

Kertomus matkasta Käyhkään, Kukonharjun ja Telataipaleen Venäjän Saimaan Laivaston kanaville sekä niihin liittyneiden kasarmialuiden jäännöksille Savossa 7-8-1989.

Matkalla olivat mukana:

Juhani von Grönhagen, amanuenssi, Etelä-Savon maakuntamuseo

Jani Hirvonen, valokuvaaja, Etelä-Savon maakuntamuseo

Veli-Pekka Hirvonen, Lappeenrannan sukeltajat (vene)
Ulla-Riitta Kauppi, tutkija, museovirasto

Matkan kohteena olivat Puumalan seudulle 1791-1792 kenraali Aleksandr Suvorovin johdolla rakennetut Käyhkään, Kukonharjun ja Telataipaleen kanavat. Niitä käytti Venäjän Saimaan laivasto liikkeudessaan Lappeenrannassa ja Savonlinnassa olevista linnoitetuista tukikohdista ja vartioidessaan Turun rauhassa 1743 vahvistettua Ruotsin vastaista rajaa, joka kulki Saimaalla.

Kanavaverkosto liittyi olennaisesti Suvorovin rakentamaan Kaakkois-Suomen linnoitusvyöhykkeeseen (Hamina, Lappeenranta, Kymnlinna, Ruotsinsalmi, Utti, Liikkala, Kärnäkoski, Järvitaipale, Savonlinna sekä myös lukuisat pienet linnakkeen Savossa ja Kymijoella ynnä Käkisalmi ja Viipuri), jonka tarkoituksena oli suojata Venäjän keisarikunnan pääkaupunkia Pietaria ruotsalaisten tekemiltä hyökkäyksiltä ja takaisinvaltausyrityksiltä.

Käyhkään kanava:

Käyhkään kanava sijaitsee Ruokolahden kunnan alueella. Kanava on noin 80 metriä pitkä, mutta siihen kuuluu sen lisäksi kumpaankin päähän luonnon muovaama, kanavamainen kapeikko, joten sulkuporttien päästä päähän mitattuna pituus on noin kolmesataa metriä.

Kanava on rakennettu luonnonkivistä, joka pääasiassa on kuin suurikokoista mukulakiveä, joukossa jonkin verran lohkottua kiviaineista. Pyöreiden kivien osuus on pääasiallinen, joten mitään selvää ladelmaa ei kiveyksestä muodostu. Kivet on sidottu hirsipaaluin ja vaaka-hirsin, joista osa on selvästi näkyvissä sellaisissa paikoissa, joissa kiveys on rikkoutunut.

Vaikka kanavan reunakivet ovatkin osittain irronneet, ne ovat kuitenkin näkyvissä vedenrajassa. Töyräälle on kasvanut tiheä koivikko, joka yhtäältä sitoo toisaalta irrottaa kiveystä.

Kanavan yli on jo Suvorovin aikaan rakennettu maantiesilta. Nykyinen, samalla paikalla oleva silta on melko uusi. Vaikka onkin ilmeistä, että myös mainittujen siltojen lisäksi samalla paikalla on eri aikakausina ollut maantiesilta, ovat kuitenkin ilmeisesti vanhimman sillan kivet näkyvissä vedenrajassa.

Maastossa tehtyjen alustavien tutkimusten perusteella löydettiin seuraavat, oheisessa kartassa mainitut rakennukset tai niiden jäännökset:

A kasarmin kivijalka, selvä ja melko hyväkuntoinen

B (muona?-) varasto, selvä kivistä, jota on kuitenkin vaikea hahmottaa kivijalaksi. Kiviä on mahdollisesti siirretty kasaan tai sitten kyseessä on kivirakenteinen ruokakellari, joka on romahtanut.

- C tullivartioasema, rakennus on edelleen pystyssä. Sen katolla olevan tuuliviirin mukaan se on rakennettu vuonna 1772. Nykyisessä asussaan rakennusta on ilmeisesti jatkettu poikkisuuntaan toisesta päästä. Siinä sijaitsee nykyisin erään teollisuuslaitoksen lomakeskus.
- D Kartan mukaan tulliaseman pihassa olisi päärakennukseen kuuluva talli ja vajarakennus. Ilmeisesti siitä ei kuitenkaan ole enää mitään jäljellä, koska se lienee jäänyt tullivartioaseman laajennuksen alle. Lisäksi mainittakoon, että luovuimme tältä osin lähemmästä maastotutkimuksesta entisen tulliaseman pihassa, koska edellämainitun teollisuuslaitoksen työntekijöitä oli lomakeskuksessa viettämässä erittäin tunnelmallista syysiltapäivää.
- E muonavarasto rannassa. Rakennuksen jäännökiä ei löytynyt, mutta siihen kuulunut lastauslaituri oli selvästi havaittavissa rannassa. On mahdollista, että muonavarastossa ei ole ollut kivijalkaa.
- F entinen, ränsistynyt vartiotupa, jonka kivijalka oli selvästi havaittamissa tien vieressä olevassa ryteikössä. Kivijalka ei liene täysin ehjä ja sen päälle on heitetty roskaa.
- a sauna, jota ei kuitenkaan löytynyt maastosta. Lienee todennäköistä, ettei siinä ole ollut kivijalkaa, joten ainoana jäännöksenä saunasta ovat rannassa olevat laiturikivet.

