

## Minidokumenttisarja

### Ohjelman synopsis

Ohjelmasarjan tarkoitus on tehdä Suomessa ja Venäjällä tunnetuksi historiallisesti ja matkailullisesti arvokasta kokonaisuutta, joka muodostuu venäläisen sotamarsalkka Aleksandr Suvorovin Kaakkois-Suomeen Pietarin suojaksi 1790 -luvulla rakennuttamista linnoituksista ja kanavista.

Sarja tehdään ensisijaisesti verkossa esitettäväksi, mutta materiaalista on mahdollista koostaa suomalaiselle tai venäläiselle TV kanavalle tarkoitettu sarja tai pisteohjelma. Jakelutavasta johtuen kunkin osan pituus on 15 – 20 min ja leikkaustapa nopeahko.

Sarja julkaistaan avoimella alustalla (Youtube/Vimeo) ja upotetaan hankkeen sekä siinä mukana olevien tahojen omille sivustoille. Lisäksi sitä markkinoidaan sosiaalisessa mediassa ja esimerkiksi matkailualan verkostojen kautta.

Koko ohjelmasarjan ajan käytetään karttaa, joka hahmottaa katsojille mistä Pietarin puolustusketjussa oli kysymys. Nykyiset turistinähtävyydet eivät ole paikoillaan sattumalta, vaan niitä yhdistää sama tarina.

Matkan aikana käytetään myös paikallisia asiantuntijoita, milloin se on mahdollista ja tuo lisäarvoa tarinaan.

Sarja tekstitetään venäjäksi ja englanniksi.

Sarjan kuvaukset ovat kesällä 2020 ja sarja julkaistaan alkusyksyllä.

Tekstitys venäjäksi ja englanniksi Youtubeen.

Paikalliset asiantuntijat mukana joka jaksossa.

#### **Taustaa**

Vuonna 1791 Keisarinna Katariina II:n luottomies kenraali Aleksandr Suvorov sai tehtäväkseen lujittaa ja rakentaa täysin uusia linnoituksia Ruotsin vastaiselle rajalle. Suvorov kirjoitti Suomeen paikan päälle päästyään Katariina II:lle:

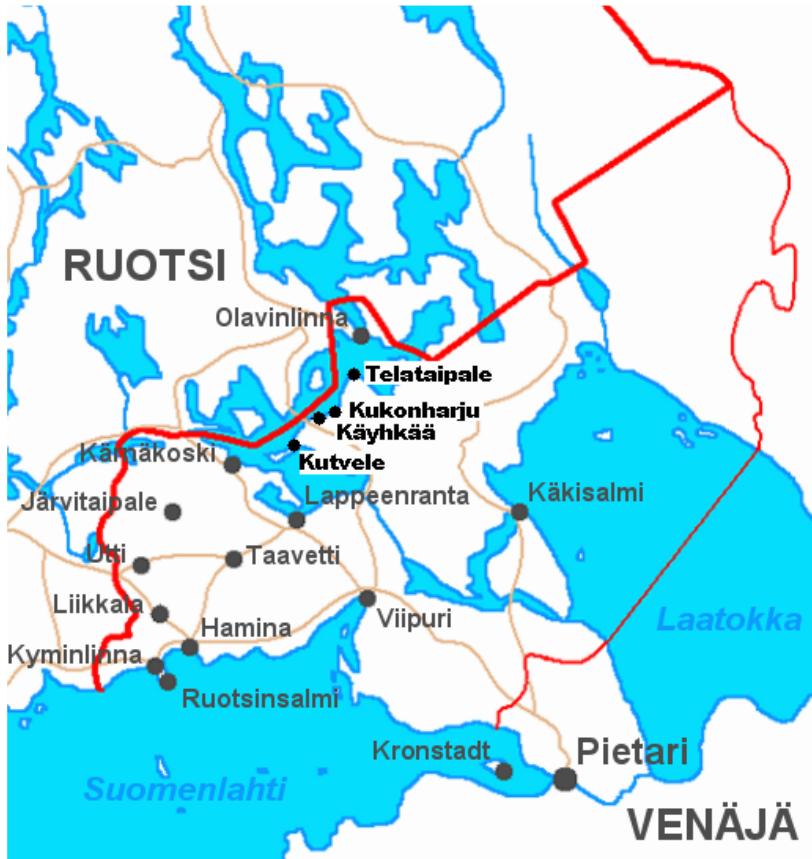
*”Täällä on lunta, kuraa, järvet jäässä, kulku on vaikeaa ja aina ei mahdollista; kaikella tahdolla ei voi mennä nopeammin.”*

