

Viipurin Suomalaisen  
Kirjallisuusseuran  
toimitteita

7

HELSINKI 1985

ISBN 951-95402-7-X



Lappeenranta 1985 ~ Etelä-Saimaan Kustannus Oy

Otto-I. Meurman:

## Viipurin katuverkon pääjakson suunnittelu sekä laivaväylän siirto Kivisillansalmeen

Jokainen viipurilainen tiesi, miten epämukavaa oli päästä kaupungista Turunsillalle (myöhempi nimi Linnansilta), ja sen välityksellä Linnaan sekä Pyhän Annan Kruunun puolelle, samoin kuin siitä edelleen Neitsytniemelle, Sorvaliin, Hiekkaan, Pikiruukkiin, Saunalahteen, Likolammille, Monre-pohon ja kauemmas länteen. Vaikeutena oli, että silta oli ehtimiseen avattava Saimaan kanavalta ja Salakkalahdelta tuleville laivoille.

Tästä kärsi myös raitiotieliikenne. Kaikkien, jotka olivat saapuneet Papulasta ja keskikaupungilta tulevalla raitiovaunulla Torkkel Knuutinpojan torille, tuli nousta siitä ja kävellä kääntösillan toisella puolella odotta-vaan, Neitsytniemelle vievään raitiovaunuun, ja kääntösillan ollessa auki odottaa sen sulkemista.

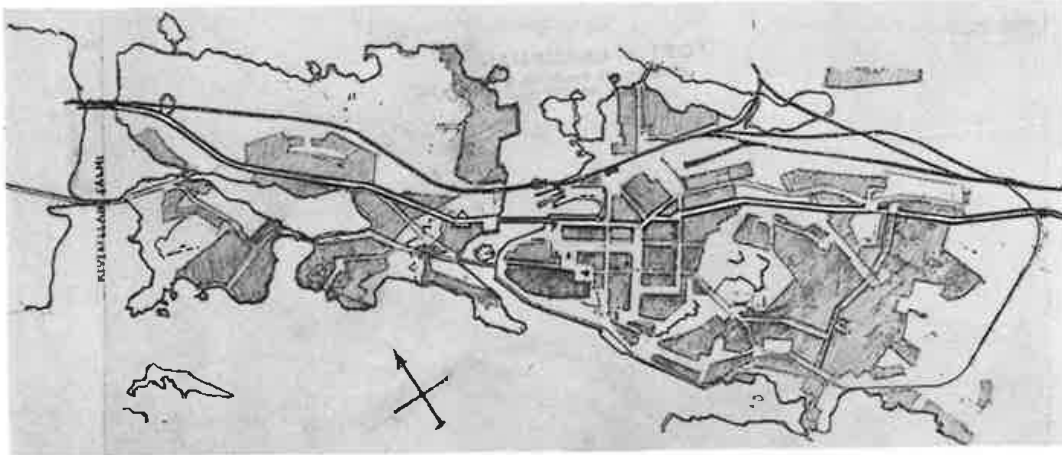
Eihän tälle mitään mahtanut. Täytyihän Uuraan ulkosatamaan pyrkivien tervahöyryjen ja lotjien päästä Linnan viereisestä salmesta matkansa määränpäähän. Oli siis vain kärsittävä ja totuttiinhan siihen.

Kun minä olin Viipurin asemakaava-arkkitehdiksi valittuna saapunut kaupunkiin, niin toimeenpanin suurempien kaupunkien tavoin liikennelas-kennan syksyllä 1918. Se oli kylläkin pelkästään teoreettisuutta. Liikenne-hän oli Vapaussodan jälkeen aivan mitätöntä. Todettiin mm., että koko kaupungissa oli vain 2 autoa, saksalaisen sotaväen kuorma-autoja. Mutta näytti laskenta sentään minulle, tulokkaalle, Viipurin suurimman liikesuo-nen Kannaksenkadulta Torkkelinkadulle ohentuen jo Kauppahallilta luoteessa ja Lääninsairaалalta kaakossa. Luoteessa liikenne joutui ylittämään 2 siltaa: Neitsytniemestä Sorvaliin ja sieltä Hietalaan.

Pahin este oli siis Linnan ja kaupunginniemen välinen laivaliikenne. Mistä apua?

