

HÄMEENLINNA
Hämeenlinnan Laivarannan arkeologinen vedenalaisinventointi
22.5.2008




MUSEOVIRASTO

Meriarkeologian yksikkö
Essi Tulonen 2008

Arkistotiedot

<i>Kunta:</i>	Hämeenlinna
<i>Tutkimuksen laatu:</i>	Vedenalaisten muinaisjäännösten inventointi
<i>Ajoitus:</i>	Kaikki
<i>Peruskartta:</i>	Yleislehtijako 2131 09, Maastokartta M4131, Sisävesistö karttasarja O
<i>Tutkimuslaitos:</i>	Museovirasto, Meriarkeologian yksikkö
<i>Tutkimuksen johtaja:</i>	Tutkija Essi Tulonen
<i>Kenttätyöaika:</i>	22.5.2008
<i>Tutkitun alueen laajuus:</i>	Noin 100 m ² kaava-alue. Kaiutettu alue huomattavasti laajempi kts. kartta liite 2.
<i>Tutkimuksen rahoittaja:</i>	Hämeenlinnan kaupunki
<i>Tutkimushistoria:</i>	Alueella ei ole tehty aikaisemmin vedenalaista inventointia
<i>Alkuperäinen raportti sekä viestikokoukset merkintöineen:</i>	Museoviraston meriarkeologian yksikkö, meriarkeologian arkisto
<i>Kopio raportista:</i>	Hämeenlinnan kaupunki Museoviraston arkeologian osasto Hämeen Ympäristökeskus
<i>Käytetty kirjallisuus:</i>	Koskimies, Yrjö S. 1966: Hämeenlinnan kaupungin historia IV vuodet 1875-1944. Hämeenlinna. Lindeqvist, K.O. 1926: Hämeenlinnan kaupungin historia II. Hämeenlinna. Lindeqvist, K.O.: Hämeenlinnan kaupungin historia III vuosina 1809-75. Hämeenlinna 1930. Mikkola, Marja et al. 2001: Vanajaveden laakson maisema, esihistoria, rakennettu kulttuuriympäristö ja luonto. Hämeen Ympäristökeskus. Alueelliset ympäristöjulkaisut 245. Pakkanen, Arto & Lehmusvaara, Ilmari (toim.) 1989: Hämeenlinna – Meidän kaupunkimme. Hämeenlinna.
<i>Julkaisemattomat raportit ja muut lähteet:</i>	Museoviraston muinaisjäännösrekisteri. Museoviraston internet sivut. Hämeen linnan historiaa. http://www.nba.fi/fi/hlinna_historiaa Hämeen ympäristökeskus http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=73&lan=fi

SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO	4
2. TUTKIMUSALUE	5
2.1. SIJAINTI JA LUONNONYMPÄRISTÖ	5
2.2. TUTKIMUSHISTORIA JA KULTTUURIHISTORIALLINEN YMPÄRISTÖ VESISTÖJEN KÄYTÖN NÄKÖKULMASTA	6
3. INVENTOINNIN KENTTÄTYÖT	9
3.1 KENTTÄTYÖMENETELMÄT	9
3.2 KENTTÄTYÖNTULOKSET	11
4 YHTEENVETO	11

1. Johdanto

Hämeenlinnan kaupunki suunnittelee asemakaavamuutosta keskustan laivasataman purettavan rakennuksen tilalle rakennettavan uuden monitoimirakennuksen, sekä laiturialueen laajentamisen johdosta Hämeenlinnan Laivarannan alueelle. Asemakaavamuutos koskee Hämeenlinnan alueella myös vesialueita, joille on suunniteltu mm. uusia laiturirakennelmia pienveneille. Alueella ei ole aikaisemmin tehty arkeologista vedenalaista inventointia eikä sieltä tunneta yhtään vedenalaista kohdetta. Hämeenlinnan edusta on kuitenkin vanhaa vesiliikenteen aluetta. Hankkeen vaikutuksia muinaismuistolain (295/1963) nojalla rauhoitettuihin kiinteisiin muinaisjäännöksiin ei näin ollen ole voitu arvioida ennen kuin suunnitelma-alueella oli toteutettu vedenalaisten muinaisjäännösten inventointi. Tämän johdosta Museovirasto esitti lausunnossaan vedenalaista inventointia ennen rakennushankkeen käynnistämistä. Inventoinnin kustannuksista vastasi Muinaismuistolain 13§ ja 15§:n nojalla sekä valtion maksuperustelain (150/92) 6 §:n mukaiseen omakustannusarvoisen julkisoikeudellisen suoritteeseen perustuen rakennustöiden toteuttaja eli Hämeenlinnan kaupunki. Tässä raportoitavan työn kokonaiskustannuksiksi arvioitiin 2 538 €. Tutkimukset toteutti Museoviraston meriarkeologian yksikkö ja inventoinnin suorittivat noin 100 neliömetrin laajuisella alueella kaava-alueella sekä sen ulkopuolella 22.5.2008 tutkija Essi Tulonen, työmestari Pekka Paanasalo sekä apulaistutkija Johanna Mäkinen.

