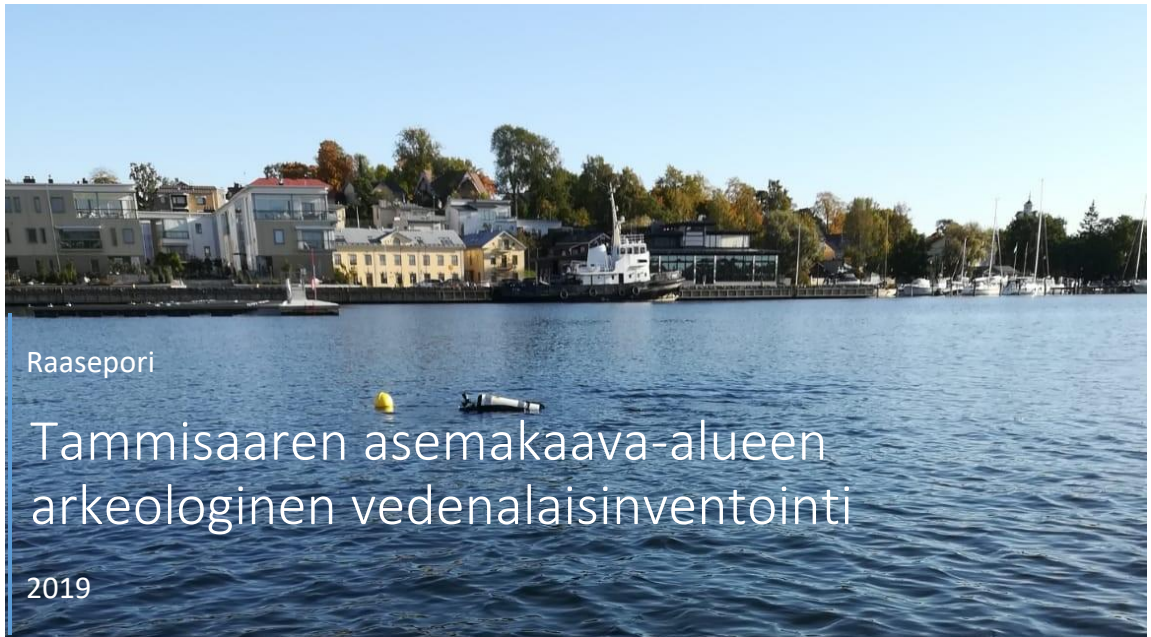




RASEBORG
RAASEPORI



Raasepori

Tammisaaren asemakaava-alueen arkeologinen vedenalaisinventointi

2019

ARK
ARK-SUKELLUS

Rami Kokko
23.10.2019

Arkisto- ja rekisteritiedot

Kunta: Raaseporin kaupunki

Alue: Tammisaaren Pohjoissatama – Pohjankurun väylä

Tutkimuksen laatu: Vedenalaisten muinaisjäännösten inventointi

Tutkimuksen syy: Asemakaava

Ajoitus: Kaikki

Peruskartta: TM35-lehtijako: karttalehti K3444R

Merikartta: Merikarttasarja B, Helsinki – Parainen, karttasivut 634 ja 634_2

Tutkimuslaitos: ARK-sukellus

Henkilökunta: Tutkimusten johtaja FM arkeologi Rami Kokko, tutkimusavustaja Matti Kokko

Inventointiaika: 30.9.2019

Inventointialueen laajuus: 28 ha

Tutkimuksen rahoittaja: Raaseporin kaupunki

Alkuperäinen raportti ja tutkimusaineisto: ARK-sukellus, Helsinki

Kopio raportista: Raaseporin kaupunki, Museovirasto

Kannen kuva: Rami Kokko aloittamassa sukellusta inventoinnissa havaitulle hyllylle Kråkholmenin eteläpuolella. Taustalla Tammisaaren Pohjoissatama. Kuva Matti Kokko.

Sisällysluettelo

Arkisto- ja rekisteritiedot

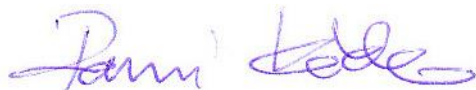
1. Johdanto.....	3
2. Tutkimusalue	4
2.1. Sijainti ja luonnonympäristö	4
2.2. Merellinen kulttuuriympäristö ja -historia.....	6
3. Inventointimenetelmät ja tulokset	10
4. Yhteenveto	15
Lähteet	16
Liitteet.....	17

1. Johdanto

Tammisaaren Pohjoissataman ympäristöön suunnitellaan kaavamuutosta. Koska alueen vedenalaisista kulttuuriperintökohteista ei ole tällä hetkellä tarkkaa tietoa, alueella suoritettiin Muinaismuistolain 13.§ edellyttämä arkeologinen vedenalaisinventointi. Inventointi sisälsi vedenalaiskartoituksen asemakaavoitettavalla alueella sekä lyhyen selvityksen alueen merellisestä käyttöhistoriasta. Työn suoritti ARK-sukellus Raaseporin kaupungin toimeksiannosta.

