

ESPOO

2014

Ramboll Finland Oy

**Westendin saaristovenelaiturin, vierasvenelaiturin ja uimarannan  
arkeologinen vedenalaisinventointi**



**ARK**  
ARK-SUKELLUS

## Arkisto- ja rekisteritiedot

|   |   |
|---|---|
| <i>Kunta:</i>                                     | Espoo   |
| <i>Alue:</i>                                      | Westendin uimaranta, Bredviken  |
| <i>Tutkimuksen laatu:</i>                         | Vedenalaisten muinaisjäännösten inventointi   |
| <i>Ajoitus:</i>                                   | Kaikki  |
| <i>Peruskartta:</i>                               | TM35-lehtijako: karttalehti L4131H3   |
| <i>Merikartta:</i>                                | Merikarttasarja B, Helsinki - Parainen  |
| <i>Tutkimuslaitos:</i>                            | ARK-sukellus  |
| <i>Tutkimuksen johtaja:</i>                       | FM Rami Kokko   |
| <i>Inventointiaika:</i>                           | 1.6.2014  |
| <i>Inventointialueen laajuus:</i>                 | n. 8 ha   |
| <i>Tutkimuksen rahoittaja:</i>                    | Ramboll Finland Oy  |
| <i>Tutkimushistoria:</i>                          | Ei aikaisempia vedenalaisinventointeja  |
| <i>Alkuperäinen raportti ja tutkimusaineisto:</i> | ARK-sukellus, Helsinki  |
| <i>Kopio raportista:</i>                          | Ramboll Finland Oy, Museovirasto, Länsi-uudenmaan maakuntamuseo   |
| <i>Kannen kuva:</i>                               | Näkymä Westendin uimarannan rantakaislikosta kohti etelälounasta. Bredvikskobben kuvan oikeassa reunassa. Kuvassa keskellä ARK-sukelluksen työvene ja tutkimussukeltaja Ari Pajunen. Kuva Rami Kokko. |

## Sisällysluettelo

Arkistotiedot

|  |    |
|--|----|
| 1. Johdanto  | 1  |
| 2. Tutkimusalue                                      | 2  |
| 2.1. Sijainti ja luonnonympäristö                    | 2  |
| 2.2. Merellinen kulttuuriympäristö ja käyttöhistoria | 2  |
| 3. Inventointimenetelmät ja tulokset                 | 5  |
| 3.1. Viistokaikuluotaus                              | 5  |
| 3.2. Sukellus- ja kahluuinventointi                  | 7  |
| 4. Yhteenveto  | 10 |
| Lähteet  | 11 |
| Liitteet   | 12 |

## 1. Johdanto

Westendin uimarannan edustalle Bredvikiin suunnitellaan uuden vieras- ja saaristovenelaiturin rakentamista satama-altaineen. Alueen yleissuunnitelmaan sisältyy lisäksi ranta-alueiden syventämistä ruoppaamalla, sekä vanhan laiturin purku lahden pohjoisrannalta.

Nyt suoritettussa inventoinnissa hankealue kartoitettiin vedenalaisten muinaisjäännösten paikantamiseksi (Muinaismuistolaki 13. §). Inventointityö tehtiin osaksi vesilain mukaisen lupahakemuksen täydennysaineistoa, Ramboll Finland Oy:n toimiessa työn tilaajana.

Kenttäinventointi suoritettiin viistokaikuluotaamalla, sukeltamalla ja kahlaamalla 1.6.2014. Inventointiin osallistuivat ARK-sukelluksen vastaava arkeologi FM Rami Kokko avustajanaan tutkimussukeltaja Ari Pajunen. Inventointiin sisällytettiin lisäksi kirjallisiin lähteisiin perustuva selvitys alueen merellisestä käyttöhistoriasta.

Koko inventointialue saatiin katettua kenttätutkimuksin, eikä alueelta havaittu vedenalaisia kiinteitä muinaisjäännöksiä tai arkeologisia irtolöytöjä. Inventointialueen pohjoiselta rantakaistaleelta paikannettiin todennäköisesti edelleen käytössä oleva veneenvetopaikka, johon kuuluu 3-4 vesirajassa olevaa kivistä vapaaksi raivattua pienehköä poukamaa. Ruovikoituneilta ranta-alueilta paikannettiin resentejä kohteita, kuten vanhan laiturin betoniperustukset, kaislikkoon ajautunut laituri, sekä hylätty 4-metrinen lasikuituvene.