Katseltuani Viipuria ja sen ympäristöä esittävää karttaa huomasin, että suorin ja mutkattomin vesitie Saimaan kanavalta Uuraaseen kulki Kivisil-lansalmen kautta. Sinnehän laivaliikenne siis oli siirrettävä, jonka jälkeen Turun sillan voisi tehdä kiinteäksi ja samalla kohottaa se Torkkel Knuutinpojan torin tasoon, jolloin katuliikenne voisi sillalla ylittää Kauppatorilta Pohjoisrantaa pitkin Eteläsatamaan menevän rautatien.

Kivisillan salmen syvin kohta oli 14 m, mutta Sorvalista, sitä ylittävän sillan kohdalla, vettä tuskin oli kahta metriä. Senhän voisi ruoppaamalla syventää. Sensijaan oli isolla Linnansaarella Herttualaa vastapäätä n. 30 m korkea vuori, kuten Herttualankin puolella. Jos siis rautatie, ja Länsi-Suo-



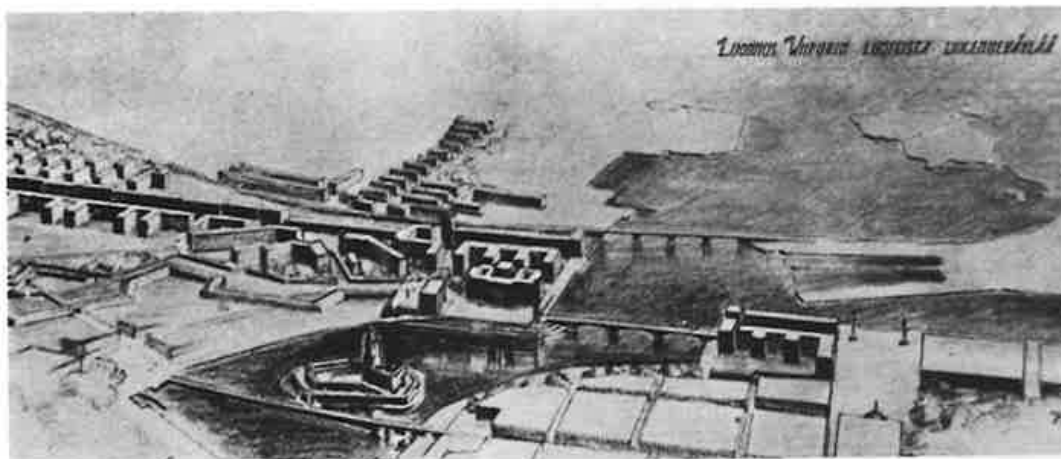
*Otto-I. Meurmanin suunnitelma Viipurin pääliikennesuonesta*

meen vievä pääliikenneväylä, ohjattaisiin näille vuorille, voisi sillan siellä rakentaa niin korkealle, että laivat mastoineen mahtuisivat sen alitse kulkemaan.

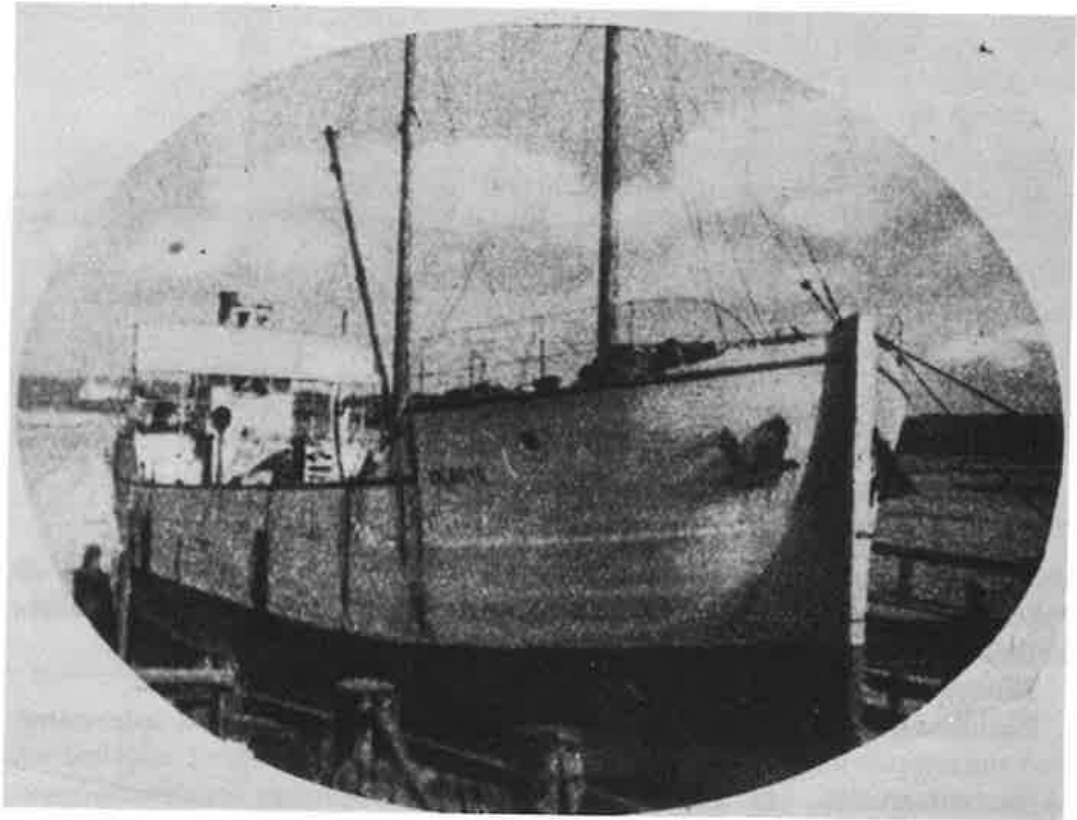
Siinäpä ratkaisu.

