



Tuula Hakala

Suvorovin kanavat

Venäjän Saimaan laivaston sotakanavien restaurointihanke 2002–2008

Tuula Hakala

Suvorovin kanavat

Venäjän Saimaan laivaston sotakanavien restaurointihanke 2002–2008

Restaurointiraportti

Museovirasto

Suvorovin kanavat
Venäjän Saimaan laivaston sotakanavien restaurointihanke 2002–2008
Restaurointiraportti

Toim. Marja-Leena Ikkala, Selja Flink
Kuvatoimitus Soile Tirilä
Taitto Antero Airos

Museovirasto, Helsinki 2012

ISBN 978-951-616-218-1



MUSEOVIRASTO

Sisältö

Saatteeksi	5
Selja Flink	
Johdanto	7
Kari Nikkanen	
RESTAUROINTIHANKE	
Suvorovin kanavien restaurointihanke 2002–2008	11
Tuula Hakala	
HISTORIAA	
Saimaan kanavat osana Kaakkois-Suomen linnoitusketjua	27
Ulla-Riitta Kauppi	
Aleksandr Vasiljevits Suvorov	29
Ulla-Riitta Kauppi	
Jan Peter van Suchtelen	31
Ulla-Riitta Kauppi	
TUTKIMUKSIA	
Telataipaleen kanavaa tutkittiin arkeologisin kaivauksin	35
Wesa Perttola	
Kukonharjun kanavan arkeologiset tutkimukset 2004-2007	41
Veli-Pekka Suhonen	
MATKAILU	
Suvorovin kanavat historiamatkailun kohteena	47
Isto Vanhamäki	
Kuvalähteet	52



Restaurointihankkeen vetäjä arkkitehti Tuula Hakala Telataipaleen kanavalla syksyllä 2006.

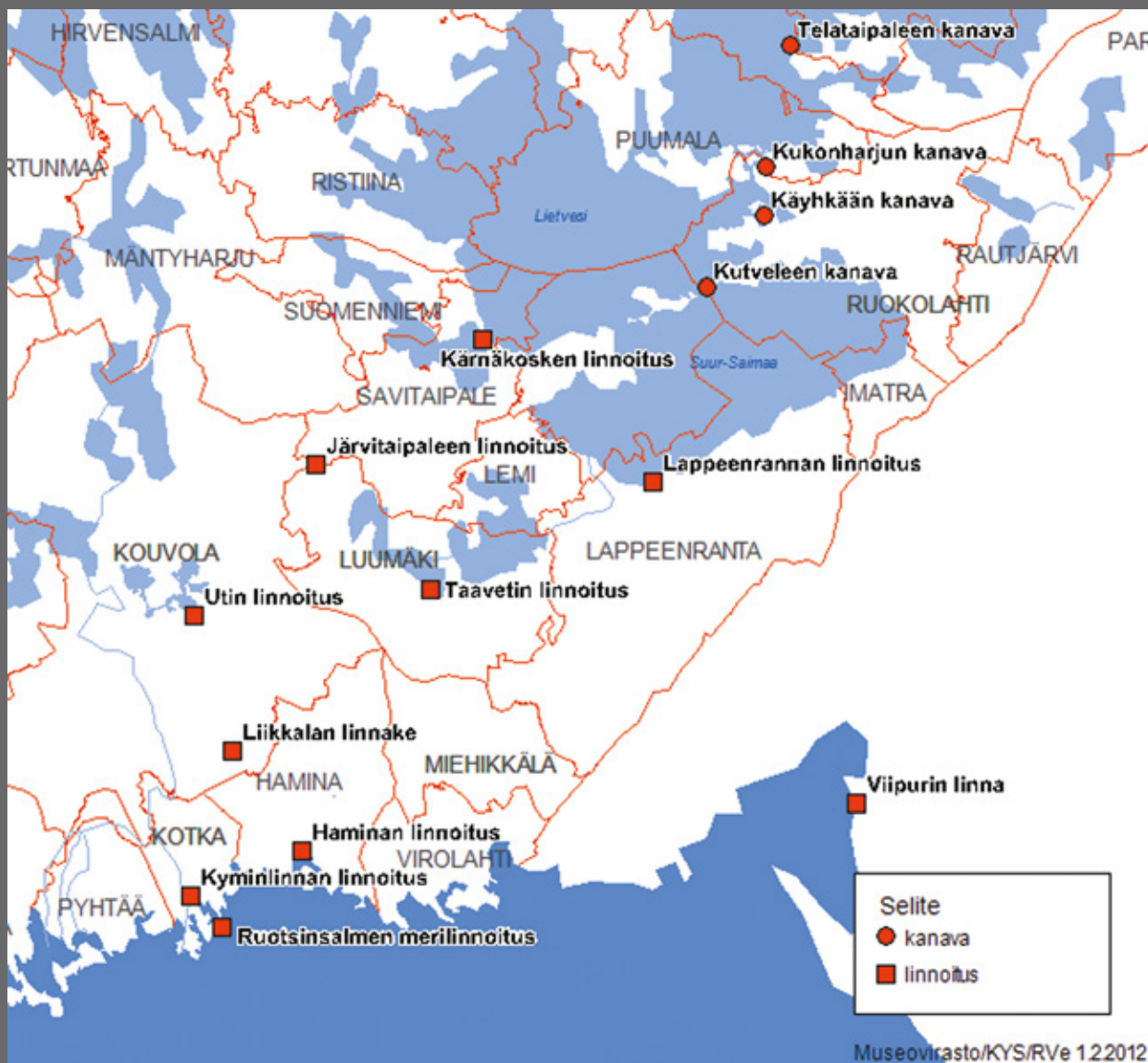
Tuulan Suvorov

Museoviraston parhaille rakennuttamishankkeille on ominaista se, että niissä syntyy korjatun kohteen lisäksi paljon uutta tietoa. Hankkeen tulokset myös jaetaan eteenpäin, yleisön hyödyksi ja virkistykseksi.

Suvorovin kanavien restaurointi on juuri sellainen hanke. Kunnostetut kanavat uusine laitureineen ovat nähtävyys sinänsä ja avaavat veneilijöille uusia reittimahdollisuuksia. Hankkeessa tutkittiin kanavia ja niiden historiaa niin arkistossa kuin maastossakin arkeologisin kaivauksin. Kerättyä ja analysoitua tietoa jaetaan kiinnostuneille kanavien läheisyyteen pystytetyissä opasteissa. Hanketta pystyi seuraamaan verkossa ja vihdoin valmistuu tämä raporttikin.

Iso osa hankkeen arvosta on kuitenkin aineetonta ja koostuu ihmisistä. Erilaiset taustat, tavoitteet ja koulutukset tuovat hankkeeseen parhaimmillaan uusia ideoita ja lisäävät ymmärrystä toisten tekemisiin. Tässä hankkeessa syntyi vuosien mittaan mahtava verkosto asiantuntijoita, tutkijoita, konsultteja ja viranomaisia. Haluan Museoviraston puolesta kiittää kaikkia hankkeeseen osallistuneita! Erityisen kiitoksen kohdistan tietenkin rahoittajatahoille eli silloisille Kaakkois-Suomen ja Etelä-Savon TE -keskuksille. Oman talon väestä kuuluu lämmin kiitos rakennuspäällikkö Kari Nikkaselle, joka toimi hankkeen isänä ja taustatukena koko sen ajan.

Suvorovin kanavien restaurointi on kuitenkin ennen muuta arkkitehti Tuula Hakalan saavutus. Hän veti projektia omaan vaatimattomaan, mutta määrätietoiseen tapansa, tuulamaisesti hymyillen. Tuula menehtyi vakavaan sairauteen 2009. Tässä raportissa saamme hänet jälleen hetkeksi luoksemme, kuulemme hänen äänensä.



Karttaan on merkitty Suvorovin kanavat ja linnoitukset.

Johdanto

Keväällä 2001 Juankoskella Pikonniemen hiiliuunien restaurointihankkeen yhteydessä syntyperältään sulkavalainen arkeologi Alpo Forsström kysäisi Museoviraston mahdollisista ajatuksista ja kaavailuista Sulkavan Telakanavan suhteen. Käyty keskustelu laajeni Saimaan laivaston sotakanaviin osana Itä- ja Kaakkois-Suomen linnoitusjärjestelmää.

Suomessa on säilynyt neljä historiallisesti merkittävää, venäläisten 1790-luvulla rakentamaa sotakanavaa. Ne oli rakennettu Uudenkaupungin (1721) ja Turun (1743) rauhansopimuksissa Venäjään liitettyn Viipurin kuvernementtiin eli ns. Vanhaan Suomeen. Kanavien ohella tätä nykyisen Suomen itäisintä osaa oli vahvistettu monin uusien linnoituksin. Niiden, samoin kuin kanavienkin, suunnittelusta oli vastannut kenraali Aleksandr Suvorov apunaan alankomaalainen Jan Pieter van Suchtelen.

Reitti, verkosto ja hieman unohtuissakin ollut historiallinen kokonaisuus Saimaan alueella, yhteys merkittävään henkilöhistoriaan ja mahdollisuus kehittää alueellisesti laajempi hankekokonaisuus johti ajatukseen restaurointihankkeesta. Museoviraston tutkija Matti Laamanen tuki välittömästi hankeideaa, ja totesi tämän sopivan hyvin niin Olavinlinnan kuin Lappeenrannan linnoituksenkin kehittämisvisioon.

Saimaan laivaston kanavat olivat olleet esillä hieman aikaisemmin kanavamuseon kiertonäyttelyssä mm. Suomenlinnassa, ja kävi ilmi, että kanavamuseon johtaja Päivi Vattulainen oli jo useita vuosia aiemmin pohtinut kanavien restaurointihanketta.

Rahoitusesitys valtion työllisyystyöohjelmaan Etelä-Savon työvoima- ja elinkeinokeskukselle on päivätty 28.5.2001. Oheiset otteet esityksestä kuvaavat lähtökohdan ajatuksia hankkeen sisällöstä, toimenpiteistä ja vaikutuksista:



Kukonharjun kanavan työmaata suunniteltiin maastokäynnillä vuonna 2005.

”Tämän hankkeen tarkoituksena on näiden kanavien ja kanavajäännösten säilymisen turvaaminen raivaus- ja restaurointitoimenpitein. Samalla lisätään kanavakohteisiin informaatiomateriaalia, jossa kerrotaan kunkin kanavan historiasta ja liittymisestä Suvorovin kanavointikokonaisuuteen ja koko puolustusjärjestelmään osana Kaakkois-Suomen linnoitusjärjestelmää.”

”Vuoden 2002 rahoituksella käynnistetään hankekokonaisuuden valmistelu ja suunnittelu sekä kenttätutkimus-, kartoitus- ja dokumentointitoimenpiteet.”

Perustelu ja edellytykset pysyväisluonteisille työpaikoille:

”Toimenpiteet kohottavat kanavien vetovoimaisuutta nähtävyyshankkeina, ja hankekokonaisuus liittyy luontevasti Lappeenrannan linnoitusalueen restaurointiin ja kehittämiseen sekä Olavinlinnan kehittämiseen. Työllistävä vaikutus tulee lähinnä matkailupotentiaalin kohoamisen kautta.”

Pyydetty perustelut kasvusäilyvaikutuksille:

”Suvorovin kanavien nostaminen esiin huomattavana historiallisena muistomerkkinä ja kehittäminen nähtävyytenä toimii uutena seudullisena vetovoimatekijänä edistäen lähinnä matkailu-, majoitus- ja ravitsemuselinkeinojen toimintaa.”

Suvorovin kanavat avasivat aikoinaan strategisesti turvallisen väylän Lappeenrannan ja Savonlinnan välille. Voisivatko ne nyt avata uuden vaihtoehtoisen historiallisen reitin Saimaan alueen matkailijalle ja muodostua osaksi alueellista kehittämistä?

Etelä-Savon TE-keskus ilmoitti olevansa kiinnostunut hankeluonnoksesta. ”Vanha Suomi”/Suvorovin kanavat -hanketta koskeva ensimmäinen rahoituspäätös suunnittelua ja valmistelua varten on päivätty 25.4.2002.¹

Kanavista Sulkavan Telataipale sijaitsee kokonaan Etelä-Savon alueella, Puumalan ja Ruokolahden rajalla sijaitseva Kukonharju sijaitsee toiselta puoleltaan Kaakkois-Suomen TE-keskuksen alueella, Käyhkää ja Kutvele kokonaan. Museoviraston ja molempien TE-keskusten välisessä neuvottelussa sovittiin, että suunnittelu ja valmistelu toteutetaan Etelä-Savon TE-keskuksen rahoituksella, ja Kaakkois-Suomen TE-keskus tulee mukaan myöhemmin. Tämä toteutui ensimmäisellä rahoituspäätöksellä 11.6.2004.²

”Vanha Suomi”/Suvorovin kanavat -hanke käynnistyi aktiivisesti alkuvuodesta 2003, kun projektin vetäjäksi oli löydetty arkkitehti Tuula Hakala, joka innostuneena ja sitoutuneena alkoi edistää ja muodostaa uudentyyppistä laajasti verkostoitunutta yhteistyöhanketta. TE-keskusten työvoimaosastojen innostunut ja asiantunteva osallistuminen myös hankkeen sisällölliseen ohjaukseen toimi vahvana perustana työlle. Etelä-Karjalan museon, Savonlinnan maakuntamuseon, kanavamuseon, Järvi-Suomen merenkulkupiirin, ympäristökeskusten ja Kaakkois-Suomen tiepiirin, alueen kuntien ym. hankkeeseen myötävaikuttaneiden tahojen panos on ollut tärkeä.

Hankkeen rinnalla on ollut käynnissä Lappeenrannan linnoituksen restaurointihankkeen eri vaiheita, Kotkan lin-



Etelä-Savon silloisen TE-keskuksen osastopäällikkö Markku Turkian mukaan Saimaa ja sen historia kuuluvat Etelä-Savon vahvuuksiin. Suvorov-hankkeessa tehty yhteistyö Venäjän kanssa tuki myös maakunnan matkailualan suuntautumista Pietariin Helsingin ohella.



Kaakkois-Suomen silloisen TE-keskuksen osastopäällikkö Matti Kallion mukaan kanavat ja alueen muut linnoitukset ja sotahistorian rakenteet muodostavat yhdessä laajan kokonaisuuden. TE-keskukset ovat rahoittaneet näiden kunnostamista. Niiden hyödyntämiseen tarvitaan strategista visiota.



Suvorovin kanavien restaurointi toteutui yhteistyöllä. Kuvassa keskellä silloisen Kaakkois-Suomen TE-keskuksen osastopäällikkö Matti Kallio ja kehittämisspäälikkö Ritva Kaikkonen, vasemmalla arkkitehti Tuula Hakala ja oikealla rakennuspäällikkö Kari Nikkanen Museovirastosta .

noitusten restaurointihanke, Pietarin kivikilpi -hanke sekä erilaisia kunnostus- ja hoitotoimenpiteitä alueen linnoituksissa (mm. Utti, Kärnäkoski, Taavetti). Lisäksi hanke synnytti INTERREG-osarahoitteen naapuruusohjelmahankkeen ”Saimaan laivaston vanavedessä” (Joensuun yliopiston Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskus). Samanaikaisesti rakennettiin laajapohjaista suomalais-venäläistä ”Linnasta linnaan” -verkostoa ja -hankekokonaisuutta. Eri hankkeita on auttanut alueellisen yhteistyöverkoston tuki ja erityisesti TE-keskusten strateginen näkemys historiallisen kulttuuriperinnön merkityksestä alueellisen ja valtakunnallisen kehityksen aitona panostekijänä.

Viitteet

¹ 85.000 € (myöhemmin 04-07: 1.156.000 €), alv 0

² osoitus 04: 73.000 €, varaus 04-06: 463.600 €, alv 0

Suvorovin kanavien restaurointihanke 2002–2008

Saimaan sotakanavat rakennettiin Kutveleelle, Käyhkälle, Kukonharjulle ja Telataipaleelle 1790-luvulla osaksi Pietarin ympärille rakennettua puolustusvyöhykettä. Kanavien rakenteita ei juuri ollut huollettu kahteensataan vuoteen, vasta Suvorovin kanavien restaurointihanke alkaen vuoden 2002 lopulta muutti tilanteen. Hanke alkoi yhteistyöhankkeena TE-keskusten, Tiehallinnon, Merenkululaitoksen, maakuntamuseoiden ja ympäristökeskusten kanssa. Mukana olivat myös kunnat, kuntien matkailutoimet ja kyläyhdistykset. Tavoitteeksi asetettiin kanavien restauroiminen toimiviksi ja houkutteleviksi kulttuurimatkailukohteiksi.

Restaurointia varten tarvittavaa historiatietoa ja tietoa kanavien nykyisestä kunnosta ei juuri ollut, joten työ aloitettiin inventoinneilla. Ensimmäisinä vuosina kanavat mitattiin, valokuvattiin maalta ja ilmasta, ja vedenalaiset osat kuvattiin sukeltamalla. Lisäksi kartoitettiin alueiden kasvisto. Kanava-alueilla tehtiin arkeologiset kenttätutkimukset, ja Kukonharjun kanavalla järjestettiin yleisökaivauksia vuosina 2005–2007. Kanavien rakentamistekniikasta etsittiin tietoa arkistoista. Museoviraston hallussa olevista Venäläisen insinöörikomennuskunnan kartoista (VIK) löytyikin tarkkoja piirustuksia kanavista, mutta tutkimuksia laajennettiin myös Pietarin ja Moskovan arkistoihin.

Telataipaleen kanavalla toteutettiin arkeologiset kaivaukset 2005 kanavarakenteiden kunnan tutkimiseksi. Tutkimuksia varten kanava padottiin. Kanavia ylittävistä maantiesilloista tehtiin toimenpideselvitykset, joissa tutkittiin siltojen korottamismahdollisuuksia. Samalla selvitettiin kanavareitin syväys Kutveleen väylältä aina Telataipaleelle asti.

Restaurointitöitä tehtiin Telataipaleen kanavalla vuosina 2006–2008 ja Kukonharjun kanavalla vuonna 2008. Kukonharjun kanavalle tehtiin myös muinaisjäännöspolku, jonka varrella kerrotaan kanavan rakentamisen ajoista. Kutveleen kanavan historiasta kertoo sen viereen pystytetty opaste. Käyhkään kanavan restaurointi jäi odottamaan sen ylittävän sillan uusimista.

Restauroinnin alkutilanne

Kanavat rakennettiin pääsääntöisesti sotilaskunnan voimin. Apua saatiin paikallisilta talonpojilta, jotka toimittivat kanavien rakentamisessa tarvittavia materiaaleja. Kanavien seinämät tehtiin hirsiarinalle ladotusta luonnonkiviladelmasta, jonka takana olivat useimmiten pystyhirsituet. Rapautuneet hirsipaaluin tuetut penkat ovat edelleen hyvin nähtävissä. Kanavilla liikkuneet alukset olivat pieniä, ja isommat alukset luultavasti vedettiin kanavan rannalle rakennettua tasaista penkkaa apuna käyttäen. Kanavien päiden salvotut, kivillä täytetyt hirsiarikut toimivat aallonmurtajina ja sisääntuloväylien virranohjaimina. Kukonharjun kanavan kivet saatiin paikalla louhimalla, mutta kanavan reunakiveyksessä käytettiin myös pyöreää luonnonkiveä. Kanavien suuaukkojen hirsisten aallonmurtajien vedenalaisten osien salvoksista osa oli paikoillaan. Osa aallonmurtajista on pystyhirsirakenteisia ilman kivitäytettä.

Kanavista laadittiin suunnittelu- ja rakennusvaiheessa piirustuksia, jotka löytyvät Pietarista ja Helsingistä.¹

Kukonharjun kanava

Alkuperäisen luonteensa parhaiten säilyttänyt Kukonharju on noin 800 metriä pitkä kanava Ruokolahden ja Puumalan rajalla. Kukonharju yhdistää Hankalahdenselän Majalahdenselkään. Kanava oli säilynyt lähes koskemattomana. Vesitien lisäksi kanavalle pääsee myös mutkaista hiekkatietä pitkin. Kanava-alue on yksityisessä omistuksessa, ja alueelle on rakennettu veneilijöitä varten väylämerkit ja jätepiste. Kanavan reunoilla kasvavat koivut ja veneilijöiden aiheuttamat aallokot olivat rapauttaneet kanavareunan luonnonkivimuurausta.