Lisäksi mainittakoon, että kanavan yli kulkeva maantie on täsmälleen samassa paikassa kuin se oli n. v. 1800 oheisen karttapiirustuksen mukaan.

Kukonharjun kanava :

Kukonharjun kanava on Venäjän Saimaan laivaston kanavista kaikkein pisin ja parhaiten säilynyt. Sen pituus on n 800 metriä. Kanava on rakennettu pyöreähköstä luonnonkivestä puupaaluin sidottuna. Suurin osa kivistä on edelleen paikoillaan tai ainakin pudonneena rantaveteen, jolloin puupaalut ovat paljastuneet ja kanavan rakenne voidaan selvästi havaita. Se täsmää oheisten piirustusten tiedon kanssa sekä kanavan reunamuurin että kauempana olevan tukimuurin osalta. Osa kanavaa on louhittua kalliota, jossa poranreiät ovat selvästi havaittavissa.

Koska sekä ^{tämä} kanava että sitä ympäröivä sotilasalue on erittäin laaja, maastotutkimukset suoritettiin kahden päivän aikana. Tuolloin todettiin maastossa löytyvän seuraavat, oheisessa piirustuksessa mainitut rakennukset:

Kanavan eteläpuolelle merkitystä rakennusryhmystä löydettiin useita kiviröykkiöitä, joiden tarkempi määrittely edellyttää mittauksia. On kuitenkin ilmeistä, että alueelta löytyivät:

A Rjažanin rykmenin kasarmi, ilmeisesti rakennettu jo ennen kanavan rakentamista Ruotsin vastaista rajaa vartioivan rykmentin käyttöön. Tiilinäyte täältä.

L markitanttien eli sotilaskaupustelijoiden rakennuksia, joista löytyi tarkempia mittauksia ja kaivauksia edellyttäviä kiviröykkiöitä.

F pieniä, yli- ja aliupseerien asumiseen tarkoitettuja kasarmeja

I ränsistyneitä, purettavia maalaisten (suomalaisten??) parakkeja, joita ilmeisesti on käytetty majoitus-tiloina kanavan rakentamisen aikaan. Näiden jäänöksiä ei löytynyt, mikä johtunee siitä, että niitä ei rakennettu kivijalkoille. Ne ovat olleet luonteel-

varsin tilapäisiä. Tällä alueella maastossa oli kuitenkin tasainen kenttä, joka sopisi hyvin tilapäisten parakkien paikaksi.

H sauna. Emme ehtineet näin pitkälle, joten alueella tehtävät tutkimukset tuonevat lisätietoa.

K majuri-adjutantti ja ruhtinas Dolgorukin rakennus, jota emme tällä kertaa ehtineet etsiä.

Kanavan pohjoisella rannalla on ollu kaikkiaan kolme rakennusryhmää ja niistä kaikista löytyi selvät jäännökset. Läntisimpänä olevasta rakennusryhmästä löytyivät:

E useita ränsistyneitä kasarmeja

F pieniä kasarmeja yli- ja aliupseereille näitä yllämainituista löytyi kivijalkojen jäännöksiä tiheän ryteikön keskeltä. Tarkempi tutkimus edellyttää alueen perusteellista raivausta.

Keskimmäisestä, kanavan pohjoispuolella olevasta rakennusryhmästä löytyivät:

B kaksi rakennusta, joissa toimivat paikallinen vartio ja varikko. Kivijalat löytyivät.

D paja, jonka kivijalka löytyi.

Kanavan pohjoispuolella itäsimpänä sijainnut rakennusryhmä oli ilmeisestikin peräisin ainakin kahdesta rakennusvaiheesta:

Oheiseen karttaan merkittyjen tietojen mukaan löytyivät:

E Ränsistyneitä kasarmeja, joista löytyi selviä, tosin osittain rikkoutuneita kivijalkoja.

F pieniä, yli ja aliupseerien kasarmeja, joista löytyi kivijalkojen jäännöksiä

H saunoja, joista ei kuitenkaan löytynyt jäännöksiä, koska ne ilmeisesti on rakennettu ilman kivijalkaa rantaan.

Vaikutti siltä, että ainakin suuremmat kasarmit olisivat olleet peräisin jo kanavan rakentamista edeltävältä ajalta, koska ne n. v. 1800 karttaselityksen mukaan todetaan ränsistyneiksi. Saunat ja mahdollisesti yli- ja aliupseerien rakennukset lienevät peräisin kanavan rakentamisen ajalta.

