



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD



HANKO

Lappohjan asemakaava-alueen arkeologinen vedenalaisinventointi

2016



Rami Kokko
30.12.2016

Arkisto- ja rekisteritiedot

Kunta: Hanko

Alue: Lappohja (Högsand, Lillfjärden, Ekösundet)

Tutkimuksen laatu: Vedenalaisten muinaisjäännösten inventointi

Ajoitus: Kaikki

Peruskartta: TM35-lehtijako: karttalehti K3443

Merikartta: Merikarttasarja B, Helsinki – Parainen, karttalehti s. 635

Tutkimuslaitos: ARK-sukellus

Henkilökunta: Tutkimusten johtaja FM Rami Kokko, apulaistutkija HuK Aki Leinonen

Inventointiaika: 8.10.2016 ja 5.12.2016

Inventointialueen laajuus: n. 50 ha

Tutkimuksen rahoittaja: Hangon kaupunki

Tutkimushistoria: Merenkulkulaitoksen monikeilainluotaukset 2007

Alkuperäinen raportti ja tutkimusaineisto: ARK-sukellus, Helsinki

Kopio raportista: Museovirasto, Hangon museo

Sisällysluettelo

Arkisto- ja rekisteritiedot

1. Johdanto.....	3
2. Tutkimusalue	4
2.1. Sijainti ja luonnonympäristö	4
2.2. Merellinen kulttuuriympäristö- ja historia.....	5
3. Inventointimenetelmät ja tulokset	7
4. Yhteenveto	14
Lähteet	15
Liitteet.....	16

1. Johdanto

Hangan Lappohjan taajama-aluetta ollaan päivittämässä asemakaavan osalta. Kaavoituksen tarkoituksena on tarkistaa alueen maankäytön tarpeet ja päivittää vanhentuneet asemakaavat. Kaavoitustyöstä vastaa Sito Oy ja työn on tarkoitus valmistua vuonna 2018. Museoviraston arkeologiset kenttäpalvelut (ARKE) valittiin n. 117 ha:n laajuisen suunnittelualueen arkeologisen inventoinnin suorittajaksi. Inventointityöhön sisältyi myös kaava-alueen vedenalainen inventointiosuus, jonka suoritti ARK-sukellus. Tähän raporttiin on koottu tutkimustulokset arkeologisen vedenalaisinventoinnin osalta.

Kaava-alueen vedenalaisinventointi Högsandin, Ekösundetin ja Lillfjärdenin vesialueella suoritettiin viistokaikuluotaamalla kahtena päivänä 8.10. ja 5.12.2016. Yksi kohde tarkastettiin sukeltamalla. Inventointiin osallistuivat ARK-sukelluksen vastaava arkeologi FM Rami Kokko avustajanaan Huk arkeologi Aki Leinonen. Inventointiin sisällytettiin lisäksi kirjallisiin lähteisiin perustuva selvitys alueen merellisestä käyttöhistoriasta.

Suunnittelualueelta ei tunnettu ennen inventointia vedenalaisia kiinteitä muinaisjäännöskohteita, eikä inventoinnissa tullut esiin uusia yli 100-vuotiaita muinaisjäännöksiä. Vuonna 1939 uponneen parkkilaiva *Antonion* hylky on kaava-alueen ainoa tunnettu kulttuuriperintökohde ja myös suosittu sukelluskohde. Hylky on tunnettu 1970-luvulta lähtien ja se on luokiteltu Museoviraston muinaisjäännösrekisterissä ”muu kulttuuriperintökohde” -kategoriaan. Lillfjärdenin pienvenesataman läheisyydestä paikannettiin arviolta 1950-70-luvulla rantaan hylätty proomunhylky, joka voitaneen luokitella samaan kategoriaan.