Vedenalaisinventointi suoritettiin viistokaikuluotaamalla ja sukeltamalla 30.9.2019. Inventoinnin suorittivat ARK-sukelluksen vastaava arkeologi FM Rami Kokko sekä tutkimusavustaja Matti Kokko. Suunnittelualueelta ei tunnettu ennen inventointia vedenalaisia kiinteitä muinaisjäännöskohteita eikä inventoinnissa paikannettu uusia kohteita kaavoitettavalta alueelta. Noin 50 metriä inventointialueen ulkopuolelta, Kråkholmenin eteläpuolelta, paikannettiin entuudestaan tuntemattoman puualuksen hylky. Havaintojen perusteella kyseessä on yli 100-vuotta sitten uponnut hylky, joka voidaan luokitella kiinteäksi muinaisjäännöskohteeksi.

Helsingissä 23.10.2019



Rami Kokko / ARK-sukellus

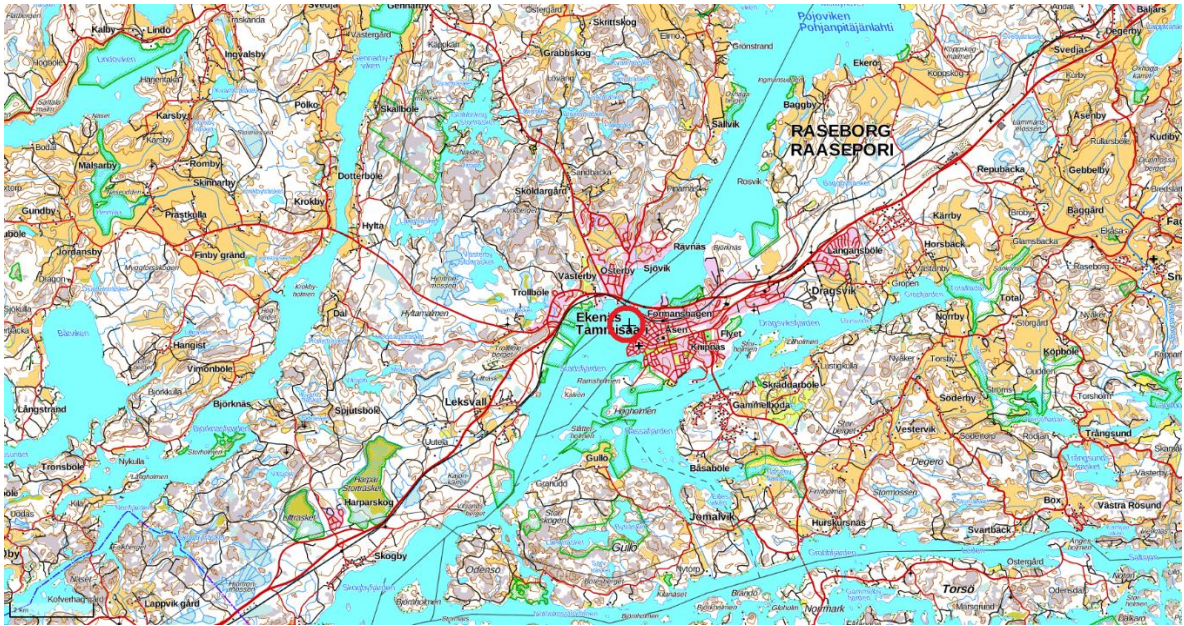
2. Tutkimusalue

2.1. Sijainti ja luonnonympäristö

Inventointialue sijaitsee Raaseporin kaupungissa, Tammisaaren taajamassa (kuva 1). Inventointialue käsittää Pohjoissataman ympäristön, rajautuen lännessä Pohjankurun veneväylään ja etelässä Stallörenipuiston uimarantaan. Alueen pinta-ala on yhteensä noin 28 ha (kuva 2). Pohjoissataman ranta-alueet on muokattu satamakäyttöön täyttömaalla. Vesisyvyys alueella on matalaa, keskimäärin alle 2 metriä. Pohjankurun väylä (4,9 m) ja Pohjoissataman väylä (4,6 m) ovat ruopattuja väyläosuuksia. Inventointialueen koillispuolella olevan Kråkholmenin saaren eteläranta on matalaa, heinikoitunutta ja luonnontilaista. Inventointialueen pohjoisosassa lähellä Pohjankurun väylää on matalikko, noin 300 metriä pitkä kivikkoinen vedenalainen harjanne, joka on merkitty merikarttaan useina vedenrajassa olevina kivinä.