Pääliikennesuonen kaakkoispää oli helpommin saatettavissa tulevaisuuden suurempaa liikennettä vastaavaksi. B.O. Nymalmin v. 1861 vahvistetussa asemakaavassa, ent. Linnoituksen osasta Patterimäen linnoitusvyöhykkeeseen saakka, oli kaupunki v. 1856 annettua asetusta noudattaen jaettu lohkoihin 36 m levein puistokaduin kaupunkipalojen katkaisemiseksi. Siinä tarkoituksessa oli kaavaan sisällytetty mm. Kalevankatu. Siitähän voisi saada oivallisen kaakkoon johtavan liikenneväylän.

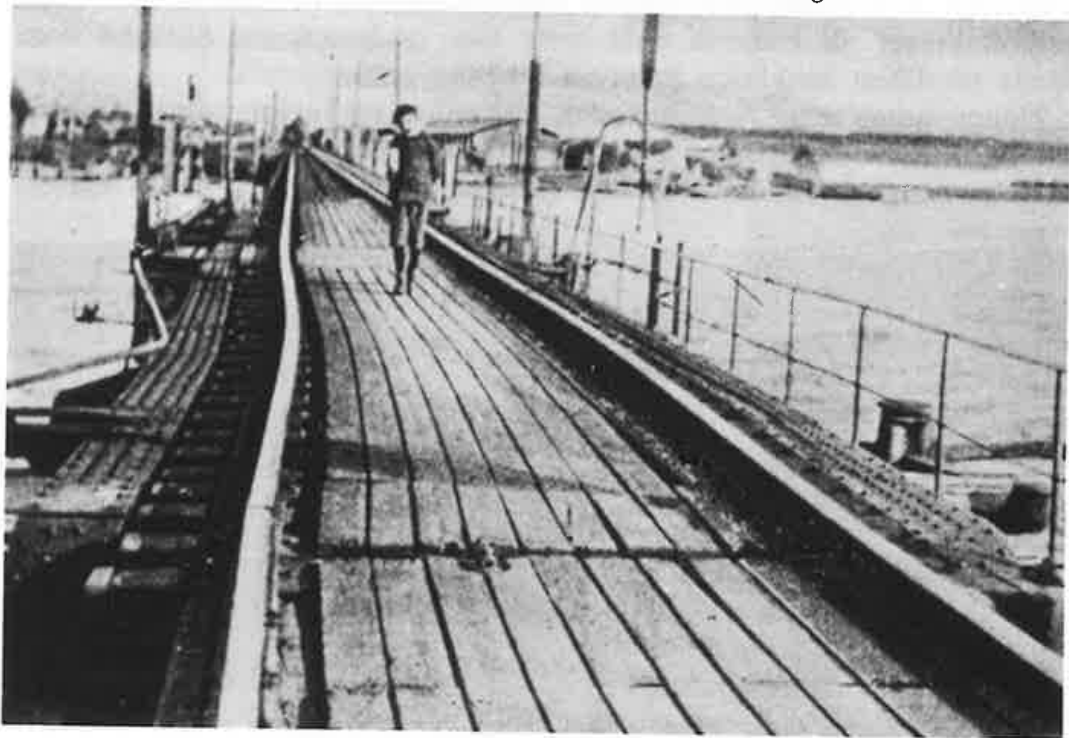
Niinpä suunnittelin Kalevankadun jatkamista rakentamattoman laakson pohjaa myöten Rosuvoihin ja siitä murtokatuna vähäisten mökkien lävitse Lepolan hautausmaan koillissivuilte rakentamattomia alueita pitkin Säiniöl-