Oman varsin mielenkiintoisen lisänsä yllämainittuun oletukseen tuo se, että mäeltä tässä kuvatun rakennusryhmän yläpuolelta löytyi ainakin yhden melko suuren rakennuksen kvijalka sekä ainakin kolme vartioaseman tai tykkiaseman pohjaa. Koska niitä ei ole merkitty oheiseen karttaan, ne ovat varmasti peräisin kanavan rakentamista edeltävältä ajalta. On mahdollista, että ne ovat olleet pian Turun rauhan 1743 jälkeen rakennetun rajavartioaseman jäännöksiä. Mahdollisesti myös E-merkityt ränsistyneiksi mainitut kasarmit ovat samanlaisia. Tämän perusteella olisi tehtävissä se johtopäätös, että Kukonharju on ollut melko vahvasti varustettu ja miehitetty valvonta-asema jo vuosikymmeniä ennen Suvorovin aikaa 1791-1792.

Telataipaleen kanava:

Telataipaleen kanava on Saimaan laivaston kanavista vaatimattomin. Siinä on kuitenkin edelleen kohtalaisen hyvin havaittavissa Suvorovin kanaville luonteenomaiset piirteet, pyöreähköstä kivistä hirsisidoksin rakennettu kanavaosa molemmissa päissä olevina sulkuportteineen sekä lähialeella kanavan toimintaan kuuluvat rakennukset.

Telataipaleen kanavan pituus on n 230 metriä ja noin puolet siitä on vastamuurin, toisin sanoen kaksinkertaisen rakennelman avulla tehtyä.

Nykyisin kanavn yli kulkee tie ja silta, joka on rakennettu vuonna 1962.

B kanavan pohjoispuolelta löytyi tulliaseman ja siihen kuuluneen varaston pohja.

Alueella on nykyisin runsaasti yksityistä asutusta, kauppa ja kesämökkejä, joiden alle ilmeisestikin ovat jääneet karttaan merkityt :

F rakennustöissä olleiden poikamiesten tupa

A rakennustyön aikainen kasarmi

C pieni vartiokasarmi

D Ränsistynyt keittiö

Mainittujen rakennusten mahdollisten jäännösten tutkiminen edellyttäisi maanomistajien lupaa.

Edelläkuvattu tutustuminen Venäjän Saimaan Laivaston kanaviin ja niihin liittyviin rakennuksiin oli varsin pikainen ja luonteeltaan alustava. Mainittakoon lisäksi, että molempina päivinä sää oli erittäin aurinkoinen mutta vaarallisen myrskyinen (16-17 m / sek). Matka Saimaalla tehtiin lasikuituisella avoveneellä. Ehkä juuri siitä syystä matka antoi erinomaisen elävän kuvan siitä, miltä Ruotsin ja Venäjän välinen, runsaan puoli vuosisataa kestänyt rajan valvonta ja vihollisuudet ^{ovat} ~~on~~ käytännössä merkinnyt ^{et}. Molemmilla valtakunnilla on ollut samoilla rajavesialueilla oma laivastonsa. Niistä Venäjän laivasto ja sen liittyminen olennaisena osana kaakkois-Suomen linnoitusvyöhykkeeseen on lähes tuntematon luku Suomen historiaa. Erittäin yllättävää oli lisäksi se, että varsinkin Kukonharjun kanavan alueella on ilmeisesti ollut vakiintunut rajavaruskunta eikä sen miesmäärä rakennuskannasta päätellen ole ollut vähäinen. Myös markitanttien vakiintunut asuminen alueella viittaa useamman sadan sotilaan jatkuvaan läsnäoloon. Monipuolisen ja pysyvän yhdyskunnan olemassaoloon Kukonharjussa viittaa myös ruhtinas Dolgorukin rakennus, joka saattaa olla jonkinlainen virkatalon ja lepopaikan välimuoto (pakoi vystroennyja).

Matka herätti useita kysymyksiä mittavan monumentin tiimoilta sekä tutkimusmielessä että käytännön monumenttisuojelun kannalta.

- Ensinnäkin matkan anti kuvin ja tekstein asetetaan näytteille Olavinliinnaan ^{ka} lokuun puolivälissä siirtyvään "Vastassa Ruotsi"-näyttelyyn kertomaan Savon alueen merkityksestä Venäjän puolustuksessa.
- Toiseksi on pikaisesti käynnistettävä monitahoinen rakennusmuistomerkin suojeleu siihen kuuluvien tutkimuksineen, mittauksineen, maanomistussuhteiden selvittämisineen ja rauhoitustoimenpiteineen.