Helsingissä 15.6.2014



Rami Kokko

*ARK-sukellus*

## 2. Tutkimusalue

### 2.1. Sijainti ja luonnonympäristö

Espoon Westendin uimaranta sijaitsee pienessä Bredviken-nimisessä lahdessa Länsiväylän kupeessa, väylän eteläpuolella (karttaliite 1). Tapiolan keskusta sijaitsee n. 900 metrin päässä Bredvikenistä pohjoiseen. Ranta-alue on pääosin rakentamatonta ja lahden pohjoisrannalla kasvaa sekametsää ruovikoituneen merenrannan ja Länsiväylän välisellä kapealla kaistaleella. Uimaranta on pitkälti luonnontilainen ja avautuu kaakon suuntaan. Ranta-alue on laajalta alueelta ruovikoitunutta ja vesikasvillisuuden peittämää (kuva 1). Ranta syvenee loivasti. Merenpohja on kovaa hiekkaa tai hiesua, joka muuttuu syvemmällä mutaliejuksi. Pohja on paikoitellen kivikkoista. Inventointialueella veden maksimisyvyys on syvyyskäyrien perusteella n. 3,5 metriä suunnitellun vierasvenelaiturin alueella. Inventointialue rajautuu etelässä Bredvikskobbenin luotoon, jonne on rakennettu maayhteys ja uimalaituri. Kallion luoteenpuoleisella sivustalla on havaittavissa joitain nimikirjaimista ja vuosiluvuista koostuvia kalliohakkauksia (vanhimmat vuosiluvut 1930-luvulta) (kuva 2).



**Kuva 1.** Näkymä Westendin uimarannalta kohti Länsiväylää ja Keilaniemeä.  
Kuva Rami Kokko.

### 2.2. Merellinen kulttuuriympäristö ja käyttöhistoria

Tutkimusalueen merellinen käyttöhistoria linkittyy vahvasti Suomen etelärannikon maantieteellisiin ja kulttuurisiin kehitysvaiheisiin. Asutusta Espoossa on ollut jo pitkään, 8000 vuotta mesoliittiselta kivilaudelta lähtien, ja Espoosta on löydetty yhdeksän kivilaudista

asuinpaikkaa, joiden löytöihin kuuluu Suomusjärven pyyntikulttuuriin luettavia esinetyyppejä (Sillanpää 1998: 11). Peltoja on viljelty viikinkiajan lopulta n. 1000-luvulta asti (Pekkanen & Heininen 2013: 14), ja pysyvä asutus levittäytyi Espooseen viimeistään varhaisella keskiajalla, 1200-luvulla, ruotsalaisten uudisasukkaiden muuttoliikkeen seurauksena. Espoossa, samoin kuin koko Uudellamaalla, keskiajan ruotsalainen asutus keskittyi alueille, joilla kevyet, jääkauden jälkeiset savet ovat vallitsevia hienorakeisia maalajeja ja soveltuivat parhaiten alkeelliseen maanviljelystekniikkaan (Orrman 1996: 16).



*Kuva 2. Bredvikskobbenin kalliioon hakattuja vuosilukumerkintöjä. Kuva Rami Kokko.*

Espoon kapea ja suojatton saaristovyöhyke ei luonut parhaita edellytyksiä maanviljelykselle ja karjankasvatukselle, ja tilalliset joutuivatkin turvautumaan muihin tulonlähteisiin, erityisesti kalastukseen, toimeentulonsa turvaamiseksi. Kalatuotteille syntyi jo varhain kysyntää Suomenlahden eteläpuolella, kun Tallinna keskittyi keskiajan loppupuolella huomattavaksi 6000-7000 asukkaan kaupungiksi (Orrmann 1996: 17). Saariston talonpoikaispurjehdus ja etenkin Uudenmaan ja Tallinnan välille kehittynyt vilkas kauppamerenkulku mahdollisti talonpoikien vaurastumisen kalakaupalla – ennen kaikkea Espoonlahden ympäristön ja pitäjän keskiosien varakkaat talonpojat erikoistuivat kauppaan ja merenkulkuun, mutta myös rannikkokyläiden talonpojat omistivat laivaosuuksia ja osallistuivat pujehduksiin (Orrmann 1996: 17).

