

Tutkimus Kristiinankaupungin entisen ratapihan ylikulku sillasta valmistunut

Seinäjoki-Kristiinankaupunki, Kaskinen-rautatien rakentamisen yhteydessä vuosina 1909-1913 rakennettiin Kristiinankaupungin asemalle ylikulkusilta. Se on valmistunut maamme ensimmäisten rauta(teräs)betonisiltojen joukossa. Sen rakensi urakkatyönä vuonna 1911 Rich. Helanderin rakennusliike. Silta, sen tiepenger ja Kaupunginlahden ylittävä Kivisilta avaavat vaikuttavan näkymän, prospektin, kaupungin keskustaan.

Sillan purkamista ja korvaamista uudella suunniteltiin 1980-luvun alussa, mutta hanke raukesi, kun rautatieliikenne lopetettiin vuosikymmenenpuolivälissä. Kiskotus purettiin Kristiinankaupungista vuonna 1992. Silta jäi hyödyttömäksi maasillaksi. Sen kunto on heikentynyt viime vuosina nopeasti. Tiehallinnon Vaasan piiri on esittänyt sillan poistamista tai korvaamista.

Museovirasto edellytti sillan historia-, ja museoarvon sekä säilyttämismahdollisuuksien selvittämistä. Museoarvon selvittämiseen sovellettiin Tiehallinnon museotie ja –siltakokoelman arviointimenetelmää. Sillan tietoarvo todettiin tyydyttäväksi ja se päätettiin nostaa jatkotutkimuksella hyväksi. Valtakunnallinen tieliikenteellinen arvo arvioitiin vähäiseksi, mutta rakennushistoriallisesti sillalla on rakennustekniikkansa uranuurtajatuotteena arvoa. Sen suunnittelija, myöhempi Valtionrautateiden pääjohtaja Jalmar Castrén ja Richard Helander olivat rautabetonirakentamisen varhaisia uranuurtajia maassamme. Tutkimuksessa kuitenkin arvioitiin, että Kristiinankaupungin silta on jäänyt yksittäiseksi kokeiluksi ja rakennustekniikka alkoi yleistyä vasta pari vuosikymmentä myöhemmin, vaikka muutamia vastaavia ratapihasiltoja rakennettiinkin. Sillan rakennustekninen säilyneisyys on hämmästyttävän hyvä; sitä ei ole korjattu, eikä siihen ole rakennettu lisärakenteita. Sen sijaan sillan toiminnallinen säilyneisyys on vähäinen, koska rautatie on poistettu. Sillan säilyttämisen mahdollisuudet näyttävät erittäin heikoilta.

Sillan rakentaminen liittyi osana Seinäjoki-Kristiinankaupunki, Kaskinen rautatien rakenteisiin. Muita tien ja rautatien eritasoristeyksiä rakennettiin neljä, kaikki alikulkuja. Suomessakin oli tavoitteena erottaa junaliikenne ratapihoilla omalle esteettömälle tasolleen. Useimmat ratapihasillat olivat puisia. Varhaisten rautabetonikokeilujen sillat yleistyivät jälkeen 1930-luvulla ja niille tehtiin tyyppipiirustukset.

Rautatietä oli yritetty saada Suupohjaan vuosikymmeniä. Maakunnan lehdistökään ei uskonut sen enää 1910-luvulla pystyvän herättämään seudun talouselämää. Kristiinankaupungin jo 1800-luvun lopulla alkanutta suhteellista taantumista rata ei voinut estää. Rautatie palveli ensisijaisesti Seinäjoen lähellä paikallisliikennettä, kunnes 1960-luvulla alkoi lopullisesti hiljentyä.

Rautabetonirakentamisen tulo Suomeen ja Kristiinankaupungin ratapihansillan rakentaminen olivat osa teknologista mullistusta, joka rantautui Suomen suuriruhtinaskuntaan 1800- ja 1900-lukujen taitteessa. Ensimmäinen maailmansota ja sen seuraukset, kuten Suomen itsenäistyminen, hidastivat tai suorastaan katkaisivat tämän kehityksen vuosikymmeniksi.