Kanava louhittiin osittain kallion läpi: kivissä on nähtävissä paksun poran jättämät jäljet. Louhitut kivet käytettiin kanavan seinämiin, hirsiaukkujen täytteeksi sekä pitkän kannaksen rakennusmateriaalina. Länsipuolen pitkä kannas rakennettiin luultavasti siksi, että alukset saatiin vedettyä syvemmille vesille pois lahden pohjukasta. Itäpuolen kannas erotti osan lahtea järvestä ja paikalle muodostui vuosien saatossa soinen lampi. Kanavan varrelle syntyi aikoinaan vilkas yhdyskunta, jossa eli upseeristoa, sotilaita, kaupustelijoita ja siviiliväkeä. Kanavalla on arvioitu asuneen rakennusvaiheessa jopa tuhatkunta ihmistä. Kanavaan liittyneistä komennuskunnan rakennuksista on löydettävissä vielä kasvillisuuden peittämät kivijalat.

Kutveleen kanava

Kutveleen kanava sijaitsee Taipalsaaren ja Ruokolahden rajalla, Kyläniemen kannaksen pohjoispäässä. Kutveleen kanava on noin 130 metriä pitkä ja yhdistää Petranselän Huuhanselkään. Kanava-alueen maat ovat usean yksityisen maanomistajan hallussa, ja alueella on kesämökkiasutusta. Kanavalla liikennöi Kyläniemen lossi, joka yhdistää Kyläniemen Ruokolahden puoleiseen rantaan. Tielaitos on tehnyt selvitystyön lossin korvaamisesta sillalla.

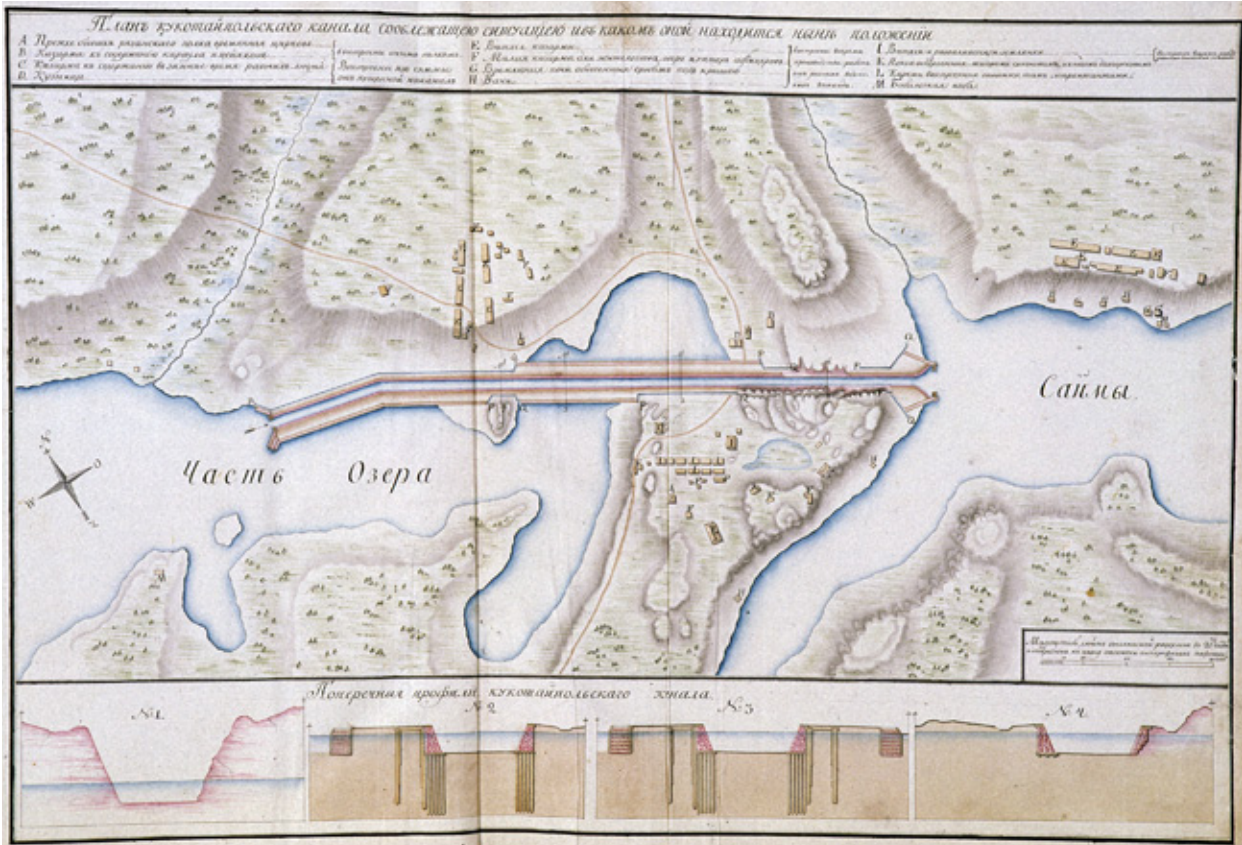
Kanavaa syvennettiin 1900-luvun taitteessa höyrylaivaliikennettä varten. Vuonna 1978 väylä kunnostettiin nippu-uittoa varten, jolloin alkuperäiset kanavarakenteet tuhoutuivat. Maastossa on vielä jälkiä kanavalla olleista kasarmirakennuksista. Kyläniemen kannaksella on lisäksi asumuspainanteita kivi- ja pronssikaudelta. Kanavan lähellä on Lampon- ja Iso Vitsain -saarien edustoilla laivanhylyt, ja kanavan edustalle on uponnut II maailmansodan aikainen saksalainen lentokone.



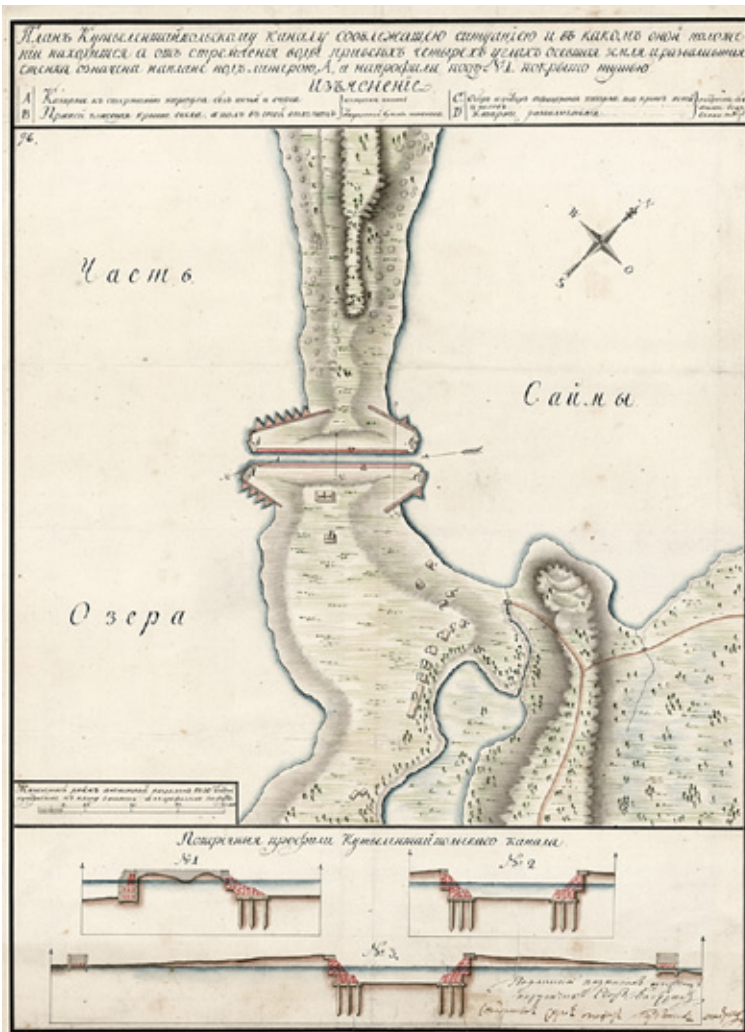
Kukonharjun kanava vuonna 2008.



Kutveleen kanavan alkuperäiset rakenteet tuhoutuivat 1970-luvulla.



Kukonharjun kanava 1790-luvulla.



Kutveleen kanava 1790-luvulla.

Käyhkään kanava

Käyhkään kanava sijaitsee kantatie 62:n varrella Ruokolahden kunnassa ja yhdistää Polonselän Siitinlahteen. Kanava on kolmiosainen: keskellä on kannaksen poikki kaivettu kanava ja sen molemmilla puolilla ovat suojaiset lahdet puisin aallonmurtajin varusteltuina. Koko kanava-alueen pituus on noin 260 metriä. Vanhoja kanavarakenteita on edelleen selvästi havaittavissa, sillä varsinkin kanavan lahdelmien päissä olevat hirsiset aallonmurtajat hämmöttävät veden pinnan alla. Kanavan reuna-pankereet ovat osittain luhistuneet, koska kiveystä on mahdollisesti käytetty muihin tarkoituksiin.

Käyhkään kanavalla on paikallaan tullivalvonta-asema, Käyhkään hovi, jonka vanhimmat osat ovat tiettävästi peräisin 1700-luvulta. Se toimii nykyisin Stora Enson edustus- ja koulutustilana. Rakennus on remontoitu 2000-luvun vaihteessa. Stora Enson virkistystilana toimii kanavarantaan vuonna 1873 rakennettu Suomen vanhin säilynyt rullatehdasrakennus. Kanavan muista rakennuksista on enää jäljellä kivijalkoja. Käyhkään kanavan alueella on jälkiä 1860-luvun höyrysahtoiminnasta. Läheisestä Pöllösaaresta on löytynyt kivikautinen asuinpaikka.

Telataipaleen kanava

Sulkavan kunnassa sijaitseva Telataipaleen kanava on Suorovin kanavista pohjoisin. Noin 200 metriä pitkä kanava yhdistää Lepistönselän Taipaleenselkään. Kylän nimi viittaa paikalla olleeseen telatiehen. Kanavan itäosa oli säilynyt lähes alkuperäisessä asussaan. Rannan suurten koivujen juuret olivat pudotelleet reunakiviä kanavaan, ja kanavakannakset olivat kasvaneet umpeen. Pohjoisreunan kiveys purettiin 1940-luvulla Salpalinjan rakentamisen yhteydessä, ja tuolta ajalta ovat peräisin alueen taisteluhaudat, korsujäännökset ja Telalahdelta löytynyt panssarieste. Kanavan puolivälissä oleva silta peittää kanavarakenteita. Etelärannalla on puolestaan jälkiä höyrymyllyn paikasta.

Nykyisin kanavan yli menee Virmutjoelta Sulkavalle kulkeva kantatie 438, jonka takia kanavan yli on rakennettu teräsbetoninen silta vuonna 1962. Useat yksityiset henkilöt omistavat kanavaa ympäröivät maa-alueet, ja paikka toimii pienenä kyläkeskuksena vakituksine asukkaineen ja kyläravintoloinen.



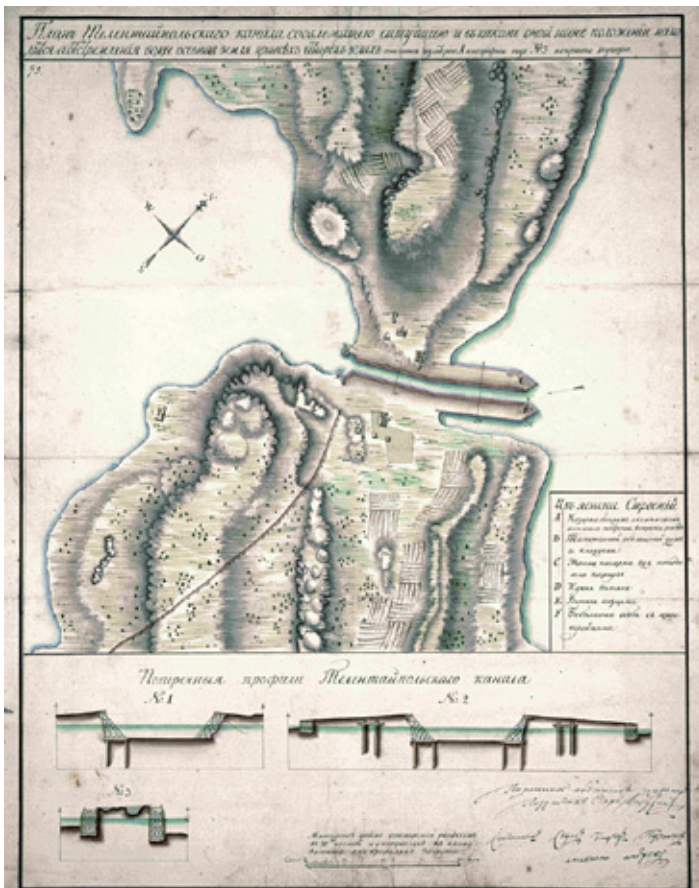
Käyhkään kanava vuonna 2003.



Telataipaleen kanavan itäinen pää ennen restaurointitöitä vuonna 2003.



Käyhkään kanava 1790-luvulla.



Telataipaleen kanava 1790-luvulla.

Restauroinnin tavoitteet

Restaurointitöiden tavoitteina oli säästää alkuperäisiä rakenteita mahdollisimman paljon, ja hyödyntää sekä säilyneitä rakenteita että arkistoista löytyneitä tietoja kanavien rakentamisesta. Sellaisten rakenteiden tuhoutuneiden osien entistäminen, joista ei ollut mahdollista saada tietoa, ratkaistiin tapauskohtaisesti. Kanava-alueet pyrittiin osittain palauttamaan alkuperäiseen asuunsa ja selkeyttämään sekä kanavien että niihin liittyvien maisemien hahmottamista.

Kanavien reunamat ovat aikoinaan olleet puuttomia, mutta osalle kanavista ajan myötä syntynyt puistomaisuus oli kuitenkin viihtyvyyden ja käytettävyyden kannalta olennainen asia. Puustoa harvennettiin restauroinnin vaatimassa laajuudessa. Reunakiveystä rapauttaneet puut poistettiin.

Veden aiheuttamaa eroosiota pysäytettiin tukemalla kanavien reunoja ja palauttamalla reunakiveys paikalleen. Kanavareunojen maanpinnan vedenkallistukset palautettiin vanhojen piirustusten mukaisesti.

Kukonharjun kanava oli säilynyt Suvorovin neljästä kanavasta parhaiten, kun taas Kutveleen kanavan alkuperäisistä rakenteista ei ollut mitään jäljellä. Restaurointitoimenpiteet määriteltiin kanavakohtaisesti: Kukonharjun kanava kunnostettiin konservoiden, Telataipaleen ja Käyhkään kanavat osittain konservoiden ja rekonstruoiden.

Kanavien vaiheista ja rakenteista lisättiin tietoa arkeologisilla kenttätutkimuksilla, joita tehtiin myös kanavien kunnostamisen yhteydessä. Saadut tiedot vanhoista rakenteista ohjasivat restaurointitöitä. Arkistotutkimuksissa käytiin läpi myös Venäjän arkistoja.

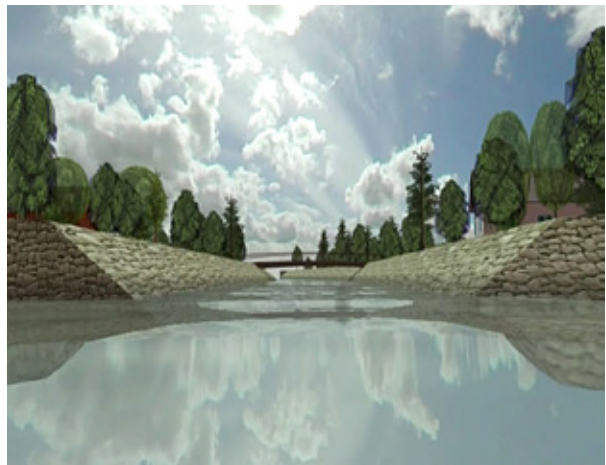
Matkailua tukemaan

Suvorovin kanavat restauroitiin toimiviksi ja houkutteleviksi kulttuurimatkailukohteiksi. Kanavia kehitettiin nähtävyytenä, tuettiin kanavien kautta kulkevaa veneilyreitistöä ja parannettiin saavutettavuutta. Hankkeen työllistävä vaikutus näkyy myös matkailupotentiaalin kohoamisena. Kanavat ovat osa laajempaa kulttuurimatkailureittiä, ja ne verkostoituvat Suomen ja Luoteis-Venäjän linnoihin ja linnoituksiin. Matkailullisiin tavoitteisiin liittyi opastuksen lisääminen kanavakohteisiin ja niihin liittyvälle

reitille. Reitin varrella olevat muut kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kerrostumat voidaan ottaa osaksi reittiä. Kanavien kunnostuksessa huomioitiin saavutettavuus. Fyysisen saavutettavuuden lisäksi hyödynnettiin paikkatietojärjestelmää ja animaatioita. Virtuaalimallien kautta tarkasteltiin Telataipaleen kanavan ja sen ylittävän sillan eri suunnitteluvaihtoehtoja.



Museoviraston Heimo Pajunen johti maisemanhoitotöitä Kukonharjulla vuonna 2004.



Kuva Telataipaleen kanavan animaatiosta.





Telataipaleen kanavan restaurointityömaa vuonna 2006.

Restauroinnin toteutus

Yksikään kanava ei ollut valtion mailla, joten maanomistajien kanta restaurointiin oli merkittävä. Kanavat olivat historiallisina muinaisjäännöksinä suojeltuja, mutta osa kanavista sijaitsi pihapiireissä ja huomioon piti ottaa myös pihojen käyttö ja viihtyisyys. Kanavat olivat myös hyvin erilaisia. Kutveleen kanava oli täysin uusittu, eikä vanhoja rakenteita ollut enää jäljellä. Käyhkään kanava-alue oli yksityiskäytössä, eikä omistaja halunnut alueelle matkailijoita ja opasteita. Kukonharjun kanava oli saavutettavuudeltaan haastava, pitkän hiekkatien päässä oleva erämaakanava, jyhlä ja rapistunut. Telataipaleen kanava oli huonokuntoisin, mutta hyvällä liikennepaikalla. Restau-

roinnin kannalta Kutvele edustaa tuhoutunutta sotakanavaa, Käyhkää koskematon, Kukonharju osin restauroitua ja Telataipale lähes rekonstruoitua kanavaa.

Kutvele

Kutveleen kanava oli osa Saimaan sotalaivaston kanavareittiä ja toimii edelleen vilkkaana vesiväylänä. Hankkeen aikana kanava-alue inventoitiin. Vanhoista kanavarakenteista ei ollut enää jälkiä, mutta kasarmien paikkoja löytyi maastosta. Alueelle pystytetty opastetaulu kertoo Kutveleen kanavan historiasta ja sen yhteydestä muihin Suvorovin kanaviin.

Kukonharjun kanavan eteläpäästä vuonna 2008.





Kukonharjulla kiviä aseteltiin paikoilleen lautan päältä.

Kukonharju

Kukonharjun kanava päätettiin jättää kanavarakenteiltaan lähes koskemattomaksi. Kanava toimii edelleen hyvin veneväylänä, ja sen rapistuneet reunat kertovat ajan kulumisesta. Kanavan eteläisen suuaukon kiveystä päätettiin tukea eroosion syömiltä osilta kesällä 2008. Ajatuksena oli käyttää kanavan pohjalta löytyviä vanhoja kiviä, mutta vanhoja reunakiviä ei kuitenkaan löytynyt. Kiviä on luultavasti otettu käyttöön lähialueiden pihapiireihin. Kiveys päätettiin korjata uusilla paikalle tuoduilla kivillä, jotka aseteltiin veden alla olevien vanhojen reunakivien varaan. Työ tehtiin lautan päältä. Uuden kiveyksen taustaan laitettiin mursketta ja maantasokerrokseen nostettiin mutaa järven pohjasta. Työn toteutti Merenkululaitoksen sisäinen tuotanto.

Museoviraston muinaisjäännösten hoitoyksikkö oli rai-vannut puita kanavan reunamilta jo 1990-luvulla. Hankkeen aikana jatkettiin puuston harventamista ja vesakon kaatamista. Arkkitehtiyltioppilas Elina Kuusisto laati alueelle maisemanhoitosuunnitelman.

Kanavan varrella ei ole asutusta, joten kanavan itäpuolelle toteutettiin maanomistajan luvalla muinaisjään-nöspolkuja. Polut rakennettiin seurailemaan 1790-luvun sotilaskunnan karttoihin merkittyjä reittejä. Niihin käytettiin havupuukuoriketta ja kivimursketta. Paikalliset työllistetyt Museoviraston Heimo Pajusen johdolla toteuttivat polut.

Alueella järjestettiin kolmena kesänä (2005–2007) arkeologiset kenttäkaivaukset, joissa oli mukana alan har-



Opastetuluissa kerrotaan kanavan historiasta ja kaivauslöydöistä.



