



# VENEVAJAT JA RANTAMAKASIINIT

– Vespaikan kulttuuriperintöä Etelä-Savossa

SAARA RYHÄNEN JA KIRSTI KOVANEN



MAA- JA  
KOTITALOUSNAISET



## VENEVAJAT JA RANTAMAKASIINIT

– Vespaikan kulttuuriperintöä Etelä-Savossa

TEKSTI Saara Ryhänen ja Kirsti Kovanen

KANNEN KUVA Saara Ryhänen

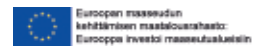
TAITTO ProAgria Keskusten Liitto, Graafiset palvelut

JULKAISUJA Vespaikka – vesistömaisemat vetovoimatekijänä Etelä-Savossa -hanke

ISBN 978-952-94-7224-6 (pehmeäkantinen)

ISBN 978-952-94-7225-3 (PDF)

PAINO Savilahden Kirjapaino Ky, Mikkeli 2022



# SISÄLLYS

<b>JOHDANTO</b>	<b>4</b>
<b>1 VENEVAJA – FUNKTIONAALINEN TALOUSRAKENNUS</b>	<b>6</b>
1.1 Soutamisen ajan veneet	6
1.2 Kirkkovene ja sen vaja	8
1.3 Meren rantojen venehuoneet	9
1.4 Moottoriveneet muuttivat venevajan mallit ja rakenteet	9
1.5 Venevajakko kulttuuriperintöä?	10
1.6 Miten venevajojen käy?	15
<b>2 VENEVAJAT ELÄVÄÄ KULTTUURIPERINTÖÄ</b>	<b>16</b>
2.1 Venevajat ja kuntien rakennusvalvonta	16
2.2 Puumalan venevajat	17
2.3 Savonlinnan Pihlajavesi	21
2.5 Rantasalmen museon venetalas	25
2.6 Puula	26
2.7 Imatran venekopit	29
<b>3 RANTAMAKASIINIT KERTO VAT SATAMAPAIKOISTA</b>	<b>30</b>
3.1 Teollisuuden satamamakasiinit lähestulkoon hävinneet	30
3.2 Makasiinit rautatie- ja vesitieliikenteen solmukohdissa	31
3.3 Kirkonkyliin rantauduttiin kauppamakasiinien lomasta	31
<b>4 RANTAMAKASIINIT TÄNÄ PÄIVÄNÄ</b>	<b>32</b>
4.1 Otavan rantamakasiini, Mikkeli	32
4.2 Sahanlahden Ravintola Rantamakasiini, Puumala	34
4.3 Sulkavan Alanteentien Rantamakasiini Savonlinnan Härkinsalon uittokalustovaja	35 37
<b>5 RANTOJEN KULTTUURIPERINNÖN SÄILYTTÄMINEN</b>	<b>38</b>
5.1 Dokumentointia tarvitaan	38
5.2 Kulttuuriperinnön säilyttämiseen on monia tapoja	38
5.3 Rakennusperinnön kunnostusta tuetaan myös rahallisesti	42
LIITE 1. Katsaus kuntien rakennusjärjestyksiin – suhtautuminen venevajiin Etelä-Savossa	44
LIITE 2. Saaristoasetus	46



# JOHDANTO

Etelä-Savo luonnehtivat vahvasti vesistöt. Erityisesti veden ja maan muodostama pirstaleinen kokonaisuus on karttaa katsoessa silmiinpistävä.

Etelä-Savo sijaitsee kahden laajan vesistöalueen eli Vuoksen ja Kymijoen alueella. Vedenjakaja kulkee Mikkelin kohdalla, pohjois-etelä-suunnassa. Vedenjakajan länsipuolella lukuisten järvien vedet virtaavat kohti Kymijokea ja laskevat sen kautta lopulta Itämereen Kotkan kohdalla. Vedenjakajan itäpuolella Saimaan ja pienempien järvien vedet virtaavat kohti Imatralta alkunsa saavaa Vuoksea ja laskevat sen kautta Laatokkaan sekä lopulta Nevajoen kautta Itämereen. Etelä-Savon vesistöt ovat vedenlaadultaan pääasiassa erinomaisessa ekologisessa tilassa.

Maisemamaakuntajaossa kuulumme pääosin Itäisen Järvi-Suomen maisemamaakuntaan. Etelä-Savossa on 4748 järveä. Viisi suurinta järveä on Saimaan osa-alueita ja kuumenneksi suurin on Puula. Olemme siis todellakin Järvi-Suomea; Vesipaikka, jossa asuu Veskanssa. Vesistömaisemat ovatkin merkittävä voimavara sekä ihmisten henkilökohtaisen hyvinvoinnin että alueen elinvoimaisuuden näkökulmista.

Elinympäristön ja asuinpaikan maisemalliset piirteet ovat aikojen saatossa vaikuttaneet ja ohjanneet ihmisen toimintaa. Kullakin paikalla on oma ainutlaatuinen kulttuuriperintönsä, johon ympäröivän luonnon ominaispiirteet ovat luoneet puitteet. Esimerkiksi vesistöisillä alueilla liikkuminen on tapahtunut vesireittejä pitkin, elinkeinot pohjanneet järvialueiden luontoon ja ruokakulttuuri ammentanut veden antimista.

Varhaisimmat tiedetyt vesikulkuneuvot ovat olleet yhdestä puusta koverrettuja ruuhia. Niiden rinnalla on ollut käytössä todennäköisesti myös nahkaveneitä, vaikkakaan varmuudella jäänteitä niistä ei ole Suomesta löytynyt. Osa reenjalaksina löydettyistä muinaisista puuesineistä saattaa joidenkin arvioiden mukaan olla nahkaveneiden rakenteita. Samoin kalliomaalausten venekuvat esittävät joidenkin arvioiden mukaan juuri nahkaveneitä.

Veneiden säilytykseen liittyvät rakennukset ja rakennelmat ovat osa rantamaisemaa. Nykysuomen sanakirjan mukaan venevajan synonyymejä ovat venetalas ja venelato. Venelatoa tuskin laajasti käytetään enää. Venevaja ja venetalas voivat olla puhekielessä synonyymeja tai joidenkin määritelmien mukaan venevaja on umpiseinäinen, ovellinen rakennus ja venetalas on avonainen katos. Venetalas voi toisaalta tarkoittaa pelkästään maassa olevaa telinettä, veneteliä. Venekuuri on murteellinen nimitys venevajalle tai -katokselle, ja sitä esiintyy lähinnä maakunnan itäosassa.

Rantamakasiinit liittyvät hyvin kiinteästi vesistöihin ja elinkeinojen kehittymiseen. Sana makasiini tarkoittaa yksinkertaisimmillaan varastoa. Rannalla sijaitsevassa makasiinissa on varastoitu esimerkiksi monenlaista kauppatavaraa, joka on tuotu paikalle vesiteitse. Kauppapaikat ovat muodostuneet hyvien kulkuyhteyksien äärelle, joihin on ollut sekä ostajien että myyjien helppo tulla. Rantamakasiinissa on voitu varastoida myös esimerkiksi uittoon liittyviä tarvikkeita ja kalustoa. Kooltaan makasiinit vaihtelevat pienestä aitan tyyppisestä isoon monikerroksiseen rakennukseen, ja ne voivat olla puisia tai luonnonkivistä tai tiilistä muurattuja.

Vesipaikka – vesistömaisemat vetovoimatekijänä Etelä-Savossa on alueidentiteetin vahvistamiseen ja sen hyödyntämiseen tähtäävä yhteistyöhanke, jota toteuttavat Etelä-Savon maa- ja kotitalousnaiset ja ProAgria Etelä-Savo kumppaneineen. Hankkeen rahoittavat EU:n maaseuturahasto ja Etelä-Savon ELY-keskus.

---

## LÄHTEET

Rakennusjärjestys muuttuvassa yhteiskunnassa. Rakennustarkastajan näkökulma. Tapio Tonteri 2017

Suomen murre-sanakirja verkossa

Nykysuomen sanakirja verkossa

Suomen ruuhet. T.I.Itkonen 1942

Suomen meriarkeologinen seura ry, Sisävesihylt. Juhani Grönhagen

proagria.fi/hankkeet/vesipaikka-vesistömaisemat-vetovoimatekijana-etela-savossa



*Miehiä Sulkavan laivasillalla. 1930-luku.*

Historian kuvakokoelma, Matkailun edistämiskeskuksen kokoelma, Museovirasto. CC BY 4.0

Tämä julkaisu on osa Etelä-Savon maa- ja kotitalousnaisten maisemapalveluiden toimittamaa julkaisujen sarjaa. Julkaisun kustantaa ProAgria Etelä-Savon ja Etelä-Savon maa- ja kotitalousnaisten Vespaikka – vesistömaisemat vetovoimatekijänä Etelä-Savossa -hanke.

Julkaisun on toimittanut ja sen on kirjoittanut maisema- ja ympäristöasiantuntija, Vespaikka-hankkeen projektipäällikkö **Saara Ryhänen** yhdessä arkkitehti **Kirsti Kovanen** kanssa. Kirsti Kovanen on kirjoittanut luvut 1 ja 3. Tekijät haluavat lämpimästi kiittää kaikkia julkaisun tekoon osallistuneita valokuvista, haastatteluista, kommenteista, muisteluista ja kohteiden esittelyistä. Erytiskiitokset **Harri Kaipaiselle** sekä Etelä-Savon kulttuuriympäristöryhmän jäsenille: **Jorma Hytönen**, **Martti Koponen** ja **Katri Nousiainen** Riihisaaren museo sekä **Laura Hesso** ja **Sirpa Peltonen** Etelä-Savon ELY-keskus.

Mikkelissä 18.11.2022

**Saara Ryhänen**



# 1 VENEVAJA – FUNKTIONAALINEN TALOUSRAKENNUS

Kirsti Kovanen

Venevaja on perinteisten pihojen ja alueiden rakennustyyppi, jolla on ollut äärimmäisen funktionaalinen, ensisijaisesti käytön sanelema luonne. Asuinpihoissa on vajoja ollut tapana tehdä erillisinä rakennuksina – halkoliiteri halkojen, kärryvaja ajokalujen, verkkoliiteri verkkojen ja nuottakoppeli nuotan säilyttämiseen. Kaikille on ominaista, että säilyttämisen kohteen ja funktion kehittyessä on rakennuksen muotoa muutettu ja rakennustavat ovat hioutuneet kulloisellekin tavaralle juuri sopivaksi. Hyvää tuuletusta vaativien tavaroiden rakennukset tehtiin harvaseinäisiksi ja varustettiin isoin oviaukoin, arvokkaiden tavaroiden tilat taas tiivisseinäisiksi, ovellisiksi ja lukittaviksi.

Itä-Suomessa on talojen pihapiireissä pitkä vapaamuotoisuuden perinne: rakennukset sijoitettiin maaston linjoja mukaillen. Talon rakennusten määrä saattoi kasvaa kymmeneen, kunnes säännöllistämisen mallit ja tavoitteet tulivat käyttöön 1800-luvun loppupuolella. Pihapiirin rakennuksista alettiin tehdä pitempiä ja niiden lukumäärä väheni sijoittamalla talousrakennuk-

sia riveihin yhden katon alle ja muokkaamalla pihoja neliömäisiä. Sauna, venevaja ja kalastukseen liittyvät rakennukset sijoitettiin kuitenkin edelleen säännöllisten pihojen ulkopuolelle.

## 1.1 SOUTAMISEN AJAN VENEET

Veneet ovat liittyneet Etelä-Savon kehitykseen aina. Alueen asuttaminen, ihmisten tulo ja asettuminen tapahtui paljolti veneillä. Se on jännittävä tarina, joka alkaa jääkauden sulamisesta syntyneistä meristä. Niitä pitkin tuli kulkijoita, metsästäjiä ja kalastajia riistan houkuttelemina uudelle alueelle. Dramaattinen Vuoksen vesistön erottuminen merestä laskuomien puhkeamisen jälkeen merkitsi nykyisen kaltaisen selkävesistä ja kapeista järviältäaista muodostuvan sokkeloisen vesireitistön syntyä. Vesistössä liikuttiin melomalla puusta koverretuilla veneillä ja talvisin hiihtämällä. Käytössä oli myös yhteisveneitä, mistä Mikkelin Ristiinassa Astuvansalmen maalauksissa esiintyvät kuvat veneistä ja niiden miehistöistä kertovat.



*Astuvansalmen kalliomaalauksissa on kuvattu mm. veneitä.*

Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu XAMK.

Kausiasutuksen väistyessä ja asutuksen väkiintyessä jatkui veneiden keskeinen rooli asumisessa, elämisessä ja kulkemisessa. Kalastus pysyi elannon lähteenä ja taloudessa merkittävänä monia sukupolvia ja satoja vuosia. Vesistöreittien parantaminen kanavilla ja perkauksilla erityisesti 1700- ja 1800-luvulla teki kannaksista, kapeikoista ja matalikoista kulkukelpoisempia. Niihin vaikuttivat ensin strategiset, sitten kaupan ja puuteollisuuden tarpeet. Myös itse vesillä liikkumisesta tuli elinkeino jo toista sataa vuotta sitten. Vesiteillä ja vesitse liikkumisella on ollut valtava merkitys kulttuurin, talouden ja politiikan kehittymiselle maakunnassa aivan viime sukupolviin asti.

Soutuveneiden malliksi vakiintui Itä-Suomen järviolueilla 500 vuotta sitten limisaumavene, kun puun käsittelyn työkalut olivat monipuolistuneet. Laitoihin käytettiin aluksi neljä lautaparia, nykyisin niitä tehdään viisi tai kuusi. Rakentamistekniikka muistuttaa viikinkivenettä. Saimaan alueella kehitettiin hyviä soutuominaisuuksia ja soutuveneistä tuli kapeita, sutjakoita ja vakaita.

Veneisiin tarvittiin veistämiseen sopivia puita, mäntyä, kuusta tai haapaa lautoihin ja katajaa, kuusta tai saarnia kaariin, litteitä sepän takomia venenauvoja, tervaa ja tervarivettä sekä erityisen hyviä puumateriaalin valinnan ja veistämisen taitoja. Nopeimmat puuveneet muistuttavat muodoltaan herneenpalkoa. Savolaisveneiden tunnistaa vieläkin loivasti nousevasta keulan alaosasta ja voimakkaasti sisäänpäin kaartuvasta yläpäästä, leveäksi laudaksi muotoillusta peräpuusta, laakeista laidoista sekä tiheään asetetuista ja ohuista tukikaarista.

Tervaamisen lisäksi on käytetty muitakin pintakäsittelyjä: 1900-luvun alkupuolella oli soutuveneet usein maalattu kaksivärisiksi, valkeaksi ja punaiseksi. 1900-luvun lopun puuveneet olivat useimmin puunvärisiä, pinnan suojaksi käytettiin lakkoja ja öljyjä.

Puuveneiden kehitys on kokenut teollisen vaiheen 1900-luvun jälkipuolella, jolloin alueelle syntyi venetehtaita. Ne puolestaan ovat tuottaneet uusia venetyyppejä ja teollisia materiaaleja sekä soutu- että moottoriveneille.

Pohjoismaissa säilynyt limisaumaisen puuveneiden rakentamisen tuhansia vuosia vanha perinne on saanut kansainvälisen tunnustuksen v. 2021, kun se sisällytettiin Unescon aineettoman kulttuuriperinnön listalle.

Erytisiä venesuojia varhaisimmilla tulijoilla ja asukkailla tuskin oli. Voi arvata, että he vetivät veneet rannalle ja säilyttivät niitä taivasalla kesät talvet. Ilman rakennettua suojaa säilytetään pienveneet vieläkin yleisesti, siirtämistä ja kuivana pitämistä ovat helpottaneet tilapäiset tai pysyvät telit. Puu- ja pienveneiden talvisäilytys



*Rantasalmen Ahvensalmelta.*

Kansatieteen kuvakokoelma, Museovirasto. CC BY 4.0. Auvo Hirsjärvi 1953

ylösalaisin käännettynä on edelleen yleistä. Kevätkunnostuksen jälkeen on käännetty vene taas toimintakunnossa kesäkauteen.

Erytisen arvokkaiden veneiden suojana säään vaikutuksilta on palvelut katos. Vahvat puiden rungoista tehdyt patsaat, niiden varaan kiinnitetyt orret ja satulakatto olivat käytössä jo viikinkien veneiden suojina. Samantapaisia patsaitten kannattamia katoksia on ollut käytössä sisävesilläkin sekä nuotta- että venekatoksina.

Etelä-Savon vesillä rakennettiin nuottakoppeli ja venetalas useimmin erillisiksi rakennuksiksi. Molemmat rakennettiin lamasalvosrakenteina mutta melko harvoiksi ja hyvin tuulettuviksi, joten ne muistuttavat latoja. Tiiviiksi salvotuista venetalaista on tietoa vain Järvi-Suomen länsiosista. Salvosrakenteiden alaosat jätettiin avoimiksi tai tehtiin patsasrakenteena, kun talasta käytettiin sekä nuottien ja verkkojen kuivattamiseen että veneitten suojana.

1900-luvun alussa vene- ja nuottakota oli tapana rakentaa yhteen, jolloin syntyi kaksiosainen kehikko yhden katon alle. Seinärakenne oli vielä silloinkin useimmiten pitkille nurkille salvottu harvaseinäinen hirsirunko. Meidän aikaamme asti säilyneet nuottakoppelit ovat pääosin tätä tyyppiä. Koppelissa oli puulattia, ellei paljas rantakallio riittänyt lattiaksi. Joissain paikoin kyhättiin laudoista pieni hökkeli veneen ja kalastuksen tarvikkeiden talvisuojaksi. Rannan vajat ovat olleet melko lyhytikäisiä ja niitä on uusittu usein. Ehkäpä juuri siksi venetalaista on säilynyt vähänlaisesti tietoa.