- Ensiapuna, joskin vaatimattomana yleisön käyttäytymistä kohteissa ohjaavana toimenpiteenä on mahdollisimman pian, viimeistään ensi veneilykauden alussa saatava kuhunkin kohteeseen havainnollinen informaatio-taulu.
- Kevään kuluessa tulisi maastossa raivata pahimmat ryteiköt ja ilmakuva-alueet.
- Raivauksen ja ilmakuvaamisen jälkeen tulisi kuhunkin kohteeseen saada riittävä kenttätyö^ä tekemään kaivaukset ja mittaukset.
- Etelä-Savon maakuntamuseo tulisi kytkeä tiiviiseen yhteistyöhön museoviraston kanssa erityisesti veden-~~a~~laisten mutta myös maan päällä suoritettavien kaivausten osalta.
- Tulisi selvittää se, voidaanko ja missä määrin käyttää työhön alueen työllistettäviä ja olemassaolevaa työ-johtoa (Esa Laukkanen).

Yleisesti ottaen on todettava, että Saimaan Laivaston kanavat rakennuksineen ovat varsin hyvin säilynyt historiallinen muistomerkki, jonka kunnostamisessa joudutaan poikkeuksellisen vaikeiden kysymysten eteen. Kanavat luonnontilassa, sellaisena kuin ne ovat tänään, ovat erittäin kauniita ja kiehtovia, mutta niiden kunto sekä ilmeinen kasvava maankäyttöpaine (kesämökit) eivät tule pitämään lähitulevaisuudessa enää kanavien patinaa ja ajan pysähtymisen tuntua nykyisenlaisena.

Oman näkökulmansa ongelmiin antaa se, että kyseinen tutkimus on luonteeltaan perustutkimusta, joka Vanhan Suomen historian osalta¹⁹ erityisesti venäläisen sotaväen osuudesta ^{Suika} on vielä paljolti tekemättä.

