

KUOPIO / SIILINJÄRVI

Valtatien 5 parantaminen välillä Päiväranta – Vuorela, Kuopio/Siilinjärvi

**Vedenalaisten muinaisjäännösten inventointi
1.10. – 5.10.2007**



MUSEOVIRASTO

**Meriarkeologian yksikkö
Rami Kokko 2007**

Sisällysluettelo

	s.
Arkistotiedot	
1. Johdanto.....	2
2. Tutkimusalue	
2.1. Sijainti ja luonnonympäristö.....	3
2.2. Tutkimushistoria ja kulttuurihistoriallinen ympäristö vesistöjen käytön näkökulmasta.....	3
3. Inventoinnin kenttätyöt	
3.1. Kenttätyömenetelmät.....	7
3.2. Kenttätöiden tulokset.....	8
3.2.1. Suosaaren keluvene.....	15
4. Yhteenveto.....	19
Kuvaluettelo.....	21
Kartat	
Kartta 1. Museoviraston muinaisjäännösrekisterissä ja vedenalaislöytöjen rekisterissä olevat kohteet Kuopion ja Siilinjärven alueella.....	23
Kartta 2. Inventoidut alueet, tarkastetut kohteet ja valtatie 5:n uudet tie-, rata- ja laivaväylälinjaukset.....	24
Kartta 3. Kallan sillat: inventoidut alueet, tarkastetut kohteet ja valtatie 5:n uudet tie-, rata- ja laivaväylälinjaukset.....	25

Arkistotiedot

Kunta: Kuopio / Siilinjärvi
Tutkimuksen laatu: Vedenalaisten muinaisjäännösten inventointi
Ajoitus: Kaikki
Peruskartta: Yleislehtijako 333110
Merikartta: Merikarttasarja M, karttalehti 234
Tutkimuslaitos: Museovirasto, Meriarkeologian yksikkö
Tutkimuksen johtaja: Tutkija Rami Kokko
Kenttätyöaika: 1.10.–5.10.2007
Tutkitun alueen laajuus: n. 72 ha
Tutkimuksen rahoittaja: Tiehallinto / Savo-Karjalan tiepiiri
Tutkimushistoria: Alueella ei ole tehty aikaisemmin vedenalaista inventointia. Kuopion ja Siilinjärven maa-arkeologista inventointia ovat tehneet:
Pohjankallio, Lauri: Pohjois-Savon esihistoriallisten suojelukohteiden arkistoinventointi, 1974
Pohjankallio, Lauri: Kuopion esihistoriallisten muinaisjäännösten inventointi, 1974
Pohjankallio, Lauri: Siilinjärven esihistoriallisten kohteiden inventointi, 1975
Miettinen, Tuulikki; Kaijalainen, Erkki; Siirala, Maisa: Pohjois-Savon vanhat vesirakenteet, 1994
Hirvilampi, Juha: Kuopion kaupungin osa-alueen muinaisjäännösinventointi, 2002
Jussila, Timo: Kuopion ympäristön: Siilinjärven Kehvo, Vuorela, Toivala, Kuopio Ranta-Toivala, NW-saaristo muinaisjäännösinventointi, 2002
Jussila, Timo: Kuopion Riistaveden itäosan Ylimmäinenjärven ja Tuusjärven välisen harjualueen (Muuranmäki – VT 17 välillä) muinaisjäännösinventointi, 2002

Alkuperäinen raportti sekä viistokaikuluotausmateriaali: Museoviraston meriarkeologian yksikkö, vedenalaislöytöjen arkisto
Kopio raportista: Savo-Karjalan tiepiiri
Museoviraston arkeologian osasto
Pohjois-Savon maakuntamuseo
Pohjois-Savon ympäristökeskus
Käytetty kirjallisuus: **Aroaho, Jouko 2006:** Kuopion seudun esihistorialliset muinaisjäännökset. *Kulttuuriympäristöselvitys Kuopion seudun maakuntakaavaa varten*. Pohjois-Savon liitto.
Lehtinen, Leena 1991: Saimaan esihistoria. *Saimaa-kirja*. Toimittanut Toimi Jaatinen. Helsinki.
Fagerlund, Bengt 1999: *Kuopion legendaariset kauppaneuvokset*. Tallinna.
Qvick, Paula 2006: *Kulttuuriympäristöselvitys Kuopion seudun maakuntakaavaa varten*. Pohjois-Savon liitto.
Tikkanen, Anja 1982: *Kuopio vuosisatojen saatossa*. Hämeenlinna.

*Julkaisemattomat raportit
ja muut lähteet:*

Jaatinen, Toimi ja Ohvo, Heikki 1991: Saimaan laivaliikenne. *Saimaa-kirja*. Toimittanut Toimi Jaatinen. Helsinki.

Museoviraston arkeologian osaston arkisto. Museoviraston meriarkeologian yksikkö, vedenalaislöytöjen arkisto & vedenalaislöytöjen rekisteri. Museoviraston rakennushistorian osaston arkisto.

Laaksonen, Tapio 2007: Kuopion kulttuurihistoriallisen museon yli-intendentti Tapio Laaksonen sähköpostiviesti Suosaaren pohjoisrannan paalurakennelmista. 17.10.2007.

Laamanen, Matti 2007: Museoviraston rakennushistorian osaston tutkijan Matti Laamasen kanssa käyty puhelinkeskustelu Suosaaren paalurakennelmiin liittyen 8.11.2007.

Lehonkoski, Pekka 2007: Suomen metsämuseon näyttely- ja projektipäällikkö Pekka Lehonkosken sähköpostiviesti Suosaaren keluveneeseen liittyen 8.11.2007.

Ruotsalainen, Lauri 2007: Kuopion sataman entisen satamapäällikön Lauri Ruotsalaisen kanssa käyty puhelinkeskustelu Suosaaren käyttöön liittyen 19.11.2007. MA200729:25 / Eeva Vakkari, Meriarkeologian yksikkö

Kannen kuva:

1. Johdanto

Tiehallinto suunnittelee valtatie 5 parantamista Kuopion Päivärannan ja Siilinjärven Vuorelan välisellä tie- ja rataosuudella. Tieparannushanke käsittää ns. Kallan siltoihin kuuluvan valtatieosuuden parantamisen ja laajentamisen moottoritieksi, kevyen liikenteen väylien ja rinnakkaistien rakentamisen, sekä rata- ja siltatöitä vesi- ja rautatieliikenteen olosuhteiden parantamiseksi. Lisäksi valtatie kanssa risteävä Päivärannan puoleinen Kuopio-lisalmi laivaväylä siirretään Suosaaren ja Tikkalansaaren väliin. Huomattavimmat valtatie lähivesialueisiin kohdistuvat vesirakennustyöt toteutetaan Suosaaren ja Tikkalansaaren välisellä alueella: tie- ja raideosuudet linjataan nykyisen valtatie itäpuolelle, jolloin rakennustöiden alle jää usean hehtaarin kokoinen vesialue.

Koska alueella ei ole aikaisemmin tehty arkeologista vedenalaisinventointia, tieparannushankkeen vaikutuksia muinaismuistolain (295/1963) nojalla rauhoitettuihin kiinteisiin muinaisjäänneksiin ei voitu arvioida ennen kuin tiesuunnitelma-alueella oli toteutettu vedenalaisten muinaisjäänneiden inventointi. Tämän johdosta Museovirasto esitti lausunnossaan (dnro 152/304/2007) vedenalaista muinaisjäänneinventointia ennen rakennustöiden 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 Tiehallinto.

Tässä raportoitavan arkeologisen inventointityön kokonaiskustannukseksi arvioitiin 11 658 euroa. Inventoinnin toteutti Museoviraston meriarkeologian yksikkö ja inventoinnin suorittivat n. 72 hehtaarin laajuisella vesialueella 1.10 - 5.10.2007 tutkija Rami Kokko, apulaistutkija Mari Salminen, suunnittelija Vesa Hautsalo sekä tutkimusapulainen Eeva Vakkari.