Läpi keskiajan jatkunut väestönkasvu saaristossa kääntyi muuttotappioksi 1500-luvun puolivälissä viljelysmaan käydessä riittämättömäksi elättämään kaikki saaristokyläiden asukkaat. Lisäksi Ruotsin ja Venäjän välillä käyty 25-vuotinen sota vuosina 1570-1595 johti

tilallisten kiristyneeseen verotukseen, sotaväenottoihin ja kruunun sotilaiden muonituksen ja majoituksen järjestämiseen. Kun Venäjän palveluksessa olleet tataarijoukot 1577 tuhosivat Uudenmaan maaseutua, nykyisen Espoon itäisimmät kylät, ts. Bredvik (Laajalahti), Mäkkylä, Otnäs ja Storhoplax, ryöstettiin ja poltettiin, mutta muu asutus vältti tuhon. Kaikki tämä merkitsi talojen taloudellisen kantokyvyn heikentymistä, ja sen seurauksena viljelijät joutuivat suurin joukoin luopumaan kotitaloistaan. (Orrmann 1996: 19.)

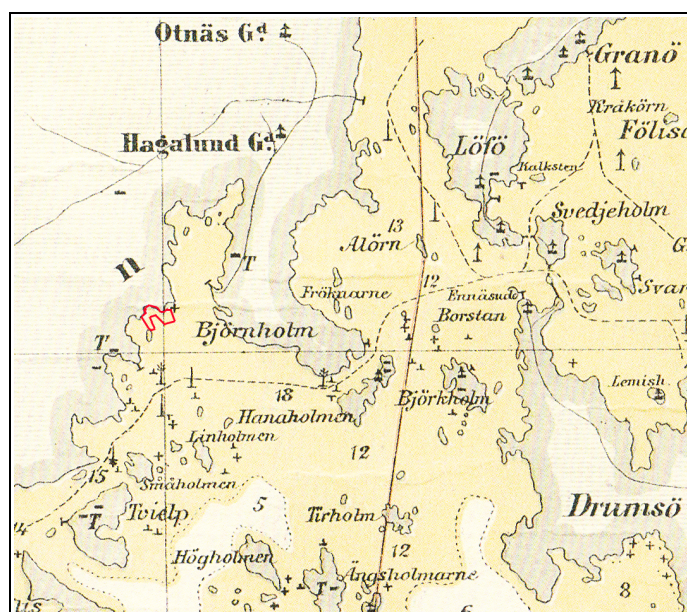
1600-luvun alkupuoliskon väestöllisen ja taloudellisen taantumien jälkeen Ison vihan jälkeinen pitkä rauhallinen ajanjakso 1700-luvulla mahdollisti jälleen väestönkehityksen saaristossa, ja kiinteää torppariasutusta alkoi syntyä eri puolille saaristoa ja pitkin rannikkoa; tuolta ajalta ovat peräisin ainakin Espoon kartanolle kuulunut Kallvikin torppa, Frisansin alainen Svinösundin torppa, Gäddvikin torppa (ts. keskiaikainen Gäddvikin kylä), joka kuului Gräsaan sekä Otnäsän torppa ”Lakör” (Orrmann 1996: 23). Kalastus pysyi tärkeänä osana Espoon rannikkoväestön toimeentuloa, ja tärkeä silakan nuottakalastus näyttää olleen erityisen tavallista koillisosan kylissä, Otaniemessä, Otsolahdessa ja Matinkylässä (Zilliacus & Pitkänen 1996: 100).

Seuraavat merkittävät sotatapahtumat Espoon saaristossa liittyvät Krimin sotaan, jolloin englantilais-ranskalainen laivasto-osasto risteili Suomenlahdella ja yritti tuhota Viaporin linnoituksen. Strategisesti tärkeät Helsinkiin johtavat väylät suojattiin vihollista vastaan väyläestein, joista yksi rakennettiin läheisen Karhusaaren ja Hanasaaren väliseen kapeaan salmeen (kuva 3). Väyläesteestä on edelleen hirsi- ja kivirakenteita jäljellä (kulttuuriymparisto.nba.fi). Rakennelman Karhusaaren puoleinen osa on paremmin säilynyt. Rakennelma muodostuu hirsikehikoista, joiden sisällä on kiviä. Kohteen pituus on noin 62 metriä, leveys noin 4,5 metriä ja korkeus 1 - 1,5 metriä. Hanasaaren puoleinen osa on huonokuntoinen; jäljellä on kiviä, mutta ei juurikaan hirsikehikkoa. Karhusaaren väyläeste on tässä raportoitua inventointialuetta lähimpänä oleva tunnettu vedenalainen kiinteä muinaisjäännöskohde. Maapuolella lähimmät kiinteät muinaisjäännökset ovat Tapiolassa sijaitsevat 1. maailmansodan aikaiset taistelukaivannot. Bredvikenin eteläpuolella sijaitseva Konungsvikenin lahti saattaa nimensä perusteella viitata jonkun Ruotsin kuninkaan vierailuun paikalla (Zilliacus & Pitkänen 1996: 102).

