

Kertomus työmatkasta Iniön Borgholmenin muureille 7.1.1988

Iniön kunta pyysi 11.9.1987 päivätyllä kirjeellään museoviraston edustajia vierailemaan ja tutustumaan Borgholmenin saarella oleviin muurinjäännöksiin sekä siihen, onko niillä merkitystä saarelle suunnitellun tien kannalta. Samassa kirjeessä pyydettiin "myönteistä" lausuntoa museovirastolta. Kartoilta ei asia voinut selvitä, joten maastokäynti tosiaan oli tarpeen. Yritin etsiä Torsten Edgrenin kanssa (joka katsoi asianmukaiseksi siirtää lausuntopyynnön tutkimusosastolta rakennushistorian osastolle), syksyllä sopivaa päivää, jolloin yhdessä olisimme voineet matkustaa paikalle. Sellaista ei kuitenkaan löytynyt ja matkarahatkin loppuivat. Nyt tammikuussa kuitenkin niitä taas tuli ja lumetkin sulivat kokonaan pois, joten tilaisuus matkaan lankesi sopivasti. Soitin asiasta FK Tapani Tuoviselle Turun yliopiston arkeologian laitokselle ja pyysin häntä, alueen omakohtaisesti röykkiötutkimusten kautta tuntevana, tulemaan mukaan. Se sopikin hänelle, mikä myötävaikutti suuresti matkan onnistumiseen.

Borgholmenin linnoitusrauniot ovat syrjään jäänyt kohde Suomen arkeologian historiassa. Ne tosin mainitaan jo papiston kertomuksessa Antikviteettikollegiolle 1674 ja Lencqvist kirjoittaa niistä 1790-luvulla, mutta arkeologisia tutkimuksia tai edes jäännösten tarkkaa kartoitusta ei koskaan ole tehty. Paikan vaikeapääsyisyys on tähän tietysti ollut yhtenä syynä ja toisena voi olla se, etteivät rauniot tunnu sopivasti liittyvän sen enempää rautakautiseen kuin keskiaikaiseen ympäristöön. Killinen mainitsee linnan Vehmaan kihlakunta-kertomuksessaan ja Appelgren-Kivalo tietysti tuntee sen väitöskirjassaan. Kirjallisuudessa kohdetta on kuvannut viimeksi Rolf Kroneld (Händelser i Iniö skärgårdskommuns historia. Iniö skärgårdskommunens historia, del I, 1984). Torsten Edgren on käynyt paikalla viitisen vuotta sitten (ks. oheinen saatekirje Rho:lle) ja pitää kohdetta historiallisena. Epäilemättä saarella on tällä vuosisadalla käynyt muitakin arkeologeja, mutta ainoa kertomuksen laatinut tietääkseni on Tapani Tuovinen käynnistään 21.7.1983. Esihistorian toimisto on lähestynyt Iniön kuntaa tiehanketta koskevalla kirjeellä (3449/11.11.1985).

Iniön Norrbyhyn, joka on kirkonkylä, pääsee Kustavin Parattulasta TVL:n yhteysaluksella. Kustavista tuli mukaamme insinööri Töykkälä,

joka hoitaa muiden töidensä ohessa Iniön rakennusasioita kuten Borgholmenin tietä ja rakenteilla olevaa terveystalosta. Norrbyssä meitä oli vastassa kunnanhallituksen puheenjohtaja Kurt Lundell. Hänen, kunnanjohtaja Bo Ahlnäsin ja Töykkälän kanssa kunnantalolla käymämme neuvottelun jälkeen lähdimme Lundellin moottoriveneellä Borgholmenille, jonne oli noin 40 min. ajomatka.

Borgholmenin saari sijaitsee Iniön aukon eteläpuolella Iniön suurten keskussaarten pohjoispuolella. Lähimmät näistä ovat Jumo etelä- ja Hepmo kaakkoispuolella. Luoteispuolella taas on pitkänomainen Långholm (pk 1041 09 LAUPUNEN). Itse Borgholmenin saari on epämääräisesti kolmion muotoinen, suurin pituus N-S -suunnassa 500 m, suurin leveys 390 m ($x = 6703\ 38-92$, $y = 521\ 60-522\ 00$, korkein kohta 28-29 m). Kolmion kaakkoisrannan ja Jumon välissä on noin 50 m levyinen salmi, jota kautta tie saarelle on linjattu (ks. suunnitelmakartta 15.12.1970). Koillisrannalta noin 40 m pohjoiseen taas on pieni saari nimeltä Borgholmsöran, jonne lauttasatama varsinaisesti suunnitellaan rakennettavaksi: siltaa ja pengerrystä tarvitaan tietysti tässäkin. Borgholmenin maasto on kallioista ja louhikkoista, korkeimmat alueet ovat saaren pohjoisosassa; kaikkialla kuitenkin ranta-alueilla on irtomaalajien vyöhyke pehmentämässä siirtymistä.