Helsingissä 13.6.2008

Essi Tulonen

2. Tutkimusalue

2.1. Sijainti ja luonnonympäristö

Inventoitava alue sijaitsee Hämeenlinnan kaupungissa Vanajaveden rannan rantapuistoksi kaavoitetulla vyöhykkeellä. Alueen maaperä on syväkivialuetta kuuluen nk. Aulangon granodioriittialueeseen. Pintamaa on pääosin hienojakoista hietaa ja hiesua¹.

Vanajaveden vesistö on osa laajaa Kokemäenjoen vesistöä. Pitkä ja matala järvi kuroutui itsenäiseksi Yoldianmeren lahdesta noin 8500 vuotta sitten. Järvi laskee luoteeseen Kuokkalankoskeen, jossa maankohoaminen on ollut suurinta. Tämä aiheutti laskujoen virtauksen hidastumisen ja järven pinnan kohoamisen. Järvioltaana Vanajaveden vanhat rantaviivat ovat nousseet maankohoamisen keskustaa lähinnä olevassa päässä, eli luoteispäässä, joiltakin osin vedenpinnan yläpuolelle, mutta päinvastaisella eli kaakkoispuolella vanhat rantamerkit ovat vedenalaisia. Esimerkiksi 10 km matkalla sama vanha rantaviiva saattaa olla toisessa päässä 2 metrin ja toisessa päässä 4 metrin syvyydessä. 1850-luvulla järven pintaa laskettiin noin kahdella metrillä, mikä vastaa rannansijaintia ajanlaskun alun aikoina.² Vedenpinnan laskemisesta huolimatta useimmilla alueilla ainakin ajanlaskun alkua aikaisemmat rantaviivat sijaitsevat tällä hetkellä veden alla.

Vanajavesi on jo luontaisesti melko rehevä ja matala järvi keskisyvyyden ollessa vain noin 8 metriä. Veden laatu oli 1970-luvulla teollisuuden päästöjen vuoksi erittäin heikko, mutta vesiensuojelutoimet ovat auttaneet. Nykyisin veden laatu on parempi, mutta Vanajavesi on edelleen selvästi rehevöitynyt järvi. Rehevyyden voi havaita järven rehevästä rantakasvillisuudesta ja kesäisistä sinilevähaitoista. Veden on todettu olevan lievästi sameaa, mikä johtuu osin ihmisen toiminnasta, osin maaperästä.³

¹ Mikkola, Marja *et al.* 2001: 53.

² Hämeen ympäristökeskus, <http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=73&lan=fi>

³ Hämeen ympäristökeskus, <http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=73&lan=fi>

2.2. Tutkimushistoria ja kulttuurihistoriallinen ympäristö vesistöjen käytön näkökulmasta

Hämeenlinnan Laivarannan eikä koko Hämeenlinnan kunnan alueelta tunneta ainuttakaan vedenalaista muinaisjäännöstä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteikö sellaisia olisi. Vanajaveden alueella Hämeenlinnassa ei ole tehty vedenalaista inventointia eikä järven samea vesi ole houkuttellut urheilusukeltajia sinne sukeltamaan, mikä osaltaan selittää löytöjen puuttumisen.