Kukonharjulle rakennetut polut seuraavat 1790-luvun sotilaskun-nan karttoihin merkittyjä reittejä.

rastajia. Arkeologisissa kaivauksissa tehdyistä löydöistä ja kanavan historiasta kerrotaan polkujen varrelle sijoitetuissa kohdeopasteissa. Kanavalle kulkevaa vanhaa tietä kunnostettiin, rakennettiin uusi pysäköintialue ja sen vieressä olevaa laituria kohennettiin matkailijoita varten. Pysäköintialueille pystytettiin opastetulut.



Telataipaleen kaakkoisranta ennen restaurointia vuonna 2005. Restaurointitöiden ajaksi kanava padottiin.

Kanavalla käytettiin kylmämuuritekniikkaa.

Telataipale

Telataipaleen kanavan tutkimuskaivaukset saatiin päätökseen talvella 2005. Tutkimukset vahvistivat, että kanavarakenteet oli toteutettu 1790-luvun piirustusten mukaan. Kanavan pohjalla olevat arinarakenteet olivat hyvässä kunnossa, ja niiden todettiin kestävän myös uuden kiveyksen painon. Itä-Suomen ympäristölupavirastolta saatiin lupa kanavan patoamiseen, joten kanavan korjaustyöt aloitettiin syksyllä 2006 rinnakkain arkeologisten tutkimusten kanssa.

Työnjohtourakkaa vetivät Merenkulkulaitoksen Lappeenrannan tuotantoyksikön Timo Luukkonen ja Martti Röyskö.

Kanavan vanha kiveys jouduttiin poistamaan, koska se oli osin romahtanut tai pullistunut kanavaan päin. Lisäksi poistettiin vanhat maamassat ja sen alta paljastuneet hirsirakenteet dokumentoitiin. Rakennesuunnittelijana toimi insinööri Eero Kotkas Insinööritoimisto Vahanan Oy:stä. Kanavarakenteet korjattiin vanhan rakenteen mukaisesti. Työn toteutus oli arvioitua hitaampaa, sillä tällaisesta työstä ei ollut aiempaa kokemusta, ja paikallinen kivi oli vaikeasti työstettävää. Kiveyksen takana olevaa maainesta jouduttiin vaihtamaan arvioitua enemmän, ja sydäntalven kovat pakkaset hyydyttivät kanavan poh-

jalla olleet koneet ja keskeyttivät työt kylmimpinä päivinä. Näistä syistä myös työn kustannukset nousivat, mutta aikataulussa kuitenkin pysyttiin. Vesi virtasi kanavassa taas kesäkuussa 2007.

Kiveyksen alle jäävää vanhaa hirsiarinaa korjattiin tarpeen mukaan. Uudet reunakivet ladottiin vanhan arinan päälle kylmämuuritekniikalla. Kanavan linjaus seurasi pohjalta paljastunutta arinarakennetta ja pysyi näin samana kuin alkuperäisessä kanavassa. Kivet louhittiin läheisellä Sulkavan kivilouhimolla. Tavoitteena oli pitkäikäinen ratkaisu, joten reunakiveys ladottiin alkupeiräiseen kallistuskulmaan, mutta kivet olivat suurempia kuin alkuperäiset. Reunakivien tausta täytettiin pienemmillä kivillä. Rantalinjan puolelle valittiin suuret kivet, penkereen puolelle laitettiin pienet kivet ja viimeinen kaistale ennen perusmaata oli murskettä. Muurin yläkulmaan asennettiin kulmakiviksi työstetyt isot kivet ja niiden taakse ladottiin pienemmistä kivistä kivipesä, jonka varaan istutettiin nurmikko. Kanavan luoteisreunalta paljastui maamassojen sisältä alkuperäistä kanavalinjassa kaartuvaa louhittua peruskalliota, joka jätettiin näkyviin uuden kiveyksen eteen.

Kanavan ylittävän maantiesillan molemmin puolin olevat siltakeilat verhoiltiin osittain uudelleen ja uusi kiveys

rakennettiin kiinni siltarakenteisiin. Kanavan linja tekee taitteen juuri sillan kohdalla ja jää siltarakenteiden peittoon. Kivityön toteutti Loimaan Kivi Oy ja mukana oli myös paikallisia työmiehiä. Merenkulkulaitos teki patojen purkamisen jälkeen väliaikaisten patojen alle jääneen kiveyksen osuuden. Kanavan lounaisen pään kiveystä ei ladottu, koska alkuperäinen linja ei ollut selvä. Maanomistaja halusi säilyttää rantakoivut ja uudet kivet aseteltiin luonnonladelmana.

Kanavan päihin oli alkuperäisen suunnitelman mukaisesti rakennettu hirsiset aallonmurtajat. Näistä hirsiarakuista oli jäljellä vedenalaisia osia varsinkin kanavan itäpäässä, ja ne näkyivät erityisen hyvin veden pinnan ollessa matalalla. Kanavan länsipäässä hirsirakenteita löytyi yhdeltä puolelta. Puisten rakenteiden päälle päätettiin rakentaa suojalaiturit, jotka havainnollistaisivat vanhojen aallonmurtajien muotoa, suojaisivat ja tukisivat vedenalaisia rakenteita. Samalla uudet itäpuolen laiturit toimivat veneilijöiden levähdyslaitureina. Länsipuolen laiturit rakennettiin pi-

hapiirien osaksi yksityiseen käyttöön. Itäisten suojalaitureiden ulkoreunan tukipaalut juntattiin vanhojen hirsirakenteiden viereen, ja laitureiden sisempi reuna tuettiin kivipedin päällä lepääville vaakahirsille. Luoteispuolella paalujen juntaus ei onnistunut suunnitelluille paikoille, mutta paalut saatiin paikoilleen kivipedin kohdalla. Neljästä aallonmurtajasta kanavan luoteispäässä ei ollut jäljellä vedenalaisia osia. Aallonmurtajan paikalle päätettiin silti rakentaa laituri kanavakokonaisuuden hahmottamiseksi. Laiturin hahmo mukailee vanhassa asemapiirroksessa olevaa laiturin muotoa.

Ennen töiden aloittamista kanavan reunoilta poistettiin puusto, mutta joitain yksittäisiä maisemapuita jätettiin kasvamaan. Pihapiireistä poistettuja puita korvattiin kanavan valmistuessa maanomistajien toiveiden mukaan. Kanavan reuna pidetään puuttomana noin neljän metrin etäisyydeltä reunasta. Kanavalle rakennettiin pysäköinti-alue ja opastekatos, joka on tarkoitettu myös linja-autoa odottaville.



Myös laitureiden rakentamisessa tarvittiin sukeltajan työpanosta.



Uudet suojalaiturit havainnollistavat vanhojen aallonmurtajien muotoa.



Kukonharjun kaivauksilta löytyi tykinkuula.

Tutkimukset aloitettiin mittaamalla kanavat. Autocad-piirustus Kukonharjusta.

Tutkimukset ja kartoitus

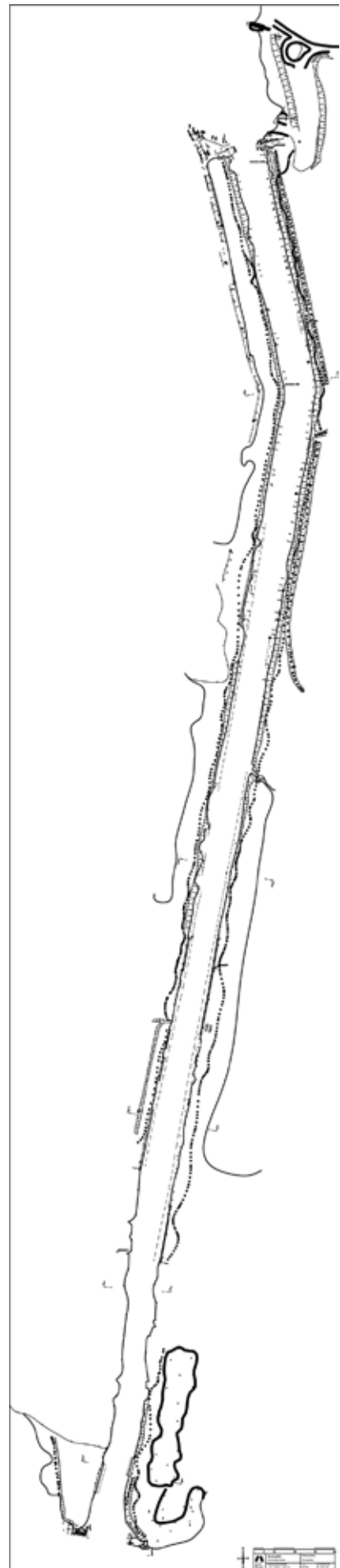
Museoviraston mittapiirtäjät Pekka Sihvonen ja Pertti Malm mittasivat kanavat. Mitattavaa kanavareunaa rakenteineen oli yli kaksi kilometriä. Savonlinnan maanmittaustoimisto paikansi kanavat gps-pistein keväällä 2003.

Kanava-alueilta löytyneet sotilaskuntien aikaisten rakennusten jäännökset kartoitettiin arkeologisilla inventoinneilla vuonna 2004. Yleisökaivauksia järjestettiin vuosina 2005–07 Kukonharjun kanavalla. Kaivauksia johti Museoviraston Veli-Pekka Suhonen, apulaistutkijoina olivat Donald Lillqvist, Riikka Väisänen, Ulrika Köngäs, Ulrika Rosendahl, John Lagerstedt, Andreas Koivisto ja Riina Mäki. Museoviraston Wesa Perttola avustajinaan Ulrika Rosendahl, Riina Mäki, Heini Hämäläinen, Tarja Knuutinen ja Jonina Jansson vastasi Telataipaleen koekaivauksista ja arkeologisesta valvonnasta.

Kanavilla ja erityisesti Käyhkään kanavan läheisellä Käyhkään hyllyllä on sukellelta jo 1960-luvulta saakka. Kalle Virtanen ja Matias Laitinen (Subservice Oy) yhdessä Merimuseon Pekka Paanasalon kanssa kartoittivat kanavien vedenalaiset rakenteet.



Telataipaleen vedenalaiset rakenteet kartoitettiin sukeltamalla vuonna 2003.





Lähiseudun asukkaat kerääntyivät seuraamaan talvisukelluksia.

Museoviraston Soile Tirilä dokumentoi kanavat valokuvaamalla, ja ilmakuvat otti Ilmakuva Vallas Oy. Frank Hering ja Risto Hamari inventoivat kasvillisuuden. Inventoinnissa ei löytynyt juurikaan kanavan rakentamisen aikaan viittaavia kasveja. Kukonharjun kanavalta löytynyt harvinainen pystyhanhikki (*Potentilla recta*) on kuitenkin luultavasti venäläisen sotaväen mukanaan tuoma uustulokas.

Maria Djakonoff ja Ludmila Spiridonova Pietarista yhdessä hankkeen vetäjän kanssa tekivät arkistotutkimuksia. Museoviraston tutkija Ulla-Riitta Kaupin tietämys kanavista ja Kaakkois-Suomen linnoittamisesta oli suureksi avuksi. Uutta arkistomateriaalia löytyi Venäjän arkistoista. Käännetyissä dokumenteissa oli muun muassa kanavaa käsittelevää kirjeenvaihtoa, jossa yleisiä aiheita olivat kasvavat kustannukset ja rakennustyömiesten tai -materiaalien puute. Aiheet ovat tuttuja myös nykypäivän rakennuttamisessa.

Telataipaleen kanavasta tehtiin animaatioita havainnollistamaan korjattua kanavaa ja osoittamaan erilaisia uusia siltavaihtoehtoja. Animaatiot toteutti Oliver Walter ja Studio Rendo.

Toiminnallisuuden kuuluu venereittejä ja korotettuja siltoja

Matkailijoiden tarpeita mietittiin useissa tapaamisissa paikallisten tahojen kanssa. Veneily-yrittäjät toivoivat uutta venereittiä Saimaalle ja sukeltajat uusia sukelluskohteita, sillä kanavareitti on kiehtova yhdistelmä luontoa ja historiaa. Kulttuurihistoriallisille kohteille on tilausta, ja erityi-

sesti suomalaisia ja venäläisiä yhdistävä linnoitushistoria voisi kiinnostaa venäläisiä matkailijoita. Kanavien kautta kulkenutta 1790-luvun purjehdusväylää haluttiin kehittää nykyveneilijöiden tarpeisiin. Reitin syväyksen ja kustannusten arvioimiseksi reitti harattiin ja luodattiin, mikäli reittiä päätettäisiin syventää. Etelä-Savon ympäristökeskus suunnitteli uutta venereittiä myös Kaakkois-Suomen alueella tehtyjen selvitysten pohjalta.

Sito Oy Kuopiosta teki Telataipaleen ja Käyhkään kanavia ylittävistä maantiesilloista toimenpideselvitykset. Selvityksissä esitettiin kustannusarviot ja uusien korotettujen siltöjen vaikutukset ympäristöön. Veneilyreitin kehittäminen on yhteydessä siltöjen uusimiseen, sillä osaa reitistä ei kannata syventää, ellei veneillä pääse kulkemaan siltöjen alta. Kanavia ylittävät maantiesillat todettiin hyväkuntoisiksi. Sillan uusimispaineita on ainoastaan Käyhkään kanavan luona, jossa kapea silta todettiin vaaralliseksi raskaalle liikenteelle. Siltöjen uusimisesta vastaa Tiehallinto.

Joensuun yliopiston Matkailun tutkimus- ja kehittämisskeskus teki vuosina 2006 ja 2007 hankkeen, jossa kehitettiin matkailutuotteita kanaville ja kanavareitin alku- ja päätepisteille eli Olavinlinnalle ja Lappeenrannan linnoitukselle. Suvorov-teeman risteilypaketteja testattiin Saimaalla, ja Olavinlinnassa toteutettiin Suvorov-opastuskierros. Ohjelmapakettien toteuttaminen jatkossa on haaste; sopivien tekijöiden löytäminen ei ole helppoa.

Kukonharjun kanavalle suunniteltiin sähköistä opastejärjestelmää, jossa maastossa olevien kohdeopasteiden sisältö voidaan kuunnella matkapuhelimen kautta.



Telataipaleen kanavan pääopaste antaa samalla mahdollisuuden levähtää suojassa.

Lopuksi

Hankkeen aikana on kertynyt paljon tietoa kanavista ja niiden rakentamisesta. Hankkeen tutkimusosa oli laaja, mutta se loi sisällön restaurointitoille. Telataipaleen kanava rekonstruoidtiin lähes uudelleen, ja vanhat uhanalaiset rakenneseosat suojattiin laitureilla. Kukonharjulla rapautunutta kivimuuria palautettiin rakentamalla vanhan kiveyksen päälle. Kanavat sijaitsevat yksityisten mailla ja tästä johtuen kaikkea suunniteltua ei voitu toteuttaa. Hankkeessa saatiin kuitenkin kokemusta vanhasta rakentamistavasta, jota voidaan hyödyntää tulevissa vesirakentamistöissä. Kanaville rakennetut uudet levähdysalueet, polut ja opasteet palvelevat matkailijoita.

Oli hienoa huomata restauroinnin synnyttävän muita hankkeita. Joensuun Yliopiston Savonlinnan Matkailuklusteri kehitti matkailutuotteita kanaville, Lappeenrannan linnoitukselle ja Olavinlinna. Lappeenrannan Maakuntamuseoon saatiin Suvorov-näyttely, ja Sulkavan kunta innostui tykkijollareplikan rakentamisesta. Ehkä jossain vaiheessa kanavareitti saadaan rakennettua viralliseksi veneväyläksi ja Venäjän sotalaivaston purjehdusväylä saa uusia käyttäjiä.



Kukonharjun kanavan polku.

Viitteet

- ¹ RGAVMF. Fond 3 opis 2 delo 976. Atlas no 36. Insinööridepartementin arkisto. Venäjän keisarikunnan linnoituksia esittävä atlas vuosilta 1797–1799.
MV; RHO; Venäläisten insinöörikomennuskuntien piirustus-
kokoelma (VIK).



Rauha on laskeutunut kanavalle.

Hankkeessa tuotetut raportit ja selvitykset:

- Hering, Frank 2003, Vanhojen kanavaympäristöjen kasviston inventointi Kaakkois-Suomessa. Helsingin yliopiston aikuiskoulutuskeskus, Kotkan yksikkö.
- Kantatien 62 Käyhkään sillan uusiminen, Ruokolahti. Toimenpideselvitys, Kaakkois-Suomen tiepiiri. 2005.
- Maantien 438 Telakanavan sillan uusiminen, Sulkava, toimenpideselvitys, Kaakkois-Suomen tiepiiri 2005.
- Kuusisto, Elina 2005. Kukonharjun maisemanhoitosuunnitelma.
- Laitinen Matias 2003. Ruokolahti, Käyhkään kanava ja hylky, Muinaisjäännösten vedenalaisten osien tarkastuskertomus. Museoviraston arkisto.
- Laitinen, Matias 2003: Sulkava, Telataipaleen kanava. Muinaisjäännöksen vedenalaisten osien tarkastuskertomus. Tarkastuskertomus. Museovirasto, rakennushistorian osaston arkisto.
- Perttola, W. & Rosendahl, U. 2005: Sulkava Telataipaleen kanava – 1790-luvulla rakennetun kanavan arkeologinen koekaivaus. Kaivauskertomus. Museovirasto, rakennushistorian osaston arkisto.
- Perttola 2007: Sulkava Telataipaleen kanava – 1790-luvulla rakennetun kanavan restaurointitöiden arkeologinen valvonta. Tutkimusraportti. Museovirasto, rakennushistorian osaston arkisto.
- Suhonen, V.-P. 2004: Suvorovin kanavien arkeologinen inventointi. Inventointikertomus. Museovirasto, rakennushistorian osaston arkisto. Julkaistu myös sähköisenä osoitteessa <http://www.nba.fi/projektit/suvorov/tiedostot/arkeologiset%20tutkimukset2004.pdf>

Sähköiset lähteet:

- Malm, P.; Sihvonen, P.; Veijola, R.; Suhonen, V.-P. ja Lillqvist, D. 2005: Sulkava
Telataipaleen kanava, yleiskartta. AutoCAD-tiedosto, Museovirasto, rakennushistorian osasto.
Animaatio Telataipaleen kanavasta

Hankkeeseen osallistuneet:

- Museovirasto
Etelä-Karjalan museo
Savonlinnan maakuntamuseo
Merenkululaitos, Järvi-Suomen väyläyksikkö
Kaakkois-Suomen TE-keskus
Etelä-Savon TE-keskus
Tiehallinto, Kaakkois-Suomen Tiepiiri
Joensuun yliopisto, Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskus
Etelä-Savon ympäristökeskus
Kaakkois-Suomen ympäristökeskus

Lisäksi

- kyläyhdistyksiä ja asukkaita kanavien tuntumasta
Etelä-Savon Maakuntaliitto, Etelä-Karjalan Liitto, Merimuseo
Saimaan purjehdusmuseumo yhdistys, Savonlinnan urheiluskelkeltajat ry



Saimaan laivaston kanavat osana Kaakkois-Suomen linnoitusketjua

Turun rauha 1743 merkitsi Ruotsin ja Venäjän välisen rajalinjan siirtymistä yhä lännemmäs. Se kulki nyt Kymijoen läntistä haaraa pitkin ja halkaisi Saimaan. Venäjä oli jo suuressa Pohjan sodassa (1700–1721) valtaamastaan Viipurin ja Käkisalmen seudusta muodostanut Viipurin kuvernementin, johon nyt Kymenlaakso, Etelä-Karjala ja osa Savoia liitettiin. Ruotsin 1720-luvulla rakentamat Haminan ja Lappeenrannan linnoituskaupungit sekä 1475 perustettu Olavinlinna muuttuivat venäläisiksi varuskunniksi. Rajaa vartioivat kuvernementtiin sijoitetut joukko-osastot, erityisesti suomenmaalaiset jääkärit, kasakat sekä suomalaissyntyiset rajaratsastajat. Saimaalla liikkui sekä ruotsalaista että venäläistä sotulaivastoa.

Ruotsin Kustaa III aloitti 1788 sodan Venäjää vastaan vallatakseen menetetyn alueen ja siten vahvistaakseen sisäpoliittista asemaansa. Verukkeena sotatoimille hän käytti Puumalan Vuolteensalmessa tapahtunutta rajaselkkausta. Sota päättyi kuitenkin Värälän rauhaan 1790 ilman alueluovutuksia.

Ruotsin hyökkäyssotien johdosta keisarinna Katariina Suuri päätti varmistaa keisarikunnan pääkaupungin Pietarin puolustusta. Pietari-Paavalin linnoitus ja Kronstadt oli turvattava Suomenlahdelle sijoitettavalla etuvarustuksella. Viipurissa ja Käkisalmissa jo 1720-luvulla rakennetut länteen suunnatut bastionirintamat edellyttivät ulompaa puolustusvyöhykettä Ruotsin suuntaisten teiden varten. Saimaalle oli muodostettava oma joukko-osasto, Saimaan Laivasto.

