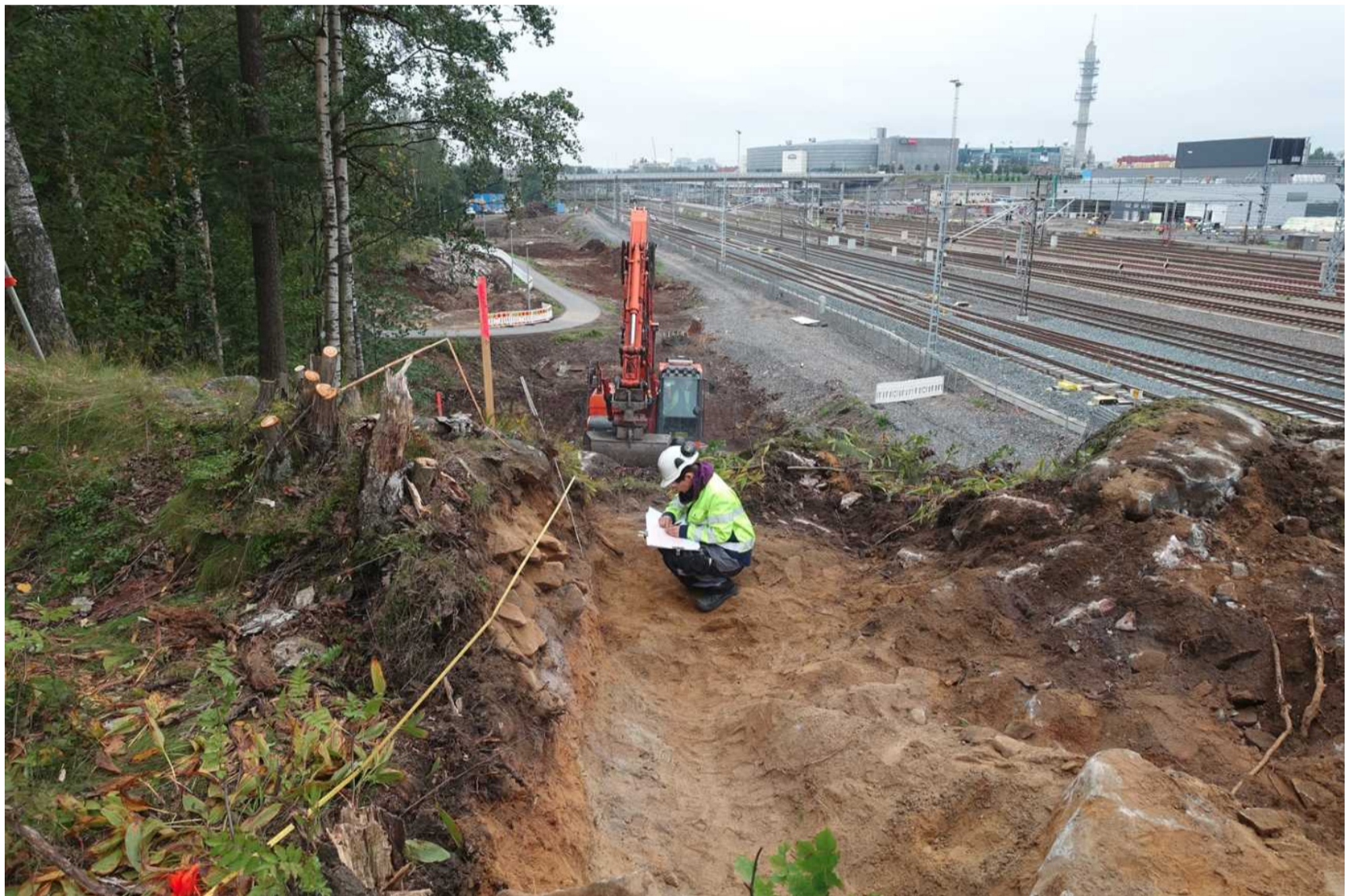


HELSINKI Käpylä

Viaporin maarintaman Käpylässä ja Pasilassa sijaitsevien 1. maailmansodan
aikaisten varustusten kevyen liikenteen väylän tieltä poistettavien osien
dokumentointi 2016



Helsingin kaupunginmuseo

Kulttuuriympäristöyksikkö
Markku Heikkinen

TIIVISTELMÄ:

Helsingin kaupunginmuseon tutkijat dokumentoivat kahtena päivänä syyskuussa 2016 Pasilaan rautatiealueen itäreunalle ja Käpylään Louhenpuistoon rakennettavan kevyen liikenteen väylän, Pohjoisbaanan, takia tuhoutuvien 1. maailmansodan aikaisen Viaporin maarintaman linnoitteita. Työ oli jatkoa Museoviraston vuoden 2015 syksyllä tekemälle arkistoselvitykselle, inventoinnille ja kartoitukselle. Vuonna 1914 rakennettujen tuhoutuvien maavallien tai niiden osien kohdille tehtiin koneellisesti neljä poikkileikkausta, joiden toisen sivun maaleikkaus dokumentoitiin. Luonnollisista tai louhituista kivistä ja hiekasta muodostuneiden vallien säilyneisyys vaihteli suuresti. Pienin oli alaosastaan kaksi metriä leveä ja 40 cm korkea ja isoin alaosastaan 5,3 metriä leveä ja 1,5 metriä korkea.

SISÄLLYSLUETTELO

Tiivistelmä

Sisällysluettelo.....	1
Arkisto- ja rekisteritiedot	2
Peruskarttaote	4
Johdantokartta.....	5
1. Johdanto.....	6
2. Tutkimusalue ja historiallinen tausta (<i>kopio John Lagerstedtin raportista 2015</i>).....	7
2.1 Tutkimusalue.....	7
2.2 Ensimmäisen maailmansodan linnoitetut puolustuslinjat Helsingin ympärillä....	8
2.3 Käpylä-Pasila alueen linnoitteet	10
2.4 Pääkaupunkiseudun linnoitteiden rakentaminen, käyttö ja nykytila.....	11
3. Lähdeaineisto ja tutkimushistoria (<i>kopio John Lagerstedtin raportista 2015</i>)	12
4. Tutkimusmenetelmät	14
5. Arkeologiset havainnot	15
5.1 Varustus 1914:35	15
5.1.1 Valli 4	17
5.1.2 Valli 1	22
5.2 Varustus 1914:35a	23
5.2.1 Valli 5	25
5.2.2 Valli 6	28
6. Lopuksi	31
Lähteet ja kirjallisuus (<i>kopio John Lagerstedtin raportista 2015</i>)	33

Liite 1	Karttaluettelo
Liite 2	Kartat
Liite 3	Digitaalikuvaluettelo
Liite 4	Kuvataulut

ARKISTO- JA REKISTERITIEDOT

Nimi: Viaporin maarintaman Käpylässä ja Pasilassa sijaitsevien 1. maailmansodan aikaisten varustusten kevyen liikenteen väylän tieltä poistettavien osien dokumentointi 2016

Muinaisjäännös-
rekisterintunnus: 1 000013940, Tukikohta 1914:35-37 (Käpylä)

Kunta: Helsinki

Kylä: Kumpula 410

Kaupunginosa: Pasila 17 ja Käpylä 25

Kortteli: 1

Tontti 4

Kiinteistötunnus: 091-410-0001-0004 (Valtion rautatiealue)

Osoite: Veturitie 9
Ratapihantie 6
Lautatarhankatu 11
Pasilan ratapiha-alue

Maan omistaja: Suomen valtio

Tutkimuksen laji: Arkeologinen dokumentointi

Kohteen ajoitus: Historiallinen

Ajoitustarkenne: 1914

Peruskartta: L4133B4 (TM35-lehtijako)

Koordinaatit: Tutkimusalueiden keskipisteiden koordinaatit:

Varustus 1914:35:n ETRS-TM35FIN-tasokoordinaatit:

P	= 6676649
I	= 385582
Z	= n. 28 m

Varustus 1914:35:n ETRS-GK25 tasokoordinaatit:

N	= 66770535
E	= 25496415
Z	= n. 28 m

Varustus 1914:35a:n ETRS-TM35FIN-tasokoordinaatit:
 P = 6677069
 I = 385733
 Z = n. 35 m

Varustus 1914:35a:n ETRS-GK25 tasokoordinaatit:
 N = 6677967
 E = 25496561
 Z = n. 35 m

Tutkimuslaitos: Helsingin kaupunginmuseo

Tutkija: Markku Heikkinen

Kenttätöaika: Varustus 1914:35, vallit 4 ja 1 1.9.2016
 Varustus 1914:35a, vallit 5-6 8.9.2016

Valvonta-alueiden
 laajuus: Varustus 1914:35, valli 4 30 m²
 Varustus 1914:35, valli 1 22 m²
 Varustus 1914:35a, valli 5 50 m²
 Varustus 1914:35a, valli 6 60 m²

Valvonnan kustantaja: Viranomaistyö

Tutkimuskustannukset: -

Digitaalikuvat: HKM digi Helsinki, Käpylä 2016:1-121

Löydöt: -

Aikaisemmat
 tutkimukset
 ympäristössä: 1995 inventointi, Sirkku Laine, Helsingin rakennusvirasto

1996 tarkastus, John Lagerstedt

2016 inventointi, kartoitus ja dokumentointi, John Lagerstedt,
 Museovirasto

Aikaisemmat löydöt
 kohteessa: -

Kaivauskertomuksen
 liitteet: 1 Karttaluettelo
 2 Kartat
 3 Digitaalikuvaluettelo
 4 Kuvataulut

Alkuperäinen raportti: Helsingin kaupunginmuseo

Kopiot (1 kpl): Museoviraston arkisto

Peruskartta

Johdantokartta

1. Johdanto

Käpylään Louhenpuistoon oli suunniteltu usean vuoden ajan kevyen liikenteen väylää, Pohjoisbaanaa, Pasilan ratapiha-alueen itäreunalle Valtion rautateiden omistamalle alueelle molemmille puolille rata-alueita erottavaa verkko-aitaa. Osa siihen liittyvistä vanhojen kevyen liikenteiden väylien pienistä siirroista oli kaupungin hallinnassa olevilla Louhenpuiston puistoalueella, jotka kuuluivat VR:n alueeseen.

Pohjoisbaanan suunnittelun aikana havaittiin alueella sijaitsevan Viaporin maarintaman 1. maailmansodan aikaisia linnoitteita, joista osa tulisi tuhoutumaan Pohjoisbaanan rakennustöissä. Kaupunginmuseon tukija Markku Heikkinen selvitteli asiaa vuonna 2015 Museoviraston rekisteritietojen, kaupungin rekisteritietojen ja maastokäyntien perusteella ja totesi tietojen olevan melko virheellisiä. Kaupunginmuseon alustavan kartoituksen perusteella todettiin tarpeelliseksi linnoitteiden historian selvitys ja perusteellinen mastoinventointi.

Helsingin rakennusvirasto kustansi Museoviraston Arkeologiset kenttäpalveluiden lokakuussa 2015 tekemän tutkimuksen. Linnoitteet inventoitiin, kartoitettiin ja dokumentoitiin näkyviltä osiltaan. Tutkimuskaivauksia ei tehty linnoitteiden tuhoutuville osilla. Tutkimuksessa todettiin osan rekisterissä olleiden linnoitteiden tuhoutuneen aiemmissa rakennustöissä. Tutkimuksen valmistuttua Museovirasto vapautti linnoitteiden tuhoutuvat osat suojelusta. Samassa yhteydessä Helsingin kaupunginmuseo lupautui dokumentoimaan tuhoutuvien vallien poikkileikkauksia maanrakennustöiden aikana.

