

**ESISELVITYS MAHDOLLISISTA  
MUINAISKARJALAISISTA VESIREITEISTÄ JA UUSISTA  
HISTORIAPOHJAISISTA ERÄMELONTAREITEISTÄ  
HIITOLANJOEN VESISTÖALUEELTA SAIMAALLE**



**Laatokalta Saimaalle -hanke  
(The Best Practises of Shoreline Biodiversity Protection) KS 1771  
2020 - 2022  
Mikko Europaeus  
Hankekoordinaattori  
Hiitolanjoki-yhdistys, pj.**



Hanke on Euroopan unionin osarahoittama.  
The project is co-funded by the European Union.



# SISÄLLYSLUETTELO

## JOHDANTO

### I TUTKIMUSOSA:

<b>1 VESIKULKUA MAHDOLLISTAVAT OLOSUHTEET</b>	<b>SIVU</b>
1.1. Luonnon vaikutus vesikulkukelpoisuuteen	4
1.2. Ihmisen vaikutus vesikulkukelpoisuuteen	6
<b>2 HISTORIALLISTA JA LUONNONHISTORIALLISTA LÄHTÖKOHTIA</b>	
2.1. Vesikulkemisen historiaa, viitteitä ja käytäntöä	8
2.2. Historiallisia vesikulkuneuvoja	12
2.3. Vesistöalueet esiselvitysalueella	
2.3.1. Hiitolanjoen vesistöalue	15
2.3.2. Vuoksen vesistöalue ja vedenjakaja	
2.4. Hiitolanjoki vesireittinä	18
2.5. Vesireittivaihtoehtoja Hiitolanjoen vesistöalueelta vedenjakajan yli	20
<b>3 TAUSTATYÖ JA KOKEELLINEN TUTKIMUS</b>	
3.1. Runkoreittien valinta	27
3.2. Maastokäynnit ja läpäisyraivaus	32
3.3. Koemelonnat	44
<b>II SOVELLUSOSA:</b>	
<b>4 SELVITETYT RUNKOREITIT</b>	
4.1. Läntinen runkoreitti ("Muinainen rajareitti")	83
4.2. Keskinen runkoreitti ("Romanan reitti")	90
4.3. Pohjoinen runkoreitti ("Matkoreitti")	97
<b>5 KÄYTÄNNÖLLISIÄ NÄKÖKOHTIA</b>	
5.1. Sopivia vesikulkuneuvoja paikallisiin olosuhteisiin	102
5.2. Huomioita tarvikkeista ja varusteista	109
5.3. Muita käytännöllisiä näkökohtia	114
<b>6 YLLÄPIDON, KÄYTÖN JA KEHITTÄMISEN MAHDOLLISUUKSIA</b>	
6.1. Reittien ylläpito- ja käyttönäkökohtia	123
6.2. Nähtävyyksien, etappien ja palvelujen arviointia	127
6.3. Kehittämismahdollisuuksia	133
<b>LÄHDEVIITTEET</b>	
<b>LÄHTEET</b>	
<b>+ ERILLINEN KUVALIITE (PDF)</b>	

## JOHDANTO

Vuosina 2020 – 2022 Hiitolanjoki-yhdistys otti uuden askeleen lähtiessään Suomen luonnonsuojeluliiton ja yhteistyökumppanien kanssa hankkeeseen, jollaista se ei vielä 15-vuotisessa historiassaan ollut tehnyt. Pohjaa oli tosin luotu jo aiemmassa tutkimuksessa ja Hiitolanjoki latvavesiltä Laatokalle -tietokirjassa (2012). Ajankohta osui yhteen Hiitolanjoen historiallisen suuren murroksen, valjastettujen voimalaitoskoskien ennallistamisen kanssa, mikä sopii hyvin tämänkin hankkeen ja virtavesien moninaiskäytön lähtölaukaukseksi.

Hanke on mahdollistanut toisaalta myös Hiitolanjoki-yhdistykselle toiminta-ajatuksen kehittämisen tilanteessa, jossa vaelluskaloihin kohdistuva huomio on eri tahoilla koko ajan voimistunut ja toisaalta antanut näin tilaa myös yhdistyksen uusille, erilaisillekin avauksille.

Historiapohjaisen erämelontareitistön taustoitus, maastokäynnit, läpäisyraivaus ja käytännön koemelonta ovat vieneet esiselvityksen tekijän seikkailuihin ja ainutkertaisiin kokemuksiin sekä tutustuttaneet uusiin mielenkiintoisiin ihmisiin. Samaan hengenvetoon on todettava, että pandemia, hankebyrokatia, käytännön toimet ja mahdollisuus tehdä työtä vain osa-aikaisesti, vieläpä Venäjän hyökkäys Ukrainaan, ovat vaatineet veronsa ja asettaen rajansa. Tutkimuksen taustatavoitteista oli osin tingittävä, esimerkiksi arkistotyö jätettävä pois. Esiselvityksen epätasaisuudet johtuvat osin ajan puutteesta, sillä tekijä on työskennellyt samanaikaisesti vaativassa Hiitolanjoen museoaluehankkeessa. Molemmat kuitenkin toivottavasti tukevat tulevaisuudessa toisiaan, sillä yhtymäkohtia näillä on.

Esiselvityksen tarkoituksena on luoda lukijalle peruskäsitys Hiitolanjoen ikivanhasta merkityksestä muinaiskarjalaisten Laatokalta Saimaalle, Savoon ja pohjoiseen suuntautuneesta vesireittiliikerdinnästä. Samalla se on tarkoitettu ensimmäiseksi aidoksi suuntaviitaksi vedenjakajan ylittävään erämelontaan, mutta myös Hiitolanjoen melonnan käytännön vesillelaskuksi. Melontakulttuurin luominen alueelle on työtä, joka voi edetä vain pienin askelin: täältä löytyy erinomaisia eri kokoisia ja vaihtelevia vesistöjä, luonnonhelmiä, upeita historiallisia nähtävyyksiä sekä ainutlaatuinen perintö vesikulussa. Toisaalta ilmeisiä haasteita on infrastruktuurissa, palveluissa ja myös yhteistyössä. Lienee niinkin, että täällä vesien aktiivinen käyttö jokamiehenoikeudella on vielä sikäli vierasta, että se vaatii kaikilta osapuolilta totuttelua rinnakkaiseloon nykyisellään usein ”neitseellisellä”, mutta paikoin tiheästi asutulla ja monin tavoin hyötykäyttöön otetulla alueella. Onneksi erämaisiakin osuuksia yhä löytyy ja niillekin voi näillä reiteillä päästä – joskaan ei helpolla. Mottona onkin monesti kenttäoloissa toisteltu tosiasia: erämelonta on palkitsevaa ponnistelua!

Aihepiirin erityisyys Hiitolanjoen vesistöalueella on voimavara tilanteessa, jossa kansainvälinen murros ravistelee myös Etelä-Karjalan, Etelä-Savon ja koko Suomen matkailua ja taloutta. Kotimaan turismi, tuleva erä- ja luontokulttuurimuseo Imatralla sekä ekologisten matkailupalvelujen tuominen alueelle ovat avainasemassa. Ilman paikallista yhteistyötä, luovuutta ja yhteisymmärrystä tässä ei kuitenkaan täälläkään pärjätä.

Esiselvitys on ”edellä selvittämistä”, mutta reitit on pioneerin oikeudella jo nimetty luonnollisista ja historiallisista lähtökohdistaan. Erämelontareiteistä on nyt esitekartta internetissä ([www.hiitolanjoki.fi](http://www.hiitolanjoki.fi)) ja kuvaliitteessä. Kiitos kaikille avustaneille: raivauksesta Timo Siirastolle ja Jouko Asikaiselle, Juhani Tiaiselle (myös koemelonta), Riitta Luukolle, Markku ja Atte Tolvaselle, koemelonnasta Taru Kaljuselle, Tuuli Hakuliselle ja Tuomas Tiaiselle, vesistöhistoriakäynnistä Matti Hakuliselle ja Sami Kurkelalle sekä hakemusten laadinnasta Kari-Matti Vuorelle. Kiitos myös Erkki Immoselle, Tenho Schalinille, Jukka Myllykselle, Mauri ja Satu Vennolle, Hannu Toivaselle, Markku Piukalle, Petri Räsäselle ja useille tässä nimeämättömille reittialueiden asukkaille, jotka ovat auttaneet tai ainakin suhtautuneet myötämielellä pyrkimykseen yhteisen hyvän edistämiseksi. Työ jatkokoon...

Parikkalan Saaren Mikkolanniemellä Hiitolanjoen vesistöalueella 1.7.22. Mikko Europaeus.

## I TUTKIMUSOSA:

### 1. VESIKULKUA MAHDOLLISTAVAT OLOSUHTEET

#### 1.1. Luonnonolojen vaikutus vesikulkukelpoisuuteen

Vesikulkukelpoisuudella ymmärretään tässä esiselvityksessä vesistöjen soveltuvuutta liikkumiseen joko 1) vesikulkuneuvoista käsin veden päällä (soutamalla, melomalla ja sauvomalla, sauvointa l. sauvaa veden pohjaan nojaamalla vesikulkuneuvoa työntäen ), 2) vesikulkuneuvoja kuljettaen vedessä (vetäminen käsin, köysin tms. apuneuvolla, työntäminen l. uittaminen kahlaten vedessä tai rannalta) tai 3) tilapäisesti vesikulkuneuvoja maata pitkin kuljettaen (vetäminen maata tai vetoa helpottavia telapuita pitkin, kantaen joko suoraan tai kanoottia myös apuvälineellä eli kantolängillä tai kuljetuskärryssä taluttaen).<sup>1</sup> Nykyaikaisin termein tällaisesta vesikulkemisesta voidaan käyttää nimitystä erämelonta, joka juuri eri vesikulkutekniikoidensa vuoksi eroaa pelkästä melonnasta.

On siis tärkeä ymmärtää, että vesistön, alueen tai reitin vesikulkukelpoisuuden arviointiin vaikuttavat monet eri tekijät näiden luonnonolosuhteissa ja että etenkin vedenjakaja-alueilla, mutta usein paikoin muuallakin vesikulkuun liittyy väistämättä myös maata pitkin kulkeminen (kuljetus- ja/tai vetotaipaleet, lyhyemmät maaohitukset).

Vesillä ratkaisevia tekijöitä ovat ensinnäkin ”selvän veden” eli avointen järvenselkien, lampien ja jokien esiintyminen. Toisaalta suurissakin vesistöissä kasvillisuus ja rehevöityminen vaikuttavat kuitenkin kulkukelpoisuuteen ja kapeampien väylien havainnointiin tyypillisesti luusuoissa eli järvien laskukohdissa jokiin, kapenevissa lahdissa ja pienillä järvilla ja lammilla rantavyöhykkeineen, jotka voivat olla paikoin vaikea läpäistä.

Jokivesissä ja etenkin näitä pienemmissä purovesissä, jopa ojissa riittävän vesikulkukelpoisuuden ratkaisevat (vaihteleva) virtaama, veden syvyys, uoman leveys ja meanderointi eli mutkittelu, uoman kasvillisuus, uoman varren puuston ja rantavyöhykkeen haitat ja esteet (mm. uomaan kaatuva järeä puuaines ja rantakasvillisuuden aiheuttamat vaikeudet). Pienvesien useat tekijät vaikuttavat siis yhteyksiin lampi- ja järvalueiden välillä.

Etenkin ojavesillä, mutta paikoin myös muilla pienvesillä vuodenaikojen virtaamien eroja ei voi liikaa korostaa: äärimmillään uoma voi olla vesikulkukelpoinen vain lyhyen sulamisvesien ja kevättulvien aikaan. Ääritapauksissa tämä voi myös aiheuttaa haasteita tai esteitä koko vesistön tai reittiyhteyksien käyttömahdollisuuksiin, jos/kun järvilla ja

lammilla on vielä talviolosuhteet eli vallitsee jääpeite, kun taas näihin laskevilla uomilla on jo ylivirtaaman aika eli usein kulkukelpoisuuden kannalta parhaat mahdolliset olosuhteet.

Edellä määritellyssä vesikulkukelpoisuudessa huomioituun tilapäiseen maalla kulkemiseen vaikuttavat myös monet muuttujat. Lähtökohtaisesti parhaimpia luonnollisia olosuhteita maan puolella vesikulkuneuvojen kuljettamiseen ovat yleensä harvapuustoiset ja ylipäätään kasvillisuudeltaan köyhät, maa-ainespohjaltaan kovat kuivat kangasmaastot, huonoimpia taas suot ja toisinaan uomien välittömät upottavat märät rantavyöhykkeet.

Ääripäiden väliin jää monenlaista maastoa, joka vaihtelee maapohjaltaan, puuston ja muun kasvillisuuden tiheydeltään, korkeuseroiltaan, kivikkoisuudeltaan ja lopulta maataipaleen pituuden rasittavuudeltaan kulkukelpoisesta kulkukelvottomaan.

Luonnonolojen vaikutusta vesikulkukelpoisuuteen voidaan arvioida nykytilanteessa vuodensisäisen ja vuosittaisten vaihteluiden tasoilla, mutta jossain määrin luonnonolojen syvempikin ajallinen muutos huomioimalla. Luonnonhistoriallisessa katsannossa alueen, vesistön tai vesireitin käyttökelpoisuus on voinut vähin erin kehittyä esimerkiksi jääkauden massiivisesta kallioperää ja (vesiuomien) ruhjelaaksoja muovanneesta ja maa-ainesta lajitelleesta vaikutuksesta, sulamisvesien vesistöalueita tai vaikkapa yksittäisiä raviineja eli rotkolaaksoja ja uomia muovanneessa prosessissa.<sup>2</sup> Toisaalta vesireitin käyttökelpoisuus on voinut muuttua jääkauden jälkeisessä maan kohoamisessa, järvien maatumisissa ja soistumisissa tai kasvillisuuden muuttumisessa.<sup>3</sup> Vesireittien luonnonolojen muutoskuva jää kuitenkin aikajänteeltään ja yksityiskohdiltaan väistämättä usein epätarkaksi.

Lähtökohtana luonnonolosuhteisiin perustuvan historiallisen ja nykyisen kulkukelpoisuuden vertailussa voidaan kuitenkin pitää seuraavaa nyrkkisääntöä: jos oletetun historiallisen vesireitin varrelle jää lähtökohtaisesti nykyaikana vesikulkukelpoisia yhteyksiä, joihin ei liity eri lähteistä todettavaa tai muuten pääteltävää kulkukelpoisuutta ratkaisevasti lisännyttä ihmisen vaikutusta, on se ollut myös historiallisesti luonnonoloiltaan vesikulkukelpoinen ja näin mahdollinen reitin osa. Myös periaate ”vesi vastaa vettä” voitaneen hyväksyä luonnonoloja vastaamaan: siis nykytilanne, jossa alueella sijaitsee esimerkiksi vesikulkemisessa hyödynnettävä virtavesi, on periaatteellisesti verrannollinen tilanteeseen, jossa alue tai sen osa on aiemmin ollut ylipäätään veden vallassa.

Pienvesien kulkukelpoisuutta eri historiallisissa vaiheissa on kuitenkin usein vaikea lopullisesti arvioida, koska monenlaisia luonnonesteitä on aina väistämättä jäänyt ihmisen muokkaamattomien ”neitseellisten” pienvesien varrelle. Tällaisia ovat olleet etenkin (raivaamaton) puuainekesävedessä ja rannoilla, (perkaamattomat) kivikot, (oikaisemattomat)

meanderit eli mutkat sekä viime kädessä lopulta aina vaihteleva maasto ja taas erilaiset korkeuserot myös maataipaleilla. Uiton näkökulmasta onkin todettu, että luonnontilassa oleva puro tai pieni joki on tavallisesti mutkikas, kivinen ja rannat täynnä ryteikköä.<sup>4</sup>

Viimeksi mainittuja piirteitä esiintyy tosin yhä kokemuseräisesti havaittuna ihmisen monin paikoin muokkaamillakin pienvesillä tämän esiselvityksen kohdealueella eli Hiitolanjoen vesistöalueella ja Vuoksen vesistöalueella eli tässä tapauksessa Saimaan Pihlajavedelle johtavan vedenjakajan erottamalla alueella. Toisaalta esimerkiksi hankkeen luontokartoituksen näkökulmasta on melko yleistävästi, mutta oikeasuuntaisesti todettu, että edempänä esiteltävien runkoreittialueiden luonto on ollut ammuin varsin eri näköinen: järvien ja lampien veden pinnat yli metrin ylempänä, joet ja purot mutkittavia ja kivisiä ja rehevissä rantametsissä kasvanut halkaisijaltaan yli metrin paksuisia ikivanhoja puita.<sup>5</sup>

## 1.2. Ihmisen vaikutus vesikulkukelpoisuuteen

Monin paikoin ihmisen vaikutus vesikulkukelpoisuuteen on ollut huomattava. Kuten maan ja metsän käyttöön, myös vesistöihin on kohdistunut jo kauan perustavaa laatua olevaa muokkausta: esimerkiksi sulkujen rakentamista virtavesiin kalapatoja, myllyjä, sahoja ja vesivoimalaitoksia varten, järvien ja lampien laskutoimia ja kanavoimista viljelyä ja tulvasuojelua varten, koskien ja uomien perkausta, oikaisua ym. viljelyä, uittoa ja (harvoin) rahtivesiliikennettä varten, (lasku)ojittamista uomien maa- ja metsätalouden tarpeita varten, uomien muokkausta kalanviljelyaltaita varten, ruoppaamista, jätevesien purkamista uomiin, pengertämistä, siltoja jne.<sup>6</sup> Voimaperäisintä muokkaus on ollut 1800-1900-luvuilla.<sup>7</sup>

Useat ihmisen vesistöihin kohdistamat muokkaustoimet ovat olleet vaikutukseltaan kielteisiä tai ristiriitaisia vesikulkemiselle. Samoihin toimiin on voinut siis sisältyä sekä vesikulkua hyödyttäviä ja toisaalta sitä haittaavia vaikutuksia, myös eri aikajänteellä.

Esimerkiksi järvien ja lampien laskeminen on paitsi madaltanut vedenpintoja, myös tyypillisesti kiihdyttänyt rehevöitymistä aiheuttaen näin kertautuvia haittoja tai huomattavia esteitäkin myöhemmälle vesikululle. Toisaalta taas vesistöjen laskuihin liittyvä kanavointi ja uomien muokkaaminen voidaan nähdä yleensä vesikulkua helpottavana toimena.

Sulun rakentaminen, jos paikalle ei ole tehty erityistä vesikulkemista huomioivaa ohitusjärjestelyä (esim. ns. vetomöljä eli kivilaituri tervaveneille Kainuussa ja Pohjois-Pohjanmaalla, 'tralla' eli eräänlainen rautatiekiskoilla kulkeva venelavetti Jäniskoskella Petsamossa tai veneiden ja tukkinippujen ylivientilaitos-rautasulku rautatiekiskoilla Kiteen

Puhoksella) on aina vesikulkua vaikeuttava tekijä, eikä kosken poistumisesta ole koitunut vesikululle hyötyä, sillä pato, mylly tai vesivoimalaitos täytyy kiertää maitse.<sup>8</sup>

Myös ruoppaaminen on arvioitavissa vaikutuksiltaan vesikulkemiselle kahtalaiseksi: lyhyellä tähtämellä uoman syventäminen on helpottanut etenkin venekulkua, mutta sen yhteydessä ravinteiden vapautuminen pohjasedimenteistä on rehevöitymiseen liittyvänä ilmiönä pidemmällä aikavälillä ollut toisaalta vesikulkukelpoisuudelle haitallinen tekijä.

Vesikulkemista lähtökohtaisesti helpottavina toimina voidaan kuitenkin pitää eräitä uittoon liittyviä muokkauksia, jotka ovat mahdollistaneet tai parantaneet paitsi uitettavan puutavaran kulkua, myös samalla yleensä vesikulkuneuvoilla kulkemista vesistöissä. Tällaisia ovat esimerkiksi pienten kapeiden vesien puro- ja jokivesien raivaaminen, perkaaminen ja oikaiseminen – olkoonkin, että näiden toimien vesistötoimenpiteiden vaikutus pienvesien ekosysteemille ja luonnolle onkin ollut monesti negatiivinen. Näistä koitunut käytännön hyöty etenkin pienille veneille ja ruuhille sekä kanooteille ahtaissa pienvesissä kuljettaessa on kuitenkin kiistaton väylien kulkukelpoisuuden parannuttua.

Kuten luonnonoloissa, ihmisen vaikutusta vesikulkukelpoisuuteen voidaan arvioida jossain määrin syvempi ajallinen muutos huomioimalla. Vanhimmat ihmisen vaikutukset vesikulkukelpoisuuteen ovat liittyneet todennäköisesti juuri sen parantamiseen esimerkiksi maataipaleitten ohitusjärjestelyillä (ks. tarkemmin luku 2.1.). Ajan saatossa vaikutukset ovat muuttuneet, usein joko negatiivisiksi tai ristiriitaisiksi, kuten edellä on jo todettu.

Lähtökohtana vesistöjen nykyisen kulkukelpoisuuden ja ihmisen vesistöihin kohdistaman historiallisen vaikutuksen vertailussa voidaan pitää seuraavaa nyrkkisääntöä: jos oletetun vesireitin varrelle jää lähtökohtaisesti nykyaikana vesikulkukelpoisia yhteyksiä, joihin liittyy historiallisista lähteistä todettavaa tai muuten pääteltävää kulkukelpoisuutta ratkaisevasti lisännyttä ihmisen vaikutusta, on arvioitava tapauskohtaisesti, onko vesireitin osa ollut luontaisesti vesikulkukelpoinen *ennen* ihmisen siihen kohdistamia muokkaavia toimenpiteitä. Tällöin avainasemassa ovat mahdolliset historialliset lähteet (esim. matka- ja reittikuvaukset, kartat, uittoon liittyvät asiakirjat jne.), mutta myös kokeellinen tutkimus, kuten koemelonta vesistöissä, liikkuminen ja kanootin kuljettaminen rantavyöhykkeellä.

Myös periaate ”vesi riittää vedestä” voitaneen hyväksyä lasketuissa vesistöissä eli mikäli vesistöä on laskettu ja sen laskujoki on yhä vesikulkukelpoinen, on se ollut sitä myös ennen vesistön laskemista. Todennäköisesti edellä viitatus järvien vaihtumisen vyöhykkeet joiksi, pienet lammet ja lahdet ovat olleet ennen laskutoimenpiteitä myös lähtökohtaisesti avoimempia. Muuttuneissa tai paremminkin ihmisen muuttamissa vesissä

on huomioitava toisaalta näiden aiempaa vesikulkemisen mahdollisuutta puoltavana seikkana se, että niitä ylipäätään on ryhdytty muokkaamaan voimaperäisesti esimerkiksi kaivamalla jokia kanaviksi, perkaamalla purovesiä uiton tarpeisiin tai oikaisemalla jokien osuuksia. Näihin toimiin on tietenkin motivoinut toimista koituva hyötyajattelu, mutta sen heräämiseen on vaikuttanut usein muokkaustoimien kohdevesien ja maataipaleiden aiempi tunnettuus ja käyttöhistoria, johon on monin paikoin liittynyt vesikulkemistakin.<sup>9</sup>

## 2. HISTORIALLISTIA JA LUONNONHISTORIALLISTIA LÄHTÖKOHTIA

### 2.1. Vesikulkemisen historiaa, käytäntöä ja viitteitä

Historiallisesti vettä voidaan pitää tärkeänä liikkumisen elementtiä ja vesireittejä voidaan ehkä jopa ihmiskunnan vanhimpina liikkumisväylinä, mikä ei maanteitten maailmassa ja autoistuneessa yhteiskunnassa ole enää kovin helposti kokemuseräisesti ymmärrettävä asia. Tämä siitäkin huolimatta, että meri- ja sisävesikuljetukset, huviristeilyt, vapaa-ajan veneily ja myös melonta ovat edelleen merkittävä osa veden käyttöä. Erityisesti ehkä vesi- ja maaliikenteen yhdistäminen vesikulkuneuvoilla kuljettaessa ja niitä kuljettaessa on pitkälti kadonnut ikivanhana käytäntönä ja kuten tähän liittyvä perimätieto ja tuntemus.

Aiheesta on erinomainen ja havainnollinen kuvitettu yhteenveto kansatieteilijä Kustaa Viikunan teoksessa *Isien työ* (2006, ilmestyi ensimmäisen kerran 1943). Sen *Elinalue ja taivaltaminen* -artikkelissa kuvataan seikkaperäisesti laajan vesireittiliikkomisen taustaa elinkeinojen näkökulmasta, toisaalta erityisesti Peräpohjolan ja Lapin jokiveneitä ja niillä liikkumista, esimerkiksi sauvomista, purjeen käyttöä, koskenlaskua, varusteita, ym. mutta lyhyinä mainintoina myös historiallisia vesireittejä. Samassa yhteydessä Viikuna viittaa lopuksi Hiitolanjokeen mainitsemalla tulkintansa mukaan ”ikivanhan venetien” Laatokalta Pohjalanlahdelle Kurkijoen *Kokkojoesta* läpi järvi-Suomen Pyhäjoen suuhun.”<sup>10</sup>

Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin maakuntahistorian yhteydessä on käsitelty erityisesti pohjoisessa aina tärkeitä vesireittejä ja niillä kulkemista. Tapauksia on mainittu jo vaikkapa vuodelta 1650 (Kajaanin ”läänistä” Klaus Klauunpojan piirtämän kartan selitys), jossa mainitaan esimerkiksi, että Vienanmereltä suunnasta Ouluun kuljettaessa rajalta Ouluun päin tultaessa veneet oli vedettävä järvestä toiseen aina Lentuajärvelle saakka poikki monien pikku kannasten, paitsi keväällä, jolloin voitiin turvautua uhkarohkeaan koskenlaskuun, niin että muodostui yhtäjaksoinen vesireitti Kajaanin linnoitukseen asti.



Tätä venetietä vedenjakaja-alueen yli on kuvannut yksityiskohtaisemmin myös lääkäri Henrik Deutch vuosina 1814 – 1815 Suomen Talousseuran toimesta. Venekulun eri käytäntöjen kannalta on huomionarvoista, että mainitun maanmittari Klau Klaunpojan parhain venereitti Oulusta Vienan Kemiin kulki vielä tätä ja eräitä muita pohjoisempana ns. Sarvitaipaleen kautta ja oli näitä pidempi. Tämän Sarvitaipaleen vedenjakaja-alueen käsittelyn yhteydessä mainitaan telatie, jota pitkin veneet vedettiin Sarvilahden itälahteen ja soudettiin sitten järvessä olevan Matkasaaren kautta lijärvelle.

Edelleen samassa Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin vesireittien käsittelyssä on mainittu kuinka veneet jouduttiin vetämään Ylä-Kuittijärvestä Pistojokea ja eri järviyhteyksiä Kuusamojärvelle, josta siirtyminen lijoen vesistöön tapahtui vetämällä veneet ”suurella vaivalla” vedenjakajan yli lijärvelle. Myös lijoen koskien ohituksesta on kuvattu niitä vuoden 1624 tarkastuksen mukaaan olleen 48, joista pahimmat 3 – 5 peninkulman pituisia.

Veneiden eri kokoluokkien soveltuvuudesta tällaiseen laajamittaiseen erä- ja rahtikulkuun ja toisaalta vuodenaikojen virtaamavaihteluiden ratkaisevasta merkityksestä vesillä kulkemiseen voi saada jonkinlaisen käsityksen esimerkiksi Pudasjärven pitäjänkuvauksesta: Eric Castrén mainitsee, että kevättulvien aikana jokea voitiin helposti laskea 4 – 6 laitaisilla veneillä täydessä lastissa, mutta kesällä vaivoin kaksilaitaveneillä 80 – 100 leiviskän lastissa. Jokea ylös sauvominen oli Castrénin mukaan keväälläkin hyvin vaivalloista ja kuivimpana aikana se voi tapahtua vain 2 -3 laitaisilla tyhjillä veneillä.

Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin historian kirjoittaja (Armas Luukko) toteaa vielä ”itse liikennetekniikasta” vanhojen lähteiden perusteella: kun noustiin virtaa ylöspäin, voitiin suvantopaikoissa edetä helposti soutamalla, mutta koskissa, jotka usein olivat peninkulmien mittaisia, oli sauvottava pitkin rantavesiä ja kaikkein pahimmissa paikoissa joko tauottava eli raahattava venettä vitsaköysillä pitkin rantaa tai kokonaan vedettävä venemaitse koskenniskalle saakka. Kirjoittaja antaa vielä mainintoja Nousia Venäläisen Oulujoen koskien ohivedosta köysillä ja edelleen Pyhäkosken Pällistä, jossa tarinain Soinijättiläisenkin oli noustava polvilleen sauvoessaan jokea ylöspäin. Muut kosket tämän sanotaan sauvoneen istualtaan. Alas mentäessä oli osattava koskenlaskun jalo taito.

Maanselän suunnalla kirjoittaja toteaa käytetyn Olavi Burmanin vuodelta 1598 peräisin olevassa itineraatioon (= matkakertomuksessa), että ”nuolenkantaman” levyiselle kannakselle, joka Suontavaaran pohjoispuolella erotti Tornionjokeen laskevan Sotkajärven Ounasjokeen laskevasta Muotkajärvestä, oli hirsistä ja saloista rakennettu hyvä tie, jota myöten kaksi miestä voi helposti lyhyessä ajassa vetää pienen veneen

järvestä toiseen. Edellä mainitun Sarvitaipaleen kohdalla talatien kohdalla kyse oli kirjoittajan tarkentamien lähteiden mukaan vienankarjalaisten kiviseen ja hiekkaiseen maastoon pienistä kapuloista rakentamasta telatiestä eli kapulasillasta.

Maataipaleiden mittojen osalta samaisen edellä mainitun teoksen huomiot ovat myös huomionarvoisia: esimerkiksi Klau Klaunpojan vuonna 1648 piirtämässä kartassa Pudasjärven Aittajärven ja Perälammen välisellä, noin 450 kyynärän levyisellä kannaksella oli poikkipäin asetetuista puista tehty telatie. Kyynärämitta, mikäli hyväksytään teoksen liitetaulukossa ilmoitettu yksikkö tähän ajankohtaan sopivana, oli Ruotsin valtakunnassa 1600-luvulla noin 60 cm (59.4 cm), jolloin pituus tällä telatiellä olisi ollut noin 270 metriä. Kirjoittaja on kuitenkin todennut, että todennäköisesti telatiet olivat monin paikoin paljon pitempiäkin. 1500-luvun lopulta hän viittaa mainintaan, jossa vienankarjalaiset vetivät kauppamatkoillaan veneensä kahden peninkulman levyisen hiekkakankaan yli lijoelle, mikä voi tarkoittaa joko Iijärven tai Livojärven kautta kulkevaa reittiä.<sup>11</sup>

Peninkulman mitta on vaihdellut vuosisatojen aikana, mutta ennen sen vakiintumista noin 10 kilometrin mittaan (Ruotsin peninkulma, virallinen yksikkö oli 10,69 km, johon siirryttiin vuonna 1655) Suomen peninkulma oli (usein kirkonkirjoissa maakuntahistorian kirjoittajan mukaan) noin 5 km, joidenkin tarkempien mittojen mukaan 5 – 6 km (5937 – 6173 km).<sup>12</sup> Yhtä kaikki, vaikka peninkulma arvioitaisiin tässä ”vain” viiden kilometrin mittaiseksi, olisi edellä mainittu maataipale peräti 10 kilometrin mittainen, tosin maastokin ilmeisesti edullista. Maakuntahistoriassa annetaan maataipaleista myös joitakin muita esimerkkimittoja, kuten 2 peninkulmaa (maamatka Varangin kannakselta Varanginlahteen) tai puoli peninkulmaa (veneitä vetäen sivuutettava Köngäksenkoski).

Huomionarvoinen pohjoisen usein suurten jokien esimerkkien rinnalla samassa maakuntahistoriassa on maataipaleiden ohella esimerkinomainen maininta pienemmistä yhteyksistä Ounasjoelta (osana laajaa sutureittiä Tornioista Varankiin) Käkälöjoen latvahaaraa pitkin koilliseen edettäessä, ”jolloin taivallettiin niin kauaksi, kunnes oikealta tuli pieni pajukkoa kasvava puro, jota ponnisteltiin ylös vedenjakajalle”.<sup>13</sup>

Edellä referoituja esimerkkejä voitaneen pitää ainakin jossain määrin yleistettävänä menneiden vuosisatojen, jopa pidempien aikojen historiallisen venekulun käytännöistä, vaikka esimerkit ovatkin pohjoisesta. Yksi harvoja historiallisten vesireittien kirjallisia kuvauksia Karjalasta pohjoiseen kulkemisesta, on klassinen Nousian reittikuvaus. Nousia Ryssän (Nousia Rydz, Nousia Karjalainen, Nousia Venäläinen) reittiä Käkisalimesta Ouluun onkin pidetty monesti tärkeimpänä muinaiskarjalaisten pohjoiseen johtaneista

vesiväylistä. Tässäkin tunnetussa reittikuvauksessa on joitakin merkintöjä esimerkiksi maa- ja vesietappien pituudesta, venetyypeistä (cawaser), paikannimistä ym. Reittiin liittyy kuitenkin eräitä ongelmallisia kysymyksiä. Esimerkiksi noin 12 peninkulman maataipaleen pituutta on perustellusti ihmetelty, jos kohta se edellisiin vienankarjalaisiin vertailukohtiin nähden ei vaikuta ehkä aivan perusteettomalta. Tähän liittyen juuri reitin käyttöönottoa on pidettykin eräissä arvioissa myös vasta luontevamman vesiyhteyden eli Hiitolanjoen ja Hiitolanjoen vesistön jälkeen tapahtuneena, joskin asiasta on eri käsityksiä.<sup>14</sup>

Venekulun käytännöistä on myös jonkin verran edellä viitattuja myöhempiä satunnaisia kuvauksia matka- tai aluekertomuksissa, jotka kuitenkin ovat useimmiten pohjoisesta, kuten A.F. Skjöldebrandin Piirustusmatka Suomen halki Nordkapille 1799 tai Samuli Paulaharjun Sompio (1939). Kuitenkaan erityisesti karjalaisesta ”erävenekaudesta” kulkutekniikkoineen ei ilmeisesti ole säilynyt ainakaan tunnettuja erityisen vanhoja kuvauksia edellä viitatus Nousian reittikuvauksen ulkopuolella. Aihepiirin kaikkia mahdollisia erikoistutkimuksia tosin ei tähän esiselvitykseen ole voitu edes selvittää.<sup>15</sup>

Historiallisten kuvausten ohella venekulku tai vesireittien hyödyntäminen on liikkumismuotona jättänyt jälkensä myös paikannimistöön. Jopa itse matka-sana on mahdollista yhdistää alkujaan vesireiteillä kulkemiseen, sillä pohjoissaamen vastine *muotki* tarkoittaa kannasta ja taivalta. Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin maakuntahistorian yhteydessä on mainittu esimerkiksi Muotkajärven yhteydessä, että Samuli Paulaharjun mukaan *muotkiminen* merkitsee veneen vetämistä yli kannaksen tai ohi kosken. Tästä näkökulmasta, etenkin kun matka-sanaa pidetään omaperäisiin ns. perintösanoihin kuuluvana, on mielenkiintoista arvioida myös esimerkiksi *matko*-nimistöä, jota tämänkin esiselvityksen alueella on paikoin erämelontareittien läheisyydessä (ks. edempänä reittikuvaukset). Tätä nimistöä on poiminut vielä laajammalti Itä-Savon alueelta erityisesti Pekka Lappalainen Säämingin historiassaan. Kuitenkin kysymys siitä, olisiko näissä kyse alkujaan ollut aina juuri esimerkiksi ns. ohivetopaikasta on vaikea, sillä matka-pohjaisia nimiä on sekä maapaikoilla että vesillä. Myös kysymys muotkiminen -tyyppisen käsitteen yhdistämisestä suomen kieleen tai vesinimiin ei ole yksinkertaisen suoraviivaista.<sup>16</sup>

Merkittäviä yleisluonteisia paikannimiä, jotka kuitenkin viittaavat monesti alkujaan juuri maata pitkin vene- tai vesireiteillä kuljettavaan vesien väliseen kannakseen, ovat taipale-alkuiset paikannimet. Tosin on aina huomioitava, että ’taipaleella’ on myös yleisempiä, nykyäänkin helposti tavallisessa puheessa käytettäviä matkaan liittyviä merkityksiä.<sup>17</sup> Esimerkkejä taipale-tyyppisistä nimistä tämän esiselvityksen ja tutkittujen

erämelontareittien alueella ovat ainakin Taivallahti, Taivallampi, Taipaleenlahti (ks. edempänä ns. läntisen runkoreitin reittikuvaukset). On myös huomionarvoista, että ainakin kerran edellä kuvattu *matko*-nimi ja *taipale*-nimi esiintyvät esiselvitysalueella aivan lähekkäin (ns. läntisen runkoreitin Matkonlampi, jonka erottaa Loitumanpäästä Taipaleenmäki: Matkonlammen ja Loituma-järven välillä on kuitenkin kohtuullisen hyvin kuljettava pieni vesiyhteys). Kauempana esiselvitysalueelta Etelä-Karjalan pohjoisosan – Etelä-Savon raja-alueen laajimpien vesireittiyhteyksien verkostossa Lieviskän reitillä on paitsi Matkonlampi, myös jokseenkin harvinainen Vetotaipaleenkannas, mikä läpinäkyvänä nimenä puhuu selvää kieltä veneenvetopaikan merkitsemisestä maastoon paikannimellä.

Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin maakuntahistorian yhteydessä on mainittu vielä veneheitto-paikannimityyppi: jos kannas oli niin leveä ja vaikeamaastoinen, että veneitten kuljettaminen sen yli ei maksanut vaivaa ja siihen ei uhrattu aikaa, saatettiin matkaa jatkaa jalan ja nousta uusiin veneisiin vedenjakajan takana. Tällaisia nimiä on todettu pohjoisesta (Venetheitto, Venetkangas jne.), mutta niitä ei ole tiedossa esiselvitysalueelta.<sup>18</sup> Esiselvitysalueelta on tosin vielä joitakin paikannimiä, joita on pidetty osoituksena vesireitteihin liittyvästä eränkäynnistä, kaupasta tms., mutta nämä ovat selvästi epävarmempia tai tulkinnanvarasempiä indikaattoreina kuin edellä viitatus nimityypit.<sup>19</sup>

## 2.2. Historiallisia vesikulkuneuvoja

Tämän esiselvityksen puitteissa on syytä luoda myös lyhyt yleiskatsaus historiallisiin vesikulkuneuvoihin järvi- ja jokialueilla ensin yleisesti ja sitten erityisesti tutkimusalueella. Samalla on todettava, että aihepiiri on laaja, siihen liittyy useita tuntemattomia ja vähintään epävarmoja erityiskysymyksiä ja erityisesti muinaiskarjalainen vesiliikenne yhteyksillä, joihin liittyy hyvin pieniä vesistöjä, kaipaisi mitä ilmeisimmin nykyistä enemmän tutkimusta.

Yleisesti vanhimpia tunnettuja laivatyyppejä ovat puunkuorella ja nahalla päällystetyt kanootit, yhdestä puusta koverretut ruuhet, kylkiäiskanootit, ruokokimpuista kootut veneet (papyriformit) sekä puunjuurista tai rungoista kootut lautat.

Ruuhia on säilynyt kivikaudelta lähtien. Muinaisruuhet ovat kooltaan 3 – 5 metriä pitkiä ja 0,5 – 0,6 metriä leveitä. Ne valmistettiin yhdestä mänty-, kuusi- tai tammirungosta hiillostamalla kovertaen. Ohjailu ja liikuttaminen tapahtui melalla. Satakuntalaisia palkoruuhia on valmistettu ”mäkihaavasta” vielä tällä vuosisadalla. Muinaisia haaparuuhiä on säilynyt vain muutama. Levittämällä valmistettuja haapioita on rakennettu Suomen

sukulaiskansojen keskuudessa aina Siperiassa saakka. Haapioiksi on nimitetty kuitenkin myös hyvin erilaisia vesikulkuneuvoja, veneitä, paikoin jopa purjeveneitä (ruots. *esping*).<sup>20</sup>

Toisin kuin haapioita, kanootteja ei ole tavallisesti pidetty muinaissuomalaisten tai myöskään Pohjois-Euroopan perinteisenä vesikulkuneuvona. Kuitenkin uudessa tutkimuksessa tuohikanooiteista ja nahkaveneistä on todettu, että kevyet, tuohesta ja nahasta tehdyt kanootit olivat Pohjois-Euraasian tärkeimpiä kulkuneuvoja kymmenen vuosituhannen ajan. Suomesta on Lapualta (Tiisteenjoen rantapenkere) vuonna 1928 löydetty yli 3000 vuotta vanhan nahkakanootin jäänteet. Löytö on ollut pitkälti unohdettu.

Vaikka kanootteja ei ole juuri säilynyt, puusta tehtyjä meloja on löytynyt eri puolilta Pohjois-Suomea ja Pohjois-Venäjää. Melan koosta ja rakenteesta voidaan päätellä millaista kanottia sillä on melottu. Myös kalliomaalauksia, haudoista löytyneet kanootteja esittävät taide-esineet ja jopa kansanrunouden kuvauksia (kalannahka materiaalina) on pidetty osaltaan mahdollisina lähteinä. Kanootin materiaalina olivat [suomalais-ugrilaisen vertailuaineiston mukaan] ainakin tuohilevyt, jotka ommeltiin kuusenuuriompeleella ja saatiin vesitiiviiksi kun saumoihin valutettiin tulikuumaa pihkaa. Runko tehtiin tuomesta.

Oleellinen huomio on, että kanootti liittyi ansalta toiselle kulkemiseen ja metsästykseseen (vesinisäkkäät), niillä kuljettiin paikasta toiseen, kalastettiin ja käytiin kauppaa. Maanviljelyyn perustuvissa yhteiskunnissa veneitä ei tarvinnut kantaa mukana, joten kestävämpi ja kookkaampi puinen vene oli parempi vaihtoehto. Suomessa haapiot korvasivat vähitellen [välivaiheena] tuohikanootit ja nahkaveneet, joita käytettiin pohjoisimmilla alueilla, jossa lehtipuuvyöhykkeen yläpuolella ei ollut tuohta saatavilla.<sup>21</sup>

Lähtökohtaisesti voidaan huomioarvoisina pitää veneiden kehityksessä myös esiselvitysalueen näkökulmasta ainakin seuraavia venetyyppejä: ommeltu vene (nahkaveneen todennäköinen seuraaja, ompelu- tai nitomistekniikalla valmistettu lautavene), kavassi (ks. edempänä) ja ehkä jopa uisko eli eräveneiden varhaiset suurikin, mutta ilmeisesti verrattain kevyt edustaja (ks. edempänä).<sup>22</sup> Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin maakuntahistorian esimerkkien avulla edellä (alaluku 2.1.) esitellyissä venekulun yleisissä käytännöissä on myös mainittu erilaisia eräveneiden kokoluokkia sivulaitojen mukaan 2-laitaisista 4 – 6-laitaisiin.<sup>23</sup> Nykyiselläänkin eräiden pienten vesien ja vedenjakaja-alueen oloihin sopivimpina myös esiselvitysalueella voitaisiin ehkä pitää tällaisia erävenetyyppejä.

Yhtä vaikea kuin rahtikuljetuksista, on saada varmoja tietoja Hiitolanjoella vanhastaan käytetyistä vesikulkuneuvoista ja venetyypeistä. Jos ajatellaan muinaisaikoja, esimerkiksi ruuhilla ja palkoruuhilla eli haapioilla liikkuminen on täälläkin ollut mahdollista

jo vaikka kivikaudella. Löytöjä ei Silamusjoen historialliselle ajalle ajoitettua pientä ruuhta lukuun ottamatta kuitenkaan juuri tunneta.

Seuraavaa historiallista kerrostumaa voisivat ehkä edustaa uiskot eli suuret matkaveneet, jota käytettiin kauppa- ja sota-aluksina. Laatokalla uisko tunnettiin myös kansanomaisena nimityksenä mastolla varustetulle soutuveneelle. Pitäjänveneiden kanssa uiskot saattavat periytyä viikinkiajalta ja niiden perinteen jatkajia ovat toisaalta myöhemmät kirkk veneet. Tällaisista veneistä tiedetään kuitenkin varsin vähän ja niiden liikennöintiä verrattain pienillä joilla voi tietenkkin monista syistä epäillä.

Olavinlinnan sisävesiliikennöinnissä taas on tunnettu ainakin jo 1500-luvulla erityinen kavassi, joka on tarkoittanut paitsi sotilaiden kuljetusvenettä myös suurta matkavenettä. Kavassi-nimitys poistui merialueilla käytöstä jo 1400-luvulla, mutta Jaakko Teitti käytti vielä vuonna 1556 samaa nimitystä myös karjalaisten matkaveneistä. Kun tämän tyyppinen vene siis kuitenkin oli käytössä tunnetulla Nousia Ryssän vesitiellä, johon sisältyi mm. Pyhäjärven ja Oriveden erottaman solmukohdan eli Puhoksen kosken ja kannaksen ohittaminen vetotaipaleella ja jokiosuuksia Pielisjoella, on mahdollista, että vastaavilla olisi ainakin eräkaudella ja ehkä vielä 1500-luvulla kuljettu myös Hiitolanjokea.

Huomionarvoista on, että Simpeleen seudun perimätiedossa on säilynyt yksittäinen maininta Hiitolanjoella käytetystä erityisestä pintauivasta venemallista, joka uppoamisen estämiseksi ja vakauden lisäämiseksi osattiin jo varustaa sivuiltaan erityisillä ”virrantasaajilla” ja jolla voitiin kulkea vastavirtaankin. Kuvaus voisi sinällään sopia jopa ruuhiin, joihin jo rautakaudelle siirryttäessä lisättiin tarvittaessa vara- eli varpelaidat, mutta tällaiset *varppeet* olivat käytössä rahtiliikenteessä vielä esimerkiksi Oulujoen reitin tervakuljetuksissa laitojen korokkeina painavaa lastia kuljettaessa. Onkin mahdollista, että tässä on säilynyt harvinainen muistuma Hiitolanjoella käytetystä tervalastissa tai muuta raskasta rahtia kuljettaneesta jokiveneestä. Tällaisen veneen mallia ei luonnollisesti pysty rekonstruoimaan ylimalkaisen vihjeen avulla, mutta tällainen vene on tuskin vastannut alueella myöhemmin käytettyjä tuttuja savolaistyyppisiä järviveneitä. Enemmänkin sen vastineita olisi ehkä haettava perinteistä historiallisista jokiveneistä.

Pienempiä eräveneitä edustaa esimerkiksi vain muutamalla sivulaidalla varustettu Peräpohjolan ja Lapin karvas I. karpio, mutta funktioltaan tätä lähempänä kyseessä voisi olla kainuulainen tervavene eli paltamo. Toisaalta myös edellä mainittu kavassi-tyyppinen vene esiintyy Nousia Ryssän retkien aikaan myös rahtikuljetuksissa: 1560-luvulla kerrotaan savolaisten käynnistä Lappeenrannan markkinoilla lästin vetoisella (12 tynnyriä)

kavassilla eli matkaveneellä. Jos Hiitolanjokea käytettiin jo tuohon aikaan jonkinlaisissa rahtikuljetuksissa, tämän kokoinen vene lienee vielä soveltunut myös jokiliikennöintiin.

Nykyaikaa lähempänä ja esimerkkinä lähialueen jokiveneistä voi pitää esimerkiksi Vuoksella yhä satunnaisesti nähtäviä, tyyppillisestä savolaisveneestä jossain määrin poikkeavia puuveneitä, joskaan vastaavien perinteisestä käytöstä Hiitolanjoella ei ole tietoa. Simpeleellä on tosin säilynyt näihin päiviin, kiinnostavaa kyllä, lähinnä sääminkiläinen muunnos savolaisveneestä, jonka perinnettä on pitänyt yllä paikallinen veneveistäjä. Tällaisessa mallissa savolaisveneen jokseenkin tavallisiin ja sopusuhtaisiin muotoihin näyttää yhdistyvän Laatokan veneen erikoisempia piirteitä (leveärunkoisuus, keula- ja peräkokkapuun yläosan voimakas kaartuminen tai taittuminen sisäänpäin). Sääminkiläisessä mallissa saattaa siten näkyä karjalainen ja laatokkalainen vaikutus, joka asustusliikkeet huomioon ottaen onkin ymmärrettävää. Kyseessä ei kuitenkaan ole erityisesti jokioloihin soveltuva venetyyppi.<sup>24</sup>

Tämän hankkeen koemelontojen yhteydessä on esiselvitysalueelta todettu joitakin venekulun jäänteitä tai mahdollisia jäänteitä (vrt. esiselvityksen kuvaliite). Löydöt on tehty käytännössä sattumalta, mutta toisaalta juuri niiltä yhteyksiltä, jonne erämelontareittejä on taustatutkimusten, karttojen, maastokäyntien ja lopulta koemelontojen kautta alustavasti linjattu. Näitä löytöjä on tehty ja dokumentoitu valokuvaamalla Sarajoelta (rantapenkasta löytynyt veneen jäännös, raudoitettu emäpuu), Pieneltä Kalajärveltä (kolme puuveneen jäännöstä, joista yksi lähes täysin upoksissa ja kaksi rannalla). Suuren Matkolammen eteläkärjestä (Kuikkalahti) on todettu mahdollinen veneen rannalle vetoon tarkoitettu ja osin rantavyöhykkeeseen upotettu (uponnut?) aluspuu paikalla, jossa rannalla havaittiin myös veneen keulan muotoinen ”kuluma”. Romanonjoesta löydettiin yhden koemelontan aikana puinen kappale, jossa todettiin ihmisen tekemiä kairattuja reikiä ja muutama ohut tappi. Löydön luonne jäi kuitenkin epäselväksi eikä sitä löydetty joesta enää myöhemmin.

## **2.3. Vesistöalueet esiselvitysalueella**

### **2.3.1. Hiitolanjoen vesistöalue**

Esiselvityksen runkoreittien (ns. läntinen, keskinen ja pohjoinen runkoreitti) osuuksista valtaosa sijoittuu Hiitolanjoen vesistöalueelle, joka on nimetty keskeisen laskujokensa Hiitolanjoen mukaan. Seuraavassa esitetään lyhyt tiivistelmä tästä vesistöalueesta.

Hiitolanjoen valuma- eli vesistöalue (tunnus 03) on laajuudeltaan noin 1415 km<sup>2</sup>.

joskin numeeriset tiedot tästä vaihtelevat jonkin verran. On laskettu, että Suomen puolella tästä on 1029 km<sup>2</sup> (73 %) ja Venäjällä Karjalan tasavallan Hiitolassa 386 km<sup>2</sup> (27 %). Vesistöalue jaetaan seitsemään pienempään valuma-alueeseen, joista ns. Hiitolanjoen valuma-alue sijaitsee pääosin Venäjän puolella. Venäjän puolelle rajautuu myös kolme muuta valuma-aluetta, mutta näiden vedet purkautuvat Suomen puolelle ja yhtyvät myöhemmin Hiitolanjoen valuma-alueeseen. Hiitolanjoen vesistön järvisuusprosentti on 12,5 %. Järviä on kaikkiaan 321 ja ne peittävät yhteensä 180 km<sup>2</sup>:n alueen.

Vesistöalueen ylivoimaisesti suurin keskusjärvi on Simpelejärvi (95 km<sup>2</sup>) Parikkalassa. Huomattavasti pienempiä ovat alueen pohjoisosan Suur- ja Pien-Rautjärvet. Läntisen osan suurin järvi on Torsanjärvi (15 km<sup>2</sup>) Rautjärvellä, hieman Ruokolahdenkin puolella. Enin osa järvistä sijaitsee Suomen puolella, Venäjän puolella on vain muutama yksittäinen järvi. Valuma-alueen vesistöt ovatkin rajan takana pieniä, vesimäärältään vähäisiä puroja, jotka yhtyvät Hiitolanjokeen pääosin sen itäpuolelta. Hiitolanjoen vesistöalue rajoittuu Venäjän puolella pohjoisessa Kurkijoella Soskuanjokeen, Hiitolan eteläosassa Ilmeenjokeen, josta osa kuuluu jo hallinnollisesti Leningradin oblastiin. Myös nämä Hiitolanjoen naapurivesistöt laskevat lähialueella Laatokan altaaseen.

Hiitolanjoki saa vetensä Suomen puolella Simpelejärvestä Kivijärven kautta, kerää vielä merkittävän lisävirtauksen Torsanjärvestä Torsanjoen-Silamusjoen reitiltä ja laskee Laatokkaan Karjalan tasavallan Hiitolassa. Hiitolanjoki on pituudeltaan 53 km, josta 8 km sijaitsee Suomen, 45 km Venäjän puolella. Merkittävin sivuhaara Venäjän puolella on noin 40 km pituinen Änäjäjoki. Hiitolanjoki ylittää rajan Simpeleellä ja virtaa lähes kokonaan Ensimmäisen Salpausselän eteläpuolella. Valuma-alue on siis kuitenkin valtaosaltaan sen pohjoispuolella, Ensimmäisen ja Toisen Salpausselän välissä Parikkalan ja Rautjärven, niukasti myös Ruokolahden alueella. Pääosin Hiitolanjoen vesistö sijoittuu edellä kuvatun vesistöjen maisemajaon mukaisesti Etelä-Karjalan pienjärvien alueelle. Putouskorkeutta Hiitolanjoella on noin 64 metriä, josta noin 27 m Suomen ja 37 m Venäjän puolella.

Suomen päävesistöalueiden (74 kpl) joukossa Hiitolanjoen vesistö on pinta-alaltaan 25. suurin. Kokoluokaltaan vastaavia jokivesistöjä on lähialueella Kiteenjoki-Tohmajoki ja kauempana esimerkiksi Keski-Pohjanmaan Lestijoki. Hiitolanjoen vesistön järvisuus on Suomenkin oloissa huomattava ja vertautuu kokoluokkaansa suuremmista vesistöistä esimerkiksi pohjoisiin Oulujoen ja Paatsjoen vesistöihin. Valuma-alueen kooltaan Hiitolanjoki ylittää luokituksissa jopa suuren joen raja-arvon (pinta-ala 1 000 – 10 000 km<sup>2</sup>), mutta on tosiasialliselta kooltaan selvästi lähempänä keskisuuria jokia (100 – 1000 km<sup>2</sup>).



Paikallisesti Hiitolanjoen vesistöä voidaan pitää keskisuurena. Vuokseen nähden se on vaatimaton, mutta Etelä-Karjalan muita jokivesistöjä selvästi suurempi. Laatokkaan laskevana Hiitolanjoen vesistö vertautuu Suomessa Jänisjoen, Tohmajoen ja Vuoksen vesistöihin. Suhteellisesti taas Hiitolanjoen ja Vuoksen vesistön kokonaisuudet jakautuvat lähes yhtä paljon Suomen ja Venäjän puolelle. Rajavesistönä, joita Suomessa on 20 ja näistä Venäjän kanssa 16, Hiitolanjoki kuuluu Suomen ja Venäjän hallinnollisen yhteiselimen, yhteisen suomalais-venäläisen rajavesistöjen käyttökommision valvontaan.

### 2.3.2. Vuoksen vesistöalue ja vedenjakaja

Hiitolanjoen vesistöalue rajautuu Vuoksen vesistöalueeseen (tunnus 04), joka on Suomen suurin vesistöalue (noin 68 501 km<sup>2</sup>). Tämän esiselvityksen ja edempänä esiteltävien runkoreittien kannalta oleellinen osa valtavasta Vuoksen vesistöalueesta on Hiitolanjoen vesistöalueen ja laajan Pihlajaveden välinen vedenjakajaseutu, jonka runkoreitit ylittävät. Tämä on rikkonaista pienten järvien, lampien, virtavesien ja soiden kirjomaa maa-aluetta.

Vuoksen vesistöalue jakautuu tällä vedenjakajaseudulla vesistöalueiden toisessa jakovaiheessa Suur-Saimaan vesistöalueeseen (tunnus 04.1.). Vesistöjen kolmannessa jakovaiheessa vedenjakajaseudun ja Pihlajaveden välissä reittien kannalta olennaisia ovat Pihlajaveden alue (tunnus 04.121, alue johon laskee yksi tai useampia valuma-alueita tai alueita) ja Myllyjoen valuma-alue (tunnus 04.125).<sup>25</sup> Ns. läntinen runkoreitti suuntautuu Pihlajaveden alueelle ja ns. keskinen runkoreitti ja pohjoinen runkoreitti Myllyjoen alueelle. Pihlajaveden suuret ja yhtenäiset selkävedet nämä reitit saavuttavat Särkilahdessa (pohjoinen runkoreitti) ja Putikonlahdessa (keskinen ja läntinen runkoreitti)

Hiitolanjoen ja Vuoksen vesistöalueen yksityiskohtainen raja on esitetty Suomen ympäristökeskuksen valuma-aluerajaustyökaluun perustuvassa kartassa (ks. tämän esiselvityksen kuvaliite). Maastossa vedenjakaja on kuitenkin usein varsin huomaamaton. Läntisellä runkoreitillä se sijaitsee Punkaharjun Kumpulammen ja Parsikkolammen välillä Särkilahdentien tuntumassa (esielvityksen huomio.: lähin vesikulussa hyödynnettävä vähäinen vesi Paskalamminojan laskukohta Kumpulampeen, ylängöllä Luikukallionmäen alta Parsikkolampeen virtaavaa ojaa, jossa vedet kääntyvät ei ole yleensä karttamerkitty). Keskisellä runkoreitillä vedenjakaja paikantuu taas Punkaharjun Laakkiinlammen ja Rajasuon välille (esiselvityksen huom.: lähin vesikulussa hyödynnettävä vähäinen vesi Heinäsuonjoki), Pohjoisella runkoreitillä vedenjakaja asettuu Punkaharjun Pienen

Kalalammen ja Saunamäen välille [huom. lähin vesikulussa hyödynnettävä vähäinen vesi. Heposillanoja] Vedenjakaja ylitetään siis käytännössä aina maata pitkin, mikä edellyttää melonnassa maakuljetusta, vaikka vähäisiä vesiyhteyksiä voi paikoin ja osin hyödyntää.

## 2.4. Hiitolanjoki vesireittinä

Tämän esiselvityksen lähtökohta on Hiitolanjoen ja vesistöalueen nykyisen vesikulku- ja melontakelpoisuuden taustalla: käsityksissä Hiitolanjoen mahdollisesta merkityksestä muinaiskarjalaisena yhtenäisenä vesireittinä Laatokalta Simpeleen seudulle ja edelleen Hiitolanjoen vesistöalueen vedenjakajan yli Vuoksen vesistöön, Saimaalle ja pohjoiseen.

Hiitolanjoen merkitystä vesireittinä ja siihen liittyviä kysymyksiä ovat suomalaisen historiantutkimuksen alalla pohtineet tai mainintoina sivunneet ainakin Theodor Schwindt, Hannes Gebhard, J.A. Pärnänen, Arvo M. Soininen, Erkki Kuujo, J.J. Mikkola, Kustaa Viikuna, Kyösti Julku, Eino Puramo, Pekka Lappalainen, Raimo Ranta, Aleksandr Saksa, Pirjo Uino ja Markus Hiekkanen.<sup>26</sup> Näkemyksiä ja aihetta on käsitelty perusteellisesti myös tämän esiselvityksen tekijän aiemmin julkaisemassa tietokirjassa Hiitolanjoki latvavesiltä Laatokalle (2012). Toisaalta on huomattava, että eräissä yhteyksissä Hiitolanjoen merkitystä ei ole huomioitu tai sitä on pidetty jossain määrin kyseenalaisena.<sup>27</sup>

Hiitolanjoen vesireitin historiallisena ongelmana tai ainakin tutkimusrajoitteena on vanhimpien suorien kirjallisten lähteiden niukkuus. Reitistä ei löydy esimerkiksi Jaakko Teitin kirjaamaan Nousia Ryssän (I. Venäläisen, Karjalaisen) Käkisalimesta Ouluun kuvaaman reitin kaltaista 1500-luvulla kirjattua historiallista merkintää.<sup>28</sup> Toisaalta tällaiset reittikuvaukset ovat ylipäättään historiallisena lähteinä äärimmäisen harvinaisia. Reitin kirjallinen merkintä ei myöskään riitä mitätöimään muita reittejä ja eräiden näkemysten mukaan eteläisemmän Hiitolanjoen reitin on katsottu edeltäneen Nousian reittiä.<sup>29</sup>

Hiitolanjoella liikkumisen muinaiseen hämärään sukeltaessa paitsi itse ongelmanasettelu, myös lähdepohja on syytä käsittää mahdollisimman laajasti. Niinpä esimerkiksi arkeologian ja kansatieteen tarjoamat aineistot, luonnonmaantieteen ja vesistöjen historiallisen käytön tutkimus ja tuntemus, nimistövertailu, yleinen ja vertaileva historiantutkimus ja suullinen perimätieto on otettu mukaan tarkasteluun. Seuraavassa käydään läpi lyhyesti joitakin näistä. Sittenkin on myönnettävä, että varmennettavien päätelmien sijasta täytyy huomattavasti useammin nojautua perusteltuihin olettamuksiin.

Hiitolanjoen vesireittiin liittyy ja on ehkä aina liittynyt enemmän kuin kirjallisia todisteita nimenomaan suullista perimätietoa. Tämän merkitystä ei ole syytä sivuuttaa, vaikka maininnat siitä ovatkin usein kulkeutuneet satunnaisesti nykypäivään ylimalkaisina ja lyhyinä mainintoina kirjallisissa yhteyksissä hankalasti alkuyhteydessään tavoitettavina.

Ilmeisesti vanhin kirjallinen viittaus tällaisen perimätiedon olemassaoloon löytyy Theodor Schwindtiltä Savon asutusta koskevassa osuudessa Hannes Gebhardin väitöskirjaa vuodelta 1889. Pohtiessaan Torsanjärven seudun asutusta, Gebhard viittaa Schwindtin suulliseen tiedonantoon, jonka mainitseman ”kansan tarun ” mukaan ”Hiitolan jokivarsi on ikimuistettavista ajoista ollut yleisesti kuljettuna kauppatienä Sulkavan, Säämingin ja Rantasalmen pitäjien asukkailla ja että vielä nykyaikanakin se on näitten seutujen ja Laatokan välittäjänä.” Julku on 1960-luvulla julkaistussa artikkelissaan todennut, että vasta Moskovan rauhan raja vuonna 1940 katkaisi kulun Hiitolanjoella ja edelleen, että vielä kirjoitusajankohtana ”paikkakuntalaisilla on runsaastikin muistoja kulusta reitillä sekä myötä- että vastavirtaan.” Nähtävästi myös Pekka Lappalainen on Hiitolanjoen käyttöä korostaessaan tukeutunut ainakin jossain määrin tällaiseen suulliseen perimätietoon, vaikkei sen osuutta olekaan tarkkaan eritelty.<sup>30</sup>

Perimätietoon voidaan lisätä myös tämän esiselvityksen tekijän vielä 2000-luvun alussa tallentamat haastattelumaininnat Simpeleen seudulta Hiitolanjoella käytetystä pintauivasta venemallista sekä mahdollisesti myös tervan, mutta ainakin (nahka)vuotien ja siemenviljan ja jonkinlaisen eläinten lääkeaineitten kuljettamisesta Hiitolanjokea pitkin.

Rahtikuljetuksien osalta kirjallinenkin maininta tervasta on Hiitolanjoen alaosalta (Asilanjoki) 1600-luvun lopulta, mutta laajempi tervan ja voin kuljetus on epävarmaa. Myöhempää rahtiliikennettä oli puutavaran kuljetus Hiitolanjoen jäillä talvisaikaan.<sup>31</sup>

Perimätiedon ja eräiden kirjallisten viitteiden lisäksi voidaan esittää useita muita perusteita tai vähintäänkin aihetodisteita Hiitolanjoen vesireitin tueksi. Näitä ovat esimerkiksi luonnonhistorialliset perusteet, arkeologiset viitteet ja paikannimistön viitteet.

Koska ulomman Salpausselän ja Laatokan välissä on niukasti kulkukelpoisia järviä, tulee hyvin ymmärrettäväksi, että juuri joet ovat olleet avainasemassa Laatokalta päin liikuttaessa. Erkki Kuujo on Kurkijoen asutuksen laajenemista sisämaahan arvioidessaan todennut, että vain harvat Laatokkaan laskevista joista tuovat vesiä Salpausselän toiselta puolelta ja pitänyt sitä peruskriteerinä kulkukelpoisuudeltaan ja käyttöarvoltaan merkittävälle joelle. Näin ollen Kuujon käsityksen mukaan Kurkijoen seudulla (entisen kihlakunnan alueella) kyseeseen olisivat tulleet vain Hiitolanjoki, Ihalanjoki ja Ilmeenjoki.<sup>32</sup>

Arkeologisista viitteistä Hiitolanjoella tai ainakin sen välittömässä läheisyydessä liikkumiseen voidaan tässä mainita esimerkiksi Hiitolanjoen – Silamusjoen välisen Haarakosken kivikautinen korvakenuija sekä ristiretkiajan-historiallisen ajan Silamusjoen Kalmanharjun ruumiskalmisto, joka olisi yhden selitysmallin mukaan Hiitolanjokea pitkin tulleiden asukkaiden ”kreikkalainen” kalmisto. Hiitolanjokivarressa sijaitsee myös kaksi linnavuorta Venäjän puolella, Asilan Kopsalan linnavuori ja Hiitolan Raivattalan linnavuori.

Paikannimien tutkimuksessa Simpelejärvestä, Hiitolanjoen vesistöalueen suurimmasta keskusaltaasta, on vertailuaineiston avulla rekonstruoitu nimimuoto (varhaiskantasuomi: *\*timpil*, nykyisin esimerkiksi pohjoissaamen *dappal*), jonka merkitys on ’tasaisesti virtaava alue koskessa, laukama, lyhyt suvanto erityisesti koskien välissä’. On katsottu, että kehitys olisi kulkenut appellatiivista eli yleisnimestä propriksi eli erisnimeksi. Tällaisen alkuperäisen vesistötermin kiinnekohdiksi löytyy useampia luontevia vaihtoehtoja juuri Hiitolanjoen Kangaskosken ja Kivijärven väliltä ja keskusjärvestä laskeva valtajoki olisi myös perusteltua olettaa ylipäätään vesistötermin lähtökohdaksi alueella.