Katariina Suuri uskoi Pietarin puolustusketjun suunnittelun ja rakentamisen kenraali Aleksandr Vasiljevits Suvoroville, joka liikkui Kaakkois-Suomessa työmaalta toiselle 1791–1792. Apuna hänellä oli Suomen linnoituskomissio. Topografina oli everstiluutnantti, sittemmin 1810–1823 Suomen suuriruhtinaskunnan kenraalikuvernööri Fabian Steinheil (1762–1831) ja myöhemmin, töiden jatkosta vastannut hollantilaisyntyinen insinöörikenraali Jan Peter van Suchtelen.

Suvorovin johdolla ryhdyttiin 1791 vahvistamaan Ruotsin alulle panemia, mutta hiekkavalleiksi jääneitä Haminan ja Lappeenrannan varustuksia harmaakivimuurein ja etuvarustuksin. Viipurin, Käkisalmen ja Taavetin puolustus-tehoa parannettiin. Olavinlinnan ympärille rakennettiin bastionirintama ja tykkitorneja korotettiin.

Vanhoja linnoituksia lännemmäksi Suvorov rakennutti uloimman puolustusvyöhykkeen. Sen eteläisin osa oli nykyisen Kotkan kaupungin paikalle rakennettu Kronstadtin etuvarustus, Ruotsinsalmen merilinnoitus ja satama. Määrintaman muodosti pienten vartiolinnakkeiden sarja: Ky-

minlinna, Utti, Järvi Taipale ja Kärnäkoski sekä pieni Liikkalan varustus.

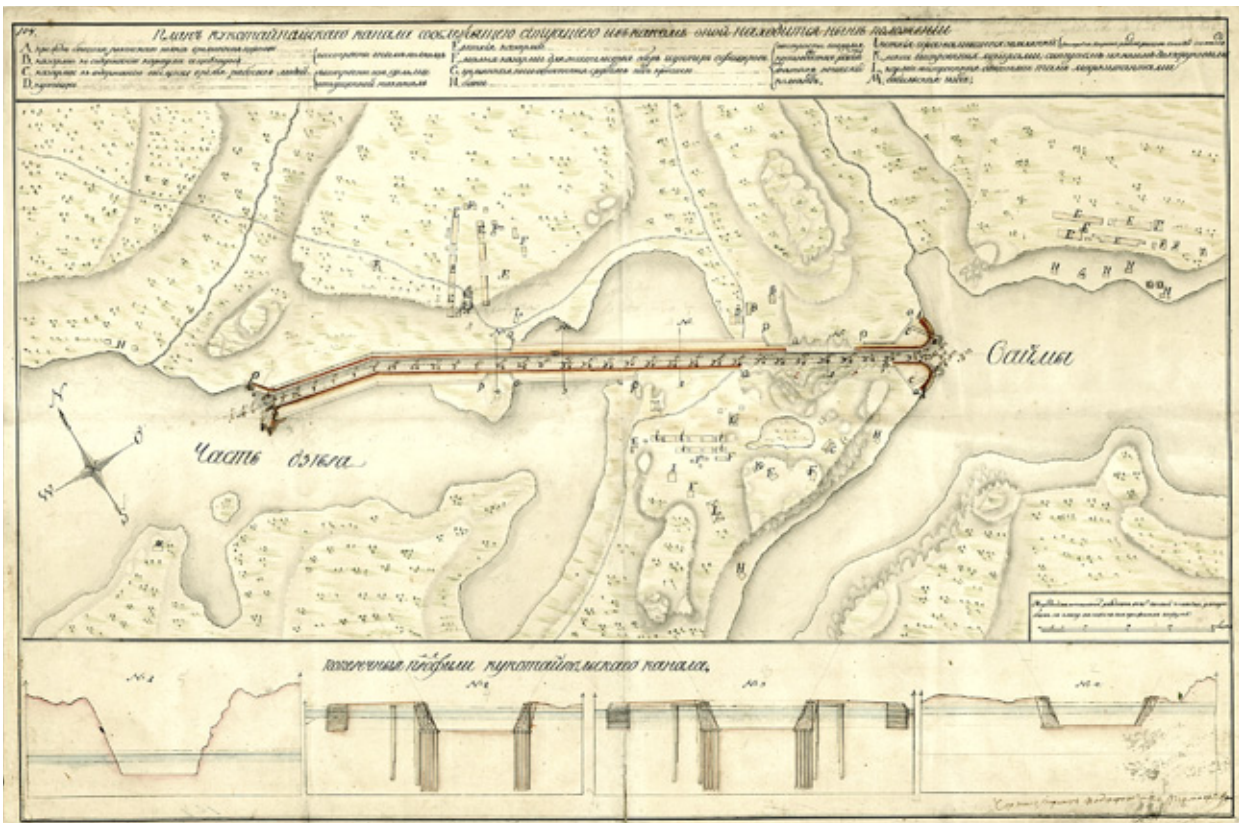
Vasta perustetun Saimaan Laivaston tukikohdat muodostettiin Lappeenrantaan, Savonlinnaan ja Kärnäkoskelle¹. Niiden yhteydenpitoa varten rakennettiin Telataipaleen, Kukonharjun, Käyhkään ja Kutveleen kanavat.

Kanavat eivät kuuluneet Suvorovin ensimmäisiin linnoitussuunnitelmiin. Niiden rakentamista lienee ehdotanut hollantilaisyntyinen insinööri-kenraali Jan Peter (Pjotr Kornilievitš) van Suchtelen (1751–1836), joka oli erikoistunut linnoitusten vesirakentamiseen. Van Suchtelen oli myös osallistunut Ruotsin vastaisiin sotatoimiin Savossa ja havainnut rajan valvonnan ja huoltokuljetusten tehostamisen välttämättömäksi. Osallistuttuaan Partakosken taisteluun kesäkuun alussa 1790 hän oli havainnut Kärnäkosken olevan erityisen sopiva Saimaan Laivaston tukikohdaksi. Aluksi suunniteltiin rakennettavaksi vain kolme kanavaa, Kutvele (Kutvele Taipolskoje), Telataipale (Telataipolskoje) ja Käyhkä (Kevkensilde). Kukonharju (Kukontaipolskoje) lisättiin suunnitelmiin myöhemmin, jottei huoltoreitti kulkisi liian lähellä Ruotsin rajaa. Sen rakennustyöt lienevät käynnistyneet vasta 1794.

Katariina Suuri myönsi kanavien rakentamiseen 6000 ruplan määrärahan, jonka käytöstä vastasi insinööri-everstiluutnantti Fabian Steinheil. Urakoitsijaksi valittiin Johan (Ivan) Laube, Viipurin hovioikeuden prokuraattori, joka oli solminut monitahoiset liikesuhteet sekä Venäjän armeijan että julkisesta siviilirakentamisesta vastanneen Viipurin kuvernementin arkkitehdinviraston kanssa.

Laube käynnisti paalutustyöt maaliskuussa 1792 kolmensadan miehen voimin. Kanavat oli määrä saada kulkukelpoisiksi vielä samana vuonna. Niiden leveyden tuli olla 10 syliä (21,34 metriä) ja syvyyden yksi syli (2,134 m). Kutveleen pituudeksi määrättiin 200 syliä (noin 427 m), Telataipaleen 120 syliä (noin 256 m) ja Käyhkään 150 syliä (noin 320 m). Käyhkään paikalla ollutta kapeaa salmea laajennettiin ja syvennettiin ja sen ylittänyt Viipurista Puumalaan johtanut silta uusittiin nostosillaksi.

Rakennustyötä varten kanavien suuaukkoihin tehtiin tilapäiset padot ja vesi pumpattiin pois. Kanavien reunat paalutettiin tarkoitukseen kehitetyn junntauslaitteen avulla. Paalujen varaan rakennettiin hirsjarinat, joiden reunaan ladottiin luonnonkiviseinämät. Suuaukot vahvistettiin kivillä täytetyin hirsiarkuin. Rantoja korotettiin kahden - kolmen jalan (noin 60–90 cm) verran ja reunatasanteet kivettiin. Telataipaleen kanavan itäsuulle rakennettiin pitkät aallonmurtajat. Laube sitoutui hankkimaan myös ruoppausaluksen, jolla kanavat pudistettaisiin vuosittain.



Kukonharjun kanavalla oli rakennusaikaan lähes pienen kaupungin veroinen yhdyskunta moninaisine, pääasiassa kesäkäyttöön tarkoitettuine rakennuksineen. Rakentajina olivat sekä sotilaat, varsinkin Rjasanin rykmentistä että suomalaissyntyiset työmiehet. Yhdyskuntaan kuului majoitus- ja vartiiorakennuksia, saunoja, keittokatosia, pajoja, kenttäkirko ja sotilaskaupustelijoiden eli markinttien varastoja puoteineen. Rjasanin rykmentin komentajalla majuri Pavel Dolgorukilla oli oma maja (K).

Lauben urakoima rakennustyö ei edennyt suunnitelmi- en mukaisesti. Huolimaton työ aiheutti sortumia ja aika- taulu viivästy. Kustannusarvio ei pitänyt, ja lisärahoitusta jouduttiin anomaan monta kertaa. Lopulta työn valvojaksi lähetettiin 1793 eversti Pavel Vasiljevits Dolgorukov ja rakentajiksi hänen komentamansa Rjasanin rykmentin sotilaat. Hänen johdolla aloitettiin työt Kukonharjussa 1794, mutta täyteen vauhtiin päästiin vasta pari vuotta myöhemmin, kun sopimus Lauben kanssa sanottiin irti.

Kanavista pisimmän ja maaperältään vaikeimman Ku- konharjun vaativa rakentaminen määrättiin useilla Su- vorovin linnoitustyömailla olleen insinööri-everstiluu- nantti Sergei Lavrovin valvontaan. Kukonharjun kanava valmistui 1798.

Rakennustyön jälkeen kanaville sijoitettiin pysyvä mie- hitys: Kukonharjuun insinööriupseeri, yksi aliupseeri ja kolme sotilasta, Käyhkään kanavalle tullitarkastaja ja var- tiointitehtäviin Donin kasakat. Kutveleen ja Telataipaleen kanavilla oli vain tullin vartiomiehiä.

Suomen sodan jälkeen Kaakkois-Suomen linnoitus- ketju menetti sotilaallisen merkityksensä. Myös Saimaan Laivaston toiminta hiipui ja kanavat rappeutuivat. Paikal- liset asukkaat eivät rohjenneet kunnostaa edes kanavien yli johtavia siltoja. Vasta 1820-luvulla sotilasviranomaiset ilmoittivat, ettei kanavien käytölle ollut rajoituksia. Kutve- leen kanava laajennettiinkin 1900-luvun alussa höyrylai- valiikennettä ja uittoja varten ja sen alkuperäiset rakenteet tuhoutuivat kokonaan.

Viitteet

¹ Kärnäkosken tukikohta jäi luultavasti vain suunnitelmaksi.

Aleksandr Vasiljevits Suvorov



Aleksandr Vasiljevits Suvoroville on Venäjällä pystytetty patsaita ja nimetty katuja. Pietarissa toimii myös Suvorov-museo. Häntä arvostettiin suuresti myös Neuvostoliiton aikana.

Aleksandr Vasiljevits Suvorov (1729 tai 1730–1800) oli Venäjän maineikkaimpia sotapäälliköitä. Hän kukisti kasakka Jemeljan Pugatovin johtaman kapinan Donnilla 1774. Hän oli moninkertainen Turkin ja Puolan vastaisten sotien upseeri. Viimeisinä elinvuosinaan hän johti Venäjän ja Itävallan yhtyneitä armeijoita Italian Alpeilla Napoleonin vastaan. Palkkiona voitoistaan hän sai generalissimuksen ja Ryminskin (Rooman) kreivin arvon. Mutta hän oli myös vuosina 1791–1792 Kaakkois-Suomeen rakennetun linnoitusketjun pääsuunnittelija ja rakennustyön johtaja.

Aleksandr Vasiljevits Suvorov syntyi Moskovassa ylipäällikön, kenraali Vasili Ivanovits Suvorovin (1707–1775) poikana.

Suvorov kirjoittautui vuonna 1742 sotilaspalvelukseen tavallisena rivimiehenä 12-vuotiaana, kuten tapana oli. 30-vuotiaana hänet ylennettiin everstiluutnantiksi ja komennettiin divisioonan päälliköksi Puolan vastaiselle rintamalle. 1760-luvulla hän myös sai tuntuman Preussin armeijan taistelutaktiikkaan. Hän piti sitä liian hitaana ja kaavamaisena ja alkoi kehittää omaa, nopeaan hyökkäykseen perustuvaa strategiaansa. Sitä hän sovelsi ensimmäisen kerran 1770-luvulla Puolaa ja Turkkiä vastaan käydyissä sodissa.

Kustaa III:n vallankaappaus 1772 herätti levottomuutta Venäjällä. Kun Suvorov palasi sotakentiltä Pietariin, hän sai määräyksen tarkastaa Ruotsin vastaisen rajan. Matka Suomessa kesti parisen viikkoa, ja Suvorov ehti käydä

Viipurin ja Käkisalmen linnoituksissa sekä Olavinlinnassa. Kerrotaan, että Suvorov olisi oleskellut tuolloin maalaiskylissä tavallisissa vaatteissa ja nimeään ilmoittamatta päästäkseen perille suomalaisten mielialoista. Hänen kerrotaan puhuneen ja kirjoittaneen suomea, ja palattuaan Pietariin hän rauhoitti keisarinnaa kertomalla suomalaisten olevan Ruotsin kuninkaaseen perin tyytymättömiä. Tämän tarkastusmatkan seurauksena keisarinna Katariina Suuri perusti Taavetin linnoituskaupungin Luumäelle.

Suomen komennuksen jälkeen Suvorov palasi Turkin sotaan, josta hänet määrättiin kukistamaan sotilasrasituksia vastaan kapinoivia Donin kasakoita. Noina vuosina hän palveli keisarinnaa suosikin, kenraali ja ruhtinas Grigori Aleksandrovits Potemkinin (1739–1791) alaisena. Krimillä Suvorov yhdisti strategian ja linnoittajan tehtävät suunnitellessaan tataarien kukistamiseksi ns. Taurian niemimaan puolustusjärjestelmän. Silloiset taistelut, erityisesti Otsakovin piiritys 1788, olivat koko Euroopan huomion kohteena. Ylipäällikkö, kookas, rehevä ja mahtipontinen Potemkin oli pienen, askeettisen ja kunnianhimoisen Suvorovin vastakohta. Yhteistyö johti välirikoon, jonka vuoksi Suvorov tulkitsti saamansa uudet tehtävät, kuten Kustaan sodan jälkeen määräyksen Suomen linnoittamiseen, suoranaiseksi maastakarkoitukseksi, vaikka todellisuudessa sekä keisarinna että ylipäällikkö luottivat häneen.

Ruotsia vastaan käydyn sodan jälkeen Suvorovin tehtäväksi tuli luoda keisarikunnan luoteisrajalle pääkaupungin Pietarin suojaksi kolmiportainen linnoitusvyöhyke. Suvorovin johdolla töitä suunnitteli ja johti 1791–1792 määrääkään Suomen linnoituskomissio, joka toimi suoraan sotakollegion ja keisarinnaa alaisuudessa. Sen jälkeen rakentamisesta vastasivat pysyvät insinöörikomennuskunnat.

Linnoitustöiden aikaan Suvorov oleskeli Kaakkois-Suomessa vajaan kahden vuoden ajan. Hänellä ei ollut Suomessa pysyvää asuinpaikkaa, pisimpään hän asui Haminaassa lääkäri Griinin lesken luona. Suvorovilla oli hyvin lämmin suhde tyttärensä Nataliaan, joka oli syntynyt

eroon päättyneestä avioliitosta ruhtinatar Varvara Ivanovna Prozorovskajan kanssa. Sen sijaan suhde poikaan, Venäjän historian nuorimpaan kenraaliin Aleksei Suvoroviin lienee ollut etäinen. Kirjeissään Suvorov ei osoita kiinnostusta Suomeen eikä sen asukkaisiin. Paluu Krimille ylipäällikköksi ja linnoitustöitä johtamaan vuoden 1792 lopussa oli hänelle ilmeinen helpotus.

Ennen lähtöään hän laati Suomen puolustus suunnitelman Ruotsin hyökkäyksen varalle. Se perustui vastavalmistuneisiin linnoituksiin ja kanaviin, sotaväen lisäämiseen Venäjän puoleisessa Suomessa sekä hyökkäyssuunnitelmaan Ruotsin itäisimpään tukikohtaan, Viaporin merilinnoitukseen. Vielä 1795 Suvorov kävi lyhyellä linnoitusten tarkastuskäynnillä Suomessa.

Katariina II:n kuolema 1796 katkaisi sodan valmistelut Napoleonin vastaan. Valtaan noussut keisari Paavali I toimeenpani sisäpoliittisia puhdistuksia ja määräsi Suvorovin karkotettavaksi perintötalalleen Novgorodin Karjalaan puoleksi vuodeksi. Syvästi masentuneena Suvorov suunnitteli vetäytymistä luostariin.

Keisarin mielipiteet muuttuivat – Wienin hovin vaikutuksesta – ja niinpä Suvorov määrättiin ylipäällikköksi johtamaan Venäjän ja Itävallan armeijoita Ranskaa vastaan Italiassa. Italia oli miltei kokonaan Napoleonin vallassa. Suvorovin johtama vastaisku 1799 huipentui Alppien ja Adda-joen ylitykseen ankarissa olosuhteissa. Strategia oli hyvin vapaamuotoinen ja vastaisku tunnetaan legendaarisena saavutuksena. Viimeinen sotaretki kruunasi Suvorovin pitkän sotilasuran vain runsas puoli vuotta ennen hänen kuolemaansa.

Suvorov on haudattu Pietariin venäläisten sotajoukkojen suojelijaksi pyhitetyn Aleksanteri Nevskin nimeä kantavan luostarin alueelle Neitsyt Marian Taivaasentumisen kirkkoon. Aluksi hänen haudallaan oli vain yksinkertainen messinkilevy, vainajan toivomuksesta. 1800-luvun puolivälissä se vaihdettiin muistolaataksi, johon on kaiverrettu ”Zdes lezhit Suvorov” (Tässä lepää Suvorov).

Jan Peter van Suchtelen



Jan Peter van Suchtelen suunnitteli ja uudisti Kaakkois-Suomen linnoitusjärjestelmää, johon kuuluivat myös kanavat.

Insinöörikenraali ja diplomaatti, kreivi Jan Peter van Suchtelen (1751–1836) tunnetaan Suomessa pääasiassa Viaporin linnoituksen piirittäjänä keväällä 1808, jolloin linnoitus antautui lähes taisteluitta. Vähemmän tunnettu on van Suchtelenin elämäntyö Venäjän Insinöörihallinnon uudelleenorganisoijana ja johtajana tavalla, joka mitavien linnoitustöiden myötä vaikutti Kaakkois-Suomen elämään parin vuosikymmenen ajan.

Katariina II kutsui vuonna 1783 hollantilaisen, Leidenin yliopiston matematiikan professorin, linnoitusinsinööri Jan Peter van Suchtelenin Venäjän sotainsinööri- ja tykistökorpuksen palvelukseen kehittämään Pietari Suuren perustamien insinöörijoukkojen tietoja ja taitoja. Tapa palkata ulkomaisia ammattisotilaita, varsinkin insinööriupseereita, Venäjälle oli yleinen ja jatkui vielä 1800-luvulla.

1780-luvun puolivälissä van Suchtelen työskenteli ensimmäisen kerran Kaakkois-Suomessa, Venäjään 1742 liitettyssä Viipurin kuvernementissa. Värälän rauhan 1790 jälkeen hän osallistui kenraali Aleksandr Suvorovin joh-

dolla Suomen linnoituskomission työskentelyyn topografin, everstiluutnantti, sittemmin kenraalikuvernööri Fabian Steinheilin kanssa.