Kaupunginmuseon tutkijat Markku Heikkinen ja Heini Hämäläinen valvoivat 1.9. ja 8.9.2016 neljään maavalliin, niiden tuhoutuviin osiin, koneellisesti kaivettujen poikkileikkausten tekoa ja dokumentoivat niiden profiilit yhdeltä suunnalta. Yksi valli dokumentoitiin tasossa.

Eteläisen varustuksen tutkitut osat sijaitsivat todellisuudessa Pasilan kaupunginosassa raportin nimestä huolimatta kuten myös osat pohjoisen varustuksen tutkituista linnoitteista. Itse pohjoisbaana sijaitsee lähes kokonaan Pasilan puolella. Käpylän nimi raportissa säilytettiin Museoviraston raportin nimen yhdenmukaisuuden takia.

2. Tutkimusalue ja historiallinen tausta (kopio John Lagerstedtin raportista 2015)¹

2.1 Tutkimusalue

John Lagerstedt kirjoitti Museoviraston vuoden 2015 inventointiraportissa kattavasti tutkimusalueesta ja sen historiasta. Koska nyt oli kyseessä vuoden 2015 tutkimuksen jatkotutkimus käsillä olevaan raporttiin päädyttiin liittämään kyseinen osa suoraan mitään muuttamatta asioiden ymmärtämiseksi. Kattavan historiaosuuden uudelleen tutkiminen ja kirjoittaminen nähtiin turhaksi. Lagerstedtin raportista on otettu myös varustuksien 1914:35:n ja 35a:n vallien mittaustiedot ja kuvailut. Lainatut osat on erotettu raportissa erilaisella fontilla.

John Lagerstedt kirjoittaa asiasta seuraavasti: *Louhenpuiston alue on suurimmaksi osaksi kalliomaata, jossa on paikoittain huomattavan suuria korkeuseroja. Mäkien juurella on hiekkamoreenia, jossa kasvaa tiheää sekametsää. Kallioisten mäkien laella metsä on harvempaa. Tutkimusalue rajautuu länsipuoleltaan rautatiehen ja itäpuolelta Käpylän pientaloalueeseen.*

Nykyisen Louhenpuiston kallioiden juurella kulkeva rata linja otettiin käyttöön 1862. Nykyisin pääratana tunnettu linja on merkitty vuoden 1911 topografikarttaan kaksiraiteisena.² Lähistöllä sijaitseva Käpylän asema avattiin ainoastaan laiturin käsittävänä seisakkeena 1910, johon asemarakennus valmistui vasta 1921. Rautatiealue on laajentunut vuosikymmenten saatossa ja Louhenpuiston kallioita on louhittu pois uusien ratalinjojen tieltä.

Nykyisen Louhenpuiston alue on ollut asumaton vielä ensimmäisen maailmansodan syttyessäkin. Varustuksen 1914:35 pohjoispuolelta, mäen juurelta on johtanut polku radan varresta kaakon suuntaan aina Kumpulän kartanolle. Polku näkyy mm. Senaatin kartassa vuodelta 1885.³

Varustuksen 1914:35 eteläpuolelta on radan ylittänyt tie, joka yhdistyy Hermannissa itäiseen viertotiehen. Sotilaskartassa vuodelta 1915 polun seuduille on piirretty saman suuntainen, karttamerkinnän mukaan ”raivattu tai kunnostettu tie”, joka on yhdistetty varustukseen 1914:35. Ilmeisesti vanha polku Pasilasta on kunnostettu ensimmäisen maailmansodan aikana leveämmäksi yhdystieksi.⁴ Louhenpuiston läpi kulkevat kevyen liikenteen väylät suunniteltiin vasta 1975.⁵

Louhenpuiston itäpuolella olevaa pientaloaluetta ryhdyttiin rakentamaan 1920-luvulla. Ilmattarentien ja Louhenkujan risteyksen pohjoispuolella olevalla rinteellä sijaitsi 1930-luvulla rakennettu Käpylän hyppyrimäki. Mäen juurella olevalla metsäiseltä alueella, joka rajautuu

¹ John Lagerstedt: Helsinki. Käpylän pyöräbaana-alueen 1. maailmansodan aikaiset varustukset. Inventointi, kartoitus ja dokumentointi 2015. Museovirasto, sivut 5-11.

² Peitepiirros Viaporin maarintaman linnoitteista vuoden 1911 topografikartalla mittakaavassa 1:42 000. Päiväämätön. Vkp 90, rulla. KA.

³ Karttaruutu VII 30. Vuodelta 1885. Senaatin kartasto. Maanmittauslaitoksen historiallinen kartta-arkisto. KA.

⁴ Sotilaskartta Viaporin maarintamasta. 31.7.1915. (Alkuperäinen kartta on kadonnut Sotamuseosta. Käytössä on ainoastaan valokopiot kartasta).

⁵ Käpylän puistoalueen asemakaavamuutos nro 7310. 7.7.1975. Helsingin kaupungin kaupunginsuunnitteluvirasto. Asemakaavaosasto.

radan ja Tuusulantien väliin, on tehty maanottoja useissa paikoissa jolloin maaston muodot ovat muuttuneet voimakkaasti.

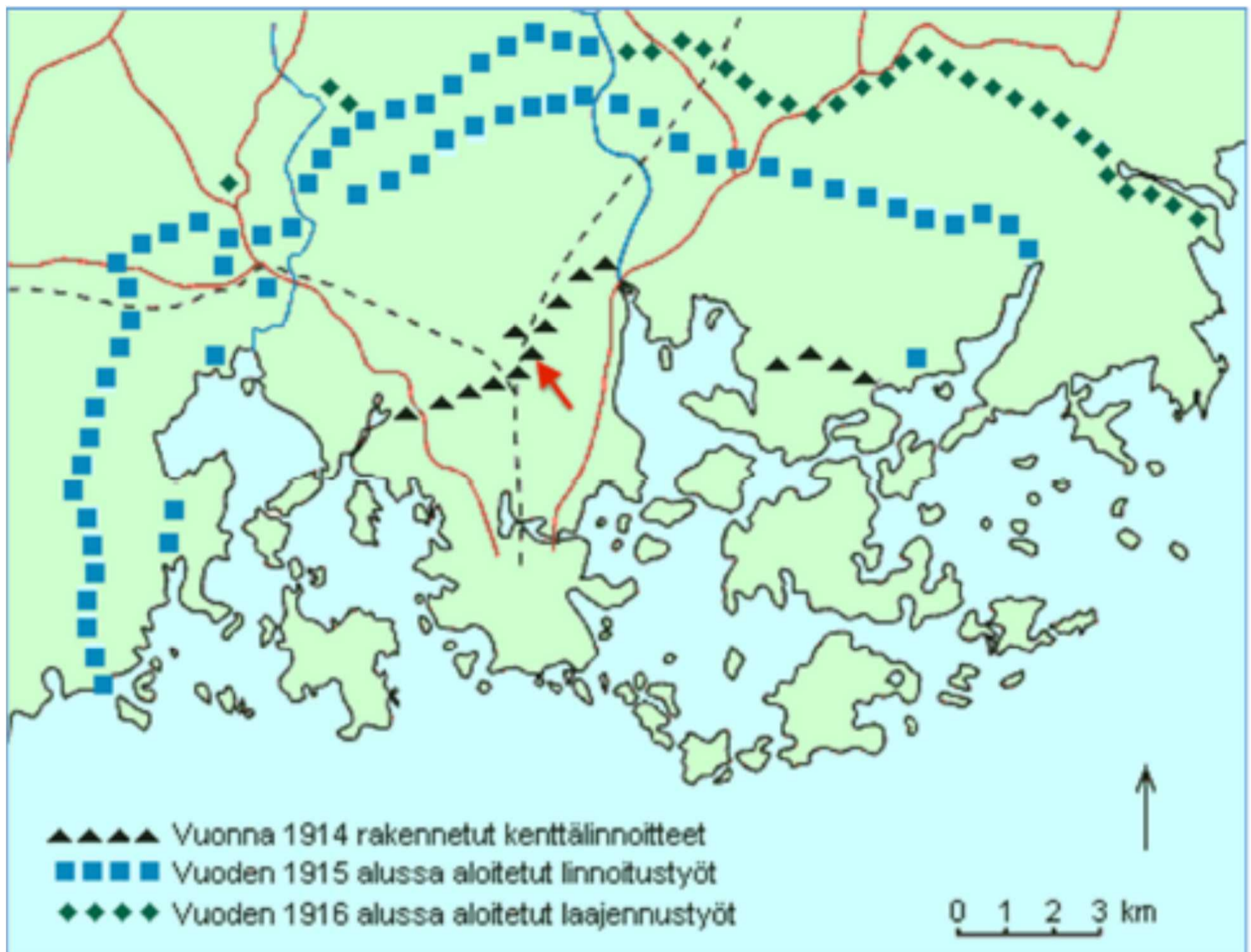


Kuva 1. Ensimmäisen maailmansodan aikainen redutti 1914:35 sijaitsee kalliolla, jonka länsireunaa on louhittu rautatiealuetta laajennettaessa. Kuva: John Lagerstedt 2015, Museovirasto AKDG 4532:1.

2.2 Ensimmäisen maailmansodan linnoitetut puolustuslinjat Helsingin ympärillä

Pääkaupunkiseutu linnoitettiin ensimmäisen maailmansodan aikana 1914–1918. Linnoitteet olivat osa Venäjän silloisen pääkaupungin Pietarin puolustusjärjestelyjä. Viaporin linnoitus suojasi Helsingin Kruunuvuoren selällä ja Katajanokalla sijaitsevaa Venäjän Itämeren laivaston sotasatamaa. Maailmansodan aikana Viaporin linnoitusta laajennettiin siten, että se käsitti rannikkopattereista koostuvan meririntaman sekä kolme perättäistä maarintaman puolustuslinjaa. Nykyisin maarintaman linnoitteita on kolmen kunnan Helsingin, Espoon ja Vantaan alueilla. Pääkaupunkiseudun lisäksi varustettiin Suomenlahden ja Pohjois-Itämeren saaristo ja vesialueet rannikkotykkipattereihin ja miinakenttiin. Etelä-Suomen alueelle rakennettiin myös kenttälinoituksia Hangosta Pohjois-Karjalaan saakka.⁶

⁶ Lagerstedt 2014.



Kuva 2. Viaporin linnoituksen ensimmäisen maailmansodan aikainen maarintama ja sen eri vuosina rakennetut puolustuslinjat. Tutkimusaluetta osoittaa punainen nuoli. Kartta: John Lagerstedt 1999.