Laskimme rantaan pienessä poukamassa saaren lounaisosassa (ks. liitekartta) ja kiivettyämme rantakalliot ylös, olivatkin ensimmäiset kylmäladotut muurinjäännökset täällä (seuraavassa muurijakso A). Ne alkoivat rantautumispaikasta kohtisuoraan saaren sisäosaan vedettävästä linjasta kaakkoon ja jatkuivat kallion reunoja seurailleen ja mukailleen, paikoin epämääräisenä, paikoin hyvinkin komeana noin 200 m matkan pitkin saaren länsisyrjää (valok. RHO). Päätepiste oli äkinäisesti eräs matala pystysuora kallionkohta. Tästä pohjoiseen ja myöhemmin itään ovat saaren kalliot niin jyrkästi ja korkealta rantaan putoavia, ettei mitään muuria ole tarvinnut rakentaa. - Jonkin matkaa muurin päättymiskohdasta koilliseen on kalliolle tehty pitkänomainen latomus, suunnaltaan itä-länsi. Sen pituus on noin 8 m ja leveys 2 m. Keskiosaa ei juuri näy notkon ja siinä olevan turpeen takia (valok. RHO). Muurirakennelmiin se ei varmaankaan suoranaisesti kuulu, muttei se kyllä näytä haudaltakaan, vaikka onhan niitä pitkänomaisia hautalatomuksia toki muuallakin. - Edelleen tästä koilliseen tullaan voimalinjan ali ja täällä on kahden kalliomuodostuman välisessä laaksossa pirunpeltoa (merkitty myös peruskarttaan).

Kiertäessämme saarta edelleen myötäpäivään tulivat seuraavat muurinjäänökset vastaan saaren itärannan pohjoisosassa (muurijakso B), jossa ne alkavat pystysuorasta kallioseinästä ja jatkuvat maapohjalle rakennettuina etelään noin 40 m matkalla mataloituen vähitellen näkymättömiin (liitekartta, valok. RHO). Ne seuraavat tässä suunnitteen 10 m korkeuskäyrää. Tielinjaus on muurista noin 20 m rantaan päin ja 3 ja 4 m korkeuskäyrien tuntumassa.

Tämän jälkeen on muurissa puolustuksen kannalta perustelematon aukko loivahkossa kalliomaastossa noin 140 m matkalla. Sittemmin muuri taas alkaa noin 200 m saaren kaakkoispäästä pohjoiseen ja täällä heiti hyvin selväpiirteisenä (muurijakso C). Seuraten ensin 10 m korkeuskäyrää se kaartuu länteen nousten 13-15 m korkeuskäyrien tuntumaan ja kallioisemmille alueille seuraten rantaviivaa noin 50-80 m päässä siitä. Muurijakson koillisosa on 25 m päässä suunnitellusta tielinjauksesta. Saaren lounaisosassa muuri taas loppuu, vaikka maastosuhteet eivät sellaista olisi edellyttäneet. Tämän pään ja kiertokävelymme lähtökohdan muurinalun välillä (ks. yllä) on noin 50 m aukko, jonka keskellä tosin on satunnaiselta tuntuva noin 10 m pituinen muurinpätkä loivassa rinteessä (muurijakso D).

Aivan johdonmukainen rakenteeltaan ei siis "linnoitus" ole: osaksi on vaikeasti luonnonsuhteiden puolesta puolustettavat maastokohdat varustettu muurein ja asianmukaisesti jätetty ne tekemättä jyrkenteiden kohdalle, osaksi on kuitenkin jätetty perusteettoman tuntuisia aukkoja huonosti puolustettavaan maastoon. Ehkä näillä kohdin on ollut vain puinen palissadi, kivin tukematon, ehkä eri muurinkohtiin on määrätty eri työkuntia, joiden johto on päättänyt itsenäisesti rakennustavasta? Kaikki havaitsemamme muurijäänökset oli kylmäladottu.