Helsingissä 20.11.2007



Rami Kokko

2. Tutkimusalue

2.1. Sijainti ja luonnonympäristö

Kallan sillat sijaitsevat n. 5 km Kuopion keskustasta pohjoiseen ja ne muodostavat suurimman liikenneyhteyden pohjoiseen Kallaveden yli Siilinjärven ja Iisalmen suuntaan. Sillat ja siltapenkereet halkovat tyypillistä Sisä-Suomen järvimaisemaa Kuopion Päivärannan ja Siilinjärven Vuorelan välillä, tukeutuen Suosaaren, Tikkalansaaren ja Sorsasaloon. Tieosuudella on pituutta noin neljä kilometriä, josta siltapengerrystä on n. 2,5 km. Veden virtaamisen, laivaliikenteen ja puutavaran kuljetuksen vuoksi rakennettiin tälle matkalle viisi siltaa¹: Päivärannan silta, Suosaaren silta, Tikkalansaaren silta, Sorsasalonsilta ja Virtasalmen silta. Maisemaa hallitsee etelässä Päivärannan puolella Puijon mäki ja sen huipulle vuonna 1963 rakennettu 75 m korkea Puijon näköalatorni. Ranta kohoaa melko jyrkästi Puijonsarven puolella Päivärannan alueella. Tieosuuden pohjoispäässä Kuopion ja Siilinjärven raja myötäilee luode-kaakko suuntaista Virtasalmea, jonka liikenne ylittää Virtasalmen siltaa pitkin.

Inventoitava alue käsittää v. 1902 valmistuneiden Kallan siltojen rantapengerten ja saarten välittömässä läheisyydessä olevat rantavesialueet sekä uuden tielinjauksen alle jäävät osin ruovikoituneet vesialueet Tikkalansaaren itäpuolella. Maaperä koostuu näillä alueilla pääosin hiekasta, moreenista ja kalliosta. Järven pohjalla, em. kiinteiden maainesten päällä, on paikoitellen paksu kerros liejuista silttiä, mutaa ja savea. Syvyys inventoitavalla alueella vaihtelee välillä 0 – 20 m.

2.2. Tutkimushistoria ja kulttuurihistoriallinen ympäristö vesistöjen käytön näkökulmasta

Ensimmäiset systemaattiset arkeologiset inventoinnit Kuopion ja Siilinjärven alueella on suorittanut Kuopion museon amanuenssi Lauri Pajukallio vuosina 1974 ja 1975. Inventoinnit keskittyvät tuolloin esihistoriallisen ajan muinaisjäännöksiin. Näiden inventointien jälkeen alueelta tunnettiin yhteensä 23 kiinteää muinaisjäännöstä. Vuosina 1991 ja 1994 inventoitiin Tuulikki Miettisen johdolla Pohjois-Savon vanhoja vesimyllyjä ja -sahoja, patoja ja irtouiton rakenteita sekä selvitettiin niiden historiaa ja

¹ Tikkanen, Anja 1982: 194

kulttuurihistoriallisia arvoja. Em. inventointityössä ei ole mainintoja vanhoista vesirakenteista Kallan siltojen alueella. Vuonna 2002 alueella suoritettiin kolme erillistä inventointityötä Pohjois-Savon liiton toimesta Kuopion seudun maakuntakaavaa varten. Juha Hirvilampi suoritti yhdessä Kuopion kulttuurihistoriallisen museon kanssa Kuopion kaupungin osa-alueen inventoinnin kaavoituksen kannalta tärkeillä alueilla kaupungin itäisillä alueilla. Inventoinnissa löydettiin kaksi entuudestaan tuntematonta hautaröykkiötä sekä varhaismetallikautinen asuinpaikka. Samana vuonna Mikroliitti Oy:n Timo Jussila suoritti Kuopion ja Siilinjärven alueilla kaksi erillistä inventointia. Näissä inventoinneissa löydettyjen uusien kivikautisten muinaisjäännösten vanhin asuinpaikka ajoittuu korkeuskäyränsä perusteella Ancyliusjärven aikaiseksi. Lisäksi löydettiin tyypillisen kampakeraamisen saviastian palasia harjualueelta Kuopion ja Tuusniemen rajalta. Muita Kuopion ympäristölle tyypillisiä muinaisjäännöksiä ovat rantakallioilla sijaitsevat pronssi-rautakautiset hautaröykkiöt, ns. lapinrauniot, sekä muut kiviröykkiöt.

Tällä hetkellä Kuopiosta ja Siilinjärveltä tunnetaan yhteensä 58 esihistoriallista kiinteää muinaisjäännöstä. Nyt inventoidulta vesialueelta ei ollut entuudestaan tiedossa muinaismuistolain suojaamia vedenalaisia muinaisjäännöksiä. Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien muinaisjäännösten luetteloon (205 kohdetta) seudulta on otettu pelkästään lapinrauniokohteita, jotka ovat Sisä-Suomen järviolueelle tyypillisiä muinaisjäännöksiä². Vesistöillä onkin ollut merkittävä vaikutus muinaisten asuinyhdyskuntien levittäytyessä viimeisen jääkauden jälkeen Suomen rikkonaiselle rannikolle. Suojainen, maastoltaan tasainen ranta lähellä hyviä vesi- ja maakulkureittejä oli tavoitelluin asuinpaikka jo silloin³.

Savon asutusliikkeen alkuajat historiallisella ajanjaksolla sijoittuvat toisen vuosituhannen alkuun. Ainakin 1200-1300 –luvulta on säilynyt hajatietoja Savon alueella oleskelleista ihmisistä, mutta vasta 1400-luvulla Savon asutusta kuvaavien asiakirjojen pito vakinaistui⁴. Kun Euroopan suuret merenkulkuvaltiot alkoivat kilpailla siirtomaaherruuksista 1500-luvulla, laivanrakennusteollisuus kehittyi nopeasti, ja Savon ja Pohjanmaan tervasta tuli maan tärkein vientituote. Pääosa Savon tervasta vietiin veneillä ja lotjilla Lappeenrantaan ja sieltä edelleen maitse Viipurin satamaan edelleen

² Aroaho, Jouko 2006: s.12

³ Lehtinen, Leena 1991: s.26

⁴ Tikkanen, Anja 1982: s.7

lastattaviksi⁵. Kuopion Laivonsaaresta tunnetaan yksi tarkemmin ajoittamaton tervahauta historialliselta ajalta.

Kuopion kaupungin perustamisen aikaan 1780-luvun alussa kulkuyhteydet toimivat vielä pitkälti kestikievareiden varassa. Hollimiehet eli kestikievarin rengit lautasivat ihmisiä kesäisin Kallaveden yli, ja vesitiet muodostivat kesäisin parhaat liikenneyhteydet, kun savolaiset käyttivät ”voimakkaita” neljähankaisia veneitä⁶.

Kuopion merkitys Suomen sisävesiliikenteelle, teollisuudelle ja kaupankäynnille kasvoi 1800-luvun alkupuolella, ja se oli ensimmäinen sisämaan kaupunki, jonka kauppiaat rakensivat oman laivaston⁷. Laivanrakennusteollisuuden ja meijeriteollisuuden lisäksi myös sahateollisuus kehittyi nopeasti 1800-luvun puolivälissä. Suovun ja Savikosken sahat aloittivat toimintansa 1840-luvulla, ja vuonna 1841 Kuopiosta voitiin mennä laulastissa Lauritsalaan saakka⁸. Kaupungiksi muuttumisen aikoihin Kuopiossa oli kymmenkunta myllyä, mutta myllyteollisuus kukoisti 1800-luvullakin, sillä Suomen sodan jälkeen kaupungissa toimi vielä useita myllyjä, mm. Tapani Flodbergin ja Poeringin mylly, Honkaniemen vuolukivitehdas, ja seudun ainoa ratasvesimylly Pitkässälahdessa⁹. Muuta teollisuutta edustivat mm. Likolahden kalkki- ja tiilitehtaat, sekä vuonna 1830 perustettu fosforitulitikkutehdas, jossa oli parhaimpana aikana 1800-luvun puolivälissä jopa kymmeniä työntekijöitä¹⁰. Hallmanien ja Saastamoisten teollisuus- ja kauppiassukujen vaikutus tuntui Kuopion seudun elämässä pitkälle 1900-luvulle¹¹.

