



KESKUSTA

Nimenä Mänttä näkyy historiankirjoissa 1800-luvun alkupuolella vauraan Mäntän talon nimessä. Maataloilla oli oikeus tehdä Mäntänkoskeen myllyjä ja käyttää vesivoimaa, ja ne saattoivat periä esimerkiksi myllyiltä vuokratuloja koskiosuuksista ja maankäytöstä. Tehtaanperustaja Gustaf Adolf Serlachius osti oikeuden Mäntänkosken länsirantaan ja sen myllypaikkoihin elokuussa 1868. Serlachius ryhtyi aktiivisesti ostamaan maa-alueita asettaututtuaan paikkakunnalle. Vuosisadan vaihteeseen mennessä hän oli hankkinut maata runsaasti tehtaan läheisyydestä, ja seuraavan kymmenen vuoden kuluessa yhtiö tai Serlachius oli hankkinut omistukseensa kaikki lähialueen tilat ja metsätiloja lähipitäjistä. Tehdastaajamaan muutti liikemiehiä, rakennusmiehiä ja työläisiä asumaan. Mäntästä kasvoi vähitellen teollisuuspitäjä, joka tehokkaan asemakaavoituksen ja rakentamisen kautta muuttui ensin kauppalaksi (1947) ja sitten kaupungiksi (1972) seuraavien vuosikymmenten aikana.

Mäntän elämänlankana toimi kapearaiteinen rautatie. 1920-luvulla kiskot linjattiin keskeltä kaupunkia Virtasalmen yli, mikä halkaisi keskustan kahteen osaan. Saman vuosikymmenen lopulla raiteet levennettiin ja junakalusto kasvoi. Hevoskyytien vaihtuminen autoiluun vauhditti myös tiestön kehittymistä 1920-luvun alusta. Vuonna 1962 purettiin viimeinen hevospuomi Keskustorilta (Kirkkotorin ja liikennevalojen välinen alue). Monenlaiset kaupalliikkeet ja kaksi kertaa kuukaudessa pidetty toripäivä vetivät ihmisiä asioimaan keskustaan.

Metsäyhtiö G. A. Serlachius Oy piti huolta paikkakunnan työväestä rakentamalla asuntoja ja tarjoamalla monia palveluita tenniskentistä pyykkitupiin. Vuokra-asuntojen, teollisuusrakennusten ja johtajiensa edustusasuntojen lisäksi yhtiö rakennutti myös Mäntän kirkon 1927–1928. Yhtiö huolehti paikkakunnan kehittämisestä ja kaavoituksesta. Yhtiön hyvä taloudellinen tilanne mahdollisti suuret rakennusprojektit 1930-luvulla. Tällöin on rakennettu muiden muassa Pilvilinna, pääkonttori (Gustaf-museo), Honkahovi ja Joenniemen kartano. Toisen maailmansodan syttyminen vuosikymmenen lopulla keskeytti vilkkaan rakennuskauden.

Sodan jälkeen kaupungin keskustan kehitys jatkui vilkkaana. Seppälänpuistotie levennettiin 1950-luvun alussa Koskelankadulle saakka. Vuonna 1955 ajoradan keskelle valmistui nurmialue, jolle istutettiin lehmuksia. Keskustassa rakennuskanta on vuosikymmenten saatossa muuttunut. Länsitorikadun ja Kappakadun kulmauksessa, vaalean Saikantalon takana ja Kino Säteen vieressä, sijaitsi vanha kunnantalo, joka purettiin vuonna 1962. Kaupungintalo rakennettiin 1970-luvulla puistotien päähän ja keskustan liikerakentaminen siirtyi kirkon vierestä radan toiselle puolelle.

Itätorikatu 10:ssä, Sokoksen (S-marketin) paikalla sijaitsi vuoteen 1965 saakka Hildenin talo, joka tunnettiin Säästöpankin talona. Pankkien liiketoiminta Itätorikadulla on vuosien saatossa lakannut, mutta pankkien liike- ja asuintaloina tunnetut rakennukset (esimerkiksi KOP, myöh. Danske) ovat toimineet liikehuoneistoina.