Tie, jonka takia käynti tehtiin, on siis linjattu 15.12.1970 päivätyn suunnitelman (ks. liite) mukaan kulkemaan pitkin saaren itärantaa. Itse tien itäreuna on suunnitelmakartan mukaan paikasta riippuen 20-30 m etäisyydellä rannasta ja tien leveys 7 m. Tien vaikutusalueen leveydeksi on merkitty 23 m ja tien kummankin puolen vaikutusalue erikseen on siis 8 m. Maasto viettää mereen siinä määrin,

että tien länsipuolisella vaikutusalueella on aivan varmasti tehtävä maaleikkauksia ja itäpuolella taas pengerrystä. Hyvin voimakas leikkaus on tehtävä tieosuuden pohjoispäässä, missä jyrkänne tulee vain 30 m päähän rannasta. Tämä jyrkänne on osa linnan luonnollista puolustusmuuria.

Muurijakso B kulkee tien vaikutusalueen reunasta samansuuntaisena sen kanssa noin 12 m päässä suhteellisen jyrkässä maastossa. Muurin seuratessa 9 ja 10 korkeuskäyriä, kulkee vaikutusalueen länsireuna 6-8 m korkeudella. Muurijakso C taas on 14-15 m päässä vaikutusalueen länsireunasta, jonka korkeus on 4-6 m merenpinnasta. Etäisyydet ovat siis erittäin pienet ja on ilmeistä, että vaikutusalue on liian lähellä muureja. Töykkylältä ja Lundellilta paikalla saamiemme tietojen mukaan on tietä kuitenkin vaikea siirtää rannemmaksi, koska tyrskyt aiheuttavat talvisin jäätymistä ja leutona vuodenaikana muita vaaroja. Tiealueen kaventaminenkaan ei oikein tule kysymykseen eikä se oikeastaan tilannetta edes ratkaisisi sen enempää kuin tien siirtäminen lähemmäksi rantaa: kysymystä ei voi tarkastella kuin ottamalla huomioon koko saari suojelukohteena.

On mielestäni selvää, ettei tietä tulisi lainkaan rakentaa Borgholmenin kautta ja että Borgholmsöranin satamahanke olisi siirrettävä muualle. Borgholmenia kokonaisuudessaan on pidettävä rauhoitettavana alueena, kiinteänä muinaisjäännöksenä, jonka suoja-alueen raja on sama kuin vesiraja. Sinne ei tule ohjata minkäänlaista liikennettä, vaan se pitää säilyttää asumattomana, mökittömänä ja tiettömänä erämaana kuin se nytkin, voimajohtolinjaa lukuunottamatta, on. Vain näin voidaan säilyttää eräs Lounaissaariston mahtavimmista muinaisjäännöksistä kulumiselta ja asiattomalta kajoamiselta.

Tietä Norrbystä Jumon kautta on vedetty jo melko pitkälle (ks. karttaliite). Vielä sen suunta voidaan kuitenkin muuttaa suunnitelmien mukaan ja rakentaa yhteysalussatama Hepmon saaren luoteispäähän siten, että sinne johtava tie seuraisi saaren länsirantaa samalla tavalla kuin se nyt on merkitty seuraamaan Borgholmenin itärantaa. Sitä ei Hepmon kallioisuuskaan haittaisi rakentamista.

Ongelmana Borgholmenin kannalta on kuitenkin muinaismuistolain kohta (2 § 3 mom.), jonka mukaan rajaamattoman muinaisjäännöksen rajo-

