

Matti Hakulinen

HELISEVÄNJOKI – Viikinkiajan kevyen liikenteen väylä Laatokalta Saimaalle?

Pertti ja Kari Hyvärinen ovat tehneet Purnujärven alueella lukuisia rautakautisia löytöjä. Etelä-Karjalan museon amanuenssi dosentti Jukka Luoto ja filosofian maisteri Ilkka Pylkkö ovat tulkinneet löytöjen perusteella, että seudulla on toimittu koko rautakauden merovingiajasta (600 – 800 jKr.) viikinkiajan (800 – 1050 jKr.) kautta ristiretkiajalle (1050 – 1300 jKr.). He arvioivat että Purnujärvellä on rautakautinen asuinpaikka tai polttokalmisto.

Nämä Purnujärven löydöt yhdessä pari vuotta aiemmin tehtyjen runsaiden rautakautisten Ruokolahden löytöjen kanssa täydentävät käsitystä viikinkiaikaisesta sisämaan yhteydestä Hämeestä Etelä-Saimaalle ja edelleen Laatokalle. Jukka Korpela (2004) on todennut Vuoksen olleen saman aikaan vilkas kulkutie paitsi Viipurinlahdelta Laatokalle Käkisalmeen myös Vuoksea myöten Saimaalle. Hänen

mielestään Vuoksen yläosan noin 25 kilometrin lähes yhtenäinen koskijakso ei ole liikennettä estänyt.

Kulkureittejä Ruokolahdelta ja Rautjärven Purnujärveltä Laatokan suuntaan tai päinvastoin ei ole aiemmin juurikaan tutkittu tai pohdittu, vaikka esimerkiksi vain hieman pohjoisemman Hiitolanjoen reittejä on tarkasteltu paljon (Julku 1987, Lappalainen 1970, Europaeus 2012).

Tässä kirjoituksessa pohdin olisiko Helisevänjoki voinut olla rautakaudella merkittävä osa kulkutaivalta Laatokalta Saimaan suuntaan ja myös kulkua Vuoksen koskissa tai niiden lähituntumassa. On luultavaa, että paras reitti on kulkenut molempien jokien kautta, osin riipuen siitäkin onko kulku ollut Viipurinlahdelta tai Laatokalta. Tähän aikaan Kaakkois-Suomessa kuljettiin vesitse. Maanteiden merkitys kasvoi vasta Viipurin linnan rakentamisen jälkeen 1300-luvulla.

Ajatukseni perustuvat jokien ja järvien kulkukelpoisuuden arviointiin.

*Helisevänjoki Rautjärvellä keväällä 2009.
Kuva Matti Hakulinen.*

Kulkukelpoinen jokireitti

Järvet ja lammet ovat kulkukelpoisia melojalle tai soutajalle. Joen kulkukelpoisuuteen vaikuttaa merkittävästi sen virtaama eli vesimäärä. Kulkukelpoisuutta vähentävät puolestaan joen korkeuserot, joita Suomen maankamarassa on melko paljon. Näitä on erityisesti välittömästi Ensimmäisen Salpausselän kaakkoispuolella. Joen vedenpinnan suuret erot keskittyvät koskiin, jotka ovat syntyneet virtaavan veden kulutusta kestäväan moreenikivikkoon tai kallioon. Kivet ja usein kalliokin voivat heikentää monin tavoin melomista tai soutamista, erityisesti silloin, kun vettä on vähän tai vastaavasti liian paljon. Tällöinkin joen kulkukelpoisuus on riippuvainen vesimäärästä ja myös veneiden rakenteesta.