Suvorovin tavoitteena oli kaikkien Vanhan Suomen kautta Pietaria kohti kulkevien teiden sulkeminen. Teiden risteyskohtiin tai vaikeasti kierrettäviin paikkoihin sijoitettiin uusia linnoituksia. Vanhoja linnoituksia vahvistettiin. Kaakkois-Suomeen nousi kolmesta linnoitusketjusta muodostuva vankka linnoitusjärjestelmä.

Lisäksi Suvorov rakennutti Venäjän Saimaan laivastolle oikoreitin Lappeenrannasta Savonlinnaan, koska Puumalansalmi oli Ruotsin hallussa. Nämä neljä avokanavaa tunnetaan Suvorovin sotakanavina.

Ohjelmasarja kulkee Suvorovin jalanjäljissä hänen kulkemaansa reittiä vuodelta 1791 ja keskittyy Suomen puolella oleviin Suvorovin rakennelmiin.

Matkan aikana esitellään persoonallinen sotapäällikkö Aleksandr Suvorov ja keskustellaan, millaista elämää vietettiin ajanjaksona, jolloin Ruotsin ja Venäjän raja halkoi Saimaata.



## OSA 1

### Kuka oli Aleksandr Suvorov

Matka alkaa Venäjän silloisesta pääkaupungista Pietarista. Matkan aluksi tutustutaan generalissimus Aleksandr Suvoroviin paikallisten asiantuntijoiden opastuksella.

Aleksandr Vasiljevitš Suvorov oli venäläinen sotapäällikkö, joka tunnetaan ympäri maailmaa yhtenä harvoista sotapäälliköistä, joka ei hävinnyt yhtään käymäänsä taistelua. Hän on suuri venäläinen kansallissankari, jonka kunniaksi jo vuonna 1904 perustettiin oma museo Pietariin. Suvorov on jäänyt historiaan nerokkaana sotataktikkona ja monisäikeisenä persoonana.

Pietarista matka jatkuu Käkisalmelle ja sieltä Punkaharjun kautta Savonlinnaan.

## OSA II

### Punkaharju

Punkaharju sijaitsi Venäjän ja Ruotsin rajalla, ja harjualueella olevien puolustuslaitteiden avulla venäläiset kontrolloivat tärkeiden Punka- ja Tuunaansalmien välistä vesitieliikennettä. Suvorov määräsi alueelle oman vartioston, joka oli Olavinlinnan komentajan alaisuudessa.

Vuonna 1803 Aleksanteri I teki Vanhaan Suomeen sotilaallisen tarkastusmatkan ja määräsi Punkaharjun suojeltavaksi kaskenpoltolta.

### **OSA III**

#### **Olavinlinna**

Tässä osassa perehdytään Olavinlinnan merkitykseen Pietarin puolustusketjussa ja Saimaan laivaston toisena tukikohtana. Olavinlinna sai nykyisen hahmonsastioneineen juuri Suvorovin kunnostustöiden ansiosta.

Jaksossa perehdytään laajemmin myös 1700-luvun elämään Saimaalla, jonka halki kulki Ruotsin ja Venäjän raja. Mitä se tarkoitti rantojen asukkaille, millaista kanssakäyminen oli ja minkälaisia kahakoita rajalla käytiin.