Toisaalta Kokkolanjoen, Hiitolanjoen toisen nimen, paikallinen vakiintuneisuus myös yläjuoksulla Simpeleen seudulla viittaa asutusliikkeisiin alajuoksulta (Ala- ja Ylä-Kokkolan kylät) yläjuoksulle. On todettu, että Änkilän kylään päästiin suoraan Hiitolanjokea pitkin: kylän vanhempi nimitys Yliänkilä Vatjan viidenneksen verokirjassa (vuonna 1500) voi viitata jokivarsiasutuksen liikkeisiin käyttöön otettuja alueita toisiinsa suhteutettaessa Pohjois-Suomen tapaan (vrt. li: Yli-li, Kiiminki: Ylikiiminki, Tornio: Ylitornio).<sup>33</sup>

## 2.5. Vesireittivaihtoehtoja Hiitolanjoen vesistöalueelta vedenjakajan yli

Seuraavassa käydään läpi vesireittivaihtoehtoja oletetusti Hiitolanjokea edeten ja sen jälkeen Hiitolanjoen vesistöalueelta vedenjakajan yli pääasiassa Vuoksen vesistöalueelle eli käytännössä ja kansanomaisesti ilmaistuna Saimaalle. On kuitenkin huomattava, että vaihtoehtojen verkosto on teoreettisesti, siis lähtökohtaisesti jossain historiallisessa vaiheessa mahdollisina vesikulkureitteinä, erittäin laaja ja monipuolinen avautuen avarasti eri suuntiin: Pihlajaveden eri osiin, Suur-Saimaan Haapavedelle, ehkä jopa Karjalan Pyhäjärven kautta Puruvedelle tai Orivedelle – vieläpä saavuttaen Laatokalle toista kautta yhtyviä yhteyksiä. Jos luonnonhistorialliset vesistövaiheet otettaisiin vielä mukaan, verkosto laajenisi entisestään esimerkiksi muinaisten virtausuomien mahdollistamana.<sup>34</sup> Edempänä esitettävissä reittivaihtoehdoissa on syytä huomata myös variaatio

eräänlaisten runkoreittien sisällä, kun runkoreiteilla ymmärretään esimerkiksi Hiitolanjoen suunnasta keskeisiin päävaihtoehtoihin, joko Silamusjoen kautta vesistöalueen läntiselle osalle tai Simpelejärven kautta eteneviä vaihtoehtoja. Torsanjärveltä ja Simpelejärveltä on näiden runkoreittien ulkopuolellekin hahmoteltavissa eri yhteyksiä. Yksittäisten reittien sijaan mielekkäämpää onkin lopulta tarkastella Hiitolanjoen vesistöalueen kokonaisuutta moniaalle haarautuvana ja erilaisia yhdistelmiä mahdollistavana verkostona, jonka reittiratkaisujen pienimpiinkin piirteisiin liittyy käytännössä myös usein vaihtoehtoja.

Esiteltävät vaihtoehdot perustuvat osin aiempaan tutkimukseen (erityisesti Pekka Lappalainen, mutta myös Kustaa Viikuna ja Kyösti Julku) ja paljolti myös esiselvityksen tekijän kartta-arviointeihin ja moniin itsenäisesti tai avustajien kanssa tehtyihin käytännön selvityksiin (maastokäynnit, koemelonta) sekä eräisiin asianharrastajien (Matti Hakulinen, Antti Kanerva) julkaisemattomiin tai julkaistuihin (Erkki Paakkinen) arvioihin.<sup>35</sup> Lähde pohja on eritelty tapauskohtaisesti erikseen. Aiemmin esitettyjä vesireittirekonstruktioita on tarvittaessa ilmeisissä tapauksissa täydennetty tämän esiselvityksen tekijän todentamalla vesi- ja maayhteyksillä hakasulkeissa. Seuraavassa esiteltäviin mahdollisiin reittiyhteyksiin sisältyy aina vedenjakajan ylitys vaihtelevissa maastoissa. Monet vaihtoehdoista sisältävät maataipaleita ja usein vähäisiä, vain korkean veden aikaan, jos aina silloinkaan, pienillä vesikulkuneuvoilla nykyisin kulkukelpoisia vesiyhteyksiä. Historiallisestikin osia näistä olisi todennäköisesti voitu kulkea vain melko pienillä veneillä tai ehkä vuorovenejärjestelmällä.

Huomattakoon vielä, että Hiitolanjoen vesistöalueelta Saimaalle ja pohjoiseen, siis ensin Vuoksen vesistön Pihlajavedelle rekonstruoitujen vesireittiyhteyksien taustalla on ajatus muinaiskarjalaisten etenemisestä Laatokalta Saimaalle ja laajalti Savoan, mutta yhtä lailla huomattavasti pohjoisemmas, esimerkiksi Ouluun saakka. Toisaalta mukana on reittimalleja, joiden historiallinen lähtökohta on alueellisempi ja liikkuu monimuotoisemmin Hiitolanjoen vesistöalueen halki, kuten edempänä esiteltävät mahdolliset ikivanhat kaukokalastusreitit eteläiseltä Suur-Saimaalta ja ehkä vastavuoroisesti yhteydet täältä Suur-Savoan tai vieläpä täältä koillisesta kaakkoon kiertävät yhteydet Laatokalle.<sup>36</sup>

Hiitolanjoen vesistöalueen läntisellä osalla keskeinen reittiosa on Hiitolanjoki – Silamusjoki – Silamusjärvi – Torsanjoki – Torsanjärvi. Torsanjärveltä vaihtoehtojen pääsuunnat erkanevat lähtökohtaisesti joko Pihlajaveden Särkilahden suuntaan (pohjoiskoillisessa) tai Suur-Saimaan Haapaveden suuntaan (länsi-lounaassa). Seuraavassa käydään läpi ensin vaihtoehdot Särkilahteen, joka esiintyy jo Pähkinäsaaren rauhan (1323) rajapisteenä ja on siis ensimmäinen Saimaan ”etappisatama” Hiitolanjoen vesistöalueen

läntiseltä osalta pohjois-luoteeseen mahdollisesti aikoinaan vedenjakajan yli liikuttaessa.<sup>37</sup> Särkilahteen pääsemiseksi on esitetty useampia keskenään poikkeavia reittivaihtoehtoja.

Kustaa Vilkunan mallissa reitti olisi kulkenut Torsanjärveltä Aluslammelle, sieltä Sarajärven Haapalahteen, johon Vilkunan mukaan Lyytykkälammista – kartoissa Lyytikä – laskee Lyytykkäjoki. Alemmasta eli Pien-Lyytykästä matka olisi jatkunut 2,5 km mittaisena kangastienä yli [toisen] Salpausselän Särkilahteen. Vilkunan mallissa ei mainita yhteyttä Aluslammelle, mutta kyseessä on Sarajärveltä [Aluslammen läpi] Torsanjärveen laskeva Sarajoki. Lyytykkäjoki ei ole nykykartoilla tunnettu nimi, mutta Suur-Lyytykästä laskee ensin pieni nimetön vesiyhteys Pien-Lyytykkään, tästä taas pieni nimetön vesiyhteys Oritlampeen ja edelleen vaatimaton Oritjoki Sarajärven Haapalahteen. Vilkuna on selvittänyt tätä reittiä nimenomaan osana Laatokalta Pohjanlahdelle suuntautunutta karjalaisten verotus- ja kaukoretkeilyä ajalta jo ennen Pähkinäsaaren rauhaa (1323).<sup>38</sup>

Vaikka Pekka Lappalainen on epäillyt koko Särkilahden merkitystä karjalaisten ”pääsatamana” Saimaalle, on hän esittänyt silti Vilkunan mallille eri vaihtoehtoja. Pääero on eteneminen Sarajärvestä Loitumajärveen, joka Lappalaisen mukaan vielä 1700-luvulla ulottui lähialueella Terva- ja Sammalvuorien eteläpuolelle eli noin 0,5 km päähän Särkilahdesta. Lappalainen on perustellut tätä myös vuoden 1741 Jonas Nicklinin kartalla, johon on merkitty talvitie Särkilahden kylästä lähelle Loitumajärven silloista luoteisrantaa.<sup>39</sup>

Toinen Lappalaisen mainitsema Särkilahden yhteyksien asettuu kokonaan eri suunnalle eli Simpelejärvelle: kyseessä on tämän mallissa Simpelejärven Peruspohjaan laskeva Loitumajoki, joka on nykykartoissa mitä ilmeisimmin Peruspohjanjokena tunnettu joki. Lappalainen on tässä myös viitannut samansuuntaisten yhteyksien vertailukohtana myös [Pihlajaveden] Haavistonlahdesta [Simpelejärven] Peruspohjaan vievän ja Haapalahden rantaa myötäilevän, yhä käytössä olevan tien vuoden 1784 revisiokartasta.<sup>40</sup>

Lisäksi Lappalainen on esittänyt Torsanjärveltä reittiä Lietjokea [ja edelleen [Koillamminojaa] pitkin Koilammen pohjoispuolelle, josta vedet alkavat juosta Pihlajaveteen päin. Lappalaisen mukaan tällä huomaamattomalla vedenjakaja-alueella lähtee myös [nimetön] puro [Ylä-Sorvan kautta] Kalajärveen. Täältä päästiin Särkijärveen, josta kesäisin soudettiin järven yli ja kuljettiin Puhakanjoen kautta Pihlajaveden Puhakanselän Savonlahteen. Tätä vastaa nykykartoilla Puhakanlahti, josta laskee Särkijärveen nykykartoilla nimeämätön joki, jota tässä tarkoitetaan Puhakanjoella. Lappalainen on havainnoinut muutakin Savo-nimistöä alueella (Savonlampi, Savontaipale, Savonsuo), mikä voisi tukea kulkureittisuuntaa. Särkijärveltä Puhakanlahteen johti myös uittoväylä.<sup>41</sup>

Särkilahden suunnan reiteistä vielä vaihtoehdon, joka poikkeaa jo ennen Torsanjärveä, on esittänyt Kyösti Julku. Hän on suhtautunut tosin myös varauksellisesti Hiitolanjoen – Särkilahden reitin ”liikennöintiin”, mutta myöntänyt, että on mahdollista, että sitä olisi käytetty varhaisimpina aikoina. Silamusjärveltä olisi ollut mahdollista päästä Särkilahteen pohjoisesta [Ylä-Jokilampea – Ala-Jokilampea – Putlampea – Lohiojaa pitkin] laskevan Koantausjärven kautta, jolta taas Julkun mukaan kapean maakannaksen yli päästään Sarajärvelle [Haukkavuoren edustan Vuorilahteen] ja edelleen Särkilahteen.<sup>42</sup>

Toinen pääsuunta Hiitolanjoen vesistöalueelta Pihlajavedelle, jota erityisesti Pekka Lappalainen on pitänyt esillä, on ollut edetä sen keskusaltaan eli Simpelejärven kautta. Tähän liittyen Lappalainen on hahmotellut lähtökohtaisesti useita eri vaihtoehtoja, jotka liikkuvat Simpelejärven Tarvaspohjan ja Pihlajaveden Putikonlahden välisellä alueella. Tarvaspohjan tuntumaan, tosin ei suoraan siihen, kuten Lappalainen on kirjoittanut, vaan Haljakanselkään laskee Romananjoki, nykyisillä kartoilla Romanonjoki. Lappalaisen mukaan kahta sen ylähaaraa pitkin on mahdollista myöten suoraan Putikonlahteen laskevaan reittiin Hauki- ja Mustalampien kautta. Näistä Lappalaisen mukaan läntinen haara jatkui edelleen kulkukelpoisena vedenjakajalla sijaitsevaan Haukilampeen, joka sijaitsee muutaman sadan metrin päässä samalla tasolla olevasta Laakkeenjärvestä [nykykartoilla Laakkiinjärvi] itään. Reitti olisi jatkunut Laakkeenjärvestä, Vapasen, [sekä ainakin nykyisin Siekaleen, Mustajärven, Mustajoen ja Saarijärven] kautta Putikonjokea [nykyisin Myllyjoki] pitkin [Niskalammen ja Saunalahden läpi] Putikonlahteen.

Lappalainen on olettanut tämän lampireitin alkujaan yhtenäiseksi järvioltaaksi ja viitannut tältä osin esimerkiksi Lauritsa Röösin 1600-luvulla alueesta piirtämään karttaan. Samassa yhteydessä hän mainitsee Haukilammen – Hiiesjärven (vanhalta nimeltään Hiijärven) – Lautakotaisen (vanhalta nimeltään Salmijärven) yhteyden Mustajärveen [Mustalampeen], josta Utrasjoki laskee Pihlajaveden Väistönselän Utraslahteen, Utrasniemen ”kainaloon”.<sup>43</sup>

Toinen keskeinen Simpelejärveltä Pihlajavedelle ja Puruvedelle päätynyt reitti kulki Lappalaisen mukaan Simpelejärven pohjoisimmasta lahdesta, Lahdenpohjasta eli Kirjavalanlahdesta, kulki sieltä venetienä Matkojoen [ilmeisesti nykykartoilla yläosaltaan Koskutjoen – alaosaltaan Majojienjoen] ja Matkojärvien [Pieni-Matkon ja Suuri-Matkon] kautta Matkovaaran eteläpuolelle. Lappalainen viittaa myös tässä Lauritsa Röösin 1640-luvulla piirtämään karttaan, jossa tämä on merkinnyt talvitien kulkemaan Matkovaarasta Matkolammin eteläpuolitse ja edelleen Kalajärvien [Pieni Kalajärvi ja Kalajärvi] välitse

Putikonlahteen. Edelleen Lappalaisen mukaan Kalajärvistä lähti myös hyväkulkuinen vesireitti Mustajärveen ja Saarijärveen, joka sekkin päättyi – edellä esitellyn Romanonjoen reitin tapaan – Putikonjoen [eli Myllyjoen] kautta Utrasveden Akonselän Putikonlahteen.

”Hyväkulkuisella vesireitillä” Lappalainen tarkoittaa mahdollisesti ainutta nykyistä valtayhteyttä eli Saareksienojaa, joka on vaatimaton, mutta yhä vesikulkukelpoinen ja osin jopa melontakelpoinen korkeimman veden aikaan. Lappalainen viittaa useamman kerran myös Röösin samaiseen vuoden 1643 karttaan piirtämään suoraan vesireittiin Suuresta Kalajärvestä Puruveden Enonlahteen [Enanlahteen] ja toteaa, että Kalajärveltä päästiin Puruvedelle vielä kolmattakin reittiä eli kulkemalla lyhyttä vesitietä Puruveden eteläisimpään lahteen eli Sorvaslahteen.<sup>44</sup> Näitä kahta jälkimmäistä vesiyhteyttä on kuitenkin hyvin vaikea asemoida nykykartoilta mainitun historiallisen kartan perusteella saati varmentaa, mitä Lappalainen on tarkoittanut kirjoittaessaan 1970-luvun alussa ”edelleenkin kulkukelpoisella” ja Röösin ”osuvasti kuvaamalla vesireitillä Valkeajärvestä Kalajärvien kautta Puruveden Enonlahteen” tai ”lyhyellä vesitiellä” Sorvaslahteen.<sup>45</sup>

Simpelejärveltä Matkolampien yhteys olisi voitu mahdollisesti saavuttaa myös ilman kiertämistä Lahdenpohjan kautta suoraan Rautalahteen laskevan pienen, mutta keväisin verrattain vuolaan Majojienjoen eli yläosaltaan Pien-Matkosta laskevan Koskutjoen kautta nousemalla. Lappalainen ei ole tätä mahdollisuutta ole noteerannut, mutta yhteys on myös huomioitu aiemmassa vesireittiyhteyksiä kartalle kokoavassa harrastajayhteenvedossa.<sup>46</sup>

Lappalainen perustele Romanonjoen reittiä Putikonlahteen – ja myös Matkolampien reittiä – 1700-luvun loppupuolen kaskiriitatapauksella, jossa Lappalaisen mukaan parikkalaiset, sääminkiläiset ja kerimäkeläiset olivat yksimielisiä vain ”ikivanhoista kulkureiteistä” Tarvaspohjasta Romananjokea myöten Valkeajärvelle ja edelleen Putikonlahteen sekä niin ikään Simpelejärvien Kirjavalanlahden pohjasta Matkolampien ja Kalajärvien kautta Pihlajavedelle ja Puruvedelle: kaikki osapuolet vakuuttivat näet yhtä hyvin savon- kuin karjalanpuoleistenkin aina käyttäneen mainittuja kulkureittejä läpikulkuliikenteeseensä, mutta myös takamaanautintoihinsa. Lappalainen olettaa tarkoin ja yhtäpitävästi kuvattujen kulkuyhteyksien eli oikeudenkäynneissäkin kartoitettujen reittien olevan maariitoja vanhempia periytyen ”karjalaiselta eräkaudelta”.<sup>47</sup> Edellä kuvattujen reittien ohella Lappalainen mainitsee vielä useita muita kenties huomionarvoisia vaihtoehtoja. Romanonjoen reitin läheisellä suunnalla eräs tällainen olisi ollut läheinen Tarvasjoen [ilmeisesti nykyinen Myllyjoki] – Tarvaslammen – Oronjoen – Heralammen vesiyhteys, joka päättyi Kirstinkirkonkankaalle [nykyinen Riukonkangas].



Täältä vedenjakaja-alueelta saattoi edetä ”varsin vaivattomasti”, tosin maataipaleen läpi, Väistönselän Taivallahteen. Säämingin isojakokarttoihin merkitty vanha talvitie on Lappalaisen mukaan kulkenut Haavistonlahden Vuorilahdesta ja myös Soininlahdesta Heralammin päähän sekä siitä Oronjoen ja Tarvaslammen pohjoispuolitse Romananjoen yli Simpelejärven Mustiin pohjaan.<sup>48</sup> Simpelejärven – Pihlajaveden yhteyksiin voidaan lukea myös mahdollinen vesireitti, jota Lappalainen kuitenkin ei jostain syystä ole huomionnut: Simpeleenjärven Haapalahti – Salkojärvenjoki – Salkojärvi – Pieni Salkojärvi – Vuorijärvi – Kuljunsuonoja – Myllylampi – Koivusuonoja – Soininlahti. Tätä yhteyttä voisi tukea myös esimerkiksi Lappalaisen Loitumajoen yhteydessä esittelemällä vuoden 1784 revisiokartta, jonka tieyhteys – yhä siis käytössä – on pääpiirteissään samansuuntainen tämän mahdollisen Salkojärven(joen) vesireitin kanssa. Reittiä on myös pidetty korkeuseroiltaan kulkemiseen sopiva tämän hankkeen vesistöhistoriallisen kenttäkäynnin yhteenvetomuistiossa sopivana. Yhteys Simpelejärvestä Soininlahteen Vuorilahden tuntumaan eli käytännössä Saimaan Pihlajavedelle on myös lyhyt, vain noin 11 km. On lisäksi huomautettu, että reitti olisi ensimmäinen kokonaan Pähkinäsaaren rauhan rajan itäpuolella oleva reitti.<sup>49</sup> Sekä Hiitolanjoen vesistöalueelta sekä Simpelejärveltä että Torsanjärveltä voidaan hahmotella Pihlajaveden Särkilahden, Putikonlahden ja eräiden muiden edellä mainittujen laajahkojen lahtien (Enanlahti, Haavistonlahti, Väistönselän Taivallahti, Sorvaslahti) lisäksi vielä joitakin lähtökohtaisesti mahdollisia vedenjakajan ylittäviä kaukoyhteyksiä, jotka suuntautuvat muualle kuin pohjoiseen tai Pihlajavedelle. Lappalainen mainitsee erityisesti Lahdenpohjan – Matkolampien reitin merkityksen kannalta tärkeänä myös koilliseen ja täältä edelleen Laatokan suunnassa avautuvan yhteyden: Simpelejärven kautta Lahdenpohjasta Tyrjänjokea pitkin Suur-Rautjärvelle ja Pien-Rautjärvelle, josta päästiin Iijärvelle ja siitä alkavaa Ihalanjokea pitkin Laatokalle tai sitten hyvin lyhyen kannaksen poikki vesireittejä pitkin Parikkajärveen – Lappalaisen mukaan Novgorodin verokirjan Rurikjärveen – ja Pyhäjärven Ristilahteen.<sup>50</sup>

Näihin yhteyksiin liittyy kuitenkin varauksia: ensinnäkin Lappalaisen Tyrjänjoki on tässä yhteydessä virhe, sillä hänen tarkoittamansa on nykyinen Kirjavalan kanava, aiempi Kirjavalanjoki. Suur- ja Pien-Rautjärven yhteys on kyllä ilmeinen: ennen alueen suuria vesistönlaskuja se kävi Pien-Rautjärven Nivanlahden kautta, jota on voitu soutaa jopa kirkkoveneellä vielä 1700-lopulla ennen ns. Tiaisenskaivantoa. Pien-Rautjärven yhteys Iijärvelle ei kuitenkaan ole läheskään suora tai vaivaton. Se edellyttäisi joko hyvin pienten

vesiyhteyksien (Koskutjoki, Raivionjoki, Suursuonoja, Lenkoja) käyttöä Ylä-Tyrjän kautta ja nykyisen rajajärvi Kurkelanjärven välillä, maasiirtymiä tai vaihtoehtoisesti kulkemista Ylä-Tyrjän kautta pientä Rajajokea pitkin Sammallammelle ja lyhyen maasiirtymän kautta Pienliijärvelle. Yhteys Kurkelastakin Pienelle liijärvelle vaatisi lyhyttä maasiirtymää, mutta täältä Ihalan- eli lijoen vesireitti Laatokan livedenselän Kumolanlahteen saakka on selvä.<sup>51</sup>

Suur- ja Pien-Rautjärvien kulkuyhteys Pyhäjärvelle olisi myös voinut aiemmin, siis lähtökohtaisesti vielä ennen seutukunnan suuria järvenlaskuja, kulkea myös toisin kuin Lappalainen on esittänyt. Vaihtoehtona on mainittu paikallisessa Tarnalan kylähistoriassa esimerkiksi Pien-Rautjärven Pohjanlahden [Pohjanrannan] paikkeilta suuntautuneita Koskutjoen tai Likasillan väyliä, Koivusuon kautta [Uukuniemen] Kummun [kylän] Suurelle järvelle ja sen laskujokea pitkin Pyhäjärveen. Toisaalta helppo veneyhteys olisi voitu saavuttaa Mikkolanniemen Taipaleen kohdalta Jyrkilään, josta Kauniinlahden pohjukasta olisi ollut kohtuullinen joki- tai telatieyhteys Ylä-Kuorejärvelle ja täältä [Ala-Kuorejärven ja Pyhäjärven kautta] ”kuuluisaa venereittiä vaikka Pohjanlahdelle”. Nimenä Taipale viitannee (lasketun) Pien-Rautjärven Tarassiinlahden ja (lasketun) Jyrkilänjärven välin kulkemiseen. Vaikka samaisessa kylähistoriassa Pien-Rautjärven ja Pyhäjärvelle pienten välivesien johtavan Ylä-Kuorejärven välisten Telasuon ja Telatien nimiä on pidetty nimien ja perinnetarinoiden perusteella ”ehkä ruotsalaisten sotajoukkojen käyttöön liittyvinä”, voisi edellinen liittyä myös soisen taipaleen ylittämiseen tätä reittiä Pyhäjärvelle edettäessä.<sup>52</sup>

Samassa kylähistoriassa on todettu vielä yksi vesireitti, joka yhdisti Simpelejärven ja Pien-Rautjärven: jälkimmäisen eteläpäästä Honkakylän jokea [nykyinen Myllyjoki] Ylä-Tyrjänjärveen [Ylä-Tyrjä] ja [Tyrjänjärven kautta] Joensuunjokea Simpelejärveen. Reittiä on uitettu tukkeja vielä vuonna 1942. Nykyisin Ylä-Tyrjä on rajajärvi ja Tyrjänjärvien välinen vesiyhteys valtakunnan rajan takana. Kulkukelpoinen Joensuunjoki laskee Simpelejärven Joenlahteen. Huomionarvoinen voisi olla myös täältä vähän pohjoiseen Simpelejärven Lietteenlahden ja Ihananiemen pohjoispuolelta lähtevä yhteys Simpelejärveltä Tyrjälle, jota ei tässä yhteydessä ole mainittu: lyhyen maan jälkeen alkaa laskuoja Humallampeen, josta Humallamminoja virtaa Tyrjänjärven Hotakanlahteen.<sup>53</sup>

Hiitolanjoen vesistöistä avautui edellä kuvattujen lukuisten vedenjakajia ylittävien reittimallien lisäksi vielä ainakin Torsanjärven suunnasta yhteyksiä länsi-lounaan suunnassa eteläiselle Suur-Saimaalle. Lappalainen on esittänyt tämän suunnan käytön vanhimmaksi pohjaksi Savonlinnan voudintileihin ilmeisesti ikivanhan eränkävynnin jäänteinä vielä 1500-luvulla tallentuneita Jääsken ja Lapveden kihlakuntien nuottakuntia,

joiden kaukokalastusreitit olisivat täällä kyseessä. Toisaalta Kurkijoen Karjalan suunnasta olisi voitu kulkea tätä kautta Suur-Savon Mikkeliin saakka. Uudempaa kerrosta suunnalla edustavat alueen uittoväylät, kuten esimerkiksi Virtutjoen väylä ja Torsanjärven väylä. Torsanjärven uittoväylän alku on Lappalaisen mukaan Kiventakanen-järvestä, mutta kyseessä on Kivenkänä-järvi. Virtutjoen väylä alkaa sen länsipuolelta Ilmajärvestä. Ainoa telataipale on Lappalaisen mukaan ollut Kivenkänä [siis Lappalaisella Kiventakasen] ja Ilmajärven välillä, mutta vedellinen yhteys olisi ollut olemassa aiemmin Kivenkänään [Lappalaisella Kiventakaseen] laskevan Korpijärven ja Ilmajärveen laskevan Virsujärven [Virsulammen] kautta.<sup>54</sup> Virsulampi laskee kuitenkin nykyisellään Korpijärveen.<sup>55</sup>

Lappalaisen oletuksen mukaan Etelä-Saimaan Haapavedeltä kulkivat siis sekä jääskeläiset Suur-Jääsken Ruokolahdelta että samoin myös lappeelaiset Ruokolahden Salo- ja Äitsaarien välitse Haapavedelle, nousivat Virtutjokea Ilmajärvelle ja menivät sieltä Torsanjärvelle. Puru- ja Heinävedelle suuntautuneella matkalla ei olisi kuitenkaan ollut tarkoituksenmukaista kulkea Savon vesille Torsanjärven kautta, vaan jatkaa Simpelejärvelle ja sieltä [edellä kuvattujen] Matkojärvien [Matkolampien] ja Kalajärven reittiä joko Utrasveden Putikonlahden tai Enonlahden [Enanlahden] kautta Puruvedelle.<sup>56</sup>

Reitti Torsanjärven ja Suur-Saimaan Haapaveden välille Ilmajärven ja Virtutjoen kautta voidaan rekonstruoida Lappalaisen malleista poiketen osin eri vesiyhteyksien kautta Torsanjärven suunnasta myös esimerkiksi seuraavasti: Torsanjoki – Haaroinjoki – Alakoski – Saarenjoki – Vissoi – Änikänjoki – Änikkä – Tervajoki – Ilmajärvi – Ilkonjoki – Ilkonlampi – Vääräjärvi – Nauksenjärvi – Virtutjoki – Haapaveden Virtutjoensuu. Huomionarvoista nimistöä voi edustaa täällä Tervajoki, mikäli nimi viittaisi rahtikuljetuksiin ja näin ehkä jopa jokiliikennöintiin. Myös yhteys Savonkaita-järveen olisi tällä reitillä lähimpänä Ilmajärveä: Lappalainen on pitänyt Savonkaitaa Säamingin erä- ja asutushistorialle merkittävänä keskusjärvenä, josta päästiin Riitajärven [Riitjärvi] ja Ihalanjärven kautta Jukajärveen ja edelleen Lieviskän reittiä esimerkiksi länteen Ummistonvedelle tai Lohikosken reittiä Tolvanselälle. Mainitut järvet ovat olleet myös osa laajempaa Lieviskän uittoväylää.<sup>57</sup>

### **3. TAUSTATYÖ JA KOKEELLINEN TUTKIMUS**

#### **3.1. Runkoreittien valinta**

Tämän esiselvityksen taustalla on jo ennen Shore protection -hanketta, jonka osana se on

nyt toteutettu, ollut tekijän kiinnostus historiaan ja suulliseen perinteeseen, mutta myös käytännön vesikulkemiseen (mm. melontaharrastus), retkeilyyn sekä toisaalta Hiitolanjoen parissa tehty työ ja harrastus tutkijana, Hiitolanjoki-yhdistyksen puheenjohtajana, projektipäällikkönä, yrittäjänä ja eräissä muissa rooleissa lähes koko 2000-luvun ajan.

Vuonna 2012 ilmestyneessä saman tekijän Hiitolanjoki latvavesiltä Laatokalle - tietokirjassa on oma lukunsa Hiitolanjoesta vesireittinä. Tässä on käsitelty laajemmin muinaiskarjalaista pohjankäyntiä, vesireittejä mahdollistavia olosuhteita, Hiitolanjoen latvoilta suuntautuvien vesireittien vaihtoehtoja, kulkuhistorian kysymyksiä ja ongelmia sekä etenkin Hiitolanjoen osalta myös varhaisia vesikuljetuksia ja uittoa.

Jo tietokirjaa ja erityisesti sen vesireitti -lukua varten on tutkittu lähdekirjallisuutta, erityisesti Pekka Lappalaisen Säämingin historiaa (I-II), joka eräistä puutteistaan ja heikkouksistaan huolimatta on edelleen laajin ja keskeinen lähde ja vertailukohta Hiitolanjoen vesistöalueelta edemmäs rekonstruoitaville mahdollisille reittiyhteyksille. Hiitolanjoki-tietokirjan taustatöiden yhteydessä on myös tehty joitakin tutustumiskäyntejä näiden reittiaihoiden selvittelyksi paikan päällä esimerkiksi Hiitolanjoella, Torsanjoella, Sarajoella, Pusankoskella, Loitumalla ja Särkilahdella. Kirjaan liittyen tämän esiselvityksen tekijä on melonut myös ensi kerran Romanonjoen, tosin reittisuuntien vastaisesti myötävirtaan (2011). Hiitolanjokea, sekä Suomen että osin Venäjän puolella, Simpelejärveä, (Karjalan) Pyhäjärveä sekä Parikkalan pohjoisosien entisen Saaren kunnan Pien-Rautjärveä ja eräitä pienvesiä (Riionsalmen kanava, Myllyjoen kanava, Suurensuonoja – Myllyjoki) lukuun ottamatta suunnitelmallista tai järjestelmällistä koemelontaa ei esiselvityksen kohdealueella kirjan taustatyönä kuitenkaan vielä tehty.

Edellä (luku 2) on kuvattu historiallisia ja luonnonhistoriallisia lähtökohtia vesikulkemiseen yleisesti, esiselvityksen kohdealueen vesistöt ja toisaalta Hiitolanjoki vesireittinä, sen yhteys Hiitolanjoen vesistöalueelle ja edelleen vesireittivaihtoehtoja sen ulkopuolelle eri suuntiin. Seuraavassa on kommentoitu vesireittivaihtoehtoja eräistä periaatteellisista ja toisaalta hankkeessa tehdyn käytännön suunnittelun näkökulmasta ja todettu näiden pohjalta samalla perusteet tämän esiselvityksen runkoreittien valinnalle.

Hiitolanjoen vesistöalueelta kauemmas, erityisesti Vuoksen vesistöalueelle, kuten edellä on todettu, on rekonstruoitavissa runsaasti erilaisia reittivaihtoehtoja tai ainakin eri tavoin perusteltuja historiallisia mallinnuksia. Hiitolanjoen suunnasta katsoen ensimmäinen ratkaiseva ero näissä on kuitenkin valinta eli käytännössä kääntyminen joko Silamusjoen kautta vesistöalueen läntiselle osalle tai Hiitolanjokea Simpeleen tehtaan ohittaen

Kivijärven kautta Simpelejärvelle. Läntiseltä osalta vaihtoehtoina on lähinnä pohjoiseen Pihlajaveden suuntaan tai länsi-lounaseen eteläisen Suur-Saimaan Haapaveden suuntaan johtavia reittiaihioita, Simpelejärveltä taas Pihlaja- tai Puruvedelle vieviä reittiaihioita. Näitä – siis Silamusjoen tai Simpelejärven kautta jatkuvia päävaihtoehtoja – voitaisiin haluttaessa kutsua esimerkiksi ensimmäisen vaiheen runkoreiteiksi, niiden jatkovalintoja toisen vaiheen runkoreiteiksi jne. Tällainen hierarkia muistuttaa hieman valuma-alueiden hydrologista jaottelua, joka ei kuitenkaan sellaisenaan sovellu reittitutkimukseen, suunnitteluun tai käytännön vesiretkelyynkään, koska reitit eivät sellaisenaan aina vastaa vesistövaluntaa tai asetu (osa)valuma-alueitten mukaisesti.

Runkoreittejä voidaan tarkastella myös asemoimalla niitä Hiitolanjoen vesistöalueen kokonaisuuteen, sen keskusallas Simpelejärveen ja toisaalta toisiinsa tässä kehyksessä. Näin mallinnetusta vesireittiverkostosta on jo Hiitolanjoki-tietokirjan (2012) vesireitti-luvun yhteydessä erotettu läntinen, keskinen ja pohjoinen runkoreittisuunta, kun peruste on ollut nimenomaan jatkoyhteys Hiitolanjoen vesistöalueelta Vuoksen vesistöalueelle ja täältä edelleen pohjoiseen Pihlaja- ja/tai Puruveden kautta. Lähtökohta on siis historiallinen ja perustuu tässä kontekstissa nimenomaan käsityksiin alkujaan Laatokalta saapuneiden muinaiskarjalaisten kaukoretkelystä pohjoisille alueille ja toisaalta karjalaisperäisen asutuksen leviämiseen savolaisalueille, erityisesti historialliseen Suur-Sääminkiin.

Edellä todettu historiallinen valinta rajaa siis tässä yhteydessä ulkopuolelle Hiitolanjoen vesistöalueen läntiseltä osalta länsi-lounaseen Suur-Saimaan Haapavedelle avautuvat, toisaalta Simpelejärveltä Hiitolanjoen vesistöalueen koillisosiin suuntautuvat vaihtoehdot. Absoluuttisesti ei kuitenkaan voida sulkea pois pohjoisimmillekaan alueille suuntautunutta muinaiskarjalaista liikehdintää näidenkään kaukoyhteyksien kautta, mutta erittäin laajojen kiertosuuntien takia ne eivät vaikuta tarkoituksenmukaisimmilta ja näin historiallisesti perustelluimmilta. Näitäkin reittisuuntia on silti mahdollisesti liikuttu ainakin muissa ehkä laajoissakin alueellisissa yhteyksissä, kuten edellä (luku 2) on todettu.

Edellä käsitellyissä (luku 2) Hiitolanjoen vesistöalueelta vedenjakajan yli myös Pihlaja- ja/tai Puruvedelle suuntautuneista mahdollisista vaihtoehdoista on karsittu reittisuunnittelun eri vaiheissa pois useita sekä historiallisiin arvoihin, luonnonarvoihin, nähtävyyсарvoihin ja viime kädessä käytännön kulkukelpoisuustekijöihin liittyvistä syistä. Nämä ovat: Lietjoki – Koilampi – Särkijärvi – Puhakanlahti -yhteys, Silamusjärvi – Koantausjärvi – Sarajärvi -yhteys, Simpelejärvi – Peruspohjanjoki – Loituma -yhteys, Simpelejärvi – Tarvaslampi – Heralampi – Riukonkangas – Väistönselän Taivallahti

-yhteys, Simpelejärvi – Salkojärvenjoki – Vuorijärvi – Soininlahti -yhteys. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, etteikö esimerkiksi Simpelejärven ja Loitumajärven välistä yhteyttä (Loituman- eli Peruspohjanjoki) tai Simpelejärven Vuorilahden (Soininlahti) suunnan yhteyttä (Salkojärvenjoki) olisi voitu käyttää joko paikalliseen vesikulkuun tai jopa Simpelejärveltä Pihlajavedelle, kauemmaskin kuljettaessa. Reittisuunnittelun lähtötavoite on kuitenkin ollut selvittää historialliselta pohjalta reittivaihtoehto sekä Torsanjärvelle ja täältä Pihlajavedelle (läntinen Hiitolanjoen vesistöalueen osa), toisaalta mahdollisimman laajalti keskusaltaan eli Simpelejärven kautta Pihlajavedelle etenevä reittisuunta, mikä on johtanut rajaamaan tässä yhteydessä nämä sinänsä kiinnostavat ja mahdollista kehityspotentiaalia sisältävät yhdysreitit pois varsinaisesta käytännön alkuvalmistelusta (reittisuunnittelu, läpäisyraivaus, koemelonta) ja toistaiseksi myös jatkosuunnittelusta.

Reittisuunnittelun käytännön perustavoitteena on ollut löytää historialliselta pohjalta yhteyksiä, joissa yhdistyy nykyisellään käytännön vesikulkukelpoisuus ja vedenjakaja-alueilla mahdollisimman lyhyet ja kulkukelpoiset maataipaleet. Vesikulkukelpoisuutta on käsitelty tarkemmin edellä (luku 1). Nykyoloissa lähtökohdaksi on otettu melonta, mutta siihen liittyen vähävetisillä alueilla väistämättä myös muut matalan veden liikkumismuodot (kanootin vetäminen/työntäminen/uittaminen kahlaten vedessä tai maalta rannan puolelta) ja maalla liikkuminen (kanootin vetäminen maata tai vetoa helpottavia telapuita pitkin, kantaen joko suoraan tai kanoottia myös apuvälineellä eli kantolängillä, kanoottia kuljetuskärryssä taluttaen). Tiedostaen jo ennalta näiden vedenjakajan ylittävien reittien yleisen vaativuuden ja erityispiirteet ja motivoimisen tärkeyden, on suunnittelussa etsitty yhteyksiä, joissa reitit voidaan aloittaa ja päättää melomalla. Toisaalta erilaiset vesikulun tavat ovat historiallinen perusta ja näiden esittely nykysovelluksina yksi työn lähtökohta. Valittujen runkoreittien osalta on aluksi mallinnettu historialliselta pohjalta karkeat mallit, joita on siis voitu pitää lähtökohtaisesti mahdollisina eli vesikulkukelpoisina (ks. tarkemmin vesikulkukelpoisuuden käsitteestä 1. luku) sekä historiallisesti että nykyisin, toki yksityiskohdissa ymmärrettävästi osin eroten. Näin on muodostunut kolme seuraavassa karkeasti pääetappien mukaan kuvattua perussuuntaa Hiitolanjoen vesistöalueelta vedenjakajan yli Vuoksen vesistöön eli Saimaalle: 1) läntinen runkoreittisuunta Torsanjärvi – Sarajärvi – Loituma – Särkilahti, 2) keskinen runkoreittisuunta Simpelejärvi – Romanonjoki – Punkaharjun lampialue (Laakkiinärvi – Vapanen – Valkia – Mustajärvi) – Putikonlahti ja 3) pohjoinen runkoreittisuunta Simpelejärvi – Lahdenpohja – Matkolammet (Pien- ja Suur-Matko) – Kalajärvet (Pieni ja Suuri Kalajärvi) – Punkaharjun lampialue

(Laakkiinjärvi – Vapanen – Valkia – Mustajärvi) – Putikonlahti. Näiden yksityiskohtia ja eri vaihtoehtoja nykymaisemassa on ensin tutkittu lähteiden ja eri karttavaihtoehtojen avulla, sitten kokeellisesti: maastokäynneillä, läpäisyraivaamalla ja lopulta vesikulkemisella.

Ensimmäinen eli läntinen runkoreitti suuntautuu siis erillisesti Pihlajaveden Särkilahteen, kaksi jälkimmäistä Pihlajaveden Putikonlahteen. Keskinen ja pohjoinen runkoreitti kulkevat ensin eri vaihtoehtoja Simpelejärveltä Hiitolanjoen vesistöalueen vedenjakajan yli, mutta yhtyvät (Savonlinnan) Punkaharjun lampialueella. Todettakoon vielä pohjoisen runkoreitin osalta, että Pekka Lappalaisen esittämät, lähtökohtaisestikin epäselvät historialliset vaihtoehdot (ks. alaluku 2.5), jossa olisi kuljettu Kalajärviältä Pihlajaveden Enanlahteen tai Sorvaslahteen, on pitänyt hylätä jo reittisuunnittelun alkuvaiheessa: nykyisellään näihin johtavat vähäiset vedenjakajan ylittävät vesiyhteydet ovat vaatimattomia ja suoalueiden läpi johtavien vaikeiden yhteyksien takana.

Historiallisen vesikulun ja käytännöllisen nykytilanteen vesikulun mahdollisuuksien lisäksi reittisuunnittelussa on pidetty tärkeänä sekä alueelle jääviä luonnonnähtävyyksiä ja yleensäkin luonnonpiirteitä, sekä toisaalta historiallisia nähtävyyksiä tai ylipäättään muinaisjäännöksiä. Näiden osalta merkittäviä mahdollisuuksia jää erityisesti läntisen ja keskisen, jossain määrin myös pohjoisen runkoreitin varrelle tai kohtuulliselle etäisyydelle reiteistä. Näitä on käsitelty tarkemmin runkoreittien esittelyn yhteydessä (luku 4).

Lisäksi reittisuunnittelun alkuvaiheessakin on käytännöllisistä syistä alustavasti arvioitu mahdollisia etäisyyksiä taukopaikkoihin, näiden tulentekomahdollisuuksia ja yöpymisetappeja. Myös mahdollisuudet juomaveden täydentämiseen ovat tärkeitä. Näitä tekijöitä käytännöllisiä retkeilyyn liittyviä kysymyksiä käsitellään tarkemmin runkoreittien esittelyn (luku 4) ja reitistön käytön ja kehittämisen mahdollisuuksien yhteydessä (luku 6).

Omalta osaltaan, kun esiselvityksen ja koko hankkeen jatkotavoitteena on alueellisen virkistyskäytön ja matkailun edistäminen, on runkoreittien valinnassa pidetty silmällä myös matkailumajoituksen palveluita ja niiden kehittämismahdollisuuksia. Tässä suhteessa runkoreittisuunnat eroavat nykytilanteessaan toisistaan. Simpelejärven ja myös Punkaharjun lampialueen kautta kulkemisessa mahdollisuuksia esimerkiksi kohtuulliseen mökkimajoitukseen on etenkin keskisen runkoreitin suunnassa verrattain hyvin. Mikäli reittisuuntaa jatketaan Putikonlahden suunnasta vielä Punkaharjulle, tarjonnassa on vielä enemmän mahdollisuuksia reitin päätepisteeksi. Torsanjärven – Sarajärven – Loituman – Särkilahden välisellä alueella tarjonta taas on niukempaa ja sen asettuminen kulkureittien varteen ei ole ongelmantonta. Mahdollisuuksia vaatimattomaan ”erämaiseen” majoitukseen

on kuitenkin jonkin verran myös tällä suunnalla. Näitäkin tekijöitä käsitellään tarkemmin runkoreittien esittelyn (luku 4) ja toisaalta käytön ja kehittämisen yhteydessä (luku 6).

### **3.2. Maastokäynnit ja läpäisyraivaus**

Ensimmäisiä maastokäyntejä tulevaa hankevalmistelua ja Shore protection -hanketta silmällä pitäen tehtiin jo alkuvuodesta 2020. Poikkeuksellisen lauhan sydäntalven oloissa tammikuussa (11.1.2020) oli mahdollista retkiluistella Simpelejärvellä, mutta esimerkiksi siihen laskevaa sulaa Romanonjokea olisi voinut meloa korkeilla veden pinnan tasoilla. Samalla tarkastettiin ensi kerran Suolajoki ja Koskutjoki, joista edellinen todettiin jo tuolloin monin paikoin vesikulkukelvottomaksi erityisesti kivikkoisuuden takia, mutta jälkimmäinen kokoluokkaansa nähden vuolaaksi ja eri tarkastuspaikoilla vesikulkukelpoiseksi.

Helmikuussa (23.2.2020) tarkastettiin Vääräjoki, joka todettiin kohtuullisen vuolaaksi ja mahdollisesti vesikulkukelpoiseksi. Läheinen Pieni Vääräjoki oli myös vedenpinnan tasoiltaan korkealla, mutta nimensä mukaisesti hieman vaatimattomampi, paikoin meanderoiva virtavesi. Suuri-Matkon ja Pieni-Matkon välinen (nimetön) väliyhteys oli korkealla vedenpinnan tasolla Putikontien tarkastuspisteen lähellä todettavissa vesikulkukelpoiseksi. Suur-Matkolta luoteen suuntaan (Kuolemanlammijoelta tuleva) Matkonsuon – Sammalsuon yhteyksiin sijoittuva nimetön ojayhteys todettiin vesikulkukelvottomaksi, samoin nimetön ojayhteys Suur-Matkon Linnalahdelta luoteeseen Linnavuorensuon suuntaan. Samalla tarkastettiin kiertotiemahdollisuuksia Suur-Matkolta Heposillanojan suuntaan, joita ei kuitenkaan katsottu ensisijaisiksi vaihtoehdoiksi Heposillanojan yhteyden mahdollisessa hyödyntämisessä Matkolampien ja Kalajärvien välillä. Saunamäen suunnalla selvitettiin tieyhteys Heposillanojalta sen ”kolmikannan” eli kolmihaarauman kautta Saunamäen ja Pajamäen kautta Pienelle Kalalammelle.

Maastokäynneillä todettiin myös ensi kerran puuveneiden jäänteitä Pienen Kalalammen rannalla, johon alustavasti suunniteltiin laskupaikkaa maataipaleelta. Samalla käynnillä arvioitiin vesiyhteys Pieneltä Kalajärveltä Suurelle Kalajärvelle mahdollisesti vesikulkukelpoiseksi Putikontien sillalta. Myöhemmin tämä osoittautui kuitenkin enimmältä osaltaan lähinnä ojakasvillisuuden takia vesikulkukelvottomaksi. Myös Suuren Kalajärven ranta tarkastettiin ja todettiin lyhyt vesiyhteyden loppuosa Putikontien tarkastuspaikalta vesikulkukelpoiseksi. Saareksienoja tarkastettiin eri siltapaikoilta ja arvioitiin todennäköisesti vesikulkukelpoiseksi. Edelleen käytiin uudelleen Suuri-



Matkolammin suunnalla ja todettiin Kalliomäen laavu Ison ja Pienen Linnavuoren läheisyydessä. Heposillanoja tarkastettiin ja todettiin sen ylittäviltä Kinnarniemen ja Savikummunsalontien todennäköisesti (kahlaten) vesikulkukelpoiseksi. Viimeisenä kohteena tarkastettiin ensi kerran Majojienjoki Hiukkoinmäen (Myllyniemen) kivikautisen asuinpaikan läheiseltä sillalta ja valtatie kuuden sillalta ja todettiin vesikulkukelpoiseksi.

Maaliskuussa (17.3.2020) jatkettiin maastokäyntejä Torsanjoella, joka todettiin vuolaaksi ja melontakelpoiseksi, tosin myös aiemman kokemuksen mukaan myös maataipaleita (Hinkankoski, Kurunkoski) edellyttäväksi. Hinkankoski arvioitiin myös alustavaksi laskukelpoiseksi, tosin mahdollisia pieniä valmistelutoimia edellyttäen. Sarajoki todettiin monilta tarkastuspaikoilta (alaosa Torsanjärven – Torsantien alimman sillan välillä, Sarajoenniitut, Torsantien ylemmät siltapaikat) vuolaaksi ja melontakelpoiseksi, mutta Hiitolanjokea ja myös Torsanjokea haastavammaksi näitä kapeampana erityisesti jokivarren rantapuuston eroosio- ja kaatumisherkkyyden sekä paikoittaisen rytöisyyden ja kasvillisuuden takia. Lopuksi käytiin Lietjoen Torsaan laskevalla alaosalla, jossa todettiin potentiaalia virtaaman, leveyden ja kangasmaaston kulkukelpoisuuden huomioiden.

Seuraavana päivänä (17.3.2020) jatkettiin maastokäyntejä Torsanjoen yläosalta, jossa todettiin edelleen vuolautta ja melontakelpoisuutta, mutta myös paikoittaista rytöisyyttä (esim. väli Sarajoentien silta – Alustien silta), jota tällä joella näyttävät aiheuttavan erityisesti paikoin kohtuullisen vahvat jokeen sortuvat koivut. Tarkastuksella havaittiin myös kohtuullisen suuret karhun jäljet Sarajoen rannan tulva-alueilla.

Samalla käynnillä jatkettiin Sarajärven kautta Sarajärven pohjoispuolelle, jossa tarkastettiin Matkolammen – Sarajärven välinen Myllyoja Sarajärventien pohjoispuolelta ja todettiin se korkean veden aikaan vuolaaksi, joskin ylimmältä osaltaan kivikkoiseksi.

Edelleen käytiin Haarikosta Loitumaan laskevalla Rako-ojalla sen keskiosalta ns. Rako-ojan kanjonille (maakuntarajalle). Rako-oja todettiin korkean veden aikaan melontakelpoiseksi ja alueen erämaisyyteen nähden verrattain vähän esteelliseksi eli vähärytöiseksi, mikä selittyy osin oजारren puuston verrattain nuorella ikärakenteella. Vain ojan alimman (Vuorilammentien) sillan tuntumassa havaittiin muutamia kulun estäviä raskaita puita. Luonnonsuojelualueella havaittiin karhun jäljet ja kanalintujen jätöksiä. Rako-ojan kanjoni eli kallioahtaus, jonka läpi Rako-oja virtaa muodostaen pienen koskikynnyksen, arvioitiin erittäin merkittäväksi luonnonnähtävyydeksi, jos kohta myös varsin vaativasti läpikuljettavaksi alueella. Havaintojen perusteella Rako-ojaa oli pidettävä alustavasti vielä Sarajokea astetta vaativampana, vaikka suuria esteitä ei havaittukaan.

Tarkastuskäynti päätettiin Särkilahden Niuvanrantaan, mahdolliseen reitin päätökseen.

Maaliskuussa (25.3.2020) myös Kirjavalan kanava todettiin melontakelpoiseksi ja vähäesteiseksi ainakin valtatie kuuden sillan tuntumasta. Edelleen (26.3.2020) käytiin jo aiemmin selvitetyllä Heposillanojalla ja jatkettiin nähtävyysskohte Paljakanvuorelle, jossa tarkastettiin Uudenkaupungin rauhan (1721) rajamerkit (rajankäynti vuodelta 1722). Vuoren laelta arvioitiin myös mahdollista näköyhteyttä Laakkiinjärven tuntumassa sijaitsevalle mahdolliselle rajavuori-nähtävyysskohte Kaatuvavuori – Laakkiinmäelle. Seuraavaksi siirryttiin Laakkiinjärven tuntumaan sen itäpuolelle, jossa tutkittiin mahdollista vesiyhteyssreittiä Kyynärpäänjoen latvoilta ja Rajasuolta Laakkiille. Vedenjakaja-alueella juoksevat junaradan suuntaiset ojat todettiin kuitenkin vähävetisiksi ja vaikeiksi hyödyntää. Samalla selvitettiin etenkin vesistö- ja kulkuhistoriallisista, mutta mahdollisesti myös reittiyhteyden näkökulmasta Haukilampi – Laakkii -yhteyttä: Haukilammensuon alueen ojat ja etenkin alueen pelto-oja olivat jotakuinkin vesikulkukelpoisia, mutta vesiyhteys Haukilammen koillispuolen painaumassa lähes olematon ja yhteytenä käyttökelvoton. Samalla tutkittiin Laakkiinjärven luonnonsuojelualueen polkuja ja metsätieyhteyksiä sekä Laakkiinlammen koillispuolisia tieyhteyksiä, vedenjakajavesiyhteyttä rautatiesillan ali. Ja mahdollista laskupaikkaa Vapasen rannalle. Lopuksi kuvattiin vielä Mustaojan vesiyhteyttä Mustajärven ja Saarijärven välissä entisen Kultakivi-lomakeskuksen sillan tuntumassa.

Hankkeen käynnistyttyä huhtikuussa (11.4.2020) käytiin vertailukohtana hankkeen reittitutkimukselle (työajan ulkopuolella) tarkastuskäynti Uukuniemen Niukkalan suunnalla (vrt. kulkuyhteydet Pien-Rautjärveltä Pyhäjärvelle). Täällä tarkastettiin Kapakanjoki ja Heinjoki, joista jälkimmäinen todettiin korkean veden aikaan jopa melontakelpoiseksi. Kapakanjoki sen sijaan osoittautui hankalaksi kivikkoisuudessaan. Tosin Kapakanjoen meandroivampi alaosa Ylä-Kuorejärveen vaikutti vuolaammalta ja mahdollisesti vesikulkukelpoiselta. Havaintoja tehtiin myös mahdollisesta historiallisesta koskikivikosta Mikkolanniementien länsipuolella, mikä voisi viitata aiempaa vuolaampaan jokireittiin.

17. huhtikuuta 2020 hankkeessa Savonlinnaan tehdyn koemelontakanoottien noudon ja tarvikkeidenhankinnan yhteydessä tarkastettiin aiemmin käytyä Mustajoen siltapaikkaa tarkemmin. Mustajärven puoleisella osalla havaittiin epämääräinen piikkilanka- ja rautaverkkoaita ilmeisesti entisen Kultakiven lomakeskuksen nykyiseen toimintaan liittyen, joka ei kuitenkaan estänyt läpikulkua joella. Lisäksi uomassa havaittiin muutamia kaatuneita puita ja useita jälkiä (kaluttuja oksia, polku) majavista.

Ensimmäisen hankevuoden koemelontakauden (ks. edempänä) jälkeen erillisiä

maastokäyntejä jatkettiin elokuussa (24.8.2020) aiemmin osin koemelotulla ja paikoin raivatulla Sarajoella tarkastamalla täällä tulevan kauden koemelonnan jatko-osuuksia, vedenpinnan tasoja, rytöihin liittyvää kulkukelpoisuutta ja arvioimalla tarkemmin tulevia raivauskohteita. Hankalaksi kohdaksi sortuvien puiden rytöytymisen kannalta havaittiin esimerkiksi Sarajoen ylittävän toisen (ylemmän) Torsantien sillan ja entisen myllykosken lähialue ylävirran puolella. Vaikka vettä Sarajoessa loppukesästäkin vaikutti olevan enemmän kuin monissa muissa alueen virtavesissä, oli johtopäätöksenä selvästi se, että melontasesonki ajoittuu täälläkin noin touko-kesäkuun ajoille ja mikäli jokireitin ylä- ja alapuolisia järviosuuksia ei huomioitaisi, jo aiemmas keväälle/kevättalvelle. Käynnillä suunniteltiin myös alustavasti eräitä Sarajoen hankalimpien paikkojen maakerkityhteyksiä ja käytiin samalla Sarajärven ja Alusjärven välisellä Pusankoskella. Täällä arvioitiin alustavasti lyhyen kosken kiertävän ohitusyhteyden mahdollisuutta.

Seuraavana päivänä (25.8.2020) jatkettiin maastokäyntejä arvioimalla aiemmin koemelonnoissa läpi käydyn ja samalla vähäisessä määrin raivatun Romanonjoen ja hyvin vähissä määrin koemelotun Kyynärpäänjoen rytöisyyden tilannetta ja lisäraivauksen mahdollisuuksia sekä loppukesän vedenpinnan tasoja. Romanonjoella havaittiin monin paikoin hankalaa rytöisyyttä ja joitakin läpipääsemättömiä kasautumia. Veden pinnan taso oli hyvin matalalla. Jokimudassa havaittiin myös esimerkiksi karhun jälkiä.

Kyynärpäänjoen aiemmilla käynneillä saatua tarkennettiin ja todettiin alue erittäin hankalaksi ja nykytilassaan käytännöllisesti vesikulussa täysin läpipääsemättömäksi, jopa rantapenkoilla käveltävänä hyvin vaikeaksi. Joen poikki on kaatunut valtava määrä, arviolta noin 100 runkoa, huomattava osa järeää, jopa tukkipuun paksuista kuusta juurakkoineen, osa yhä ilmassa. Syynä tähän on mitä ilmeisimmin joen lähialueilla hakkuiden yhteydessä liian kapeaksi jätetty suojavyöhyke, jonka vahva puusto on myrskyjen ja voimakkaiden tuulten takia kaatunut Kyynärpäänjoen lähilinjalta molemmin puolin jokea lähes täydellisesti. Lisäksi jokea rasittavat vesikulun kannalta sen luontaiset piirteet: kapeus ja meanderoivuus, rantapenkoista kasvavat ja näin vesikulkua paikoin tukkivat kuuset, harvoin paikoin myös järeät kivet. Tarkastuksen yhteydessä havaittiin myös yksi vaarallinen konkelosumppu. Myös Kyynärpäänjoen latvojen vähävetisyys ja paikoin alempanakin ilmenevä kapeus ja ahtaumat ovat ongelmallisia. Kaikesta huolimatta Kyynärpäänjoki katsottiin jatkoselvitysten arvoiseksi, sillä Romanonjoen yläjuoksuna se muodostaa luontevan jatkoyhteyden ja tarjoaisi raivattuna reittinä myös erittäin hienon pienipiirteisen luonnonmaiseman ja vaihtelevuutta alueen muihin kohteisiin. Vedenpinnan

taso vaikutti jossain määrin Romanonjokea korkeammalta vuodenaikaan nähden.

Kyynärpäänjoen latvaosalta etsittiin samalla käynnillä reitille jatkoyhteyttä junaradan suunnassa Rajasuon etelä- ja pohjoispuolisten tasoristeykset ylittäen ja tutkittiin jopa maataipaleen mahdollisuutta radan suuntaisesti sen läheisyydessä jatkoyhteydellä täältä Laakkinjärvelle, kuitenkin riittävän turvaetäisyyden päässä radasta. Vaihtoehto hylättiin kuitenkin reitin vaivalloisuuden ja oletettujen lupa-asiakysymysten ongelmien takia.

Romanonjoelle palattiin läpäisyraivauksen merkeissä syyskuussa (22.9. - 24.9.2020). Mukana oli esiselvityksen tekijän ohella aluksi kolme vapaaehtoista (Riitta Luukko, Kristian Pennanen, Markku Birling) ja kahtena viimeisenä päivänä yksi avustaja (Riitta Luukko). Jokireitti raivattiin vesikulkukelpoiseksi käytännössä Simpelejärveltä Korkeasillalle eli Romanonjoen ylittävälle Melkonien tien sillalle. Työ tehtiin moottorisahan ja aputyövälineiden avulla käyttäen hyödyksi myös raivauskanoottia.

Raivaustyötä jatkettiin Sarajoella lokakuussa (19.-23.10.2020 ja 26.10 – 30.10.2020) perusteellisesti asettumalla leiriin Innansennurkan – Kaljusenkylän toimintakeskukselle majoitukseen ja käymällä työkohteissa täältä käsin. Työssä oli esiselvityksen tekijän kanssa koko työjakson ajan yksi avustaja (Juhani Tiainen) ja osan kahtena päivänä myös toinen avustaja (Timo Siirasto). Sarajoki raivattiin moottorisahojen, aputyövälineitten sekä Sarajoen Jokiniemen Timo Siiraston tilan läheisyydessä osin myös traktorivinssin avulla. Työn aikana saatiin Sarajoki raivattua melontakelpoiseksi. Työjakson aikana jatkettiin vielä Matkolammen – Sarajärven väliselle Myllyojalle ja lopulta Loituma(npää)n – Matkolammen välin nimettömälle vesiyhteydelle, jotka saatiin myös raivattua melontakelpoiseksi vähemmällä työllä kuin Sarajoki. Vedenpinnan tasot olivat työrupeaman aikana kohteissa kauttaaltaan hyvin korkealla ja reitit sikäli melontakelpoisia.

Seuraava maastotutkimus tehtiin vielä marraskuun lopulla (27.-28.2020). Käynti aloitettiin Rako-ojalta, joka käveltiin kokonaisuudessaan läpi, osin myös avustajan (Ismo Heikkonen) kanssa. Vaikka vielä vedenpinnan taso oli suotuisa, osoittautui Loitumajärveen (Loitumanpään) laskeva alin osa (Loitumanpäästä noin 300 metriä ylävirtaan) hyvin kosteana rantaluhtana liian vaikeaksi vesikululle ja liikkuminen ojan upottavilla varsilla lähes vaaralliseksi. Alueella havaittiin lukuisia merkkejä majavasta, kuten pieniä patomaisia rakennelmia oja poikki. Alin osa on kuitenkin mahdollista kiertää Loitumanpään länsirannan metsätienpohjan (johon myös moottorikelkkareitin merkintä) kautta kovalle metsäautotielle, joka on Vuorilammentien haarautuma Loitumanpään. Näiden kahden yhtymäkohdasta on mahdollista palata Rako-ojalle kohtalaisen kuivasta kangasmaastosta.

Rako-ojan ylempi alaosa (tieyhtymäkohta – Vuorilammentien silta) kohtuullisen kulkukelpoiselta. Yleensä vain yksittäisiä oksia tai ohuita rankoja havaittiin pieninä esteinä, tosin monin paikoin. Ainoat järeämmät kulun estävät rungot Vuorilammentien sillan lähellä, kuten aiemmallakin käyntikerralla. Vedenpinnan taso sopi edelleen vähintään sauvontaan.

Samat havainnot voidaan yleistää Rako-ojan keskiosaan (Vuorilammentien silta – Rako-ojan kanjoni). Ennen Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon rajalla sijaitsevaa kanjonia havaittiin jonkin verran kivikkoisuutta ja ahtaampia käännteitä ojassa, mutta ei kuitenkaan esimerkiksi Kynärpäänjokeen verrattavia. Välittömästi kanjonin pohjoispuolella (ylävirran puoli) havaittiin joitakin paksumpia rankoja, joiden takia läpikulku vaikutti hankalalta ja mahdollinen kanoottien laskupaikka siirtyisi luontevaa laskukohtaa ylemmäs. Ylempänä havaittaviin myös joitain yksittäisiä paksumpia rankoja, ei kuitenkaan monia kasautumia.

Rako-ojan yläosaa (Rako-ojan kanjoni – Haarikon Saunalahti) luonnehtivat ojitukset ja reitille jää vielä yksi silta (Ruostojankankaan – Vuorilamminmäen välinen tie). Yleisenä vaikutelmana yläosasta oli kuitenkin kulkukelpoisuus, vaikka ojitusalue ei ole alueen parasta luonnonpiirteiltään ja aiheuttaa tiettyjä haasteita (mutaisuus, paikoin esteitä).

Seuraavaksi tarkastettiin Saunalammen – Haarikon Saunalahden välinen yhteys. Pieni lyhyt laskuoja oli paikoin vähävetisempi, paikoin vuolaampi. Yksittäisiä runkoja havaittiin kaatuneena heinikkoisen ojan poikki, mutta yhteys oli lähtökohtaisesti toimiva.

Saunalammen rannat kierrettiin ja todettiin komea rantakallio etelärannalla ja alueen ainut rakennus, (UPM:n?) metsäkämpä luoteisrannalla. Vesiyhteys Kumpulammelle havaittiin vesikulkukelvottomaksi, joten vaihtoehdoksi jää lyhyt maataipale lampien välillä enimmäkseen kangasmaastossa niin, että laskupaikkana on Kumpulammesta laskeva oja. Oja vaikutti kohtuullisen vuolaalta ja parhaimmillaan jopa melontakelpoiselta.

Seuraavana päivänä aloitettiin tutkimalla vedenjakajalta laskevaa Kaarinojan vesiyhteyttä Särkilahteen Saukonsaarentien ja (Särkilahden) Koljonlahden väliltä. Tämä todettiin kuitenkin vesikulkukelvottomaksi kivikkoisuuden, kapeuden ja vähävetisyyden takia. Samalla jouduttiin hylkäämään koko vedejakajareittivaihtoehto Parsikkolammen kautta Särkilahteen: maasto arvioitiin tällä osuudella erittäin vaikeaksi useista eri syistä.

Päivää jatkettiin avustajan (Ismo Heikkonen) kanssa tarkistamalla kaksi Kumpulampeen laskevaa lyhyttä vesiyhteyttä Kumpulammelle Särkilahdentieltä tulevan tien suunnasta. Toinen näistä (tien alittava oja) havaittiin käyttökelpoiseksi vesikulussa ko. tielle nousemiseen. Sen jatkoyhteys taas Paskalammelle osoittautui käyttökelvottomaksi, joten vaihtoehdoksi jäi Kumpulammelta edellä mainittua tieyhteyttä Särkilahdentielle (ja

edelleen Parsikkolammelle) nouseminen maataipaleena. Tällä väistämättömällä tiellä on huomattavia korkeuseroja kalliosista maastomuodoista johtuen. Tie on myös Silamusjoen ohella reitin pisimpiä maataipaleita, pituudeltaan Parsikkolammen etelärantaan yli 1,4 km. Seuraavaksi tutkittiin Parsikkolammen pohjoispuoli ja yhteyttä sieltä Ruokojärvelle. Kaakkolammen ja yhteyden tavoittelemisen Ruokojärven lounaisrannan ojayhteyksiin todettiin turhaksi; lampi itsessään on erikoinen muodostuma. Parsikkolammen pohjoispään mökkirannasta nouseva tienpohja Ruokoärventielle ja täältä käynti edelleen vaatimatonta uraa ensin hyödyntäen Ruokojärven kaakkoisimman pienen lahden rantaan sen sijaan osoittautui maataipaleena käyttökelpoiseksi, joskin loppuosaltaan kohtalaisen vaativaksi. Ruokojärveltä tutkittiin myös pohjoisranta ja jatkoyhteys sieltä maastoa ja tienpohjaa hyväksi käyttäen Ruokomäentielle ja täältä edelleen yhdystietä Perälampareen Oitotinlahteen. Tämä yhteys havaittiin alkuosalta hieman ponnisteluja vaativaksi, mutta teiden osalta hyväkulkuiseksi ja käyttökelpoiseksi maataipaleeksi. Oitotinlahden rannassa on luonteva laskupaikka, jossa havaittiin ennestään muutamien veneiden laskupaikka.

Tämän jälkeen siirryttiin toiselle puolelle Ruokomäentietä ja alustavasti kaavaillun Perälampareen Taivallahden ja erillisen Taivallammen väliselle maayhteydelle. Täältä tarkastettiin Taivallahden pohjukkaa, jossa todettiin runsaasti järviruokoa. Vaikka rantautuminen vaikutti vaikealta, oli jonkinlainen (Taivallammen suunasta laskeva) puomainen vesiyhteys havaittavissa ja hyödynnettävissä Ruokomäentien pohjoispuolella. Sen sijan siltarummun ja Ruokomäentien eteläpuoleiset vesiyhteydet osoittautuivat käyttökelvottomiksi. Käyttökelpoinen yhteys löytyi kuitenkin vesiyhteyden ja sillan itäpuolelta lyhyenä (noin 200 m) maataipaleena useimmille kartoille merkitsemätöntä, lähes huomaamatonta Taivallammen pohjoisrannalle johtavaa vanhaa tienpohjaa myöten.