Helsingissä 30.12.2016



Rami Kokko / ARK-sukellus

2. Tutkimusalue

2.1. Sijainti ja luonnonympäristö

Inventointialue sijaitsee Hangon Lappohjan taajamassa noin 20 km Hangon keskustasta. Alue käsittää Lappohjan asemakaavan suunnittelualueen maa- ja vesialueet laajuudeltaan noin 117 ha (kuva 1). Alue on osittain rakennettu asutus- ja teollisuuskäyttöön, lisäksi alueella on kaksi pienvenesatamaa sekä SSAB Europan terästehdas ja 1960-luvulla rakennettu lastisatama. Högsandissa on yleinen hiekkaranta ja mm. kurssi- ja lomakeskus sekä majoituspalveluita. Inventoitavalla vesialueella rantaviivan pituus on n. 2,7 km ja pinta-ala yhteensä noin 50 ha. Alue käsittää Hankoniemen puoleiset vesialueet Lillfjärdenin, Ekösundetin salmen sekä Högsandin hiekkarannan alueella.

Högsand ja lounaaseen Koverharin satamaan päin jatkuva Lappohjanranta edustavat eteläiselle Hankoniemenelle tyypillistä dyynirantaluontoa (kuva 2).¹ Hiekka on alueella hienojakoista ja vesi matalaa n. 100 m päähän rannasta, jonka jälkeen vesi syvenee äkillisesti n. 10-15 metriin. Sisämaan puolella luonnonympäristö on kuivaa mäntykangasta. Lillfjärdenin puolella ranta on kasvillisuudeltaan rehevämpää ja laajalti kaislikoitunutta (kuva 3).



Kuva 1. Suunnittelualueen alustava rajaus ja sijainti opaskartalla. Punaisella katkoviivalla on osoitettu kaavoituksen lähivaikutusalue. ©Hangon kaupunki.

¹ <http://www.uudenmaanvirkistysalueyhdistys.fi/index.php?k=13408>



Kuva 2. Högsandin hiekkarantaa. Näkymä kohti lounasta. ©Rami Kokko / ARK-sukellus.



Kuva 3. Lillfjärdenin pienvenesatama. Näkymä kohti itää. ©Rami Kokko / ARK-sukellus.

2.2. Merellinen kulttuuriympäristö- ja historia

Lappohjan alue tunnetaan pitkästä sota-, teollisuus- ja asutushistoriastaan, vaikkakin muihin Uudenmaan rannikkoseutuihin nähden Hankoniemelle asutus vakiintui tiettävästi vasta 1500-luvulla Kustaa Vaasan aikakaudella, ja asutus pysyi vähäisenä aina 1800-luvulle asti.^{2,3} Alueelle

² Ekström et al. 1987: 107

³ Silvast 1990: 11

on todennäköisesti muuttanut uudisasukkaita kuitenkin jo varhaiskeskiajalla, kun Etelä-Suomen rannikkoa asutettiin Ruotsista Ahvenanmaan kautta saapuneiden ristiretkiläisten toimesta. Myös sisämaasta saapui uudisasukkaita etelärannikolle parempien kalastusvesien ja metsästyssaaliiden houkuttelemina. Sanan alkuosa Lapp- saattaa viitata alun perin lappalaisiin uudisasukkaisiin. Ensimmäinen kirjallinen viite Lappohjaan on vuoden 1549 maakirjaluettelossa, jonka mukaan Hangon Lapuik-kylässä asui yhteensä viisi kalastuselinkeinoa harjoittanutta talonpoikaa perheineen.^{4,5} Ensimmäinen yksityiskohtainen kartta Lappohjasta on maanmittaaja Hans Hanssonin piirtämä maakirjakartta vuodelta 1647.⁶ Lappohja esiintyy myös Hangon sisääntuloväliä kuvaavissa Johan Månssonin ”Merikirjassa” vuodelta 1644 ja Nils Strömin vuoden 1723 piirrosluonnoksissa.⁷

1600-1700-lukujen sodat verottivat raskaasti Lappohjaa sekä verojen että sotaan komennettujen talonpoikien muodossa. Lappohjan vesialue oli jo pitkään toiminut tärkeänä sisääntuloväylänä Hankoniemelle. 1700-luvun alussa Lappohja tunnettiin ennen kaikkea Pietari Suuren kaleerilaivaston suojaisena ankkuripaikkana ja sotasatamana. Keisari osallistui vuonna 1714 Hankoniemen pohjoispuolella käytyyn Riilahden taisteluun, jota edeltävissä operaatiossa hän yritti vetää kaleeriosastonsa Lappohjasta Hankoniemen kannaksen yli Gennarbyn lahdelle välttääkseen kosketuksen tulivoimaltaan yliveraisen Ruotsin laivaston kanssa. Yritys kuitenkin epäonnistui ja keisari laivastoineen joutui kiertämään Hankoniemen, onnistuneesti, ohi ruotsalaisten laivasto-osastojen. Varsinainen taistelu Riilahdella amiraali Nils Ehrenskiöldin johtamia ruotsalaisia vastaan päättyi lopulta venäläisten voittoon.