*Mikkelin Kakrialassa, Puulan rannalla on säilynyt nuottakatos, jossa on nuottaveneelle erillinen säilytystila.*

Saara Ryhänen 2020

Useimmiten rakennettiin talaat vesirajaan ja veneen talvisäilytystä varten saatettiin räystästä tehdä pitkä sääsuojaksi. Perustuksia varten ladottiin kivistä nurkkapilarit. Kehikko katettiin malka-, liiste- tai pärekatolla. Talaat sijoitettiin joko pääty ja harja rantaa vasten ja koko rakennus vinoon rannan viistoutta mukailleen tai koko rakennus veteen harja rannan suuntaisesti. Silloin järven puolella oli leveämpi aukko, josta nuotta – ja joskus myös vene – voitiin tuoda helposti suojaan. Aallonmurtajia ei yleensä tarvittu, koska kapeat järvet ovat luonnostaan suojaisia ja venerannaksi valikoituivat suojaiset lahdet. Soutuveneiden talaisiin järjestettiin rannalta kapeat parin lankun levyiset sillat tai veneeseen astuttiin suoraan matalasta rantavedestä.

Venevajajat ovat seuranneet veneiden kehitystä ja mitoitusta. Niiden vaiheet seurailivat paikallisten rakennusmateriaalien ja -taitojen hyödyntämisen tapoja ja perinteen muotoutumista eikä yhtenäistä aikaan sidottua kehitystä. Vasta 1900-luvulla toi modernin ajan yhtenäiskulttuuri venevajajien rakentamiseen samanlaisia kehityslinjoja eri alueilla.

## 1.2 KIRKKOVENE JA SEN VAJA

Yhteisöllisyys on erityinen veneiden käytön piirre, jolla on juuret esihistoriallisella ajalla käytetyissä yhteisveneissä. Keskiajalla tulivat käyttöön matkaveneet, joita talonpojat veloitettiin toimittamaan Olavinlinna virkamatkoja varten yhteisvastuullisesti pitäjittäin – tai maksamaan

kuljetusvelvollisuudestaan. Myöhemmin kehittyi tästä järjestelystä kirkkoveneitten ylläpitomuoto. Venekunnan osakkaina olivat talot ja veneissä oli yhtä monta hankaparia kuin osakkaita, veneiden nimet vastasivat kyläkuntia.

Suurimmat kirkkoveneet olivat aikoinaan Säämingissä (nyk. Savonlinna), missä oli 30-hankainen kirkkovene 120–150 hengen kuljettamiseen. Viimeisissä kirkkoveneissä oli 7, 9 tai 12 hankainparia. Yleisin kirkkovene oli 15 metriä pitkä ja 2,5 metriä leveä, keulasta leveä ja matala. Soutajien istuinteljojen välissä saattoi olla istuinlautoja vapaamatkustajille. Purjeet olivat myös matkakäytössä. Veneen rakentamiseen tarvittiin venemestari, erityisiä mäntyjä lautoihin, kölipuuhun ja peräsimeen, sekä tervaa pinnan käsittelyyn ja rivettä tilkitsemiseen. Vuosihuollot – kevättervauksen ja tilkitsemisen – teki venekunta vuorotteluperiaatteella. Kirkkovenesoutu hiipti muiden liikennevälineiden, laivojen, junien ja autojen, kehittyttyä korvaamaan soutuireittejä. Kylien venekuntien kirkkoveneitä on säilynyt vain muutamia. Niitä säilytetään museoesineinä katoisten suojassa. Mäntyharjun kirkkotarhassa on katos kahdelle veneelle, Hirvensalmella Puulan Väisälänsaaren kylän kirkkovenettä säilytetään kylärannassa pärekaton suojaamana.

Rantasalmen museon rakennuksiin kuuluu Etelä-Savon ainoa vanha kirkkovenekatos. Se on siirretty Porosalmen kylältä.

Soutaminen kirkkoveneillä elpyi 1900-luvun lopulla kesäisinä tapahtumina ja vanhoja kirkkoveneitä otettiin uudestaan käyttöön, missä niitä





Väisälänsaaren kylän kirkkovenekatos. Etelä-Savon ELY-keskus 2011

oli vielä tallella. Vanhoista veneistä saatiin myös malleja uusien rakentamiselle. Soutuseurojen ja -yhdistysten kirkkovenet ovat kaukaisia jälkeläisiä keskiajan kylien venekuntien toimitusveneille ja esihistoriallisen ajan yhteisveneille. Sulkavan suursouduissa kohtaa vuosittain kirkkovenettä kilpailun tai vain yhteissoutamisen merkeissä vuodesta 1987 lähtien. Suosituin on perjantain yösoutu, johon osallistuu noin 100 kirkkovenettä. Uusimman ajan yhteisveneitä säilytetään talvisin erityisissä niille rakennetuissa halleissa mm. Sulkavalla, mutta myös eri puolilla maata, kuivan maan tiloissa.

### 1.3 MEREN RANTOJEN VENEHUONEET

Sisävesien ja meren rantojen venevajat poikkeavat toisistaan toiminnoiltaan ja rakennuskokonaisuuksiltaan. Rannikon venehuoneiden yhteyteen on rakennettu tilat pyydysten sekä kalastuksen ja metsästyksen tuotteiden varastointiin. Pohjanmaalla rakennettiin rannan tuntumaan kalamaja tai kalahuone savupirttiä ja sen viereen erillinen venehuone talvisäilytystä varten. Venehuone oli pohjoisemmalla rannikolla lattiaton ja ovetonkin harvaseinäinen hirsihuone, etelärannikolla rakennettiin lattiallisia ja ovellisia venehuoneita. Suurimpia venehuoneiden muodostamia kokonaisuuksia oli Raippaluodon 150:n venevajan rykelmä, missä kalamajoissa säilytettiin kalastustarvikkeiden lisäksi suolasilakkaa, hylkeen lihaa ja traania. Laiturin muodosti siellä luonnonkivistä kasattu aallonmurtaja.

Lounaisrannikon suojaisissa lahdissa on rakennettu pitkin kesää käytettäviä venevajoja ja kolmiosaisia tiivisseinäisiä huoneryhmiä, jotka sijoitettiin osittain maalle ja osittain veden päälle.

Uloimpana meren puolella oli paattihuone, maanpuolella silakkapuoti ja välissä kalanperkausvaja. Rantahuoneet katettiin niin kuin talousrakennukset yleensä, aluksi oljilla tai tuohilla, sittemmin päreillä ja teollisilla materiaaleilla. Rantahuoneet rakennettiin 1800-luvun lopulta lähtien kaikkialla meren rannikolla lautaseinäisiksi, päreillä katetuiksi vajoiksi.

### 1.4 MOOTTORIVENEET MUUTTIVAT VENEVAJAN MALLIT JA RAKENTEET

Veneiden kesäsäilytystä varten rakennetut ja suljettavat venevajat ilmestyivät Etelä-Savon rantamaisemiin vasta moottoriveneiden tultua käyttöön 1900-luvun alkupuolella. Puumalansalmeen ne tulivat 1920-luvulla. Tavallisin moottoriveneen vaja oli yhden veneen rakennus. Samaan vajaan saatettiin sijoittaa kaksi paikkaa, toinen soutuveneelle ja toinen moottoriveneelle. Myös useiden veneiden rivivajat tulivat käyttöön.

Rakennustapa muuttui 1900-luvun alusta lähtien kevyemmäksi, kun sahatavara ja hirsirakenteita kevyemmät rankorakenteet tulivat käyttöön. Pyöreästä tavarasta saatettiin vielä koota vajaan puupaalurunko, mutta vuoraus tehtiin laudoista ja rimoista. Kattokulmasta tuli jyrkempi kuin hirsitalaissa ja vaja katettiin kevyellä materiaalilla, päreillä, huovalla tai pellillä. Seinät maalattiin ulkoa keittomaalilla punaisiksi, joskus korostettiin nurkkia ja listoja valkealla maalilla. Rakennuksen pääty saatettiin merkitä vajan omistajan tunnuksella samalla tavalla kuin metsäyhtiöt merkitsivät rantavarastojaan ja vajojaan. Niistä tunnetuin on Enso-Gutzeitin tähti, joka tehtiin rakennuksen päätyyn harjan alapuolelle tähden muotoisella ikkunalla tai valeikkunalla.

Suljetusta moottorivenevajasta tuli uusi perustyyppi Saimaan vesireittien rannoille. Pienemmät, yhden tai kahden veneen vajat ovat muodoltaan vaihtelevampia ja aukotukseltaan avoimempia ja muistuttavat aiempia hirsirakenteisia talaita.

Usein kevytrakenteinen venevaja sijoitettiin sisäänkäyntipääty rantatöyrästä vasten ja järvenpuoleinen pääty veteen, mutta toisinaan myös pitkä sivu rannan suuntaisesti ja niin, että koko vaja jäi veden puolelle. Nämä laiturin päähän rakennetut tai kapein yhdyssilloin rantaan yhdistetyt vajat ovat Puumalassa ja alueen itäosissa nimeltään moottori- tai venekuureja.

Ensimmäiset kesähuvilat ilmestyivät Etelä-Savoon laivareittien varsille 1800-luvun loppupuolella, silloin elettiin soutuveneitten ja laivojen aikakautta. Kesäasuminen yleistyi sitten moottoriveneitten ja kevytrakenteisten venevajojen kaudella. Meidän aikaamme asti kasvanut kesämökkeily on lisännyt veneilyä ja virkistyskylästä huomattavasti. Viime vuosituhannen vaihteessa on yhteisiä venerantoja lähes kaikilla järvillä ja virkistysveneilyn satamaverkosto kattaa kaikki vesireitit. Kuten aiemminkin, on tällä kaudella rakennettu vajoja vain arvokkaimmille veneille. Rantojen venevajajat ovat edelleen kaiken kaikkiaan harvinaisia ja pienveneet säilytetään useimmin sekä kesällä että talven yli avotaivaan alla.

## 1.5 VENEVAJATKO KULTTUURI- PERINTÖÄ?

Vesiteiden käytöllä liikkumiseen on Etelä-Savossa tuhansien vuosien perinne. Rauhalliset, paikoin kivikkoiset reittivedet ovat nykypolvilikin tuttuja kulku- ja kuljetusreittejä, ne ovat edelleen myös elannon ja virkistyslähde. Vesillä kulkemisen luonteen voi vielä aistia Etelä-Savon vesillä sellaisena kuin se oli kauan sitten muinaisten aikojen melojan ja soutajan aikaan. Sama kokemus on edelleen saavutettavissa. Veneiden säilyttämisen perinteistä on meidän aikaamme asti säilynyt perinteisiä venetaloita, nuottakoppeleita, venerantoja sekä niihin liittyvää suullista ja tapoihin liittyvää perinnettä.

Vanhat hirsirakenteiset venetalaat ovat Etelä-Savon rannoilta kadonneet, mutta pieniä nuottakoppeleita ja kevytrakenteisia vajoja lähinnä moottoriveneiden kaudelta voi nähdä siellä täällä. Joitakin venerantojen vajaryhmiä on säilynyt ja edelleen käytössä. Vuoksen vesistön puolella Puumalansalmen, Mikkelissä Anttolan sataman ja Savonlinnassa Kerimäen kirkkorannan vajaryhmät ovat niitä hyvin edustavia esimerkkejä. Mäntyharjun reitilläkin on vielä vajaryhmä mm. Mäntyharjun Asemakylällä Kiepinsalmessa. Tapaperinteitä jatkaa mm. veneiden kevätkunnostus rannoilla ja venesatamissa. Pitkäaikaisella vesiteiden käytöllä on ollut merkitystä myös kaikelle kehitykselle luodessaan yhteydet ja edellytykset taloudelle, kulttuurille ja politiikalle.

# *Funktionaalinen talousrakennus*



*Mäki-Jaakkolan huvilan sauna, rakennusvuosi 1930 ja venevaja, rakennusvuosi 1917–18.*

Punkaharju, Vaahersalo. Riihisaaren museo, Savonlinna. Dagmar Laibert



*Veneet ja talas. Rantasalmen Repomäki.*

Kansatieteen kuvakokoelma, Museovirasto. CC BY 4.0. Auvo Hirsjärvi 1953

Etelä-Savossa asutuksella on satoja, jopa tuhansia vuosia pitkää vesillä liikkumisen traditiosta johtuen tiivis vesistösuhte. Asutus rakentui alun perin vesireittien äärelle ja osaksi vesistömaisemaa, ensin rantakyliin. Myös vanhimmat taajamat, sekä kirkonkylät että kaupungit, ovat syntyneet vesireittien varsille. Taajamiin syntyi luonnollisten kulkusuuntien seurauksena erityinen rantavyöhyke, jota leimasi toimintojen vilkkaus ja rakentamisen tiiviys niin liikkumisen kuin ajan mittaan myös varastoinnin ja kaupankäynnin suhteen. Huippuesimerkki tiivistä vesistösuhteesta on Savonlinna, joka syntyi linnan kupeeseen vesireittien risteykseen ja jossa rantavyöhyke ympäröi kaupungin keskustaa vieläkin.

Rantojen taajamissa on satamalaituri perinteisesti taajaman keskipiste, ja rannan rakennukset ovat taajaman julkisivu. Tästäkin Savonlinna on oivallinen esimerkki, vanhan sataman luonne on säilynyt hyvin, vaikka osa vesiliikenteestä on siirtynyt kauemmas syväväylän varrelle. Autoliikenteen valtakaudella ovat jotkin rannalle syntyneet taajamat kääntäneet selän vesimaisemalle tai peräti menettäneet rantayhteyden.

Välittömästä yhteydestä vesireittiin tuli perusta rantojen maankäytölle myös maaseudulla. Yksittäisten tilojen muodot johtavat saaristoalueilla aina alas rantaan. Ristiinan ja Puumalan välinen Toijolan – Hurissalon alue ja Himalansaari ovat vanhaa veskansan aluetta.

Siellä veneliikenne oli pääasiallinen liikkumismuoto vielä 1960-luvulla. Vaikka maantie on muuttanut liikkumisen malleja parin sukupolven ajan ja samalla kääntänyt pihaja maantietä kohti, katsovat alueen kylät ja pihat vielä vanhasta muistista rantoja kohti.

Kylistä kirkolle johtaneiden soutuereittien venevajoja ei ole säilynyt muutamaa esimerkkiä lukuun ottamatta. Ne harvat vanhat saaristokylän venesatamat, jotka ovat säilyneet, löytyvät niemennokan takaa suojaisista salmista ja lahdistista. Säilyneet venevajat ovat edelleen vesireittien ja järvimaiseman kiintopisteitä. Ne näkyvät vesillä liikkujille jo kaukaa ja erottuvat rantojen rakennuksista usein punamullan käytön, rakennusmateriaalin ja veneisiin sopivien mittasuhteiden takia, vaikka värisävyt, rakennusten pituudet ja kattokulmat vähän vaihtelevatkin.

Joillakin vajoilla on rakennushistoriallista arvoa yksittäisinä rakennuksina ja oman lajinsa viimeisinä edustajina. Tällainen on Rantasalmen Porosalmen kirkkovenevaja, joka on siirretty kirkonkylän museoalueelle. Se edustaa muuten jo kadonneita suurten yhteisveneiden hirsitalaita. Toinen esimerkki vajatyypistä on Puumalan sataman moottorikuuri. Useimmin vajojen kulttuurihistoriallinen arvo liittyy rakentamisen perinteeseen, rakennustaitojen välittämiseen ja siirtämiseen, vaikka itse rakennus onkin pikkuhiljaa uusiutunut, mutta perinteen mukaisesti. Tällaisia ovat Kerimäen kirkkorannan



*Sulkavaa.*

Historian kuvakokoelma, Museovirasto. CC BY 4.0. Valokuvaamo Pietisen kokoelma 1936

venevajaryhmän yksittäiset venevajat. Kaikki perinteiset venevajat ovat kansanarkkitehtuuria parhaimmillaan: pitkäaikaiseen kokemukseen perustuvan tietämyksen siirtämistä rakentajien käsissä ja hiomana. Vanhemmat vajat sisältävät ja välittävät tietoa myös paikallisista rakennustavoista, jotka muuten ovat kadonneet tai katoamassa. Perinteiset vajat todistavat maan- ja vesienkäytön kehitystä pelkällä olemassaolollaan vesimaisemassa ja kulttuurimaisemassa.

Reittivesien varren kirkonkylissä on paljon piirteitä, jotka liittyvät suoraan tai välillisesti soutu liikenteen aikaan ja merkitykseen. Vesireittien varren kirkonkylät muodostavat vesille suuntautumisesta johtuen oman taajamaympäristötyypinsä. Tämä rakenne sisältyy erityisen hienosti Sulkavan kirkonkylään, missä asutus on sijoittunut Uitonvirran rannalle sen molemmiin puolin. Aikoinaan 1900-luvun alusta lähtien oli Uitonrinteen ranta täynnä erilaisia ranta-aittoja ja -varastoja. Yksi säilynyt varasto ja muutama sauna muistuttavat vielä tuosta ajasta ja rakennetun vyöhykkeen luonteesta. Satama on paikallaan, mutta avoimena laiturialueena, venevajoista muistuttaa mastovarasto. Ranta-asutuksen vesille suuntautuneisuus näkyy hyvin 1900-luvun alkupuolella rakennetuissa kaupparakennusten poikkipäädyissä, jotka näkyvät hyvin laivareitille. Perinteisen ranta-alueen jatkoksi rakennettiin v. 1987 ja 2003 soutu stadion.