1870-luvulla Espoon saaristoon alkoi kehittyä kesähuvila-asutusta, joka mahdollisti säännöllisen höyrylaivaliikenteen Helsingin ja Espoon välille aina Espoonlahden pohjukkaan



asti. Liikenne muodostui niin vilkkaaksi, että jo vuonna 1873 tällä reitillä liikennöi päivittäin kaksi höyrylaivaa; toinen niistä oli katoksellinen ja salongilla varustettu ja toinen avovene. (Lahti 1975: 90.) Sisäsaariston väylä kulki vielä tuolloin Karhusaaren ja Hanasaaren salmesta suoraan länteen kohti nykyistä Westendiä (kuva 3). Nykyinen 1,5 metrin veneväylä kulkee Linholmenin eteläpuolitse jääden myös kauemmaksi nyt inventoidusta Bredvikenin lahdesta.



**Kuva 3.** Karttaote Suomenlahden saaristokartastosta vuodelta 1880. Väyläeste sijaitsee Karhusaaren (Björnholmin) ja Hanasaaren (Hanaholmenin) välisen salmen länsipäässä. Inventointialue merkitty karttaan punaisella. © Genimap Oy 2006.

### 3. Inventointimenetelmät ja tulokset

Bredvikenissä ei ole aiemmin suoritettu systemaattisia arkeologisia vedenalaisinventointeja. Itä-Espoon saaristossa pitkään jatkuneesta vilkkaasta vesiliikenteestä, kalastustoiminnasta ja monivaiheisesta sotahistoriasta johtuen alueelle on kuitenkin saattanut hautautua arkeologista todistusaineistoa menneiltä vuosisadoilta. Nyt suoritetussa inventoinnissa alue kartoitettiin ja raportoitiin vedenalaisten muinaisjäännösten osalta (Muinaismuistolaki 13.§) osaksi vesilain mukaisen lupahakemuksen täydennysaineistoa.

#### 3.1. Viistokaikuluotaus

Kenttäinventointi suoritettiin kokonaisuudessaan 1.6.2014. Inventointiin osallistuivat ARK-sukelluksen vastaava arkeologi FM Rami Kokko ja tutkimussukeltaja Ari Pajunen. Viistokaikuluotaus valittiin inventoinnin primäärimenetelmäksi yli 1,5 metrin syvyysalueella



suoritettavaa merenpohjan kartoitusta varten. Viistokaikuluotauksessa käytettiin ARK-sukelluksen StarFish 452F Pro 450 kHz:n yksitaajuusluotainta oheislaitteineen (mm. StarFish GPS -vastaanotin). Viistokaikudatan tallennukseen, reaaliaikaiseen havainnointiin sekä tulkintaan käytettiin StarFish Scanline -ohjelmistoa. StarFish-luotaimessa käytetään ns. Chirp-tekniikkaa, joka mahdollistaa luotaimen tarkemman signaalierottelukyvyn tavanomaisiin monotonisiin yksitaajuusluotaimiin verrattuna.

Työveneenä toimi ARK-sukelluksen 5,0 metrin pituinen RIB-vene. Luotausnopeus vaihteli 1,5 - 2 solmun välillä. Luotauksessa käytettiin 20 metrin ja 30 metrin kaistanleveyksiä. Sää oli puolipilvinen ja luotaukselle suotuisa, tuulennopeuden ollessa 2-4 m/s etelä-lounaasta. Inventointialueen ajolinjat suunniteltiin pääsääntöisesti rantaviivan ja syvyyskäyrien suuntaisiksi (karttaliite 2 ja 3), paikoitellen ajot linjattiin kohtisuoraan rantaan nähden alueella olleista kalastusverkoista johtuen. Lahden pohjoisrannalla olevan purettavan laiturin edustalla luotauslinjat kulkivat pienveneiden kiinnittymiseen tarkoitettun poijuryhmän lomitse. Otsolahteen johtavalta veneväylältä tuli aika-ajoin häiritseviä ohitsekulkevien veneiden peräaaltoja, mutta luotaukset saatiin kuitenkin toteutettua suunnitellusti koko luotausalueelta. Luotausajoa kertyi yhteensä n.3,1 km (karttaliite 3).