Inventointialue sijoittuu Tammisaaren ja Hangon saariston sekä Pohjanpitäjänlahden Natura 2000 -merensuojelualueeseen. Kohde on luokiteltu erityisiä suojelutoimia vaativaksi merialueeksi. Sisimpänä oleva Pohjanpitäjänlahti on murtumalaakso, jota rajoittaa Tammisaaren kaupungin kohdalla Lohjanharjun muodostama kynnys. Lahti muistuttaa matalaa vuonoa. Suolapitoisuus vähenee merivyöhykkeen yli 0,6%:sta Pohjanpitäjänlahden lähes nollaan prosenttiin, mistä seuraa laaja lajiston täydellinen muuttuminen siirryttäessä merialueen avoimelta ulapalta vähäsuolaiseen Pohjanpitäjänlahteen. Laajan merialuerajauksen sisällä on lisäksi useita suojelullisesti arvokkaita erityiskohteita, suojelu- tai suojeluohjelma-alueita.¹

¹ www.ymparisto.fi



Kuva 1. Inventointialueen sijainti Tammisaaren taajamassa (punainen ympyrä).
 ©Maanmittauslaitos, Peruskarttarasteri, 10/2019.



Kuva 2. Inventointialueen sijainti ja rajaus Tammisaaren Pohjoissataman ympäristössä.
 ©Maanmittauslaitos, Peruskarttarasteri, 10/2019.

2.2. Merellinen kulttuuriympäristö ja -historia

Museoviraston muinaisjäännösrekisterin mukaan inventointialueelta ei tunneta vedenalaisia muinaisjäännöksiä. Museoviraston arkeologiset kenttäpalvelut suoritti Pohjoissatamassa arkeologisen vedenalaisinventoinnin 2014. Inventointialue rajautui tuolloin rautatiesillan ja Pohjoissataman venelaitureiden väliselle 1,4 hehtaarin laajuiselle ranta-alueelle. Inventoinnissa havaittiin yksi mahdollinen veneenhylky sekä mahdollisia rautatiesillan ja vanhojen laitureiden perustuksiin liittyviä puurakenteita.²

Lähimmän tunnetun vedenalaisen kiinteän muinaisjäännöskohteen sijaintipaikka on Tammisaaren keskustan lähellä Barckens udden länsipuolella Länsivalli-nimisen rantatien edustalla (Länsivallin hylkyalue, MJ-kohdenro. 2627). Alueella sijaitsee neljä lähellä toisiaan olevaa puurunkoisen aluksen tai veneen hylkyä. Hylkyjen ympärillä on hylkyistä irronneita puisia rakenneosia. On mahdollista, että alueella on muitakin hylkyjä tai hyllyn osia, jotka ovat hautautuneita sedimenttiin ja vaikeasti havaittavissa. Hylkyalue on lähellä Södra viken -lahtea, jossa oli Tammisaaren kauppasatama 1500-luvulta 1840-luvulle asti. Södra vikenin alueelta on löytynyt hyllyn osia ruoppausten yhteydessä 1960- ja 1970-luvuilla. Södra viken -lahden nimi on vanhemmissa kartoissa Södra Stads Viken (kuva 3). Aluetta on mahdollisesti käytetty alusten purkupaikkana, johon on sataman keskeisimmästä alueesta sivuun jätetty käytöstä jääneitä aluksia. Hylkyalue on suurelta osalta valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön "Tammisaaren vanha kaupunki ja satama" aluerajauksen sisällä.³

Tammisaaren Vanhan kaupungin niemellä oli ollut kalastajakylä ja satamapaikka jo ennen kaupungin perustamista vuonna 1546. Vanhassa kaupungissa näkyy edelleen Suomen ainoa keskiaikainen 1500-luvulta peräisin oleva asemakaava. Rakennukset ovat pääosin 1700- ja 1800-luvuilta ja ne ovat hyvin säilyneitä.⁴ Stallörsbron laituri on rakennettu ensimmäisen kerran vuonna 1844, kun Södra vikenin sataman madaltumisesta johtuen satama piti siirtää toisaalle (kuvat 4-5). Pohjoissataman rakennettu ympäristö on syntynyt kaupan ja merenkulun sekä toisaalta vapaa-ajanvieton tarpeisiin. Niemelle ja laiturille johtaneet puuistutukset ovat

² Salo, E. 2014

³ www.kyppi.fi

⁴ Uudenmaanliiton julkaisu E 25 – 1996



Kuva 4. Karttaote Tammisaaren asemakartasta vuodelta 1843 (Plan af Ekenäs stad utgifven 1843 af C. W. Gyllden). © Kansallisarkisto



Kuva 5. Karttaote K.G.Ekeblomin Suomenlahden saaristokartastosta vuodelta 1880. Kartassa mm. Tammisaaren johtavat väylät ja Stallörenin niemen edustan ankkurointipaikka. © Genimap, uusintapainos 2006