Lopuksi tarkastettiin viime etappia eli yhteyttä Särkilahden itärannalle. Kylmälahti tarkastettiin matkalla ja todettiin luonnonkauniiksi, mutta mökkien läheisyys häiritseväksi. Taivallammen vesiyhteyden käyttöä silmällä pitäen sen eteläranta tarkastettiin ja todettiin ainakin yhden veneen käyttöpaikaksi (myös katiskoita havaittiin). Täältä löydettiin hyväksi käytettävä polku Saukonsaarentielle. Tieltä tarkastettiin vielä viimeinen lyhyt maayhteys Taipaleenlahteen, jota oli jo aiemmin pidetty parhaana rantautumisyhteytenä Särkilahteen sekä sijainnin että vesikulkuhistoriaan todennäköisesti liittyvän nimensä takia (vrt. samasta myös edellä käsitellyt Taivallahti ja Taivallampi). Saukonsaarentien ja Särkilahden väli on kohtuullisen harvaa kuusikkoa, tosin lahden molemmin puolin on mökkiranta melko lähellä. Koko näin kuljettava maataipale Taivallammelta Särkilahteen on enintään 150 metriä.

Tämä maastokäynti-kenttätutkimusretki päätettiin avustajan yksityismökille Särkilahden lounaispuolelle Niuvanrantaan. Paikka voisi mahdollisesti olla reitin päätösetappi. Myös seurantalona palveleva Särkihovi käytiin katsastamassa Särkilahdentien lähellä.

Vuoden 2020 viimeinen maastokäynti (27.12.2020) tehtiin vielä pienimuotoisesti pistäytymällä Sarajoella, jolloin tarkastettiin jo aiemmin hankalaksi todettu Torsantien ylemmän sillan lähiympäristö. Täällä havaittiinkin sitten viime käynnin muutama joen poikki kaatunut ja kulkuyhteyden estävä vankka kuusenrunko entisen myllykosken niskan yläpuolella. Samalla tarkastettiin läheinen vanha osin avoin riihi, joka arvioitiin mahdollisesti sopivaksi taukopaikaksi, joita Sarajoella ei toistaiseksi ole lainkaan. Tämä kaipaisi kuitenkin myös vähääkin pientä kunnostusta ja mieluusti myös tulipaikkaa.

Vuoden 2021 maastokäynnit aloitettiin tammikuussa (17.1.2021) selvittämällä normaaleissa talvioloissa toistaiseksi yhä avoimeksi jäänyttä yhteyttä Kyynärpäänjoen latvoilta Laakkiinjärvelle. Yhtenä alustavana mahdollisuutena – junaradan lähimpien yhteyksien tultua hylätyksi – tähän oli arvioitu alustavasti Rajasuon valtaojaa nousemista Otrakkaantielle ja täältä edelleen maataipaleena metsäautotietä/tienpohjaa Laakkiille. Rajasuolta laskeva valtaoja havaittiin vielä pelto-osuudelta (Otrakkaan ja Koivumäen tilat) hyvin vesikulkukelpoiseksi, mutta sen alapuolella jo vaikeaksi ja yläpuolella lopulta läpikulkukelvottomaksi vähävetisyyden ja etenkin puuston tiheikköisyyden takia. Näin ollen täytyi tämäkin reittivaihtoehto Simpelejärven keskiosan ja Laakkiinjärven yhteyden saavuttamiseksi Kyynärpäänjoen latvoilta hylätä ja etsiä yhä uutta vaihtoehtoa.

Samalla tarkoituksella jatkettiin helmikuussa (23.2.2021) vaativissa talvioloissa jalkautumalla maastoon Rajasuontien – Kasintien risteyksestä ja selvittämällä Rajasuon eteläpuolelta laskevaa Heinäsuonjoen hyödyntämisen mahdollisuutta. Lumikenkien avulla kuljettiin Heinäsuonjoen länsiranta pohjoiseen (noin 500 m), jossa Kasinmäen peltolohkon jälkeen käännyttiin vielä toinen osuus (noin 350 m), kunnes saavuttiin tienpohjalle. Nämä osuudet vaikuttivat varovaisen lupaavilta vesikulkuun, joskin alkumatka ennen peltoaukeita olisi todennäköisesti jonkin verran vaikeampikulkuinen rantatiheikköjen takia. Vedenpinnan tasoa oli tosin vaikea arvioida talviolojen runsaan lumen ja vaativien olosuhteiden takia, mutta ainakin pelto-oja-osuuksilla sen saattoi arvioida riittävän kanootin vetämiseen.

Pelto-osuuksien jälkeinen tienpohja vaikutti käyttökelpoiselta ja sen havaittiin jatkuvan – toisin kuin kartoilla – katkeamatta Heinäsuon yli hyvässä kangasmaastossa Palanteentielle. Tienpohjalla havaittiin myös suuren eläimen, todennäköisesti karhun jäljet. Yhteys Palanteentieltä Laakkiille arvioitiin edelleen tiestön ja jatkuvan kovapohjaisen

kangasmaaston vuoksi alustavasti edulliseksi ja mahdolliseksi hyödyntää. Tällä kertaa kuitenkin palattiin samoja jälkiä takaisin ja päätettiin jatkaa loppuosuutta myöhemmin.

Seuraavan kerran maastokäyntejä jatkettiin vasta toukokuun lopussa (29.5.2020). Aluksi vilkaistiin ohimennen (käynti Savonlinnassa ns. Rajavaaran tieyhteyden kautta) Kesälahdentien siltapaikoilla Kapa-Jaakonjoen ja Siimesjoen yleispiirteitä ja vedenpinnan tasoja, jotka todettiin kohtuullisiksi. Vaikka nämä eivät liity keskeisiin tutkimusreitteihin niillä on voinut mahdollisesti olla jotakin merkitystä Kalajärven – Enanlahden vesiyhteyksien vesistöhistoriassa (ks. alakuku 2.5.) ja teoreettisesti myös vesireitin hyödyntämisessä.

Kesäkuun alussa (3.-4.6.2021) suoritettiin kaksipäiväinen maastotutkimus ja vesistöhistoriallinen arviointikäynti avustajien kanssa (Matti Hakulinen, Sami Kurkela). Samalla oli tarkoitus mitata karkeasti pohjoisen eräiden reittikohteiden veden syvyyksiä normaaleissa alkukesän olosuhteissa. Kohteissa käynti aloitettiin Majojienjoen alajuoksulta valtatie kuuden sillalta. Veden syvyydeksi mitattiin summittaisella arviolla (tilapäinen poimittu keppi) 100 – 150 cm. Seuraavaksi käytiin saman joen ylittävällä Aaojantien sillalla. Myös Kinnarniemensalon tien sillalla käytiin, jossa saatiin samanlainen mittaustulos.

Seuraavaksi pistäydyttiin Suolajoella, joka oli aiemmin todettu kivikkojen takia kulkukelvottomaksi. Täällä vedenpinnan taso oli arviolta < 30 cm. Seuraavaksi siirryttiin Koskutjoelle eli Majojienjoen yläjuoksulle, jossa Piikkimäentien sillan yläpuolisen pellon kohdalla mitattiin veden syvyydeksi noin 55 cm. Koskutjoessa on myös kohtuullinen leveys ja etenkin peltoaukeilla kulkukelpoisuus hyvä, Majojienjoen alajuoksua parempi.

Tämän jälkeen käytiin Suuri-Matkon ja Pieni-Matkon välisellä vesiyhteydellä, jossa Putikontien kohdalla mitattiin veden syvyydeksi noin  $\leq 40$  cm. Tämän jälkeen käytiin Kinnarniemensalontien sillalla arvioimassa Heposillanojaa. Sen veden syvyydeksi mitattiin läheisen Savinkummunsalontien sillan tuntumassa  $\leq 30$  cm ja vähän kauempana Heposillanojan ”kolmikannan” eli kolmihaarauman kautta Saunamäen lähellä  $\leq 20$  cm. Pienen Kalajärven – Suuren Kalajärven välistä yhteyttä arvioitiin Putikontien sillalta.

Seuraavaksi mitattiin Saareksienojan vedensyvyyttä yläjuoksulla Kirjavalantien sillalta, jossa se oli noin  $\leq 20$  cm. Keskijuoksulla Kirjavalantieltä alkavan ja palaavan tien (väli Kalajärvi – Nälkänotko) sillan kohdalla vedensyvyys oli kuitenkin jo  $\leq 40$  cm, ilmeisesti yläjuoksua tiheämpien ojitusten tuoman lisävirtauksen johdosta. Alajuoksulla ei käyty.

Täältä siirryttiin edelleen (Saarijärvestä Putikonlahteen tuovan) Myllyjoen varrelle. Vanhan Viipurintien sillalta ja sen läheisiltä ylä- ja alavirran puoleisilta tarkastuspaikoilta arvioituna joki oli vedensyvyksiensä puolesta melontakelpoinen, vaikka mittauksia ei



tehty. Muissa etappipaikoissa, esimerkiksi Niskalammella tai Saunalahdessa ei käyty: alueella liikkuminen todettiin varsin haastavaksi kesäisen kasvillisuuden rehevyyden takia. Ensimmäisen päivän loppupuolella jatkettiin Romanonjoelle, joka tarkastettiin alajuoksulta Tarvaslammientien sillalta, sen alapuolelta ja ylävirran puolen lähialueelta. Täällä yleisarvio vedensyvyyksistä oli  $\leq 30$  cm. Joen syöpymisen ja meanderoivuuden aiheuttamissa mutkaisissa syvänteissä se vaikutti olevan noin  $\leq 45$  cm. Näistä syvänteistä ei kuitenkaan käytännön vesikulkemisessa vaikuta olevan erityisen huomattavaa hyötyä. Myös Romanonjoen verrattain huomaamaton kivikautinen asuinpaikka tarkastettiin.

Romanonjoelta siirryttiin yläjuoksulle eli Kyynärpäänjoelle. Täällä vedensyvyys oli satunnaisesti mitattuna noin 40 cm. Ryhmä jakautui täällä niin, että tämän esiselvityksen tekijä kävi läpi Kyynärpäänjokeen laskevan Heinäsuonjoen alaosan Rajasuontielle ja avaustajat tieyhteyden Heinäsuonjoen lähteelle Rajasuontiellä. Heinäsuonjoen alaosa osoittautui vesikulkukelvottomaksi ja maasto vaativaksi jopa maataipaleena. Sen hahmo mahdollisena jääkaudenjälkeisenä raviinina vaikuttaa kuitenkin mielenkiintoiselta: alueella kasvoi myös vahvasti ns. jäkköheinä eli jäkkiä (*Nardus stricta*) ja maastonmuodoissa oli havaittavissa kourumaisuutta. Lähde Rajasuontien vieressä ei havaintojen mukaan osoittautunut juomakelpoiseksi. Paluumatkalla majoitukseen tarkastettiin vielä Romanonjoki Melkonientien sillan kohdalta, jossa havaittiin enemmän vuolautta kuin alajuoksulla, vaikka mittauksia ei suoritettuakaan. Majoittuminen ja yöpyminen tapahtui Parikkalan Oronmyllyn leirikeskuksessa, joka voisi olla yksi reittien etappipaikoista.

Seuraavana päivänä (4.6.2021) käytiin vielä muutama kohde Simpelejärveen laskevaksi. Oronmyllyn läheiseltä Tarvaslammelta Simpelejärven Tarvaspohjaan laskeva Myllyjoki Romanonjoen länsipuolella vaikutti alustavasti hankalalta rehevyytensä ja kivikkoisuutensa vuoksi ainakin Melkonientien sillan läheltä arvioituna. Sen sijaan seuraava kohde, Simpelejärven Haapalahteen laskeva Salkojärvenjoki oli vuolas ja Melkonientien sillan kohdalta vedensyvyys mitattuna noin 50 cm. Lyhyellä pistokokeella jonkin matkaa ylävirtaan joki vaikutti kohtuullisen leveältä, puusto kuitenkin helposti rytötyvältä ja vedenpinnan taso vähän matalammalta, mutta kohtuulliselta. Näiden maastopäivien viimeisenä kohteena tarkastettiin Peruspohjanjoki (ilmeisesti toiselta nimeltään Loitumanjoki) Melkonientien sillan kohdalta. Joki vaikutti kohtuullisen leveältä ja vuolaalta, vedensyvyys mitattuna parhaimmillaan 50 cm. Kuitenkin myös täällä haasteelliselta vaikutti erityisesti rantakasvillisuus rytötyymiselle altistavana tekijänä.

Heinäkuussa (5.7.2021) pistäydettiin Särkilahden suunnalla tarkistamassa vedenjakajaa Särkilahden tien tuntumassa. Tällä paikannettiin aiemmin koemelonnoissa alustavasti seuratun vesiyhteyden (Paskalamminoja) Kumpulampeen laskevan suunnan ylämaastossa Kumpulammelle Särkilahdentieltä johtavan tien lähellä, Luikukalliomäen juurella nimetön ja karttoihin merkitsemätön (!) pienvesiyhteys, jonka virtaussuunta on Parsikkolampi. Näin vedenjakaja pystyttiin määrittämään maastossa näiden välille.

Raivaustyötä tehtiin vielä vuoden 2021 syyskuussa (16.-17.9.2021). Tällöin raivattiin Mustajoen esteitä (yksittäisiä puita) etenkin Särkisalmen – Savonlinnan välisen tien (Savonlinnantie) siltarummun lähellä ja Myllyjokea eri paikoin. Merkkejä majavista todettiin Mustajoella, mutta ei juurikaan Myllyjoella. Vaativimmat raivauksen kohteet Myllyjoella paikallistuivat Vanhan Viipurintien sillankorvaan (kuusenrunko juurakkoineen), alempanakin todettiin melko vaativia työkohteita (kevyitä rytötyymiä, vesikasvillisuutta) ei kuitenkaan esimerkiksi Sarajokeen verrattavia. Työn toteutti tämän esiselvityksen tekijä kahden päivän aikana ilman ulkopuolista apua moottorisahaa ja aputyökaluja käyttämällä. Lokakuussa (1.10 ja 17.10.2021) selvitettiin myös useammilla maastokäynneillä (mukana Simpeleen tehtaan edustus junaradan läheisyyden takia) hankkeen toimenä rakennetun rantautumistasanteen paikkaa Hiitolanjoen Uudensillankoskelle. Tasanne on suunniteltu erityisesti kuljetuskärryillä vietäville kanooteille Hiitolanjokea ylävirtaan ns. tehtaan haaraan noustessa. Tasanteen rakensivat hankkeelle Kokkolanjoen Erä-Miehet ry.

Vuoden 2021 viimeiset maastokäynnit tehtiin marraskuussa. Ensimmäisenä päätettiin käydä aiemmin kokonaisuudessaan läpikäymätön reittihistorian vertailukohta Lietojan reitti. Matkalla pistäydettiin samalla Sarajoen alimmalla (Torsantien) sillalla. Täällä todettiin muutamia irtopuita sillan alapuolella ja tietöiden jälkiä sillan läheisyydessä. Paikalla arvioitiin (kanoottien) ohivetopaikkojen tilaa myöhempien mahdollisten telapuiden maastoon viemisen kannalta. Näitä oli aiemmin tehty toisinaan ohimennen tietyille paikoille (tämän lisäksi esimerkiksi Pusankoski, yksi paikka Romanonjoella) raivausten yhteydessä. Lietoja käytiin ensin Torsantieltä Torsanjärveen saakka. Tällä alimmalla osuudella vedenpinnan taso oli vesikulkukelpoinen, paikoin ehkä jopa melottava. Hyödyntämistä haiittavat kuitenkin yksittäiset raskaat kuivat puut osin myös pienemmät rangat, mutta maasto on edullista kuivaa kangasta. Torsanjärven suussa joki laskee vähävetisempänä hienolle ja luonnonkauniille hietikolle, tosin läheisyydessä on lähellä molemmin puolin mökkiasutusta. Paikalla tavattiin Lietojanniemen puoleinen mökkiläinen (Kari Kojo), joka kertoi luistelleensa Lietjokea ja laskeneensa sitä lautalla ehkä 1950-1970-luvuilla. Toisella

mökkirannalla havaittiin myös kohtuullisen vanhan puusoutuveneen puolikas.

Torsantien pohjoispuolella Lietojaa tutkittiin pistokäynneillä Lietojankankaan – Kaakoojanvälisen kangastieltä ja Husuntien sillan tuntumassa, kunnes tultiin Särkilahdentielle. Tällä alueella joki oli vesikulkukelpoinen ja kangasmaasto edullista myös tarvittaessa maataipaleella kulkemiseen tai satunnaisten kulkuesteiden väistämiseen.

Husuntien – Särkilahdentien haarautumasta vähän pohjoiseen tarkastettiin seuraavaksi Lietoja pienen nimettömän lammen ja vaatimattoman mökkipaikan kohdalla Särkilahdentien ja Husuntien välissä. Täälläkin Lietoja oli vielä vesikulkukelpoinen.

Seuraavaksi tarkastettiin Lietojan vesitilanne Särkilahdentien siltapaikalta ennen Suorinnatien haarautumaa. Täälläkin molemmat olivat vielä kohtuullisia vesikulkuun, joskin maasto muodosti arviolta jo alajuoksua enemmän riskejä vesireitin rytöytymiseen.

Lietojan vaihtuu ilmeisesti täältä jonkin verran ylävirtaan Koilamminojaksi. Tätä tutkittiin kyseistä ojaa eri paikoin, Särkilahdentien tuntumasta ja Poitsensuon sähkölinjan läheltä Koilammelle. Yleisvaikutelmana oli veden ja vesikulkukelpoisuuden asteittainen väheneminen, mutta reittiä ei kuitenkaan vielä voinut pitää täysin kulkukelvottamana.

Koilammelta siirryttiin Särkilahdentien länsipuolelle Marjamäenkankaalta Koilampeen laskeville vähäisille ojayhteyksille (Ylä-Sorvan suunnasta). Tällä alueella Hukkavuoren polun tuntumassa ilmeni, että yhteys seuraavaan lämpeen eli Ylä-Sorvaan on vesikulkukelvoton veden vähyyden ja uoman ahtauden takia. Vaikka lähellä on lähde, oli vesi myös ruosteista ja rautapitoista. Näin ollen yhteyttä ei voi juurikaan hyödyntää.

Reittiaihiolta tutkittiin vielä Ylä-Sorva ja Kalalampi joiden välinen yhteys todettiin kohtuulliseksi. Vedenjakaja asettuu täällä Ylä-Sorvan kohdalle. Täältä ei kuitenkaan todettu enää vesikulkukelpoista yhteyttä, vaan ajettiin autolla tutkimaan maayhteyttä reitillä Marjamäentie – Kaunismäentie – Kalalamminmäki Lähdekorvesta Särkijärveen laskevaan vähäisen vesiyhteyteen. Se todettiin kuitenkin kulkukelvottomaksi paitsi veden vähyyden, myös erittäin vaikean maaston takia. Särkijärvi kierrettiin autolla länsipuolelta.

Lopuksi tarkastettiin Puhakanjoki, joka laskee melontakelpoisena Puhakanlahteen (vanhemmalta nimeltään ilmeisesti Savolahti) eli Särkilahden läntiseen ”taskuun”, tosin näiden välissä on sahapato. Alueella on nähtävyyksisarvoja: vanha vesisaha (myös Francis-turbiini) ja Salpalinjan panssariesteitä. Lietojan molemmin puolin Torsanjärven ranta-alueella on myös kivikautinen asuinpaikka ja alaosalla on luonnonarvoja, erityisesti Torsanjärven todennäköisesti hienoin hiekkaranta-alue. Johtopäätöksenä Lietoja – Koilampi – Ylä-Sorva – Kalalampi – Särkijärvi -osuuksia on kuitenkin pidettävä etenkin

vedenjakajan lähialueella, mutta paikoin myös muualla liian vaikeana ja vähävetisenä reitin jatkosuunnittelun kannalta. Myöskään kartalta arvioitu Lietojan haarautuma ei sovi reitiksi suurten suoalueitten (Viitasaarensuo, Viitamäensuo) ilmeisten hankaluuksien takia.

Marraskuussa käytiin vielä ns. vilkunalainen vaihtoehto (Kustaa Vilkunan mukaan, ks. edellä luku 2.5.) Sarajärveltä Särkilahteen. Maastokäynti aloitettiin Oritjoen alaosalta. Peltolohkolla joki oli vahvan heinikon peitossa ja vain aivan alimmalta lyhyeltä osaltaan yksityisessä mökkirannassa ilman hankaluuksia vesikulkukelpoinen. Ylempänä vaatimaton jokiympäristö vaihtuu selvästi oikaistuun Oritsuon laajalti ojitettuun alueeseen. Täällä joki on periaatteessa vesikulkukelpoinen, paikoin kohtuullisen leveäkin, mutta kohtuullisen helposti rytyytyvä. Oritjoki laskee Oritlammesta, jonka ympäristö on soista. Täältä täytyi palata aikataulun ja hankalien jalankulkuyhteyksien takia tieyhteyksiä takaisin autolle. Samalla tarkastettiin läheinen Sarajärven linnavuori ja luola, joita voi pitää Sarajärven merkittävänä nähtävyytenä: erityisesti luola ja jyrkänne ovat huomiota herättäviä. Näköyhteyttä Haukkavuorelle arvioitiin ja se on mahdollinen, mutta vuoren lakipuusto estää näkyvyyttä. Muurirakenteita ei havaittu, mutta joitain irtokiviä etelä- ja lounaisrinteillä. Vuorelle vie pieni polku ja alhaalla Suljantien lähellä on vaatimaton kohdeopaste.

Autolla siirryttiin seuraavaksi laajan Juuvin- eli Pihlajaniemenkankaan halki Lyytykkätietä Suur-Lyytykälle eli suuremmalle Lyytykkälammista, jolta ajettiin vähän matkaa takaisin Pien-Lyytykälle eli pienemmälle Lyytykkälammista. Täältä jalkauduttiin tutkimaan vesiyhteyttä Oritlammelle, joka havaittiin erittäin rytöiseksi alueen runsaiden hakkuiden ja aukkoja ojayhteyden ympärillä reunustavan puuston kaatumisen takia. Takaisin palattiin hakkuuaukion kautta. Vaikka vedenpinnan taso riittäisikin kohtuulliseen vesikulkuun tällä yhteydellä, on aluetta pidettävä lähestulkoon kulkukelvottomana. Takaisin ajettiin hyväkulkuista kangastietä, joka päättyy noin 2,5 km päässä Särkilahdentiehen. Särkilahdentieltä olisi lähimmillään Särkilahden Koljonlahden pohjukkaan yli 300 metriä. Yhteenvetona tästä näin käydystä ”vilkunalaisesta” reitistä voi todeta, ettei se ainakaan nykyisellään sovellu jatkosuunnitteluun vähävetisyyden ja maiseman rikkonaisuuden vuoksi ja myös siksi, ettei reittiä ole mielekästä päättää pitkään maataipaleeseen.

### **3.3. Koemelonnat**

Useiden maastokäyntien ja ensimmäisten läpäisyraivausten jälkeen aloitettiin koemelonnat. Hankkeessa vesistöalueen olosuhteisiin sopivimmaksi kanoottityypiksi

valittiin soolokanootti ja koemelonnat tehtiin kahdella kotimaisella Kolibri-soolokanootilla (pituus 412 cm, leveys 76 cm, hiillikuitu-innegra-runko) ja kerran myös avustajan (Taru Kaljunen) osalta kajakilla. Kyseistä kanoottimallia kokeiltiin ensin Hiitolanjoen vesistöalueella Parikkalan Saaren Pien-Rautjärvellä ja Riionsalmen kanavalla huhtikuussa 2020. Paikallisoloihin sopivia vesikulkuneuvoja ja valintaa on käsitelty tarkemmin erikseen (alaluku 5.1.). Avustajia (Juhani Tiainen, Tuomas Tiainen, Taru Kaljunen, Tuuli Hakulinen) oli mukana neljällä koemelonnalla, kuusi koemelontaa suoritti esiselvityksen tekijä itsenäisesti. Ensimmäinen koemelonta tehtiin toukokuussa 2020 (15.-17.5.2020) ja se suuntautui läntiselle runkoreitille. Esiselvityksen tekijän avustajana toimi Juhani Tiainen. Retki aloitettiin kuljetuksen (avustajana Pertti Europaeus) jälkeen Kangaskoskelta lähtöpisteenä sopiva yksityinen laavuranta, jota oli aluksi kaavailtu kaikkien kaukoreittien lähtötukikohdaksi. Laskupaikkana käytettiin yksityisrantaan vain tilapäisellä luvalla. Kangaskoskelta melottiin Lahnasenkoskelle, jossa rantauduttiin vesivoimalaitoksen padon alapuolella Lahnasen nuotiokatoksen rantaan Etelä-Karjalan virkistysaluesäätiön maalle. Rantautuminen ja maihinnousu onnistui täällä luonnonrantaan vaivattomasti.

Lahnasenkoskelta jatkettiin Hiitolanjoen itärantaa ensin jokseenkin kivikkoista luonnonpolkupohjaa, sitten osin Hiitolanjoen teollisuushistoriallisen maisemapolun rakenteita (tasanteet, portaat) ja polkupohjaa hyödyntäen ensimmäiseen padon yläpuolelle ja Ritakoskentietä Ritakosken vesivoimalaitoksen ylävesialtaan yläpuolelle. Osuus todettiin etenkin raskaalla kuormalla erittäin vaativaksi ja hakusiirtoja edellyttäväksi maataipaleeksi. Ritakosken voimalaitoksen yläpuolella kokeiltiin vesillelaskua ensimmäisestä mahdollisesta ylävesialtaan yläpuolisesta laskukohdasta. Vesillelasku onnistui, mutta sitä ei voi riskiensä (jyrkkä kanootin vienti vesirajaan, ajautuminen vesipyörteen kautta voimalaitoksen välppään tai patoon, kaatuminen) takia suositella yleiseksi laskupaikaksi.

Ritakoskelta melottiin rautatiesilta ja valtatie kuusi alittaen sekä Uudensillansuvanto ohittaen Uudensillankoskelle, jossa rantauduttiin etelärannalle. Rantautuminen onnistui pienellä vaivannäöllä kohtuullisen turvallisesti kosken alaosassa, joskin kivikkoalueella. Uudensillankoskelta kannettiin kanootit längillä ja lasti vielä erikseen Änkiläntie ylittäen Silamusjoen etelärannan matonpesupaikalle ja edelleen Haarakosken ylittävän kävelysillan yli Silamusjoen pohjoisrannan niemekkeeseen. Osuudella huomionarvoisia kohtia ovat nosto rantapenkan betonirakenteen yli alkunousussa, yksityisen rakennuksen takaa vienti Uudensillantielle ja Silamusjoen ylittävän kävelysillan loppuosan pyöreät puut. Maataipaletta jatkettiin kantamalla kanootit liian hankalanousuiseksi katsotun Silamusjoen

ohittavaa joen suuntaista metsätietä Hiitolanjoen ja Silamusjoen erottavasta niemekkeestä Silamustielle ja täältä edelleen kääntyen takaisin Silamusjoen rantaan Neuvosenkosken ylävirran puolelle. Täältä käännyttiin sähkölinjan tuntumaan vievälle tienpohjalle, jolta päästiin rantaan ns. Joron lampareen (Joronkosken alapuolinen laajentuma) ja Silamustien ylittävän sillan yläpuolella. Laskupaikka olisi täällä hyvä yksityisessä rannassa.

Silamusjoen yläosalta melottiin Silamusjärven rantaan ensimmäisen illan aikana. Ensimmäinen yö yövyttiin sattumanvaraisesti rannalla tavatun maanomistajan eli paikallisen kesämökkiläisen antamalla luvalla Silamusjärven luoteisrannalla. Samalla esiteltiin hanketta ja koemelonnan kokemuksia. Yöpyminen tapahtui omassa telttamajoituksessa. Seuraavana päivänä jatkettiin Silamusjärveltä Torsanjoelle.

Mukana oli paikallisena oppaana vielä edellis yön yöpymispaikan maanomistajan poika kajakillaan. Täällä noustiin maihin Hinkankosken alla Torsanjoen etelärannalla. Yksityistä mökkirantaa tilapäisesti hyödyntäen siirryttiin tältä rannalta Torsanjoen suuntaiselle yksityistielle, jonka jälkeen laskettiin vesille Torsanjoen ylittävän yksityissillan yläpuolelta. Huomionarvoinen kohta on erityisesti yksityisen rantamökin ja apurakennusten läheisyys nousupaikalla. Muuten osuutta voi kuvata hyväkulkuiseksi (tie, rantamaaastot), etelärannan yksityisen mökkirannan ja Hinkankosken alaosan välinen osa pois lukien.

Torsanjoen yksityissillan yläpuolelta melottiin Kurunkoskelle. Väli todettiin helppokulkuiseksi ja hyväksi myös sikäli, ettei yksittäisistä majavan kaatamista puista ei näytä muodostuvan läpipääsemättömiä esteitä joen leveyden ja kiertomahdollisuuksien ja korkean veden aikaan myös harvojen yksittäisten puiden ylikulkumahdollisuuksien vuoksi.

Kurunkosken alapuolella noustiin maihin hyvällä luonnonrannalla ja jatkettiin Torsanjoen itärantaa ensin Lammasmäentietä, sitten kivikkoista rantapolkua yksityisen saha- ja voimalaitospadon yläpuolelle. Laskupaikka todettiin tältä rannalta mahdolliseksi, joskin tarkkuutta vaativaksi padon betonirakenteiden vuoksi. Huomionarvoinen kohta laskukohdan lisäksi on rantapolku, joka on kanoottien kantamisen kannalta melko vaikea.

Kurunkosken padon yläpuolelta melottiin Torsanjärvelle Änkiläntien siltarummun läpi. Täältä on kaksi käyttökelpoista saarekkeen erottamaa haarautumaa Pieni-Torsanen ensimmäiseen lahteen. Täältä melottiin Torsanvuoren rantaan, johon voi rantatua.

Torsanvuorella käytiin tarkastamassa kalliomaalaus ja Uudenkaupungin rauhan rajamerkit (1722). Kalliomaalaukselle pääsy on helpohko, mutta nousu vuorelle vaativa. Käyntiin todettiin kuluvan kohtuullisesti aikaa, mikä on otettava huomioon melontaretkillä.

Torsanvuorelta palattua jatkettiin melontaa Torsanjärven eri osat, Pieni-Torsan ja

Torsan erottavan Simolansalmen läpi ja edelleen yöpymispaikkaan Salmensaareen, jossa on myös tulipaikka. Täällä yövyttiin sekä saarella sijaitsevaa kotaa hyödyntäen että telttamajoituksessa. Päiväetappi tänne oli kohtuullisen mittainen Silamusjärveltä lähtiessä.

Koemelonnana toisena päivänä jatkettiin Torsan Salmensaaresta Sarajoen suuhun. Jokisuu on kohtuullisen helposti löydettävissä järveltä käsin. Alaosalla Sarajoen ensimmäiselle sillalle (Torsantie) tehtiin läpäisyraivausta (ks. edellä) kevyen moottorisahan ja aputyökalujen kanssa. Osuus oli osin melontakelpoinen, mutta lähempänä siltaa oleva koskipaikka edellyttää kahlaamista ja sillan kohdalta on noustava ohittamaan se maitse.

Sillan yläpuolella jouduttiin pian jatkamaan läpäisyraivausta, joka osoittautui alinta osaa työläämmäksi. Täältä jatkettiin melomalla ja välillä tarvittaessa raivaamalla ylävirtaan. Työn vaativuuden (mm. raskaita koivuja) vuoksi toinen yö jouduttiin viettämään suunniteltua aiemmin tilapäisessä leiripaikassa maastossa Sarajoen rannalla välillä Sarajoen ensimmäinen (Torsantien) silta – Kosenharju – Sarajoenniitut. Paikka soveltuisi ehkä esimerkiksi laavun tai muun taukopaikan kohteeksi, mutta etappien kannalta liian läheinen sijainti Torsanjärven Salmensaareen nähden ei täällä ole paras mahdollinen.

Koemelonnana kolmantena päivänä jatkettiin Sarajokea vielä toinen koskialue verrattain helposti kahlaamalla ja edelleen Sarajoenniittujen osuus, jonka varrella todettiin huomattavaa rantakasvillisuutta ja majavan jälkiä. Peltoaukealla ohitettiin myös yksityinen savusauna, jonka omistaja tavattiin ohimennen ja keskusteltiin mahdollisesta savusaunaan ja ehkä majoittumiseen liittyvästä ajatuksesta, johon tämä ilmaisi alustavaa kiinnostusta. Paikka olisikin otollinen tällaiseen toimintaan, joskin sijainti jälleen Torsan Salmensaareen nähden on vielä täälläkin jokseenkin lähellä päiväetappien välimatkoja arvioitaessa.

Täältä jonkin verran ylävirtaan peltoalueen jälkeen kahlattiin vaativa koskiosuus, joka osoittautui myöhempienkin koemelontojen perusteella Sarajoen koskista vaativimmaksi. Kahlaaminen on kuitenkin mahdollista asiaan kuuluvissa varusteissa.

Koskialueen jälkeen päädyttiin tilapäiseen rantautumiseen Jokiranta-tilan kaivettuun pieneen laajentumaan, Sarajoen suojaisaan ”laguuniin”. Joen virtaama on näillä kohdin vuolas, joten kääntyminen tähän tyyneen poukamaan on kohtuullisen vaativaa, mutta ponnistellen mahdollista. Toinen vaihtoehto on vetää kanootti rannalta kohteeseen.

Ensimmäinen koemelonta jouduttiin päättämään tähän kohtaan eli Torsantien toiselle sillalle (Torsanjärveltä ylävirtaan), sillä yhdistetyn koemelonnana ja raivaustyön rasitukset ja arvioidut edessä olevat esteet, kaatuneita puita kyseisen sillan ja entisen myllykosken lähialueella, eivät tehneet mielekkääksi enää koemelonnana jatkamista.

Lopputulena käytiin näin kuitenkin noin 30 km melonta Hiitolanjoelta Sarajoelle.

Toinen koemelonta tehtiin keskisen runkoreitin osalla Simpelejärveltä eteenpäin eli Romanonjoella, sekin toukokuussa 2020 (22.-24.5.2020). Esiselvityksen tekijän avustajana oli Tuomas Tiainen. Tämä retki aloitettiin Romanonjoen alimmalta (Tarvaslammentien) sillalta. Eteneminen osoittautui jo ennalta arvioituakin hitaammaksi, sillä matkantekoa hidastivat sekä joen meanderoivuus, vähävetisyys että raivattavat esteet. Romanonjoki on kuitenkin vesikulkukelpoinen leveytensä puolesta, joten kahlaaminen oli mahdollista. Raivaustyö osoittautui kuitenkin varsin vaativaksi rytöytymien ja myös joidenkin yksittäisten vahvojen puiden sekä tyypillisesti jyrkkien joenpenkkojen takia. Ensimmäisen yön leiri jouduttiinkin pystyttämään vain reilun kilometrin nousun jälkeen lähtöpaikasta. Paikka oli luonnonkaunis tasanne ja sopiva telttamajoitukselle, mahdollisesti jatkossa jopa esimerkiksi laavulle. Melko lähelle tulee myös metsäautotie.

Toisena päivänä jatkettiin Romanon kahlaamista ylävirtaan. Matkan varrelta joen pohjasta löydettiin kiinnostava, mutta tarkemmin määrittelemätön iäkkäältä vaikuttava puukappale, jossa oli ilmeisiä ihmisen tekemiä reikiä (3 kpl). Yhdessä rei'istä oli teroitettu puukappaleen kärki, joka kuitenkin hukkui artefaktia käsiteltäessä. Kappale kuvattiin, mutta jätettiin löytöpaikkaansa, jonka ympäristössä havaittiin mahdollisia pienempiä osia. Valitettavasti kappaletta ei onnistuttu enää löytämään myöhemmillä paikalla käynneillä.

Romanonjoen nousuesteitä jouduttiin kiertämään Melkonimentien eteläpuolisen peltoaukean kautta. Ennen kuin saavuttiin Melkonimentien tuntumaan ja lopulta sen siltarummulle oli kuljettava vielä pienen sillan ali ja vähäisen koskipaikan läpi. Yleisenä havaintona täällä oli jonkin verran vuolaampi virtaus ja vähemmän rytöisiä nousuesteitä kuin alajuoksulla. Melkonien tien siltarummun läpikulku onnistui vaivattomasti.

Täältä Korkeasillan tilan tuntumasta noustiin Melkonimentien pohjoispuoleiselle osalle, jossa jokiympäristö muuttuu viimeistään metsäisestä peltomaisemaksi. Täällä jouduttiin alittamaan jopa sähköpaimen. Joitakin nousuesteitä (lähinnä kevyitä rankoja) jouduttiin raivaamaan, mutta vastaavasti veden syvyys oli suurempi. Nousua jatkettiin vielä Kalakivenpeltojen ohi, kunnes vaikeampien yksittäisten paksumpien puiden ylitysten jälkeen edessä havaittiin tiedustellessa edempänä suuri määrä poikittain kaatuneita kuusenrunkoja. Jo ennen näitä on myös hankala ja erikoinen suurehkojen kivien sulkema kohta, jossa jokipenkassa on myös peruskalliopaljastuma. Kyynärpäänjoeksi näillä paikoin (?) vähitellen muuttuvan jokireitin kulkukelvottomuuden ja retken rasiusten takia koemelonta jouduttiin päättämään ja vetämään kanootti läheiselle läntiselle jokirannalle.



Yöpyminen tapahtui läheisellä Kynärpäänjoen laavulla, joka soveltuu hyvin tarkoitukseen. Seuraavana päivänä kanoottit kannettiin kohtuullisella vaivalla läheiselle metsäautotielle. Koemelonta oli näin käytyä mitaltaan Tarvaslammentieltä Kynärpäänjoelle noin 4 km.

Kolmas koemelonta toteutettiin pohjoisen runkoreitin tutkimiseksi toukokuussa 2020 (29.-30.5.) ilman avustajaa. Tämä päätettiin myös toteuttaa aiemmista retkistä poiketen vain kevyimmällä mahdollisella päivävarustuksella ja huoltoauton avulla tukikohtaan eli esiselvityksen tekijän kotipaikalle (Mikkolanniemi) yöpymään palaamalla. Valinta johtui etupäässä logistisista syistä (reitin ja tukikohdan läheisyys). Kevyt pakkaus eli pieni päiväreppu oli myös toimiva ratkaisu vähävetiselle Simpelejärven ja Punkaharjun lampialueen välille, jossa oli odotettavissa vaativaa vesikulkemista ja maasiirtymiä.

Retki aloitettiin Kinnarsalmen veneenlaskuluiskalta, joka soveltuu hyvin myös kanoottien vesillelaskuun. Kinnarsalmi melottiin Ristsalmeen alittaen valtatie kuuden silta, rautatiesilta ja tämän jälkeen vielä puurakenteinen kevyt peltosilta helppokulkuisessa kanavoidussa ja kohtuullisen leveässä vedessä aina Lahdenpohjaan eli Simpelejärven pohjoisimpaan, tämän kanavan erottavaan osaan saakka. Matkan varrella havaittiin useita vesilintuja ja huomattiin ohimennen myös kanootti paikallisen rantamökin varustuksena.

Helposti läpäistävän Lahdenpohjan suun jälkeen tutkittiin läheistä Kirjavalan kanavan suuta, joka todettiin erottuvaksi, mutta ympäristöltään melko reheväksi. Lahdenpohjan halki melottiin Suurisaaren sivuitse ja havaittiin kauempaa tarkemmin tunnistamaton kookas lintu haapapuun latvassa. Vähän edempänä kuvattiin Heinäsaari (eräillä vanhemmilla kartoilla Haapiosaari). Muita saaria Lahdenpohjassa ei ole. Saaria ei kuitenkaan tutkittu tarkemmin vaan etsiydyttiin länsirannalle Suolajoen suun äärelle.

Suolajoen ranta löytyi helposti ja aivan sen alaosalla noustiin kanootista kahlaamaan veden mataluuden vuoksi. Kahlaus onnistui aluksi kohtuullisesti, mutta pian oksien ja kivien takia noustiin rantarakennukselle vievälle yksityistielle, joka osoittautui helpommaksi kulkuväyläksi. Kanoottia varauduttiin kuljettamaan nyt maitse kantolängillä.

Matikaisennurkantien ylityksen jälkeen Suolajoen linjaa seurailleen saavuttiin verrattain helppokulkuisessa metsämaastossa Tervalammintien ylityspaikalle ja täältä vielä lyhyttä rantatienosaa Säyneenlammen Kirjavalan Erämiesten metsästysmajan rantaan. Maja voisi soveltua mahdollisesti tilapäiseksi etappi-, jopa yöpymispaikaksi. Ranta-alue ja ranta soveltuu hyvin vesillelaskuun ja näkyvyys pienelle lammelle on täältä hyvä.

Vesillelaskun jälkeen melottiin lyhyt matka Säyneenlammen etelärantaan työntyvään niemen tuntumaan ja alettiin nousta jyrkkää kangasmaaastoa

Säynelammenkankaalle. Pienen haeskelun jälkeen tiheähkössä kangasmaastossa löytyi tienpohja (huom. ei kartoilla), jonka suunnassa päästiin soranottoa paikkana toimivalle hiekkakuopalle. Sen kautta tai reunaa seurailleen on mahdollista kulkea kuopalta Piikkimäentien suuntaisesti itä-länsi-suunnassa sen pohjoispuolella olevan peltolohkon reunaa Koskutjoen rantaan. Täällä päästiin seuraavan kerran laskemaan kanootti veteen.

Koskutjoki oli täällä kohtalaisen leveä ja vesikulkeminen avoimessa peltomaastossa helppoa. Vedenpinta ei kuitenkaan riittänyt melontaan eikä lastissa hyvin sauvontaankaan. Koskutjokea edettiin peltoalueella aina Pieni-Matkolle (Pieni Matkolampi) saakka ilman suurempia vaikeuksia, myös yhden (Matkonalava-tilalle johtavan) sillan alittaen.

Pieni-Matkon kynnyksellä havaittiin majavan kasaama oksarytö maan puolella. Pieni molemmin puolin viistottu puinen sulkukynnys on kierrettävä. Tämän jälkeen tuleva yksityinen pieni laiturisilta sulki suoran yhteyden ja se kierrettiin helposti nousemalla pohjoisrannan vetopaikalle. Tässä huomattiin selvä painauma, joka voi liittyä tavalla toisella venekulkuun ja mahdollisesti juuri veneiden vetämiseen Pieni-Matkolle.

Pieni-Matkolla melottiin pian Suuri-Matkosta tulevan laskuojan suulle, joka löytyi ja erottuu kohtuullisen helposti. Aivan alaosastaan se oli vielä nousukelpoinen meloen tai sauvoen, mutta heti ylempänä osmankäämien ja muun rehevän kasvillisuuden lähes tukkima. Vaivoin punnertaen vesikulku onnistui kanootista käsin, mutta pian jatkettiin matkaa kanoottisauvalla pellon pientareelta tai välillä vedessä kahlaten ja vetäen. Näin saavuttiin ensimmäisen päivän etappipaikkaan Putikontielle, jossa päätettiin retken jatkamisesta seuraavana päivänä ja poistuttiin huoltoautolla yöksi tukikohtaan.

Seuraavana päivänä laskettiin vesille Putikontien sillalta Suuri-Matkolle johtavalle hyvin lyhyelle vesiyhteydelle, joka osoittautui melontakelpoiseksi. Suuri-Matko melottiin sen eteläiseen kärkilahteen eli Kuikkalahteen. Maihin noustiin paikassa, joka vaikutti lähellä rantaa hieman venevalkamamaiselta kiilamaiselta painaumalta. Paikalta löytyi myös hyvin kulunut poikkipuu, joka oli mahdollisesti asetettu rantautumista varten. Lähistöllä ei kuitenkaan havaittu merkkejä asutuksesta, mökeistä tai edes veneistä.

Täältä kuljettiin kanoottia längillä kantaen melko jyrkässä nousussa varsin tiheään kangasmaastoon. Täältä on kuitenkin mahdollista kohtuullisella vaivalla kulkea Kirjavalantielle (samaa Putikontien jatkoa) ja edelleen Kinnarniemensalontielle tai vaihtoehtoisesti Savikummunsalontielle. Kinnarniemensalontien matalalla sillalla kanootti laskettiin Heposillanojaan ja lähdettiin kahlaamaan ja vetämään vastavirtaan eli Pienen Kalalammen suuntaan. Heposillanojan vesimäärä ja leveys riitti täällä etenemiseen.

Heposillanojan osuuksia Savikummunsalontien jälkeen voi luonnehtia vaihteleviksi ja paikoin hyvin vaativiksi. Matkalla on muutamia nostoja vaativia siltapaikkoja ja maakuntarajan ylitys (Etelä-Karjalan puolelta Etelä-Savon puolelle). Näiden jälkeen yhteyden vaativimpana osana voi pitää osuutta, jossa vettä riitti vielä kohtuullisesti, mutta vesireitti on kulkukelvoton kapeuden ja lievän meanderoivuuden takia. Täällä kanoottia oli kannettava väliin lähempänä, väliin vähän kauempana vesilinjasta, myös paikoin varsin vaikeassa hakkuuaukkomaastossa. Kuitenkin näin voidaan saavuttaa yhteys ns. ”kolmikantaan” eli Heposillanojan kolmihaaraumaan ja tässä risteyskohdassa voidaan taas nousta Saunamäen suuntaan johtavalle kulkukelpoiselle tieyhteydelle maataipaleelle. Vedenjakaja asettuu täällä juuri tälle Heposillanojan – Pienen Kalajärven välimatkalle. Täältä Saunamäentielle on noin 700 metrin matka. Tienristeyksessä hyvänä maamerkinä on ylämaastossa kohtuullisen kokoiselle kivelle kasattuja irtokiviä ikään kuin jalustalle.

Saunamäentieltä käännyttiin risteyksessä oikealle (pohjoiseen) kanoottia kantaen ja noin 300 metrin päässä vasemmalle (länteen) kohti Pajamäkeä. Hiljentyneen pihapiirin halki kulkeva tietä kuljettiin yli 350 metriä ja täältä vielä käännyttiin tienhaarassa noin 150 metrin matkalle (lounaaseen) pienen hakuuaukion kautta Pienen Kalajärven rantaan. Täällä havaittiin kolme jokseenkin vanhalta vaikuttavaa ja jo käyttökelvotonta puuvenettä, yksi aivan rantamaatumaan uponneena. Paikkaa on mitä ilmeisimmin käytetty ”satamana”.

Pienelle Kalajärvelle vesille laskeminen onnistuu varovaisuutta noudattaen maatuman päältä. Lounaasta työntyvässä niemessä havaittiin savupiipullinen pieni rakennus ja kota. Vaikka järvi on hyvin pieni, sieltä Suureen Kalajärveen laskeva vesiyhteys on runsaasta ja korkeasta rantakasvillisuudesta johtuen varsin vaikea havaita. Täällä jouduttiin hakemaan hankalasti yhteys maalle, jossa väistämättä osin kastuttiinkin.

Maayhteyttä on hyödynnettävä kulkemisessa Suurelle Kalajärvelle, sillä jokseenkin tiheä vesikasvillisuus ja vähävetisyys estää vesikulkemisen hyödyntämisen. Läheistä Kuuselan tilan yksityistietä hyödyntämällä yhteys olisi todennäköisesti helpompi.

Suuren Kalajärven ranta on helposti saavutettavissa joko lyhyttä vesiyhteyttä käyttäen tai Kirjavalantieltä sen rannalle edeten. Kanootti kannettiin rantaan ja laskettiin kohtuullisen helpolta etelärannalta. Täältä melottiin Joensuunlahden pohjoispuolelle Saareksienojan suulle. Suu on löydettävissä melko helposti rannan kivikon suunnasta.

Saareksienoja osoittautui kohtuullisen vesikulkukelpoiseksi yläosaltaan, tosin matkalle jäi vähäisiä oksia ja pientä kivikkoa ja myös yksi sortunut puusilta. Ojan pohjassa havaittiin paikoin runsaasti simpukoita, kuten myös aiemmin ennen nousua Pieni-Matkolle.

Kirjavalantien silta olis mahdollista alittaa, tosin pienen kivikon läpi vetäen. Täällä havaittiin pienen sorkkaeläimen, mahdollisesti kauriin jälkiä rantavyöhykkeellä. Keskijuoksun silta oli hiekkatiellä vedettävä yli. Täältä alajuoksulle päin Saareksienojan rannat alkavat muuttua vaikeammiksi, pehmeiksi ja upottaviksi muramaiksi ja ovat lopulta jopa vaarallisia astua ja näin rantautumista on paikoin vältettävä. Täällä alitettiin yksittäisestä haljispuolikkaasta tehty lankkusilta ja vähän alempana jouduttiin ylittämään muutamia raskaampia puita. Tämän jälkeen suunnilleen Mustakorven alueella Saareksienojan ympäristö on selvästi soista, toisaalta rannat reheväkasvuisia. Merkkejä majavista havaittiin ja jopa ylitettiin majavan kokoama kynnyksen. Alin hiekkatien silta on vedettävä yli ja jo tätä ennen puinen kävelysilta sähkölinjan vieressä. Lyhyt alin loppuosa on helppokulkuista ja kaunista rentukoiden kirjomaa selvää kulkuvettä. Aivan Mustajärven suussa havaittiin erikoisesti kuin väylän suuhun aseteltu puuvene (kivi painona) Saareksienojan etelärannalla.

Mustajärvi melottiin karkeasti itä-länsi suunnassa luoteiseen lahteen entisen Kultakiven lomakeskuksen alueelta laskevan Mustajoen niskalle. Järvellä on useita lomahuiloita etenkin läntisellä rannalla ja myös lähempänä Mustajokea sijaitsevassa niemessä, yksi myös matkan varrelle jäävässä pienessä saarella. Reitti on helppo.

Mustajoen yläosalla ennen Särkisalmen-Savonlinnan välisen Savonlinnantien siltarumpua on muutamia tarkkaavaisuutta vaativa kohtia: ensiksi joen ylittävä rautasilta (huom. 1 vai 2?), joka vaatii nousua ja takaisin vesille laskemista. Sen jälkeen vesiyhteys on hyvä, mutta rummun suulla verkkoaitarakenteeseen on liitetty vaarallinen piikkilanka (!), jonka alittaminen vaatii äärimmäistä varovaisuutta, mutta on mahdollista. Lisähaaste oli majavien kasaama oksikko siltarummussa, joka edellytti nousemista kanootista. Kaksi päivää kestänyt koemelonta päätettiin illansuussa tälle merkittävälle siltapaikalle ja palattiin huoltoautolla tukikohtaan. Matkaa kertyi kahtena päivänä yhteensä noin 20 km.

Vuoden 2020 viimeinen koemelonta suoritettiin oletetun kevätkesän korkean veden ajan eli touko-kesäkuun ulkopuolella heinäkuussa (6.7.2020), sillä tarkoitus oli tällä kertaa jatkaa läpi vain Punkaharjun lampialue eli Laakkiinjärvi – Vapanen – Valkia – Mustajärvi – Saarijärvi, joka liittyy sekä keskiseen että pohjoiseen runkoreittiin. Tosin Mustajärven ja Saarijärven välille jää Mustajoki, mutta se arvioitiin aiempien maastokäyntien perustella vielä heinäkuussakin alustavasti vedenpinnan tasoltaan kulkukelpoiseksi.

Retki aloitettiin ajamalla autolla Laakkielle etelärannalle (Haukivuorenlahti), joka oli metsäautotienpohjan päässä laskupaikkana. Täältä melottiin koillisrannalle, jolta noustiin kantamalla längillä kohtuullisessa maastossa lyhyelle kohoavalle mökkitielle ja täältä

Vanhalle Viipurintielle, joka johtaa lähellä junaradan yli ja edelleen Savonlinnatielle. Vähäistä vesiyhteyttä seuraten havaittiin luonnonkivityssä rautatiesillassa aukko, josta käytiin kokeilemassa kanootin läpivientiä, mutta aukko ei aivan riittänyt tähän. Täällä vedenjakaja on lähes huomaamaton etenkin rehevän kesän aikaan, mutta juuri tämä rautatiesillan alittava vesi virtaa Vapaseen ja lopulta Saimaaseen päin, Laakkiinjärven eteläpuoliset vedet taas Hiitolanjoen vesistöön ja lopulta Hiitolanjoen kautta Laatokkaan.

Seuraavaksi kannettiin kanootti Vanhan Viipurintien hiekkatieyhteyden kautta eteenpäin, jolloin joudutaan ylittämään varovaisesti myös rautatien tasoristeys entisen Putikon seisakerakennuksen kupeessa. Täältä ylitettiin vielä Savonlinnantie ja päästiin näin Vapasen rantaan. Myös Savonlinnantien ylitys edellyttää liikenteen varovaisuutta.

Sopiva laskupaikka Vapaselle löytyy läheltä Viipurintien yhtymäkohtaa Savonlinnantiehen, Vapasen lounaisrannalta. Paikalla havaittiin vaatimaton laituri ja vene.

Täältä melottiin Vapasen koillisosaan, josta on vesiyhteys eteenpäin Valkiaan. Tämä yli 150 metriä pitkä osuus on lköydettävissä helposti ja enimmäkseen melontakelpoinen, joskin rehevä ja matkalla on kohtuullisen paljon vesikasvillisuutta.

Valkian on jo Vapasta suurempi järvimäinen muodostelma. Sen eteläisessä poukamassa todettiin ilmeisesti omatekoinen ponttoonilautta ("Valkiatar"). Täältä melottiinkarkeasti etelä-pohjoissuunnassa järven halki, kunnes tultiin seuraavalle pienelle vesiyhteydelle, merkinä tälle ovat "väylää" molemmin puolin reunustavat kivenlohkareet.

Valkian-Siekaleen välinen vesiyhteys on Vapasen-Valkian yhteyteen verrattuna jonkin verran karumpi ja vesikasvillisuutta havaittiin vain vähän. Sen sijaan kiviä on molemmin puolin, mutta ei kulkua, melontaa ja tarvittaessa sauvontaa haittaavasti. Tämä vesiyhteys vaikutti mitä ilmeisimmin peratulta ja reunustojen kivet suorastaan asetelluilta.

Siekale on alueen lammista tai pienjärvistä pienin ja suojaisin viehättävä harjujen sisämuodostelma, joskin sen luoteisrannalla on tiiviisti mökkejä ja nurmetettu ranta-alue. Täältä on alituskelpoinen selvä yhteys eteenpäin kapean harjun poikki kulkevan kevyen puusillan ali. Paikalla tavattiin satunnainen onkija, muuten lampialue oli hiljainen.

Siekaleelta tullaan Mustajärvelle, joka on Valkian ja Saarijärven ohella alueen suurempia vesimuodostumia. Täältä melottiin järven luoteisnurkkaan, josta laskee Mustajoki. Reitti tänne on helppokulkuinen ja matkan varrelle jää useita lomamökkejä.

Mustajoen niskalla jouduttiin ylittämään rautasilta, jonka onnistu pienellä vaivännäölle. Sen jälkeen Savonlinnantien siltarumpua ennen alitettiin vaarallinen piikkilankaeste ja vieläpä kaatunut koivupuun, jonka vaati erityistä varovaisuutta.

Siltarummussa jouduttiin vielä nousemaan majavien kasaamaa oksikkoa ylitettäessä.

Mustajoki oli siltarummun jälkeisten pienten esteiden (rankapuita) jälkeen kohtuullisen melontakelpoinen. Myös rautatiesilta-aukko voidaan alittaa helposti. Tämän jälkeen yksittäinen puu, jonka oksanhaaraan oli työnnetty olutpullo (!) muodosti hidasteen ja oli ylitettävä ja täpärästi alitettiin vielä kevyt lankkusilta. Merkkejä majavista havaittiin etenkin tällä alimmalla osalla, joka on myös rehevin. Saarijärven suu on kuitenkin verrattain helposti saavutettavissa yli 600 metrin mittaista Mustajokea pitkin.

Saarijärvelle päästyä melottiin vielä viimeinen yhteys Lehmussaaren ohi järven pohjoisosasta laskevan Myllyjoen (Putikonjoen) niskalle. Täällä todettiin rakennettu säännöstelykynnys, josta heinäkuun alun oloissa oli lähes puolen metrin pudotus Myllyjokeen. Täällä jalkauduttiin, kun vedenpinnan taso Myllyjoessa osoittautui vesikulkukelvottomaksi edes kanootin vetämisen kannalta. Jalkaisin käytiin tutkimassa Putikon kalanviljelylaitos, jossa tavattiin laitoksen kalastusmestari, kierreltiin Putikon hovin aluetta ja lampea sekä havainnoitiin Myllyjoen jatkoyhteyttä täältä eteenpäin. Päivän päätteeksi palattiin meloen takaisin samaa kuvattua reittiä Saarijärveltä Laakkiinjärven lähtöpaikkaan. Tämän koemelonnan pituudeksi tuli yhteensä päivän aikana noin 15 km.

Vuoden 2021 ensimmäinen koemelonta suunniteltiin mahdollisimman kattavasti läntiselle runkoreitille: tavoite oli päästä vähintään vedenjakajalle tai jopa määränpähän eli Särkilahteen saakka. Esiselvityksen tekijän avustajana oli Taru Kaljunen kajakillaan.

Retki aloitettiin Kangaskosken entiseltä vartioasemalta (B & B Hiitolanjoki). Täältä melottiin laavurantaan ja kannettiin kanootti längillä ja kajakki yhdessä Kangaskosken voimalan läheiselle peltopolulle: täältä kajakki vietiin nyt ensi kerran mukana olleella pakattavalla kuljetuskärryllä (C-tug) ja kanootti kantolängillä Hiitolanjoen ylittävän Kangaskoskentien sillan yli etelärannalle Niemelän tilan rantaan tilapäisellä luvalla.

Paikalla laskettiin vesille ja melottiin Lahnasenkosken padon alapuolelle jo aiemmin hyväksi havaittuun nuotiokatoksen rantaan. Vesikulkuneuvot siirrettiin täältä polkua pitkin kantamalla padon yläpuolelle. Täällä mukaan liittyi avustajana Tuuli Hakulinen (SLL) ja mukana oli hetken aikaa myös kalatutkimusta alueella tehnyt Olli Turunen (SLL). Padon yläpuolisesta Hiitolanjoen itärannan niemekkeestä melottiin lyhyt väli Ritakoskentien rantaan. Näin voidaan välttää vaativa itäinen kallioranta Hiitolanjoen maisemapolulla.

Täältä noustiin maihin ja kärrejä ja länkiä hyödyntäen siirryttiin Ritakoskentietä rautatiesillan valtatie kuuden väliselle laskupaikalle Ritakosken tien ja Hiitolanjoen välissä. Täällä laskupaikka havaittiin vaivattomimmaksi kohtuullisten rantakivien läheisyydessä.

Rannasta melottiin valtatie kuuden sillan ali Uudensillansuvannolle ja tarkastettiin samalla hankkeessa toteutettu uppopuualue (biopuhdistamo). Täällä havaittiin myös majavan rytö uppopuurannan niemekkeessä. Edelleen melottiin Uudensillankosken alapuolelle, jossa rantauduttiin kuten aiemminkin etelärannalle yksityisen pihan taakse.

Uudensillankoskelta siirryttiin maitse Änkiläntie ylittäen Silamusjoen etelärannan matonpesupaikalle ja edelleen Haarakosken ylittävän kävelysillan yli Silamusjoen pohjoisrannan niemekkeeseen. Tänne pääsy oli erityisesti kärryjen avulla verrattain helppoa, joskin Silamusjoen sillan loppuosa ja etenkin sitä seuraava kivikko vaikea.

Seuraava siirtymä eli noin 1,5 km mittainen Silamusjoen kierto osoittautui hankalaksi ja hitaaksi, mutta lähinnä valintateknisistä syistä eli vain yhtä kärryä käyttäen ja kohtuullisen raskaan lastin takia. Siirtoja jouduttiin tekemään useita edestakaisin. Tämä kokemus vahvisti edelleen jo aiempaa käsitystä, että näillä reiteillä varustuksen on oltava mahdollisimman kevyt ja yksinkertaisesti pakattu ja siihen täytyy kuulua kanoottikohtaisesti mukana kulkeva kestävä ja koottava kuljetuskärry, jotta tarpeettomilta vaivoilta vältytään.

Silamusjoen rannasta Silamustien ylävirran puoleiselta jo aiemmin käytetyltä laskupaikalta melottiin lyhyt matka Silamusjärveä järven kaakkoisrannalle ja rantauduttiin ennalta sovitusti yksityiseen mökkirantaan. Täältä noustiin Heikkarintien tuntumassa olevalle, korkealla paikalla sijaitsevalle yksityiselle laavulle, jonka tilapäisestä käytöstä oli sovittu ennalta maanomistajan kanssa. Paikalla vietettiin koemelontaretken ensimmäinen yö. Laavu soveltuisi erinomaisesti reittietapiksi, semminkin kun iskuetäisyydellä ei ole juuri majoitusmahdollisuuksia. Esimerkiksi Konkalammen hiihtokeskuksen yleinen laavu jää käytännössä melko vaikean yhteyden kautta saavutettavaksi, matkaa tänne tulee noin 1,5 km Silamusjärven rannasta. Tämäkin mahdollisuus on kuitenkin otettava huomioon.

Seuraavana päivänä leirin purkamisen jälkeen jatkettiin melontaa Silamusjärveltä kohti Torsanjokea. Täällä rantauduttiin joen suuhun Hinkankosken alle ja siirryttiin maateitse Torsanjoen yksityissillan yläpuolelle kärrien avulla. Vedenpinnan korkeus oli huomattava yltäen esimerkiksi Hinkankoskella reilusti yksityisen mökkipaikan rantaan.

Täältä melottiin edelleen Kurunkosken alle. Matkan varrella nähtiin merkkejä majavasta, mutta kaatuneet puunrungot eivät muodostaneet merkittäviä esteitä. Rannoilla havaittiin vuoden takaiseen koemelontaan verrattuna paikoin hakkuita. Kurunkosken alla rantauduttiin lähelle entisen sahan ja toimivan yksityisen höyläämön ja voimalaitoksen alakanavaa. Täällä ranta on sopiva ja varsin helppo rantautumiseen.

Maitse jatkettiin tällä kertaa pihapiirissä tavattujen maanomistajien tilapäisellä

luvalla Kurunkoskella joen ylittävää yksityisiä siltapaikkoja ja kuljettiin entisen pienen saha-alueen rakennusten lomitse. Täällä pidettiin pieni tauko ennen vesilaskua, joka onnistui hyvin tältä joen länsirannalta. Kuru olisi erinomainen nähtävyyks- ja esittelykohde tai jopa koskikahvilan tai muun palvelun paikka. Tämä edellyttäisi kuitenkin maanomistajan aloitteellisuutta. Tätä tilapäistä laskupaikkaa ei kuitenkaan voitane käyttää jatkossa reitillä.

Kurunkoskelta melottiin Torsanjoen loppuosa Änkiläntien sillan ali ja siltarummusta avustajien kanssa jakautuen Torsanjärvelle. Mertaniemen tuntumassa tutkittiin tuulioloja, mutta päätettiin ylittää osuus Torsanvuorelle ja tämä tehtiin onnistuneesti. Torsanvuoren rantaan rantautuminen onnistuu hyvin luonnonrantaan jopa kohtuullisessa aallokossa.

Torsanvuoren alla käytiin kalliomaalauksella ja noustiin Torsanvuorelle tutkimaan rajamerkit (Uudenkaupungin rauha 1722), näköaloja ja myös vuoren puustoa. Rantaan palattua tuulinen ilma oli muuttunut tyynemmäksi ja aurinkoiseksi ja melontaa jatkettiin.

Torsanjärvellä käytiin lähemmin tarkastamassa pieni Näresaari, jossa havaittiin vanhaa puustoa, mutta saaren pienestä koosta johtuen hyvin vähän. Saari on kuitenkin yksi Torsan harvoista ja kohtuullinen luonnonnähtävyys matkan varrella.<sup>58</sup> Huomaamaton Puutonluoto, mahdollisesti vanhoihin rajalinjoihin ja -asiakirjoihin liittyvä kohde jäi kuitenkin tällä(kin) kertaa tarkastamatta. Torsanjärven melontaosuus on kuitenkin erinomainen.

Suotuisassa säässä saavuttiin toisen yön yöpymispaikkaan, Salmensaareen. Täällä havaittiin jälleen kotamaisen vaatimattoman, mutta hyvin ympäristöön sulautuva majoitteen lähistöllä koskelo, joka pyrähti lentoon lähistöltä. Edellisen vuoden koemelonassa lintu tuli vastaan jo kodan ovea avatessa ja tästä oli saatu tieto jo ennalta, mikä viittaa linnun säännölliseen pesimiseen rakennelmassa (pesä havaittiin myös aiemmalla käynnillä). Aiemmin sisällä ollut kamina oli poistettu, mutta tulipaikka ja pieni polttopuuvara yhä olemassa. Retkikunta yöpyi tällä kertaa ulkosalla telttamajoituksessa.

Seuraavana päivänä matkaa jatkettiin meloen Sarajoen suuhun, joka löytyi helposti. Ennen Sarajoelle nousemista juomavaroja täydennettiin suoraan Torsanjärvestä, jonka vesi on pääosin laadultaan erinomaista. Tämä on yksi reittisuunnan "valttikorteista".

Sarajoella edettiin muutamien käsisahalla tehtyjen rankojen katkaisujen jälkeen meloen ja aivan viime vaihe kahlaten ensimmäisessä pikku koskihaarautumassa alimmalle (Torsantien) sillalle. Täältä noustiin lyhyelle maaohitukselle ja laskettiin sillan yläpuolelle.

Täältä jatkettiin osuuksia joitakin yksittäisiä raskaampia puita (koivuja) ylittäen ja toinen ylempi koski (Kosenharjun Sarajoen puoleisessa päässä) kahlaten. Täältä melottiin edelleen yksityisen savusaunan ohi ja kahlattiin kolmas koski. Tämä on Sarajoen koskista



vaativin ja edellyttää etenkin korkean veden aikaan syväkahlausta ja tarkkaavaisuutta.

Jonkin matkaa koskipaikan jälkeen noustiin Sarajoen "laguuniin" eli pieneen laajentumaan yksityisessä rannassa. Täältä jatkettiin tauon jälkeen maasiirtymänä Torsantien sillan yli entisen (ns. Vertasen) myllypaikan eli neljännen kosken rannalle. Siirtymä tehtiin kantaen, joskaan kärryjen käyttäminen ei ole paikoin mahdotonta, mutta vaikeaa. Täällä tehtiin aikaa vievää raivausta, lähinnä vaikeaa oksimista, jotta päästiin ohi laskupaikan yläpuolelle edellisen vuoden jälkeen kaatuneista raskaista kuusista. Tämä sopiva laskupaikka sijaitsee noin 100 metriä Torsantien sillalta Sarajokea ylävirtaan.