Krimin sodan aikana englantilaisten merisaarto esti venäläisiltä ja suomalaisilta laivoilta kauppayhteydet ulkomaille ja kauppatiet etsiytyivät hankalille kiertoteille: Kuopio sai Krimin sodan ansiosta kahden ja puolen vuoden ajan toimia vilkkaan kauppatien välitappina kun liikenne Venäjän ja Pohjoismaiden välillä kulki nyt reittiä Haaparanta, Oulu, Kuopio, Viipuri, Pietari¹². Saimaan kanavan rakentaminen 1845-1856 kiihdytti vesiliikennettä, ja etenkin Kuopion talousalueelle tärkeää voikauppaa entisestään, ja

⁵ Jaatinen, Toimi ja Ohvo, Heikki 1991: s.90

⁶ Tikkanen, Anja 1982: s.45

⁷ Fagerlund, Bengt 1999: s.30

⁸ Tikkanen, Anja 1982: s.114

⁹ Tikkanen, Anja 1982: s.115 - 116

¹⁰ Tikkanen, Anja 1982: s.115

¹¹ Qvick, Paula 2006: s. 8

¹² Fagerlund, Bengt 1999: s.26-27

mahdollisti liikennöinnin Kallavedeltä aina Suomenlahdelle asti. Kuopiosta vietiin Viipurin kautta paljon mm. voita, puuta, jauhoja ja lankarullia¹³. Kuopiossa rakennetuista purje- ja höyrylaivoista kaksimastokuunari *Kuopio* purjehti vuonna 1858 aina Egyptiin saakka¹⁴.

1889 valmistui Savon rata Kuopioon, jota jatkettiin vuonna 1902 Siilinjärven kautta Iisalmeen saakka. Radan jatkaminen Iisalmeen vei enemmän rahaa kuin mikään muu ratatyömaa Suomessa, ja Kallansilloista tuli Suomen kalleimmat sillat, vaikka maat saatiin kunnilta melkein kiitoksella samoin kuin myös pengerrystyöhön tarvittavat töltit ja paalutuspuut¹⁵. Laivaliikenne alueella väheni kun voiditteliä (voitynnyreiden) kuljetus Hankoon siirtyi vesireiteiltä rautateille, ja samat junat toivat siirtomaatavarat päinvastaiseen suuntaan¹⁶.

Maantieliikenne pohjoiseen vilkastui kun Kallaveden ylittävä maantiesilta valmistui hätäaputyönä ratasillan viereen vuonna 1931. 1900-luvun alussa suurimpia työllistäjiä olivat kuitenkin lukuisat puutavara-alalla toimivat yrittäjät, jotka työllistivät metsästä kaupunkiin, välillisesti proomujensa sekä lastaus- ja purkutöissä satoja miehiä ja hevosia¹⁷. Uittotukkien vuosittaiset kuutiomäärät lisääntyivät aina 1930-luvulle, tukinuiton ”kulta-ajalle” asti, jonka jälkeen toinen maailmansota lamautti uittotoiminnan, eikä 1950-luvun kehityksestä huolimatta enää päästy samoihin uittomääriin kuin aikaisemmin.

Nyt inventoidun alueen lähimmät tunnetut vedenalaiset muinaisjäännökset ovat historialliselta ajalta ja sijaitsevat Kuopion Toivalan Karhonsalmessa (kts. kartta 1). Muinaisjäännökset ovat perimätiedon mukaan eversti Sandelsin käskystä upotettuja Suomen sodan aikaisia tykkiveneitä, joita tutkittiin Kustaa Killisen toimesta Suomen ensimmäisellä tutkimussukelluksella jo vuonna 1885. Karhonsalmen hylkyjä on merkitty Museoviraston vedenalaislöytöjen rekisteriin yhteensä viisi kappaletta. Hylyistä kaksi nostettiin ylös vuonna 1934, mutta ne tuhoutuivat myöhemmin varastopalossa 1970-luvulla. Muita rekisterissä olevia hylkykohteita lähialueella ovat Kuopion Ranta-Toivalan hylyt 1 ja 2. Kyseessä ilmeisesti lotjat, jotka ovat uponneet samalla paikalla sijainneen

¹³ Fagerlund, Bengt 1999: s.45

¹⁴ Fagerlund, Bengt 1999: s.35

¹⁵ Tikkanen, Anja 1982: s.193-194

¹⁶ Fagerlund, Bengt 1999: s.81

¹⁷ Tikkanen, Anja 1982: s.214

Dahlströmin tiilitehtaan edustalle 1950-luvulla. Siilinjärven puolelta ei ole raportoitu vedenalaisia muinaisjäänöksiä.

3. Inventoinnin kenttätyöt

3.1. Kenttätyömenetelmät

Kenttätöihin osallistui 1.10.-5.10.2007 meriarkeologian yksiköstä vastuullisena arkeologina tutkija Rami Kokko, tutkimusapulainen Eeva Vakkari, apulaistutkija Mari Salminen (4.10.-5.10.) sekä suunnittelija Vesa Hautsalo (1.10.-3.10.).

Vedenalaisinventoinnissa käytettiin viistokaikuluotainta ensisijaisena inventointivälineenä. Matalikot, joita ei voitu viistokaikuluodata, inventoitiin sukeltamalla. Inventoivaan alueeseen kuuluivat Kallan siltojen itä- ja länsipuoliset rantavesialueet, Suosaaren ja Tikkalansaaren välinen laajempi vesialue valtatie itäpuolella sekä Virtasalmen sillan lähivedet. Lisäksi viistokaikuluodattiin rantavesikaistaleita Suosaaren ja Tikkalansaaren edustalla varsinaisen inventointialueen ulkopuolelta.

Viistokaikuluotauksessa ja sukellustukialuksena käytettiin meriarkeologian yksikön 5,8 m pituista avovenettä. Viistokaikalaitteena käytettiin Imagenex Sportscan 330/800 kHz kaksitaajuusluotainta. Paikannuksessa käytettiin Garmin GPS III Plus ja Garmin GPSmap 60Cx laitteita, paikannustarkkuuden ollessa n. 4-6 m.

Viistokaikuluotauksen aikana pohjaa ja sen päällisiä muotoja ja mahdollisia anomalioita voidaan havainnoida reaaliaikaisesti. Viistokaikuluotaimella ei kuitenkaan kyetä havaitsemaan mahdollisia sedimentin sisällä olevia kohteita tai rakenteita. Havaitut anomaliat tarkastettiin sukeltamalla ja ne dokumentoitiin vedenalaisella videokameralla. Viistokaikuluotaimella katettiin kaiken kaikkiaan n. 70 ha laajuinen vesialue, ja lisäksi suoritettiin sukellusinventointia n. 2 ha alueella (kts. kartat 2-3).

Alue viistokaikuluodattiin käyttäen ensisijaisesti 30 m kaistanleveyttä. Näin saatiin kerralla peitettyä 60 m levyinen pohjakaistale (2 x 30 m). Limittäisillä ajolinjoilla varmistettiin että viistokaikuluotaimen alle jäävä "katvealue" saatiin peitettyä seuraavilla ajoilla. Matalimpia alueita luodattiin 15 m kaistanleveyttä käyttäen, jolloin pohjaprofiilista

ja havaituista anomaliaista saadaan tarkempaa ja yksityiskohtaisempaa kuvaa. Syvimpiä alueita luodattiin paikoitellen myös 60 m (2 x 60 m) ja 90 m (2 x 90 m) kaistanleveyttä käyttäen. 15 m ja 30 m kaistanleveyttä käytettiin 330 kHz ja 800 kHz taajuuksilla, ja 60 m ja 90 m kaistoja 330 kHz matalataajuuksella. Viistokaikumateriaali tarkastettiin meriarkeologian yksikön kehittämällä Nadir –tulkintaohjelmalla, jolla myös havaittujen kohteiden sijainnit pystytään määrittämään WGS-84 –koordinaattijärjestelmässä.

Paikoitellen inventointityötä hidastivat kalaverkot, joita oli Päivärannan, Suosaaren ja Virtasalmen siltojen länsipuolella sekä Tikkalansaaren sillan itäpuolella. Matalat ja osittain ruovikkoiset Tikkalansaaren itäpuoliset rantavesialueet, joissa viistokaikuluotainta ei kyetty käyttämään, inventoitiin sukeltamalla. Ranta-alueiden pohjaa peitti vaihtelevan paksuinen siltti-, muta- tai savikerros.