1700-luvun puolivälissä Lappohjan ja Tvärminnen edustaa kaavailtiin tykistöupseeri Augustin Ehrensvärdin johdolla Ruotsin laivaston uudeksi satamapaikaksi. Hangon sijainti väylien risteyskohdassa ja Hankoniemen tuuliolosuhteet puolsivat kuitenkin laivastotukikohdan ja linnoituksen perustamista nykyisen itä- ja länsisataman edustalle.⁸ 1800-luvulla Venäjän suuriruhtinaskunnan aikaan keisari perheineen vieraili useasti Lappohjan vesillä ja silloisen sataman alueella.⁹

⁴ Zilliacus 1989: 120

⁵ www.omakotiliitto.fi/node/1856

⁶ <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=23807254>

⁷ Ekström et al. 1987: 111,118

⁸ Aaltonen 1969: 28-29

⁹ www.omakotiliitto.fi/node/1856

Ekön saarelle perustettiin höyrysaha 1896, ja sahatavaran kuljetus maihin kulki Ekösundetin yli Lappohjan satamaan ja sieltä eteenpäin rautateitse ja laivoin.¹⁰ 1910-luvulta lähtien Lappohjaa käyttivät ankkuripaikkana Venäjän keisarillisen laivaston risteilijät ja Suomen itsenäistyttyä myös Suomen laivaston sotalaivat.^{11,12}

Talvisodan jälkeen Moskovan rauhansopimuksen mukaisesti koko Hankoniemi, Lappohjan taajamasta alkaen, oli vuokrattu Neuvostoliiton laivastotukikohdaksi. Vuokra-aika jäi kuitenkin vain välirauhan aikaiseksi (1940-41) kunnes neuvostojoukot perääntyivät Hankoniemeltä jatkosodan alun kiivaiden tykistö- ja saaristotaisteluiden jälkeen. Lappohja tuhoutui taisteluissa täysin. Lappohjanrannassa on edelleen jäänteitä venäläisten välirauhan aikana rakentamista taistelukaivannoista ja suojakuopista.¹³

3. Inventointimenetelmät ja tulokset

Kenttäinventointi suoritettiin kahtena maastotyöpäivänä 8.10. ja 5.12.2016. Inventointiin osallistuivat molempina päivinä ARK-sukelluksen vastaava arkeologi FM Rami Kokko sekä apulaistutkija HuK arkeologi Aki Leinonen.

Vesialueen laajuudesta ja syvyydestä johtuen viistokaikuluotaus valittiin inventoinnin primäärimenetelmäksi. Viistokaikuluotauksessa käytettiin ARK-sukelluksen StarFish 452F Pro 450 kHz:n yksitaajuusluotainta oheislaitteineen. Työveneenä toimi 5-metrinen RIB-vene. Luotausnopeus vaihteli 1,5 – 2,5 solmun välillä. Luotauksessa käytettiin pääsääntöisesti 120 m (2 x 60 m) sekä 60 m (2 x 30 m) kaistanleveyksiä ja luotausajoja kertyi yhteensä 12 kpl (liite 1).

Sää vaihteli luotauksen aikana 8.10.2016 aurinkoisesta puolipilviseen. Keskipäivällä navakka ja puuskissa kovaksi yltynyt itä-koillinen tuuli (12-14 m/s) mahdollisti viistokaikuluotauksen vain inventointialueen suojaisemmalla puolella Högsandin edustalla. Vesisyvyys luotausalueella vaihteli n. 2-15 m välillä ja pohja-aines koostui hienosta hiekasta.

