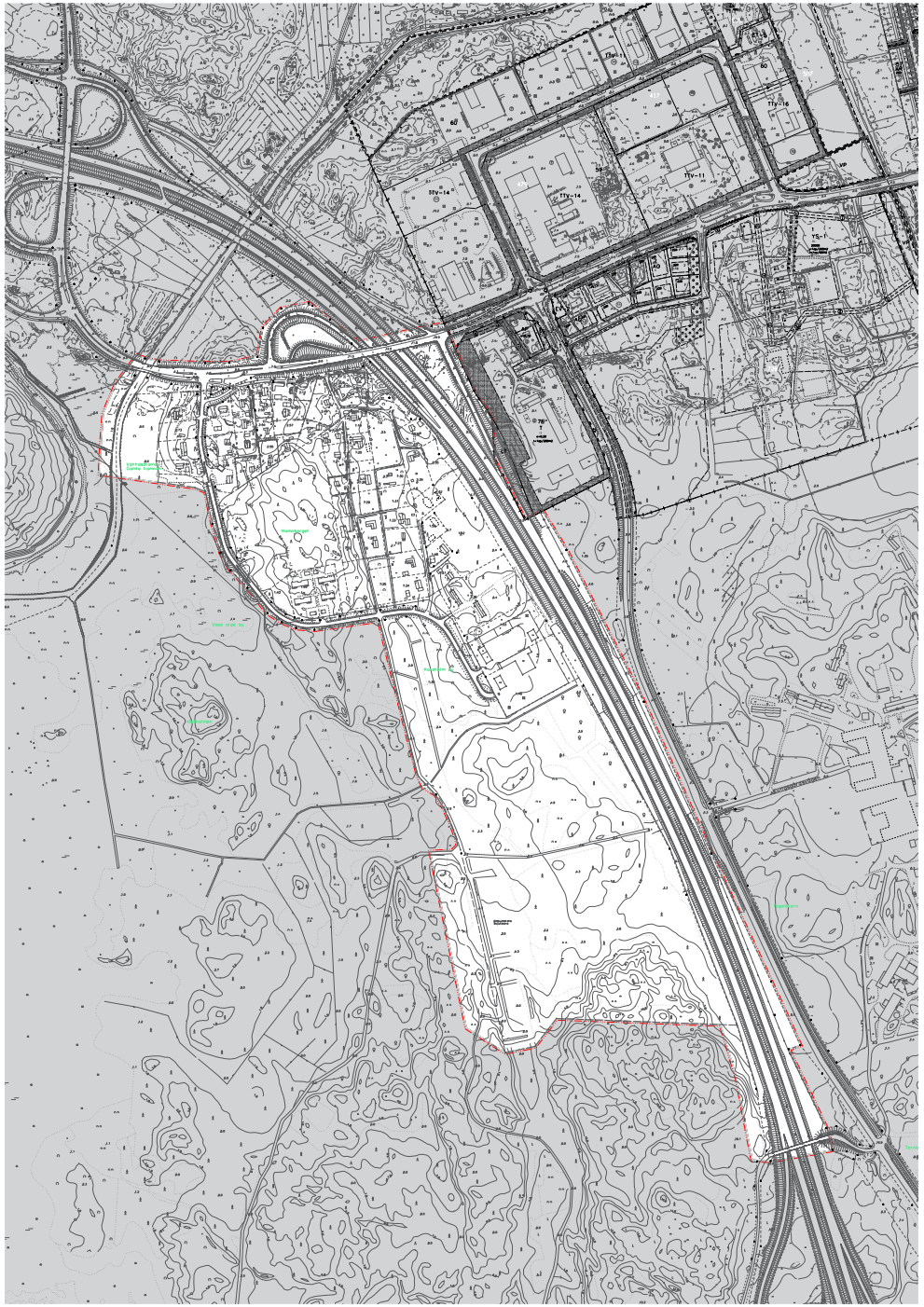
VANHAN VAASAN SATAMA

Kulttuuriympäristöselvitys





2013

Ruusa Viljanen Rossi
Pohjanmaan museo

Johdanto 3
1.ALUEEN KULTTUURIYMPÄRISTÖN KEHITYS 4
1.1. Maankohoamisilmiö 4
1.2. Mustasaaren kuninkaankartano 5
1.3. Satama 5
1.4. Ampumarata 5
1.5. Asutuksen lisääntyminen ja tiehankkeet 5
2. VANHA SATAMA 6
2.1. Alueen rajaus ja kohteet 6
2.1.1. Satama ja kanava 6
2.1.2. Majakkakivi 7
2.1.3. Ulkolaituri 7
2.2. Historia 7
2.2.1. Vanhan sataman aika 1600-1852 *7*
2.2.1.1. Satamavahdin tupa ja Satamakievari *9*
2.2.2. Vaasan palon ja kaupungin siirron jälkeinen aika 1852-1940 9
2.2.3. Jälleenrakennusaika 1940-60 12
2.3. Nykytila/Säilyneisyys 12
2.4. Arvottaminen 14
2.5. Nykyinen suojelustatus 15
2.6. Suojelumerkinnät 16
2.7. Toimenpidetarpeet 16
3. AMPUMARATA 17
3.1. Alueen rajaus ja kuvailu 17
3.2. Historia 17
3.3. Nykytila 19
3.4. Arvottaminen 19
3.5. Nykyinen suojelustatus 19
3.6. Suojelumerkintä 19
4. VANHAT PIHAPIIRIT JA MUU ASUTUS 20
4.1. 1700-1800-luku 20
4.1.1. Kiinteistö 2:50, Björklundin pihapiiri (G) 20
4.1.1.1. Arvottaminen *20*
4.1.1.2. Suojelumerkintä *21*
4.1.2. Kiinteistö 2:12, Wahlbäckin pihapiiri (F) 22
4.1.2.1. Arvottaminen *22*
4.1.2.2. Suojelumerkintä *22*
4.1.3. Jalas-aitta (H) 23
4.1.3.1. Säilyneisyys *23*
4.1.3.2. Arvottaminen *23*
4.1.3.3. Suojelumerkintä *23*
4.2. Jälleenrakennusaika 1940-1960 24
4.2.1. Kiinteistöt 2:53, 2:54, 2:55 (I) 24
4.2.1.1. Arvottaminen *25*
4.2.1.2. Suojelumerkinnät *25*
4.3. Nykyaika 1960-2013 26
5. SUOJELUEHDOTUS 27
Lähdeluettelo 28

Johdanto

Vaasan Vanhan sataman historia on palautettavissa 1600-luvun alkuun asti. Sen merkitys Vaasan kaupungin sijainnille, kehitykselle, kasvulle ja lopulta myös siirrolle on ollut perustavanlaatuinen.