Venevajojen rooli kirkonkylän maisemassa käy ilmi hyvin Puumalan kirkonkylässä, missä Puumalansalmessa säilyneet kuurit, saunat ja varastot muodostavat oman veteen rakennetun ympäristönsä. Rannan miljöö on vieläkin elävä ja monipuolinen, 50 vuotta sitten se oli toki paljon tiiviimpi, kun Puumalanranta oli Saimaan vesireitistön hotspotteja. Samantyyppisiä, mutta pienempiä yksittäisiä lautavuorattuja kuureja on säilynyt Mikkeliissä Anttolan sataman alueella kuudessa talossa. Mäntyharjun asemakylällä säilyneet venevajat edustavat rannalle rakennettuja vajarivistöjä.

Venevajat ovat osa Etelä-Savon valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä. Kerimäen kirkkorannan vajakokonaisuus, kirkkoranta, kirkkotie ja itse kirkko sen päätteenä on yksi säilyneistä arvoympäristöistä. Siellä kirkkorannan sijainti avoimen selkäveden äärellä on synnyttänyt aallonmurtajan venevajojen tueksi. Oma aikamme on täydentänyt rantaa kiinteällä venelaiturilla ja paikalle siirretyillä kalastajatilien rakennuksilla ulkomuseoalueen osana.

Pisin, mykistävän pitkä aikajänne soutamisen historiaa sisältyy Astuvansalmen muinaismaisemaan, joka on valtakunnallisesti ja kansainvälisestikin merkittävä. Maiseman keskeisellä kalliolla on ikää 1 800 miljoonaa vuotta. Sen kyljessä säilyneiden kalliomaalausten joukossa olevien miehitettyjen veneiden kuvien ikä on lyhimmillään 2 000 ja pisimmillään 5 000 vuotta.

*Mäntyharjulla Salmelan taidekeskuksen yhteydessä pääsee tutustumaan Kirkonkylän entisen postin venevaajaan.*

Kirsti Kovanen 2017





*Luonterin Harvionlahtea Anttolan sataman edustalla venevajoineen.* Tarja Pönniö-Kanerva

Joihinkin valtakunnallisesti merkittäviin kohteisiin ja alueisiin sisältyy yksittäisiä venevajoja, joilla on merkitystä aluekokonaisuuden kannalta. Tällainen on Mäntyharjun kirkonkylässä entinen postinhoitajan venevaja Siirlahden rannalla. Myös em. Sulkavan Alanteentien varastot ja vajat ovat osa valtakunnallisesti merkittävää kulttuurimaisema-aluetta ja rakennettua ympäristöä. Valtakunnallisesti merkittävät kohteet ja alueet osoitetaan säilytettäväksi maakuntakaavoissa ja kuntakaavoissa.

Maakunnallisesti merkittäviksi luokitellut kohteet Puumalan kirkonkylässä ja Mäntyharjun Kiepinsalmessa täydentävät venevajojen ja -satamien historiallisia tyyppisiä maakunnassa. Anttolan kirkonkylän satamassa Luonterin Harvionlahdella säilyneet kuusi yksityistä venevajaa edustavat Puumalan kuurien kanssa rankorakenteisia lautavuorattuja punavalkoisia kuureja. Maakunnallisesti merkittävien kohteiden säilyminen turvataan maakuntakaavoissa ja kuntakaavoissa.

Jos maakunnasta etsii perinteisiä venevajoja, voi Saimaan puolelta Vuoksen vesistöstä löytää teollisuuden ja kaupan tarkoituksiin rakennettuja varastoja ja venevajoja erityisesti laivareittien varsilta, kirkonkylästä ranta- ja venevajoja sekä saaristosta kylärantojen paikkoja ja nuottakoppeleita. Puulalta voi löytää erityisesti pieniä nuottakoppeleita, jotka muodostavat oman leimallisen ryhmänsä. Kirkkoveneiden katokset ovat erittäin harvinaisia kaikilla vesistöalueilla.

Verrattuna merenrannikon venehuoneisiin on eteläsavolaisilla venevajoilla oma luonteensa. Merellä korostuu venevajojen historiassa kalastuksen merkitys, mikä näkyy varastotilojen osuudessa. Siellä saariston kalastajakyläen rannat ovat suojaisten lahtien rantoja kiertäviä rakennusten ja laiturien viuhkoja tai aallonmurtajan kylkeen rakennettuja rivejä. Ne erottuvat

maisemassa hyvin tiiviinä rakennusryhminä, joissa rakennukset, niiden päädyt ja harjat vaihtelevat rytmikkäästi ja muodostavat laiturille vaihtelevia ulkotiloja. Ikoninen historiallinen esimerkki kalastajakylän venevajoista on kansallismaisemiin kuuluvassa Hailuodossa. Yhtä suuria kokonaisuuksia ei Etelä-Savon vesillä ole, mutta samantyyppisiä ryhmä- ja aallonmurtajakokonaisuuksia on, mutta vain aniharvoja. Yhteistä merenrannikon ja sisävesistön vajoille on historiallista vajakantaa hallitseva rankorakenteiden rakennustekniikka.

Maakunnan laajimmat venevajakokonaisuudet välittävät vielä paljon samoja rantojen rakennusten ominaispiirteitä kuin muutkin järvien ja merien rantojen alueet. Ne voi helposti yhdistää maailman rantojen rakennusperintöön. Etelä-Savossa ne eivät pröystäile mutkikkailla tai laajoilla laiturialueilla eikä rakennusten koristeilla, vaan tarkoituksenmukaisuuteen ja



*Kerimäen Mustalahden venerannan venekotia (venevaja, talas).* Riihisaaren museo, Savonlinna. Ari Lappalainen 1987

# Funktionaalinen talousrakennus



*Moottorivene tai höyryvene Rauhalinnan rannassa Säamingin Lehtiniemessä 1920-l alkupuolella. Rannassa on portti, jonka yläpuolella teksti ”Rauhalinna”, taustalla näkyy Rauhalinnan torni. Ainakin 1935 Rauhalinnalla on ollut moottorivene ”Rauhalinna”, jolla on mm. kuljetettu Kasinon rannasta ihmisiä iltamiin Rauhalinnaan (Savonmaa 28.5.1935).*

Riihisaaren museo, Savonlinna.



*Savonlinnassa Oravin sillalla 1940-50-luvulla.*

Riihisaaren museo, Savonlinna.

vähäeleisyyteen liittyvillä ominaisuuksilla ja piirteillä – ja kuvankauniilla maisemilla, joiden kiintopisteitä venevajat ovat.

Perinteiset venevajat ovat nykyisin Etelä-Savon rakennuskannassa erittäin harvinainen, ja jopa uhanalainen rakennustyyppi. Varhaiset vaiheet tunnetaan vain historiankirjoitusten ja tutkimusten kautta. Monia vajoihin liittyviä perinteitä on unohtunut, mutta perimätietoa on

kerätty ja se kattaa osan perinteistä, esimerkiksi kirkkovenereissut. Savonlinnan maakuntamuseo on kerännyt talteen tietoa huvilaelämästä, veneistä, vesistön elinkeinoista ja vesiliikenteestä. Paikallista taitotietoa ja tapoja on dokumentoitu vähän. Soutu- ja varsinkin kalastusperinteet ovat vielä eläviä sisävesilläkin, niiden selvittäminen ja inventointi on tärkeä osa aineettoman perinnön säilymistä.

## 1.6 MITEN VENEVAJOJEN KÄY?

Jäljellä olevat venevajat ovat arvokkaita tietolähteitä kertoessaan edelleen venevajojen rakentamisen tavoista. Paikallisten erikoisuuksien ja rakennustapojen dokumentoinneilla ja tallentamisella olisi käyttöä sekä historiankirjoituksessa että tiedon lisäämiseksi. Koetelluilla ja hyviksi koetuilla rakennustavoilla on käyttöä kestäväen rakentamisen osaamisessa. Kulttuurihistorialliin inventointeihin sisältyy venevajoja ja vene-rantoja, mutta vain esimerkinomaisesti. Muutkin vajat ovat kiinnostavia sekä tiedon tallentamisen että sen hyödyntämisen kannalta. Omien rakennustapojen ja materiaalien sekä kunnossapidon käytäntöjen tunnistaminen ovat tärkeitä tekijöitä kestävässä rakentamisessa. Sisävesistön venesatamien ja -paikkojen dokumentoinnit toisivat tarpeellista lisätietoa venevajoista ja -satamista ilmiönä täydentäessään merenrannan satama-kohteiden aineistoja.

Venevajojen kunnossapidon ja korjaamisen tavat ovat onneksi tiedossa ja monet niistä vielä yleisesti käytössä. Vajojen vaurioherkimpiä osia ovat tuulen ja jään rasituksille alttiit tolpat ja vuorausten helmat, tolppien kiviperustat ja vesikatot. Punamultamaalissa ei tavallisesti ole vaurioita, vain korkea vesi liottaa maalikerrosta. Hirsikehikko on pitkäikäinen, jos vesikatto on ehjä ja jos nurkkakivet nostetaan silloin tällöin paikalleen. Puurakennusten korjaustapojen mukaisesti hirsii paikataan ja kengitetään, rankorakenteita ja tolppia tarvittaessa reivataan, rikkoontuneita vuorauslautoja paikataan, vesikattoa paikataan ja pintaa uusitaan, ja keittomaalia ja muuta maalausta uusitaan aika ajoin. Kaatuneita kivipilareita ja vinoon menneitä puupilareita on joskus talven ja myrskyjen jäljiltä oioittava.

Kaikki vajat ovat yksilöllisiä ja alun perin käsin rakennettuja. Niinpä ne korjataan yksinkertaisimmin ja helpoimmin käsityönä. Puuveneiden tekeminen on hyvä esimerkki siitä, miten veneenveistäjän tuntemus savolaisveneiden ominaisuuksista ja rakennustavasta kasvaa monien sukupolvien käsissä. Samoin voi venevajojen korjaamisen taito pysyä tallessa ja hioutua korjaajien käsissä.

Ilmaston muutoksen aiheuttamiin muutoksiin varautuminen koskee myös venevajoja. Ääri-ilmiöiden ennustetaan kasvavan, jolloin tulvat, rankkasateet, lumisateet ja lämpimät kaudet saattavat voimistua. Näihin ilmiöihin on vajojen kunnossapidossa perinteisesti varauduttu. Talvien ja tulvien testit ovat olleet ja ovat edelleen osa säännöllisiä kunnossapitotoimia.

Joskus venevajoille, jotka ovat jääneet vaille alkuperäistä käyttöä, on löytynyt uusi elämä muussa käytössä. Sellaisia ovat meren rannikolla

maankohoamisen takia kuivalle maalle jääneet venetalot, jotka on muutettu ravintoloiksi. Myös Puumalassa Lietveden Sahanlahden matkailualueen rakennusten joukossa on alun perin Miettulan sahaan kuulunut suuri venevaja, joka palvelee matkailutoimintaa kesäisin ruokaravintolana.

Perinteisten venevajojen rakennustavat ovat myös hyvin sovellettavissa uusien venevajojen rakentamiseen. Niiden tekniset ja funktionaaliset ominaisuudet, kestävyys ja taloudelliset ratkaisut ovat aikojen saatossa hyvin koeteltuja ja soveltuvat ohjenuoriksi nytkin suunnittelulle: rakenteiden hyvä tuulettavuus, lähistön materiaalien ja työn käyttö, vajan mitoittaminen veneen mukaan, ja sen säilyttämisaikojen mukaan, veneen nostamisen ja kuljetuksen tarpeitten ja kulkusiltojen mahdollisuuksien huomioiminen, sekä maiseman ominaisuudet ja oman ”käsi-alan” suhteuttaminen niihin.

Vanhemmat venevajat eivät ole olleet aikanaan rakentamisen säätelyn piirissä, mutta nykyisessä lainsäädännössä ovat. Myös maapohjan ja vesialueen omistusoloilla on vaikutusta rakentamiseen. Uudet vajat tarvitsevat lupia, joita myönnettäessä osoitetaan yhteensopivuus rakentamista koskevien määräyksien kanssa.

### LÄHTEET:

Albert Hämäläinen, Keski-Suomen kansanrakennukset, asutushistoriallinen tutkimus. SKS kansatieteellisiä ku-  
vauksia II. Helsinki 1930. Erityisesti s. 217–220.

Eeva-Liisa Kauppinen, Kesä Saimaalla – Huvilakulttuuria Savonlinnan seudulla. Savonlinnan maakuntamuseo. 1998.

Mirja Kosunen, Kirkkoveneellä kuljettiin ja kilpailtiin. Vesi ja kulttuuriperintö, Suomen Tammi -sarja, julk. Museo-  
virasto, opetushallitus ja ympäristöministeriö 2006, s. 26–29.

Katariina Sewón, Venevaja. Keuruu 2016.

Venevajojen kunnostus. Ympäristöhoitotyöt Etelä-Savossa. ELY-keskus, Raportteja 82/2014, s. 98–105.

Toivo Vuorela, Suomalainen kansankulttuuri. Porvoo 1983. Erityisesti s. 399–402.

Etelä-Savon kulttuuriympäristön tietokanta, esku.fi  
kansallismuseo.fi/fi/kuukauden-esineet/2018/savolais-  
vene

kuopionkulttuurihistoriallinenmuseumo.fi/wp-content/up-  
loads/2018/06/Savolaisvene.pdf

# 2 VENEVAJAT ELÄVÄÄ KULTTUURIPERINTÖÄ

## 2.1 VENEVAJAT JA KUNTIEN RAKENNUSVALVONTA

Suhtautuminen venevajoihin vaihtelee Etelä-Savon kunnissa. Joissain kunnissa venevaja on rakennelma muiden talousrakennusten joukossa, joskin sen erityispiirre eli tarve sijoittaa se aivan veden tuntumaan aiheuttaa erityismääräyksiä. Joissain kunnissa suhtautuminen uusiin venevajoihin on kielteistä, ja ainoastaan vanhojen venevajojen ylläpito sekä ammatinharjoittamisen tai saaristoasumisen vuoksi uusien venevajojen rakentaminen on sallittua. Joissain kunnissa venevajoja ei edes mainita rakennusjärjestyksessä erikseen. Joissain kunnissa rakentaminen on sallittua vesirajasta maalle päin, joissain kunnissa sijoittamisen ratkaisee maisemallinen sopivuus. Pääsääntöisesti veden päälle rakennettuja venevajoja ei sallita. Venevajoista saattaa olla mainintoja myös kaavoissa.

Osassa kuntia voimassa olevat rakennusjärjestykset ovat enimmillään jo parin vuosikymmenen takaa, osassa hyvinkin tuoreita. Valmisteilla olevan maankäyttö- ja rakennuslakiuudistuksen

myötä rakennusjärjestysten uusiminen tulee todennäköisesti eteen kaikissa kunnissa.

Uuden lain myötä pyritään rakentamisen ohjausta joiltain osin keventämään. Tämä saattaisi tarkoittaa esimerkiksi venevajojen osalta niiden nykyistä vapaampaa rakentamista. Siinä olisi riskinsä. Perinteestä ja ympäristöstään irrallisella toteutuksella venevajarakentamisella on mahdollista pilata rantamaisemia, mutta oikein toteutettuna venevajojen paluuta rannoille voi pitää positiivisena seikkana. Venevajojen yleistymistä voi tervehtiä ilolla, mikäli niiden koko, sijoittelu, värit ja muotokieli sopivat maisemaan, ilmentävät vesistöalueen kulttuuriperintöä ja vahvistavat siten alueidentiteettiä.

Venevajat ovat perinteisesti olleet pelkistettyjä ja vaatimattomia, mutta tarkoituksenmukaisia rakennuksia. Persoonallisuutta niihin voi lisätä pienillä eleillä, kuten ikkunarudutuksella, ovipaneloinnilla, ikkunoiden ja ovien vuorilistoilla jne. Kattokulmaa voi hakea esimerkiksi naapurivajoista.

*Pertunmaalla saa rakentaa venevajan rantaviivalle maatalouskäytössä olevan maatilan yhteyteen. Uotilan venevaja 1960-luvulta Pertunmaan Perurvedellä. Saara Ryhänen 2021*







*Pieksämäen rakennusjärjestyksessä ei mainita venevajoja. Niitä saa kuitenkin tapauskohtaisesti rakentaa. Kuvassa venevaja Maaveden rannalta 1980-luvulta. Saara Ryhänen 2021*

Yhteenveto Etelä-Savon kuntien rakennusjärjestyksistä koskien venevajoja löytyy liitteestä 1.

Esimerkiksi Puumala on yksi Etelä-Savon kunnista, joissa suhtaudutaan venevajoihin myönteisesti (ks. luku 2.2). Myös Mikkelin rakennusvalvonta suhtautuu venevajoihin myönteisesti, ne koetaan osaksi alueen kulttuuriperintöä. Ristiinan Veskansan kulttuurimaisema Mikkelissä, Saimaan Louhiveden ja Yöveden välisellä kannaksella, on yksi valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista. Yövesi-Louhivesi-osayleiskaavan selosteessa todetaan: *Venevajan etäisyys keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta ratkaistaan tapauskohtaisesti huomioiden erityisesti maisemalliset näkökohdat.*

Lisäksi Mikkelin rakennusjärjestyksessä on yksityiskohtaisemmin määritelty venevajan rakentamisen säännöt.

Veskansan kulttuurimaiseman alueelle tehdyssä maisemanhoitosuunnitelmassa todetaan: *Venevajat ja nuottakodat ovat olleet alueella hyvin yleisiä. Pintakäsittelmättöminä ja patinoituneina, harmaiksi tai ruskeiksi pihkoittuneina, ne sulautuivat hyvin vesimaisemaan, vaikka sijaitsivatkin erittäin hyvin näkyvällä paikalla rantakalliolla tai aivan rannan tuntumassa.*

Tänä päivänä Saimaan Yövedellä, Ristiinan sataman ja Astuvansalmen väliseltä laivaväylältä käsin voi nähdä useita matalia, loivaharjaisia yhden veneen vajoja. Nämä pääasiassa rantojen kesäasuntoihin liittyvät vajat jatkavatkin vanhaa Veskansan perinnettä.