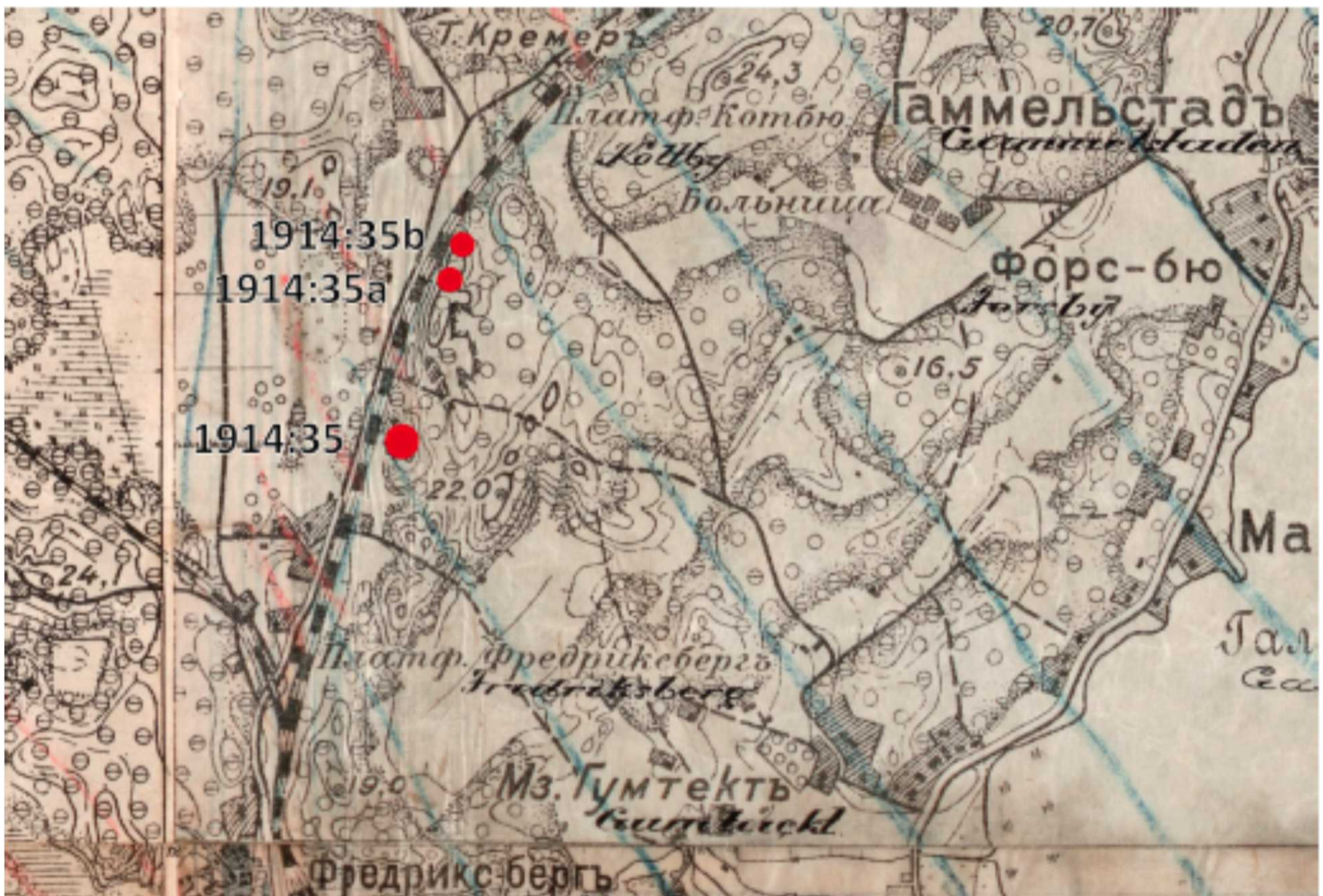
Viaporin maarintaman ensimmäisen puolustuslinjan linnoitteita ryhdyttiin rakentamaan sodan syttyä elokuussa 1914 Helsingin Ruskeasuolle, Ilmalaan, Käpylään, Koskelaan ja Herttoniemeen. Varustukset olivat kenttälinnoitteita, joiden rakennusmateriaaleina käytettiin ladottuja kiviä, hiekkaa, maata ja puuta. Saksalaisten hyökkäyksen viipyessä ja strategisten suunnitelmien muututtua vuoden 1914 loppupuolella, päätettiin pääkaupunki linnoittaa vahvemmin. Uusi puolustuslinja rakennettiin 1915 Haukilahdesta Laajalahden, Leppävaaran ja Mäkkylän kautta nykyisen Kannelmäkeen ja Pakilaan jatkuen Tuomarinkylään ja Oulunkylään ja sieltä Pukinmäen ja Viikin kautta Vartiokylään. Linnoituslaitteista tehtiin aikaisempaa kestävämpiä. Varustuksia rakennettiin muuratuista kivistä ja osittain betonista. Puun lisäksi käytettiin tukimateriaaleina myös terästä. Vuonna 1916 ryhdyttiin vielä itäistä rintamaosaa vahvistamaan linnoittamalla Malmin ja Vuosaaren väliset alueet. Lisäksi vuonna 1915 aloitetun puolustuslinjan yhteyteen rakennettiin uusia linnoitteita. Tuli- ja tähystysasemat sekä suojahuoneet rakennettiin sodan loppuvaiheessa pelkästään betonista ja tukimateriaaleina käytettiin terästä. Taistelu- ja yhdyshautojen tukemisessa käytettiin vielä toisinaan puuta, mutta betoni oli yleisin rakennusmateriaali.⁷

⁷ Lagerstedt 2014, 16–20.

2.3 Käpylä-Pasila alueen linnoitteet

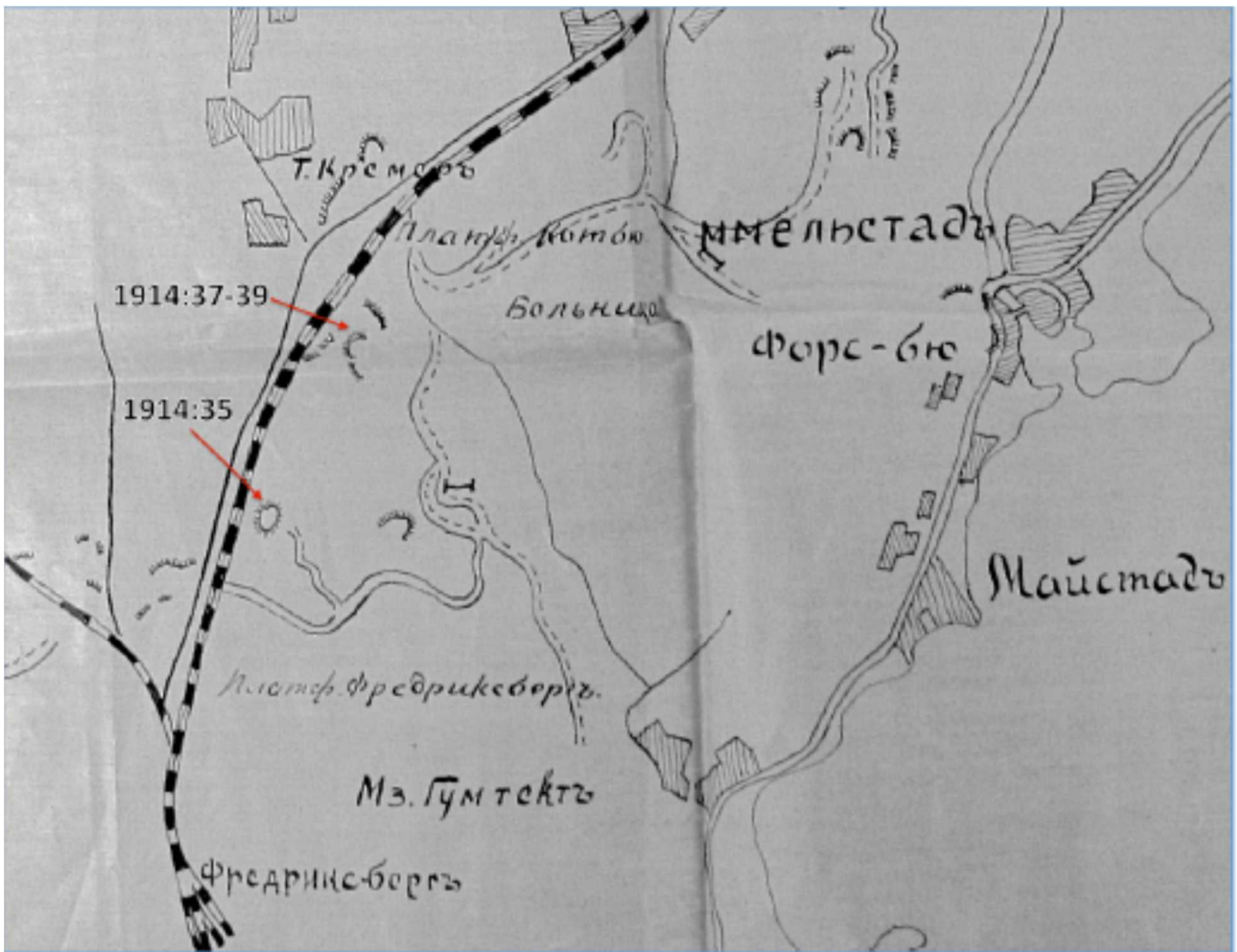
Tutkimusalueella sijaitsevan Louhenpuiston linnoitteet rakennettiin heti ensimmäisen maailmansodan sytyttyä syksyllä 1914. Ne varmistivat Tikkurilan suunnasta kaupunkiin tulevaa rautatien päärataa. Radan itäpuolen kallioille rakennettiin linnoitteita lisäksi Taivaskalliolle ja Käpylän seisakkeen seudulle, jossa ratalinjaa suojasivat myös sen länsipuolella rakennetut varustukset, jotka sijaitsivat nykyisen Lökkisepäntien ympäristössä. Nykyisen Louhenpuiston alueelta puolustuslinja jatkui lännen suuntaan Ilmalan, Pasilan ja Ruskeasuon alueille. Varustukset olivat väliaikaisen luonteisia kenttälinnoitteita, joita pystyivät rakentamaan kouluttamaton työvoima, esimerkiksi sotilasosastot ilman erikoistyökaluja.

Jalkaväen tuliasemiksi rakennettiin maastoa hallitsevien mäkien reunoille yksinkertaisia ampumavalleja, joiden rintasuoja muodostui maasta tai kivistä kootuista, toista metriä korkeista valleista, jotka oli peitetty hiekalla. Ne ovat joko yksittäisiä suoria tai hieman kaarevia valleja, joiden pituus on 2–70 metriä tai mäen huippua kiertäviä, jokaiseen ilmansuuntaan torjuvia umpilinnoituksia eli redutteja. Vallien suojanpuolella on vielä joillakin pääkaupunkiseudun alueilla havaittavissa jälkiä kiväärimiehiä varten ladotuista ampumakorokkeista, joille on voitu nousta tulittamaan vallin yli. Vallien suojapuolella on yleensä noin 10 metrin välein pieniä poikkivalleja eli traversseja, jotka suojasivat kiväärimiehiä sivusuunnassa räjähtävien ammusten sirpaleilta. Vallien suojanpuolta on saatettu tukea aikanaan puurakenteilla, mutta tällaisista ratkaisuista ei ole erottunut jälkiä maastossa.⁸ Toisinaan valleihin on tehty kuoppia konekivääriasemiksi. Louhenpuiston jäljelle jääneissä varustuksissa ei ole enää näkyvissä jälkiä ampumakorokkeista, puisista tukirakenteista tai konekivääriasemista.



Kuva 3. Käpylän alue vuoden 1911 venäläisessä topografikartassa. Linnoitteet 1914:35, 35a ja 35b on merkitty tässä kartalle helpottamaan alueen paikantamista. Kansallisarkisto.

⁸ Lagerstedt 2014, 36.



Kuva 4. Käpylän alue päiväämättömässä ensimmäisen maailmansodan aikaisessa peitepiirroksessa (todennäköisesti vuodelta 1916). Osa Viaporin maarintaman linnoitteiden peitepiirroksesta. Mittakaava 1:21 000. Vkr 90. Kansallisarkisto.