Vaasan Vanhan sataman kulttuuriympäristöselvityksen tavoite on selvittää alueen historia ja kehitys, dokumentoida sen nykytila ja arvioida sen säilyneisyys. Painopisteinä selvityksessä on muinaismuistolain nojalla suojeltu sataman alue, Puolustusvoimien entinen ampumarata sekä alueen vanha rakennuskanta.

Kulttuuriympäristöselvitys tehdään Vaasan kaupungin kaavoitusosaston tarpeisiin alueen asemakaavatyön tueksi. Selvityksen käyttötarkoituksen kannalta on olennaista paitsi kulttuuriympäristön historiallisen rakenteen ja sen säilyneisyyden selvittäminen, myös sen kulttuurihistoriallisten arvojen tunnistaminen ja määrittely.

Työhön osallistuivat inventoijan lisäksi Pohjanmaan museon kulttuurihistorian osaston rakennustutkija Magdalena Lindroos ja intendentti Susanna Tyrväinen sekä osittain myös maakuntamuseotutkija Kaj Höglund ja maakunta-arkeologi Pentti Risla. Työneuvotteluja järjestettiin Vaasan kaupungin kaavoituksen kanssa.

Selvityksen loppuun on liitetty ehdotus alueen arvokkaan rakennusperinnön suojelemiseksi kaavassa.

Alueen rakennuskanta on alkuun kartoitettu paikan päällä ja rakennustietorekisterin tietojen kautta, minkä pohjalta on valittu inventointikohteet iän, rakennustavan ja edustavuuden perusteella. Kaikki alueella olevat 1800-luvun ja mahdollisesti sitä vanhemmat rakennukset on sisällytetty inventointiin. Lisäksi inventointiin on sisällytetty jälleenrakennuskauden edustavimpia kohteita alueella.

Vanhan sataman historiallista rakennetta on tutkittu karttojen ja kirjallisen arkistoaineiston avulla. Vaasan maakunta-arkiston karttakokoelmat on läpikäyty alueen kehitystä analysoitaessa. Armas Luukon teokset *Vaasan Historia osat I ja II* vuosilta 1971 ja 1979, ovat toimineet ensisijaisina lähteinä Vaasan kaupungin kehityksen ymmärtämiseen. Samoin kuin tätä vanhempi H. Em. Aspelinin *Wasa stads historia,* vuodelta 1892.

Alueen 1900-luvun historiaa on arvokkaalla tavalla valottanut tiedonantajana toiminut Gunnar Bäckman. Sataman alueelta palon jälkeen pois siirretyistä rakennuksista on tietoja saatu Stundarsin kotiseutumuseon Peter Båskilta ja Merimuseon Unto Lintalalta. Arkistomateriaalia on saatu käyttöön Margit Holmin kautta Runar Niemisen kokelmasta. Wanhan Sataman asukasyhdistyksen puheenjohtaja Stefan Stormia, sekä asukasta Arne Granlund on haastateltu tietoja varten.

Ampumaradan historiaan on paneuduttu Stig Roudasmaan *Vaasa – vapautemme vaalija, Vaasan varuskunnan historia*-teoksen kautta. Arkistoaineistoa on selvityksen tähän osaan saatu sekä Vaasan kaupungin keskusarkistosta, että Puolustusvoimien keskusarkistosta.

Valokuvia eri ajoilta on selvityksen käyttöön saatu Gunnar Bäckmanin kokoelmasta.