## 2.2 PUUMALAN VENEVAJAT

Puumala on yksi Etelä-Savon kunnista, joissa suhtaudutaan venevajoihin myönteisesti.

Vanhoja venevajoja on jäljellä keskustaajaman rannoilla useita, ja ne antavat oman leimansa Puumalan ilmeeseen. Satamassa sijaitsee kaksi useamman veneen rivimallista venevajaa, punainen ja sininen. Niin ikään Puumalansalmen rannalla, maantiesillan toisella puolella ja osana kirkonkylän maisemakokonaisuutta sijaitsee maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita venevajoja, joista yksi on jäljempänä esitelty Kainulaisten venekuuri. Myös eri puolilta Puumalaa löytyy venevajoja, mm. Kukonharjun ja Likasaaren alueilla, Lintusalon saaristossa ja Puumalan ja Anttolan välisellä vesireitillä. Lietveden maisematien varrella Puumalan Sahanlahdessa on entisestä venevajasta tehty ravintola (katso luku 4.2).

Puumalan kunnan rakennustarkastaja **Heikki Virta**: "Venevajojen rakennuslupia haetaan aina silloin tällöin. Venevajat sijoittuvat rantaviivalle tai joissain tapauksissa osaksi myös veden päälle, esim. jos ranta on kalliainen ja kivikkoainen. Veden päälle rakennettaessa tarvitaan aina vesialueen omistajan eli osakaskunnan suostumus. Rakentaminen ei ole aina helppoa: miten venevajasta saa tukevan ja kestävä. Venevajan värityksen tulee olla maastoon sopiva, esim. harmaa, ruskea. Rakentaminen on mahdollista myös vapaa-ajan asuntojen yhteyteen. Venevajat kuuluvat maisemaan vesistöisillä alueilla, kun paljon liikutaan vesillä. Niitä toivottavasti on Puumalassa myös jatkossa."



Saara Ryhänen 2021



Kirsti Kovanen 2014



Saara Ryhänen 2021

*Puumalan kirkonkylän satamaraitille omaleimaista ilmettä luovat kaksi suurta yhteiskäyttöistä venekuuria, sininen ja punainen.*



Tarja Pajari 2020



*Puumalan satamaan on 1980-luvulla rakennettu venekatos kunnan kirkkovenettä varten. Veneellä on aikoi-  
naan soudettu Sulkavan Soudutkin, mutta varsin raskassoutuuisena se ei ole käynyt vesillä vuosikausiin.  
Saara Ryhänen 2021*

Veden päälle rakennetut venevajajat ovat käyneet yhä harvalukuisemmiksi. Uusien venevajajojen rakentamista rajoitetaan monissa kunnissa. Vanhoja venevajajojä kannattaa siksi-kin vaalia. Esimerkiksi Puumalassa uusienkin rakentaminen on vielä mahdollista, mutta ei juurikaan veden puolelle. Uusille venevajajoille haetaan Puumalassa rakennuslupia keskimäärin pari vuodessa. Myös kiinnostusta isompiin venevajajoihin esiintyy, mutta niille täytyy hakea lupaa aluehallintovirastosta.

Venevajajat Puumalan rakennusjärjestyksessä (v. 2021): *Rakennuspaikalle voidaan rakentaa avoin, pinta-alaltaan enintään 40 m<sup>2</sup>:n suuruisen venekatos. Venevajaja, joka sijaitsee vesirajassa, tulee sijoittaa maisemaltaan sopivaan paikkaan. Harjan suunnan tulee olla kohtisuorassa rantaan nähden ja venevajajan harjan korkeuden sopusuhtainen maisemaan nähden.*

**Kaisa Ralli** Sulkavalta vietti lapsuudessaan 1980-luvulla aikaa ystävänsä Kristiinan luona Puumalassa. – Kristiinan perheen venevajajassa oli mahtava luistelupaikka. Siellä oli jotenkin jännittävä tunnelma, ja lisäksi sai olla viimalta suojassa katon alla, seinien sisällä. Veneet oli joko viety pois tai nostettu sivuille, muistelee Kaisa Ralli talvisia luisteluhetkiä venevajajan jääkannella.

## *Elävää kulttuuriperintöä*

## Esimerkki Kaukaantien venekuuri, Puumala

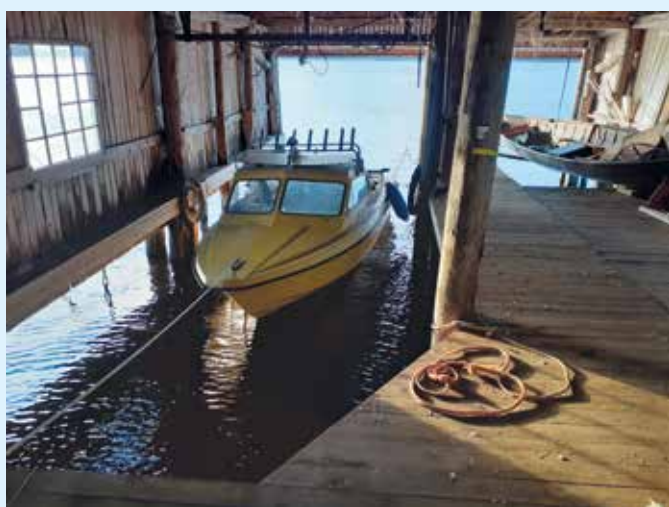
Puumalan kirkonkylässä, Puumalanvirran rannalla seisoo useita komeita, punaiseksi maalattuja venekuureja eli venevajoja. Yksi niistä kuuluu puumalalaisen **Ari Kainulaisen** suvulle. Kainulainen on hakenut ja saanut venekuurin kunnostukseen saariston ympäristönhoitoavustusta Etelä-Savon ELY-keskukselta. Tukevarunkoisen ja ryhdikkään venekuurin lattialaudoitus on uusittu ja kantavia runkorakenteita vahvistettu ja osin uusittu. Seuraavaksi työhön käydään notkuvan kävelysillan korjaamiseksi. Myös räystäslaudoitusta uusitaan ja kattopeltejä kiinnitetään uudestaan. Kauniin pieniruutuisen ikkunan puuttuvia lasiruutuja korvataan uusilla ja mahdollisesti pintalaudoitustakin uusitaan alaosastaan.

Nykyisin venekuuri on suvun vapaa-ajanveneilyn- ja -kalastuksen tukikohtana. Aiemmin Kainulainen harrasti kalastusta ammattimaisemminkin; isänsä Pauli Kainulaisen kanssa he kalastivat paritroolilla 1970-80-luvuilla, ja venekuurissa säilyivät kymmenmetriset trooliveneet ja kalanpyydykset säältä suojassa. Kaukaantien varrella sijaitseva venekuuri on kuitenkin paljon vanhempaa perua. Kainulaiset ostivat venekuurin aikoinaan **Uku Puupposelta**, jonka isä oli aikoinaan ostanut sen metsäyhtiöltä. Se on rakennettu arviolta 1920-luvulla.



*Rakennuksen kyljessä näkyy Saimaan vedenkorkeuden vaihtelun merkit.*

*Kainulaisten venevaja sijaitsee Puumalansalmen rannalla. Kuvat Saara Ryhänen 2021*



*Ari Kainulainen on aiemmin kalastanut ammattimaisemminkin troolilla, mutta nykyään venevajassa säilytetään uisteluvienettä.*





*Saimaan Pihlajavedellä Savonlinnan Kokonsaarella Alapaikan perinteinen venevasa ja sen vieressä pienempi nuottakota.* Leena Lahdenvesi-Korhonen 2002

## 2.3 SAVONLINNAN PIHLAJAVESI

Savonlinnan rakennusjärjestys ei mainitse venevajoja erikseen, eikä esimerkiksi Pihlajaveden yleiskaavoissa ole venevajoista mainintoja. Suhtautuminen uusiin venevajiin vapaa-ajan asuntojen yhteydessä on kuitenkin kielteistä, ja rantarakentaminen on kiellettyä 15 metrin levyisellä rantavyöhykkeellä. Toki vanhoja venevajoja on saanut kunnostaa, ja ammattikalastajien tarpeisiin suhtaudutaan ymmärtäväisemmin.

Pihlajavedellä venevajat ovat vanhastaan kuuluneet rantamaisemaan. Kokonsaarella, yhdellä Etelä-Savon valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista, on ollut omat venevajansa osana rantamaisemaa, mutta vanhoista vajoista ei ole monta enää jäljellä. Kokonsaari on edelleen kiinteää tieyhteyttä vailla. Saareen pääsee kuitenkin lossilla, joka aloitti kulkunsa 1987. Sitä ennen liikenne saareen oli kesäkaudella vesiliikenteen varassa. Jääpeitteisenä aikana pääsi myös jäätä pitkin, tosin ympäröivät virtaiset vedet vaikeuttivat liikkumista. Julkaisussa *Saaristokyljen perinteitä Pihlajavedellä* todetaan: *Kokonsaaren rannoilla on ollut paljon myös pienempiä kalastukseen ja veneiden säilytykseen liittyviä rakenteita kuten vene-, nuotta- ja verkkovaljoja, joita kutsutaan korsuiksi. Kokonsaaren kaltaisessa pienessä kylässä rantarakennukset sijaitsivat yksityisen rantapolun päässä, joten saareen ei ole muodostunut suuria venevajakeskittyymiä kuten merisaaristoon tai Kerimäelle. Venesuojat perustettiin hirsirakkujen varaan*



*Tervahöyryn hylky ja venevasa lahden poukamassa. Sääminki, Kokonsaari (?).* Riihisaaren museo, Savonlinna



*Ilmakuva Säämingin (nyk. Savonlinna) saaristosta Pihlajavedeltä. Kotilahden suulla on neljä vesirajarakennusta, joista vasemmanpuoleiset Alapaikan venevasa ja nuottakota myös ylimmässä kuvassa.* Riihisaaren museo, Savonlinna. Keijo Kääriäinen 1966



Venevaja urbaanissa ympäristössä Savonlinnan keskustan tuntumassa. Tarja Pajari 2020

veden päälle, koska rannat ovat paikoin hyvin matalia ja vedenkorkeuden vaihtelut suuria. Vedenalaisiin rakenteisiin valittiin perinteisesti sekä mäntyä että haapaa ja tappeihin katajaa. Yleensä verkko- ja venevajojen yläosa tehtiin kevytrakenteiseksi ja tuulettuvaksi harvalaudoitusta käyttäen. Pintakäsittely jätettiin auringon armoille, joten etelän ja lännen puoleiset julkisivut ovat ruskeiksi pihkottuneet.

Venevajat ovat kuuluneet myös Saimaan huvilakulttuuriin sen alusta alkaen eli yli sadan vuoden ajan. Kuten **Eeva-Liisa Kauppinen** toteaa Pihlajaveden huvila-asutusta käsittelevässä julkaisussaan *Kesä Saimaalla – huvilakulttuuria Savonlinnan seudulla: ...huvilan ympärillä levittäytyi liuta muita rakennuksia, ja rannalla oli venevaja*.

## 2.4 YTY-KUNNOSTUKSET

Ympäristöhallinnolla oli 2000-luvulla ympäristön ja rakennusperinnön tilaa kohentavia

työllisyshankkeita, joiden tuloksen Etelä-Savossakin moni maisema kohentui ja moni perinnerakennus sai entistä ehomman ilmeen sekä jatkoaikaa. Vuosina 2010–14 kunnostettiin useita venevajarykelmiä ja yksittäisiä venevajoja eri puolilla Etelä-Savoa. Työn tuloksia esitellään julkaisussa *Ympäristönhoitotyöt Etelä-Savossa. Ympäristökunnostushanke 2010–2014*. Julkaisussa on myös yksityiskohtaisia ohjeita perinteisille kunnostusmenetelmille ja mm. venevajojen seikkaperäinen kunnostusohje.

Etelä-Savon kenties tunnetuimmat venevajat, ikoniset Kerimäen kirkkorannan venevajat oli yksi kunnostuskohteista. Vajoja on yhteensä 19 ja niillä oli kunnostustyön aikoihin yhteensä 32 omistajaa, yksityisten lisäksi Kerimäen kunta ja seurakunta. Kunnostustöiden työnjohtajana toiminut **Harri Kaipainen** kertoo projektin etenemisestä internetistä löytyvällä videolla Kerimäen venevajat pesivät kasvonsa:

[youtube.com/watch?v=yjVzw2-SgEY](https://www.youtube.com/watch?v=yjVzw2-SgEY)

”Muistan lapsena 1970-luvulla, kun vietimme perheeni kanssa lukuisia kesiä saarimökillämme Pihlajavedellä. Meillä oli tuttuja, joiden luona joskus kyläilimme, ja minä olin joitakin kertoja yökylässäkin uusien kavereiden kotona saarella.

En muista käyttimkö venevajaa omalla veneelläme kyläilyn yhteydessä vai olinko itse tuttujemme veneen kydyssä, mutta venevajan läpi joskus kuljettiin.

Venevajaan meno veneen kydyssä oli minusta harvinaista herkkua ja siten myös jännittävää: Veneellä ajettiin ovi-aukosta sisään! Se oli kuin isoon latoon kulkemista, mutta kulkeminen tapahtui veneellä ja rakennus oli vedessä. Sisällä nousiin kydyistä pois, katoksen alla, jolloin myös tavarat pysyivät suojassa.

Venevajassa oli erikoinen tunnelma ja akustiikka: oli vettä ja sen päällä katto. Veden ja aaltojen liplatuksen ääni kimpoili kivasti takaisin vajan rakenteista. Minusta oli lapsena erikoista, että joillakin ihmisillä oli veneet sillä tavalla: ihan niin kuin meillä kaupungissa autot autokatoksessa.”

Näin muistelee syntyperäinen savonlinalainen **Anne Väänänen** (os. **Rissanen**) venevajoja ja lapsuutensa kesiä Saimaan saaristossa vuonna 2022.



*Kerimäen kuvauksellinen venevarjovi.* Etelä-Savon ELY-keskus

Toisena kunnostuskohteena oli Mikkelissä Anttolan kirkonkylän venevaja. Anttolan venevaja on hyvä esimerkki korjauskohteesta, jossa hyvinkin huonokuntoisesta vajasta on saatu kohtuullisen pienellä vaivalla ja kustannuksin näyttävä rakennus. Samalla on saatu säilymään paikkakunnan rakennushistoriaa ja yksi keskeinen elementti kylärannan maisemassa. Kyseessä oleva kohde toteutettiin työllisyystöinä ja siihen käytettiin yhteensä n. 30 htp. Kunnostuksen yleis- ja tarvikkekustannuksiin meni n. 500–600 euroa (vuonna 2010).



*Anttolan venevaja ennen kunnostusta.*  
Etelä-Savon ELY-keskus



*Anttolan kunnostettu venevaja vasemmalla.* Etelä-Savon ELY-keskus



*Kiepinsalmen venevajoja.* Saara Ryhänen 2022



Tuija Mustonen



*Laidunmaan venevajat v. 2007 ennen kunnostusta ja vuonna 2022.*  
Tuija Mustonen

Mäntyharjulla sijaitsee kolme venevajakeskitymää. Ne eivät ole aivan Kerimäen venevajojen veroisia tunnettuja maamerkkejä, mutta paikallisesti varsin edustavia ja harvinaisia Etelä-Savossa. Tunnetuin on Kiepinsalmen venevajat, jotka sijaitsevat Pyhäveden ja Kallaveden yhdistävän Kiepinsalmen molemmilla rannoilla, yhteensä 12 venevajaa. Pyhäveden rannalla Laidunmaalla sijaitsevan uimarannan vieressä on kaikkein tiivein, 11 venevajon rivistö. Kirkonkylän rannoilla on löyhemmin sijoittuneiden kuuden venevajon kokonaisuus. Niistä tunnetuin lienee Salmelan taidekeskukseen liittyvän Kirkonkylän apteekki/postirakennuksen venevaja. Kaikki venevajat on merkitty yleiskaavaan suojelumerkinnällä. Venevajat ovat yksityisomistuksessa. Vajoja löytyy myös yksittäin muualta Mäntyharjun vesistöjen rannoilta.

Laidunmaalla uimarannan välittömässä läheisyydessä olevista venevajoista useampi vaja oli päässyt pahasti ränsistymään. YTY-hankkeen aikana vuosina 2013–2014 kunnostettiin seitsemän vajaan. Ilman kunnostusta osa vajoista olisi menetetty muutamassa vuodessa. Vajat tunkattiin oikeaan korkoonsa ja lahonneet rakenteet uusittiin. Kunnostetut venevajat ja uimarannan huoltorakennus maalattiin italianpunaisella keittomaalilla. Työt toteutettiin Mäntyharjun kunnan työllisyystöinä.



## 2.5 RANTASALMEN MUSEON VENETALAS

Rantasalmen museon yhteyteen on siirretty useita rakennuksia lähiseudulta. Museon rakennuksiin kuuluu Etelä-Savon ainoa vanha kirkkovenekatos. Katos lahjoitettiin kirkonkylälle perustettuun museoon v. 1962, se on siirretty Porosalmen kylältä. Siirtoa varten katos purettiin osiin ja koottiin museoalueelle Pienen Raudanveden rantaan. Museo avattiin seuraavana vuonna.