Kenttäinventointia Lillfjärdenin ja Ekösundetin alueella jatkettiin 5.12.2016 puolipilvisessä ja

¹⁰ www.porssitieto.fi/1912a.html

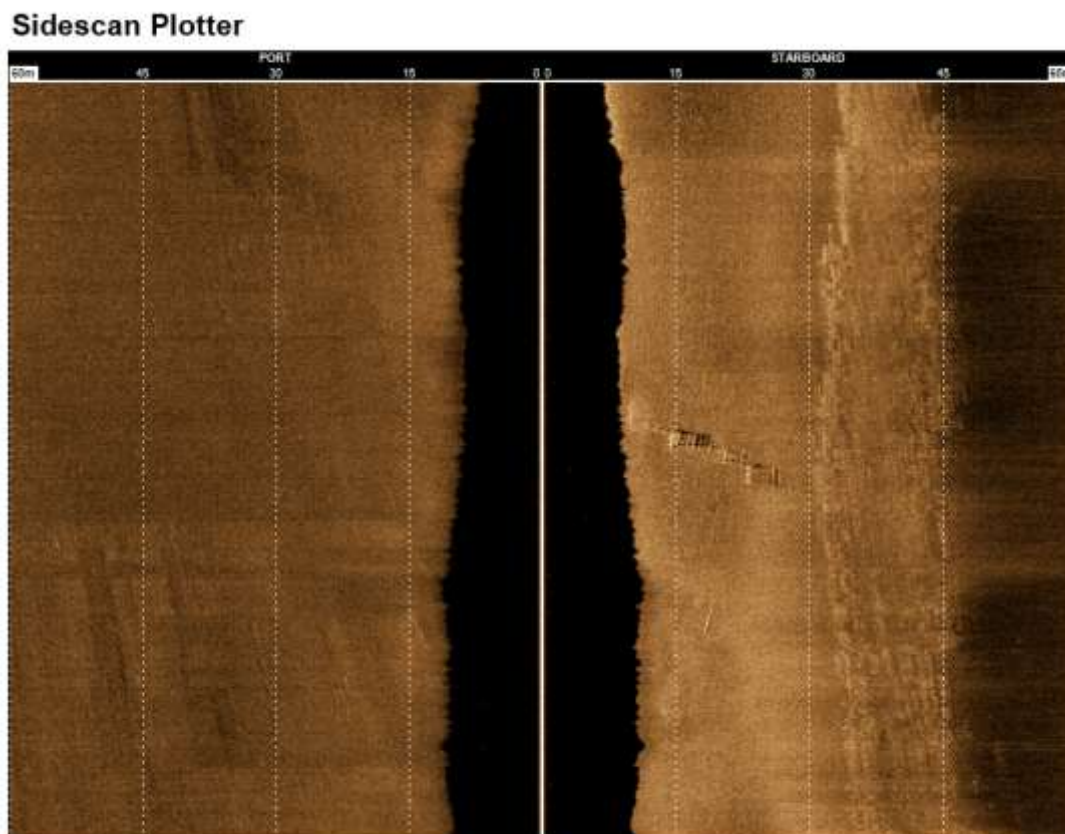
¹¹ Silvast 1990: 36

¹² Ekström et al. 1987: 121

¹³ www.uudenmaanvirikistysalueyhdistys.fi (Hanko – Lappohjanranta)