Jaksossa on mukana paikallinen asiantuntija, jonka kanssa keskustellaan Olavinlinnasta.

### **OSA IV**

#### **Suvorovin sotakanavat**

Matka alkaa Savonlinnasta, Olavinlinnan rannasta.

Jaksossa ajetaan veneellä Suvorovin keskeisten avokanavien läpi. Kanavat rakennettiin, koska Venäjän laivasto ei olisi muuten päässyt kulkemaan linnoitusten välillä, sillä ainoa vesireitti kulki Puumalan kautta, joka puolestaan oli Ruotsin hallussa.

Kutveleen, Käyhkään, Kukonharjun ja Telataipaleen kanavat Taipalsaarella, Ruokolahdella ja Sulkavalla valmistuivat rinnan linnoitusten kanssa.

Osittain saman matkan on tehnyt myös esimerkiksi Aleksanteri I. Hänen matkansa kulki vesiteitse Käyhkään kanavalta Kukonharjun ja Telataipaleen kautta Olavinlinnan.

Suvorovin linnoitustöihin tuotiin Viipurin kuvernementin, eli Vanhan Suomen, vakinainen armeija. Armeijaan kuului noin 20 000 miestä. Tämän lisäksi rakennustöihin osallistui Suomen divisioona, jonka vahvuus vaihteli 20 000—30 000 mieheen. Lisäksi linnoitustöissä työskenteli joukko rangaistusvankeja. Linnoitukset valmistuivat varsin nopeasti, useat jo 1790-luvun alkuvuosina. Useilla työmailla, kuten kanavilla, työskenneltiin kuitenkin lähelle vuosisadan vaihdetta saakka.

Venematka päättyi Lappeenrantaan, linnoituksen rantaan.

### **Osa V**

Lappeenrannan satamasta siirrytään Lappeenrannan linnoitukselle, jossa kerrotaan linnoituksen lisäksi Venäjän Saimaan laivastosta, johon Suvorovin aikaan kuului noin sata erikokoista alusta ja noin tuhat merisotilasta.

Linnoituksessa käydään maakuntamuseossa, jossa keskustellaan Suvorovista ja laivastosta paikallisen asiantuntijan kanssa.

### **OSA VI**

## **Linnoitusrinki**

Pietarin puolustusjärjestelmän uloimman ketjun Etelä-Karjalassa ja Kymenlaaksossa muodostivat aivan rajan pintaan rakennetut uudet linnoitukset sekä Etelä-Savossa keskiaikainen Olavinlinna Savonlinnassa. Uudet sisämaahan rakennetut Järvi Taipaleen, Kärnäkosken, Utin linnoitukset sekä Liikkalan linnake olivat varsin pieniä. Linnoitusketjun päätepisteeksi rannikolle rakennettu Kyminlinna sekä Ruotsinsalmen laivastoasema, jotka yhdessä muodostivat linnoituskaupungin, olivat sitäkin näyttävämmät.

Taavetissa Suvorovin kädenjälki on linnoituksen laajennus, joka valmistui vuonna 1796. Linnoituksen vallien sisäpuolelle rakennettiin kirkko, kasarmit ja makasiinit sekä komendantintalo. Varusväkeä linnoituksella oli noin 3 600 miestä.

Tässä jaksossa keskitytään lähes unohdettuun helmeen, Kärnäkosken linnoitukseen. Myös muut pikkulinnoitukset (Taavetti, Utti, Järvi Taipale, Liikkala) huomioidaan.

## **OSA VII**

### **Kaksoislinnoitus**

Suvorovin suunnitelmien mukaan nykyisen Kotkan alueelle rakennettiin kaksoislinnoitus, Ruotsinsalmen merilinnoitus ja Kyminlinnan maalinnoitus. Ruotsinsalmen linnoituksen tehtävänä oli toimia Pietarin suojaksi rakennetun Kronstadtin merilinnoituksen etuvartiona sekä toimia Ruotsin puoleisten merilinnoitusten, Loviisan Svartholman ja Suomenlinnan vastapainona.