2.4 Pääkaupunkiseudun linnoitteiden rakentaminen, käyttö ja nykytila

Pääkaupunkiseudun linnoitustyömailla on arvioitu olleen noin 10 000 henkilöä töissä. Pääosan työvoimasta ovat muodostaneet suomalaiset miehet ja naiset, joille on maksettu työstä palkkaa. Linnoitteiden rakentamistahti hidastui Venäjällä tapahtuneiden vallankumouksen jälkeen 1917 mutta kokonaan linnoitustyöt loppuivat vasta keväällä 1918.

Sisällissodan aikana saksalaiset joukot lähestyivät Helsinkiä mm. rantarataa ja Turuntietä pitkin. Venäläiset joukot olivat tuolloin suurimmaksi osaksi poistuneet Suomesta ja punakaartilaiset olivat miehittäneet mm. läntisen rintamaosan varustuksia, joiden piikkilankaesteiden eteen saksalaiset ryhmittivät 11.4.1918. Leppävaaran ja Mäkkylän ja Ruskeasuon linnoitteissa käytiin vähäisiä taisteluita.

Sodan jälkeen pääkaupunkiseudun maalinnoitteet menettivät merkityksensä ja ne hylättiin. Linnoitteista purettiin kaikki hyödynnettävissä olevat materiaalit kuten puurakenteet, puhelinkaapelit ja etenkin katettujen linnoituslaitteiden teräspalkkivahvistukset. Osa linnoitteista tuhoutui jäätyään kasvavien esikaupunkialueiden ja laajenevien katuverkostojen alle. Louhenpuiston linnoitteet ovat osittain vaurioituneet, kun kalliota on louhittu pois rautateiden uusien ratalinjojen tieltä.

Mielenkiinto pääkaupunkiseudun ensimmäisen maailmansodan aikaisiin linnoitteisiin heräsi 1960-luvulla. Museovirasto eli silloinen Muinaistieteellinen toimikunta, määritteli ne muinaismuistolain tarkoittamiksi kiinteiksi muinaisjäänöksiksi 1970-luvun alussa niiden historiallisen merkityksen takia. Kiinteän muinaisjäänöksen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen on kielletty ilman museoviranomaisten lupaa.

3. Lähdeaineisto ja tutkimushistoria

Tutkimusalueen linnoitteet on rakennettu maailmansodansodan ensimmäisessä rakennusvaiheessa syksyllä 1914. Tällä hetkellä arkistoista löytyneisiin aikalaislähteisiin, kuten sotilaskarttoihin, ne on piirretty harmillisen epätarkasti. Louhenpuiston linnoitteita on merkitty arkistoista löytyneistä kartta-aineistoista ainoastaan kahteen ensimmäisen maailmansodan aikaiseen peitepiirrokseen. Piirroksista puuttuu osa linnoitteista ja toisaalta niihin on merkitty myös suunniteltuja varustuksia, joiden rakentamista ei ole toteutettu. Louhenpuiston linnoitteita ei ole merkitty Helsingin kaupungin kantakartalle eikä niitä ole piirretty vuoden 1937 tai 1975 asemakaavaan.⁹ Vanhoissa ilmakuvissa tutkimusalueen linnoitteet erottuvat ympäristöstään heikosti.

Viaporin linnoituksen 31.7.1915 päivättyyn Viaporin maarintaman karttaan tai oikeammin peitepiirrokseen on merkitty tutkimusalueelta ainoastaan varustus 1914:35. Muita pääradan varrella olevia linnoitteita ei ole merkitty.¹⁰

Päiväämättömään, ilmeisesti 1916 laadittuun, peitepiirrokseen Viaporin maarintaman linnoituslaitteista mittakaavaan 1:21 000 on merkitty linnoitteita myös Käpylän aseman eteläpuolelle.¹¹ Nämä kohteet on peitepiirroksessa merkitty pohjoisemmaksi kuin ne todellisuudessa ovat sijainneet. Varustukset on vuoden 1973 inventoinnin yhteydessä numeroitu kohteiksi 1914:37–39.

Varustus 1914:36 on merkitty kartoissa nykyisen Kimmontien ja Mäkelänkadun risteyksen kohdalle. Kohteen rakentamisen toteutumisesta ei ole tietoja. Mainittu kohde sijaitsee tutkimusalueen ulkopuolella.

Pääkaupunkiseudun maailmansodan aikaisia linnoitteita inventoi antikvaarisesta näkökulmasta ensimmäisen kerran Tapani Ahvenisto 1966 muinaistieteelliselle toimikunnalle (nyk. Museovirasto). Tässä inventoinnissa Louhenpuiston varustuksia ei tutkittu. Seuraavan kerran linnoitteita inventoi Kaj-Erik Löfgren 1973. Hän on merkinnyt Louhenpuiston linnoitteet 1:18 000 mittakaavaiselle kartalle ja antanut niille kohdenumerot 1914:35–38.¹² Merkinnoissään Löfgren on ilmeisesti käyttänyt lähteenään kahta edellä mainittua ensimmäisen maailmansodan aikaista karttaa/peitepiirrosta.

⁹ Helsingin kaupunkikartta <URL= <http://kartta.hel.fi/>>. Katsottu 30.11.2015; Käpylän puistoalueen asemakaavamuutos nro 7310. 7.7.1975. Helsingin kaupungin kaupunginsuunnitteluvirasto. Asemakaavaosasto; Helsingin kaupungin 25:n kaupunginosan asemakaava nro 1639. 1.4.1937. Helsingin kaupungin kaupunginsuunnitteluvirasto. Asemakaavaosasto.

¹⁰ Sotilaskartta Viaporin maarintamasta. 31.7.1915. (Alkuperäinen kartta on kadonnut Sotamuseosta. Käytössä on ainoastaan valokopio kartasta).

¹¹ Peitepiirros Viaporin maarintaman linnoitteista. Mittakaava 1:21 000. Päiväämätön. Vkp 90. KA.

¹² Helsingin maa- ja merilinnoitus 1914–1917. Linnoituskartta 1:18 000. Peitepiirros K-E. Löfgren 1973. KMO.

Louhenpuiston kohteita ei ole kuitenkaan käsitelty Kati Heinämiehen ja Löfgrenin 1979 Museoviraston Rakennushistorian osaston Helsingin maa- ja merilinnoituksen tarkastetussa inventoinnissa.¹³ Sen sijaan 1980 julkaistussa Lasse Laaksosen toimittamassa Museoviraston suojeluluettelossa on kohteesta 1914:35 maininta: ”Maalla suojattu kivivalli, joka ulottuu ympäri kukkulan.”¹⁴

Louhenpuiston varustuksia tutkittiin maastossa 1997, kun Sirkku Laine teki ensimmäisen maailmansodan linnoitteiden inventoinnin Helsingin kaupungin rakennusvirastolle. Kohde 1914:35 todettiin tuolloin osin tuhoutuneeksi ja varustuksia 1914: 37, 38 ja 39 ei löytynyt maastosta. Ne oli kuitenkin digitoitu linnoitteita esittävään maastotietokantaan ilmeisesti aikaisemmin mainitusta päiväämättömästä, 1:21 000 mittakaavaisesta, ensimmäisen maailmansodan aikaisesta peitepiirroksista.¹⁵

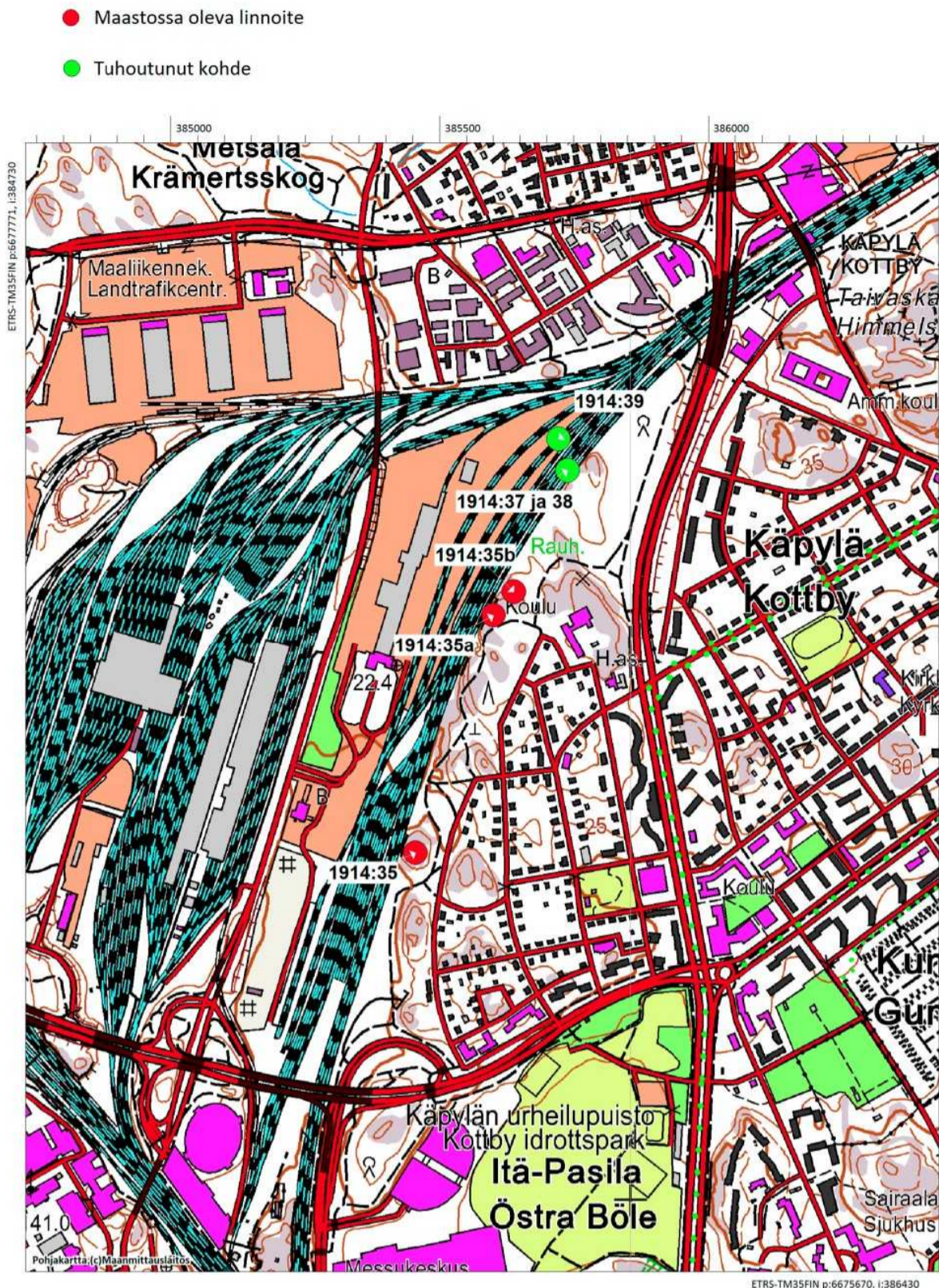
John Lagerstedt löysi 1996 harrastetutkimuksen yhteydessä aikaisemmin tuntemattomia varustuksia kohteen 1914:35 pohjoispuolelta, joille annettiin kohdenumeroksi 1914:35a ja 35b. Samalla maastokäynnillä löytyivät myös kohteet 1914:37 ja 38, jotka sijaitsivat noin 200 metriä lounaaseen ensimmäisen maailmansodan aikaiseen peitepiirroksen merkitystä paikasta. Varustus 1914:39 todettiin tuhoutuneen rautatiealueen levennyksen yhteydessä. Uudet kohteet merkittiin Museoviraston ylläpitämään Muinaisjäännösrekisteriin 2009. Rekisterin karttaliitteessä kohteiden 1914:35a ja 35b aluerajaus sijoittui kuitenkin virheellisesti noin 100 metriä etelämmäs kohteiden todellisesta sijainnista maastossa.

