

Pia Rask

LAITAATSILLAN HISTORIALLISET
KOHTEET MATKAILUN
PALVELUTUOTTEEN
VETOVOIMATEKIJÖINÄ

Opinnäytetyö
Matkailun koulutusohjelma


Marraskuu 2015




MAMK

University of Applied Sciences

KUVAILULEHTI

	Opinnäytetyön päivämäärä 12.11.2015
Tekijä(t) Pia Rask	Koulutusohjelma ja suuntautuminen Matkailun koulutusohjelma
Nimeke Laitaatsillan historialliset kohteet matkailun palvelutuotteen vetovoimatekijöinä	
Tiivistelmä Työni on kehittämistyö Eat&Sleep&Do-Savonlinna-mobiilisovellukseen, joka on palvelusovellus sekä matkailijalle että palveluyritykselle. Työn tarkoituksena on liittää Savonlinnan Laitaatsillan kaupunginosan historialliset kohteet sovelluksen tietokantaan. Työ on toimintatutkimus ja tutkimuksellinen kehittämistyö, jonka tutkimusote on kvalitatiivinen. Aineiston hankinnan pääpaino on historiallisessa aineistossa, joka linkitetään matkailun tutkimuksen keskeisiin käsitteisiin, elämukseen ja tarinaan sekä laajemmin kulttuuriperintöön sekä teollisuus- ja sotahistoriaan. Laitaatsillan Kirkkoniemi on ollut historiallisen Säämingin pitäjän kirkollinen keskus jo keskiajalta lähtien ja siellä ovat sijainneet Säämingin kolme kirkkoa. Nykyisin siellä on Kirkkoniemen historiallinen hautausmaa sekä kellotapuli vuodelta 1773. Laitaatsalmessa käytiin Ruotsin ja Venäjän välinen suuri taistelu vuonna 1789. Salmen molemmin puolin on myös ensimmäisen maailmansodan aikaisia puolustusvarustuksia. Enso Gutzeit Oy:n 1900-luvun alussa perustama Laitaatsillan telakka kuuluu Museoviraston luokittelemaan historiallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (Rky). Laitaatsillan historiallisten kohteiden nostaminen alueen muiden palveluiden rinnalle nostaa niiden arvostusta ja auttaa menneisyyden hyödykkeistämässä. Matkailullisen merkittävyyden kohotessa alueelle on mahdollista saada uusia palveluyrittäjiä ja muita toimijoita. Työn liitteenä olevia tekstejä voidaan käyttää mobiilisovelluksen lisäksi myös alueen opasteissa, infotauluissa tai opastetun kaupunkipolun teksteinä.	
Asiasanat (avainsanat) historialliset matkakohteet, kulttuuriperinne, elämys, tarinat, teollisuushistoria, sotahistoria, mobiilisovellus	
Sivumäärä 30 sivua + liitteet 8 sivua	Kieli suomi
Huomautus (huomautukset liitteistä)	
Ohjaavan opettajan nimi Tuula Höglund	Opinnäytetyön toimeksiantaja Eat&Sleep&Do-Savonlinna

DESCRIPTION

	Date of the bachelor's thesis 12 November 2015
Author(s) Pia Rask	Degree programme and option Degree programme in Tourism
Name of the bachelor's thesis The historical sites of Laitaatsilta as pull factors of tourism service product	
Abstract This study is a product development research for the mobile application Eat&Sleep&Do-Savonlinna, which is a service application for travelers as well as service companies. The aim of the study is to connect the historical sites of Laitaatsilta district of Savonlinna to the database of the application. The study is an action research and a development research with qualitative approach. The main focus is on historical material combined with the key concepts of tourism research by resorting to inspiration, experience and stories, as well as the cultural heritage, war history and industrial history. The parish of Sääminki has had its historical center in the area since the Middle Ages and the Kirkkoniemi in Laitaatsilta was the place that the three churches were located. Currently, one can still find the old cemetery and the bell tower dating back to 1773. The great battle between Sweden and Russia took place in the Laitaatsalmi strait in 1789. On both sides of the strait there are also defending redoubts dating back to the First World War. The Norwegian company Enso Gutzeit centralized its lumber purchase in the area at the beginning of the 1900s, and founded shipbuilding activities in Laitaatsilta. The Laitaatsilta dock is classified to the historically significant built cultural environment (RKY) of the National Heritage Board Museovirasto. Bringing the historical sites of the Laitaatsalmi district alongside with the other services of the area enhances their appreciation and value and helps in commoditisation of the past. As tourism in the area develops, it brings new service entrepreneurs and other operators to the district. The enclosed texts can be used in the mobile application, but also in the signposts, information boards or as a guided city path.	
Subject headings, (keywords) historical sites, cultural heritage, experience, inspiration, stories, industrial history, war history, mobile application	
Pages 30 pages + app.8 pages	Language Finnish
Remarks, notes on appendices	
Tutor Tuula Höglund	Bachelor's thesis assigned by Eat&Sleep&Do-Savonlinna mobile application

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	1
1.1	Opinnäytetyön taustaa	1
1.2	Työn tavoite	3
2	EAT&SLEEP&DO -SAVONLINNA- MOBIILISOVELLUS	4
3	TUTKIMUSMENETELMÄT.....	5
4	KESKEISIÄ KÄSITTEITÄ.....	6
4.1	Kulttuuriperintö	6
4.2	Kulttuurimatkailu.....	7
4.3	Muistin paikka	9
4.4	Teollinen kulttuuriperintö.....	9
4.5	Sotahistoria	11
5	ELÄMYS MATKAILUTUOTTEISTAMISESSA.....	13
5.1	Elämys	13
5.2	Tarina.....	14
5.3	Kotiseutupolku.....	15
6	LAITAATSILTA HISTORIALLISENA MATKAKOHTEENA	16
6.1	Kirkkoniemi.....	16
6.2	Laitaatsillan taistelu	19
6.3	Patterinmäki.....	20
6.4	Laitaatsillan telakka-alue	20
7	LAITAATSILTA TOIMINTAYMPÄRISTÖNÄ	24
7.1	Laitaatsilta-projekti.....	24
7.2	Matkailualueiden kehittämishanke ja Patterinmäki.....	25
7.3	Alueen asemakaavan muutos.....	25
7.4	Rinnakkaisväylän kolmas vaihe	26
8	POHDINTAA	28
	LÄHTEET	32
	LIITTEET	

1 JOHDANTO

Opinnäytetyöni on Eat&Sleep&Do-Savonlinna-mobiilisovelluksen kehittämistyö, jossa luodaan sovellukseen uutta sisältöä liittämällä siihen Savonlinnan Laitaatsillan ja Kirkkoniemen kaupunginosien historialliset matkakohteet.

Savonlinnan Kirkkoniemi on ollut Säämingin pitäjän hallinnollinen ja uskonnollinen keskus jo keskiajalta lähtien, ja siellä ovat sijainneet pitäjän kirkot ennen Savonlinnan Tuomiokirkon rakentamista vuonna 1878. Nykyään paikalla sijaitsevat historiallinen hautausmaa ja kellotapuli vuodelta 1773. (Savonlinnan seurakunta 2015.) Laitaatsalmi on ollut tärkeä liikenteen solmukohta ja sotahistoriallisten tapahtumien näyttämö. Sen jälkeen kun Olavinlinna valmistui vuonna 1475 Kyrönsalmessa sijaitsevalle saarelle Laitaatsalmen kautta kulki Suuri Savontie Olavinlinnasta Hämeenlinnaan. Ison vihan jälkeen vuonna 1714 linna joutui venäläisten haltuun ja vuonna 1789 Laitaatsalmessa käytiin Ruotsin ja Venäjän joukkojen välinen suuri taistelu. (Ahtiainen & Tervonen 1998, 57 - 59.)

Ensimmäisen maailmansodan aikana Laitaatsalmen pohjoiselle niemekkeelle Patterinmäelle sekä nykyisen sillan eteläpuolelle rakennettiin sotavarustuksia. (Muinaisjäänösrekisteri 2015.) Nykyään alue on hoitamaton puistoaluetta ja varustuksia on vaikea havaita. Laitaatsillan länsirannan yleiskuvaa hallitsee 1900-luvun alkuvuosina salmeen perustettu Enso-Gutzeit Oy:n Savonlinnan telakka. Telakka-alue ja siihen liittyvät asuinalueet on luokiteltu merkittäväksi rakennushistorialliseksi kohteeksi. (Rky 2009.)

1.1 Opinnäytetyön taustaa

Valmistuin viime keväänä paikallisoppaaksi Savonlinnan oppaat ry:n matkailuoppaan peruskurssilta ja tein siihen kuuluvan kirjallisen työni Laitaatsillan telakka-alueesta. Työni lähtökohtana olivat omat huomioni alueen rakennuksista, niiden matkailullisesta hyödyntämisestä ja nykyisestä kunnosta.

Laitaatsillan telakkayhdyskunta kuuluu Museoviraston valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön (Rky). Valtakunnallisesti merkittävät rakenne-

tut kulttuuriympäristöt edustavat maamme kehitysvaiheita ja ovat sen historian kuvastajia. Rky on museoviraston laatima inventointi, joka on tarkoitettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvissa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa tarkoitetuksi inventoinniksi valtioneuvoston päätöksellä vuonna 2009. Asetuksessa on kyse sekä perinteen säilyttämisestä että alueiden kehittämisestä niiden ominaisluonnetta ja erityispiirteitä vahvistavalla ja niihin sopeutuvalla tavalla. On tärkeää, ettei näillä alueilla tapahdu muutoksia tai rakentamista, joka on olennaisesti ristiriidassa niiden kulttuuriympäristöarvojen kanssa. (Rky 2009.)

Museoviraston laatima inventointi koskee etupäässä alueiden maakuntakaavoitusta, jossa käytettäviin merkintöihin voidaan liittää rakennetun kulttuuriympäristön huomiointonottavia suunnittelu- ja suojelumääräyksiä sekä alueita, joilla on rakentamisrajoituksia. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että vain alueella tapahtuva rakentaminen tai uusi kaavoitus ottaa huomioon alueen historiallisen merkittävyyden, mutta kukaan ei ole velvoitettu pitämään huolta tai korjaamaan alueella sijaitsevia rakennuksia. Vierailin telakka-alueella kevättalvella 2014 ja sain huomata, että useimmat telakka-alueen rakennuksista ovat päässeet todella huonoon kuntoon. Vain ne rakennukset, joissa on vuokralaisia, ovat säilyneet toimintakuntoisina. Vanhimmat puurakenteiset venevajajat ja varastot vaatisivat jo huomattavia korjauksia, että ne saataisiin vuokrattavaan kuntoon. Kaikkein vanhimmissa rakennuksissa, esimerkiksi Akkuvarastossa vuodelta 1915 (kuva 1) tai Venevajassa (Kuuri) vuodelta 1939, ei ole mitään toimintaa.

Laitaatsillan alue ja Kirkkoniemi ovat yksi Savonlinnan vanhimmista kohteista heti Olavinlinnan jälkeen. Alue kuuluu luonnollisesti muun muassa Savonlinnan oppaiden opastettuun kaupunkikiertoajelureittiin. Kaupunkiopastus keskittyy etupäässä Kirkkoniemen ja Säamingin pitäjän historiaan, kun taas varsinainen Laitaatsalmi telakoineen ja sotahistorioineen jää usein vähemmälle huomiolle. Patterinmäki kuuluu Museoviraston valtakunnallisesti arvokkaaseen muinaisjäännösrekisterin hoitorekisteriin. Muinaisjäännökset ovat lain nojalla rauhoitettuja. (Muinaisjäännösrekisteri 2015.) Vaikka alueella on kiistattomasti historiallista merkittävyyttä ja telakka-alue ei voi jäädä huomaamatta valtatie 14 varrella, alueen matkailullinen kehittäminen ei ole ollut minkään yksityisen yrityksen tai yhteisön intresseissä. Seurakunta on pitänyt joinain kesinä tapulikahviota ja Savonlinnan oppaat on valmistanut uutuutena teemakierroksen Kirkkoniemeen. Laitaatsillan taistelun muistomerkillä on opaste, mutta itse muistomerkki on hoitamaton.

Koska alueella on suojellun telakka-alueen lisäksi myös muita merkittäviä historiallisia kohteita (Kirkkoniemi, Laitaatsillan taistelun muistomerkki, Patterinmäki), alueen kehittämisen lähtökohtana voisi olla myös kulttuurimatkailu.



KUVA 1. Telakka alueen vanhin säilynyt rakennus on tiilinen voima-asema vuodelta 1915 (Pia Rask)

1.2 Työn tavoite

Työn tavoitteena on luoda matkailutuote, jonka houkuttelemana matkailija jää paikkakunnalle vielä senkin jälkeen, kun alueen päänähtävyydet on koettu. Peruslähtökohdaksi on alueen historia matkailun vetovoimatekijänä. Paikallishistoriallisesti merkittävät kohteet ovat Kirkkoniemi, Laitaatsalmi sotahistoriallisena näyttämönä sekä Laitaatsillan telakka. Opinnäytteeni on toimintatutkimus, jossa tuotan sisältöä mobiilisovellukseen. Kohderyhmänä on suomalainen matkailija jolla on käytössään joku älylaite, puhelin tai tablettitietokone. Tuote on käytettävissä vuodenajasta riippumatta.

Eat&Sleep&Do –Savonlinna –mobiilisovellus näyttää matkailijan sijainnin perusteella alueen palvelut, historiaa ja nähtävyydet. Työn tarkoituksena on tehdä Laitaatsillan

alueen historiallisista kohteista esittelyt, jotka aukeavat mobiililaitteelle. Pisteistä muodostuu reitti, jota voi käyttää myös opastettuna kaupunkipolkuna. Työn liitteenä (liite 2) on alueen historiaa ja nähtävyyksiä avaavia tekstejä, jotka sisältävät myös tarinoita, kuvauksia paikalla olleista rakennuksista, historiallisia kuvia, rakennuspiirustuksia sekä aikalaiskertomuksia, jotka tekevät historiasta elämyksellistä. Nämä tekstit ovat luettavissa vain mobiililaitteella, myös niiden pituus on sopiva mobiililaitteen näytölle.