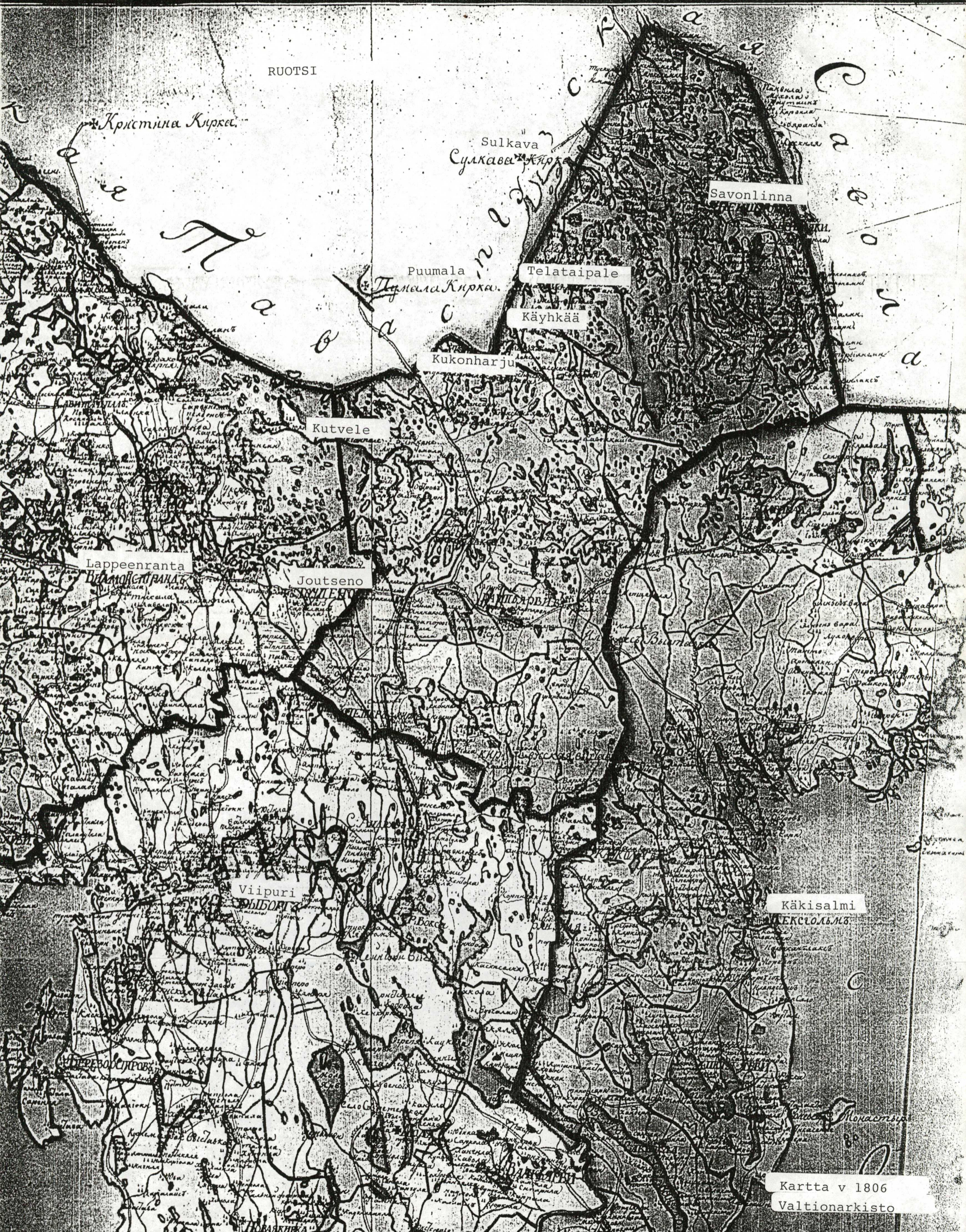
Helsingissä, 12.9.1989

Ilkka Riihinen Kauppi

P.S. Käyhkään, Kukonharjun ja Telataipaleen kanavien lisäksi Venäjän Saimaan laivastoa varten rakennettiin samassa yhteydessä myös Kutveleen kanava eteläisimpänä väylänä Saimaan laivaston tukikohtien, Savonlinnan ja Lappeenrannan välillä.

Tämän matkan yhteydessä ei kuitenkaan ollut mahdollista käydä Kutveleen kanavalla. Aika ei riittänyt siihen. Lisäksi Saimaalla riehunut rajua myrsky olisi tehnyt matkan hengenvaaralliseksi Kutveleeseen johtavilla avovesillä.

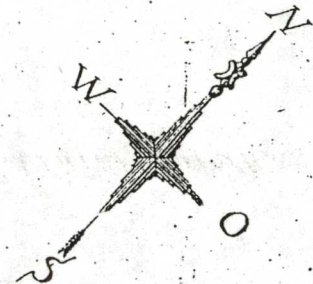
RUOTSI



Kartta v 1806
Valtionarkisto

Планъ пелентайпальскаго канала, соображающаго ситуацию и въ какомъ одной нѣтъ палатки и въ ходится отъ берега воды оевшая земля приваже чевурахе и талхе; означеныя подъ литерою А каналъ и подъ литерою В каналъ и т.д.