*Otto-I. Meurmanin suunnitelma sillaksi Kauppatorilta Hiekkaan ja uudeksi pääkaduksi Länsi-Suomeen*



*Rautatiesiltaan törmännyt höyrylaiva Valborg*



*Törmäyksessä vaurioitunutta rataa*

le päin sillan Kiertoradan eli uuden satamaradan yli. Tätä väylää ryhdyttiinkin heti rakentamaan ja katupenger saatiin jo 1920-luvulla muistaakseni 42 m levyisenä rakennetuksi Rosuvoin mökkikylän rajalle saakka.

Kaupungin puolella oli vielä ratkaistava Kalevankadun yhdistäminen Punaisenlähteen toriin. Sitä varten toteutettiin vähäinen murtokatu Myllymäen aukiolta Kannaksenkadulle. Siihen jäi kolmion muotoinen tontti, jolle sitten arkkitehti Olli Pöyryn suunnittelemana kohosi komea tornitalo. Pieni paha nielu jäi jo olemassa olleiden kerrostalojen takia Repolankadun ja torin väliin.

Punaisenlähteen torilta oli aikomus, joka myös jo sai asemakaavallisen vahvistuksen, leventää Pohjolankatua, jolle jatkeeksi tulisi levennetty Salakkalahdenkatu. Sitten sisältyi suunnitelmaan tämän väylän jatko sillan avulla Kauppatorilta P. Annan Kruunun puolelle ja siellä vallihaudan kautta rautatiealueelle, jota pitkin päätie tulisi kulkemaan Saunalahden ja Likolammin osien välissä kääntyäkseen niiden luoteispäässä ylös vuorille sekä siellä uuden rautatiesillan vierellä Kivisillansalmen yli edelleen Tienhaaraan.

Nämä suunnitelmat saivat kaupungin hallinnon hyväksymisen. Toteuttaminen jäi tulevaisuuden varaan. Mutta suunnitelma sisällytettiin siihen, mittakaavaan 1:2000 taiteilija Lauri Välikkeen tekemään pienoismalliin, joka lähetettiin Göteborgin kansainväliseen asemakaavoituskongressiin nähtäväksi v. 1923.

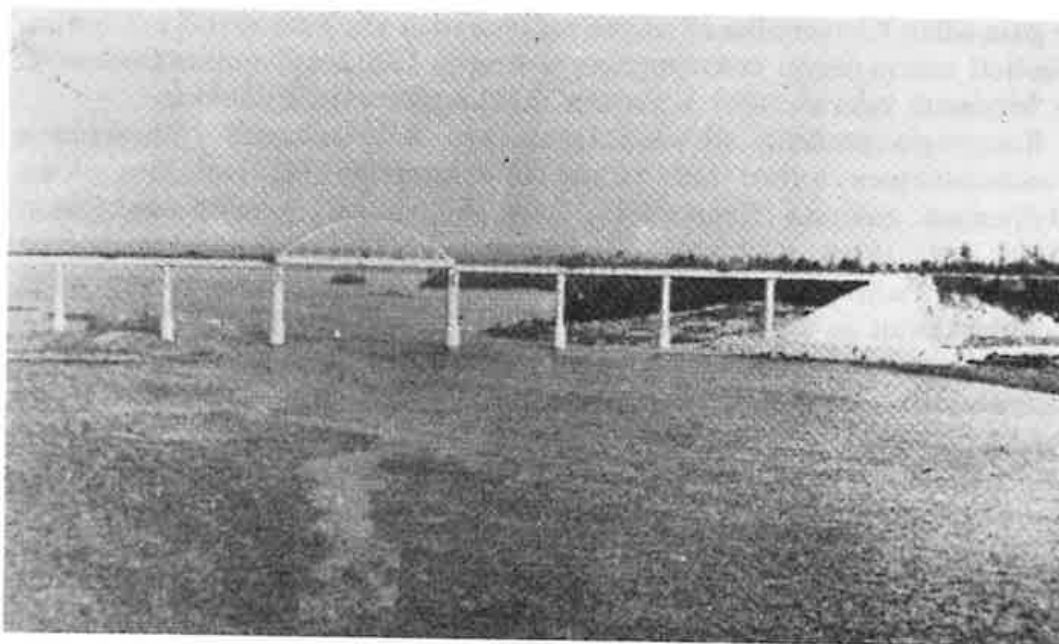
Mutta tulipa odottamatta sattuma, joka toi ehdotukset päivän kysymyksiksi.

