

ETELÄ-KARJALAN SEUTUKAAVALIITTO
KULTTUURIHISTORIALLINEN ALUEINVENTOINTI

MUSEOVIRASTO
RAKENNUSHISTORIAN
OSASTON ARKISTO

MUSEOVIRASTO, RAKENNUSHISTORIAN OSASTO

Etelä-Karjalan seutukaavaliiton alue rajoittuu idässä valtakunnan rajaan, pohjoisessa Mikkelin ja Pohjois-Karjalan lääneihin sekä länsi-etelä-suunnalla Kymenlaaksoon.

Maantieteellisinä jakajina toimivat Salpausselät, jotka mahtavina kaarina erottavat järvirikkaan sisämaan etelärannikon ta-sangoista. Harjumuodostelmien välinen alue on lukuisien järvien pirstoma, mikä antaa etelä-karjalaiselle maisemalle sen tyypil-lisen muodon vesistöihin liittyvine pienine yksittäisine vilje-lysvyöhykkeineen.

Etelä-Karjalan kulttuurihistorian ominaisleiman on synnyttänyt sen asema rajamaakuntana kahden voimakkaan valtakunnan välissä. Pähikänsaaren rauhanteossa v. 1323 jaettiin Karjala niin, että läntiset kihlakunnat tulivat Ruotsin yhteyteen. Rajakahakoita sai tämä Ruotsin puoleinen vielä harvaan asuttu Karjala kokea koko 1400-luvun ajan. Stolbovan rauhassa vuonna 1617 liitettiin koko Karjala useiden tätä edeltäneiden rajakäyntien jälkeen taas Ruotsiin, mikä ulkonaisesti paransi Etelä-Karjalan tilaa, kun se ei enää ollut vihollisen ensimmäisen hyökkäyksen kohteena.

Isoviha sensijaan aiheutti maakunnalle suuria aineellisia mene-tyksiä sotajoukkojen hävittäessä maakuntaa. Uudenkaupungin rau-hassa vuonna 1721 Ruotsi joutui uudelleen luovuttamaan Venäjäl-le Etelä-Karjalan itäpuoleisen osan. Turun rauhassa vuonna 1743 Ruotsi sitä vastoin menetti koko läntisen ja luoteisen osan van-hasta Viipurin läänistä siinä olevine Haminan, Lappeenrannan ja Savonlinnan kaupunkeineen. Suomen sodan 1808-09 seurauksena Vanha Suomi liitettiin taas Venäjän valloittamaan muuhun Suomeen.

Rajamaakunnan erityispiirteitä ovat omiaan korostamaan lukuisat linnoitukset. Ruotsin vallan aikana aloitettiin linnoittaa Lap-

peenrantaa, pääasiallisesti 1720-luvulla. Alueen vaihdettua hallitsijaa jatkoivat venäläiset upseerit varustustöitä Lappeenrannassa sekä vahvistivat uuden länsirajan linnakkeita. Vuonna 1791 ryhdyttiin toteuttamaan Katariina II:n käskystä uutta puolustussuunnitelmaa Vanhan Suomen osalta. Tähän linnoitusketjuun kuuluvat Etelä-Karjalan alueella Savitsaipaleen Kärnäkoski, ja Järvi Taipale sekä Luumäen Taavetin linnoitus. Suomen sota keskeytti linnoitustyöt vähitellen kokonaan. Kiinteitä puolustusjärjestelmiä on seuraavan kerran jouduttu rakentamaan maailmansotien aiheuttaman puolustusvaiheen aikana.

Maakunnan jakautuminen kahteen valtioon on aiheuttanut myös jakautumisen kahteen kirkkokuntaan. Karjala on perinnäisesti kuulunut ortodoksisen kirkon piiriin. 1600-luvun levottomien vuosien aikana kreikanuskoista väestöä muutti kauemmas Venäjälle ja tilalle tuli Suomesta päin luterilaisia, joita varten perustettiin uusia seurakuntia. Tästä huolimatta Etelä-Karjalan koillisosissa on jatkuvasti toiminut omia ortodoksisia seura- ja kappelikuntia, joiden muistoina on vain sässynän paikkoja ja kalmistoja.

Läntinen osa Etelä-Karjalaa on Ruotsille kuuluneena ollut luterilaista. Vanhimmat säilyneet luterilaiset kirkkorakennukset edustavat 1700-luvun ristikirkoarkkitehtuuria, minkä syntyyyn katsotaan vaikuttaneen Jean de la Valléen suunnitteleman Tukholman Katariinan kirkon. Itä-Suomessa ristikirko kehittyi 1700-luvulla omaleimaiseksi paikallisten kirvesmiesrakennusmestarien ansiosta.