Vanajavesi on todennäköisesti jo esihistorialliselta ajalta kivikaudesta lähtien ollut tärkeä vesistöreitti. Koska liikkuminen ja tavaroiden kuljettaminen on ollut helpompaa vesiteitse ennen kunnollisen tie- ja rautatieverkoston syntymistä, asutus keskittyi yleensä vesireittien varsille. Kesällä kuljettiin avovettä myöten ja talvella jäätä pitkin, jolloin erilaisten havereiden mahdollisuus on ollut todennäköinen. Vettä ja jäätä pitkin on ollut helpompaa ja nopeampaa taittaa pitempiäkin matkoja kuin Hämeenlinnan alueen soisia ja metsäisiä maita pitkin. Myös tärkeä elinkeino kalastus on vaikuttanut asutuksen sijoittamiseen vesistöjen läheisyydessä.

Kivikautisia asuinpaikkoja ei tunneta kaupungin- tai sen lähialueelta. Tämä johtunee siitä, että kivikautiset asuinpaikat sijaitsivat yleensä rannalla ja järven nykyinen rantaviiva vastaa sitä mikä se oli ajanlaskun alussa. Näin ollen mahdolliset kivikautiset asuinpaikat ovat todennäköisesti jääneen vedenpinnan alapuolelle. Vanhimmat tunnetut kohteet ajoittuvat rautakaudelle (kts.liite 1). Tunnettuja rautakautisia muinaisjäännöksiä on kaksi kappaletta. Näiden lisäksi Hämeenlinnan keskustan Sibeliuksen puistossa on yksi kuppikivi, mutta se ei ole alkuperäisellä paikallaan. Kivi on siirretty puistoon Hattulan kunnan alueelta vuonna 1938. Varsinaisista alueen rautakautisista kohteista toinen on Hämeen linnan alueelle sijoittuva löytöpaikka/mahdollinen kalmisto, joka on tuhoutunut linnaa rakennettaessa. Kohteeseen liittyvän 1960-luvun perimätiedon mukaan alueella olisi tavattu polttokenttäkalmisto, joka olisi tuhoutunut kokonaan. Aluetta on inventoinut Jyri Saukkonen vuonna 1984⁴.

Toinen rautakautinen kohde on myöhäisrautakaudelle ja varhaiskeskiajalle ajoittuva Varikkoniemen kauppapaikka. Alue on varsin laaja, yhteensä vähintään noin 5.5 ha joka sijaitsee

⁴ Museoviraston muinaisjäännösrekisteri

Hämeen linnaa vastapäätä olevalla niemellä ja se on ollut käytössä 800-luvulta 1200-luvulle.⁵ Ensimmäiset löydöt Varikkoniemeltä tehtiin jo 1800-luvulla, jolloin alueelta löydettiin mm. hopea-äärre. Alueella on tehty kaivauksia 1986-1990 ja 1992-1993 Eeva-Liisa ja Hans-Peter Schulzin johdolla⁶. Myöhemmin alue kuului Hätilän kartanoon, kunnes vuonna 1873 sinne perustettiin höyrysaha. Sahan toiminta päättyi vasta jatkosodan jälkeen, jolloin alue siirtyi puolustusvoimille varikkoalueeksi, mistä johtuu niemen nykyinen nimikin.

Hämeen linnan perustaminen liittyy Birger jaarlin Hämeen ”ristiretkeen”1200-luvun puolivälissä. Linnan varsinaiset rakennustyöt aloitettiin todennäköisesti 1200-luvun lopulla. Aluksi paikalle tehtiin neliömäinen kivinen leirikastelli, johon kuului kehämuuri ja sen kolmeen kulmaan rakennetut tornit. Linnaa laajennettiin useaan otteeseen komeaksi tiilirakenteiseksi linnaksi 1300-luvulta alken ja uudella ajalla siihen lisättiin sen ajan moderneja puolustusrakennelmia. Maavalleja rakennettiin vielä 1800-luvullakin. Linnalla on ollut olemassaolo aikanaan useita käyttötarkoituksia. Se on ollut tärkeä puolustusrakenteena ja hallinnollisena keskuksena Hämeessä. Se on toiminut myös viljavarastona ja vankilana ja on nykyään suosittu kulttuurimatka-kohte.⁷