Venetalas on tyypiltään perinteinen pitkänurkkainen piiluttu hirsikatos, jossa on aukot neljällä sivulla. Seinät on maalattu punamullalla ja perustuksina ovat luonnonkivet. Siinä on kuitenkin myös erityisiä piirteitä. Päätyväljät on asennettu vinoon – tämä asennustapa on maakunnassa poikkeuksellinen. Seinärakenteena käytetty pelkkahirsi poikkeaa venetalaisissa yleisemmin käytetystä pyöreästä hirrestä. Katos on myös eteläsavolaisittain harvinaisen iso, kahdelle kirkkoveneelle tehty.

Rakennus jouduttiin 2010-luvulla purkamaan ja siirtämään välillä varastoon huonon ja puuttuvan korjausrahoituksen vuoksi, mutta vuosien prosessin jälkeen vuonna 2019 venetalas lopulta saatiin pystytettyä uudelleen. Maakuntatutkija **Jorma Hytönen** Riihisaaren museosta Savonlinnasta koordinoi kunnostusprojektia. Kunnostuksen kohteina olivat nurkkakivet, lattian tukiparrut, alimmat hirsikerrat ja katkenneet päätykolmion hirret. Katokseen tehtiin myös uusi lautakatto haapalaudoista.

– Kunnostukseen liittyi monenlaisia vaiheita ja se kesti kaikkineen vuosikausia. Kannatti tehdä, ehdottomasti tekemisen arvoinen juttu! muistellee venetalaan kunnostusprojektiin osallistunut rakennuskonservaattori **Maria Luostarinen**. – Venetalas on lajissaan harvinaisen eikä edusta alueelle tyypillistä rakennusperintöä. Se on toteutettu omaperäisesti, en ole aikaisemmin tuollaista nähnyt, hän kertoo.

Kolkontaipaleen kiviveistämöltä saatiin uusia peruskiviä. Alkuperäinen katon katemateriaali, lautakatto, valittiin edelleen. – Se on ehkä lyhytikäinen ratkaisu, mutta katto pitää sitten ajastaa vain uusia, toteaa Maria Luostarinen. Lopputuloksessa näkee hänen mukaansa erityisesti paikallisen kädentaitajan, rantasalmelaisen kirkvesmies **Toni Kirveen** erinomaisen kädenjäljen: – Rakennus on taidolla laitettu kuntoon, Tonin tekemä hirsityö on hienosti oivallettua.

Rantasalmen museon venetalas on Maria Luostarisen mielessä hyväntuulen rakennus, ja hän poikkeakin usein sitä katsomassa ohikulkiessaan. – Hyvin ja ajatuksella toteutettu kunnostusprojekti, hän kiteyttää.



Maria Luostarinen



Jorma Hytönen



Jorma Hytönen

### LISÄTIETOA:

[etelasavonmuseot.fi/vuodenkierto/vuodenkierto-2019/rantasalmen-museo2019](https://etelasavonmuseot.fi/vuodenkierto/vuodenkierto-2019/rantasalmen-museo2019)

[etelasavonmuseot.fi/varia/2017/rantasalmi.htm](https://etelasavonmuseot.fi/varia/2017/rantasalmi.htm)

[etelasavonmuseot.fi/varia/2015/rantasalmi.htm](https://etelasavonmuseot.fi/varia/2015/rantasalmi.htm)



*Venevaja Puulalla.* Saara Ryhänen 2020

## 2.6 PUULA

Puulan rannoilla mm. Hirvensalmella venevajoja on säilynyt runsaasti. Elävä venevajakulttuuri ilahduttaa vesilläliikkujaa. Sympaattiset, vaatimattomat, persoonalliset vajat ja katokset elävöittävät rantaviivaa saariston vakituisen asutuksen ja loma-asuntojen yhteydessä. Nykyään ne liittyvät kiinteästi veneilyyn ja kalastukseen vapaa-ajanvieton muotoina.

Puulalla on jonkin verran jäljellä myös astetta jykevempiä, arviolta 1800-luvulta peräisin olevia nuottakatoksia. Nämä harmaahirsiset rakennukset vesirajassa kertovat havainnollisesti muutaman sukupolven takaisesta arjesta ja ajasta, jolloin kalastuksen ja järvikalan merkitys ruokapöydässä oli elintärkeä.

Onnekkaimmat nuottakatokset ovat päässeet entisöinti- ja kunnostusprojektien kohteeksi, kun taas osa nuottakatoksista hävinnee maisemasta juurikaan jälkiä jättämättä. Rakennukset ovat inventoimattomia.

Koko ikänsä Puulan rannalla, Mikkelin Viljakalansaareissa asunut **Risto Pöyry** muistaa vielä aikaa, jolloin nuottaaminen oli jokasyksyinen työ ja hirsirakenteiset nuottakatokset aktiivisessa käytössä. Hän pääsi jo pienenä poikana isänsä ja isoisänsä kanssa nuottausreissuille. Pieni Risto matkusti avoveneen keulapenkin alla kuunnellen

keskilaitamoottorin matalaa jyrinää ja veden kohinaa veneen vakaata puurunkoa vasten. Kalamiehet olivat väliin yökautia poissa kotoa, yöyttiin saaristossa asumattomissa taloissa ja joskus jopa taivasalla nuotiolla. Nuottaa vedettiin joko keskilaitamoottoriveneellä tai soutaen erityisellä nuottaveneellä, joka oli tavallista soutuvenettä raskaampi. Joidenkin nuottakotosten yhteydessä oli erillinen säilytyspaikka myös nuottaveneelle.

Vanhat pumpulinuotat oli solmittu puuvillaisesta kalastajanlangasta. Vanhat harvaseinäiset nuottakodot olivat välttämättömiä pumpulinuottien aikana, sillä nuotta oli välittömästi ripustettava kuivumaan koukkuihin nuottakatoksen orsille. Nuottakatokset jäivät pois käytöstä, kun nuottamateriaali muuttui. Tämä tapahtui 1960-luvun loppupuolella. Uudet nailonnuotat saattoi jättää veneen pohjalle odottamaan.

Mikkelissä järjestettiin vuodesta 1970 alkaen Rapu ja muikku -juhlia. Kaikkien aikojen ensimmäisessä Rapu ja muikku -juhlassa somisteena oli Riston isän vanha, käytöstä poistettu pumpulinuotta tuohiköysineen. Valitettavasti nuotta jäi sille tielleen, eikä palautunut heille enää.

Risto itse jatkoi isänsä ja isoisänsä jäljillä harjoittaen muikun syysnuottausta parinkymmenen vuoden ajan, noin vuodesta 1970 eteenpäin.



*Risto Pöyry taustallaan Kolosaaren nuottakatos Soisalonselän nuotta-apajan tuntumassa. Katos voisi olla vielä pelastettavissa.* Saara Ryhänen 2020

Kalastus oli paitsi osa toimeentuloa, myös mieleinen harrastus. Apuna hänellä oli sukulaismiehiä ja muita työmiehiä. Nuottia oli kaksi, ja toista vedettiin kotirannan tuntumassa ja toista kaukaisemmillä apajilla. Suosituin ja siten myös kilpailluin apaja oli Soisalonselän Syväapaja. Siellä onnistui myös kesänuottaus, toisin kuin matalilla kutuapajilla rantojen tuntumassa. Syväapajalla täytyi jakaa kiertävät vuorot, jotta sopu ja tasapuolisuus säilyivät.

Risto myi kalat useimmiten Rantakylässä varastoaan pitäneelle kalakauppiaas Kuituselle. Kalat toimitettiin sinne usein linja-auton tai maitoauton kyydissä, ja laatikot palautuivat ajastaan takaisin kalastajalle. Jäähdytystä ei ollut järjestetty erikseen, siihen aikaan monet asiat olivat suurpiirteisempiä. Enää tällainen ei tulisi kysymykseenkään. Lisäksi nykyään kalatukut ostavat mieluummin vain isoja kalamääriä, joita saa troolaamalla. Troolikalastus ei myöskään ole niin sääriippuvaista kuin tuulelle altis nuottakalastus. Kala-apajilla ei ole enää kilpailua eikä vuoroja tarvitse jakaa. Risto Pöyry itse on siirtynyt kalastamaan verkoilla. – Puulan Syväapajalla kalastetaan vielä, mutta muuten nuottausperinne on hävinnyt, hän toteaa.



*Katossaarten kunnostettu nuottakatos seisoo ryhdikkäänä rantakalliolla Soisalonselän nuotta-apajan lähellä vuonna 2020. Koko saariryhmä on todennäköisesti saanut nimensä nuottakatosen mukaan.* Saara Ryhänen 2020



*Venevajoja Väisälänsaarella Puulalla.* Kirsti Kovanen 2011



# *Elävää kulttuuriperintöä*

*Kyyvesi laskee Puulaan ja kuuluu samaan Kymijoen vesistöalueeseen. Myös sen rannoilta löytyy monenlaisia venevajoja.*  
Kuvat Saara Ryhänen 2013





*Imatran venekopit ovat poikkeuksellisen laaja, omaleimainen ja yhtenäinen kokonaisuus Imatralla Kurjenlahdesta Liippilahteen.* Mika Markkanen 2020

## 2.7 IMATRAN VENEKOPIT

Etelä-Karjalan puolella Imatran kaupungin alueella Saimaan rannalla on venevajojen eli venekoppien muodostama, poikkeuksellisen laaja, omaleimainen ja yhtenäinen kokonaisuus. Yksityishenkilöiden omistamia, perinteisiä puisia venekoppeja on kaupungin ja Tornatorin omistamilla rannoilla Lappeenrannan rajalta Kurjenlahdesta Liippilahteen asti yhteensä noin 160 kpl. Pitkin rantaviivaa yksittäin tai muutaman rakennuksen ryhmissä sijaitsevat venekopit kuuluvat Imatran ilmeeseen. Kaupunki haluaa vaalia tätä vuosikymmeniä jatkunutta perinnettä ja säilyttää hyvässä kunnossa olevat venekopit rantamaisemassa niille varatuilla alueilla. Mikäli venekopin omistaja myy tai luovuttaa venekoppinsa kolmannelle osapuolelle, tulee omistajanvaihdos hyväksyttävä kaupungilla, jotta uuden venekopin omistajan kanssa voidaan tehdä uusi vuokrasopimus. Venekopin voi myös luovuttaa kaupungille vastikkeetta. Myös niiden ulkomuotoa ja väriä säädellyään, jotta kokonaisuus ei vaarannu.

Venevajat on mainittu erikseen myös Imatran rakennusjärjestyksessä (v. 2016): *Saimaanrannalla toistaiseksi pysyvästi säilytettävät venevaja-alueet ovat Lempukassa, Hosseinlahdessa, Malonsalmessa, Leppälahdessa ja Pata-lahdessa. Alueet on merkitty venevalkama-alueiksi oikeusvaikutteiseen yleiskaavaan. Uuden venevajan saa rakentaa ainoastaan entisen tilalle. Venevajat*

*näillä alueilla eivät tarvitse toimenpidelupaa tai -ilmoitusta. Venevajan on oltava kooltaan entisen kokoinen, katettu tummalla katteella, harjakattoinen sekä kulkuaukot varustettava suljettavien ovien. Kopin runko- ja seinäverhous-materiaalina tulee käyttää puuta ja julkisivujen väristyksessä tulee noudattaa rakennusvalvontaviranomaisen hyväksymää ohjetta, mikä on saatavilla rakennusvalvonnasta ja kaupungin internetsivulla. Rakennusvalvonta suorittaa alueella vuosittain katselmuksen, jossa todetaan vajojen kunto.*

Lisätietoa: [imatra.fi/venekopit](http://imatra.fi/venekopit)

### LÄHTEET

Etelä-Savon kulttuuriympäristön tietokanta [esku.fi](http://esku.fi)

Eeva-Liisa Kauppinen 1998: Kesä Saimaalla. Huvilakulttuuria Savonlinnan seudulla.

Saaristokyläiden perinteitä Pihlajavedellä (Lahdenvesi-Korhonen, Luostarinen, Kovanen) <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/134557/ESAmo45.pdf?sequence=4>

Veskansan maisemissa. Suurlahdentien alueen maisemanhoitosuunnitelma. Etelä-Savon maakuntaliiton julkaisu 45:2001.

Ympäristöhoitotyöt Etelä-Savossa. Ympäristönkunnostushanke 2010–2014. Harri Kaipainen, Hanna Jantunen, Marko Korhonen, Marianne Rautiainen. Etelä-Savon ELY-keskuksen raportteja 82/2014. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-118-6>

# 3 RANTAMAKASIINIT KER- TOVAT SATAMAPAIKOISTA

Kirsti Kovanen

Rantamakasiinit ovat leimallisia satamien rakennuksia, joita rakennettiin laivaliikenteen valtakaudella. Rakennukset ovat moni-ilmeisiä, jotkut ovat arkkitehtonisia luomuksia ja jotkut kansanomaisia rakennuksia. Säilyneistä vanhimpia ovat valtion viljamakasiinit, jotka suunniteltiin keskuhallinnossa. Teollisuuden ja kaupan varistorakennuksissa on tiilirakennuksia, kansanomaisia hirsirakennuksia ja tyyliarkkitehtuuria niin puu- kuin tiilirakenteisina. 1900-luvulla makasiineja rakennettiin myös modernismin hengessä ja uusilla tekniikoilla.

Vanhin säilynyt rantamakasiini Etelä-Savossa on Olavinlinnan viereiselle Riihisaarelle rakennettu viljamakasiini. Savonlinnan venäläisellä kasarmilla oli jo aiemmin kaksi makasiinirakennusta, toinen osittain veden päällä, toinen Riihisaarella. Kruununmakasiinien rakentaminen tultua ajankohtaiseksi v:n 1821 asetuksen jälkeen suunnitteli arkkitehti **E. B. Lohrmann** vuonna 1849 kivirakenteisen kruununmakasiinin, joka rakennettiin v. 1851–1852. Viljamakasiinikäytön päätyttyä v. 1925 oli rakennuksella vielä monia käyttäjiä, kunnes se muutettiin museoksi v. 1981–1985.

## 3.1 TEOLLISUUDEN SATAMAMAKASIINIT LÄHESTULKOOKOON HÄVINNEET

Teollisuuden satamapaikoille rakennetuista rantamakasiineista ei ole juurikaan säilynyt esimerkkejä, koska 1800-luvun ruukki- ja sahalaitokset yleensä siirrettiin tai purettiin teollisen toiminnan siirtyessä muualle. Savonlinnassa Oravin ruukin yhteyteen, kanavan rannalle rakennettu hirsirakenteinen makasiini on säilynyt kaupan ja viimeksi kesäravintolan käytössä. Puumalan Sahanlahdessa säilynyt rantamakasiini oli alunperin Miettulan sahan venevaja. Sahateollisuuden keskittyessä syntyivät puutavarayhtiöiden uittotoimintaa varten rakentamat tarpeelliset varastot. Niitä merkittiin yhtiöiden tunnuksilla, esimerkiksi Enso-Gutzeit tähden muotoon tehdyillä päätyikkunoilla. Ne ovat edelleen näkyviä merkkejä siellä täällä järvimaisemassa.

*Oravin kylä ja kanava. Kuvassa taustalla näkyvä kääntösilta korvattiin 1962 betonikaarisillalla. Silan kupeessa suuri rantamakasiini.*

Historian kuvakokoelma, Valokuvaamo Pietisen kokoelma, Museovirasto 1937 CC BY 4.0





*Sulkavaa vuonna 2022.* Saara Ryhänen

### 3.2 MAKASIINIT RAUTATIE- JA VESI- TIELIIKENTEN SOLMUKOHDISSA

Rautatieasemille rakennettiin makasiinit piirustusten mukaan, Savon radan varren makasiinit omilla ja Savonlinnan – Elisenvaaran radan varren makasiinit omilla tyyppiinrakennuksillaan. Rantaan sijoittuvien asemien makasiinit eivät erottuneet muiden makasiineista, vaikka niillä olikin erityistä merkitystä rautatie- ja vesitieliikenteen solmukohdassa. Näitä on säilynyt Mikkeliissä Otavan sataman asemalla, missä tavaramakasiini palveli liikennettä Savon radalta ja Otavasta Puulalle. Savonlinnassa Putikon aseman tavaramakasiini vuodelta 1908 on jäänyt radan oikaisun yhteydessä irti rannasta.

### 3.3 KIRKONKYLIIN RANTAUDUTTIIN KAUPPAMAKASIINIEN LOMASTA

Kauppojen rantavarastorivit ja -ryhmät olivat höyrylaivakaudella keskeinen osa kirkonkylämiljöötä Sulkavalla, Puumalassa ja Mikkelin Anttolassa. Kirkonkylään rantauduttiin niiden lomasta ja makasiineista muodostui kirkonkylän julkisivu. Nykyaikaan asti ei näitä taajamarantojen tiiviitä rakennusrivejä ole säilynyt, satamamakasiinien hengestä kertovat vielä Anttolan sataman toisen maailmansodan jälkeen rakennetut kauppa- ja varastorakennukset. Kauppojen rantamakasiineista näyttävimpiä ovat olleet toisen maailmansodan jälkeen rakennetut vaaleat funktiohenkiset tukkukaupan rantavarastot. Sellainen on Savonlinnan Haislahden viljasiilo, joka toimii



*Sulkavan rantavajojen ja laitureiden kuvakokoelma,* Museovirasto CC BY 4.0. Matti Poutvaara 1961

maamerkinä vesitse kaupunkiin saapuville. Mikkelin aseman ja sataman rantavarastojen rivi palveli kaupan jakeluverkostoa.

Historialliset rantamakasiinit ovat nykyisin tuiki harvinaisia. Ne ovat harvinaistuneita rakennustyyppinsä viimeisiä edustajia ja jäänteitä satamapaikkojen rakennettujen ympäristökokoisuuksista. Oravin, Otavan ja Putikon asemien rantamakasiinit ovat kaavoissa suojeltuja rakennuksia. Riihisaaren kruunun viljamakasiinilla on merkitystä myös suojelun historiassa: se oli v. 1965 ensimmäinen uudella rakennussuojelulla suojeltu rakennus Suomessa arkkitehtonisten ja maisema-arvojen takia.

