

HAMINA-KOTKA SIIRTOVIEMÄRI

Arkeologinen kohdetarkastus siirtoviemärin linjauksella

8.-9.4.2008



MUSEOVIRASTO

Meriarkeologian yksikkö
Minna Leino 2008

Arkistotiedot

Kunta: Hamina/Kotka
Tutkimuksen laatu: Vedenalaisten muinaisjäännösten tarkastus
Ajoitus: Kaikki
Merikartta: Yleislehtijako 3042 01, Maastokartta L5122D, Merikarttasarja A karttalehti 609, Rannikkokartta lehti 14
Tutkimuslaitos: Museovirasto, Meriarkeologian yksikkö
Tutkimuksen johtaja: Tutkija Minna Leino
Kenttätyöaika: 8.-9.4.2008
Tutkitun alueen laajuus: Tarkastettu neljä eri kohdetta
Tutkimuksen rahoittaja: Pöyry Environment Oy
Tutkimushistoria: *Geologian tutkimuskeskuksen akustis-seisminen luotaustutkimus ja muinaismuistolain mukainen kartoitus – raportti 2007*
Alkuperäinen raportti: Museoviraston meriarkeologian yksikkö, meriarkeologian arkisto
Kopio raportista: Pöyry Environment Oy
Julkaisemattomat raportit ja muut lähteet: Museoviraston meriarkeologian yksikkö, meriarkeologian arkisto ja vedenalaislöytöjen rekisteri.
Kannen kuva: Kotkan kantasatama. Apuvene vietiin yöksi suojaan uuden merikeskus Vellamon tiloihin. 8.4.2008 Kuvaaja Essi Tulonen.

Sisällysluettelo

1. Johdanto	4
2. Tutkimusalue	6
2.1. Sijainti ja luonnonympäristö	6
2.2. Tutkimushistoria ja kulttuurihistoriallinen ympäristö vesistöjen käytön näkökulmasta	6
3. Työmenetelmät	8
3.1. Viistokaikumateriaalin tarkastaminen	8
3.2. Kenttätyömenetelmät	11
4. Kenttätöiden tulokset	12
5. Yhteenveto	13
LÄHTEET	13
KARTTALIITE	14

1. Johdanto

Vuoden 2007 helmikuussa **Juha Hiltula** Haminan vesihuoltolaitokselta otti yhteyttä Museoviraston meriarkeologian yksikköön ja kertoi siirtoviemärihankkeesta. Siirtoviemäriin yksi suunniteltu linjausvaihtoehto kulki meren pohjassa Haminan ja Kotkan välillä. Museovirasto antoi asiasta lausunnon (60/304/2007).

Lausunnossa todettiin että suunniteltu Hamina-Kotka siirtoviemäri sijaitsee vanhalla asutus- ja vesiliikennealueella. Lähin tunnettu vedenalainen muinaisjäänös sijaitsee suunnitellun siirtoviemäriinjauksen pohjoispuolella Syvänsalmensaaren kaakkoisrannalla (YKJ P= 6 711 804, I= 3 501 780). Hankkeen vaikutusalueella ei meren pohjaa ole koskaan systemaattisesti tutkittu, joten vaikutukset vedenalaisiin muinaisjäänöksiin voitaisiin arvioida vasta inventoinnin jälkeen.

Muinaismuistolain (295/1963) mukaan vedenalaisia muinaisjäänöksiä ovat sellaiset laivojen tai muiden alusten hylät ja hylän osat, joiden voidaan olettaa olleen uponneina yli sadan vuoden ajan, sekä muut vanhat ihmisen tekemät vedenalaiset rakenteet.

Alueen kulttuurihistoriallisesta merkityksestä johtuen Museovirasto piti tärkeänä, että suunnitellulla alueella suoritetaan vedenalaisinventointi, joka alkaisi viistokaikuluotaamalla. Viistokaikuluotauksen suoritti Geologian tutkimuskeskus syksyllä 2007. Raportissa *Hamina – Kotka siirtoviemäri, akustis-seisminen luotaustutkimus ja muinaismuistolain mukainen kartoitus* kerrottiin havainnoista, jotka saattaisivat liittyä ihmisen toimintaan.