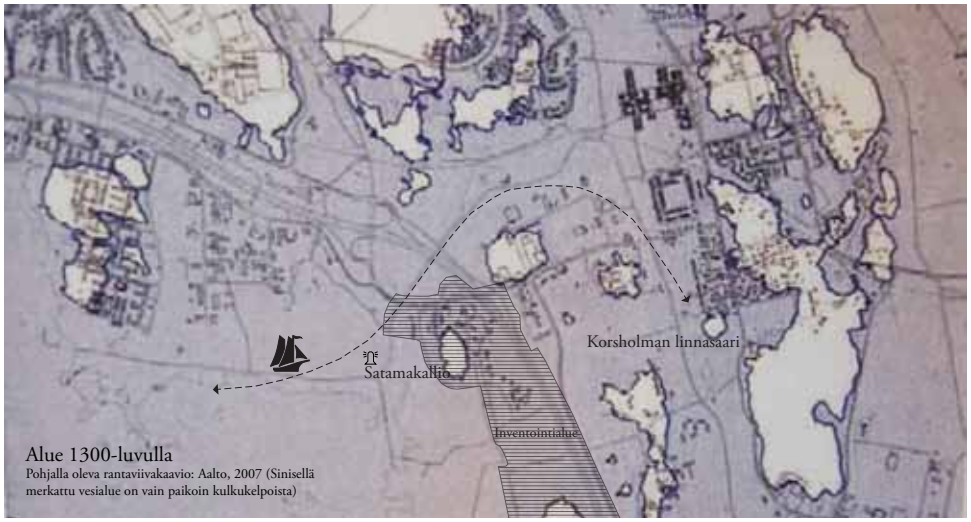
1.ALUEEN KULTTUURIYMPÄRISTÖN KEHITYS

1.1. Maankohoamisilmiö

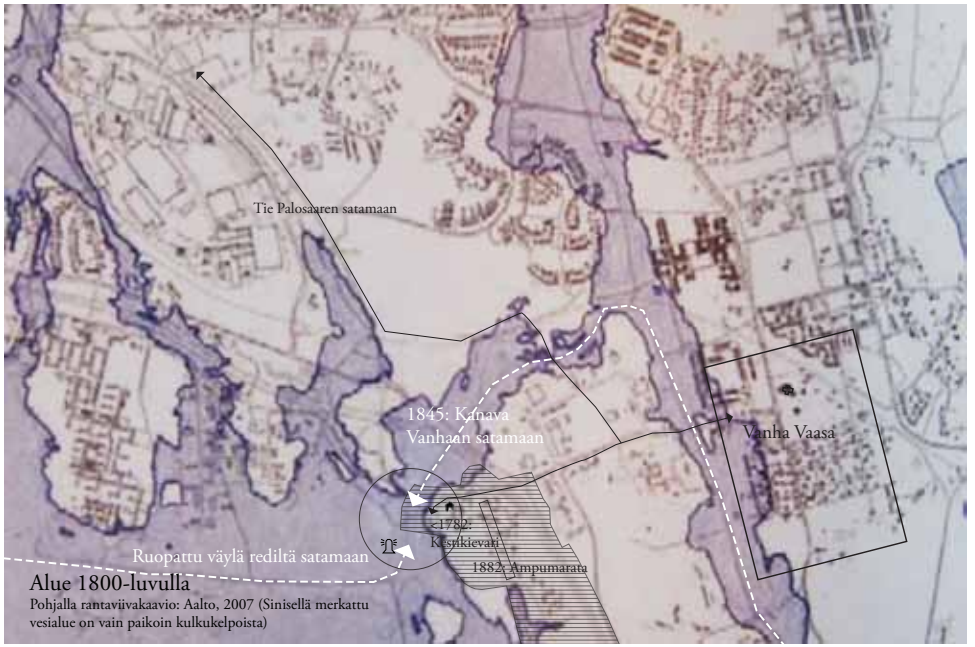
Inventointialueen kulttuurimaisemallinen kehitys on kiinteästi yhteydessä Merenkurkun maankohoamisilmiöön. Oheiset karttakaaviot esittää maankohoamisen vaikutuksen alueen rantaviivaan ja alueenkäytön kehittymiseen viimeisen 700 vuoden ajalta. Sitä mukaa kuin maa on noussut merestä, on se otettu hyötykäyttöön, mutta samainen ilmiö on myös vaikeuttanut alueen vesistöjen käyttöä ja ohjannut vanhoja toimintoja uusille sijoille.



Alue 1600-luvulla
Pohjalla oleva rantaviivakaavio: Aalto, 2007 (Sinisellä merkattu vesialue on vain paikoin kulkukelpoista)



Alue 1300-luvulla
Pohjalla oleva rantaviivakaavio: Aalto, 2007 (Sinisellä merkattu vesialue on vain paikoin kulkukelpoista)



Alue 1800-luvulla
Pohjalla rantaviivakaavio: Aalto, 2007 (Sinisellä merkattu vesialue on vain paikoin kulkukelpoista)

1.2. Mustasaaren kuninkaankartano

Alueen kehitys on myös liitettävissä, tänä päivänä Valtatie 3:n toisella puolella sijaitsevaan nykyisin Korsholman koulualueeseen kuuluvaan, Mustasaaren kuninkaankartanon historiaan. Alun perin eteläisen kuninkaankartanon maihin kuuluneita alueita on 1500-luvulta lähtien hyödynnetty saraniittyinä ja hakamaina. 1800-luvun alussa sataman lähellä oli kolme kuninkaankartanon torpparitilaa. Kaksi näistä on ainakin osittain säilynyt.

1.3. Satama

Alueen maantieteellinen sijainti keskiaikaisen Korsholman linnan ja myöhemmin vanhan Vaasan kaupungin länsipuolella on, sen edullisen topografian ohella, muodostanut siitä luontevan sataman ainakin jo 1600-luvulta asti. Ensimmäinen kartta, johon satama on merkattu on jo vuodelta 1651. Satama-alue ja sen vanhin asutus on keskittynyt *Hamnberget* nimellä tunnetun yli 900-vuotta sitten merestä nousseen satamakallion kylkeen. Satamakäyttö loi alueelle omintakeisen rakennetun ympäristön, vesirajaan tiheään pystytettyine ranta-aittoineen ja suurine makasiineineen, sekä pitkine satamalahden yli kurottelevine laitureineen. Näistä on meidän aikaamme, kirjallisen dokumentaation lisäksi, valitettavasti säilynyt vain hajanaisia jäännöksiä ja pätkä alkuperäistä satamatietä.



Klaus Klaunpojan Etelä-Pohjanmaan yleiskartassa vuodelta 1651 satama esitetään huomattavana ruutukaavamaisena rakenteena. Näin se erottuu muista kylistä ja liittyy osaksi Vaasan kaupunkia.Kartta on Kansallisarkistossa, mutta sitä ei ole digitoitu. Lähde: Luukko 1971

Sataman läheisyyteen kasvoi pieni kylä, joka 1800-luvun puolen välin tienoilla koostui sataman lisäksi kievarin talosta ja kolmesta Mustasaaren eteläisen kuninkaankartanon alle kuuluvasta torpparitilasta.

Maankohoamisen myötä vesiraja pakeni aina etäämmälle alueesta. Vaasan satamatoiminta siirtyi osittain Palosaarelle vuonna 1789 ja kaupunkipalon jälkeen kokonaan vuonna 1862. Satamatoimintaan liittyneet rakennukset jäivät hyödyttömiksi; ainakin yksi makasiinirakennus siirrettiin uuteen satamaan, osa muualle ja loput tuhoutuivat.

1.4. Ampumarata

Satama-alueen luoteispuolella on suoritettu ampumaharjoituksia jo 1600-luvun alusta lähtien. 1800-luvun loppupuolella ampuma-alueelle rakennettiin tarkoituksenmukainen 300:n askeleen ampumarata kolmannen tarkk'ampujapataljoonan käyttöön. Ampumarata oli käytössä varuskunnan lakkauttamiseen saakka, joskin 1950-luvulta sen sijainti siirtyi pituutensa verran etelämmäksi. Ampumarata jätti jälkensä, paitsi maaperän lyijysaasteina, myös katunimistöön. Vanhan sataman tieltä etelään lähtevä Ampujankatu vie entisille ampumaradoille.

1.5. Asutuksen lisääntyminen ja tiehankkeet

1900-luvun puolessa välissä, jälleenrakennusajalla, oli alueella uusi pieni rakentamisen nousukausi, jolloin mäelle kohosi pienimittakaavaista, pääosin puista, maastoon luontevasti istutettua ja hyvin säilynyttä, omakotirakentamista, ajalle tyypillisine viihtyisine pihapiireineen.

