

Museovirasto
Rakennushistorian osasto

RUOTSINPYHTÄÄN VÄHÄ AHVENKOSKI JA SEN KULTTUURIMUISTOJA

Kertomus virkamatkasta 10.11.1999

Markus Hiekkänen

Ruotsinpyhtään ja sen itäisen rajanaapurin Pyhtään muinaisjäännökset ovat viime vuosina nousseet voimakkaasti näköpiiriin, koska ne muodostavat Suomessa ainutlaatuisen, monipuolisen ja eri aikakausia edustavan kokonaisuuden yhteisinä nimittäjinään Kymijoki, Suuri Rantatie ja valtakunnan raja vuodesta 1743 lähtien. Asiat ovat olleet esillä Kymenlaakso-hankkeessa, kaavalausuntoasioissa ja valtatie 7 kehittämishankkeissa - Museoviraston rakennushistorian osastossa Ulla-Riitta Kauppi ja Irma Lounatvuori ovat paneutuneet asiaan samoinkuin eläytyvässä kertomuksessaan (2.12.1998) Museoviraston eläkkkeellä oleva yli-intendentti Elias Härö.

Yhtenä osana monimuotoista hanke- ja idearyvästä on tuotu esiin Ahvenkosken postitalonjäännöksen tutkiminen arkeologisin keinoin ja saattaminen restauroivin toimenpitein nähtävyysskuuntoon. Tein tämän johdosta 10.11.1999 virkamatkan Vähä Ahvenkoskelle muodostaakseni käsityksen rakennusjäännöksen luonteesta arkeologisena kohteena. Matka laajeni käsittämään myös muita maastossa olevia kohteita, joista osa on aikaisemmin jäänyt havaitsematta.

Kenttähavainnot teimme yhdessä hoitoyksikön Kymen vastaavan metsänhoitaja Heimo Pajusen kanssa. Hän myös kertoi minulle viime vuosien töistä alueella.

Savukosken silta on ollut Tielaitoksen museosiltana vuodesta 1982 lähtien ja se on hyväkuntoinen. Tielaitoksen asennettua sen itäpuolelle pöydän, jätteen ja käymälän sekä hoitoyksikön tekemän puiden harvennuksen jälkeen on siitä tullut suosittu kohde, jota varsinkin venäläiset matkailijat käyttävät.

Alempi redutti näkyy Pajusen viime vuosien hoitotoimien ansiosta hyvin, mutta lisää puita poistetaan sekä itse linnoituslaitteen sisältä että sen ja Savukosken sillalle johtavan tien välistä.

Suuren Rantatien (ei siis Kuninkaantie) linjaus Savukosken sillalle johtavan uuden linjauksen tienhaaran ja rannan välissä näkyy hyvin. Korottamattomuus ympäröivästä maanpinnasta ja kapeus ilmentävät hyvin sen vanhaa luonnetta. Tieosuutta käytetään satunnaisesti ja se pysyy tällä tavoin näkyvissä - raskaiden koneiden mahdollista käyttöä tulisi rajoittaa. Kirmusaareen kohti itää johtavan sillan rakenteet ovat veden alla.

"Entinen siltavahdin tupa (?)" (ks. tarkemmin Elias Härön memo 2.12.1998) on ollut kesämökinä monet vuodet mutta nyt hylätty. Katon kourupelti on hyväkuntoinen ja suojanee rakenteita riittävästi rakennustutkimusta sekä mahdollisia suojele- ja käyttöpäätöksiä odotettaessa. Pihamaan vaja on huonokuntoinen.

Pihamaa on kasvamassa umpeen ja vaatisi raivaustoimenpiteitä, joita Pajunen suunnittelee. Rannassa on komea hopeapaju, joka tulee säilyttää (toki karsien ja kunnostaen). Se erottuu selvästi muusta jokivarren puustosta ja merkitsee hyvin Suuren Rantatien Ruotsin puoleisen päätepisteen. Laajemman raivauksen jälkeen se on erittäin hyvä maastopiste.

Turun rauhan muistokivi vuodelta 1993 on mielestäni ottanut hyvin paikkansa Suuren Rantatien ja Savukosken sillalle

suuntautuvan vuosina 1924-28 rakennetun uuden tielinjauksen risteyksessä. Sen sijaan 1970-luvulla tehty **opastaulu** ei enää vastaa tarkoitustaan kuten Elias Härö 2.12.1998 ja Irma Lounatvuori 3.5.1999 ovat todenneet.