Museovirasto esitti putkilinjan suunnittelijalle Pöyry Environment Oy:lle, että siirtoviemäri linjattaisiin siten, että viistokaikuluotauksessa esiin tulleille mahdollisille muinaisjäänöksille jäisi riittävä suoja-alue (50 m). Näin ei kuitenkaan voitu toimia, joten sovittiin että Museovirasto tarkastaisi kyseiset kohteet, jolloin voitaisiin arvioida hankkeen vaikutukset kohteisiin paremmin.

Tarkastusten kustannuksista vastasi Muinaismuistolain 13§ ja 15§:n nojalla rakennustöiden toteuttaja ja työn tilaaja oli Pöyry Environment Oy. Tässä raportoitavan arkeologisen tarkastustyön kokonaiskustannukseksi arvioitiin 2400 euroa. Työn toteutti Museoviraston meriarkeologian yksikkö ja siihen osallistuivat tutkijat **Minna Leino** ja **Mari Salminen**, apulaistutkija **Essi Tulonen** ja työmestari **Pekka Paanasalo**. Kenttätyötä tehtiin ensimmäisen kerran 20.2.2008, mutta tuolloin olosuhteet estivät tarkastukset. Työhön palattiin 8.-9.4.2008, jolloin tarkastukset saatiin suoritettua.

Helsingissä 30.4.2008

Minna Leino, tutkija

2. Tutkimusalue

2.1. Sijainti ja luonnonympäristö

Viemäriputken linjaus kulkee rannikon merialueella Kotkan Östringinlahdelta osittain suojaisessa sisäsaaristossa ja osittain tuulille alttiissa ympäristössä päätyen Haminan Summanlahteen.

Alue kuuluu Kaakkois-Suomen rapakivimassiiviin, jolle on ominaista runsas rakoilu ja rapautuminen, jossa siirtolohkareita ja silokallioita on runsaasti. Paikoin kallioperän päällä on jääkauden aikaisia lajittuneita savi- ja hiekkakerrostumia sekä epätasaista pohjamoreenia. Maankohoaminen alueella on vähäistä, noin 2 mm vuodessa.¹

2.2. Tutkimushistoria ja kulttuurihistoriallinen ympäristö vesistöjen käytön näkökulmasta

Lähimmät arkeologiset vedenalaiset inventoinnit on tehty viime vuosina Kotkan Hietasen sataman laajennustöiden yhteydessä ja Haminan Hillonlahdella. Lisäksi ulompana olevilla Haminan sisääntuloväylillä on tehty viistokaikukartoitusta. Haminan (Vehkalahti 1653–1712, Hamina 1723–) ja sitä nuoremman Kotkan kaupungin kulttuurihistoriaan liittyy hyvin kiinteästi vesistöjen hyödyntäminen ja merenkulun merkitys sekä esihistoriallisena että historiallisena aikana.

Seudun vakiintuneesta merenkulusta ja vesireittejä pitkin harjoitetusta kaupankäynnistä kertoo myös yksi varhaisimmista kirjallisista tiedoista Vehkalahdesta. Vuonna 1336 päivätyssä asiakirjassa myönnetään Tallinnan porvareille oikeus käydä kauppaa Viipurin linnanläänin alueella kolmessa kaupungissa (civitas), Viipurissa, Vehkalahdella ja Virolahdella. Kirjallisten lähteiden mukaan Vehkalahti oli myös 1500-luvun alkupuolella tunnettu talonpoikaispurjehduksestaan. Kirjallisissa lähteissä mainitaan alueella olevan 1600-luvulla laivanomistajia ja –osakkaita. Tuolloin keskimäärin noin 40 lästin kantavuuden kauppa-alukset kulkivat lähinnä terva- ja suolalasteissa. Käytössä oli myös

¹ Riuttanen, Sanna 1997:12-18

ns. lotjia, joilla vietiin esim. Tallinnaan ja Narvaan maalaistuotteita ja tuotiin Viron kaupungeista suolaa, tupakkaa ja huonoina vuosina viljaa. Kalastus on ollut tärkeää ja tuottavaa koko alueella, saaliina on saatu mm. hailia, lohta ja lahnaa. Saaristossa harjoitettiin myös hylkeenpyyntiä.²

