

A historical map of the Helsinki area, showing the city and surrounding islands. The map is drawn in a hand-drawn style with various colors and labels. The text "PINTA FILMI" is overlaid on the map.

PINTA FILMI

HELSINKI KRUUNUSILLAT RAKENNUSHANKE

Arkeologinen vedenalaisinventointi Laajasalon
Haakoninlahdessa ja Koirasaaren ympäristössä

Vesilahdella 29.6.2016

Maija Huttunen
Eveliina Salo
Pintafilmi Oy

Sisällysluettelo

1. Johdanto.....	3
2. Arkisto- ja rekisteritiedot.....	4
3. Yleiskartta.....	4
4. Tutkimusalue ja luonnonympäristö.....	5
5. Alueen historiaa.....	6
Alueen asuttaminen.....	6
Degerön huvilakulttuuri.....	8
Stansvikin kartano.....	9
Merenkulku, väylät ja satamat.....	10
6. Kenttätyöt.....	14
7. Kohteet.....	15
8. Yhteenveto ja tulkinta.....	16

Lähteet

Painetut lähteet
Elektroniset lähteet
Karttalähteet

1. Johdanto

Helsingin kaupunki suunnittelee kaavamuutosta Laajasaloon, minkä vuoksi vesialueita ruopataan, rantoja täytetään ja maamassoja läjitetään merenpohjaan. Esimerkiksi Koirasaaren alueella merenpohjaa täytetään laajalta alueelta. Tutkimusalueina on kolme erillistä pientä aluetta Haakoninlahdessa, Öljysataman edustalla sekä Koiraluotojen ympäristössä.

Alueella ei ole aikaisemmin tehty systemaattista arkeologista vedenalaisinventointia. Muinaisjäännöksiä ei tunneta riittävällä tarkkuudella, joten muinaismuistolain (295/1963) 13 §:ään perustuen alueella suoritettiin meriarkeologinen tutkimus. Tutkimuksen rahoittaa Helsingin kaupunki muinaismuistolain 15 §:n perusteella.

Kruunusillat hankkeen yhteydessä on suoritettu arkeologisia vedenalaistutkimuksia vuosina 2014 ja 2015. Nyt tutkittava alue koskee aikaisemmin tutkimattomia vesialueita. Tutkittavien alueiden laajuus on yhteensä noin 16 hehtaaria. Kenttätyöt suoritettiin 3.5. ja 21.6.2016.

Lisätietoja tutkimuksesta antaa: eveliina.salo@pintafilmi.com tai + 358 44 326 7097.

Vesilahdella 29.6.2016

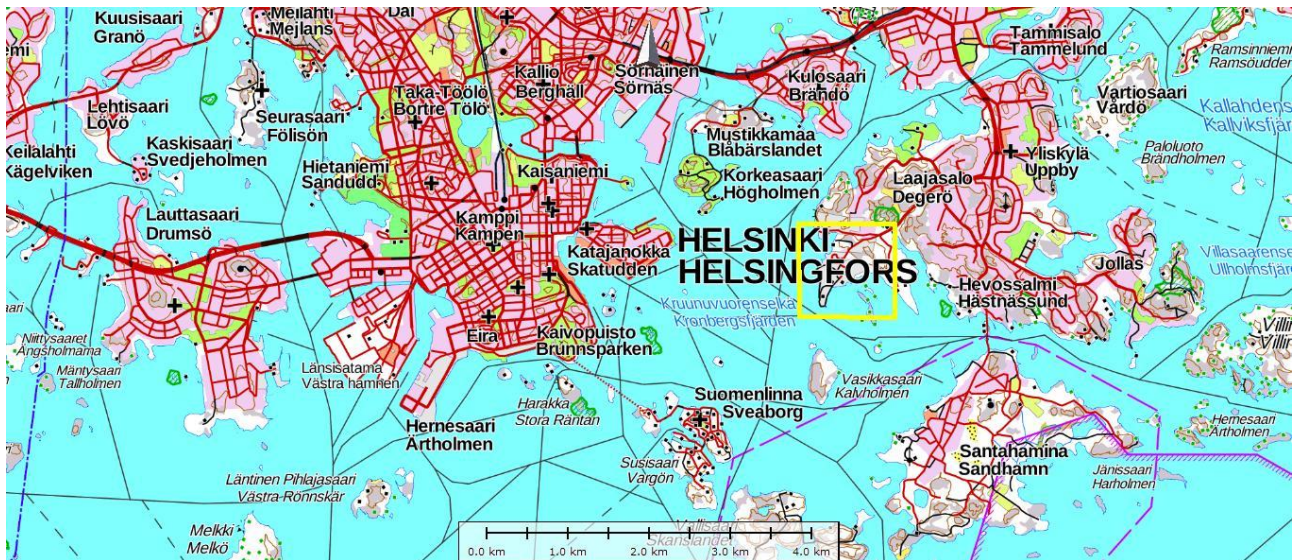


Eveliina Salo
FM Meriarkeologi

2. Arkisto- ja rekisteritiedot

Tutkimuksen laatu:	Arkeologinen vedenalaisinventointi
Tutkimuksen syy:	Maa- ja vesialueen käyttö, rakennushankkeen suunnittelu
Alue:	Helsinki, Laajasalo
Peruskartta:	TM35 lehtijako L4133C4
Tutkittavan alueen laajuus:	Koiraluodot noin 12 ha, Koirasaaren luoteispuoli noin 2 ha ja Haakoninlahti noin 2 ha
Tutkimuslaitos:	Pintafilmi Oy
Tutkimusryhmä:	Meriarkeologi Eveliina Salo ja merigeologi Maija Huttunen Pintafilmi Oy
Tutkimuksen tilaaja:	Helsingin kaupunki
Luotausaineisto:	3.5. ja 21.6.2016
Kenttätyöt:	3.5. ja 21.6.2016
Tutkimusraportti:	29.6.2016
Raportin jakelu:	Helsingin kaupunki ja Museoviraston arkisto

3. Yleiskartta



Kartta 1. Tutkimusalueen sijainti Helsingin edustalla on merkitty karttaan keltaisella. Karttapohja: MML peruskartta.