Lagerstedtin raportti käsitti kaikki Louhenpuiston linnoitteet eli varustukset 1914:35, 35a, 35b, 37, 38 ja 39, mutta käsillä olevassa raportissa niitä ei käsitellä. Ne olivat jo aiemmin tuhoutuneet tai/ja sijaitsivat kevyen liikenteen väylän työmaa-alueen ulkopuolella. Niihin pitää tutustuttua tarkemmin Lagerstedtin raportissa. Ohessa on seuraavalla sivulla änen raporttinsa kartta, jossa niiden todelliset sijainnit osoitetaan.

¹³ Heinämies & Löfgren. 1979. MV.

¹⁴ Laaksosen 1980, 69.

¹⁵ Laine 1996, 29; Laine 1996, inventoinnin kohdetietokanta. Hkr.



Kuva 5. Museoviraston raportin sijaintikartta, jossa näkyy kaikki silloin käsitellyt linnoitteet.

4. Tutkimusmenetelmät

Työmaan aloituskokouksessa oli sovittu että pääurakoitsija Destia Oy ottaa yhteyttä Helsingin kaupunginmuseoon työmaan alkaessa. Maastokäynnillä 13.8.2016 tarkastettiin vallien sijainnit työmaajohdon kanssa. Maavallit merkattiin varoitusnauhoin ja lippusiimoin. Samalla sovittiin että Destia ottaa yhteyttä kun työmaa etenee vallien kohdalle. Ensivaiheessa kaadettiin puusto rakennettavalta osalta ja myös kauempaa kalliolouhinnan turvallisuuden takaamiseksi. Eteläisen varustuksen 1914:35 eteläinen valli 4 sijaitsi kalliolouhinnan ulkopuolella, mutta sen länsipää tuhoutui koska kallion päällinen piti kaapia maista kalliolouhinnan takia noin 7 metrin leveydeltä uuden kallioleikkauksen yläreunasta. Muut vallit sijaitsivat lähes kokonaan kalliolouhinta-alueilla.

Linnoitteita ei mitattu uudelleen vaan kentällä käytettiin hyväksi Museoviraston edellisen vuoden kartoituksia. Niissä linnoitteet oli merkitty Helsingin kaupungin karttapohjalle ja koordinaatistossa mittakaavaan 1:500. Lisäksi oli käytössä työmaalta saatuja suunnitelmakarttoja ja muita kaupungin kartta-aineistoja. Linnoitteista käytettiin Museoviraston raportin numerointia.

Kaupunginmuseon tutkijat Markku Heikkinen ja Heini Hämäläinen valitsivat valleihin tehtävien poikkileikkausten paikat. Samoin he valvoivat 1.9. ja 8.9. vallien koneellista kaivamista. Kaivaminen tapahtui ohuita kerroksia kaapimalla aina kallioon tai puhtaaseen hiekkaan saakka. Jokaisen poikkileikkauksen toinen profiili puhdistettiin, kuvattiin ja piirrettiin. Heini Hämäläinen piirsi käsin kentällä neljä profiilia ja yhden vallin yhden tason. Markku Heikkinen kuvasi ja teki muistiinpanoja. Jälkityöt tehtiin tammikuussa 2017. Markku Heikkinen digitoi kartat MapInfo-ohjelmalla, käsitteli ja luetteloivat kuvat ja laati raportin. Valokuvat luetteloitiin kaupunginmuseon erilliseen luetteloon nimellä Helsinki, Käpylä 2016:1-121. Raportissa käytettiin yleiskartoissa Museoviraston edellisen vuoden karttoja, joita täydennettiin poikkileikkausten sijaintitiedoilla. Raportin historiaosa ja vallien kuvailut varustus 1914:35, vallien 1 ja 4 ja varustus 1914:35a, vallien 5-6 osalta lainattiin Lagerstedin raportista. Lainaukset ovat erilaisella fontilla raportissa.

Peruskartassa on käytetty ETRS-TM35FIN koordinaattijärjestelmää. Muissa kartoissa on käytetty Helsingin uusia ETRS-GK25 -tasokoordinaatteja ja korkeusjärjestelmää N2000. Dokumentoitujen kohteiden taso- ja profiilikartat piirrettiin mittakaavaan 1:50, 1:25, 1:20. Profiileiden päälle saatiin koordinaatit ja korkeustiedot kaivinkoneen gps-laitteelta. Kauhan erikulmista pystyi saamaan täysin tarkat mittaustiedot. Kaivinkone saatiin kustannuksitta käyttöön pääurakoitsijalta Destialta.

Tutkimuksissa vallien sekoittuneista maista tuli vain muutama uusi löytö, joita ei talletettu.

5. Arkeologiset havainnot

5.1 Varustus 1914:35

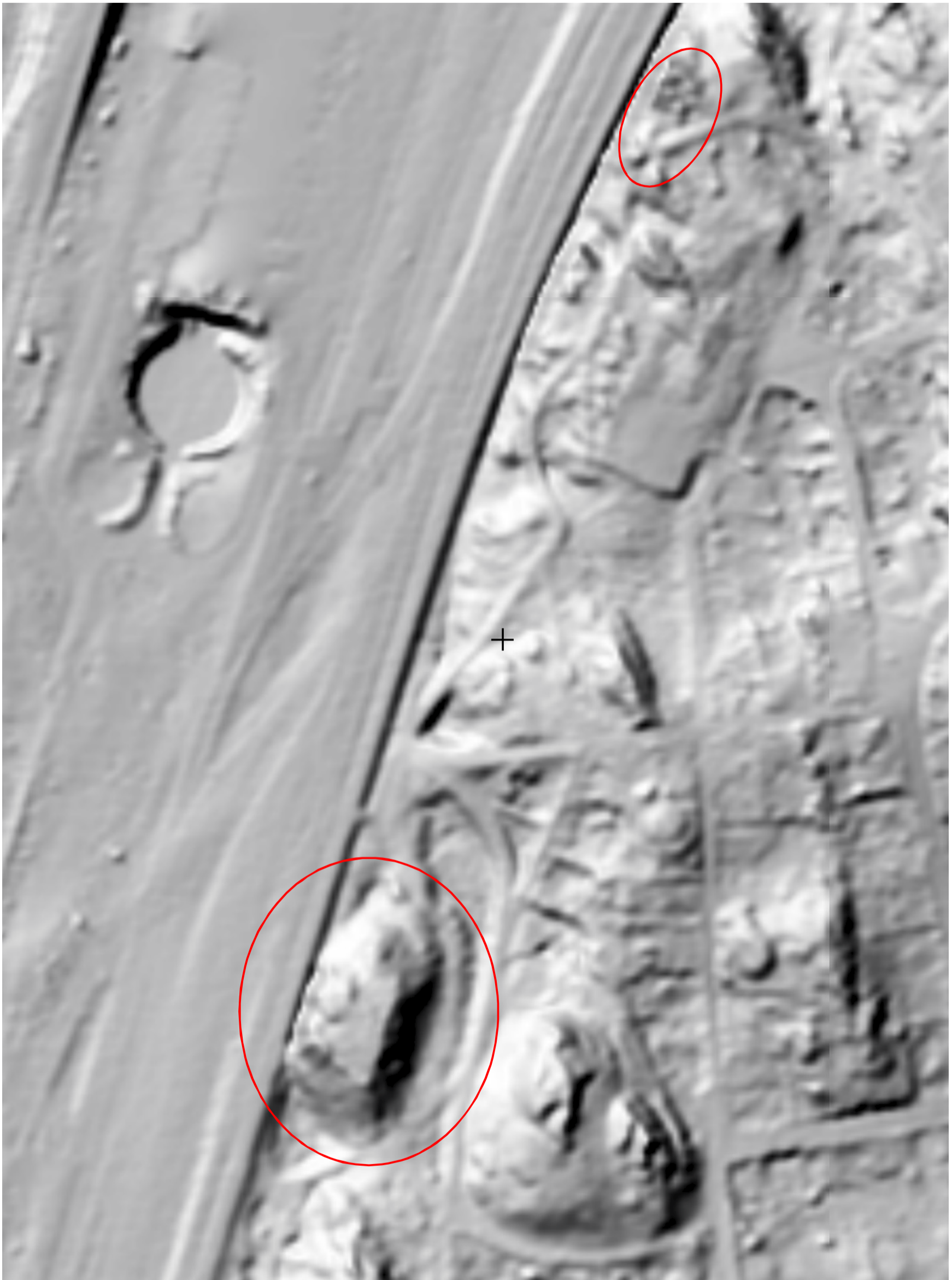
Lagerstedtin kuvaus varustuksesta: *Kohde sijaitsee harvaa sekametsää kasvavalla kallioisella mäellä, Louhenpuiston eteläosassa, Rauninkallion länsipuolella, rautatiealueen ja Keijontien välissä. Kallion itäreunaa ja koillisosaa on pengerrytetty maalla ja kivillä. Kallion laella on havaittavissa neljä, nykyisin toisistaan erillään sijaitsevaa ampumavallin osaa, jotka ovat todennäköisesti peräisin kallion huippua aikanaan yhtenäisesti kiertäneestä, kaikkiin ilmansuuntiin torjuneesta varustuksesta eli redutista. Toisaalta on myös mahdollista, että varustuksen pohjois- ja luoteisosat ovat koostuneet useista perättäisistä, lyhyistä ampumavalleista. Kallion länsireunasta on louhittu 10–12 metriä pois vuosien 1964–1969 välisenä aikana, jolloin redutin länsiosasta on tuhoutunut ampumavallia noin 50 metrin matkalta. Kallio erottuu hyvin vanhoissa ilmakuvissa mutta ampumavallien sijainteja niistä ei pysty määrittelemään yksityiskohtaisesti. Mäen kaakkoispuolelle nousee redutin rakentamisen aikainen tie. Mäen koillisnurkalta laskeutuu vallien 2 ja 3 välistä alas polku. Se on syntynyt todennäköisesti vasta ensimmäisen maailmansodan jälkeen ja kulkemisen aiheuttama eroosio on hävittänyt ampumavallin polun kohdalta näkymättömiin.¹⁶*

2016:

Vuoden 2016 syksyn kevyen liikenteen väylän töissä tehtiin mäen yläosan eteläreunassa sijaitsevan vallin 4 länsipäähän ja mäen luoteisosassa sijaitsevan vallin 1 itäosaan poikkileikkaukset. Lyhyt valli 2 mäen pohjoisreunassa ja pitkä valli 3 mäen

¹⁶ Lagerstedt 2015, 13.

itäreunassa jäivät työmaa-alueen ulkopuolelle ja siten koskemattomiksi. Vallit rajasivat mäen laella 64 x 32 metrin kokoisen alueen 27-28 metrin korkeudella. Maasto mäen alapuolella sijaitsi noin korkeudella 20 m mpy. Ratapihaa vastaan oli noin kahdeksan metriä korkea kallioleikkaus.



Kuva 6. Eteläisen varustuksen 1914:35 ja pohjoisen varustuksen 35a alueet on ympyröity rinnevarjostuskuvassa. Kuvassa näkyy heikosti osa valleista. Kuva: Kansalaisen karttapaikka.