KOSKIKANNAS JA SAVOSENMÄKI

Mänttä on kasvanut koskikannaksen ympärille. Tehtaanperustaja Serlachius perusti Mäntänkosken rannalle puuhiomon 1868 ja paperitehtaan 1882. Paperin raaka-aineena käytettiin sellua, puukuitumassaa, jota tuotettiin Mäntän sellutehtaassa vuosina 1913–1992. Selluntuotanto saastutti vesistöä. Vesiensuojelun vaatimat kalliit investoinnit pakottivat lopettamaan sellutehtaan 1990-luvun alussa. Monet sellutehtaan rakennuksista on nykyään purettu, mutta tuotannosta muistuttaa edelleen W. G. Palmqvistin suunnittelema kaunis sulfiittispritehtaan punatiilirakennus.

Tehdas on rakentunut vähitellen paperinvalmistusprosessin vaatimusten mukaiseksi. Aivan aluksi rakennuksia tehtiin hirrestä, mutta koneellistumisen myötä rakennettiin yhä suurempia punatiilisiä konehalleja. Vanhimmat säilyneet rakennukset ovat 1900-luvun alusta. Metsäyhtiö palkkasi parhaita suomalaisia arkkitehtejä suunnittelijoiksi. Aikojen kuluessa tehdas on laajentunut, ja välillä vanhoja rakennuksia on purettu uusien tieltä.

Metsäyhtiö G. A. Serlachius hankki omistukseensa Mäntässä sijainneiden tilojen maat vuosina 1888–1908. Se rakensi tehtaan lähelle myös työntekijöiden ja toimihenkilöiden asuntoja. 1900-luvun alkupuolella Asemankulman alueelle rakennettiin asuntoja insinööriperheille. Mäntän klubin klassisistinen kerhorakennus on rakennettu 1917–20. Sen vieressä sijaitsi alkuun myös tenniskenttä. Yhtiön toimihenkilöitä asui Klubin vieressä Pilvilinnassa. Tehtaan alueella sijainneet puiset asuin- ja toimistorakennukset on purettu punatiilisten teollisuusrakennusten tieltä. Tehtaan pääkonttori (Gustaf-museo) on rakennettu 1934.

Metsäyhtiö omisti maa-alueet ja määräsi rakentamisesta pitkälle 1960-luvulle saakka. Se myös teetti erilaisia maankäyttösuunnitelmia. Asemankulmalla näkyy puutarhakaupunkiaatteen vaikutus puistojen ympäröiminä puutaloina. Omakotialueitakin kaavoitettiin, vaikka suuri osa mänttäläisistä asui edelleen yhtiön vuokra-asunnoissa. Työväki sijoitettiin yhtiön asuntoalueille osastojen mukaan: konepajan väki Koskelaan, rautatieläiset ja sähköosaston ja osin paperitehtaan työläiset keskikaupungille. Savosenmäkeen Keurusselän puolelle sijoitettiin sellutehtaan väki ja tehtaan suuntaan avautuvassa etelärinteessä asui paperitehtaan väkeä. Sassinniemi oli varattu metsäosastolle ja Pättiniemi rakennusosastolle.

Savosenmäki on Mäntän vanhimpia asuntoalueita, jossa oli aluksi itsenäisiä tontin kokoisia tiloja. Ensimmäistä omakotialuetta pyrittiin aikaansaamaan vuokraamalla tehtaanväelle tontteja. Kukaan ei halunnut vuokrata pohjoispuolen pienempiä tontteja, koska pohjoisrinteen ajateltiin soveltuvan huonosti asuinkäyttöön. Niinpä yhtiö ryhtyi myymään tontteja ja rakensi omakotitalojen lomaan myös isoja puutaloja työväen vuokra-asunnoiksi. Sillanpään alueelle rakennettiin isompia omakotitaloja toimihenkilöille. Tonttien myynti toi Savosenmäkeen runsaasti myös kauppiaita ja muuta liiketoimintaa.