Tammisaarella, kuten muillakin Suomen rannikkokaupungeilla, on pitkät perinteet talonpoikaispurjehduksessa, kalastuksessa, laivanrakennuksessa ja kansainvälisessä kauppamerenkulussa. Vuodelta 1760 on tieto, että Tammisaarta piti kotisatamana yksi briganttiini ja 19 kuuttia.⁷ Pieniä aluksia, kuten jahteja, rakennettiin paikallisesti ja niitä käyttivät erityisesti talonpojat luotsi-, kauppa-, ja kalastusaluksina. Jahdeissa oli tavanomaista käyttää kalasumppuja kiinnitettyinä alusten perään. Alusten koko kasvoi vähitellen, ja vuoden 1859 Tammisaaren merimieshuoneen rekisteritietojen mukaan kaupungissa oli neljä suurta purjealusta, yksi parkki ja kolme kuunaria. Näiden lisäksi mainitaan pienempi sumppujahti, jolla talonpoika August Hägert on purjehtinut kahdesti Helsinkiin ja kolmesti Tallinnaan.⁸ Aluksista suurin, parkki Hilda, oli rakennettu 1842 ja se rahtasi puutavaraa Välimerelle ja toi paluulastina suolaa kotisatamaan.

Vuonna 1854 Krimin sodan aikana englantilais-ranskalainen laivasto-osasto purjehti Suomen rannikolle tavoitteenaan eristää Venäjä kauppasaarrolla, estää venäläisten kauppamerenkulku ja tuhota Suomen rannikon rannikkopuolustusasemat ja satamien kauppamakasiinit. Laivastoja Turun ja Helsingin välisellä rannikolla johti kenraaliluutnantti A.E.Ramsay. Myös Tammisaareen suunniteltiin isku, jota lähtivät toteuttamaan 19.5.1854 englantilaisen laivastoeskaaderin höyrysiipirasalus HMS Hecla, höyryfregatti HMS Arrogant sekä yksi pienempi soudettava barkassi. Arrogantin kapteeni H.R.Ylverton oli saanut tiedon paikalliselta luotsilta, että Tammisaarella olisi kolme suurta kauppalaivaa satamassa. Pohjanpitäjänlahden kapeimmalla kohdalla, Vitsandin salmessa, suomalaisen aliluutnantti Gyllingin johtama krenatööritarkk'ampujapataljoona iski rannalta laivoja vastaan kivääri- ja tykkituloella. Salmen yli oli lisäksi vedetty kettinki, jolla pyrittiin estämään laivojen pääsy Tammisaaren selälle. Seuraavana aamuna 20.5. Heclan ja Arrogantin kranaatti- ja kartessikeskitysten jälkeen laivojen onnistui läpäistä salmen puolustus ja edetä Tammisaarta kohti. Arrogant ajoi pian tämän jälkeen karille tai juuttui matalaan. Saadakseen suojaa venäläisten tykkituloelta, Heclan miehistö kapteeninaan W.H.Hall, kaappasi Kalvön ja Vitstenin välisellä vesialueella, noin 1^{3/4} kilometrin päässä Tammisaaresta, suolalastissa olleen kauppalaivan ja kiinnitti sen Heclan kylkeen. Tämän jälkeen, kapteeni Ylvertonin laatiman amiralteettiraportin mukaan, Tammisaarta lähestyttäessä kaksi venäläistä kauppalaivaa olisi

⁷ Reuter et al. 1991: 348

⁸ Reuter et al. 1991: 384

havaittu karille (tai maihin) ajautuneena. Tiedot tapahtumien kulusta tämän jälkeen ovat vähäisiä. Alukset liittyivät myöhemmin englantilaislaivastoon ja jatkoivat operointia Suomen rannikolla. Tammisaaren kaupunkiin asti englantilaiset eivät koskaan kuitenkaan edenneet, ilmeisesti vesialueen mataluudesta, karilleajoriskistä ja paikallisten sotilasjoukkojen voimakkaasta vastarinnasta johtuen.⁹