Kuva 7. Varustuksen 1914:35, vallien 4 ja 1 valvonta-alueet on ympyröity vuoden 2010 ilmakuvassa. Eteläisemmän vallin 4 profiili tuli ympyröidyn alueen itäreunaan NNE-SSW –suuntaisena ja pohjoisemman vallin 1 profiili ympyröidyn alueen itäosaan NNW-SSE -suuntaisena. Kuva: Helsingin kaupunki.

5.1.1 Valli 4

Lagerstedtin kuvaus vallista: *Kallion etelälaidalla on kaakko–luode -suuntainen ampumavalli, joka kääntyy kaakkoispäässään suorakulmaisesti 7 m matkalta koilliseen. Valli on kasattu kivistä, jotka on peitetty maalla. Kokonaispituus on 33 m. Vallin korkeus on 0,8 m ja torjuntasuunnan puolelta mitattuna yli metri. Vallin leveys on alaosastaan 2,5–5 m. Vallien 3 ja 4 väliin on rakennettu tie, joka nousee redutille mäen kaakkoisnurkalta. Vallin 4 luoteispää on*

tuhoutunut, kun rautatiealueen laajentamisen yhteydessä tehdyissä louhinnoissa on kallion pinnalta poistettu kaikki maa-ainekset.¹⁷

2016:

Valli 4 (kartat 1-2 ja kuvat 1-28) oli ensimmäinen tutkimuskohde syksyllä 2016. Vallit 1-4 oli varoitushauhoihin ja lippusiimoin eristetty ennen puuston kaatamista koko työmaanlinjalla. Vallin 4 poikkileikkaus päätettiin tehdä kaavittavan alueen itäreunaan vallin suuntaisesti noin 14 metrin päähän purettavasta aidasta. Tässä kohdassa alkoi hyvin säilynyt valli itään päin. Vallin oli tarkoitus jäädä profiilin kohdasta lähtien vaikka se sijaitsi vielä vähän työmaan varoalueen sisäpuolella. Lännempänä etupäässä avokallion päällä oli seitsemän metriä vain vähäisiä jäännöksiä vallista aikaisempien kallioulouhintatöiden takia. Vallin kunto heikkeni länteen päin.

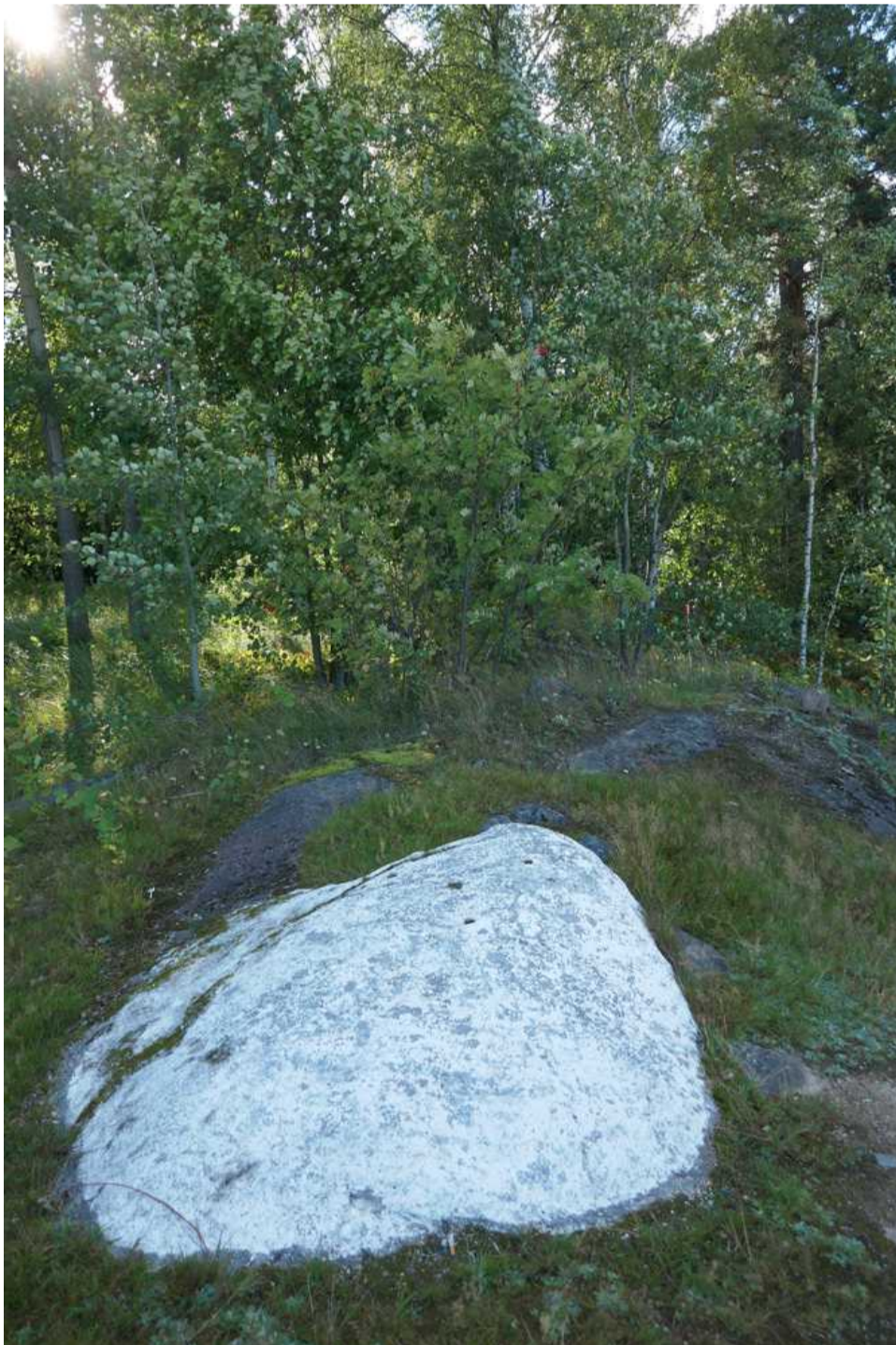


Kuva 8. Valli 4:n länsipää. Alueen vähäinen puusto on kaadettu. Edessä on hyvin säilynyttä valliosaa. Vallin 4 poikkileikkaus tehtiin vallin vasemmalla puolella näkyvän punapäisen paalun ja sen oikealla puolella näkyvän kantoryhmän taakse. Lännempänä taaempänä vallin kunto heikkenee. Kuvaussuunta NW. Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:8.

¹⁷ Lagerstedt 2015, 14.



Kuva 9. Valli 4:n läntisin osuus, joka tuhoutui kalliolouhinnan takia tehdyn varoalueen kaapimisen takia. Uusi varsinainen kalliolouhinnan raja tuli vanha purettavan aidan kohdalle. Poikkileikkaus tuli kantoryhmän ja punapäisen paalun taakse notkelmaan. Kuvaussuunta NW. Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:9.



Kuva 10. Tilanne ennen puuston kaatamista elokuussa 2016. Valli on kuvattu vallin länsipäästä purettavan aidan luota. Edessä on valli 4:n läntisin osuus, jossa valli oli tuhoutunut melkein kokonaan. Taaempänä näkyy tulevan poikkileikkauskohdan kohdalla punapäinen paalu. Sen ja kuvauskohdan välinen vallijäännös kaavittiin pois koneellisesti kalliolouhinnan varoalueen takia. Vallin torjuntasuunta sijaitsi oikealla etelässä. Kuvaussuunta SE. Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:1.



Kuva 11. Valli 4:n läntisin osa kaavittuna. Kuvassa näkyvä korkein kallio oli ollut esillä jo aiemmin suurilta osilta. Syvemmälle painuvan kallion päällä oli säilynyt jonkin verran vallia. Korkein kalliokohta näkyy edellisen kuvan etualalla valkoisena. Kuvaussuunta NW. . Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:10.

Ennen kaivamista vallin oletettiin olevan melko matalan, sillä länsipuolella avokallio ja sen päällä vähäiset vallin jäännökset olivat esillä korkeammalla. Samoin itäpuolella valli oli korkeammalla, vaikka kallio ei ollut esillä täällä. Poikkileikkauksen kohdalla valli oli siis hiukan notkolla, mutta ei kuitenkaan enää dokumentoidun poikkileikkauksen itäprofiilin kohdalla. Kohdassa kallio painui syvemmälle ja kalliota ei tavoitettu NNE-SSW –suuntaisen profiilin kohdalla. Profiili oli korkeimmillaan 120 cm korkea.

Poikkileikkauksen itäprofiili dokumentoitiin. Se oli kuusi metriä pitkä. Sen päädyille saatiin tarkat koordinaattipisteet kaivinkoneen gps-laitteella. Valli todettiin olevan neljä metriä leveä alaosassaan. Alimpana oli luonnolliset vaalea kellertävä hiekka ja oranssi siltti ennen 10-15 cm paksua vanhaa harmaata maanpintakerrosta (27,60-27,30 m mpy), joka sekoittui vallin alimpiin kiviin. Vanha maakerros oli noin 60 cm vallin yläharjanteen (28,24 m mpy) alapuolella. Kallio oli esillä vain osittain poikkileikkausalueen pohjalla lännessä. Vanha maanpinta vietti loivasti etelään alarinteeseen päin ja oli pohjoisosassa käytännössä samalla korkeudella kuin maanpinta vallin sisäpuolella. Itse valli muodostui oranssisesta likaisesta hiekasta ja etupäässä erikokoisista lohkokivistä. Kiviä oli enemmän vallin sisäreunan puoleisessa osassa. Sisäreuna oli jyrkempi kuin ulkoreuna, torjuntasuunta, joka vietti loivasti nopeasti yhtymäkohdan jälkeen putoavaan rinteeseen. Vallin päällä oli turvekerros, jossa pilkisti isompia luonnonkiviä. Vallin kivet olivat erikokoisia; suurimmat olivat 40 x 20 cm kokoisia. Mitään rakennetta, ampumatasosta tms., niissä ei ollut havaittavissa.

Valli oli alaosastaan neljä metriä ja yläosastaan noin kaksi metriä leveä. Korkeutta sillä oli vallin keskilinjan kohdalla vanhasta maanpinnasta laskien 60-80 cm ja torjuntasuunnan puolelta laskettaessa 80-100 cm.



Kuva 12. Valli 4:n NNE-SSW -suuntainen poikkileikkaus kuvattuna kauempaa. Poikkileikkauksen kohdalta itään päin alkoi paremmin säilynyt valliosuus. Kuvaussuunta SE. Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:18.



Kuva 13. Lähikuva valli 4:n poikkileikkauksen itäprofiilista. Valli muodostui luonnollisten hiekkakerrosten ja vanhan maanpinnan päälle kasatuista lohkokivistä ja hiekasta. Sisäreuna oli jyrkempi kuin ulkoreuna. Kuvaussuunta SE. Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:22.