Tehtaankatu oli alueen tärkein liikenneväylä ja Savosenmäestä tuli sijaintinsa vuoksi Mäntän toinen liiketoiminnan keskus. Mäntän osuuskaupan myymälän lisäksi siellä oli erikoisliikkeitä, korjaamo ja kahvila. Muista Mäntän alueista poiketen Savosenmäestä tuli ajallisesti kerroksellinen ja toiminnoiltaan monipuolinen asuinalue. Tältä osin se ei vastannut yhtiön johdon ihanteita. Sen vuoksi alueelta on purettu monia rakennuksia 1950-luvulta lähtien. Savosenmäen koulu oli asukkaille merkittävä kokoontumispaikka. Siellä on ollut esimerkiksi työväenopiston kurssitoimintaa ja urheiluseurojen toimintaa.



SAVOSENMÄEN KOULU

Mäntän ensimmäinen koulu oli toiminnassa jo vuonna 1869. Se toimi työväestön ja tehtaanperustajan rahallisella tuella aluksi puuhiomon pakarissa (leipomossa). Mänttä kuului silloin vielä Keuruuseen. Senaatti velvoitti vuonna 1902 kunnat vastaamaan koulujen ylläpidosta. Keuruun kunta otti hoitaakseen alueen koulujen ylläpidon vuonna 1904. Niinpä Koskelaan rakennettiin seuraavana vuonna Koskelan kansakoulu.

Kun Mänttä tuli osaksi Vilppulan kuntaa vuonna 1912, Mänttä jaettiin kahteen koulupiiriin, joiden rajana oli koski. Kunta rakensi Savosenmäkeen Rajakadun puolelle rinteen yläosaan 3-opettajaisen kansakoulun (yläkoulu) ja opettajan asuintalon vuonna 1916. Rakennukset suunnitteli 1920-luvun suomalaista klassismia edustavien koulurakennusten arkkitehtina tunnettu Yrjö Sadeniemi. Aikakauden ihanteet näkyvät myös Savosenmäen koulualueen suunnittelussa. Pyrkimyksenä oli erottautua entisestä emämaasta Venäjästä ja korostaa pohjoismaista yhteenkuuluvuutta. Arkkitehtuurin tyyli suunnaksi tuli pelkistetty selkeäpiirteinen klassismi. Ajalle tyypillisesti rakennukset muodostivat korttelipihoja eli ne rajoittivat korttelia.

Vuonna 1921 vahvistettiin laki, joka teki 7–13-vuotiaat oppivelvollisiksi. Kaikille taattiin kuusivuotinen maksuton kansakoulu. Mäntän ensimmäinen kunnallinen alakoulu oli sijoitettu vuonna 1918 Savosenmäen yläkoulun huoneistoon. Varsinainen alakoulurakennus rakennettiin GAS:n rakennuskonttorin suunnitelmien mukaan vuosina 1922–23 Savosenmäkeen, sen jälkeen kun Mäntän kunta oli irrottautunut Vilppulasta. Uusi puurakenteinen rakennus sijoitettiin koulukortteliin alarinteeseen, pääty Sillanpäänkadun suuntaan. Rakennus on nykyään yksityisomistuksessa.

Nykyinen, Heimo Kautosen suunnittelema betonirakenteinen koulu valmistui vuonna 1955. Sen suunnittelussa näkyy 1950-luvulla kouluasioissa vallalla ollut tehokkuuden tavoittelu. Teollisuuden arkkitehtina tunnetun Kautosen edustama rationalismia ja funktionalismia yhdistävä rakennustyyli myös korostaa sitä. Valmistuessaan koulu oli Mäntän suurin julkinen rakennus. Siihen sisällytettiin paljon erikoistiloja ja -luokkia. Se nosti myös rakentamiskustannuksia. Suurkoulu oli aluksi puuhattu kauemmaksi keskustasta Tammikankaan suuntaan, mutta valittu paikka osoittautui huonoksi. Sen sijaan päätettiin laajentaa olemassa olevaa Savosenmäen koulua, joka oli hyvien yhteyksien päässä, näkyvällä paikalla ja ihanteellisessa maastossa. Mäntän alueista vilkkaimmin kasvoivat kuitenkin keskustan asuntoalueet. Savosenmäen kouluun kuljetettiin oppilaita 1960-luvulla laajalta alueelta, kun kauempana keskustaa olevia, pienempiä kouluja lakkautettiin.