Hämeenlinnan kaupungin perusti Pietari Brahe 19.1.1639 allekirjoitaen patentin kaupungin perustamisesta vedoten kuningatar Kristiinan käskykirjeeseen⁸. Kaupunki lähti kehittymään aluksi melko hitaasti ja Brahe joutui toimittamaan kaupungin pormestarille käskyjä mm. rakennuksen siirtämisestä raatihuoneeksi sekä asukkaiden kuten erilaisten käsityöläisten ja kalastajien, hankkimisesta asumaan kaupunkiin. Vuonna 1650 Brahe julkaisi uuden patentin joka oli lähes samanlainen kuin aikaisempi, mutta että nyt siinä mainittiin kartoitus jonka mukaan kaupunki tulisi rakentaa.⁹ Kaupunki rakennettiin melko ahtaaseen paikkaan linnan pohjoispuolelle, jossa oli tarjolla vain vähän peltomaata jaettavaksi kaupunkiin muuttaneille porvareille. Lisäksi kaupunki eli 3 karjakartanon maiden soiden välissä puristuksissa, mistä aiheutui jos jonkinlaisia riitatilanteita vuosien varrella¹⁰. Kaupunki paloi vuonna 1739 jonka jälkeen sen siirtämistä toiseen paikkaan alettiin harkita. Sopivaa paikkaa ei heti löytynyt ja päätöstä vitkuteltiin vuosikausia, jolloin porvarit olivat tukalassa tilanteessa. Palon jälkeen nimittäin oli annettu jyrkkä kielto että kaupunkia ei saanut rakentaa vanhaan paikkaan eikä uutta

⁵ Mikkola, Marja *et al.* 2001: 9.

⁶ Museoviraston muinaisjäännösrekisteri

⁷ Museoviraston internet sivut. Hämeenlinna <http://www.nba.fi/fi/hameenlinna>

⁸ Lindeqvist, K.O. 1926: 19.

⁹ Lindeqvist, K.O. 1926: 21-23.

¹⁰ Lindeqvist, K.O. 1926: 114-115.

paikkaa oltu pystytty osoittamaan. Päätös muutosta ja uudesta paikasta varmistui vasta vuonna 1777 jolloin kuningas Kustaa III vahvisti muuton ja uuden asemakaavan.¹¹

Vesiliikenneyhteydet isommilla höyrylaivoilla Hämeenlinnaan olivat heikot. Tavaraa kuljetettiin vielä 1800-luvulla lähinnä purjeilla varustetuilla lotjilla. Vanajavesi on matala, kivikkoisen ja alueella oli koskia. 1800-luvulla haluttiin laivaliikennettä kehittää tavoitteena että vesiteitse voisi päästä jopa Helsinkiin asti. Tämän yhteyden sijaan rakennettiin Hämeenlinnaan kuitenkin rautatie, joka valmistui vuonna 1862¹².

Höyrylaivaliikenne alkoi Vanajaveden alueella 1800-luvun puolivälissä. Ensimmäinen höyrylaiva pääsi perättä reittiä pitkin Tampereelta Hämeenlinnaan vuonna 1863 ja säännöllinen laivaliikenne saatiin aikaan Hämeenlinnan ja Lempoisten välille 1864¹³. Lempoisissa tuli kulkea n. kilometrin levyinen kannas. Kannaksen toiselta puolelta matkaa voitiin jatkaa toisella laivalla vuoteen 1873 asti jolloin Lempoisten kanava valmistui.

Hämeenlinnan kaupungin itä- ja etelärannalla on ollut jonkinlaisia laitureita ja itäranta on ollut kivetty¹⁴. Eteläranta madaltui laivoille kulkukelvottomaksi, jolloin varsinaisen sataman virka jäi itärannalla sijaitsevalle nykyiselle Laivarannalle. Vanajaveden ranta on pengerrytetty ja kivetty myös laivarannan laiturin molemmin puolin olevien puistoalueiden kohdalta. Kiveäminen on tapahtunut ilmeisesti 1800-1900- luvuilla.

¹¹ Lindeqvist, K.O. 1926: 498.

¹² Lindeqvist, K.O. 1930: 166-169.

¹³ Lindeqvist, K.O. 1930: 176-177.

¹⁴ Koskimies, Yrjö S.1966:358-359.