2 EAT&SLEEP&DO-SAVONLINNA-MOBIILISOVELLUS

Mobiilisovellus on syntynyt parisen vuotta sitten Hannu Jaatisen, Teo Raunion ja Markus Pajarin yhteistyönä. Pajari ja Raunio opiskelevat tietotekniikkaa Aalto-yliopistossa ja Jaatinen on koulutukseltaan kääntäjä ja tulkki. Jaatinen ja Raunio ovat savonlinnalaisyyntisiä. Kaikki kolme ovat mobiilisovellusten suurkuluttajia ja huomattuaan, että markkinoilla ei ole yhtään Savonlinnaa koskevaa sovellusta, he kehittivät Eat&Sleep&Do –Savonlinna –mobiilisovelluksen nimenomaan matkailijoita ajatellen. Rauniolle ja Pajarille tässä aukesi myös mahdollisuus saada kokemusta oikean sovelluksen rakentamisesta. (Jaatinen 2015.) Taustalla on halu auttaa matkailijoita tutustumaan paikkakuntaan mobiililaitteen avulla, joiden käyttö kasvaa jatkuvasti, mutta myös tarjota paikallisille yrityksille keino näkyä asiakkaan mobiililaitteessa.

Sovelluksen käyttöönottoon tarvitaan mikä tahansa älylaite, so. puhelin tai tablettitietokone, jossa on Android- tai iOS –käyttöjärjestelmä. Sovellus on käyttäjälle täysin ilmainen. Sovellus paikantaa sitä käyttävän asiakkaan GPS-paikantimen avulla ja näyttää hänelle sovelluksessa mukana olevat kohteet joko etäisyyden tai kategorian mukaan. Etäisyyden mukaan näytölle ilmestyvät kohteet lähimmästä kauimpaan. Omiin kategorioihin kuuluvat ravintolat, kahvilat, majoitusliikkeet, nähtävyydet, hätäpalvelut jne. Sekä etäisyyteen perustuvat että eri tavoin kategorisoidut palvelut saa näkymään sekä listana että Google-karttanäkymässä. Matkailija voi siis käyttää sovellusta mobiilina ja sijainnin mukaan päivittyvänä karttapalveluna ja yritykset parantavat näin näkyvyyttään ja tavoitettavuuttaan.

Raunio ja Pajari koodaavat annetut tiedot laitteelle ja Jaatinen ja Raunio päivittävät niitä. Varsinaista markkinointivastaavaa sovelluksella ei vielä ole ollut, mutta tarkoitus

on panostaa myyntiin heti ensi vuoden alusta lähtien. Tavoitteena on saada mukaan mahdollisimman paljon savonlinnalaisia yrityksiä ja kohteita, jotta sovellus palvelisi kaikkia käyttäjiä mahdollisimman hyvin. (Jaatinen 2015.)

3 TUTKIMUSMENETELMÄT

Kyseessä on tutkimuksellinen kehittämistyö ja toimintatutkimus, jossa olen itse mukana kehittämiskohteen toiminnassa. Kehittämistyöni tutkimusote on kvalitatiivinen ja tutkimussuunnitelma muotoutuu tutkimuksen edetessä. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tiedon hankinta on kokonaisvaltaista ja aineisto kootaan todellisissa tilanteissa. (Hirsjärvi ym. 2009.) Jorma Kanasen mukaan laadullista tutkimusta tarvitaan kehittämistutkimuksen kaikissa vaiheissa: lähtökohtatilanteen arvioinnissa, kehittämisiongelman määrittelyssä, tulosten tai tavoitteen arvioinnissa sekä teoreettisen viitekehyksen laatimisessa. (Kananen 2012, 92.)

Tutkimusaineiston hankinnan lähtökohtana ovat tutkimusongelmat tai tutkimustehtävä. Niiden perusteella valitaan aineiston keruun menetelmät. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2013) Oman tutkimukseni pääpaino on historiallisessa aineistossa, etupäässä faktatiedossa, mutta myös muistinvaraisessa tiedossa, jota olen koonnut osallistuvalla havainnoinnilla. Aineistolähtöisessä tutkimuksessa tutkimuksen pääpaino on aineistossa, mikä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi analyysiyksiköt eivät ole ennalta määrittäjä ja teoria rakennetaan aineisto lähtökohtana. Tällöin edetään yksittäisistä havainnoista yleisempiin väitteisiin ja voidaan puhua induktiivisuudesta. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2013.)

Kvalitatiiviseen tutkimukseen liittyy aineiston monitahoinen ja yksityiskohtainen tarkastelu (Hirsjärvi ym. 2009, 164.). Liitän tässä työssä alueen historialliset tapahtumat ja niiden jo saavuttaman aseman paikallisesti sekä valtakunnallisesti merkittävänä kohteina matkailun tutkimuksessa nykyään käytettävään käsitteistöön.

Toimintatutkimus on lähestymistapa, jossa ollaan kiinnostuneita siitä, miten asioiden pitäisi olla, eikä vain siitä, miten ne ovat. Sen tavoitteena on ratkaista organisaatiossa ilmenevä käytännön ongelma ja samanaikaisesti luoda uutta tietoa ja ymmärrystä ilmiöstä. Toimintatutkimus on ongelmakeskeistä ja vahvasti käytäntöön suuntautuvaa.

(Ojasalo ym. 2014, 58). Toiminnallisuutensa myötä työni on myös jo olemassa olevan palvelun tuotekehitystyötä. Uusien tuote- ja palveluinnovaatioiden avulla yritys voi tuoda markkinoille uusia tuotteita tai palveluita, jolloin se voi saavuttaa etulyöntiaseman ja näin lisätä kysyntää ja kannattavuuttaan. (Ojasalo ym. 2014, 83.) Kehitystyöni osallistaa alueella toimivia yrityksiä sekä nähtävyyksistä vastaavia tahoja toimimaan yhdessä alueen kehittämiseksi. Työni tavoitteena on matkailutuotteen kehittämisen lisäksi saada mukaan alueen kaikki nykyiset toimijat (esim. yritykset, seurakunta, Stora-Enso) sekä alueesta ohitustien kolmannen vaiheen myötä kiinnostuvat uudet toimijat.

Osallistuva havainnointini on tätä työtä varten ollut ei-systemaattista, strukturoimattonta, eli hyvin joustavaa ja väljää. Se koskee lähinnä vain liitteessä olevaa, kohteisiin liittyvää tarinamateriaalia ja perinnetietoa jota olen kerännyt asuessani Laitaatsillassa noin kymmenen vuoden ajan. Näille tarinoille on vaikeaa löytää muuta historiallista pohjaa kuin yksittäisten ihmisten henkilökohtaiset muistot, lehtijutut tai kaupunkilegendat.

Tutkimusongelma on osaksi ammatillinen, osin tekninen. Tavoitteen toteutuessa ongelmaan saadaan sekä ammatillinen ratkaisu, eli alueellinen matkailutuote, joka omalta osaltaan kehittää koko Savonlinnan kaupungin matkailutarjontaa. Teknisenä innovaationa mobiilisovellus on ensimmäinen laatuaan Savonlinnassa. Se yhdistää eri toimijoita keskenään, jolloin sillä on myös sosiaalista merkitystä alueelle.

4 KESKEISIÄ KÄSITTEITÄ

Tässä luvussa käsittelen keskeisinä käsitteinä kulttuuriperinnön, kulttuurimatkailun ja muistin paikan. Lisäksi tarkastelen myös teollisen kulttuuriperinnön ja sotahistorian käsitteitä.

4.1 Kulttuuriperintö

Kulttuuriperintö ja sen englanninkielinen vastine *heritage* ovat ilmaisuna levinneet kaikkialle yleiskieleen. Sitä käytetään muun muassa perinteen ja kulttuurin synonyyminä. Yhden määritelmän mukaan kulttuuriperinnöksi ymmärretään melkein mikä

tahansa ilmiö, jonka jäljet ovat löydettävissä menneisyydestä. Kulttuuriperintö –käsitteellä viitataan joukkoon menneisyydestä periytyneitä aineellisia tai aineettomia resursseja, jotka ihmiset tunnistavat jatkuvasti kehittyvien arvojensa, uskomustensa, tietojensa ja perinteidensä heijastumaksi ja ilmaisuksi niiden ominaisuuksista riippumatta. Siihen kuuluvat lisäksi ne ympäristön ominaisuudet, jotka johtuvat ihmisten ja paikkojen historiallisesta vuorovaikutuksesta. (Tuomi-Nikula ym. 2013, 14.) Kulttuuriperintö voidaan myös jakaa kahteen kategoriaan sen yhteiskunnallisen merkittävyyden ja julkisuusarvon perusteella. Ensimmäiseen kuuluvat julkisesti tai yhteisöllisesti tunnustettu tai virallisesti suojeltu aineellisen tai aineettoman kulttuurin jälki, jolla on merkitystä joko kansallisesti tai kansainvälisesti. Toinen kategoria on arkisempi, näkymättömämpi ja yksityisempi. (Tuomi-Nikula ym. 2013, 16.)

Vuodesta 1982 lähtien kulttuuriperintökeskustelussa on käytetty myös ilmaisua *aineeton kulttuuriperintö*, joka siirtää huomion rakennuksista ja rakennelmista jokapäiväiseen elämään, arvojärjestelmiin, perinteisiin ja uskomuksiin. Aineeton kulttuuriperintö voi olla suullista perinnettä, esittävää taidetta, sosiaalisen elämän käytäntöjä, rituaaleja ja juhlamenoja. Se voi olla myös ilmaisuja, käytäntöjä, tietoja ja taitoja tai välineitä, esineitä sekä näihin liittyviä paikkoja. (Opetusministeriö 2015). Unescon aineettoman kulttuuriperinnön listalle ovat päässeet esimerkiksi kroatialainen moniääninen laulu, espanjalainen flamenco tai virolainen savusauna (Unesco 2015.)

Tutkijat ovat viime vuosina kiinnostuneet yhä enemmän myös siitä prosessista, jossa jostakin aineettoman tai aineellisen perinteen kohteesta valikoituu säilytettävää kulttuuriperintöä. Kulttuuriperinnölle on myös ominaista, että se elää ajassa ja mukautuu kunkin ajan haasteisiin. (Tuomi-Nikula ym. 2013, 20.)

4.2 Kulttuurimatkailu

Kulttuurimatkailu-, tai heritage-matkailu -termiä on käytetty usein rantalomamatkailun vastakohtana: matkailijan kiinnostuksen kohteena ovat kaupungit, maisemat, kulttuuri-kohteet yms. Sana *kulttuuri* on laajamerkityksinen ja sisältää nämä kaikki, joten *heritage-matkailun* suomenkieliseksi vastineeksi sopii *kulttuurimatkailu*. (Maamies 1997)

Kirjansa *Heritage and Tourism* esipuheessa tutkijat Russell Staiff, Robyn Bushell ja Robyn Watson määrittelevät kulttuurimatkailua sen kommunikatiivisen toiminnan luonteen kautta. Pelkän historian tuntemuksen tai uusissa paikoissa vierailemisen sijaan he näkevät kulttuurimatkailussa sen kommunikatiivisen puolen: keskustelun menneisyyden kanssa – symbolisen, materiaalisen, henkisen ja tiedollisen vuorovaikutuksen menneisyyden kanssa sekä kokemukset, jotka entisestään syventävät paikan pyhyiden tuntua (Staiff ym. 2013, 2.) Matkustajalle nämä kokemukset tuottavat sekä henkistä, esteettistä, että kasvatuksellista mielihyvää sekä tunteen henkisestä hyvinvoinnista tai henkilökohtaisesta terveellisyydestä. Perinnematkailun kommunikatiivisuus jatkuu vielä itse matkakokemuksen jälkeen: kokemuksen jakaminen muiden kanssa kiihottaa ihmistä älyllisellä, kuvituksellisella, somaattisella, sensuaalisella ja tunteellisella tasolla. (Staiff ym. 2013.)

Pauli Verhelän mukaan Suomessa kulttuurimatkailu ja sen tarjoamat elämykset ja kokemukset ovat nousseet perinteisten vetovoimatekijöiden (luonto, puhtaus, tila ja turvallisuus) rinnalle (Verhelä & Lackman 2003, 163). Valtaosa kulttuurimatkailijoista hakee nimenomaan paikallista kulttuuria ja mahdollisimman autenttista paikallisuutta. Lisäksi kulttuurisesti kestävä matkailu toimii myös aina paikallisväestön ehdoilla: kulttuurimatkailun on oltava lisäarvo, joka antaa elinvoimaa paikallisyhteisölle (Verhelä & Lackman 2003, 167).

David Herbert muistuttaa perintökohteiden matkailullisessa hyödyntämisessä sen positiivista ja negatiivista puolta. Perintökohteen matkailullista hyödyntämistä puoltavat seikat ovat: 1) sen myötä voi löytyä uusia perintökohteen ylläpitäjiä ja rahoittajia julkisen rahoituksen lisäksi, 2) paikallisten palveluyrittäjien mielenkiinto kohteeseen herää, 3) kohteen mahdolliset suojelumääräykset suojelevat kohdetta kulumiselta, 4) perintökohteet voivat kasvaa myös taloudellisesti merkittäviksi kohteiksi ja useissa kaupungeissa matkailu onkin jo korvannut perinteiset elinkeinot (Herbert 1995, 10.)

Negatiivisia puolia kulttuurimatkailussa ovat: 1) paikan autenttisuus kärsii kaupallistamisesta eikä suuren yleisön tiedollinen taso yllä paikan historiallista merkittävyyden tajuamiseen, 2) unelmateollisuus, eli luodaan jotain, mitä ei koskaan ole ollutkaan, 3) selektiivisyys: esiteltäviksi kohteiksi valitaan vain idyllisiä harhakuvia, ja onko toisaalta ihmisen raadollisuuden esittäminen eettisesti oikein (esim. Auschwitz), 4) turismi turmelee herkkää paikallista kulttuuria, ihmisten yksityisyyttä, luontoa ja ympäristöä. (Herbert 1995,10.)

4.3 Muistin paikka

Muistilla ja perinteellä on lähes aina myös maantieteellinen ulottuvuus. Yksilö, ryhmä, yhteisö tai kansakunta muistaa itseään koskevat tapahtumat, tarinat ja myytit sitomalla ne tiettyihin aikoihin ja paikkoihin. Muistia edustavat paitsi menneisyyden jäljet paikoissa ja maisemissa näkyvät fyysiset jäljet, myös paikkojen nimet, niihin liittyvät tarinat ja merkitykset. (Raivo 2007, 273.) Samasta puhuu myös brittiläinen Simon Schama, jonka mukaan maiseman muisti saa merkityksiä menneisyydestä, perinteestä tai historiasta. (Raivo 2007, 272 ; Sivula 2013, 164.)