Sarajoen neljännen kosken laskupaikalta jatkettiin melontaa eteenpäin. Sarajoen peltoalueille tullessa huomiota kiinnittävänä tekijänä todettiin muutama karttoihin merkitsemätön pieni puusiltapaikka, jotka eivät muodosta kuitenkaan merkittäviä esteitä. Haastavana voidaan pitää myös karttatilojen Lähteenrinta - Korhonen välille sijoittuvaa Sarajoen haarautumaa, jossa virta on kova ja näkyvyys korkeassa heinikossa heikkoa. Korhonen-tilan karja, joka mitä ilmeisimmin ei ole tottunut vedessä kulkijoihin, mutta ei muodosta erityistä ongelmaa, on myös huomioon otettava tekijä täällä melottaessa.

Korhonen-tilalta noustiin ylävirtaan paikallisen rantasaunan läheltä, jonka jälkeen on rantauduttava joen molemmin puolin sijaitsevat karjamaat yhdistävän sillan ja entiset kala-altaat erottavan (Sarajoen viidennen) koskipaikan alla. Täältä noustiin maihin vedettiin ja kannettiin kanootit karjasillan yläpuolelle ja edelleen laskupaikkaan Sarajoen itärannan niemekkeelle. Välimatka maaylitykselle on noin +50 metriä. Karja-aita tulee huomioida.

Sarajoen lyhyen suvantomaisen laajentuman jälkeen noustiin maihin Jokiniemi-tilan läheisyydessä Torsantien sillankorvassa (länsiranta). Täältä saatiin apukyyti mönkijä-etukärry-yhdistelmällä tilan isännältä ja avustajalta (Timo Siirasto) ja siirryttiin pihatien kautta tilalle. Karkeasti Sarajoen mutkan suuntaista pihatietä voi ilmeisesti käyttää reitin "oikotienä" ja välttää näin yhden sillan alituksen ja vuolaassa virrassa kahlaamista näillä kohdin. Toisen päivän retki päätettiin telta- ja navettaparvimajoitukseen Jokiniemi-tilalla.

Kolmantena päivänä jatkettiin Jokiniemestä Sarajokea ylävirtaan niin, että saavutettiin Alusjärvi. Tälle välille jäi majavan pato heinittyneine ympäristöineen sekä Sarajoentien Alustien sillat, jotka voidaan alittaa. Osuus on kohtuullisen helppokulkuinen. Aivan Alusjärven suussa Joensuunlahdessa on matala kynnyks, joka on kuitenkin helppo nousta vain lyhyesti kanootista nousemalla vedessä tai maan puolelta lyhyesti kiertäen.

Alusjärvellä melottiin Pusankoskelle, joka yhdistää Sarajärven tähän alimpaan laajentumaansa. Väli on helppokulkuinen ja muodoltaan järvi muodostumana omalaatuinen

puristuen kapeahkon salmen läpi (länsirannalla pieni kallio) ja edelleen kääntyen ja kaventuen. Pusankoskelle rantauduttiin aivan kosken alapuolella hyvässä pohjoisrannan pienessä nousukohdassa. Huomionarvoinen tekijä täällä on vanhaan myllypaikkaan nykyisellään liittyvä mökki rantalaitureineen, joka on aivan vieressä vastarannalla.

Pusankosken maataipale käytiin suuren kuusen luota rantaan kääntyen etupäässä kokeilemalla kanoottien vetämistä aiemmin raivauskäynnillä tehtyjen tilapäisten telapuiden päällä, mikä osoittautui mahdolliseksi apukeinoksi. Kanootit laskettiin entisen myllyn luonnonkivipadon yläpuolella olevaan suvantolaajentumaan. Siirtymä on noin 100 metriä.

Pusankoskella melottiin lyhyt matka, jonka jälkeen kivikkoisilla rannoilla yhteys kaventuu ja kanootteja jouduttiin viemään kiviltä tasapainoillen tai koskessa kahlaten. Myös pieni tiesilta vaati lyhyttä ohittamista melko vaikeassa maastossa kanoottia kantaen tai raahaten. Sillan alta uittaminen on kuitenkin lähtökohtaisesti mahdollista. Osuus on haastava, mutta vesikulkukelpoinen ja erittäin viehättävä koski- ja kulttuuriympäristönä.

Täältä kanootti voitiin laskea kaatuneen koivun jälkeen Sarajärven Myllylahteen. Täällä havaittiin vanha puuvene lahden pohjoisrannalla tervalepikossa. Melontaa jatkettiin nyt verrattain suurella Sarajärvellä, jonka eteläosaa luonnehtivat pienet saaret ja pohjois-etelä-suuntaiset verrattain kapeat kulkuvedet. Maisema on jokseenkin miellyttävä.

Tämän osuuden päätyttyä noin Saariinsalmen jälkeen jälkeensä saavutettiin Sarajärven keskiosa, jossa alettiin kääntyä kohti järven laajaa kaakkoon työntyvää ja kiilaksi puristuvaa osaa, jonka päässä Vuorilahdessa oli sovittu koemelonnan yhteydessä tehtäväksi haastattelu ja kuvauksia YLE Lappeenrannan tv-toimittajalle (Kalle Schönberg). Kääntyminen on luontevaa suorittaa Pehkosaarten välistä, jossa maamerkinä on Pienen Pehkosaaren niemenkärjessä ympäristöstään selvästi erottuva komea lakkapäpetäjä ja erikoisena rakennelmana pienikokoinen sementistä valettu kivipaviljonki (tulipaikka?). Tämän pikku saaren niemen takaa erottuu jo Haukkavuoren korkea laki Vuorilahdessa.

Pehkosaarilta melottiin vielä Ruokosalmeen, jossa Torsansalontie ylittää Rautsaaren ja mantereen välissä Sarajärven. Salmen siltarumpu voidaan alittaa. Täältä melottiin vielä Kalliosaarelle, johon jäätiin odottamaan kuvausta Haukkavuoren laelta.

Haukkavuoren edustan rantautuminen suoritettiin tilapäisesti Vuorilahden pohjukassa olevaan yksityisen mökkirantaan. Täältä patikoitiin kohtuullinen matka, noin 700 metriä Haukkavuoren alapuolisen laavun ja katoksen alueelle, jossa tavattiin toimittaja. Tv-haastattelu tehtiin Vuorilahden rannalla, josta jatkettiin matkaa.

Täältä melottiin jälleen Ruokosalmeen, jossa toinen retken avustajista (Tuuli

Hakulinen) joutui poistumaan ajanpuutteen vuoksi tilauskyydillä. Kun kyyti oli saapunut ja lähtenyt, Ruokosalmen rantautumisen jälkeen retkeä jatkettiin avustajan (Taru Kaljunen) kanssa ja suunnattiin meloen kohti Sarajärven pohjoisosaa sen itärannan tuntumassa. Tällä koemelonalla ei tehty poikkeamaa Sarajärven linnavuorelle Haapalahteen.

Sarajärven pohjoisin lahti on Myllylahti. Maiseman kiintopisteenä ovat jo kauempaa paikallisen Ojala-tilan maatilarakennukset ylämaastossa. Myllylahteen täällä laskeva Myllyoja on helppo havaita alavassa rantavyöhykkeessä. Myllyoja oli aluksi jopa melontakelpoinen ja kohtalaisen leveä, kunnes tilan yksityisen rantasaunan lähellä juokseen koskimaisena. Täällä huomionarvoista on myös pienen puisen kävelysillan ohitus. Liikkuminen on kuitenkin helppoa alueella ja rannat avoimina kulkukelpoisia. Hieman ylempänä Myllyoja on taas korkean vedenpinnan tasoilla vuolas ja leveä, joskin puustoa jo rannoilla. Huomiota kiinnittää suuri rantakivi, jonka kookasta rastikuviota on kuitenkin pidettävä luonnonmuotona eikä ihmisen muokkaamana jäännöksenä. Myllyoja yhdistää Matkolammen ja Sarajärven ja Sarajärventien siltarumpu on ohitettava lyhyellä nostolla: tosin avustajan kajakki saatiin uitettua rummun läpi, toisin kuin kanootti.

Myllyojan yläosan Matkolammen ja Sarajärventien välissä noustiin meloen ja se on verrattain helppokulkuinen. Matkalla ohitetaan yksi huomionarvoinen vesikivi. Aivan ylin osa on kivikkoista ja edellyttää kahlausta ja pientä siirtoa Matkolammen rannan laskulle. Melko lyhyt Myllyoja on kokonaisuutena kaunis ja alueen persoonallisimpia pienvesiä.

Matkonlampi on pieni vesimuodostuma, jonka rannalla on yksi mökki. Sen pohjoisosaan Loitumasta laskeva nimetön pieni vesiyhteys on hyvin löydettävissä. Tämä laskuoja on melontakelpoinen, humusvetinen, rannoiltaa soistunut ja yleisluonteeltaan erämainen. Lähellä Loitumanpäättä oli ylittävä vaatimaton pitkossilta, jonka ohi kanootti kannattaa kantaa. Täällä esiselvityksen tekijä keikahti hieman tasapainosta oikaistessaan.

Loitumanpäästä etsiydyttiin Rako-ojan suulle. Se on helposti löydettävissä, mutta aiemmat maastokäynnit olivat osoittaneet, että Rako-ojan alaosan rantaluhta on käytännössä kulkukelvotonta märkää ja hankalaa maastoa. Niinpä etsiydyttiin Loitumanpäänsuon läheiselle luoteisrannalle, josta kulkee myös moottorikelkkareitti. Tämä löytyi pienen haeskelun jälkeen. Rannalla koottiin kuljetuskärry, jolla vietiin vuoroon kanootti, vuoroon kajakki aluksi pehmeää, lähes soista mutta edempänä kovaksi metsätienpohjaksi muuttuvaa yhteyttä pitkin kovalle kangastielle, joka yhtyy Vuorilammentieltä ja kääntyy Loituman suuntaan päättyen Loitumanpäänsuon lähelle. Tämä maataipale on noin 300 metriä ja hyvällä kärryllä tai kantolängillä kulkukelpoinen.

Tänne päätettiin pienen kastumisen ja retkipäivän rasiusten vuoksi tehdä heti yöleiri ensimmäiselle mahdolliselle kovan maan leiriytymispaikalle lähelle Rako-ojan yhteyttä.

Neljäntenä retkipäivänä aloitettiin retken jatkaminen jokseenkin huonolla sadesäällä. Ilman muuttumisen ja Rako-ojan alaosalla tiedossa olevien esteiden vuoksi päätettiin käyttää kuljetuskärryä kanoottien vientiin hyväpohjaista kovaa kangastietä Vuorilammentien sillan yläpuolelle Ruostejankallioiden pohjoispuolella. Täältä kanootit laskettiin Rako-ojaan ja lähdettiin nousemaan sitä ylöspäin.

Rako-oja osoittautui korkean veden aikaan yllättävänkin vuolaaksi ja näin ollen pääsääntöisesti melonta oli mahdollista, joskin paikoitellen matalimmissa kohdissa täytyi käyttää sauvointia. Raivaamattomalla Rako-ojalla luonnonsuojelualueella eteneminen oli jonkin matkaa kuljettua käytännössä tehtävä niin, että toinen (esiselvityksen tekijä) kulki edellä rantoja nostellen vedessä olevia kulkuesteitä (rankoja, oksia) ja toinen (avustaja) meloi kajakkia, johon oli kytketty kanootti hinaukseen. Myös meanderoivuus osoittautui haasteeksi etenkin kajakin kohdalla, sillä sitä täytyi ahtaimmissa kääntyvissä mutkissa käänellä yhdessä. Näin edeten kulku oli mahdollista, joskin hidasta. Täällä myös mukana ollut lyhyt muovimela (alkujaan kumiveneelle) ja kanoottisauva I. sauvoin olivat tarpeellisia apuvälineitä. Rako-ojan toinen silta Ruostejankankaalla saavutettiin ja edelleen myös Rakovuorten tuntumassa kivikkoisempi nivamainen jakso, josta kuitenkin pääsee läpi. Lopulta saavuttiin luonnonsuojelualueella lähellä maakuntarajaa sijaitsevalle ns. Rako-ojan kanjonille, siis Ruokolahdelta Savonlinnan ja Etelä-Karjalasta Etelä-Savon puolelle.

Tänne nousemista pohdittiin joko kanjoniin eli Rako-ojaa molemmin puolin ympäröivään kallioahtamaan johtavan polun tai suoraan ojan itäpuolisen kallioluiskan kautta kahlaten ja kanootteja vetäen. Koska polku on varsin hankalassa maastossa (kaatunut raskas puu ja ohuempia rankoja), päädyttiin yrittämään kanoottien vientiä pienen koskikynnyksen yli kallioluiskan alta. Tämä osoittautui mahdolliseksi, joskin askeleita tulee varoa koskessa. Näin päästiin kallioiden välin epäviralliselle pikku tulipaikalle (istuinrankoja ja kivinuotioreunus), jossa pidettiin taukoa. Tulipaikka olisi mahdollinen kehityskohde alueella ja kanjonin ympäristö on luonnonympäristönä koko läntisen runkoreitin mahtavin luonnonnähtävyys Haukkavuoren, Sarajärven linnavuoren ja Torsanvuoren ohella.

Rako-ojan kanjonilta jatkettiin muutamien ojan päälle kaatuneiden rankojen takia hieman luontaista laskukohtaa kauempana ylävirran puolella. Täältä edettiin vähitellen laajalti ojitetulle suoalueelle, jossa kulkuyhteyttä täytyi selvittää välillä kiertämällä oja ja kerran kokeeksi ojitetun osankin kautta luonnonojasta poiketen. Rako-ojan ylin silta täytyi

nousta yli, mutta se ei ole ongelma. Täältä on lyhyt vesiyhteys Haarikko-järven Saunalahteen, joka on helppokulkuinen ja matalasta pian lahteen päin tullessa syvenevä.

Saunalammesta Saunalahteen laskeva vesiyhteys on vaatimaton, mutta sitä voitiin hyödyntää alkueen meloen tai sauvoen, sitten kanootteja jokseenkin kosteilta rannoilta ohjaten. Joitakin kulkuesteitä eli kaatuneita puita jää matkalle, mutta yhteys on lyhyt.

Saunalammelle tultaessa ylitettiin pieni kynnys, jonka jälkeen melottiin lyhyt väli lammen lounaisrannalle ohi näyttävän pienen kalliojyrkänteen ja rantauduttiin kohtuullisen hyvään kuivaan suopursu- ja kanervikkorantaan. Tätä hyödyntäen kanootit vedettiin maastossa Kumpulammen ja Saunalammen väliselle tielle ja edelleen sen yli kantaen ja sitten vetäen Kumpulammesta laskevaan ojaan, joka osoittautui jopa melontakelpoiseksi, joskin muutamien irtorankojen siirron jälkeen. Vetotaipaletta tulee näin noin +100 m.

Kumpulammen laskuojaa tultiin pian Kumpulammen kaakkoiseen lahdelmaan, josta melottiin lammen pohjoiseen lahteen. Täällä paikallistettiin iltahämärässä jo aiemmin maastokäynneillä selvitetty luoteinen pieni vesiyhteys (oja), joka laskee ylängöltä läheltä vedenjakajaa (Paskalammesta). Tätä pitkin kahlattiin ja vedettiin kanootit Kumpulammen rantaan Särkilahdentieltä tulevalle tielle ja siirryttiin pakkauksen jälkeen maataipaleelle.

"Kumpulammentie" (ei virallinen nimi) on kovapohjaisena kulkukelpoinen, mutta ylänkömaaston huomattavien korkeuserojen vuoksi sen nouseminen osoittautui kanoottia längillä (tyhjänä) kantaen ja kajakkia kaikilla retkivarusteilla kärryssä taluttaen erittäin vaativaksi. Maisema on tien lähellä kohtuullisen jylhä ja korpimainen. Matkaa tälle lähes loppuun eli Pitkänahonmäen ja pelto- tai niittykaistaleen ohi Luikukallionmäen tuntumaan lopulta Särkilahdentielle 1,3 km ja seuraavaan laskupaikkaan Parsikkolammelle 1,5 km. Täällä vedenjakaja Vuoksen ja Hiitolanjoen vesistön välillä asettuu juuri Särkilahdentien lähelle Luikukallionmäen juurelta Parsikkolampeen virtaavan pienen puron tai ojan (huom. tätä ei kartoilla!) ja edellä kuvatun tien läheisen Paskalammen välille.

Retken koemelontaosuus jouduttiin päättämään tälle paikalle, sillä matkaa rasiuksineen oli tehty yhdellä kertaa yli 22 tuntia, yön pimeys oli laskeutunut jo tieosuudella ja avustajalla oli seuraavaksi päiväksi sitoumuksia lähialueelle (Jukajärvi). Kanootit jätettiin seuraavan päivän noutoa ja Jukajärven kautta poistumista tilapäisesti Särkilahdentien tuntumaan ja käveltiin välttämättömän varustuksen kanssa vielä yli 6 km matka Niuvanrantaan avustajan (Ismo Heikkonen) mökille. Tämä mökkipaikka Särkilahden kaakkoon työntyvän kiilan länsirannalla voisi olla reitin päätepiste Särkilahden itärannalta tultaessa, jolloin retki voitaisiin päättää melontaan näyttävän Särkilahden suuren veden yli.

Vaikka Särkilahtea ei vielä saavutettukaan vesitse, tällä koemelonnanalla päästiin siis ensi kerran tällä suunnalla vesiteitä vedenjakajalle ja matkaa kertyi tänne yhteensä noin 50 km.

Koemelontaa jatkettiin kesäkuun puolivälissä (15.6.2021), jolloin tavoitteeksi otettiin selvittää toistaiseksi myrskynkaatojen takia kulkukelvottoman Kyynärpäänjoen vaihtoehto ja kulkea väli Simpelejärveltä Romanonjoen suusta aina Laakkiinjärvelle saakka. Tämä arvioitiin aiempien käyntien perusteella onnistuvan yhden päivän tutkimusretkenä.

Päivä aloitettiin nousemalla Romanonjokea Tarvaslammentien sillalta ylöspäin. Vedenpinna taso oli matalalla, joten enin osa vesikulkemisesta oli kahlaamista, tosin sauvominen onnistui paikoin painoa kanootissa jakamalla kevyessä varustuksessa (minireppu) lähinnä meandroivien mutkien kohdissa. Aiempi raivaustyö tosin helpotti liikkumista joen pohjalla, mutta joessa on aina paikoin vähäisiä oksia, rankoja esteiksikin. Matkan varrella todettiin kaksi pahempaa rytöytymää lähtöpisteen ja Korkeasillan eli Melkonientien nousukohtan välillä välillä sijoittuen Romanonjoen alemmalle osalle: toinen niistä oli jopa raivattu, mutta eroosioherkässä rannassa oli tullut uusia sortumia. Toisessa rytöytymässä oli tehty myös raivausta ja asetettu muutamia telapuita ohivetoon hiekkasärkälle, mutta paikan yli oli kaatunut puita loitompaa rannasta ja telapuut painuneet hiekkaan. Romanonjoki onkin haastava kohde eroosiosyöpymien ja meanderien takia.

Korkeasillan kohdilta ennen siltarumpua noustiin Melkonientien yli ja kangasteille Palaneenkankaan suuntaan, jossa kiintopisteenä erilaisten kuivan hiekkakankaan tienpohjien verkostossa on Kyynärpäänjoen laavu. Kanootin kuljettamiselle kangasmaasto on ihanteellista ja tienpohjat hyviä, joskin avoin maasto on kuumalla ilmalla paahteinen. Huomionarvoista on, että karttapohjilla näkyviin tienpohjiin ei aina ole luottamista ja yhden kerran päädyttiinkin karttaa seuraten umpeen kasvaneeseen yhteyteen. Matkalla käytiin laavulla ja myös Kyynärpäänjoen rannassa Oronmyllyn reitteihin kuuluvaa pitkostettua ylityspaikka ja laskettiin vieläpä kanootti kokeeksi jokeen varsin hankalassa kohdassa. Vähäinenkin eteneminen ei tullut kyseeseen ahtaumien ja hankalan rantamaaston takia. Kärrien vieminen pitkospuita pitkin onnistui, mutta näiden leveys ei ollut optimaali. Kaiken tämän jälkeen päätettiinkin palata varmuudeksi suurempien teiden tuntumaan Kasintielle.

Täältä selkeää tieyhteyttä pitkin jatkettiin Rausillankankaan tietämille, jossa Kasintien ylittää Kyynärpäänjoen. Pienen huoltotauon ja avustajan (Anne Europaeus) paikalla käynnin jälkeen, jatkettiin vielä kokeeksi mahdollisen läpiviennin selvittämiseksi Heinsuonjoen alimman, Kyynärpäänjokeen yhtyvän osan uomaa, mahdollista

jääkaudenjälkeistä raviinia, hitaasti seuraillen Rajasuontielle. Tämä osuus, kuten jo vesistöhistoriallisen maastokäynnin yhteydessä oli voitu päätellä, osoittautui kuitenkin erittäin vaativaksi jopa längillä kantaen eikä sitä voi sellaisenaan suositella reitin osaksi. Ensimmäisen päivän osuus olikin päätettävä Rajasuontielle ja poistuttava huoltoautolla. Seuraavana päivänä (16.6.2021) saavuttiin huoltoauton avustuksella samalle paikalle eli Rajasuontien sillalle ja laskettiin täällä kanootti Heinäsuonojaan. Paikalla on myös joillekin kartoille merkitty lähde, joka leikkimielisesti nimettiin "tanniinilähteeksi" sen ilmeisen juomakelvottomuutensa vuoksi vesistöhistoriallisen tutkimuskäynnin yhteydessä.

Heinäsuonoja osoittautui kohtuullisen vesikulkukelpoiseksi alkumatkan pienestä ryttöisyydestäkin huolimatta: vedenpinnan korkeus ja uoman leveys riittävät kanootin vetämiseen ojassa. Ojaosuudet jakautuvat täältä seuraavalle varsinaiselle maataipaleelle neljään osaan: ensimmäinen on metsäinen, matkalla havaittiin myös yksi sortunut silta, Toinen osuus Kasinmäki-tilan peltoaukea, joka on astetta helpommin kahlattavissa, ehkä jopa sauvottavissa parhaimmillaan. Kolmannella osuudella heti tämän ensimmäisen pellon jälkeen on tienylitys ja vähävetinen ruosteinen ojaosuus hakkuuaukion ja metsän välissä. Neljäs osuus on taas Heinäsuon-tilan läheinen peltoaukea, joka onnistuttiin etenemään jopa sauvomalla, kunnes tullaan pellolta luoteeseen (toisen peltolinjaa myötäilevän tien suunnasta) kangasmaastoon erkanevalle metsätielle. Täällä siis noustiin Heinäsuonojasta. Heinäsuonojan osuuden yhteismitta on noin 850 m Rajasuontien lähtöpaikalta laskettuna.

Heinäsuon ylittävä kangastie osoittautui kovapohjaiseksi ja kulkukelpoiseksi kärryä käyttäen. Kova matala kangasharjanne suomaaston keskellä on ilmeisesti myös eläinten suosima ylityspaikka: paikalla on todettu useita kertoja käydessä karhun jälkiä eri vuodenaikoina, jonka vahvisti myös päivän aikana Heinäsuonojalla sattumalta tavattu hankkeen luontokartoittaja Hanna Aalto. Katkoviivoilla tästä eli Heinäsuonojan alajuoksun suunnasta kartoille merkitty katkeava tieyhteys jatkuu todellisuudessa hyvänä myös Palanteentien suunnasta katkoviivoilla merkitylle tienpohjalle kangasalueen keskellä. Palanteentieltä jatkettiin matkaa uudelleen kohdatun luontokartoittajan kanssa. Vihjeen perusteella ja havaintojenkin mukaan seuraava kulkuyhteys tältä koilliseen suuntautuvalla tieltä Laakkiin suuntaan eli ensin luoteeseen on toinen eli keskimäinen suora katkoviivamerkitty tienpohja, sillä ensimmäinen mutkaisempi (katkoviiva)tieyhteys on metsittynyt. Kolmatta Laakkiin suuntaan kulkevaa katkoviivoitettua yhteyttä voi myös tarkoitukseen käyttää: tätä on mahdollista kulkea autolla, tosin tienpohja on hiekkaisa. Tämän väliyhteyden jälkeen päästään Laakkinmäen (pohjoispuolelta Kaatuvavuori)

läheltä koillisuuntaan seuraavaa katkoviivoitettua tietä. Paikalla pidettiin kuitenkin ensin tauko ja tavattiin sattumalta kirjaimellisesti "puskista tullut" GTK:n kallioperätutkija. Tämän esiselvityksen tekijä oli kuullut ja lukenutkin Laakkiin läheisellä mäellä sijaitsevasta kalliorajahakkauksesta, johon tarkemman vinkin antoi myös luontokartoittaja. Paikalla vierailtiin kallioperätutkijan kanssa ja todettiin haeskelun jälkeen osa hakkauksesta, ns. "tikarikuvio" (vrt. alueen edesmenneen kalliohakkaustutkija Sulo Strömbergin termistö). Hakkauksen kokonaispaikallistaminen jäi vielä toiseen kertaan kuuman päivän räsitusten ja ajanpuutteen vuoksi, mutta tämä kalliohakkaus on esitelty kirjallisuudessa (Julkunen, Jorma 2011: Sulo Strömbergin matkassa itärajalla - Rajahakkauksia neljältä vuosisadalta).

Täältä lyhyen katkoviivoitetun koilliseen suuntautuvan tienpohjayhteyden jälkeen käännyttiin viimeiselle metsätieosuudelle Laakkiinjärven suuntaan. Täällä tie päättyy pikku ympyrämaiselle kääntöpaikalle (ei kuvattu kartoissa). Auto oli jätetty tänne avustajan (Anne Europaeus) huoltoautoyhteyden avulla, joten retkipäivän tutkimusosa voitiin päättää tähän. Näin kuljettu maataipale Heinäsuonjoen peltonousupaikasta Laakkiinjärven rantaan (lyhyt loppuosa auton kääntöpaikalta vesirajaan mukaan luettuna) noin 2,8 km. Kaikkineen näin kahden päivän aikana matkaa tehtiin yhteensä noin 10 - 11 km. Näin tuli todistettua että kauan eri tavoilla hankkeen aikana haettu yhteys Romanonjoen latvojen ja Laakkiinjärven - ja edelleen koko Punkaharjun lampialueen - välillä on mahdollinen, joskin se edellyttää sekä vaativaa tai keskivaativaa vesikulkua (Romanonjoki noin 3 km ja Heinäsuonjoki lähes 1 km) ja enimmäns osan maataipaleita (Korkeasilta - Palanutkangas - Rajasuontie noin 4 – 5 km + Heinäsuo - Laakkiin lähes 3 km).

Tämä reittivaihtoehto on kuitenkin käytännössä ja kokemuksen perusteella vaativanakin "vähäisimmän vaivan vaihtoehto" ellei tätä maaväliä Simpelejärven - Laakkiinjärven (ja Punkaharjun lampialueen) välillä sitten haluta kulkea kokonaan teitä pitkin Simpelejärveltä tai Romanonjoen jälkeen Melkonimentieltä (Palaneenkankaan sijaan maavaihtoehtoreitti olisi myös: Korkeasilta - Oronmyllytie (Oronkangas) - Palanteentie- Laakkiinjärvi). Tällöin kokonaismatka kuitenkin pitenisi entisestään (arviolta noin 8,5 km, reittiä ei tosin ole käyty maastotutkimuksessa). Tässä vaihtoehdossa olisi etuna Oronmyllyn leirikeskuksen suora hyödyntämismahdollisuus huolto- tai majoitusetappina. Nykyisellään raivaamattomana kulkukelvottoman Kynnärpäänjoen mahdollinen myöhempi käyttöönotto lisäisi puolestaan parhaimmillaan vesiosuutta jonkin verran (ainakin 3 km?), muttei poistaisi Heinäsuonjoen yhteyden käyttötarvetta ja edelleen välttämätöntä maataivalta Heinäsuolta Laakkiille. Sen mukaan saaminen toisi silti



erityispiirteiltään Romanjoesta poikkeavan, jopa ainutlaatuisen, joskin haasteellisen (ahtaumat, meanderointi, ehkä raskaan puuston uhka mahdollisen raivauksen jälkeenkin) virtavesiympäristön keskisen runkoreitin yhteyteen. Koemelontojen yhteydessä haluttiin myös selvittää keskiseen ja pohjoiseen runkoreittiin olennaisesti kuuluvaa Simpelejärveä melontaympäristönä ja käydä läpi tämä ainakin kerran kokonaisuudessa. Mahdollisuus tähän koitti viimein syyskuussa 2021.

Koemelonta aloitettiin tällä kertaa Ritakoskelta (8.9.2021), jossa vesille laskettiin jo aiemmin käytetyltä paikalta eli sopivaksi havaitun luonnonrannan rantakiviltä rautatiesillan ja valtatie kuuden välissä Hiitolanjoen itärannalta Ritakoskentien tuntumasta.

Meloen edettiin Uudensillansuvannon ohi Uudensillankoskelle, jossa rantauduttiin edelleen Simpelejärvelle johtavien reittien mukaisesti itärannalle. Paikka on helppo lähestyä kosken pienistä sivuvirtaamista huolimatta. Täältä noustiin polkua pitkin kanoottia kärryllä vieden Änkiläntien yli ja edelleen Uudensillan korvasta kääntyen kosken yläpuoliseen rantaan. Siltapenkereen kaltevuus havaittiin ongelmalliseksi kärryillä kuljettaessa (kaatumiseen helposti johtava kulma) ja myös jossain määrin kannettaessa. Tämän vuoksi juuri tälle paikalle rakennettiin vähän myöhemmin Hiitolanjoen ensimmäinen melontarakenne, erityisesti kärryvientiä helpottava puurakenteinen rantautumistasanne.

Uudensillankosken Hiitolanjokea vain vähän ylävirtaan eli ns. tehtaan haaraan jälkeen edettäessä seuraa Rapukoski. Sen alla jouduttiin (ennallistetun) kosken paikoittaisen voimakkaiden virtausten ja ohjauskivien vuoksi kääntymään länsirannan kivikolle ja vetää kanoottia köydellä Silamusjoesta tulevan Haarakosken jälkeen. Rannalla havaittiin minkki. Täältä noustiin lyhyen matkaa kunnes Rapukosken niskalla voitiin jälleen jatkaa melontaa. Ylempänä ylitettiin vain yksi puunrunko, josta ei ollut suurempaa haittaa.

Rapukosken jälkeen seuraava Ali-Juvankoski on läpi melottavissa. Rautatiesillan alituksen jälkeen seuraa lyhyen matkan päässä Simpeleen tehtaalle vievä Tehtaantien ns. Villilännen silta. Sen alla rantauduttiin Hiitolanjoen länsirannalle, sillä jonkin matkaan sillan jälkeen ylävirran puolella vesikulun katkaisee Simpeleen kartonkitehdas (Metsä Board Simpele) . Ranta on helppo lähestyä ja täältä mahdollista nousta ruohikkoisessa maastossa vetäen kanootti sillan tasanteelle. Villilännen sillalta kanootti on pakattava kärryyn ja kuljetettava laajasti kaareutuvaa Tehtaantietä Pitkäjärventien yli ja edelleen kevyenliikenteenväylää jatkaen rantaan entiseen Simpeleen tehtaan saunarantaan. Väli on valtaosin helppokulkuista asfalttietä ja aivan rannassa laskupaikka on kohtuullisen helppo laiturin viereiseltä matalalta rantakiveltä. Nousu- ja laskupaikan väli on noin 1,4 km.

Simpeleen tehtaan ohittamisen jälkeen melottiin seuraava osuus kohti Hiitolanjoen luusuaa ja Kosenmaikon kanavaa (alkujaan Kivijärvenkoski). Täältä on katsottiin paremmaksi valita pohjoisrannan kallioon räjäyttämällä (vuonna 1829, ruopattu 1939-40) Simpeleen tehtaan proomukuljetusten tarpeisiin kaivetun kanavan puoli etenemiseen, sillä vanha luonnonuoma on matala ja rehevä, joskin ehkä parhaimmillaan kuitenkin kanootilla tai kajakilla kuljettava. Lyhyt kallioinen kanava, jonka reunamilla on yhä nähtävissä räjäytysjälkiä ja teräviä lohkaraita, on alueella sinänsä mielenkiintoinen nähtävyys.

Kosenmaikon jälkeen saavutaan Kivijärvelle. Täällä ohitettiin Tiiliruukinranta, uimaranta, joka soveltuu myös esimerkiksi kanoottien laskemiseen. Erikoinen eräänlainen nähtävyys on pohjoisrannan peltomaisemassa erottuva erikoinen kumpu, Revonrannan Kalmanharju, joka on arkeologinen kalmistokohde. Järven selältä näkyy myös kaakossa lähellä järven rantaa Simpeleen kirkon torni. Lähellä Kivijärvensalmea on myös pienimuotoista verrattain vanhaa rantamökkiasutusta. Järvi on väylämerkitty.

Kivijärvensalmi on huomattava ja luonnonkaunis salmialue, joka yhdistää Simpelejärven ja Kivijärven. Täällä alitettiin salmen silta (Kaljusenkyläntie), jonka jälkeen näköyhteys Simpelejärvelle alkaa avautua. Lähellä salmen loppupäätä Kivijärveltä saavuttaessa on itärannalla hyvä pieni hiekkaranta, jota ilmeisesti käytetään veneiden laskupaikkana ja se soveltuu myös kanoottiretkeilyn lasku- ja taukopaikaksi.

Salmen jälkeen saavutaan Simpelejärvelle (Saviniemenselkä), ensin ohi Pienensaaren, sitten Tähtiniemen (Tähtiniemenselkä) ja edelleen reittisuunnitelmaa noudatettaessa esimerkiksi Myhkäsaaren edustalta Sikosaarten (Pieni ja Suuri Sikosaari) muodostamasta ”Sikoportista” Kurhonselälle. Täällä eräs mahdollinen etappi- ja yöpymispaikkakin on Tinkonsaarella sijaitseva laavu. Paikalla on jonkinlainen puuhuolto ja erikoislaatuinen työmaaparakkimainen wc. Laavu sijaitsee pohjoisrannalla. Retkellä vietettiin yksi yö Tinkossa, jossa on myös joitakin yksityisiä mökkiasutuksia. Ennen yöpymistä tehtiin vielä iltamelonta läheiselle Äijönvuorelle, jossa voi rantautua Äijönluodon läheiselle rannalle. Äijönvuori on Simpelejärven huomattava vuori- ja luolakohde, johon liittyy myös tarinaperinnettä ja uskomuksia. Alueella on kuitenkin yksityistä mökkiasutusta.

Seuraavana päivänä jatkettiin melontaa hyvin erottuvan Simpelejärven suurimpia selkiä jakavan Tullisalmen läpi ja edelleen Kirkkoselän puolelle, josta jatkettiin Viitasaaren ohi ja edelleen Siikasaarten (Iso ja Pieni Siikasaari) ohi Kaunissaaren tuntumaan. Tämä saari on merkittävä kivikautinen asuinpaikka ja tunnettu jopa omasta keramiikastaan.

Seuraavaksi saavuttiin Särkisalmeen, joka on merkittävä taajama, mutta myös

vesiliikenteen kannalta läpikulkupaikka ja jälleen Simpelejärven selkien jakaja. Täällä pidettiin tauko rantautumalla tuolloin vielä suljetun, mutta vuonna 2022 uudelleen vuosien tauon jälkeen avatun Lohikontti-ravintolan alueella sijaitsevalle hyvä hiekkarannalle. Lähellä on myös tulipaikka ja pihakeinu. Palvelut ovat käytettävissä veneilijöille.

Matkaa jatkettiin sateen alettua ja kiihdyttyäkin ripeästi edelleen salmen läpi Lemmikonselälle, joka on edellisiä pienempi selkä. Täällä tutkittiin Lemminkonniemen kohdalla aukko rautatiesillan alla ja pieni pohjukka sen takana ja palattiin sitten reitille, jossa hyväkulkuinen rautatieaukko löytyy Lemmikonsalmesta. Selällä ei ole erityisiä nähtävyyksiä, mutta pohjoisrantaan laskevan pienen joen (ojan?) tuntumassa on kivikautinen asuinpaikka ja kaakkoispohjukassa nimiainekseltaan kiinnostava, mahdollisesti uskomuksiin tai palvontaan viittavaa nimipari Palvaanniemi ja -saari.

Lemminkonsalmen jälkeen saavuttiin Sokkiiselälle, joka on toinen Särkisalmen jälkeisistä pienemmistä ja pyöreistä selkävesistä. Täältä on pääsy etelään pistävälle kuuluisalle lintualueelle Siikalahdelle. Matkaa jatkettiin kuitenkin nyt Jängensalmelle, joka ei erotu niin hyvin kuin Särkisalmi tai edes Lemminkonsalmi, mutta löytyi hieman hakien.

Viimeinen Simpelejärven selkä, Muukkosenselkä, on luonteeltaan Särkisalmen jälkeisistä vesialueista poikkeava, avarin ja rannoiltaan jylhin. Etenkin länsirannan Kuosmanvuori on näyttävä. Rannalla on myös paikoin rakkamaista kivikkoa. Suuriniemen ja Kuosmanvuoren välissä lähellä Riutanniemeä on myös erottuva erikoinen vesiriutta, Riuttaluoto, joka näytti olevan vesilintujen suosiossa. Ohi melottaessa korkealla havaittiin jopa mahdollinen kalasääski, mutta havaintoa ei pystyttyä hankalista olosuhteista johtuen varmistamaan. Muukkosenselkä on mielenkiintoinen vesialue, jonka etelä- ja itäosaa (esim. Joensuunjoen suu, Hämeenlahti, Vartialahti) ei koemelonnalla tutkittu tarkemmin.

Loppuosuus suuntautui Kinnarsalmeen, joka muodostaa pohjoisimman pohjukan Simpelejärvessä ennen Ristisalmea ja Lahdenpohjan järvilaajentumaa. Pohjukassa järvi on selvästi selkävesiä rehevämpi. Retki päätettiin Kinnarsalmen venelaskuluiskalle, joka soveltuu myös hyvin kanooteille, joskin on betoninen. Koko Simpelejärven läpimelonta oli mahdollista toteuttaa kahdessa päivässä, mutta esimerkiksi saarien tai kivikautisten asuinpaikkojen tutkiminen laajemmin venyttäisi tällaista retkeä helposti ainakin päivällä, enemmänkin. Matkaa Ritakoskelta Kinnarsalmeen tuli tällä retkellä yhteensä noin 46 km.

Seitsemäs koemelontaretki suuntautui syyskuussa (11.9.2021) sille loppuosalle läntisestä runkoreitistä, joka oli jäänyt toukokuun 2021 koemelonnassa käymättä eli vedenjakajalta Särkilahteen. Tämä arvioitiin käytäväksi läpi päivässä. Retki toteutettiin

avustajan (Ismo Heikkinen) Särkilahden Niuvanrannan mökkitukikohdasta käsin.

Päivä aloitettiin laskemalla kanootti Särkilahdentien kupeesta Parsikkolampeen. Tähän löytyy kohtuullisen hyvä luonnonranta, jossa on myös hieman tielevikettä.

Parsikkolampi melottiin nopeasti läpi ja rantauduttiin sen pohjoiseen lahteen, johon tultaessa luoteisrannalle jää komea ja huomiota herättävä rantakallio. Rantautumispaikka on lähes välttämätön viedä vaatimattoman yksityisen saunamökin kupeeseen.

Täältä noustiin vetämällä mökin nurkalta kanoottia ruohikkoisessa (pihatie)mäessä hyväkulkuiselle hiekkaiselle Ruokojärventielle. Täällä kanootti nostettiin kärryyn ja vietiin vähäisesti erottuvaa mönkijäuraa avoimessa maastossa Ruokojärven kaakkoisimpaan lahteen, jossa kanootin voi laskea vesille. Vaikein osuus on melko jyrkkä laskeutuminen rantaan, mutta täälläkin maasto on kohtuullista. Maataivalta tulee näin noin 300 metriä.

Ruokojärveä ylitettäessä järvessä erottuu laajempi kaakkoinen osa, jonka erottaa pääaltaasta heikko ruokojen vyöhyke, joka helposti läpi melottavissa. Seuraavaksi rantauduttiin järven pohjoisrannalle Ruokojärvenkankaan tuntumaan, jossa on erittäin hyvä hiekka. Järven vesi on myös varsin kirkasta. Nykyinen rantavalli on täällä kohtuullisen korkea ja aiempi rantataso erottuu hyvin ylempänä maalla terassimuodostumana.

Rantautumisen jälkeen etsittiin karttoihin merkittyä katkoviivatien yhteyttä Ruokomäentielle, mutta katsottiin kuitenkin paremmaksi nousta maaston kannalta sopivammasta kohdasta. Rinteessä oli paikoin jonkin verran oksia ja ryttöisyyttä, mutta kärrykuljetus on mahdollista viedä hieman kiertäen lännen puolelta katkoviivatielinjalle.

Täältä edettiin siis Ruokomäentielle ja edelleen suorakulmakäännöksellä Oitotinlahteen vievälle (nimettömälle) hiekkatielle. Tien yhteydet ovat hyväkulkuisia kangasteitä ja matkaa Ruokojärven rannasta Oitotinlahteen, jossa havaittiin useampi vene (myös esimerkiksi harvinaisempi uittokauteen liittyvä rautapohjavene) laskupaikalla, tulee tällä maataipaleella noin 900 metriä. Laskupaikalta on hyvä ja käytetty luonnonranta.

Oitotinlahdessa erottuu maisemassa korkeavuori, jolla on todettu maakunnallista arvoa. Täältä lähdettiin melomaan vuorta kohti ja pystyttiin rantautumaan vuoren juurelle melko pian ensimmäisten erillään sijaitsevien melko näyttävien rantakallioiden jälkeen.

Oitotinvuori on kohtuullisen näyttävä luontokohde, jolla on muodostuneesta polusta päätellen liikuttu jonkin verran. Vuoren juurelle tulee Palaneenmäen kautta myös pieni metsäautotie. Vuoren laella kasvaa runsaasti palleroporonjäkälää ja on joitain vanhoja puita. Näkymä vedelle on kohtuullinen. Vuoren itäisellä jyrkän teellä on luonnonsuojelualue, jota ei kuitenkaan vaikean maaston takia tutkittu tarkemmin. Vuoren laki vaikutti myös

pienialaisuudestaan huolimatta luonnonpiirteiltään ja puustoltaan kiinnostavammalta.

Vuorella käynnin jälkeen jatkettiin melontaa (Perälampareen) Oitotinlahden kalliorantoja tutkaillen. Rannoilla on havaittavissa monenlaisia kallio- ja kivikkomuotoja, jotka ovat mahdollisesti geologisesti kiinnostavia. Joukossa on myös ainakin yksi yhtenäinen suuri suora kallioseinä, joka erottuu paikoin mustapintaisena. Kallioilla havaittiin luonnollista punamultaa ja yritettiin myös vedestä käsin tutkailla mahdollisia kallioomaalauspintoja, mutta näitä ei havaittu. Yhdessä kohdin tosin erottui (myös valokuvista tutkittaessa) selvästi ympäristöstään kirkkaampaa punamultaa, jota ei kuitenkaan tutkittu vielä tarkemmin. Kallioalue on hieno luonnonnähtävyys alueella.

Täältä jatkettiin melontaa Perälampareen Taivallahdenniemen sähkölinjan alta. Täällä erottuu myös kohtuullinen kallioranta niemeen johtavalla luoteisrannalla. Taivallahdenniemeä kierrettäessä kannattaa varoa petollista karikkoa, jota on niemen ja pienten saarten välissä. Kanootti sai tähän pienen kosketuksen, mutta vahinkoa ei tullut.

Taivallahdenniemen jälkeen Taivallahti erottuu syvänä kiilamaisena pohjukkana, johon on helppo suunnistaa. Pohjukkahan päästyä kohtuulliseksi haasteeksi muodostui vesiväylän löytäminen rehevän, runsaasti jäkköheinämättäitä sisältävän kasvillisuuden seasta. Tämä onnistuu kuitenkin matalassa vedessä niin, että seurailee vesiväylää välillä kanootista tähystämään ja heinämättäille nousten sekä kartalta tarvittaessa väylää vertaillen. Näin päästiin runsaasti ruokoa kasvavalle rantavyöhykkeelle ja lopulta rantaan.

Ruokomäentien sillan kupeessa (paikalla myös ilmeisesti pieni jätekeräyspiste laatikkoineen) kanootti siirrettiin karrykuljetukseen ja edettiin vaatimatonta, osin jo metsittynyttä tienpohjaa Taivallammen pohjoispäähän. Täällä on hyvä luonnonranta laskupaikaksi. Matkaa tällä maasiirtymällä tulee noin 200 metriä. Vaatimaton vesiyhteyskin Taivallahden ja Taivallammen välillä on olemassa, mutta Ruokomäentien eteläpuolella se on sikäli vaikea ympärysmäestoltaan ja vähäinen vedeltään, että maataipale on helpompi. Taivallammelta melottiin sen pohjoisosasta eteläiseen, kaakkoon työntyvään kärkeen. Täällä oli jo aiemmalla maastokäynnillä havaittu vene, joka nytkin oli paikalla, rannalla myös katiskoita. Kanootti tähdättiin ensin toiseen eteläpäähän laskuojista, mutta pääsy etelärannan kovapohjaiselle polulle onnistuu helpommin suoraan rannasta. Kanoottia vietii jälleen karryssä saniaisvaltaisen polun kautta läheiselle suuremmalle tielle eli Saukonsaarentielle. Täällä ylitettiin Saukonsaarentie ja purettiin kanootti lastista, jonka jälkeen kannettiin loppumatka kanoottia längillä lähes kohtisuoraan polkuun nähden Taipaleenlahden rantaan. Länget ovat tällä viimeisellä välillä parempi maavientiväline kuin

kärryt, mutta pienillä kehitystoimilla (esim. sorastus) kuusikkoinen Saukonsaarentien-Taipaleenlahden välikin olisi saatavissa kärrykuljetuskelpoiseksi. Maataipale Taivallammen nousupaikalta Taipaleenlahteen on enintään 150 metriä. Taipaleenlahti on oivallinen ja nimensäkin puolesta historiapohjainen laskupaikka, vaikka mökkirannat ovatkin molemmin puolin pientä suojaista lahdelmaa. Näistä näkyvämpi on lahden eteläpuoleinen mökki, joka on kuitenkin kohtuullisen etäisyyden päässä.

Taipaleenlahdesta lähdettiin melomaan vielä Särkilahdenselän yli ja ohitettiin ensin Kirvessaari, jossa havaittiin mahdollisesti uittovälineistöön (?) liittyviä jäänteitä. Viimeinen melontaosuus Särkilahdenselän yli on sopiva suuren veden osuus retken loppuksi. Särkilahden Niuvanrannan – Niuvankankaan alueella retki päätettiin nyt avustaja Ismo Heikkosen mökkirantaan, joka soveltuisi koko ns. läntisen runkoreitin pääteasemaksi ja noutopaikaksi. Ranta erottuu kohtuullisen hyvin selältä, korkea metsänraja puustoineen on esimerkiksi kohtuullinen maamerkki. Pituutta tälle retkelle tuli noin 11 km.

Vuoden 2021 viimeinen koemelontaretki toteutettiin syyskuussa (20.9.2021) heti kun viimeinen läpäisyraivaus Musta- ja Myllyjoilla oli saatu päätökseen. Tavoitteeksi otettiin nyt aiemman Saarijärvelle pääsyn jälkeen meloa Myllyjoki aina Putikonlahteen ja edemmäskin. Sopivaksi päätepisteeksi tälle retkelle suunniteltiin Linnalahti ja samalla päätettiin arvioida olisiko sen yhteydessä mahdollisena (löydöttömänä) linnavuorena pidetty Linnaniemi sopiva päätöskohde keskiselle ja pohjoiselle runkoreitille alueella.

Retki aloitettiin Saarijärven kynnyksen alapuoliselta osalta eli Myllyjoen niskalta. Putikon kalanviljelylaitokselle käytiin ”ilmoittautumassa”, josta saatiin ohjeistuksena vielä desinfiointiaine kanoottin pohjaa varten: tämä on huomionarvoinen asia Myllyjokeen siirryttäessä, sillä kalanviljelylaitos pyrkii ehkäisemään kalatauteja, joita mahdollisesti eri vesistöistä tulevien vesikulkuneuvojen pohjarakenteiden kautta voisi veteen kulkeutua.

Syyskuun vedenpintojen tasoilla Myllyjoki oli kahlattavissa ja paikoin sauvottavissa kalanviljelylaitokselle saakka. Täällä pienen puusillan alituskin onnistui vielä, tosin kiviä varoen. Edelleen kanoottia voitiin ohjata köysillä tai kahlata koskisten paikkojen läpi matalalla veden korkaudella kahlaamalla. Kalanviljelylaitoksen kulmalla, lähellä altaiden purkuputkea, veden pinnan taso riitti jo paikoin melontaan tai ainakin sauvontaan.

Alempana Myllyjoella seurasi matalikkoa, joka jouduttiin kahlaamaan. Tämän jälkeen seuraa pieni mökkiranta ennen Vanhan Viipurintien (kiviholvattua) siltaa, jonka rautaritiläsilta kulkee Myllyjoen poikki. Täällä jouduttiin nousemaan pienelle sillalle ja nostamaan kanootti sillan yli, joka onnistuu tarvittaessa myös ohi viemällä rannan puolelta.

Mökkisillan ylityksen jälkeen seuraa heti Vanhan Viipurintien kivistä holvattu silta, joka on näyttävä paikallinen nähtävyys itsessään. Alituksessa on kuitenkin varottava sen alapäin työntyviä kiilakiviä ja silta on muutenkin paras alittaa ripeästi turvallisuussyistä.

Sillan alituksen jälkeen seuraa vanha rakennus kapeine laituritasanteineen ja tämän jälkeen lyhyehkö koskijakso, joka kuitenkin syyskuun vedenpinnan tasoilla oli kahlattavissa tai vedettävissä köysillä. Kanootin siirto kivikkoisessa matalassa koskivedessä vie aikaa.

Koskijakso päättyy edellistä ränsistyneemmän ja ilmeisesti asumattoman vanhan rakennuksen kynnykseen, jonka alla alkaa tyvenempi ja rehevämpi jokijakso. Täällä kasvaa raitaa ja joki muodostaa joitakin mutkia, myös muutama asutus jää jokivarteen.

Myllyjoki alittaa edellä kuvatun jakson jälkeen rautatiesillan, jonka jälkeen päädytään Putikon hovin Niskalammen patoaltaalle. Täällä rantauduttiin padon tuntumassa rautatiesillan puoleiselle (lounais)rannalle, joka soveltuu jatkoyhteyteen Putikon hovin tilusten puoleista rantaa paremmin. Putikon hovi palautuu vesisahoineen 1700-luvulle ja on toiminut aiemmin mm. taidennäyttelyiden järjestäjänä. Se olisi vesirattaineen, puurakennuksineen, savusaunoineen ym. ja majoitusmahdollisuuksineen edelleen mainio etappikohde, mutta valitettavasti kohde on ainakin toistaiseksi suljettu.

Padolta kannettiin kanootti längillä padon alle ja edelleen noin puoleen väliin jokiosuutta padolta seuraavaan rautatiesillan alitusaukkoon. Matkaa tulee näin noin +70 metriä. Täällä on myös entisen saha- ja myllypaikan jäänteitä omassa kanavassaan. Maasto on kohtuullista, mutta kärrykuljetukseen soveltumatonta kivisyydessään ja jyrkkyydessään. Kanootti laskettiin vesille paikalla, jossa on kohtuullista koskimaisuutta.

Lakupaikalta saatettiin meloa rautatiesillan aukkoon, joka on komea nähtävyys vuosilukuineen (1905), granittisine hovliaukkoineen ja kalkkisaostuma-tippukivineen. Silta-aukon alavirran puolella huomioon on otettava raskas rautaketinki, joka on viritetty aukkoon. Se on kuitenkin alitettavissa kanootilla eikä muodosta sikäli kulkuestettä.

Rautatiesiltaukon jälkeen alkaa rehevin osuus Myllyjoesta. Osmankämit ja järviruo'ot muodostavat tällä Ratasuon alueella hankalasti läpäistävän kasvuston, jos/kun vesialuetta ei ole niitetty. Tällä osuudella jouduttiin kulkemaan kahlaamalla ja kanoottia suorastaan kiskomalla huonossa näköyhteydessäkin, mutta läpäisy on mahdollista. Vaikeinta osuutta on tällä Ratasuon osalla kuitenkin vain noin +100 metriä.

Vesikulkeminen helpottuu Saunalahtea edeltävän yksityisrannan laiturin kohdilla, josta alkoi havaintojen mukaan niitetty vesiväylä Saunalahteen. Täällä vesi syvenee ja vesialue on täysin melontakelpoista. Saunalahdessa saavutaan lopuksi ennen

Putikonlahtea ns. Auvisen sahan alueelle, jossa on vanhaa rakennuskantaa ja vielä yksi puusilta, joka täytyy ylittää maitse vetämällä. Tämä onnistuu kuitenkin jokseenkin helposti, joskin sillan yli laskettaessa paikka ei ole paras mahdollinen ja vienti täytyy tehdä tarkasti.

Putikonlahtea luonnehtivat uittoukkojen linjat, saha-alue ja pieni telakka. Täältä melottiin ensin Kaupinsaarten (Lautasaaren ja Nuottasaaren välistä) ohi, edelleen Kalliosaaren ja Nuottasaaren välistä Akoinniemen ohi ja täältä viimein laajan Linnaniemen lahden länsirantaan työntyvään Linnaniemeen. Rantautuminen tehtiin kohtuullisessa aallokossa: se onnistuu kohtuullisesti kallioiseen rantaan, joka ei ole paras mahdollinen.

Linnalahti on komea maisemallisesti, mutta Linnaniemen linnavuori tai jyrkänne ei ole erityisen näyttävä, etenkin kun näkymä laajalle Pihlajavedelle ei aukea puustolta. Vuorelta ei tunneta löytöjä eikä mitään merkille pantavaa havaittu nytkään. Kanootin vienti vuoren yli on vaikeaa, mutta se toteutettiin osana retken päättämistä. Tätä ei kuitenkaan voi suositella yleisesti reitin osaksi vaikeutensa vuoksi. Lähellä on myös mökkiasutusta.

Retki ja samalla vuoden 2021 koemelontakausi päätettiin Linnaniemeen johtavalle tieyhteydelle, josta avustaja (Anne Europaeus) toi auton. Matkaa retkellä tuli noin 6 km.

Vuonna 2022 toteutettiin vielä yksi laajamittainen koemelonta, jonka tarkoituksena oli käydä läpi koko keskinen runkoreitti. Samalla tavoitteeksi asetettiin selvittää voisiko reitin päättää Punkaharjun kansallismaisemiin ja palveluiden äärelle. Parhaiten tähän katsottiin soveltuvan Tuunansalmi eli Tuunaansaaren ja Laukansaaren välinen salmi Punkaharjun keskustaajaman pohjoispuolella, joka osaltaan erottaa harjuvyöhykkeellä Pihlajaveden ja Puruveden. Tämä on myös luonteva noutupaikka paluumatkalle. Avustajana toimi edellisen vuoden kaukoretkelläkin mukana ollut Tarju Kaljunen.

Retki aloitettiin totuttuun tapaan Kangaskosken entisen rajavartioaseman rannasta. Täältä melottiin kokeeksi vuonna 2021 ennallistetun Kangaskosken alapuolelle ja palattiin sitten täältä laavurantaan. Virtaus vaikutti tuovan vielä entisen tehtaan saarekkeen kupeesta alavirtaan nopeasti. Täällä valmistumassa olleen uuden laavun ja hieman entisestä asemastaan siirretyn laavun välistä noustiin maalle ja aloitettiin kärryvienti. Paikka soveltuu tähän muuten hyvin, mutta ranta kaipaisi vielä pehmeämpää ainesta.

Kanootteja vietiin laavurannasta yläpolulle, johon on valmistunut Etelä-Karjalan virkistysaluesäätiön kunnostama polku. Rinteeseen nousua voisi ehkä vielä parantaa, mutta rakennettu polku toimii hyvin kärrykuljetusreittinä. Näin päästiin Kangaskoskentien maantiesillalle ja suunniteltiin laskupaikka ennallistetun kosken yläpuolelle Hiitolanjoen pohjoisrannalle, josta seuraava pidempi Hiitolanjoen melontaosuus voi vasta alkaa.



Kanootit jouduttiin täällä purkamaan kärryistä ja siirtymän nopeuttamiseksi ja yksityisalueen käytön välttämiseksi siirtämään maantisiltakaiteen ali. Täältä kärryjä vietiin yksityistä pellonreunaa kantamalla ja laskettiin ennallistetun kosken niskalle. Pudotus pelloilta on melko jyrkkä, joskin hallittavissa, mutta suurempi ongelma on rannan karkea suurirakeinen sepeli, joka on vahingollinen materiaali kanoottien pohjarakenteille. Lasku onnistuu kohtuullisesti suurten kivien paikkeilta, vaikka ennallistuksessa ei selvästikään ole huomioitu melojien tarpeita ja parantamisen tarpeita olisi paikalle viennissä ja rannassa.

Kangaskosken ennallistetun kosken (pohjapadon) niskalta melottiin ylävirtaan aina Lahansenkosken suvannolle ja edelleen nuotiokatoksen rantaan. Täällä rantautuminen onnistui hyvin jopa alemmas kuin edellisvuonna korkean vedenpinnan tason johdosta.

Lahnasen nuotiokatoksen rannassa noustiin maihin ja aloitettiin kanoottien kärräys polkua pitkin. Kärryvienti onnistuu padolle, mutta on paikoin haasteellista kuljetuslinjoja hankaloittavien kivien takia. Padon yläpuolella päästään myös kärryillä vieden ja väliin nostaen ja täältä laskupaikkana on ensimmäinen padon yläpuolinen niemeke.

Täältä laskettiin kanootit veteen ja melottiin Ritakoskentielle patoaltaan lyhyt väli. Rannan luonnonranta on hyvä rantautumispaikka ja tien reunalla pakkaus kärryyn onnistuu hyvin. Kanootit kärrättiin Ritakosken voimalaitoksen ohi rautatiesillan ja valtatie kuuden sillan väliselle laskupaikalle Hiitolanjoen pohjoisrannalla. Lasku käy täältä hyvin.

Seuraavaksi melottiin valtatie kuuden ali, Uudensillansuvannon ohi ja edelleen Uudensillankoskelle, jossa noustiin maihin aiemmin suunnitellulle nousupaikalle, tosin tällä kertaa jouduttiin kääntymään kosken väkevän reunavirtaaman takia rannalle rantapajukon puolelta. Täältä nostettiin kanootit kärryihin ja vietiin Änkiläntien yli Uudensillankosken rantautumISRakenteelle. Täällä edellisvuonna hankkeen aikana rakennettu laskutasanne toimi korkeallakin vedenpinnan tasolla hyvin ja voitiin laskea vesille vaivattomasti.

Uudensillankoskelta jatkettiin Silamusjoen Haarakosken ohi Rapukoskelle, johon nouseminen vaati tällä kertaa aiempaa enemmän ponnistelua, koska virtaama oli edellisvuotta suurempi, mutta onnistui kuitenkin voimakkaalla melonnalla joen poikki "vääntämällä". Rapukoskelle tuleminen oli parasta tehdä siis ensin Hiitolanjoen Simpeleen taajaman puoleista rantaa Haarakosken paikkeilta edeten, sitten kääntyen voimakkaasti (Silamusjoen) haaran jälkeen vastarannalle. Täällä jouduttiin nousemaan jonkin matkaa rantaa pitkin, kunnes taas voimakkaalla melonnalla saatettiin nousta Rapukosken loppu. Myös yksittäisen puun ylitys onnistui melko helposti kosken tyynemmän niskan puolella.

Rapukosken jälkeen kanoottia joutui ohjaamaan hieman aiempaa enemmän Ali-

Juvankosken kohdalla, muttei pian päästiin maihinnousupaikalle Villilännen sillan korvaan. Täällä kanootit voi vetää ylös ruohikkoisessa maastossa aina ns. tehtaan raiteen tasoristeystä edeltävälle levikkeelle saakka. Täällä siirryttiin taas kärrykuljetukseen.

Kärrykuljetuksella kanootit vietiin Simpeleen tehtaan ohitukseen, joka onnistuu hyvin päällystettyä asfaltoitua Tehtaantietä pitkin, joskin tien kohtuullinen kaltevuus pitkällä matkalla on jonkinlainen vaativuustekijä. Täältä tultiin tehtaan ohituksen jälkeen risteykseen, jossa ylitettiin ensin Pitkäjärventie ja käännettiin sitten vasemmalle kevyenliikenteen väylälle ja edelleen täältä ensimmäinen tieyhteys oikealle Hiitolanjoen rantaan ns. entisen tehtaan saunarakennuksen laiturirantaan. Täällä kanoottien laskussa kokeiltiin sekä (edellisen vuoden tapaan) luonnonrantaan laiturin vieressä (vasen puoli, rantakivet) että tällä kertaa myös ilmeiselvästi lähinnä uimatarkoitukseen tehtyä pientä laituria: molemmat onnistuvat tarvittaessa, mutta laiturilasku ei ole yhtä vaivatonta.

Simpeleen tehtaan entisen saunan rannasta melottiin Hiitolanjoen luusuaan ja edelleen Kosenmaikon kanavan (ks. tarkemmin edellisvuoden koemelonnin kuvaus) edustalle. Täällä jakaannuttiin ennen väyliä erottavaa saarta niin, että avustaja meloi ”pääväylän” eli varsinaisen kallioon räjäytetyn kanavan (pohjoisrannalla) ja tämän esiselvityksen tekijä matalan, ilmeisesti Kivijärvenkosken ajalta perityvän matalan sivuväylän (etelärannalla). Kosenmaikon sivuväylä osoittautui sekin melontakelpoiseksi, joskin matalaksi. Saaren rannalla näkyi myös kivikkoa, joka vaikutti räjäytys- tai louhintakivikolta ja pohjassa havaittiin myös ladotun tapainen kivikynnys. Saaresta etelärannalle pääsemiseksi on nähtävästi ladottu ohuista rangoista alkeellinen matala silta, joka jouduttiin ylittämään kanootista nousemalla ja nostamalla se yli. Tämä sivuväylä on lyhydestään huolimatta kiinnostava pienimuotoinen nähtävyys Kosenmaikossa.

Kosenmaikon jälkeen tultiin Kivijärvelle, jonka läpi melottiin Kivijärvensalmeen. Salmen rannalla (laskupaikka) ei tällä kertaa pidetty taukoa, vaan jatkettiin matkaa.

Simpelejärvelle tultaessa melottiin ensin Saviniemenselkä, täältä Tähtiniemen ohi ja Peltosaaren ja Honkasaaren sekä Suuren Sikosaaren välistä (Myhkäsaari ohittaen) ja päästiin näin Tinkosaaren tuntumaan. Jonkin matkaa sen pohjoispuolella ryhdyttiin tarkastelemaan Mustasaarta ja sieltä ensimmäiseksi retkiyöksi suunniteltua laavupaikkaa. Tämä Mustasaari sijoittuu Sorsasaaren pohjoispuolelle ja laavu polttopuineen löytyi hyvältä paikalta saaren pohjoispäässä. Täällä vietettiin koemelonnin ensimmäinen yö.

Seuraavana päivänä retkeä jatkettiin kohti Simpelejärven keskiosaa, ensin Tullisalmen läpi (Kirkkoselän länsiosaa), sitten Viitasaaren ohi länsipuolelta ja edelleen

Tarvassaren ja Kotasaaren välistä pientä Haljankanselän pohjukkaa kohti. Täällä tarkkailtiin Miihkalniemen ja Kosinon välille sijoittuvaa Romanonjoen laskukohtaa Simpelejärvessä. Joen suu löytyykin kohtuullisen helposti järveltä käsin lähestyttäessä jossian määrin heinittyneeltä rannalta. Romaonjoen laskukohta on myös leveä ja vuolas.

Romanonjoen nousuminen aloitettiin melomalla ja pian kuitenkin sauvomalla tai kahlaamalla, joskin jo noin 100 metrin jälkeen edessä olevan Tarvassaarentien silta täytyy ohittaa ohi vetämällä. Tämä tehtiin hyödyntäen aina mukana matkassa kulkevia kanoottisauvoja eli sauvoimia tiellä teloina käyttäen. Sopiva laskupaikka Romanonjokeen takaisin löytyy heti sillan ja tien ylävirran puolelta, joskin rantapenkat ovat varsin jyrkkiä.

Kanoottien laskun jälkeen lähdettiin nousemaan Romanonjokea alkuun lähinnä sauvomalla, johon vedenpinnan korkeus soveltui parhaiten. Näin etenemällä ja paikoin myös melaa toisessa kädessä apunojatukena käyttäen nouseminen onnistuu, joskin se kysyy voimia, sitkeyttä ja on melontaan tai vaikkapa venesauvontaan tai kevyessä lastissa kanootilla (penkiltä, polvilta tai etunojaa välillä käyttämällä) sauvontaakin verrattuna työlästä ja hidasta. Kahlaaminen on luonnollisesti toinen vaihtoehto: väliin Romanonjoella on keväisten virtaamienkin aikaan aina noustava kanootista matalien hiekkasärkkien tai jokeen kaatuneiden runkojen ylittämisen vuoksi. On otettava huomioon, että lyhyen jokiosan, noin 3 kilometriä Simpelejärvestä Melkoniementielle, vesikulkeminen vie aikaa.

Romanonjoella alitettiin muutamia järeitä puunrunkoja lukuisia yksittäisiä puita tai rankoja, mutta vain kaksi tiehtynyttä ryöpaikkaa, jotka olivat tuttuja jo aiemmilta käynneiltä ja raivauksistakin, joissa alempi näistä oli saatu auki, mutta ylempi jätetty suuritöisyytensä takia paikoilleen. Alempi ryö raivattiin nyt kevyellä kalustolla (retkisahat, kirves, kassara) juuri läpikulkukelpoiseksi, ylempi vedettiin ohi, mikä oli menetelmänä jo aiemmilta käynneiltä tällä kohdin. Paikalle oli jo aiemmin asetettu muutamia rankoja telapuiksi ohitusta varten, mutta ne olivat enimmäkseen painuksissa hiekan alla. Yksittäisiä rankoja katkottiin tai siirrettiin nyt vain harvoin Romanonjokea noustessa.

Romanonjoen etappeina ohitettiin (alitettiin) näiden jälkeen kevyt puusilta, sähkölinja ja viimeinen vuolaammalla yläjuoksulla peltoalueilla peltosilta, jonka rummussa on pieni koskikynnys. Kaikkineen Romanonjoen vedenpinnankorkeus mahdollisti vuoden 2022 toukokuussa ensi kertaa koemelontakäynneillä paikoitellen myös melontaa tai ainakin melanvetojen käyttämistä joen meanderoivissa syvänteissä ja vähän vuolammalla yläjuoksulla, mutta paikoin myös suorilla osuuksilla. Avustaja käytti tosin enemmän kahden käden sauvontatekniikkaa. Pääosin eteneminen on kuitenkin täällä vesikulkemista.