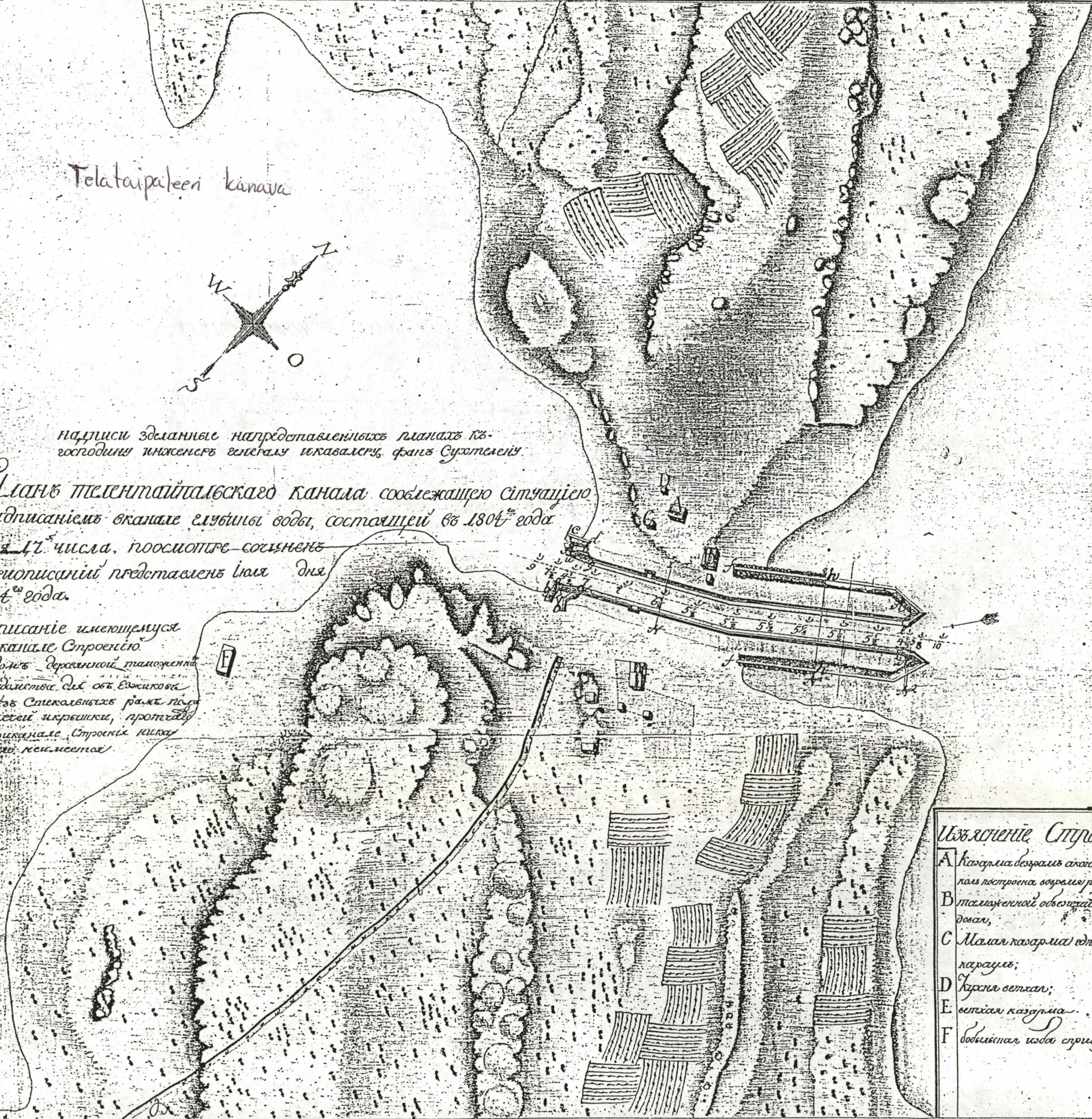
Telataipaleen kanava



нарисованы зданными напредставленными планами ка-
господина инженера генерала и капитана, франз Сухомелю.

Планъ пелентайпальскаго канала соображающаго ситуацию
Снабженіемъ канала глубины воды, состоящей въ 1804^{го} года
июня 17 числа, поосмотре-согласенъ
и описаніи представлень планъ для
1804^{го} года.

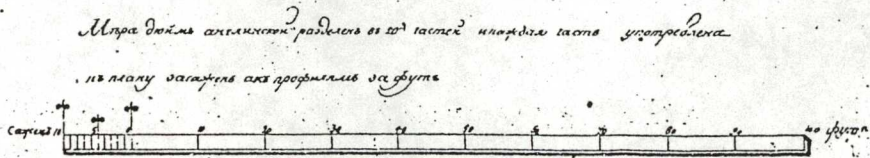
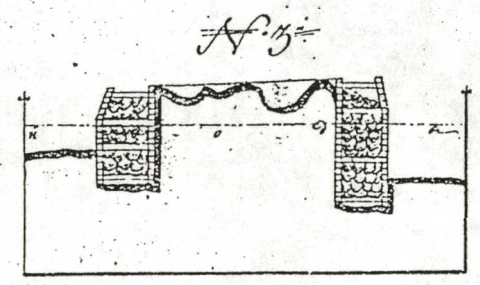
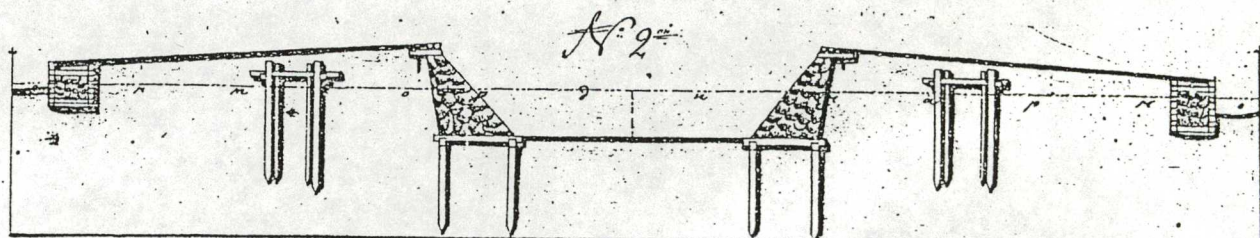
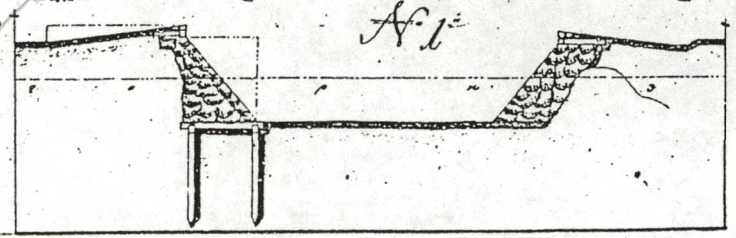
Описание имеющемуся
приканале Строения
А Доль деревянной палатки
водостоя для съезжиковъ
въ Стекальскихъ рамахъ по
теку ирривки, противъ
приканале Строения и т.д.