3. Inventoinnin kenttätöet

3.1 Kenttätömenetelmät

Kenttätöihin osallistui 22.5.2008 meriarkeologian yksiköstä apulaistutkija Johanna Mäkinen, työmestari Pekka Paanasalo ja tutkija Essi Tulonen. Inventointi suoritettiin viistokaikuluotaamalla, kaapelikameralla ja sukeltamalla. Saimme ennen kenttätöiden alkamista tiedon siitä, että Viipurin- ja Paasikiventien siltojen väliin olisi tarkoitus rakentaa tulevaisuudessa venepaikkoja. Koska aikataulu antoi myöten, ehdimme luodata myös kyseisen alueen Laivarannan kaavamuutosalueen lisäksi.



Kuva 1. Laivarannan laituri, jota on tarkoitus leventää kuvattuna Rantapuiston suunnalta. Kuva Essi Tulonen.



Kuva 2. Laivarannan laiturin viereinen vesialue, jolle on tarkoitus rakentaa pienveneille laitureita. Kuva Essi Tulonen.

Viistokaikulaite tuottaa kuvaa pohjasta ja sen päällisistä muodoista, eikä sillä kyetä havaitsemaan pohjasedimenttien sisällä olevia rakenteita. Viistokaikulaitteena käytettiin Imagenex SportScan 330/800 laitetta. Viistokaikuaajot tehtiin 30m kaistanleveydeltä. Lisäksi tehtiin yleisajo alueesta 120m kaistanleveydellä. Paikannuksessa käytettiin Garmin GPS III Plus sekä GPSmap 60Cx laitteita. Viistokaikumateriaali käytiin läpi meriarkeologian yksikössä kehitetyllä Nadir – tulkintaohjelmalla, jolla myös kohteiden sijainnit on määritelty. Ajoista ja kohteista laadittiin kartta MapInfo ohjelmalla (kts. liite 2).

Lähinnä kaava-alueita ollutta kohdetta yritettiin tarkastaa veteen laskettavalla kaapelikameralla. Sen epäonnistuttua huonon näkyvyyden vuoksi kohde käytiin tarkastamassa sukeltamalla.

3.2 Kenttätyöntulokset

Varsinaiselle kaavoitetulle alueelle ei osunut yhtään kohdetta. Alueen ulkopuolella on havaittavissa joitakin anomaliaita kuten irtotukkeja ja joitakin kovia kohteita. Lähimmäksi Laivarannan laiturin levennys kohtaa osuva kohde sijaitsee laiturista n.20 metrin päässä. Kyseinen kohde tarkastettiin sukeltamalla. Näkyvyys oli 0 metriä, joten kohde on tarkastettu kirjaimellisesti käsituntumalla ja vaikutti kiveltä/kiviltä. Kyseessä ei siis ole kiinteä muinaisjäännös. Näkyvyyden ollessa olematon sukeltaminen todettiin turvallisuusriskiksi mahdollisen takertumisvaaran vuoksi, sekä tehottomaksi huonosta näkyvyydestä johtuen. Edellä mainitusta syystä sekä anomalioiden sijaitsemisesta kaava-alueen ulkopuolella, muita mahdollisia kohteita ei käyty tarkastamassa.