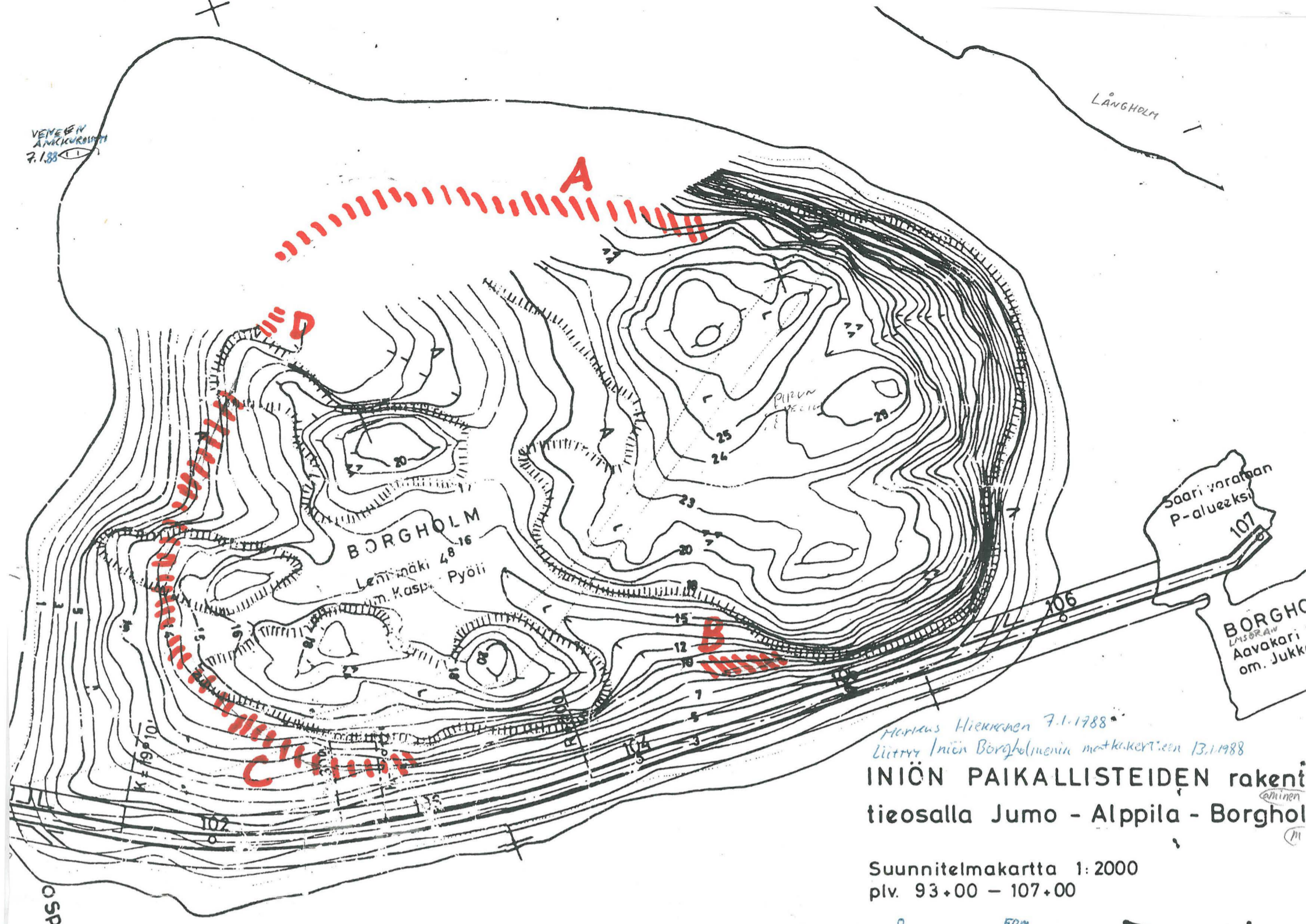
jen katsotaan olevan kahden metrin päässä "jäännöksen näkyvissä olevista ulkoreunoista". Toisaalta kiinteään muinaisjäännökseen kuuluu sellainen maa-alue, "joka on tarpeen jäännöksen säilymiseksi...". Mikäli asiassa tullaan siihen päätökseen, että Borgholmenin läpi voidaan tie rakentaa, tulee sitä edeltää koetutkimus saaren itäpuolisella rantakaistalla koko tielinjauksen pituudelta. Koetutkimukseen on liitettävä fosfaattikartoitus, joka voi antaa viitettä saaren toiminnallisista alueista ja mahdollisesti siitä, millä korkeudella fosfaattiarvot putoavat nykyiseen rantaan nähden. Samassa yhteydessä on saaren kaikki muinaisjäännökset tarkoin merkittävä esim. 1:2000 karttaan ja alueella on tehtävä perusteellinen metallinetsinointi. Lopuksi koetutkimukseen on liitettävä saaren lähivesien meri- arkeologinen inventointi ja kartoitus.

Mikäli näillä tutkimuksilla paljastuu jälkiä ihmisen muinaisesta toiminnasta tiesuunnitelma-alueella tai sen läheisyydessä, on tutkimuksia jatkettava ja suunnitelmaa harkittava uudelleen. Kaikki kustannukset, jotka tutkimuksista aiheutuvat tulee rakennuttajan korvata.

Ritarihuoneella 13.1.1988



Markus Hiekkänen



VEIKKEN
AMMUNTA
7.1.88

LÅNGHOLM

OSP

+

//// = Muurijaksot A-D.
Huom! Piirretty iisisivuisesti.

Harius Hiekkanen 7.1.1988
Liittyy Inien Borgholmenin matkakorttiin 13.1.1988
INIÖN PAIKALLISTEIDEN rakent
tiosalla Jumo - Alppila - Borghol

Suunnitelmapartta 1:2000
plv. 93+00 - 107+00



Turussa 15. 12. 1970

Rkm _____ Rkm _____
E. Manninen H. Saloranta