5.1.2 Valli 1

Lagerstedtin kuvaus vallista: *Valli 1 on voimakkaasti erodoitunut koillinen-lounas -suuntainen katkelma kohdalla olleesta ampumavallista. Kallion päälle on jäänyt vähäinen määrä hiekkaa, jota sammal ja heinikko sitovat paikoilleen. Vallin pituus on 7 m ja korkeus 0,3 m. Sen koillispäässä erottuu heikkoja jälkiä mahdollisesta sivustasuojavallista eli traverssista. Valli 1 on jatkunut lounaan suuntaan mutta rautatiealueen laajentamiseen liittyvässä kallion louhimisessa, mäen länsireunalta on poistettu kaikki maa-ainekset ja näkyvissä on enää paljas kallion pinta. Koillispäästä on vaikea määrittellä onko rakenne alun perin jatkunut vallin 2 länsipäähän vai ovatko ampumavallit sijainneet erillään perätysten ja limittäin.*¹⁸

2016:

Valli 1 (**kartat 1 ja 3 ja kuvat 29-48**) sijaitti edellisestä 30 metriä pohjoiseen mäen luoteisrinteellä. Melko tasainen luoteeseen viettävä kallio oli esillä sen ympäristössä. Noin seitsemän metriä pitkän vallin länsipää oli Museoviraston mittausten mukaan kolmen metrin päässä purettavasta aidasta vallin suuntaisella linjalla. Jonkinlainen maakannas ulottui kuitenkin avokallioalueella aitaan saakka.



Kuva 14. Museoviraston kartoituksen mukaan valli 1 alkoi kolmen metrin päässä aidasta, mutta vähäinen maakannas kallion päällä ulottui aitaan saakka. Taustalla näkyy työmaa-alue, josta on kaadettu puusto. Vallin torjuntasuunta on vasemmalla pohjoisessa. Kuvaussuunta NNE. Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:32.

¹⁸ Lagerstedt 2015, 13.

Vallin itäpäähän sen korkeimpaan kohtaan tehtiin NNW-SSE –suuntainen viisi metriä pitkä profiili. Länsipuolinen länteen päin pienentyvä valliosa poistettiin samalla.

Vähäinen vallin jäännös oli hyvin loivasti luoteeseen laskevan kallion päällä ennen jyrkemmin laskevaa kalliorinnettä. Vallin etupuolella kallio oli esillä ja vallin alaosan leveydeksi voitiin laskea hiukan yli kaksi metriä. Korkeimmillaan sen korkeus kalliosta oli 40 cm. Vallin eteläreunalla ja vallin sisäpuolella alimpana oli muutamia senttejä paksu tumma maa, ohut nokimaa. Kyseessä voi olla vanha maanpinta. Sitä ei ollut vallin korkeimman osan alla vaan siellä oli paikalle tuotu oranssinruskea hieno hiekka. Niiden päällä ennen pintaturvetta ja heinikkoa oli multainen siltti, jonka väri vaihteli ruskean ja oranssinruskean välillä. Se muodosti vallin pääosan.

Kallio oli vallin keskilinjan kohdalla korkeudella 28,05 ja valli 28,48 m mpy.



Kuva 15. Valli 1:n NNW-SSE –suuntaisen poikkileikkauksen itäprofiili näkyy taustalla ja sen edestä on poistettu vallin vähäiset jäännökset. Kuvaussuunta NE. Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:40.

5.2 Varustus 1914:35a

Lagerstedtin kuvaus vallista: *Varustuksen jäännökset sijaitsevat harvaa sekametsää kasvavassa avarassa kalliomaastossa, Louhenpuiston keskiosassa, Ilmattarentien ja Louhenkujan risteyksen ja radan välisessä maastossa. Kallion länsireunaa on louhittu ensimmäisen maailmansodan jälkeen pois, kun rautatiealuetta on levennetty. Kallion päällä on kahdessa kohdassa jäännöksiä linnoitteista. Kohdalla on saattanut olla kallion huippua umpivarustuksena ympäröinyt yksittäinen valli eli redutti tai useita erillisiä lyhyitä*

ampumavalleja. Kohde on tuhoutunut kun kalliota on louhittu pois rautatiealueen tieltä ja kun kohdalle on rakennettu 1970-luvulla kevyen liikenteen väylä.¹⁹

2016:

Mäen rinteet laskevat jyrkästi niin pohjoiseen ja etelään päin. Idässä maasto pysyi tasaisena. Maasto oli rikkonaista ja erimuotoisia kalliopaljastumia oli siellä täällä. Vallien 5 ja 6 välillä oli matalampi alue. Vallit ovat 35 ja 36 metrin korkeudella ja 50x10 metrin kokoisella alueella lähellä rata-aitaa ja kallioleikkausta. Ratapiha oli korkeudella 23 m mpy eli kallioleikkaus oli 12-13 metriä korkea. Varustus 1914:35a:n pohjoisosassa sijaitseva valli 5 oli 460 metriä pohjoiskoilliseen varustus 1914:35:stä.



Kuva 16. Varustuksen 1914:35a, vallit 5 ja 6 on ympyröity vuoden 2010 ilmakuvassa. Profiilit tulivat ympyröiden alueiden keskelle NNE-SSW –suuntaisina. Valli 5 sijaitsi pohjoisessa ja valli 6 etelässä. Kuva: Helsingin kaupunki.

¹⁹ Lagerstedt 2015, 18.

5.2.1 Valli 5

Lagerstedtin kuvaus vallista: *Kallion päällä on ampumavallin katkelma. Vallissa olleet hiekka ja maa-ainekset ovat suurimmaksi osaksi valuneet pois rakenteen päältä paljasten sen sisällä olleen kylmämuuratun kivivallin, jossa on havaittavissa 2–3 kivikerrosta. Työstettyjen- ja luonnon muovaamien kivien välissä on vielä maata ja hiekkaa. Valli on hieman kaarevan muotoinen ja itä-länsi -suuntainen. Kokonaispituus on 8,5 m ja korkeus 0,5–0,7 m. Vallin alaosan leveys on 3–5 m ja yläosan 1,5 m. Leveimmässä kohdassa saattaa olla jäännös vallin suojan puolella olleesta traverssista. Vallin länsipää on tuhoutunut, kun kallion pinnalta on poistettu kaikki maa-ainekset louhittaessa rautatiealueelle lisää tilaa. Valli on jatkunut itään päin ilmeisesti luonnollisena kallion reunana, jonka päältä ei nykyään erotu maarakenteita tai hiekkaa.²⁰*

2016:

Hiukan kaareva valli 5 (**kartat 4-6 ja kuvat 49-90**) sijaitsi varustus 1914:35a:n pohjoisosassa mäen pohjoisreunassa kaarevalla W-E –suuntaisella kallioharjanteella. Maanpinta laski pohjoiseen nopeasti. Samoin etelään päin maanpinta laski jonkin verran.



Kuva 17. Valli 5 sijaitsi mäen pohjoisreunassa. Hiukan kaareva valli oli kahden avokallioalueen välissä. Esillä oli yläreunoissa kivistä ja sisäreunalla oli näkyvissä 2-3 kivikerrosta päällekkäin. Kiviä oli runsaasti myös esillä kivistien välissä. Kuvaussuunta WNW. Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:64.

²⁰ Lagerstedt 2015, 18.

Vallissa oli selviä rakenteita, joten se päätettiin piirtää tarkemmin tasossa mittakaavaan 1:25. Tasossa näkyi vallin yläosan ulko- ja sisäreunoilla W-E –suuntaiset kivistä korkeudella 36,60-36,70 m mpy. Kivistä ulkoreunojen väli oli 160-180 cm ja niiden välissä oli lisää kiviä samalla korkeudella. Kivet olivat etupäässä luonnollisia. Lännessä valli loppui kallioon 75-125 cm päähän purettavasta aidasta. Idässä valli loppui myös kallioon, joka oli muodoltaan kuin vallin jatko kaareutuen enemmän kaakkoon päin. Sen päällä ei ollut merkkejä vallista. Pituutta vallilla oli 8,5 metriä.



Kuva 18. Valli 5:n yläosaa, jossa näkyy kiviä niin reunoilla kuin niiden välissä. Taustalla näkyy vallin jatkeena ollut kaareutuva kallioharjanne. Kuvaussuunta ESE. Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:60.

Pohjoispuolella valli laski loivemmin korkeudelle 35,60 m mpy, jonka jälkeen alkoi jyrkkä luonnollinen maapeitteinen rinne. Vallin eteläpuolella oli runsaasti kiviä. Niitä oli enemmän länsiosassa lähempänä aitaa ja kuten Lagerstedt toteaa kyseessä saattaa olla traverssin jäännös. Maanpinta oli vain noin 30 cm alempana kuin vallin yläpinta, mutta vallin eteläreunalla näkyi useissa kohdissa kaksi kivikerrosta päällekkäin ja kaakkoisnurkassa kolme kerrosta.

Vallin keskiosaan tehtiin poikkileikkaus NNE-SSW –suunnassa. Kaivannon länsiprofiili dokumentoitiin edellisistä kartoista poiketen mittakaavaan 1:25. Profiili oli 10 metriä pitkä. Vallin kohdalla saatiin esiin kallio korkeudella 35,50-35,00 m mpy. Sen pinta laski loivasti pohjoiseen. Etelämpänä kaivaus lopetettiin kalliotason korkeudella puhtaaseen hiekkaan. Kallion päällä itse vallin kohdalla oli tumma ohut kerros, joka oli ilmeisesti vanha maanpinta. Sen päällä, jälleen vallin kohdalla, oli korkeimmillaan noin 130 cm paksu etupäässä erikokoisten luonnollisten kivien kerros ruskean hiekan seassa. Kiviä oli enemmän jyrkemmän sisäreunan puolella. Täällä oli päällekkäin viisi isompaa kiveä. Kivirivi ei ollut pystysuora vaan se kallistui eteenpäin valliä kohti. Alin kivi oli noin 50 cm etelämpänä kuin vallin yläreunan eteläreunan kivirivi.

Kiviseinämän ulkopuolella etelässä oli erilaista, multaista hiekkaa, kuin kiviseinämän vallin puolella. Kyseessä saattaa olla myöhemmin täyttynyt kohta, joten valli on ollut korkeampi täällä alun perin.

Valli oli korkeimmassa kohdassaan 150 metriä korkea ja alaosassaan 5,3 metriä leveä. Vallin yläosan tasanne oli 160 cm leveä profiilin kohdalla. Vallin sisäpuolella kivrivin eteläpuolella oli ainakin 175 cm leveydellä sekoittuneita maita. Pohjoispuolella valli laski loivemmin kohti luonnollista maapeitteistä rinnettä.



Kuva 19. Valli 5:n läpi on kaivettu NNE-SSW –suuntainen poikkileikkaus. Kuvaussuunta N. Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:75.



Kuva 20. Valli 5:n poikkileikkauksen länsiprofiili. Vallin sisäreunalla oli useita kiviä päällekkäin. Enemmistö etupäässä luonnollista kivistä oli vallin sisäreunan puoleisessa osassa. Kuvaussuunta WNW. Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:79.

Vallin päällä oli nurmea kasvava ohuehko turvekerros, joka oli kulunut rikkoutunut vallin korkeimmalla osalla, etenkin länsipäässä.

5.2.2 Valli 6

Lagerstedtin kuvaus vallista: *Kallion päällä oleva epämääräinen hiekkakasa, jonka seassa on kiviä. Kumpu on ilmeisesti jäännös hajonneesta ampumavallista. Sen koko on 10 x 5 m ja korkeus 0,6 m. Kummun länsipuolelta on kallion pinnasta poistettu kaikki maa-ainekset kalliota louhittaessa ja itäpuolelle on rakennettu asfaltoitu kevyen liikenteen väylä.*²¹

2016:

Valli 6 (**kartat 4 ja 7-8 ja kuvat 88-121**) sijaitsi edellisestä vallista 5 noin 40 metriä etelälounaaseen. Niiden välissä oli iso notkelma. Valli ei näyttänyt vallilta kuten aiemmat tutkitut vallit vaan lähinnä kummulta, johon olisi siirretty ainakin osittain maita itäpuolisen kevyen liikenteen väylän kohdalta.