3.2. Kenttätöiden tulokset

Viistokaiutuksessa havaittiin useita ihmistoiminnan jäljiltä olevia kohteita (kts. kartat 2-3), joista osa tarkastettiin sukeltamalla ja dokumentoitiin vedenalaisella videokameralla.

Suosaaren sillan itäpuolelta sekä saaren pohjoisrannan edustalta paikannettiin useita pohjalla makaavia uppotukkeja ja paaluja, sekä muutama isompi tukki-/paalukeskittymä (kts. kuva 1). Tämä oli odotettavissa alueella vaikuttaneen sahateollisuuden ja uittotoiminnan johdosta. Saaren pohjoisrannan rantapenger on tuettu kauttaaltaan puupaaluin ja -salvoksin (kts. kuvat 2-5), ja rannan tuntumassa, vesirajan yläpuolella, näkyy rivimuodostelmassa useita kymmeniä pystypaaluja. Museoviraston rakennussuojelu- ja restaurointiasiantuntijan Matti Laamasen mukaan paaluilla on todennäköisesti tuettu saaren rantapengertä. Rakenteet eivät kuitenkaan ole kulttuurihistoriallisesti niin arvokkaita, että ne vaatisivat suojelutoimenpiteitä¹⁸.

Suosaaren maastossa on näkyvissä vanhoja ratapölkkypinoja ja käytöstä poistettujen rataiskojen perustuksia, jotka jatkuvat parinkymmenen metrin päähän saaren pohjoisrannasta. Kuopion museon arkistossa vuodelta 1936 peräisin olevassa ilmakuvassa näkyy, laajalla alueella - koko saaren pohjoisosassa, mainitun sivuraiteen molemmin puolin - melko suoriin riveihin varastoituna jotain materiaalia, jota ei kuvan

¹⁸ Laamanen, Matti 2007: puhelinkeskustelu

perusteella kuitenkin pysty tunnistamaan tarkemmin¹⁹. Kuopion sataman entiseltä satamapääliköltä Lauri Ruotsalaiselta saatiin alueen käyttöhistoriasta lisätietoa²⁰. Suosaarta on käytetty Suosaaren sivuraiteen käytön aikana (1902-1966) uittotoimintaan ja esim. uittopuiden, niputusvaijereiden ja varppausankkureiden varastoalueena. VR/Ratahallintokeskus alueen omistajana on käyttänyt aluetta mm. höyryvetureiden, siltakaarien, ratapalkkien ym. ratakaluston varastointiin. Saarella on ollut tuolloin useita varastorakennuksia. Tukinuittoa on Lauri Ruotsalaisen mukaan harjoitettu juuri Suosaaren sillan alitse, joka myös selittää irtaimien uppotukkien määrän sillan läheisyydessä. Tukkiniput varpattiin keluveneillä (uittoveneillä) sillan alitse, jonka jälkeen hinaajat jatkoivat nippujen vetoa Kuopion suuntaan.

Noin 15 m päästä Suosaaren pohjoisrannasta, paalurivien pohjoispuolelta, tarkastettiin viistokaikukuvassa ovaalinmuotoisena näkyvä kohde (kts. kuva 6), joka kuitenkin osoittautui ison renkaan sisäkumiksi. Tarkastussukelluksella Suosaaren pohjoisrannan edustalta paikannettiin muutakin resentiä materiaalia kuten em. tukkien niputukseen käytetty vaijerikerä sekä peltitynnyreitä ja kattiloita.

Sorsasalon sillan länsipuolella havaittiin vesirajassa vanhan pystypaalurakennelman, laiturin tms. jäänteet (kts. kuvat 7-8), jonka ajoitus tai käyttötarkoitus jäi kuitenkin selvittämättä.

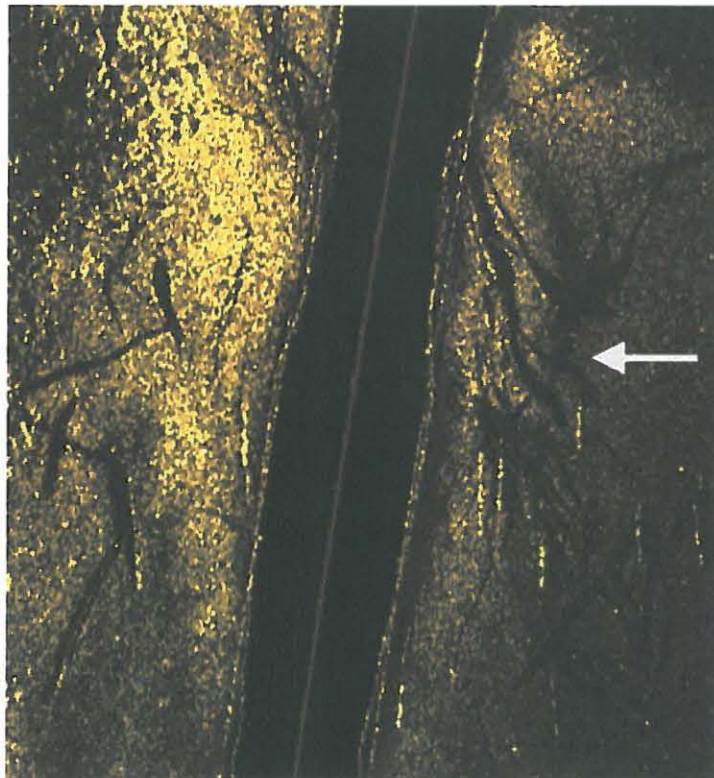
Veneen hylkyjä paikannettiin Päivärannan siltapenkereen länsipuolelta, Suosaaren lounaisrannan tuntumasta, palolaitoksen vanhan veneenlaskupaikan edustalta, sekä varsinaisen inventointialueen ulkopuolelta Suosaaren koillisrannan edustalta.

Päivärannan siltapenkereen vierestä paikannettu hylky on n. 3,7 m pitkä, perämoottorikäyttöinen avonainen vanerivene (kts. kuva 9). Puupintaa peittää sinivalkoiset maalikerrokset. Suosaaren lounaisrannan edustalta paikannetut kaksi vierekkäistä moottorikäyttöistä ja limisaumaista puuveeneen hylkyä ovat pituuksiltaan n. 6 m ja 4 m (kts. kuva 10). Veneistä pidempi on ollut varustettu keskimoottorilla ja on tyypiltään teräväkeulainen ja –peräinen, luultavasti kalastusvene. Ohjaus- ja voimansiirtolaitteistosta on jäljellä potkuri, potkuriakseli, metalliperäsin ja ohjauspinta.

¹⁹ Laaksonen, Tapio 2007: sähköpostiviesti

²⁰ Ruotsalainen, Lauri 2007: puhelinkeskustelu

Kylkilaudoituksen pinnalla on jätteitä punaisesta maalista. Noin metrin päässä kalastusveneestä makaa toisen puuveneen hylky, lipallisella keulakannella varustettu tasaperäinen perämoottorivene. Valkoinen maalikerros on hyvin kulunutta hyllyn sisä- ja ulkopinnoilla. Hylkyjen sisällä ei ole irtaimia veneenosia tai muuta esineistöä. Moottorit on poistettu. Veneet ovat uponneet todennäköisesti alle 50 vuotta sitten. Tikkalansaaren itäpuolinen matalikko sekä saaren itäisen niemenkärjen pohjoispuolinen rantavesialue (kts. kartta 3) inventointiin sukeltamalla, koska alle 1 m syvyys esti veneenkäytön ja viistokaikuluotausoperoinnin näillä alueilla. Alueilta ei havaittu vedenalaisia muinaisjäänöksiä.