4. Tutkimusalue ja luonnonympäristö

Tutkimusalue sijaitsee Helsingin edustalla, Laajasalon luoteisosassa (kartta 2). Tutkittavia alueita on kolme ja ne sijaitsevat käytöstä poistetun öljysataman edustalla. Öljysataman päästöistä johtuen merenpohja on osittain saastunutta. Koirasaarentien luoteispuolella sijainneet vanhat kaivosalueet on rahoitettu luonnonsuojelulain nojalla. Talluuden eli Tahvonlahdenniemi Stansvikin kartanon ympäristössä on yksi Helsingin harvoista harjuista. Niemi on geologisesti arvokas.¹



Kartta 2. Kolme erillistä tutkimusaluetta on rajattu karttaan keltaisella. Lupa-alueen rajat on merkitty karttaan punaisella. Karttapohja: MML peruskartta.

Maa-alueet tutkimusalueiden läheisyydessä ovat osin runsaasti muokattuja. Haakoninlahden perukassa maanrakennustyöt on jo aloitettu. Rantaviivaa on vahvasti muutettu täyttölouheella (kuva 1). Tutkimusalue Koirasaaren länsipuolella on rannoiltaan täyttömaata. Koirasaari on aikoinaan ollut saari, joka on nykyään liitettyä Laajasaloon. Saaren rannat on louheella pengerrettyt. Koiraluotojen alue on luonnontilaista.



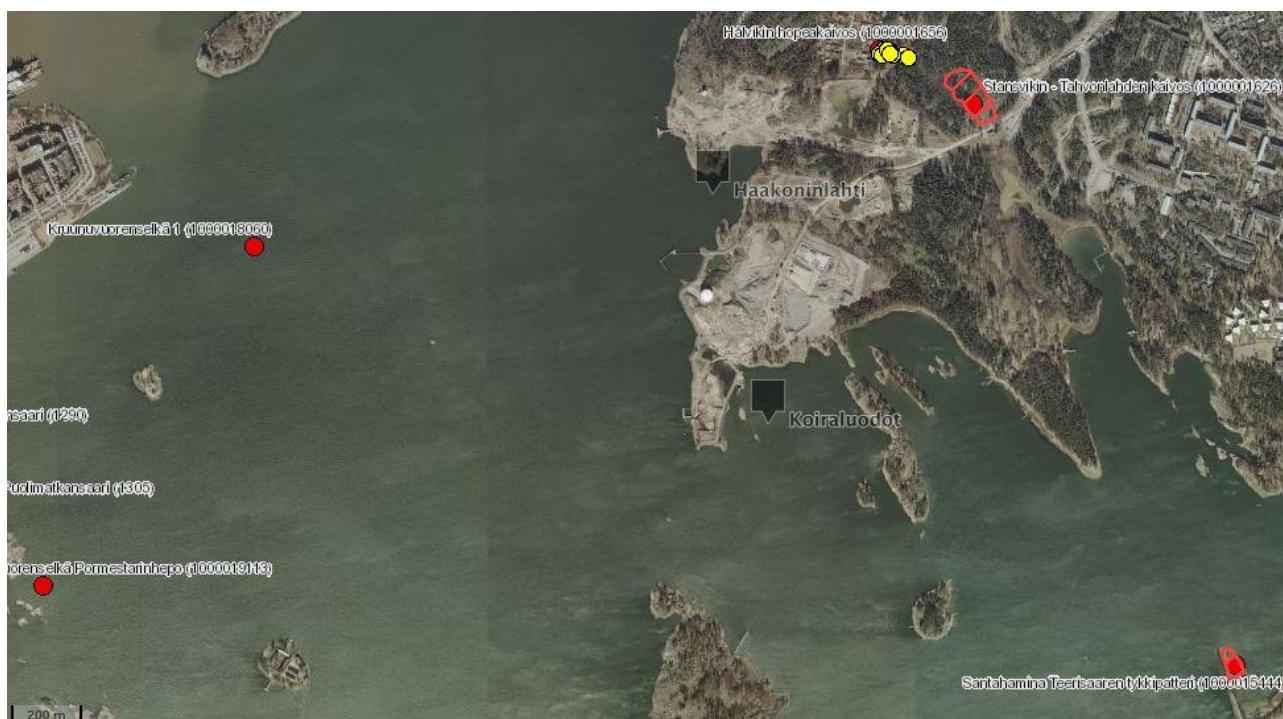
Kuva 1. Haakoninlahden perukka keväällä 2016. Kuvaussuunta on koilliseen.

¹ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2003, 2, 7-8, 10.

Veden väri tutkimusajankohtana oli vaalean ruskea. Näkyvyys vedessä on lähes nolla senttimetriä Vantaanjoen sedimenttipitoisen valumisveden vuoksi. Tutkimusalueiden rannat ovat kallioiset tai kivikkoiset. Pohjasedimentti on pääasiassa mutaa ja osin kalliota. Veden syvyys tutkittavilla alueilla on 0-16 metriä. Syvin kohta on öljysataman edustalla.