- Иъяснение Строений
- А Каналъ безърамъ акаменныя и т.д.
 - В Каналъ безърамъ акаменныя и т.д.
 - С Малая каналь въ палатке
 - Д Курья ветхая
 - Е ветхая каналь
 - Ф Водостоя для съезжиковъ

Telataipaleen kanava

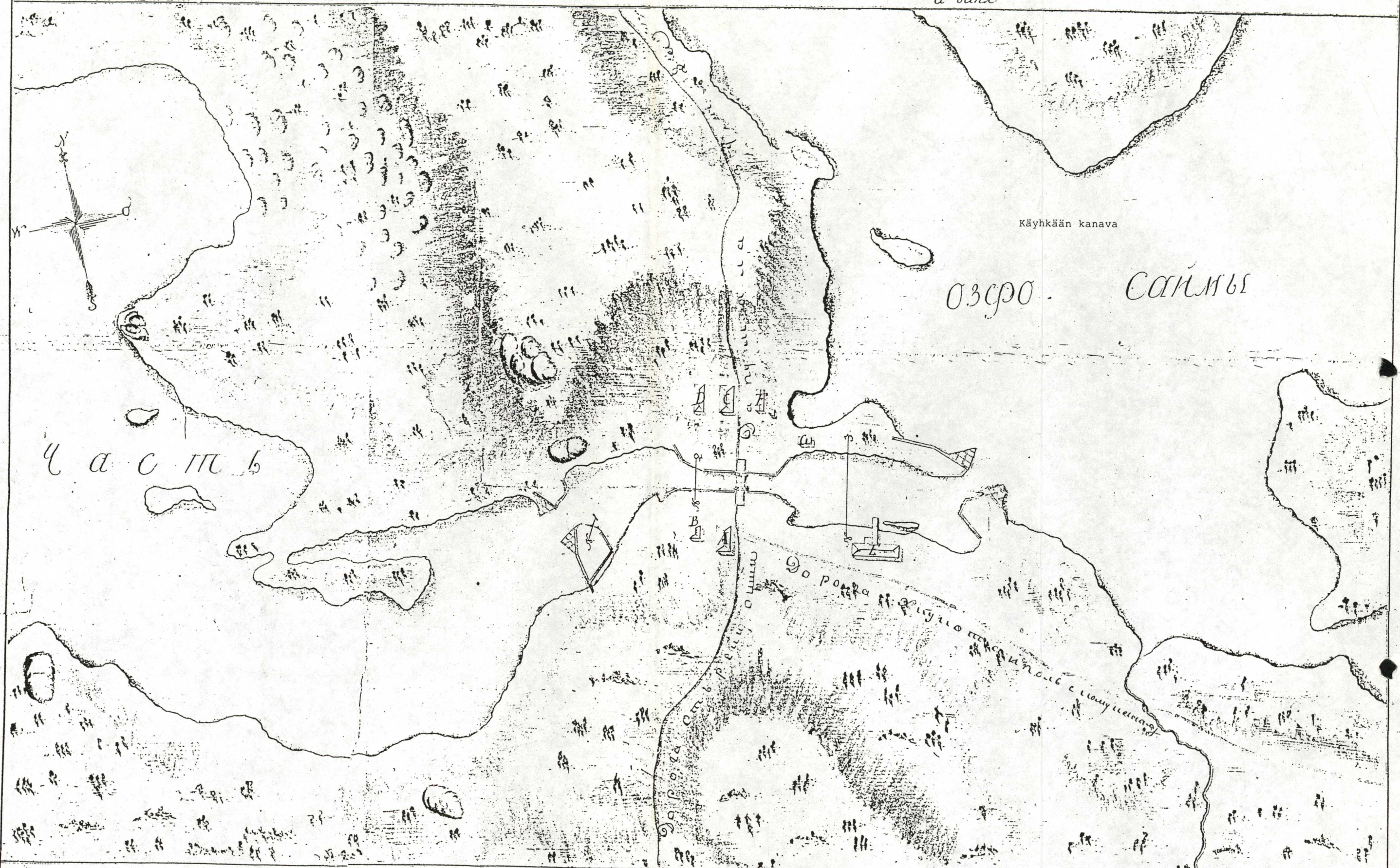
Поперечныя профили пелентайпальскаго канала;



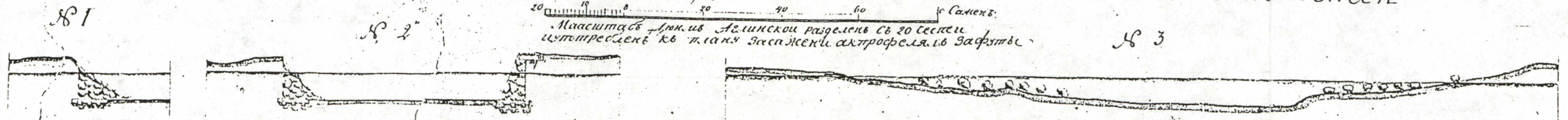
А казаны
В кладовая
С Псаложником надкрательской даме

№ 36 ЯСЕНКЕ

Г Крепость бывшая вепская караина
А баня



КОПЕРСКИЕ ПРОФИЛИ КЯВКЕСЛЯДСКОМУ КАНАЛУ СООБРАЖЕНІЕМЪ БЛИЗОСТЕЙ



Масштабъ 1 дюймъ Аршинской раздѣль съ 20 сажень
и отнесенъ къ плану Записки охотрелья въ Зафуде

Позднѣе познания и т.д.