## **OSA VIII**

Kotkasta siirrytään Haminan Bastioniin, joka on yksi maailman harvoista ympyrälinnoituksista ja puhdaspiirteinen linnoituskaupunki. Linnoitus muodostaa kaupungin ydinkeskustan ja sen rakensivat alun perin ruotsalaiset 1700-luvun alkupuolella.

Vuosina 1788–1790 Kustaan sodan jälkeisenä aikana, linnoitusta täydennettiin parina vuonna kenraali Aleksandr Suvorovin johdolla. Hamina oli yksi osa uutta Pietarin puolustusjärjestelmää. Suvorovin kerrotaan viipyneen pisimpään juuri Haminassa Suomen linnoitustöiden aikana. Siellä hän majaili lääkärin leski Griinin vuokralaisena.

## **Casting**

Historian kulkijat ja ohjelman juontajat ovat

### **Tapio Bergholm**

Suomen ja Skandinavian historian dosentti, perehtynyt erityisesti merihistoriaan ja harrastaa lisäksi retkisoutua ja on mm soutanut Suvorovin kanavien läpi Savonlinnasta Lappeenrantaan.

### **Jyrki Paaskoski**

Helsingin ja Itä-Suomen yliopistojen Suomen ja Venäjän historian dosentti.

Hän on 1700- ja 1800-lukujen tutkija, joka on kirjoittanut muun muassa Suvorovin linnoituksista, Saimaan kanavasta ja Vuoksen vesistöistä.

Ohjelman jännite rakentuu kulkijoiden keskinäiseen tarinointiin ja väittelyyn siitä, mitä näillä paikoilla aikoinaan tapahtui. Pietarissa, Lappeenrannassa ja Savonlinnassa käytetään paikallisia asiantuntijoita selventämässä käsiteltävää teemaa.

### **Tuotanto**

Websteri-Media on vuonna 1991 toimintansa aloittaneen Unionimedia OY:n entinen emoyhtiö, joka jatkaa Unionimedian työtä (fuusio 2019 alussa). Unionimedia on tehnyt viime vuosina yli sata videota vuodessa ja useita livetuoantoja nettiin.

### **Kustannusarvio**

Ohjelma/sarja tehdään kustannustehokkaasti pienellä kuvausryhmällä. Siihen kuuluvat kuvaaja/tuottaja, äänimies, kaksi isäntää sekä autonkuljettaja/järjestäjä.

Kulut ovat suuruusluokkaa 600 euroa per henkilö per päivä. Arvio ajankäytöstä:

Ennakkovalmisteluihin käytetään 2 x 7 henkilötyöpäivää, kuvauksiin 5 x 8 ja editointiin sarjan rakenteesta riippuen 1 x 7 – 14 henkilötyöpäivää.

Näillä arvioilla kokonaiskulut työn osalta ovat 36.600 – 40.800 euroa + alv

Lisäksi laskutetaan matkakulut (auto, juna, veneet, hotellit ja päivärahat sekä mahdolliset musiikin teostokorvaukset ja käännökset/tekstitykset venäjäksi).

Jos Websteri myy samasta materiaalista koostetun ohjelman tai sarjan jollekin TV kanavalle, uudelleen leikkauksesta koituvat kulut katetaan myyntituloilla. Jos tilaaja haluaa oikeudet TV ohjelmaan, siinä tapauksessa leikkauksesta aiheutuvat kulut laskutetaan erikseen. Arvio 14 x 600 euroa = 8 400 + alv.

Jotta sarjasta saataisiin hankkeen kannalta paras mahdollinen hyöty, sarjan tunnettuus ja markkinointi tulee suunnitella osana hankkeen markkinointia. Esitän sarjan markkinointiin varattavaksi sosiaalisen median kanavissa vähintään 10 000 euroa.

**Pekka Kaipainen**  
**Websteri-Media**  
**050 3590397**