lausuntokierroksella valikoimassa ei ollut tieosuuksia Varsinais-Suomesta. Uudellamaalla tieosuuksia oli Karjaan, Inkoon, Porvoon, Pernajan, Loviisan ja Ruotsinpyhtään kunnissa.

Valikoimalla on haluttu tuoda esiin tien pitkä linjaus Turusta itärajalle. Mukaan on valittu linjaukseltaan hyvin säilyneitä ja pitkiä tieosuuksia. Suuren Rantatien varrelta on tarkistettuun valikoimaan sisällytetty lisäksi Rantatiehen kuuluvina aluekohteina:

PIIKKIÖ: Rungon kestikievari
HALIKKO: Trömperin kestikievari
HAMINA: Summan kartano

VARSINAIS-SUOMI

Linjausta on pidennetty Lounais-Suomen ympäristökeskuksen lausunnon perusteella.

PIIKKIÖ: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on valittu lyhyt tieosuus Makarlan kylässä. Tielinjausta sisältyy lisäksi Rungon kestikievarin aluemaiseen tierajaukseen.

PAIMIO: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on valittu tieosuudet Kampparlan ja Toikkalan kylien välillä ja Iso-Heikosin ja Pitkäportaan välillä.

HALIKKO: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on valittu tieosuus Pitkäportaan ja Halikon sillan välillä.

UUSIMAA

Rajausta on laajennettu ja RKY 1993 -julkaisuun sisältynyt Suuri Rantatie on palautettu pitkänä linjauksena tarkistettuun valikoimaan Tammisaaren museon - Länsi-Uudenmaan maakuntamuseon lausunnon perusteella.

TAMMISAARI: Rajausmuutos. Rajausta on laajennettu. Uutena tarkistettuun valikoimaan sisällytetty tielinjaus Svenskby-Svedjekulla. Ns. Alemman maantien linjausta on jatkettu Fagervikin ja Antbyn kylistä Karjaan rajaan saakka.

POHJA: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on sisällytetty tieosuus Persböle - Pohjan kirkko ja Pohjan ruukinalue.

KARJAA: Rajausmuutos. Rajausta on laajennettu. Tarkistettuun valikoimaan on sisällytetty Suuren Rantatien ns. Ylemmän maantien linjaus Lohjanharjulla välillä Gålisjön-Högbesjö ja Mustion taajamassa. Lisäksi on ns. Alemman maantien kaksi linjausta väleillä Finnbacka-Konugsböle ja Degerbyn ympäristössä.

INKOO: Rajausmuutos. Rajausta on laajennettu lausunnon perusteella maantien 186 itäpuolelle. Museovirasto on laajentanut kohderajausta ensimmäisen lausuntopyyntökierroksen jälkeen aina Siuntion kunnanrajalle saakka, pieniä katkoja lukuunottamatta.

LOHJA: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan otettu lyhyt tieosuus Virkkalan eteläpuolelta.

SIUNTIO: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on otettu koko kunnan halki kulkeva osuus Virkkalasta Siuntion asema kautta Kirkkonummen kunnanrajalle. Lisäksi lyhyt osuus Suuren Rantatien ns. Alemman ja Ylemmän maantien risteyksen länsipuolelta.

KIRKKONUMMI: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on otettu kunnan halki kulkevan tielinjaus välillä Överby-Bobäck. Rajaus katkeaa vain Kirkkonummen keskustan osalta.

ESPOO: Rajausmuutos. Rajausta on laajennettu Espoon kaupungin lausunnon perusteella. Tarkistettuun valikoimaan tielinjausta jatkettu Espoonkartanon länsipuolella Kirkkonummen rajalle ja Träskändan kartanolta Bemböleen. Museovirasto on laajentanut aluerajausta käsittämään Pitkäjärven itärannan.

VANTAA: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan otettu mukaan lyhyet tieosuudet Pitkäjärven itäpuolella, Vantaanlaaksossa, Backaksen kartanolla, Helsingin pitäjän kirkonkylässä ja tieosuus Kuninkaanmäki-Nikinmäki.