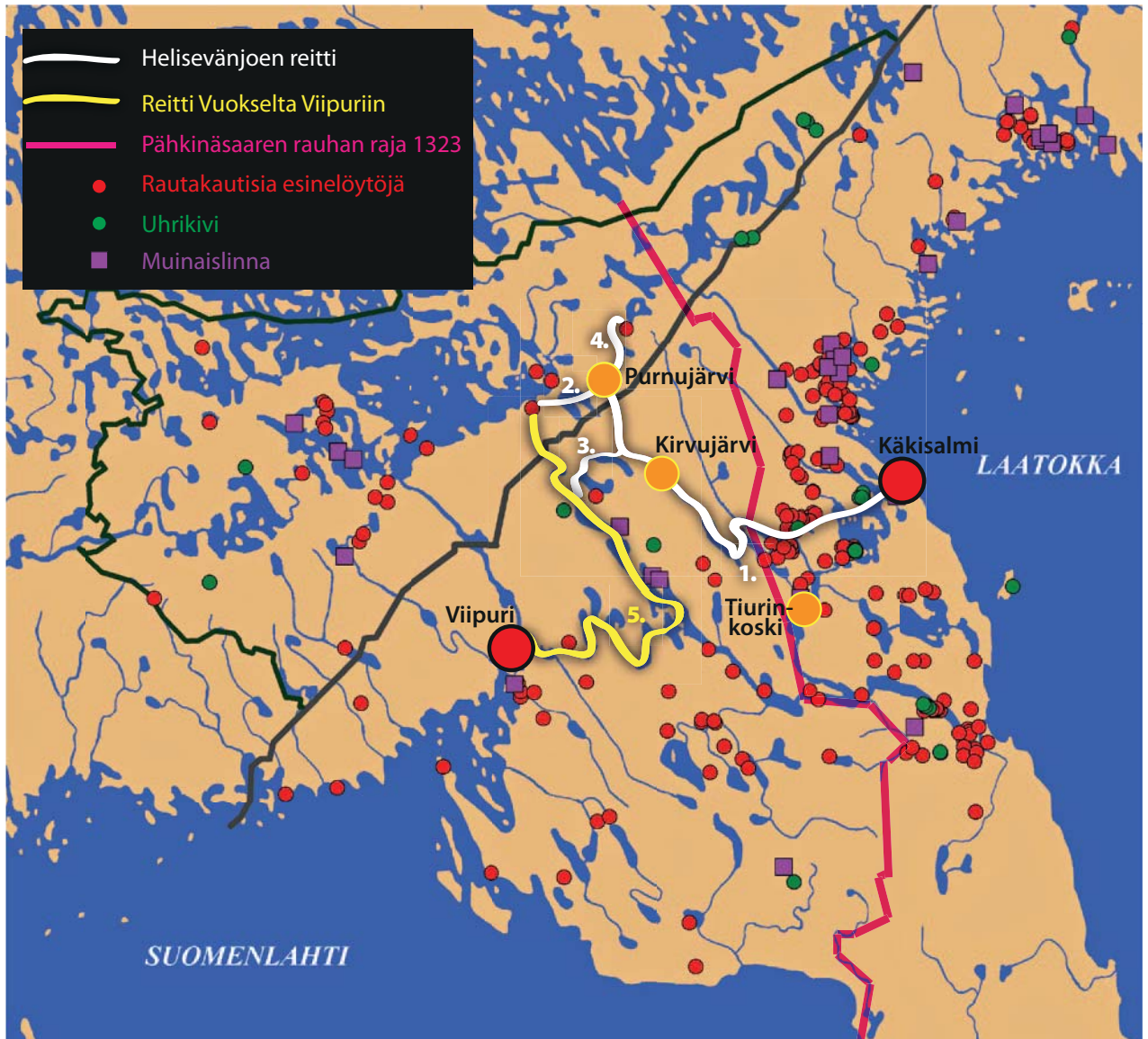
Monet vesireitit joet ja purot ovat monin tavoin muuttuneet rautakauden jälkeen, vaikka vuotuiset vesimäärät ovatkin kutakuinkin samoja. Osin vedenpinnat ovat alentuneet ja väylät kaventuneet uittoa ja maataloutta varten tehtyjen perkauksien vuoksi. Toisaalta vähäisissäkin virtavesissä on mylly- ja sahapatoja, jotka puolestaan nostavat vedenpintoja ja tasaavat virtausnopeuksia. En pidä mahdottomana sitä että rautakaudenkin ihmiset olisivat siirtäneet kiviä tai rakentaneet puusta patoja, jotka nostavat tarvittaessa vedenpintoja pienvesistöissä kulkemisen helpottamiseksi. Jo yksinkertaisella rakenteella voidaan vaikuttaa vedenpinnan korkeuteen. Tekisin sen kuitenkin eri tavoin kuin majavat.