Tutkimusaluetta lähimpänä sijaitsevat kiinteät muinaisjäännökset (kuva 2) ovat Hålvikin hopeakaivos (mj.tunnus 1000001656) ja Stansvikin – Tahvonlahden kaivos (mj.tunnus 1000001626). Molemmat kaivokset olivat toiminnassa 1700-luvun jälkimmäisellä puoliskolla ja osittain 1800-luvun ensimmäisellä puoliskolla. Kaivoksista louhittiin lyijy- ja sinkkimalmia sekä rautamalmia.² Malmia on Degeröstä laivattu sulattoihin, jolloin Laajasalon lounaisosan lahdet ovat olleet otollisia satama- ja lastauspaikkoja.

Lähin vedenalainen muinaisjäännös sijaitsee Kruunuvuorenselällä (Kruunuvuorenselkä 1, mj.tunnus 1000018060). Kyseessä on suurehko puurunkoinen hylky noin 12 metrin syvyydessä. Itse tutkimusalueelta ei tunneta vedenalaisia muinaisjäännöksiä, mutta alue on historiallisesta näkökulmasta potentiaalinen löytöalue.



Kuva 2. Ilmakuva tutkimusalueesta ja sen läheisyydessä sijaitsevista tunnetuista muinaisjäännöksistä. Kuvälähde: MML/paikkatietoikkuna.

5. Alueen historiaa

Alueen asuttaminen

Kruunuvuorenrannan ja Kruunuvuorenselän tunnettu historia ulottuu keskiajalle, jolloin etenkin Hämeestä tulleet metsästäjät ja kalastajat hyödynsivät alueen riistakantaa. Laajasalo mainitaan vuonna 1543 Helsingin pitäjän Viikin neljännekseen kuuluvana neljän talonpojan kylänä. 1500-luvun lopulle tultaessa talonpoikien kirjattu määrä Laajasalossa vaihteli neljän ja kuuden välillä.

² <http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx>.

Tilat olivat yhden veromarkan arvoisia ja silakanpyynti kylän tärkein elinkeino.

Kruunuvuorenlahdesta vedettiin nuotalla silakkaa ja kampeloita, verkoilla lahnaa, säyneitä, haukia, särkiä ja ahvenia. Stansvikista tiedetään soudetun maitoa kaupunkilaisille, joten saassa on pidetty myös karjaa.³

Vuoden 1626 ensimmäisen henkikirjan mukaan kylässä asui 26 henkilöä. Pitäjän sisämaan kylille myönnettiin nautintaoikeuksia saariston kala-apajille mm. päivätöitä, saalisosuuksia tai veneen hankintaan osallistumista vastaan. Satamapaikoista *Håkansvik* (Haakoninlahti) lienee ollut Hakunilan ja *Stansvik* Tapanilan (Staffansby) kylille merkityt. Virolaisten on kirjattu varastaneen karjaa, tyhjentäneen aittoja ja kokeneen kyläläisten pyydyksiä Laajasalon ympäristössä. Virolaiset tarjosivat myös kyydityspalveluita lahden yli Tallinnaan isänniltään karanneille palvelijoille ja virkavaltaa pakoilevalle väelle.⁴



Kartta 3. Isojakokartta Laajasalon pohjoisosasta (1778-1794). Ylhäällä Haakoninlahti ja vasemmalla Koiraluodot. Karttalähde: <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13116537>. B7Helsinki:12/1-10 Laajasalo / Degerö; Isojako (1778-1794).

³ <http://www.uuttahelsinki.fi/fi/kruunuvuorenranta/perustietoa/kalastajakylasta-kaupunginosaksi-kruunuvuorenrannan-vaiheita-1500>.

⁴ Ibid.



Kartta 4. Kartta Laajasalon maiden jakautumisesta. Kartan luoteiskulmassa sijaitsee Kruunuvuori. Karttalähde: <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13481549>. B12a:16/1-5 Degerö; Karta öfver egorne med delningsbeskrifning (1768-1777).

Degerön huvilakulttuuri

Ensimmäiset saariston kesäasunnot olivat joko aatelisten maakartanoita tai kaupunkilaisten vuokraamia kalastajamökkejä tilapäiseen käyttöön. Varsinaisten huviloiden rakentaminen käynnistyi 1860- ja 1870-luvulla. Huvilan paikan valintaan vaikuttivat maisemat, laivareitit ja näkymät laivareitille, laiturit ja kalastusmahdollisuudet. Huviloita rakennettiin 1870-1890-luvulla vilkkaasti Degeröhön. Vuodesta 1946 alkaen nimitys muuttui Laajasaloksi. Höyrylaivaliikenne Helsingistä Degeröhön alkoi 1837 ja myöhemmin se kehittyi säännölliseksi vuoroliikenteeksi, joka mahdollisti jopa työssäkäynnin pääkaupungissa. Höyrylaivaliikenne pysyi vilkkaana 1930-luvulle asti. Laajasalon huvila-asutus liittyy valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY) nimellä Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus.⁵

Haakoninlahden, Kruunuvuoren ja Kaitalahden rannat kuuluivat kaupunkilaisten, myös työväestön, suosituimpiin veneretkikohteisiin. Viikonloppuretkille lähdettiin eväiden kera ja yöksi leiriydyttiin saaren rannoille. Kruunuvuorenselkä on ollut Helsingin tärkein liikenneväylä lännestä itään aina keskiajalta lähtien ja sittemmin merkittävä reitti myös pohjois–etelä-suuntaiselle liikenteelle.⁶

⁵ http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1573.

⁶ Ibid.