Ranskalainen historioitsija Pierre Nora puhuu muistin paikoista 1) maantieteellisinä paikkoina, 2) historiallisin hahmoina, 3) monumentteina ja rakennuksina, 4) kirjallisin tai taiteellisinä töinä tai 5) tunnuskuvin, symboleina tai rituaaleina. Muistin paikan ominaisuuksiin kuuluu, että se yhdistää tietyn yhteisön jäsenet muistelemaan ja tulkitsemaan menneisyyttä ja uudistamaan tietoisuutensa historiasta. (Sivula 2013, 164.)

Muistin paikan inspiroimana on myöhemmin kehitetty myös *muistin maiseman* käsite, joka viittaa niihin ajallisiin kerrostumiin, jotka kulttuuriympäristön tarkastelija pystyy havaitsemaan. Ihmisen toiminnan jäljet näkyvät ympäristössä eri aikoina muodostuneina kerrostumina, ja niinpä esimerkiksi kaupunkimaisemaa voi lukea kuin historiankirjaa. Muistin maisema voi koostua arkkitehtonisista kohteista, kadunnimistä, aukioista, historiallisista tapahtumapaikoista sekä eri aikakausien muokkauksista maisemakokonaisuuksista. (Sivula 2013, 164.)

4.4 Teollinen kulttuuriperintö

Suomessa teollisen kulttuuriperinnön synty liittyy 1970-luvun deindustrialisaatioon. Teollisen yhteiskunnan rakenteiden purkaminen muutti erityisesti sellaisten teollisuusyhdyskuntien elämää, jotka olivat muotoutuneet yhden tuotantolaitoksen ympärille. Kaupunkien tyhjentyneet teollisuusrakennukset alkoivat saada uusia, aiemmin tuntemattomia merkityksiä teollisen kulttuurin perintönä ja industrialismin aikakauden muistomerkkeinä. (Sivula 2013, 166.)

Teollisuusmaiseman arvon nousu alkoi ensin näkyä suurissa eurooppalaisissa ja amerikkalaisissa teollisuuskaupungeissa ja 1980-luvulla saatettiin jo puhua teollisen aikakauden muokkaaman kaupunkimaiseman vetovoimaisuudesta (Sivula 2013, 171.) Teollisuuden rakennuksia alettiin jopa pitää trendikkäinä ja haluttuina. Vanhoihin teollisuusrakennuksiin siirrettiin toimintoja, joihin vanhat puitteet toivat omat lisäarvonsa, esimerkiksi kulttuurikeskuksena kuten Helsingin kaapelitehdas tai Hämeenlinnan verkatehdas. Ratkaisevana käänteenä pidettiin 1976 alkanutta Tampereen Verkatehtaan suojelua koskenutta kiistaa. Teollisesta toiminnasta tyhjentyneitä rakennuksia alettiin jo purkaa, mutta valtioneuvosto määräsi purkutyöt keskeytettäväksi. Lopulta suojelukohteina säilytettiin konttorirakennus ja värjäämö ja ne hankittiin Tampereen kaupungin omistukseen. Seutukaavaliittojen tuottamiin kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden teollisuusympäristöjen inventointiluetteloihin oli 1980-luvulla kerätty jo noin 500 suomalaisen teollisuusympäristön tiedot, ja kohteita tuli koko ajan lisää. (Sivula 2003.)

Hyvänä esimerkkinä historian ja perinnön hyödyntämisestä voidaan pitää Noormarkun Ahlström konsernia. Edelleen teollisessa käytössä olevassa historiallisesti ja arkkitehtonisesti arvokkaassa kokonaisuudessa se tarjoaa matkailijoille näyttelyn lisäksi ravintola-, kokous- ja majoituspalveluita, jopa aiheeseen liittyvää oopperaa. (Grahm 2014, 233.) Noormarkun ruukkiympäristön, myös valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön, viimeisin hanke on matkailukäyttöön kunnostettu Makkarakosken saha. Alkuperäinen, 1800-luvulta peräisin oleva laitteisto jäi pois käytöstä vuonna 1957 ja vuonna 2014 se kunnostettiin museoksi. (Ahlströmin ruukit 2015.)

Yrityksen historiaan liittyvät rakennukset voivat olla tuotantolaitoksia, konttorirakennuksia, omistajien ja työväestön asuinrakennuksia tai edellä mainittujen rakennusten muodostamia kokonaisuuksia. Rakennukset ja yritysten toimintaympäristö ovat yrityskulttuurin ulkoisia ilmaisumuotoja, artefakteja. Yritysten historiallisia juuria symboloivista rakennuksista tai paikoista voi muodostua menneisyyden merkkejä, joihin menneisyyden representaatiot kiinnitetään. Tällaisia paikkoja voidaan kutsua myös muistin paikoiksi. (Grahm 2014, 253.) Olennaista arkkitehtuurin arvon säilymisessä on käytössä pysyminen ja hoito. Hyväkuntoinen rakennus on aina houkuttavampi, käytettävämpi ja kiinnostavampi kuin huonokuntoinen ja toiminnallisuutensa menettänyt verrokki. Rakennusteknisen elinkaariajattelun mukaan jokaisella rakennuksella on elinkaari, jonka pituus ja kulku vaihtelevat kohteen rakennusfysikaalisten ominaisuuksien rinnalla sen

huollon, korjaamisen ja käytön ohjaamana. Rakennusten elinkaaria voi tarkastella kuitenkin myös kulttuurisessa kontekstissa esimerkiksi rakennukseen liittyvien mielikuvien, asenteiden ja odotusten kautta. (Kivilaakso 2013, 214.)

Museovirasto inventoi 1990-luvun lopulla Enso Oyj:n rakennuskannan, minkä perusteella laadittiin sopimus Museoviraston ja Enso Oyj:n rakennusperinnön vaalimiseksi. Suojeluluokitus- ja toimenpide-esitykseen valikoitiin kulttuurihistorialliselta arvoltaan keskeiset alueet ja merkittävät rakennukset ja ne vahvistettiin yhteistyösopimuksella vuonna 1998. (Enso Oy:n rakennusperinnön vaaliminen 1998.) Laitaatsillan telakka-alue kuuluu Etelä-Savon kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet –rekisteriin ja se on merkitty seutukaavassa teollisuustoimintojen alueeksi, jolla ympäristön peruspiirteet säilytetään. Suunnittelumääräyksien mukaan alueen käytön suunnittelussa on otettava huomioon alueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet tai niihin verrattavat suojeluperusteet. (Etelä-Savon rakennusperintö 1984.) Telakka-alueella on merkitystä teollisuushistorian ja Saimaan laivaliikenteen kannalta. Ns. linjataloilla on rakennushistoriallista merkitystä ja koko alueella maisemallista merkitystä. (Savonlinnan kaupunki 1994.)

4.5 Sotahistoria

Perinteinen käsitys kansojen menneisyydestä rakentuu hyvin pitkälle voitettujen ja hävittyjen sotien, ratkaisemattomien taisteluiden, solmittujen rauhojen ja siirrettyjen rajojen pohjalle. Sotahistorialliset kohteet on nähty kansakunnan kohtalon paikkoina, joiden merkitseminen ja suojelu tuleville sukupolville on katsottu tarpeelliseksi. (Raivo 2007, 269.) Suomen sotahistoria on poikanut lukuisia matkailutuotteita ja niihin liittyviä ohjelmapalveluita. Valtaosa sotahistorian kohteista on muistomerkkejä (kuva 2), bunkkerirakennelmia, taistelualueita ja museoita. Esimerkkeinä Salpalinja Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan alueella ja Raatteen tie Kainuussa Suomussalmella. (Verhelä & Lackman 2003, 170.) Muistomerkkeihin liittyy aina menneisyyden tarina, eikä ole samantekevää, miten tämä tarina kerrotaan. Erityisesti toisen maailmansodan aikaisiin muistomerkkeihin liittyy Suomessa vielä vahva puolustuseetos, joka on osa suomalaista kollektiivista muistia ja kulttuuri-identiteettiä. (Raivo 2007, 273.)

Menneisyyden muistaminen on luonteeltaan sosiaalista. Yksilön omat muistot liittyvät ja osittain mukautuvat osaksi jonkun suuremman ryhmän, kuten perheen, paikallisyhteisön tai kansakunnan yhteistä muistia ja identiteettiä. (Raivo 2007, 270.) Isolla vihalla oli poikkeuksellisen merkittävä asema 1700-luvun menneisyyden jäsentäjänä. Isonvihan aika osuu suoraan siihen miehekkääseen menneisyyteen, jota esimerkiksi kirkko ja kansa vaalivat, ja jossa todelliset ja yhteiset kärsimykset tekivät menneisyydestä alati kerrattavissa olevan. (Vilkuna 2007, 338.)

Maantieteellisen tilan ja menneisyyden muistamisen välillä vallitsee voimakas yhteys, joka ilmenee materiaalisesti, symbolisesti ja funktionaalisesti. Materiaalisuus merkitsee muistin fyysistä konkretisoitumista. Se voi tarkoittaa esimerkiksi menneisyyden maisemassa näkyviä jälkiä tai historiallisten tapahtumapaikkojen sijainteja, joiden olemassaolo tekee muistista näkyvää ja kosketeltavaa todellisuutta myös nykyisyydessä. Taistelupaikalle nostettu monumentti ankkuroi muistin paikkaan ja maisemaan. Historiallisen myytin spatialisointi, tilaan merkitseminen, ja toisaalta tilan mytologisointi yhdistämällä siihen historiallinen tarina ovat molemmat osa kansakunnan muistin maantieteellistä representaatiota. (Raivo 2007, 273 - 274.)



KUVA 2. Laitaatsillan taistelun muistomerkki pystytettiin vuonna 1975 (Pia Rask)

5 ELÄMYS MATKAILUTUOTTEISTAMISESSA

Matkailutuotteistamisessa on nykyään noussut keskeisiksi elementeiksi elämys ja tarinat. Käsittelen tässä luvussa näitä elementtejä osana kotiseutupolkua, joka tässä on mobiilisovellusta käyttävän matkailijan kokemusta rikastava tekijä.

5.1 Elämys

Käsitteenä elämys tarkoittaa emotionaalista kokemusta, jolla on positiivinen, kohottava vaikutus. Nykyisissä länsimaisissa kulttuureissa emotionaalinen kokemus on korostunut päätöksenteossa ja ahdistuksen laukaisijana. Ihmiset luottavat emotionaalisiin vihjeisiin omia toimiaan suunnatessaan. (Borg ym. 2002, 25.) Elämysten lähteet voidaan jakaa kolmeen eri luokkaan sen perusteella, millaisesta mielihyvästä on kysymys: fyysiset, sosiaaliset ja mentaaliset lähteet. (Aho ym. 2001.) Mentaaliset elämykset voivat ilmetä esimerkiksi esteettisinä tai henkisinä kokemuksina sekä kulttuurin, perinteiden, historian tai taiteiden kokemisena.

Amerikkalaiset liiketoimintastrategit B Joseph Pine ja James H. Gilmore korostavat sitä, että kaikkien yritysten kaikilla toimialoilla tulee lopulta siirtyä tavaroiden ja palveluiden myynnistä elämystuotantoon. Perinteisen elämysteollisuuden (teatteri, elokuva, taiteet, kirjallisuus, muoti, media) lisäksi uusia elämysteollisuuden aloja ovat esimerkiksi peliteollisuus ja koulutus, mutta erityisesti matkailuteollisuus. (Pine & Gilmore, 1998 ; Komppula & Boxberg 2002, 27.)

Myös tämän ajan matkailijoilla on tarve irtautua arjesta, rentoutua, saada kokemuksia ja elää tapahtumia, joiden toivotaan antavan voimakkaita elämyksiä. Kokemuksen ja elämyksen syntyminen vaatii ajan, paikan, tekniset puitteet ja henkisen tilan. Matkailupalvelujen tuottajat voivat tarjota elämyksille fyysiset puitteet ja loppu tapahtuu asiakkaan pään sisällä. (Verhelä & Lackman 2003, 30.) Kokemuksen ja elämyksen ero on pieni: elämys on emotionaalisesti rakentunut, kun taas kokemus on sisällöltään tiedollinen. Elämys on yksilöllisempi kuin kokemus, eikä siten ole samalla tavalla vertailtavissa kuin kokemus. Elämys on aina subjektiivinen, eikä sen oikeellisuudesta tai vääryydestä voida neuvotella. (Saarinen 2001, 35-50.)

Elämykset voidaan jakaa myös neljään pääryhmään sen perusteella, miten aktiivisesti asiakas osallistuu elämyksen syntymiseen, sekä miten tiiviisti asiakas on yhteydessä tapahtumaan ja sen ympäristöön. Useimpien ihmisten viihteenä pitämä elämys on yleensä passiivinen, opetuksellinen tapahtuma taas aktiivinen. Todellisuuspakoisessa elämyksessä asiakas sekä osallistuu aktiivisesti tapahtumaan, että uppoutuu siihen. Tyypillisesti passiivisessa elämyksessä ei vaikuteta itse tapahtumaan, kuten esim. maiseman ihailussa tai taidenäyttelykäynnissä. Antoisimmat elämykset sisältävät aineksia kaikista näistä. (Boxberg & Kompula 2002, 29.)

Matkailijan kokemuksessa olennaista on, että palvelun tarjoajan, matkailuyrittäjän, on kehitettävä ne olosuhteet, joissa elämys voi syntyä. Matkailualan ammattitaito sisältää hyvin paljon määrätietoista erilaisten mahdollisten tapahtumien suunnittelua ja ennakkoarviointia. Tämä vaatii ennakoivaa asennetta: uskoa ja tahtoa vaikuttaa tulevaisuuteen. (Borg ym. 2002, 27.) Matkailijalle oleskeleminen kohteessa, sinne matkustaminen, sekä elämysten arviointi liittyvät kohde-elämyksiin. Mieleen jäävien matkavaikutelmien varastointi matkamuistoina, valokuvina yms. on tärkeä osa matkaelämystä. Myös elämysten muistelu joko yksin tai sosiaalisilla areenoilla on tapa lisätä elämysten säilymistä. (Aho ym. 2001.) Elämystaloudessa hyödykkeisiin rakennetaan lisäarvo lisäämällä niiden elämyksellisyttä. Vaikka kaikkia tuotetasoja tarvitaan tulevaisuudessakin markkinoilla, on elämyksellisyys kuitenkin se strategia, josta kasvu löytyy (Borg ym. 2002, 27).