Joen kulkukelpoisuus edellyttää yleensä vähintään noin 1 – 2 m³:n vesimäärää sekunnissa. Kun Suomessa yleensä keskivalunta on noin 10 litraa sekunnissa valuma-alueen neliökilometriä kohden, edellä mainittu vesimäärä vaatii vähintään 100 neliökilometrin valuma-alueen. Järvet tasaa- vat hyvin virtaamia. Tämä vaikuttaa virtaaman pysyvyyteen. Järvettömillä alueilla joen kesäaikaiset virtaamat voivat olla hyvin pieniä ja joki kulkukelvoton. Joen houkuttelevuuteen kulkutienä vaikuttaa luonnollisesti myös se, miten joen yläjuoksulla voidaan ylittää valuma-alueiden väliset kannakset, ja miten pitkiä ovat maataipalet. Reitti on hyvä, kun lyhyen maataipaaleen molemmin puolin on järviä. Aivan olemattomia maataipaaleita harvoin löytyy, koska vesimäärät vähenevät valuma-alueiden rajoille kuljettaessa. Houkutteleva vesireitti mereltä Saimaalle edellyttää tällöin usein Ensimmäisen Salpausselän läpäisyä.

Vuoksi, Helisevänjoki ja Hiitolanjoki täyttävät yllä esitetyt vesireitin vaatimukset. Näistä Vuoksen noin 25 kilometrin lähes yhtenäinen koski- osuus oli vesireittinä vaativa. Lähes sama korkeusero keskittyy Hiitolan- joessa hiukan lyhyemmälle matkalle. Siellä vesimäärät ovat pienemmät ja vesillä liikkuminen siten helpompaa kuin Vuoksella. Helisevänjoki on pieni ja kuitenkin riittävän suuri ja täyttää monelta osin hyvän vesireitin vaatimukset – se on voinut olla kevyen liikenteen väylä Saimaan ja Laa- token välillä. Joen jyrkkä osuus on valtakunnan rajan Venäjän puolella. Tämän osan tarkasteluun minulla ei ole kaikilta osin riittävästi tietoa. On kuitenkin luultavaa, että vaativat koskiosuudet ovat lyhyitä. Voi olla niinkin, että Helisevänjoen koskiosuudet ovat vauhdikkaita ilman suuria könkäitä, jolloin reitin kulkukelpoisuus sen kuin paranee.

Pohjoisempana Kiteenjoki, Jänisjoki ja Tohmajoki läpäisevät Ensimmäi- sen Salpausselän ja täyttävät virtaamavaatimukset, mutta näiden kaikki- en reittien ongelmana on pitkä matka latvavesiltä Saimaalle.

On merkille pantavaa, että etelämpänä olevaa Soskuanjokea suunnitel- tiin käytettäväksi hyödyksi Saimaan kanavan ensimmäisissä rakentamis-



Helisevänjoen ja Vuoksen muinaiset vesireitit. Kartta: Etelä-Karjalan museo.

yrityksissä, vaikka sen vesimäärä on melko vähäinen. Tulee mieleen, että lisävetä oli tarkoitus johtaa jokeen Saimaasta. Miten virtausta olisi säännöstelty, ei ole tiedossa. Soskuanjoen eteläpuolella on runsasvetisempi Alajoki, joka muuttuu ylempänä Sarvijokeksi. Vesistön valuma-alue ylittää Hanhijärvelle Kauskilan kylän tuntumaan, mutta ei läpäise Salpausselkää. Luumäellä Urpalanjoki on runsasvetinen ja ylittää lähelle Ensimmäistä Salpausselkää ja sen pohjoispuolella olevaa Kivijärveä. On houkutteleva ajatus, että näilläkin reiteillä on ollut merkitystä kulkureitteinä.

Helisevänjoen vesistö

Nurmijärvi, korkeus 95 m merenpinnan yläpuolella, on Helisevänjoen suurin latvajärvi. Sieltä on lyhyt matka vedenjakajan yli itään Hiitolanjoen vesistön Torsajärvelle. Nurmijärven lisäksi valuma-alueen yläosassa on lukuisia järviä, joista suurimmat ovat Rautjärvi, 90 m, ja Vaahterus, 102 m. Järvet varastoivat vettä ja tasaavat Helisevänjoen virtaamia. Samalla järvet mahdollistavat vesillä kulkemisen vedenjakajan tuntumaan Nurmijärvelle jopa siitä ylöspäin Latvajärvelle, 95 m.