Stansvikin kartano

Stansvikin kartanoalue on hyvin säilynyt kokonaisuus, jossa on hoidetun kulttuuriympäristön lisäksi monipuolinen ja arvokas luonto. Kartanoalue kuuluu myös edellä mainittuun RKY-alueeseen. Helsingin lähisaaristoon syntyi höyrylaivareittien varrelle huvila-asutusta, joka ilmentää pääkaupunkilaisten 1800-luvulla alkanutta ja 1900-luvun alkupuolella laajentunutta kesäasumiskulttuuria. Monet edustavien huviloiden rakennuttajat ja asukkaat ovat lukeutuneet aikansa elinkeino- ja kulttuurielämän eliittiin, rakennusten ja puistojen suunnittelijat aikansa parhaimmiston. Huvila-asutus on sijoittunut entisille kartanoiden maille. Huviloiden rakennuskantaan liittyy lisäksi arvokkaita puistoja ja puutarhoja, huvimajoja, pelikenttiä, uimakoppeja ja laitureita.⁷

Stansvikin kartanon päärakennus, huvila Engel ja venevaja ovat 1800-luvulta. Puisto, huvimaja sekä huviloiksi muutetut työväen- ja talousrakennukset ovat samanikäisiä. Tahvonlahden pohjukassa ovat Schaumannin huvila ja alppimaja 1870-luvulta, Kaivoshuvila 1700-luvulta sekä kartanon rautakaivos 1760-luvulta. Nuorempia kesäasuntoja kartanon maille ovat kunnallisvirkamiesyhdistyksen majat ns. Vanhakylässä.⁸

Stansvikin torppa mainitaan ensimmäisen kerran manttaaliluetteloissa vuonna 1712. Torppa sijaitsi metsäisen niemen keskivaiheilla ja siihen kuului asuinrakennus pihoineen sekä pieniä peltöjä ja niittyjä. Rautamalmin louhiminen aloitettiin vuonna 1766 ja toiminta jatkui 1830-luvun lopulle saakka. 1700-luvun lopussa kaivosalueen vieressä sijaitsi pieni pajarakenus. Torpan paikalle rakennettiin vuonna 1804 asuinrakennus, mutta torpan seinät ja kivijalka hyödynnettiin osana uutta rakennusta. Varsinainen puisto ja puutarha perustettiin Fredrik Vilhelm Edelheimin tullessa omistajaksi vuonna 1817. Kallion huipulle rakennettiin kiinalaisvaikutteinen paviljonki. Päärakennuksen takana oli hyötypuutarha, jossa kasvoi erilaisia hedelmäpuita ja marjapensaita. Kartano maineen siirtyi 1850-luvulla Willebrandien omistukseen ja puutarhan ja maanviljelyn kehittäminen jatkui.⁹

Lähivedet olivat vilkkaasti liikennöityjä. Kartanon rantaan rakennettiin komea empiretyylinen venevaja. Vuonna 1837 aloitettiin höyrylaivaliikenne Helsingin satamasta Viaporiin ja Degeröhön. Kruunuvuoren rannoilla sijaitsi 1800-luvun lopulla pieni luotsiyhdyskunta. Rannoilla asui myös kalastajia. Luotsituvat ja kalastajamökit hävisivät viimeistään 1940-luvulla kun maa-alueita vuokrattiin öljysataman käyttöön.¹⁰

⁷ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2003, 2; http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1573.

⁸ http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1573.

⁹ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2003, 5; Nyberg 1935, 14.

¹⁰ Ibid. 6.



Kuva 3. Stansvikin kartanoalue. Koiraluotojen tutkimusalue sijaitsee kuvan yläreunan vesialueella.

Lähde: <https://finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:km0037oi>. Kuva Helsingin kaupunginmuseon kokoelmat. Kuvaaja: Foto Roos vuonna 1930.

Merenkulku, väylät ja satamat

Liikenne Laajasalon ja kaupungin välillä on oletettavasti ollut vilkasta. Vesialueilla on liikkunut kalastajia, maatalous- ja muiden tuotteiden kuljetuksia, henkilöliikennettä pienistä veneistä höyrylaivoihin sekä suuriin purjealuksiin. Vesiliikenteen väylät ovat kulkeneet aina keskiajalta lähtien ja kulkevat edelleen tutkimusalueiden editse.