Maaseudun kouluissa oli tyypillisesti opettajien asuntolarakennus koulun vieressä. Alakoulun opettajille rakennettiin asuntolarakennus Sillanpäänkadun varrelle vuonna 1923. Toinen asuntolarakennus, Kautosen suunnittelema betonikerrostalo vuodelta 1955, sijaitsee Rajakadun puolella.



VILPPULANKOSKI

Vilppulan pinta-alasta suurin osa on metsää, ja metsät ovat Vilppulan tärkein luonnonvara. Vesistöjä pitkin tukkien uittaminen oli edullista, ja tukinuitto Vilppureitin vesistöissä aloitettiin jo 1800-luvun puolivälissä.

Paikkakunnan koskiin oli hyvä perustaa teollisuuslaitoksia, jotka saivat energiansa virtaavasta vedestä. Gustaf Adolf Serlachius saapui seudulle vuonna 1868 ja perusti puuhiomon Mäntänkoskelle. Puuhiomon tuottama puumassa ei kuitenkaan riittänyt raaka-aineeksi Mänttään vuonna 1880 valmistuneelle Serlachiuksen paperitehtaalalle. Niinpä tehtailija Serlachius perusti paperitehdastaan varten vielä toisen hiomon Vilppulankoskelle. Vilppulankosken puuhiomo toimitti raaka-ainetta Mäntän paperitehtaalalle vuosina 1882–1945. Lakauttamisensa jälkeen hiomo purettiin.

Tampereelta rakennettiin rautatie Vaasaan vuosina 1881–83. Gustaf Adolf Serlachiuksen määrätietoisilla perusteluilla oli merkittävä vaikutus radan rakentamiseen Vilppulan kautta. Radan ja puuhiomon valmistuminen Vilppulaan samana vuonna hyödytti Serlachiuksen kaupallista toimintaa huomattavasti.

Tämän ajan tehtaat olivat alkeellisia, moni asia tehtiin käsityönä ja puutteellisissa työoloissa. Vilppulan hiomo oli lautavuorattu, punamullalla maalattu hirsirakennus, joka muistutti vanhaa myllyä. Alhaalla olivat turbiinit, jotka tuottivat voiman tehtaaseen. Puuhiokkeesta valmistettu massa johdettiin sihtien läpi, ja useiden työvaiheiden jälkeen siitä tehtiin arkkeja. Valmiista arkeista taiteltiin käärejä, jotka siirrettiin työntövaunuilla kosken yli ja edelleen junalla Mänttään paperitehtaalalle.

Hiomo eli massatehdas paloi jo vuonna 1888, mutta se rakennettiin heti uudelleen. Massatehtaan johtaja Leander asui konttori- ja asuinrakennuksessa hiomon lähellä. Aivan hiomon vieressä, radan ja maantien välissä, sijaitsi tehtaan työläisten pitkä, kuuden asunnon asuinrakennus. Jokaisessa asunnossa oli huone ja keittiö. Työväkeä asui myös pienissä mökeissä radan itäpuolella Savonlinnanmäessä. Puuhiomon vastarannalle rakennettiin koulu vuonna 1899. Joskus talvipakkasilla kulkiessaan koululaiset saivat käydä lämmittelemässä massatehtaalla.

Vilppulankoskella oli merkittävä rooli sisällissodassa keväällä 1918, kun siitä muodostui rajalinja valkoisten ja punaisten joukkojen välille. Vilppulan läpi kulkeneen rautatien hallinta oli tärkeää molemmille joukoille, ja Vilppulassa käytiin helmi-maaliskuussa useita taisteluja. Seitsemän viikon ajan kosken pohjoispuoli oli valkoisten ja eteläpuoli punaisten hallussa.