LÄHDE:

Etelä-Savon kulttuuriympäristön tietokanta, esku.fi

# 4 RANTAMAKASIINIT TÄNÄ PÄIVÄNÄ

## 4.1 OTAVAN RANTAMAKASIINI, MIKKELI

Ympäristöhallinnolla oli 2000-luvulla ympäristön ja rakennusperinnön tilaa kohentavia työllisyshankkeita, joiden tuloksen Etelä-Savossakin moni maisema kohentui ja moni perinnerakennus sai entistä ehomman ilmeen ja jatkoaikaa. Yksi Etelä-Savon ympäristökeskuksen (nyk. ELY-keskus) kunnostamista rakennuksista on suojeltu rantamakasiini Otavan satamassa, Mikkelissä, Puulan rannalla. Se liittyy kiinteästi viereiseen Otavan sataman rautatieaseman rakennukseen, vanhat teollisuusraiteet kulkevat rakennusten välistä. Kohteessa on erityistä se, että kyseessä on alkuperäinen Savon radan asema-alue, joka on poikkeuksellisesti tehty satama-alueelle.

Asemarakennus on **Outi Vitikaisen** lapsuudenkoti, ja hänen isänsä oli vuokrannut rantamakasiinin valtiolta jo 1900-luvun puolivälissä. Sittemmin perhe hankki makasiinin omakseen. Makasiinin vanhin keskiosa on rakennettu vuonna

1900, minkä jälkeen rakennusta on jatkettu sen molemmista päädyistä. Eteläisin pääty on nuorin, ja se oli myös heikkokuntoisin. Kun ympäristökeskus vuonna 2008 tarjosi mahdollisuutta kunnostuttaa makasiini työllisyystöinä, Vitikaiset tarttuivat tarjoukseen. Materiaalin he hankkivat itse ja työvoima tuli hankkeesta. Projekti kesti kaikkiaan pari vuotta ja oli hyvin työläs. – Vanhaan suojelurakennukseen ei saanut juuri mitään tarvikkeita valmiina, vaan kaikki piti valmistaa itse. Puutavara sahattiin tarvittaviin mittoihin kenttäsaamalla pyöreästä puutavarasta, kertoo **Jyrki Vitikainen**.

Heikkokuntoisesta rakennuksesta syntyi osaavissa käsissä kuitenkin pieni kulttuuriympäristön helmi. Se on edelleen alkuperäisessä käyttötarkoituksessaan eli varastokäytössä ja muodostaa vapaa-ajan asuntona olevan asemarakennuksen kanssa yhtenäisen kokonaisuuden Puulan rannassa.





**Otavan satamarata- ja asemarakennukset** muodostavat liikennehistoriallisesti mielenkiintoisen rautatie- ja vesiliikenteen solmukohdan 1800-luvun loppupuolelta. Teollisuutta ja matkustajaliikennettä palvellut kohde kertoo hyvin aikakauden tavoitteista yhdistää maa- ja vesiliikenne tehokkaaksi liikenneverkoksi. Asemarakennus sijaitsee näkyvällä paikalla Puulaveden rannalla. Ratapihan länsireunalla on lähes koko ratapihan pituinen komea kivinen laivalaituri. Asemarakennuksen lisäksi rakennuksiin kuuluvat laiturilla oleva tavaramakasiini ja liiteri. Asemarakennus ja liiteri valmistuivat 1900.

Puulavesi oli jo 1800-luvun lopulla tärkeä puunhankinta-alue. Otavan satama eli vilkkainta kauttaan 1920- ja 30-luvulla. Höyrylaivakaudella myös matkustajalaivat saapuivat Otavan satamaan, mistä matka jatkui Otavan pääaseman kautta Mikkeliiin. Puuta tuotiin uittaen ja proomuilla joko Otavassa sahattavaksi tai edelleen kuljetettavaksi. Satamaradan ja aseman merkitys väheni 1960- ja 1970-luvulla saha- ja uittotoiminnan hiipuessä ja keskittyessä. Sahojen lisäksi sataman tuntumassa oli puolustusvoimien pilketehdas, jossa valmistettiin polttoainetta jatkosodan aikana käytössä olleisiin puukaasulaitteisiin, ja joka lopetti toimintansa 1947.

esku.fi

Hanna Kemppainen 2008, esku.fi



*Otavan aseman rantamakasiini ennen kunnostusta, pian sen jälkeen sekä nykytilassa.*



Arja Leppänen 2022

Hanna Kemppainen 2008, Etelä-Savon ELY-keskus



Laura Vikman 2015, esku.fi



Arja Leppänen 2022





*Miettulan sahan entinen venevaja. Saara Ryhänen 2022*



*Sahanlahden emäntä Jaana Kuivalainen (oik.) ja arkkitehti Kirsti Kovanen pohtivat vanhojen arvoitettujen rakennusten uudiskäyttöön liittyviä kysymyksiä. Saara Ryhänen 2022*

#### **4.2 SAHANLAHDEN RAVINTOLA RANTAMAKASIINI, PUUMALA**

Jaana ja Janne Kuivalaisen luotsaama Sahanlahti Puumalassa elää Saimaan kulttuuriperinnön hengessä, mutta vahvasti nykyajassa. Sahanlahti on osa Lietvedentien arvokasta maisema-aluetta, ja se on mm. Kalevalakorun perustajan, kirjailija **Elsa Heporaudan** kotipaikka.

Yksi Saimaan alueen vanhimmista sahalaitoksista ja Etelä-Savon ensimmäinen vientisaha perustettiin Sahanlahteen vuonna 1765. Miettulankoskessa sahatoimintaa harjoitettiin lähes 200 vuotta. Alkuperäinen vesisaha sekä sen jälkeen rakennetut höyrysahat ovat hävinneet, mutta sahan ympärille rakentuneesta yhdyskunnasta on jäljellä nykyään ravintolana toimiva sahanvalttarin asunto pihapiireineen, kaksi työväen asuinrakennusta sekä koskeen tehtyjä kivisiä rakennelmia ja uusittu uittoränni. Lisäksi Saimaan rannassa sijaitsee pieni ruumisaitta, joka on mahdollisesti entinen nuottakoppeli, sekä kookas venevaja, josta on tehty rantaravintola.

Kuivalaiset haluavat säilyttää vanhan sahayhdyskunnan historiaa ja yhdistää siihen hyvän palvelun ja maukkaan ruuan. Venevajaan tehty rantaravintola oli toiminnassa jo ennen heidän saapumistaan, mutta he uudistivat siitä ruokaravintolan, josta saa mm pizzaa ja hampurilaisia.

# Rantamakasiinit tänä päivänä



*Teemu Tolvasen vastuulla on kesäisin Sahanlahden rantaravintoloiden toiminta ja talvisin ohjelmapalvelut. Saara Ryhänen 2022*



*Ravintola Rantamakasiini odottaa kesäkauden alkua ja asiakkaita. Saara Ryhänen 2022*

Kesäisin toimivassa Ravintola Rantamakasiinissa on 100 asiakaspaikkaa katon alla ja lisäksi kansipaikkoja laiturilla. Rantaravintola avautuu toukokuun lopulla ja se pidetään auki elokuun loppuun. Veden päälle rakennetun entisen veneajan lattialautojen välistä hohkaa viileää etenkin keväällä, kun vedet lämpiävät hitaasti. Kesähelteillä viileys on myös valttia, mutta lyhentää kautta molemmista päistä. Esimerkiksi vuoden 2021 kesällä jalkapallon EM-kisojen aikana ravintola toimi kisakatsomona erinomaisesti, mutta jääkiekon MM-kisoja varten toukokuussa 2022 kisakatsomoa ei varustettu.

Rakennus on hyvässä maalissa, se on maalattu punamullalla kesällä 2021. Sisätiloissa tehdyt muutokset, kuten keittiö, on toteutettu huolella.

Sahanlahden yrittäjä Jaana Kuivalainen kokee, että koronapandemian aiheuttaman ulkomaanmatkailun tyrehtymisen aikana heille löysi uusia kotimaisia asiakkaita, ja vaikka ulkomaanmatkailukin vähitellen elpyy, kotimaisia matkailijoita riittää heillä edelleen. Keskieurooppalaisia, etenkin saksalaisia, käy heillä myös runsaasti. Sahanlahdessa on veneille vakituksia laituripaikkoja sekä vieraslaiturit lyhytaikaista vierailua ja pistäytymistä varten.

Jaana Kuivalaisen mukaan asiakkailta saa venevajaan tehdystä rantakahvilasta paljon myönteistä palautetta. Asiakkaat kokevat siellä aitoa saimaalaista tunnelmaa, joka välittyy maisemasta ja itse rakennuksesta, ja kun myös ruokatarjonta tukee ajatusmaailmaa ja perustuu kotimaisiin, mahdollisimman paikallisiin raaka-aineisiin.

## 4.3 SULKAVAN ALANTEENTIEN RANTAMAKASIINI

Sulkavalla Alanteentien varrella, rantakadun ja rannan välissä, on aikoinaan ollut useita makasiineja. Niistä on jäljellä enää yksi, alun perin Vihavaisen kaupan tavaravarastona toiminut rantamakasiini, jonne on tuotu tavaraa vesitse. Itse kauppa sijaitsi makasiinia vastapäätä tien toisella puolella.

Kulttuurihistoriallisesti merkittävällä rakennuksella on myös maisemallisia arvoja, sillä se sijaitsee Sulkavan Alanteentien valtakunnallisesti arvokkaassa rakennetussa kulttuuriympäristössä. Punamullatussa rakennuksessa toimii nykyään kesäravintola, Tiittalan kartanon rantamakasiini. Talvikaudella makasiinilla toimii latukahvila.

Makasiini siirtyi kauppiaalta Enso-Gutzeitin omistukseen noin 1920–30-luvulla ja siitä tehtiin uittovälinevarasto. Siellä varastoitiin myös uittoveneitä. Editse virtaava Alanne oli tärkeä uittoreitti Juvan suunnalta Saimaalle. Kiinteistö onkin entiseltä nimeltään Uittola, ja rakennuksen päädyssä on sen peruja Enso Gutzeitin käyttämä tunnus, valkoinen tähti.

Makasiinin nykyinen omistaja, Tiittalan kartanon yrittäjä **Timo Huttunen** oli hankkinut Sulkavalla sijaitsevan Tiittalan kartanon omistukseensa vuonna 1997. Kerran Alanteentiellä kulkiessaan hän totesi makasiinista, että siinäpä kivan näköinen paikka. Siitä lähti ajatus jonkinlaisesta kioskista. Ensimmäisen kerran kioski pystytettiin Sulkavan soutujen ajaksi makasiinin edustalle vuonna 1999, paistettiin lettuja soutukansalle.



Entinen rantamakasiini Sulkavan Alanteentiellä. Kuva: Saara Ryhänen 2021

Enso-Gutzeitin kiinteistöjen omistajaksi tuli Tornator vuonna 2002, ja samana vuonna Huttunen alkoi vuokraamaan makasiinia tilapäisesti. Vuonna 2008 hän lähestyi Tornatoria makasiinin ostoaikeissa, mutta rakennus ei ollut kaupan, kunnes 2010 sitä tarjottiin hänelle ostettavaksi. Kiinteistökaupan jälkeen rakennusta remontoitiin useana vuonna, se mm. kengitettiin ja koko alakerta oikaistiin. Lisäksi sinne rakennettiin sisävesstat ja laajempi terassi. Alkuun makasiiniravintola oli toiminnassa vain soutuajan, mutta vuonna 2014 remonttien jälkeen aukiolo laajeni kaikkiin kesäviikonloppuihin.

Rantamakasiinilla on oma asiointilaituri, jossa vieraileekin runsaasti kävijöitä, soutuve-

neestä isompiin aluksiin ja vesiskoottereihin. Kesäkauden lisäksi parina vuonna on kokeiltu hiihtolomaviikkojen aikaista latukahviota. Sen onnistuminen riippuu talven sääolosuhteista ja etenkin Alanteen jäätilanteesta. Latukahvilaan pääsee sekä rannan puolelta jäältä että Alanteentieltä.

Toiminnassa on haluttu viestiä paikallisuutta mm. lähiseudun pienpanimojen olutvalikoimalla, sunnuntaisilla saaristolaisbrunsseilla sekä paikallisen käsityöläisen tekemillä veneenmuotoisilla tarjoilualustoilla, jotka on muokattu Sulkavan soutuajan mitalitelineistä.

Tavoitteena on ollut aikaansaada Sulkavan katukuvaan positiivinen muutos, tuoda uutta elämää. Tarjolla on elävää musiikkia, kisakatsomoita, pienpanimo-oluita. Rantamakasiini aloitti Sulkavalla ensimmäisenä myös pubivisat, jotka ovat laajentuneet muuallekin. Sisätiloihin mahtuu 40–50 asiakaspaikkaa, ja ulkoterasseille kolminkertainen määrä. Tiittalan rantamakasiini onkin muodostunut paikkakunnan asukkaiden ja lomalaisten yhteiseksi olohuoneeksi, jonne on helppo tulla.

Tulevista suunnitelmista Timo Huttunen mainitsee, että terassia laajennetaan edelleen ja myös rakennuksen katto tarvitsee kunnostusta. Lisäksi tarkoitus on aloittaa jäätelönmyynti, sillä jäätelökioski lopetti Sulkavalla viime vuonna. Sen myötä aukiolo laajenee jokapäiväiseksi kesäkaudella kesäkuun alusta elokuun loppuun. Pidemmällä tähtäimellä suunnitteilla on vesiliikenneyhteys Hakovirran kautta Tapiolaan, jonne rakentuu leirintäalue matkailukäyttöön.

#### LÄHTEET:

Etelä-Savon kulttuuriympäristön tietokanta, esku.fi  
 Historian havinoita Sulkavan matkustajalaiva-aikeista  
 Ympäristönhoitotyöt Etelä-Savossa: Ympäristönkunnostushanke 2010–2014. Kaipainen, Harri; Jantunen, Hanna; Korhonen, Marko urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-118-6



Saara Ryhänen 2021



Teija Ahola 2010

## Savonlinnan Härkinsalon uittokalustovaja – erään rantamakasiinin tarina

Kookas punainen rakennus valkoisilla nurkkalaudoilla seisoo aivan rantaviivassa kiinni, pienen kalliotasanteen päällä. Taustalla ja ympärillä kohoaa itäsuomalainen havupuuvaltainen kangasmetsä, edessä aukeaa sininen ulappa, jota kallioluodot ja pitkänomaiset puustoiset saaret elävöittävät.

Rakennuksen isot rannan puoleiset pariovet ovat säpissä. Ovien yläpuolelle on maalattu suuri valkoinen neliö, jonka keskellä on musta kuvio. Apilanlehti, sanovat jotkut.

\* \* \* \* \*

Sota-aikaan kaikki työikäiset ja -kykyiset miehet olivat rintamalla, joten naiset, vanhat miehet ja pojat tarttuivat työhön. Puutavaraa uitettiin Saimaalla päästä päähän tai laidasta laitaan. Eräs 14-vuotias sulkavalaispoika pyysi ja pääsi töihin alukselle kansipojaksi. Höyryalus ajoi puuta koko kesän ja pysähtyi matkallaan uittokalustovajalla ottamaan kyytiin tarvittavia varusteita, kuten vahvoja vaijereita ja paksuja kettinkejä. Kylläpä niitä oli nuoren pojan raskasta lastata kyytiin, kolina oli kova, maisema kaikui ja äänet vahvistuivat hiljaisessa yössä. Valoisa kesäyö ja nuori mieli autoivat jaksamaan.

Sota päättyi ja rauha palasi maahan ja vesille. Nuori poika oli varttunut aikuiseksi ja kokeillut muitakin hommia, mutta veri ja mieli vetivät Saimaalle ja laivan ruoriin. Hän toimi aluksella, joka kuljetti saariston asukkaita asioilleen kaupunkeihin ja kyliin sekä kesävieraita kotiseuduilleen ja kotitiloilleen kyläilemään. Kesähuviloitakin oli noussut sinne tänne, ja myös kesäasukkaiden matka taittui höyryaluksella. Sulkavan ja Savonlinnan välillä poikettiin parisakymmenessä laiturissa nostamassa matkalaukkuja, pakkilaatikoita, nyyttejä ja nyssäköitä omistajineen kyytiin. Myös uittokalustovajan laiturilla seisoivat monet monituiset kerrat matkustajia kyytiä odottamassa. Naapurisiin oli noussut sotien aikaan pieni punainen mökki, metsätyönjohtajan asunto.

\* \* \* \* \*

Metsäyhtiöiden nimet ja tunnuksat vaihtuvat. Uittokalustovaja jää pois käytöstä, laiturikin puretaan. Naapurimökin asukas muuttaa pois ja paikka siirtyy kesäkäyttöön, yhtiön työntekijöiden yhteiseksi kesäpaikaksi.

Vähitellen rakennuksen muoto muuttuu, painuu vinoksi. Myös apilanlehti vinksahaa. Ohikulkevat rahtialukset, tukkilauttaa vetävät hinaajat, huviveneilijät ja risteilymatkailijat sekä naapurimökin ostaneet kesäasukkaat seuraavat uittokalustovajan kehitystä, aika ajoin joku pyörähtää vajan luona marjareissullaan, sitoo veneensä sen nurkkaan, uteliaimmat poikkeavat myös takaovesta vajaan sisälle. Joku ehkä haaveilee rakentavansa laiturin uudestaan ja pyörittävänsä siellä uittokahvilaa ja järjestävänsä siellä laituritansseja... Uittokalustovaja jatkaa painumistaan, omistaja ei rakennuksesta piittaa.