Linnoituskomission johtaja, kenraali Suvorov ei ollut linnoitusupseeri vaan pikemminkin strategi, ja hallitsi keskieurooppalaisen linnoitustaidon ja vesirakentamisen. Suvorovin lähdettyä 1792 Turkin rintamalle van Suchtelen alkoi kehitellä vastavalmistuneen linnoitusketjun uudistamista. Vuonna 1795 hän esitteli Katariina II:lle suunnitelman, jonka mukaan Utin linnoitus purettaisiin ja sen paikalle rakennettaisiin kaupunki ympyrälinnoitukseksi ja säteittäisine asemakaavoineen. Myös Kyminlinna purettaisiin ja korvattaisiin suurempana umpilinnoitukseksi, jossa linnoitusmuurit olisivat kolmikerroksisia ja kasematein varustettuja. Ruotsinsalmen merilinnoituksen sotasatama ja telakka oli niin ikään määrä laajentaa Kronstadtin veroiseksi 230 erikokoisen sotalaivan tukikohdaksi ja Ruotsin Viaporin vastapainoksi. Pieni Kärnäkosken linnake laajennettaisiin Venäjän Saimaan Laivas-

ton tukikohdaksi ja lotjatelakaksi. Keisarinna kuolema 1796 keskeytti aloitetut työt ja kruununperijä, Paavali I, piti muiltakin osin van Suchtelenin hanketta tarpeettomana. Vain Saimaan Laivaston toimintaa varten rakennetut Kukonharjun, Telataipaleen, Käyhkään ja Kutveleen kanavat rakennettiin tehostamaan rajan vartiointia sekä Lappeenrannan ja Savonlinnan varuskuntien välistä yhteydenpitoa. Ne saatiin valmiiksi van Suchtelenin työsuunnitelmien mukaisina vasta Aleksanteri I:n tutustuttua 1803 Suomen kuvernementin puolustuskysymyksiin linnoitusten tarkastusmatkalla.

Tuon pariviikkaisen matkan aikana van Suchtelenille tarjoutui oiva tilaisuus esitellä keisarille näkemyksensä Venäjän sotilasinsinöörihallinnon tehottomuudesta ja taidottomuudesta. Lähes välittömästi Aleksanteri I lakkautti entisen tykistöhallinnon alaisena olleen insinööritoimen ja loi tilalle itsenäisen, sotaministeriön alaisen Insinööriekspedition. Sen johtajaksi hän nimitti van Suchtelenin, jonka toimiala näin laajeni Ruotsin rajalta Krimille ja Siperiaan.

Suomen matkan aikana Aleksanteri I ja van Suchtelen sopivat uudesta linnoitusten parannussuunnitelmasta, jota varten laadittiin välittömästi ehdotus. Se oli aiempaa suppeampi, mutta tuolloin rakennettiin Kymnlinna nykyiseen muotoonsa, ja Ruotsin perustama Haminan ympärinnoitus sai pohjoisen rintamansa, Keskusbastionin.

Van Suchtelen sai työt pääpiirteissään valmiiksi ennen seuraavaa Ruotsin ja Venäjän välistä sota, johon hän osallistui Venäjän armeijan ylimajoitusmestarina. Ratkaiseva taistelu käytiin kahden miehen, Viaporin piiritystä johtaneen van Suchtelenin sekä merilinnoituksen ruotsalaisen komendantin amiraali Cronstedtin kesken maaliskuussa 1808. Antautumistapaa on pidetty lähes mysteerinä, eikä

van Suchtelen 1820-luvulla kirjoittamassaan sodan raportissa paljastanut tapahtumien ja mahdollisten valtopoliittisten sopimusten yksityiskohtia. Sen sijaan van Suchtelen totesi amiraali Cronstedtin väärän aselajin mieheksi ja johtaneen puolustusta kuin sotalaivaa. Suurimpana syynä hän kuitenkin piti Cronstedtin epävarmaa ja päättämätöntä luonnetta. Sota päättyi Haminan rauhaan 1809.

Paradoksaalista on, että van Suchtelenin neuvottelutulos ja sitä seurannut koko Suomen liittäminen Venäjään autonomisena suuriruhtinaskuntana teki hänen aiemman elämäntyönsä, suurin uhrauksin rakennetut linnoitukset strategisesti tarpeettomiksi. Ne lakkautettiin pian sodan jälkeen, vaikka rapautuvien muurien sisään Haminaan, Lappeenrantaan, Kymnlinnaan ja Viipuriin jäikin venäläinen varuskunta vallankumoukseen saakka. Vain Viapori säilytti tehtävänsä merilinnoituksena, nyt venäläisenä, ja se sai Ruotsinsalmen paikan Kronstadtin etuvartiona.

Mullistusten keskellä Aleksanteri I lähetti van Suchtelenin Venäjän diplomaatiksi 1810 Tukholmaan. Hänellä oli kuitenkin vielä jalansija Suomessa, Liikkalan allodialitila Sippolassa, nykyisessä Kouvolan kaupungissa. Hän oli saanut lahjoitusmaan Katariina II:lta palkkioksi osallistumisesta Ruotsin sotaan 1788–1790 Venäjän upseerina. Tuolloin hän oli myös haavoittunut. Van Suchtelen ei liene itse asunut tilallaan milloinkaan. Sitä isännöi hänen poikansa Paul van Suchtelen, joka myös julkaisi isänsä muistelmat Suomen sodasta. Suvun viimeisen edustajat, Paul van Suchtelenin sisaret ja tyttärentytär möivät tilan 1800-luvun lopulla lahjoitusmaajärjestelmää purettaessa osin valtiolle, osin yksityisille.

Vuonna 1820 van Suchtelen sai suomalaisen kreivin arvon.

Lähteet

Kansallisarkisto, Helsinki: Venäläiset sotilasasiakirjat
 Museovirasto, rakennushistorian osasto, Helsinki: Venäläisten
 insinöörikomennuskuntien kartat ja piirustukset
 RGAVMF (Venäjän valtiollinen merisotalaivaston arkisto), Pietari
 RGIA (Venäjän valtiollinen historiallinen arkisto), Pietari
 RGVIA (Venäjän valtiollinen sotahistorian arkisto), Moskova,
 Fondit 349 ja 424

Kirjallisuus

Borodkin, M. 1912. Istorija Finljandii, vremja Jekateriny 11 i
 Pavlja 1, St. Peterburg.
 Clausewitz, Carl von 1858. Die Feldzuge von 1799 in Italien
 und der Schweiz, 1--11, Berlin.
 Fabrizius, I. G. 1903. Glavnoje inzernernoje upravlenie. Istorit-
 seskij oserk. St. Peterburg.
 Friman, L. 1895. Istorija kreposti v Rossi. St. Peterburg.
 Jörgensen, A. 1930. Universitetsbiblioteket i Helsingfors 1827–
 1848.
 Kansallisbiografia, sähköinen. Julkaistu 9.10.2006. Ulla-Riitta
 Kauppi ja Matti Klinge.
 Kauppi, Ulla-Riitta 1993. Venäjän armeija kauppakumppanina
 suurten linnoitustöiden aikaan 1791–1812. Kasarmin aidan
 kahden puolen (toim. Jussi T. Lappalainen). Suomen Histo-
 riallisen Seuran julkaisu Historiallinen Arkisto 101. Helsinki
 1993.

Laskovski, F. 1865. Materialy dlja istori inzernernavo istkustva v
 Rossii III. St. Peterburg.
 La Suède et la Russie: Documents et matériaux 1809–1818.
 Upsala 1985.
 Longworth, Philip 1965. The art of victory: The life and achie-
 vements of Generalissimo Suvorov, 1729–1800. London.
 Martshenko, A.V. 1900. Suvorov v svoih rukopisjah. St. Peter-
 burg.
 Mestserjakov, P. 1949–1953. Suvorov, Dokumenty, I–IV.
 Moskva.
 Nonnenman, K. 1913. "Nauka pobezdat" generalissimusa Suvo-
 rova. Spb.
 Osipov, K. 1949. Suvorov 1730–1800.
 Paaskoski, Jyrki 1993. Vanhan Suomen aatelisnimikirja vuodelta
 1806 – Dvorjanskaja Rodoslovnaja Kniga Finljandskoi Gubernii.
 Genos 64.
 Petrushevski, A. 1884. Generalissimus, knjaz Suvorov, I-III, St.
 Peterburg.
 Rekola, Kauko (toim. Timo Vihavainen) 1989. Suvorov – Gene-
 ralissimus Genius. Suomen historiallinen seura.
 Spiridovna, Ljudmila Ivanovna 1999. Venäjän Saimaan Laivasto
 ja sen toiminta 1780–1810. Kauskilasta kuntaliitokseen. His-
 toriaa ja tarinoita. Etelä-Karjalan museon julkaisusarja nro 21.
 Lappeenranta.
 Suchtelen, P. van 1835. Kriget emellan Sverige och Ryssland,
 åren 1808 och 1809. Stockholm.
 Suvorov, A.V. (toim. V.S. Lopatin) 1986. Pisma. Moskva.
 Timtsenko –Ruban 1911. Suvorov i inzernernoje delo. St. Peterburg.
 Två krönta rivaler: Bernadottesminnen. Stockholm 1887.

TUTKIMUKSIA



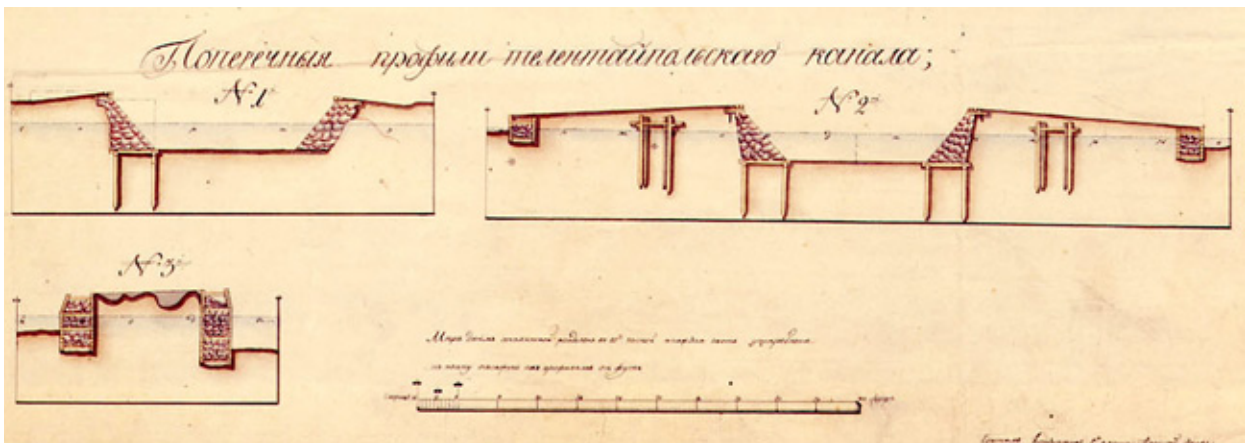
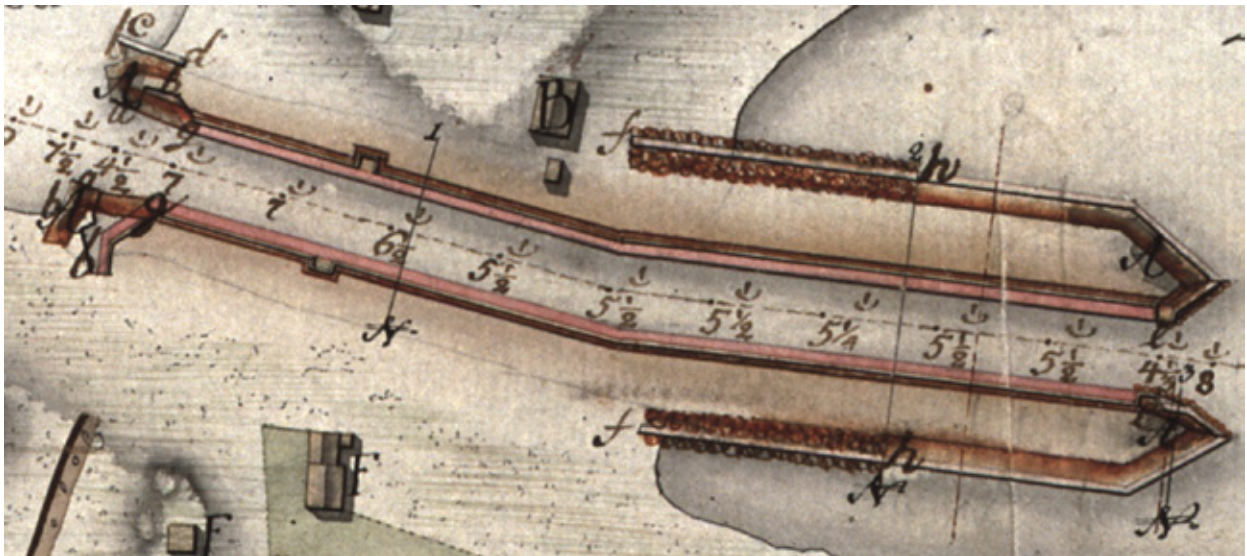
Telataipaleen kanavaa tutkittiin arkeologisin kaivauksin

Sulkavan Telataipaleen kanavalla on tehty useita arkeologisia tutkimuksia ennen restauroinnin alkua: vedenalaisten osien tarkastus¹, inventointi², kartoitus³ ja koekaivaukset⁴. Restaurointitöiden yhteydessä suoritettiin arkeologista valvontaa syyskuussa 2006 sekä tammikuussa ja toukokuussa 2007⁵. Tammikuuisen, arkeologisten kenttätöiden kannalta erikoisen ajankohdan selittää restauroinnille saatu ympäristölupa⁶ ja sen rajoitusten pohjalta luotu rakennusaikataulu. Kaivaustutkimukset suunniteltiin pitkälti palvelemaan restauroinnin tarpeita: pääasiallisena tarkoituksena oli selvittää puurakenteiden sijainti, laajuus ja kunto. Erityistä huomiota kiinnitettiin

kiviluiskien alaisiin hirsjarinoihin, joiden linjausten perusteella määräytyi myös uusien restauroitujen kiviluiskien sijainti.

Vanhoista kartoista saatiin perustietoja

Sulkavan Telataipaleen kanavan rakenne ja mitat tunnettiin melko hyvin vanhojen karttojen perusteella. Esim. venäläisen insinöörikomennuskunnan kartasta⁷ on nähtävissä, että kanavan lounaispää on kaivettu maakannaksen läpi, ja koillispuolelle rakennettu kaksi aallonmurtajaa. Aallonmurtajien sisällä on puurakenteet, ja niiden alkupäässä ulkolaidoilla sekä kärjessä molemmin puolin ovat kivil-



Kuva 1. Yksityiskohtia vuodelta 1804 peräisin olevasta venäläisen insinöörikomennuskunnan kartasta. Ylhäällä kartta Telataipaleen kanavarakenteista ja alhaalla siihen liittyvät poikkileikkauspiirustukset. Kuvat eivät ole samassa mittakaavassa eikä pohjoinen ole kartassa ylöspäin.

lä täytetyt hirsiarikut. Kanavan sisälaidoille rakennettiin kiviluiskat, jotka lepäävät hirsiarinan päällä. Arinoita ei kuitenkaan tarvittu koko kanavan pituudelta ilmeisesti kallion takia. Venäläisestä poikkileikkauspiirroksesta kanavan mitat voi laskea melko tarkasti. Arkeologisten kaivausten avulla saatiin vastauksia moniin kysymyksiin, jotka ovat muiden tieteenalojen tavoittamattomissa: Missä määrin piirustukset pitävät paikkansa? Millaisia työmenetelmiä on käytetty, ja millaisessa kunnossa rakenteet ovat tänä päivänä?

Jotta puurakenteet säilyisivät jatkossakin, pyrittiin niitä paljastamaan vain sen verran mitä uusien kiviluiskien rakentaminen vaati. Tästä poikettiin ainoastaan silloin, kun rakenne erosi piirustuksista.

Tutkimuksilla selvitettiin rakenteita

Kaivaukset osoittivat, että kummankin aallonmurtajan keskiosa koostuu lautarakenteesta (ks. kuva 2). Laudat on lyöty maahan limittäin ja niiden väli on täytetty savisella maalla. Rakenne muodostaa hyvin vettä pitävän työmaapadon ja -tien, joita pitkin aallonmurtajien maa- ja kivimateriaali on voitu ajaa paikan päälle. Luultavasti keskirakenteet on yhdistetty koillispäästään poikkittaisella padolla, jolloin niiden sisäpuoli on voitu kuivata ja näin helpottaa rakennus- ja louhintatöitä. Tutkitussa osuudessa laudat ovat n. 30 cm leveitä ja 2 cm paksuja, ja ne jatkuvat ainakin 70 cm alaspäin. Lautarakenteet ovat ulottuneet ilmeisesti aivan aallonmurtajien kärkiin saakka, sillä vastaava luodekaakko-suuntainen lautarakenne eli rakenteen pääty, on paljastunut vesieroosion vaikutuksesta kaakkoisemman aallonmurtajan päästä.

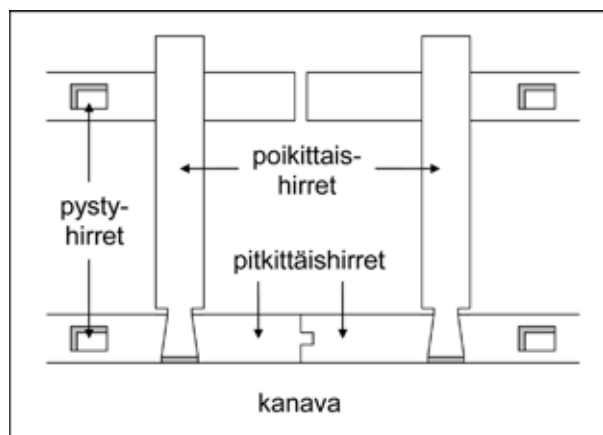
Piirroksen perusteella myös lautarakenteiden yläosissa on ollut poikittainen puurakenne, aallonmurtajien kuivissa pintaosissa puut ovat kuitenkin päässeet lahoamaan kokonaan. Kenties kanavan keskiosan pinta on ollut vuorattu puilla työmaaliikenteen sujuvoittamiseksi. Lautalinjojen säilynyt osa alkaa n. tasolta 76,1–76,3 m mpy eli n. 1,0–1,5 m syvyydeltä aallonmurtajien pinnoista. Aallonmurtajien erilaiset siltti- ja hiekkamaat ovat selvästi omina kerroksinaan, joten ainesta on tuotu useammasta eri paikasta.

Kiviluiskien perustana arina ja kallio

Restaurointitöiden ajaksi kanavan molempiin päihin rakennetut padot estivät kanavan päässä sijaitsevien puurakenteiden tutkimisen; lisäksi kanavan ylittävä maantiesilta peittää juuri kohdan, jossa kanavan linjaus kääntyy hieman. Kiviluiskia pystyttiin purkamaan molempien kanavien laidat yhteen laskien n. 400 m matkalta, josta n. 260 m pituudelta paljastui myös kiviluiskien perustana ollut arina. Sillan koillispuolella arinat löytyivät koko matkalta, mutta lounaispuolella ne on rakennettu ainoastaan aivan kanavan päätyyn. Arinoiden puuttuminen selittyy sillä, että kanava on näiltä osin jouduttu louhimaan kallion läpi, osoituksena tästä ovat kanavan laidoilta näkyvät poranjäljet. Kiviluiska on siten voitu perustaa suoraan vakaalle alustalle eikä erillisille tukirakenteille ole ollut tarvetta.



Kuva 2. Lautalinjojen välissä on käytetty selvästi savisempaa maata kuin muualla aallonmurtajissa. Kuvaussuunta: SW-NE.



Kuva 3. Kaavakuva hirsiarinasta ylhäältä katsottuna ja rakenteen kuvailussa käytetyt nimitykset.



Kuva 4. Poikkittais- hirret on liitetty kanavanpuoleiseen pitkittäishir- teen lohenpyrstöliitoksin ja pystyhirret tappiliitoksin.

Arinoiden rakentaminen on aloitettu juntaamalla maahan kahteen kanavan suuntaiseen riviin pyöreät pystyhirsret. Niiden päälle on laskettu vaakahirret, jotka on liitetty pystyhirsiin tappiliitoksilla ja tarvittaessa kiilattu (ks. kuva 4). Pitkittäishirsret on puolestaan kiinnitetty toisiinsa joko ponttiliitoksien tai niiden päät on vain asetettu vierekkäin. Vaakahirsissä on myös paikoitellen katkoksia, sellaisia on saatettu tehdä esim. järven pohjassa olleiden suurien kivien takia. Vaakahirret on veistetty tasaiseksi ylä- ja alapinnoiltaan, sivut on jätetty pyöreiksi muutamaa poikkeusta lukuunottamatta. Näin syntyneet linjat on sidottu toisiinsa poikittaispuilla, kanavanpuoleisella laidalla on käytetty lohenpyrstö- ja ulkolaidalla lapaliitosta. Poikittaisukina on käytetty pitkittäishirsien kaltaisten lisäksi yläpinnaltaan pyöreitä lankkuja. Mahdollisesti kyseessä on puumateriaali, joka on jäänyt jäljelle tasapintaisia hirssiä sahattaessa. Nauloja tai muita metallisia kiinnittimiä arinarakenteessa ei ole käytetty. Aivan kanavan luoteisemman aallonmurtajan päässä vesirajassa on kuitenkin nähtävissä runsaasti erilaisia rautanauloja ja koukkuja, jotka ovat selvästi taottuja.