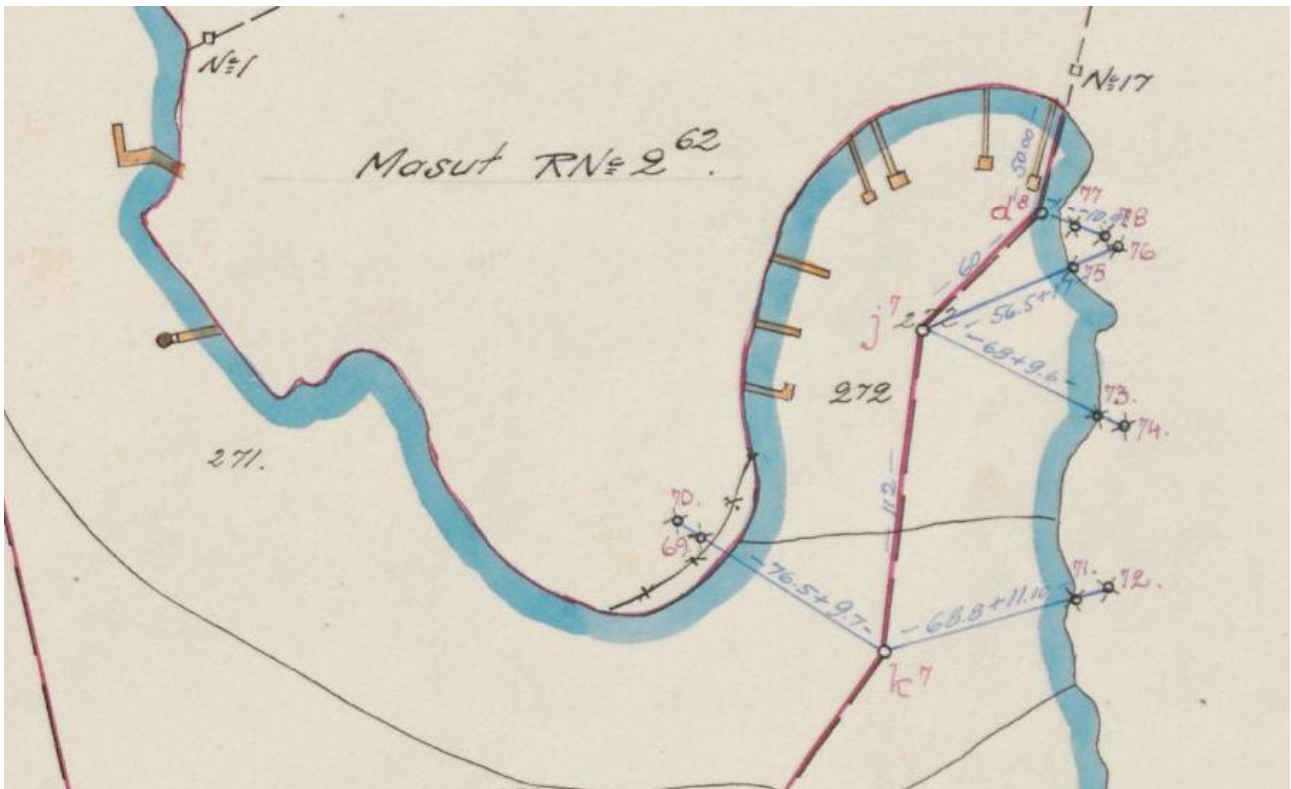
Sotamarsalkka, kreivi Augustin Ehrensvärdin mahtava saaristolaivasto on ollut tuttu näky Kruunuvuorenselällä 1700-luvun puolivälin tienoilla. Vuonna 1747 kuningas Fredrik hyväksyi Ehrensvärdin laatiman puolustussuunnitelman, johon kuului Helsingin linnoittaminen.¹¹ Kruunuvuorenselällä on sijainnut suojaisia ankkuripaikkoja (kartta 5).

¹¹ <http://www.suomenlinnatours.com/augustin-ehrensvard/>;
<http://www.uuttahelsinki.fi/fi/kruunuvuorenranta/asuminen/kruunuvuorenrannan-nimisto-vie-aikamatkalle>.

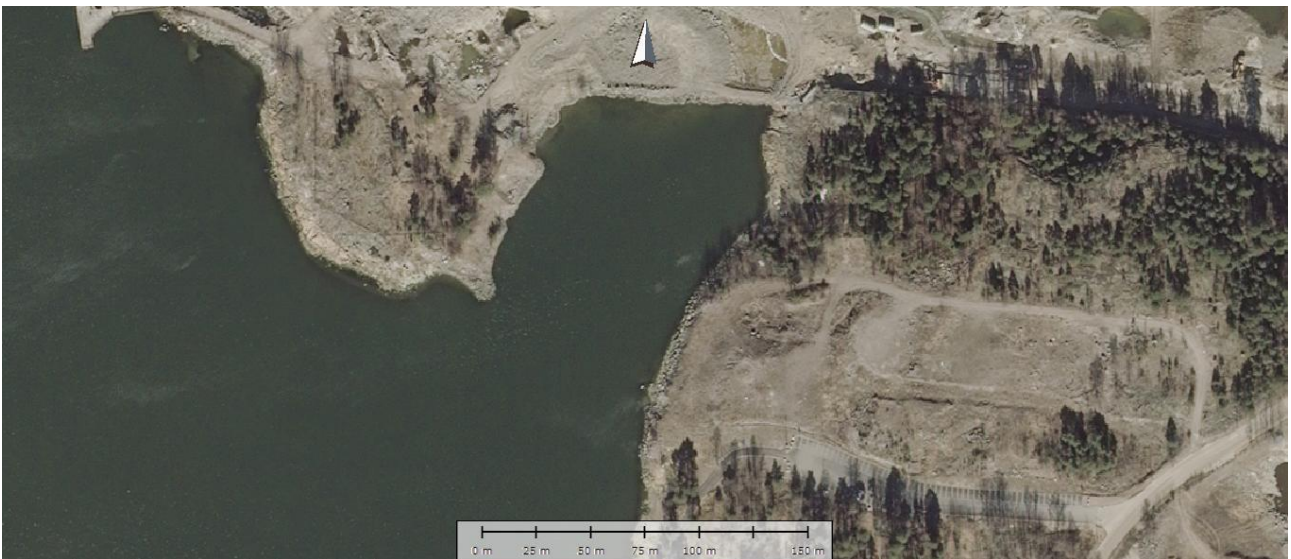


Kartta 5. Karttaote kuninkaallisesta merikartastosta 1700-luvun lopulta. Väylä Helsinkiin kulkee Koiraluotojen editse. Kruunuvuoren edustalle on merkitty suojaisia ankkuripaikkoja. Karttälähde: Harju et al. 2009.