VILPPULAN RAUTATIEASEMA

1800-luvun lopulla rautatie kulki Helsingistä Pietariin ja Helsingistä Tampereelle. Seuraavaksi suunniteltiin jatkaa rataa Pohjanmaalle Vaasaan. Alkoi kova taistelu siitä, mitä kautta rata Pohjanmaalle kulkisi. G. A. Serlachius vaikutti merkittävästi siihen, että rata päätettiin rakentaa Tampereelta Pohjanmaalle Näsijärven vesistön itäpuolelta, Vilppulan kautta. Rataa rakennettiin vuosina 1881–1883, ja rautatie Vilppulaan valmistui vuonna 1882.

Samaan aikaan valmistui Vilppulan asemarakennus, jonka suunnittelijana pidetään Knut Nylanderia. Asemarakennusta laajennettiin myöhemmin arkkitehti Bruno Granholmin suunnitelman mukaisesti. Asemarakennuksessa näkyy taitavien käsityöläisten kädenjälki, ja se on säilynyt lähes alkuperäisessä ulkoasussaan. Aseman virkailijat olivat muualta muuttaneita ja ruotsinkielisiä. Ensimmäinen asemapäällikkö Vilppulassa oli Frithiof Arnkil. Virkailijat pukeutuivat komeisiin virka-asuihin ja käyttäytyivät arvokkaasti. Tavallisten ihmisten oli käyttäydyttävä nöyrästi ja kohteliaasti heidän kanssaan asioidessaan.

1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa Vilppulan taajaman asutus keskittyi nauhamaisesti maantien ja radan varteen. Radan vaikutus Vilppulan syntyyn ja kehitykseen oli huomattava. Liikenneyhteyksien kehittyminen toi mukanaan työtä, asukkaita, kaupankäyntiä, teollisuutta, varallisuutta ja sivistystä. Tarvittiin radan rakentajia, heille asuntoja ja elintarvikkeita. Työpaikkoja tuli lisää, ja pikkuhiljaa asukkaat vaurastuivat. Kaupankäynti vilkastui, ja aseman lähistölle perustettiin ensimmäiset kauppalikkeet. Rautatieasema oli tärkeä liikenteen, seuralämän ja tiedonkulun keskus. Uudet keksinnöt, tiedot, taidot ja aatteet levisivät rautatien avulla syrjäseuduillekin.

Moni vilppulalainen kävi töissä Mäntän tehtailla. Serlachiuksen rakennuttama kapearaiteinen rautatie Vilppulasta Mänttään valmistui vuonna 1897. Tätä väliä kulkevia pieniä vetureita nimitettiin 'Mäntän pässeiksi'. 1930-luvulla rata korvattiin valtion normaalilla leveällä radalla. Silloin vaunuja veti moottorivaunu, jota kutsuttiin 'Mäntän motiksi'. Mäntän tehtaات ja Jämsänkosken tehtaات rakensivat Vilppulan asemalle omat varastorakennuksensa. Vilppulan asema oli valtakunnallisesti merkittävä puutavaran ja paperin viejä. Asemalta Vähä-Kangasjärven ohi Mäkitalonlahden satamaan valmistui rata 1906. Satamarata ei ole enää käytössä, mutta maastosta löytyy merkkejä siitä.

Vilppulan asemalla oli merkittävä rooli sisällissodassa keväällä 1918. Vilppulankoskesta muodostui raja valkoisten ja punaisten joukkojen välille. Vilppulankosken pohjoispuoli kuului valkoisille ja rautatieasemalla oli valkoisten tukikohta. Punaisten joukot hallitsivat kosken eteläpuolta. Kosken ympäristössä taisteltiin sodan alusta lähtien seitsemän viikon ajan.



VILPPULANKOSKEN KOULU

1800-luvulla luterilaisten seurakuntien velvollisuus oli huolehtia lukutaidon opettamisesta kansan omalla kielellä. Mänttä-Vilppulan alue kuului tuolloin Ruoveden kuntaan. Vuonna 1855 Ruovedellä valittiin kuhunkin kinkeripiiriin joku lukutaitoinen kyläläinen opettamaan lapsia lukemaan. Tämä oli kuitenkin melko tehotonta, ja vain harva tuon ajan ihminen osasi lukea. Vuonna 1875 Ruoveden seurakunta alkoi perustaa kiertokouluja kinkeripiireihin. Koulunkäynti Vilppulassakin alkoi seurakuntien ylläpitäminä kiertokouluina. Kiertokoulunimi kertoo siitä, että koulu vaihtoi paikkaa talosta toiseen.