\* \* \* \* \*

Kookas punainen rakennus valkoisilla nurkkalaudoilla seisoo aivan rantaviivassa kiinni, pienen kalliotasanteen päällä. Taustalla ja ympärillä kohoaa itäsuomalainen havupuuvaltainen kangasmetsä, edessä aukeaa sininen ulappa, jota kallioluodot ja pitkänomaiset puustoiset saaret elävöittävät.

Koittaa eräs lokakuu. Samaan aikaan kun maailmalla jyllää outo virus, katoaa uittokalustovaja maisemasta. Täysin hiljainen vajan pitää jonkin aikaa meteliä, ehkä kolina muistuttaa entisistä ajoista, kunnes maisema hiljenee ja tyhjenee. Seuraavana keväänä naapurimökin rantaan ajalehti punamullattu laudanpala, jossa erottuu sahattu kolo, kenties ikkunan tai oven pieli.

\* \* \* \* \*

Tarina perustuu laivuri **Martti Hämäläisen** (1929–2021) haastatteluun vuodelta 2020 sekä muistelmiin *Vanhan laivurin nuoruusmuistoja kesältä v.1944*. Savonlinnan Härkinsalossa, Pihlajaveden rannassa sijainnut rakennus purettiin syksyllä 2020.

# 5 RANTOJEN KULTTUURI- PERINNÖN SÄILYTTÄMINEN

## 5.1 DOKUMENTOINTIA TARVITAAN

Suuri osa vesistöjen kulttuuriperintöä on dokumentoimaton. Etelä-Savon kulttuuriympäristön tietokannassa (esku.fi) on luetteloituna vainurto-osa rantojen ja virtavesien rakennuksista ja rakenteista, ja niistäkään kaikista ei ole tehty kattavia selvityksiä. Tämä epäkohta olisikin syytä pikimmiten korjata, sillä monet rakennukset ja rakennelmat ovat heikkokuntoisia ja häviämisen alla.

Inventointi on yleispiirteisempi selvitys, kun taas dokumentoinnissa ja rakennushistoriaselvityksessä kuvataan rakenteita ja yksityiskohtia, myös piirretään detaljeja.

Vesistöisen maakunnan rakennusperinnön erityispiirteet tulisi näkyä myös selvitysten kohdentamisessa, esim. kohdistaa erityisiä teemainventointeja rannoille. Esimerkiksi erilaiset väylämerkit ja -rakenteet ovat vesistöjen merkittävää kulttuuriperintöä, jota uhkaa Etelä-Savossakin rapistuminen tai korvaaminen uusilla laitteilla. Saimaa on ainoa vesistö Euroopassa, jossa edelleen tehdään kaupallista uittoa. Pitkän uittoperinteen myötä siihen liittyvää rakennuskantaa, rakennelmia ja muita merkkejä on ollut runsaasti, mutta ne ovat nyt häviämässä.

Museovirasto on laatinut Vesien kulttuuriperinnön toimintaohjelman 2021–2025 Virtaa veden perinnöstä. Siinä on esitetty yhteensä 120 suositusta, joilla pyritään erityisesti parantamaan sinisen kulttuuriperintötiedon saatavuutta. Tätä tietoa tarvitaan muun muassa maankäyttöön, merialuesuunnitteluun, virtavesien kunnostuksiin, museonäyttelyihin sekä kestäväan kulttuuriperintömatkailuun ja virkistykseen.

[museovirasto.fi/uploads/Meista/Julkaisut/Vesien\\_kulttuur\\_per\\_tomintaohjelma\\_0312.pdf](https://museovirasto.fi/uploads/Meista/Julkaisut/Vesien_kulttuur_per_tomintaohjelma_0312.pdf)

Rakennusperinnön dokumentointi on hyödyllistä esimerkiksi historiallisesta ja kansatieteellisestä näkökulmasta, mutta myös rakennusten kunnostusten yhteydessä. Se auttaa kunnostussuunnittelussa ja -työssä sekä helpottaa myös esimerkiksi rakennusperinnön hoitoavustusten kohdentamista.

## 5.2 KULTTUURIPERINNÖN SÄILYTTÄMISEEN ON MONIA TAPOJA

Venevajoja on säilynyt yhä myös varsinaisessa käyttötarkoituksessaan. Yleensä paras tapa turvata rakennuksen säilyminen onkin säilyttää



*Huonokuntoiseksi päästetty rantamakasiini, uittokalustovaja Savonlinnan Pihlajavedellä purettiin vuonna 2020. Rakennus oli inventoimaton. Oven päällä erottuu Halla-yhtiöiden tunnus.*

Saara Ryhänen 2019

alkuperäinen käyttötarkoitus. Siten säilytetään kulttuuriympäristöä ja kulttuuriperintöä elävänä. Aina se ei ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista. Monesti alkuperäinen toiminta on muuttanut muotoaan niin paljon, etteivät rakennuksen puitteet enää sovellu siihen, tai sen kaltaista toimintaa ei ole enää lainkaan.



*Venevajojen seinistä voi löytää merkkejä myös teollistumisen ja puutavarayhtiöiden historiasta. Wilh. Schauman Oy toimi vuosina 1911–88, mutta sen tunnuksat löytyvät edelleen venevajojen seinästä niin Mikkelissä (vas.) kuin Leppävirrallakin. Tarja Pajari 2021 ja Saara Ryhänen 2022*

Kiinnostus veneilyyn on säilynyt ja viime vuosina jopa lisääntynyt, joten venevajoille on edelleen tarvetta. Valitettavan moni venevaja on kuitenkin purettu tai luhistunut omia aikojaan ja hävinnyt rantamaisemasta. Vanha venevaja kannattaa ehdottomasti kunnostaa ja säilyttää venevajakäytössä. Jos itsellä ei ole sille käyttöä, voisiko sen esimerkiksi vuokrata, kuten autotalleja vuokrataan?

Toinen hyvä keino kulttuuriperinnön säilyttämiseen on uuden käyttötarkoituksen keksiminen

vanhalle rakennukselle. Merenrannoilla venevajoja on säilynyt runsaasti ja niitä on myös muutettu uuteen käyttötarkoitukseen. Esimerkiksi Espoon Laajalahdella venevaja toimii luonnonsuojelualueen opastustilana ja Pyhtään Kaunissaarella venevajoja on otettu museokäyttöön sekä käsityöläisten myyntikojuksi.

Kolmas keino on kulttuuriperinnön elvyttäminen uuden venevajan rakentamisen muodossa, siellä missä se on mahdollista.



*Espoossa venevajasta on tehty opastustila. Saara Ryhänen 2022*



*Mikkelissä Pursialanlahden rannassa, Kenkäveron ja Mikkelipuiston välissä, on kolmen kirkkovenevajan ryhmä. Kaksi niistä kuuluu Mikkelin Soutajille ja yksi Mikkelin Pursiseuralle. Mikkelin soutajien ensimmäinen kirkkovenevaja nousi paikalle talkoilla v. 2007 ja uudempi vaja joitain vuosia myöhemmin. Toisessa vajassa säilytetään kirkkoveneitä ja toisessa yksin ja kaksin soudettavia kilpaveneitä. Saara Ryhänen 2022*



*Putikon aseman hyväkuntoinen makasiini Pihlajaveden rannan tuntumassa toimii nykyään näyttelytilana. Jorma Hytönen 2019*

Venevajoilla on edelleen selkeä käyttötarve, mutta rantamakasiinien kohdalla tilanne on usein toinen ja alkuperäisen käyttötarkoituksen jatkaminen on voi olla vaikeaa. Liikenteen ja tavarakuljetusten siirryttyä yhä enemmän maanteille tai raiteille, ei satamissa ja rannoilla sijaitseville varastotiloille ole löytynyt entisenlaista tarvetta. Kauppaliikkeetkin ovat usein siirtyneet parempien yhteyksien varteen ja suurempiin keskittyimiin. Rantamakasiinit ovat kuitenkin edelleen merkittävä osa satamien ja venerantojen maisemaa ja kulttuurihistoriaa, siksi niille soisi löytyvän uusia käyttötarkoituksia. Rantamakasiinit sopivat usein erinomaisesti uusiokäyttöön.

Onnistuneissa uusiokäyttöesimerkeissä alkuperäiset rakenteet ja tunnusmerkit on pystytty säilyttämään niin, että alkuperäinen käyttötarkoitus käy ilmi edelleen. Joskus uusiokäyttö edellyttää mittavampia muutoksia. Silloin olisi hyvä, mikäli rakennus olisi dokumentoitu ennen muutostöitä, jotta esimerkiksi aikakaudelle tyypilliset materiaalit ja rakenneratkaisut olisi taltioitu ennen niiden häviämistä.

Monilla vanhoilla rakennuksilla on ollut useitakin eri käyttötarkoituksia historiansa aikana. Näyttävimpiä esimerkkejä tästä on Savonlinnan





*Riihisaaren museorakennus Savonlinnassa, ennen kuin siitä tehtiin museo. CC BY-ND 4.0 Suur-Savon museon kokoelmat, Mikkelin kaupungin museot.*

Matti Liukkonen 1979



*Riihisaaren museosaarella järjestetään erilaisia tapahtumia, kuva Saimaan saaristoluontopäivästä heinäkuussa 2021.*

Saara Ryhänen

Riihisaassa nykyään museona toimiva, alun perin viljamakasiiniksi 1850-luvulla rakennettu suuri tiilinen makasiini. Sulkavan Alanteentiellä taas kaupan tavaravarastoksi rakennettu rantamakasiini toimi välillä myös uittokalusto- ja uittovenevajana, kunnes siitä tehtiin kesäravintola (luku 4.3). Sulkavan Lohilahdella pienet harmaahirsiset tavaramakasiinit ovat palvelleet monessa tarkoituksessa ja elävöittävät nyt maisemaa kesätorilla kylärannassa. Niiden kunnostusta on tarkoitus rahoittaa saariston ympäristönhoitoavustuksella (luku 5.3).

Mikkelin sataman makasiinit olivat peräisin 1940-luvulta ja Museoviraston mukaan "yleiskaavaprosessin yhteydessä on aktiivisesti ja ensisijaisesti selvitettävä makasiinien säilyttävä vaihtoehto", koska mm. "makasiinirivistö muodostaa yhdessä tullihuoneen ja tullivaraston kanssa eheän kokonaisuuden". (Länsi-Savo 8.1.2009.) Tullikamari varastoineen ja yksi makasiineista on suojeltu. Muut makasiinit purettiin keväällä 2022. Niille olisi sijaintinsa ja selkeäpiirteisen ulkomuotonsa pohjalta voinut olla kehitettävissä monenlaista uusiokäyttöä. Jäljellejääneille rakennuksille sitä toivottavasti saadaan.

Nykyajan ilmiö ovat suuret laatikkomaiset varastomyymälät, joissa yhdistyy myynti ja varastointi saman katon alla. Näitä usein peltikuorisista halleja voi pitää nykyajan makasiineina. Toisinaan niitä sijoitetaan myös rannoille. Kolhon ulkoasunsa ja valtavan kokonsa perusteella niitä voi kuitenkin usein pitää ennemminkin ympäristöhäiriönä kuin edustavana rantamakasiiniperinteen jatkajana. Tällainen kyseenalainen esimerkki löytyy mm. Keski-Suomesta, Keuruun kuntakeskuksesta, Keurusselän rannalta.



*Mikkelin satamamakasiinit. Kuvassa etualalla näkyvät neljä makasiinia on sittemmin purettu. Kirsti Kovanen 2006*



*Keväällä 2022 suoritetun purkamisen jälkeen Mikkelin sataman pitkistä makasiinirivistöstä jäi jäljelle vain pohjoisin makasiini sekä tullikamari varastoineen. Saara Ryhänen*

## 5.3 RAKENNUSPERINNÖN KUNNOSTUSTA TUETAAN MYÖS RAHALLISESTI

### Rakennusperinnön hoitoavustus

Rakennusperinnön hoitoavustus on alueellisten ELY-keskusten myöntämä kunnostusraha. Sillä tuetaan korjaustoimenpiteitä, jotka säilyttävät suomalaista rakennusperintöä ja kulttuuriympäristöä jälkipolville. Hoitoavustuksia myönnetään korjauksiin, joilla säilytetään kohteen kulttuurihistoriallisia arvoja. Avustuksen myöntämisen perusteet ovat tapauskohtaisia. Soveltuvia kohteita ovat esimerkiksi suojellut rakennukset (ensisijaisesti kaavamääräyksen suojellut rakennukset), valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön tai arvokkaaseen maisema-alueeseen kuuluvat kohteet, jotka tukevat alueiden erityispiirteitä. Myös muutoin kulttuurihistoriallisesti arvokkaille tai paikallisesti merkittävälle kohteille voidaan myöntää avustuksia.

Avustettavilla toimenpiteillä edistetään rakennuksen säilymistä. Tällaisia ovat esimerkiksi katon, ulkoseinien, perustusten, ikkunoiden, ovien tai tulisijojen korjaustyöt. Avustusta voi hakea myös rakennuksen pihapiirissä sijaitsevien muiden rakennusten tai muun välittömän ympäristön kunnostamiseen sekä muihin kunnossapitoa, suojelua ja parantamista edistäviin toimenpiteisiin sekä korjaussuunnitteluun. Avustuksia voivat hakea rakennusten yksityiset omistajat, rakennusperinnön hoitoa edistävät yhteisöt, kunnat ja kuntayhtymät. Hakuaika on vuosittain, yleensä loppusyksyllä.

### Saariston ympäristöhoitoavustus

Saaristolain pohjalta Suomessa on nimetty kahdeksan saaristokuntaa ja 41 saaristo-osakuntaa, jotka kattavat maan suurimmat saaristoalueet. Saaristolain mukainen saaristokäsite sisältää paitsi ilman kiinteää tieyhteyttä olevat saaret, myös kiinteän tieyhteyden saaria ja muita saaristomaisia vesistöjen rikkomia alueita.

Etelä-Savossa saaristokuntia ovat Enonkoski, Puumala ja Sulkava. Saaristo-osakuntia ovat Hirvensalmi, Mikkeli ja Savonlinna, joissa avustumahdollisuus on kaikissa ilman tieyhteyttä olevissa saarissa sekä erikseen mainituilla saaristoalueilla (liite 2).

ELY-keskukset tukevat arvokkaiden saaristomaisemien hoitoa. Saariston ympäristöhoitoavustusta voidaan myöntää saaristokunnalle tai tällaisen kunnan jäsenelle tai yhdistykselle tai säätiölle.

Tukea voi hakea toimenpiteisiin, jotka koskevat:

- saaristoluonnon suojelemista
- saariston maisemakuvan säilyttämistä tai parantamista
- saaristolaisen rakennusperinnön hoitoon
- saariston luonnonsuojelun tai ympäristöhoidon edistämistä (yhdistykset ja säätiöt)

Tukea on myönnetty esimerkiksi:

- saariston niittyjen ja muiden perinnemaisemien hoitoon
- venevajojen, aittojen ja muiden saaristomaiseman perinteisten rakennusten kunnostukseen
- linnusto- ja luontoselvitysten tekoon

Hakuaika on rakennusperintöavustusten kanssa samaan aikaan.

Etelä-Savossa saariston ympäristöhoitoavustuksella kunnostettuja kohteita on esimerkiksi Puumalassa Kaukaantien venekuuri (luku 2.2). Sulkavan Lohilahdelle on myönnetty vanhojen rantamakasiinien kunnostukseen niin ikään saariston ympäristöhoitoavustusta ja kunnostus on käynnistymässä. Avustuskohteena voi olla myös muita kuin rantojen rakennusperintökohteita, esimerkiksi rantaniittyjä.

### Investointiavustukset

Yrityskäyttöön saneerattavien vanhojen rakennusten kunnostukseen on mahdollista saada investointiavustuksia. Investointiavustuksia haetaan alueellisista ely-keskuksista ja niiden kriteerit sekä avustusosuudet vaihtelevat alueittain. Uusien investointiavustusten tarkemmat tiedot saadaan vuoden 2023 alussa.

### LÄHTEET

Etelä-Savon kulttuuriympäristön tietokanta, esku.fi  
ely-keskus.fi/kulttuuriympariston-hoito  
ely-keskus.fi/avustukset-rakennusperinnon-hoitoon  
ely-keskus.fi/avustukset-saariston-ymparistonhoitoon



Lohilahden makasiinit. Jorma Hytönen 2019

### Lohilahden makasiinit

Kaksi 1800–1900-luvun vaihteessa rakennettua hirsilankkurunkoista makasiinia, jotka ovat toimineet mm. Hackmanin suola- ja jauhoavarastoina sekä yhtiön Lohikoskella sijainneen kaupan tavaramakasiineina. Makasiinit on tiettävästi siirretty nykyiselle paikalleen yhtiön Lohikosken sahan alueelta 1900-luvun alussa. Vuoden 1926 jälkeen kauppias **Paavo Kostiainen** piti makasiineissa ns. korsukauppaa.

Ennen laivat pääsivät hyvin salmeen, jossa harjurinteiden alapuolella oli jyrkkärantainen luonnonsatama. Maantie katkaisi reitin 1960-luvulla. Nykyään Lohilahden kesätori kokoaa kansaa kaupantekoon makasiinien edustalle.

Rakennushistoriallisia ja maisemallisia arvoja omaavat makasiinit sijaitsevat maakunnallisesti merkittävässä kulttuuriympäristössä, ja ne on suojeltu yleiskaavassa.