Kuva 1. Viistokaikukuva: Tukki-/paalukeskittymä
Sijainti: Suosaaren sillan itäpuoli
Koordinaatit (WGS-84): 62°56.4375 P, 27°40.1011 I
Syvyys: 4-5 m



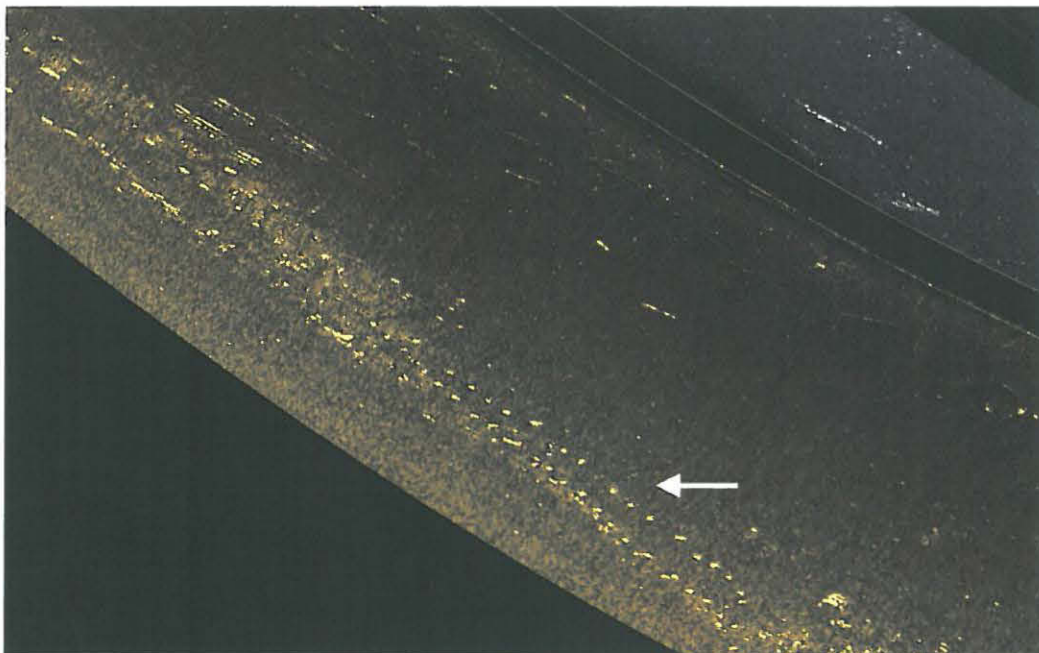
Kuva 2. Suosaaren pohjoisrannan vesirajassa näkyviä paalurakennelmit. Kuva MA200729:5.



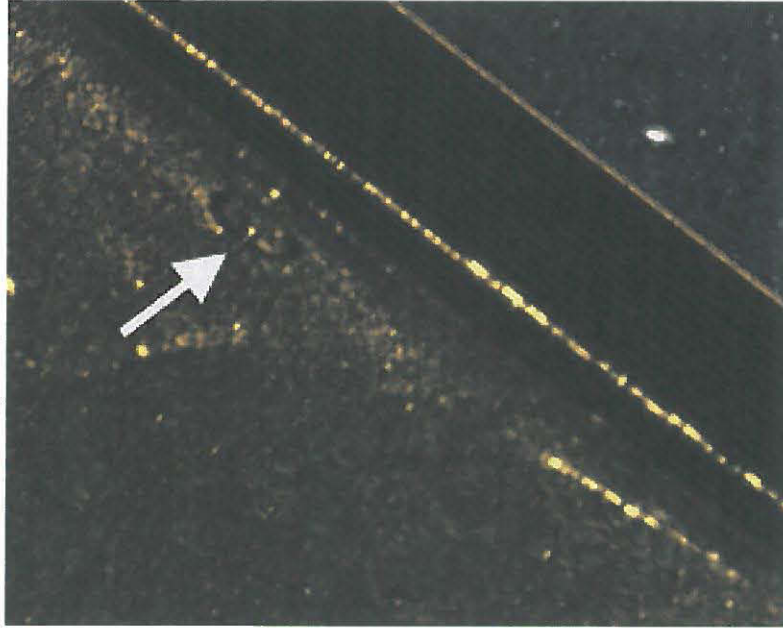
Kuva 3. Suosaaren pohjoisrannan pystypaalutusta. Kuva MA200729:22.



Kuva 4. Sukeltaja tarkastamassa Suosaaren paalurakennelmit. Kuva MA200729:25.



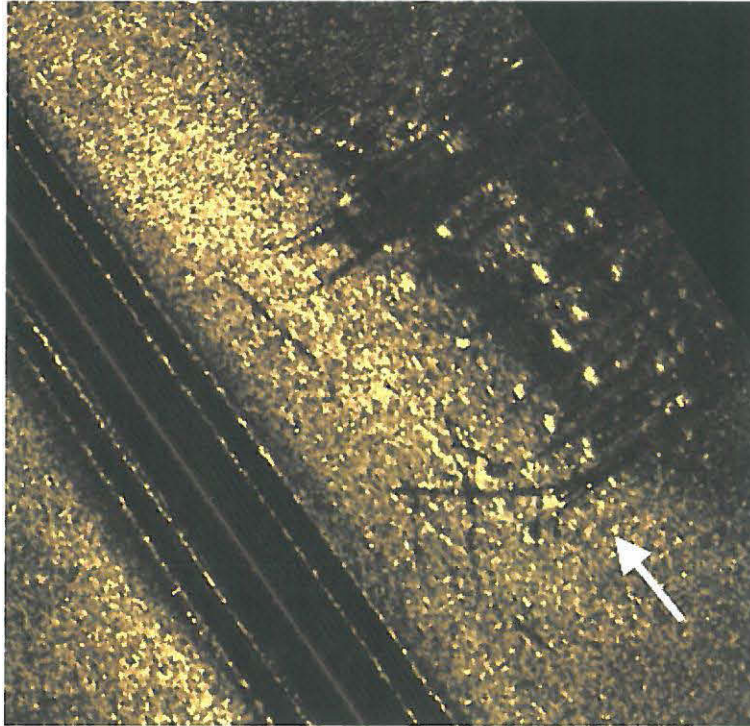
Kuva 5. Viistokaikukuva: Suosaaren pystypaalutukset
Sijainti: Suosaaren pohjoisranta
Koordinaatit (WGS-84): 62°56.7031 P, 27°40.2986 I
Syvyys: 0-1,5 m



Kuva 6. Viistokaikukuva: Ovaali kohde / renkaan sisäkumi
Sijainti: Suosaaren pystypaalutusten pohjoispuolella
Koordinaatit (WGS-84): 62°56.7126 P, 27°40.2920 I
Syvyys: n. 4 m



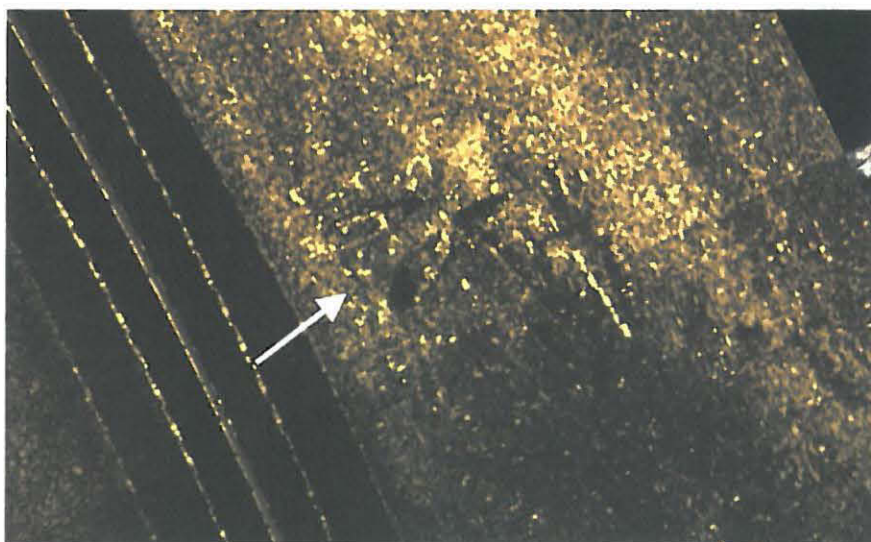
Kuva 7. Pystypaalurakennelman jäänteet Sorsasalon sillan länsipuolella. Kuva MA200729:3.