Vinojen arinoiden merkitys vaatisi lisätutkimuksia

Insinöörikomennuskunnan piirustuksiin verrattuna suurin poikkeama paljastui molempien aallonmurtajien sisältä n. 50–60 m lounaaseen niiden kärjistä (ks. kuvat 5 ja 6). Kanavan kanssa samansuuntaisten arinoiden vierestä lähtevät vinottain, rakenteeltaan muutoin vastaavat arinat kohti aallonmurtajien sisuksia. Kaakonpuoleisella aallonmurtajalla rakennetta seurattiin kunnes toinen pitkittäishirsi tuli esiin: mahdollisesti vinot arinat kulkevat kokonaan aallonmurtajien läpi. Myös kanavan lounaispäässä oli nähtävissä viitteitä vinoista rakenteista, mutta niitä ei voitu kaivaa esiin kanavan molemmilla laidoilla oleviin pihapiireihin. Syy poikkeavien arinoiden rakentamiselle jäi epäselväksi. Yksi mahdollisuus on se, että kanavasta on aiottu tehdä lyhyempi. Kanavan suuntaisessa arinassa on tällä kohden aukko, eikä vinottaista arinaa ole liitetty siihen. Arinat eivät myöskään mene millään kohtaa päällekkäin, joten rakennusjärjestyksestä on näiltä osin mahdoton päätellä. Lisäselvyyttä asiaan saattaisi tuoda lautarakenteiden ja vinojen arinoiden risteyskohdan tutkiminen.

Arinat olivat säilyneet hyvin

Kanavan vetisissä ja mutaisissa olosuhteissa arinat ovat säilyneet pääosin hyvin, monin paikoin kaarnaakin oli vielä nähtävissä hirsien pinnalla. Etummaisets pitkittäishirsret ovat pyrkineet liikkumaan kohti kanavaa kiviluisien painon alla, mikä on aiheuttanut joidenkin hirsien halkeamisen pystyhirsien liitosten kohdalta (ks. kuva 7).



Kuva 5. Luoteisemman aallonmurtajan vinottainen arina. Kuvaussuunta: NW-SE.



Kuva 6. Kaakkoisemman aallonmurtajan vinottainen arina. Kuvaussuunta: SE-NW.



Kuva 7. Pysty- ja poikittaishirret eivät ole riittäneet pitämään pitkittäishirttä paikoillaan, vaan se on haljennut ja liikkunut kohti kanavaa. Kuvaussuunta: SE-NW.



Kuva 8. Pitkittäishirsi ei ole päässyt liikkumaan kuvassa oikealla olevan kiven takia vapaasti, joten se on halkeillut ja taipunut voimakkaasti. Vasemmalla olevat kivet ovat alkuperäisen kiviliuskan alimpia kiviä. Kuvaussuunta: NE-SW.

Pahimmat vauriot on aiheuttanut järven pohjassa ollut kivi, jonka vierestä pitkittäishirret vedetty (ks. kuva 8). Hirret eivät ole päässeet liikkumaan vapaasti, vaan ne ovat murtuneet ja taipuneet voimakkaasti. Kanavan lounaispäässä arinat ovat liukuneet pois paikoiltaan. Syynä tähän on ilmeisesti kallion läheisyys: ensimmäisten pitkittäishirsien kohdalla ei ole laisinkaan pystyhirsii. Rikkoutuneet hirret korvattiin uusilla ja liikkuneita siirrettiin takaisin kiviliuskan alle, mutta muilta osin uusi kiviliuska pystytettiin rakentamaan suoraan alkuperäisen arinan päälle. Sen sijaan aallonmurtajien juuressa ulkolaidoilla olevat hirsiarkut ovat tuhoutuneet kokonaan. Veden pinnan laskiessa rakenne on jäänyt kuivalle maalle, jolloin puuosat ovat lahonneet ja täytteenä olleet kivet ovat levinneet paikalle matalaksi valliksi.

Puulöydöt kertovat rakentamisesta

Myös muuta puumateriaalia löytyi sekä kanavasta että kiviliuskien alta runsaasti. Suurin osa on satunnaista puutavaraa, mutta joitakin päätelmiä arinoiden rakentamisesta voidaan sen perusteella tehdä. Luoteisemman aallonmurtajan arinan kanavanpuoleisen pitkittäishirren etulaidalta löytyi joitakin ohuita paaluja, joiden avulla on mahdollisesti merkitty linja rakennusvaiheessa. Koska kaivamisesta vastasi kaivinkone, on ohuiden pystypaalujen löytyminen kiinni lähinnä onnesta, ja vastaavia on voinut olla enemmänkin. Osittain arinahirsien alla olevia – siten myös kanavan rakennusvaiheesta peräisin olevia – lautoja ja lankkuja löytyi myös useita. Työ kanavassa on ollut kuraista,



Kuva 9. Kanavan kaakkoislaidan kiviliuskan ja sen taustalla olevien maakerrosten profiili. Kiviliuskan vasemmassa laidassa erottuvat punertavat kivet ovat ilmeisesti peräisin kanavan luoteispään kallioiden louhinnasta. Kuvaussuunta: N-S.

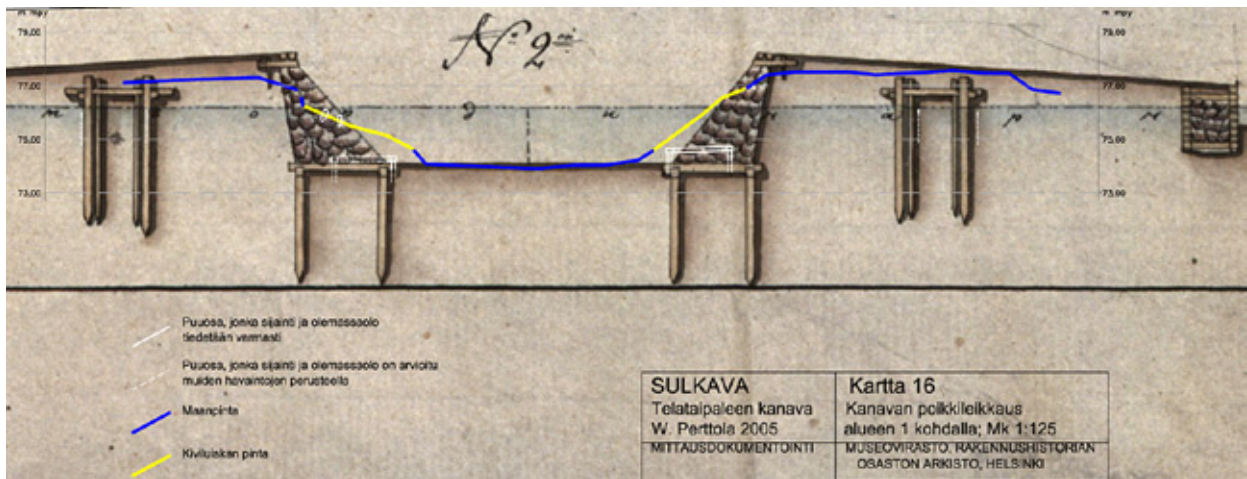


Kuva 10. Kanavan luoteislaidan kiviliuskan profiili. Kuvaussuunta: NW-SE.

joten niitä on luultavasti käytetty seisontatasoina. Liitosten vieressä oli monesti puusilppua, joka lienee peräisin liitosten veistämisestä paikan päällä. Lisäksi liitosten luota löydettiin vettä vettä sammalta. Salvoksia on tiivistetty ja tilkitty sammalella.

Rakentamisessa käytettiin eri kokoisia kiviä

Alkuperäiset kiviliuskat oli ladottu sekä louhituista että luonnonkivistä, jotka olivat kooltaan varsin vaihtelevia. Osa kivistä (ks. kuva 9) vastaa ainakin silmämääräisesti kivilajiltaan kanavan lounaispään kallioita, joten sieltä louhittua kiveä on mitä ilmeisimmin käytetty kiviliuskien rakentamiseen. Kookkaimmat kivet oli käytetty ulkopinnan kylmämuuraukseen. Kaikkein suurimmat olivat kiviliuskan alaosassa kanavanpuoleisten pitkittäishirsien päällä. Kohti aallonmurtajien keskustaa kiven koko pienenee. Piirroksista poiketen kiviliuskan poikkileikkaus muistuttaa muodoltaan enemmänkin suunnikasta kuin kolmiota (ks. kuvat 9 ja 10).



Kuva 11. Takymetrimittausten perusteella piirretty poikkileikkaus, joka on asetettu samaan mittakaavaan muutetun venäläisen insinööriromennuskunnan piirroksen kanssa päällekkäin.

Uiton jälkiä löytyi

Kanavan luoteislaidan kiviluiska oli selvästi kaakkoislaitaa huonommalla kunnossa. Tarinan mukaan suuret pintakivet vietiin sodan aikana linnoitustöihin. Kuitenkin juuri luoteislaidalla oli normaalin vesirajan yläpuolella nähtävissä puisia paaluja kahdessa rivissä, eikä kaakkoislaidalta tällaisia kaivausten yhteydessä havaittu. Paalut olivat kärjestään teroitettuja n. 50–125 cm pituisia ja 10–20 cm paksuisia. Monien paalujen yläpäät olivat tuhoutuneet, mutta muutamien hyvin säilyneiden perusteella ne on saatu suoriksi. Jotkin paaluista olivat pystysuorassa, osa vaakatasossa ja osa siltä väliltä. Ehjään kiviluiskaan paaluja olisi ollut hankalaa lyödä eivätkä ainakaan lyhimmät olisi ulottuneet luiskan pinnalle. Siten onkin todennäköistä, että paalut ovat peräisin sotien jälkeiseltä ajalta. Metsähallituksen aluepäällikkö Aarnion mukaan kyseessä ovat luultavasti uittoon liittyvien ohjausrakenteiden jäännökset. Kanavan käytöstä uittoon kertoo myös sieltä löytynyt närelenkki eli kuusivitiä, joita on käytetty erilaisiin sidoksiin.⁸

Kanavan rakenteet vastaavat vanhoja piirroksia

Mittasuhteiltaan kanavan rakenteet vastaavat pitkälti venäläisen insinööriromennuskunnan piirroksia (ks. kuva 11). Poikkileikkauksesta mitattuna kanavan pohjan leveys arinasta arinaan tulisi olla 10,65 m, kun se mittausten perusteella vaihtelee n. 9,9–10,8 m välillä. Leveimmillään arinoiden väli on kanavan molemmissa päissä ja se näyttäisi kaventuvan kohti nykyistä siltaa. Lautalinjat sijaitsevat hyvin lähellä piirroksen merkittyä paikkaa ja ovat 2,1–2,6 m levyisinä myös oikean kokoisia. Merkittävin ero on arinoiden leveydessä, jotka ovat n. 2 metrin levyisinä huomattavasti piirroksen merkittyä kapeampia. Perimätiedon mukaan Kukonharjun kanavan pohjalle on rakennettu laudoitus, ja myös Telataipaleen yhteydessä on spekuloitu sellaisen olemassaololla. Kaivausten yhteydessä tällaisesta ei kuitenkaan havaittu mitään viitteitä ja poikkileikkauksiin piirroksissakin kanavan pohja on piirretty samanlaisella varjostetulla viivalla kuin esim. aallonmurtajien pinnat.

Esinelöydöt olivat satunnaisia

Kaivinkoneella kaivamisesta johtuen esinelöytöjä tehtiin lähinnä satunnaisesti, eikä niiden tarkkaa sijaintia tai kontekstia ole useimmiten saatu selville. Kanavan pohjalta ja kiviluiskien välistä löytyi mm. keramiikkaa, lasia ja työkaluja, jotka ajoittuvat 1800-luvulta tähän päivään. Arinoiden laidat kaivettiin esiin lapioilla ja tässä yhteydessä paljastui muutama osittain hirsien alla ollut ja siten todennäköisesti kanavan rakentamisen aikaan liittyvä löytö. Kaareva lovettu puuesineen katkelma saattaa olla peräisin esim. kanavan rakentamisessa käytetystä laitteesta tai hevosen luokista, sen sijaan vettynyt kaisla- tai olkipunosmytty jäi arvoitukseksi, koska sitä ei ehditty konservointilaitoksen kiireiden vuoksi avata.

Kaivausten avulla restauroinnin yhteydessä rakennetut uudet kiviluiskat pystyttiin linjaamaan kanavan alkuperäiselle paikalle. Lisäksi saatiin runsaasti uutta tietoa kanavan rakenteesta ja sen rakentamisessa käytetyistä menetelmistä. Aikaisemmin kanavarakenteita on tutkittu ainakin Iisalmen Saarikoskella⁹, mutta mitenkään yleisiä tällaiset tutkimukset eivät maassamme ole olleet. Siksi Telataipaleen kanavalta saadut kokemukset ovat arvokkaita.

Viitteet

- ¹ Laitinen 2003
- ² Suhonen 2004
- ³ Malm et al. 2005
- ⁴ Perttola & Rosendahl 2005
- ⁵ Perttola 2007
- ⁶ Itä-Suomen ympäristölupavirasto 2005
- ⁷ VIK Lappeenranta nro 92; ks. kuva 1
- ⁸ Oksala 1936: 24–26; Peltonen 1991: 28–29
- ⁹ Nyman 1998; Laitinen & Latikka 1999

Lähteet

Painetut lähteet

- Oksala, A. 1936: Uittoteknologia. WSOY. Porvoo/Helsinki.
Peltonen, M. 1991: Uiton historia. Tukinuitosta 1800-luvun puolivälistä 1980-luvulle. Ekenäs Tryckeri Aktiebolag. Tam-misaari.

Painamattomat lähteet

- Itä-Suomen ympäristölupavirasto 2005: Päätös Nro 53/05/2, Dnro ISY-2005-Y-36. Telataipaleen kanavan korjaaminen ja töidenaloittamislupa. Lupapäätös. Itä-Suomen ympäristölupa-virasto.
Nyman, H. 1998: Saarikosken kanavan antikvaarinen valvonta. Aineistokansio. Museovirasto, rakennushistorian osaston ar-kisto.
Laitinen, M. & Latikka, J. 1999: Iisalmi Runni Saarikoski. Restau-rointityön valvonta ja sulkurakenteen dokumentointi. Tutki-musraportti. Museovirasto, rakennushistorian osaston arkisto.
Laitinen, M. 2003: Sulkava, Telataipaleen kanava. Muinaisjään-nöksen vedenalaisten osien tarkastuskertomus. Tarkastuskerto-mus. Museovirasto, rakennushistorian osaston arkisto.
Perttola, W. & Rosendahl, U. 2005: Sulkava Telataipaleen kanava – 1790-luvulla rakennetun kanavan arkeologinen koekaiva-us. Kaivauskertomus. Museovirasto, rakennushistorian osas-ton arkisto.
Perttola 2007: Sulkava Telataipaleen kanava – 1790-luvulla ra-kennetun kanavan restaurointitöiden arkeologinen valvonta. Tutkimusraportti. Museovirasto, rakennushistorian osaston arkisto.
Suhonen, V.-P. 2004: Suvorovin kanavien arkeologinen inven-tointi. Inventointikertomus. Museovirasto, rakennushistorian osaston arkisto. Julkaistu myös sähköisenä osoitteessa <http://www.nba.fi/projektit/suvorov/tiedostot/arkeologiset%20tutkimukset2004.pdf>
Venäläisen insinöörikomennuskunnan (VIK) piirustukset ja kar-tat: Lappeenranta 92. Museovirasto, rakennushistorian osas-ton arkisto.

Sähköiset lähteet:

- Malm, P.; Sihvonen, P.; Veijola, R.; Suhonen, V.-P. ja Lillqvist, D. 2005: Sulkava
Telataipaleen kanava, yleiskartta. AutoCAD-tiedosto, Museoviras-to, rakennushistorian osasto.

Henkilökohtaiset tiedonannot:

- Aarmio, J. aluepäällikkö, Metsähallitus. Vs: Uittorakenteita Tela-taipaleen kanavalla? Sähköposti tekijälle 17.6.2008.

Kukonharjun kanavan arkeologiset tutkimukset vuosina 2004–2007

Museoviraston rakennushistorian osaston arkeologisia tutkimuksia Kukonharjun kanavalla vuosina 2004–2007 johti FM V.-P. Suhonen. Apulaistutkijoina toimivat Donald Lillqvist (2004), Andreas Koivisto (2005–2006), John Lagerstedt (2006), Ulrika Rosendahl (2006) ja Riikka Väisänen (2007). Tutkimusapulaisina olivat vuonna 2005 Riina Mäki ja vuonna 2007 Ulrika Kögäs. Kaivauksilla oli työvoimana sekä paikallisia työllistettyjä että vapaaehtoisia kaivajia.

Kukonharjun kanava on ensisijaisesti liikenteeseen ja tiedonkulkuun liittyvä historiallisen ajan kiinteä muinaisjäänös. Toisaalta kanavalla on vahva sota- ja elinkeinohistoriallinen ulottuvuus. Kanavan ohella muinaisjäänökseen lasketaan mukaan kaikki sen rakentamiseen ja toimintaan liittyvät rakenteet, kuten vanhojen rakennusten ja teiden pohjat.

Aika ennen Kukonharjun kanavan rakentamista

Kukonharjun alueella oli pysyvää asutusta jo kauan ennen kanavan rakentamista. Kanavan luona 1700-luvun lopulla sijainneiden Kiventaan ja Kukonharjun tilojen varhaishistoriaa ei ole toistaiseksi tutkittu juuri laisinkaan. Tällä hetkellä käytettävissä olevien tietojen valossa näyttäisi kuitenkin siltä, että molemmat tilat olisi perustettu vasta 1600-luvun jälkipuoliskolla.¹

Kukonharjun kanavan rakentamista edeltävästä 1770-luvun asutuksesta on säilynyt yksityiskohtaista tietoa. Johan Wahlbergin vuonna 1779 verotusta varten laatiman Hauklapin kylän Kukonharjun ja Kiventaan tilojen kartan ja sen selitysosien perusteella tunnetaan mm. asukkaiden ja kotieläinten määrät, alueen peltojen, niittyjen, metsien ja rajojen vanhat nimet.²

Idässä Kukonharjun tilaa isännöi vuonna 1779 Matti Wirsu. Hänen tilallaan oli peräti kuusi erillistä ruokakuntaa, 71 asukasta, 40 lammasta, kahdeksan hiehoa, 23 lehmää ja 11 hevosta. Kukonharjun tilan asukkaat asuivat ilmeisesti kahdella paikalla. Varsinaisen Kukonharjun tilan lisäksi kauempana pohjoisessa ”Kantäkapakassa” oli erillinen peltoryhmä ja torppa. Ruokolahden vuoden 1781 kartalla on torpan paikalla Kannonniemi-niminen talo.³

Lännessä Christian Waitinin (Risto Vaitinen?) hallitsemalla Kiventaan tilalla oli vuonna 1779 vain yksi ruokakunta, 11 asukasta, seitsemän lammasta, kaksi hiehoa, viisi lehmää ja kolme hevosta. Myös Kiventaasta on

päässyt Wahlbergin kartalle kaksi tonttimaata; nimittäin Kiventaan tila ja torppa.

Kukonharjun ja Kiventaan tiloilla vuonna 1779 vallinneista taloudellisista oloista kerrotaan Wahlbergin kartan selostuksessa seuraavaa: Tilat ovat 109 venäläisen virstan (= n. 116 km:n) päässä Viipurista ja 34 virstaa (= n. 36 km) Ruokolahden kirkolta. Peltoja ei ole mahdollista laajentaa kivisen maaperän vuoksi. Niityt ovat melko vähäisiä ylläpitämään suurta karjamäärää. Kaskimaat ovat nykyään suurelta osalta aukeina. Tiloilla on tarpeeksi puutavaraa, tukkeja ja polttopuuta. Lisäksi tiloilla on Hyppälän Sahamyllyn luona tukkirakennus. Kalaa on riittävästi kotitarpeiksi.

Kanavan aika

Venäläiset rakensivat Kukonharjun kanavan 1790-luvulla. Kukonharjun kanava oli osa Savonlinnan ja Lappeenrannan välistä yhdysreittiä, joka jouduttiin avaamaan sen vuoksi, että Puumalansalmi oli ruotsalaisten hallussa. Kukonharjun ympäristöä muokattiin kovin ottein kanavan rakentamisen aikana. Kanava puhkaistiin etelässä jyrkän kallion lävitse. Kanavan penkat rakennettiin kivilohkareista ja puusta järven halki. Vanhan järvenpohjukan kohtalona oli muuttua soistuvaksi pikkujärveksi. Kanavaan käytetty työmäärä näkyy sen rannoilla olevien rakennusten ja muiden rakenteiden jäännösten paljoutena. Pääosin käsitönä tehty kanava satoi ison joukon työväkeä, joka luonnollisesti majoittui lähistölle. Kukonharjuun syntyi nopeasti suuri, mutta toisaalta lyhytaikainen, kanavayhteisö. Kanavan luona 1700- ja 1800-lukujen vaihteen tienoilla sijainneet rakennukset lukuun ottamatta itärannan kanavanvartijan taloa jäivät pois käytöstä 1800-luvun puoliväliin mennessä.