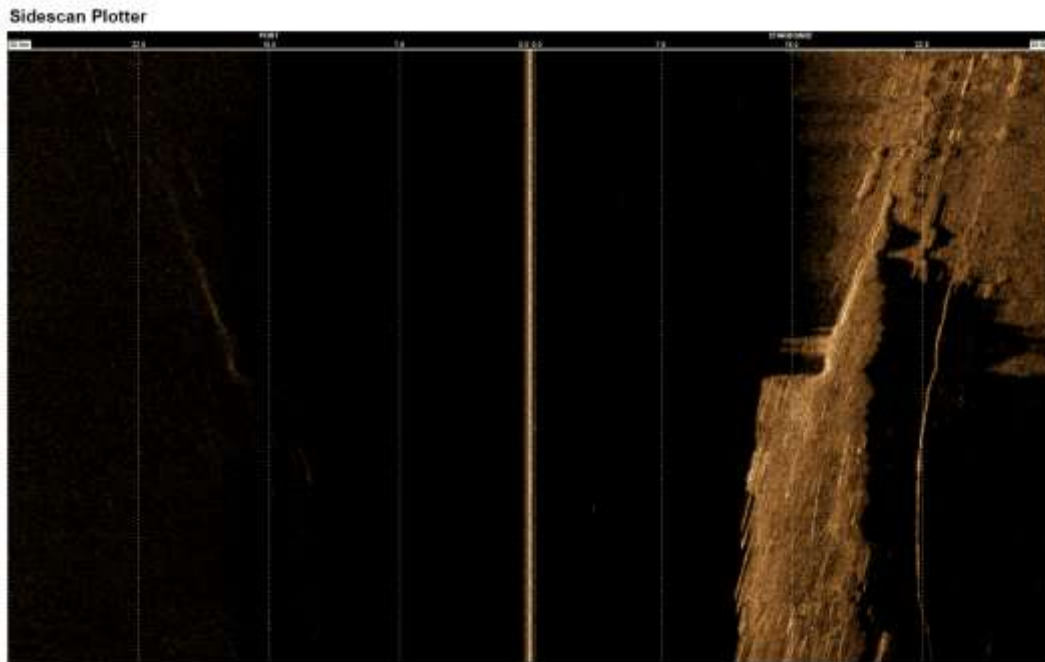
luotauksen kannalta hyvissä olosuhteissa; Hankoniemen yli navakasti puhaltanut luoteistuuli ei päässyt nostamaan aallokkoa inventointialueella, ja kenttätöitä suoritettiin loppuun lähes tyynessä säässä. Vesisyvyys alueella vaihteli n. 2-22 m välillä. Merenpohjan aines koostui viistokaikukuvan perusteella mudasta ja hiekasta. Lillfjärdenin puolella rehevä vesikasvillisuus ei mahdollistanut luotaukartoitusta aivan rantaviivaan saakka eikä tiheään ruovikoituneen ranta-alueen inventointia ollut mahdollista täydentää kahlaamalla tms. vaihtoehtoisella menetelmällä.

Viistokaikuluotauksessa havaittuja luonnollisesta pohjatopografiasta poikkeavia kohteita olivat lähinnä yksittäisiksi uppotukeiksi tulkitut anomaliat. Högsandin edustalta paikannettiin tasaiselta hiekkapohjalta selkeästi erottuva rakenne (kuva 4), joka tarkastettiin allekirjoittaneen toimesta sukeltamalla 5.12.2016. Kohde varmistui n. 10 m syvyydessä jyrkän hiekkatörmän juurelta esiin tulevan purku-/hulevesiviemäriputken suuaukoksi. Putki on painotettu ja putken pää on tuettu puurakentein merenpohjaan.



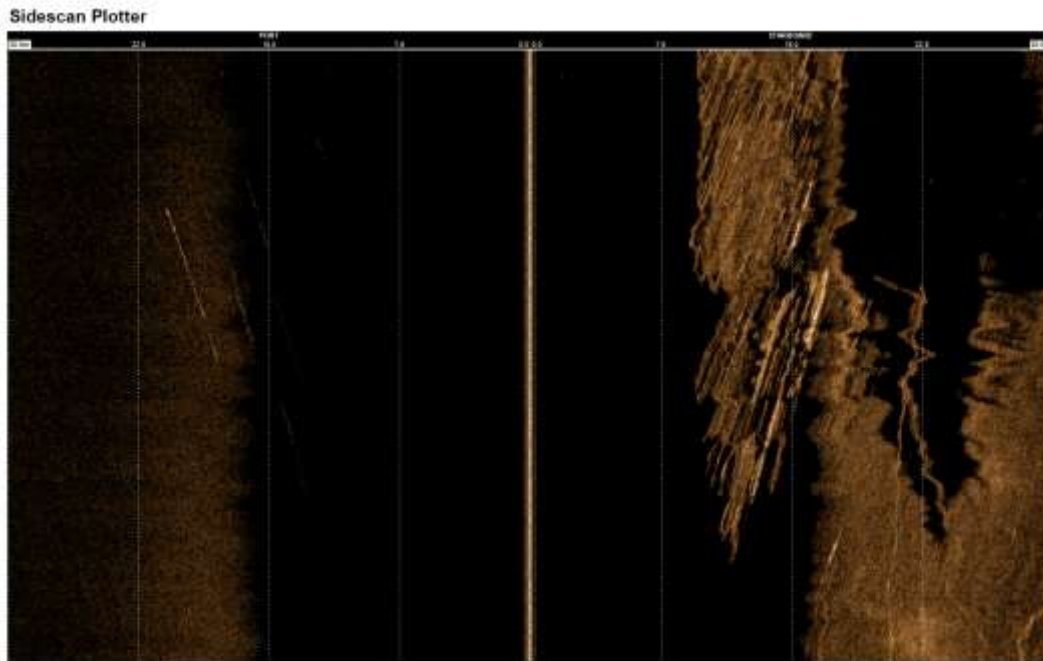
Kuva 4. Viistokaikukuvassa oikealla Högsandin edustalla sukeltamalla tarkastettu kohde, joka tunnistettiin purku-/hulevesiviemäriputken suuaukoksi. ©ARK-sukellus.