Uudenkaupungin rauhan jälkeen 1721 Vehkalahti nimitettiin Haminaksi (Fredrikshamn), se sai tapulikaupunginoikeudet ja kaupunkia pyrittiin kehittämään kauppa- ja satamakaupungiksi. 1700-luvun alkuvuosikymmenillä tapahtui Haminan nopea kasvu puutavaran sekä tervan vientisatamaksi, josta tervanpolton merkitys väheni 1800-luvun alkuun mennessä. Varsinkin Pietarin rakennustöihin alueelta vietiin myös runsaasti kiveä. Ulkomaiset laivat tarvitsivat Haminan väylällä luotsin, koska väylä oli vaarallinen ja haaksirikot melko tavallisia³. Merimerkkejä poistettiin mm. Krimin sodan ajaksi. 1800-luvun alkupuolella Haminan alueella on 11 sahaa, joista 1800-luvun lopulla sataman ääreen rakennetut Tervasaaren ja Ristinummen sahat olivat huomattavimpia. Puutavaran vientiin lautoja rahdattiin maanteitse, uitoin sekä lotjilla Haminan satamaan, Pitäjänsaareen, Tervasaareen tai redille, jossa ne lastattiin ulkomaille purjehtiviin aluksiin.⁴

Haminan seutu oli yksi huomattavimpia puulaivojen rakennusalueita Suomessa Krimin sodan jälkeen. Alueella rakennettiin 1800-luvulla mm. jahteja, kaljaaseja, suuria halkolotjia sekä proomuja. 1900-luvun puolella yhä kasvavan puutavaraviennin tarpeiden takia keskityttiin proomuihin, joita rakennettiin erityisesti Neuvottomanlahdella ja Summassa.⁵ 1840-luvulla alkoi höyrylaivaliikenne Haminan satamassa. 1880-luvulla alkaneista Haminan kaupunkiin johtavan väylän ruoppauksista ja uuden laiturin rakentamisesta huolimatta sahatavaraa jouduttiin silti kuljettamaan proomuilla Haminan rannasta kolmisen kilometriä avomerelle päin lastattaviksi redillä oleviin laivoihin. Pienemmille kauppa-aluksille, erityisesti virolaisille kauppiaille, kaupunkia lähellä olevat satamalaiturit soveltuivat vielä hyvin.⁶

² Nordenstreng, S. & Halila, A. 1974:21-26, 64-66, 73-74.

³ Nordenstreng, S. & Halila, A. 1974:110, 175-178

⁴ Nordenstreng, S. & Halila, A. 1975:80-82, 98-103, 366-367, 398

⁵ Ala-Könni, E. 1980:96-115; Kelkka, S. 1980:116-124

⁶ Nordenstreng, S. & Halila, A. 1975:383-385

Isompien alusten tarpeisiin satamatoimintaa päästiin harjoittamaan nykyisille sataman alueille 1930-luvulla. Ensimmäiset laiturit sekä rautatiet Hillonniemellä rakennettiin Lakuniemeen 1936. Hillonniemen eteläosiin satama laajeni 1960-luvun alussa, kun alueet vuokrattiin Neste Oy:lle.^{7 8}