Arkeologiset tutkimukset

Kukonharjun kanavan inventointi 2004

Historiallista aikaa tutkivat arkeologit eivät koskaan suuntaa suin päin maastoon. Inventointien suunnittelussa ja toteutuksessa ovat tärkeitä kirjalliset lähteet ja ennen kaikkea vanhat kartat. Kukonharjun sotakanava-ajalta on säilynyt vain yksi ympäristöä tarkasti kuvaava kartta. Vuonna 1804 laaditulle kartalle on merkitty kanavan rannoille ja lähiympäristöön mm. teitä, kirkko, kauppoja, saunoja, virkataloja ja kasarmeja. Vanhoja karttoja analysoidessa



Majakuopan jäännös Kukonharjun-kanavan itäpuolisella rinteellä.

on syytä muistaa, että ne kuvaavat vain tiettyä hetkeä ja että ne on luotu täyttämään jotain päämäärää. Maastossa on siis usein paljon sellaista, mitä ei ole katsottu aiheelliseksi piirtää kartalle. Tämä kävi hyvin ilmi myös Kukonharjun kanavalla. Alueelta löydettiin runsaasti vuoden 1804 kartalta puuttuvia rakennuksia ja muita rakenteita. Toisaalta ilman vuoden 1804 karttaa monia rakennuksia ei olisi löydetty.

Kukonharjun kanavan muinaisjäännöksiä inventoitiin ja kartoitettiin ensimmäisen kerran vuonna 2004. Kartoitusta tarkennettiin vuosina 2005–2007 mm. sen vuoksi, että metsän raivausten yhteydessä tuli jatkuvasti esiin uusia rakenteita. Inventoinnin tuloksia hyödynnettiin arkeologisten kaivausalueiden valinnassa ja muinaisjäännöspolkujen suunnittelussa.

Kukonharjun yleisökaivaukset 2005–2007

Kukonharjun arkeologisille tutkimuksille antoi oman positiivisen sävynsä se, että ne olivat avoimet kaikille kiinnostuneille. Vapaaehtoiset saivat osallistua kaivauksiin pientä korvausta vastaan. Osanottajat saivat kahvin ja pullan ohella todellisen kuvan siitä, millaista historiallisen ajan kenttärkeologia on. Jokaisena vuotena tutkittiin erilaisia rakenteita. Hienoja löytöjä tehtiin, ja vanhoja rakenteita saatiin esille.

Kauppiaan talo ja paja

Kesän 2005 yleisökaivaukset Puumalassa suoritettiin kanavan itärannalla, vuoden 1804 kartalle merkityn kauppiaan talon läheisyydessä. Kaivausalueelta paljastui tulipalossa tuhoutuneen rakennuksen itäpuoli. Rakennuksesta oli jäljellä kivijalan osia, uunin pohja ja hiiltyneitä lattialankkuja. Uunin sisältä löydettiin mm. mörssärinkuula ja rautapadan osia. Mörssärinkuula liittyy sodankäynnin sijasta suurissa astioissa ja kattiloissa olleen veden lämmitykseen. Kuumennettua kuulaa on voitu käyttää myös sängyn lämmitykseen kylminä öinä. Puulattian yhteydes-

tä saatiin talteen mm. punasavikeramiikka-astian paloja, posliinia, fajanssia, lasihelmiä, rautanauvoja ja palanutta luuta. Kaivauslöydöt ajoittuvat 1700- ja 1800-lukujen vaihteeseen. Vuonna 2004 samalta paikalta löydettiin kokuopasta vuosiin 1810–1825 sijoittuva raha.

Vuonna 2005 tehtiin arkeologisia kaivauksia myös kanavan itärannan eteläosassa paikalla, missä oli vuonna 1804 paja, vartiorakennus ja varikko. Tutkimuksissa paljastui kivistä ja maasta koostuneita rakennusten seinävalleja. Pettyneinä jouduttiin kuitenkin toteamaan, että löytöinä saatiin vain rautakuonaa ja raudanpaloja.

Rakennusten perustuksia kanavan länsirannalla

Vuoden 2006 yleisökaivaukset olivat suuri menestys. Vapaaehtoisia riitti enemmän kuin voitiin ottaa vastaan. Kaivauspaikalla kävivät mm. Helsingin Sanomat, Yle Tv 2, Yle radio 1 ja TV4. Valitettavasti esinelöytöjä saatiin kuitenkin tällä kertaa huomattavasti muita vuosia vähemmän, eivätkä esiin tulleet rakenteetkaan olleet erityisen näyttäviä.

Vuoden 2006 yleisökaivaukset sijoittuivat kahdelle paikalle kanavan länsirannalla Ruokolahden puolella. Kai-



Kaivauksissa löytynyt lähes kokonainen punasavikeramiikka-astia.



Esiin kaivettu kauppiaan talon uunin jäännös.

vausalueelta 1 paljastui kallion laella olleen rakennuksen itäpuoli. Rakennuksen itäisivun perustus oli kylmämuurattu harmaakivistä kallion reunalle. Etelässä kivijalka koostui savipenkasta, jonka päällä oli kiviä. Kivien koot noudattivat kallion laskevaa pinnanmuotoa siten, että kivet suurenivat idästä länteen päin. Aivan eteläisivun itäpäässä perustus muodostui pelkästä savipenkasta. Rakennuksen sisällä oli jäännöksiä tiilisestä tulensijasta ja hiiltyneistä lankuista. Kaivausalueen 1 stratigrafiassa saattoivat näkyä yhden rakennuksen rakentamiseen liittyvät vaiheet. Ensimmäinen rakennus oli ilmeisesti palanut, minkä jälkeen samalle paikalle olisi rakennettu uusi rakennus. Kaivausalueelta 1 löytyi palanutta 1700- ja 1800-lukujen vaihteeseen sijoittuvaa punasavikeramiikkaa, ikkunalasiasia, tuluspiitä ja raudan paloja.

Metsiköstä hiukan syrjemmällä kanavan rannalta sijainneelta kaivausalueelta 2 paljastuivat kahden vierekkäisen uunin jäännökset. Toinen uunin pohjista oli säilynyt melko hyvin, mm. tiiliseinien pohjat erottuivat yhä. Uunista löytyi pala joko 1700- tai 1800-luvulle ajoittuvaa punasavikeramiikkaa.

Kauppiaan talo ja majan pohja

Vuoden 2007 yleisökaivaukset herättivät aiempia vuosia vähemmän mielenkiintoa. Paikalle saapuneet saivat kuitenkin nähdä aiempia vuosia hienompia löytöjä ja rakenteita.

Kesällä 2007 kaivettiin kanavan molemmilla rannoilla. Kanavan länsipuolelle avattiin kaivausalue vuoden 1804 kartalle merkityn kauppiaan talon kohdalle. Paikalta tuli esille 4 x 3 metriä laaja uunin pohja. Itä-länsisuuntaisen uunin kylmämuuratut, lohkokivistä ja luonnonkivistä koostuneet seinät olivat kallistuneet keskuksesta ulospäin niitä ympäröineiden puurakenteiden lahottua. Uunista ehjänä säilyneet seinät olivat paikasta riippuen 0,6–1,2 metriä korkeat. Uunin päällä ja ympärillä oli jonkin verran tiilimurskaa. Uunin rakenteissa oli kuitenkin kiinni

enää ainoastaan yksi ehjä tiili. Kivien väleissä oli laastin sijasta sideaineena savensekaista hiesua. Uunia tutkittaessa löydettiin runsaasti 1700- ja 1800-lukujen vaihteeseen sijoittuvia esineitä (mm. fajanssia, punasavikeramiikkaa, ikkunalasiasia, pullolasiasia ja lasipikarin osia).

Kanavan itärannalla sijaitsevalla rinteelle avattiin 3 x 4 metriä laaja kaivausalue mahdollisen majakuopan kohdalle. Turpeen alla oli ohut kerros hiilensekaista likamaata. Kuopan pohjalla oli kivikehä, joka muistutti lähinnä paalunsijaa. Paalun jäännöksiä ei kuitenkaan kaivausten kuluessa havaittu. Yhtä melko tuoretta rautanaulaa lukuun ottamatta löydöttömät tutkimukset eivät antaneet varmuutta kuopan funktiosta.

Vuoden 2005 yleisökaivausalueen eteläpuolisen kumpareen kohdalle avattiin 3 x 2 metriä laaja kaivausalue, koska paikalla arveltiin olevan rakennuksen pohja. Tutkimusten edetessä kävi kuitenkin ilmi, että kyseessä oli tiilistä ja palaneista kivistä koostunut ”jätekipikasa”. Kaivausalueelta saatiin löytöinä rautanauvoja, palanutta luuta, fajanssia ja punasavikeramiikkaa. Keramiikka oli tyyppilistä 1700- ja 1800-lukujen taitteen tavaraa.



Kauppiaan talosta löydettyjä lasipullon kappaleita.

Tutkimuksilla saatiin paljon uutta tietoa

Kukonharjun kanavan arkeologiset tutkimukset antoivat runsaasti uutta tietoa alueen rakennuksista ja esineellisestä kulttuurista. On kuitenkin muistettava, että kyseessä on vain pieni otos suuresta kokonaisuudesta. Kaivauspaikkojen valinta kohdistui rakennuksiin, joista oli odotettavissa runsaasti esinelöytöjä. Kaivausten aikana havaittiin, että osasta taloista tuli paljon löytöjä ja osasta ei juuri mitään. Puutteena voidaan pitää esimerkiksi sitä, ettei sotilaiden kasarmeja tutkittu.

Viitteet

- ¹ Kiventakaa, Kukonharjua tai Hauklapin kylää ei mainita 1560-luvun verokirjoissa. (Suomen asutus 1560-luvulla, kyläluettelot. Helsingin yliopiston historian laitoksen julkaisuja N:o 4. Helsinki 1973.) Hauklapista, Kukonharjusta tai Kiventasta ei ole myöskään 1640-luvun maakirjakarttaa. (<http://www.virtuaaliyliopisto.fi/maakirjakartat/>)
- ² Walberg, Joh: 1779.
- ³ KA/MMH.

Lähteet

Kansallisarkisto

Maanmittaushallituksen kartat

Wahlberg, Joh. 1779. Charte Beskrifning öfver Kukånharja och Kiventaka hemmans Ågor Belägne i Hauklappi By och Ruokolax Sökn Jäskis samt Kymmenegårds Province till Skattlägning afmätt år 1779 af Joh: Walberg.

Geographisk charta öfver Ruokolax sökn belägne i Jäskis härad och Kymmene gårds province författad år 1781. MH 166/2D 1/2 38 M 4/päällä.

Käyttökartat (Pitäjänskartat Ida 11b/56 M 27/4)

4121 03 Kukonharju, v.1944/1945

Pitäjänskartat

Puumala 4121 03, v. 1848.

Ruokolahti 4121 03, v. 1852.

Museovirasto/rakennushistorian osaston arkisto

Kartat ja piirrokset

VIK = Venäläisen Insinöörikomennuskunnan piirustukset ja kartat: VIK II, Iisalmi-Viipuri + mallipiirroksia. Lappeenranta III, Lappeenrannan lähistöllä olevien linnoituspaikkojen, kanavien ym. paikkojen karttoja ja piirustuksia. 88–104.

Matkakertomus

Kauppi, Ulla-Riitta 1989: Kertomus matkasta Käyhkään, Kukonharjun ja Telataipaleen Venäjän Saimaan laivaston kanaville sekä niihin liittyneiden kasarmialueiden jäännöksille Savossa 7.-8.9.1989.

Tutkimusraportit

Hering, Frank 2003. Vanhojen kanavaympäristöjen kasviston inventointi Kaakkois-Suomessa. Helsingin yliopisto, aikuiskoulutuskeskus, Kotkan yksikkö. Museoviraston tilaama kasvillisuusselvitys.

Suhonen, V.-P 2004. Suvorovin kanavien arkeologinen inventointi vuonna 2004.

Suhonen, V.-P. 2005. Puumalan Kukonharjun kanavan arkeologinen kaivaus ja täydennyskartoitus vuonna 2005.

Suhonen, V.-P. 2006. Yleisökaivaus Ruokolahdella Kukonharjun kanavalla vuonna 2006.

Suhonen, V.-P. 2007. Yleisökaivaus Ruokolahdella Kukonharjun kanavalla vuonna 2007.

Sanomalehdet

Leskinen, Ilpo 2003. Vanha venäläinen vesitie saa suomalaisen korjauksen. Etelä-Saimaa 23.3.2003.

Kirjallisuus

Historiallisen ajan puolustusvarustuksia Etelä-Savossa. Mikkelin läänin liitto 11/1993.

Myllykylä, Turkka 1991. Suomen kanavien historia. Keuruu.

Pietaria puolustamassa, Venäläiset kanavointi ja linnoitustyöt Saimaalla. Varkauden Taipaleen kanavamuseon näyttelyteksti.

Pirinen, Kauko 1982. Savon historia II:1. rajamaakunta asutusliikkeen aikakautena 1534–1617. Pieksämäki.

Reinhold, Kain 1983. Die Münzen den Zaren Alexander I 1801–1825. Hagen.

Spiridonova, Ljudmila Ivanovna 1999. Venäjän Saimaan laivasto ja sen toiminta 1780–1810. Kauskilasta kuntaliitokseen. Historiaa ja tarinoita. Etelä-Karjalan museon julkaisusarja nro 21. Lappeenranta.

Stuckenberg, J. Ch. 1841. Beschreibung aller im Russische Reiche gegrabenen oder projectirten Schiff- und Flossbaren Canale, in Historisch-Statistichen-Technischer Beziehung nach den vollständigsten und zuverlässigsten quellen verfasst und von der Kaiserlichen St. Petersburgischen Academie eines Demidowschen Preises gewürdigt mit einer Carte von J. Ch. Stuckenberg. St. Petersburg.

Suomen asutus 1560-luvulla, kyläluettelot. Helsingin yliopiston historian laitoksen julkaisuja N:o 4. Helsinki 1973.



MATKAILU



Saimaan laivaston vanavedessä -hankkeessa tuotettiin historiaa elävöittäviä matkailutuotekonsepteja.

Suvorovin kanavat historiamatkailukohteina

Suvorovin kanavien ja Suvorovin historiaan liittyvien linnojen matkailullinen tuotteistaminen on osa kohteiden kokonaisvaltaista suunnittelua. Joensuun yliopiston hallinnoiman Saimaan laivaston vanavedessä -hankkeen (2005–2007) lähtökohtana oli tuottaa matkailullista sisältöä ja suunnitella tuotteistamisen käytänteitä restauroituihin kanaviin ja Suvoroviin liittyvien linnojen ja muiden kohteiden avulla. Tuotekonseptien ja elävöittämisprosessien kehittämistä edistettiin verkostomaisen tuotteistamisen kautta.

Yhteistyöverkostoja luotiin niin Lappeenrannan linnoituksen ja Olavinlinnan kuin niitä yhdistävien Suvorovin kanavien ympärille tavoitteena toteuttaa uudenlaisia historiaa elävöittäviä matkailutuotekonsepteja. Tuotek-

hitysprosessit toteutettiin vuorovaikutteisten työryhmitapaamisten kautta. Työskentelyyn osallistui matkailuyrittäjiä, puvustuksen ja rekvisiitan suunnittelijoita, tuotteiden draamakokonaisuuksien käsikirjoittajia ja matkailuasiantuntijoita.

Tuloksena syntyi risteily- ja teemaopastustuotteita. Risteilytuotteista Suvorovin kanavien teemaa hyödyntää Puumalasta Kukonharjun kanavalle suuntautuva näytelmällinen risteily. Kukonharjun kanavalle suunniteltiin teemaopastus, joka elävöittää Suvorovin ajan varuskunnan elämää kanavan rakennustyömaalla. Muut suunnitellut Suvorovin historiaa elävöittävät risteily- ja opastustuotteet hyödyntävät Lappeenrannan ja Kärnäkosken linnoituksia sekä Olavinlinnaa.

Historiaan perustuva matkailu ja elävöittäminen

Historiallisiin kohteisiin perustuva matkailu on maailmanlaajuisesti katsottuna yksi tyypillisin matkailun osa-alue. WTO:n (World Tourism Organization) arvioiden mukaan jopa 40 prosentissa kaikista tehdyistä matkoista tärkeimpänä motivaatiotekijänä on mahdollisuus vierailta historiallisissa kohteissa.⁴ Kirjallisuudessa historiaan perustuvaa matkailua on määritelty monelta kantilta. Historiaan perustuvan matkailun voidaan katsoa olevan menneisyyden ominaispiirteiden hyödyntämistä nykypäivän toiminnassa.⁵ Tähän voi kuulua menneisyyden arvoja, jotka voidaan kokea paikallisten perinteiden, historiallisten tapahtumien, rakennusten, taiteen tai esimerkiksi luonnon erityispiirteiden kautta.⁶ Kohteen ominaisuuksien lisäksi matkailijan omat mielikuvat ja motivaatiotekijät määrittelevät lopullisen matkailijalle jäävän kokemuksen luonteen.⁷ Matkailijan näkökulmasta matkailua voidaan pääpiirteissään pitää historiaan perustuvana, jos hänen matkalle lähtemisensä ja kohdevalintansa perusteena on pyrkimys kohteelle ominaisten menneisyyteen pohjautuvien arvojen kokemiseen.⁸ Suomenkielisenä ilmaisuna historiallisten kohteiden hyödyntämisestä matkailun resurssina käytetään tässä artikkelissa käsitettä menneisyyden tuotteistaminen.⁹

Oikeanlaisella viestinnällä voidaan parantaa matkailijan mahdollisuuksia kokea kohteen erityislaatuisuus. Viestinnällä rakennetaan yhteys kohteen ja matkailijan mielikuvien välille.¹⁰ Kohteen erityispiirteistä ja merkityksistä kertovasta opastusvies-

tinnästä käytettävä englanninkielinen termi *interpretation*¹¹ on vakiintumassa suomalaisessa kirjallisuudessa (historian) elävöittämiseksi¹². Tyypillisin opastusviestinnän väline Suvorovin kanavien kaltaisessa kohteessa on esimerkiksi opastaulu tai nykyaikaiseen teknologiaan perustuva opastusjärjestelmä, joka kertoo kävijälle paikan historiallisesta merkityksestä esimerkiksi matkapuhelimen välityksellä.

Elävöittämisprosessi voi tapahtua tarinankerronnan tai näytelmän kautta, jolloin draaman keinoin lavastetaan menneisyyden tapahtumia vierailijoiden koettaviksi ja uudelleen elettaviksi. Oikeisiin historiallisiin faktoihin perustuva tarinankerronta muodostaa kohteessa kävijälle ärsykeitä, jotka voivat tuottaa henkilölle syvemmän merkityksen kohteesta ja ehkäpä hän kiinnostuu kohteeseen liittyvästä historiasta ja teemasta enemmän, kuin jos hänen kontaktinsa kohteeseen jäisi passiivisen katselun asteelle.

Viimeaikaisessa keskustelussa onkin nostettu esiin historia- matkailun kehittäminen edelleen kohti matkailijoiden aktiivista osallistumista perinteisen sightseeing-ajattelun sijaan. Tämä tarkoittaa myös historia-kohteiden kokonaisvaltaista suunnittelua niin, että kohteen suojelliset, matkailulliset ja yritystoiminnalliset näkökulmat pyritään yhdistämään yhteisten tavoitteiden ja tuotteistamisen alle.¹³



Työskentelyyn osallistui matkailuyrittäjiä, puvustuksen ja rekvisiitan suunnittelijoita, tuotteiden draamakokonaisuuksien käsikirjoittajia ja matkailuasiantuntijoita.

Suvorovin kanavat ja Saimaan järvimatkailu

Suvorovin kanavat ovat kaakkois- ja itäsuomalaisen vesistömatkailun kannalta merkittävä kokonaisuus. Ne muodostavat vaihtoehdoisen vesireitin eteläiseltä Saimaalta Savonlinnaan. Samalla ne jatkavat historiaan perustuvan matkailun kohdeverkostoa, joka luontevasti yhdistää Lappeenrannan linnoituksen ja Olavinlinnan.