Viistokaikuluotaimella havaittiin myös inventointialueen ainoa tunnettu vedenalainen kulttuuriperintökohde, *Antonion* hylky, MJ-kohde 1341 (kuvat 5-6). Museoviraston muinaisjäännösrekisterissä kohde on luokiteltu ”muu kulttuuriperintökohde” -kategoriaan.¹⁴ Kyseessä on kolmimastoisen puurunkoisen parkkilaivan hylky, jonka pituus on noin 30 metriä. Alus on limisaumainen. Runko on edelleen melko ehjä. Läheisen laiturin betoniset painot kettinkeineen on pudotettu hyllyn päälle. Ankkuripeli on tallella. Hyllyn oletetaan olevan parkki *Antonio*, joka oli kotoisin Virosta. Alus oli rakennettu 1890 ja se upposi 1939. Hylky löytyi 1970-luvulla ja on hylkysukeltajien hyvin tuntema sukelluskohde. Merenkululaitoksen Merikartoitusyksikkö luotasi hyllyn monikeilainluotaimella 2007 kartoitustöidensä yhteydessä. Hyllyn sijainti on tarkasti tiedossa ja se on merkattu perus- ja merikarttaan.



Kuva 5. Viistokaikukuvassa oikealla *Antonion* keula. ©ARK-sukellus.

¹⁴ <http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx> (Antonio, MJ-kohde no. 1341)



Kuva 6. Viistokaikukuvassa oikealla *Antonion* perä. ©ARK-sukellus.

Lillfjärdenin pohjukasta havaittiin ennen kenttäinventointia satelliittikuvassa erottuva rantahylky (kuvat 7-12, liite 2), joka tarkastettiin 8.10. suoritetun inventoinnin yhteydessä. Kyseessä on n. 28 m pitkä ja 7,5 m leveä, järeä komposiittirakenteinen proomunhylky. Aluksen kylkilaidoitus on kiinnitetty teräksisen tukikehikon päälle. Proomussa on laakea ja tasainen pohja, pohjatukit ovat järeitä ja suorita. Sikoköli on teräksinen, samoin siihen kiinnittyvät pystytolpat ja poikittaiset (kansi)tukipalkit. Kansirakenteita ei ole havaittavissa tai ne on purettu. Perä- ja keularanka ovat puuta. Tukipolvet ja rungon pitkittäisjäykkääjät ovat niin ikään terästä. Paapuurinpuoleisesta kyljestä on sahaamalla irrotettu kylkilankutusta useista kohdista. Kylkilaidoitus on kiinnitetty teräskaariin ja muihin tukirakenteisiin pulttikiinnityksin. Proomun peräpeili on verrattain ehjä ja osittain hajonnut peräsin on edelleen kiinnittyneenä peräpeiliin rautaheloin.