Ylempi redutti on alemman tavoin saanut Pajusen hoitoryhmän hyvän käsittelyn. Pystysuoria kylmälatomusmuureja tullaan ulkopuolilta ottamaan paremmin esiin ja sortuneet kohdat tehdään uudelleen. Rannan puolelta, siis koillisen ja idän suunnalta poistetaan suuri määrä havupuuta, koska nyt - Elias Härön sattuvin sanoin - "paikan defensiivinen perusidea on vaikeasti ymmärrettävissä". Samoin poistetaan puustoa "entisen siltavahdin tuvan" suunnalta, jotta näkymä avautuu Suuren Rantatien sillan puoleiseen päähän ja alempaan reduttiin. Myös suoraan etelään, Savukosken sillalle tulisi saada nykyistä parempi näköyhteys.

Postitalon raunio sijaitsee ylemmästä redutista noin 100 metriä pohjoisluoteeseen aivan joen rannassa. Hoitoryhmä on kesäkausilla 1998-99 raivannut ympäristöä ja raunio näkyy nyt maastossa selvästi. Seuraavassa nimitän sitä jäännökseksi A. Se on kooltaan (ulkomitat) noin 11 x 11 metriä ja seinät ovat olleet suunnilleen pääilmansuuntien mukaan. Rakennuksesta on jäljellä vankkatekoinen, lohkotuista kivistä tehty kivijalka, jossa on käytetty kalkkilaastia - viimeainitusta löytyi vähäisiä jälkiä pohjoispuolen ulkosivusta. Eteläisivussa löytyi kahdesta kivistä poranreiän katkelma.

Parhaiten kivijalasta näkyvät pohjoipuoli, joka kohoaa parhaimmillaan yli metrin korkeuteen. Myös joelle antava itäsivu on näyttävä, mutta täällä rannan tiheä puusto estää näkyvyyden samalla kun joentöyräs on jyrkkä. Vuonna 1931 aikaan saatettu vedenpinnan nostaminen on koitunut tuhoisaksi kivijalan kaakkoiskulmalle, joka lienee sortunut suurelta osin rantaveteen. Myös eteläpuolen kivijalka on suureksi osaksi tuhoutunut, kaiketi samasta syystä. Kivijalan läntinen osuus on säilynyt suunnilleen ehjänä, mutta se on samalla rakennuksen matalin osa.

Rakennusjäännöksen keskiosassa on jonkinlaisen erilisen kivirakenteen jäännös ympärillään erinäisiä kiviä; maanpinta on epätasainen.

Rakennusraunion pohja-alan neliömäisyys (noin 11 x 11 m) herättää kysymyksen sen luonteesta. Vuonna 1750 valmistuneen rajapostikonttorin päärakennuksen pohjakaava oli nimittäin suunnitelmapiirustuksen (Riksarkivet, Tukholma), vuonna 1787 tehdyn koruompeluksen (Kungl. Biblioteket, Upsala) ja vuonna 1807 laaditun kartan (G. R. af Klercker, Krigsarkivet, Tukholma) mukaan selvästi pitkänomainen. Onko maastossa oleva raunio mahdollisesti peräisin jostakin muusta rakennuksesta kuin postikonttorin päärakennuksesta? Vai onko suunnitelmaa työmaalla muutettu? Viime mainittu tulkinta ei kuitenkaan ole johdonmukainen koruompeleen ja kartan tietojen kanssa.

Raunion eteläpuolella on rannasta alkava laaksomainen syvennys, joka näyttää pitkänomaisena suuntautuvan kohti ylempää reduttia muutaman kymmenen metrin matkalla. Siihen on kuitenkin vuosikymmenten aikana kasattu valtavasti kaatoppaikkaroskaa ja puutavaraa, joten syvennyksen piirteet hämärtyvät. Pajunen on rannanpuoleisessa päässä syvennyksen etelälaidassa havainnut terassimaista muuria vesirajan lähellä ja samanlaista tuntuu olevan pohjoissivussakin. Syvennys tai laakso on syytä raivata kasvavista puista ja mainitusta jätteestä, jotta sen muoto tulee esiin. Samalla saattaa paljastua rakenteita, jotka mahdollisesti aikanaan ovat kuuluneet postikonttorialueen laitureihin.

Rakennusrauniolle johtaa redutin suunnasta vanha tienpohja, joka ehkä raivattiin alunperin postin rakentamisen yhteydessä Suurelta Rantatieltä johtavaksi pistotieksi. Sitä on selvästi raivattu kivikkoisessa maastossa siirtämällä maakiviä sivummalle. Rakennusraunion länsiosasta länteen tai ehkä hiukan etelään kallistuen on toinen tienpohja, joka suuntautuu kohti suurta rantatietä. Sitä on selvästi raivattu samalla tavalla kuin rakennusrauniolle yläredutilta tullutta tietä eli siirtämällä sen linjaukselta maakiviä sivuun. Tienpohja kuitenkin häviää ennen

yhtymistään Rantatiehen. Syynä on ehkä sen linjaukselle tehty vanha muuntajarakennus, jonka perustustyöt ovat muuttaneet maastomuotoja. Toisaalta tien linjaus ei ehkä ole ollut aivan se kuin saattaa arvioida maastossa - tiheää puuta ja pensasta kasvavassa maastossa asia ei tullut selväksi. Joka tapauksessa tierauunion pituus on nykyisellään vajaat 50 metriä.