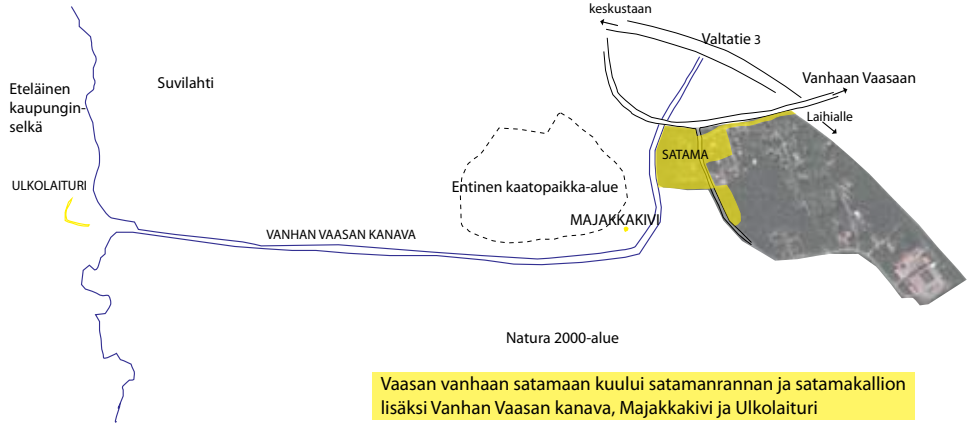
1960-luvun lopun Vaasan moottoritiehanke ja varsinkin 1990-luvun moottoritien laajennus Vanhan Vaasan liittymineen, muutti inventointialueen laajempaa maisemallista kontekstia merkittävästi. Moottoritie vedettiin Vanhan Vaasan kanavan yli ja itse sataman alue jäi suurilta osin täyttömaiden alle.

Moottoritie toi kuitenkin paremmat yhteydet alueelta Vaasan keskustaan. 1960 -70-luvulta lähtien alueelle onkin rakennettu pientaloasutusta joka on muodostanut vanhan satamakallion kupeeseen ja alkuperäisen ampumaradan paikalle pakettitaloratkaisujen kirjon. Tämä kehitys on aivan viime vuosina kiihtynyt ja leimaa meidän aikamme Vanhaa Satamaa, josta on kasvanut lähes oma kaupunginosansa.

2. VANHA SATAMA

2.1. Alueen rajaus ja kohteet

Vaasan vanhan sataman aluekokonaisuuteen kuuluu satamakallio rantoineen, Vanhan Vaasan kanava, nykyisen Suvilahden täyttömäen kaakkoispuolella kanavanvarressa sijaitseva majakkakivi sekä nykyisen kanavansuun edustalla sijaitseva kivinen rakennelma, joka mahdollisesti liittyy 1600-rakennettuun ulkolaituriin tai myöhempiin Patteriniemen varustusrakenteisiin. Majakkakivi ja kivirakennelma sijaitsevat Vanhan sataman kaava-alueen ulkopuolella.



Vaasan vanhaan satamaan kuului satamanrannan ja satamakallion lisäksi Vanhan Vaasan kanava, Majakkakivi ja Ulkolaituri

2.1.1. Satama ja kanava

Entinen satamanlahti on maankohoamisen myötä kadonnut ja on inventointialueella nykyään Vanhan Vaasan kanavan ranta-aluetta, paikoin vaikeasti kuljettavaa alavaa rantametsikköä omakotiasutuksen länsipuolella. Kanavanrantaan pääsee Kanavasillantien kupeesta lähtevää hoitamatonta polkua pitkin. Kanava on matala ja hidasjuoksuinen, noin 8 metriä leveä.

Vanhan sataman rakenteita ei ole meidän päiviimme liioin säilynyt. Kanavanrannassa on kivisten laiturirakenteiden jäänteitä, joitain puisien laiturin tolppien jäänteitä, sekä rantaliejuun osittain uponneita rautaharkkoja.

Silloinen satamanranta on jäänyt uuden omakotiasutuksen alle. Nykyisen kiinteistön 2:73 tontilla on säilynyt hirsirakenteinen harmaantunut navetta.

Vanha satamatie ulottui aikoinaan satamanrantaan asti, kaartaen satamakallion viertä suoraan etelään. Nykyään Hevossaarentie kulkee entisen Vanhan satamatien poikki ja jakaa alueen kahteen osaan sen molemmin puolin. Hevossaarentien itäpuolelle jääneiden satamakallioiden topografinen yhteys entiseen merenrantaan on tien rakentamisen yhteydessä kadonnut. Satamakalliolla on kuivalla, osittain metsittyneellä maalla melko selkeästi havaittavissa olevia ki-



Vanhan Vaasan kanava. Vasemmanpuoleinen rantametsikkö oli vielä 1850-luvun puolivälissä veden alla olevaa sataman laiturialuetta.



Ulkolaituri heinäkuussa 2013. Valokuva Gunnar Bäckman.

viperustusten jäänteitä, jotka ovat tulkittavisa kruununmakasiinien ja muiden satamavarastojen kivijalkojen jäännöksiksi.

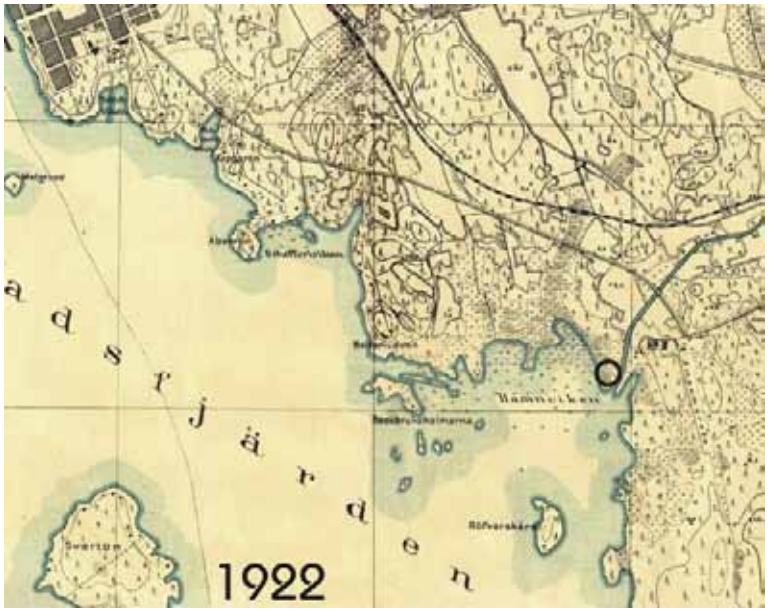
Vanhan satamatien alkuperäinen linjaus on säilynyt Kanavasillantien mukaiselta matkalta sekä yhä aavistettavissa lyhyeltä matkaa alueen pohjoisimman omakotitalon pihassa ja myös satamakalliolla.