Laajasalon kaivostoiminta on myös edellyttänyt satamatoimintaa todennäköisesti saaren lounaisosissa. Lisäksi huvilakulttuuriin liittynyt höyrylaivaliikenne on vaatinut pysähdyspaikkoja. Pienempiä laitureita on todennäköisesti ollut runsaastikin paikallisten asukkaiden, kalastajien ja luotsien käytössä. Haakoninlahti on tarjonnut suojaisan satamapaikan. 1940-luvun kartassa lahden pohjukassa on useita laitureita (kartta 6). Ilmakuvasa vuodelta 1926 laiturit näkyvät öljysataman oikealla puolella (kuva 5). Vuoden 1961 peruskartassa lahden pohjukan laiturit ovat poistuneet lukuun ottamatta kahta laituria lahden länsirannalla. Todennäköisesti syynä on öljysataman perustaminen alueelle. Laiturit ovat todennäköisesti olleet hirsiaruille perustettuja puulaitureita. Haakoninlahti on oletettavasti toiminut satamapaikkana jo useita satoja vuosia. Ilmakuvasa näkyy, miten Haakoninlahti on muuttunut 1940-luvulta tähän päivään (kuva 4).



Kartta 6. Karttaote vuoden 1943 kaavakartasta Haakoninlahden alueelta. Lahden suojaisessa pohjukassa on sijainnut laitureita. Karttalähde: digitaaliarkisto <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13116583>.



Kuva 4. Ilmakuva Haakoninlahdesta nykyään. Lahden perukka on täytetty ja rantoja suoritettu. Kuvalähde: MML.



Kuva 5. Kuva Öljysatamasta vuodelta 1926. Kuvan oikeassa reunassa näkyy Haakoninlahden laitureita. Kuvalähde: Helsingin kaupunginmuseum, digitaaliarkisto <https://finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:000005a3>.

Koirasaaren kärjessä on myös sijainnut laituri (kartta 7). Saaren kärjen niemet on yhdistetty laiturilla tai sillalla. Koirasaari on ollut vielä vuonna 1943 oma saarensa, mutta se on 1960-70-luvulla yhdistetty massiivisilla maantäytöillä Laajasaloon¹². Nykyään saaren pää on suoristettu ja täytetty, eikä laituria tai sen jäänteitä ole enää havaittavissa.



Kartta 7. Karttaote vuoden 1943 kaavakartasta Koirasaaren alueelta. Koirasaaren kärjessä on sijainnut laituri ja saaren niemien välissä silta. Saaren pää on nykyään täytetty ja rannat suoristettu. Karttalähde: digitaaliarkisto <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13116583>.

¹² Maanmittauslaitoksen peruskartat vuodelta 1961, 1967 ja 1979, karttalehti 203406.

6. Kenttättyöt

Viistokaikuluotaus

Viistokaikuluotaus tehtiin DeepVision DE3468D-luotaimella. Viistokaikuluotausta häiritsi veden kerroksellisuus, eli ns. harppauskerros, jonka aiheutti Vantaanjoen sedimenttipitoinen valunta. Sen vuoksi ajoja tehtiin tiheämmin ja laajemmalla alueella kuin normaaleissa olosuhteissa. Luotauksen perusteella voidaan kuitenkin tehdä luotettavia havaintoja meren pohjasta. Luotausteknisesti Koiraluotojen alue oli haasteellinen matalikoiden ja karien vuoksi.

Tutkittavilla alueilla luodattiin yhteensä 23 kaistaa seuraavasti: 5 kpl 50 + 50 m ja 18 kpl 75 + 75 m. 680 kHz:n taajuuudella. Näiden lisäksi tehtiin kohteiden tarkastusajoja, joita ei tallennettu.



Kartta 8. Mosaiikkikuva viistokaikuluotauksen kattavuudesta tutkimusalueilla. Tutkittavat alueet on rajattu karttaan keltaisella. Karttapohja MML.

Tarkastukset

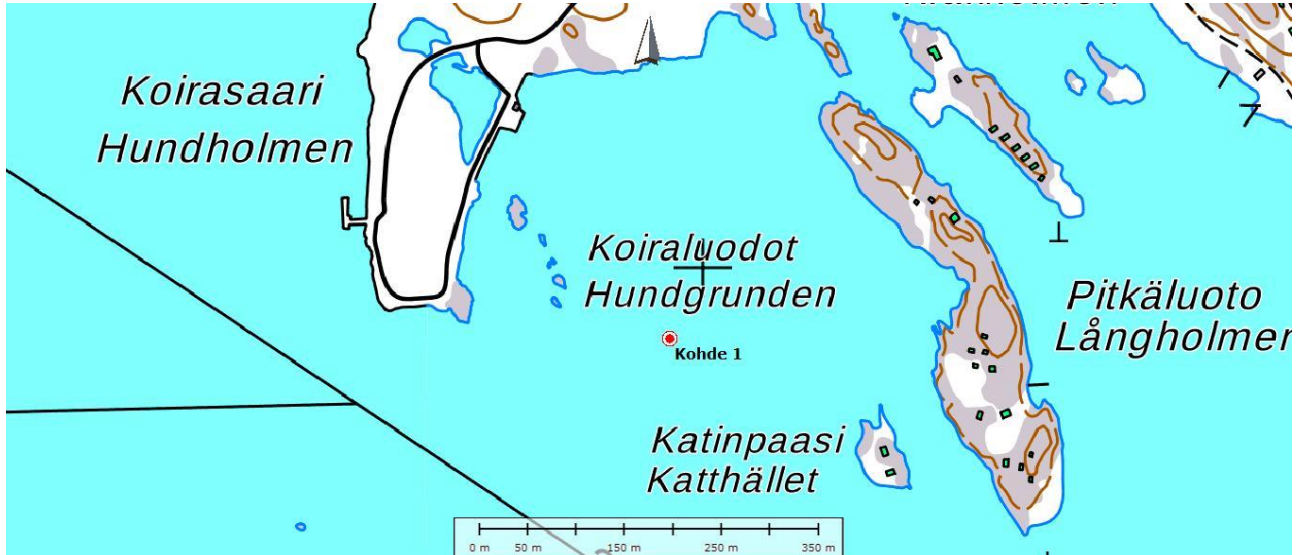
Luotauksissa havaittiin yksi veneen hyläksi tulkittu anomalia. Vanhoihin laitureihin tai niiden perustuksiin viittaavia kohteita ei havaittu Haakoninlahdessa tai muilla tutkimusalueilla. Hylyn tarkastaminen oli toukokuun luotausten yhteydessä mahdotonta veden partikkelipitoisuuden vuoksi. Kesäkuussa tilanne oli parempi, mutta ei vielä kukaan niin hyvä, että seitsemän metrin syvyydessä sijaitsevaa hylkyä olisi pystytty visuaalisesti dokumentoimaan.