Saimaan kanavalta saapui tervahöyry Valborg, joka 15.10.1923 vahingossa törmäsi rautatien kääntösillan Revonhännän ja ent. Kirkkosaaren välillä. Seurauksena oli, että rautatieliikenne Itä- ja Länsi-Suomen välillä katkesi kahdeksi viikoksi. Selvää oli, että tämä aiheutti Rautatiehallituksen pääjohtaja Jalmar Castrénin äkillisen matkan esikuntineen Viipuriin. Minä sain määräyksen mennä rautatien piiri-insinöörin luo rautatieasemalle näyttämään Helsingistä tulleille herroille suunnitelmiani rautatien siirtämiseksi isolla Linnasaarella, ja sen johtamiseksi Kivisillansalmen kohdalla 30 m korkeuteen uusine siltoineen Herttualan puolelle.

Pääjohtaja Castrén (tunnettu rautabetonin tuomisesta Suomeen ja senaattorina Vapaussodan aikana Vaasassa) hyväksyi heti suunnitelmani. Radan siirto tuli rautatierakennuksen ohjelmaan. Kesti kuitenkin v. 1926 saakka, ennenkuin työt Linnansaarella voitiin alkaa. Olihan ensin lunastettava valtiolle uusi rata-alue Monrepoon sääntöperintötilan mailta ja Kivisillansalmen toiselta puolelta.

Tämän jälkeen alkoivat uuden rataosan louhimis- ja pengerrystyöt, joita jatkui Talvisotaan saakka. Ne valmistuivatkin siihen mennessä radan päällyspintaa lukuunottamatta ainakin Kivisillansalmeen saakka.

Kun sitten menetimme Karjalan, oli Saimaan kanavan vuokrauksen jälkeen venäläisillä valmis väylä, kun he rakensivat uuden rautatiesillan



*Viipurin menetyksen jälkeen toteutettu rautatiesilta Kivisillansalmen yli Otto-I. Meurmanin v. 1923 esittämän idean mukaisesti.*

Kivisillansalmen yli. Katuliikennettä he eivät sinne johtaneet, vaan rakensivat keinotekoisin penkerein uuden katusillan Sorvalista Hietalaan samalle korkeudelle kuin rautatiesillan.

Venäläiset eivät myöskään rakentaneet ehdottamaani siltaa Kauppatorilta talvisen Penninsillan luoteispäähän, vaan tekivät uuden Pohjoisvallilta Piispankadun päästä Kron St Annan puolelle. Kun en ole käynyt venäläisaikana Viipurissa, en tiedä, miten katuverkko siitä ison Linnansaaren puolella nyt jatkuu. Se lienee tullut paljon halvemmaksi, kuin minun ehdotukseni Kauppatorilta lähtevästä sillasta, mutta (tietysti itsekkäästi) pidän heidän ratkaisua huonompana. En myöskään tiedä, miten he ovat liikenneväylää Kalevankadun kaakkoispäässä suunnitelleet. Luulen, että liikenne siellä yhä kulkee vain pitkin Kannaksenkatua ja sen jatkoa.

Mitäpä venäläiset paljonkaan välittäisivät heille merkityksettömästä raja-kaupungista. Se kuuluu Leningradin piiriin ja saa määrärahoja sen ja Leningradin yhteismäärärahoista, sikäli ja jos niitä liikenee, senjälkeen kun Leningrad ensin on ottanut, minkä tarvitsee.

Valtakuntamme toiseksi suurin, ja kulttuurin kantajana eturiviin kuulunut, Viipuri ei heitä paljon kiinnosta. Sen tuntevat nykyvenäläiset Viipurissa katkerasti.

Meidän aikanamme Viipuri oli kunniassa!