3. Työmenetelmät

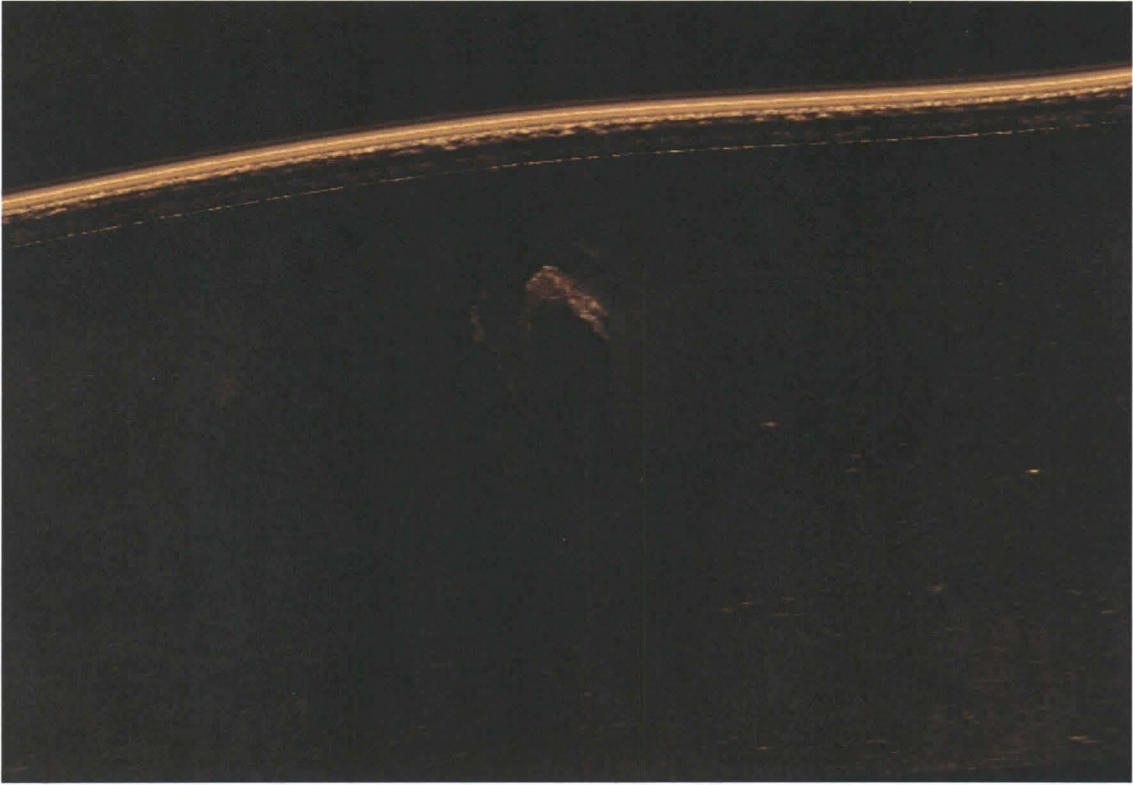
3.1. Viistokaikumateriaalin tarkastaminen

Geologian tutkimuskeskuksen tuottama viistokaikumateriaali tarkastettiin kokonaisuudessaan (54,5 km) Museovirastossa. GTK:ssa oli poimittu erikseen kohteet, jotka selkeästi poikkesivat pohjan muusta geologiasta ja näitä kohteita tutkittiin vielä tarkemmin. Tarkastustyö tehtiin meriarkeologian yksikön kehittämällä Nadir – tulkintaohjelmalla, jolla myös havaittujen kohteiden sijainnit pystytään määrittämään tarkemmin. Tarkastustyön suorittivat **Vesa Hautsalo** ja **Minna Leino**. Työn seurauksena päädyttiin esittämään neljää kohdetta tarkastettavaksi. Kohteet olivat samoja joita GTK oli myös raportissaan nostanut esille⁹. Eventtejä 125-126, 300, 278-279, 288-289 ei kuitenkaan tulkittu mahdollisiksi kiinteiksi muinaisjäännöksiksi, joten niiden tarkastamiseen ei katsottu olevan aiheutta. Tosin eventit 278-279 ovat tukkinippuja, jotka liittyvät alueen pitkäaikaiseen puuteollisuuteen ja ovat näin muistoja kyseisestä toiminnasta ja täten osa kulttuuriperintöä.