5.2 Tarina

Juha Kostiainen viittaa artikkelissaan Historia matkailuelämyksenä tanskalaiseen tulevaisuuden tutkijaan, Rolf Jenseniin, jonka mukaan olemme siirtymässä tietoyhteiskunnasta tarinayhteiskuntaan. Tietoyhteiskunnan raaka-aineita ovat data, informaatio ja tieto ja tärkein esitystapa on kirjoitettu teksti. Tarinayhteiskuntaa hallitsee puolestaan visuaalisuus ja kuvat, tarinat, myytit ja legendat. Myös kulutus ja liiketoiminta muuttavat muotoaan. Yritykset eivät pyri tekemään ainoastaan voittoa, vaan myös eettisesti hyviä asioita. (Kostiainen 2001.)

Sanna Tarssanen ja Mika Kylänen liittävät tarinat kiinteästi elämystuottamiseen, jossa se liittyy läheisesti tuotteen aitouteen. Tarina liittää kokonaisuuden eri elementit toisiinsa yhtenäisellä tarinalla, jolloin kokemuksesta tulee tiivis ja mukaansatempaava.

Uskottava ja aito tarina antaa tuotteelle ja kokemukselle sosiaalisen merkityksen ja sisällön, ja asiakkaalle syyn kokea kyseessä oleva tuote. (Tarssanen 2007, 10.) Tarssanen jakaa tarinat uskomustarinoihin ja historiallisiin tarinoihin. Uskomustarinat kertovat ihmisten ja supranormaalien olentojen välisistä suhteista. Historiallisia tarinoita ovat esimerkiksi asutus- ja sotatarinat: kertomukset huomattavista henkilöistä, tapahtumista ja aikakausista. Auvo Kostiainen tähdentää sitä, että matkailija haluaa säilyttää muistissaan merkittävinä pitämiään asioita matkakohteesta. Ihmisen muistiin jäljen jättävät asiat ovat tietyllä tavalla merkittäviä kokemuksia tai elämyksiä. (Kostiainen 2002, 17.)

Tarinat voivat olla erilaisia kuvauksia, satuja, kronikoita, historiankuvauksia ja uutisia. On myös suullisia tarinoita, jotka ovat säilyneet kautta vuosisatojen (myytit, legendat). Yritysmailmassa on käytetty myös ponnahduslautatarinaa, joka kertoo jostakin organisaatiolle tyypillisestä ongelmanratkaisutilanteesta ja antaa myös kuulijalle tilaisuuden ratkaista oma ongelmansa. Hyvin toimivia tarinatyyppejä ovat myös anekdootit, faabelit, metaforat ja symbolit. (Aaltonen & Heikkilä 2003, 161.) Kerronnallisissa kehityshankkeissa tai tarinoissa painottuu yleensä jossain suhteessa tutkimuksellinen, myyttinen ja käytännöllinen näkökulma. Tutkimuksellisessa näkökulmassa keskitytään sekä teoriaan että tulosten luotettavuuteen. (Aaltonen & Heikkilä 2003, 158.)

5.3 Kotiseutupolku

Käytän tässä työssä termiä kotiseutupolku, vaikka se tuokin mieleen maalaismaiseman. Vuosia polkujen kanssa työskennellyt Pauli Saloranta sekä kaupunkipolkuja tutkinut Jaakko Laurila pitävät kotiseutu-termiä sekä maaseudun että kaupungin kattavana. Kotiseutu sisältää myös alueen historian ja kulttuurin. (Laurila 2009.) Muita läheisiä termejä ovat muun muassa luontopolku, kaupunkipolku, matkailureitti, kulttuuripolku, kirjailijapolku jne. Kotiseutupolut ovat kartalle koottuja kävelyreittejä, jotka esittelevät kaupunkien, kaupunginosien sekä maaseudun paikallista historiaa ja nykyisyyttä, kulttuuria, luontoa, arkkitehtuuria sekä merkittäviä henkilöitä. Tavoitteena on kuvata elinympäristöä mielenkiintoisesti ja kokonaisvaltaisesti suoraan paikan päällä. (Laurila 2009 ; Saloranta, 2014.)

Matkailun ohjelmajärjestelyjen sisältötuotannossa käytetään nykyään yhä useammin uusmediaa ja IT- teknologiaa. Varsinkin käyntikohteiden ja huvipuistojen sisältötuotannossa hyödynnetään multimedialla tarjoamia mahdollisuuksia. Erilaiset GPS-

paikannukseen perustuvat sijainti-, reitti- ja turvasovellukset sekä älykorttijärjestelmät ovat osa ohjelmapalveluita. (Ryymän 2005.)

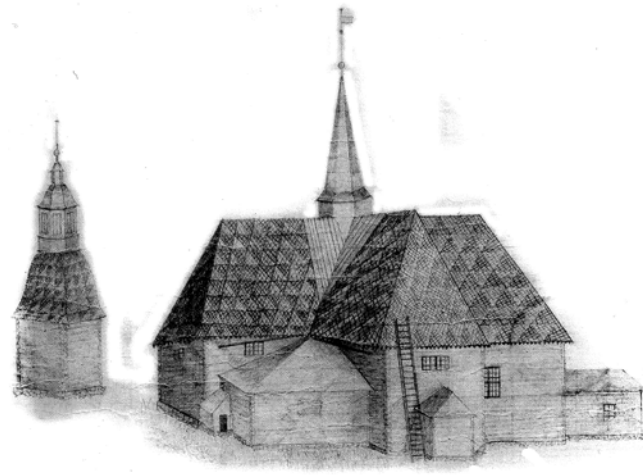
6 LAITAATSILTA HISTORIALLISENA MATKAKOHTENA

Kehittämistyö tapahtuu Savonlinnan Laitaatsillan kaupunginosassa numero 14 (kartta liitteessä 1), noin kolme kilometriä kaupunkikeskustan länsipuolella. Käsittämäni alue rajautuu pohjoisessa Haapaveteen (Patterinmäki), lännessä nykyiseen ABC:n alueeseen, itäosassa Pihlajaveteen (telakka) ja etelässä Pihjalaniemeen vievään siltaan (Kirkkoniemi).

6.1 Kirkkoniemi

Säämingin seurakunta erotettiin Juvasta eri pitäjäksi vuoden 1477 jälkeen. Siihen ovat aikoinaan kuuluneet Rantasalmi, Puumala, Sulkava sekä Kerimäki. Säämingin emäseurakuntaan liitettiin vuonna 1475 perustetun Olavinlinnan ympärille muodostunut Savonlinnan kaupunki 1648. Savonlinna muodostettiin uudelleen kappeliksi 1901 ja erotettiin 1932 emäseurakunnaksi. Vuoden 1973 alussa Sääminki lakkautettiin ja suurin osa liitettiin Savonlinnaan, ja seurakunnan nimeksi tuli Savonlinna-Säämingin seurakunta. (Suomen sukututkimusseura 2015.) Säämingin kirkot ovat sijainneet Kirkkoniemessä 1509-1510 lähtien. Vanhin tunnettu suorakaiteen muotoinen hirsinen pitkäkirkko paloi 1716 ja pappila vuonna 1719. Kirkon sijaintia ei tiedetä tarkasti, mutta kaupunginarkkitehti Raunio arvelee sen sijainneen nykyisen hautausmaan keski- ja itäosassa ja sen pohjoissivulla. (Raunio 2004, 40.) Toinen kirkko rakennettiin vuosina 1722-1728 ja Raunion mukaan se oli tasavartinen ristikirkko. Kirkko kuitenkin ränsistyi hyvin nopeasti ja Raunio pitää siihen syynä ympäröivän maan toistuvaa kaivamista, kirkon lattian alle haudattujen ruumiiden mätänemistä sekä arkkujen romahtamista lähellä kirkon peruskiviä. Toinen kirkko purettiin vuonna 1822.

Säämingin kolmannesta kirkosta on jo paljon tietoa. Kirkko oli tasavartinen ristikirkko, siinä oli jyrkkä aumakatto sekä ristivarsien keskipisteessä ajan tavan mukaan pieni torni. (kuva 3.)



*Säämingin kolmas kirkko
vuonna 1881 ennen purkamista*

Kolmas kirkko

KUVA 3. Säämingin kolmas kirkko vuonna 1881 ennen purkamista (Säämingin seurakunta 500 vuotta)

Kolmannen kirkon sisätila oli poikkeksi tunnelmaltaan ulkoasun karuudesta. Lukuisat maalaukset, saarnastuoli sekä suuri kaksiosainen alttaritaulu tekivät sisätilasta elävän ja vaihtelevan. Osa maalauksista ja saarnastuoli on siirretty Säämingin seurakuntataloon Savonlinnan keskustassa. Kolmas kirkko purettiin tarpeettomana vuonna 1882-1883 Savonlinnan tuomiokirkon valmistuttua. Kirkon hirret käytettiin Säämingin pitäjätuvan, nykyisen Sääminki-talon rakentamiseen. (Raunio 2014.)

Ainoa Kirkkoniemessä jäljellä oleva rakennus hautakammioiden lisäksi on toisen kirkon aikaan 1773 rakennettu kellotapuli. Sen rakentamisessa käytettiin edellisen 1736 valmistuneen tapulin osia. Kellotapulissa oli alun perin 1-4 lyijylasista ikkunaa ja kaksi kelloa, jotka oli valettu Pietarissa 1659 ja 1776. Kellot siirrettiin nykyiseen Tuomiokirkkoon sen valmistuttua 1878 ja ne tuhoutuivat talvisodan lopun pommituksissa. (Savonlinnan matkailu 2015.) Kellotapulia on korjattu useaan otteeseen. Neljä vuonna 1848 asennettua puukehyksistä ikkunaa poistettiin 1950-luvun lopussa. Alkuperäisen paanukaton tilalle tehtiin 1920-luvulla pärekatto, joka puolestaan korvattiin kimpipaamalla 1960. Vuonna 2007 tapuli sai alkuperäisen mukaisen paanukaton talkootyönä. Katto tervattiin ja tapuli maalattiin vuonna 2008. (Savonlinnan seurakunta 2015.)

Käytöstä poistettuun Kirkkoniemen hautausmaahan on haudattu ainakin 30 000 vainajaa, viimeksi vuonna 1936. Sen uudelleen käyttöönnottoa harkittiin vuonna 1948,

mutta 1966 tehdyissä koekaivauksissa alueen maaperän laatu todettiin kosteaksi ja salaojituksen teko kalliiksi ja aikeesta luovuttiin. (Savonlinnan seurakunta 2015.)

Kirkkoniemen aluetta on viime vuosina kunnostettu, mm. hautakammiot on entisöity ja aluetta 1800-luvun vaihteesta ympäröinyttä kiviaitaa rakennettu uudelleen. Valkoisen Kolis-kammion rakennusvuotta ei tiedetä. Se purettiin vuonna 1957 ja rakennettiin uudelleen alkuperäisillä tiilillä 2005-2006. Seurakunnan haudankaivaja Marko Ruuskanen on entisöinyt myös hautakiviä ja ristejä. (Savonlinnan seurakunta 2015.) Keväällä 2010 paljastettiin muistomerkki alueella sijainneille Säamingin kirkkoille. (Säamingin kirkkoille muistomerkki. 2010.)



**KUVA 4. Kirkkoniemen kellotapuli ja kunnostetut hautakammiot
(Pia Rask)**

6.2 Laitaatsillan taistelu

Ruotsissa suunniteltiin 1780-luvun lopussa innokkaasti sotaa Venäjää vastaan. Sodalla oli tarkoitus vallata Baltia ja Suomen itäiset osat takaisin Ruotsille. Kustaa III saikin nopeasti "valtakirjan" sodan aloittamiseen ja pian suoritettiin joukkojen liikekannallepano. Suomessa olleet joukot eivät riittäneet laajamittaiseen sotaan, vaan Ruotsista tuotiin kesällä 1788 lisää sotaväkeä. Yhteensä Suomeen koottuun maa-armeijaan kuului noin 32 000 miestä. (Museovirasto 2015b.)

Rantasalmella Parkumäen taistelussa 21. heinäkuuta 1789 tappion kokeneet venäläisjoukot vetäytyivät Savonlinnan länsipuolella sijaitsevaan Laitaatsalmeen. Venäläiset ryhmittivät aseisiin salmen itärannalle ja suomalaiset asettuivat salmen länsirannalle. Ainoa merkittävä yhteenotto käytiin lokakuun 7. päivänä, kun venäläiset onnistuivat nousemaan maihin pohjoisesta Haapavedeltä. (Museovirasto 2015a.)

Majuri Ehrensstälpen komentamat Porin rykmentin joukot, noin 240 miestä, olivat etuvartiona Laitaatsillassa, mutta upseeristosta suurin osa oli taistelun alkaessa Pihlajaniemessä nimismiehenkartanossa Anjalan liittoon sekaantuneiden Savon prikaatin upseeriden kuulusteluissa. (Suur-Savon maanpuolustuspäivät 1975.) Venäläiset olivat tehneet jo useita valehyökkäyksiä läheisiin Sammalsaariin, ja asemissaan olevat suomalaiset joukot olivat helposti yllätettävissä. Venäläiset olivat saaneet salassa rakennetuksi myös venesillan salmen idänpuoleisessa lahdempoukamassa. Ensimmäisenä luutnantti Poppiukselta ilmoituksen saaneet upseerit eivät edes ottaneet ilmoitusta vakavasti, kunnes venäläiset joukot olivat jo maissa ja saivat yliotteen suomalaisten yllätetyistä joukoista. Osa kenttävartion miehistä lähti pakenemaan ja kaksi tykkiäkin jäi venäläisten haltuun. Venäläiset panivat laittamansa sillan paikoilleen ja näin pääjoukko saatiin nopeasti siirretyksi Laitaatsiltaan. Alakynnessä olevat suomalaiset saivat kuitenkin hälytettyä apujoukkoja Aholahdesta ja Pihlajaniemestä. Savon, Porin ja Pohjanmaan rykmentit saivat yhdistetyin voimin venäläiset lopulta perääntymään. Hurjalla pistinhyökkäyksellä joukot saivat vallattua patterit takaisin ja venäläiset vetäytyivät siltaa pitkin salmen itärannalle. Venäjän tappiot taistelussa olivat noin 200 miestä. Ruotsalais-suomalaisten tappiot olivat 14 kaatunutta ja 33 haavoittunutta. Lisäksi kolme joutui vangiksi. (Ahtiainen & Tervonen 1998.)