Matalat alueet ja rannat

Matalat alueet tutkittiin visuaalisesti rantoja tähyttämällä. Suurimmaksi osaksi rannat ovat modernin täyttömaan peittämät, eikä tällaisilla alueilla ole havaittavissa mahdollisia alkuperäisen rantaviivan yhteyteen rakennettujen laitureiden tai muiden rakenteiden jäänteitä.

7. Kohteet

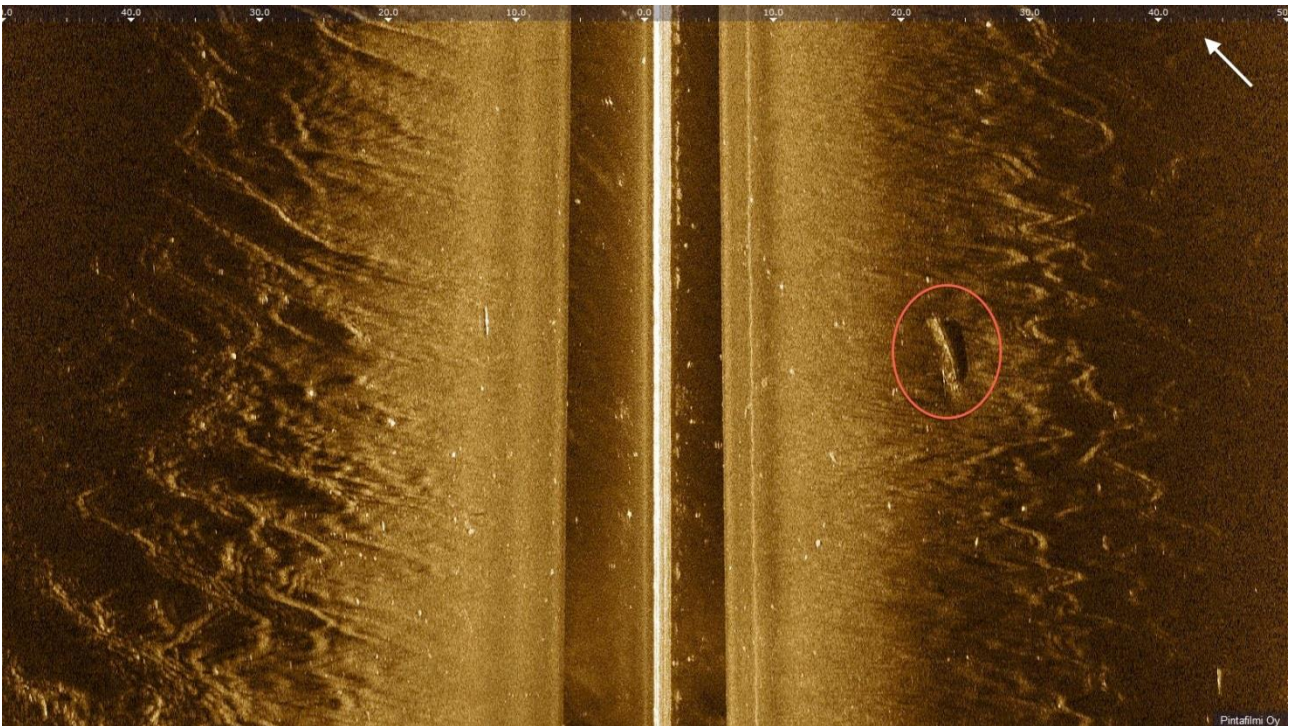
Tutkimuksessa havaittiin vain yksi kiinnostava anomalia (kartta 9, kohde 1), joka tulkittiin pieneneen hylkyksi. Hylky sijaitsee Koiraluotojen edustalla, alueella johon suunnitellaan satamatoimintoja.



Kartta 9. Kartta tutkimusalueella havaitun kohteen sijainnista. Karttapohja: MML.