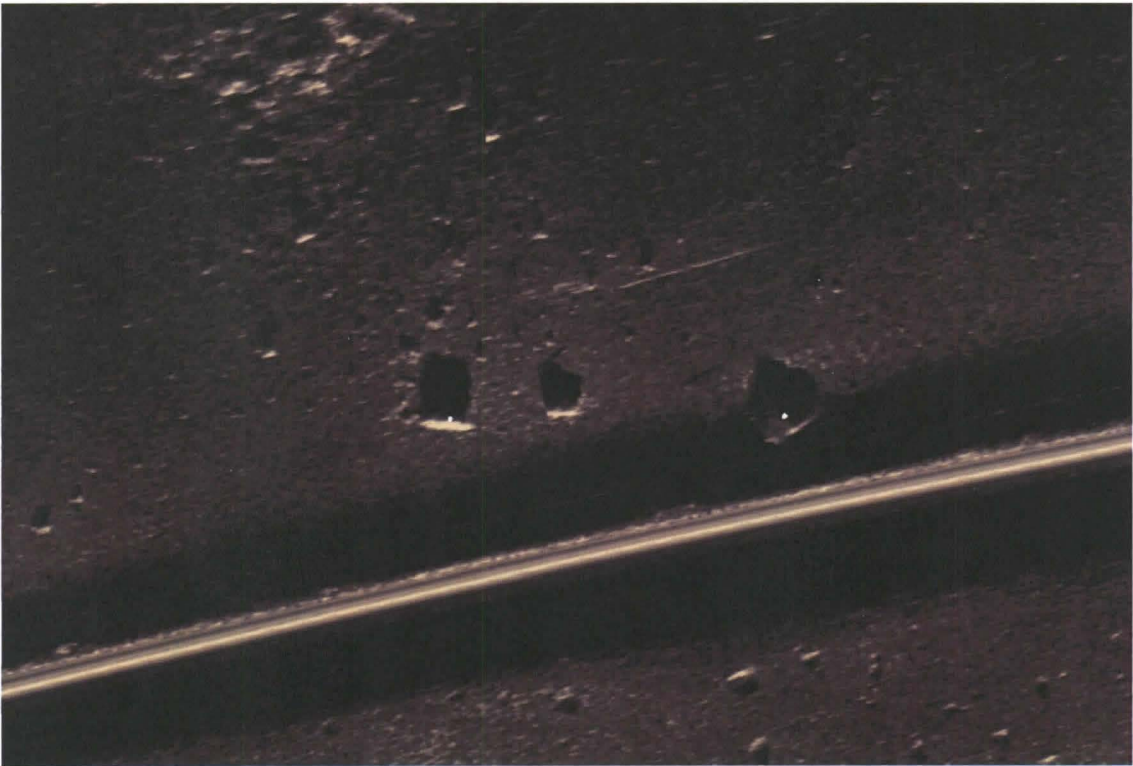
⁷ Halila, A. 1969:386-394

⁸ Salminen, Mari 2007:3-4

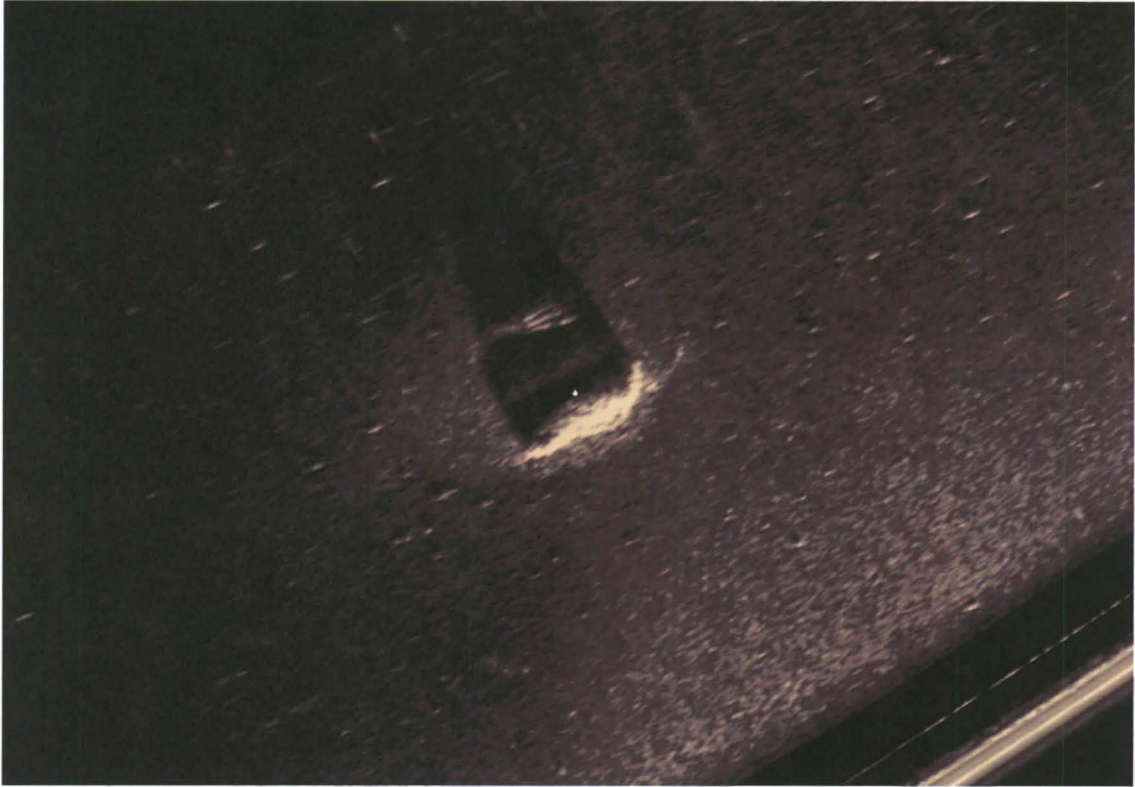
⁹ Rantataro, Jyrki 2007:11



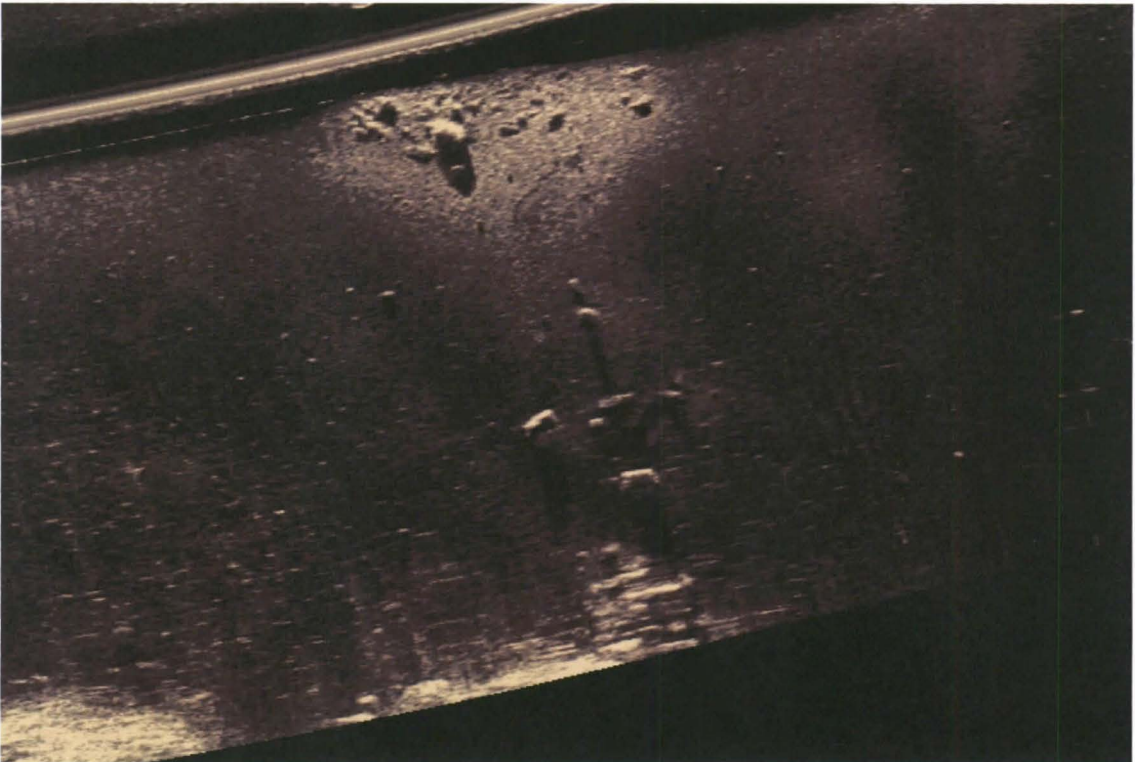
Kohde 1. Mäntykarin koillispuolella oleva kohde (eventti 7-8 ja 238-239) Koko 10 x 10 m.



Kohde 2. Vääräkarin lähellä olevat kohteet (eventti 22 ja 60). Koko 6 x 7 m.



Kohde 3. Hietakarim lähellä oleva kohde (eventti 74) Koko 6 x 7 m.



Kohde 4. Mammonen-Salinsaari väli.

3.2. Kenttätyömenetelmät

Työn toteutti Museoviraston meriarkeologian yksikkö ja siihen osallistuivat tutkijat Minna Leino ja Mari Salminen (20.2.2008), apulaistutkija Essi Tulonen (8.-9.4.2008) ja työmestari Pekka Paanasalo. Kenttätyötä tehtiin ensimmäisen kerran 20.2.2008, mutta tuolloin alueella oli niin paljon jäälauttoja, ettei veneellä voitu turvallisesti liikkua. Työhön palattiin 8.-9.4.2008, jolloin meri oli jo lähes täysin jäätön. Tuolloin tarkastukset saatiin suoritettua, vaikkakin tuuliolosuhteet olivat paikoitellen erityisen haastavia, noin 12 m/s.