Laitaatsalmen itäpuolella, valtatie 14 eteläpuoleisella kalliolla, on säilynyt osa venäläisten pääpatterista. Se koostuu noin metrin korkuisesta ja pari metriä leveästä maavallista, jonka suojissa kanuunat olivat. Ensimmäisen maailmansodan aikana tehtyjen linnoitustöiden yhteydessä vallin taakse on kaivettu lyhyitä pätkiä taisteluhautaa. Vuonna 1975 taistelupaikalle rakennettiin muistomerkki, joka kuvaa 1700-luvun tykkiasemaa. Muistomerkki sijaitsee suomalaisten pääpatterin paikalla valtatie 14 ja siltä Pihlajaniemeen kääntyvän tien välissä. (Museovirasto 2015a.)

6.3 Patterinmäki

Venäjän valtio käytti suunnattomia summia puolustusjärjestelmän luomiseen Pohjanlahdelta tulevaa vaaraa vastaan. Töitä ei useinkaan saatu valmiiksi, sillä Venäjän maaliskuun vallankumous 1917 pysäytti linnoitustyöt. Linnoitteet tehtiin, jos mahdollista, kallioisille mäille ja räjäyttämällä. Moni tällainen kallio näyttäytyy tänä päivänä louhikkoisena labyrinttinä. Louhokset ovat suuria; pohjalta ei yleensä näe etumaastoon. Venäläisen tarkoituksena oli vuorata kaivannot puurakentein, joista ei kuitenkaan ole merkkejä. Tämä jättiläisurakka työllisti hyvin paikallista ja irtaintakin työvoimaa. Elo työleireissä kuuluu olleen vilkasta. (Etelä-Karjalan museo, 2015.)

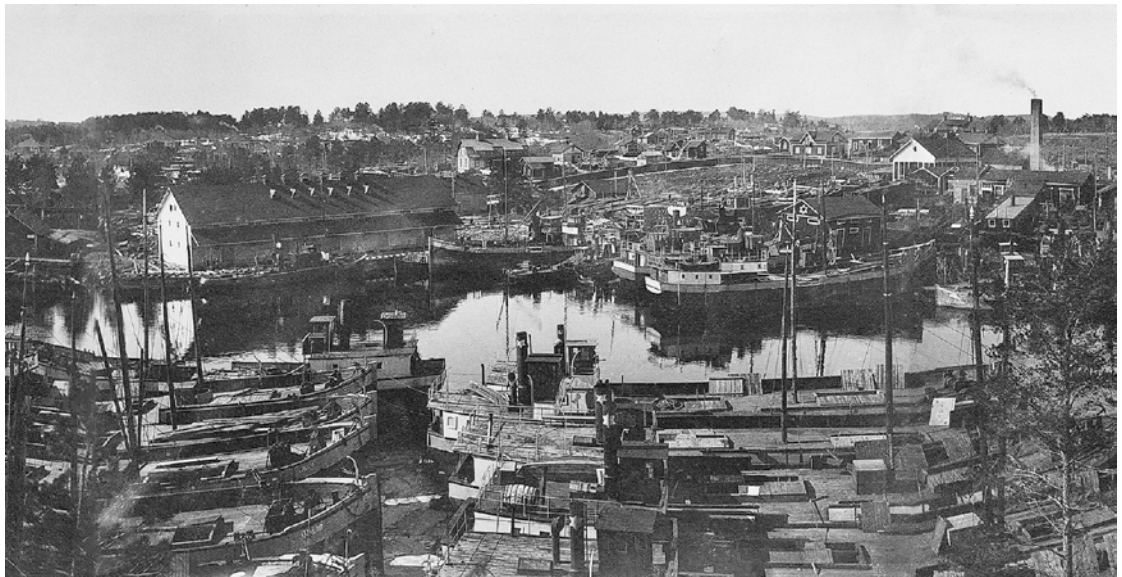
Laitaatsalmessa on ensimmäisen maailmansodan aikaisia puolustusvarustuksia. Mikeli-Savonlinna -tien molemmin puolin olevilla kukkuloilla on kaivettuja ja louhittuja taistelu- ja yhdyshautoja, poteroita, korsunpaikkoja ja tykkitietä. Laitaatsalmen alueelta on kartoitettu taisteluhautaa noin 400 m ja yhdyshautaa noin 1 km. Kesällä 1989 Laitaatsalmen puolustusvarustukset raivattiin, puhdistettiin roskista ja jätteistä ja kartoitettiin. Kohdetta ei ole tämän jälkeen hoidettu Museoviraston muinaisjäännösten hoitoyksikön toimesta resurssien puutteen takia. (Museovirasto 2015c.)

6.4 Laitaatsillan telakka-alue

Norjalaisomisteisen Gutzeit & Co:n toiminta Laitaatsillassa alkoi vuonna 1894, jolloin alueella oli pieni korjauspaja ja varastoja. Yhtiö oli alkanut keskittää tukinhankintaansa Saimaan alueelle ja valtaosa sen käyttämästä puusta tuli tehtaalle vesiteitse. Laitaatsillasta kehittyi 1900-luvun alkuvuosikymmeninä yhtiön laivaston tukikohta. Enso-Gutzeit Oy oli Saimaan suurin laivanvarustaja, jolla oli hallussaan laajimmillaan lähes 250 aluksen "valkoisen tähden" laivasto. Telakka ja konepaja vastasivat yhtiön höyryalusten

huollosta. 1920-luvulla Laitaatsillan alueelle rakennettiin lotjaveistämö, jossa valmistui noin 130 alusta.

Myös Saimaan laivaston johto siirrettiin 1920-luvulla Laitaatsiltaan, josta muodostui patriarkaalinen teollisuusyhdyskunta yhteisine tiloineen ja palveluineen (kuva 5). Laivasto-osaston palveluksessa oli maailmansotien välisenä aikana parhaimmillaan 800-900 miestä ja Laitaatsillassa työskenteli talvisin jopa yli 300 miestä. (Ahtiainen & Tervonen 1998.)

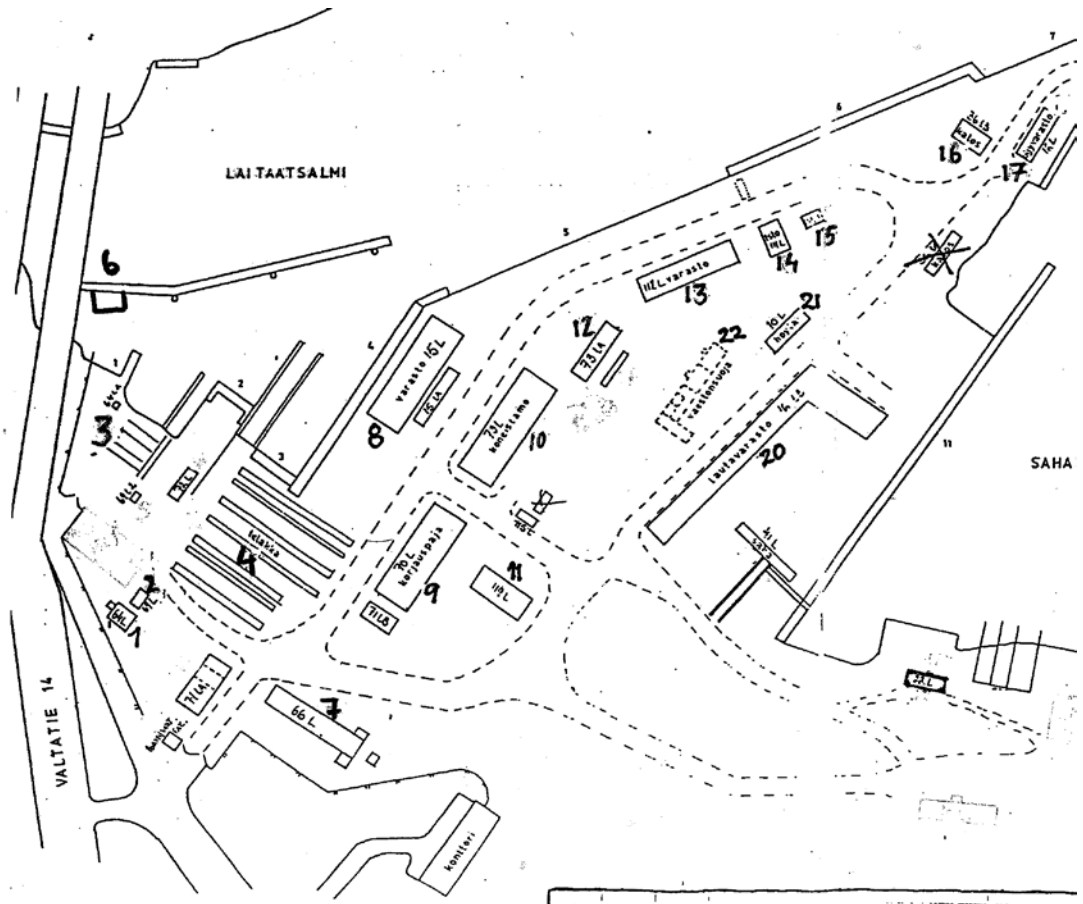


KUVA 5. Viime vuosisadan alkupuoli oli Laitaatsillan telakan kultaa-aikaa (Maa-kuntamuseon arkisto)

1920-luvulla rakennettiin Kirkkoniemenkadun varteen asuntoalue, jolla oli yhteinen pesutupa ja kaivoja. Rakennuskantaan kuuluvat myös paloasema (1922) ja kansakoulu (1921) Asuinrakennusten lisäksi Laitaatsillan alueelle nousi kolme kauppa, kahvila, urheilukenttä ja kerhotalo. Telakka-alueen länsireunassa on Kirkkoniemenkadun varressa yhtenäinen rivi pohjamuodoltaan neliömäisiä Enson ns. Linjataloja. (Ahtiainen & Tervonen 1998.)

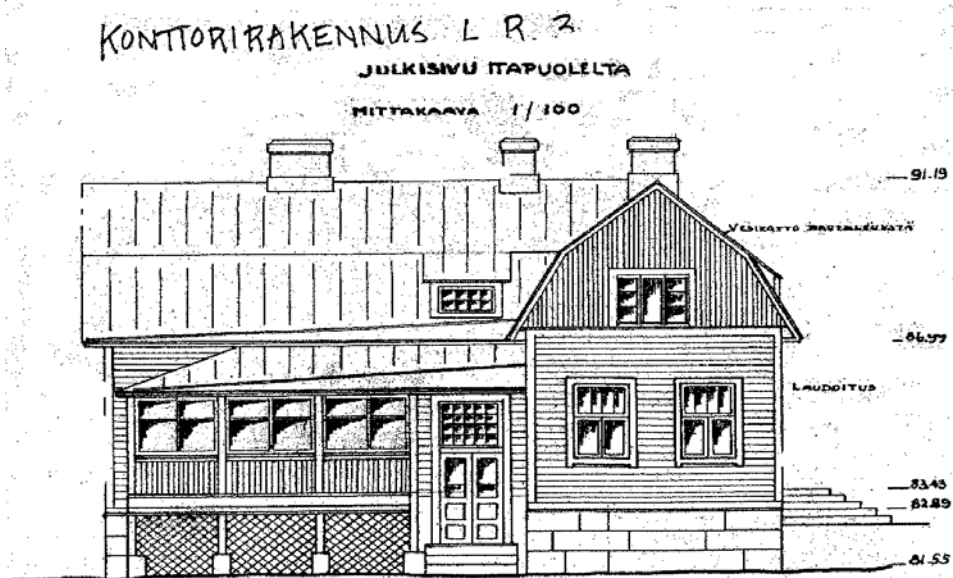
Varsinaisen telakka-alueen yleisilme ja rakennusten muodostama kokonaisuus kuvaa hyvin sisävesilaivaliikenteen vaiheita pitkältä ajalta (kuva 6). Telakka koostuu telakka-toiminnalle tyypilliseen tapaan eri aikaisista, muuttuneiden toimintaperiaatteiden mukaan jatkuvasti muuttuneista teollisuuden rakennuksista, rakenteista ja laitteista. (Linnoista lähiöihin 2010.) Telakka-alueen rakennuskanta koostuu korjauspajoista, peltipa-

joista, puusepänmoottori- ja maalausverstaista, työkaluvarastoista, vinsseistä ja erilaisista varistorakennuksista, lauta- ja venevarastoista, venevajoista ja -talaista. Monissa rakennuksissa on kuten laivoissakin, tunnusmerkkinä Enso-Gutzeitin valkoinen tähti päätyikkunoina.



KUVA 6. Telakka-alue ja osa sen suojelluista rakennuksista: 1. Voimaseama vuodelta 1915. 2. Vinssihuone vuodelta 1925. 3. & 4. Pieni ja isonostotelakka. 5. Työkaluvarasto 1949. 6. Uittoyhdistyksen mökki (ei suojeltu). 7. Hirsipintainen veneveistämö 1950-luvulta. 8. Kolmekerroksinen, valkea tavaravarasto 1920-luvulta. 9. Tiilinen levy- ja moottorinkorjauspaja vuodelta 1955. 10. Koneistamo vuodelta 1971, nykyisen telakan toimisto. 11. Taitekattoinen ”evakkovarasto”, Varasto no: 5. vuodelta 1940. 12. Lämpökeskus ja paja vuodelta 1972. 13. Varasto vuodelta 1975. 14. Varasto ja työnjohtorakennus vuodelta 1967. 15. Kettinkipaja 1930-luvulta. 16. Niputuslankojen varasto. 17. Öljyvarasto 1920-luvun puolivälistä. (Enso Oy:n rakennusperinnön vaaliminen 1998)

Laitaatsiltaan rakennettiin virkailija-asuntoalue 1900-luvun alussa ja telakan työntekijöiden asuintaloja 1920-luvulla. Näistä tähän päivään ovat säilyneet Kirkkoniemenkadun ns. linjatalot (kuva 8), vanha paloasema, Rantala, Anttila, Lepola, kerhohuone, sauna- ja pesularakennus sekä koulu. Telakka-alueella oli myös asuin- ja konttorirakennuksia (kuva 7), joista suurin osa on purettu pois uusien tie- ja risteysjärjestelyjen sekä Laitaatsillan liikekeskuksen tieltä. Useimmilla rakennuksilla oli omat nimensä, kuten Pohjola, Karjala, Savola, Hämälä ja Jukola. Vanhan valtatievarressa (nykyisin Mitta-Keittiön tontti) oli kolme kauppa: Osuuskauppa sekä Kauhasen ja Kivimäen kaupat. Harjulan suuressa asuin- ja liikerakennuksessa oli myös parturi.