Romanonjoesta noustiin Melkonimentien Korkeasillan korvassa (itäranta). Täällä nousu on mahdollista tehdä ruohikkoisessa pellonreunassa, mutta jyrkkyyden takia kanootit jouduttiin tyhjentämään, sitten vetämään ylös Melkonimentielle ja kantamaan tien yli Palaneenkankaan läpi johtavalle metsätielle. Täällä kanootit lastattiin kärryihin. Vetotaipale on täällä tasaista kangasmaastoa, jossa kärryt kulkevat hiekkaisilla tai kituisasti heinää kasvavilla tienpohjilla hyvin. Ensimmäinen siirtymä käytiin toisesta tienhaarasta karkeasti luoteeseen kääntyvälle tienpohjalle, jossa noin 400 metrin päässä Palaneenkankaan läpäisytiestä on Oronmyllyn retkeilyreitiverkostoon kuuluva, puuhuollettu ja etappipaikaksi soveltuva Kyynärpäänjoen laavu. Tähän leiriydyttiin yöksi. Matkaa Romanonjoen rannasta Korkeasillalta laavulle tulee maataipaleena noin kilometri.

Seuraavana eli kolmantena retkipäivänä matkaa jatkettiin kanootteja kärräämällä, kunhan juomavarannot oli täytetty (suodatinpullon avulla) Kyynärpäänjoesta. Kärryjen vetämisessä edettiin ensin Oronmyllyn retkeilyreitiverkostoon kuuluvia tienpohjia hyväksi käyttäen pohjoiseen ensin Kannikkamäen kautta, täältä tienpohjaa itään Koivikkomäkeä kohti ja hieman kaakkoon kääntyen Tapiolantien lyhyttä osuutta pitkin, kunnes päästiin suurempaan tieverkostoon kuuluvalla hiekkatielle eli Myllysuluntielle. Täältä suunnattiin luoteeseen, jolloin tie vaihtuu jonkin matkaa kuljettua Kasintieksi. Kasintieltä käännyttiin luoteeseen edelleen oikaisevaa metsätienpohjaa pitkin osuus (Ahomäki, noin 700 metriä), joka vie takaisin Kasintielle jo lähellä Kyynärpäänjokea. Osuus on mahdollista kulkea myös vain Kasintietä pitkin, joskin näin se on vähän, muttei merkittävästi pidempi.

Kyynärpäänjoen ylityksen (vähän Heinäsuonjoen haaran yhtymäkohdan yläpuolella) jälkeen tietä jatkettiin Rajasuon tienhaaraan, jossa käännyttiin tätä edeten vasemmalle (lounaaseen), kunnes lopulta päästiin kohtaan, jossa Rajasuontie ylittää Heinäsuonjoen. Paikalla on myös lähde, joskaan ei juomakelpoinen. Huomionarvoista osuudella on myös, ettei useisiin karttoihin merkitty suoraan pohjoiseen johtava katkoviivatiosuus Kyynärpäänjoen laavun pohjoispuolella Palaneellakankaalla suunnilleen Kyynärpäänjoen ja Myllysuluntien puolivälissä ole ollut enää käytössä, vaan on metsittynyt umpeen ja näin käyttökelvoton suoraan laavulta pohjoiseen päin (Ahonmäen suuntaan) Kasintielle pyrittäessä. Toisaalta laavulta johtaa melko selkeä ja reittimerkitty (oransseja merkkejä puissa, puuviittoja) Oron polku- tai tienpohjaverkosto ja Myllysuluntie-Kasintie-Rajasuontie-reitti on mahdollista saavuttaa laavulta myös Palaneenkankaan keskustielle palaten ja Koivikkomäkeen suunnaten. Koko tie- tai tienpohjaverkoston alueella jouduttiin ylittämään vain kaksi kulkuestettä eli kaatunutta

puuta. Matkaa ensiksi kuvatulla tavalla kuljetulla maataipaleella tulee Kynärpäänjoen laavulta Heinäsuonjoen laskukohtaan Rajasuontielle noin 3,6 km. Koko maataipale näin kulkien Romanonjoen noususta Palaneenkankaan läpi Heinäsuonjoelle on vajaa 5 kilometriä (4,7 km), ilman laavun kierrosta Palaneenkankaan keskustietä ja täältä loppumatka vastaavalla tavalla kulkien noin kilometri vähemmän. Kanootit laskettiin Heinäsuonjokeen tauon jälkeen ja jatkettiin etenemistä vesikulkemalla eli tässä tapauksessa vetäen kanoottia perässä. Alkumatkasta vielä lähellä Rajasuontietä jouduttiin ylittämään pienen karsinnan jälkeen kaatunut puu ja vähän ylempänä lähellä ennen peltoalueita sortunut puusilta tekemällä lyhyt maaohitus. Tämän jälkeen kuitenkin tullaan Heinäsuonjoen ensimmäiselle peltolohkolle eli Kasinmäelle. Pelto-osuus saatettiin kahlata kohtuullisen vaivattomasti. Täällä voitiin myös uittaa kanootit ensimmäisen siltarummun läpi (ensimmäinen katkoviivamerkitty tienkohta), mutta toisen siltarummun (toinen katkoviivamerkitty tienkohta) kohdalla ne jouduttiin nostamaan ja laskemaan heti tien pohjoispuolella. Tästä ylöspäin Heinäsuonjoki muuttuu entistä ruosteisemmaksi ja pohjaliete, joka hidastaa vesikulkemista koko ojamaisessa joessa, jopa entistä hidastavammaksi. Heinäsuonjoelle on tyypillistä, että saapas painuu kahlatessa sen pohjalietteen läpi, mutta pohja ei upota niin, etteikö kahlaus sinänsä käy. Toiselle peltolohkolle eli varsinaiselle Heinäsuolle tullessa voi vuodesta ja ajankohdasta riippuen jo sauvominenkin ehkä onnistua, mutta nyt se oli vaivalloista. Matka on kuitenkin lyhyt ja näin päästiin jo pellon läpi katkoviivalla merkitylle tienpohjalle, joka johtaa Heinäsuon läpi Palanteentielle. Täällä kanootit nostettiin taas kärryihin ja lähdettiin viemään eteenpäin tätä hyväkulkua, tosin osin karkealla sepelillä päällystettyä, väliin ruohoista tienpohjaa. Huomionarvoista on tienpohjan jatkuminen kartoille merkityn katkoviivan katkon kohdallakin. Tällä kankaan maataipaleella matkaa tulee noin kilometri.

”Heinäsuonkankaalta” käännyttiin oikealle koilliseen ja vietiin kärreillä Palanteentien haarasta toisen katkoviivamerkityn tienpohjan kohdalle (ensimmäinen on ummessa!), josta käännyttiin vasemmalle (luoteeseen) ja edelleen lähellä edessä kohoavaa maamerkkiä Laakkiinmäkeä oikealle (koilliseen). Täältä tullaan neljän tienpohjan risteyskohtaan, jossa käännyttiin vasemmalle (länteen) ja tullaan pian kääntöpaikalle (pieni ympyrä), johon päättyy alueella autolla ajon mahdollisuus. Tienpohjat ovat alueella hyvin kulkukelpoisia. Täältä vietiin kärryjä Laakkiinjärven rantaan suuntautuneen maastontiedustelun jälkeen kääntöpaikalta vielä vähän lähemmäs rantaa, jonne johtaa kaksi pientä kävelypolkua. Kärrien vieminen on mahdollista kumpaakin polkua pitkin, joskin täällä Laakkiinjärven

luonnonsuojelualueella on joitakin maapuita matkan varrella. Maasto on silti kovapohjaista. Laakkiinjärven rannassa pienen evästauon jälkeen lähdettiin järven vesiylytykselle, joka on nopea tällä pienellä lampimaisella järvellä. Rantautuminen onnistuu hyvin koillisrannalle, jonkin matkaa järven perukkalahdesta ja mökkipaikasta selälle päin. Täällä rannasta, jota selvästi käytetään vesillelaskuihin, nousee ensin pieni polku katkoviivalla merkitylle tienpohjalle, mutta välissä on kostea painanne, joka tällä retkellä oli vielä veden vallassa. Kärryt (ja kanootit niissä) saatiin kuitenkin pienten vaikeuksien ja ponnistelun (sidontasoljen irtoaminen ja uusiminen) jälkeen kulkemaan määrän alueenkin läpi ja päästiin nousemaan kovalle tienpohjalle, joka yhdistää mökkitien ja Vanhan Viipurintien.

Täältä laskeuduttiin pientä alamäkeä Vanhalle Viipurintielle ja noustiin edelleen rautatien tasoristeyksen ylittämiseen. Tämän jälkeen ylitettiin vielä Savonlinnantie ja päästiin Vapasan rantaan. Näin oli ylitetty tällä reittisuunnalla myös vedenjakaja. Vapasan rannassa laskupaikka on lähellä mainittua risteysaluetta, mutta vähän sen pohjoispuolella: täällä hyödynnettiin puista laituriluiskaa veneen läheisyydessä, jossa huomionarvoista on kuitenkin pienten rautaosien varominen. Lasku onnistuu tarvittaessa myös luonnonrannasta. Tasoristeyksen ja Savonlinnantien ylitys vaatii varovaisuutta.

Vapanen ylitettiin meloen varsin nopeasti ja sen Valkiaan yhdistävä vesiyhteys löytyi heinittyneen rannan katkoskohdasta karkeasti koillisessa helposti kulkukelpoisena. Jo astetta edellisiä suuremmalla Valkialla melottiin mökkien rannan ohi ja tähdättin seuraavaksi hyvien vesimerkkien, kahden kookkaan irtokiven välistä seuraavalle pienelle vesiyhteydelle pohjoisrannalla, joka yhdistää Valkian ja Siekaleen. Sekin on helposti kulkukelpoinen. Täällä tosin todettiin yksi (uusi) keyvt muutamasta lankusta tehty jalkasilta, jonka alitus onnistui kanootilla. Väylän länsirantaa on aidattu piikkilangalla, ensimmäisenä merkinä entisen Kultakiven alueelle ja mökkikylämäiseen ympäristöön saapumisesta. Siekale on pienin alueen järvistä tai lammista, joskin sen luoteispohjukassa on myös useita mökkejä. Sen sijaan eteläranta niemekkeineen ja näyttävä pieni harjujakso eli luode-kaakko-suuntainen Siekaleenharju on lähes luonnontilainen, joskin harjun läpi kulkee käytetty kävelypolku ja sen keskikohdassa on myös puurakenteinen pikku silta. Lähelle sillan korvaa rantautumisen ja alueen kohtuullisen tutkiskelun ja kuvauksen jälkeen päätettiin leiriytyä telttoihin harjun päälle, ei kuitenkaan korkeimmalle kohdalle vaan niin, että rantaan jätetyt kanootit olivat iskuetäisyydellä. Alueella ei ole erityisesti tiedotettua tulipaikkaa, mutta läheisen Pienen Mustajärven rannalta ainakin toistaiseksi autioituneelta entisen Kultakiven alueelta tällainen löytyy. Siekaleen vesi todettiin leiriytyessä

kirikkaaksi ja juomakelpoiseksi, joskin sitä myös suodatettiin jatkokäyttöä varten vertailuksi.

Seuraavana eli neljäntenä päivänä retkeä jatkettiin Siekaleenharjun läpi sillan ali Mustajärvelle, josta päästiin järven luoteispohjukasta mökkirantojen ohi Mustajoen niskalle. Täällä jouduttiin ylittämään rautasilta, joka onnistuu kuitenkin melko helposti. Niskan saarekkeen erottamassa haarautumassa valittiin järveltä tullessa oikeanpuoleinen haara, josta ylittäminen arvioitiin onnistuvan paremmin kuin vasemmanpuoleisessa.

Savonlinnantien siltarummun alitus onnistui nyt aiempaa korkeamman vedenpinnan tason avulla helpommin kuin aiemmin eikä piikkilankaeste (!) haitannut. Se on kuitenkin ehdottomasti huomioitava tämän rummun kautta kulkiessa, mikäli se on paikoillaan. Vain pieni, mahdollisesti majavien jäljiltä jäänyt oksakynnys oli ylitettävä ilman suuria vaivoja.

Mustajoella edettiin seuraavaksi rautatiesillan ali, edelleen yksittäisen puun yli ja aina kevyelle puusillalle, jonka alitus ei tällä kertaa onnistunut korkean vedenpinnan takia, vaan se jouduttiin ohittamaan yli vetäen ja rannan puolelta takaisin kanoottiin nousten. Mustajoen suistomaisella alajuoksulla ohitettiin majavanpesä ja laskettiin muutaman sen tekemän kynnyksen yli, joiden läpi joen virtaus toi hyvin ja pian oltiin jo Saarijärven suussa.

Saarijärvi melottiin jokseenkin nopeasti sen päähän, jossa Lehmussaaren pohjoispuolella on reitin viimeisen jokiosuuden eli Myllyjoen (ent. Putikonjoki) niska ja samalla Saarijärven säännöstelykynnys. Täällä rantauduttiin rantaan soutuveneeseen viereen.

Vesi oli nyt täälläkin korkealla ja kynnyksen alapuolinen lampare myös hyvin veden vallassa. Kanootit laskettiin pienen siirtotauon jälkeen tähän ja aloitettiin meloa hyvin virtaavaa Myllyjokea, jota aiemmilla kerroilla oli jouduttu sauvomaan tai jopa kahlaamaan.

Putikon kalanviljelylaitokselle tultaessa seuraava siirtymä Myllyjoen yhä kiivaammaksi käyvään koskimaiseen osuuteen on kohtuullisen haastava, sillä kalanviljelylaitos on aidattu aivan jokeen kiinni ja edessä on melkein heti puinen kävelysilta, jonka ali kanootilla ei voi mahdu melomaan. Tilapäinen tuen ottaminen ja nouse kalanviljelylaitoksen aidasta ja jalkautuminen aidan kulman betonianturan päälle onnistui, mutta suositeltavaa on varovainen ohjaaminen ja nouseminen maihin aiemmin. Sillan alta voitiin laskea kanootti köyden avulla ja tiukasti kiinni pitäen, siltä virta on tässä jo voimakas. Täältä eteenpäin päätettiin kokeilla kahta eri menetelmää: kanootin köysillä ohjaamista rannalta (esiselvityksen tekijä) ja koskiosuudessa kahlaamista (avustaja).

Köysien avulla vieminen ja kahlaaminen onnistuvat molemmat, mutta köysillä viemisen kannalta ongelmalliseksi kohdaksi muodostui viimeinen alin osa koskijaksoa, jossa toinen kanootti kääntyi korkeahkon äkillisen kynnyksen muodostavien kohtuullisen

kookkaiden kivien väliin ja juuttui siihen niin, että virran paine toi vettä sisään ja uhkasi jo kanootin rakennekestävyyttäkin. Avustaja-kahlaajan avulla kanootti saatiin käännettyä ja yhdessä vedettyä kalanviljelylaitoksen kulmassa sen altaiden veden poistoputken kohdan kiven erottamaan pikku poukamaan. Kanootti jouduttiin kuitenkin nyt äyskäröimään ja varusteita kuivattamaan. Korkealla vedellä koskiosan läpi kulkeminen edellyttääkin kokemuksen perusteella joko varovaista kahlaamista ja köyden avulla työskentelyä tai pelkästään rannalla köyden (köysien?) avulla vieden suurta tarkkaavaisuutta ja valmiutta tarvittaessa astumaan myös virtaan, mikäli kanootin ohjaaminen sitä alkaa vaatia. Kivikynnystä on pidettävä vaikeimpana osana tätä jokiosuutta kalanviljelylaitoksen kohdalla, joskin myös saapuminen altaita erottavan aidan nurkalle vaatii erityishuomiota.

Myllyjokea jatkettiin edelleen laskemalla pieni koskiosuus, johon kanootti ui välittömästi pikku poukamasta lähdettyä. Lasku onnistui hyvin, joskin vähän alempana alavirran puolella joen käännöksen jälkeen pientä hankaluutta aiheuttivat raidanoksat, jotka työntyvät veden ylle, myös pieniä vedenalaisia rankoja ja kiviä on syytä varoa.

Alempana alitettiin aiemman raivauksen jälkeen joen poikki kaatunut puu ja myös ylitettiin ainakin yksi puu, jonka jälkeen saavuttiin yksityisen mökkirannan rautasillalle. Kanootista noustiin ja laskettiin sillan alavirran puolella, joskin avustaja onnistui kevyempänä ylittämään sillan kanootista nousematta. Tätä on syytä kuitenkin varoa.

Seuraavaksi alitettiin Vanhan Viipurintien museosilta, joka on rakennettu kiilakivistä holvaamalla. Sillan alituksessa on syytä noudattaa varovaisuutta ja tehdä se ripeästi.

Sillan jälkeen rantauduttiin lyhyesti alemman rantarakennuksen pienelle laiturille, jonka läheisyyteen toinen kanootti kiinnitettiin. Seuraavaa koskijaksoa käytiin tutkimassa edeltä, jonka jälkeen avustaja eteni koskeen kahlaten ja kanoottia ohjaten, esiselvityksen tekijä rannalta tarkkaillen tarvittaessa valmiina auttamaan. Kosken laskeminen ei olisi ehkä mahdotonta, mutta kääntyvyysaasteet ja alempien vedenkorkeuksien aikaan havaitut kivet arvioitiin sikäli vaikeiksi, ettei koituvaa riskiä ainakaan tällä kertaa haluttu ottaa.

Toinen kanootti vietiin köysillä (esiselvityksen tekijä) rannan puolelta, mikä onnistui kohtuullisen hyvin ja avustajan pienellä avustuksella se saatiin asemiin seuraavaa, edessä olevaa koskijakson päättävää kynnystä odottamaan. Tässä vaiheessa käytiin vielä varmistamassa tämä paikka autiotalon kohdalla olevan kivikynnyksen osalta, jossa ongelman muodosti ylävirran puolelta vasemmalla puolella oleva terävasärmäinen, kohtuullisen kookas kivi. Sitä peittämään saatiin kuitenkin kohtuullinen puunranka, johon iskun kanootti kestäisi. Tämän jälkeen kivinen Myllyjoen kynnys arvioitiin laskukelpoiseksi.



Kynnyksen laskeminen onnistui molemmilta ja ennen lasku huomioitu terävähkön kiven erottama veden jakautuminen ei myöskään muodostanut ongelmaa. Tämän jälkeen on kuitenkin syytä huomioida kivisyys ja tarvittaessa nousu kanootista matalassa vedessä.

Koskijakson jälkeen Myllyjokea melottiin alaspäin, ohitettiin kaksi mökkiasutusta, joiden välissä havaittiin myös pieni koski- tai nivapaikka kynnyksineen, joka vei vauhdilla kanootteja eteenpäin. Ennen rautatiesillan aukkoa jouduttiin vielä pujahtamaan pienen veteen työntyneen oksiston läpi, mutta ei muodostanut merkittävää ongelmaa tai estettä.

Rautatiesilta-aukon jälkeen saavuttiin Putikon hovin yhteyteen kuuluvalla patolammelle eli Niskalammelle. Pienen kanooteista käsin tehdyn Putikon alueen arvioinnin jälkeen rantauduttiin padon rautatien puoleiselle rannalle ja pidettiin pieni tauko.

Tauon jälkeen kanootteja ryhdyttiin kantamaan padon alapuoleiselle rannalle, kun ensin oli tutkittu reitti ja asetettu muutamaa paikalta löytynyt maapuu telapuiksi. Kanootit saatiin rantaan noin +50 metriä padon alapuolella, jossa katsottiin vesillelasku mahdolliseksi. Täällä oli kuitenkin korkealla vedenpinnan tasolla haasteena vielä hieman kääntyvä koskikynnys, jonka ohittamista jouduttiin selvittämään ja arvioimaan erikseen.

Koskikynnys laskettiin ensin eräänlaisella ”koskisyöksyllä” (esiselvityksen tekijä) eli kanootin partaisiin kiinnitettyihin metallisilmukoihin (alkujaan aukkopeittokiinnikkeitä) sauvoimella poikittain tukien ja näin tuki ”lukiten” ja edelleen polvillaan penkillään sauvoimeen kaksin käsin tukeutuen. Syöksyn jälkeen käännettiin vielä samalle rannalle alempaan odottamaan avustajaa, mutta tämä ei täysin onnistunut virran kiivaudesta johtuen, mikä johti kanootin osittaiseen keikahtamiseen ja osin vedellä täyttymiseen, mikä taas vaati vielä äyskäriyhjennystä. Avustaja käytti puolestaan koskikahlaustekniikkaa kynnyksellä ja jatkoi melontaa sen alla erikseen. Kynnys todettiin vaativaksi paikaksi.

Koskikynnyksen jälkeen jatkettiin toisen rautatiesilta-aukon (vuosimerkintä 1906, tippukiviä) alitukseen, joka onnistui hyvin eikä kettinkikään tuottanut toisessa päässä ongelmaa. Sen alitus on kuitenkin huomioitava tarkasti, sillä virtaus on melko voimakas.

Tämän jälkeen jatkettiin Ratasuon ylityksellä, joka onnistui huomattavasti helpommin kuin vuotta aikaisemmin, sillä korkealle ja tiheään täällä kasvavaa järviruokoa oli täällä nyt selvästi niitetty jonkinlaisen väylän auki pitämiseksi. Vain muutamain paikoin lähinnä alkuosassa Ratasuota eteneminen vaati ponnistelua, melonta onnistui muualla.

Seuraavaksi päästiin Saunalahdelle, jolla melottiin ns. entisen Auvisen sahan sillan tuntumaan ja jouduttiin tälläkin kertaa ohittamaan sen lyhyellä kanoottien nostolla. Tämä käy kuitenkin helposti, joskin laskupaikalla on syytä olla tarkka siltaan liittyvän rautaputken

yli vietäessä. Täältä on enää aivan lyhyt, tosin hieman järviruokoinen väli Putikonlahdelle.

Putikonlahdelle päästyä päätettiin jatkaa saman tien ajan voittamiseksi seuraavaksi yöksi suunniteltuun leiripaikkaan eli Savonsaarille. Tänne päästiin uittoon liittyvän ukkorivistön selän puolelta joitakin lahden pienten saarien muodostamaa ”käytävää” meloen (Lautasaari, Kirnukallio, Petääsaari, Sääryssaari, Kalliosaari, Majasaari) ja saaret tällä väylällä ohittaen. Savonsaarille eli käytännössä kahdesta saaresta suuremmalle (jolla karttaniemi) saavuttiin sen länsipuolelta kaakko-luode-suunnassa. Savonsaaret on ilmoitettu retkisatamana (esimerkiksi VeneilySaimaa -internet-sivustolla) ilmoitetussa saarikohteessa. Saaren päästä löytyy tulipaikka (kivikehä penkkeineen ja tulirautoineen), puuliiteri (tosin rankoja oli lähinnä rantakalliolla, mutta paikka on hyvä kuivatukseen, saha löytyi, mutta ei kirvestä) ja käymälä. Kanootit melottiin saaren pohjoispäästä löytyvien rakenteiden ympäri pieneen kannakseen päättyvään poukamaan, joka sopii rantautumiseen. Täällä yövyttiin teltoissa joille löytyy kohtuullinen paikka, vaikka ainakin saaren pohjoisosassa on melko karu, osin kivikkoinenkin ja osin altis myös tuulille.

Seuraavana eli retken viimeiseksi vesilläolopäiväksi suunniteltuna viidentenä päivänä lähdettiin hieman aikaisemmin liikkeelle, sillä ilma on muuttunut selvästi aiempia päiviä tuulisemmaksi ja sateen uhkakin oli olemassa. Savonsaarilta otettiin suunta kohtuullisessa tuulessa ensin Akonniemen kohdalle (vastapäätä Akonsalo) ja edelleen Viinahaudanperä -nimisen saaren kautta reittiä tarkistaen Aapelinsaarelle. Täällä todettiin toinen ankkurikyltillä merkitty retkisatama, jota ei kuitenkaan ryhdytty tutkimaan, mutta vaihdettiin muutama sana kajakeilla saarelle meloneen retkeilijäparin kanssa.

Aapelinsaarelta jatkettiin Akonselkää ylittäen väylämerkittyä linjaa pohjoiseen, jolloin selällä koillisen suunnassa näkyy jo Punkaharjun harjualue. Edelleen jatkettiin Matarsaaren ohi Murtosaaren ja Pöllänsaaren erottavaan Murtosalmeen, tästä suuren Vaahersalon tuntumassa läntiselle osalle Pöllänselkää. Selkeä suunnistusta auttava maa- ja vesimerkki pohjoisen suunnassa on täällä vähitelleen näkyviin ilmaantuva kookas sininen kaarisilta, joka yhdistää Potkusalmessa Vaahersalon Punkaharjuun (sisälampi Valkialammen eteläpuoleinen osa). Sillan alituksen jälkeen suunnattiin jo Tuunaansaaren ja tätä suuremman Laukansaaren väliin, johon jää myös merkittävä osa Punkaharjun matkailupalveluita (Retretti, Tuunaansalmen Harjunportin ravintola, mökkialue, talvisin retkiluistelurata, Kesämaa, toisella puolella salmea entinen Valtionhotelli, nykyinen Hotelli Punkaharju, laivalaituri jne.). Täällä hotellin laivalaiturin ohittamisen jälkeen rantauduttiin lyhyesti sopivalle hiekkarannalle ja käytiin tutkimassa lyhyesti Hotelli Punkaharjun aluetta.

Tämän jälkeen palattiin rantaan, ylitettiin vielä Tuunaansalmi ja etsiydyttiin varauksen kautta viimeiseksi yöksi kanooteilla mökkimajoitukseen Tuunaansaareen. Tänne päästään suoraan vesitse ja esimerkiksi tämä mökkiranta sopii mainiosti retken päättämiseen.

Keskinen runkoreitti käytiin ensi kerran tällä koemelonnalla kokonaisuudessaan läpi ja erinomaisella veden pintojen tasolla. Matkaa taitettiin viidessä päivässä noin 60 km.

## II SOVELLUSOSA:

### 4. SELVITETYT RUNKOREITIT

#### 4.1. Läntinen runkoreitti ("Muinainen rajareitti")

Vuoden 2022 kesään mennessä ns. läntinen runkoreitti oli tutkittu, maastossa käyty ja kartoitettu, pääosin läpäisyraivattu (pois lukien Sarajoen yksittäiset kohdat ja Rako-ojan luonnonsuojelualue) ja koemelottu, tosin kolmessa eri erässä. Koemelontojen jälkeen reittiin tehtiin vielä tiettyjä tarkennuksia ja myös paikallisia muutoksia. Seuraavassa tästä annetaan yhteenveto, jossa hyödynnetään myös hankkeen luontokartoitus- ym. aineistoa. Reittikuvauksessa on eritelty myös vesietapit mahdollisena kulkutapana (vesikulkeminen eli kahlaus kanoottia perässä vetäen, köysillä ohjaaminen joko rannalta tai eteenpäin uittaen, sauvonta = v ja melonta = m) sekä maataipaleet pääasiallisen suositeltavimman etenemistavan mukaan (kä = kärrykuljetus, o = ohiveto tai lyhyt vetonousu, kantaminen = ka). Näiden yhdistelmä voi kuitenkin olla monesti käytännössä paras mahdollinen ratkaisu, kuten vesikulkeminen eri variaationakin, joita on paras soveltaa mahdollisuuksien mukaan.

Reitti alkaa, kuten kaikki muutkin reitit, laajimmillaan Hiitolanjoen Kangaskoskelta, ja etenee ensin laavurantaan (m). Uusi laavu on rakennettu vuonna 2022, vanha on ainakin toistaiseksi säilytetty, mutta siirretty hieman entiseltä paikaltaan. Täältä seuraa ensimmäinen maataipale (kä, ka) nousten Kangaskosken laavurannasta Etelä-Karjalan virkistysalueäitiön maalle alustetulle polulle. Nousu on lyhyt, mutta jyrkkä ja voi kaivata jatkossa parantamista esimerkiksi juurakoiden ja rinteiden alustamattomuuden takia. Täältä siirrytään Hiitolanjoen Kangaskosken voimalaitos ohittaen (kä) Kangaskoskentien sillalle, josta lasketaan kanootti vesille avoimelta hiekkaluisalta ennallistettuun koskeen Hiitolanjoen etelärannalta (osio varmistettu kesäkuussa 2022).

Täältä kanoottia vedetään köysillä rantakiviä kävellen (v) kosken niskan poukamaan etelärannalla, jossa on myös Hiitolanjoen vedenpinnan mittari ja ennallistetun kosken niskan tyvenessä poukamassa. Loppuosalla voi jatkossa hyödyntää myös suurempien kivien ohituksessa telapuita (o) tai vaihtoehtoisesti kahlata kosken rantaan.

Kangaskoskelta edetään Lahnasenkoskelle (m). Osuutta (4 km) on pidettävä koko Hiitolanjoen parhaimpana ja luonnollisesti myös näiden erämelontareittien helpoimpana melontaosuutena ja se soveltuu myös vähemmän harrastaneille tai päiväretkien kohteeksi.

Lahnasella nousupaikka on nuotiokatoksen ranta, vuoden 2022 ennallistamistöiden jälkeen tarkemmin määriteltynä. Polkua pitkin nouseaan padon/ennallistetun kosken yläpuolelle (kä, ka), jossa vesillelaskun paikkana on Hiitolanjoen itärannan niemekkeen (Hiitolanjoen tukinuitto-infotaulun, penkit) ja Hiitolanjoen maisemapolun (ranta) välinen pieni poukama, jatkossa ennallistetun kosken niska. Paikka tarkentuu myöhemmin.

Täältä edetään lyhyenä vesiyhteytenä Ritakoskentielle (m), jossa nousupaikkana on luonnonranta. Jatkossa patoallas on ennallistettujen koskien välissä. Lyhyenkin välin melominen on mielekkäämpää kuin vaativa kantaminen jyrkkää maisemapolkua portaineen.

Ritakoskentieltä edetään (kä) Ritakosken voimalaitoksen ohi ja rautatiesillan ali, kunnes päästään vesillelaskupaikkaan luonnonrannassa (laskua helpottavia luonnonkiviä voi hyödyntää) ennen valtatie kuuden liittymää. Jatkossa on otettava huomioon vuonna 2023 ennallistettava Ritakoski ja tulevaisuudessa myös tilanne, jossa Ritakoskentie tullaan ilmeisesti sulkemaan valtatie kuuden suunnasta (ennakkotieto saatu Rautjärven kunnan tekniseltä johtajalta ja Rautjärven kunnanjohtajalta kesäkuussa 2022).

Ritakoskelta edetään Uudensillansuvannolle ja edelleen Uudensillankosken alapuolelle (m). Uudensillansuvannolla mahdollisena nähtävyytenä on Laatokalta Saimaalle -hankkeessa toteutettu uppopuu-biopuhdistamo opastauluineen. Eräänlainen pitkäaikainen nähtävyys samalla rannalla on ollut myös suuri majavan kokoama pesä. Uudensillankosken etelärannalta (paikalle on asetettu myös yksi uppopuunippu) nouseaan yksityisen rakennuksen nurkalta rannasta sementtikynnyksen yli tielle (ka, o) ja edelleen (kä) Änkiläntien kautta Silamusjoen matonpesurantaan ja edelleen sillalle ja Silamusjoen yli (kä, ka). Siltapaikan loppuosan siltana toimii kaksi (kylästettyä) puuta, joiden korvaaminen paremmin kuljetukseen soveltuvalla tasanteella olisi perusteltua.

Silamusjoen kierto on yksi pisimpiä läntisen runkoreitin maataipaleita: 1,6 km. Se voidaan kuitenkin tehdä kärryvientinä (kä) jokihaaran tietä ja Silamustietä hyödyntäen. Laskupaikkana on Silamusjoen sillan läheinen alue Joronkosken yläpuolella. Tämä ranta

vaatii rehevyytensä vuoksi kunnossapitoa. Paikalla voidaan hyödyntää myös telapuita (o). Laskupaikka on vaativa ja edellyttää varovaisuutta, sillä heti alapuolella on Joronkoski ja laskupaikalla virtausolot ovat melko voimakkaita. Lasku voi tapahtua kivien päältä. Mikäli maanomistajan kanta muuttuisi suopeammaksi läheisen sähkölinjan alittavalla paikalla samalla rannalla, olisi täällä helpompi, turvallisempia ja luontevampi laskupaikka.

Silamusjoen yläosaa edetään rantasaunojen ohi Silamusjärvelle (m.) Silamusjärven ongelmana voi pitää yleisen retkitukikohdan puutetta, sillä koskien ohitukset vievät helpoisti aikaa ja läntisellä runkoreitillä tarve yöpymispaikalla on perusteltua jo täällä. Ainoa mahdollisuus yleisissä kohteissa on tällä erää Konkanlammen hiihtokeskus laavuineen, joka on jonkinlaisella iskuetäisyydellä, mutta käytännössä melko vaikean yhteyden päässä. Järven yksityinen laavu olisikin täällä oiva lisä retkitukikohtiin.

Silamusjärven (m) pohjoispäästä Torsanjoen korvaava yhteys on pohjoisrantaan laskeva Lohioja. Sen alaosa on melottavissa (m) ainakin korkean veden aikaan, mutta vaatii ylempänä sauvontaa ja lopulta kahlausta (v). Lohiojan lyhyempi ja suurempi haara Änkiläntielle on vesikulkukelpoisempi, kääntyvä haara taas pidempi ja ryötöisempi. Lohiojan alaosa on majavahabitaattia ja mitä ilmeisimmin vedenpinnan vaihtelut ovat täällä suuria.

Änkiläntieltä edetään Silamusjoen kiertoakin pidempänä 2,5 km kärrytaipaleena Ravannotien kautta Torsanjärven Hytinlahteen, jossa on yleinen venelaskuluiska. Tämä osuus on kuitenkin hyväkulkuisia tietä, joskin paikoin on kohtuullisia korkeuseroja. Mikäli maanomistajien kannat muuttuisivat tulevaisuudessa, alun perin Torsanjoelle kaavailtu yhteys olisi tietenkin luontevampi ja melottavuuden kannalta ensisijainen vaihtoehto, mutta tämän esiselvityksen yhteydessä Torsanjoen saaminen osaksi reittiä ei lopulta onnistunut.

Torsanjärven osuus on läntisen runkoreitin pisin yhtenäinen järviolosuus, jolla melontaa tulee ilman poikkeamiakin seuraavalle jokiosuudelle eli Sarajoelle yli 10 km. Torsanjärvelle jää myös tärkeitä poikkeamia: nähtävyyksinä Torsanvuori, jossa kalliomaalaus ja Uudenkaupungin rauhan rajahakkaukset vuodelta 1722, ja mahdollisesti Pähkinäsaaren rauhan ns. väärenettyihin rajasopimukseen liittyvä Puutonluoto. Järvi mainitaan kuitenkin myös Pähkinäsaaren rauhan (1323) alkuperäisessä sopimuksessa. Myös vaatimaton Näresaari on pienimuotoinen luonnonnähtävyys vanhoine puineen. Tärkeä retkitukikohta järvellä vaatimattomine kotineen ja tulipaikkoineen on Salmensaaren (Hiirensalmen) kota. Tämä kohde vaatisi jatkossa myös parantamista ja kehittämistä.

Sarajoki on melontakelpoinen, mutta paikoin puustoltaan kulkuesteitä tai ainakin hidasteita muodostava kriittinen väylä Torsanjärveltä Alusjärven kautta Sarajärvelle. Joki

on paikoin majavahabitaattia ja näillä paikoin myös saraheinien tai järviruokojen rehevyys hidastaa paikoin etenemistä. (o, ka: Sarajoenniitut, Klampsii-tilan ja Sarajoentien väli).

Jokiosalla on myös useita kahlausta ja kantamista vaativia koskia (v, ka, tärkeimmät: Torsantien 1. silta, Kosenharju, Sarajoennittujen jälkeisen ”Kasperin” -savusaunan – Jokiranta-tilan väli, Korhonen-tilan rantasaunan ja karjasillan väli) ja maaohituksia edellyttäviä silta- ja koskipaikkoja (tärkeimmät, v: noususuunnassa ensin Torsantien 1. silta koskihaarassa, sitten kääntyminen ”laguunimaiseen” poukamaan Jokiranta-tilan Torsantien 2. sillan kohdalla sekä tien ylitys ja vesillelasku jonkin matkaa kosken jälkeen ylävirran puolelta, sitten rehevä haarauma sivuvirtoineen ja peltosilta Lähteenrinta- ja Juhola-tilojen välissä, mahdollisesti alitettava peltosilta Juhola-tilan katkoviivatien kohdalla, sitten Korhonen-tilan karjasilta ja edelleen Jokiniemi-tilan kiertotie tai kahlaus Torsantien 3. sillan kohdalla). Sarajoki on kuitenkin virtaamaltaan melontakelpoinen korkean veden aikaan ja luontoarvoiltaan hieno, paikoin jopa erämaiselta vaikuttava kohde.

Sarajoen jälkeen edetään Alusjärven kautta Pusankoskelle, jossa nousee ensin maihin vanhaa myllypaikkaa, nykyisin yksityistä mökkilaituria vastapäätä. Täällä voidaan hyödyntää myös telapuita (o, ka). Vesilläasku onnistuu entisen myllykanavan luonnonkivipadon yläpuolelta, mutta lyhyen melonnan jälkeen on joko kahlattava tai vedettävä köysillä rannalta (v). Ennen Hakmannintietä koskialueelle tulevaa tietä ja siltaa kanootit on myös nostettava ja kannettava jommalta kummalta puolelta Sarajärven Myllylahteen (ka). Maasto on täällä kohtuullisen haastavaa tiheydessään ja alueelle olisi hyödyllistä tehdä selkeä raivattu ja merkitty polku tätä viimeistä kanto-osuutta varten.

Sarajärvi voidaan meloa läpi etelästä pohjoiseen tai tehdä myös reitiltä poikkeama Haukkavuorelle (Etelä-Karjalan korkein kohta, näköala ja Uudenkaupungin rauhan rajahakkaukset vuodelta 1722), joka on huomattava ja tunnettu nähtävyys alueella. Poikkeamaan sopiva reitti on: Pehkosaaren ja Pienen Pehkosaaren väli – Ruokosalmi – Pitkäniemi. Pitkäniemessä rantautuminen on syytä suorittaa mahdollisimman kauas yksityisestä mökkirannasta eli sen hyvin pieneen pohjoisimpaan poukamaan. Täältä on mahdollista nousta edelleen mökkitietä ensin ylös ja kääntyä Haukkavuorelle maaston korkeuskäyriä seuraillen niin, että päädytään jyrkänteen pohjoispuolelle merkitylle (sininen merkki puissa, polkua) retkeilyreitille. Tämä on jo osa Haukkavuoren luontopolkua ja täältä on lyhyt matka vuoren parhaille näköalapaikoille ja historiallisille rajahakkauksille, joiden äärelle on rakennettu myös pieni porrastasanne. Tämä yhteys on patikoiden kohtuullisen

vaativa, mutta myös palkitseva osin luonnonsuojelualueen vanhan metsän maisemissa.

Myös reitin päättäminen jo Haukkavuorelle voi olla mahdollista, joskin autolla haettaessa on syytä varatuta kanoottien kuljettamiseen (kä) Pitkäniemestä ensin yksityistä mökkitietä Tehtaanmäen yli ja ensimmäiseen mahdolliseen noutopaikkaan pohjoispuolella mäen alla (levike ja kartoilla kiertosilmukka). Täällä on huomioitava mäessä levikepaikan yläpuolella oleva portti, joka voi olla suljettuna. Reitti mahdolliselle noutopaikalle autolla on Torsansalontie – Ukonlammentie – pistotie Tehtaanmäelle (ja edelleen Pitkäniemeen, huom. kuitenkin päätepisteenä mainittu autoilla saavutettava noutopaikka ennen niemeä). Luontevampi yhteys Haukkavuorelle olisi Vuorilahdesta, mutta täällä maanomistus (mökkipaikka) ja sen rajoitukset estävät tämän yhteyden käytön, mikä on huomioitava.

Sarajärveltä edelleen reitin mukaan pohjoiseen edettäessä, joskin siltä hieman luoteeseen Haapalahteen poiketen, löytyy järven toinen merkittävä nähtävyyks- ja luontokohde eli Sarajärven linnavuori luolineen. Tänne on mahdollista rantautua Suljantien ja Sarajärven väliselle rannalle. Vuoren alla on vaatimaton opastaulu ja sen läheltä vie polku vuorelle. Vuorella ei ole muurirakenteita, mutta erityisesti luola on mielenkiintoinen.

Sarajärven jälkeen reitti jatkuu sen pohjoisimmasta lahdesta eli Myllylahdesta. Täällä on Sarajärveen laskevaan yhteyteen eli Myllyjoaan rajautuvan rantasaunan vuoksi tehtävä ensimmäinen maanousu, joka tapahtuu Ojala-tilan venerannan kautta entisen peltolohkon tuntumasta (kä). Tienpohjaa edetään Sarajärventielle, jonka Myllyjoan ylittävältä sillan pohjoispuolelta kanootin voi taas laskea (ka) Myllyjoaan. Vaihtoehtoinen laskupaikka voi löytyä jo kohtuullisella etäisyydellä rantasaunasta ylävirran puolelta, mutta siltarumpuun tultaessa kanootti täytyy joka tapauksessa nostaa Sarajärventien ylitykselle.

Myllyjoaa jatketaan sen yläosalla Matkonlampeen, jota ennen on kuitenkin kivikkoa (vrt. Kivikkoniemi joillakin kartoilla) ja tämä edellyttää lyhyttä maavientiä (ka, o). Maaohitus on kuitenkin lyhyt ja laskupaikka hyvä. Lähellä on merkkinä myös vesikiviä. Matkonlampi (vrt. vanha kulkunimistö ja myös pohjoisen runkoreitin kaksi saman nimistä kohdetta, lähellä myös Taipaleenmäki) on pieni lampi, jonka pohjoisrantaan laskee nimetön pieni vesiyhteys Loitumanpäästä. Tämän havaitseminen on kohtuullisen helppoa. Vesiyhteys Matkonlammen – Loitumanpään välillä on melontakelpoinen, tumma ja humusvetinen. Juurin ennen Loitumanpäästä ojan ylittää pitkossilta, joka on ylivedettävä tai ohitettava maitse (o). Ilmeisesti ojan virtaussuunta voi toisinaan täällä jopa jakautua.

Loitumajärvelle eli tarkemmin Loitumanpään saavuttua reitti jatkuu ennen Raakorvenniemeä ja seuraavan vesiyhteyden eli Rako-ojan laskukohtaa kääntymällä

maihin (kä) moottorikelkkareitin (merkintä) ja kartoilla näkyvän kostean alueen ja kuivan alueen rajalta tienpohjalle (jatkuu katkoviivamerkittynä Loitumanpään pohjukan kiertäen ja mm. edellä mainitun vesiyhteyden pitkospolkuna ylittäen Vuorilammentieltä tulevasta haarasta Taipaleenmäen kautta aina Hynnintielle). Tämöä tienpohja on melko pehmeä, mutta silti kulkukelpoinen ja yhtyy Vuorilammentieltä tulevaan kovapohjoiseen tiehen.

Viimeistään teiden yhtymäkohdassa tai jo vähän sitä ennen (+200 metriä Rako-ojaan ylävirtaan) on mahdollista kääntyä ja viedä (ka) kanootti Rako-ojan laskupaikalle. Täältä alakavat todennäköisesti reitin haastavimmat yhteydet sekä vesitse että maitse.

Rako-oja sijaitsee luonnonsuojelualueella ja esiselvityksen yhteydessä sitä on sovittu voitavan käyttää melontareittinä, mutta raivausta ei sallita. Näin ollen ojassa on aina enemmän tai vähemmän orgaanisia kulkuesteitä, jotka tosin ovat metsän rakenteesta johtuen enimmäkseen verrattain ohuita rankoja, riukuja, oksia yms. Paikoin on kuitenkin havaittu järeämpiäkin puita ja niiden päätyminen kulkuesteiksi on lopulta todennäköistä. Rako-ojan yhteys on kuitenkin erämainen, virtaamaltaan (toukokuu) yllättävänkin hyvä ja lisäksi kohteessa on maakuntarajalla yksi reittien mahtavimpia luonnonnähtävyyksiä, Rako-ojan kanjoni. Sen läpäiseminen on mahdollista kahlaamalla ja kanootteja pienen koskikynnyksen yli kalliolipan alta vetäen, mutta retkitarvikkeet täytyy viedä vaivalloisesti kanjonin läpi. Alueella on pienimuotoinen tulipaikka (kivikehä), mutta sen käyttöä ei ole virallistettu. Alueella liikkujan, myös melojien, on noudatettava luonnonsuojelualueen rajoituksia eikä tulipaikan käyttöä voi suositella mm. puuhuollon puuttumisen takia.

Vaihtoehto Rako-ojan kulkemiselle on kiertotieyhteys (kä), jonka mitta on peräti noin 6,5 km eli kysessä on kaikkien reittien pisin maataipale. Maasto on kuitenkin täällä ihanteellista kovaa kangasta ja tiet erittäin hyväkulkuisia. Kiertotievaihtoehto on seuraava: Loitumanpään tienpohja – yhdystie Vuorilammentielle – Vuorilamentie – Sarajärventie – Sarajärventie-Saunalammintie – vesillelasku Saunalammen ja Kumpulammen väliseltä kankaalta Kumpulammen laskuojaan. Tämä laskupaikka vaatii myös kantamista (ka).

Kumpulammen laskuojan jälkeen tullaan Kumpulammelle, jonka pohjoisimpaan lahteen laskee kaksi pientä vesiyhteyttä, ojaa. Näistä luoteisempi, Paskalammesta tuleva vaatimaton vesiyhteys on käyttökelpoinen kanoottien vetämiseen (v) Kumpulammen pohjoirannalle Särkilahdentieltä tulevalle tielle. Nousu tielle edellyttää kantamista (ka).

Kumpulammen tielle päästyä edessä on noin 1,5 km maataipale. Tie on hyvä ja kulkukelpoisena mahdollistaa kanoottien kärryillä vetämisen (kä), mutta vedenjakaja-alueen suurten korkeuserojen takia tämä maataipale on vaativa ja aikaa vieväkin.



Särkilahdentielle päästyä ohitetaan Hiitolanjoen vesistöalueen ja Vuoksen vesistöalueen vedenjakaja (tarkkaan ottaen Luikukallionmäen alinen piene ojan ja Paskalammen laskuojan välillä). Särkilahdentieltä kanootti voidaan laskea pieneltä maastolevikkeeltä Parsikkolampeen. Liikenne on syytä huomioida Särkilahdentiellä.

Parsikkolampi on pieni lampi, jonka pohjoisrannalta alkaa seuraava maayhteys. Tänne tullessa jää näyttävä pieni kallioseinä lahden länsipuolella. Nousu voidaan tehdä lähes rantamökin kulmalta ja vetää kanootti (ka, o) ylös Ruokojärventielle. Huom. paikallinen viitta (toisin kuin esim. Google Maps ilmoittaa) tielle on ilmeisesti *Parsikontie*.

Ruokomäentieltä kanoottia voidaan kärrätä (kä) ensin Ruokomäentietä edeten, sitten kääntyen pientä mönkijäuraa maastossa ja viedä kanootti (kä, ka) edelleen Ruokojärven kaakkoisimman pohjukan rantaan. Laskupaikka on hetteinen, mutta kantaa.

Ruokojärvellä melotaan läpi ensimmäisen (järvi)ruokoisen salmen ja päästään pohjoisrantaan, jossa seuraava nousupaikka on Ruokojärvenkankaalla. Nousu rantaan on hyvää kovaa maata, mutta tällä hiekkarannalla penkka on korkea ja vaatii nostoa (ka).

Ruokojärven rannasta on etsiydyttävä vaatimattomalle tienpohjalle, joka vie edelleen täältä hyväkulkuiselle Ruokojärventielle. Tämä ensimmäinen maayhteys on kuljetuksen kannalta (kä, ka) verrattain hankala, mutta maasto on kovaa kangasta.

Ruokojärventieltä jatketaan hyväkulkuista tietä Perälampareen Oitotinlahteen, jossa laskupaikkana on yleinen veneiden ranta. Maataipale on kaikkiaan niukalti 1 km mittainen.

Oitotinlahdesta olisi mahdollisuus jo meloa pitkälle Pihlajavedelle Perälampareen – Etulampareen kautta, mutta reitti kääntyy täällä Taivallahdenniemessä. Ennen tätä on mahdollisuus pistäytyä luonnonnähtävyytenä Oitotinlahdenvuorella, joka on näyttävä luontokohde, samoin kuin vuoren rantakalliot ja koillisen rantakalliojako (Palaneenmäki) jo ennen sitä. Vuorella on myös luonnonsuojelualue, joka ei sijaitse veden puolella.

Taivallahdeniemen ohituksessa on syytä huomioida niemen ympäristön karikkoalue piene saariryhmän, niemen kärjen ja ulokkeen (Tönnönuhta) välissä. Täältä käännetään jyrkästi niemen kierron jälkeen etelään, jossa seuraava etappipiste on Taivallahti.

Taivallahden pohjukka on rehevä, mutta ruokojen ja jäkkömättäiden välistä on mahdollista, joskin haastavaa, löytää pieni vesiyhteys, joka vie aivan Ruokomäentien sillan tuntumaan. Tämä edellyttää kuitenkin välillä nousua kanootista ja mättäiltä vetämistä (v).

Ruokomäentien sillalta reitti jatkuu maataipaleena Taivallammelle jätekeräyspisteen jälkeisen vaatimattoman, osin metsittyneen tienpohjan kautta. Laskupaikka on hyvä ranta.

Taivallampi melotaan pohjoisesta eteläiseen kärkeen. Järvi on kiilamainen ja sillä

on vain muutamia erityistä huomiota herättäviä kohtia, lähinnä pieniä kalliojyrkänteitä.

Taivallammelta nousu tapahtuu paikalta, jonka lähellä pidetään ainakin yhtä venettä. Täältä lähtee kohtuullisen hyvä polku saniaismaastossa, mutta kovapohjaisella maalla (katkoviivamerkintä) jolla kärrivienti on mahdollista (kä). Polulle ei kuitenkaan kannata enää nousta Taivallammen ojayhteyksien kautta, vaan suoraan rannasta.

Taivallammen polku tuo Saukonsaarentielle, joka on Särkilahdentien tapaan alueen merkittävimpiä tieyhteyksiä. Täältä kanootti voidaan viedä maataipaleena (ka) joko suoraan Taipaleenlahteen (vrt. vanha kulkunimistö) tai etelämäpänä sijaitsevaan Kirveslahteen, jossa on yleinen veneidenlaskupaikka (silmukka kartalla, os. Saukonsaarentie 328). Jälkimmäinen soveltuu myös reitin päätös- ja noutopaikaksi.

Reitti on päätettävissä vielä melontaan Särkilahdessa, joka on perusteltua paitsi pienten vesiyhteyksien ja maataipaleiden vastapainoksi, myös reittien historiapohjaisen suunnittelun takia: Särkilahti mainitaan mm. Pähkinäsaaren rauhan (1323) rajapisteenä alkuperäisessä rajasopimuksessa ja se on myös yksi historiallisten vesireittien arvioitu, joskin myös kiisteltu Saimaan satama. Särkilahden ja samalla koko läntisen runkoreitin päätös- ja noutopaikka on luontevasti lahden eteläisessä osassa, Koljonlahdessa, sijaitseva Koljonniemen yleinen veneranta, jossa on veneluiska ja myös hyvää hiekkaa kanoottien rantautumiselle. Reitin näin kuljettavaksi pituudeksi välillä Hiitolanjoen Kangaskoski – Särkilahden Koljonniemi tulee noin 60 km. Mikäli Sarjärven vesipoikkeamat Haukkavuorelle ja Sarajärven linnavuorelle otetaan mukaan, mittaa tulee 60 – 65 km.

Läntistä runkoreittiä voi luonnehtia kokonaisuutena erittäin vaativaksi, mutta hyvin vaihtelevia osuuksia monipuolisesti sisältäväksi reitiksi. Sen varrelle jää käytännössä kaikkia vesiä (oja, puro, joki, lampi, järvi) ja maataipaleita. Vedenjakajan ylitys on hyvää tietä mutta korkeuserojen takia vaativaa. Maisemat ja nähtävyydet ovat erinomaisia.

#### **4.2. Keskinen runkoreitti ("Romanan reitti")**

Keskinen runkoreitti etenee Hiitolanjoen Kangaskoskelta Uudensillankoskelle samalla tavalla kuin läntinen runkoreitti (ks. edellä). Uudensillankoskella käännyttään kuitenkin opastetulle pohjoisrannalle kosken viertä (vedenkorkeudesta riippuen joko koskikivien välistä tai rantapajukon kautta kiertäen). Täällä reittisuunnat siis eroavat toisistaan. Uudensillankosken niskalla heti Änkiläntien jälkeen (tien länsipuolella) on rantautumisrakenne, jolta kanootin voi kärräyksen (kä) jälkeen laskea vesille. Välillä on

huomioitava melko vilkkaan Änkiläntien ja Simpeleen tehtaan raiteen tasoristeyksien ylitys. Reitti jatkuu melomalla Silamusjoen ja Hiitolanjoen yhdistävän Haarakosken ohi ja välittömästi siihen alaoaltaan yhtyvälle Rapukoskelle. Vuosittaisesta virtaamasta riippuen tämä voi olla haastavaa: paras on tavoitella Haarakosken jälkeistä rantaa vastarannalla (eteläranta) tehden siis ylitys rannalta toiselle. Rapukosken ohitus on paras ja ajoittain välttämätönkin tehdä osin rannan kautta köysillä vieden, mutta ranta on melko avointa (v). Rapukosken jälkeen sen niskalta yhteys ns. Hiitolanjoen tehtaan haaraa on helppokulkuinen eikä suunnilleen rautatiesillan alle kaventuva Ali-Juvankoskikaan muodosta merkittävää haastetta. Sen jälkeen seuraava nousupaikka on Tehtaantien Villilännen sillan alinen kohta, jossa on rantauduttava länsirannalle ennen siltaa.

Sillankorvasta on kohtuullisen hyvä kanoottia vetäen (o) kuljettava nousu, joka päättyy ylhäällä sillan vieressä olevalle levikkeelle ennen rautatieraiteen tasoristeystä. Täältä eteenpäin Simpeleen tehtaan ohittavalle maataipaleelle lähdetessä on huomioitava tasoristeyksen ylitys, tehtaan portin liikenne ja Tehtaantien liikenne. Simpeleen tehtaan maataipale (kä) on pituudeltaan noin 1,4 km. Tehtaantie on hyvää asfaltoitua tietä, mutta pitkä loiva korkeusero tekee sen kuljettavuudelle ”lisäkertoimia”. Pitkäjärventien ylityksen (liikenne huomioitava) jälkeen käännyttään kevyen liikenteen väylälle ja tältä Simpeleen tehtaan ns. Rantatalolle (osoite: Pitkäjärventien 77). Vesillaskuun soveltuva paikka täällä on luonnonranta pienen uimalaiturin tuntumassa. Tehtaan ohituksen jälkeen melotaan seuraavaksi Kosenmaikkoon, jossa on eri vaiheissa (1800-luvulla Simpelejärven laskun ja Kivijärvenkosken perkauksen yhteydessä ja sotavuosina 1939 – 41 tehtaan proomukuljetusten helpottamiseksi) louhittu kanava. Pääväylä on noususuunnassa vasen eli pohjoisen rannan kautta, mutta oikea eteläinen on myös kanootilla kulkukelpoinen korkealla vedenpinnan tasolla. Louhintakiviä näkyy yhä.

Kosenmaikon jälkeen tullaan Kivijärvelle. Täältä alkaa (nimellisuunta Simpelejärvelle) myös lateraalimerkeillä merkitty veneväylä. Nähtävyyksinä voidaan mainita järveltä käsin pohjoisrannalla näkyvinä peltokalmistokohde, kumpumainen Kivijärven Kalmanharju ja kaakossa huomattavasti erottuva valkoinen Simpeleen kirkko.

Kivijärven jälkeen tullaan Kivijärvensalmeen, jossa alitetaan huomattava Kaljusenkyläntien maantiesilta. Tämän jälkeen tullaan salmeen, jonka itärannalla on hyvä veneenlaskupaikka ja toisaalta mahdollinen kanoottiretkeilyn taukopaikka ennen jatkoa.

Kivijärvensalmen jälkeen tullaan Simpelejärvelle, Hiitolanjoen vesistöalueen suurimmalle keskusaltaalle. Täällä ohitetaan ensi Pienisaari Saviniemenselällä ja jatketaan

Tähtiniemen Pitkäniemen ohi Tähtiniemenselän ja Pietarlahden selkien välistä ja edelleen esimerkiksi lännen puolella Peltosaaren ja Honkasaaren, toisaalta idän puolella Suuren ja Pienen Sikosaaren välille muodostuvasta ”portista” Myhkäsaaren vieritse (länsipuolelta) eteenpäin. Väylä on samalla myös venevaylää, joten on syytä varoa sillä liikkuvia veneitä. Suuren Sikosaaren pohjoispuolella voidaan kiertää Tinkonsaaren tuntumaan (itäpuoli tai Seppo-saari kiertäen länsipuolelta). Tässä saarella on retkitukikohdaksi soveltuva laavu saaren pohjoispuolella. Toinen laavu ja mahdollinen retkitukikohta on melko lähellä Tinkosta pohjoiseen Kurhonselkää ylitettäessä eli Mustasaari, joka löytyy Sorsasaaren pohjoispuolelta hieman suuren Pitkäsaaren pohjoiskärjen pohjoispuolelta lähes vastapäätä. Molemmissa on puuhuoltoa, mutta näitä yleisiä laavuja ei ole ilmoitettu kovinkaan monissa yhteyksissä (ks. kuitenkin ainakin Simpelejärven osakaskuntien tiedotus ja esimerkiksi Vapaa-ajan Kalastaja -lehden internet-artikkeli Simpelejärvestä).

Maisemien ja erityispiirteisten saarten ohella Simpelejärven todennäköisesti merkittävimpana yksittäisenä nähtävyytenä voidaan pitää Äijönvuorta luolineen. Se löytyy järven länsirannalta Melkoniemen puolelta, Suurkylän rannalta Äijönniemestä, joka sijaitsee suuremman Sorkanniemen pohjoispuolella. Täällä on tarjolla näköaloja ja luolia, joihin liittyy myös tarinoita ja perimätietoa. Alueella on kuitenkin myös mökkiasutusta.

Kurhonselältä Simpelejärveä kulkeva reitti jatkuu Ehronselän kautta Tullisalmeen ja edelleen sen läpi kohtuullisen kokoisen Viitasaaren länsipuolelta pohjois-koilliseen ja edelleen Tarvassaaren ja Kotasaaren välisestä Kotasalmesta Haljakanselälle. Keskisen runkoreitin avainkohta on täällä Haljakanselkään laskeva Romanonjoki (myös aiemmin Romananjoki). Sen laskukohta erottuu melko hyvin järviruokorannasta. Romanonjoki on erityisvaativa kohde, jonka tekee haastavaksi sekä nopea tulvahuippu ja virtaaman vähäisyys, joka edellyttää ainakin vähäisinä vesivuosina joessa etupäässä kahlaamista ja sauvomista (v). Parhaimmillaan sen yläosa ja alempanakin paikoin esiintyvät meanderien (mutkien) syvänteet ovat melottavissa tai ainakin melaa voi käyttää. Toinen ongelma on juuri Romanonjoen haastava meanderoivuus, joka syövyttää pääosin hienossa hiekkakangasmaastossa penkkoja ja tuo paitsi sortumia ja samalla puuainesta uomaan. Puuainesta Romanonjoessa riittääkin ja sitä on varauduttava ylittämään säännöllisesti (o).

Myös hiekkasärkät edellyttävät väliin nousua kanootista ja vetoa eteenpäin matalikoilla. Joki on kuitenkin vaikeuksistaan huolimatta mahdollista nousta noin kolmen kilometrin matkalla Melkoniementielle. Se on luonnonpiirteiltään huomionarvoinen ja lähimaisemaltaan jopa erämainen viherkäytävä alueella, joka on muuten kangasmaastoa.

Hankkeelle tehdyssä luontoselvityksessä Romanonjoen on mm. todettu jakautuvan kolmeen erilaiseen osaan (ala- ja keskiosa meanderoivia, ylin osa oikaistua).

Luonnonhistorialtaan se sisältää myös kiinnostavia piirteitä (jäärjärveen syntyneitä lustosavikerrostumia, Simpelejärven laskua vanhempia todennäköisiä jäärjärvipurkausten kerrostumia ym.). Joen kasvillisuus on paikoin hyvin rehevää ja nisäkäslajistoa on kuvattu (joiden jälkiä ja juomapaikkoja löytyy polkuineen) monipuoliseksi. Linnustossa on melko tavallisia lajeja, mutta vaikkapa hömötiaisia on todettu useita. Ihmisen jälkiä näkyy silti.<sup>59</sup>

Kulkuhistorian kannalta joki onkin myös mielenkiintoinen, tärkeä ja käytännössä lähialueen ainoa sopiva väylä eteenpäin. Arkeologisesti merkittäviä nähtävyyksiä alueella ovat Romanonkankaan pyyntikuopat ja useat Simpelejärven kivikautiset asuinpaikat, joista opastus on ainoastaan Haljakanrannan kohteille. Kivikautisia asuinpaikkoja jää reitin varrelle kuitenkin useita Tullisalmen läheltä alkaen.<sup>60</sup>

Romanonjoen nousupaikka on Melkonimentien Korkeasillalla, josta kanoottit voi vetää ylös paremmin noususuunnassa sillan oikealta puolelta (o, ka). Täältä ylitetään Melkonimentie (ka) ja nouseaan maataipaleena Palaneenkankaan lounas-koillinen-suunnassa lävistävälle kangastielle, joka soveltuu hyvin kärrykuljetukseen (kä). Kierto on mahdollista tehdä myös Kynärpäänjoen laavun kautta. Reitti ilman laavun kiertoa on seuraava: Melkonimentien Korkeasilta – Palaneenkankaan keskuskangastie – Tapiolantie – Myllysuluntie – (kangasoikotie Ahomäki) – Kasintie – Rajasuontie. Maataipale on näin noin kuljettuna +4 km, laavun kautta kiertäen (ja oranssilla merkillä puihin merkityjä Oronmyllyn alueen reittimerkintöjä seuraillen) noin lähes 5 km (4,7 km). Kynärpäänjoen laavu sopii myös retkitukikohdaksi ja tarvittaessa yöpymiseenkin. Verrattain lähellä tosin ei reitin varrella, mutta iskuetäisyydellä on Oronmyllyn loma- ja leirikeskus, joka voi myös toimia palveluineen myös reittietappina ja majoituskohteena.

Palaneenkankaan ylityksen jälkeen ja maataipaleella Rajasuontien sillalle päästyä seuraava kanoottin laskupaikka (ka) on Kynärpäänjokeen laskeva Heinäsuonjoki. Se voidaan kulkea ainoastaan kahlaamalla kanoottia vetäen (v), tosin parhaimmillaan jälkimmäinen pelto-osuus (Kasinmäki – Heinäsuon -tilojen välin pelto) on ollut kerran vaivalloisesti sauvottavissa. Alkuosa on metsäistä ja matkalla voi olla muutamia ylitettäviä puita sekä sortunut puusilta, mutta peltoalueet (Kasinmäki, Heinäsuon) ovat avoimia.

Heinäsuon-tilan jälkeen reitillä on noustava pelto-ojamaisesta Heinäsuonjoesta (ka) ja siirryttävä katkoviivamerkitylle kangastielle (kä), joka läpäisee ”Heinäsuonkankaan” kaakko-luode-suunnassa. Katkoviivamerkitty hyväkulkuinen tie jatkuu kulkukelpoisena

karttamerkintöjen katkosta huolimatta ja päättyy autolla-ajokelpoiselle Palanteentielle.

Palanteentietä edetään "Heinäsuonkankaan" suunnasta tultaessa (kä) oikealle lounas-koillinen -suunnassa ensimmäisen kartoille merkityn katkoviivatien ohi (ummessa) ja käännetään toisen katkoviivamerkityn tien kohdalta luoteeseen (Laakkiinjärven suuntaan). Täältä edetään koilliseen (Rajakankaan suunta) neljän tien risteykseen, josta käännetään edelleen luoteeseen (Kaatuvavuoren suunta). Täällä on viimeinen tienpohja, jossa on autoille myös vähäinen kääntöpaikka. Vähän matkaa sen jälkeen päästään Laakkinjärven etelärantaan vesillelaskuun kahta pientä polunpohjaa pitkin (kä, ka). Täällä on nähtävyytenä 1700-luvun rajahakkaus Laakkiinmäen – Kaatuvavuoren alueella.

Laakkiin vesillaskupaikkana on hyvä luonnonranta, josta melotaan edelleen järven koillisrannalle. Rantautuminen onnistuu täällä hyvin, jonkin matkaa järven perukkalahdesta ja mökkipaikasta selälle päin. Paikalla on ollut myös soutuvene. Polku nousee rannasta.

Laakkiin koillisrannasta noustua (o) kanoottia voidaan taas viedä seuraava maataipale pääoosin kärryillä (kä). Polku johtaa tosin märän, ilmeisesti lähdepohjaisen alueen läpi (kä, ka) ja yhtyy mökkitiehen, josta päästään Vanhalle Viipurintielle. Täällä joudutaan ylittämään varovaisesti tasoristeys ja edelleen Savonlinnantie. Ennen sitä ylitetään vedenjakaja (asettuu täällä tarkasti rautatiesillan aukosta virtaavan vähäisen vesiyhteyden ja Laakkiinjärven eteläpuolisen alueen välille). Näiden jälkeen seuraava laskupaikka on lähes vastapäätä Vanhaa Viipurintietä Vapasan rannassa. Paikalla on ollut vene ja jonkinlainen puulaituriluiska, jonka kuntoa on kuitenkin heikko. Sitä mahdollisesti apuna käytettäessä on syytä varoa myös laiturirakenteessa olevia metalliosia.

Vapasan melotaan niin, että päästään sen koillisrannan puolelta melontakelpoista pientä vesiyhteyttä Valkiaan. Yhteys on helppo löytää ja vesiyhteys on vähäisestä rehevyydestään huolimatta hyvä. Ennen Vapaselle jatkamista on lähtökohtaisesti mahdollista käydä maitse vielä patikkaetappi lähialueen tieyhteyksiä käyttäen Paljakanvuorelle, jolla on myös vanhoja rajahakkauksia. Matkaa tänne tulee kuitenkin mennen tullen noin 3 km, tosin Valkian kautta mahdollisia tieyhteyksiä käyttämällä kilometri vähemmän. Pääyhteys Savonlinnantieltä vuorelle on Paljakanvuorentie.