Kuva 8. Viistokaikukuva: Pystypaalurakennelman jäänteet
Sijainti: Sorsasalonsillan länsipuolella
Koordinaatit (WGS-84): 62°57.2821 P, 27°41.0042 I
Syvyys: 0-4 m



Kuva 9. Viistokaikukuva: Päivärannan vaneririvene
Sijainti: Päivärannan sillanpenkereen länsipuolella
Koordinaatit (WGS-84): 62°56.3857 P, 27°39.9500 I
Syvyys: n. 5 m

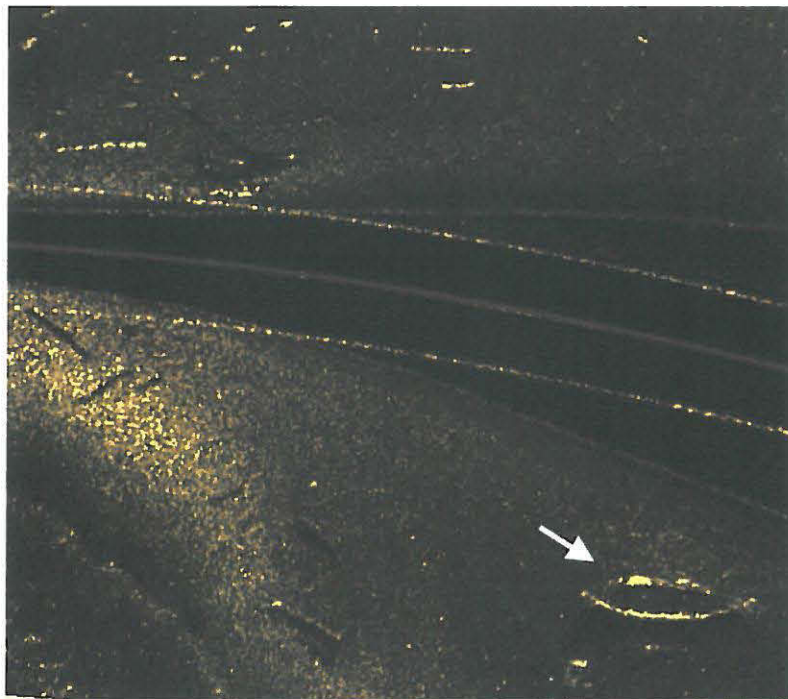


Kuva 10. Viistokaikukuva: Palolaitoksen vanhan veneenlaskupaikan veneet 1-2
Sijainti: Suosaaren lounaisrannan edustalla
Koordinaatit (WGS-84): 62°56.5446 P, 27°39.9991 I
Syvyys: n. 5 m

3.2.1 Suosaaren keluvene

Suosaaren koillisrannan edustalta, varsinaisen inventointialueen ulkopuolelta, paikannettiin n. 5 m pitkän keltuveneeseen hylky (kts. kuvat 11 - 15), joita Lauri Ruotsalaisen mukaan käytettiin myös Suosaaren alueella uittotoiminnassa (kts. kohta 3.2). Kyseessä on kevytrakenteinen, savolaistyyppinen limisaumainen soutuvene. Rautaiset kelapidikkeet ovat paikoillaan hyllyn molemmilla laidoilla samoin kuin airojen hankaimet keulan puolella. Keularankaan on kiinnitetty rautarengas vetoköyttä varten ja perärangan yläpäässä on rautainen kaapeliohjain kelattavaa kaapelia varten. Tukkinippujen ja -lautojen vetämiseen tarkoitettua kela- tms. veneeseen kuuluvaa välineistöä ei kohteelta löytynyt. Hylky on säilynyt kokonaisena, tosin puupinta on kauttaaltaan melko kulunutta ja varsinkin laitojen reunat ovat paikoitellen kuluneet pitsimäisen ohuiksi. Hyllyn pohjaa peittää 10-20 cm paksuinen silttikerros. Kylkilaudoituksen ulkopinnalla näyttäisi edelleen olevan jäänteitä tervauksesta. Hyllyn vasemmalta laidalta laskettiin yhteensä 16 kaarta.

Lisätietoa Suosaaren keluveneestä saatiin Suomen metsämuseon Pekka Lehonkoskelta²¹, jonka mukaan veneestä löytyi yksi selvä tunnusmerkki, eli perässä oleva kелuvaijerin ohjauslaite. Se näyttää olevan kuulalaakeroitu malli, jota valmisti mm. Lypsyniemen konepaja Savonlinnassa 1930-luvulla. Tällaisia ohjauslaitteita oli käytössä jo 1920-luvulla. Todennäköisesti ko. veneen valmistusajankohta ajoittuu 1920- ja 1960-lukujen väliin.



Kuva 11. Viistokaikukuva: Kелuvеne (uittovene) ja yksittäisiä paaluja
Sijainti: Suosaaren koillisrannan tuntumassa
Koordinaatit (WGS-84): 62°56.6765 P, 27°40.4723 I
Syvyys: n. 5 m

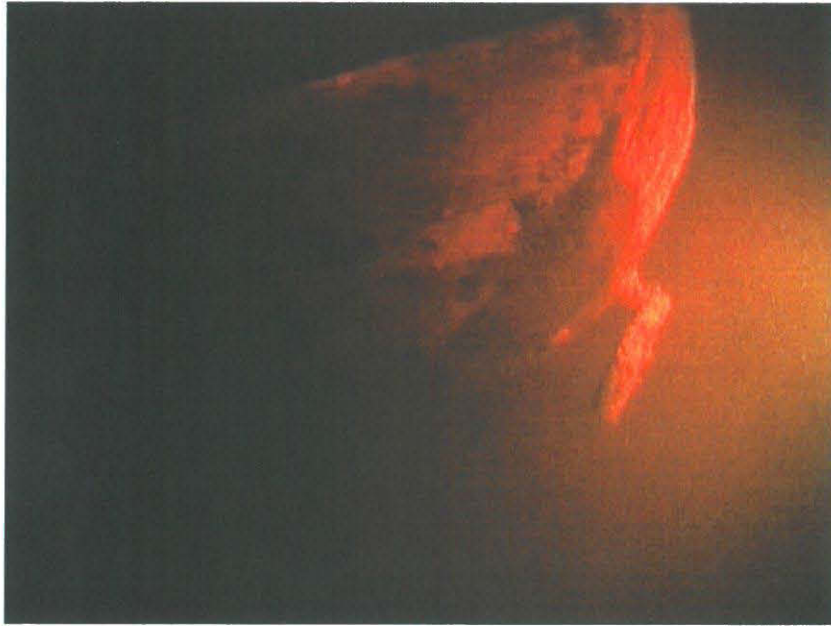
²¹ Lehonkoski, Pekka 2007: sähköpostiviesti



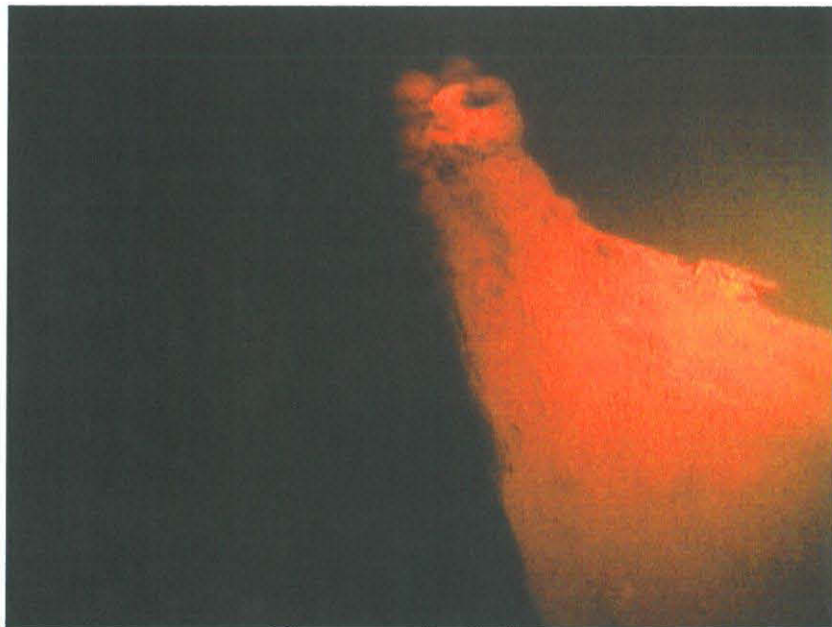
Kuva 12. Suosaaren keluveneen keulapiikki ylhäältä päin kuvattuna. Pysäytyskuva videosta MA200729:1.