SIPOO: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on otettu mukaan tieosuudet Viirilä-Svartböle ja Savijärven länsi- ja itäpuolelta. Osittain tielinjaukset ovat sisältyneet muihin VAT-kohteisiin mm. Sipoon kirkot ja pitäjänkeskus.

PORVOO: Rajausmuutos. Rajausta on laajennettu Porvoon kaupungin lausunnon perusteella. Tielinjausta on jatkettu Mossakrogin länsipuolella aina Sipoon rajalle saakka. Samoin Porvoon keskustassa on tielinjausta jatkettu kattamaan koko keskustan halki kulkeva osuus.

KYMENLAAKSO

PYHTÄÄ: Laajennus, tielinjausta on jatkettu Ahvenkosken itäpuolelle ja uutena tieosuutena on mukaan valittu Pyhtään kirkon ja Siltakylän välinen osuus.

KOTKA: Uusi kohde, tarkistettuun valikoimaan on otettu mukaan tieosuus Kaarniemestä Haminan kunnanrajalle.

HAMINA: Laajennus, tarkistettuun valikoimaan on otettu mukaan tieosuudet Kotkan kunnanrajalta Summan kartanon tuntumaan ja Haminan kaupungista Vironlahden kunnan rajalle.

Kuvaus

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Etelä-Suomen rannikkoalueella kulkevista teistä muodostuva Rantatie on yhdistänyt Turun ja Viipurin. Tien kulku on pääpiirteissään säilynyt keskiajalta lähtien, vaikka tien linjauksessa onkin eri aikoina tehty myös muutoksia. Suuri osa perinteisestä tiestä on edelleen käytössä. Tie seuraa rannikkoa jokilaaksojen ja vanhojen kirkkopitäjien halki. Tien varren keskiaikaiset kirkot, kartanot, satamapaikat ja muinaislinnat kertovat tien varren asutuksen pitkäikäisyydestä ja jatkuvuudesta. Monin paikoin tieura on jäänyt moottoriteiden, kehäteiden tai rakennusten alle, ja saattaa kulkea myös kaupunki- ja taajaympäristöissä.

Suurella Rantatiellä on kaksi erityistä museotietä; Fagervikintie Inkoossa ja Haminan tieosuus Tallimäki-Virolahti. Tiellä on myös neljä museosiltaa; Espoonkartanon silta, Halikon vanha silta, Savukosken silta Pyhtäällä ja Salmen silta Haminassa. Kukin niistä edustaa erilaisia kerrostumia tie- ja siltarakentamisen historiassa.

Varsinais-Suomi

Suuri Rantatie on kulkenut Turussa linnalta Suurtorille tuomiokirkon kupeelle, mistä tie lähti raatihuoneen nurkalta Karjakatua kohti Uuttamaata. Kaarinassa Tuorlan kartanon alueella on vanha, hyvin säilynyt tielinja. Piikkiössä tie kaartaa Rungon kievarin kautta keskiaikaiselle kirkolle, josta tie jatkaa Makarlan kylän kautta koilliseen. Paimiossa tie kulkee Kampparlan kylämäen ohi ja ohittaa Nakolinnan muinaislinnan ennen saapumistaan Paimion keskiaikaiselle kirkolle. Sieltä tie kulkeutuu Trömperin kestikievarin kautta kohti Halikon- ja Uskelanjokien laaksoja ja Halikon keskiaikaista kirkkoa. Salossa tie kulkee läpi Uskelan kirkkomaan ja suuntaan etelään Perniönjoen vartta.