Saimaan järvialue on ainutlaatuinen sisävesistö, jota on toistaiseksi hyödynnetty matkailussa hyvin vähän. Järvi on matkailullinen resurssi kolmesta näkökulmasta: fyysisen, toiminnallisen ja symbolisen elementin kautta. Fyysisenä elementtinä järviympäristö muodostaa lähinnä maisemallisen kulissin, joka toimii matkailutoiminnan näyttämönä, tarjoamatta välttämättä sen enempää. Toiminnallisena elementtinä se tarjoaa mahdollisuuden kokea järviympäristön ainutlaatuisuus erilaisten aktiviteettien kautta. Symbolinen ulottuvuus pureutuu ”pintaa syvemmälle” ja hyödyntää tärkeitä järviympäristön aineettomia arvoja, kuten kulttuurin ja luonnon historiaa, paikallisia tarinoita ja perinnettä.

Valitettavan usein nykypäivän matkailutuotteet hyödyntävät vain järven fyysistä elementtiä. Ihannetilanteessa tuotekonsepti rakentuu tasapuolisesti mainittujen kolmen ulottuvuuden varaan. Kenraali Suvorovin historian viitekehys tuo järvimatkailuun mielenkiintoisen mahdollisuuden. Sen kautta Saimaata voidaan hyödyntää kokonaisvaltaisesti. Järven symbolisen elementin hyödyntäminen matkailussa edellyttää oikeanlaisia elävöittämisen käytänteitä.

muodostelmiin. Toisaalta pääelementteinä voivat toimia vaikka erilaiset yksittäiset esineet, museoiden kokoelmat tai näyttelyt.

Tärkeän näkökulman menneisyyden tuotteistamiseen tuovat aineettomat resurssit, kuten paikallisuus, perinteet, tarinat ja arvot.¹ Kenraali Suvorovin ja hänen perintönsä tuotteistamiseen sopivat kaikki edellä mainitut. Kanavat ja linnoitukset toimivat hänen historiansa kiinteinä monumentteina ja hänen elämäntyönsä konkreettisimpina ilmentyminä. Suvorov-museon kokoelma Pietarissa muodostaa liikuteltavan kokonaisuuden. Kenraaliin, häneen liittyviin henkilöihin ja kohteisiin liittyvät tarinat, myytit ja legendat muodostavat aineettoman ulottuvuuden, joka on elävöittämisen kannalta tärkeää. Menneisyyteen perustuva matkailutuote lepää hyvin pitkälle historiaa valottavien tarinoiden varassa. Ne muodostavat kohteelle sen syvemmän merkityksen ja pohjan matkailuelämyksille.

Suvorovin kanavat menestyvänä historiamatkailukohteena

Suvorovin kanavien restauroinnin myötä Saimaan järvi-alueelle muodostui arvokas kohdeverkosto vetovoimaisen historiallisen teeman ympärille. Vetovoimaisuus ja kohteiden arvon säilyminen pitkälle tulevaisuuteen edellyttää kunnostuksen jälkeenkin matkailullisten rakenteiden jatkuvaa ylläpitoa. Ylläpidon rahoittaminen on historiallisissa matkailukohteissa haasteellista. Suvorovin kanavat eivät luonteeltaan sovellu malliin, jossa matkailijalta perittäisiin pääsymaksu. Sen sijaan erilaiset elävöitetty matkailutuotteet ja -paketit, jotka hyödyntävät kanavia ja niiden ympärille rakentuvaa historiateemaa voisivat oikein suunniteltuina toimia hyödyllisenä elementtinä myös kohteiden ylläpitoa ajatellen.

Viime aikoina historiallisten kohteiden hallinnoinnin osalta on hiljalleen päästy eroon niin sanotusta kuraat-

Menneisyyden tuotteistaminen

Nykymatkailija osaa vaatia tuotteelta hyvää palvelua ja monipuolista sisältöä. On perusteltua pohtia järvimatkailun sisältöjen merkitystä vaikkapa maisemaristeilytyyppisen matkailutuotteen näkökulmasta. Menneisyyden tuotteistamisessa tuotekonseptin ydin voi perustua konkreettisiin ja kiinteisiin kohteisiin, kuten rakennelmiin tai luonnon

torimaisesta lähestymistavasta², jolloin kohteita ylläpidetään ja kunnostetaan vain niiden suojelullisen arvon vuoksi. Kuitenkin näiden kohteiden matkailullinen arvo, joka ilmenee ihmisten kiinnostuksena vierailu kohteessa, useinkin perustelee kohteen säilyttämistä ja suojelua. Näin ollen kohteiden hallinnoijan ja mahdollisten yritystoimintaa kohteissa harjoittavien toimijoiden välille on pyrittävä löytämään toimiva yhteistyömalli molempien puolelisen hyödyn saavuttamiseksi ja niin suojelullisen kuin matkailullisen arvon säilyttämiseksi.

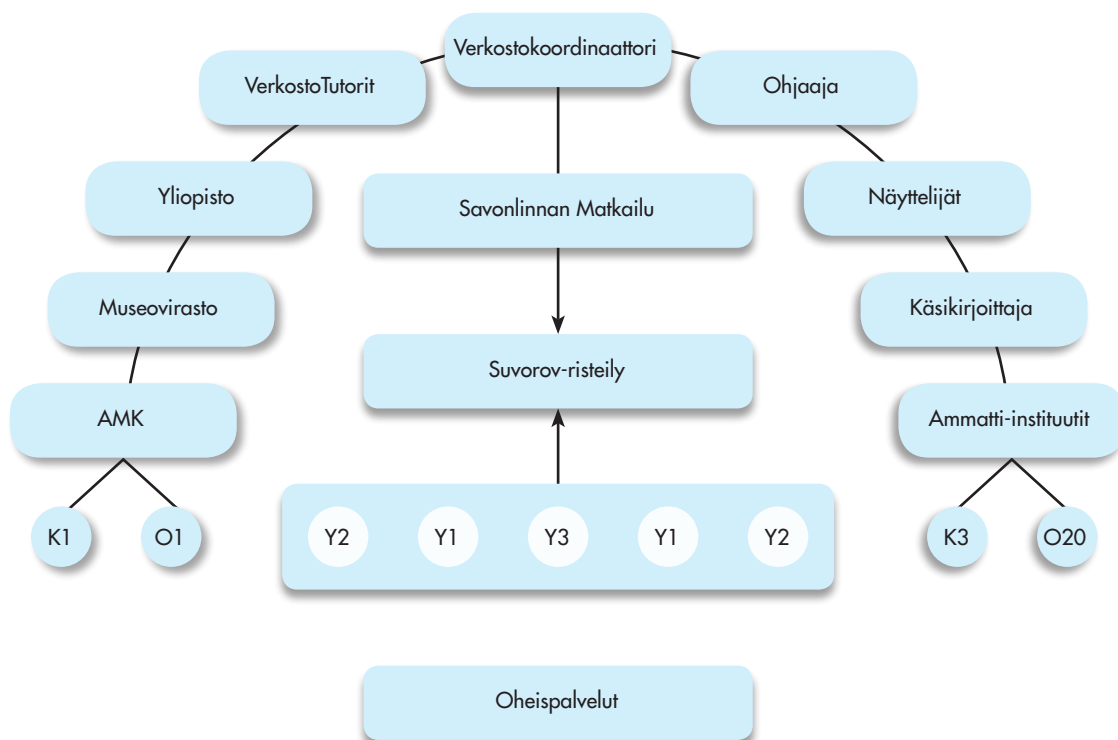
Oleellista menestyksekkään menneisyyttä tuotteistavan matkailutuotteen suunnittelussa on toimivan yhteistyöverkoston synnyttäminen. Historiaan perustuvat kohteet ja niissä toteutettavat matkailutuotteet rakentuvat tyypillisesti hyvin erilaisia taustoja omaavien tahojen ammattitaidon varaan. Garrod ja Fyall löysivät tutkimuksessaan viisi perustavaa tekijää, jotka luovat edellytykset menestykselle:

- (1) kävijäystävällinen ja edullinen
- (2) fyysisesti ja henkisesti esteetön
- (3) vastaa kävijän odotuksia, mutta huolehtii myös suojelullisesta arvosta
- (4) säilyttää menneisyyden arvot autenttisina ja koskemattomina
- (5) tarjoaa vastineen matkailijan rahoille

Kävijäystävällisyyttä ja esteettömyyttä voi parantaa suunnittelulla. Suvorovin kanavien restaurointi kohottaa kanavien matkailullista arvoa. Opastusviestintä voi lisätä kohteen asiakkaalle tuottamaa arvoa. Pelkkä kohde ei vielä riitä, vaan sen aineettomat arvot ja sisällöt on tuotava asiakkaalle ymmärrettävään ja kiinnostavaan muotoon. Opastusviestinnällä voidaan tuoda esiin kohteen suojelullista merkitystä ja korostaa oikeita toimintatapoja kohteen arvon säilyttämiseksi. Erilaiset elävöittämisen käytännöt, kuten esimerkiksi dramatisointi on keino tuottaa asiakkaalle lisäarvoa ja lisätä hänen viihtymistään kohteessa.³

Tuotteiden toteutus

Saimaan laivaston vanavedessä -hankkeessa suunniteltiin kaikkiaan kuusi historiaa elävöittävää tuotekonseptia: Savonlinnan, Lappeenrannan ja Puumalan näytelmälliset risteilyt sekä Olavinlinnan, Lappeenrannan linnoituksen ja Kukonharjun kanavan teemaopastukset. Tuotteiden suunnittelu ja toteutus vaatii laajan yhteistyöverkoston, johon kuuluu kulttuuritoimijoita, matkailuyrittäjiä, asiantuntijoita sekä opiskelijoita toteuttamaan puvustuksen ja rekvisiitan suunnittelun. Kaikkia tuotteita varten hankittiin käsikirjoitukset, ohjaus ja puvustukset hankkeen rahoittamana. Kuvio 1 esittelee Savonlinnan risteilytuotekehitysverkoston esimerkkinä yhteistyön laajuudesta.



Kuvio 1. Savonlinnan Suvorov-risteilyn suunnittelussa ja toteutuksessa mukana ollut verkosto. (Y = risteily-yrittäjä ja laivojen lukumäärä, O = oppilaitoksen mukana olleiden opiskelijoiden määrä, K = oppilaitoksen mukana olleiden opettajien määrä.



Näytelmällisiä risteilyjä toteutettiin Puumalassa, Lappeenrannassa ja Savonlinnassa.

Savonlinnan risteilytuotteen suunnittelu- ja toteutusverkosto koostui käsikirjoittajasta ja ohjaajasta, jotka rakensivat yhdessä näyttelijöiden kanssa näytelmällisen kokonaisuuden. Ammattikorkeakoulu ja ammatti-instituutti valmistivat opiskelijatoina näytelmän puvustuksen ja muun rekvisiitan. Yliopisto toimi verkoston koordinaattorina ja siirsi koordinoitavastuun hankkeen päätyttyä näyttelijäryhmälle, joka on vastuussa tuotteen toteutukseen

liittyvistä aikatauluista ja varaustilanteesta. Yliopisto niin ikään toteutti tuotekehitysprosessin edellyttämät työryhmäkoulutukset yritysverkostolle Verkostotutoreiden johdolla. Museovirasto on aineellisen ja aineettoman perinnön hallinnoijana oleellinen kumppani tämentyyppisessä tuotekehityksessä. Suvorov-risteily sekä siihen liittyvien oheispalvelujen, kuten majoitus-, kuljetus- ja ravintolapalvelujen myynti ja markkinointi järjestyy keskitetysti Savonlinnan Matkailun kautta.



Suvorov-risteily yhdistää matkailun eri sektoreita. Perinteisestä passiivisesta nähtävyyksien katselusta ollaan hiljalleen siirtymässä aktiivisempaan tapaan kokea kulttuurielämyksiä. Suvorovin kanaviin voidaan tutustua kajakista käsin, itse meloen. Tai kuten Saimaan laivaston vanavedessä -hankkeessakin jo kokeiltiin, sukeltaen pinnan alaiseen historiaan.

Olavinlinnan oppaat tekevät teemaopastuksia Olavinlinnassa. Kukonharjun kanavan opastuksen toteuttaa itsenäinen kulttuuripalveluyritys ja Lappeenrannan linnoituksen paikallinen harrastelijateatteriyhdistys. Sama yhdistys otti hankkeen kuluessa vastuun myös Lappeenrannan Suvorov-risteilystä. Savonlinnan ja Puumalan risteilystä vastasi yksityinen ohjelmistoryhmä kahden jäsenen voimin, jotka kuitenkin esittävät näytelmässä neljää eri roolia. Näyttelijät ovat myös käsikirjoittaneet ja ohjanneet esityksen.

Tuotekonsepteissa on siis ollut toteuttajina yksityinen yritys tai yhdistys. Yrityksen toteuttama matkailutuote asettuu kestävämmälle pohjalle tulevaisuutta ajatellen, sillä toteuttajilla on oma intressi tuotteen kehittämiseen ja ylläpitoon. Heille tuotteet tuovat myös suoran taloudellisen hyödyn, toisin kuin harrastepohjalta toimivien kohdalla. Olavinlinnan teemaopastuksia ei jatkettu hankkeen jälkeen, ja Lappeenrannan risteilytuote kuihtui teatteriryhmän sitoutumattomuuden vuoksi. Hankkeen jälkeen jäivät elämään Savonlinnan ja Puumalan risteilyt sekä Lappeenrannan linnoituksen ja Kukonharjun kanavan teemaopastukset.

Tärkeän näkökulman menneisyyden tuotteistamiseen tuovat paikallisuus, perinteet, tarinat ja arvot. Kenraali Suvorovin ja hänen perintönsä tuotteistamiseen sopivat nämä kaikki.

Kaakkois-Suomen Suvorov-teema kivijalkana toimivat linnoitukset ja restauroidut Suvorovin sotakanavat. Kanavien restauroinnin myötä Suvorovin historiaa hyödynnettiin Etelä-Karjalan museon Suvorov-näyttelyssä. Näyttely nosti Suvoroviin liittyvän historian yleisön tietoisuuteen. Suvorovin elämää elävöittävät teematuotteet syventävät Saimaan matkailullista hyödyntämistä tuomalla kohteisiin historian symbolisia merkityksiä. Samalla ne laajentavat

alueen matkailutuotevalikoimaa ja oikein markkinoituna ja organisoituna voivat toimia myös matalasesonkia piristävänä tekijänä.

Suvorovista luotiin uusi aihepiiri Kaakkois-Suomen historiamatkailuun. Tulevaisuudessa Suvorovin perintö voi nousta yhdeksi alueen historiamatkailun pääteemoista. Menestys kuitenkin vaatii kokonaisvaltaisen tuotekehityksen jatkumista ja toimijoiden yhteen hiileen puhaltamista.

Viitteet

- ¹ Timothy & Boyd 2003
- ² Garrod & Fyall 2000
- ³ McArthur & Hall 1996
- ⁴ Timothy and Boyd 2003
- ⁵ Ashworth 2003; Timothy & Boyd 2006
- ⁶ Drummond & Yeoman 2001; Garrod & Fyall 2000; Yale 1991
- ⁷ Poria ym. 2001
- ⁸ Garrod & Fyall 2001
- ⁹ esim. Raivo 2007
- ¹⁰ Moscardo 1996
- ¹¹ esim. Beck & Cable 2002; Tilden 1977
- ¹² esim. Raivo 2003
- ¹³ Timothy & Boyd 2006

Kirjallisuus

- Ashworth, G. 2003. Heritage, Identity and Places: For Tourists and Host Communities. In *Tourism in Destination Communities*, edited by S. Singh, D. Timothy and R. Dowling. Wallingford: CABI.
- Beck, Larry & Ted Cable 2002. *Interpretation for the 21st Century. Fifteen Guiding Principles for Interpreting Nature and Culture*. Champaign: Sagamore Publishing.
- Garrod, B. & A. Fyall 2000. Managing Heritage Tourism. *Annals of Tourism Research*, Vol 27, No. 3, 682-702.

- Garrod, B. & A. Fyall 2001. Heritage Tourism: A Question of Definition. *Annals of Tourism Research*, Vol. 28, No 4, pp. 1049-1052.
- Drummond, S. & I. Yeoman 2001. *Quality Issues in Heritage Visitor Attractions*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Moscardo, G. 1996. Mindful Visitors. *Heritage and Tourism. Annals of Tourism Research*, Vol. 23, No. 2, pp. 376-397.
- McArthur, S. & C. M. Hall 1996. *Interpretation. Principles and Practice*. Teoksessa Hall, C. M. & S. McArthur. *Heritage Management in Australia and New Zealand*. Oxford: University Press.
- Poria, Y., Butler, R. & D. Airey 2001. Clarifying Heritage Tourism. *Annals of Tourism Research*, Vol. 28, No. 4, pp 1047-1049.
- Raivo, P. 2003. Menneisyys ja perinne kulttuurimatkailun resursseina. Teoksessa Raivo, P., Pyörnilä, P. & E. Sepponen. *Kuusamon kulttuurimatkailu. Naturpolis Kuusamon koulutus- ja kehittämispalvelut - Tutkimuksia 1/2003*.
- Raivo, P. 2007. Muisti ja perinne kulttuurimatkailun resurssina. Teoksessa Knuutila, S. ja U. Piela (toim.) *Menneisyys on toista maata. Kalevalaseuran vuosikirja 86*. Gummerus, Jyväskylä.
- Tilden, F. 1977. *Interpreting Our Heritage*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press.
- Timothy, D. and S. Boyd 2003. *Heritage Tourism*. Hong Kong: Pearson Education.
- Timothy, D. and S. Boyd 2006. Heritage Tourism in the 21st Century: Valued Traditions and New Perspectives. *Journal of Heritage Tourism* Vol. 1, No. 1, pp 1-16.

KUVALÄHTEET

Etukansi Tuula Hakala 2004, Museovirasto (MV)

Takakansi Päivi Eronen 2009, MV

s.4 MV, 2004

Johdanto

s.6 Ritva Veijola-Reipas 2012, Museovirasto (MV)

s.7 Tuula Hakala 2005, MV

s.8-9 Marja-Leena Ikkala 2006, MV

Restaurointihanka

s.10 Saimaan kartta 1790-luvulla, Rossiskij Gosudarstvennyi Voenno-Istoritseskij Arhiv, Moskva; Venäjän Valtiollinen sotahistorian arkisto, Moskova. (RGVIA)

s.12 Tuula Hakala 2008, MV

Lentokuva Vallas Oy 2003

s.13 Kukonharjun kanava 1790-luvun lopulla, Rossiskij Gosudarstvennyi Arhiv Voennomorskogo Flota, St Petersburg ; Venäjän valtiollinen merisotalaivaston arkisto, Pietari. (RGAVMF)

Kutveleen kanava, Lappeenranta VIK 96, Kansallisarkisto (KA)

s.14 Soile Tirilä 2003, MV

s.15 Käyhkään kanava, RGAVMF

Telataipaleen kanava, Lappeenranta VIK 93, KA

s.16 Tuula Hakala 2004 , MV

Oliver Walter 2005

s.16-17 Tuula Hakala 2008, MV

s.17 Wesa Perttola 2006 , MV

s.18 Tuula Hakala, MV

s.19 Tuula Hakala 2005, MV

Tuula Hakala 2007, MV

s.20 Tuula Hakala 2008, MV

s.21 Tuula Hakala 2007, MV

s.22 Soile Tirilä 2010, KM 2005070:71, MV

Pertti Malm, Pekka Sihvonen 2003, MV

Soile Tirilä 2003, MV

s.23 2007, MV

s.24 Päivi Eronen 2009, MV

s.25 Soile Tirilä 2010, MV

Historiaa

s.26 Venäjälle 1700- luvun lopulla kuuluneen Viipurin kuvernementin eli Vanhan Suomen yleiskartta vuodelta 1797. Yksityiskohta. KA

s.28 Kukonharjun kanava, Lappeenranta VIK 104, KA

s.29 MV/ kuva-arkisto

s.31 MV/ kuva-arkisto

Tutkimuksia

s.34 Koeojaa kaivetaan Kukonharjulla. V.-P. Suhonen 2007, MV

s.35 Telataipaleen kanava, Lappeenranta VIK 92, KA

s.36 Ulrika Rosendahl 2006, MV

Wesa Perttola 2007, MV

Wesa Perttola 2006, MV

s.37 Wesa Perttola 2006, MV

Wesa Perttola 2006, MV

Wesa Perttola 2006, MV

s.38 Wesa Perttola 2006, MV

Ulrika Rosendahl 2006, MV

Ulrika Rosendahl 2006, MV

s.39 Telataipaleen kanava, yksityiskohta, Lappeenranta VIK 93, KA ; mittausdata Pertti Malm, Pekka Sihvonen 2003, MV ; puhtaaksi piirtänyt Wesa Perttola 2007, MV

s.42 V.-P Suhonen 2005-2007, MV

Ulrika Köngäs 2007, MV

s.43 V.-P. Suhonen 2005, MV

Ulrika Köngäs 2007, MV

s.45 V._P. Suhonen 2007, MV

Matkailu

s.46-50 Matkailualan opetus- ja tutkimuslaitos, Joensuun Yliopisto