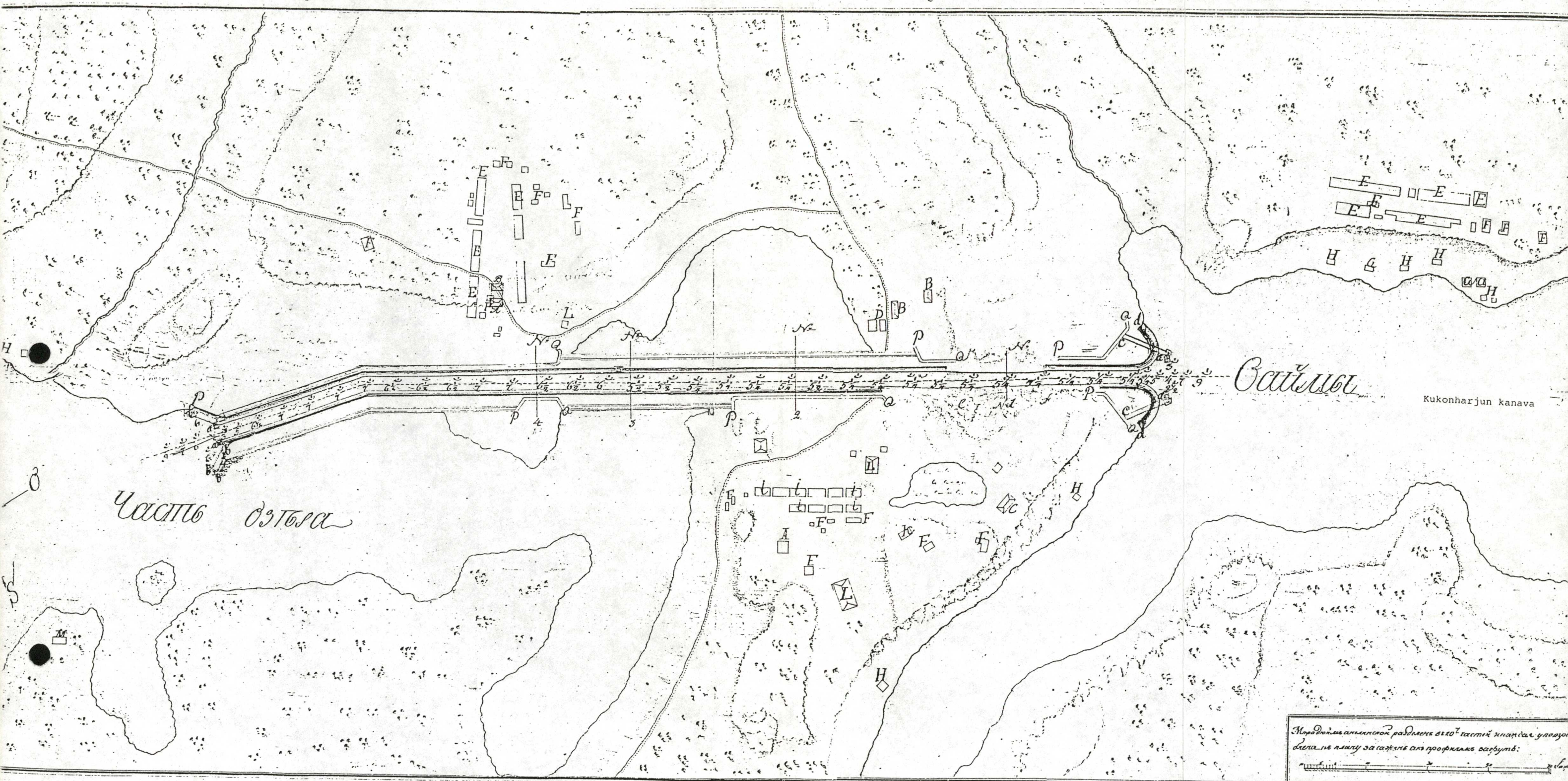
...ская часть временная перлюва
 ...кая порода и ...
 ... время работы людей
 ... из ...
 ...

{выстроены отливом
 {выстроены из ...
 {отливной ...

Е. великая каменная
 Г. малая каменная для ...
 С. ...
 И. бани

{выстроены ...
 {производятся ...
 {...

{ветхий ...
 К. ...
 L. ...
 M. ...



Поперечный профиль Кукопайгольскаго канала,