Valkialle päästyä seuraava pieni vesiyhteys on Valkian ja Punkaharjun lampialueen pienimmän lammen eli Siekaleen yhdistävä vesiväylä. Sen "luonnonporttina" on kaksi kiveä, jotka erottuvat väylän merkinä hyvin. Tämä yhteys on kasvillisuudeltaan edellistä avoimempi ja niin ikään melontakelpoinen, joskin väylän reunuskivikkoa on syytä varoa.

Siekaleen rannalla tullaan entisen Kultakiven mökkikylän alueelle ja tämän pienen

kirkasvetisen lammen luoteisrannalla on yhä joitakin lomamökkejä. Siekaleen viehättävin piirre on harjujakso, joka kulkee luode-kaakko-suunnassa. Harjujakson katkeamakohdassa on pieni melko heikkokuntoinen puusilta, jonka ali on selvä vesiyhteys Mustajärveen.

Mahdollinen tulipaikka löytyy alueella entisen Kultakiven alueelta Mustalammen rannalta, joskin koko alueen käyttö on osin epäselvää: täällä on sekä hylättyjä rakennuksia että keskeneräisiäkin mökkejä. Jälkimmäiset sijaitsevat lähinnä Mustajärven rannalla. Mustajärvelle tultua melotaan järven luoteiseen osaan josta laskee seuraavana vesiyhteytenä Mustajoki. Täällä on ylitettävä matala rautasilta, joka onnistuu kuitenkin melko helposti joen niskan saarekkeen erottamassa oikeanpuoleisessa haarautumassa.

Mustajoella on huomioitava seuraavaksi Savonlinnantien siltarummun alitus, jossa on havaittu piikkilankaa, ei tosin kaikilla koemelunnoilla. Se on kuitenkin ehdottomasti huomioitava tämän rummun kautta kulkiessa, mikäli se on paikoillaan. Myös pieni, mahdollisesti majavien jäljiltä jäänyt oksakynnys täytyy ylittää ilman suuria vaivoja. Edelleen Mustajoen Savonlinnantien siltarummun ja rautatiesillan alituksen jälkeen alavirran puoleisella osalla on huomiotava mahdollisia vähäisiä puun ylityksiä ja majavahabitaatti. Sen yleinen melontakelpoisuus on kuitenkin hyvä ja reitti on selkeä. Mustajoen jälkeen seuraava Saarijärvi on viimeinen järvi- tai lampi keskisellä runkoreitillä. Järvellä on joitakin mökkipaikkoja. Lehmussaaren pohjoispuolella on reitin viimeisen jokiosuuden eli Myllyjoen (ent. Putikonjoki) niska ja samalla Saarijärven säännöstelykynnys. Sen lähellä sopiva nousupaikka on Putikon kalanviljelylaitokselle johtava pohjoisranta vedenottoaikoineen. Paikalla on mahdollisesti myös soutuvene.

Myllyjoki on mielenkiintoinen vedenjakajan yläpuolinen virtavesi, joka tarjoaa mahdollisuuksia myös pienimuotoiseen koskenlaskuun. Sen ongelmia tai ainakin rajoitteina ovat kuitenkin virtaaminen vaihtelu, kivikkoisuus ja kapeus. Alkumatkasta myös Putikon kalanviljelylaitoksen ohittaminen vaatii huomiota: se on parasta tehdä köysillä vieden varovaisuutta noudattaen laitoksen aidatun alueen nurkalta. Tämän jälkeen seuraava koetinpaikka on kivikynnys koskessa laitoksen Myllyjoen puoleisella sivulla. Tätä seuraa laitokselta päästyä laskukelpoinen pieni koski. Seuraavana on yksityisen mökin matalan rautasillan ylitys ja Vanhan Viipurintien (Taipaleen tie) holvatun kivisillan alitus. Täältä päästään seuraavalle koskijaksolle, jota kannattaa tutkia etukäteen rannan puolelta: vienti on turvallisempaa köysillä rannan puolella tai kahlaamalla (v). Täällä on myös huomioitava mahdolliset terävät koskikivet. Koskijakson jälkeen päästään muutamien mökkiasutusten ja nivapaikan ja rautatiesillan alituksen jälkeen Niskalammelle. Myllyjoen

tällä jaksolla on huomioitava koskisuuden ja kivikkojen ohella myös mahdolliset puut ja oksisto, joskaan puusto ei rakenteellisesti muodosta täällä esimerkiksi Sarajokeen, Romanonjokeen tai Rako-ojaan verrattavaa rytöyttävää uhkaa tai juuri suurempia esteitä.

Niskalampi on Putikon hovin aluetta, joka on lähtökohtaisesti 1700-luvun vesisahakauteen alkujaan palautuva nähtävyyssarvoinen kohde, mutta yksityisaluetta. Hovin aukiolon tulevaisuus on tämän esiselvityksen aikana ollut epäselvä. Alueella on useita rakennuksia, savusauna ja esimerkiksi erityinen vesiratas padon yhteydessä.

Niskalammen eli Putikon hovin padon ohitus tapahtuu rautatien puoleiselta rannalta (ka). Kärräykselle maasto on liian vaativaa jyrkkyydessään. Jonkin matkaa padon alapuolella kanootti voidaan laskea jälleen Myllyjokeen, mutta täälläkin on koskikynnys. Kynnyksen laskeminen tai kahlaaminen (v) vaatii erityistä huomiota lyhydestään huolimatta. Toinen vaihtoehto on kahlata ja laskea kanootti vasta kynnyksen alapuolelta.

Padon alapuolisen kosken jälkeen Myllyjoessa seuraa rautatiesillan alitus luonnonkivistä tehdyssä ”tippukivisessä” holviaukossa (silta vuodelta 1906). Täällä on ehdottomasti huomioitava aukon alavirran eli Ratasuon puolella alitettavissa oleva rautakettinki, jonne virtaus voi tuoda kohtuullisen nopeastikin kosken jälkeen.

Ratasuon osuus on vaativa runsaan ja rehevän järviruokokasvillisuuden takia, mutta sitä on koemelontahavaintojen mukaan niitetty väylän auki pitämiseksi. Alkuosa on vaativampaa, ainakin osin kahlattavaa, parhaimmillaankin sauvottavaa (v) aina mökkilaiturille saakka, josta on yleensä avoin melontakelpoinen väylä Saunalahdelle.

Saunalahti on avoin ja täällä voidaan edetä Putikon sahan alueen Putikonlahdesta erottavalle puusillalle, joka on ohitettava lyhyellä mähinnousulla (o). Putikon sahaa ja sen aluetta voitaisiin 1800-luvun lopulle alkujaan palautuvana pitää nähtävyytenä, mutta sen alue on kuitenkin yksityisaluetta ja ainakin ollut teollisuusaluetta. Saha-alueita voi tarkastella veden puolelta Saunalahdelta. Myös vuoden kyläksi vuonna 1992 valittu Putikko vanhoine rakennuksineen ja rautatieasemineen on kohtuullinen nähtävyys.

Viimeisen sillan ohituksen jälkeen päästään pian Pihlajaveden Putikonlahteen ja ollaan näin keskisen runkoreitin päätöspisteessä. Täältä on mahdollisuus jatkaa haluttaessa vielä Punkaharjun kohteisiin, esimerkiksi Tuunaansalmeen (noin 12 km) tai harjualueelle (< 10 km). Koemelontojen yhteydessä tehtiin tällainen jatko-osuus. Suositeltavina etappipaikkoina tällöin ovat esimerkiksi Savonsaaret (yövytty koemelontan yhteydessä) tai Aapelinsaari (ohitettu koemelontan yhteydessä), joilla molemmilla on merkitty retkisatama tulipaikkoinen (vrt. esim. Veneilysaimaa-internetsivusto).



Putikonlahdessa sopiva reitin päätös- ja noutopaikka on Putikonlahden keskiosassa (itäranta) sijaitseva Perkaus Oy:n ja Putikon kyläyhdistyksen laituriranta. Melojille sopiva vesimerkinä ovat rannalta lähtevien ”ukkojen” eli pohjaan kiinnitettyjen uittoon liittyvien paalujen rivit, jotka ohittamalla löytää kohteeseen. Täällä on myös nousuun sopiva veneenlaskuluiska ja uimaranta. Alueelle pääsee myös autolla, joskin tieyhteys tänne kääntyy saha-alueen vierestä, joka on yksityis- ja teollisuusaluetta kieltokyltteineen.

Keskinen runkoreitti, noin 50 km, on läntisen reitin tapaan kokonaisuutena erittäin vaativa ja sisältää vaihtelevia osuuksia. Reitin varrelle jää kaikkia vesiä (oja, puro, joki, lampi, järvi) ja maataipaleita. Vedenjakajan ylitys onnistuu hyvin tietä pitkin ilman merkittäviä korkeuseroja. Maisemat ja nähtävyydet ovat hyvää tasoa, paikoin erinomaisia, joskin etäisyys reitiltä on paikoin ongelma. Matkailupotentiaalia on, mutta ongelma on kohteiden hylkäyshistoria ja yrittäjäpuute (Kultakiven alue, Putikon hovi, Putikon saha).

#### **4.3. Pohjoinen runkoreitti (”Matkoreitti”)**

Pohjoinen runkoreitti etenee Hiitolanjoen Kangaskoskelta samaa yhteyttä kuin keskinen runkoreitti aina Simpelejärven Tullisalmen – Viitasaaren vesialueelle, josta se kuitenkin kääntyy Simpelejärven kokonaisuuden vesiyhteydelle. Ensin tällä osalla järviällästä reitti käy parhaiten Kotasaaren ja Ison Siikasaaren (”vesimerkkeinä” vaaleita rantakiviä) välistä ja ottamalla vähitellen suunnaksi Särkisalmen suunnalla Kaunissaari. Tätä lähestyessä Rajaniemen (Koukunniemen) entinen rajavartioston korkea rakennus erottuu melko kauas hyvänä maamerkinä. Pieni Kallioluoto ohitetaan tällä osiolla luontevimmin länsipuolelta.

Kaunissaaren (jossa merkittävä kivikautinen asuinpaikka) jälkeen saavutaan Särkisalmelle, joka on merkittävä Simpelejärven taajama ja järven eri osien jakaja. Täällä alitetaan rautatiesilta-aukko ja voidaan pitää tauko rautatiesillan ja VT 6:n välisessä niemekkeessä. Tänne on hyvä rantantua hiekalle aivan läheisen laavun tuntumaan. Alueella on myös uudehko laituri ja pohjoisrannalla veneenlaskuluiska. Lähellä on myös useita eri palveluita (ravintola Lohikontti, majoitusta, huoltoasema kauppoineen, baari).

Särkisalmen jälkeen edetään Lemminkonselälle, jolla ei ole erityisiä huomioitavia nähtävyyksiä (tosin Karskoinjoen – Koirajoen suun lähellä peltoalueella Lemmikonselän koillisrannalla noin 200 m on kivikautinen asuinpaikka). Täällä on kuitenkin huomioitava edettäessä seuraava yhteys eli Lemmikonselän – Sokkiiselän jakava Lemmikonsalmi, jossa on meloen alitettava rautatiesillan aukko Sokkiiselälle jatkettaessa. Aukko löytyy

melko helposti salmen pohjoisrannalta ja on kulkukelpoinen pienveneille ja kanooteille. Sokkiselältä eteenpäin edettäessä seuraava huomioitava kohta on Jängensalmi. Sen ei erotu ei etäämpää yhtä hyvin kuin Särkisalmi tai edes Lemminkonsalmi, mutta löytyy hieman hakien. Salmen edusta on kohtuullisen rehevä kasvillisuudeltaan.

Ennen Jängensalmea avautuu etelään pitkä kiilamainen, kansallisesti huomattava lintujärvikohde ja luonnonsuojelualue Siikalahti. Se on mahdollinen poikkeamakohde reitiltä etenkin hyvään lintuaikaan toukokuussa. Tämän esiselvityksen yhteydessä rantautumista tai yhteyttä umpeenkasvaneenlahden jakavalle Kaukolantielle (jossa on lintujen inva-tarkkailulava ja josta yhteys läheiselle lintutornille) ei ole kuitenkaan selvitetty. Myös tämän luonnonsuojelualueen ja lintujen-pesimä ajan sekä kanoottiretekeilyn yhteensovittaminen vaatii oman erityistarkastelunsa (häiriötön lähestyminen ym.).

Tämä on kuitenkin ilmeinen tuleva jatkokehityskohde. Jonkin matkaa Jängensalmen jälkeen Suuriniemi ohitettua avautuu reitin loppuosa Simpelejärveä Muukkosenselällä laajasti etelään (Vartialahti) ja pohjoiseen (Kinnarsalmi). Selkänä Muukkosenselkä poikkeaa avaranana ja paikoin jyrkkärantaisena ja Simpelejärven muista Särkisalmen jälkeisistä selistä. Riuttaluoto on täällä erottuva pienimuotoinen vesinähtävyys. Mahdollisia jatkotutkimuskohteita nähtävyyksiksiin voisi olla Kuosmanvuori kohtuullisen korkeine lähialueineen, jota ei ole tämän esiselvityksen yhteydessä käyty erikseen tutkimassa.

Reitti kääntyy Suuriniemen jälkeen pohjoisosaan ja aina Simpelejärven, Muukkosenselän pohjoisosaan ja Kinnarsalmeen. Lahti on kohtuullisen rehevä, mutta nousukohta löytyy siitä huolimatta verrattain helposti. Täällä on veneenlaskuluiska Kinnarsalmentien ja Simpelejärven välissä, joka sopii haluttaessa myös edessä olevan pohjoisen runkoreitin vaikeimman ja vähävetisimmän osuuden aloituspaikaksi.

Kinnarsalmesta noustessa alitetaan Kinnarsalmentien silta ja jonkin matkaan tätä kaivettua Ristisalmen kanavaa ylöspäin noustessa valtatie kuuden silta ja rautatiesilta. Näin tullaan reittiä salmeen, joka on tarkkaan ottaen ilmeisesti tälle vesiyhteydelle ilmeisesti nimensä antanut kirjaimellisesti ”ristin poikkipuun” rautatiekiskolinjan suuntaisesti muodostava kaivettu kanavointiosa. Koko salmiyhteys on hyväkulkuinen, joskin paikoin rehevä ja ilmeiselvästi pesivän vesilinnuston suosiossa. Ristisalmessa on myös vielä yksi silta, jonka alittaminen onnistuu kuitenkin helposti. Osuudella riittää vettä läpi kesän.

Ristisalmesta tullaan Lahdenpohjaan. Tänne laskee kaakossa Kirjavalan kanava. Reitin kannalta sen suukohta on sopivasti iskuetäisyydellä ohimennen tarkasteltavaksi ja mahdollisesti jopa pidempi poikkeama kanavalle voi olla kiinnostava mahdollisuus.

Lahdenpohjasta edetään Suurisaaren ohi järven (alkujaan osa Simpelejärveä) läntiselle rannalle, jossa Suolajoenniemen jälkeen on Suolajoen laskukohta. Tämä yhteys on sinänsä kivikkoisena ja vähävetisenä vesikulkukelvoton, mutta se on tärkeä linja, jota seurailemalla saavutetaan seuraava vesiyhteys. Alkuosaa voi vielä osin kahlata (v), mutta sitten täytyy nousta yksityiselle tielle (kä), josta päästä Matikaisennurkantien yli jokilinjaan seuraillen Tervalammintien yli edelleen Kirjavalan Erämiesten metsästysmajan rantaan (kä, ka). Näin saavutetaan seuraava melottava vesiyhteys alueella eli Säyneenlampi.

Pieneltä Säyneenlammella melotaan sen lounaiseen lahteen, josta koemelontojen jälkeen löydettiin vielä näissä käytettyä parempi yhteys seuraavalle maataipaleelle. Se löytyy nousten tienpohjalle ja edelleen tieltä jyrkkään nousuun Säynelamminkankaalle, jossa tämä metsätieyhteys yhdistyy kartoilla Säyneenlamminkankaalle katkoviivoilla merkittyyn hiekkapohjaiseen tieyhteyteen. Osuus löytyy melko helposti Säyneenlammelta.

Katkoviivatieteyhteysille, joita siis tulee myös etelästä kyseiseen yhtymäkohtaan, päästyä edetään kohti Säyneenlamminkankaan suurta hiekkakuoppaa (soranottoaika). Tänne päästyä kanootti on mahdollista viedä (kä, ka) kuopan reunaan edeten aina Piikkimäentien – Putikontien yhdystien ylitykselle ja edelleen pellonreunaa seuraavalle vesiyhteydelle, joka on Kosukutjoki. Sama joki laskee alaosaltaan Majojienjokena Simpelejärven Rautalahteen. Tämä reittiosa on myös helppo löytää mainituilla linjoilla.

Kosukutjokea voidaan kahlata, mahdollisesti ajoittain sauvoakin (v). Sen ylimmällä osalla ennen Pieni-Matkoa on tosin sillanalitus (sujuu ilman ongelmia) ja joitakin ahtaumia, joissa kanoottia joutuu nostamaan rannan puolelle (ka). Ennen kuin saavutetaan Pieni-Matko, täytyy vielä nousta säännöstelykynnyksen ohittamiseksi mökkirantaa vastapäätä laiturin vieruspainaumasta, jota lienee hyvinkin käytetty veneiden ohivientiin paikalla.

Pieni-Matkon lyhyen melonnan jälkeen täytyy nousta melko vaikeasta rehevästä rannasta Suuri-Matkoon johtavalle vesiyhteydelle, mutta nousu voi olla rehevyyden (mm. osmankäämiä) takia niin vaikeaa, että kanoottia täytyy varautua viemään rannalta käsin vetämällä ainakin paikoin (v). Näin saavutetaan maaohituksena Putikontien silta, jonka jälkeen kanootin voi laskea ja meloa hyvin lyhyellä osalla ennen Suuri-Matkoa.

Suuri – Matko on nimensä mukaisesti vähän suurempi järvi alueella ja sen pohjoisrannalla on nähtävyyden Iso ja Pieni Linnavuori luolineen. Läheltä löytyy myös Kallionmäen laavu, joka on yksi harvoja pohjoisen runkoreitin ylläpidettyjä tulipaikkoja (?).

Suuri-Matkosta noustaankin ikään kuin sen eteläisimmässä kärjessä Kuikkalahdessa. Täältä löydettiin koemelontojen jälkeen vielä parempi yhteys joka seuraa luonnollisia

maaston muotoja päätyen Kuikkalahden kärjestä sopivaa rantaa ja aukkomaista rinnettä ylös (kä). Alueen muu kangasmaasto on erittäin vaikeaa läpäistä puuston tiheydessään.

Kuikkalahdesta noustua tullaan oikealle (luoteeseen) kääntyessä Kirjavalantielle, jota jatketaan lyhyt nousu ja käännytään vasemmalle (etelään) Kinnarniemensalontielle. Täällä jatketaan pian seuraavan kahlattavan, mutta vaikean kohteen eli Heposillanojan matalalle sillalle. Paikalla kanootti lasketaan Heposillanojaan ja lähdetään etenemään noususuunnassa oikealle (länteen), josta lähialueella laskeva Heposillanoja laskee (v).

Heposillanoja on kahlattavissa täältä laskukohdalta edettäessä kohtuullisesti, mutta matkalla on siltojen maaohituksia. Jonkin matkaa edettyä seuraa vaikeempina paikkoina ahtaumia, joissa kanootti ei enää kulje perässä vedettäessä ja joudutaan nousemaan ojan reunamaastoon. Täällä kanootin kantamiseen soveltuvat lähes ainoastaan länget, mutta etenkin hakkuaukiomaasto jopa kanootin kantamiselle. Kohdetta voi pitää erityisvaikeana, mutta se on käytännössä ainoa vesiyhteys, jota voidaan hyödyntää seuraaville lammille pääsemiseksi. Koemelonnoissa ja tässä esiselvityksessä ei ole käyty loppuun kärräyksen (kä) kiertotievaihtoehtoa, mutta sellainen saattaisi löytyä vielä käydylä Elomäki-tilan tieyhteydellä, jos tiereitti Kirjavalantieltä tänne kuljettaisiin Sammalsuon ja Pykäläharjun väliin päätyvälle tielle. Vienti täältä Heposillanojasta hyödynnettävään loppuosaan ennen ”kolmikantaa” eli kolmihaarautumaa (ks. seuraava) voi olla kuitenkin vaikeasti läpäistävä.

Heposillanojasta noustaan noin 2 km jälkeen kolmihaarautumassa, johon sen muutoinkin vaikea kulkukelpoisuus loppuu käytännössä kokonaan. Täältä noustaan yhdystielle (kä), joka tuo pellon jälkeen oikealle (pohjoiseen) käännytään Saunamäentielle ja edelleen lähelle Saunamäkeä (asuttu tila). Juuri tätä ennen käännytään vasemmalle (länteen) yhdystielle, joka vie Pajamäen (autioitunut pihapiiri) kautta edelleen Kirjavalantieltä tulevalle yhdystielle. Tätä vähän matkaa vasemmalle (etelään) kääntyen ja tietä vielä hyödyntäen päästään jo lähelle Pientä Kalajärveä, jonka rantaa kanootti on maaaston takia kannettava (ka). Paikalla on koemelontojen aikaan todettu kolme puuveneeseen jäänettä, joista mahdollisesti vanhin soistuneessa rannassa.

Pieneltä Kalajärveltä päästään Kalajärvelle varsin vaikeaa yhteyttä: nousuna sen pohjoisranta on ehkä reitin vaikein, rehevä ja läpinäkymätön. Juuri täällä on nyt ylitetty vedenjakaja, joka jää Pienen Kalajärven ja Saunamäen välille, vähävetisen Heposillanojan pohjoispuolelle. Pienestä Kalajärvestä laskeva vesiyhteys on kuitenkin edettävissä vähin erin alkumatkasta eli yläosalta, mutta alaosaltaan se on rehevöityneenä vesikulkukelvoton (umpeenkasvua). Täällä on hyödynnettävä kulun vaikeudutta läheisen tilan (Kuusela)

nurmeltuneen pellon reunaa (ka, kä), josta päästään (osin puomilla suljetulle) tilan tielle, joka vie Kirjavalantielle. Vaihtoehtona tälle hankalalle yhteydelle on kiertää kohde eli Pieni Kalajärvi kokonaan ja saapua Kirjavalantielle Pajamäeltä tulevan yhdystien kautta (kä).

Kirjavalantieltä laskeudutaan (kä) läheiseen Kalajärven uimarantaan, jossa löytyy myös pieni tulipaikka. Tämä soveltuu hyvin sekä kanoottien laskupaikaksi että tauolle.

Kalajärvellä melotaan länsirannalle Joensuunlahden pohjoispuolelle, josta laskee pohjoisen runkoreitin viimeinen Punkaharjun lampialueelle vievä pieni vesiyhteys, Saareksienoja. Se on kahlattava kohtuullisen vesikulkukelpoinen, mutta sisältää myös siltojen ohituspaikkoja ja hankalia osuuksia. Paikoin on havaittu myös puita ja ainakin yksi sortunut pieni puusilta. Toisaalta Saareksienojassa on koemelonnoissa todettu myös kohtuullinen esiintymä simpukoita ja vesiyhteys on pienvetenä monipuolinen: alaosalla Mustoakorvessa on majavahabitaattia, mutta samalla sen mustan muraiset pehmeät rannat ovat erittäin petollisia, jopa vaarallisia, joilla nousua kanootista pitää ehdottomasti välttää. Alaosalla on todettu paitsi merkkejä majavista (kynnyksiä, pesä, syönnöksiä ym.), myös muutamia raskaampia puita, joita on silti voitu alittaa ja vielä ohitettava siltapaikka.

Saareksienojaa voidaan pitää erityisvaativana kohteena, joskaan sen puusto tai rantaympäristö – alaosa Mustakorpi ehkä pois lukien – ei ole esimerkiksi Sarajokeen, Romanonjokeen tai Rako-ojaan verrattava vaikeusluokaltaan. Saareksienoja päättyy Mustakorven alaosalla lopulta Mustajärveen, jossa eräänlaisena erikoisena nähtävyytenä on vene-asetelma, jossa vanha puuvene on asetettu (kivipainot) Saareksienojan suuhun. Täällä kasvaa myös runsaasti rentukoita ja näkymä Mustajärvelle on vaikuttava keväisin. On syytä toivoa, että tämä asetelma on tuotu paikalle jäädäkseen ja kestää aikaa, sillä se sopii erinomaisesti historiapohjaisen erämelontareitistön tunnusmerkiksi osana reittiä.

Näin Simpelejärven jälkeisestä Lahdenpohjasta lähdettyä noin 15 km jälkeen – mikäli huomioidaan kaikki kiertotievaihtoehdot ja esimerkiksi Suolajoen linjan tai Säynekankaan tieyhteyksien kulkumahdollisuuksien jousto – päädytään Mustajärvellä paitsi keskisen runkoreitin kanssa identtiselle jatkoyhteydelle, myös selvästi paremmin täältä eteenpäin vesikuljettavalle eli käytännössä melottavalle jatkoosuudelle (tosin edessä yhä Myllyjoen eräät ohituspaikat, Putikon hovin Niskalammen pato ja verrattain lyhyt Ratasuon tiheikkö). Täällä on myös entinen Punkaharjun lomakeskuksen alue, jossa on hyödynnettävissä vielä haluttaessa esimerkiksi Pienen Mustajärven vaatimaton tulipaikka.

Pohjoisen runkoreitin luonteenomaisia piirteitä on vähävetisyys ja vaikeakulkuisuus ja reittiä ei voi varauksetta suositella kaikille. Kuitenkin juuri vaativasta erämelonnasta

kiinnostuneet voivat olla kiinnostuneita juuri tämän tapaisista reittikohteista. Toisaalta reitin kokonaisuus on maisemallisesti kiinnostava, sillä sillä vuorottelevat hyvin vaatimattomat pienet vesiyhteydet ja toisaalta pienet lammet, jotka tuovat reitille kaivattua melontaa, olkoonkin vähäisiä osuuksina kokonaisuudessa. Reitin ”kuivan maan panoitteisuus” olisi myös mielenkiintoinen vastakohta alkumatkan suurempien jokiosan (Hiitolanjoki), Kivijärven ja etenkin pitkän Simpelejärven läpimelonnin jälkeen, jos reittiä arvioidaan kokonaisuutena. Kinnarsalmen lähtöpaikka mahdollistaa reittiosan käymisen erikseenkin.

Reitin ongelmat liittyvät paitsi vaikeakulkuisuuteen, myös pelto-osuuksien ja tavallisen talousmetsän, jopa hakkuualueiden runsauteen. Reitillä liikutaan näin kohtuullisen tavanomaisessa ja osin maisemiltaan epäsuotuisassakin maisemassa, joskin vaihtelua tuovat mahdollisuudet poiketa nähtävyyksille. Esiselvityksen loppuvaiheessa reittiesiteeseen otettiin mukaan tällä reitillä näyttävä Vaaranmäen kalliojyrkänne (entinen louhos, josta louhittu kiveä ilmeisesti 1960-luvulla rautatien tarpeisiin, lähellä opastettua Kinnarniemen metsäpolkua), jonka rantautumisyhteyttä ei kuitenkaan ole erikseen selvitetty. Tämä voisi olla mahdollisesti Kinnarsalmen vastapäinen (länsiranta) uimaranta. Kuitenkin täältä on vielä matkaa kohteeseen ja välissä on tasoristeyksen ja myös valtatie kuuden ylitykset. Nähtävyyksinä myös Iso ja Pieni Linnavuori luolineen ovat mukana, mutta näilläkään ei esiselvityksen yhteydessä ole tarkalleen päästy käymään. Lähellä tätä kohdetta on suuri louhosalue, mutta myös taukopaikaksi soveltuva Kalliomäen laavu.

Pohjoisen runkoreitin vedenjakaja-alue ei ole korkeuseroiltaan suuri, mutta sen ylitys on hankala vaikeiden vesi- ja rantaosuuksien vuoksi. Reitillä varrella ei ole erityisiä palveluita, joskin Kirjavalan Erämiesten metsästysmaja ja ehkä verrattain läheiset Kirjavalan paikalliset kohteet olisivat mahdollisia jatkoselvityskohteita majoitukseen.

## **5. KÄYTÄNNÖLLISIÄ NÄKÖKOHTIA**

### **5.1. Sopivia vesikulkuneuvoja paikallisiin olosuhteisiin**

Useiden edellä kuvattujen maastokäyntien (ks. alaluku 3.2.) perusteella vaikutti ilmeiseltä, että Hiitolanjoen vesistöalueen ominaispiirteisiin kuuluu hyvin vaihtelevia vesialueita. Tämä käsitys vahvistui entisestään raivaustyössä ja lopulta koemelunnoissa. Alueella liikuttavan vesikulkuneuvon olisi sovelluttava ääripäissään pienissä vähävetisissä ojissa vedettäväksi ja toisaalta kääntyilemään ahtaissa meanderoivissa joki- tai puromuodoissa. Kuitenkin

alueella on myös suurina pidettäviä selkävesiä etenkin Simpele- ja Torsanjärvellä. Saimaan Pihlajaveden mahdollisilla jatkoyhteyksillä on huomiotava vielä vaativampia oloja.

Ehdottoman tärkeää olisi myös, että vesikulkuneuvoa pystyy nostamaan ja kantamaan kasvillisuudeltaan paikoin varsinkin rehevissä pienvesissä ja lahdissa sekä toisaalta vetämään yli uomiin kaatuneiden puiden tai ohi maan puolelta. Oli myös selvää, että vesikulkuneuvoa jouduttaisiin etenkin vedenjakaja-alueella mutta paikoin myös vaativilla kiertoreiteillä tai muuten vähävetisillä osuuksilla vetämään taluttaen kuljetuskärryillä. Nykyisin yhä suosituimpia ilmatäytteisiä packraft- eli reppulauttoja ei esimerkiksi voi pitää näille reiteille soveltuvina. Vaikka nämä ovat koskissa ja jokiosilla varteenotettava vaihtoehto, ne eivät sovellu avovesille ja aallokoihin eikä niillä voi kuljettaa juurikaan tilaa vievää retkivarustusta. Kajakkien ongelma on pakkausmahdollisuuksien lähtökohtainen vaje, mutta myös yksin kantamisen hankaluus (esimerkiksi kantolänkiä ei voi käyttää). Kajakki ei lähinnä koskimalleja lukuunottamatta sovellu myöskään ahtaisiin tai voimakkaasti meanderoiviin uomiin, joissa vesikulkuneuvon pituudelle on rajoitteita.

Edellä vaadituilla kriteereillä sopivin nykyaikainen vesikulkuneuvo alueelle on kanootti. Kanootilla on myös mahdollisuus kulkea pitkiä päivämatkoja kohtuullisen suurten retkivarusteiden kanssa. Toisaalta eräitä, joskin harvinaisia kanoottityyppejä voi pitää parhaimpana vaihtoehtona pienimmille vesiyhteyksille, joilla edellytetään kääntymisiä ahtaissa uomissa. Kanootti soveltuu lähtökohtaisesti myös vetämiseen, kantamiseen tai kärräämiseen ja näin ollen myös vesi- ja maakulkuun vaativilla vedenjakaja-alueilla.

Kuitenkin kanoottien tyypeille on erityisiä rajoitteita Hiitolanjoen vesistössä ja sen vedenjakaja-alueella. Tyypillisesti edellä kuvattujen reittien ongelmallisimpia yhteyksiä ovat vesikulkuneuvotyypin kannalta Sarajoki (yli- tai ohivedettävät puut, ohitettavat koskipaikat, heinikko), Rako-oja (raivaamaton luonnonsuojelualue, paikoin ahtaat käännöspaikat, vaativa kanjoniohitus), Romanonjoki (yli- tai ohivedettävät puut, meanderoivuus ja vähävetisyys, hiekkasärkät, jyrkät penkat), Myllyjoki (kapeaus suhteessa koskisuuteen ja kivikoihin, myös jatkoyhteys Ratasuon rehevyys), Heinäsuonjoki (vähävetisyys, kapeus, eräät ohivetopaikat), Heposillanoja (vähävetisyys, ahtaumat, eräät ohivetopaikat, paikoin vaikea rantamaasto) ja Saareksienoja (vähävetisyys, kapeus, eräät ohivetopaikat, Mustakorpi-alueen paikoin upottavat rannat). Lisäksi 1-2 kilometrin mittaiset (Silamusjoki, Kumpulampi – Särkilahti) tai enimmillään jopa 4 – 6,5 km mittaiset (Rako-ojan ohitus, Palanutkangas, Heinäsuu – Rajasuo) maataipaleet vaativat luonnollisesti mahdollisimman hyvin myös maakuljetuksiin, pakkaukseen ja nostoihin soveltuvan kaluston.

Kanoottityyppinä soolokanootti eli yksin melottava kanootti onkin mitä ilmeisimmin suositeltavin vaihtoehto Hiitolanjoen vesistöalueen – Vuoksen vesistöalueen ylitysalueen reittiyhteyksille. Sen tärkeimpiä kriteereitä ovat seuraavat: kanootin tulee olla rungoltaan mahdollisimman kevyt, kapea, lyhyt ja kestävä. Raja-arvoja on vaikea tarkkaan asettaa, mutta kokemuksen perusteella arvioiden painoluokka enimmillään  $\leq 25$  kg, leveysluokka  $\leq 85$  cm, pituusluokka jalkamittoina noin 14” eli 420 cm ovat ainakin suositeltavia arvoja. Käytännössä jo mittakriteerien perusteella kanootit ovat kuitenkin aina kompromisseja, eikä juuri näiden mittojen mukaisia malleja ei ole markkinoilla juurikaan tyyppillisesti saatavilla.

Materiaalina erittäin kestäviä ovat ainakin hillikuitu-innegrakuitu-yhdistelmä ja kevlar (myös erikseen keulaan ja perään kiinnitettäviä liukulevyjä saatavilla), joskin erilaiset seokset ja yhdistelmärunkorakennetyypit tarjoavat monenlaisia vaihtoehtoja. Kuitenkin ns. ”ämpärimuovi” (polyeteeni) tuo huoltovapaudestaan ja kestävydestään huolimatta yleensä heti huomattavasti lisäpainoa ja on siksi vaikea materiaali paikallisiin oloihin. Vanhat heikkorakenteiset laskikuitukanootit ovat vielä tätäkin huonompi vaihtoehto. Royalex-materiaali olisi sopivaa, mutta sitä ei ole enää saatavilla uusissa kanooteissa. Runkorakenteellisesti rimakanootit, myös puusta valmistetut, saattaisivat olla ainakin keveytensä puolesta lähtökohtaisesti mahdollisia, mutta ilmatäytteisiä ei voi pelkästään kestävyysriskinsä epävarmuuden takia suositella. Alumiinirunkoisten saatavuus kyseisessä mittaluokassa on ilmeisesti heikkoa ja niihin liittyy myös eräitä muita ongelmia.

Edellä kuvattuja ominaisuuksia on vaikea arvottaa enää keskenään, mutta ideaalimallissa ominaisuudet yhdistyvät eikä mitään näistä ole puutteellinen tai ristiriidassa muihin ominaisuuksiin. Kaksikkomallien ongelmana tulevat mitat aina jossain määrin ongelmaksi, mutta lähelle edellä kuvattuja raja-arvoja ja ominaisuuksia edustavat mallit voivat vielä kohtuullisesti soveltua paikallisiin oloihin, jos tarkastellaan reittien vesistöjä ja maataipaleita kokonaisuuksina. Valitettavasti tällaiset kanootit ovat sekä soolo- että kaksikkomalleina Suomessa melko harvinaisia, mikä on todettu myös tämän esiselvityksen ja hankkeen koemelontakaluston hankintavaiheen yhteydessä. Tilanne on toinen erityisesti Pohjois-Amerikassa, jossa kanoottiperinteet ovat yleensäkin vahvempia ja myös modernit mallit monipuolisempia. Joitakin malleja on kuitenkin saatavilla (vuoden 2020 – 2022 tilanne). Näitä on seuraavassa mainittu siitäkin huolimatta, että kyseessä ovat kaupalliset valmistajat. Tyyppien harvinaisuuden ja vähäisen saatavuuden takia tämä on perusteltua.

Koemelontakanootiksi valittiin parhaiten soveltuvana erityinen kotimainen malli, Welhonpesän Kolibri-soolokanootti (suunnittelu Ari Holmi), pituus 412 cm (13,6”), leveys



76 cm, matererialina carbon tech – innegra eli hiili- ja innegrakuitujen seos. Painoa kanoottityypillä on tällä materiaalilla ilmoitettuna noin 16 kg, mutta hankittujen kahden kanootin painoiksi ilmoitettiin pienellä vaihtelulla toiselle noin standardi ja toiselle 19,6 kg (kyseinen kappale II-laatua, mutta kyse oli käytännössä laatuun tai ominaisuuksiin vaikuttamattomina puutteina pintanaarmusta ja lievästä partaan alapuolisesta aaltoilusta). Tällaisen Kolibri-soolokanootin optimi-maksimikantavuudeksi on ilmoitettu noin 160 kg. Mallia on saatavilla myös edullisempänä lasi-diolen-basaltti-materiaalista valmistettuna, jonka ilmoitettu painoluokka (17 – 19,5 kg) ei poikkea merkittävästi edellisestä.

Molempia hankittuja, siis saman tyyppin ja materiaalin kanootteja, käytettiin useissa valmistavissa harjoitteissa ja testauksissa (esiselvityksen tekijä) ja hankkeen kymmenellä koemelontaretkellä (esiselvityksen tekijä ja avustaja). Mallia voi ominaisuuksillaan ja kestävyydeltään suositella hyvin vaihtelevien edellä kuvattuihin paikallisiin oloihin. Kanootteihin tehtiin myös joitakin lisäasennuksia (mm. irrallinen pohjapehmike solukumista, kevyet aukkopeitekiinnitysmahdollisuudet parraskiinnikkeineen) ja niihin hankittiin erikseen kiinnitettävä kantolänget (joihin tehtiin itse vielä välttämätön pehmikeratkaisu). Erilaisiin vesistöihin sopivuutensa lisäksi myös kantaminen längillä ja kuljettaminen kantokärryillä onnistui mallilla hyvin. Koskimelontaa ei tosin malleilla juuri koemelonnoissa tehty vuoden 2022 Myllyjoen osuuksia lukuunottamatta (ks. alaluku 3.3.). Valmistajan mukaan mallin on ilmoitettu kestävän lisäkellukkeilla jopa luokan 2+ koskia.

Kolibri-mallista on ainakin jo vuonna 2022 ollut saatavilla myös kaksikkomalli (solo – tandem), jonka mittoja (pituus 470 cm, leveys 83 cm, paino noin 26 kg, opitimi maksimikantavuus noin 320 kg) voidaan pitää lähtökohtaisesti mahdollisina paikallisiin oloihin, joskin pituus voi paikoin osoittautua kriittiseksi tekijäksi. Mallia ei ole tämän esiselvityksen puitteissa kuitenkaan kokeiltu, joskin siitä on joitakin arvioita (MISSÄ?).

Hankkeessa selvitettiin myös kahden muun kotimaisen soolokanoottityypin saatavuutta. Näistä hankittiin vertailua ja vähintäänkin raivaustyötä silmällä pitäen Taimen-veneiden kanoottimalli, joka vaikutti erikoismittojensa mukaan tutkimisen arvoiselta. Neuvottelujen jälkeen voitiin tilata valmistajan jo käytöstä poistunut, vanhalla muotilla tehty erikoislyhyt malli, jonka pituus on vain 365 cm (12',2"). Mallia testatessa kävi kuitenkin ilmi, että se ei sovellu vaativaan retkikäyttöön erilaisissa vesissä, etenkin avoimilla vesillä: ongelmia ilmeni pohjarakenteessa (tasapohja, joka aiheutti huonoa loppuvakautta) ja myös mallin kantokyky ja pakkausmahdollisuudet eivät vaikuttaneet riittävilä. Materiaali sinänsä on kesätävältä vaikuttavaa vahvaa nykyaikaista lasikuitua. Painoluokka noin 30 kg oli yli

edellä mainitun suosituksen, mutta ehkä irtolängen (ei mukana) kanssa vielä kohtuullisten kevyitten, selässä kuljetettavien retkitarvikkeiden kanssa mahdollinen. Taimen 365-kanootin kahta penkkiä voi myös pitää arveluttavana rakenteellisena ratkaisuna, sillä koemelonnan perustella se ei sovellu kahdelle kookkaalle aikuiselle, mahdollisesti kuitenkin kevyille tai lapsille ja nuorille. Kanoottin rakenne ei ole symmetrinen, mikä on huomioitava melomaan asettauduttaessa. Taimen-365-kanoottia voi tarvittaessa todennäköisesti käyttää soolokanoottina ongelmitta lähinnä vain helppossa, kohtuullisen esteettömässä ja lyhyessä jokimelonnessa, mieluiten lämpimien vesien aikaan. Taimen-veneiden valmistajalla on myös kaksi kookkaampaa kanoottimallia, joita ei kuitenkaan jo materiaalipainonsa vuoksi voi suositella näille reiteille ja paikallisiin vaativiin oloihin.

Taimen-kanootti soveltui hankkeessa ja soveltuu kuitenkin mainiosti apukanootiksi vesistöjen raivaustyössä, jolloin sen tehtävänä on palvella työkalujen (esim. moottorisaha tai kaksi, kombikannu bensalle ja öljylle, kahden käden kopura eli pokura, kahdet tukkisakset, puoshaka eli uittokeksi, kirveet, kassarat I. vesurit, köysiä ym. tarvikkeita) siirrossa jokiosuuksilla tehdyissä raivauksissa. Tällöin on suositeltava kuitenkin käyttää vielä erillistä pohjavahviketta (esim. routasuojalevy) hakkaumien ja iskujen välttämiseksi.

Kolmas kanootti, jota selvitettiin hankintavaiheessa oli niin ikään kotimaisen valmistajan Ekin muovin Lappi-vaellus-malli, harvinainen kotimainen soolokanootti tämäkin. Mallin paino on valmistajan ilmoittamana noin 20 kg, pituus 399 cm (13',3") ja leveys 77 cm. Materiaalina on kuitenkin esim. Kolibri-kanooiteista poiketen lujitemuovi eli muovin ja siihen sekoitettavien lujitekuitujen muodostama komposittimateriaali. Malli vaikutti ainakin mittojensa ja painonsa puolesta hyvin paikallisiin oloihin soveltuvalta.

Yllättäen kuitenkin hankintavaiheessa ei saatu tarjousta valmistajalta ja edelleen käydyissä jatkoneuvotteluissa valmistajan (Erkki Lappi) kanssa kävi ilmi, ettei hankkeen aikana saataisi ilmeisesti edes yksittäisen tilausta kyseisestä mallista. Tämä siitäkin huolimatta että valmistaja markkinoi sivustollaan kanootteja ja myös kyseistä mallia, joskin kanoottityyppi on yksi kuudesta mallista. Valtaosa malleista on suurempia ja painavampia, joskin mallistosta löytyy "eräkanootina" mainittu malli (Lappi-Erä 445). Painoluokaltaan (noin 35 kg) ja muilta mitoiltaan (pituus 445 cm, leveys 90 cm) se ei ole silti ensisijainen, etenkin painoltaan houkutteleva vaihtoehto. Valmistaja on tuotannossaan keskittynyt muuhun kuin kanoottien valmistamiseen, mikä vaikuttaa sivutuotantona ja tilaustöinä rakennettavien kanoottien saatavuuteen. Jälleenmyyntiä ei ole. Jatkossa kuitenkin juuri Lappi-vaellus-mallin selvittäminen olisi perusteltua, jos mahdollista siksikin, että kyseistä

mallia on ilmoitettu saatvan myös kevlar-vahvistettuna, mikä vaikuttaa hyvältä ratkaisulta.

Muita sopivia malleja arvioitiin hankkeen ja tämän esiselvityksen aikana satunnaisesti lähinnä vuonna 2020 ja uudelleen pikaisemmin vuosna 2022. Kuten jo todettua, arvioiduilla optimaalimitoilla kanootteja Hiitolanjoen vesistöalueen – Vuoksen vesistöalueen vedenjakaja-alueelle ja paikallisiin vaativiin oloihin ei ole helppo löytää. Seuraavassa on kuitenkin mainittu lyhyesti joitakin malleja, jotka saattaisivat olla jatkotutkimuksen arvoisia. Ensiksi on esitetty paremmin soveltuvia yleensä Suomesta ainakin ajoittain myynnissä olevia jälleenmyyjien saatavia soolokanootteja, sitten joitakin kaksikkomalleja. Näiden, kuten muidenkaan edellä kuvattujen kanoottimallien saatavuutta ei kuitenkaan voida pitää mitenkään varmana, vaan asiaa tulee aina selvittää erikseen.

Kanadalaisista soolokanoottimalleista esimerkiksi Nova Craft Fox 14” Solo (suomalainen jälleenmyyjä Bear & Water) on mitoiltaan, painoltaan ja materiaaliltaan (pituus: 427 cm eli 14”, leveys 81.3 cm, painoltaan kevlar 16,3 kg – laskikuitu 27 kg) selvästi lähtökohtaisesti huomionarvoinen vaihtoehto. Samalla jälleenmyyjällä on ollut myös joitakin muita sopivia malleja, mutta ainakaan vuoden 2022 kesällä näitä ei ole ollut saatavilla. Mahdollisesti myös kanadalainen Clipper 14” Solo Ultralight -malli olisi tarkemman tutkimisen arvoinen, joskin se vaikuttaa urheilumallisemmalta (mm. penkki).

Amerikkalaisista Suomessa saatavilla olevista (suomalainen jälleenmyyjä ainakin NorthWest Import) soolokanoottimalleista on löytynyt kohtuullinen valikoima keskiarvoon verrattuna poikkeuksellisen lyhyitä ja kevyitä malleja, joskin jälleenmyyjän mukaan retkikäyttöön ja pidämmelle retkille sopivammista malleista ainakin Wenonah-kanootit (Vagabond 14,5”): pituus 439 cm, leveys 76 cm, paino 14 – 18 kg, materiaalina kevlar ym. tehtaan kuitumateriaalit ja Wilderness 15,4”): pituus 467 cm, leveys 78 cm, paino 14 – 19 kg materiaalina kevlar ym. tehtaan kuitumateriaalit) vaikuttavat lähtökohtaisesti huomionarvoisilta vaihtoehdoilta myös edellä kuvattujen paikallisten olojen vaatimuksiin.

Kaksikkomallien valikoima, ottaen huomioon edellä kuvatut rajoitteet, on vielä soolokanootteja vaikeammin soveltuvuudeltaan arvioitva, sillä tässä on otettava huomioon kanootin pituuden kasvaminen, rakennepainon lisääntyminen ja eräitä muita muuttujia. Kaksikkoa ei myöskään ole kokeiltu tyyppinä tämän hankkeen ja esiselvityksen aikana alueen vesistöihin. Mahdollisimman pieni pituuden ja painon lisäys ovat kuitenkin tavoiteltavia lähtökohtia, joskin juuri pituuden lisääntyminen yli suosituksen on useimmiten tekijä, joka on kaksikoissa lähes ylipääsemätön. Kaksikoissa leveyden lisääntyminen voi olla kapeimmilla pienvesillä ongelma ja painoluokka tulisi olla mahdollisimman alhainen.

Kaksikko on kuitenkin kanoottityyppinä yleisempi, joten valikoimaakin on enemmän.

Amerikkalaisella Wenonah-merkillä on lähtökohtaisesti soolokanootteihin verrattuna arvoiltaan paikallisiin oloihin soveltuva, joskin käyttötarkoitukselaan joki- ja koskimelontaan suunniteltu malli (jälleenmyyjä North-West Import), jonka mitat (pituus 457 cm, leveys 94 cm/84 cm vesi, paino 23 kg) ja materiaali (royalexinä markkinoitu T-formex) ovat lähtökohtaisesti epäilemättä esiselvitysalueelle sopivaa mallia etsittäessä huomionarvoisia.

Mahdollisesti paikallisoloihin soveltuva kaksikkokanoottivaihtoehto saattaisi olla myös englantilaisen valmistajan Silverbirch-mallisto (jälleenmyyjänä myös esimerkiksi Kolibri-kaksikkoa myyvä suomalainen Welhonpesä), kokoluokista 15' (pituus ilmoitettuna 456 cm, leveys 90 cm ja paino 36 kg), valmistettuna erityisesti kevyemmästä erikoismateriaalista (Duralite, paino 31,5 kg). Kaksikkoa on saanut myös kokoluokkaa isompana (16") ja samassa mallistossa on myös varteenotettava soolokanoottimalli.

Toinen englantilainen, mutta Suomessa myyty (jälleenmyyjä Melontapiste) sekä yksikkö-, että kaksikkokäyttöön sopivaksi ilmoitettu malli on Ranger 149 (pituus 450, leveys 90 cm, paino 35 kg, materiaalina ilmoitettu Corelite kevytpolyeteeni). Samalla jälleenmyyjällä on myös toinen mahdollisesti huomionarvoinen malli, Venture prospector (pituus 464 cm, leveys 91 cm, paino 36 kg, kantavuudeksi ilmoitettu 370 kg).

Kohtuullinen kaksikkovaihtoehto saattaisi olla myös saatavilla (kesä 2022) olevista polyeteenikaksikkomalleista esimerkiksi kanadalainen Nova Craft Prospector -kanootti 15' SP3 (jälleenmyyjä Bear & Water), joka on vielä mitoiltaan (452 cm eli 14'10") ja ehkä myös painoluokaltaan (36 kg) mahdollisesvielä paikallisiin oloihin pidempiä malleja paremmin sopiva. Tämäkin malli on siis kaksikkokanoottien tyyppillisen kokoluokan "alkupäästä".

On syytä edelleen muistaa, että kanoottien ominaisuuksiin vaikuttavat edellä painotettujen pituuden, leveyden, painon ja materiaalin lisäksi myös muut tekijät (kaarevuus eli ns. rocker, pohjan muoto, syvyys ym.), joita on myös syytä tarkastella, kun mahdollisesti valitaan sopivaa soolo- tai tandem-kanoottia tämän esiselvityksen reiteille tai ylipäätään Hiitolanjoen vesistöalueelle ja sen vedenjakaja-alueen ylittävälle osalle. Harrastajien, yhdistysten ja yritysten mahdolliseen kanoottien hankintaan esiselvitysalueella vaikuttaa ominaisuuksien, laadun ja saatavuuden ohella myös hinta, joka voi olla rajoittava tekijä. Edellä viitattujen paikallisiin oloihin mahdollisesti soveltuvien kanoottien hintaluokka vaihtelee karkeasti noin yli 1000 – 3000 euron haarukassa. Tarkkoja hintoja ole kaikista ollut edes saatavilla tätä esiselvitystä tehtäessä. Saatavuuden kannalta olisi tervetullutta, että kotimainen valikoima ja käyttö kasvaisi entisestään, myös

soolokanooteissa. Alueellinen tarjonta tai ainakin jälleenmyynti ja vuokraus tulisi olla nykyistä vireämpää ja monipuolisempaa, sillä esimerkiksi Etelä-Karjalan alueella edellä mainittuja malleja ei ole käytännöllisesti katsoen ole hankittavissa tällä hetkellä ilmeisesti edes jälleenmyyjien kautta. Vuokraustilannetta ei erityisesti ole selvitetty esiselvityksen yhteydessä, mutta suurella todennäköisyydellä kyseisiä malleja ei juuri saa vuokraajilta.

## 5.2. Huomioita tarvikkeista ja varusteista

Hankkeen ja tämän esiselvityksen yhteydessä tehtyjen koemelontojen yhteydessä tehtiin myös kertyneen kokemuksen perusteella huomioita alueen kanoottiretkeilyyn liittyvistä perustarvikkeista ja -varusteista. Seuraavassa esitetään näistä yleinen tiivis yhteenveto.

Itse kanoottien ohella merkittävimmät välittömät tarvikkeet, joita koemelonnoissa käytettiin, ovat melat, kanoottisauva eli sauvoin, mukaan pakattavat kuljetuskärryt ja kantolänget (mikäli kyseessä on malli, johon ne voidaan kiinnittää) sekä keulaköysi.

Perusmeloina käytettiin tarkoitukseen soveltuvia yleisesti saatavilla puumeloja, jotka soveltuvat kanoottimelontaan. Merkittävä apu oli kuitenkin myös taittomeloista (kotimainen Lahnakoski IndiMaster ja kanadalainen Grey Owl Touring), joilla on saatavissa tarvittaessa lisää vääntömomenttia matkamelonnassa erityisesti järvenselillä, tuulissa tai tilanteissa, joissa tarvitaan melontaan nopeutta ja tehokkuutta. Molemmat taittomelat osoittautuivat käyttökelpoisiksi tarkoitukseen, mutta pienissä matalissa vesissä kotimainen vaihtoehto oli lyhyempänä näistä parempi vaihtoehto. Sopivimpaan melan kokoon vaikuttavat kuitenkin monet tekijät ja taittomelankin valinnassa kannattaa miettiä ensisijaista käyttötarkoitusta. Kanoottisauva eli -sauvoin on erinomaisen monipuolinen apuneuvo, jota voi pitää pitkällä erämelontareiteillä jopa melaan verrattavana apuneuvona ja innovaationa. Veneen pitkä sauvoin eli puusauva on perinteinen apuneuvo, johon nojaututaan soutajan painolla matalissa vesissä tai virroissa etenemiseksi. Kanoottisauvoimeksi soveltuu koemelonnoilla saatujen kokemusten mukaan paremmin verrttain lyhyt (noin 150 – 170 cm) mittainen vahva, päästään koukun muodostava vahva sauva, jonka koukkuosaan voidaan tehdä vielä loveus: loveuksen tarkoituksena on parantaa sauvan ”ottavuutta”, kun vaikeissa paikoissa joudutaan esimerkiksi tarttumaan ohueen rantapuustoon (lepät, koivut, raidat yms.) ja koukkien vetämään itseään kanootissa istuen eteenpäin. Tällainen loveus mitoitettiin toimivaksi myös käytetyssä kanoottimallisissa (ja jo perinteisissä eräveneissä) olevaan veto- ja kantokahvaan, jollaiset ovat useissa malleissa keulassa ja perässä.

Tällaisella kanoottisauvalla voidaan sauvoa joko penkillä istuen, nojaten samalla vähän eteenpäin, painaen sauva pohjaan ja tukeutuen sauvan koukkuosaan kahdella kädellä. Toinen vaihtoehto on, mikäli lastin paino sen salli, nojata eteenpäin polvillaan ja tukeutua sauvoimeen ikään kuin koukkuosassa kaksin käsin ”roikkumalla”. Tarvittaessa vaikeimmissa paikoissa on käytetty myös melaa toisessa kädessä, jolloin pitää kuitenkin varoa sen kestämistä tarkoituksessa, johon sitä ei ole varsinaisesti tehty. Sauvontatapoja ja -puolta kannattaa ehdottomasti myös vaihdella yksipuolisen rasiituksen ehkäisemiseksi.

Kanoottisauvalla on monia muitakin tärkeitä tarkoituksia: kanoottiin erityisen vaikeista paikoista astuttaessa se voidaan tukea poikittain partaisiin ja lukita se näin kahden käden otteella, kuten mela: vahvempana se kestää kuitenkin painetta ja rasiitusta paremmin ja antaa myös melaa vahvemman tuen tasapainon kannalta haastavissa tilanteissa. Myös kanootista poistuttaessa sitä voi käyttää monipuolisesti apuna.

Mikäli kanootin partaissa on jonkinlainen stoppari, kuten koemelontakanooteissa aukkopeitteiden kiinnittämiseen tarkoitettu kiinteä metallisilmukka, sauva näihin poikittain ”lukiten” ja poikkitukea hyväksi käyttäen voi tehdä varovaisuutta noudattaen jopa tilapäisen syöksyn siihen tukevasti kaksin käsin tukeutuen virtaavassa pienessä koskikynnyksessä (näin toimittiin Myllyjoen Niskalammen alapuolisella osalla viimeisellä koemelonnalla).

Kanoottisauvalla voidaan vetää kanoottia perässä kahlattaessa ja jossain määrin myös ohjata kanoottia rannalta ja vedestä käsin. Kanoottisauvaa voi tilapäisesti käyttää jopa pienillä maaylityksillä siirrettävän telapuun tapaan ohivedoissa (kuten tehtiin koemelonnoissa esimerkiksi ns. keskisellä runkoreitillä Romananjoen alimmalla osalla ylitettäessä Tarvassarentien siltaa). Vahvalla kanoottisauvalla voi jokus jopa katkoa myös esteitä, kuten uomien päälle kaatuneiden puunrunkojen kuivimpia oksia. Kanoottisauva soveltuu myös tueksi mitä moninaisimmissa paikoissa, esimerkiksi koskessa kahlatessa ja kiviä tunnustellessa ja sitä voi käyttää myös kuten mitä tahansa keppiä kantamiseen. Koemelonnoissa käytettiin sekä vahvaa katajasta tehtyä, alkujaan kävelykepiksi tarkoitettua sauvaa (ilman lovea) että vahvasta pajusta varsinaiseen tarkoitukseen tehtyä sauvaa (lovettu). Materiaaliksi soveltunevat muukin puu, oleellista on riittävä vahvuus, koukkumuoto ja sopiva käyryys, kestävyys ja myös liiallisen kuivamisen ja halkeilun ehkäiseminen käytössä. Sauvaa, kuten melojakin, kannattaa säilyttää varjopaikassa.

Kantolänkien ohella ratkaiseva apuneuvo nykyaikaisessa erämelonnassa on mukaan pakattavien kuljetuskärryjen käyttäminen. Näillä on myös runsaasti käyttöä reittien maataiapaleilla. Aiemman melontakokemuksen perusteella hankkeen koemelontoihin

haluttiin etsiä kumisia ilmalla täytettäviä renkaita parempi vaihtoehto, sillä kuljetuskärryn kestävyys, luotettavuus ja kulkukelpoisuus pitkällä maataipaleilla ja etenkin erityisen vaativissa maastoissa (pehmeitä vetisiä tienpohjia, raakaa raivaamatonta maastoa jne.), jota esiselvitysalueella riittää, on kriittisen tärkeä tekijä, joka ei saa missään oloissa pettää.

Tällainen malli löytyikin eri vaihtoehtojen selvittelyn jälkeen. C-tug-nimikkeellä kulkeva koottava kärry (valmistettu Uudessa Seelanissa, saatavilla Suomesta yhdeltä maanlaajuiselta tavaratalojälleenmyyjältä) soveltuu sekä kanoottien että kajakkien kuljettamiseen, on purettavissa osiin ilman työkaluja ja taas nopeasti koottavissa muutamista vahvoista osista. Mallin ratkaisevana etu ovat kuitenkin nimenomaan renkaat (käytössä 2 eri tyyppistä mallia), jotka on valmistettu erikoisvahvasta UV-suojatusta lujamuovista suunniteltuna nimenomaan puhkeamista vastaan ja monipuolisiin maastoihin. Sökkakiinnitys, säädettävät hihnat ja erillisten pyörien ja varaosien saatavuus ovat mallin etuja. Kovassa käytössä kärryt (lähinnä 1 kpl useammasta hankitusta ollut käytössä, viimeisellä koemelonnalla 2 kpl) kestivät läpi kymmenen koemelontaa, vain kerran yksi sidontahihna solki irtosi hankalassa vetotilanteessa. Mallia voi pitää erittäin luotettavana.

Kuljetettaessa kanoottia kärryillä huomiota kannattaa kiinnittää mahdollisimman ergonomisiin vetoratkaisuihin, sillä kanoottia joudutaan vetämään helposti asennoissa, jotka alkavat kuormittaa selkää ja muita osia vartalosta. Kanoottiin voidaan tehdä vetotartunta monella tavalla: esimerkiksi käyttämällä ns. mustekaloja (ks. edempänä), muuallakin käyttökelpoista lyhyttä idontahihnaa tms. Kanootin kiinnityspisteenä vetokiinnitykselle voidaan parhaiten käyttää kantokahvaa. Vetopuolen olalle tai pään yli vastapuolen olalle yli vietävä vetolenkki on perusratkaisu. Koemelontojen perusteella pitkille maataipaleille ja vaikeaan maastoon olisi kuitenkin syytä harkita ratkaisua, jossa kanoottia voidaan vetää ahkion tapaan vyölle kiinnitettyllä ratkaisulla, jossa kiinnistyspiste on molemmin puolin lantiota: tämä ratkaisu olisi todennäköisesti ergonomisin. Tällaista kehittelyä ei kuitenkaan ole vielä tämän hankkeen koemelontojen puitteissa kehitetty.

Kuljetuskärryn haittapuolena voi pitää sen vaatimaa tilaa osiin purettuna ja valmiin kuljetuspakkauksen puutetta, mutta tämä ei sinänsä ole ratkaisematon ongelma. Tähän löydettiin lopulta kohtuullisen etsiskelyn jälkeen malli (Jahti-laukku), johon osat mahtuvat ja laukun voi vielä saada poikittain joko kanootin istuinpenkin taakse tai kanootin etuosaan niin, että jalkatilaa jää vielä melojalle. Paras ratkaisu olisi kuitenkin kärryjen kuljetuslaukun saaminen penkin alle, mikä ei tämän kärry- ja kanoottimallin kanssa kuitenkaan tyydyttävästi onnistunut. Laukun sitominen vaatii aina myös jonkin verran erityishuomiota.

Kantolänkiä, jotka tilattiin Kolibri-kanoottien yhteydessä käytettiin satunnaisesti, mutta useita kertoja reittiosuuksilla, joilla karryjen käyttö ei maaston takia ollut mahdollista. Länkiä voidaan tyypillisesti käyttää myös retkien aloitus- ja lopetusvalmisteluihin liittyvien kävelysiirtojen yhteydessä. Kolibri-soolokanoottien länget toimivat käytössä, mutta niiden säätömekanismi (pultti-mutteri yhdistelmä ja kulmarauta, jolla länki kiristetään kanootin partaan alle) vaatii pidemmän päälle varaosien saatavilla oloa. Längessä ei ollut valmiina pehmikkeitä, joten niiden rakentaminen tehtiin omavaraisesti (solukumia ym. pehmeää sidontatarpeineen). Pehmikkeet ovat välttämättömiä ainakin pidemmällä kanto-osuuksilla. Länget kulkevat mukana niin, että ne on joko kiristettävä lukittuun asemaan (partaisiin) selän taakse melottaessa tai asetettava esimerkiksi penkin lähelle kanootin sivulaitaan.

Köysiä voi myös pitää kanootin vakiovarusteena. Koemelonnoissa oli käytössä keulassa lukkohakaköysi, jonka pituus oli 6 metriä. Jälkikäteen arvioiden ja etenkin viimeisen koemelonnän koskiosuuksien (Myllyjoki) kokemusten perusteella myös toista köyttä voisi suositella kanootin perässä pidettäväksi. Näin kanootin ohjaaminen erityistapauksissa (lähinnä koskijaksot) kahdella köydellä on helpompaa. Köysien mitoitus voi olla tarkoitukseen myös suurempi, mutta niiden aiheuttama sotkeentumisen haitta ja vaara on ehkäistävä ja huomioitava myös käytettävissä oleva kanootin kokonaistila. Vähintään kuitenkin vahva, vähällä vaivalla tarvittaessa irrotettavissa oleva köysi tarvitaan.

Myös keula- ja peräosaan kanoottien partaisiin tehtyihin kiinnitystappeihin (kiinteitä hankaintappeja, pieniä rautalenkkikiinnikkeitä purjerengaskoukuille) tehdyillä lähinnä sadesuojaksi tarkoitetuilla aukkopeitteillä (mittaan leikattu kevytpeite pressuteippien vahvikkeilla) oli käyttöä ensimmäisellä koemelontaretkellä runsaissa sadeoloissa, mutta myöhemmin näistä luovuttiin ja ratkaisu korvattiin melojan omalla sadevarustuksella ja irrallisilla sadepeitteillä. Tämän tyyppisessä ratkaisussa on hyviä ja huonoja puolia: ensimmäisiin voidaan lukea halpa materiaali, helppo mukana kuljettaminen ja asentaminen tarvittaessa sekä välttyminen kanootin runkoon tehtäviltä läpiporauksilta, joita toisinaan kanoottien omatoimisessa aukkopeitejatkarakentelussa näkee (erityisesti koskimelontaratkaisuissa). Toisaalta kolmiosaisen (keula, keskiosa, perä) aukkopeitteen yhtenäisyyden puute ei ole paras mahdollinen ratkaisu. Partaisiin poratut ja ruuveilla kiinnitetyt hankaintapit, joihin rei'itetyt ja vahvalla pressuteipillä rei'istä vahvistetut aukkopeitteet kiinnitetään asemissaan (kiristys vahvalla pressuun toisesta päästä eli kantaosasta läpi puristettavalla muovikoukulla, joka toisesta eli koukkupäästä kiinnitetään partaassa kiinni olevaan metallisilmukkaan) voivat muodostaa riskin, jos kanootti kaatuu ja



ontot partaat imaisevat ruuvirei'ityksistä vettä. Siksi ainakin hankaintappien ruuvien kohdat pitäisi jälkikäteen tilkitä huolella, jotta tällainen riski voidaan minimoida.

Kanoottien yhteydessä tarpeellisena vakiovarusteena on käytetty kaikenlaiseen kiinnittämiseen ja sitomiseen tarvittavia ns. mustekaloja (venyvä kumikiriste koukkupäillä), jotka toimivat sekä retkivarustuksen (esimerkiksi rinkka tai vesisuojustu säkki), kärrylaukun ja tilapäisesti längillä kannettaessa myös melojen ja kanoottisauvan kiinnittämisessä. Kuitenkin kuluvien "mustekalojen" kunto on säännöllisesti tarkistettava ja toisaalta niiden mitoitus eri tarkoituksiin on syytä pitää mahdollisimman vakioituna. Kiristimet voidaan pitää penkin laidoille kiinnitettynä, josta ne saadaan käyttöön aina tarvittaessa. Kiinnityksiä on kuitenkin joissakin tapauksissa syytä tehdä köysin (esimerkiksi aina mukana kulkeva äyskäri) ja kiinnittämiseen soveltuvaan arsenaaliin voi kehittää erilaisia ratkaisuja.

Kanoottien varustelun lisäksi erämelontaan, kuten melontaan yleensä, on keskeistä varautua sekä mahdollisimman vedenpitävällä retkivarustuksella (vähintään riittävästi vesisuojustu rinkka, mieluummin kuivasäkki/-säkkejä tai tynnyri/tynnyreitä varustettuina kantoviilakkeilla), itse melojan suojaamisella mahdollisimman kuivana pysyvällä asulla (kuivapuku tai vähintään erillisiä vedenpitäviä asuelementtejä, kevyestä materiaalista valmistetut, nopeasti kuivuvat saappaat tai muut jalkineet), riittävillä ja riittävän lämpimillä vaihtovaatekerroilla ja ehdottomasti myös erityisillä turvavarusteilla (melonta-/pelastuliivit, heittoliina, hypotermiasäkki, ensiapulaukku, myrskytulitukset, kanoottivalo ym.).