KUVA 7. Purettu konttorirakennus L.R.3., jossa sijaitsi myös postitoimisto, oli radan varressa, nykyisen Anttila-talon vieressä (Enso Oy:n rakennusperinnön vaaliminen 1998.)

Yhtiö rakensi alueelle kirjaston, lastentarhan ja kaivoja sekä järjesti alueelle maidon myynnin ja jakelun. Samoin se koetti edistää asukkaiden perunanviljelyä. Yhteisiä perunanistutus ja – nostotalkoita pidettiin. Yhtiö antoi panoksensa myös yhdyskunnan vapaa-ajan viettoon ja juhliin. Se järjesti syksyisin marjan- ja sienepoimintaretkiä, hiihtokilpailuja ja teetti talvisin jäädytetyn ja laudoitetun kelkkamäen Lepolan taakse. Jouluisin alueen asukkaat saivat yhtiön metsistä haettuja ilmaisia joulukuusia.



KUVA 8. Kirkkoniemenkadun ns. linjataloissa asutaan edelleen (Pia Rask)

7 LAITAATSILTA TOIMINTAYMPÄRISTÖNÄ

Kehittämistyö tapahtuu Savonlinnan Laitaatsillan kaupunginosassa numero 14, noin kolme kilometriä kaupunkikeskustan länsipuolella. Käsittelemäni alue rajautuu pohjoisessa Haapaveteen (Patterinmäki), lännessä nykyiseen ABC:n alueeseen, itäosassa Pihlajaveteen (telakka) ja etelässä Pihjalaniemeen vievään siltaan (Kirkkoniemi).

7.1 Laitaatsilta-projekti

1990-luvun alussa telakan rakennuskanta inventoitiin Laitaatsilta-projektin yhteydessä. Savonlinnan kaupungin ja Enso Gutzeit Oy:n yhteistyöprojektin tavoitteena oli Laitaatsillan telakkatoimintojen kehittäminen ja alueen maankäytön suunnittelu. Suunnittelussa huomioitiin elinkeinoedellytysten turvaaminen, alueen rakennuskanta ja mahdolliset näyttelytilat sekä säilytettävät rakennukset. Alueelle suunniteltiin muun muassa suurta veneilykeskusta sekä kokonaista uutta asuin- ja virkistysaluetta (Savonlinnan maakuntamuseon arkistot).

7.2 Matkailualueiden kehittämishanke ja Patterinmäki

Patterinmäki on 14 hehtaarin metsäalue Juva-Savonlinna tien läheisyydessä, Laitaatsillan Länsikeskuksen ja ja telakkavenepalvelualueen vieressä. Alueella ei ole asemakaavaa. Patterinmäki kuului kaupungin matkailualueiden kehittämishankkeen piiriin vuosina 2008-2009. Mittava matkailualueiden kehittämistyö koski yhteensä lähes 200 hehtaarin rakentamatonta maa-alueita. Hankkeella haluttiin Savonlinnaan etupäässä uusia investointeja ja lisää matkailijoita. Alueelle toivottiin majoitusta ja kaupallista toimintaa, joka palvelisi ohikulkuliikennettä, veneilijöitä sekä lähiseudun asukkaita. Kehittämishanketta hallinnoi Savonlinnan kaupunki ja yleissuunnitelman laatijaksi valittiin FCG Planeko Oy. Hanketta rahoitti Etelä-Savon maakuntaliitto. (Savonlinnan kaupunki 2015a.)

Savonlinnan kaupunki oli valmis neuvottelemaan myynti- vuokraus- ja hintaehdoista ja rakennusoikeuksista ja alueella oli katu- ja kunnallistekniset suunnitteluvalmiudet. Hanke ei onnistunut houkuttelemaan investoijia alueelle ja se on edelleen puistoalueena.

7.3 Alueen asemakaavan muutos

Telakan entiselle sauna- ja pesularakennuksen alueelle on suunniteltu myös asemakaavan muutosta, jonka tavoitteena on mahdollistaa alueella sekä uutta liiketoimintaa että omarantaisia omakotitontteja. Itse rakennus on kaavassa suojeltu (kuva 9). Suunnittelualue kuuluu Laitaatsillan telakkayhdyskunnan valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön. (Savonlinnan kaupunki 2015b.)



KUVA 9. Laitaatsillan sauna ja pesula vuodelta 1952 telakan puolelta kuvattuna (Pia Rask)

Kaavamuutosalueen ulkopuolelle jää virkistyskäytön kannalta tärkeä uimarannan eteläosa. Uimarannan läheisyyteen on valmistunut kaupungin ja Laitaatsillan kyläyhdistyksen yhteistyönä uusi leikkipuisto. Alueella on myös useita kaupunkilaisten venepaikkoja. Lyhyen kävelymatkan päässä tästä on Poukkusalmi, jonka rannasta on talvisin hyvin suosittu hiihtoreitti Aholahden hiihtokeskukseen sekä Pullinlahden retkiluistelureitti.

7.4 Rinnakkaisväylän kolmas vaihe

Valtatie 14 on yksi Itä-Suomen merkittävimmistä poikittaisista valtatieyhteyksistä, joka sijaitsee valtateiden 5 ja 6 välillä Etelä-Savon itäosassa. Valtatie on myös Savonlinnan talousalueen tärkein runkoväylä ja se kulkee Savonlinnan kohdalla katuverkossa. (Liikennevirasto 2015.)

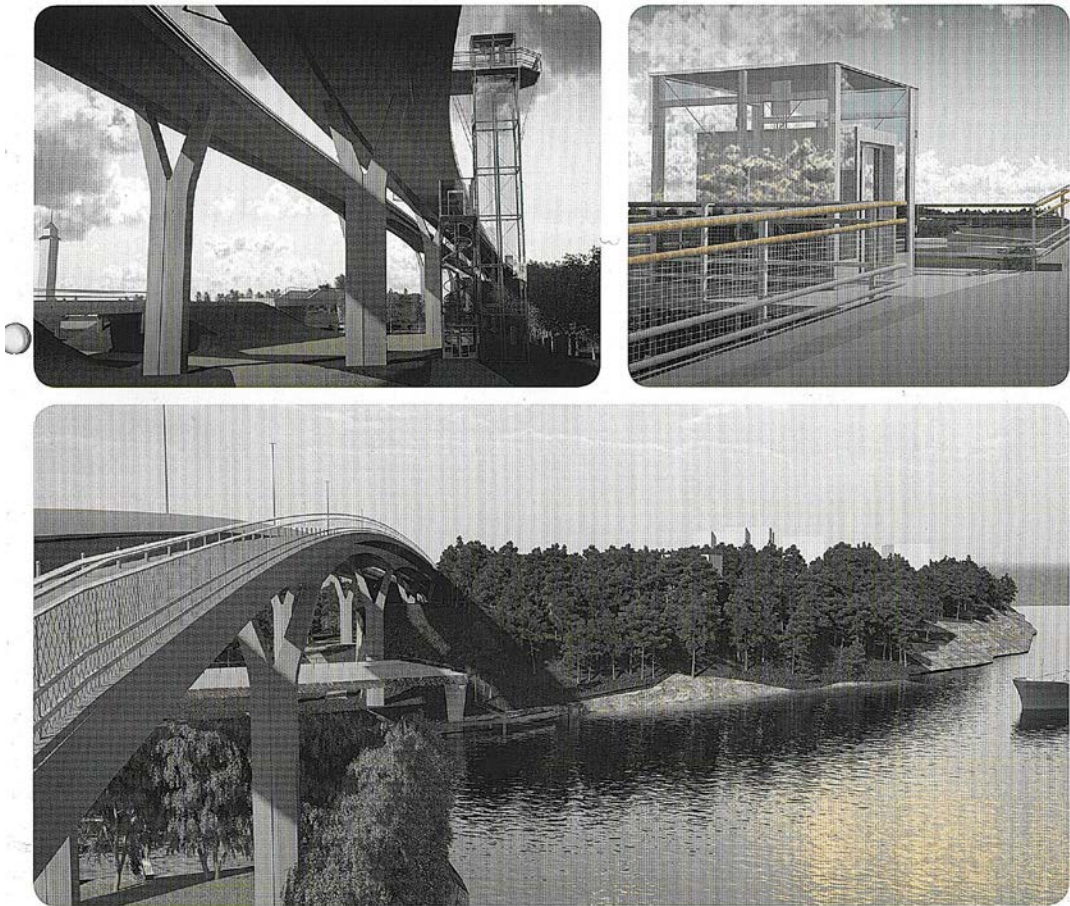
Rinnakkaisväylän rakentamisen ensimmäisessä vaiheessa rakennettiin toinen maantiesilta ydinkeskustan itäpuolelle Kyrönsalmeen nykyisen sillan eteläpuolelle. Ruislahti–

Miekkoniemi-osuus valmistui syksyllä 2011. Toinen vaihe käsitti uuden rinnakkais-tieyhteyden rakentamisen keskustan pohjoispuolelle välille Laitaatsalmi–Ruislahti. Kolmas rakennusvaihe käsittää syväväylän ja uuden tie- ja ratasillan rakentamisen Laitaatsalmeen kaupungin länsipuolelle.

Liikenneviraston, Savonlinnan kaupungin ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen laatimassa tiesuunnitelman esitteessä muistutetaan Savonlinnan seudun matkailustrategiasta, joka painottaa seudun kuuluisaa järviluontoa ja rikasta kulttuuriperintöä. Uhkana ja heikkoutena ovat alueen nykyiset puutteelliset liikenneyhteydet. Liikenteen ongelmana ovat nykyisen Kyrönsalmessa sijaitsevan syväväylän yli kulkevan maantiesillan avaukset ja niiden aiheuttamat vaikutukset –pitkät jonot ja katuverkon ruuhkautuminen. (Liikennevirasto, Savonlinnan kaupunki, Pohjois-Savon ELY-keskus. Liikenne- ja Infrastruktuurivastuualue 2013.)

Tiesuunnitelman kolmannessa vaiheessa salmeen rakennettava maantiesilta mahdollistaa syväväylän siirron Kyrönsalmesta Laitaatsalmeen. Samanaikaisesti on laadittu Huutokoski-Parikkala –radan ratasuunnitelma. Rataa siirretään noin metrin ylemmäksi ja syväväylän kohdalle rakennetaan kääntösilta. Valtatie toteutetaan kaksiajorataisena, nelikaistaisena tienä Aholahdentien liittymän ja Savontien välisellä jaksolla. Syväväylän kohdalla tie rakennetaan 520 metriä pitkälle sillalle, jonka alikulkukorkeus väylän kohdalla on 24,5 metriä. Nykyinen ABC:n valoristeys jää rakennettavan sillan alle ja liikenne Laitaatsiltaan ohjataan vanhalle Suurelle Savontielle heti nykyisen valo-ohjatun Aholahdentien (Kellarpellon) valoristeyksen jälkeen. Savontien liittymä kaupungin puolella Sortteerinlahdessa on rakennettu jo tiehankkeen toisessa vaiheessa.

Laitaatsalmen kaupunkikuva muuttuu merkittävästi. Esikaupunkimaisen alueen luonne muuttuu modernimmaksi ja kaupunkimaisemmaksi. Maisema ja näkymät avartuvat. Suurin muutos elinoloihin aiheutuu uusista silloista. Korkea siltayhteys vaikeuttaa jonkin verran kevyttä liikennettä, mutta toteutettavat hissiyhteydet lieventävät tätä haittaa. (Liikennevirasto, Savonlinnan kaupunki, Pohjois-Savon ELY-keskus. Liikenne- ja Infrastruktuurivastuualue 2013.)



KUVA 10. Laitaatsillan yleisilme tulee muuttumaan paljon uuden sillan myötä (Liikennevirasto, Savonlinnan kaupunki, ELY- keskus)

Liikennevirasto suunnitteli rinnakkaisväylän kolmannen vaiheen eli Laitaatsalmen järjestelyt rakennettavaksi vuosina 2015–2017. Ministeriö päätti kuitenkin, että hanke on siirretty vuosien 2016–2022 suunnitteluohjelmaan. (Laitaatsalmi saa odottaa 2013.)

8 POHDINTAA

Laitaatsillan telakka-alue kuuluu julkisesti tunnustettuun ja virallisesti suojeltuun Etelä-Savon rakennusperinteeseen, jolla on kansallista merkitystä. Alueeseen liittyy myös paljon henkistä perintöä ja tarina-aineistoa, jonka voi katsoa olevan henkistä perintöaineistoa, esim. Sääminkiin, Laitaatsillan taisteluun ja ”yhtiöön” liittyvien tarinoiden runsaudessa. Alueella ja sen paikannimillä on edelleen suuri merkitys menneisyyden jälkenä maisemassa siellä asuville ihmisille ja identiteetille. Laitaatsillassa näitä esimerkkejä on useita, esim. ”laita silta”, piirakkakallio, Patterinmäki.

Kulttuuriperinnölle on ominaista, että se elää ajassa ja mukautuu kunkin ajan haasteisiin. Telakka-alueen tapauksessa nimenomaan alueen ja rakennusten nykyinen käyttö ja yksityisten omistajien ja vuokraajien ”sijoittaminen” rakennuksiin pitää kulttuuriperintökohdetta kunnossa ja säilyttää sitä myös jälkipolville.

Teollisuushistoriallinen perintö on hyödynnettävissä myös matkailun parissa. Suomessa matkakohteiksi ovat erityisesti muodostuneet Suomen historialliset ruukit ja niihin liittyvät kartanot. Esimerkkeinä vaikkapa Billnäsän, ja Fiskarsin ruukkialueet sekä Strömforsin, Verlan ja Ahlströmin ruukit. Näissä esimerkeissä näkyy hyvin se, miten yritys hyödyntää kulttuuriperintöään elämyksen ja hyödykkeiden tuottamiseen. Kulttuuriperintö on näin liiketoiminnan resurssi ja matkailun vetovoimatekijä.

Muistin paikan ominaisuuksiin kuuluu, että se yhdistää tietyn yhteisön jäsenet muistelemaan ja tulkitsemaan menneisyyttä ja uudistamaan tietoisuutensa historiasta. Laitaatsillan, tai esimerkiksi nk. Linjatalojen nykyiset asukkaat ovat suurelta osin entisten telakkalaisten jälkeläisiä tai jopa paluumuuttajia, jolloin paikkaan liittyviä tarinoita tai muisteluksia on säilynyt alueella jopa monessa eri sukupolvessa. Myös paikan historialliseen merkitykseen taistelupaikkana liittyy legendoja muun muassa paikannimissä.