3. Inventointimenetelmät ja tulokset

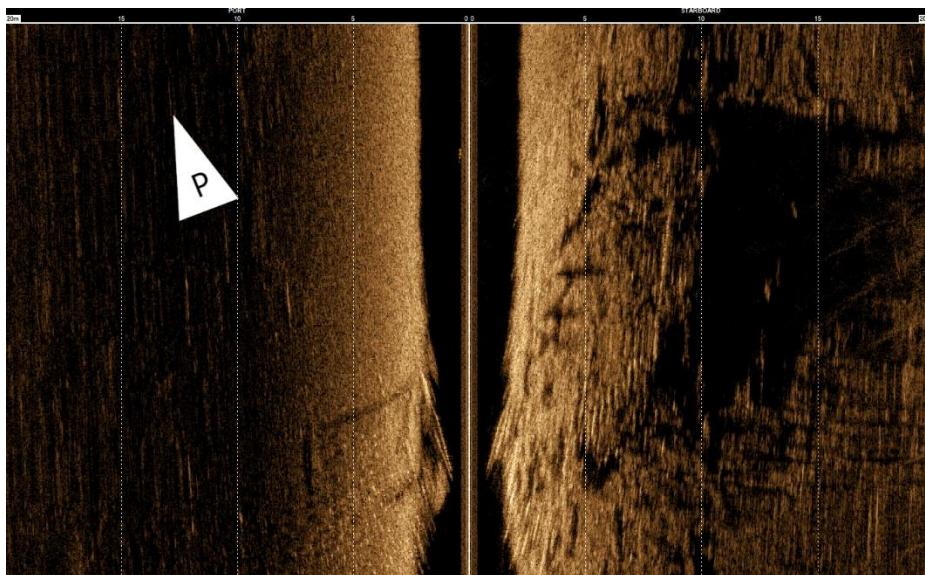
Kenttäinventointi suoritettiin 30.9.2019. Inventointiin osallistuivat ARK-sukelluksen vastaava arkeologi FM Rami Kokko avustajanaan Matti Kokko. Vesialueen laajuudesta johtuen viistokaikuluotaus valittiin inventoinnin primäärimenetelmäksi. Viistokaikuluotauksessa käytettiin ARK-sukelluksen StarFish 452F Pro 450 kHz:n yksitaajuusluotainta oheislaitteineen. Työveneenä toimi 5-metrinen RIB-vene. Luotausnopeus vaihteli 1,5 – 2,5 solmun välillä. Luotauksessa käytettiin 40 m (2 x 20m), 60 m (2 x 30 m) ja 120 m (2 x 60 m) kaistanleveyksiä. Luotausajoja kertyi yhteensä 19 kpl. Paikannus suoritettiin StarFish GPS-paikantimella paikannustarkkuuden ollessa noin ±2 m.

Sää oli luotauksen aikana aurinkoinen ja tyyni. Ilman lämpötila oli 19°C ja meriveden 12°C. Vesisyvyys luotausalueella vaihteli 0,9 - 6 m välillä. Pohja oli tasaista ja koostui pääsääntöisesti mudasta tai hiekasta. Pohjoissatamassa vesikasvillisuus häiritsi paikoitellen luotauskuvan tulkintaa, muuten alueelta saatiin tallennettua selkeää luotauskuvaa. Luotauskartoituksella saatiin inventointialue katettua 100% peitolla (Liite 2). Inventointialueelta ei paikannettu vedenalaisiin muinaisjäännöksiin viittaavia kohteita.

Pohjoissataman edustaa luodattaessa havaittiin puuhylkyyn viittaava viistokaikuanomalia Kråkholmenin eteläpuolella (kuva 6). Kohteen sijainti on noin 50 metriä inventointialueen ulkopuolella (liitteet 1-3). Viistokaikukuvan perusteella hylynosia on levinneenä noin 10 metrin etäisyydelle hyllyn itäpuolelle. Kohteen keskeisestä sijainnista sataman edustalla johtuen (kuva 7) se päätettiin tarkastaa sukeltamalla kohteen muinaisjäännöstyypin ja -statuksen arvioimiseksi.

⁹ Reuter et al. 1991: 183-195

Kuva 6. Viistokaikukuva Kråkholmenin eteläpuolelta paikannetusta hylystä. ©ARK-sukellus



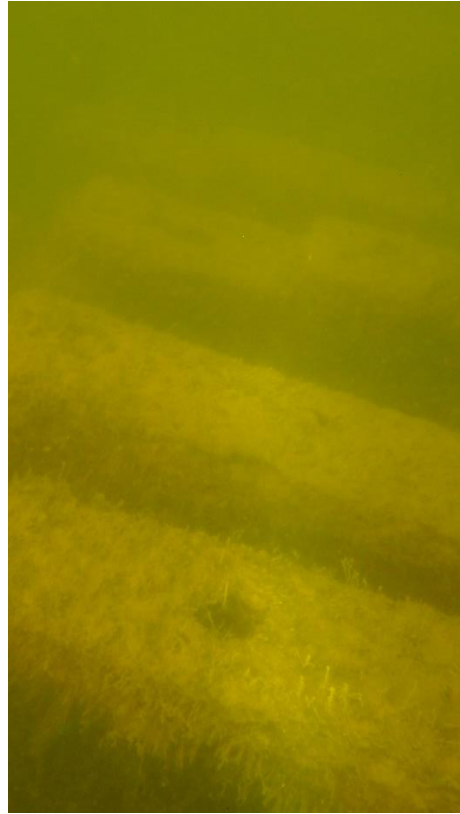
Kuva 7. Kråkholmenin hylyn sijainti (keltainen koho) Pohjoissataman edustalla. ©Rami Kokko, ARK-sukellus