Helisevänjoen valuma-alue ei ole kovin laaja. Sen ala valtakunnanrajan kohdalla Purnujärven alapuolella on 254 km². Purnujärven, 69 m, vedenpinnan tosiaikaiset korkeus- ja Helisevänjoen virtaamatiedot Purnujärven laskuomassa ovat Suomen ympäristökeskuksen nettisivuilla <http://www2.ymparisto.fi/i2/04/1041931001y/wqfi.html>. Ilmeisesti virtaaman tunnuslukuja ei ole määritetty lyhyen havaintojakson vuoksi. Valuma-alueen laajuuden (254 km²) ja virtaamahavaintojen perusteella voidaan arvioida, että joen keskivirtaama on noin 2,5 m³/s ja vuosittainen kevytylivoirtaama noin 8 - 12 m³/s. Kesäajan pienin virtaama on puolestaan noin 1 m³/s. Purnujärven vedenpintaa on alennettu 1930-luvulla. Vedenpinnan laskun suuruus ei ole tiedossani, mutta oletan sen olleen noin 1 - 1,5 metriä.

Suomen puolella on nykyisin kolme mylly- tai sahapatoa: Hanninkoski, Hyypiänkoski ja Niskapietilä. Jokiuomasta on perattu 80 %. Padotuissa koskissa on osa luonnontilaisen joen vedenpinnan korkeuseroista. Muuallakin korkeuseroja riittää sillä vedenpinta laskee kaikkiaan keskimäärin lähes kaksi metriä kilometriä kohden Rautjärven ja Pur-

nujärven välillä. Rautjärven ja Nurmijärven välisellä lähes yhtenäisen järviketjun osuudella korkeusero on selvästi pienempi.

Venäjän puoleisen Helisevänjoen ominaisuuksista joudun tukeutumaan suurelta osin vanhoihin topografikarttoihin <http://www.karjalankartat.fi/>. Purnujärven, 69 m, ja Kirvunjärven, 23 m, välillä Helisevänjoen keskimääräinen kaltevuus on lähes kaksi metriä kilometrille. Todelisuudessa korkeusero näyttäisi keskittyvän muutamaa kohtaan tällä välillä. Merkille pantavaa on, että kartassa ei ole koskea ilmaisevia karttanimiä. Venäjällä Helisevänjoen valuma-alue on suppea, ja virtaaman lisäys siellä on siten pieni. Kirvunjärven jälkeen joki kulkee ja puikkelehtii usean luoteis-kaakkoisuuntaisen pitkäläisen järven kautta. Korkeusroja on niiden välillä, mutta varsinaisista koskista ei kartta kerro. Helisevänjoki laskee vanhaan Vuoksen uomaan Räisälässä. Sieltä on Laatokan rannalle vielä yli 20 kilometriä.

Suomen puoleisen Helisevänjoen olen melonut intiaanikanootilla ja se on kulkukelpoinen, ehkä aivan kuivimpia kausia ja patojen ylittämisiä lukuunottamatta. Pienelle kanootille tai veneelle se on lähes ihanteellinen väylä, osin vauhdikas, vesitse voi kulkea ylöspäinkin lähes vedenjakajalle asti. Venäjän puolella rajan takana kulku näyttäisi vain paranevan, Kirvunjärveltä reitti Laatokalle on järvimäinen, mutta epäilemättä kulkukelpoinen.

Mahdolliset reitit

Helisevänjoen reitti rautakautisen asutuksen keskeltä Laatokalta Purnujärvelle on kartassa kuvattu valkoisella viivalla (1). Tämä on lyhyt reitti Saimaalle ja se väisti kuohuvan Tiurinkosken. Purnujärveltä voi kääntyä Vuokselle ja edelleen Saimaalle Immalanjärven kautta (2). Purnujärven ja Immalanjärven välissä on noin viiden kilometrin maataival. Se on voinut olla jonkin verran lyhyempikin ennen Purnujärven vedenpinnan alentamista. Immalanjärveltä oli hyvä reitti Virasjokea pitkin Vuokselle Neitsytniemen kainaloon. Täältä oli Saimaalle enää pari kilometriä, tosin Tainionkoski ja Niskakoski ovat matkaa vaikeuttaneet.