Esiselvitysalueen reittien käytön parasta sesonkiaikaa on kevätkesä jäiden lähdettyä alueen keskusjärvistä toukokuusta kesäkuuhun, jolloin pienten vesiyhteyksien virtaamat alkavat vähitellen vähentyä, eräät yhteydet ja pelto-ojat jo aiemmin. Tämä vuodenaika on myös hyvin monimuotoista sää- ja lämpötilavaihteluiltaan vaihdellen herkästi kylmästä kuumaan, tynnestä tuuliin ja viileistä sateista ihoa etenkin vesillä helposti polttavaan auringonpaisteeseen. Kaikki tämä asettaa melko suuria ratkottavia haasteita retkivarustukselle, erityisesti vaatetukselle, mutta myös telttamajoitteille ja tarvikkeille.

Koemelontojen perusteella voidaan todeta, että kuivapuku vaihdettavine erilaisine alle tulevine vaatekerroineen on suositeltavin perusvarustus ajankohtaan nähden. Se soveltuu myös parhaiten koskiosuoksilla ja pienillä vesiyhteyksillä kahlaamiseen (esimerkiksi Sarajoki, Pusankoski, Rako-oja, Myllyjoki, Heinäsuonjoki, Saareksienoja ja muut tilapäistä veteen menevistä vaativat paikat). Koemelonnoissa käytettiin aluksi (esiselvityksen tekijä) myös kahluuhousujen ja vedenpitävän takin yhdistelmää, joka menettelee vuodenajankohdan minimivarustuksena, mutta ei ole yhdistelmänäkään

kuivapukuun verrattava varuste. Kahluusaappaissa on melontakäytössä, kuten myös vesiraivaustyössä monia ongelmia: ensinnäkin viilto- ja pistoherkkyys, mikä johtaa helposti rikkoutuvuuteen ja paikkaustarpeeseen. Ne aiheuttavat helposti myös hankaumia ja hiertymiä. Kahluusaappaiden kuivumisaika sisäpuolelta, etenkin saapasosasta, niiden kastuessa on myös erittäin pitkä ja käytännössä kenttäolosuhteissa viileänä vuodenaikana niitä edes leiritulilla saada kuivatettua. Saappaiden osalta kannataakin varautua riittävän kuivuvalla ja huokoisalla materiaalilla, sillä kahalatessa myös kuivapukuun pukeutuneena, on väistämätöntä, että saappaat ”haukkaavat” jossain vaiheessa vettä ja kastuvat.

Telttamajoitteen osalta käytännölliseksi on todettu laadukas, riittävästi vettä kestävä pop-up-tyyppinen ympyrätelttamalli, joka vie vähän tilaa esimerkiksi kuivasäkissä.

Puhdas juomavesi on kriittinen tekijä retkillä. Nykyisin tähän tarkoitukseen voidaan käyttää erilaisia kehittyneitä suodatinpulloja ja tällainen ratkaisu osoittautui viimeisellä koemelontaretkellä toimintavarmaksi. Aiemmin on käytetty kantovettä ja reittien vesistöistä juomavettä keittämättä eräistä kohteista (Torsanjärvi, Simpelejärvi, Siekale, jopa Rako-ojan kanjonin koskikynnys), mutta suoraa suositusta näistä, kuten ei alueen luonnon lähteistäkään tässä esiselvityksessä voida antaa vaan tämä jää jokaisen omalle vastuulle.

### **5.3. Muita käytännöllisiä näkökohtia**

Edellä käytyjen vesikulkuneuvoihin ja varusteisiin liittyvien näkökohtien lisäksi on syytä vielä huomioida joitakin erämelontaan liittyviä käytännön näkökohtia esiselvitysalueella. Tärkeimpiä näistä on etenkin pienillä vesiyhteyksillä asutuksen tai käyttöön otettujen alueitten lähellä liikkuminen, johon pitää kiinnittää paikoin erityistä huomiota.

Hiitolanjoen vesistöalueelle on tyypillistä etenkin kohtuullisella etäisyydellä Simpeleen taajamasta, mutta paikoin myös Rautjärven – Ruokolahden alueella pohjoisempana, asutuksen väistämätön elementti melonta- ja vesikulkuympäristöissä. Myös Parikkalan ja (Savonlinnan) Punkaharjun yhteyksillä Särkisalmen – Putikon suunnalla, satunnaisesti jopa Ruokolahden – Punkaharjun rajaseudun erämaisemminkin alueilla jää joitakin pieniä rantamökkejä, rantasaunoja, maatiloja tai pelto-osioita pienten vesiyhteyksien varrelle. Toisinaan nämä ovat jopa yllättävissä reittikohtissa, joissa asuttujen tai osa-aikaisesti asuttujen ympäristöjen lähietäisyydeltä on pakko kulkea päästäkseen jatkaamaan joko vesi- tai maaosuutta. Seuraavassa käydään läpi näistä kriittisimpiä kohteita, jotka on reiteillä huomioitava häiriöiden ja konfliktien välttämiseksi.

Näillä paikoilla liikkujan on siis syytä noudattaa yksityisyyden yleistä huomaavaisuutta ja ohittaa kyseiset paikat tarpeettomasti viipyilemättä, häiriötä ja vahinkoa aiheuttamatta.

Hiitolanjoelta aloitettaessa tai vain paikallisesti Kangaskoskelta esimerkiksi Lahnasenkoskelle melottaessa, lähellä laskupaikkaa Kangaskoskentien sillan ylävirranpuolella on molemmin puolin asuttuja kiinteistöjä. Näistä etelärannan puolelle jää näkösuojaa talolle käyttöön otetun vesillelaskupaikan (Kangaskosken niska, vedenpinnan tason mittari). Pohjoispuolen kiinteistöllä on yksityinen laavuranta apurakennuksineen. Hiitolanjoen varrelle Kangaskosken – Lahnasenkosken välillä jää joitakin yksityisiä laavuja lähellä rantavyöhykettä ja vain muutamia taloja joilla on rantarakenteita (laitureita). Seuraava yksityisyyden kannalta huomioitava ohituskohta on oikeastaan vasta valtatie kuuden pohjoispuolella Uudensillankoskella. Täältä Silamusjoen yhteydelle käännyttäessä joudutaan kanootti vetämään hyvin läheltä etelärannan piharakennusta. Silamusjoen ohituksessa kuljetaan kohtuullisen läheltä joitakin aiemmin käytössä olleita rakennuksia (talo, navettarakennus), mutta varsinaisesti seuraava yksityisyyden ja ”rantarauhan” kannalta huomioitava osuus on Silamustien sillalta ylävirtaan sijoittuva, virtausoloiltaankin vaativa laskupaikka Joronkosken yläpuolella. Täällä on useampi paikallinen rantasauna joen etelärannalla vesirajassa sillan ja Silamusjärven välillä. Silamusjärven jälkeen yhteys Torsanjärvelle läntisellä runkoreitillä joudutaan tekemään juuri jokivarren yksityisalueiden rauhoittamisen takia, vaikka joki soveltuisi muutoin erinomaisesti melontakohteeksi maaohituksesta huolimattakin. Ohittavalla osuudella Lohiojalla on kohtuullisen matkan päässä tila, jonka peltoalue rajautuu ojaan.

Torsanjärven jälkeen huomionarvoinen jokiosuus yksityisten kohteiden kannalta on Sarajoki, joskin täällä yksityisten rantojen tai rakennusten tiheys ei ole Torsanjokeen verrattava. Huomioitavia kohteita on kuitenkin aivan alimmalla osalla rantasauna (usein käyttämätön), Sarajoen niittujen yksityinen savusauna ja läheinen pihapiiri, Sarajoen toisen (Torsantien) sillan tuntumassa Jokiniemi-tilan rakennus, jonka ”laguunin” kautta reitti kulkee tien ylittäen ja jatkuu vesillelaskupaikkaan jonkin matkaa ylävirran puolella, Jokiniemi-tilan rannassa on myös sauna. Korhonen-tila on toimiva karjatila, jonka maille tultaessa on huomioitava tilan karja: se ei ole erityisen tottunut vettä pitkin liikkuviin melojiin, joten alueella kannattaa edetä rauhallisesti ja tarpeetonta häiriötä aiheuttamatta. Kohtaamiset ovat kuitenkin sujuneet sopuisasti koemelonnoissa. Tilan rantasauna on myös lähellä ja sen jälkeen maaohituspaikalla on huomioitava karjasilta ja karja-aita. Edelleen seuraavalla nousulla Torsantien sillalle (mikäli ei kahlata jokiosuutta, jossa

edessä myös yksityisalueita, mm. huomioitava uintilaituri suoraan jokeen!) Jokiniemi-tilan ohitus tapahtuu yksityistien kautta, jossa ollaan hyvin lähellä asuttua pihapiiriä. Jonkin matkaa ylävirtaan Klampsii-tilan kohdalla on myös saunapaikka lähellä rantaa.

Pusankoskella on syytä huomioida maihinnouspaikkaa vastapäätä olevan vanhan myllytilan mökkikäyttö. Täällä voi edetä kuitenkin pian myllyn vierestä taas vesialueelle.

Sarajärvellä on mahdollisuus poiketa reitiltä Haukkavuoren nähtävyyden yhteydelle. Tähän ei kuitenkaan voi käyttää Vuorilahden pohjukkaa sen mökkiasutuksen kielteisen suhtautumisen vuoksi. Näin ollen vaihtoehdoksi jää käytännössä Pitkäniemi, jota tietyvästi on käytetty rantautumispaikkana vielä täältä kohtuullisen vaativan matkan (tie – korkea, syvä ja taas metsämaastoa Haukkavuoren jyrkänteiden pohjoispuolelle – retkeilypolku Haukkavuoren kalliohakkauksille ja edelleen laavulle) päässä olevalle kohteelle. Rantautuessa on huomioitava aivan läheinen niemen mökkiranta: paras paikka tähän onkin mitä ilmeisimmin niemen pohjoisin pieni poukama etäämmällä mökkialueesta. Toinen mahdollisuus, jos Pitkäniemeä ei käytetä, on Sarajärven Ukonlahti Pitkäniemestä pohjoiseen (Ukonlammen eteläpuolella); täältä pieni vesiyhteys tuo pohjoisesta päin samalle edellä viitatulle tielle, jota pitkin kävellen Tehtaanmäelle ja edelleen Pitkäniemeen päin on mahdollista päästä ennen niemeä samalle Haukkavuoren yhteydelle kuin niemestä käsin. Lähtökohtaisesti mahdollisuus autolla noutoihin on tämän tien kautta, mutta samalla on huomioitava, että viimeinen auton kääntöpaikka on Tehtaanmäen pohjoispuolella ennen jyrkkää nousua mäkeen, jossa on sulkuportti. Kanootit täytyisi siis tuoda Pitkäniemestä maakujeilla (kärryt) tälle kääntöpaikalle noutoa varten.

Sarajärven pohjoispäässä on huomioitava yksityisen rantasaunan ohitus (Ojala-tila) siten, että Myllyojan alimman osan eli Sarajärven – Sarajärventien kuljetaan maaohituksena tienpohjaa pitkin. Kanootin voi laskea Myllyjoaan joko kohtuullisella etäisyydellä rantasaunasta sen yläpuolella (tosin tällöin vain joitakin kymmeniä metriä melontaa ennen Sarajärventien siltarumpua) tai mieluummin vasta Sarajärventien ja siltarummun yläpuoliselle osalle. Täältä voi edetä jälleen lähes Matkolammelle saakka.

Loitumanpään jälkeen Rako-ojalle tullessa huomiotavana ei ole yksityisyyttä tai edes asutusta, mutta ojayhteyttä noustessa luonnonsuojelualuetta koskevat rajoitukset. Näistä on hankkeen aikana sovittu pystytettäväksi (ELY-keskus) Rako-ojan varteen luonnonsuojelualan eteläräjälle siitä kertova aluekyltti. Luonnonsuojelualueella raivaus on kiellettyä eikä sitä tulla jatkossa tekemään myöskään reitistön ylläpitäjän eli Hiitolanjoki-yhdistyksen toimenpiteenä. Kiertotiemahdollisuus on täällä pitkä, mutta välttämätön.

Seuraava huomionarvoinen reittikohta yksityisyyden kannalta on mairinnousu Parsikkolammen pohjoispäässä, jonka on käytännöllisesti katsoen tapahduttava aivan läheisen pienen saunamökin tuntumasta. Täältä päässään nousemaan vetämällä ylös Ruokomäentielle (Parsikontie), jota pitkin taas voidaan kääntyä Ruokojärven rantaan.

Viimeinen yksityisyyden kannalta huomiotava alue läntisellä runkoreitillä on lasku Särkilahden(selän) Taipaleenlahteen Saukonsaarentien ylityksen jälkeen. Tällä paikalla on kohtuullisen lähellä mökkiranta lpienen ahden molemmin puolin. Vaihtoehtoinen laskupaikka – ellei jatketa Taipaleenlahdesta vielä Särkilahden eteläosaan ja päätetä retkeä Koljonniemen yleiseen venerantaan – on Kirveslahti, josta nouto voi tapahtua myös yleiseltä veneenlaskupaikalta. Näin läntisen runkoreitin erityisalueet on käyty tässä läpi.

Keskisellä runkoreitillä yksityisyyden kannalta huomiotavia paikkoja on Hiitolanjoen Kangaskoskelta lähdettäessä, samat paikat kuin läntisellä runkoreitillä Uudensillankoskelle asti huomioden, vasta Simpeleen tehtaan ohituksen jälkeisessä vesillelaskussa ns. tehtaan Rantatalon läheisessä laituri- ja luonnonrannassa (Pitkäjärventie 77).

Kivijärvensalmessa on itärannan yleistä veneiden laskupaikkaa ja kanoottien rantautumispaikkaa vastarannalla eli länsirannalla yksityinen mökkiranta.

Simpelejärven jälkeen mahdollisesti huomionarvoinen kohde kevätkesästä on kanootin vetopaikka Melkoniemmentielle Korkeasillan peltoalueen takia.

Palaneenkankaan ylityksen jälkeen seuraavana tulee kyseeseen Heinäsuonjoki, jonka varrelle jää kaksi peltoaluetta (Kasinmäki- ja Heinäsuo-tilat). Heinäsuonjoella tällä alueella liikuttaessa on huomioitava sen molemmilla puolilla peltoalue ja välttämättömät maasiirtymät alueella. Etäisyys tilojen rakennuksiin on kuitenkin alueella kohtuullinen. Laakkiinjärven rannalla on luonnonsuojelualue, joka on syytä huomioida maavälillä Heinäsuon – Rajasuon kautta tänne, jossa kanootti voidaan taas laskea vesille.

Laakkiin jälkeen Punkaharjun Ins. lampialueelle tultua erityisiä huomioitavia yksityisalueita ei ole vähään matkaan samalla tavalla kuin aiemmin: toisaalta esimerkiksi Siekaleen, lampialueen pienimmän vesistön, rannalla on mökkejä verrattain ahtaassa vesimuodostumassa ja tätä suuremmilla lähivesillä eli Vapasen, Valkian ja Mustan rannoilla. Entisen Kultakiven lomakeskuksen alueen käyttö ei ole sellaisenaan selkeää, alueella on ilmeisesti sekä ylläpidettyjä että hylättyjä mökkejä apurakennuksineen. Tämä on syytä huomioida alueella liikuttaessa ja esimerkiksi telttapaikkoja arvioitaessa.

Saarijärven jälkeen saavutetaan erityiskohteena Myllyjokea edettäessä Putikon kalanviljelylaitos. Sen alueella on asiaton liikkuminen kielletty ja kanootillakin liikuttaessa

on syytä noudattaa tätä rajoitusta. Kalanviljelylaitoksen ohittaminen joudutaan kuitenkin tekemään Myllyjoessa aivan sen raja-aitaa viistäen, jolloin on syytä huomioida erityinen varovaisuus. Raja-aidan betonianturan päällä on esimerkiksi ollut minkinloukutusta. Koemelonnin yhteydessä olisi mahdollisuuksien mukaan vielä harkittava kanoottien pohjan desinfioimista, mikäli tullaan toisesta vesistöstä: tähän on saatu kerran apua laitokselta ja on perusteltua käydä tiedustelemassa tätä biologisia uhkatekijöitä ehkäisevää suojoitoimenpidettä, mikäli Putikon kalanviljelylaitoksella on henkilökuntaa paikalla.

Myllyjoella ohitetaan muutamia yksityisiä mökkipaikkoja, jotka ovat aivan vesirajassa. Ennen Vanhan Viipurintien siltaa, lähellä sitä noususuunnassa oikealla puolella olevan mökin rantarakenteisiin kuuluu joen ylittävä matala rautasilta. Vanhan Viipurintien jälkeen jokivarressa on kaksi ilmeisesti vähemmän käytettyä rantarakennusta ja näiden jälkeen päättyvän koskijakson laannuttua jonkin matkaa alavirtaan edelleen muutama asuinrakennus. Tämän jälkeen tullaan rautatiesillan alituskohtaan.

Silta-aukon alituksen jälkeen saavutaan Putikon hovin Niskalammelle, jossa on tunnettuna nähtävyyshoiteena vuosikautia tunnettu hovi rakennuksineen. Sen tila on kuitenkin ollut epäselvä tämän esiselvityksen aikana ja alueella on haluttu merkitsmisellä korostaa sen yksityisalueluonnetta: esimerkiksi perinteistä näyttelytoimintaa vuosina 2020 – 2022, joskin tähän on mahdollisesti vaikuttanut myös koronapandemia. Alueeseen tutustuminen nähtävyytenä lieneen syytä rajoittaa tapahtumaan veden puolelta toistaiseksi, ainakin ennen kuin kohde mahdollisesti avautuu vielä uudelleen yleisölle.

Myllyjoen jälkeen Ratasuolta Saunalahdelle joudutaan ohittamaan yksityinen laituri hyvin läheltä ja vielä ennen Putikonlahtea Putikon sahan perinteinen alue. Täällä on ohitettava puusilta maitse, mutta on syytä pitäytyä pois teollisuusalueelta, joskin sahan toiminta on jäänyt esiselvityksen ja koemelontojen yhteydessä epäselväksi.

Pohjoisen runkoreitin kohteista yksityisyyden kannalta herkkiä ja huomionarvoisia kohteita on lähinnä alkaen Lahdenpohjasta: täällä joudutaan Suolajoen linjaa edettäessä käyttämään yksityistä lähes Suolajoen rannan suuntaista tietä ja sivuamaan rakennusta.

Suolajoen linjan maataipaleen jälkeen huomionarvoinen kohta on myös Kirjavalan Erämiesten metsästysmaja Säyteenlammen rannassa., jossa joudutaan laskemaan vesille hyvin lähellä rakennusta. Täällä voi jatkossa olla mahdollisuuksia jopa etappipaikan selvittämiseen, mutta järjestely vaatii vielä selvitystä tämän esiselvityksen ulkopuolella.

Säyteenlammenkankaan jälkeen on syytä pitäytyä Koskutjoelle pyrittäessä hiekkakuopan (hiekanottoaika) ulkopuolella sen reunoja seurailleen. Koemelontojen

aikaan käynneillä täällä ei tosin ole havaittu hiekanottoon liittyvää elinkeinotoimintaa.

Koskutjoen ympäristössä on peltoaluetta ja seuraavalla yhteydellä eli Pieni – Matkolla on ennen sille pääsyä syytä huomioida myös yksityinen laituri ja läheinen vastarannan mökki apurakennuksineen. Siirtymän voi parhaiten tehdä maapainaumasta.

Pieni – Matkon ja Suuri – Matkon välillä on peltoaluetta ja tällä vaikealla välillä kuljettaessa ja mahdollisesti maihin noustessa tämä on syytä ottaa huomioon.

Maataipaleella Saunamäen suunnalla Pajamäen ohitus joudutaan tekemään aivan pihapiirin läpi kulkevan tietä hyödyntäen, joskin kohde on kaikkien käyntien aikana vaikuttanut autiolta. Täällä eteneminen on kuitenkin syytä huomioida yksityisalueena.

Pienen Kalajärven – Kalajärven välillä joudutaan käyttämään erityisen vaikean ja lopulta kulkukelvottoman pienen vesiyhteyden sijaan pellonlataisiirtymää (ollut nurmella) ja Kirjavalantielle pääsemiseksi myös alkuosaa yksityisestä tiestä. Täällä kannatta huomioida , että verrattain lähellä on asutus (Kuusela-tila) ja tiellä on edempänä myös rajoitepuomi.

Yksityisalueitten ohella erämelontaan kuuluu väistämättä ennemmin tai myöhemmin monilla pieniellä ja kohtuullisen kokoisillakin vesiyhteyksillä uomien päälle kaatuneiden puiden kohtaaminen. Lähtökohtaisesti on välttämätöntä varautua ohittamaan näitä joko maan puolelta kanootti ohi vetämällä, ylittämällä tai alittamalla, mikäli varaa tähän on. Ylittäminen voi toisinaan tapahtua nousemalla kanootista puun rungolle, vetämään se sen päällä seisten tai kyykyssä puun yli ja palamalla takaisin kanoottiin takaisin välttämättömän tuen, parhaiten kanoottisauvan, avulla. Sanomattakin on selvää, että juuri puiden ylitykset veden päällä edellyttävät tarkkaa harkintaa, tasapainoa ja varovaisuutta putoamisten ja muiden riskien ehkäisemiseksi. Myös alittamiset on syytä tehdä tarkkaan arvioiden ja tasapaino varmistamalla. Maaohitusten kohdalla on syytä huomioida aina maaston laatu myös kantavuuden kannalta: äärimmillään rannat voivat olla erittäin pettäviä, paikoin jopa vaarallisia. Myös esimerkiksi heinikot, majavahabitaatit, rehevät rannat ja hakkuu-aukkojen reunamat muodostavat monesti haastellisia rantamaastoja kanoottien ohivetopaikoille.

Toisinaan – ja paikoin varsin useinkin – tullaan kuitenkin tilanteeseen, jossa pienen vesiyhteyden (oja, puro, joki) läpäisemiseksi on mielekästä tai jopa välttämätöntä tehdä pienimuotoista läpäisyraivausta, jotta kanootilla voidaan ylipäätään yhteydellä ilman kohtuuttomia ponnistuksia edetä. Tällöinkin kyse on monesti vaativasta työstä, jossa kulkueste poistetaan joko täydellisesti (uoman mitalta) tai osittain (minimiväylältä).

Yksiselitteistä ohjetta läpäisyraivauksessa menettelyksi ja edes periaatteelliseksi mahdollisuudeksi ei ole helppo antaa. Aihepiiristä ei ole myöskään ilmeisesti lainkaan

oppaita, erikseen julkistua ohjeistusta tai edes yleisohjeita esimerkiksi melontareittien suunnitteluasiakirjojen yhteydessä, mikä on ilmeinen ja valitettava puute erämelontaa koskien ja erityisesti erämelontareittien opastuksia tai raivauksia suunniteltaessa.

Vesilaissa asiaan liittyviä ja huomionarvoisia, joskin vain osittain asiaa tarkentavia kohtia ovat ainakin käsitteet valtaväylästä, irtaimista esineistä ja liikkumisesta vesistöissä.

Valtaväylällä tarkoitetaan (vesilaki 1. luku 6 §) joessa (vesilain 1. luvun 3 § mukaan joella tarkoitetaan virtaavan veden vesistöä, jonka valuma-alue on vähintään sata neliökilometriä ja purolla jokea pienempää virtaavaa vesistöä) syvimmällä kohdalla olevaa väylää veden vapaata juoksua, kulkemista, puutavaran uittoa ja kalan kulkua varten. Näin ”vapaata kulkua” voitaneen pitää periaatteellisena lain suomana lähtökohtana myös raivauksille jokivesillä, mutta samalla on huomattava, että lain määritelmä valuma-alueen koosta valtaväylän kriteerinä sulkee pois melkoisen määrän pieniä, mutta silti joko meloen, sauvoen tai muuten vesikulkemalla (kahlaus, kanootin vetäminen, uittaminen ym.) mahdollisesti liikuttavia pienvesiyhteyksiä. Valtaväylälle on vielä tarkempia määritteitä, joiusta laissa on ensimmäisenä mainittu kolmannes keskivedenkorkeuden mukaisesta joen leveydestä. Puron tai pienempien vesien osalta valtaväylää laki ei kuitenkaan tunne.

Vesilain mukaan (2. luku 3 §) vesistöissä liikkumisesta puolestaan todetaan, että jollei laissa toisin säädetä jokaisella on oikeus tarpeetonta vahinkoa, haittaa tai häiriötä aiheuttamatta 1) kulkea vesistöissä tai jäällä ... 5) tilapäisesti siirtää valtaväylässä tai yleisessä kulkuväylässä olevia pyydyksiä ja muita irtaimia esineitä, jotka haittaavat kulkemista tai puutavaran uittoa, sekä sellaista väylän ulkopuolella olevaa irtainta esinettä, joka kohtuuttomasti haittaa kulkemista tai estää puutavaran uiton. Näin todettuna käsite ”valtaväylässä kulkemista haittaava irtain esine” voi soveltua periaatteellisena lain suomana lähtökohtana ainakin irtainten ihmisten jättämien jäänteiden, ehkä myös irrallisten puiden tai oksien (?) raivaamiselle, mutta tulkinnanvaraisuuden lisäksi kyse on jälleen vain vesistöistä, joissa on valtaväylä. Entä esimerkiksi puut, jotka ovat yhä juurineen (rannalla, harvemmin vedessä) kiinni, mutta kaatuneet uoman päälle ja haittaavat näin kulkemista? Nämä ovat tyypillisiä luonnon kulkuesteitä pienvesillä.

Koska selvää ohjetta aihepiiriin ei ole eikä vesilakikaan tunnu selvittävän asiaa ainakaan jokea pienemmillä vesillä, joilla raivaus useimmiten joko reitin ylläpitäjän toimena tai satunnaisen erämelojan kohdalla olisi tarpeen, on pakko tyytyä toteamaan asiasta vain kertyneitä kokemuksia ja yleisiä lähtökohtia selkeän yksiselitteisen ohjeistuksen sijaan.

Tämän esiselvityksen taustalla olevan hankkeen yhteydessä pyrittiin raivauslupa



aina, mikäli mahdollista, varmistamaan maanomistajalta ja/tai yhteisen vesialueen osakaskunnalta. On kuitenkin todettava, ettei maanomistajaa tai osakaskunnan edustajaa syystä tai toisesta joko aina tavoitettu tai saatu ylipäätään tietoon. Tällöin pyrittiin toteuttamaan pienimuotoinen läpäisyraivaus, mikäli ylipäätään välttämätöntä, samaan tapaan kuin lupaa kysyttäessä ja saadessa: vain välttämätön uoman päälle kaatunut puuaines (runko, oksia, vedenalaisia liettyimiä jne.) mahdollisuuksien mukaan poistaen tai väylä aukaisten ja välttämättä aina maan puolelta puiden kaatamista. Esiselvitysalueen alueen vesistöissä myös pyrittiin aina huomioimaan luonnon monimuotoisuuden ja pienvesien kunnioittaminen ja olosuhteet. Havaintojen ja kokemusten mukaan myös orgaanisen puuaineksen päätyminen maalta uomaan on lähes kaikissa alueen kohteissa ja kaikissa raivauskohteissa vääjäämätöntä ennen pitkää raivaustoimien päätyttyä. Manuaalinen, lähinnä työparin tai jopa usein vain yhden henkilön toteuttama raivaus (moottorisaha ja aputyökalut) on resursseiltaan hyvin pienimuotoista. Uomaan kaatuneen rikkoutuneen, lahon tai lahoavan puuaineksen taloudellista arvoa on myös pidettävä lähtökohtaisesti maan- ja metsänomistajalle vähäisenä ja katkotut puut jäävät pääsääntöisesti rannalta yhä haluttaessa hyödynnettäviksi. Monien havaintojen mukaan rytöytymän tai liettymän purkaminen on lisännyt virtaamaa jopa palauttamalla nivamaisia tai koskimaisia piirteitä, mitä voidaan pitää lähtökohtaisesti positiivisena tuloksena.

Maanomistusolojen selvitys on hyvä peruslähtökohta, mutta on selvää, ettei erämeloja, joka liikkuu reiteillä voi tähän käytännössä pienvesillä liikkeessaan ryhtyä – edes siinä määrin kuin tulentekoon vaadittavan maanomistajan luvan hankkimiseksi. Näin ollen erämelontareiteillä liikkujaa voi vain kehottaa toimimaan oman parhaan harkintansa perusteella ja huomioimalla edellä esitetyt näkökohdat ja kokemukset. On myös aina muistettava – kuten hankkeessakin – luonnonsuojelualueiden erityisrajoitteet. Pienvesien herkäät piirteet ja metsälaki tulee huomioida luonnonsuojelualueiden ulkopuolellakin.

Erämelojan ”varustepakkiin” on syytä kuulua aina eteen tulevien luonnonesteiden varalta kirves, retkisaha ja kassara eli vesuri. Mallien tehokkudessa on suuria eroja ja parhaita kannattaa selvittää tarkkaan ennen vaativille yhteyksille tai erityisvaativille kohteille lähtemistä. Pakkaamiseen teräsuojattuina ja veden korroosiota aiheuttavalta vaikutukselta suojattuna kannattaa myös kiinnittää huomiota. Raivatessa tulee varautua työturvallisuuteen ja pyrkiä mahdollimman tehokkaaseen työskentelytapaan, sillä työasennot ovat usein hankalia. Raivauskaluston teroittaminen ja muu huolto sekä kaluston uusiminen ajoittain on myös tärkeää. Kevyt kalusto soveltuu samalla yleensä

myös muuhun tilapäisiin retkikäytön tarpeisiin, kuten polttopuuhuoltoon, varusteiden kuivausoksien tekoon ym. ja kulkee ainakin osin mukana kuljetuskärryjen laukussa.

Yleisiä erämelontaan ja esielvitysalueen reitteihin liittyviä turvallisuuskysymyksiä ja riskejä on sivuttu tässä vain ohimennen. Reiteistä ei toistaiseksi ole myöskään olemassa turvallisuusasiakirjaa. Hankkeessa toteutettu Laatokalta Saimaalle -erämelontareitistön esite (kaksipuolinen A3 , vedenpitävä repeämätön paperi, julkaistu myös osoitteessa [www.hiitolanjoki.fi](http://www.hiitolanjoki.fi) ) sisältää kuitenkin tiiviin erämelojan ohje ja etiketti -muistutuksen, jota voi pitää yhdessä yksityisalueiden huomioimisen kanssa tärkeänä minimilähtökohtana asiakirjan myöhemmälle suunnittelulle. Keskeisinä turvallisuusriskeinä voitaneen pitää reittien parhaan sesonkiajan eli toukokuun-kesäkuun kylmiä vesiä ja osin myös kylmää vuodenaikaa (näissä molemmissa etenkin toukouuta), koskialueita, infrastruktuurin (mm. tulenteko- ja taukopaikat) ja palveluijen tai opastusten puutetta, yleistä vähäisyyttä tai saavutettavuutta, matkapuhelinverkon mahdollisia paikallisia katveita, paikoin myös liikennettä ja lopulta reitistön yleistä erityistä vaativuutta (erityisesti maataipaleiden tai lyhyiden maaohitusten lukumäärä ja pituus sekä toisaalta uomien päälle kaatunut puuaines). Riskien huomiointi ja hallittavuuteen tähtääminen on syytä pitää päämääränä.

On syytä vielä painottaa, että melontareittien vakiinnuttaminen alueilla, joilla ei ole siihen tottumusta, on vaativa prosessi, vie aikansa ja voi edetä vain askel kerrallaan. Tähän liittyen on realistista pitää hyvänä tavoitteena myös reittien liikkumista osina. Mahdollisesti näiden osien yhdistämisen kautta voidaan saavuttaa laajempaa tunnettuutta ja tilaisuuksia erämelontakokonaisuuksien perusteellisempaan käyttöön ottoon, vähitellen myös palvelujen kehittämiseen. Asioita, joilla on välitön yhteys käytännön tekijöihin reittien kuljettavuudessa ja käytössä voidaan jakaa ylläpitoon ja käyttöön. Ylläpidon kannalta keskeisimpiä asioita ovat ainakin henkilöresurssit ja työvoima, säännöllinen raivaus, opasteet, tietojen päivittäminen ja reitistön kehittäminen. Käytön kannalta keskeisimpiä asioita ovat kohtuullinen kulkukelpoisuus, turvallisuus, kuljetuspalvelut, opastukset ja mahdolliset muut palvelut. Kun kysymys on historiapohjaisista, mutta käytännössä erittäin vaativista erämelontareiteistä, on näiden taustan nykyistä parempi esille yleiseen tietoisuuteen saaminen myös nähtävä sekä ylläpidon että käytön kriittiseksi tekijäksi. Samalla alueen vähemmän tunnetut luontokohteet, piirteet ja maisemat voidaan saada vesiretkeilyn ja virkistyskäytön kautta entistä paremmin esille ja myös vähitellen osaksi ekologisesti kestävää paikallismatkailua. Tässä on runsaasti erilaisia käytännön sovellusmahdollisuuksia ja lähtökohtaisesti myös alueelle työllistävää vaikutusta.

## 6. YLLÄPIDON, KÄYTÖN JA KEHITTÄMISEN MAHDOLLISUUKSIA

### 6.1. Reittien ylläpito- ja käyttönäkökohtia

Reitistön ylläpidon lähtökohdaksi on hankkeen ja tämän esiselvityksen aikana ollut määrittää ylläpidosta pääosin vastaava taho ja laatia ensimmäinen arvio siihen liittyvistä toimista. Hankkeen aikana erityisesti ehkä vaativimman ylläpitotehtävän eli raivausten yhteydessä selvitettiin alustavasti Hiitolanjoki-yhdistyksen mahdollisuutta toimia tällaisena ylläpitäjänä. Tämä on luonteva lähtökohta, sillä Hiitolanjoki-yhdistyksessä on jo pitkään (2005 – ) ollut Hiitolanjoen ydintoimijoiden ja aihepiirien edustusta (Etelä-Karjalan virkistysalueäätiö, Änkilän osakaskunta, eri aiheiden tutkimus ja organisaatiot, paikallisia jokivarren asukkaita) ja laajempien reittien kehittämistyötä ei voida toteuttaa aloittamatta samalla nimenomaan Hiitolanjoen melonnan ensimmäisiä kehittämistoimia (opastus, melontainfrastruktuuri, tiedottaminen ym.). Pienen yhdistyksen resursseille uuden aihepiirin mukaan ottaminen toimintaan on toisaalta merkittävä tulevaisuuden haaste.

Sisällöllisesti teema sopii Hiitolanjoki-yhdistyksen toimintaan, jonka säännöissä (4§) todetaan toimintamuodoista, että yhdistys ”kokoaa ja vaalii Hiitolanjoen ja Simpeleen esiteollista ja teollista historiaa, kulttuuriperintöä ja luonnontietoutta”. Historiapohjainen vesikulku Hiitolanjoella on tärkeä osa joen esiteollista historiaa ja kulttuuriperintöä. Lisäksi yhdistyksen säännöissä todetaan, että yhdistys ”suojelee Hiitolanjoen kulttuurimaisemaa, ympäristöä ja luontoa suunnittelemalla ja toteuttamalla yhteistyökumppaniensa kanssa kehittämishankkeita, kampanjoimalla tavoitteidensa puolesta ja tiedottamalla Hiitolanjokeen liittyvistä asioista.” Toiminnasta todetaan myös, että ”yhdistys pyrkii verkostoitumaan tarkoitukseltaan ja tavoitteiltaan vastaavien toimijoiden ja hankkeiden kanssa kansallisesti ja kansainvälisesti.” Näissä kohdissa mainittu yhteistyö voi laajentaa toiminnan erämelonnan kohdalla myös laajemmin Hiitolanjoen vesistöalueelle. Toisaalta yhteistyö on täysin välttämätöntä reittien ylläpitämiseksi ja tähän tarvitaan apuvoimia.

Hankkeen aikana selvitettiin erityisesti reittien raivaukseen liittyen toisaalta erilaisia mahdollisia yhteistyötahoja, joita olivat esiselvitysalueella esimerkiksi paikalliset kyläyhdistykset (esimerkiksi Torsansalon kyläyhdistys ja Särkisalmen kyläyhdistys) metsästysseurat (esimerkiksi Kokkolanjoen Erä-Miehet, Torsan Sara) ja joitakin toimintamuodoiltaan sekalaiset muut yhdistykset (esimerkiksi Elävä Toivo, Parikkalan 4H-yhdistys, Parikkalan latupiirit ja -pojat). Myös Oronmyllyn leirikeskukseen kautta (Oron

ystävät -yhdistys ja muut kontaktit) yritettiin etsiä tekijöitä. Kuitenkaan raivaustyöstä järjestetyt tarjouskilpailut eivät tuottaneet tulosta yhdistyksien kautta tekijöitä haettaessa. Myös ammattilaisten kautta tarjouskilpailuissa etsittyjen tekijöiden saanti osoittautui vaikeaksi, kunnes lopulta tekijä löytyi (Monipalvelu Markku Tolvanen). Syynä voivat olla työn vaativuus, kun kyseessä oli erityisesti vaativan kohteen eli Sarajoen (pituus 5,6 km) raivaus vesistömetsurityönä. Toisaalta yhdistysten aktiivisten toimijoiden resurssit alueella ovat monesti vaatimattomia. Ikärakenne ja fyysinen haaste on myös raivaustyössä aina yksi rajoittava tekijä. Työ vaatii käytännössä myös raivaustyökalujen ohella vedenpitäviä erikoisvarusteita, joiden hankkiminen, huoltaminen ja uusiminen aiheuttaa kustannuksia.

Raivaustyötä toteutettiin kuitenkin hankkeen aikana Hiitolanjoki-yhdistyksen järjestäminä toimina, jolloin työhön osallistui käytännössä tämän esiselvityksen tekijä muutamine avustajineen. Työtä tehtiin eri kohteilla esiselvitysalueella siten, että parhaimmillaan työssä oli kerralla käytännössä kolme tekijää (Romanonjoki, Sarajoki), usein myös vain kaksi (Sarajoki, Pusankoski, Myllyoja, Romanonjoki) tai pelkästään esiselvityksen tekijä yksin (Mustajoki, Myllyjoki). Sarajoen useiden raivauskertojen yhteydessä saatiin muutamia kertoja apua paikalliselta asukkaalta myös traktorityössä ja mönkijän käytössä ja paikallisesti kaksi henkilöä toteuttivat kerran myös erillisen vaativan kohderaivuksen talkootyönä osin konevoimin. Lisäksi työhön voidaan lukea useiden koemelontojen yhteydessä kevyellä raivauskalustolla tehty satunnainen läpäisyraivaus.

Näyttää ilmeiseltä, ettei tämän tyyppiseen työhön ole helpolla saatavissa apu työvoimaa ainakaan järjestäytyneiden yhdistysten tai edes välttämättä ostopalveluna yritystenkään tahoilta, jolloin työvoiman hankkimiseksi avainasemassa ovat Hiitolanjoki-yhdistyksen suorat kontaktit paikallisiin asukkaisiin ja yhdistyksen aktiiveihin. Ylläpito tulee siis ainakin aluksi nojaamaan mitä ilmeisimmin vaativaan lähtökohtaan, joskin pidemmällä tähtäimellä on välttämätöntä etsiä järjestäyneitä yhteistyökumppaneita tähän toimintaan.

Kohteiden läpäisyraivauksen säännöllisyydestä on edellä kuvatuista syistä johtuen vaikea vielä tehdä tarkkaa suunnitelmaa, vaikka onkin ilmeistä, että tietyin väliajoin tähän on pyrittävä. Esimerkiksi Sarajoen tai Romanonjoen raivaamisessa voidaan kokemusten perusteella arvioida, että kohteiden tilanteen arvioiminen olisi syytä tehdä ainakin joka toinen vuosi ja varautua mahdollisuuksien mukaan raivaustalkoisiin ainakin joka kolmas vuosi. Nämä ovat kuitenkin karkeita arvioita ja tilanteet pienten vesien läpäistävytydessä voivat paikallisesti muuttua hyvinkin nopeasti. Toisaalta erämelontaan kuuluu väistämättä tietty määrä ylitettäviä, alitettavia tai ohitettavia puita, mikä on hyväksyttävä näissä ja

monissa muissakin kohteissa. Lähtökohtana ylläpidolle voi pitää kuitenkin vähintäänkin suurempien, kulkua haittaavien rytöytymien poistamista tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan. Toisaalta raivaustyö on aina urakkana helpompaa, mikäli tällaisia vaativia raivauskohtia ei ole päässyt syntymään useita ja laajalle alueelle ainakin olettaen, että tulvissakin raivaustoimissa kerralla kyse on lähinnä pienten partioiden paikallisesta toiminnasta. Työ on aina kohteissa kuitenkin ainakin pääsääntöisesti manuaalista.

Muita tärkeimpiä ylläpitoon ja käyttöön liittyviä kysymyksiä ovat saatavilla oleva kalusto (kanootit, langet ja kuljetuskärryt), etappi-, tuli- ja taukopaikat ja niiden huolto, opasteet ja opastukset sekä reitistöä tiedottaminen ja muut erilaiset kehityskohteet. Seuraavassa käydään läpi hankkeen aikana hankintun kaluston (lähinnä kolme kanoottia, seitsemän kuljetuskärryä, melat, 2 lankeä) mahdollisen jatkokäytön näkymiä ja muuta mahdollista reiteillä käytettävää kalustoa ja opasteita. Etappi- tuli- ja taukopaikkojen ja pastusten kysymyksiä on käsitelty kahdessa viimeisessä alaluvussa (6.2. ja 6.3.). Hankkeen aikana käytettyjä Kolibri-soolokanootteja (2 kpl) oheistarvikkeineen (melat, kuljetuskärryt) voidaan tulevaisuudessa mahdollisesti käyttää sekä Hiitolanjoki-yhdistyksen sisäisissä tarkoituksissa ja toisaalta mahdollisuuksien mukaan myös uusissa hanketoimissa. Myös kanoottien vuokraaminen on mahdollinen tulevaisuuden näkymä, olkoonkin että kalustoa on kulutettu ja myös välttämättömiä huoltotoimia tarvitaan. Kolmas kanootti eli Taimen (365) soveltuu lähinnä yhdistyksen sisäiseen käyttöön raivauksissa.

Vuokraamisen kannalta keskeisiä jatkossa selvitettäviä kysymyksiä ovat Hiitolanjoki-yhdistyksen periaatteelliset päätökset asiasta, vuokrausehdot, mahdolliset vakuutusasiat, kanoottien ja kärryjen varastointi- ja säilytyspaikka, käyttöönoton opastus ja eräät muita tekijät. Hankkeen aikana kanoottikalustoa, kuten muitakin hankkeessa hankittuja aineita, tavaroita ja tarvikkeita on säilytetty toistaiseksi Hiitolanjoki-yhdistyksen puheenjohtajan yksityisosoitteessa. Jatkossa mahdollisia kanoottien ja kaluston muita säilytyspaikkoja, mikäli reittien ja koko Hiitolanjoen lähtöpisteenä pidetään Kangaskoskea, kuten on luontevaa, voivat olla käytännössä Etelä-Karjalan virkistysaluesäätiön omistama Kangaskosken entinen vesivoimalaitos (rakennuksen alakerta) tai entinen Kangaskosken vartioasema, nykyinen B & B Hiitolanjoki (Bed and Breakfast and Nature Healing Powrhouse). Molempien vaihtoehtojen selvittämiseen liittyy toistaiseksi avoimia kysymyksiä (Kangaskosken entisen vesivoimalaitoksen jatkokäyttö ja avoinnapito, B & B Hiitolanjoen varastointilat, käyttöehdot yhteistyössä yrittäjän kanssa ym.). Mahdollisesti myös tulevaisuudessa Etelä-Karjalan virkistysaluesäätiön omistama Lahnaskosken

entinen vesivoimalaitos voisi soveltua kanoottitukikohdaksi, mutta sen rajoittavia tekijöitä ovat konesalista erillisen varastointitilan (sähköpääkeskus) vaatimattomuus ja sijainti, joka jättäisi ylä- eli vastavirtaan suuntautuville erämelontareiteille suuntauduttaessa melonnan kannalta mielekkään noin 4 kilometrin osuuden hyödyntämättä. Samat ongelmat, joskin vielä suurempina, koskevat niin ikään säätiön omistamaa Ritakosken vesivoimalaitosta. Hankkeen aikana hankittu Hiitolanjoki-yhdistyksen soolokanoottikalusto on kuitenkin vasta pieni avaustunnustelu Hiitolanjoen melonnan saati laajojen selvitettyjen erämelontareittien käyttöönottoon. Pullonkaulana kaikille kehitystoimille on näihin vaativiin olosuhteisiin erityisesti soveltuva kalusto (ks. tarkemmin alaluku 5.1.) ja tämän osalta tarvitaan jatkossa erityisesti ohjelmapalveluyrittäjien, mutta myös alueen kuntien, yhdistysten ja esimerkiksi Etelä-Karjalan virkistysalue-säätiön selvittelyä näiden mahdollisuuksista hankkia kalustoa.

Myös erilaiset hankkeet (esim. Leader-rahoitus), osuuskuntamallit tai yhteisomistus ovat jatkossa selvittämisen arvoisia mahdollisuuksia. Hankkeen aikana on voitu toteuttaa tämä esiselvitys, reittiesite (A3) ja merkitä ns. läntinen runkoreitti pääosin merkkipaaluilla (paineekyllästetty tolppa 50 mm x 130 cm, siniseksi maalattu raitamerkki, 110 kpl) sekä paikoin (Hiitolanjoen Kangaskoski, Lahnasenkoski, Ritakoski, Uudensillankoski ja Silamusjoen vesillelaskupaikka) myös vakiintuneilla ulkoilun ja urheilun merkeillä (sinivalkoinen A3-kokoinen säänkestävä opaste: kanootin kantajat, suuntaopastenuolet).

Hankkeessa toteutettu Uudensillankosken rantautumistasanne on Hiitolanjoen ensimmäinen melontainfrastruktuurirakenne. Se on suunniteltu palvelemaan erityisesti Uudensillankosken ns. Hiitolanjoen tehtaan haaraan nousussa ja edettäessä Simpeleen tehtaan ohitukseen, edelleen Kivijärvelle ja Simpelejärvelle (vrt. keskinen ja pohjoine runkoreitti). Tässä vaiheessa Kangaskoskelle (otetaan käyttöön kosken niskan muutostöiden yhteydessä myöhemmin) ja paikoin läntiselle runkoreitille on suunniteltu ja paikalliseksi avuksi telapuurakenteita (2 aluspuuta, jonka loveuksiin upotettu 3 telapölliä, puulajina haapaa, rakenne osin tervattu). Näitä voidaan hyödyntää koskien, kivikkojen ym. lyhyillä maaohituksilla vetämällä kanootteja näitä pitkin ja helpottaen näin maaohituksia. Reittien opasteiden ja logistiikan osalta tulevaisuudessa olisi suotavaa tehdä edelleen eräitä kehitystoimia. Seuranta pelkästään Hiitolanjoella on tärkeää siksikin, että Lahnasenkosken ennallistamistoimet vuonna 2022 ja Ritakosken ennallistamistoimet vaikuttanevat myös melontaopasteiden sijoittamiseen, koska ennallistaminen myötä myös näiden Hiitolanjoen valtakoskien ohitusten vesillelaskupaikat vielä tarkennetaan. Muita opastamiseen mahdollisesti liittyviä opasteiden kehittämistoimia ovat alueellisesti

keskisen runkoreitin ja pohjoisen runkoreitin merkitseminen esimerkiksi samalla tavalla kuin läntisen runkoreitin kohdalla on menetelty. Tämä ei ole lähtökohtaisesti erityisen suuri tai kallis toimenpide, joskin se vaatii jonkin verran resursseja ja maastokäyntejä. On kuitenkin perusteltua tehdä ensin seuranta reittien käytön osalta ennen tällaiseen ryhtymistä. Tähän liittyen kävijäseuranta onkin yksi haaste, jota joudutaan jatkossa arvioimaan. Mahdollisesti jonkinlainen ruohonjuuritason ratkaisu voisi olla hiihtoladuilta tuttu ”postilaatikkoratkaisu”, jossa on perinteinen kävijöiden kirjausluettelo, mutta sen näiden sijoittelua pitää arvioida erikseen. Jonkinlainen arvio voidaan yrittää saada myös lähtö- ja noutopaikkojen, kalustovuokrauksen tms. kautta tai avata palautelaatikko myös internetiin. Kävijäseuranta olisi tärkeää palautteen ja reittien kehittämisen näkökulmasta.

## **6.2. Etappien, palvelujen ja nähtävyyksien arviointia**

Yksi tärkeimpiä näkökohtia läntisen, keskisen ja pohjoisen runkoreitin käyttöönoton kysymyksiä on etappien, erityisesti sopivien päivämatkaetappien ja näihin oleellisesti liittyvien palvelutarpeiden ja nähtävyyksimahdollisuuksien arviointi. Seuraavassa on tehty yleiskatsaus tärkeimpiin aihepiiriin liittyviin havaintoihin kokemusten ja alueen yleisen tiedossa olevan tilanteen perusteella. Arvio perustuu tilanteeseen kesällä 2022.

Läntisellä runkoreitillä koemelontojen kokemusten mukaan päivämatka muodostuu yllättävän helposti jo Hiitolanjoen valtakoskien (Kangaskoski, Lahnasenkoski, Ritakoski, Uudensillankoski) ja edelleen Silamusjoen ohittavan maataipaleen (noin 1,6 km) osuiksista suunnilleen Silamusjärvelle (noin 8 km Kangaskoskelta) päästyä: tähän vaikuttavat luonnollisesti myös tauot, kaluston käsittelyyn, pakkaamiseen ja purkamiseen kulutettu aika. On myös otettava huomioon useisiin nähtävyyksiin eli Kangaskosken (entinen voimalaitos, tuleva voimalamuseo, Kangaskosken entinen tehdassaareke) Lahnasenkosken (lintutorni, tulipaikka, entinen vesivoimalaitos) ja Ritakosken (entinen vesivoimalaitos) niihin mahdollisesti tutustuttaessa hyvin nopeasti kuluva aika.

Yhtä kaikki, oleellista on tiedostaa etappien keskinäinen suhde: vaikka ensimmäisen retkipäivän aikana päästäisiinkin pidemmälle, on Silamusjärven jälkeen ensimmäinen mahdollinen yleisluonteinen tuli-, tauko- ja yöpymispaikka vasta Torsanjärven Salmensaaressa ns. Hiirensalmen kota (Rautjärven moottorikelkkailijoiden vaatimaton kota ja ulkopuolinen tulipaikka). Se on liian kaukana suositeltavaksi ensimmäisen yön etappipaikaksi, kun huomioidaan Silamusjärven ylitys, Lohioja,

Änkiläntien – Ravannontien – Hytinlahden maataipale (2,5 km) ja vielä näiden jälkeen vaativa Torsanjärven ylitys (lähes 10 km) tarkkaan huomioitavine sääoloineen. Tällekin välille jää nähtävyyksiä (ks. edempänä). Silamusjärven ongelmana on kuitenkin yleisten laavujen tai muiden tulipaikkojen puute, joten telttailu on toistaiseksi ensisijainen vaihtoehto. Järvellä on tosin ainakin yksi yksityinen laavu, jossa koemelojat (3 henkilöä) saattoivat maanomistajan luvalla yöpyä vuoden 2021 retkellä. Laavun mahdollista jatkokäyttöä voidaan vielä selvittää, mutta alustavien tietojen mukaan sen varaan ei voida rakentaa ensimmäisen yön yleisen etappipaikan jatkosuunnittelua. Käytännössä Silamuksen telttailun ohella ainoaksi vaihtoehdoksi jää tällä hetkellä kohtuullisen etäällä, mutta mahdollisesti vielä saavutettavissa oleva Konkalammen hiihtokeskuksen laavu, jonne matkaa polku- ja hiihtolatuverkoston kautta tulee Silamusjärven Velloskonnu ja Hiirenlahden välistä noin +1 km. Jatkossa yleisen laavun tai tulentekomahdollisuuden sisältävän majoitteen saaminen johonkin Silamusjärven ympäristöön tai mahdollisesti jo Silamusjoen – Hiitolanjoen haaraan olisi näin olleen erittäin tärkeää. Mainittakoon vielä, että ensimmäisellä koemelonnalla yövyttiin Silamusjärven länsirannalla (telttamajoitus) maanomistajan luvalla, joten myös tämän alueen jatkoselvittäminen voisi olla perusteltua, mikäli yleistä etappipaikkamahdollisuutta Silamusjärvellä jatkossa tarkastellaan.

Seuraava etappi Silamusjärveltä Torsanjärvelle sisältää mahdollisen päivämatkan, kun siihen lasketaan mukaan myös Torsanvuoren nähtävyyshetkellä (kalliomaalaus, Uudenkaupungin rauhan rajankäynnin eli vuoden 1722 kalliohakkaukset) käynti, mahdollisesti myös muita järven kohteita (esimerkiksi Puutonluoto, Näresaari). Matkaa sopivaan ja käytännöllisesti katsoen ainoaan Torsanjärven yleisluonteiseen tuli- ja etappipaikkaan – mikäli logistisesti reitin kannalta tarpeettoman kaukana sijaitsevaa Torsanpään Uimarantaa tulipaikkoineen ei oleteta lukuun – tulee Silamusjärven laskukohdasta noin 15 km, kun huomioidaan Torsanvuorella käynti. Päiväetappina tämä on mahdollinen, mutta jälleen ainakaan Torsanpäättä (noin 5 km vielä Salmensaaresta) kauemmaksi ei ole mielekästä suunnitella toisen päivän yöpymistä. Luonnollisesti Torsanjärvellä etenemiseen vaikuttavat aivan toisella tavalla sääolot kuin jokiosuuksilla.

Kolmannen päivän retkietappi suuntautuu Sarajoen (noin 5,6 km) haastavalle kohteelle. Koemelonnoissa sen ylittäminen yhtenä päivänä ei vielä kertaakaan onnistunut, mutta tilanteeseen vaikuttaa luonnollisesti raivausten vaikuttavuus ja monet muut tekijät. Mikäli tässä onnistutaan, on mahdollista ehkä edetä jopa Sarajärvelle, jolloin jopa Haukkavuoren yhteys ja laavu olisi äärimmillään mahdollinen kolmannen retkiyön



etappipaikka. Tämä on samalla mahtava nähtävyysskohte ja vuoren alla on käytettävissä tulipaikkarakennelma vuorelle johtavan retkeilypolun yhteydessä. Käytännössä kuitenkin monet Sarajokeen liittyvät käytännön vaikeudet (puiden ylitykset ja ohitukset, koskipaikat, maaohitukset, paikoin myös heinikon hidastava vaikutus) ja lopulta Pitkäniemen tai jopa sitä pohjoisemman Ukonlahden kautta Haukkavuorelle tehtävä varsin pitkä maaetappi (Vuorilahti ei ole käytettävissä rantautumisen maanomistajan kielteisen suhtautumisen vuoksi) lisäävät vaikeuskertoimia niin, ettei Sarajärven Haukkavuoren saavuttamista voi pitää kovinkaan realistisena tai jatkossakaan ensisijaisena tavoitevaihtoehtona.

Niinpä vaihtoehdoksi jää toistaiseksi lähinnä telttailu Sarajoen jokivarressa. Sarajoelle juuri sopivan päiväetapin alueelle tarvittaisiinkin yleinen laavu tai muu tuli- ja yöpymispaikka. Yleisen etappipaikan maanomistusolot olisi Silamusjoen tapaan selvitettävä ja mukaan olisi saatava yhteistyökumppani ja jatkorahoitus. Muun selvittämisen kannalta mahdollisia kohteita olisivat Sarajoeniittujen jälkeisellä osalla oleva asutus, jossa on myös savusauna ("Kasperin") aivan Sarajoen partaalla, eräs vanha lato ylempänä jokivarressa (Jokiranta – Lähteenrinta tilojen välinen osuus, Sarajoen eteläranta peltoalueen jyrkällä reunalla) yhteistyössä peltoja viljelevän Korhonen-tilan omistajan kanssa. Myös yhteistyö Jokiniemi-tilan (Torsantie 41) omistajan kanssa voisi tarjota tulevaisuudessa mahdollisuuksia tällaisen paikan haarukointiin. Sarajoen yläpuolella myös logistisesti ehkä vielä mahdollisella ja näyttävällä paikalla olisi entinen Pusankosken mylly, joka on yksityisomistuksessa ja jota ei kuitenkaan ole selvitetty tarkemmin tämän esiselvityksen aikana. Logistisilta täysin poissuljettuja eivät ehkä olisi vielä Sarajärven eteläpäähän eräät saaret, mutta näitäkään ei ole selvitetty tämän esiselvityksen aikana.

Sarajoen jälkeen, mikäli etappi olisi Sarajokivarressa tai vielä ylempänä enintään Haukkavuorella, päiväetappien yöpymismahdollisuudet käyvät yhä haastavimmaksi. Sekin vähäinen yleinen retkeilyinfrastruktuur, joka etelämpänä on käytettävissä, loppuu Sarajärvelle. Ottaen huomioon mahdollisen Haukkavuorella käynnin ja mahdollisesti vielä toisella Sarajärven nähtävyysskohteella eli linnavuorella ja luolassa (Haapalahti) käynnin, olisi päiväetapin päättäminen suunniteltava mieluiten suunnilleen Loitumanpään – Rako-ojan alaosan suunnalle. Täällä maasto on kuitenkin vaikeaa ja kosteaakin, joskin Lepänkannasuon tietämällä on korkea ja melko näyttävä korkeampi kalliopaikka.

Koemelonnoissa jouduttiin yöpymään tilapäisesti Myllyojan – Matkolammen ja pienen vesiyhteyden jälkeen Loitumanpäästä (moottikelkkareittiä) tulevan tienpohjan ja Vuorilammentieltä tulevan yhdystien haarautumakohdassa, mutta paikka ei ole tähän

erityisen sovelias. Lähinnä mahdollisena palveluna voi lähtökohtaisesti pitää Loitumajärvellä vain noin kilometrin päässä järveen nousukohdasta luoteisrannalla sijaitsevaa Ohtaniemeä, jossa toimii pitopalveluyritys (Ohtaniemen pidot). Tämän saaminen etapiksi ja tulevaisuudessa esimerkiksi tilattavaksi ohjelmapalveluiden lisäpalveluksi (majoitus, sauna ja ruokapalvelut) olisi erinomainen lisä muuten niukkaan palvelutarjontaan alueella. Eksoottinen luonnonvaihtoehto voisi olla Rako-ojan yläjuoksulla Rakovuorten (luolia) ja erityisesti heti maakuntarajan ylityksen jälkeen näyttävän Rako-ojan kanjonin läheisyydessä. Täällä on kuitenkin huomioitava kaikessa luonnonsuojelualueen rajoitukset. Asiaa selvitettäessä ELY-keskusten edustajien kanssa hankkeen aikana, keskuksista (Kaakkois-Suomi, Etelä-Savo) asiaan otettiin kanta, jossa kanjonissa olevaa epävirallista, mutta satunnaisesti käytettyä tulikivikehää ei suositeltu tässä vaiheessa virallistettavaksi. Myöskään maanomistaja (UPM-Kymmene) ollut myöskään halukas tekemään asiasta sopimuksia. Maasto kanjonissa ei ole sopivaa leiriytymiseen, joskin mahdollisesti sen yläpuolisilla kallioilla voi löytyä edes kohtuullisesti tarkoitukseen sopivia telttapaikkoja.

Rako-ojan lähialueelle (mahdollisesti tarvittaessa luonnonsuojelualueen ulkopuolellekin) jonkinlaisen etappipaikan (tuli- ja yöpymismahdollisuus) saaminen olisi tärkeä tavoite. Rako-ojan nouseminen tai kiertäminen maataipaleena (6,5 km) on erittäin vaativaa, joten etappipaikalle ei ole hyviä mahdollisuuksia sen yläpuolella eikä sen välitön läheisyys myöskään sovellu hyvin tilapäiseen majoittumiseen. Rako-ojan yläpuolella on tosin vielä Saunalammen kämppänä tunnettu vanha hirsirakennus apurakennuksineen. Tämän saaminen reitin etappipaikaksi olisi erinomainen asia, mutta täällä ilmeisesti maan- ja kiintiestönomistajalla (UPM-Kymmene) ei ole ainakaan tällä hetkellä kiinnostusta tähän. Asiaan kannattaa kuitenkin palata ja selvittää sitä tarvittaessa vielä tulevaisuudessa.

Rako-ojan, Saunalammen ja Kumpulammen jälkeen mahdollinen etappipaikka voisi löytyä Parsikkolammen pohjoispäästä, jossa reitin vienti täytyy tehdä aivan paikallisen pienen rantasaunamökin vierestä. Maan- ja rakennuksenomistajan kanta mahdolliseen vuokraukseen jatkossa on ollut alustavasti hankkeen aikana tiedusteltaessa myönteinen, joten tämä on jatkossa myös ehdottomasti selvittämisen arvoinen asia. Parsikkolammen – Särkilahden väli on lähtökohtaisesti mahdollinen päivätappi, joten tarve tällä välillä enää yöpymisvaihtoehtoon on vähäisempi kuin esimerkiksi Sarajärven – Loituman – Rako-ojan – Saunalammen – Kumpulammen – Parsikkolammen välisellä alueella. Jos täällä haluttaisiin haarukoida sopivaa tulipaikka- tai jopa yöpymisinfrastruktuuria, olisi sellaiselle ehkä luonteva paikka kohtuullisen näyttävä nähtävyysskohte Oitontinlahden vuori. Osa

vuoren laesta on luonnonsuojelualuetta. Alueella on myös näyttäviä rantakallioita ja näiden tuntumassa voisi olla myös mahdollisuuksia ainakin maisemallisesti edustavalle etappipaikalle pienine rakenteineen.

Lopulta Särkilahteen saavuttaessa nouto voidaan tehdä kuljetuspalvelun kanssa joko Taipaleenlahdesta, Kirveslahdesta (yleiseen veneenlaskupaikka) tai jatkaa meloen Särkilahden eteläosaan, jossa on Koljonniemen yleinen veneranta. Etäämmällä (noin 15 km) Särkilahdesta pohjoiseen Saukonsaaren pohjoiskärjessä on mökkimajoitusta. Tämä on syytä muistaa etenkin siinä tapauksessa, jos läntistä runkoreittiä haluttaisiin jatkaa vielä jopa vaikka Savonlinnaan saakka Pihlajaveden saariston luonnonsuojelualueiden läpi. Mahdollisesti myös Särkilahden Niuvanrannan suunnalla on jatkossa majoituspalveluita ajatellen yksityinen kehitysmahdollisuuksista kiinnostunut maan- ja kiinteistöomistaja. Särkilahden itärannalla on mahdollisesti tai on ainakin ollut jonkilaista mökkimajoitusta, mutta tästä ei ole onnistuttu saamaan tarkempaa tietoa tämän esiselvityksen yhteydessä.

Keskisellä runkoreitillä ja samalla myös pohjoisella runkoreitillä mahdollisuuksia on majoitukseen on erinomaisesti erityisesti Simpelejärvellä. Päiväetapiksi täällä soveltuvat hyvin Hiitolanjoen Kangaskoskelta lähdetäessä myös Simpelejärven yleiset laavut Tinkonsaarella ja Mustasaarella, joskin näiden ilmoittaminen ja yleinen tunnettuus on vähäistä. Simpelejärvellä maksullista vuokrattavaa mökkitarjontaa on ainakin Kurhonselän itärannalla (Pistoniemen lomamökit), Tullisalmen pohjoispuolella järven länsirannalla Muikkulahden Loikonsaarella (Muikkulahden maatilamajoitus), Särkisalmessa (Lohikontti, myös laavu) ja vielä esimerkiksi Muukkosenselän itärannalla (Karelian Lomatuvat). Myös muita vähemmän tunnettuja pienempiä yksityisiä mökkimajoituksia on tarjolla. Parikkalan keskustassa Kangaskylässäkin löytyy uusia majoituskohteita (esimerkiksi Torimajat). Simpelejärven merkittävimpanä nähtävyytenä pidettävä Äijönvuori luolineen on myös mahdollista yhdistää ainakin joihinkin edellä mainittuihin mahdollisiin etappi- ja majoituskohteisiin. Myös useat Simpelejärven saaret ovat tutustumisen arvoisia.

Simpelejärven jälkeen nähtävyyksiä on seuraavalla pienellä vesiyhteydellä eli Romanonjoen tuntumassa ja Haljakanrannassa (kivikautiset asuinpaikat) sekä Romanonkankaalla (pyyntikuopat). Romanonjoen asuinpaikka pois lukien näille on myös opasteet: Romanonjoen kivikautisen asuinpaikan esittely nähtävyytenä olisikin perusteltua.

Yöpymiseen seuraava luonteva etappi keskisellä reitillä Simpelejärven jälkeen on selvittää Romanonjoki yhden päivän aikana – mikä on vaativa, mutta mahdollinen tavoite – ja päästä Korkeasillan mairinuoususta Palaneellekankaalle ja Kynnärpäänjoen laavulle.

Tarvittaessa mahdolliset telttapaikat Romanonjoen varrella ovat parempia kuin esimerkiksi Rako-ojalla ja ainakin Sarajokeen vertautuvia (tosin maasto on kuivempaa heti Romanonjoen penkoilta kankaalle noustessa), mutta yleistä tulipaikkaa täällä ei ole. Se voisi olla myös mahdollinen kehityskohde, joskin Kynärpään laavu on verrattain lähellä. Täällä on myös yövytty kaksi kertaa onnistuneesti koemelontojen yhteydessä, mutta tässä on huomioitava etäisyys Simpelejärveltä lähdettäessä ja Romanonjoen erityisvaativuus (puusto uomassa, meanderit, hiekkasärkkiä, enimmäkseen kahlattavaa ja sauvottavaa).

Seuraava päiväetappi Palaneeltakankaan maataipaleen jälkeen on suunniteltava Heinäsuonjoen kahlauksen ja Heinäsuon – Rajasuon maataipaleen ja vielä Laakkiinjärven jälkeen jonnekin Punkaharjun lampialueelle välille Vapanen – Valkia – Siekale – Mustajärvi. Hankkeen koemelonnoissa täällä on yövytty Punkaharjun entisen lomakeskuksen Kultakiven tuntumassa Siekaleenharjulla, jonka alueella on ilmeisesti myös vuokrattavia mökkejä. Lähellä on myös ainakin jossain vaiheessa toiminnassa ollut Pikku Mustajärven tulipaikka (katos). Myös jo ennen Siekaletta löytyy ainakin yksi mökkimajoitus Valkiajärven rannalta (Valkiajärven lomahuvilat). Nähtävyyksinä tälle alueelle tultaessa on jo Laakkiinmäen – Kaatuvavuoren kalliohakkaukset (rajamerkki) ja etäämmällä, mutta mahdollisesti vielä Valkiajärveltä saavutettavissa oleva päiväretkikohde Paljakanvuori kalliohakkauksineen (Uudenkaupungin rauhan rajanveto vuodelta 1722).