Parhaita esimerkkejä ajan kirkonrakennustaiteesta ovat Lemminkäinen v. 1786 ja Lappeen v. 1794 valmistuneet kirkot, joiden mestarina on toiminut Juhana Salonen.

k 1800-luvun intendentin konttorissa suunnitellut empirehenkiset kirkot noudattelevat vielä ristikirkon periaatetta, vaikka detaljeissa pyrittiinkin uuteen muotokieleeseen.

Kertaustyyplejä edustavia kirkkoja suunniteltiin pitkälle 1900-luvulle saakka (Simpele, Saari). Modernin kirkkoarkkitehtuurin merkittävimpiin muistomerkkeihin maassamme on luettava Alvar Allen suunnittelema Vuoksenniskan Kolmen Ristin kirkko Imatralla.

Teollisuuden muistomerkeillä on oma arvonsa maakunnan kulttuurihistoriassa. 1700-luvulla alkanut puutavaraliike sai varsinaisesti teolliset muotonsa vasta 1800-luvun loppupuolella Saimaan kanavan valmistuttua ja höyryvoiman tultua käyttöön. Tällöin saivat Saimaan itärannat ja Ylä-Vuoksen alue lukuisia puunjalostustoimintaan liittyviä tuotantolaitoksia. Niiden myötä syntyi seuduille uusia asutustaajamia, jotka ovat olleet alkuna nykyisten suurten keskusten syntyyn.

Kulttuurihistoriallisten muistomerkkien inventoinnissa on pyritty saamaan mukaan valmistuneeseen suojeluluetteloon esimerkiksi kaikilta seudun historiaan liittyviltä erityisalueilta.

Suojeluluetteloon otetut kohteet on esitetty kunkin omalla kulttuurihistoriallista alueinventointia varten laaditulla kaavakkeella, jollainen on hyväksytty käyttöön museovirastossa uusien seutuinventointien tulosten julkaisemiseksi. Luetteloinnin perustana on käytetty perinteistä jaottelua rakennushistoriallisesti, historiallisesti tai ympäristön kannalta arvokkaisiin kohteisiin. Suojelukohteen määrittelyssä on luovuttu aikaisemmasta suojeluluetteloissa käytetystä arvoluokituksesta. Sen mukaan kohde arvioitiin kuuluvaksi joko ensimmäiseen, toiseen tai kolmanteen luokkaan, mikä käytännössä merkitsi myös kohteen säilyttämisvaatimuksen astetta. Uutta käsittelytapaa sovellettaessa luokitus on korvattu suojelusuosituksella, jollaisella kunkin kohteen säilyminen ja tuleva hoito on määriteltä. Suojelusuositus antaa lisäksi viitteen kyseisen kohteen kulttuurihistoriallisesta arvosta.

Voimakkaimmin kantaa ottava suojelusuositus on muinaismuistolakiin perustuva määräys sekä suositus, joka perustelee kohteen säilyttämistä nykyisellään. Lähinnä kohteen säilyttävään hoitoon viittaavat ennallistavia muutoksia suositteleva sekä kohteen tai alueen säilymisen kannalta tarpeellisia muutoksia salliva määräys.

Kaavakkeen loppuun on liitetty Euroopan neuvoston toimesta vuonna 1968 valmistunut Palman suositukseen perustuva typologinen luokitus (Protective Inventory of the European Cultural Heritage, I.E.C.H., based by Palma recommendation).

Kohteet on numeroitu peruskarttalehdittäin juoksevilla numerolla. Kohteiden merkitsemisessä kartalle ei ole käytetty suojelun eriasteisuutta ilmaisevia symboleja eikä myöskään suojelukohteen aluevarauksia ole määritelty kartalla.

Suojeluluettelo nyt esitetyssä muodossaan ei luonnollisesti ole lopullinen. Museovirastolle tulisi varata mahdollisuus luetteloa koskeviin lisäyksiin, tarkistuksiin tai poistoihin suunnittelu-tilanteen myöhemmässäkin vaiheessa.

SOTAMUISTOJA

Rajamerkit:

Ruotsi-Suomen ja Venäjän välillä käytyjen lukuisien sotien ja aseellisten selkkauksien aiheuttamat rajanmuutokset ovat koskettaneet alueellisesti aina Etelä-Karjalaa, varsinkin Parikkalan, Simpeleen ja Rautjärven nykyisiä pitäjiä. Ensimmäinen virallinen rajasopimus kahden valtion välillä tehtiin 1323 Pähkinäsaarella, jolloin rajalinja kulki Etelä-Karjalan kohdalla halki Rautjärven pitäjän merkkipaikkoinaan Purnu- ja Torsajärvet. Seuraava merkittävä rajanveto tapahtui 1595, kun Täyssinän rauhassa raja määriteltiin kulkeväksi Simpeleenjärven länsipuolelta koilliseen. Tästä rajasta on maastossa olemassa merkit Parikkalan Varpaisenmäellä, Simpeleen Haukkavuorella ja Rautjärven Torsavuorella. Isovihan jälkeinen Uudenkaupungin rauha ei suurestikaan muuttanut rajalinjaa, se kulki edelleen Etelä-Karjalan koillisosien halki Nuijamaan Marttilasta Rautjärven Laikonkankaan ja Simpeleen Haukkavuoren kautta Parikkalan Paljakanvuorelle. Pikkuviha, joka päättyi Turussa solmittuun rauhaan 1743, muutti Etelä-Karjalan oloja huomattavasti. Koko maakunta läntisintä kolkkaa lukuun ottamatta liitettiin Venäjään. Uusi raja vedettiin pitkin Kymijokea, mistä se kääntyi koilliseen Suomenniemen ja Savitaipaleen rajaa ja edelleen poikki Saimaan katkaisten näin myös tärkeät vesitiet. Turun rauhan rajalla Suomenniemen Kärpinrannassa on sijainnut tullihuone, jonka kautta Saimalla liikkuneitten on ollut kuljettava. Sama ranta on vielä 1920-luvulla toiminut vilkkaana laivarantana. Maakunnan sotahistoriaan kuuluvat lukuisat taistelupaikat, jotka tiedetään asiakirjojen perusteella, mutta joista ei ole säilynyt maanpäällisiä muistomerkkejä, paitsi mihin useissa tapauksissa liittyvät sotilashaudat. Tunnettuja isovihan aikaisia taistelukenttiä on esim. Parikkalan Joukionkylässä Soldatmäki, Melkonien taistelupaikka hautoineen, Kinnariniemen sotatanner sekä saman pitäjän Ryssäinraatonrinne.

Varsinaisia keskiaikaisia linnoituksia ei Etelä-Karjalassa ole ollut, sillä maakunta kuului Viipurin ja Olavinlinnan linnaläänien vaikutuspiiriin. Ensimmäisen kerran ryhdyttiin linnoitustöihin vasta 1720-luvulla, kun Viipurin ja Käkisalmen linnat

Uudenkaupungin rauhassa menetettiin Venäjälle. Ruotsalaisen suunnitelman mukaan alettiin linnoitustyöt Lappeenrannassa kaupungin niemellä, joka tuolloin erotettiin maavallilla mantereesta. Kaupungin jouduttua 1743 Venäjän puolelle jatkuivat linnoitustyöt vanhojen ruotsalaisten suunnitelmien mukaan tällä kertaa venäläisten toimesta. Valleja vahvistettiin niin, että vuosisadan loppuun mennessä mantereella oli kaksinkertaiset kaivannot ja kivivahvisteet. Linnoitusta ympäröi Saimaan puolella pienet bastionit.

Vuonna 1763 teki insinööri-kenraali Daniel de Bosquet tarkastusmatkan Suomeen. Matkan tuloksena syntyivät suunnitelmat Vanhan Suomen linnoitusketjun vahvistamiseksi. Kymmenen vuotta myöhemmin ryhdyttiin rakentamaan Luumäelle silloisten valtateitten risteykseen maalinnoitusta, jolle tuli nimeksi Davidovskaja krepost. Taavetin linnoitus sijoitettiin Salpausselän etelärinteelle sisälinnoituksen ollessa harjun laella. Kuusibastioninen ulompi pääväli ja tykistöpatterit ympäröivät linnaketta.

1770-luvulla rakennettiin Lappeenrannan linnakkeeseen osa yhä jäljellä olevista tiilirakennuksista. Samaan aikaan teki insinööri-kenraali Michail Mordvinov suunnitelman ortodoksista linnoituskirkkoa varten, josta sittemmin 1785 toteutettiin yksinkertaistettu vaihtoehto. Samalle vuosikymmenelle kuuluvat komendantin talo, vahtirakennukset, kasarmit sekä muut asiaan kuuluvat rakennukset.