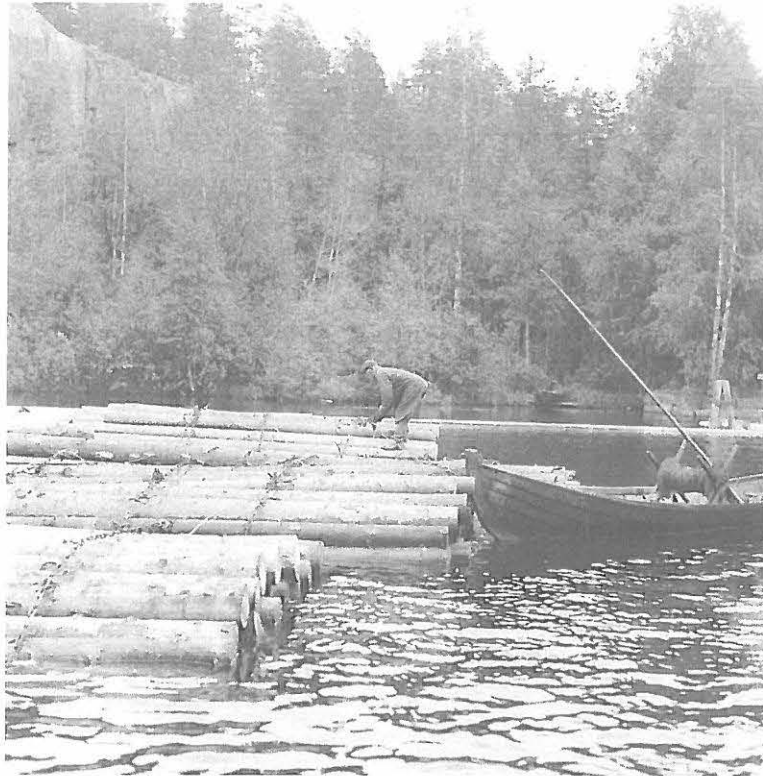
Kuva 13. Suosaaren keluveneen rautainen kelapidike vasemmalla laidalla. Pysäytyskuva videosta MA200729:1.



Kuva 14. Suosaaren keluvene keulaosa ja keularankaan kiinnitetty rautarengas. Pysäytyskuva videosta MA200729:1.



Kuva 15. Suosaaren keluvene peräranka ja kaapeliohjain. Pysäytyskuva videosta MA200729:1.



Kuva 16. Uittomies purkaa tukkinippuja lautasta tai sitoo tukkinippuja lautaksi Voikoskella v. 1965. Nipun vieressä on keluvene, jossa on keksi pystyssä. Kuva: V95003:991, Lusto/Metsähallituksen Insinööriosaston kokoelma.

4. Yhteenveto

Inventoitavaksi suunniteltu alue saatiin katettua kokonaisuudessaan 1.10.-5.10.2007 välisenä kenttätyöaikana. Inventointi suoritettiin viistokaikuluotaamalla ja sukeltamalla. Viistokaikuluotaimella havaitut vedenalaiset anomaliat tarkastettiin sukeltamalla ja ne dokumentoitiin vedenalaisella videokameralla. Inventointialueelta ei havaittu vedenalaisia muinaisjäänöksiä:

- Suosaaren sillan itäpuolelta paikannettu irtotukki/-paalukeskittymä koostuu uiton aikana hajonneista tukkinipuista ja yksittäisistä uppotukeista.
- Suosaaren pohjoisrannan paalurakennelma sijaitsee tiesuunnitelman vaikutusalueella ja tulee tuhoutumaan ainakin osittain rakennustöiden aikana.

Rakennelma ei kuitenkaan vaadi tarkempia jatkotutkimus- tai suojelutoimenpiteitä.

- Sorsasalonsillan länsipuolelta paikannetun paalurakennelman käyttötarkoitus ja ajoitus jäi epäselväksi. Tämä kohde jää kuitenkin rakennustyöalueen ulkopuolelle.
- Inventoinnissa paikannettujen veneiden hylyt sijaitsevat tieparannushankkeen välittömän vaikutusalueen ulkopuolella ja ovat kaikki iältään alle 100 vuotta sitten uponneita, eivätkä siten ole muinaismuistolain suojaamia vedenalaisia muinaisjäännöksiä.

Mikäli rakennustöiden aikana alueelta kuitenkin paljastuu esim. pohjasedimentin peitossa olleita vedenalaisia muinaisjäännöksiä, joita ei tässä inventoinnissa havaittu, tulee rakennuttajan ottaa välittömästi yhteyttä Museovirastoon.