Viistokaikuluotausten perusteella pohjasedimentti alueella koostuu pääsääntöisesti pehmeästä liejusavesta tai mudasta ja sorahiekasta. Pohja oli paikoitellen kivikkoista 3-4 metrin syvyydessä. Luotauksissa ei havaittu kohteita, jotka olisivat vaatineet tarkastussukelluksia. Ihmistoimintaan viittaavia merenpohjan anomalioita olivat lähinnä ankkurin tai veneen kiinnittymispoijun painon raahausjäljet (kuva 4).

**Kuva 4.** Ankkurin tms. raahausjälki kuvassa oikealla. Sijainti (WGS-84)  $60^{\circ} 10' 00.91'' N$   $24^{\circ} 48' 47.91'' E$  ( $\pm 3$  m). Syvyys n. 3,5 m. Viistokaikukuva ARK-sukellus / Rami Kokko.

### 3.2. Inventointisukellukset

### 3.2. Sukellus- ja kahluinventointi

Merenpohjan inventointi alle 1,5 m syvyydessä suoritettiin sukeltamalla (kuva 5) ja kahlaamalla. Sukelletut alueet olivat Bredvikskobbenin pohjoispuolinen lahdelma varsinaisen uimarannan edustalla sekä pohjoisrannalta poistettavan laiturin (kuva 6) itä- ja länsipuoliset lähialueet. Kahlaamalla tarkastettiin lisäksi rannan tuntumassa olevat kaislikot ja matalat. Sukeltamalla inventoitiin yhteensä n. 500 m pituinen reitti ja kahlaamalla n. 450 m.



**Kuva 5.** Ari Pajunen inventoimassa uimarannan edustaa sukeltamalla. Kuva Rami Kokko.



**Kuva 6.** Purettava laituri. Näkymä Karhusaaren/Hanasaaren suuntaan. Kuva Rami Kokko.

Reittijäljet tallennettiin sukeltajaan kiinnitetyllä GPS-vastaanottimella, joka kulki sukeltajan mukana suljetussa vesitiiviissä muovikotelossa. Vedenalainen näkyvyys oli alle metrin.

Pohjaa tunnusteltiin sukeltaessa sondauskepillä mahdollisten esineiden tai rakenteiden havaitsemiseksi. Sukelluksilla havaittiin vain modernia jätettä kuten autonrenkaita ja alumiinitölkkejä. Kahlaamalla inventoidulta kaislikkoiselta pohjoisrannalta paikannettiin lisäksi resentejä laiturerakenteita kuten betoniperustuksia (kuva 7), painekyllästetystä puusta valmistettu rantaan ajelehtinut puulaiturin osa (kuva 8) ja hylätty 4-metrinen, Terhi-lasikuituvene (kuva 9).



*Kuva 7. Laiturin betoniperustuksia pohjoisrannan kaislikossa. Kuva Rami Kokko.*

Inventointialueen pohjoisrannan kivikkoisella rantakaistaleella havaittiin kivilatomuksia, jotka tulkittiin veneenvetopaikoiksi. Vesirajassa on näkyvissä 3-4 kivistä vapaaksi raivattua pienehköä, n. 2-4 m leveää poukamaa, joista selkeimmin erottuu kaikkein läntisin kivilatomus (kuva 10). Kyseessä saattaa olla myös käytöstä poistetun laiturin kiviperustusten jäänteet. Veneenvetopaikka lienee verrattain modernia perua, ja ilmeisesti edelleenkin käytössä, koska läheisessä rantametsikössä oli säilöttynä yksi pienvene. Länsiväylää lähimpänä oleva latomus oli selkeästi kasattu vasta äskettäin, johon viittasi rantahiekkaan kivien siirtelystä jääneet jäljet. Latomusten sijaintisuhde nykyiseen merivedenkorkeuteen ei myöskään anna viitteitä kovin pitkäaikaisesta käytöstä, ellei niitä ole siirretty maankohoamisesta johtuen aika-ajoin alemmas vesirajan tuntumaan. Arvioni mukaan kivilatomukset on kasattu nykyiseen tasoon 1900-luvun jälkipuoliskolla. Latomukset sijaitsevat ainakin osittain nyt rakennettavaksi kaavaillulla ranta-alueella.