1700-luvun loppu oli aktiivista aikaa linnoitustöitten suhteen. 1891 asetti Katariina II kenraali Aleksander Suvorovin Vanhan Suomen puolustusjärjestelyistä huolehtivan erikoiskomissionin johtoon. Suvorovin aikana varustettiin Lappeenrannan linnoitusta vahvistamalla mantereella vallitusjärjestelmää, sotaväelle rakennettiin suuret kiviset kasarmit sekä lisättiin linnakkeen puolustustehoa rakentamalla Nikolain vallit sekä sisään-tuloteitten turvakäi Pallon ja Kimpisen redutit. Vuonna 1788 perustettiin Lappeen Tysterniemeen venäläinen Saimaan laivasto, 1790-luvulle sattui myös Taavetin toinen linnoitusvaihe. Varustuksen sisäpuolelle rakennettiin lukuisia puurakennuksia: kasarmit, komendantin talo sekä ortodoksinen kirkko. Suomen jouduttua Venäjän yhteyteen linnoitus lakkautettiin ja v. 1828 kaikki sen rakennukset huutokaupattiin. Nykyisin on linnoituksesta

Keisarillisella asetuksella 1882 julistettiin Suomi 32 reservikompanjapiiriin. Etelä-Karjalan alueelle perustettiin kolme kompanjaa: Taavettiin (24.komp.), Lappeenrantaan (29.res.komp.), sekä Rautjärvelle (31. res.komp.). Yleisten rakennusten ylläpidossa valmistuivat 1882 kompanjoitten kasarmirakennusten piirustukset, joita toteutettiin kaikilla paikkakunnilla. Etelä-Karjalassa ovat Rautjärven kasarmit säilyneet ja ne ovat edelleenkin käytössä kunnantoimiston toimitiloina.

Suomen sota ja Suomen liittäminen kokonaisuudessaan Venäjään lopetti myös Vanha Suomen varustamisen. Ensimmäisen maailmansodan aikana suoritettiin koko maassa varustustöitä, mitä kiinteitä maalinnoituksia on lähes jokaisessa eteläkarjalaisessa pitäjässä (liite 1).

Toinen maailmansota toi taas rajamaakunnan puolustuksen ajankohtaiseksi. Puolustuslaitoksen laatima salpalinjasuunnitelma on synnyttänyt näkyviä muistomerkkejä seutukavaliiton kuntien alueelle.

KULKUOLOT

Maitse ja vesitse kulkeneilla reiteillä on ollut huomattava merkityksensä Etelä-Karjalan kulttuuri- ja asutushistorian kehityksessä. Vanhinta tiekantaa maakunnassa edustaa jo keskiajalla syntynyt ns. ylinen Viipurintie, joka kulki ulommaa Salpausselän harjannetta myöten Iitistä Lappeelle, mistä se yhtyi Mikkelistä Kuolimojärven pohjoispuolitse Suomenniemen ja Savitaipaleen kautta tulevaan Savon valtatiehen. Tästä tiet yhtyneinä jatkoivat Kauskialan kautta Viipuriin.

Ennen Uudenkaupungin rauhaa 1821 lisäsivät kulkumahdollisuuksia pohjoiseen suuntautuneet reitit: historiallinen paikallistie Lappeelta Siitolan ja Parikkalan kautta Savonlinnaan sekä uusi päätie, joka välitti liikennettä Viipurista Savonlinnaan ylittäen Vuoksen Siitolassa ja kääntyen Ruokolahdelta Puumalaan.

Tieverkostoon ovat aina liittyneet läheisesti eritasoiset majoituspalvelukset. Vanhimpina ja tärkeimpinä majataloina toimivat kihlakuntien nimismiestalot, joita jo 1500-luvulla oli Rasilassa, Taipalsaarella ja Lappeella. Nämä majapaikat olivat lähinnä kruununvirkamiesten yöpymispaikkoina. Muita kulkijoita palvelivat lisäksi seurakuntien pappilat sekä lukuisat pikku kapakat, joita oli perustettu kulkureittien varsille yksityisten toimesta. Vuoden 1649 yleinen kestikievariasetus määräsi perustettavaksi kestikievareita kaikkien yleisten teitten varsille. Tällöin syntyivät kievarit mm. Joutsenon kirkonmäelle, Kapakkamäelle, Ruokolahden Rasilaan, Hauklappiin ja Siitolaan, niin että Viipuri - Savonlinna välillä oli kaikkiaan viisi kievaria huolehtimassa matkustavaisten hyvinvoinnista ja kyydityksestä.

Myöhemmin oli lähes jokaisessa etelä-karjalaisessa pitäjässä vähintään kaksi kievaria, Parikkalassa jopa kuusi majapaikkaa. Säilyneitä kievarirakennuksia on Taipalsaaren kirkonkylässä oleva Ryytynmajatalo sekä Rautjärven Niskapietilän kylässä Savonlinna - Viipurin tien varrella sijaitseva Jäppisen majatalo, jotka ovat majoittaneet kulkijoita vielä tällä vuosisadalla aina 1920-luvulla tapahtuneeseen kestikievarilaitoksen lakkauttamiseen saakka.