Kohde 1. Mahdollinen hylky

Kohteen ID: Uusi kohde	
Nimi: Koiraluodot (ehdotus)	Kunta: Helsinki
Laji: Muu kohde	Vedenalainen: Kyllä
Tyyppi: Alusten hylt	Tyyppin tarkenne: Soutuvene
Lukumäärä: 1	
Ajoitus: Moderni	Ajoitustarkenne: Ei määritelty
Koordinaatit: WGS84 60°9.624' N, 25°1.049' E, TM35 6670926 N, 389967 E	
Syvyys max: 7,0 metriä	Syvyys min: 6,7 metriä
Koordinaattiselite: Paikannettu viistokaikuluotaamalla	
TM35 karttalehti: L4133C4	
Kuvaus: Viistokaikuluotaamalla havaittu kohde, joka vaikuttaa veneen hyllyltä. Hylky makaa pohjassa ylösalaisin ja antaa kölilinjastaan kirkkaan kaiun. Tämä viittaa johonkin muuhun valmistusmateriaaliin kuin puuhun. Vene on noin 5,4 x 1,5 metrin kokoinen. Vene vaikuttaa tasaperäiseltä ja kylkilinjassa on mahdollisesti nousulista. Hylky makaa mutapohjalla. Viistokaikuluotaukuvien perusteella vene määriteltiin moderniksi kohteeksi. Kohde paikannettiin viistokaikuluotaamalla uudelleen 21.6. tehdyissä tutkimuksissa ja poijutettiin. Tutkimuksen tavoitteena oli saada visuaalinen varmistus valmistusmateriaalille. Kohteesta kuvattiin videokuvaa, josta ei kuitenkaan saatu enempää selvyyttä sen luonteesta veden runsaan partikkelipitoisuuden vuoksi. Hyllyn ympäristössä ei havaittu irtonaista puutavaraa tai muita sellaisia objekteja, jotka viittaisivat puiseen hylkyyn.	



Kuva 6. Viistokaikuluotauskuva havaitusta hylystä.



Kuva 7. Viistokaikuluotauskuva havaitusta hylystä. Köli antaa kirkkaan kaiun.

8. Yhteenveto ja tulkinta

Laajasalon Haakoninlahden ja Koirasaaren ympäristössä tehtiin arkeologinen vedenalaisinventointi mahdollisten ennestään tuntemattomien muinaisjäännösten paikantamiseksi. Tutkimus liittyy Kruunusillat –hankkeeseen. Kenttätyöt suoritettiin haastavissa olosuhteissa 3.5. ja 21.6.2016. Veden partikkelipitoisuus Helsingin edustalla oli niin suuri, että veden kerroksellisuus vaikutti jonkin verran myös viistokaikuluotaamiseen. Havaitusta veneen hylystä ei myöskään tästä syystä saatu visuaalista todennusta.

Veneen hylky oli ainoa havaittu kulttuuriperintöön viittaava kohde inventoinnissa. Hylky sijaitsee Koiraluotojen edustalla. Se on kooltaan noin 5,4 x 1,5 metriä ja kaikukuvan perusteella se vaikuttaa muulta kuin puurakenteiselta veneeltä. Veneen jatkotutkimustarpeesta paremmissa olosuhteissa keskusteltiin Museoviraston kanssa ja todettiin, että hyllyn visuaalista tutkimusta ei jatketa. Hylky ei muodoltaan, kooltaan tai materiaaliltaan vaikuta suojeltavalta muinaisjäännökseltä.

Haakoninlahden vanha satamapaikka oli tutkimusvaiheessa jo rannoiltaan täyttömaalla muutettua, eikä alueella sijainneista laitureista tehty havaintoja. Suuri osa laitureista on kartta-aineiston perusteella ollut käytössä vielä 1940-luvulla. Todennäköisesti alue on kuitenkin ollut satamakäytössä jo paljon pidempään.

On mahdollista että ruoppaustyössä paljastuu sedimentin sisään peittyneitä puurakenteita. Tällaisista havainnoista tulee viipymättä ilmoittaa Museovirastolle.

Lähteet

Painetut lähteet

- | | |
|---|--|
| Harju et al. 2009 | Erkki-Sakari Harju ja Heikki Tiilikainen (toim.), <i>Kuninkaallinen merikartasto 1791-1796, C.N. af Klerckerin johtama kartoitustyö Suomenlahdella</i> . Kustannusosakeyhtiö AtlasArt 2009. |
| Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2003 | Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä 2003:3, <i>Stansvikin kartanoalue. Hoito ja Kehittämisperiaatteita sekä suosituksia jatkosuunnittelulle</i> . Helsinki 2003. |
| Nyberg 1935 | Paul Nyberg, <i>Stansvik, En herrgårdsidyll i Nyländska skärgården</i> . Helsingfors 1935. |

Elektroniset lähteet

Museoviraston kulttuuriperintörekisterit:

http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1573. Sivustolla on vierailtu 6.4.2016.
ja
http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjreki/read/asp/r_default.aspx.

<http://www.uuttahelsinkia.fi/fi/kruunuvuorenranta/perustietoa/kalastajakylasta-kaupunginosaksi-kruunuvuorenrannan-vaiheita-1500>. Sivustolla on vierailtu 6.4.2016.

<http://www.uuttahelsinki.fi/fi/kruunuvuorenranta/asuminen/kruunuvuorenrannan-nimisto-vie-aikamatkalle>. Sivustolla on vierailtu 6.4.2016.

<https://finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:km0037oi>. Stansvikin kartanomaisema. Helsingin kaupunginmuseo. Sivustolla on vierailtu 6.4.2016.

<https://finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:000005a3>. Haakoninlahden laiturit ja öljysatama vuonna 1926, Helsingin kaupunginmuseo. Sivustolla on vierailtu 6.4.2016.

Karttalähteet

Digitaaliarkisto:

<http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13481549>. B12a:16/1-5 Degerö; Karta öfver egorne med delningsbeskrifning (1768-1777).

<http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13116537>. B7Helsinki:12/1-10 Laajasalo / Degerö; Isojako (1778-1794).

<http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13116583>. B7Helsinki:12/49-100 Laajasalo / Degerö; Vesialueen jako tässä kylässä sekä Turholman yksinäistalolla (1943).

Maanmittauslaitoksen peruskartat vuodelta 1961, 1967 ja 1979, karttalehti 203406.