**Kuva 8.** Uimarannan kaislikkoon ajautunut laituri.  
Kuva Rami Kokko.



**Kuva 9.** Pohjoisrannan kaislikkoon hylätty lasikuituveine.  
Kuva Rami Kokko.



**Kuva 10.** Veneenvetopaikka inventointialueen pohjois-/koillisrannalla.  
Näkymä kohti Länsiväylää ja Keilaniemeä. Kuva Rami Kokko.

#### 4. Yhteenveto

Westendin uimarannan arkeologisessa inventoinnissa ei havaittu kiinteitä muinaisjäännöskohteita tai arkeologisia irtolöytöjä. Alue saatiin inventoitua kattavasti viistokaikuluotaamalla, sukeltamalla ja kahlaamalla. Inventoinnissa havaitut rakenteet olivat lähinnä resenttejä käytöstä poistettuja laiturirakenteita. Pohjoiselta ranta-alueelta paikannettu veneenvetopaikka lienee edellen käytössä ja sen käyttöönottoajankohta ajoittunee 1900-luvun loppupuolelle. Rantakaislikosta löydettiin myös hylätty 4-metrinen lasikuituvene.

Arkeologisessa inventoinnissa ei kaikkia muinaisjäännöksiä pystytä aina havaitsemaan. Mikäli muinaisjäännöksiä havaitaan myöhemmin hankkeen edetessä, tulee niistä ilmoittaa välittömästi Museovirastoon (Muinaismuistolaki 14. §).

## Lähteet

Zilliacus, K. ja Pitkänen R-L. teoksessa Paikkala, S. (toim.) ja Pitkänen, R-L. 1996, *Saaristo-Espoo – nimistöä, luontoa, historiaa ja tulevaisuutta*. Espoon kaupungin viestintäyksikkö.

Orrmann, E. teoksessa Paikkala, S. (toim.) ja Pitkänen, R-L. 1996, *Saaristo-Espoo – nimistöä, luontoa, historiaa ja tulevaisuutta*. Espoon kaupungin viestintäyksikkö.

Harju, E-S., Laurell, S. ja Strang, J. (toim.) 2006, *Suomenlahden saaristokartasto 1880. Uusintapainos K.G.Ekebomin merikartoista Viipurista Hankoon*. Genimap.

Pekkanen, J. ja Heininen, V. 2013, *Kuninkaankartanosta kaupungiksi – viisi vuosisataa espoolaiselämää*. AtlasArt.

Lahti, M. J. 1975, *Espoo – maalaispitäjästä suurkauppalaksi*. Espoon kaupunki.

Sillanpää, P. Teoksessa Sillanpää, P., Salonen, E. ja Laakso, T. 1998, *Keski-Espoo – kivikauden kylästä kaupunkikeskukseksi*. Keski-Espoo -seura ry.

WWW-lähteet:

Museoviraston rekisteriportaali (<http://kulttuuriymparisto.nba.fi/>):  
MJ-kohdeno. *Karhusalmi 1177*



**Litteet****Kohdeluettelo****Westendin uimarannan arkeologinen vedenalaisinventointi 2014**

|                          |                           |                         |
|--------------------------|---------------------------|-------------------------|
| Laiturin betonijalustoja | 3 kpl à n.100cm x 100cm   | 60°10.115'N 24°48.730'E |
| Puulaiturin osa          | n. 2,5 m x 1,5 m          | 60°10.118'N 24°48.649'E |
| Terhi-lasikuituvene      | n. 4 m x 1,5 m            | 60°10.112'N 24°48.744'E |
| Veneenvetopaikka         | n. 50 m rantakaistaleella | 60°10.135'N 24°48.791'E |

-Koordinaatit WGS-84-järjestelmässä

**Karttaliite 3.** Inventoinnin aikana tallennetut GPS-reittijäljet (viistokaikuluotaus, sukellus ja kahluu)