Vanhoja kivisiltoja ei seutukaavaliiton alueella ole tiettävästi säilynyt muita kuin Partakosken ja Kärnäkosken holvatut maantiesillat, vaikka lähes joka pitäjässä vielä 1900-luvun alussa mainitaan olleen kivisiltoja, jotka nyttemmin on korvattu uusilla materiaaleilla kestävämpään lisääntyneeseen kulutukseen. Siltojen paikat, samoin kuin teitten suunnat ovat sen sijaan pysyneet suunnilleen ennallaan. Vuoksen virta vuolainen koskipaikkoinen on kautta aikojen muodostanut vaikean esteen maakunnan eteläisten ja pohjoisten osien väliselle liikenteelle. Virran yläjuoksulla joen saattoi ylittää vain Siitolassa Mansikka- ja Ritikkakosken välisessä suvannossa. Tästä tulikin varhain virallinen ylimenopaikka, joka ensimmäisen kerran mainitaan asiakirjoissa vuonna 1638. Lauttapaikka kestikievareineen ja lauttatupineen toimi aina vuoteen 1893 saakka, kun Imatran yli valmistui terässilta Imatrankoskelle suuntautuvaa yhä kasvavaa matkailijaliikennettä varten.

Ylävuoksen kasvava laajentunut puutavarateollisuus vaati niin ikään helpompia kuljetusmahdollisuuksia. Vuonna 1924 rakennettiin Oy Tornator Ab:n toimesta riippusilta yli Tainionkosken samana vuonna valmistuneen vesivoimalan länsipuolelle. Tämä sodassa myöhemmin tuhoutunut silta rakennettiin uudelleen vuonna 1944 palvelemaan myös rautateitse tapahtuvaa tavaraliikennettä.

Mansikkakoskeen, siitolaan vanhan lauttapaikan itäpuolelle saatiin rautatiehallituksen toimesta yhdistetty maantie- ja rautatiesilta vasta vuonna 1933.,

VESITIET

Etelä-Karjalan runsaat vesitiet ovat aina tarjonneet oivalliset kulkuyhteydet ja lyhentäneet välimatkoja maakunnan eri osien välillä. Keskiaikainen valtatie Viipurista kulki Lappeelta pohjoiseen Taipaleen ja Liisteensaaren kuninkaankartanoitten kautta lähinnä kokonaan vesistöjä myöten yli Saimaan Savonlinnaan. Vuonna 1743 ilmestyneessä Biurmanin matkaoppaassa mainitaan Saimaalla kulkevan kaksi yleisesti käytettyä vesitietä Lappeenrannan ja Savonlinnan välillä.

Ensimmäiset höyrylaivojen ilmestyminen Saimalle 1830-luvulla antoi aivan uuden ilmeen koko suurelle järväalueelle. Suuret matkustajahöyryt, ja pienemmät paikallislaitvat risteilivät Saimaalla välittäen päivittäistä liikennettä kaupungeista syrjäisimpiinkin asutuskeskuksiin.

Laivalaitureita syntyi lähes jokaiseen rannalla sijaitsevaan kylään, mistä oli tieyhteys sisämaahan päin. Näihin risteyspaikoihin muodostui joissakin tapauksissa myös kaupallista toimintaa, esim. Savitaipaleen Lavikanlahdesta kehittyi tavallista vilkkaampi pysähdyspaikka kauppapuoteineen.

Varsinaisen kauppapoliittisen merkityksensä Saimaan vesiliikenne sai vasta Saimaan kanavan valmistuttua vuonna 1856.

Ajatus Saimaan yhdistämisestä Suomenlahteen kaupallisista ja puolustuksellisista syistä heräsi jo 1500-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä, kun Viipurin ja Savonlinnan linnapäällikkö Erik Turenpoika Bielke halusi helpottaa liikennettä Viipurin ja itäsuomalaisen alueen välillä sekä samalla luoda suomen puolustukselle välttämättömän yhteyden Viipurin ja Olavinlinnan linnoitusten kesken. Hänen tarkoituksensa oli yhdistää Saimaa Juustilanjokeen, josta edelleen olisi tilaisuus päästä Suomenlahtelle. Lyhyeen rauenneen yrityksen jäljet katosivat Saimaan kanavan ensimmäisten töitten yhteydessä.

Sata vuotta myöhemmin ryhdyttiin taas kanavoimistoihin amiraali Pentti Severinpoika Juustenin toimesta. Kuningas Kaarle IX:n määräyksestä työt pantiin alulle vuonna 1607, mutta ne keskeytyivät Juustenin kuoltua kaksi vuotta myöhemmin. Tämän ns. Bon-tuksen kaivanto, josta on vielä selvästi havaittavat maanpäälliset merkit puolen kilometrin matkalla, lähti Laihian kylän ja Lauritsalan tilan rajalta kohti etelää ja siitä vähitellen lounaaseen.

1600- ja 1700-luvuilla kanava-ajatus herätettiin henkiin silloin tällöin, vaikkei varsinaisiin toimenpiteisiin saakka koskaan edistyttykään.