Uusimaa

Suuri Rantatie ohittaa Tammisaaren Tenholan keskiaikaisen kirkon pohjoispuolelta ja jatkaa kohti Pohjan kirkkoa, missä on ollut yhteys merelle. Tie muodostaa Billnäsin ruukinraitin. Karjaalla Suuri Rantatie haarautuu ns. Ylemmän ja Alemman maantien reiteiksi, jotka yhtyvät Siuntion Sunnanvikissä. Ylemmän maantien pohjoinen reitti kulkee pitkin Lohjanharjua Siuntion jokilaaksoon. Karjaalta suuntautuu kaksi yhdystietä etelään, Raaseporiin johtavalle ns. Alemmalle maantielle, joka kulkee Inkoossa Snappertunanjoen laaksoa. Teiden yhdyttyä reitti suuntautuu Siuntion Pikkalaan, missä on ollut yhteys merelle. Kirkkonummen ja Espoon halki kulkiessaan tie ohittaa pitäjien keskiaikaiset kirkot. Espoonkartanon alueella Mankinjoen ylittää maan vanhin kiviholvisilta vuodelta 1778. Espoossa ja Vantaalla tien kulku hämärtyy paikoin uudempien tiejärjestelyjen ja taajamarakentamisen vuoksi.

Sipoossa Rantatien ohittaa Myraksen kestikievarinpaikan matkalla pitäjän kirkoille. Porvoon rajalla seisoo

siirtolohkare ja rajakivi Götstenen. Porvoossa Rantatie kulkee mm. Yli-Vekkosken kylän vanhan kievarin ohi. Tie nousee keskiaikaiselle kirkolle, jatkuu kirkkotorilta Kaupunginhaan kautta Postimäelle ja halkoo säilyneenä Porvoon ja Pernajan rajan metsäaluetta. Pernajassa tie jatkaa Vanhakylän viljelyaukealle, ja Koskenkylän ruukin kohdalla se muodostaa osan ruukinraittia. Pernajan keskiaikaisen kirkon ohitettuaan tie jatkuu kohti Degerbytä eli nykyistä Loviisan kaupunkia. Garnisonin kaupunginosassa Rosenin ja Ungernin bastionit on rakennettu suojaamaan tietä. Ruotsinpyhtään Tesjokilaaksossa Rantatie kulkee joen saaressa olevan, postitalona toimineen, Holmgårdin kartanon pihapiirin läpi. Lännenpuoleinen kiviholvisilta on säilynyt. Holmgårdin ja Myllykylän välinen hyvin säilynyt, hiekkapintainen tieosuus kiemurtelee punaisten kivien merkitsemässä maastossa. Vähä-Ahvenkoskella tie on ylittänyt Kymijoen Kirmusaaren kautta, mutta voimalan padon nostettua vesirajaa tieosuuksia on jäänyt veden alle. Kymijoen ylityspaikkana on nykyisin Savukosken teräsbetonisilta. Silta on valittu museosillaksi ja on vain kevyen liikenteen käytössä.

Kymenlaakso

Rantatien ja Kymijoen Pyhtäänhaaran risteyskohdassa on Pyhtään keskiaikainen kirkko, jonka ohitettuaan Rantatie jatkuu asvaltoimattomana metsätaipaleelle ja edelleen Länsikylän- ja Siltakylän purojen vartta itään. Kotkan Kyminlinnan kohdalla nyt nähtävillä oleva tie on muodostunut 1790-1810 linnoitustöiden jälkeen. Rantatie kulkee edelleen koilliseen Korkeakoskelle ja Kymijoen Nummenjoen varrella olevan Saksalan kylän kautta Haminan Neuvottoman kylään. Vanha tie erkanee uudesta maantiestä ennen Summan kartanoa hiekkapintaiseksi, vanhaksi tielinjaksi noin 1,5 kilometrin matkalle. Haminan Salmenvirran kaksiholvinen kivisilta kuuluu Tielaitoksen museosilta-valikoimaan. Linnoituskaupungissa tie kulkee Lappeenrannanportilta Viipurinportille. Haminan Tallimäen ja Virolahden Virojoen välinen 35 kilometrin mittainen Suuren Rantatien osuus on valittu museotieksi, jonka linjaus noudattelee yhä 1700-luvun kartoista löytyvää linjaa mäkineen ja mutkineen. Ravijoella tielinja leikkaa Salpalinja-varustuksen ja ohittaa Pyterlahden kivilouhokset.