Kuvaluettelo

MA200729:1-2 MiniDV nauhoja

MA200729:3-14, 27 Digitaalikuvia

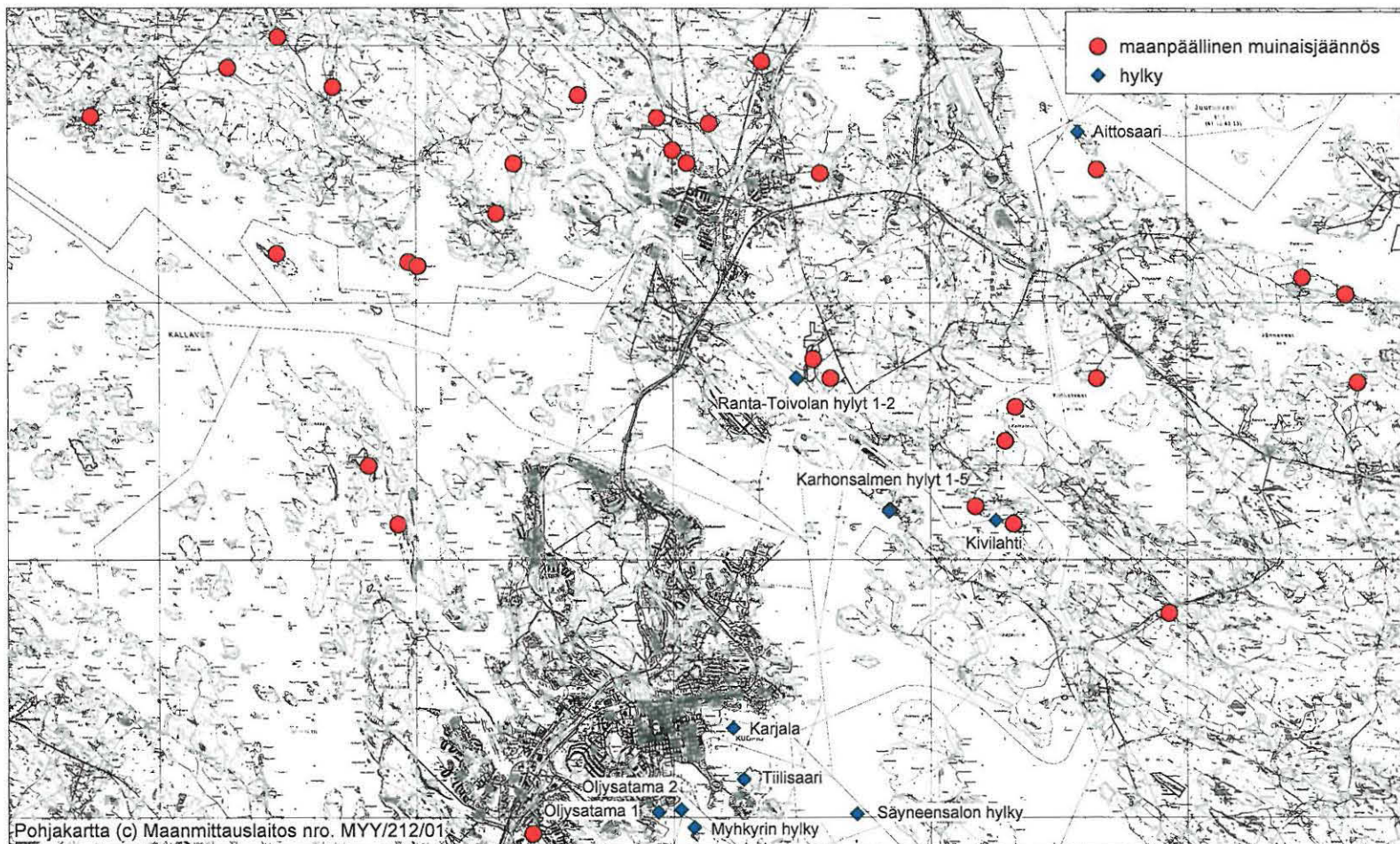
MA200729:15-26 Diakuvia

Kuvanro.	Kuvatyyppi	Aihe	Kuvaaja	Pvm.
MA200729:1	Mini DV	Päivärannan hylky, Suosaaren sillan tukkikeskittymä, Suosaaren hylky/ keluvene, Suosaaren paalutus	Rami Kokko	4.10.2007
MA200729:2	Mini DV	Palolaitoksen veneluiskan hylyt 1-2	Rami Kokko	4.10.2007
MA200729:3	Digitaalikuva	Sorsasalonsillan länsipuolen laiturin	Rami Kokko	2.10.2007
MA200729:4	Digitaalikuva	Päivärannan pienvenelaituri	Rami Kokko	2.10.2007
MA200729:5	Digitaalikuva	Suosaaren paalutuksen hirsisalvoksia	Rami Kokko	2.10.2007
MA200729:6	Digitaalikuva	Suosaaren sillan länsipuoli, palolaitoksen ranta	Rami Kokko	3.10.2007
MA200729:7	Digitaalikuva	Vesa Hautsalo työveneessä	Eeva Vakkari	3.10.2007
MA200729:8	Digitaalikuva	Suosaaren silta, itäpuoli	Eeva Vakkari	4.10.2007
MA200729:9	Digitaalikuva	Mari Salminen turvasukeltajana	Eeva Vakkari	4.10.2007
MA200729:10	Digitaalikuva	Suosaaren radan rakenteita	Rami Kokko	4.10.2007
MA200729:11	Digitaalikuva	Rami Kokko kokoaa viistokaikulaitteistoa	Mari Salminen	5.10.2007
MA200729:12	Digitaalikuva	Tikkalansaaren ja Sorsasalonsillan välisen sillan itäpuolen pohjukka, Mari Salminen sukeltaa	Rami Kokko	5.10.2007
MA200729:13	Digitaalikuva	Tikkalansaaren ja Sorsasalonsillan välisen silta	Rami Kokko	5.10.2007
MA200729:14	Digitaalikuva	Tikkalansaaren ja Sorsasalonsillan välisen sillan itäpuolen pohjukka	Rami Kokko	5.10.2007
MA200729:15	Diakuva	Tikkalansaaren ja Sorsasalonsillan välisen silta	Rami Kokko	2.10.2007
MA200729:16	Diakuva	Päivärannan silta, Eeva Vakkari	Rami Kokko	2.10.2007
MA200729:17	Diakuva	Päivärannan silta, Vesa	Rami Kokko	2.10.2007

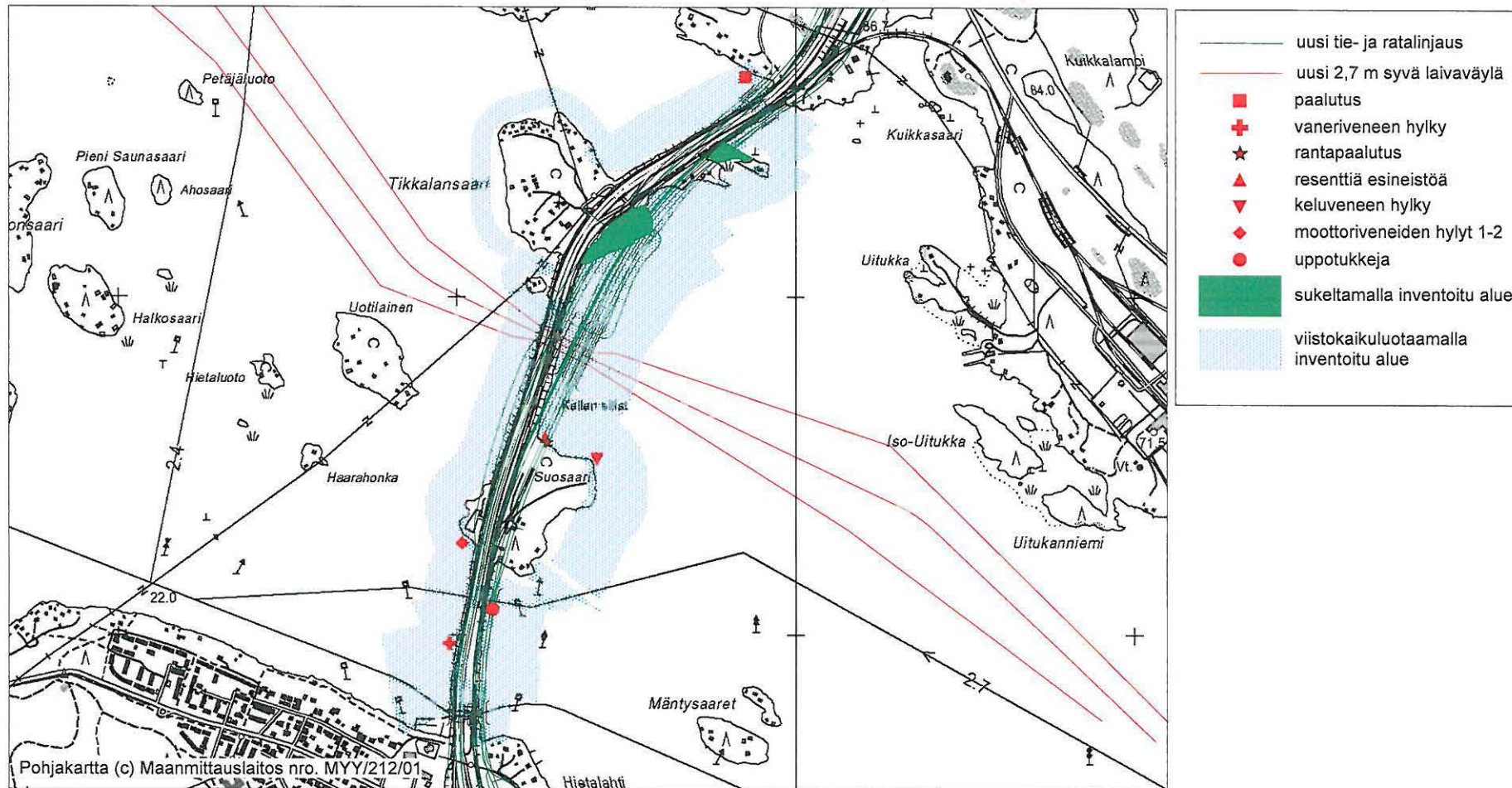
		Hautsalo		
MA200729:18	Diakuva	Suosaaren silta	Rami Kokko	3.10.2007
MA200729:19	Diakuva	Palolaitoksen veneluiskasta länteen, työveneessä Vesa Hautsalo ja Eeva Vakkari	Rami Kokko	3.10.2007
MA200729:20	Diakuva	Palolaitoksen veneluiskasta etelään, takana Päiväranta	Rami Kokko	3.10.2007
MA200729:21	Diakuva	Palolaitoksen veneluiska/ranta	Rami Kokko	3.10.2007
MA200729:22	Diakuva	Suosaaren paalutus	Rami Kokko	3.10.2007
MA200729:23	Diakuva	Suosaaren radan rakenteita	Rami Kokko	4.10.2007
MA200729:24	Diakuva	M.Salminen ja E.Vakkari työveneessä	Rami Kokko	4.10.2007
MA200729:25	Diakuva	Suosaaren paalutus, Rami Kokko sukeltaa	Eeva Vakkari	4.10.2007
MA200729:26	Diakuva	Suosaaren paalutus	Rami Kokko	2.10.2007
MA200729:27	Digitaalikuva	Suosaaren paalutus, lähikuva	Rami Kokko	2.10.2007

Kartat

Kartta 1. Museoviraston muinaisjäännösrekisterissä ja vedenalaisten löytöjen rekisterissä olevat kohteet Kuopion ja Siilinjärven alueella



Kartta 3. Kallan sillat: inventoidut alueet, tarkastetut kohteet ja valtatie 5:n uudet tie-, rata- ja laivaväylälinjaukset



Kartta 2. Inventoidut alueet, tarkastetut kohteet ja valtatie 5:n uudet tie-, rata- ja laivaväylälinjaukset