Työveneenä käytettiin meriarkeologian yksikön 5,8 m pituista avovenettä, joka siirrettiin Helsingistä Kotkaan yhdessä muun kaluston kanssa EuroCar:ilta vuokratulla pakettiautolla. Vene laskettiin vesille Kotkan Sapokasta ja yön yli sitä säilytettiin merikeskus Vellamon tiloissa.

Tarkastettavien kohteiden sijaintitiedot tallennettiin etukäteen GPS –laitteeseen (*Garmin GPSmap 60Cx*). Alueelle saavuttaessa kohde paikannettiin vielä tarkemmin työveneen kaikulaitteella ja merkattiin poijulla. Tämän jälkeen laskettiin pintakaapelin varassa kamera lähelle pohjaa ja tarkastettiin kohde visuaalisesti. Kuvauksen jälkeen kohdetta oli varauduttu dokumentoimaan tarkemmin sukeltamalla, mikäli havainnot antaisivat siihen aiheita. Sukellustyötä ei kuitenkaan ollut tarpeellista tehdä yhdessäkään tarkastetussa kohteessa, mikä nopeutti työn etenemistä.



Kuvassa Meriarkeologian yksikön työmestari Pekka Paanasalo käyttää kaapelikameraa, josta kuva välittyy laseihin. Kuvaaja Essi Tulonen.

4. Kenttätöiden tulokset

Kolme tarkastetusta kohteesta oli suuria irtolohkareita, jotka ovat tyypillisiä alueen maanpäällisellekin topografialle. Yhdessä kohteessa (Mammonen – Salinsaari) oli pienemmistä kivistä koostuva kivikasa, jota ei kuitenkaan ole syytä pitää ihmisen

tekemänä. Missään tarkastetuista kohteista ei havaittu puuta tai mitään orgaanista materiaalia, joka olisi viitannut ihmisen toimintaan.

5. Yhteenveto

Siirtoviemäriinjakuksen koko 10 km matkalta ei havaittu vedenalaisia kiinteitä muinaisjäännöksiä, joihin pitäisi soveltaa Muinaismuistolakia. Rakennuttaja voi halutessaan huomioida Haminan pitkäaikaisen puunjalostusteollisuuden merkit meren pohjassa ja pyrkiä säilyttämään ehjät tukkiniput muistoina menneistä tapahtumista.¹⁰

Käytetyillä menetelmillä ei havaittu muinaisjäännöksiä, mutta on mahdollista että hankkeen aikana paljastuu muinaisjäännökseen viittaavia rakenteita tai löytöjä. Tuolloin rakennuttajan on oltava välittömästi yhteydessä Museovirastoon.

LÄHTEET

- Ala-Könni, Erkki* 1980: Vehkalahden viimeiset laivan- ja proomunrakentajat. Vehkalahden pitäjänkirja 2. Hamina. 96–115.
- Halila, Aimo* 1969: Haminan historia III. 1900-luvun alusta lähtien. Mikkeli.
- Nordenstreng, Sigurd & Halila, Aimo* 1974: Haminan historia I. Ruotsin vallan aika (v:een 1742). Mikkeli.
- Nordenstreng, Sigurd & Halila, Aimo* 1975: Haminan historia II. Venäjän vallan alusta 1900-luvun alkuun (1742-n.1900) Mikkeli.
- Salminen, Mari* 2007: Haminan sataman arkeologinen vedenalaisinventointi 28.5.–1.6.2007 (raportti, ei painettu)
- Rantataro, Jyrki* 2007: Hamina-Kotka siirtoviemäri, akustis-seisminen luotaustutkimus ja muinaismuistolain mukainen kartoitus. (raportti, ei painettu)
- Riuttanen, Sanna* 1997: Haminan Hillonlahden pohjasedimentti ihmistoiminnan kuvastajana. Maantieteen Pro Gradu, Helsingin yliopisto.

¹⁰ Ks. tarkemmin GTK:n raportti s. 7-8.

KARTTALIITE

Hamina – Kotka siirtoviemärilinjaukselle jääneet tarkastetut kohteet

Kartta: Vesa Hautsalo 2008/Museovirasto, meriarkeologian yksikkö

Kohdenumerot vastaavat raportin kuvissa esitettyjä kohteita.