**esku.fi**

Sulkavalla, Lohilahden rannassa sijaitsevista makasiineista toinen kunnostetaan saariston ympäristöhoitoavustuksella. Avustuksen haki Lohilahden kyläyhdistys ry, joka myös vetää kunnostusprojektin alusta loppuun. Yhdistyksellä on sopimus kunnan kanssa, ja korjaukseen tarvittava omarahoitus on varattu kunnan budjettiin vuodelle 2023. Yhdistys on palkannut paikallisen timpurin, ja kunnostuksen on tarkoitus valmistua keväällä 2023, sopivasti kesän toritapahtumia ajatellen.

Rakennusta tarkemmin tutkittaessa selvisi, että sen runko on poikkeuksellinen rakenteeltaan. Siinä on alaosassa kaksi hirsikertaa ja yläosa on lankkurakenteinen, joten kunnostus ei ole helppo työ. Miksi yhdistys lähti kunnostusprojektiin? – Rakennus on huonossa kunnossa ja vaatii korjauksen. Vanha rakennus on meille arvokas, toteaa **Toni Pikkusilta**, Lohilahden

kyläyhdistyksen puheenjohtaja. Hänen lisäksi hankkeessa on mukana kyläyhdistyksen koko hallitus, kunnan kiinteistöpäällikkö **Antti Hulkkonen** ja Järvi-Saimaan Palvelut. – Yhden miehen harteille ei koko projektin eteenpäinvieminen ole jäänyt, kiittelee Toni Pikkusilta.

Kun makasiinin rungon korjaus on valmis, odottaa yhdistystä aikanaan myös pärekaton korjaus. Pärehyyläkin yhdistyksellä on jo hankittuna sitä varten.

## LIITE 1. KATSAUS KUNTIEN RAKENNUSJÄRJESTYKSIIN – SUHTAUTUMINEN VENEVAJOIHIN ETELÄ-SAVOSSA

Enonkoski 2017	5) Vesirajalaite (rakentaminen) - venevajat; toimenpidelupa
Hirvensalmi 2019	Venekatos/-vaja Yksiosastoinen rakennus, jossa saa säilyttää veneilyyn ja kalastukseen tarkoitettuja välineitä. Asemakaava-, ranta-asemakaava-, rantayleiskaava- ja ranta-alueet: venevaja < 30,0 kem <sup>2</sup> vaatii toimenpideluvan. Venevaja ei saa ulottua veden päälle ja sen on sopeuduttava ympäröivään rakentamiseen ja maastoon. Mikäli oikeusvaikutteisten kaavojen (ranta-asemakaavat, rantayleiskaavat) määräyksissä on näistä poikkeavia etäisyyksiä, ovat rakennusjärjestyksen etäisyydet väistyviä.
Juva 2010	Rakennelman sijoittelussa tulee ottaa huomioon samat etäisyydsmääräykset kuin rakennuksen sijoittamisessa. Rakennelman rakentamiseen on haettava toimenpidelupa. Rakennelma on pienehkö talousrakennus, jonka on kooltaan 10 k-m <sup>2</sup> –30 k-m <sup>2</sup> . Rakennelmia ovat mm. vaja, grillikatos, kota, maakellari. Grillikatoksen, kodan tms. etäisyys keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta tulee olla vähintään 10 m. Venevajan rakentaminen rantaviivan läheisyyteen on sallittu ainoastaan elinkeinoa tai ammatinharjoittamista varten sekä saarella olevaa vakituista asutusta varten.
Kangasniemi 2018	Venekatos /-vaja Yksiosastoinen rakennus, jossa saa säilyttää veneilyyn ja kalastukseen tarkoitettuja välineitä ja jonka rakennusala saa olla korkeintaan 40 m <sup>2</sup> . --- Asuinrakennukseen liittyvän alle 25 m <sup>2</sup> kerrosalaltaan olevan yksikerroksisen talousrakennuksen etäisyys rantaviivasta tulee olla vähintään 10 metriä ja yli 25 m <sup>2</sup> kerrosalaltaan olevan etäisyys vähintään 25 metriä.--- Venevajan etäisyys rantaviivasta ratkaistaan tapauskohtaisesti huomioiden erityisesti maisemalliset näkökohdat. Venevaja ei saa ulottua veden päälle. Kyseisiä rantaviivaetäisyyksiä noudatetaan myös rantayleiskaavoissa, jotka ovat hyväksytyt ennen tämän rakennusjärjestyksen voimaantuloa, mikäli rakennusjärjestys on sidottu kaavamääräyksiin, eikä kaavassa ole asiasta toisin määrätty. ---venekatos alle 20 m <sup>2</sup> toimenpideilmoitus.
Mikkeli 2017	Venevaja tai -katos Venevaja on mantereen puolella oleva veneen tai vene- ja kalastustarvikkeiden säilyttämiseen tarkoitettu yksiosastoinen rakennus, jonka pohjapinta-ala on enintään 40 m <sup>2</sup> . Rakennuspaikalle saa rakentaa yhden maisemaan materiaaleiltaan, väri-tykseltään ja kooltaan soveltuvan venevajan tai -katoksen. Venevajan etäisyys keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta ratkaistaan tapauskohtaisesti huomioiden erityisesti maisemalliset näkökohdat. Rakennuksen harjasuunta tulee olla kohtisuorassa rantaan nähden. venekatos tai -vaja alle 15 m <sup>2</sup> toimenpideilmoitus, venekatos tai -vaja 15–40 m <sup>2</sup> toimenpidelupa 5) Vesirajalaitteen rakentaminen laituri enintään 25 m <sup>2</sup> -- suurehko laituri yli 25 m <sup>2</sup> T T kanava, aallonmurtaja tai muu vesirajaa muuttava tai siihen olennaisesti vaikuttava rakennelma T T venekatos tai -vaja alle 15 m <sup>2</sup> I I venekatos tai -vaja 15–40 m <sup>2</sup> T T

<b>Mäntyharju 2012</b>	<p>Venekatos/-vaja</p> <p>Harjakattoinen yksiosastoinen rakennus, jossa saa säilyttää veneilyyn ja kalastukseen tarkoitettuja välineitä. Rakennuksen julkisivumateriaali tulee olla puuta käsiteltynä siten, että rakennus ei tarpeettomasti erotu ympäristöstään. Rakennuksessa ei sallita sisäverhousta ja ikkunapinta-ala saa olla korkeintaan 2 m<sup>2</sup>. Rakennuksen kokonaisala saa olla korkeintaan 30 m<sup>2</sup>. --- jo olevaan rakennuspaikkaan kuuluvan, pienehkön, kevytrakenteisen, kokonaisalaltaan enintään 30 m<sup>2</sup>:n suuruisen muun talousrakennuksen kuin vierasmajan ja saunarakennuksen rakentamiseen sovelletaan ilmoitusmenettelyä sekä asemakaava-alueella että sen ulkopuolella. Kerrosalaltaan yli 15 m<sup>2</sup> aitat ja venevajat vaativat aina rakennusluvan.</p>
<b>Pertunmaa 2001</b>	<p>---tulee uuden, kerrosalaltaan enintään 15 m<sup>2</sup> ja pohjapinta-alaltaan 20 m<sup>2</sup>:n suuruisen saunan, savusaunan, grillikatoksen tai venevajan etäisyyden keskivedenkorkeuden mukaisesta vesirajasta olla vähintään 10 m --- edellä mainituista etäisyyksistä voi rakennusvalvontaviranomainen vähäisessä määrin poiketa ottaen huomioon kiinteistön muodon, maasto-olosuhteet ja rantakasvillisuuden --- maatalouskäytössä olevan maatilan yhteyteen tai pääsääntöisesti ammattikalastukseen liittyvä venevaja saa poiketa edellä mainitusta etäisyydestä rantaviivaan.</p>
<b>Pieksämäki 2007</b>	<p>Rakennusjärjestyksessä ei mainintaa venevajasta.</p>
<b>Puumala 2021</b>	<p>Rakennuspaikalle voidaan rakentaa avoin, pinta-alaltaan enintään 40 m<sup>2</sup>:n suuruinen venekatos. Venevaja, joka sijaitsee vesirajassa, tulee sijoittaa maisemaltaan sopivaan paikkaan. Harjan suunnan tulee olla kohtisuorassa rantaan nähden ja venevajan harjan korkeuden sopusuhtainen maisemaan nähden.</p>
<b>Rantasalmi 2010</b>	<p>Rakennelman sijoittelussa tulee ottaa huomioon samat etäisyyssääntökäytökset kuin rakennuksen sijoittamisessa. Rakennelman rakentamiseen on haettava toimenpidelupa. Rakennelma on pienehkö talousrakennus, jonka kooltaan 10 k-m<sup>2</sup>–30 k-m<sup>2</sup>.</p> <p>Rakennelmia ovat mm. vaja, grillikatos, kota, maakellari. Grillikatoksen, kodan tms. etäisyys keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta tulee olla vähintään 10 m.</p> <p>Venevaja; Venevajan rakentaminen rantaviivan läheisyyteen on sallittu ainoastaan elinkeinoa tai ammatinharjoittamista varten sekä saarella olevaa vakituista asutusta varten.</p>
<b>Savonlinna 2018</b>	<p>Rakennusjärjestyksessä ei mainintaa venevajasta.</p>
<b>Sulkava 2018</b>	<p>Rantarakennuspaikalle saa, mikäli se maisemaan sopeutuu, rakentaa yhden puupintaisen lämpöeristämättömän venevajan rantaviivasta maalle päin. Venevaja, joka sijaitsee vesirajassa, tulee sijoittaa mahdollisimman huomaamattomaan paikkaan. Harjan suunnan tulee olla kohtisuorassa rantaan nähden ja venevajan harjan korkeuden tulee olla sopusuhtainen maisemaan nähden. Venevajan rakennusala saa olla enintään 40 m<sup>2</sup> ja harjan korkeus enintään 4 metriä.</p> <p>Rakennelmien (kuten grillikatos, kota, venevaja) etäisyydet ratkaistaan rakennuspaikkakohtaisesti, kuitenkin siten, että venevajaa lukuun ottamatta etäisyys rantaviivasta on vähintään 10 metriä ja että rakennelmat jäävät kasvillisuuden tai maaston suojaan.</p>

## LIITE 2. SAARISTOASETUS

Asetus 1589/2019 ja 1089/2016

### Valtioneuvoston asetus

saaristokunnista ja muiden kuntien saaristo-osista, joihin sovelletaan saaristokuntaa koskevia säännöksiä

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti säädetään saariston kehityksen edistämisestä annetun lain (494/1981) 9 §:n nojalla:

#### 1 §

Saaristokuntia ovat:

- 1) Varsinais-Suomi: Kemiönsaari, Kustavi ja Parainen;
- 2) **Etelä-Savo: Enonkoski, Puumala ja Sulkava;**
- 3) Pohjanmaa: Maalahti;
- 4) Pohjois-Pohjanmaa: Hailuoto.

#### 2 §

Saaristokuntaa koskevia säännöksiä sovelletaan lisäksi seuraavissa kunnissa oleviin saariin, joihin ei ole kiinteää tieyhteyttä, sekä näissä kunnissa oleviin suluissa mainittuihin saariin ja muihin alueisiin, vaikka niihin on kiinteä tieyhteys:

- 1) *Uusimaa*: Espoo (myös Suvisaaristo), Helsinki (myös Santahamina), Inkoo (myös Storråmsjö, Hirdal, Barö, Råfsö, Degerö ja Sävö), Kirkkonummi (myös Porkkalanniemi), Loviisa (myös Sarvalö, Kabböle, Isnäs, Tjuvö, Strömsland, Vahterpää ja Gäddbergsö), Porvoo (myös Emäsalo, Vessölandet, Tirmo ja Fagersta), Raasepori (myös Bromarv, Trollshovda, Lindö, Svedja, Öby, Odensö, Norrby ja Båsa) sekä Sipoo (myös Kitö ja Löparö);
- 2) *Varsinais-Suomi*: Kaarina (myös Harvaluoto), Naantali (myös Airismaa, Lempisaari, Livonsaari, Otavan saari ja Teersalo), Salo (myös Angelniemi, Angelnsaari, Isoluoto ja Kaukassalo), Taivassalo (myös Aasamaa, Leikluoto, Kahiluoto, Kaitainen, Kuusisto, Kuustenmaa, Lehtinen, Mussalo ja Naurisluoto) sekä Uusikaupunki (myös Pyhämaa, Lepäinen ja Kittamaa);
- 3) *Päijät-Häme*: Asikkala (myös Vedentausta, Salonsaari, Rutalahti ja Vähä-Pulkila);
- 4) *Kymenlaakso*: Kotka (myös Tiutinen ja Munsaari) ja Pyhtää (myös Munapirtti);
- 5) *Etelä-Karjala*: Parikkala (myös Korpijärvi-Värtsi, Koukkuniemi, Loikansaari, Tarvassaari, Lahdenkylä ja Harmaitsaari), Ruokolahti (myös Äitsaari, Härskiänsaari, Utula-Kietävälä ja Kekäleenniemi) sekä Taipalsaari (myös Kirkkosaari, Rehula, Vehkataipale, Kattelussaari, Nieminen ja Merenlahti);
- 6) **Etelä-Savo: Hirvensalmi (myös Puulasalo, Vahvaselkä, Kilinkylä, Väisälänsaari), Mikkeli (myös Hirvensalo, Keljunniemi, Piekälänsaari, Pihlajasalo, Piskola, Pitkälahti, Saukonsalo, Ylivesi, Heinemiemi-Himalansaari ja Liiansaari-Laamansaari-Houtunsaari) sekä Savonlinna (myös Pellossalo, Pitkälä, Hirvasranta, Ranta-Kaartila, Loikansaari, Tervassaari, Liistonsaari, Mikkolanniemi, Kommerniemi, Kiviapaja, Oravi, Ahvensalmi, Sorsasalo, Saukonsaari, Vaahersalo-Pöllänsaari, Ruokonniemi-Kaidansaari-Mäkrä, Tavisalo-Hälvä-Herttuansaari, Rauvanniemi-Hevossalo, Pihlajaniemi, Paasniemi-Valkeisniemi, Vihtakanta-Vasarasalo-Kivijärvi-Kirvesmäki-Hankavaara ja Vaahersalo-Putkiniemi -Enanniemi-Utrasniemi-Saukonsaari;**
- 7) *Pohjois-Savo*: Kuopio (myös Soisalo, Talvisalo, Varvisaari, Murtolahti ja Pasalankylä-Hipanniemi) sekä Tervo (myös Linnonsaari, Käpysaari, Lieteniemi, Hyvölä ja Vekaronniemi);
- 8) *Pohjois-Karjala*: Juuka (myös Larinsaari, Koveronsaari, Ritoniemi ja Ruottilansaari), Kitee (myös Sarvisalo, Pellavasniemi, Kiurusaari, Pöllänniemi, Lentteenniemi, Mustolanperä, Varmonniemi, Asikonsaari, Puhossalo-Enanniemi, Ikolansaari, Suoparsaari-Suorlahti ja Heinonniemi), Lieksa (myös Koli), Liperi (myös Tutjunniemi-Roukalahti, Niinikkosaari ja Siikasaari) sekä Rääkkylä (myös Oravinsalo, Varpasalo ja Nieminen);
- 9) *Pohjanmaa*: Luoto (myös Eugmo), Mustasaari (myös Köklot, Raippaluoto ja Värilax), Närpiö (myös Storön) sekä Vöyri (myös Oxkangar, Österö ja Kvimo);
- 10) *Keski-Suomi*: Joutsa (myös Kälä ja Ollinsalmi), Jyväskylä (myös Oittila ja Putkilahti), Kivijärvi (myös Lokakylä ja Talviaislahti), Kuhmoinen (myös Pihlajakoski, Närvä, Ruolahti ja Tehi) sekä Luhanka (myös Judinsalo, Klemettilä ja Onkisalo);
- 11) *Kainuu*: Vaala (myös Manamansalo);
- 12) *Satakunta*: Pori (myös Reposaari).

#### 3 §

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2020.

LÄHDE: Finlex



*Kermavene. Veneen keulalla istumassa vas. Paavo Luostarinen, Antti Luostarinen ja Kalle Luostarinen. Veneellä kuljetettiin Malkkilan kylän kermat kaksi kertaa viikossa meijeriin. Reitti Säynekoski–Ihamaniemi. Kuva otettu jossakin matkan varrella. Taustalla venevaja. v. 1938.*

Riihisaaren museo, Savonlinna.

# VENEVAJAT JA RANTAMAKASIINIT

– Vespaikan kulttuuriperintöä Etelä-Savossa

*Vespaikka – vesistömaisemat vetovoimatekijänä Etelä-Savossa -hankkeen tavoitteina ovat alueidentiteetin vahvistaminen sekä sen hyödyntäminen. Nostetaan vesistömaisemat, niihin kytkeytyvä kulttuuriympäristö ja paikallinen aineeton ja fyysinen kulttuuriperintö vahvaksi osaksi alueen identiteettiä ja vetovoimaa. Näin saadaan vesistömaisemissa piilevä elinkeino- ja hyvinvointipotentiaali parhaiten asukkaiden ja yritysten käyttöön.*

*Hanke toimii Etelä-Savossa 31.10.2019–31.12.2022. Hanketta rahoittavat Euroopan maaseuturahasto ja Etelä-Savon ELY-keskus. Vespaikka on yhteistyöhanke, jonka hallinnoijana on Etelä-Savon Maa- ja kotitalousnaiset ja ProAgria Etelä-Savo ja jossa toimijakumppaneina yhteisten päämäärien saavuttamiseksi ovat Savonlinnan Hankekehitys Oy, Mikkelin kehitysyhtiö Miksei Oy, Saimaa Geopark ry, Etelä-Savon maakuntaliitto ja Etelä-Savon kulttuuriympäristötyöryhmä.*