Keskisellä reitillä voidaan saavuttaa reitin määränpää todennäköisesti jo kolmannen päivän kuluttua, mikäli edetään suunnilleen edellä kuvatusti ja olosuhteet ovat suotuisia. Näin tehtiin koemelontojen yhteydessä, jolloin Putikonlahti ohitettiin ja yövyttiin siitä iskuetäisyydellä olevilla Savonsaarilla yleisessä veneilijöiden tukikohdassa (vattimaton tulipaikka, puucee, polttopuuvaranto rankoina kalliolla). Mahdollisesti jatkettaessa vielä esimerkiksi Punkaharjun kohteisiin majoitusmahdollisuudet jälleen lisääntyvät ja matkan varrella on vielä ainakin toinen veneilijöiden retkisatama Aapelinsaaressa.

Reitin varrelle ennen Putikonlahtea jää Myllyjoen Niskalammen yhteydessä Putikon hovi, joka on aiemmin toiminut sekä näyttely- että majoituskohteena ja on edelleenkin alkujaan 1700-luvulle palautuvan vesisahansa historian kautta nähtävyys (esimerkiksi vesiratas padon ohituksen yhteydessä). Alue on kuitenkin ollut suljettua yksityisaluetta ja tämän hankkeen ja esiselvityksen valmistelun aikana sen tulevaisuus on ollut epäselvä. Putikonlahteen tultaessa Putikon sahaa voi pitää myös nähtävyytenä, joskin sitäkin rajoittaa kieltoalue. Alueesta rakennuksineen saa kuitenkin kokonaiskuvan vedestä käsin.

Putikonlahdessa sopiva reitin päätöspaikka on Perkaus Oy:n/Putikon

kyläyhdistyksen ranta, jossa on laituri, veneluiska ja uimaranta, jopa pieni tulipaikka. Tänne on mahdollista päästä noutamaan autolla ja samalla voidaan ennen paluumatkaa tehdä vaikka kierros nähtävyytenä Putikon kylän vanhaa rakennuskantaa tutkimassa.

Pohjoisella runkoreitillä vielä ennen Lahdenpohjaa on mahdollista tehdä poikkeama esimerkiksi vielä kohtuullisen etäisyyden päähän Kesusmaalle aittamajoitukseen (Jaanan Piha). Nähtävyydenä jo erityisen merkittävän lintukohteen eli Simpelejärven Siikalahden jälkeen voidaan pitää myös esimerkiksi Vaaranmäen (louhittua) kalliojyrkännettä, joka on vielä kohtuullisen etäisyyden päässä Kinnarsalmesta.

Simpelejärven Lahdenpohjan – Mustajärven välisellä erityisen vaativalla ja vähävetisellä osuudella on hyvin niukasti palvelumahdollisuuksia. Jatkossa ainoastaan Kirjavalan Erämiesten Säyneenlammen metsästysmaja voisi kenties tulla mahdolliseen vuokrauskäyttöön, mikäli tästä tehdään lisäselvitys. Reittietappien kannalta tämä olisi tärkeää. Yleisluontoisia tulipaikkoja on kuitenkin tällä välillä vielä Kalliomäen laavu Suuri-Matkon pohjoispuolella, jossa lähellä on myös nähtävyydenä Iso ja Pieni Linnavuori (luola) ja Kalajärven uimaranta, josta löytyy myös tulipaikka. Pohjoinen runkoreitti yhtyy keskiseen runkoreittiin Mustajärvellä, josta eteenpäin Putikonlahteen (ja haluttaessa edemmäs) pätevät samat huomiot kuin edellä keskisen runkoreitin osalta on esitetty.

Kaikkiaan edellä lyhyesti kuvattujen runkoreittien (läntinen noin 60 km, keskinen noin 50 km ja pohjoinen noin 70 km) päiväetapeissa, palveluissa ja nähtävyyksissä on jo kohtuullisesti mahdollisuuksia ja tarjontaa, mutta yleisarviona näiden saavutettavuudessa on osin ilmeisiä haasteita ja ongelmia. Seuraavassa vaiheessa juuri etappipaikkojen (tulenteke- ja majoittumismahdollisuus) lisärakentaminen on näillä reiteillä tärkeimpiä kehityskohteita. Myös palveluita tarvitaan lisää ja nähtävyyksien osalta lisäkartoitusta.

### **6.3. Kehittämismahdollisuuksia**

Tässä esiselvityksessä on käyty vuosien 2020 – 2022 aikana Laatokalta Saimaalle (The Best Practises of Shoreline Biodiversity Protection) hankkeessa tutkittuja, läpäisyraivattuja, ja koemelottuja historiapohjaisia erämelontareittejä Hiitolanjoen vesistöalueelta Vuoksen vesistöalueelle eli Saimaalle (Pihlajavesi). Esiselvityksen tukimusosaan on kirjattu myös aihepiiriin yleisiä historiallisia ja luonnonhistoriallisia lähtökohtia. Sovellusosassa edellä on arvioitu reiteille sopivaa kalustoa ja tarvikkeita ja muita käytännön asioita sekä esitetty arvioita etapeista, palveluista ja nähtävyyksistä. Seuravassa luodaan lopuksi näkökulma

edellä pääosin käsittelemättömiin mahdollisuuksiin niiltä osin, joita pidetään tähän mennessä tehdyille työlle ja suunnittelulle lisäarvoa tuovana jatkokehityksenä.

Historiallisten lähtökohtien ja reittien taustatutkimuksen pohjalta reitit nimettiin hankkeen loppuvaiheessa esitettä valmistettaessa seuraavasti: *Muinainen rajareitti* (läntinen runkoreitti), *Romanan reitti* (keskinen runkoreitti) ja *Matkoreitti* (pohjoinen runkoreitti). Reittinimien kautta avataan niihin liittyvää historiallista ainesta, mahdollisia kirjallisia lähteitä, paikannimiä, perimätietoa, muinaisjäänöksiä jne. ja ne liittyvät muinaiskarjalaisten mahdolliseen vesireiteillä kulkemiseen. Samalla reittinimet kuvaavat alueensa nykyisiä kartalle paikallistettavia kiinnekohtia, paikannimiä ja nähtävyyksiä. Samalla reitistö nimettiin ytimekkäästi Laatokalta Saimaalle -erämelontareitistöksi. Nimi vastaa hankkeen suomenkielistä nimikettä, mutta kuvaa myös erinomaisesti muinaisen vesireittikulkemiseen ja astutushistorian pääsuuntaa ja samalla näiden merkittävien järviältaiden yhteyksiä ja ehkä yllättävääkin keskinäistä liikkumayhteyttä Hiitolanjoen ja sen vesistön kautta. Tarkentava esitteessä käytetty markkinointiinkin sopiva iskulause ”Laatokan latvavesiltä Saimaan satamiin...” on silti tässä ja muussa tiedottamisessa lisämääränä paikallaan reaaliimaantieteellisen tarkennuksen varmistamiseksi.

Muinaisen rajareitin nimen taustalla on Pähkinäsaaren rauhan rajasopimuksessa (1323) mainittuina reittialueelta paikannimet Torsanjärvi ja Särkilähti. Haukkavuorta on pidetty myös tällaisena rajapisteenä. Sen, kuten myös reitin varrelle jäävän Torsanvuoren laella on nähtävyyksikohteina yhä idän ja lännen rajamerkinä Uudenkaupungin rauhan rajakäyntivuoden 1722 kalliohakkaukset. Lisäksi rajareittiä voidaan perustella vielä vuoden 1545 Jääsken (osa Äyräpäättä), Lapveden ja Savon rajapaikkaluettelolla, jossa mainittu arvoituksellinen *Rajan Äijan Kiffui* on yhdistetty Rako-ojaan, jota perimätiedon mukaan on ilmeisesti aiemmin kutsuttu Raja-ojaksi.<sup>61</sup> Näin ollen vahvoja perusteita reitin nimeämislle todella löytyy historiallisesta kerrostumista ja yhä nähtävistä jäänteistäkin.

Romanan reitin taustalla on ortodoksikarjalainen etunimi *Romana* (myös *Romoi*) < ven. *Roman* < kreik. *Romanos*, ’roomalainen’. Tutkimuksessa on pidetty tätä yhtenä osoituksena Laatokalta suunnasta Parikkalan alueen kautta aina Suur-Säämingin seudulle tulleiden henkilönnimien karjalaislähtöisyydestä ja ”laatokkalaisesta” taustasta. Jokiväylää on pidetty myös yhtenä vielä 1700-luvulla parikkalalaisten ja sääminkiläisten suurissa kaskiriidoissa muistettuna ja yhtä lailla molempien osapuolten tunnustamana vanhana kulkuväylänä. Romanonjoen varressa on myös kivikautinen asuinpaikka ja lähialueella pyyntikuoppia.<sup>62</sup> Koska väylä on myös nykyäänkin vielä keskeinen mahdollisuus nousta

Simpelejärvestä jatkoyhteyksille, on nimi sopiva ja perusteltu myös alkuperäisessä henkilönimen (matkaajalta tai uudisasukkaalta?) kirjoitusasua kantavassa muodossaan.

Matkoreitti viittaa nimenä paikannimiin, jotka ovat eräänlaisia indikaattoreita hyvin vanhasta kulkemisesta vesillä ja maastossa: reittiyhteys Pieni- ja Suuri-Matkolampien kautta on täällä keskeinen osa yhteyttä Simpelejärveltä Itä-länsi-suunnassa väljemmille vesille, mutta Matko-nimistöä on lähialueella ja muuallakin (vrt. Muinaisen rajareitin Matkolampi Ruokolahdella, Rautjärven Matkolampi, runsas matko-nimistö Savonlinnan alueella, yksittäisiä nimiä muuallakin Suomessa). Nimi sopii reitille sikälikin, että alueella on vanhaa tiestöä, ilmeisesti jopa vanhin tunnettu karttatie (vuodelta 1643) Säämingin alueelta Käkisalmeen. Säämingin historian ja alueen vesireittien tutkija Pekka Lappalainen on myös käyttänyt matkoreitti-nimitystä eräässä julkaisussaan.<sup>63</sup> Reitin pienilläkin vesillä viime aikoihin liikkumisesta kertovat koemelontojen yhteydessä todetut venekulun jäänteet Pienellä Kalajärvellä (3 puuveneeseen jäännettä) ja Suuri – Matkon Kuikkalahdessa (veneeseen aluspuu, ehkä nousupaikka, ks. näistä tarkemmin edellä ja esiselvityksen kuvaliite).

Reittinimistön käyttöönotto on myös ensimmäinen askel reitistön tuotteistamiseksi. Tähän liittyen voidaan tulevaisuudessa suunnitella ja ideoida esimerkiksi yleisötapahtumia, kehyskertomuksia ja elävöittämistä, ruokapalveluja, käsitöitä jne. Historiallinen tausta ja syvyys huomioiden mahdollisuuksien kirjo on laaja. Etenkin muinainen rajareitti voidaan liittyä myös aina ajankohtaisiin rajakysymyksiin. Vuonna 2023 Pähkinäsaaren rauhan rajasopimuksen solmimisesta tulee kuluneeksi 700 vuotta ja tässä yhteydessä voidaan huomioida osaltaan myös muinaisen rajareitin kohteita ja vesireiteillä liikkumisen teema.

Erämelontareittien palvelurakenteen kehittäminen voi ja tuleekin vähitellen tapahtua lisäämällä palveluita, mutta ennen kaikkea aluksi saattamalla jo olemassa olevat palvelut reittien tuleville käyttäjille saatavilla oleviksi. Tähän tarkoitukseen ei oikeastaan ole vielä nykytilanteessa yhtenäistä, palvelumahdollisuudet yhteen kokoaavaa foorumia, etenkin kun reitistö liikkuu usena kunnan alueella ja vielä maakuntarajan yli (Parikkala, Rautjärvi, Ruokolahti, Savonlinna). Tarkoitukseen soveltuu luontevimmin ainakin aluksi Hiitolanjokiyhdistyksen internet-sivusto, jolle voidaan luoda Laatokalta Saimaalle -hankkeen jälkeen uusi tätä nimikettä kantava sisältökokonaisuus. Tähän voidaan koota reittien yhteyteen liittyviä palveluita: erityisesti mahdollinen kalustovuokraus, tulipaikat ja retkitukikohdat, majoitusmahdollisuudet, mahdolliset opastukset, kuljetuspalvelut ja muut mahdolliset ohjelmalvelut ym. Oleellista olisi rakentaa tämän tyyppinen sisältöosio niin, että mahdollinen erämelontareiteille lähtijä voi tiedustella esimerkiksi majoitusta suoraan

palvelun tarjoajalta ilman välikäsiä. Osa näistä on mahdollisesti yksityisiä tai pieniä toimijoita, joilla ei ole välttämättä lainkaan aiempaa toimintaa eikä halukkuutta osallistua palveluiden kaupallisiin sovelluksiin lisäkustannuksineen. Toisaalta tämä vähentää samalla resursseiltaan pienen Hiitolanjoki-yhdistyksen työtä ja vastuita asiassa. Toiminnasta voidaan tarvittaessa harkita kohtuullista yhdistyksen peruskuluja kattavaa korvausta, joka perittäisiin palveluiden tarjoajilta, lähtökohtana tulee olla ”palvelu palvelutarjonnasta”.

Sivustolle voidaan luonnollisesti linkittää myös kaikki jo olemassa olevia kaupallisia palveluntarjoajia, jotka ovat mielekkään etäisyyden päässä reiteillä kulusta. Vastaavan tyyppinen lähtökohta on jo olemassa [www.hiitolanjoki.fi](http://www.hiitolanjoki.fi) -sivustolla Hiitolanjoesta.

Laatokalta Saimaalle -erämelontareitistösisältöjen kehittäminen edellyttää luonnollisesti myös päivityksiä reittiosuuksista, opasteista, raivaustilanteesta ja monista muista asioista.

Hankkeen ja esiselvityksen aikana Hiitolanjoen entisistä valjastetuista koskista

Kangaskoski on ennallistettu osana muita hankekokonaisuutta (2021). Jatkossa myös sitä

ylemmät Lahnasenkoski (2022) ja Ritakoski ennallistetaan (2023). Toisaalta reittien

varrelle jää joitakin vastavirtaan noustavia koskipaikkoja (Sarajoki, Pusankoski) ja myös

vedenjakajan ylityksen jälkeen myötävirtaan laskettavia koskipaikkoja (Myllyjoki). Näitä ei

ole tässä esiselvityksessä arvioitu tai selvitetty koskiluokituksen arviointimenettelyä.

Vaikka etenkin (vastavirtaan kuljettaessa ohitettavien) Hiitolanjoen ennallistettavien koskien arviointi melontaympäristönä ja koskenlaskuskohteina ei kuulunutkaan tämän

hankkeen tai esiselvityksen piiriin, mahdollinen ja tarpeellinen jatkotoimenpide voi olla

koskiluokitusten vahvistaminen sekä Hiitolanjoelle (lisäksi Uudensillankoski, Rapukoski ja

Ali-Juvankoski) mahdollisesti myös Silamusjoelle ja toisaalta tämän esiselvityksen

reittikohteiden eräille koskille yhteistyössä Suomen melonta- ja soutuiliiton kanssa.

Hiitolanjoen vesistöissä on koskipaikoilla huomioitava vaelluskalojen nousu ja

lisääntyminen. Tämän hankkeen aikana saatiin tietoon, että Hiitolanjoen Kangaskoski on

laskettu (30.5.2022) packraft-lautoilla ja lasku on myös dokumentoitu. Esiselvityksen tekijä

varmisti kosken laskumahdollisuuden ja ELY-keskuksen vesistöpäällikkö (Visa Niittyniemi)

antoi puhelimitse tästä kannanoton, jonka mukaan tätä erityisesti vaelluskaloille

(Laatokasta nouseva luonnonvarainen lohi ja taimen) ennallistettua koskea saa laskea

omalla vastuulla. Keskustelussa paikallisen kalastuksenvälvojan (Sami Huikko) kanssa

päädettiin kuitenkin vielä alustavasti siihen, että vaelluskalojen kutuaikana Kangaskoskea

ei lasketa. Tämä on huomioitava jatkossa myös erämelontareitistön tiedottamisessa,

vaikka asia ei varsinaisesti liity vastavirtanousuun. Voidaan olettaa, että kiinnostus etenkin



Hiitolanjoen koskien laskemiseen lisääntyy tulevaisuudessa ja melojia tulee liikkumaan alueella. Samalla on hyvä tilaisuus markkinoida kehitettävää erämelontareitistöäkin. Sarajoella, lähinnä alimmalla osalla on todettu toisinaan, joskin 2020-luvulle tultaessa heikentyntä taimenen lisääntymistä ja vesistö on Torsan ohella luokiteltu vaelluskalavesistöksi.<sup>64</sup> Sarajoen alimman eli noususuunnassa (Torsantien) ensimmäisen sillan alapuolella (Myllykoski) on muutenkin noustava maaohitukselle, kuten ylempänä ns. Vertasen vanhan myllykosken (Jokiranta) ohituksessa, mutta koskiympäristöt kannattaa huomioida tästäkin näkökulmasta. Muilla paikoin nyt suunniteltuja reittejä esiselvityksen tekijän tietoon ei ole tullut vaelluskalojen kannalta erityisesti huomioitavia kohteita. Tulevaisuudessa, etenkin kun Hiitolanjoki ja myös Torsanjoki ovat kokonaan vapautuneet Laatokasta nousevien vaelluskalojen (lohi, taimen) mahdollisiksi nousureiteiksi, ehkä jopa Torsanjärvelle, on erityisesti syytä pitää tämäkin potentiaalinen koskiympäristöihin liittyvä luonnontekijä mielessä. Tiedonkulku ja yhteistyö asiantuntijoiden ja paikallisten aktiivien kanssa on tärkeää ja Hiitolanjoki-yhdistyksellä on tähän jo perinteitä ja hyvät edellytykset tulevaisuudessakin. Kalojen ja erämelonnan herkkä yhteinen kohta liittyy erityisesti koskessa kahlaamiseen. Koskikahlaus tapahtuu näillä erämelontareiteillä touko-kesäkuussa kuitenkin vaelluskalojen myöhäissyksyisen kutuajan ulkopuolella ja toisaalta mahdollisten poikasten kuoriutumisen (huhtikuu) jälkeen, joten satunnaista koskialueilla kahlaamista ei voitane pitää asiassa vaelluskaloille erityisenä uhkana. Merkittävimpiä jatkokehityskohteita sekä reittien saavutettavuuden että paikallisen toiminnan ja sitä kautta myös reitistön kehittämisen kannalta on opastaminen. Tähän on otettu nyt ensimmäisiä askeleita (esiselvitys, esite, Hiitolanjoen ja Silamusjoen melonnan erityisopasteet vesillelasku- ja nousupaikoille, Muinaisen rajareitin merkintäpaalut) lähinnä omatoimiliikkujille. Jotta Laatokalta Saimaalle -erämelontareitistöä voitaisiin jatkossa hyödyntää varsinaisesti matkailussa matkailutuloa tuottavana elinkeinotoimintana ja vastavuoroisesti erämelonnasta kiinnostunut saisi reiteillä liikkumisesta vielä aktiivista omatoimiretkeilyä monipuolisemman kokemuksen ja elämyksen, tarvittaisiin kuitenkin oppaita. Erämelontaoppaiden tehtävänä voidaan nähdä sekä käytännön erämelontaan, kalustoon ja tekniikoihin opastaminen että erämelontareittien historiapohjan ja luonnon esittely ja aihepiirin tunnetuksi tekeminen. Oppaiden kurssitukseen ei tässä esitetä vielä erityistä ehdotusta, joskin on syytä huomioida, että esimerkiksi paikallinen Simpelejärven opisto on järjestänyt tämän hankkeen aikana ainakin luonto-osaajakurssin, johon kuului sisältöinä myös mm. EPP 2 (Euro paddle pass) -tasokoe ja melontaohjaajan kurssi.

Olemassa olevien retkeilyyn ja erityisesti melontaan liittyvien ohjelmapalveluiden osalta ei esiselvityksen aikana ole lähinnä ajanpuutteen ja tilanteen jäsentymättömyyden vuoksi tehty systemaattista kartoitusta. Joitakin tiedossa olevia ohjelmapalveluja on kuitenkin todettu seuraavassa: näistä hankkeen koemelunnoissa avustajana on toiminut luonto- ja elämyspalvelu Discover Saimaan perustaja (Taru Kaljunen). Kangaskoskella toimii B & B Hiitolanjoki, jolla sekä majoitusta että luontohemmottelupalveluja. Vuokrattavana on ollut myös ainakin sup-lautoja. B & B Hiitolanjoki on reittien kannalta keskinen lähtöpiste ja sillä on edustus myös Hiitolanjoki Flow -ryhmittymässä, johon kuuluvat myös ohjelmapalveluja tarjoava Retuperä Reload (Ninni Koponen) enimmäkseen alueella majoituspalveluja tarjoava Simmes Oy (Pekka Europaeus) ja kuljetuspalveluja tarjoava Taksi Hannu Repo (paikallisia takseja tarjoavat myös muut ja Hiitolanjoen kierroksilla esimerkiksi yhteistyössä ollut Aivarossi, Aivar Buntsel). Hiitolanjoen opastuksia tarjoavat toistaiseksi Tmi Traditionaali (Mikko Europaeus), Anne Repo / Nature Pampering ja Rautjärven ja Parikkalan matkailu- ja luonto-opas Marjaana Tykkyläinen. Simpelejärvellä paikallista melontakalustoa on ryhtynyt vuokraamaan ainakin Simpelejärvi Events (Elmeri Piik, Emma Rosenholm). Myös Oronmyllyn loma- ja kurssikeskuksessa on ainakin pienimuotoista kalustovuokrausta ja myös majoituspalveluja. Edellä tässä esiselvityksessä on mahdollisten majoituspalvelujen osalta on mainittu etappien arvioinnin yhteydessä useita Simpelejärven tai lähialueen palveluntarjoajia, yksi mahdollinen palveluntarjoaja Loitumajärveltä, ja muutamia Punkaharjun lampialueelta (Valkia, Siekale) sekä yksi mahdollinen palveluntarjoaja Simpelejärven – Mustajärven väliltä (Säyneenlampi) ja tietenkin huomioon on otettava myös joitakin paikallisia asukkaita, joilla voi olla jatkossa kiinnostusta esimerkiksi reitin varrella sijaitsevan mökin, saunan tai muun palvelun tarjoamiseen. Edellä kuvattu yrittäjäverkosto on epäilemättä vielä vajaavaisesti listattu.

Yrittäjäverkoston tiivistäminen ja myös edellä mainitsemattomien ja tietenkin myös uusien palveluntarjoajien yhteistyö myös Laatokalta Saimaalle erämelontareitistön palvelurakenteen kehittämiseksi olisi kriittisen tärkeää. Samalla se antaisi yrittäjien entisestään laajentuvalla yhteistyöverkoston kautta lisää mahdollisuuksia palvelujen yhdistämiseen ja monipuolistamiseen. Ensimmäisiä mahdollisesti ratkaistavia kysymyksiä jatkosuunnitelun kannalta olisivat yrittäjäyhteistyössä mahdollisesti erämelontareiteille suuntautuvien ohjelmapakettien kaluston, oppaiden, turvallisuusasioiden, sisältöjen, kestoajan, etappien, majoituksen, ruokailujen, kokonaishinnoittelun ja markkinoinnin yms. suunnittelu. Tämä on suuri työ, johon voidaan tässä tässä vain yleisesti viitata.

Laatokalta Saimaalle – erämelontareistön kehittämisessä jatkonäkymien kannalta keskeisiä ovat erilaisilla kehittämishankkeilla toteutettavat toimenpiteet, sillä nämä vaativat väistämättä rahoitusta, jota ei ole realistista yksistään odottaa reittien ylläpitäjiltä tai alueen yhdistyksiltä, yrittäjiltä, kunnilta tai muilta toimijoilta. Tärkeimpiä näistä ovat ainakin sopivan kaluston (kanootit, länget, kuljetuskärryt), oppaiden ja opastusten kehittäminen sekä etappeihin liittyvän retkeilyinfrastruktuurin ja sisältöjen (tuli- ja taukopaikat, apurakenteet, kuten telapuut, retkimajoitteet, opasteet, historiaa ja luontoa käsittelevät infotaulut yms.) sekä erityisesti pitkikiin ja vaikeisiin maataipaleisiin liittyvät apupalvelut, erityisesti mahdolliset kuljetukset. Juuri näiden ratkaiseminen laskisi kynnystä erämelontaan. Olisi myös hyödyllistä selvittää alueen retkeilyreittien mahdolliset synergiaedut ja liittämisen mahdollisuudet erämelontaan: esimerkkireitteinä mainittakoon Hiitolanjoen reitit, Ruokolahti – Rautjärvi retkeilyreitti, mahdollisesti jopa Parikkalan Pörö-Peikon polku.

Hankkeistamisessa on tärkeää selvittää myös Hiitolanjoella, Saimaan eri veneilykohteilla ja muuallakin Etelä-Karjalassa jo pitkään toimineen Etelä-Karjalan virkistysalueesäätiön mahdollinen rooli. Koska reitit ulottuvat myös Etelä-Savon alueelle on tärkeää etsiä ja kartoittaa toimijoita nykyistä paremmin myös Savonlinnan (erityisesti Punkaharju) alueelta. Putikonlahden suunnalla esimerkiksi tällainen voisi olla Putikon kyläyhdistys. Tulevaisuudessa Imatran erä- ja luontokulttuurimuseo ja mahdollisesti myös jo toimiva Metsämuseo Lusto voivat olla merkittäviä (hanke)yhteistyökumppaneita. Hankkeistamisessa olisi myös jatkossa pohdittava joidenkin merkittävien nähtävyyksien ja etappipaikkakohteiden saamista mukaan kehitystoimiin, mikäli näissä ei tapahdu ensisijaisesti yrittäjälähtöistä kehitystä. Tällaisia ovat ainakin esiselvitysalueella ainakin Punkaharjun entinen Kultakiven alue, Putikon hovi ja ehkä myös Putikon saha, mutta myös muita kohteita on syytä tarkastella ennakkoluulottomasti. Oronmyllyn kanssa tehtävä yhteistyö on tärkeä näkökulma jo käytännön syistä (esimerkiksi Kyynärpäänjoen vesireitin mukaan saaminen, Palaneenkankaan opasteet ja retkeilypolkujen ylläpito jne.).

Jatkokehitystoimena voidaan mainita myös mahdollisuus laajentaa Laatokalta Saimaalle -erämelontareitistöä vielä tulevaisuudessa maantieteellisesti. Tämä voitaisiin tehdä lähtökohtaisesti samalta pohjalta kuin hankkeessa on jo tehty eli historiallista lähtökohdista arvioiden, mutta tietenkin nykypäivän vesikulkemisen mahdollisuudet kartoittaen. Tällöin mahdollisia jatkoselvittämisen kohteita voisivat olla ainakin esimerkiksi Simpelejärveen Pihlajavedestä laskeva Salkojärvenjoki ja Simpelejärveen Loitumasta laskeva Peruspohjanjoki (Loitumanjoki), Oronlammesta Simpelejärveen laskeva Myllyjoki,

laajalle välialueelle asettava mahdollinen vesi- ja maareitti Simpelejärvestä entisen Saaren kunnan kautta Pyhäjärvelle sekä eräät yhteydet Torsanjärven suunnasta Ruokolahdelle. Rautjärvellä myös Helisevänjoen vesireitti Suomen puoleisella osallaan ansaitsisi vielä uudelleen tarkastelua erämelontareittinä. Varmasti myös muita kohteita voidaan vielä kartoittaa. Tämä on kuitenkin suuritöistä ja vaatisi ehdottomasti rahoitusta ja työvoimaa.

Vaikka erämelonta on vahvasti kanoottimelontaa ja tässäkin esiselvityksessä on otettu tämä nykyhetken jatkokehittämisen ensisijaiseksi lähtökohdaksi, on vielä paikallaan nostaa esiin ainutlaatuinen tulevaisuuden mahdollisuus historiapohjaisten vesireittien elävöittämiseen ja tuotteistamiseen matkailu- ja tapahtumapalveluna. Tämä olisi historiallisen tai rekonstruoidun erävenemallin rakentaminen ja käyttöönotto erityisesti mahdollisten karjalaisten lähtökohtien perusteella. Hankkeessa tarvittaisiin sekä taustatutkimusta että veneenteko-osaamista, jatkossa myös kouluttamista. Simpeleellä on toiminut veneenveistäjä (Honkanen, aiemmin Jäppinen), joka on kuitenkin jo lopettanut. Tämän tilojen ja aiempien taustojen selvittäminen ja hyödyntäminen voisi hyödyttää asiaa. Mikäli tällainen venemalli saatasiin kehitettyä, olisi äärimmäinen mahdollisuus lopulta olla tämänkin esiselvityksen reittien tai ainakin niiden osin kulkeminen tällaisella ”alkuperäisvesikulkuneuvolla” kanoottien sijaan. Matkailutuotteena tämän epäilemättä erottuva, lajissaan lähes ainutlaatuinen vetovoimainen matkailuskenaario.

Toisaalta yksittäisellä historiallisella venemallillakin olisi esittely- ja markkinointiarvoa. Asiaan liittyy suoraan myös tämän Laatokalta Saimaalle -hankkeen kanssa samaan aikaan käynnissä olleen RivTimes-hankkeen osio, jossa tiedotteen mukaan on ollut tarkoitus rakentaa Käkisalme-Asilanjoki [Hiitolanjoen alin osa]-Kurkijoki -alueen kehitystoimien ohella ”keskiaikaisen mallin mukainen puuvene, jolla vesireittejä mainostetaan”. Asia on rajantakaisen yhteistyön nykyisestä katkoksesta (ks. tästä edempänä) huolimatta ehdottomasti jatkoselvittämisen arvoinen myös Laatokalta Saimaalle -erämelontareitistön kehittämisessä. Vertailukohtia, jopa paikoin matkailullisesti tuotteistuja, historiallisia venemallien käytölle modernissa kontekstissa ovat esimerkiksi ns. ommeltu vene, kainuulainen tervavene eli paltamo ja esihistorialliset ruuhet.<sup>65</sup>

Tämän esiselvityksen aikana Venäjän aloittama hyökkäys ja sota Ukrainaa vastaan (24.2.2022) on aiheuttanut dramaattisen negatiivisen vaikutuksen myös rajan ylittävään suomalais-venäläiseen yhteistyöhön. Tämä on erittäin valitettavaa myös Hiitolanjoen rajan ylittävän yhteistyön tulevaisuuden näkymien kannalta ja heijastuu väistämättä myös Laatokalta Saimaalle -erämelontareitistön mahdollisuuksiin laajentua lopulta nimikettään

vastaavaksi rajan ylittäväksi matkailuverkostoksi ja matkailutuotteeksi. Vaikka vaikeudet ovat epäilemättä pitkäaikaisia, on kuitenkin syytä muistaa se valtava matkailullinen kehityspotentiaali, joka sisältyy Suomesta Laatokalle ja Laatokalta esimerkiksi näille historiapohjaiselle erämelontareiteille vesitse pääsyn mahdollisuuteen. Riippumatta suhdanteista, Hiitolanjoki on edelleen tähän luonnollinen maantieteellinen vesiväylä. Vettä pitkin tapahtuvien erikoisrajanylityksien toteuttaminen tosin on ollut normaalioloissakin erittäin vaikeaa ja harvinaista. Tätä tavoitetta ei kannata kuitenkin lopullisesti näissäkään hanakalissa oloissa hylätä, vaan pitää mahdollisuuksien ikkuna yhä tulevaisuudelle auki.

<sup>1</sup> Näiden välimuotona voidaan vielä erottaa etenkin pohjoisessa tunnettu *rompsiminen*, jossa koskivenettä ohjataan ja pidetään pitkällä riu'ulla tai seipäällä loitolla rannasta sitä [köydellä] koskea ylös kiskottaessa (esim. Toivo Vuorelan Kansatieteen sanakirja, murrealueet PohP Kai PerP: *rompsi* = pitkä riuku ja sanan selite). On kuitenkin selvää, että rehevän kasvillisuuden alueilla rantatiheiköissä rompsiminen ei ole pidemmän päälle toimiva tekniikka. Vilkuna (2005, 17) mainitsee taas venettä koskesta nuoralla eli köydellä vetämisestä nimityksen *seimeäminen*.

<sup>2</sup> Ks. näistä esimerkiksi Hiitolanjoen syntyyn liittyen Hakulinen 2009, 54 – 56 ja Europaeus 2012, 12 – 24.

<sup>3</sup> Klassinen esimerkki maankohoamisen kielteisestä vaikutuksesta vesireitteihin on ns. Heinjoen kynnyksen eli matalin kohta Viipurinlahden ja Vuoksenlaakson välillä Kannaksella. Ks. tästä ja Heinjoen Vetokalliosta tarkemmin esim. Saarnisto 2003, 70 – 71 ja Kähtävä-Marttinen 2004, 75 – 76. Järvien maatumisen tai soistumisen vaikutuksista tämän selvityksen reitteihin liittyen esimerkiksi Loituma-järven alueella ks. Lappalainen 1970, 168. Merkittävä muutos kasvillisuudessa, joka on vaikuttanut epäilemättä vaikeuttavasti etenkin pienten virtavesien lähtökohtaiseen kulkukelpoisuuteen, on kuusen runsastuminen ja ylipäättään prosessi, jossa metsät ovat alkaneet vallata maata. Ks. näistä suurista hitaista muutoksista Karjalan alueella Simola 2003, 101 – 102 ja Siilahti 2008, 10 – 11, 30 – 31.

<sup>4</sup> Oksala 1926, 196.

<sup>5</sup> Aalto 2021, 30. Aalto viittaa tässä (Aallokas Oy, Laatokalta Saimaalle- hanke, läntisen ja pohjoisen runkoreitin luontoselvitys, PDF-tiedosto) erityisesti läntisen ja pohjoisen runkoreitin luonnonpiirteisiin.

<sup>6</sup> Ks. useimmista näistä esim. Saimaan alueen vesien käytön kokonaissuunnitelma: [VH\\_julkaisuja\\_42\(1\).pdf](#) . Liikkumisen ohella kalastus on ihmisen vanhinta vesistöihin kohdistamaa toimintaa ja kalapadot virtavesiellä rakentamisen vanhinta kerrosta. Ks. näistä tarkemmin esim. Sirelius 2009. Uitosta ks. Oksala 1926.

<sup>7</sup> Hyvä esimerkki 1800-1900-luvun voimaperäisimmistä ja laajimmin vaikuttaneista muutoksista esiselvityksenkin kohdealueella ovat järvien laskut. Ks. näistä Kokkonen 1983, 47 – 51. Mainittuihin prosesseihin on syytä lisätä välillisenä seurauksena myös kasvillisuuden vaikutus ihmisen käyttöön ottamalla rehevillä pelto- ja niittymailla. Näillä usein paju, järviruoko ja muu kasvillisuus, kuten sarat, ovat tyyppillisesti vallanneet pelto-ojia ja paikoin jopa jokia, kuten tämän esiselvityksen kohteista Sarajoella, joka yhdistää Torsanjärven ja (Sarajärven) Alusjärven.

<sup>8</sup> Tällaisen ”trallan” on valokuvannut vuonna 1929 Sakari Pälsi: [venettä lasketaan Jäniskosken trallasta Välisuvannon puolelle | Museovirasto | Finna.fi](#) . Kiteen Puhoksen ylivientilaitoksesta ks. kuvaus ja kuvat tarkemmin Suomen kanavat- sivustolla: [Puhoksen kanavahanke \(arnholm.nu\)](#)

<sup>9</sup> Esiselvityksen alueella tällaisia vesistökohtia ovat varmuudella tai suurella todennäköisyydellä ainakin Kirjavalan kanava (kaivettu kanava, aiemmin Kirjavalanjoki), Ristisalmen kanava (kaivettu kanava), Kivijärvensalmi (kaivettu ja perattu) ja Kosenmaikko (louhittu ja kaivettu kanava). Ks. näistä tarkemmin Juvonen 1996 ja 2012 sekä Vilska 1926. Alueen jokivesistä esimerkiksi kulkuväylinä pidettyä Sarajokea ja Putikon- eli Myllyjokea on havaintojen ja alustavien arkistotietojenkin (ei tässä esiselvityksessä eriteltynä) mukaan perattu. Ks. näistä edempänä tässä esiselvityksessä. Muita kanavia, joihin voi liittyä aiempaa vesikulun historiaa nimiaineksen ja vesistöihin liittyvän muodon ja aseman perusteella maataipaleina ovat esim. Kutveleen kanava Ruokolahdella ja Ketveleen kanava Rantasalmella. Ks. näistä Suomen kanavat -sivustolla: [Suvorovin kanavat \(arnholm.nu\)](#) [Ketveleen kanava \(arnholm.nu\)](#) ja kotimaisista Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen artikkelissa: [Ketvel-nimet - Kotimaisten kielten keskus \(kotus.fi\)](#). Pien- ja Suur-Saimaan yhdistävään Kutilan kanavaan suunnitelmaan liittyy pumppaamo Taipalsaaren Käkeläntaipaleelle, jonka nimi ja asema vesistössä viittaa vanhaan veneiden ylivetopaikkaan. Lähellä on myös kivikautinen asuinpaikka. Ks. tästä tarkemmin Etelä-Karjalan liiton teettämä suunnitelmaselostus: [KUTILAN KANAVA JA SIIHEN LIITTYVÄT PUMPPAAMOT \(ekarjala.fi\)](#)

<sup>10</sup> Vilkuna 2006, 10 – 27. Kokkojoki-nimitystä tai sen mahdollista kansanomaisista taustaa Vilkunan käytössä ei tosin ole pystytty varmistamaan muista yhteyksistä, vaikka Hiitolanjoen rinnakkaisnimi onkin Kokkolanjoki. Toisissa yhteyksissä Vilkunan julkaisuissa (Pähkinäsaaren rauhan raja kansatieteellisessä katsannossa) käy kuitenkin ilmi, että hän tarkoittaa samaisella Kokkojoella juuri Hiitolanjokea.

<sup>11</sup> Luukko 1954, 24 – 26.

<sup>12</sup> Wikipedia: Vanhat suomalaiset mittayksiköt, peninkulma (tarkka alkuperäinen mittaustiedelmä Masonen, Jaakko: Hämeen härkätie. Tielaitoksen julkaisuja 4. 1989.), Virrankoski 1973, 842.

<sup>13</sup> Luukko 1954, 30.

<sup>14</sup> Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelista vastaan v. 1555-1556 = Jakob Teitts klagomåls register emot adeln i Finland år 1555- 1556: [TSH005\\_opt.pdf \(doria.fi\)](#) . Nousian reitin kysymyksistä ja Hiitolanjoen mahdollisesta käytöstä ennen sitä ks. Europaeus 2012, 90 – 101 ja Lappalainen 1970. Muista arvioista esim. Laakso 2018, 196.

<sup>15</sup> Ks. esim. Paulaharju 1976, 104 – 109 ja Skjöldebrand 1986, 92 – 96, 138 – 139 (kuvat).

<sup>16</sup> Kotimaisten kielten keskus: matka: [Matka - Kotimaisten kielten keskus \(kotus.fi\)](#). Vrt. Lappalainen 1970.

<sup>17</sup> Suomen sanojen alkuperä, etymologinen sanakirja: taipale.

<sup>18</sup> Luukko 1954, 35 – 36.

<sup>19</sup> Tällaisina on mainittu esimerkiksi Savontaipale (Lappalainen 1970, 167), Lapintaival, Lapinmäki, Kaupinkallio, Hankaniemi ja Matkalampi (Julku 1987, 123 – 124). Venenkulkuun liittyen voitaisiin toisaalta tärkeänä nimenä voidaan pitää myös reiteillä kulkemisen näkökulmasta laajaa Pihlajaniemen- eli Juuvinkangasta Savonlinnan (Punkaharjun) Särkilahden eteläpuolella, sillä Savonlinnan Pihlajaniemi, johon nimi kuitenkin suurella todennäköisyydellä viittaa, on täältä vielä verrattain kaukana. Nimi voisi siis selittyä kauttakulkuliikenteellä, ellei taustalla ole jotain muuta.

<sup>20</sup> Kontinen, Hannu: Laivatyyppien nimitysperusteita: [Laivatyyppien nimitysperusteita | Suomen meriarkeologinen seura ry \(mas.fi\)](#)

- <sup>21</sup> Merimaa, Juha: Kanootit olivat aikanaan nahasta ja tuohesta tehtyjä. Artikkelissa viitattu tutkimus on Harri Luukkasen *The Bark Canoes and Skin Boats of Northern Eurasia*. Helsingin Sanomat 25.11.2020.
- <sup>22</sup> Grönhagen, Juhani: Sisävesihiljelyt. [Sisävesihiljelyt | Suomen meriarkeologinen seura ry \(mas.fi\)](#)
- <sup>23</sup> Luukko 1954, 26.
- <sup>24</sup> Europaeus 2012, 99 – 100.
- <sup>25</sup> Europaeus 2012, 12 – 13. Vesistöalueiden numeraalinen tieto vaihtelee jonkin verran eri lähteissä. Tässä on viitattu Hiitolanjoki latvavesiltä Laatokalle -tietokirjan aikaisiin lähteisiin, taustalla on mm. Suomen ympäristökeskuksen päävesistöalueet taulukko. Putouskorkeudet on laskettu Veijo Vilskan (25.11.1996) laatimasta summittaisesta Hiitolanjoen korkeusprofiilista. Profiiliin ja laskentaan liittyy epävarmuuksia ja ilmiselvää virhemarginaali. Toisaalta Hiitolanjoen koskien putouskorkeudet, vapaina ja rakennettuina, vaihtelevat vanhoissa mittauksiin perustuvissa asiakirjoissakin jonkin verran, joten kyseessä on joka tapauksessa summittaisarvio. Osavesistöalueita on täydennetty Etelä-Savon ELY-keskuksen Rapuja Etelä-Savoon -raportista: [Raportteja 95 2015.pdf \(doria.fi\)](#). Vedenjakaja-alueen pienipiirteiset havainnot ovat kirjoittajan maastokäyntien ja koemelontojen yhteydessä tehtyjä.
- <sup>26</sup> Schwindt (ks. Gebhard), Gebhard 1889, Pärnänen 1947, Soininen 1954, Kuujo 1958, Mikkola 1930, Vilkuna 1960, Julku 1967, Puramo 1952, Lappalainen 1970, Ranta 1986, Saksa, Uino & Hiekkänen 2003, 463. Osassa kyse on kuitenkin toisten tutkijoiden lainaamisesta.
- <sup>27</sup> Laakso (2018) on maininnut rautakauden vesireittiyhteyksissä Vuoksen ja siihen liittyvät pienemmät sivuvesistöt, sekä Etelä-Karjalan maakunnan pohjoisosaa koskettaen Nousia Karjalaisen reitin (ks. edempänä), mutta toisaalta kiinnostavasti myös Simpelejärven, joka Laakson mukaan mainitaan eräessä 1580-luvun lähteessä ”kulkuvetenä” (KA 5530: *Far vatn*). Laakson päätelmälle, että kyseessä olisi yksi Nousian reittivaihtoehto, ei kuitenkaan liene perusteita, sillä tästä ei ole mitään merkintää reittiselostuksessa eikä tiettävästi perimätietoakaan. Hakulinen (2013) on pohtinut Helisevänjoen reittiä ja vertaillut sitä myös Hiitolanjoen vaihtoehtoon: [loader.aspx \(geomatti.fi\)](#)
- <sup>28</sup> Nousian reitistä ks. Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelista vastaan: [TSH005\\_opt.pdf \(doria.fi\)](#)
- <sup>29</sup> Lappalainen 1970, 156, 160. Ks. myös Julku 1987, 121 – 124.
- <sup>30</sup> Schwindt Gebhardin 1889, 12 mukaan, Julku 1967, 67-68, Lappalainen 1970, 671 viite 43/159.
- <sup>31</sup> Europaeus 2012, 98 – 101.
- <sup>32</sup> Kuujo 1958, 15 – 17.
- <sup>33</sup> Europaeus 2012, 64 – 65, 61 – 62, 76, 70 – 71, 90. Maininta Silamusjoen Kalmanharjun ortodoksisuudesta esiintyy Jaan Juvosen (1996) Parikkalan historiassa, mutta jo aiemmissa ilmeisesti suoraan perimätietoon pohjautuvissa lähteissä (Salenius). Simpelejärven nimen selitys on alkuaan nykyisen saamen kielen emeritusprofessori Pekka Sammallahden. Vatjan viidenneksen verokirjasta ks. Ronimus: [HA020\\_1\\_opt.pdf \(doria.fi\)](#)
- <sup>34</sup> Vrt. muinaisuomista esim. Lohikosken – Jukajärven – Torsanjärven yhteydellä Hakulinen 2008 [56].
- <sup>35</sup> Mainituista tutkijoista ks. edempänä. Julkaistuista asiansharrastajista ks. lähinnä Paakkinen, Erkki: Kulkureitit, muinaiset ja nykyiset saman tekijän toimittamassa Tarnalan (kyläyhdistyksen julkaisemassa) kyläkirjassa Tarnalassa ku taivaan pankolla (2000) ja Hakulinen, Matti: Muistio\_kesäkuu\_Mha [Matti Hakulisen muistio Matti Hakulisen, Mikko Europaeuksen ja Sami Kurkelan vesistöhistorialliselta kentätutkimusretkeltä kesäkuussa 2021]. Antti Kanervan yhteenvetoon (Power Point) on viitattu edempänä (viite 46)
- <sup>36</sup> Kaukokalastuksesta Lappalainen 1970, mutta myös esim. Pennanen 2019, 44 – 46. Laatokan yhteyksistä edempänä.
- <sup>37</sup> Pähkinäsaaren rauhan rajapisteistä ks. Julku 1987.
- <sup>38</sup> Vilkuna 1960. Ks. Lyytykkälampien – Sarajärven yhteydestä esim. Kansalaisen karttapaikka (internet).
- <sup>39</sup> Lappalainen 1970, 162 – 170. Sammalvuorella – jota ei löydy alueen nykykartoilta – Lappalainen tarkoittaa mahdollisesti Pietolanvuorta.
- <sup>40</sup> Lappalainen 1970, 167 – 168, 173 (kartta).
- <sup>41</sup> Lappalainen 1970 , 168 ja kartta s. 173. Särkijärven – Puhakanjärven uittoväylä on esillä osana ainakin Metsämuseo Luston näyttelyn laajaa uittokarttaa. Esiselvityksen tekijällä on tästä Antti Kanervalta saatu osakopio.
- <sup>42</sup> Julku 1987, 121 – 124.
- <sup>43</sup> Lappalainen 1970, 173.
- <sup>44</sup> Lappalainen 1970, 174, 171 (kartta).
- <sup>45</sup> Nykykartoilla ja maastossa Suurelta Kalajärveltä lähimpiä yhteyksiä olisivat Vehkaoja Sorvaslahteen ja Siltasuonoja Enanlahteen, mutta ehkä tuskin enää kauempana sijaitsevat Hiisoja, Siimesoja tai Kapa-Jaakon joki.
- <sup>46</sup> Kanerva: Kulkureittejä AK (Power Point), dia 10: kartta.
- <sup>47</sup> Lappalainen 1970, 170 – 175, 171 (kartta).
- <sup>48</sup> Lappalainen 1970, 173 – 174.
- <sup>49</sup> Vrt. esim. Kansalaisen karttapaikka (internet) ko. vesireittiosuuksista. Hakulinen, Matti: Muistio\_kesäkuu\_Mha. Tosin lisättäköön, että myös Peruspohjanjoki eli Loitumajoki tuo Loitumajärven ja Loitumanpään kautta Särkilahden tuntumaan eli lähtökohtaisesti kokonaan Pähkinäsaaren rauhan eteläisen osan rajan itäpuolelta: toki lopulta Särkilahden päästäisiin nykyään ja ilmeisesti muinoinkin vasta välttämättömien maataipaleiden kautta.
- <sup>50</sup> Lappalainen 1970, 174.
- <sup>51</sup> Vrt. Tiaisenkaivannosta Juvonen 2012, 23. Kuvatusta ”reitistä” ja nykyään valtaosin itärajan takana olevista vesiyhteyksistä ks. esim. Kielletyt kartat Karjala 1928 – 1944 (1: 100 000). Tyrjänjoesta myös: Suomenmaan joet ja järvet Cl. W. Gylden (Suomi: kirjoituksia isänmaallisista asioista II jakso: 1. osa. 1863). Esiselvityksen tekijä on itse melonut Suomen puolella lähellä rajaa olevan Suursuonojan kevätaikaan, jolloin se on osin hyväkulkuisen.
- <sup>52</sup> Paakkinen 2000, 13 – 15, 26.

- <sup>53</sup> Paakkinen 2000, 13. Vrt. muista esim. edellä mainittu Kielletyt kartat ja Kansalaisen karttapaikka (internet).
- <sup>54</sup> Lappalainen 1970, 158, 176 – 179.
- <sup>55</sup> Kansalaisen karttapaikka (internet): Virsulampi, Ruokolahti (virtaussuuntamerkintä).
- <sup>56</sup> Lappalainen 1970, 176 – 179.
- <sup>57</sup> Vrt. ”reittiaihioista” Kansalaisen karttapaikka (internet). Lappalainen 1970, 158. Uittoväylästä Metsämuseo Luston näyttelyn uittokartta.
- <sup>58</sup> Kyseisen reitin yhteydessä avustajana toiminut Tuuli Hakulinen (kartoitUSRaportti Hiitolanjoki-Sarajärvi 10.-13.5.2021) poimi kanootista käsin ”pikainventoimalla” Näresaaren ohella tämän esielvityksen tekijän vinkkaamia ja toisaalta itsenäisesti retken eräitä metsätyypeiltään vanhan metsän piirteitä tai muuten kiinnostavia kohteita, joskaan kaikki eivät täysin täyttäneet tiukimpia inventointikriteereitä. Muita tällaisia käytyjä tai sivuttuja kohteita olivat: Silamasjoen pohjoisranta, Heikkarinvuori, Torsanvuori, Salmensaari, Sarajoen suisto, Sarajoen mutka Sarajoenniittujen länsipuolella, Sarajoen rantametsät ja eteläisen Sarajärven saaret.
- <sup>59</sup> Ornio/Aalto, Hanna: Keskinen reitti Simpelejärveltä Saarijärvelle (Word-tiedosto 30.8.2021).
- <sup>60</sup> Ks. näistä Museoviraston arkeologiset rekisterikohteet Parikkalasta: [Kulttuuriympäristön palveluikkuna \(kyppi.fi\)](#)
- <sup>61</sup> Julku 1987, 101 -102. Rako-ojasta Ylönen 1957, 201. Mainittu luettelo on ns. vouti Pärtyyli Jönsinpojan luettelo Suur-Jääsken alueelta. Perimätiedon Rako-ojan aiemmasta Rajaojan nimestä on antanut Ylöselle Jääsken kihlakunnan historiaan (I) myös muiden Torsansaloo ja Torsantaan nimistöä koskevien selitysten ohella maanviljelijä Terho Nenonen Ruokolahden Torsansalon kylästä ”yhteisvoimin paikkakuntalaisten kanssa”.
- <sup>62</sup> Lappalainen 1970, 170 – 172. Romanonjoen ja -kankaan mainituista muinaisjäännöksistä ko. hakusanoilla ks. Museoviraston kulttuuriympäristön palveluikkuna: [Kulttuuriympäristön palveluikkuna \(kyppi.fi\)](#)
- <sup>63</sup> Lappalainen 1970, 172. Mainittu saman tekijän oheisjulkaisu: Lappalainen, Pekka, 1970: Itäinen savo karjalaisen eräkulttuurin, matkoreittien ja rajaperinteen piirissä.
- <sup>64</sup> Suomi, Iia-Elisabeth: Hiitolanjoen vesistöalueen sähkökoekalastukset ja kutupesähavainnoinnit 2020. Saimaan vesi- ja ympäristötutkimus Oy: [Microsoft Word - Hiitola2020 \(svsy.fi\)](#) ja Parikkalan, Rautjärven ja Ruokolahden kalatalousalueen käyttö- ja hoitosuunnitelma: [Versio 3 PARARU käyttö ja hoitosuunnitelma 15.7.2021.pdf](#)
- <sup>65</sup> Ommellusta veneestä ks. saamelaismuseum Siidan ja saamelaisalueen koulutuskeskuksen yhteisprojektina tehdyn veneen lahjoitus Kolttakulttuurisäätiölle Kolttakulttuurikeskus Talvikylän sivustolla: [Perinteinen kolttasaamelainen vene lahjoitettiin Kolttakulttuurisäätiölle - Talvikylä \(kolttasaamelaiset.fi\)](#) , paltamosta Pro Agrian Kainuun terva - sisältökokonaisuus: [Kainuun terva – ETUSIVU](#) . Ruuhia on käytössä esimerkiksi Saarijärven museon Summassaaren kivikauden kylässä: [Kivikauden kylä | Saarijärvi \(saarijarvi.fi\)](#) ja Oulun Kierikkikeskuksessa: [Kierikkikeskus - Museo- ja tiedekeskus Luuppi - Oulun kaupunki \(ouka.fi\)](#)



## LÄHTEET

### PAINETUT LÄHTEET

Europaeus, Mikko: Hiitolanjoki latvavesiltä Laatokalle. Etelä-Karjala-instituutti. Lappeenrannan teknillinen yliopisto. Tampere 2012.

Gebhard, Hannes: Savonlinnan läänin oloista vuoteen 1571. Akatemiallinen väitöskirja. Helsinki 1889.

Grönhagen, Juhani: Sisävesihylt. Suomen Meriarkeologinen Seura: [Sisävesihylt | Suomen meriarkeologinen seura ry \(mas.fi\)](http://sisavesihylt.fi)

Gylden, C.W.: Suomenmaan joet ja järvet. Teoksessa Suomi: kirjoituksia isänmaallisista asioista II jakso: 1. osa. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia. Helsinki 1863.

Hakulinen, Matti [2009]: Saimaan jääjärvet. Sininen hetki – yli 10 000 vuotta sitten. [Geomatti. Mikkeli Teroprint.]

Julku, Kyösti: Oulujokilinja karjalaisten kaukoliikenteen väylänä keskiajalla. Sis. liitekartan: Kartta tärkeimmistä karjalaisten käyttämistä veneteistä. Kartan piirtänyt Rva Aune Kaunisoja. Huttunen, Pentti (toim.): Studia Historica. Acta societatis historicae Ouluensis. Oulun historiaseuran julkaisuja. Tomus I. Oulu 1967.

Julkunen, Jorma: Sulo Strömbergin matkassa itärajalla. Rajahakkauksia neljältä vuosisadalta. [Mikkeli Tripylon] 2011.

Juvonen, Jaana: Kanavankaivajien kaudesta kuntaliitokseen. Saaren historia. Keuruu 2012.

Juvonen, Jaana: Parikkalan historia. Jyväskylä 1996.

Kielletyt kartat. Karjala 1928 – 1944. (Karjalan kartat 1:100 000.) Kartaston suunnittelu ja toimitus Risto Pekkanen ja Pentti Martimo. Porvoo 2006.

Kokkonen, Väinö: Järvien laskut luonnon olosuhteiden muuttajina. Etelä-Karjalan maantiedon ja luonnon kuvia. Etelä-Karjalan maakuntaliiton kotiseutusarja. 2. osa. Etelä-Karjalan maakuntaliitto. Lappeenranta 1983.

Kuujo, Erkki: Kurkijoen asutuksen vaiheet vuoteen 1570. Teoksessa Kuujo, Erkki, Immonen, Toivo & Puramo, Eino: Kurkijoen kihlakunnan historia. Hiitola – Kurkijoki–Lumivaara – Jaakkima. Pieksämäki 1958.

Kähtävä – Marttinen, Minna: Ensosta Kiviniemeen – Vuoksenlaaksoa kulttuuri- ja luontomatkailijoille. Lahden kaupungin museo ja Etelä-Karjalan museo. Jyväskylä 2004.

Laakso, Ville: Raudan ja pronssin aika (400 – 1300 jKr.). Teoksessa paaskoski, Jyrki & Talka, Anu (toim.): Rajamaa. Etelä-Karjalan historia I. Keuruu 2018.

Lappalainen, Pekka, 1970: Itäinen savo karjalaisen eräkulttuurin, matkoreittien ja rajaperinteen piirissä. Pieksämäki 1970.

Lappalainen, Pekka: Säämingin historia I:1 – I:2. Pieksämäki 1970 [I:1], 1971 [I:2].

Luukko, Armas: Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin keskiaika ja 1500-luku. Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin historia II. Oulu 1954.

Mikkola, J.J.: Karjalaisista novgorodilaisten sotilaina. Eripainos Historiallisesta arkistosta XXXVI, 3.

Merimaa, Juha: Kanootit olivat aikanaan nahasta ja tuohesta tehtyjä. Helsingin Sanomat 25.11.2020.

Oksala, Arvi: Uitto ja lauttaus sekä uittorakenteet. Porvoo 1926.

Paakkinen, Erkki: Kulkureitit, muinaiset ja nykyiset. Teoksessa Paakkinen, Erkki (toim.): Tarnalassa ku taivaan pankolla. Tarnalan kyläkirja. Punkaharju 2000.

Paulaharju, Samuli: Sompio. Luiron korpien vanhaa elämää. Porvoo 1979.

Pennanen, Jukka: Suur-Saimaan järvikaksoiset Puruvesi ja Pihlajavesi. Järviluonnon, kalaston ja kalastuskulttuurin historia sekä nykypäivä. Suomen järvikalastus- ja vesimuseosäätiön toimituksia nro 1. Helsinki 2019.

Puramo, Eino: Itä-Suomen vesitiekysymykset 1800-luvulla erikoisesti Saimaan kanavaa silmällä pitäen vuoteen 1870. Historiallisia tutkimuksia XXXVII. Suomen Historiallinen Seura. Forssa 1952.

Pärnänen, J.A.: Savon asuttaminen keskiaikana. Teoksessa Ruuth, Martti, Harmaja L., Salomies, Ilmari, Teräsvuori, Kaarlo & Varis, Heikki (Toim.): Savon historia I. Esihistoria ja keskiaika. Kuopio 1947.

Ranta, Raimo: Vanhan Suomen talouselämä vuosina 1721 – 1743. 1 – 2. Suomen Historiallinen Seura. Historiallisia tutkimuksia 130. Jyväskylä 1986.

Saksa, Aleksandr, Uino, Pirjo & Hiekkänen, Markus: Karjalasta pohjoiseen. Ristiretkiaika. Teoksessa Saarnisto, Matti (toim): Karjalan synty. Viipurin läänin historia I.

Saarnisto, Matti: Tutkimusretki Hiitolan Kilpolansaarelle 1992 ja Valamoon 1996. Teoksessa: Saarnisto, Matti (toim): Karjalan synty. Viipurin läänin historia I.

Siilahti, Pertti: Karjalan luonto. Kannas ja Laatokan Karjala. Jyväskylä 2008.

Simola, Heikki: Karjalaisen luonnon ja kulttuurimaiseman kehitys. Teoksessa Saarnisto, Matti (toim): Karjalan synty. Viipurin läänin historia I.

Sirelius, U.T.: Suomalaisten kalastus I – III . Näköispainos vuosina 1906 – 1908 ilmestyneistä teoksista (Kansatieteellisiä tutkimuksia I). Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1252. Helsinki 2009.

Skjöldebrand, A.F.: Piirustusmatka Suomen halki Nordkapille 1799. Kirjoittanut ja kuvittanut A.F. Skjöldebrand. Hänen Majesteettinsa, Ruotsin kuninkaan eversti ja Miekkaritarikunnan ritari. Suomentanut ja selitykset kirjoittanut Kerkko Hakulinen. Porvoo 1986.

Soininen, Arvo M.: Rantasalmen historia. Pieksämäki 1954.

Suomen sanojen alkuperä. Etymologinen sanakirja 3. R-Ö. Jyväskylä 1992.

Vilkuna, Kustaa & Mäkinen, Eino 2005: Isien työ. Veden ja maan viljaa, arkityön kauneutta. Kirjoittanut Kustaa Vilkuna. Valokuvaanut Eino Mäkinen. Keuruu 2005.

Vilkuna, Kustaa: Pähkinäsaaren rauhan raja kansatieteellisessä katsannossa. Renvall, Pentti & Numminen, Jaakko (toim.): Historiallinen aikakauskirja 58. vuosikerta. Helsinki 1960.

Vilka, Matti: Parikkalan historia. I osa. Käkisalmi.

Virrankoski, Pentti: Pohjois-Pohjanmaa ja Lappi 1600-luvulla. Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin historia III. Oulu 1973.

Vuorela, Toivo: Kansanperinteen sanakirja. Piirrookset Pirkko Surojegin. Porvoo 1979.

Ylönen, Aulikki: Jääsken kihlakunnan historia I. Vuoteen 1700. Forssa 1957.

## PAINAMATTOMAT LÄHTEET

Aalto, Ari / Aallokas Oy: Läntisen ja pohjoisen runkoreitin luontoselvitys. Laatokalta Saimaalle -hanke. [Julkaisematon PDF-tiedosto].

Aalto, Hanna / Ornio: Keskinen reitti Simpelejärveltä Saarijärvelle. Laatokalta Saimaalle -hanke. [Julkaisematon Word-tiedosto 30.8.2021).

Hakulinen, Matti: Muistio\_kesäkuu\_Mha. Hiitolanjoki – Saimaa, muistio kenttäkäynnistä 3- 4.6.2021 [Matti Hakulisen, Mikko Europaeuksen ja Sami Kurkelan vesistöhistoriallinen kenttätutkimusretki kesäkuussa 2021. Julkaisematon PDF-tiedosto 30.6.2022]

Hakulinen, Tuuli: Kartoitusraportti Hiitolanjoki – Sarajärvi. 10.-13.4.2021. Laatokalta Saimaalle hanke. [Julkaisematon PDF-tiedosto]

Kanerva, Antti: Kulkureittejä AK [tekijältä saatu, nimetty julkaisematon PP-tiedosto]

## INTERNET-LÄHTEET

Hakulinen, Matti: Helisevänjoki – viikinkiajan kevyen liikenteen väylä Laatokalta Saimaalle? Museoviesti 2013: [loader.aspx\(geomatti.fi\)](loader.aspx(geomatti.fi))

Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelista vastaan v. 1555-1556 = Jakob Teitts klagomåls register emot adeln i Finland år 1555- 1556. Doria.: [TSH005\\_opt.pdf \(doria.fi\)](#)

Kainuun terva. Pro Agricola Kainuu: [Kainuun terva – ETUSIVU](#)

Kansalaisen karttapaikka. Maanmittauslaitos: [Karttapaikka - Maanmittauslaitos](#)

Ketvel- ja Ketvele-nimet. Kotimaisten kielten keskus: [Ketvel-nimet - Kotimaisten kielten keskus \(kotus.fi\)](#)

Kierikkikeskus: [Kierikkikeskus - Museo- ja tiedekeskus Luuppi - Oulun kaupunki \(ouka.fi\)](#)

Konttinen, Hannu: Laivatyyppien nimitysperusteita. Suomen Meriarkeologinen Seura: [Laivatyyppien nimitysperusteita | Suomen meriarkeologinen seura ry \(mas.fi\)](#)

Kulttuuriympäristön palveluikkuna. Arkeologiset kohteet. Museovirasto: [Kulttuuriympäristön palveluikkuna \(kyppi.fi\)](#)

Kutilan kanava ja siihen liittyvät pumppaamot. Ennakokopio. FCG Sunnittelu ja Tekniikka Oy 28.2.2019. Etelä-Karjalan liitto: [KUTILAN KANAVA JA SIIHEN LIITTYVÄT PUMPPAAMOT \(ekarjala.fi\)](#)

Matka. Nyt. Asiantuntijoiden kirjoituksia ajankohtaista kielikysymyksistä. Kotimaisten kielten keskus: [Matka - Kotimaisten kielten keskus \(kotus.fi\)](#)

Parikkalan, Rautjärven ja Ruokolahden kalatalousalueen käyttö- ja hoitosuunnitelma: [Versio 3 PARARU käyttö ja hoitosuunnitelma 15.7.2021.pdf](#)

Pälsi, Sakari [valokuva]: Venettä lasketaan Jäniskosken trallasta Välisuvannon puolelle. Museoavirasto. Finna: [venettä lasketaan Jäniskosken trallasta Välisuvannon puolelle | Museovirasto | Finna.fi](#)

Rajala, Joonas: Rapuja Etelä-Savoon – hallittu istuttaminen. Etelä-Savon ELY-keskus raportteja 95 / 2015. Doria: [Raportteja\\_95\\_2015.pdf \(doria.fi\)](#)

Ronimus J.V.: Vatjan viidenneksen verokirja: Novgorodin vatjalaisen viidenneksen verokirja v. 1500 ja Karjalan silloin asutus. Kirjoittanut J.V. Ronimus. Joensuu 1906: [HA020\\_1\\_opt.pdf \(doria.fi\)](#)

Saimaan alueen vesien käytön kokonaissuunnitelma. Vesihallituksen julkaisu 42. 1983. [VH\\_julkaisu\\_42 \(1\).pdf](#) Pysyväisosoite: <http://hdl.handle.net/10138/157776>

Summassaaren kivikauden kylä: [Kivikauden kylä | Saarijärvi \(saarijarvi.fi\)](#)

Suomi, Iia-Elisabeth: Hiitolanjoen vesistöalueen sähkökoekalastukset ja kutupesähavainnointit 2020. Saimaan vesi- ja ympäristötutkimus Oy: [Microsoft Word -Hiitola2020 \(svsy.fi\)](#)

Suomen kanavat.

Puhoksen kanavahanke. Kanalprojekt i Puhos.: [Puhoksen kanavahanke \(arnholm.nu\)](#)

Suvorovin kanavat. Suvorovs kanaler.: [Suvorovin kanavat \(arnholm.nu\)](#)

Ketveleen kanava. Ketvele kanal.: [Ketveleen kanava \(arnholm.nu\)](#)

Talvikylä Kulttuurikeskus: [Perinteinen kolttasaamelainen vene lahjoitettiin Kolttakulttuurisäätiölle - Talvikylä \(kolttasaamelaiset.fi\)](#)

Vanhat suomalaiset mittayksiköt. Peninkulma. Wikipedia: [Vanhat suomalaiset mittayksiköt – Wikipedia](#)

## MUUT LÄHTEET

Metsämuseo Lusto: perusnäyttelyn uittokartta [esiselvityksen tekijän valokuvakopioita, myös osakopioita Antti Kanervalta saatuja JPEG-tiedostoina]