2.1.2. Majakkakivi

Majakkakivi, ns. Fyrsten, on irtolohkare vanhan sataman edustalla. Kivellä on pidetty tulta laivojen ja veneiden ohjaamiseksi satamaan, 1800-luvulla varsinkin Sundomista ja Munsmosta tulevia kirkonkävijöitä varten. Maankohoamisen takia kivi on nykyään kuivalla maalla.

2.1.3. Ulkolaituri/rantautumiseste

Eteläisellä kaupunginselällä, nykyisen Vanhan Vaasan kanavan suulla sijaitsee kaarevanmuotoinen, noin 100 metriä pitkä kivinen rakennelma. Se saattaa olla osa 1660-luvulla rakennettua sataman ulkolaituria, joka oli hirsirakenteinen ja toimi samalla aallonmurtajana. Vanhassa kartta-aineistossa kohtaan on merkitty Pålverket.[1] Paaluista tehtyyn aallonmurtajaan viittaa myös läheisen niemen nimitys Pålvärcks udden. Rakennelma voi myös kuulua osaksi Patteriniemen Krimin sodan aikana 1850-luvulla rakennettuja varustuksia. Rakennelma vaatii tarkempia selvityksiä, jotta sen funktio voidaan varmentaa.



Vuonna 1922 majakkakivi seisoi jo kuivalla maalla. Lähde: http://www.geocaching.com/seek/cache_details.

2.2. Historia

2.2.1. Vanhan sataman aika 1600-1852

Satama-alueen historia ulottuu aina 1600-luvulle saakka. Vaasan kaupungin perustamisen jälkeisinä vuosikymmeninä Hästholmenin pohjoispuolitse kaartavaa väylää päästiin pienillä laivoilla purjehtimaan salmen yli johtavalle kaupunginsillalle asti. Varsinainen laivasatama lienee kuitenkin ollut alusta alkaen Hästholmenin länsirannalla. Vuonna 1642 pidettiin Vaasan vapaamarkkinat satamassa ”koska mikään lastattu laiva ei enää pääse tulemaan kaupunkiin”[2]. Tavara kuljetettiin proomuilla ja pienemmillä veneillä kaupungista satamaan ainakin vuoteen 1662 asti, jolloin rakennettiin noin kilometrin mittainen satamatie Hästholmenin poikki.[3]

1 esimerkiksi vuoden 1813 kartta “Karta över Wasa fjerden” VMA
2 A. Luukko 1971 s. 142
3 H. Em. Aspelin 1892, s. 67



Vuoden 1786 kartassa satamarakennukset on selvästi sijoitettu veden varaan. Kievarinrakennus merkitty selvästi muita suuremmaksi. VMA

Hästholmenin edusta oli kuitenkin niin matala, että porvareiden oli pystytettävä osa satama-aitoistaan laitureiden päähän veteen tolppien varaan. Laivat lastasivat ja purkivat lastinsa suoraan aittoihin.

Tervakaupan kukoistusaikana 1660-luvulla aittoja oli kaikkiaan 47 kappaletta.[4] Vuoden 1821 karttaan merkattuja satamarakennuksia on yhtä monta[5], joskaan ne ei ilmeisesti ole samoja kuin 1600-luvulla. Isonvihan aikana sataman rakennukset, porvareiden varastot ja kruununmakasiinit poltettiin, kuten myös merkittävä osa kauppalaivastosta.[6]

Satama oli altis läntisille tuulille. Laivojen ajauduttua maihin ja aittojen kaaduttua veteen vuoden 1663 syysmyrskyssä, päättivät kauppiaat rakennuttaa suojaisan ulkolaiturin länsiluoteeseen noin kahden ja puolen kilometrin päähän satamasta. Etukäteen valmiiksi salvottu hirsikehikko upotettiin kivin kahden karin väliin. Vuonna 1685 sen mainitaan olleen käytössä. Ulkolaiturin valmistuttua alkoivat kauppiaat rakentaa ranta-aittoja myös lähellä oleville, merestä kohoaville kareille ja Melmönsaarelle.[7]

Maankohoamisen seurauksena satama madaltui vuosi vuodelta. Vuonna 1789 myönnettiin kaupungille lupa perustaa uusi satama Palosaaren ja Mansikkasaaren väliseen salmeen. Uusi satama ei kuitenkaan valmistunut käden käänteessä, eikä sinne vielä vuonna 1792 ollut edes tietä, tavara kuljetettiin proomuilla Vanhaan satamaan tai kaupungin salmelle saakka. Satamalaitteiden puutteellisuuden takia kauppiaat käyttivät jatkuvasti myös Hästholmenin satamaa, varsinkin suolan ja muiden raskaiden tavaroiden varastointiin.[8] Joskin tulli- ja pakkahuoneet sijaitsivat 1800-luvun alusta Palosaarella toimi uusi satama lähinnä ulkosatamana Vaasan paloon saakka.

Vuosina 1838-35 kauppiaat ruoppauttivat ulkolaiturilta satamaan vajaat kuusi metriä leveän ja 3 metriä syvän laivaväylän. Tämän ruoppausurakan ohella levennettiin ja syvennettiin kaupunginsalmelle vievä väylä kanavaksi, jonka seinämät tuettiin paaluin, minkä jälkeen kaupungin rantaan pääsi taas ainakin pienemmillä höyrylaivoilla.[9] Kanavanvarren makasiinipaikoista tuli hyvin suosittuja kauppiaiden keskuudessa ja Vaasa sai merenrantakaupungin ulkomuodon ranta-aittoineen, joskaan avoin meri ei itse kaupungista käsin näkynytkään.[10]

4 A. Luukko 1971 s. 142
5 Ohessa oleva kartta
6 J. Tegengren 1946 s. 42
7 A. Luukko 1971 s. 142-143
8 A. Luukko 1979 s. 370-373
9 A. Luukko 1979 s. 124
10 A. Mäkelä 1987s.119-124

Alla olevasta vuoden 1821-kartasta (VMA) ilmenee sataman rakennuskanta. Satamassa on tähän aikaan ollut varastorakennuksia 47 kappaletta. Satamakallion kupeessa, Vanhan satamatien loppupäässä, sijaitsee muista erillään kuusi rakennusta, joista kaksi on merkitty punaisesta poiketen osittain vihreiksi, minkä tarkoituksena voi tulkita olleen kruununmakasiinien erottamisen kauppiaitten satamavarastoista. Karttaan on myös merkattu satamakievarin paikka numerolla 18, sekä alueen kolme torpparitilaa numeroilla 20, 21 ja 26.