Kuva 21. Valli 6 vaikutti lähinnä kummulta kevyen liikenteen väylän ja purettavan aidan välissä. Tilanne puuston kaatamisen jälkeen. Kuvaussuunta SSW. Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:93.

Kokonaan tuhoutuvaksi joutuvan vallin 6 kohdalle tehtiin kaksi ristikkäistä linjaa pintavaaitusta varten vallin pintamuodon saamiseksi. 8 ja 10 metriä pitkien linjojen

²¹ Lagerstedt 2015, 18.

pinnat vaaittiin 50 cm välein ja ne piirrettiin mittakaavaan 1:50. NNE-SSW -suuntainen linja sijaitsi neljän metrin päässä purettavasta aidasta sen suuntaisena. Kumpu oli kooltansa 10 x 6 metriä ja 80-100 cm korkea.

WNW-ESE -suuntaisen linjan eteläpuolella oli sen suuntainen kivirivi. Kiviä oli pinnalla myös linjan pohjoispuolella muutamia. Kohdassa maanpinta oli rikkoutunut ja hiekka oli esillä. NNE-SSW -suuntaisen linjan länsipuolelle tehtiin poikkileikkaus, jonka itäprofiili dokumentoitiin. Kyseessä oli yhdeksän metriä pitkä ja parhaimmillaan 80 cm korkea valli. Valli oli tehty melko tasaiselle etelään viettävälle kalliolle (34,48-34,10 m mpy). Kallion pinta tipahtaa profiilin eteläpään jälkeen.



Kuva 22. Valli 6:n yläosassa oli rikkoontuneella pinnalla kiviä rivissä. Kuvaussuunta ESE. Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:99.

Kallion päällä oli vain muutamissa kohdissa tummaa ohutta maata eli vanhaa maakerrosta. Vallin keskiosassa sen korkeimmassa kohdassa oli oranssia hienoa hiekkaa ja isoja kiviä 80 cm korkeudelta. Kerros oli ylhäällä 70 cm leveä ja alaosassa 260 cm. Sen yläpinta oli korkeudella 35,10 m mpy. Kivien pohjoispuolella eli vallin sisäreunassa edellisen päällä oli 120 cm leveä ja 70 cm syvä irtonainen vaaleampi höttömäinen hiekka, jonka alaosassa oli profiilin suuntainen hirsi ja sen alapuolella eri kerroksessa siitä hiukan erillään poikittainen hirsi. Ylemmän hirren kolme sivua olivat pyöreät, mutta yksi sivu oli veistetty suoraksi. Profiilista irti saadun hirren pituus oli 70 cm ja korkeus 9 cm veistetyistä pinnasta veistämättömään pintaan. Veistetyn pinnan leveys oli 11 cm. Profiilista irti saatu alempi hirsi oli läpimitaltaan 15x13 cm ja 35 cm pitkä, mutta se jatkui vielä profiilin sisällä.

Kyseessä voi olla ampumatasanne tai konekivääriasema, joka on kaivettu kuoppaan (ks. s. 10). Puurakenteet ovat voineet tukea vallin sisäseinää.



Kuva 23. Valli 6:n NNE-SSW -suuntainen poikkileikkaus. Kuvaussuunta SSW. Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:107.



Kuva 24. Valli 6:n itäprofiili. Kuvaussuunta SE. Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:110.

Edellä mainittujen kahden kerroksen molemmilla puolilla vallin ulko- ja sisäreunoilla niiden ja kallion päällä oli harmaanruskea hieno hiekka 3,5 metrin ja 2,5 metrin leveydeltä. Niiden paksuudet kapenivat ja pinnat laskivat molempiin suuntiin hyvin hitaasti. Pohjoispuolen kerroksesta löydettiin kallioporauksessa käytettävä muovinen suppilo, joka osoitti kerroksen sekoittuneen melko äskettäin.



Kuva 25. Lähikuva itäprofiilin keskiosan kivistä ja sen pohjoispuolisesta höttöalueesta ja hirsistä kallion päällä. Kuvaussuunta ESE. Kuva: Markku Heikkinen. HKM, Helsinki, Käpylä 2016:112.

Kyseessä oli kovasti kärsinyt maavalli, vaikka se ei siltä vaikuttanut alun perin.

6. Lopuksi

Syksyllä 2016 jatkettiin Museoviraston edellisenä syksynä tekemää 1. maailmansodan aikana vuonna 1914 rakennettujen linnoitteiden, maavallien, tutkimusta. Museovirasto oli tehnyt syksyllä 2015 kohteista perusteellisen arkistotutkimuksen, inventoinut ja dokumentoinut maavallit maastossa, mutta tutkimuskaivauksia ei tehty. Museovirasto oli antanut raportin valmistuttua luvan poistaa valleista työmaa-alueella olevat vallit tai niiden osat. Kaupunginmuseo lupautui dokumentoimaan niiden poikkileikkauksia maanrakennustöiden aikana.

Kaupunginmuseo jatkoi Museoviraston työtä syksyllä 2016. Uusia mittauksia tai kuvauksia maavalleille ei tehty vaan luotettiin Museoviraston mittauksiin. Museovirastoa tarkemmin dokumentoitiin ainoastaan tasossa yksi valli (varustus 1914:35a, valli 5), jonka yläpinnan reunoilla oli esillä kaksi kivriviä, niiden välissä kiviä ja sisäreunalla useampia kiviä päällekkäin.

Tutkimusten aikana valvottiin poikkileikkausten tekoa kevyen liikenteenväylän rakentamisen takia kolmeen täysin tuhoutuvaan ja yhteen osittain tuhoutuvaan maavalliin. Jokaisesta poikkileikkauksista dokumentoitiin toinen profiili. Lisäksi tasossa dokumentoitiin edellä mainittu varustus.

Eteläisen kohteen, varustuksen 1914:35, eteläisen 33 metriä pitkän vallin 4 länsipäästä poistettiin vallia 7,5 metrin verran. Suurin osa poistetusta osasta oli vain hiukan kalliopinnasta erottuva valli. Lähempänä poikkileikkausta valli oli jo korkeampi johtuen kallion ja alkuperäisen maanpinnan notkahduksesta. Valli oli profiilin kohdalla rakennettu suoraan vanhan maanpinnan päälle. Alla oli luonnolliset hiekkakerrokset. Valli muodostui lohkokivistä ja hiekasta. Pohjoinen sisäreuna oli jyrkempi kuin eteläinen ulkoreuna eli torjuntasuunnan puoli. Kivet olivat enemmän sisäreunan puoleisessa vallinosassa. Varsinaisia rakenteita ampumatasoista tms. ei havaittu.

Eteläisen kohteen, varustuksen 1914:35, pohjoinen valli 1 oli vain jäännös vallista kallion päällä. Sen oli pieni ja se ei sisältänyt kiviä. Sen pohjoisreuna eli ulkoreuna laski loivasti kalliopinnalle. Sisäreuna oli jyrkempi. Valli jäi kallioleikkauksen kohdalle.

Pohjoisen kohteen, varustuksen 1914:35a, pohjoinen valli 5 oli erilainen kuin muut vallit. Siinä oli yläosassa esillä kummallakin reunalla luonnonkivistä tehdyt kivistä ja niiden välillä oli myös esillä kiviä. Vallin jyrkemmällä sisäreunalla oli 2-4 kerrosta kiviä päällekkäin. Ulkoreuna laski jälleen loivemmin pohjoiseen alarinteeseen päin. Täälläkin poikkileikkaus tuli vallin 4 tavoin kohtaan, jossa kallio notkahtaa alaspäin. Valli oli rakennettu kallion päälle, joka vallin itä- ja länsipuolella nousi voimakkaasti ylöspäin. Avokallioilla ei ollut säilynyt vallia. Valli 5 muodostui hiekasta ja vallista 4 poiketen etupäässä luonnollisista kivistä.

Pohjoisen kohteen, varustuksen 1914:35a, eteläisen vallin muoto vaikutti lähinnä kummulta purettavan aidan ja vanhan kevyen liikenteenväylän välissä. Sen rikkoontuneella pinnalla oli kuitenkin luonnollisia kiviä rivissä. Poikkileikkauksesta näkyi että kummun keskellä oli kivikeskittymä ja sen pohjoispuolisen sisäreunan puolella höttömäinen kerros, jonka pohjalla oli kaksi hirrenkappaletta. Ilmiö voi olla ampumataso tai konekiväärikuopan kohta. Vallin keskiosan molemmilla puolilla oli leveät loivasti laskeutuvat hiekkavallit. Kyseessä oli hajonnut valli ja siihen on lisätty ilmeisesti hiekkaa esim. ratatöiden takia tehdyn kalliolouhinnan ja kevyen liikenteenväylän rakennusvaiheissa. Valli oli kallion päälle rakennettu.

Valli 4 sijaitsi kokonaisuudessaan kalliolouhinta-alueen ulkopuolella, mutta kalliolouhinnan työaluetta varten kaavittiin maat noin seitsemän metrin leveydeltä uudesta kallioleikkauksesta itään päin. Vallin 4 profiili sijaitsi tämän varoalueen sisäpuolella, mutta työmaan kanssa sovittiin kaavinta-alueen loppuvan profiilin kohdalle. Samoin sovittiin kohdan vallin pään maisemoinnista myöhemmin. Valli 1 jäi suurimmaksi osaksi kalliolouhinta-alueelle ja loput kaavinta-alueelle. Se poistettiin suurimmaksi osaksi jo tutkimusaikana. Vallit 5 ja 6 jäivät lähes kokonaan kallioleikkauksialueelle. Ulkopuolelle jääneet osat todennäköisesti katoavat kalliolouhinnan takia kaavittavan alueen takia.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS²²

Arkistot

Helsingin kaupungin Kaupunginsuunnitteluviraston Asemakaavaosasto, Helsinki (Ksv).

Asemakaavat. Aineisto digitoituna Helsingin karttapalvelussa.
<URL=<http://kartta.hel.fi/>>. Katsottu 30.11.2015.

Helsingin kaupungin Kiinteistöviraston Kaupunkimittausosaston arkisto, Helsinki. (KMO)

Karttakokoelma.

Helsingin kaupungin rakennusviraston arkisto, Helsinki (Hkr)

Laine, S. 1995. Helsingin ensimmäisen maailmansodan aikaisten linnoitteiden inventoinnin kohdeluettelo. Access-tietokanta.

Kansallisarkisto, Helsinki (KA)

Maanmittauslaitoksen historiallinen kartta-arkisto. Aineisto digitoituna Digitaaliarkistossa. <URL=<http://digi.narc.fi/digi/>>. Katsottu 30.11.2015.

Vanhempi kartta- ja piirroskokoelma (vkp).

Museoviraston arkisto, Helsinki (MV).

Heinäemies, K. & Löfgren, K-E. 1979. Helsingin maa- ja merilinnoitukset, tarkastettu inventointi.

Painetut lähteet

Laaksonen, L. 1980. Ensimmäisen maailmansodan aikaiset linnoitukset Helsingissä. Suojeluluettelo. Helsinki: Museoviraston rakennushistorian osasto.

Lagerstedt, J. 2014. Viaporin maarintama. Helsinki: Helsingin kaupungin museo.

Laine, S. 1996. Ensimmäisen maailmansodan aikainen maalinnoitus Helsingissä. Helsinki: Helsingin kaupungin rakennusvirasto.

²² John Lagerstedtin historiaosassa käyttämä aineisto