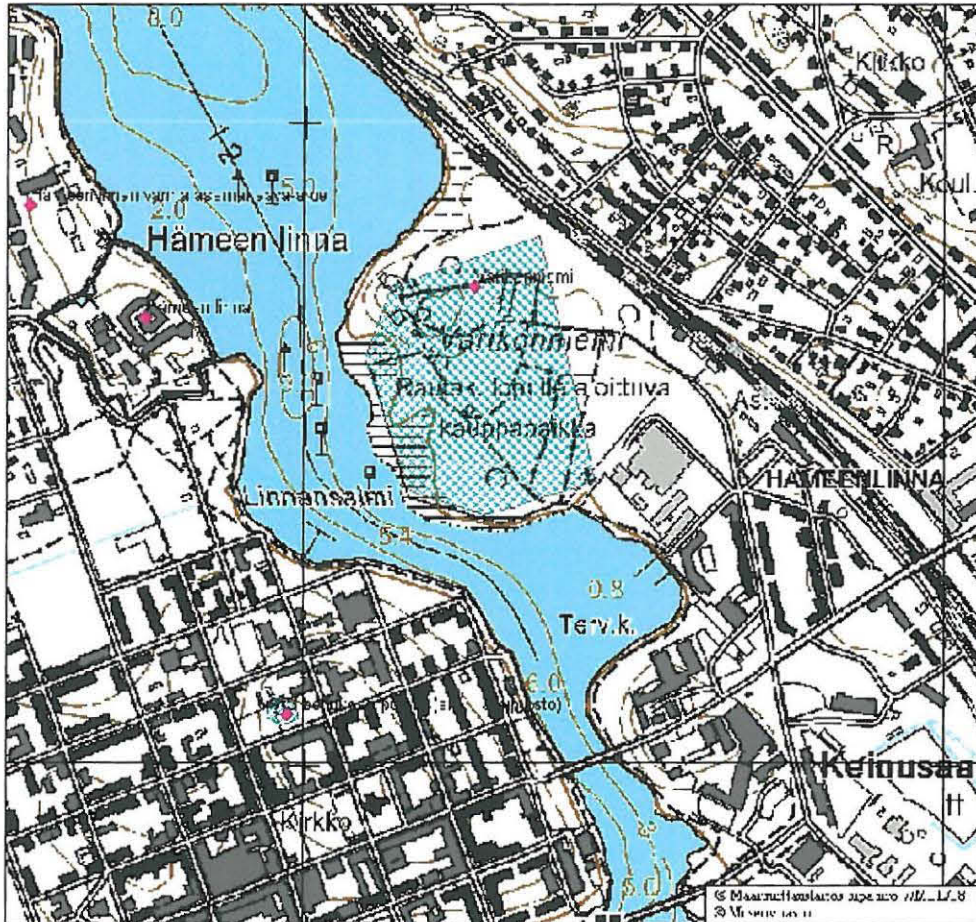
Kolmessa kohdassa näyttää olevan viistokaikukuvan perusteella jotakin puutavaraa. Yksi esiintymä osuu kaavoitus alueelle, mutta siinä kyseessä on ilmeisesti rannasta veteen kaatuneet puut. Toinen puuesiintymä sijaitsee lähellä tarkastettua kohdetta väylällä ja kolmas siltapilarin vieressä. Edellä mainittu esiintymä koostuu todennäköisesti irtotukeista ja jälkimmäinen joko irtotukeista tai sillan rakennustöihin liittyvästä puutavarasta. Kumpikaan ei sijaitse kaavoitus alueella eikä ole luokiteltavissa kiinteäksi muinaisjäännökseksi. Lisäksi viistokuvissa erottuivat kaapelit ja putki, jotka on merkitty myös liitteenä olevaan karttaan.

4 Yhteenveto

Vaikka inventoitu vesialue sijaitsee jo viimeistään rautakaudelta lähtien aktiivisessa käytössä olleen vesireitin varrella, inventoinnissa ei havaittu vedenalaisia muinaisjäännöksiä. Vesialuetta pohjalla peittävä paikoin hyvinkin paksu mutakerros on kuitenkin saattanut haudata muinaisjäännöksiä alleen. Käytetyistä inventointimenetelmistä viistokaikulaitteella pystytään saamaan kuva vain pohjan päällisistä rakenteista, eikä sillä kyetä erottamaan sedimenttien sisällä mahdollisesti olevia rakenteita.

Jos rakennustöiden aikana paljastuu esimerkiksi mutakerroksen alta muinaisjäännökseen viittaavia rakenteita tai löytöjä, rakennuttajan on oltava välittömästi yhteydessä Museovirastoon.