2.2.1.1. Satamavahdin tupa ja Satamakievari

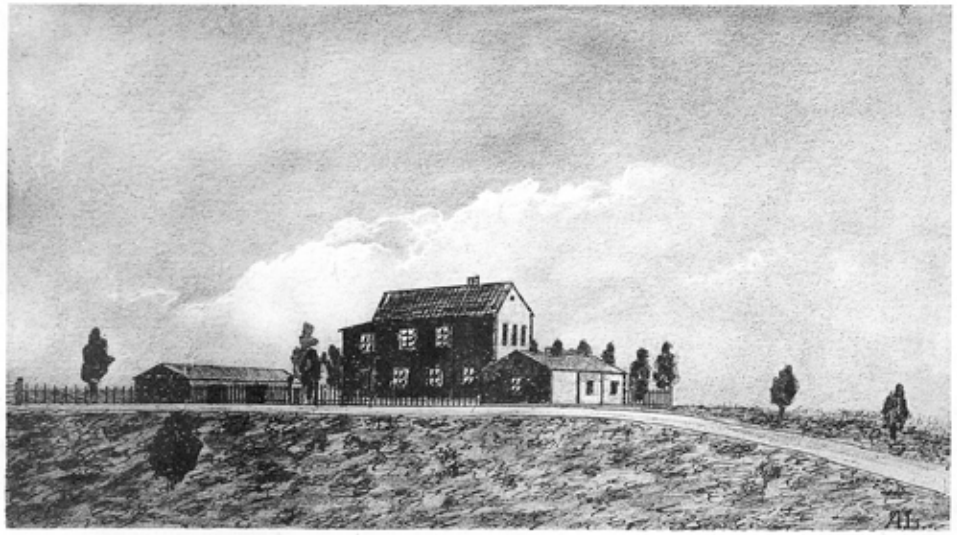
Vaasan satama-alueeseen kuului pitkien laitureiden, kauppiaiden varastorakennusten ja kruununmakasiinien lisäksi satamatyöläisten ja merimiesten mökkejä, satamavahdin tupa, sekä satamakievari.

Satamassa oli vahtitupa 1600-luvulta lähtien. Vahtituvassa asui satamavahti, joka vartioi satamassa sijainneita kaupungin kauppiaiden myyntivarastoja, sekä kruununmakasiineja. Satamavahdin tuvan sijainti on karttojen perusteella määriteltävissä satamanrannan eteläisimpään kärkeen, nykyisen kiinteistön 2:81 kohdalle.[11] Paikalla asui vielä 1960-luvulla Granbergin sisarukset Elis ja Ellen, joita kutsuttiinkin yhä satamavahdeiksi. Granbergien tupa oli asukkaiden tiedon mukaan 1700-luvulta.[12] Se purettiin 1990-luvun loppupuolella.

Majatalon, satamaravintolan ja satamahotellinkin nimillä kulkenut satamakievari toimi ainakin vuodesta 1820 saakka vuonna 1773 rakennetussa[13] suuressa puutalossa, joka purettiin vuonna 1985. Kievari toimi merimiesten anniskelu- ja majoituspaikkana. Sillä oli kaupungin ainoat olutta väkevämpien juomien anniskeluoikeudet. Virkistystarjontaan kuului myös puutarhassa oleva keilarata ja ulkorakennukseen sijoitettu uudenaikainen biljardipeli.[14]

11 Vaasan kartta vuodelta 1694, H. Em. Aspelin
12 Vasabladet, lehtileike Runar Niemisen kokelmassa, ei vuosilukua, noin 1960
13 Gunnar Bäckman 4.7.2013

Alla: Satamakievari August Lasselin mukaan. lähde:
Oikealla: Merimuseon ylämakasiini on siirretty vuonna 1855 Vaasan Vanhasta satamasta Palosaaren salmen tuntumaan.