Kohteelle suoritettiin yksi sukellus (Rami Kokko) ja kohdetta videokuvattiin. Lievästi etelään päin syvenevällä hiekkapohjalla 2,5 – 3,5 m syvyydessä makaa pahoin hajonneen järeärakenteisen puuhyllyn jäänteet. Kyseessä on runkorakenteeltaan limisaumainen alus, josta on jäljellä rungon pohjaosa ja ulospäin sortuneita kylkirakenteita (kuvat 8-9). Kyljet ovat katkenneet kaariliitosten kohdilta. Kylkilaidoitus on kiinnitetty kaariin puutapein. Kylkilaudat ja kaaret ovat leveydeltään noin 20 cm. Hyllyn perässä ja keskiosassa havaittiin pilssipumpun

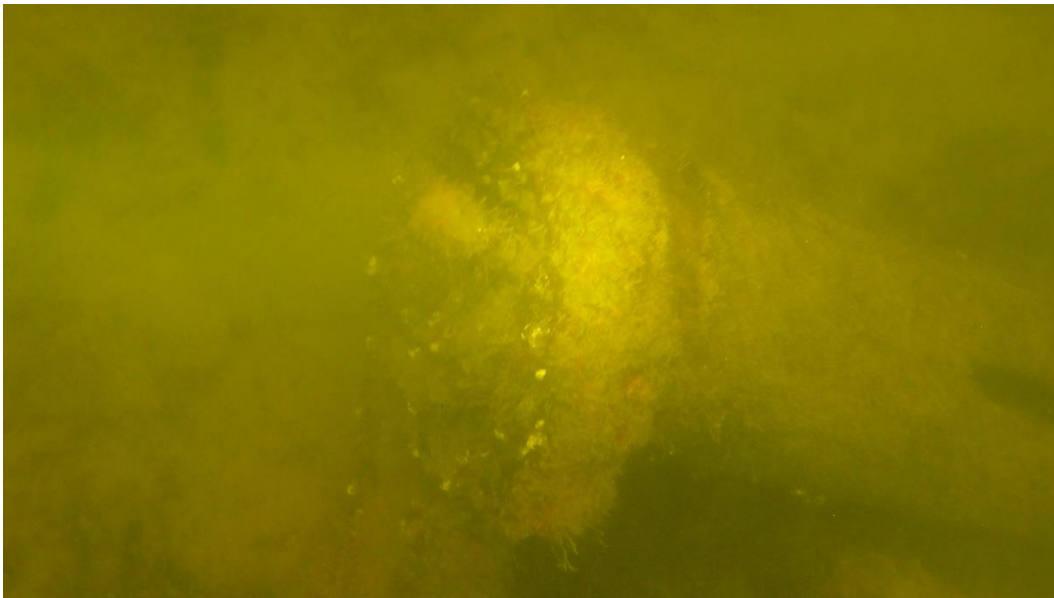
putket, joissa on molemmissa edelleen männät paikoillaan (kuva 10). Hylyn peräosasta on jäljellä perärangan tyviosa (kuva 11) sekä perän kaarevaa kylkilaidoitusta. Keskilaivassa/kelassa erottuu mahdollisesti osa hylyn sikokölistä tai emäpuusta. Hylyn keula on hajonnut ja siitä on jäljellä lähinnä yksittäisiä puurakenneseosia, kuten kylkilankkuja ja polvia. Keula osoittaa pohjoiseen, Kråkholmeniin päin. Hylyn koko on noin 20 m x 7 m. Keulassa havaittiin metallipata ja sen sisällä tunnistamattomia, ruostuneita rautaesineitä sekä tiili (kuva 12). Hylyn keulan tuntumassa makaa iso, moderni, uponnut merimerkki. Merimerkissä on kiinni rautaketju, joka kulkee osittain hylyn rakenneseosien päältä.

Hylyssä ei havaittu mastoa. Keskilaivassa havaittiin pääkalloploki ja pylpyrä, jotka viittaavat takiloituun alukseen. Keskilaivasta paikannettiin lisäksi kaksi päällekkäin pinottua valkoista posliinilautasta sekä noin 6 kpl lasipulloja (kuva 13). Lautaset ovat syviä ruokailulautasia ja noin 25 cm halkaisijaltaan. Pullot on valmistettu vihreästä lasista. Pullot ovat pinttyneitä ja osittain merikasvuston ja irtaimen sedimentin peittämiä. Ainakin yksi pulloista on muodoltaan shampanjapullo-tyyppinen, noin 30 cm korkuinen ja paksusta lasista valmistettu. Pullossa on syvä pohjasyvennys, joka viittaa hiilihapotetun juoman kuten shampanjan/kuohuviinin säilyttämiseen. Muut pullot vaikuttavat hieman pienemmiltä ja eri muotoisilta, mahdollisesti viini- tai olutpulloilta. Lautaset ja pullot ovat muodoiltaan tavanomaisia ja ajoittunevat varhaisimmillaan 1800-luvun alkupuolelle, tosin lisätutkimuksia tarvittaisiin esineiden typologian ja hylyn tarkemman ikäarvion ja alkuperän selvittämiseen. Esimerkiksi hylyn järestä puurakenteista olisi todennäköisesti mahdollista saada ajoitus dendrokronologian menetelmin. Lautasten ja pullojen lähettyviltä paikannettiin myös jokunen yksittäinen, isohko noin 30 cm x 20 cm kokoinen punatiili.