Historia

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin kilpailijaksi tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten teiden linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa säilyneistä tieosuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930-lukujen tienparannuksissa. Tieosuuksia on jäänyt lisäksi uusien tielinjausten ja taajamarakentamisen alle.

Lähteet

Matti Vakkilainen, Vanhoilla valtateillä. Kruununteiden ja kansanpolkujen vuosisataisia vaiheita. Helsinki 1982.

Mikko Härö, Espoon historiallinen tieverkko. Arkisto- ja kirjallisuusselvitys. Espoon museo 1983.

Tie yhdistää. Toim. Leena Sälejoki-Hiekkanen. Tiemuseo 1986.

C. J. Gardberg, Kaj Dahl, Kuninkaan tie. Otava 1991.

Tapio Salminen, Suuren Rantatien inventointi, yhteenvetoraportti. Tiemuseon raportteja 1/1992. Tielaitos, Tiehallitus. Tampere 1992.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A 26 1992.

Mikko Härö, Läntisen Uudenmaan rakennusten ja maiseman kulttuurihistoriallinen inventointi. Läntisen Uudenmaan seutukaavaliitto 1993.

Tapio Salminen, Suuri Rantatie. Tielaitos. Helsinki 1993.

Tapani Mauranen (toim.), Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860. Tielaitos 1999.

Valkeala

Valkealan kirkon ja kartanon kulttuurimaisema

LP2 syy

Kohde sisältyi RKY93-julkaisuun ja on maakuntamuseon lausunnon perusteella sisällytetty tarkistettuun valikoimaan.

Kuvaus

Valkealan erinomaisesti säilyneessä kulttuurimaisemassa näkyvät kirkollisen ja historiallisen maanomistusvallan merkit kirkon ja kartanon ympäristöinä.

Valkealan kirkon ja kartanon kokonaisuus on kehittynyt ja muodostunut vuosisatojen ajan. Kokonaisuus laajenee peltoaukeana suureksi kulttuurimaisemaksi, jossa kirkon ja kartanon yhteys näkyy puistokujanteena.

Valkealan tornillinen pitkäkirkko on arkkitehtien Armas Lindgren ja Bertel Liljequistin suunnittelema ja rakennettu 1926-1927. Tiilestä muurattu kirkko on valkeaksi rapattu. Runkohuoneesta ulkonee seurakuntasali ja sakaristo sekä alttaripäädyssä on särmikäs kuori. Vanhempaan, 1920 palaneeseen kirkkoon liittynyt hirsinen kellotapuli on kirkonrakentaja Juhana Salosen 1782 rakentama.

Valkealan kartanon nykyinen 1856 valmistunut päärakennus on tyypillinen kertaustyylejä suosivaan vaiheeseen kuuluva kartanorakennus. Kartanoa ympäröi kirkolta alkava erittäin vehmas, järveen rajautuva puisto.

Historia

Valkealan kartano syntyi 1640-luvulla, kun valtaneuvos Erik Gyllenstierna perusti talonpoikaisen kylän paikalle säterin. Isossa reduktiossa kartano peruutettiin kruunulle ja määrättiin Viipurin läänin jalkaväkirykmentin everstiluutnantin virkataloksi. Virkatalojärjestelmä lakkautettiin 1810 ja kartano siirtyi yksityiseen omistukseen.

Valkealan kylään oli 1620-luvulla perustettu kappeliseurakunta ja rakennettu oma kirkko. Kappeliseurakunta itsenäistyi 1631. Seuraava kirkko rakennettiin samalle paikalle 1674. Kirkko paloi 1795 ja Juhana Salosen sen tilalle 1796 rakentama kahtamoinen paloi vuorostaan 1920. Kirkko ympäristöineen on 1600-luvun alusta muovannut Valkealan keskeistä maisemaa.

Lähteet

Marja Terttu Knapas, Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kotka 1984.

Kymenlalakson rakennuskulttuuri. Kymenlaakson seutukaavaliitto A:26 1992.

Eeva-Liisa Oksanen ja Kari-Matti Piilahti, Valkealan historia II. Pieksämäki 1995.