Toinen reitti Helisevänjoelta Vuokselle on voinut olla etelämpänä, jossa Kirvunjärveltä on pikkujärvien pilkkoma lyhyt maataival jo suuremmalle Mertjärvelle ja edelleen Pytäränjärven kautta Jääskijärvelle. Sieltä on enää pari kilometriä Vuokselle (3). Tämä reitti väistää Vuoksen suurista koskista vain Tiurin ja Rouhialan kosken, muut kosket oli sitten kierrettävä maitse, osin helposti kuten Vallinkoski, osa vaivaloisemmin.

Purnujärveltä on voitu kulkea Helisevänjokea pitkin myös Torsajärven suuntaan (4). Rautakautisista vaikutteista antaa viitteitä viikinkiaikainen Hirnilän kalmisto. Se on jo lähes vesistön latvoilla lähellä Nurmijärveä.

Viipurinlahdelta Vuokselle oli vielä rautakaudella kulkukelpoinen reitti Heinjoen kautta (5). En minä ainakaan

lähtisi pitkää reittiä pitkin Viipurinlahdelta Saimaalle Laatokan kautta Hiitolanjokea myöten, kuten esimerkiksi Julku (1987) esittää. Kyllä Vuoksi koskineenkin on houkuttelevampi.

Pohdiskelua

Helisevänjoki on voinut olla kevyen liikenteen väylä Laatokan rautakautiselta asuinalueelta Saimaalle. Joki täyttää monin osin hyvän vesireitin vaatimukset; vettä riittää sulan veden ajaksi ympäri vuoden, virtaamat ovat sopivan vauhdikkaat ja maataipalet kohtuullisen lyhyet, ainakin jos hevosvoimia on ollut jo käytettävissä Purnujärven kylässä. Ensimmäiset kuolainlöydöt ovat ajalta, 300 - 500 jKr ja on mahdollista, että Suomessa on muun Skandianavian tapaan ollut hevosia jo aiemmin. Sanat hepo ja varsa ovat vanhoja. Hevosaiheita on myös rautakauden koruissa.

Pähkinäsaaren rauhan raja katkaisi Helisevänjokireitin. Luultavasti karjalaisten reitit siirtyivät Pähkinäsaaren rauhan (1323) jälkeen idemmäksi, jolloin Helisevänjoen käyttö väheni, samalla paineet Saimaan kanavan rakentamiseen vaihtoehtoisena reittinä kasvoivat. Vesiliikenteen painopiste loittoni Helisevänjoelta sekä itään että länteen päin.

Jos Helisevänjoki oli kevyen liikenteen väylä, niin Vuoksi oli siihen verrattuna puolestaan valtävylä. Vuoksen reitti oli Viipurinlahdelta Saimaalle lyhyt, mutta yläosan noin 25 kilometrin koskijakso on epäilemättä vaikeuttanut kulkemista vuolasvirtaisella joella (keskivirtaama 600 m³/s). Vuoksella on voitu kulkea jo suuremmillakin veneillä, jolloin pienemmät kosket on taitava laskija kenties hurauttanut nopeastikin. Veneet olivat rautakaudella jo pitkiä ja vankkoja, lähes kymmenmetrisiä.

Vesiliikenne ei kuitenkaan sujunut Vuoksella toivotusti, koska uutta reittiä – Saimaan kanavaa – yritettiin rakentaa ensimmäisen kerran jo 1500-luvun alussa kulkutiekiksi Viipurinlinnan ja Olavinlinnan välille. Sata vuotta myöhemmin rakentamista yritettiin uudestaan. Jos tervaveneet olisivat selvinneet Vuoksen koskista, kuten ne onnistuivat Oulujoen koskilla, olisi Lappeenrannan historia tyystin erilainen.

Kirjallisuus

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

Julku, K. 1987. Suomen itärajan synty, Pohjois-Suomen historiallinen yhdistys.

Korpela, J. 2004. Nevan maailma, teoksessa Viipurin läänin historia II, Viipurin linnaläänin synty, Karjalan kirjapaino Oy.

Lappalainen, P. 1970. Säämingin historia I:1, Säämingin kunta, Säämingin seurakunta.

Kirjoittaja Matti Hakulinen on tekn. lis. ja Etelä-Karjalan vesistöhistorian tuntija.