Restaurant i gamla hamnen

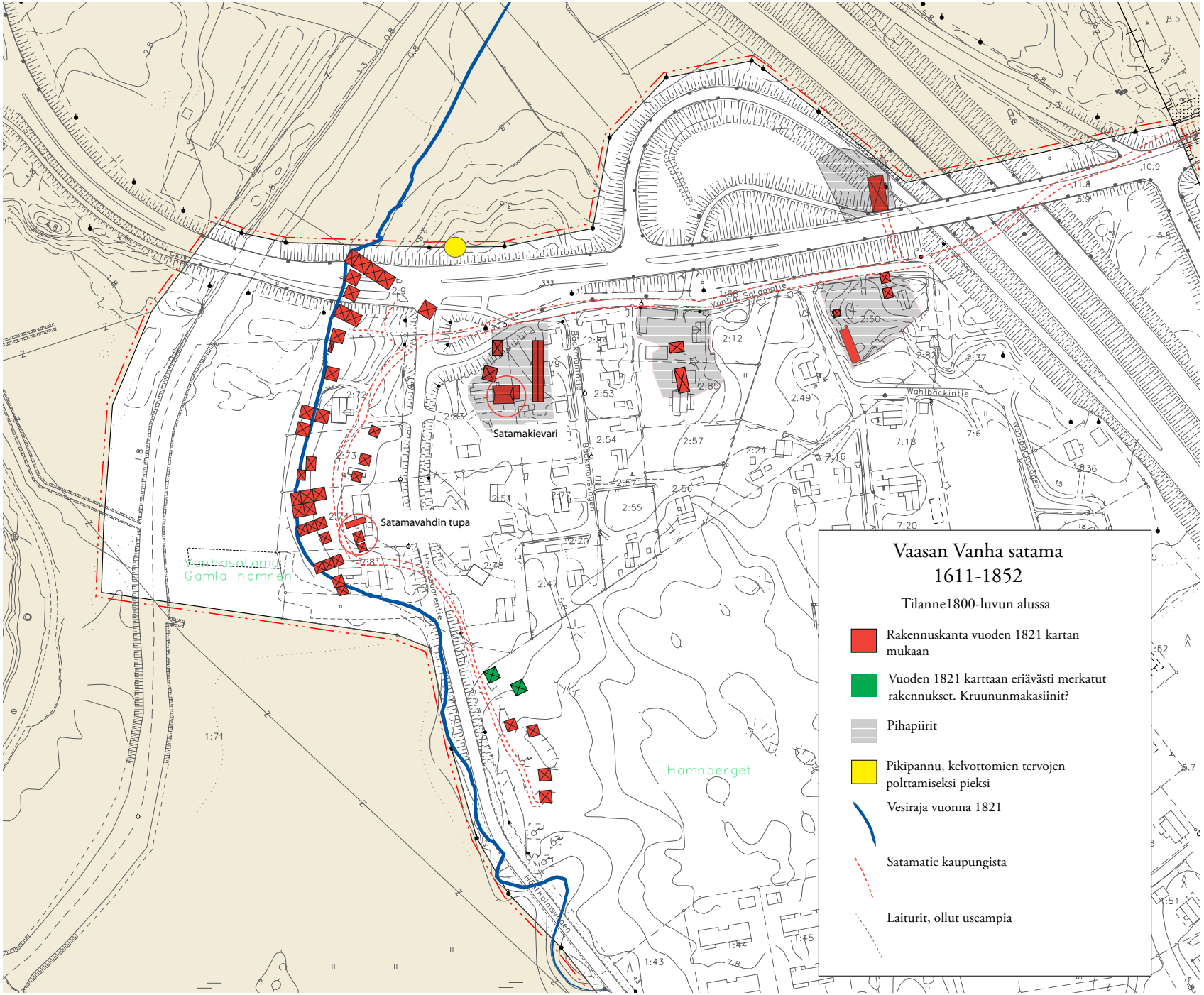
2.2.2. Vaasan palon ja kaupungin siirron jälkeinen aika 1852-1940

Vaasan palon jälkeen satamatoiminta siirtyi kokonaan Palosaaren salmeen. Kaupungin siirron yhteydessä 1862 moni kaupunkilainen kuljetti muuttokuormansa vesiteitse Vanhan sataman kautta. Vaasan palo ei ulottunut satamaan saakka, joten satamarakennukset eivät siinä yhteydessä vaurioituneet. Rakennuksista osa siirrettiin uuteen käyttöön, mutta tietoa tästä on säilynyt kovin vähän. Vuonna 1855 siirrettiin satamasta Palosaaren salmelle 1700-luvulla rakennettu makasiinirakennus, jonka Vaasan saippuatehdas 1980-luvulla lahjoitti Merimuseolle.[15]

14 Petander s. 211 ja Gunnar Bäckman 4.7.2013
15 Rakennuksesta löytyvien vuosilukumerkintöjen perusteella, Unto Lintala 1.8.2013



Oheinen kaavio havainnollistaa Vanhan sataman rakennuskannan määrää ja sijoittelua 1800-luvun alkupuolella. Kaaviossa on 1821 vuoden kartan rakennustiedot asetettu ajankohtaisen pohjakartan päälle. Sataman eteläisimmän osan kruunumakasiinit ja muut varastorakennukset eivät aivan asetu paikalla olevien kivijalkojen ja peruskivien kohdalle, mille voi olla karttatekninen selitys.



Satamakievari suljettiin heti palon jälkeen, ilmeisesti siksi, että sekä olut-, että viinapanimo olivat tuhoutuneet, eikä tarjottavaa siis ollut. Ravintoloitsija ja majatalon pitäjä Carl Lindbergille myönnettiin oikeus tislaamon rakentamiseen viinanpolttoa varten ja keväällä 1857 ravintolatoiminta jatkui. Ravintola koki nousukautta, ilmeisesti osittain kaupunkiin asettuneen Keisarillisen ruotuväkipataljoonan ansiosta. Sen soittokunta esiintyi usein kievarissa. Sataman siirron myötä toiminta muuttui kuitenkin pitkän päälle kannattamattomaksi ja vuonna 1859 Lindberg alkoi rakentaa ravintolaa uuteen Vaasaan. Samana vuonna hän vuokrasi kievarirakennuksen sairaalaksi kaupunkiin asettuneelle venäläiselle pataljoonalle. Satamakievarin toiminta päättyi.[16]

Rakennus vaihtoi omistajaa vuonna 1865, jolloin Lindberg möi sen kaakeliuunimestari Johan Smedlundille. Tämä oli vanhan Vaasan viimeinen kaakeluunimestari ja oli palon jälkeen valmistanut uuneja vaasalaisten uusiin koteihin uudessa Vaasassa. Hän asui ja toimi rakennuksessa kolmekymmentä vuotta.

16 Petander s. 212



Johan Smedlundin oppilas, kaakeliuunintekijä Fredrik Sjöblom, peri opettajansa omaisuuden vuoden 1895 paikkeilla, jonka jälkeen kievarirakennus oli saman suvun omistuksessa 1960-luvulle saakka.[17]

Kievarirakennus siirtyi vuonna 1911 Sjöblomin tyttären Ainon ja miehensä Arnold Bäckmanin omistukseen. Rakennus oli 1700-luvun kuosissaan 1910-luvun puoliväliin asti, jolloin katto uusittiin ja uudistettiin jugendmuotia mukailevaksi. Ikkunoita vaihdettiin myös, joten rakennuksen ilme muuttui selvästi uudenaikaisemmaksi. Arnold Bäckman piti tontilla taimistoa, joten taloon kuuluva puutarha kukoisti hänen aikanaan. Omenapuita oli paljon, oli syreenimaja ja paljon istutuksia.[18]

2.2.3. Jälleenrakennusaika 1940-60

1950-luvulla satamakievarin tilasta oli erotettu etelässä kaksi tonttia. Aino Bäckmanin jälkeen tila jaettiin vielä neljään osaan. Rakennuksen osti ro-

17 Seela s. 38
18 Gunnar Bäckman 4.7.2013

Vasemmalla kievarirakennus ennen vuotta 1913 ja alla jugend-tyyliä myötäilevässä ulkoasussaan vuonna 1967. Kuvat: Gunnar Bäckman.



mukauppias Harry Lönnfors, joka antoi kaataa kaiken puuston, omena- ja pihtapuineen, tehdäkseen tilaa varastopihalleen. Kievari mainitaan Vaasan arvokkaiden rakennusten inventoinnissa vuodelta 1978 (joka julkaistiin vasta vuonna 1986). Romuvarastona paikka rappeutui nopeasti ja vuonna 1985 Lönnfors sai purkuluvan vanhalle ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaalle satamakievarirakennukselle.