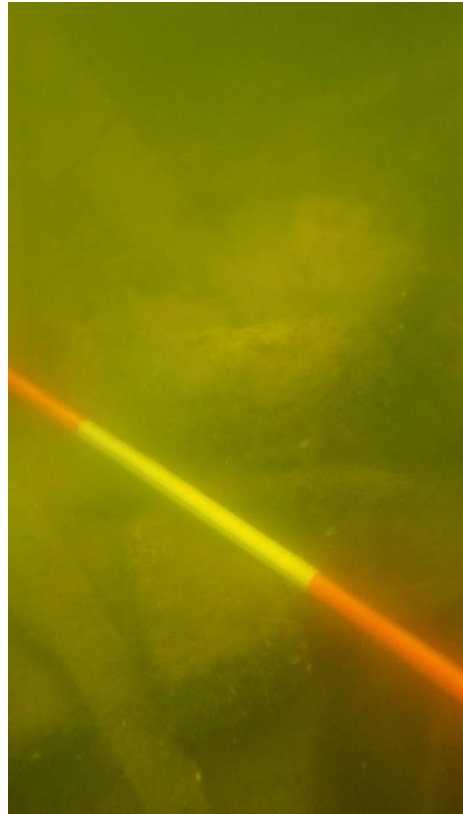
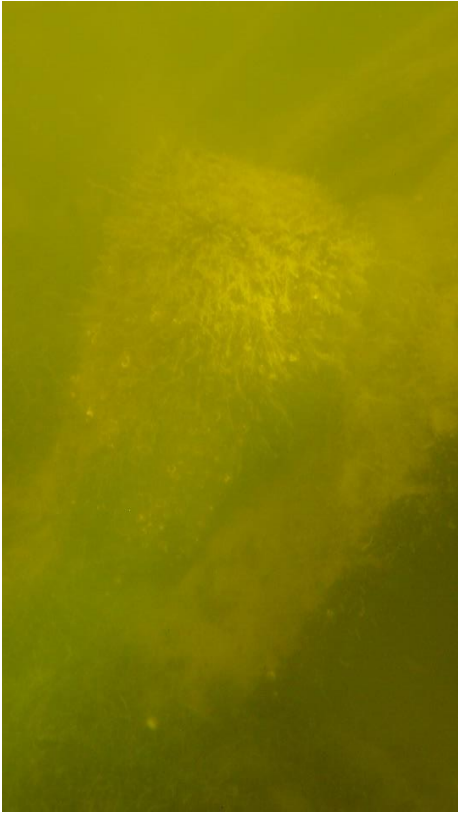
Inventointia täydennettiin Pohjankurun väylän matalikolla tehdyllä pintasukelluksella (Rami Kokko). Matalikko on muodostunut matalasta kivi-/moreeniharjanteesta, jossa on useita isoja, pyöreitä luonnonkiviä. Matalikkoa havainnoitiin visuaalisesti mahdollisten hylynosien tms. vedenalaisten muinaisjäännösten paikantamiseksi alueelta. Sukellukselle kertyi pituutta noin 240 m (Liite 2). Sukelluksella ei havaittu vedenalaisiin muinaisjäännöksiin viittaavia kohteita.