Turun rauhan raja vuodelta 1743 jakoi vesitiet niin, että liikenteellisesti välttämätön Puumalan salmi jäi Ruotsi-Suomelle, joten venäläisten kulkumahdollisuudet vesistön pohjoisosiin olivat estetyt. Tästä syystä piti katkaista ne sisemmän Salpausselän Saimaaseen pistävät harjanteet, jotka olivat vesillä liikkumisen tiellä matkustettaessa Puruvedeltä Lappeenrantaan. Näin syntyivät vuosina 1792-98 venäläisten insinöörien toimesta Kutveleen avokanava Taipalsaaren ja Ruokolahden rajalle sekä Käyhkän ja Kukontaipaleen kanavat Ruokolahdelle.

1780-90-luvuilla sahateollisuuden kasvaessa ruvettiin taas ajattelemaan kanavan tekoa Saimaasta Viipuriin. Tehtiin useita aloitteita, jotka kaikki kuitenkin raukesivat.

Eriytyisen tärkeäksi muodostui kanavakysymys, kun Vanha Suomi muun Suomen kanssa liitettiin yhdeksi taloudelliseksi alueeksi.

Vuonna 1826 alettiin kanavan rakentamista varten valtionapua Saimaan kanavalle ja vuonna 1835 tehtiin koskenperkausjohtokunnan toimesta suunnanselvitys sekä kustannusarvio. Vuonna 1844 päästiin aloittamaan työt Venäjän tie- ja vesikulkulaitoksen insinöörikunnan luutnantti Carl von Rosenkampffin johdolla. Kanava, joka oli varustettu hakatusta kivistä tehdyillä sulku-
laitteilla, valmistui Nuijamaalle asti vuoteen 1852 mennessä ja kokonaisuudessaan vuonna 1856. Lisääntynyt liikenne vaati laajennustöitä, joita suoritettiin vuosina 1895-96, 1897-1903 sekä 1926-39.

Liikennöiminen Saimaan kanavalla katkesi viime sodan aiheuttaman rajan muutoksen johdosta. Kolmantena kanavan historiassa on nykyisen Saimaan kanavan rakennusvaihe vuosina 1963-68. Uuden kanavan suunta noudattelee periaatteessa vanhan kanavan uomaa, vain muutamain paikoin ovat vanhat kiveykset jääneet muistoksi maan suurimmasta kanavoimishankkeesta.

Vanhin Etelä-Karjalan läpi kulkeva rautatie on Helsingistä Pietariin rakennettu vuonna 1871 valmistunut rata. Tällä rataosuudella Luumäen ja Pulsan asemat hyvin säilyneine rakennuskantoineen ja piha-alueineen ovat erityisen huomioon otettavia määriteltäessä kulttuurihistoriallisia suojelukohteita. Simola-Lappeenranta osuus valmistui vuonna 1885, ja seuraavana sai Imatra Viipurin suunnalta radan vuonna 1892. Tätä rataa jatkettiin kolme vuotta myöhemmin Vuoksenniskalle.

KIRKOISTA

Etelä-Karjalan vanhimmat kirkkorakennukset ovat peräisin 1700-luvulta. Kirkkoarkkitehtuuri 1700-luvulla pohjautuu Suomessa edellisen vuosisadan luomaan ristikirkkoon. Ristikirkko palautuu tyyllillisesti Italialais renessanssin keskeiskirkkoideaan, jonka välittäjänä maahamme on lähinnä ollut Tukholman Katariinan kirkko. 1656 aloitetun ja 1690-luvulla valmistuneen Katariinan kirkon uutuudet omaksuttiin meillä yksinkertaistetussa muodossa ja niitä puumateriaaliin sovellettaessa tuli mukaan vanhoillisia piirteitä. Normaalin suorakulmaisen ristikirkon

rinnalle ilmestyi 1700-luvun puolivälissä tyyppi, jossa ristisakarit kapenevat ulospäin. Tämänlainen ristikirkko muodostui erittäin tyypilliseksi Itä-Suomessa. Kapenevasakaraisen ratkaisun lähtökohtana voidaan pitää ns. valeperspektiiviä. Tällainen ratkaisu on ensimmäisen kerran esiintynyt Henri Schultzin suunnittelemassa Haminan Ulrika Eleonoran kirkossa (1730-31) sekä sen seuraajassa Elisabetin kirkossa. Nämä sittemmin palaneet kirkot johtivat edelleen monumentaalisen kaksoisristikirkon eli kahtamoisen kehitykseen Itä-Suomessa.