Menneisyyden hyödykkeistämässä menneisyyttä muutetaan kulutuskohteiksi. Laitaatsillan tapauksessa mobiilisovelluksen avulla voidaan sisäistää paikalla tapahtuneita historiallisia tapahtumia ja kuvitella niillä sijainneita rakennuksia. Elämyksellisyyttä voidaan lisätä esim. kuvilla jo hävinneistä rakennuksista, tarinoilla, kertomuksilla ja uskomuksilla. Paikallisille yrittäjille tämä tuo lisää asiakkaita historiasta ja perinteestä kiinnostuneista matkailijoista. Näin historia, menneisyys ja nostalgia on myös muutettavissa rahaksi.

Kun paikalla olisi matkailullista merkittävyyttä, houkuttelisi se turistien lisäksi myös muita toimijoita, mitä monet alueeseen liittyvät hankkeet toivovat. Uudet yritykset ja yhteisöt voisivat korjata rakennusperintökohteen omia tarpeita vastaavaksi suojelemääräysten puitteissa, rakentaa alueelle uusia palveluita tai jopa siirtää toimintojaan keskustasta Laitaatsiltaan. Kaikki tämä kestävä kehityksen periaatteita noudattaen hyödyttäisi myös alueen asukkaita, toisi alueella työpaikkoja ja palveluita.

Rinnakkaisväylän kolmas vaihe ja uusi silta toteutuessaan muuttavat alueen luonnetta paljon. Kun ennen paikka vain ohitettiin valtatie 14:ä pitkin, on Laitaatsilta nyt erikseen pysähdyttävä, ja näin historialliset kohteet tulevat uusien palveluiden kanssa entistä merkityksellisemmiksi.

Matkailun alalla mahdollisia yhteistyökumppaneita Laitaatsillassa varsinaisten yritysten lisäksi voisivat olla esimerkiksi seurakunta, Saimaan Höyrypursiseura, Savonlinnan oppaat ry, satamapalvelu- ja luontomatkailuyrittäjät sekä Pyhän Olavin Kilta ry, joka parasta aikaa toteuttaa suunnitelmaansa rakentaa Laitaatsillan taistelun aikainen tykkiveneen replika Savonlinnaan. Tykkiveneen rakentamiseen haetaan jo yhteistyökumppaneita esimerkiksi alueen oppilaitoksista ja siitä suunnitellaan täysin purjehduskelpoista, jolloin sen ympärille voisi kehittää vaikka kesätapahtuman Laitaatsalmen taistelusta.

Työni liitteenä olevia tekstejä voidaan halutessa käyttää myös maastossa, kylteissä tai kohteen infotauluissa.

LÄHTEET

Aaltonen, Mika & Heikkilä, Titi 2003. Tarinoiden voima. Miten yritykset hyödyntävät tarinoita. Jyväskylä: Talentum.

Ahlströmin ruukit 2015. WWW-tiedosto. <http://www.ahlstrominruukit.fi/index.php/alue-esittely-72.html>. Päivitetty 11.9. 2015. Luettu 5.3. 2015.

Aho, Seppo, Honkanen, Antti & Saarinen, Jarkko 2001. Matkailuelämykset tutkimuskohteina : suomalaisen matkailututkijaverkoston 10-vuotisjulkaisu. Rovaniemi: Lapin yliopisto.

Ahtiainen, Pekka & Tervonen, Jukka 1998. Säämingin historia 2. Maalaiskansaa ja taajamien väkeä. Vanha emäpitäjä voimistuvan kaupungin ympärillä. Jyväskylä: Gummerus.

Borg, Pekka, Kivi, Elina & Partti, Minna. Elämyksestä elinkeinoksi. Matkailusuunnittelun periaatteet ja käytäntö. Juva: WSOY.

Boxberg, Matti & Komppula, Raija 2002. Matkailuyrityksen tuotekehitys. Helsinki: Edita.

Enso Oy:n rakennusperinnön vaaliminen 1998. Museovirasto-Enso Oyj. Savonlinnan maakuntamuseon arkistot.

Etelä-Karjalan museo 2015. Ensimmäisen maailmansodan linnoitukset. WWW-tiedosto. <http://www.etelakarjalanmuseot.fi/1n-maailmansodan-linnoitukset/>. Päivitetty 11.11. 2015. Luettu 11.11. 2015.

Etelä-Savon rakennusperintö 1984. Kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet. Etelä-Savon seutukaavaliiton julkaisu 114. Mikkeli: Maakuntamuseon arkistot.

Grahn, Maarit 2014. Perheyhtiö ja paikallisuus. A. Ahlström Osakeyhtiön historian perintö Noormarkussa. Turun yliopisto. Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos. Kulttuuriperinnön tutkimus. Väitöskirja. PDF-dokumentti. <http://www.doria.fi/handle/10024/94239>. Päivitetty 10.1. 2014. Luettu 5.3. 2015.

Helenius-Mäki, Leena 2001. A la carte –listalla: Kaupunki teemalla tai suljettuna. Teoksessa Tarinoita ja tutkimuksia kaupunkimarkkinoinnista. Toim. Kostianen, Juha. Helsinki: Suomen kuntaliitto.

Herbert, David T. (toim.) 1995. Heritage, tourism and society. Great Britain: Mansell Publishing Ltd.

Hirsjärvi, Sirkka, Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2009. Tutki ja kirjoita. Hämeenlinna: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Jatinen, Haanu 2015. Haastattelut.5.6.2015 ja 15.10. 2015. Toimitusjohtaja. Eat&Sleep&Do-Savonlinna.

Kananen, Jorma 2012. Kehittämistutkimus opinnäytetyönä. Kehittämistutkimuksen kirjoittamisen käytännön opas. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kivilaakso, Aura 2010. Arvokeskustelua elämän ja suojelun ympäristöissä. Teoksessa Tuomi-Nikula, Outi ym. (toim.) Mitä on kulttuuriperintö? Tietolipas 243. Vantaa: SKS.

Laitaatsalmi saa odottaa. 2013. Itä-Savo –lehti 2013. <http://www.ita-savo.fi/uutiset/1%C3%A4hell%C3%A4/laitaatsalmi-saa-odottaa>. Luettu 17.8.2015.

Laurila, Jaakko 2009. Reittejä yhteisöllisyyteen – Kotiseutupolut kotiseututyön välineenä. Case Tampereen kaupungin kulttuuripalveluiden kulttuuriraittihanke Opinnäytetyö. Seinäjoen ammattikorkeakoulu. http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/5615/Jaakko_Laurila.pdf?sequence=1. Päivitetty 4.12.2009. Luettu 15.9.2015.

Liikennevirasto 2015. <http://portal.liikennevirasto.fi/> Päivitetty 11.9.2015. Luettu 17.9.2015.

Liikennevirasto, Savonlinnan kaupunki, Pohjois-Savon ELY-keskus. Liikenne- ja Infrastruktuurivastuualue 2013. Esite. Valtatie 14 parantaminen välillä Aholahdentie-Savontie, tiesuunnitelma.

Linnoista lähiöihin 2010. Rakennetut kulttuuriympäristöt Suomessa. Toimittanut Pinja Metsäranta. Porvoo : SKS.

Maamies, Sari 1997. Heritage-matkailu eli kulttuurimatkailu. Kielikello 2/1997. WWW-dokumentti. <http://www.kielikello.fi/index.php?mid=2&pid=11&aid=419>. Ei päivitystietoja. Luettu 15.10.2015.

Museovirasto 2015. Muinaisjäännösrekisteri. http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjreki/read/asp/r_default.aspx. Päivitetty 10.7.2015. Luettu 12.10.2015.

Museovirasto 2015a. Muinaisjäännösrekisteri. Kulttuuriympäristön rekisteriportaali. Hoitorekisteri. <http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx>. Päivitetty 11.9.2015. Luettu 15.10.2015.

Museovirasto 2015b. Kustaa III:n sota. http://www.nba.fi/fi/kulttuuriymparisto/arkeologinen_perinto/va_perinto/tutkimukset/gustav_adolf/sota Ei päivitystietoja. Luettu 20.9.2015.

Museovirasto 2015c. Muinaisjäännösrekisteri. Kulttuuriympäristön rekisteriportaali. http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/rapea/read/asp/r_kohde_historia_list.aspx?KOHDE_ID=203453. Päivitetty 11.9.2015. Luettu: 20.9.2015.

Kostiainen, Auvo 2002. Historia matkailuelämyksenä. Teoksessa Elämys, teollisuutta, taloutta vai jotakin muuta. Toim. Jarkko Saarinen. Rovaniemi: Lapin yliopisto.

Kostiainen, Juha 2001. Tarinoita ja tutkimuksia kaupunkimarkkinoinnista. Helsinki: Suomen kuntaliitto.

Nauha, Ida & Salminen, Maiju, 2014. Yrittäjien näkemyksiä Savonlinnan seudun talvimatkailun kehittämiseksi. Mikkelin ammattikorkeakoulu. Matkailun koulutusohjelma. Opinnäytetyö. PDF-dokumentti. <http://www.urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2014050866370>. Ei päivytystietoja. Luettu: 1.9.2015

Ojasalo, Katri, Moilanen, Teemu & Ritalahti, Jarmo 2014. Kehittämistyön menetelmät : uudenlaista osaamista liiketoimintaan. Helsinki: Sanoma Pro.

Opetusministeriö2015. http://www.minedu.fi/OPM/Kansainvaelliset_asiat/kansainvaelliset_jaerjestoet/unesco/aineetonkulttuuriiperinto/?lang=fi. 2015. Päivitetty 11.9. 2015. Luettu 12.10.2015.

Partanen, Johannes 2013. Tiimivalmentajan parhaat työkalut. Jyväskylä: Partus.

Pine, J.II & Gilmore, J.H. Welcome to the Experience Economy. Komppula, Raija & Boxberg, Matti 2002. Teoksessa Matkailuyrityksen tuotekehitys. Helsinki: Edita.

Rainisto, Seppo 2008. Kaupunkibrändi: Paikan markkinoinnin teoriaa ja käytäntöjä. Case Helsinki ja Case Lahti. Kotka: Kymenlaakson ammattikorkeakoulun julkaisuja.

Raivo, Petri J., 2007. Muisti ja perinne kulttuurimatkailun resurssina. Kirjassa Menneisyys on toista maata. Toim. Knuuttila, Seppo & Piela, Ulla. Jyväskylä: SKS.

Raunio, Juhani 2004. Säämingin seurakunnan puukirkot. Teoksessa Menneisyydestä kantautuvat sanat. Säämingin seurakunta 500 vuotta. Jyväskylä: Savonlinna-Säämingin seurakunta.

Rky 2009. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. Museovirasto. WWW-tiedosto. http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx. Ei päivytystietoja. Luettu 5.9. 2015.

Ryymän, Jaakko 2005. Matkailun ohjelmalvelut. Toimialaraportti 14/2005. Kauppa- ja teollisuusministeriö. PDF-dokumentti. http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/437/Matkailun_ohjelmalvelut.pdf. Ei päivytystietoa. Luettu.15.10.2015.

Saaranen-Kauppinen, Anita & Puusniikka, Anna 2013. Menetelmäopetuksen tietovaranto. KvaliMOTV. Verkkojulkaisu. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. <http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L1.html>. Päivitetty 14.5. 2013. Luettu 26.10.2015.

Saarinen, Jarkko 2001. Matkailun tilat ja motiivit. Saariselän ruskamatkailun muodot ja ympäristöt. Teoksessa Järviluoma, Jari & Saarinen, Jarkko. Luonnon matkailu- ja virkistyskäyttö tutkimuskohteena. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 796. Rovaniemi: Metla.

Saloranta, Pauli 2014. Urbanin retkeilyn portaali. <http://www.kaupunkipolut.fi/> Päivitetty 18.9. 2014. Luettu.21.9. 2015.

Savonlinnan kaupunki 1994. Asemakaavan muutos. Savonlinnan maakuntamuseon arkistot.

- Savonlinnan kaupunki 2015a. Matkailualueiden kehittämishanke. WWW-tiedosto. http://www.savonlinna.fi/savonlinna-tietoa/kehittamishankkeet/matkailualueiden_kehittamishanke). Luettu 17.9. 2015.
- Savonlinnan kaupunki 2015b. WWW-tiedosto. http://www.savonlinna.fi/filebank/5734-Laitaatsillan_pesula_ja_uimaranta_kaavaluonnos_selostus_PB.pdf. Luettu 17.9. 2015.
- Savonlinnan maakuntamuseon arkistot. Laitaatsilta-hanke.
- Savonlinnan matkailu 2015. <http://www.savonlinna.travel/fi/kulttuurilomaa-saimaalla/nahtavyudet/kirkot/>
- Savonlinnan seurakunta 2015. WWW-tiedosto. http://www.savonlinnaseurakunta.fi/Ei_paivytystietoja. Luettu 18.9. 2015.
- Suomen sukututkimusseura 2015. WWW-tiedosto. <http://hiski.genealogia.fi/seurakunnat/srk?CMD=SRK&ID=534&TYPE=HTML>. Päivitetty 16.6. 2010. Luettu 16.9. 2015
- Staiff, Russel, Bushell, Robyn & Watson, Steve 2012. Heritage and tourism. Place, encounter, engagement. Great Britain: MPG Books Group.
- Suus-Savon maanpuolustuspäivät 1975. ”Näin Savon joukko...”. Puumalan Vuolteelta Laitaatsilltaan 1788-1789. Koonnut Leo Rimpiläinen. Savonlinna : Suur-Savon maanpuolustuspäivät.
- Säämingin kirkoille muistomerkki. 2010. Savonmaa 17.5. 2010. WWW-tiedosto. http://www.savonmaa.fi/index.php?option=com_content&view=article&id=4849:saeaemingin-kirkoille-muistomerkki&catid=4:paikallisuutiset&Itemid=3. Luettu 15.9.2015.
- Sääski, Sylvi 1991. Elämää Laitaatsillassa 1910- ja 1920 luvulla. Enso-Gutzeit Oy. Historia. ja perinnejulkaisuja 5. Imatra: Enso Gutzeit Oy.
- Tarssanen, Sanna 2007. Elämystuottajan käsikirja. Rovaniemi: Lapin yliopistopaino.
- Tuomi-Nikula, Outi, Haanpää, Riina & Kivilaakso, Aura 2013. Mitä on kulttuuriperintö? Tietolipas 243. Vantaa: SKS.
- Unesco 2015. Maailmanperintölista. <http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?lg=en&pg=00011#tabs>. Ei päivitystietoja. Luettu 12.10. 2015.
- Verhelä, Pauli & Lackman, Pekka 2003. Matkailun ohjelmalvelut. Matkailuelämyksen tuottaminen ja toteuttaminen. Porvoo: WSOY.
- Vilkuna, Kustaa H.J. 2007. Mielekäs menneisyys. Kirjassa Menneisyys on toista maata. Toim. Knuuttila, Seppo & Piela, Ulla. Jyväskylä: SKS.