Nyt tehtyjen rakenteellisten havaintojen perusteella proomu on rakennettu arviolta 1900-luvun alussa ja se on luultavasti hylätty tyhjänä rantaan elinkaarensa lopussa 1900-luvun puolivälin tienoilla tai sen jälkeen, arviolta 1950-1970-luvulla. Komposiittirakenteisia proomuja rakennettiin laajalti sekä meri- että sisävesikuljetuksiin 1800-luvun lopulta 1940-luvulle asti. Hylky makaa nykyään käytännössä kiinteällä maalla, mikä osaltaan puoltaa arviota aluksen hylkäämisajankohdasta noin 50 vuotta sitten. Ikäarvion perusteella hylky ei

ole Muinaismuistolain suojelema kohde ja voitaneen luokitella Museoviraston muinaisjäännösluokituksessa ”muu kulttuuriperintökohde” -kategoriaan.



Kuva 7. Lillfjärdenin proomunhylky venesataman läheisyydessä rantakaislikossa. Näkymä kohti itää. ©Rami Kokko / ARK-sukellus.



Kuva 8. Lillfjärdenin proomunhylky venesataman rantakaislikossa. Näkymä kohti länsilounasta. ©Rami Kokko / ARK-sukellus.



Kuva 9. Lillfjärdenin proomunhylyn rungon tukirakenteita. ©Rami Kokko / ARK-sukellus.



Kuva 10. Lillfjärdenin proomunhylyn perärakenteita. ©Rami Kokko / ARK-sukellus.



Kuva 11. Lillfjärdenin proomunhylyn peräpeili ja peräsin. ©Rami Kokko / ARK-sukellus.



Kuva 12. Lillfjärdenin proomunhylyn keularakenteita. ©Rami Kokko / ARK-sukellus.

4. Yhteenveto

ARK-sukellus suoritti Lappohjan edustalla loka-joulukuussa 2016 arkeologisen vedenalaisinventoinnin osana Lappohjan taajama-alueen laajempaa asemakaavoitustyötä, jonka on tarkoitus valmistua vuonna 2018. Asemakaava-alueen maapuolen inventoinnista vastasi Museoviraston arkeologiset kenttäpalvelut -yksikkö, jonka laatima inventointikertomus on koottu erilliseen raporttiin.

Vedenalaisinventoinnissa ei havaittu entuudestaan tuntemattomia kiinteitä muinaisjäännöskohteita. Lillfjärdenin venesataman rannalta paikannettu proomunhylky arvioitiin hylätyn 1950-1970-lukujen tienoilla, eikä se siten ole Muinaismuistolain suojaama muinaisjäännöskohde. Hylky voitaneen luokitella inventointialueen ainoan tunnetun vedenalaisen hylkykohteen, parkkilaiva *Antonion* ohella ”muu kulttuuriperintökohde” -kategoriaan.

Lähteet

Kirjalliset lähteet:

Aaltonen, R. 1969. Hangon vanha linnoitus. Hangon kaupunki.

Ekström et al. 1987. Hankoniemi 1700-luvulla – ruotsalainen etuvartioasema tsaarin varjossa. Hangon kaupunki / Hangon museo.

Silvast, P. 1990. Hankoniemen kaupunki. Hangon kaupunki.

Zilliacus, K. 1989. Skärgårdsnamn. Svenska litteratursällskapet i Finland. Helsingfors.

WWW-lähteet:

www.omakotiliitto.fi/node/1856

<http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=23807254>

www.porssitieto.fi/1912a.html

www.uudenmaanvirkestysalueyhdistys.fi (Hanko – Lappohjanranta)

<http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx> (Antonio, MJ-kohde no. 1341)

Liitteet



Liite 1. Viistokaikumosaikki luodatus vesialueesta Lappohjan edustalla. ©Google Earth



Liite 2. Lillfjärdenin hylkykohteet. ©Google Earth

Kohde	Mitat	Syvyys	MJ-luokitus	Sijainti (WGS-84)
Antonion hylky, keula Antonion hylky, perä	Pit. n. 30 m	9-15 m	muu kulttuuri- perintökohde	59° 54.204'P 23° 16.384'I 59° 54.189'P 23° 16.400'I
Proomunhylky, keula Proomunhylky, perä	28 m x 7,5 m	-	muu kulttuuri- perintökohde	59° 54.204'P 23° 16.149'I 59° 54.194'P 23° 16.125'I
Purku- /hulevesiviemäriputki	n. 15 m	10 m	ei MJ	59° 53.826'P 23° 14.756'I

Liite 3. Inventoinnissa paikannetut kohteet ja niiden sijainnit.