Vanhinta ristikirkkotyyppiä Etelä-Karjalassa edustaa Lemminkäinen kirkko. Sen suunnitteli ja rakensi 1786 Juhana Salonen savitaipaleelta. Kirkkorakennus on pohjaltaan ristinmuotoinen, jossa ristisakarit kapenevat ulospäin. Katto on jyrkästi nouseva, päistään aumattu. Katon harjaristin kohdalla kohoaa pieni lyhtylaitte ja sitä tukevat rakenteet. Kirkon taidokkaan sisustuksen on niin ikään tehnyt Juhana Salonen. Keskiaikaisena jäänteinä kirkossa esiintyvät tyypillisesti täysgoottilaiset apilanlehtiholvit, joiden yläpuolella kohoaa kaunisrakenteinen kattokupu.

Juhana Salosen toinen merkittävä kirkkorakennus on Lappeen kirkko Lappeenrannan kaupungissa. Salonen suunnitteli sen 1792, ja työ saatiin loppuun kaksi vuotta myöhemmin. Kirkko on kulmaulokkeilla varustettu ristikirkko, kaksoisristikirkko. Kulmaulokkeet ovat ristisakaroiden kanssa yhtä korkeat. Lisäksi jokaiseen sakaraan liittyy matalampi aumakattoinen eteishuone. Aumakaton keskustassa on loiva karniisimuotoinen kupoli, jonka huipulla on kahdeksankulmainen lanterniini. 1885 kirkkoa korjattiin (K.V. Backmansson), jolloin torni ja fasadien detaljit muutettiin alkuperäisasulle täysin vieraaseen muotoon. 1929 tämän maamme ainoan säilyneen kahtamoisen palautti Juhani Viiste alkuperäiseen asuunsa.

Ristikirkon vanavedessä koituttiin maahamme sille tyyllillisesti läheinen renessanssi tapuli. Itäsuomalainen tapuli oli kahdeksankulmainen ja kolmekerroksinen kaarevakattoisine lanterniini osineen. Itäsuomalaisen renessanssitapulin arkkitehtonisena esikuvana voidaan pitää Ruotsin suurvalta-ajan hautakappeli-arkkitehtuuria puumateriaaliin siirrettynä. Ruokolahden erittäin hyvin säilynyt tapuli on läheisesti sukulainen vanhimmalle itäsuomalaiselle renessanssitapulille, Vehkalahden tapulille, mikä

ajoituksensa perusteella hyvin sopii kahdeksankulmaisen tapulityypin lähtökohdaksi.

Säilyneitä renessanssitapuleita on Etelä-Karjalan alueella vielä Suomenniemellä, Savitaipaleella, Ruokolahdella, Parikkalassa sekä Taipalsaarela.

Itäsuomalaiseen kirkonrakentamiseen antoivat oman erityisleimansa itseoppineet rakennus- ja kirvesmiehet, joita jo aikanaan arvostettiin Pohjanmaan vastaavien rakentajamestareiden veroisiksi. Heistä Wiegilius ja Eskil Collenius ja Tuomas Suikkanen kuuluvat vanhempaan polveen, Juhana Salonen oli heitä nuorempi ja työskenteli lähinnä 1700-luvulta eteenpäni. 1800-luvun kirkonrakentajia olivat mm. Matti Salonen ja Taavetti Rahikainen Savitaipaleelta.

Wirgilius Colleniuksen tiedetään rakentaneen Uukuniemen nykyistä edellisen kirkon 1699-1700. Eskil Collenius puolestaan teki Taipalsaaren kirkon ja tapulin 1754 sekä Joutsenon kansalaisseurassa palaneen kirkon ja vieressä olevan tapulin 1777.

Tuomas Suikkasen käsialaa on Ruokolahden rakennustaiteellisesti merkittävä tapuli vuodelta 1752.

Lemin ja Lappeen kirkkojen lisäksi suunnitteli Juhana Salonen Tapulit Suomenniemelle (1777), Savitaipaleelle (1779) ja Luumäelle (1781), lisäksi hänen oletetaan olleen mukana Savitaipaleen ensimmäisten kirkkojen rakennustyössä.

Matti Salonen toimi pääasiallisesti Kannaksella, mutta rakensi tapuleita myös Etelä-Karjalaan (Rautjärvi, Lemi), sekä suunnitteli mm. Parikkalan kirkon ja tapulin, jotka kuitenkin toteutettiin intendentinkonttorin korjattujen piirustusten mukaan.

1800-luvun kirkkorakennuksia

Suomen intendentinkonttorin kontrolloidessa perustamisestaan 1810 lähtien yhä enemmän seurakuntien rakennustoimintaa tulivat uudet rakennustaiteelliset pyrkimykset voimakkaimmin esiin.