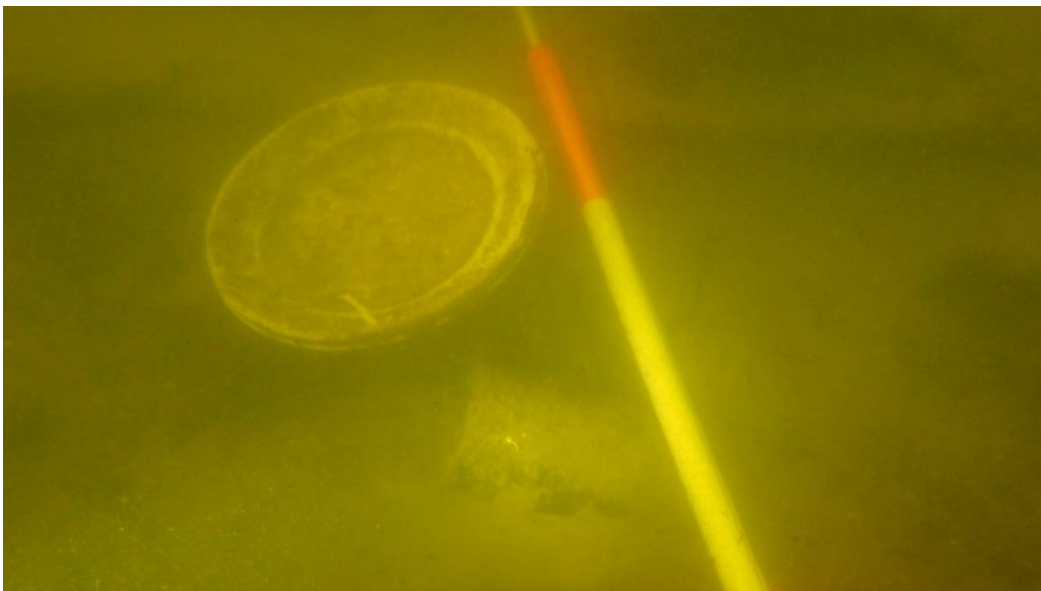
Kuvat 8-9. Limisaumaan lovettu kaari ja pohjan kaaritusta. ©ARK-sukellus



Kuva 10. Pilssipumpun putken suuaukko, jonka sisällä erottuu männän varsi. ©ARK-sukellus



Kuvat 11-12. Vasemmassa kuvassa perärangan tyvi, oikealla metallipata ja tiili. ©ARK-sukellus



Kuva 13. Posliinilautaset ja lasipullo osittain sedimentin peitossa. ©ARK-sukellus

4. Yhteenveto

ARK-sukellus suoritti Tammisaaren Pohjoissataman arkeologisen vedenalaisinventoinnin alueen asemakaavoitustyön tueksi. Inventointi suoritettiin viistokaikuluotaamalla ja sukeltamalla. Varsinaiselta asemakaavoitusalueelta ei havaittu vedenalaisia muinaisjäännöskohteita. Noin 50 metriä inventointialueen ulkopuolelta paikannettiin vanha puurakenteinen laivanhylky, joka arvioitiin 1800-luvulla uponneeksi. Kyseessä on näin ollen Muinaismuistolain suojaama kiinteä muinaisjäännös, joka tulisi tutkia tarkemmin, mikäli siihen kohdistuu jatkossa kaavoitus- tai vesirakennustoimenpiteitä (Muinaismuistolaki 15.§).

Lähteet

Kirjalliset lähteet

Raaseporin kaupunki, Kaavoituslautakunta, Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 10.6.2019, kaavanro. 7779, Dnro. 326/2017, Stallörenin puisto/ Asemakaavan muutos

Reuter, J. et al. 1991. Ekenäs – Stad och Bygd. Natur- och Kulturskildringar. Häft III. Utgivna av. Jonatan Reuter. Ekenäs Tryckeri A.B.

Uudenmaanliiton julkaisuja E 25 – 1996. Kuninkaantie ja matkailu Tammisaarella. Uudenmaan liitto. Helsinki 1996.

WWW-lähteet

Salo, E. 2014. Tammisaaren Pohjoissatama. Arkeologinen vedenalaisinventointi 12.-13.11.2014. Tutkimusraportti. Museovirasto.

https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjhanke/read/asp/hae_liite.aspx?id=115981&ttyyppi=pdf&kansio_id=710

www.ymparisto.fi

[https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Suojelualueet/Natura_2000_alueet/Tammisaaren_ja_Hangon_saariston_ja_Pohja\(5987\)](https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Suojelualueet/Natura_2000_alueet/Tammisaaren_ja_Hangon_saariston_ja_Pohja(5987))

www.kyppi.fi

Museoviraston muinaisjäännösrekisteri, MJ-kohde 2627:

www.kyppi.fi/to.aspx?id=112.2627

Liitteet



Liite 1. Vedenalaisen selvitysalueen raja ja paikannetun hylyn sijainti.
©MML, peruskarttarasteri 10/2019.



Liite 2. Viistokaikumosaiikki luodatus vesialueesta, inventointialueen aluerajaus, tallennettu sukellusreitti sekä tarkastetun hylkykohteen sijainti. ©Google Earth

Pvm.	Tiedosto	Kaistanleveys	Sijainti (WGS-84) ± 2 m	Havainto/tulkinta
30.9.2019	ta16	2 x 20 m	59°58'46.92"P 23°25'53.65"I	Puuhylky
30.9.2019	ta16	2 x 20 m	59°58'46.69"P 23°25'54.52"I	Puuhylyn irrallisia rakenneosia

Liite 3. Viistokaikuluotausajot / havainnot potentiaalisista muinaisjäännöskohteista.