1880-luvulla kuntia kehoitettiin kansakoulujen perustamiseen myös syrjäkylille. Tavallinen kansa oli epäluuloinen kansakoulua kohtaan. Pelättiin verojen nousua, ja lapsia tarvittiin työntekoon kotona. Kansakouluuute kuitenkin levisi. Ensimmäinen kansakoulu Vilppulan kirkonkylässä aloitti Leppälän talossa Ajosharjun suunnalla. Tämä oli kuitenkin väliaikaista, ja pysyvän koulurakennuksen rakentamista suunniteltiin. Koulun rakentamista varten kerättiin rahaa esimerkiksi arpajaisilla. Koulun tontti ostettiin Metsäyhtiö G. A. Serlachius Oy:ltä, joka omisti tuohon aikaan suurimman osan Vilppulankosken rantoja. Koulun nimeksi tuli Vilppulan kirkonkylän koulu. Nimi on myöhemmin muutettu Vilppulankosken kouluksi.



MALMIN KARTANO

Malmin kartano oli alunperin pietarsaarelaisen puunostaja ja kauppias Malmin rakennuttama talo. Malm vuokrasi taloa vaasalaisille virkamiehille kesäasunnoksi. Vuoden 1889 kesä oli Kolhon ja koko Suomen sivistyshistoriassa merkittävä, sillä silloin useita taiteilijoita kerääntyi tälle seudulle viettämään kesää ja saamaan virikkeitä taiteeseensa. Malmin kartanossa Kolhon Lehmisaarella asui kesävuokralaisena Vaasan läänin kuvernööri Järnefelt perheineen. Järnefeltit olivat hyvin kiinnostuneita kulttuurista ja taiteista. Perheen nuorista muun muassa Armas Järnefelt oli säveltäjä, Arvid Järnefelt kirjailija ja Eero Järnefelt taidemaalari. He ja heidän sisarensa Elli ja Aino Järnefelt saivat tuona kesänä vieraakseen useita Suomen kulttuuriin vaikuttaneita henkilöitä. Esimerkiksi kuvataiteilija Akseli Gallen-Kallela, taiteilija Louis Sparre, säveltäjä Jean Sibelius, kirjailija Juhani Aho, runoilija J. H. Erkko ja lehtimies, poliitikko Eero Erkko viettivät kesää Kolhossa. Kaikki taiteilijat olivat kovasti suomalaismielisiä, ja heidän teoksistaan onkin tullut meidän suomalaisten kansallista itsetuntoa nostattavia tunnuksia ja taidearteita.

Arvid Järnefelt kirjoitti Kolhossa romaaniaan Isänmaa. Juhani Aho kirjoitti novelleja. Jean Sibelius kävi Malmin kartanossa soittamassa pianoa ja vietti aikaa ihastuksensa, perheen tyttären Aino Järnefeltin seurassa. Heidät vihittiinkin muutaman vuoden kuluttua aviopariksi. Eero Järnefelt maalasi teoksen Pyykkiranta, jossa oli mallina paikallisia kolholaisia, Anna-Liisa Ala-Kolho (myöh. Pajunen) sekä Järnefeltien kotiapulainen Aurora. Teoksen takalalla näkyvät Ala-Kolhon rakennukset, jotka on purettu 1910-luvulla. Taustalla siintävät myös Ylä-Kolhon talon katot. Ihmiset teokseen on maalattu Kolhon talon rannassa samalla puolella vesistöä kuin teoksessa näkyvät rakennuksetkin ovat. Maisema on maalattu talojen vastarannalta Kaijanselän Kotisaaresta. Myös teos Kesäyön kuu on maalattu Kolhossa. Eero Järnefelt kuvitti myös ystävänsä Juhani Ahon romaanin Rautatie. Kolhon rautatieasema oli kirjaan sopiva miljö, ja malleikseen Eero Järnefelt pyysi paikallisia kolholaisia. Liisan ja Matin malleina olivat Kolhon talon karjakko Leena ja renki Köpi.