Intendentinkonttorin ensimmäinen johtaja italialaissyntyinen Ch. Bassi jatkoi kirkoissa ristinmuotoisen keskeiskirkon periaatetta vallitsevan uusklassismin hengessä.

Yksityiskohtaiseen työn johtamiseen ja valvontaan ei IK:lla kuitenkaan ollut mahdollisuuksia. Virallisten piirustusten valmistuttua seurakunta sai siirtää vastuun kirkonrakentajina tunnettujen kirvesmiesten mestareitten harteille. Näin jatkui yhä 1700-luvulle tyypillinen kansanrakentajaperinne.

Bassin seuraajana intendentinkonttorin johdossa toimi C.L.Engel, jota pidetään empiretyylin varsinaisena toteuttajana maassamme. Engelin aikana suunniteltiin intendentinkonttorissa puinen ristikirkkotyyppejä, jolle oli luonteenomaista ristikeskustan 8-kulmaiselta, voimakkaalta kaulaosalta kohoava mahtava keskikupoli lanteräinilaitteineen.

Empirekirkkoja edustavat Etelä-Karjalassa Luumäen kirkko, joka on rakennettu 1845 Engelin piirustusten mukaan, Taipalsaaren kirkko, jonka runko on 1700-luvun puolivälistä, mutta jonka nykyinen IK:n sille antama asu on peräisin 1840-luvulta sekä T.J. Tolpon 1853 empireasuun uusima Uukuniemen 1797 valmistunut keskeiskirkko.

Uusgottilainen länsitornillinen pitkäkirkko suippokaariaiheinen tuli luterilaiseen kirkkoarkkitehtuuriimme 1800-luvun puolivälissä. Intendentinkonttorin johtajaksi Saksasta tullut Ernst Lohrman toi mukanaan vaikutteita mannermaan uusgotiikasta, jonka kausi maassamme jatkui aina kuluvan vuosisadan alkuun asti.

Ensimmäisenä uusgottilaiset tyyppiirteet esiintyivät Lohrmanin 1854 suunnittelemassa Lappeen kellotapulissa sekä samana vuonna valmistuneessa Ruokolahden länsitornillisessa keskeiskirkossa, Rautjärven v. 1881 A.J. Jansonin piirustusten mukaan valmistunut ristikirkkotyyppejä suippoine länsitorneineen on tyyllillisesti erittäin läheinen Ruokolahden kirkolle.

Vuosisadan vaihteen molemmin puolin toimineen arkkitehti Jos. Stenbäckin kirkkotyöt Savitaipaleella (1922-24) sekä Joutsenos-
sa (1921) kuvastavat myöhäistä uusgotiikkaa, johon on jo sekoittunut vuosisadan alun kansallisia tyylikäsityksiä.

Uudenmaan arkkitehtuurin huomattavimpiin muistomerkkeihin voidaan lukea Alvar Aallon 1958-59 toteuttama Vuoksenniskan Kolmen Ristin kirkko Imatralla.

Ortodoksisella kirkkokunnalla on ollut kappeleita Etelä-Karjalassa aina 1400-luvulta lähtien, jolloin Kurkijoen seurakuntaan kuuluivat Parikkalan ja Uukuniemen kappelit. Vuonna 1571 mainitaan Joukion Jumalan synnyttäjän syntymän kappeli sekä lisäksi rukoushuoneet Uukuniemellä, Koitsanlahdessa, Tyrjässä ja Sammatlammella. Näihin kappeleihin liittyi aina hautausmaa. Kaikki nämä rukoushuoneet ovat hävinneet. Vanhaa ortodoksisista rukoushuoneperinnettä noudattaa Imatran 1956 arkkitehti Toivo Paatalan suunnittelema Tsasouna.

Ns. Vanhan Suomen kaupunkien vanhimmat ortodoksiset kirkon ovat olleet välittäjänasemassa Pietariin nähden, josta 1700-luvun lopulla oli lähtöisin länsimaissävvyinen tornillinen ortodoksinen kirkkotyyppi.

Lappeenrannan linnoitukseen rakennettiin kivistä 1785 nelikulmaisella länsitornilla varustettu, insinööri Maodvinivin suunnittelema kirkko, jonka ulkoasua on myöhemmin muutettu.

1900-luvun alussa alettiin venäläistä varuskuntaa varten rakentaa tiilestä bysanttilaistyylistä keskeiskirkkoa (Georg Koshkov). Työt keskeytyivät kuitenkin 1914, mutta 1919 valtioneuvoston lajoitettua kirkon Lappeenrannan kaupungille niitä jatkettiin. Kirkko muutettiin luterilaisten jumalaspalveluksen tarpeita vastaaviksi ja se valmistui nykyiseen asuunsa 1923-24 arkkitehti Ilmari Launiksen korjaussuunnitelmien mukaan.