Noin 50 metriä rakennusrauniosta länsiluoteeseen, pienen notkelman takana olevassa mäessä on kivistä holvatun kaaren jäännös, joka nykyisin näkyy hyvin rauniolle. Siitä lounaaseen ja koilliseen näkyy rakennuksenjäänteitä ja kuoppia sekä muuta kulttuuriainesta. Kaari tuo mieleen yllämainitun korukudoksen rakennuksen keskirisaliitin alla kivijalassa olevan oviaukon. Tämä saattaa olla harhaa, mutta voisiko ehkä ajatella, että kun vuoden 1750 päärakennus hylättiin vuoden 1783 jälkeen niin sen sijaan tehtiin uusi ja nimenomaan paikalle missä nyt on mainittu holvatun kaaren jäännös? Voisiko jäännös A olla peräisin vuonna 1750 rakennetusta päärakennuksesta, jäännös B taas vuoden 1783 jälkeen rakennetusta?

Mainitussa notkelmassa huomasimme kulkevan vanha itä-länsi-suuntainen tiepohja vesirajaan asti. Se on ehkä ajalta, jolloin valtakunnanraja oli jo historiaa eli vuoden 1809 jälkeen.

Vuosien 1924-1928 tielinjaus eroaa luoteisosaltaan hiukan keskiaikaisesta Suuren Rantatien linjauksesta. Tämän havaitsimme tarkastelemalla maastoa uuden linjauksen eteläpuolella, missä vanha linjaus erottuu juuri ja juuri 10-15 metriä uudesta. Tieraunio näyttää erkanevan kaartuen uudesta tiestä lähellä Oy Abborfors Ab:n huvilatontin luoteista aitaa ja se kulkee uuden tien linjassa aina sille kohdalle, missä sitä risteää entinen kapearaiteisen rautatien raunio. Tästä luoteeseen päin ei vanhaa tierauniota voinut erottaa ainakaan syysoloissa kuivuneiden lehtien ja muun peittäessä kuohkeasti maan - parempi aika olisi keväällä lumien sulettua.

Kapearaiteisen rautatien raunio leikkaa siis vanhan alunperin keskiaikaisen Suuren Rantatien tieraunion edellä kuvatulla paikalla ja heti siitä koilliseen se sukeltaa uuden tielinjauksen kohdalle tehtyyn itä-länsi-suuntaiseen siltatunneliin. Silta ja tunneli ovat vaikuttavaa betonityötä ja kysymyksessä on Tapio Salmisen mukaan yksiaukkoinen betonilaattasilta. Molempien suuaukkojen maantien vastaisia poskirinteitä on vahvistettu vinoin kivipenkerein. Rautatien raunio jatkuu paikalta ensin länteen tien 179 ja lahden välissä ja sitten kaartuen etelään kohti Markkinmäen markkina- ja lastauspaikkaa. Koilliseen se jatkuu metsässä selvästi erottuvana urana ja sitten lähempänä jokea penkereenä, joka seuraillen joen rantaa ja samalla tietysti lähten tietä 179 jatkuu kohti Strömforsin ruukkia.

Vaikuttava jäännös on peräisin vuonna 1905 rakennetusta kapearaiteisesta rautatiestä, joka yhdisti ruukin sahan satamapaikkaan. Sitä käytettiin Börje Broasin mukaan (Abborforsredutternas 250-årsfest den 9.8.1998, kopio esitelmästä RHO arkisto) joulukuuhun 1953 asti ja revittiin sen jälkeen.

Rakennusjäännöksiä löytyi metsästä mainitun rautatieraunion molemmin puolin ja vieläpä sen kohdalta. Niiden luonne on toistaiseksi epäselvä.

Toimenpidesuosituksia

Lähtiessäni matkalle tarkoitukseni oli selvittää edellytykset niin sanotun rajapostikonttorin päärakennuksen raunion arkeologiselle tutkimukselle. Tehtävä laajeni siitä huomattavasti ja käsittää ehdotuksen laajemmalle tutkimukselle ja selvitystyölle. Katson nimittäin, ettei mainitun rakennusjäännöksen A kaivaminen sellaisenaan riitä eikä myöskään puuston ja pensaiden raivaaminen sekä kasvillisuuden myöhempi kurissapito.

Ehdotan seuraavia toimenpiteitä.