Kesällä 1889 seuraelämä Kolhossa virkistyi monella tavalla. Seudulla järjestettiin kuuluisat arpajaiset ja kesäjuhlat, joiden tuotto suunnattiin kunnallisen sairaalan perustamiseksi Keuruulle. Juhlilla esitettiin näytelmä, jonka kullissit maalasivat Eero Järnefelt, Gallen-Kallela ja Sparre. Näyttelijöistä suurin osa oli Järnefeltien perhettä. Juhlapuheen piti Juhani Aho.

Nuoret taiteilijat kävivät keskenään paljon keskusteluja, ja näiden keskustelujen tuloksena Juhani Aho, Eero Erkko ja Arvid Järnefelt päättivät perustaa Helsinkiin uuden nuorsuomalaisen sanomalehden. Lehden nimeksi tuli Päivälehti. Nykyisin sen nimi on Helsingin Sanomat.



KOLHON RAUTATIEASEMA

Ennen rautatietä Kolho oli harvaan asuttua seutua. Rautatien vaikutukset Kolhon kylään olivat merkittävät. Rautatien rakentaminen toi seudulle paljon työpaikkoja, ja asutus lisääntyi. Kun väestö vaurastui, alkoi kaupankäyntikin vilkastua. Hyvät liikenneyhteydet edesauttoivat tehtaiden perustamista, joten teollisuus Kolhossa alkoi kehittyä jo 1800-luvun lopulla. Sivistys, uudet keksinnöt, tiedot, taidot ja erilaiset aatteet levisivät seudulle nopeammin. Rautatie oli yhteys ulkomaailmaan.

Niin sanottua Pohjanmaan rataa Tampereelta Vaasaan rakennettiin vuosina 1881–83, ja vuonna 1882 rata valmistui Kolhoon. Rautatie oli käytössä heti valmistumisestaan lähtien, mutta vasta seuraavana syksynä 1883 oli vihkiäisjuhla Pollarissa. Rautatien vihkiäiset olivat ennennäkemätön tapahtuma, jossa kaikki halusivat olla mukana.

Kolhon rautatieasema sijaitsi Ukonselän ja Kaijanselän välisellä kannaksella, kauniin puistoalueen keskellä. Ensimmäinen asemapäällikkö oli Johan Fredrik Müller. Ensimmäiset junat kulkivat enintään 25 km/h, joten matkanteko oli hidasta, mutta hevoskyytiin verrattuna kuitenkin nopeaa ja helppoa. Kolhon asemalta tavarajuniin lastattiin puutavaraa, lankkuja, lautoja, tukkeja, halkoja, hiiltä, tervaa ja elintarvikkeita.

Maantie Kolhosta Keuruulle valmistui vuonna 1928 ja Vilppulaan vasta vuonna 1935. Rautateitse pääsi nopeasti ja mukavasti molempiin suuntiin, joten tien rakentaminen ei tuntunut välttämättömältä.



KOLHON TEHTAAT

Kolhossa oli teollisuutta jo 1800-luvun lopulla, ja 1900-luvun alkupuolella Kolhosta kehittyi elävä teollisuustaajama. Rautatiellä oli kehittymiseen suuri vaikutus, koska liikenneyhteydet olivat hyvät sekä asukkaille että teollisuudelle.

Tuon ajan tehtaat olivat pieniä ja alkeellisia, koneet yksinkertaisia, ja moni asia tehtiin käsitöinä puutteellisissa oloissa. Kolhossa on toiminut aikanaan mm. höyrysaha, tärpätti-maali-, terva-, tulitikku-, puku- ja talotehtaat. Oskari Peltoniemellä oli tervatehdas ja huvila Tervasaassa. Matthias Bonn ja Pekka Hyvärinen perustivat Kolhoon sahat. Adiel Saari-mäki perusti Kolhoon useita yrityksiä, muun muassa tulitikkutehtaan, joka kuitenkin paloi vuonna 1916. Tulipalo tai konkurssi oli monen tehtaan loppu, ja uuden alku.