OpenStreetMap <http://www.openstreetmap.org/#map=15/61.8764/28.8274>

Geo URI [geo:61.8764,28.8274?z=15](http://www.openstreetmap.org/#map=15/61.8764/28.8274)

Kirkkoniemi. Paikalla ovat sijainneet Säämingin kolme kirkkoa keskiajalta vuoteen 1882. Säämingin kirkkopitäjä oli yksi Suomen suurimmista ja lakkautettiin lopullisesti vasta vuonna 1973 kun se liitettiin Savonlinnan seurakuntaan. Ensimmäinen kirkko rakennettiin vuonna 1509 ja se oli hirsinen pitkäkirkko. Vuonna 1722 valmistunut toinen kirkko purettiin huonokuntoisena vuonna 1822. Kolmas kirkko oli tasavartinen ristikirkko ja siinä oli pieni torni. Kirkon hirret siirrettiin kaupunkiin valmistuneeseen Sääminki-taloon, jonka viereisessä seurakuntatalossa on esillä kolmannen kirkon saarnastuoli ja seinämaalauksia.

Kahden ensimmäisen kirkon tarkkaa sijaintia tai ulkonäköä on pystytty vain arvailemaan. Viimeisten kaivausten yhteydessä (vuonna--) löytyi kuitenkin vanhoja perustuksia ja hiiltyneitä hirsikertoja, joten summittaisia arvioita sijainneista on voitu tehdä.

Säämingin kolmas kirkko sijaitsi lähempänä peruskalliota kuin edelliset, koska sisälle kirkkoon ei enää haudattu.

Kahden ensimmäisen kirkon aikana vainajat haudattiin kirkon lattian alle jalat kuoriin, eli itään päin. Näin ollen kirkon penkit eivätkä lattialankut olleet kiinteitä rakenteita, vaan niiden piti olla helposti siirrettävissä. Oletettavasti arkkuja ei myöskään voitu kaivaa kovin syvään, joten ruumiiden hajun on täytynyt tulla myös kirkkosaliin.

Seurakunta sai senaatilta luvan kirkon alasrepimiseen vuonna 1882 sillä ehdolla, että käyttökelpoiset rakennusaineet käytettäisiin kirkkoherran uuden virkatalon rakentamiseen. Kunta anasti tarpeet ja kirkkoherra joutui asumaan vuosikymmeniä kaukana kirkosta Pihlajaniemen pappilassa.

Mobiilisovelluksen tekstit

Kellotapuli. Ainoa Kirkkoniemessä jäljellä oleva kirkkorakennus on toisen kirkon aikaan 1773 rakennettu kellotapuli. Kellotapulissa oli alun perin 1-4 lyijylasista ikkunaa ja kaksi kelloa, jotka oli valettu Pietarissa. Kellot siirrettiin nykyiseen Tuomiokirkkoon sen valmistuttua 1878 ja ne tuhoutuivat talvisodan lopun pommituksissa. Tapulin nykyinen kello ---?. Neljä vuonna 1848 asennettua puukehyksistä ikkunaa poistettiin 1950-luvun lopussa. Vuonna 2007 tapuli sai alkuperäisen mukaisen paanukaton. Kesäisin tapulissa toimii tapulikahvio (päivitettävä).

Kellotapulिन sisäkatolta löytyi vuonna 2003 pellavakankaaseen kääritty muumioitunut sikiö nenäliinaan käärittynä, jonka alkuperää ei pystytty selvittämään. Sikiö on haudattu kirkkomaahan.

Hautausmaa. Käytöstä poistettuun Kirkkoniemen hautausmaahan on haudattu ainakin 30 000 vainajaa ennen uuden hautausmaan valmistamista Talvisaloon. Maa on kostea suomaa ja se on aiheuttanut tuhoja kirkkojen perustuksille. Kirkon alle haudattiin vielä 1700-luvulla, mikä aiheutti perustusten sortumista. Hautausmaalla on kaksi entisöityä vanhaa hautakammiota: Kolis- ja Fabritius-suvun kammiot. 1800-luvun kiviaita on rakennettu uudelleen. Suvuilla ja kylillä oli omat hautaviirinsä, joiden replikoista on tehty lähellä tietä oleva viirimuistomerkki.

Jokaisella kylällä oli henkilömäärän mukaan noin 3,5m x 3,5-5m kokoinen alue hautausmaalla, kirkon penkkijärjestyksen mukaisessa järjestyksessä niitä vainajia varten joilla ei ollut varaa tai asemaa tulla haudatuksi kirkkoon.

Talvisaikaan Kirkkoniemen maa jäätynä pitkäälle kevääseen ja ruumiit piti säilyttää erillisissä parihuoneissa kunnes ne saatiin haudattua.

Piirakkakallio. Läheisille kallioille, joilla vaihdettiin päälle pyhävaatteet ja syötiin eväät, tultiin saaristopitäjän kylistä pitkillä kirkkoveneillä. Alueella oli myös majataloja ja kapakoita kirkkoväkeä varten. Savonlinnan seurakunta järjestää kallioilla perinteisen juhannuskokon.

Perimätiedon mukaan kirkkovene pysähtyi ja kääntyi poikittain läheisellä Kellokivellä sen merkiksi, että veneessä tuotiin ruumista siunattavaksi. Näin kellonsoittaja pystyi soittamaan saattosoiton vainajan kunniaksi.

Laitaatsillan taistelu. Vuonna 1789 Laitaatsalmen länsirannalla käytiin taistelu suomalaisten ja venäläisten välillä. Kustaa III:n johtaman sodan tarkoituksena oli vallata takaisin Isossa Vihassa venäläisille menetetyt alueet. Lokakuun 7. päivänä venäläiset onnistuivat nousemaan maihin Haapaveden suunnasta tehtyään sitä ennen useita valehyökkäyksiä tykki-veneillään. Tällä kertaa Sammalsaariin aluksi suuntautunut matka kääntyiikin kohti suomalaisten asemia Laitaatsalmen länsirannalla. Suurin osa suomalaisten upseereista oli Pihlajaniemessä kuultavana osallisuudestaan Anjalan liittoon ja Laitaatsalmeen oli jäänyt vain pari nuorempaa upseeria ja kourallinen miehiä: on epäilty, että venäläisillä olisi ollut etukäteen tieto suomalaisten tilanteesta hyökkäyksen ajankohtaa päätettäessä. Nuoren luutnantti Poppiuksen viemää tietoa oikeasta hyökkäyksestä ei aluksi edes uskottu, kunnes venäläiset olivat jo päässeet nousemaan maihin. Venneiden lisäksi hyökkäys täydentyi heidän itäpuolella salmea rakentamaansa venesiltaa myöten. Alakynteen jääneet suomalaiset lähtivät perääntymään ja kaksi tykkiäkin jäi vihollisen haltuun. Apujoukkoja saatiin kuitenkin hälytetyksi ja Savon, Porin ja Pohjanmaan prikaatin miehet löivät vastustajan lopulta hurjassa pistintaistelussa.

Mobiilisovelluksen tekstit

Laitaatsalmen itäpuolella, valtatie eteläpuoleisella kalliolla, on säilynyt osa venäläisten pääpatterista. Se koostuu noin metrin korkuisesta ja pari metriä leveästä maavallista, jonka suojissa kanuunat olivat. Suomalaisten puoleiselle taistelupaikalle rakennettiin vuonna 1975 muistomerkki, joka kuvaa 1700-luvun tykkiasemaa.

Suomalaisia sotamiehiä on sanottu huonoiksi ja järjestäytymättömäksi 1700-luvun sotataidoissa, joissa edettiin muodostelmissa ja odotettiin käskyjä. Laitaatsalmen vaihtelevassa ja maastossa ja lähikontaktissa sotamiehet näyttivät taitonsa, joissa on nähty yhtymäkohtia talvi- ja jatkosodan tapahtumiin.

Pihlajaniemessä nimismiehen talolla sotaviskaalin pitämä kuulustelutunto päättyi dramaattisesti ikkunasta sisään lentäneeseen kahteen kuulaan. Todennäköisesti myös Olavinlinnasta oli lähetetty tykkiveneitä Laitaatsillan taisteluun.

Laitaatsillan taistelun muistomerkillä sijaitsevalla kalliolla oli vielä 1960-luvulla telakan työntekijöille rakennettu asuintalo, josta muistona on vielä näkyvissä pihan sireenipuita.

Itäpuolella salmea venäläisten tykkiasema on sijainnut kallion korkeimmalla kohdalla, joka on räjäytetty uuden maantien myötä. Nykyään muinaisjäännökset ovat rauhoitettuja.

Patterinmäki. Ensimmäisen maailmansodan aikaisia puolustusvarustuksia rakennettiin salmen molemmin puolin. Länsirannalla niitä on nähtävissä

Mobiilisovelluksen tekstit

sekä pohjoisrannan niemekkeellä (rakentamaton puistoalue radan pohjoispuolella) Kirkkoniemenkadun länsipuolella sekä ABC-aseman viereisellä korkealla kalliolla. Taistelu- ja yhdyshaudat, poterot, korsunpaikat ja tykkitiet ovat kaivettuja tai kallioon louhittuja. Taisteluhautaa on noin 400 metriä ja yhdyshautaa noin 1 kilometri.

Kesällä 1989 tehdyn raivauksen jälkeen kohdetta ei ole hoidettu, ja niitä voi olla vaikeaa havaita maastossa.

Pohjoisella niemekkeellä on näkyvissä myös Enso Gutzeit Oy:n telakan omistuksessa olleen pienlentokoneen maihinnostoraiteet ja koppi. Konetta käytettiin apuna metsänostossa.

Laitaatsillan telakka. Enso Gutzeit & Co:n toiminta Laitaatsillassa alkoi vuonna 1894, jolloin alueella oli pieni korjauspaja ja varastoja. Laitaatsillasta kehittyi 1900-luvun alkuvuosikymmeninä yhtiön laivaston tukikohta ja ”valkoisen tähden” laivastoon kuului parhaimmillaan 250 alusta. Kun Saimaan laivaston johtokin siirrettiin 1920-luvulla Savonlinnaan, muodostui tänne patriarkaalinen ja kiinteä teollisuusyhdyskunta yhteisine tiloineen ja palveluineen. Maailmansotien välisenä aikana osaston palveluksessa oli parhaimmillaan 800-900 miestä, talvisinkin jopa yli 300 miestä.

Telakka-alue. Yleisilme ja rakennusten muodostama kokonaisuus kuvaa hyvin sisävesilaivaliikenteen vaiheita pitkältä ajalta. Telakka koostuu telakkatoiminnalle tyypilliseen tapaan eri aikaisista teollisuuden rakennuksista: korjauspajoista, peltipajoista, puusepänmoottori- ja maalausverstaista, työkaluvarastoista, vinsseistä ja erilaisista varastorakennuksista, lauta- ja venevarastoista ja venevajoista. Monissa rakennuksissa on kuten laivoissakin, tunnusmerkkinä Enso-Gutzeitin valkoinen tähti päätyikkunoina: kuten sillalta hyvin erottuvassa 1920-luvun tavaravarastossa tai

Mobiilisovelluksen tekstit

sauna- ja pesularakennuksen vieressä sijaitsevassa Kuurissa, eli veneva-
jassa vuodelta 1939.

Kirkkoniemenkatu. 1920-luvulla rakennettiin Kirkkoniemenkadun var-
teen asuntoalue, jolla oli yhteinen pesutupa ja kaivoja. Telakka-alueen län-
sireunan pohjamuodoltaan neliömäisillä ns. Enson **Linjataloilla** taloilla oli
jokaisella omat nimensä (Haapala, Koivula, Mäntylä jne.) ja niissä asui lai-
vojen päällystää kaksi perhettä taloa kohden. Taloilla oli yhteinen puuvaja-
ja huussirakennus, ja joillain myös yhteinen kellarikota, jossa riiputettiin
sianruhoja. 10:ssä linjatalossa asutaan edelleen. Linjatalojen lisäksi oli
myös suurempia asuinparakkeja, jotka purettiin vasta 1960- ja 1970-lu-
vuilla. Rakennuskantaan kuuluvat myös **paloasema** (1922) ja **kansakoulu**
(1921) Asuinrakennusten lisäksi Laitaatsillan alueelle nousi kolme kaup-
paa, kahvila, urheilukenttä ja kerhotalo.

*Yhtiö rakensi alueelle kirjaston, lastentarhan ja kaivoja sekä järjesti alu-
eelle maidon myynnin ja jakelun. Samoin se koetti edistää asukkaiden pe-
runanviljelyä. Yhteisiä perunanistutus ja – nostotalkoita pidettiin. Yhtiö
antoi panoksensa myös yhdyskunnan vapaa-ajan viettoon ja juhliin. Se jär-
jesti syksyisin marjan- ja sienenpoimintaretkiä, hiihtokilpailuja ja teetti tal-
visin jäädytetyn ja laudoitetun kelkkamäen Lepolan taakse. Jouluisin alu-
een asukkaat saivat yhtiön metsistä haettuja ilmaisia joulukuusia.*

*Laitaatsillan lapset uivat mieluusti sauna-ja pesularakennuksen matalassa
rannassa. Pesulassa käytetyn lipeän vuoksi iho oli uinnin jälkeen ihanan
pehmeä.*

*Alueella käytetään vieläkin sanontaa ”yhtiön miehiä” tai ”yhtiön mailla”,
vaikka Enso Gutzeitilla ei ole ollut pitkään aikaan mitään toimintaa alu-
eella.*

Linjatalot olivat maamme ensimmäisiä elementtitaloja: lautarakenteet koottiin erikseen ja nostettiin kokonaisina paikoilleen eristämistä varten.

Linjatalojen pientä ullakkoikkunaa kutsutaan ”desantti-ikkunaksi”. Perimätiedon mukaan jostain talosta on sota-aikaan paettu tuon ikkunan kautta.