1) Koko niemi tien 179 ja Savukosken sillan välissä kartoitetaan muinaisjäännösten ja kulttuurimuistojen kannalta perusteellisesti. Työn tulee ryhmiteltynä tyypeittäin käsittää seuraavat kohteet

(i) keskiaikainen Suuri Rantatie ja sen uusittu linjaus vuosilta 1924-1928, rakennusjäännöksen A luo siltä erkanevat pistotiet, rakennusjäännöksen A pohjoispuolella oleva tienpohja, molemmat sillat sekä osan tietä 179

(ii) molemmat redutit

(iii) rakennusjäännökset A ja B sekä niitä ympäröivät rakenteet kuten syvennys A:n eteläpuolella

(iv) rakennusjäännökset rautatieraunion molemmin puolin

Tämä kartoitustyö tulisi alkaa jo keväällä 2000 lumien sulamisen jälkeen siten, että arkeologi tekee alueella havaintoja, joita täsmennetään myöhemmin työn kuluessa. Hoitoyksikön raivattua niemen aluetta, varsinkin sen luoteisosaa nykyistä enemmän, ryhdytään varsinaiseen mittaukseen, jossa lienee hyvä jatkaa RHO:n jo aloittamia tietokonetakymetrikokeiluja.

Suosittelen tähän työhön palkattavaksi arkeologi Timo Loimurantaa (p. 040-544 62 18; tiaklo@utu.fi), joka on osoittanut kiinnostusta tämänkaltaisia tehtäviä kohtaan. Hänet tulisi palkata maastotyöhön 3 kuukaudeksi vuonna 2000 siten, että 1 kuukausi käytettäisiin arkistollisiin esitöihin, 2 viikkoa maastotöihin ja 1½ kuukautta raportin laatimiseen. Esityöt käsittäisivät varsin perusteellisen pureutumisen asiaan, ei vain välttämättömiä inventointityön alkeisia.

Palkka- ja matkakuluihin (noin 60 000 mk) voisi varata osan RHO:n momentilta ja lopuista olisi syytä neuvotella Ruotsinpyhtään kunnan ja muiden tahojen kanssa.

Varsinainen kartoitustyö raivausten jälkeen tehtäisiin ehkä keväällä 2002 ennen lehtien puhkeamista. Työhön tarvitaan kolmen hengen tiimi, jota johtaa Loimuranta. Työn kesto-aika on noin 6 kk ja vaadittava rahasumma noin 200 000 mk.

2) Jo kesällä 2000 - sikäli kuin rahoja on käytettävissä - on mahdollista tehdä alustavia kaivaustutkimuksia rakennusjäännöksen A kohdalla tarkemmin määriteltävissä paikoissa. Kustannuserä on noin 100 000 markkaa ja kaivauksenjohtajana voi olla mainittu Loimuranta.

Koetutkimusten perusteella on sitten mahdollista laatia rakennusraunion kaivausten kustannusarvio, joka tullee nousemaan vajaan 1 miljoonaan markkaan. Kustannuksia voisi vähentää siten, että nostatettaisiin Ruotsinpyhtäällä amatööriarkeologihenkeä. Mikäli kaivaukselle saataisiin vapaaehtoisia eivät palkkakustannukset olisi yhtä tuntuvia kuin muuten.

3) Rakennusjäännöksen A kaivausten jälkeen ja niiden tulosten tultua tulkittua, olisi syytä tehdä ainakin koetutkimuksia jäännöksen B alueella edellä esitettyjen kysymysten selvittämiseksi. Samoin olisi syytä tehdä koetutkimuksia rautatieraunion läheisyydessä olevien rakennusjäännösten samoin kuin yllä kuvattujen tierauoiden luonteen selvittämiseksi.

4) Yllä kuvattujen kartoitus- ja tutkimustöiden ollessa valmistumassa, voitaisiin alkaa koota yhtenäistä kirjallista esitystä niemen (jolle olisi syytä löytää asianmukainen nimi) historiasta, joka kuvastuu siellä olevien jäännösten kautta. Tätä materiaalia ja hankittuja kuvia käytettäisiin varsinaisten opastaulujen tekemisessä.

Kuvatulla alueella on kaikki mahdollisuudet tulla ensi luokan opastetuksi historian elävöittämisalueeksi kulttuurimuistojen ja muinaisjäännösten kautta, mutta tämä ei tapahdu nykytiedoin.

Tämän vuoksi olen esittänyt yllä verraten laajan ja kalliin ohjelman
- joka varmasti vaatii lisäyksiä ja muutoksia - sillä vasta uusin,
syvällisin tiedoin on aihetta lähteä muodostamaan houkuttelevaa
ja toimivaa kohdetta.

Helsingissä 23.12.1999

Markus Hiekkänen