Matthias Bonn oli ensimmäinen Kolhon teollisuuteen merkittävästi vaikuttanut henkilö. Hän perusti Kolhoon höyrysahan vuonna 1896. Bonnen saha sijaitsi Kolhonsalmen eteläpuolella, ja se oli yksi Keski-Suomen suurimpia sahoja. Bonnen saha paloi vuonna 1908, eikä sitä rakennettu enää uudestaan. Sahan palon jälkeen Bonn perusti tervatehtaan Kaijanselän rantaan.

Bonn oli voimakastahtoinen ja riidanhaluinen patruuna. Hänellä itsellään ei ollut lapsia, mutta hän lahjoitti esimerkiksi Kolhon koululle rahaa oppilaiden vaatteisiin ja kenkiin. Bonnen hautakappeli muistuttaa meitä edelleen hänen merkityksestään Kolhon kehittymiselle.

Sekä Kolhon saha että Bonnen teollisuusalue siirtyivät vähitellen G. A. Serlachius Oy:n ja sen tytäryhtiön Kolho Oy:n omistukseen. Serlachiuksen yhtiöt rakensivat Kolhoon teollisuutta, joka vuosikymmenten saatossa tarjosi työpaikkoja sadoille ihmisille. 1930-luvulla Kolhon palkittuja puusepäntuotteita vietiin enimmäkseen ulkomaille, ja pian Kolho Oy oli maan suurimpia kalusteiden ja talojen valmistajia. Vuonna 1950 Kolhoon rakennettiin puutavarakyllästäjä, joka oli maan suurimpia. Vuodesta 1959 lähtien alettiin käyttää nimitystä G. A. Serlachiuksen Kolhon tehtaat. IKI-levyjen valmistus alkoi vuonna 1963, ja IKI-levytehtaasta kehittyi kohta maan suurin laminaattilevyjen tuottaja. Kalustetehdas oli aikanaan Pohjoismaiden uudenaikaisin.

Työpaikkojen määrä Kolhossa kasvoi, työntekijöille rakennettiin asuntoja, kauppa ja teollisuus kehittyi edelleen. Suurimmillaan Kolhon asukasmäärä ja työpaikkojen määrä oli 1970-luvun alkupuolella. Vuonna 1975 Kolhossa oli lähes 1700 asukasta, 2010-luvulla asukkaita on vähän yli 1300. Vuonna 1980 Kolhon saha lopetettiin, mikä oli suuri menetys koko kylälle. Vuoteen 1987 asti Serlachius oli Kolhon suurin työllistäjä. Nykyisen kolholaisen teollisuuden juuret ovat paljolti G. A. Serlachius Oy:n monipuolisessa puunjalostusteollisuudessa.



LÄHTEET

Arkkitehtuurimuseo, koulurakentamisen historiaa -näyttelyn verkkomateriaali

Hannula–Salonen: Rakennukset kertovat – perustietoa asukkaille. Helsingin Kaupungin-osayhdistysten Liitto ry, Helsinki 2007

Mänttä-Vilppulan kaupunki: Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys 2015

Mönkkönen, Mauri: Mäntän historia 1860–1947. Jyväskylä 1992

Mönkkönen, Mauri: Mäntän historia 1948–1992. Jyväskylä 1998

Mönkkönen, Mauri: Vilppulan ja Pohjaslahden historia 1866–1918. Jyväskylä 1988

Mönkkönen, Mauri: Vilppulan ja Pohjaslahden historia 1918–1980. Jyväskylä 1988.

Pollari, Kaarina: Vilppulan kirja. Mänttä 1996.

Pollari, Kaarina & Kullaa, Keijo: Ylhäisemmästä sekakansakoulusta peruskouluun. Serlachius-museoiden kuva-arkiston kuvatiedot.

Vilppulan Kirkonkylän koulu 1894–1994. Mänttä 1994.

Roine, Maija-Stina: Kolhon kylän tarina. Mänttä 1998.

<http://www.manttavilppula.fi/taidekaupunki/vilppulan-historiareitti>