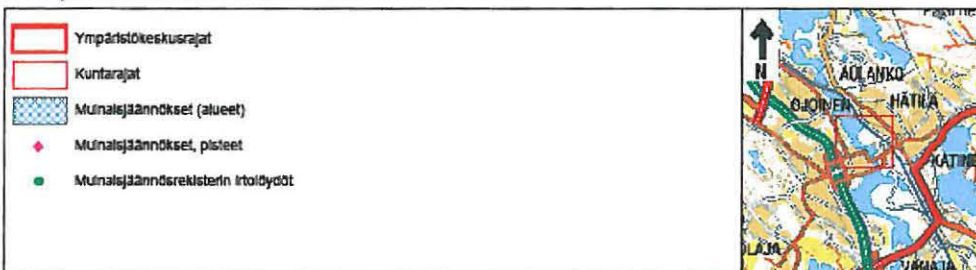
Hämeenlinna



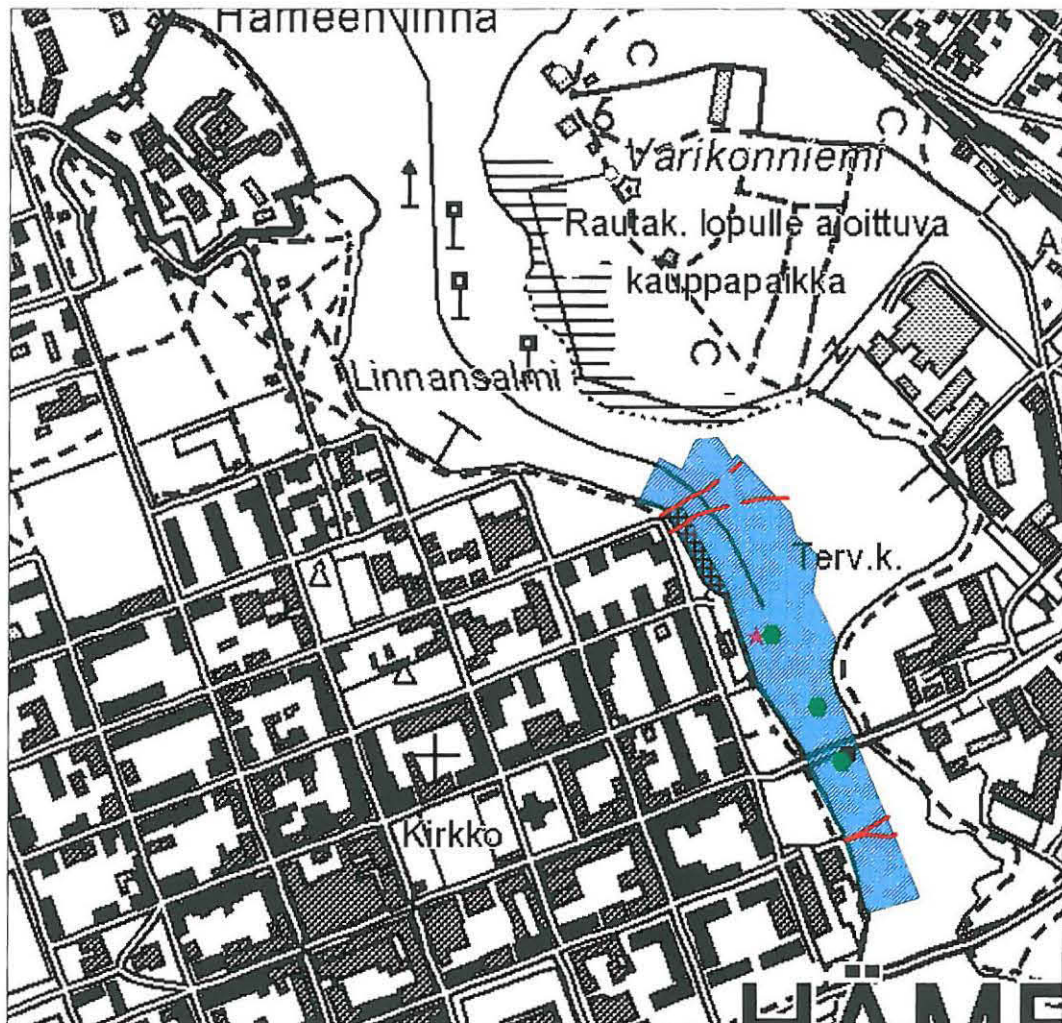
Mittakaava 1:7841 Ruutujako 1 km

Koordinaattijärjestelmä: KKKJ-yk

Nurkkapisteen koordinaatit: 6767750:3362537 - 6769185:3384058



LIITE II



Havainnot	
★	Tarkastettu kohde, kivi
⬡	Puutavaraa
■	Sillapilari
—	Putki tai kaapeli
Alueet	
▨	Viistokaiutettu alue
▣	Kaava-alue