Gunnar Bäckman, jonka isovanhemmat asuivat ja pitivät taimistoa entisessä kievarirakennuksessa, on viettänyt useat lapsuutensa kesät Vanhassa satamassa. Hänen lapsuudessaan suuri osa vanhasta rakennuskannasta oli vielä jäljellä.

Satamassa, kiinteistön 2:81 kohdalla, oli Elis Granbergin satamavahdin tupa. Tämän pihapiiristä siirrettiin 1990 aitta Stundarsin kotiseutumuseoon, jossa se toimii Merimiehen aittana. Vahtitupa oli tällöin vielä paikallaan. Tuvan tarkka purkuajankohta ei ole tiedossa.

2.3. Nykytila/Säilyneisyys

Kuten sivun 10. kaaviosta ilmenee on 1700-1800-luvun satamarakennuksista suurin sijainnut aikanaan nykyisten omakotikiinteistöjen 2:72, 2:73, 2:74 ja 2:81 paikalla, sekä siinä kohtaa rantaa, mikä on jäänyt Kanavasillantien alle.

Vanha satamatie (D3.)[19] on kulkenut satamaan asti, eli yllä mainittujen kiinteistöjen poikki ja satamakallion viertä pitkin kruununmakasiineille saakka. Vanhan satamatien kulun pystyy yhä näkemään vanhan navetan kohdalla kiinteistön 2:73 pihamaalla(D1.).

Vanhassa satamanrannassa on säilynyt yksi ainut vanha rakennus. (D2.) Kiinteistöön 2:73 kuuluu navettarakennus, joka on alueen vanhan rakennuskannan viimeinen edustaja. Päärakennus, johon navetta kuului, sijaitsi kiinteistön 2:74 kohdalla, mutta on purettu vuosituhannen vaihteessa. Navetta mainitaan inventoinnissa vuodelta 1998. Tässä se ajoitetaan 1800-luvun toiselle puo-

19 Suluissa viittaukset sivun 26 Säilyneisyyskaavion numerointiin.





Ohessa: Harmaantunut hirsinen navetta on sataman ainut meidän päiviimme säilynyt rakennus. Kuva pihan puolelta, kohdasta, jossa Vanhan satamatien kulku Hevossaarentien länsipuolella on yhä havaittavissa.

Vasemmassa alalaidassa: Satamavahdin tupa kuvassa oikealla. Pienempi rakennus on aitta, joka siirrettiin Stundarsiin vuonna 1990. Kuva 1960-luvulta, Gunnar Bäckman

liskolle, eli sataman siirtämisen jälkeiselle ajalle. Navettaa ei pysty ajoittamaan karttojen perusteella, mutta rakennustapansa puolesta se voi olla aina 1700-luvulta saakka. Siinä on siirtomerkintöjä,joten se on jossain vaiheessa siirretty. Inventoinnin 1998 mukaan sen vanhimmat hirret voivat tiettävästi olla aina 1600-luvulta. Se edustaa ns. vanhavaasalaista navettatyyppiä, jossa on keskiosassa ollut ikkuna oven pielessä navetan itäpäätyyn.[20] Rakennus koostuu 4mx4m:n hirsikehikosta, jota jossain vaiheessa on jatkettu noin 4mx10m:n kokoiseksi. On luultavaa, että rakennus on pienemmässä muodossaan toiminut satama-aittana, jota sataman siirron jälkeen on laajennettu ja saanut uuden käyttötarkoituksen navettana.

Alempana maastossa, metsittyneessä kanavanrannassa (B.), satama-aikaisen vesirajan alapuolella, on kahdella alueella kivisiä jäännöksiä, irtolohkareita, jotka karttojen perusteella on johdettavissa satamalaitureiden kiviperusteiksi (C). Pohjoisempi muodostaa selkeän pitkänomaisen rakenteen entiseltä kanavanrannalta kanavaan.

Rakenteet ovat valitettavasti osittain ryteikkökasvillisuuden peittämiä ja siksi vaikeasti dokumentoitavissa valokuvin. Kivirakenteista etelämpänä on puisten tolppien jäänteitä kanavan suunnan vastaisesti. Näiden alkuperä on epäselvä, mutta ne voisivat olla jäännöksiä puisesta laiturirakenteesta. Vanhan Vaasan satama sijaitsi Hästholmenin saarella, noin 1,8 km kaupungin länsipuolella. Saaren länsirannalle porvarit rakensivat aittoja kauppatavaroiden säilyttämistä varten. Aittoja oli satama-alueella 1600-luvulla yhteensä 47 kappaletta, ja

20 Inventointi 1998 Pohjanmaan museo

Vanhan navetan ovi on sen eteläsivulla, sillä se kuului aikaisemmin sen eteläpuolella sijaitsevan talon pihapiiriin.



Vanha satamatie kulki alkujaan koko matkan satamaan saakka. Nykyisin se päättyy Hevossaarentiehen. Vanha juoksu on yhä havaittavissa kiinteistön 2:73 pihassa. Vanha navetta sijaitsee poikittain tietä vasten vasemmalla. Pätkä vanhaa syreeniaitaa on säilynyt tien toisella puolen.



Vaasan historian mukaan[21] niitä oli runsaasti vielä 1800-luvun alussakin.

Aikaisempien inventointien maastokäyntien yhteydessä on alueelta löytynyt rantaliejuun osittain uponneita rautaharkkoja ja painolastina toiminutta romua.

Hevossaarentien toisella puolen, satamakallion kupeessa on säilynyt satamarakennusten kivisiä perustuksia (A.) Kalliopohjalla on neljä suorakaiteenmuotoista kiviperustusta sekä yksi porraskivi. Näistä pohjoisimmat kaksi on vuoden 1821 karttojen perusteella tulkittu paikalla sijainneiden kruununmakasiinien pohjakiviksi.[22]

Majakkakivi, nk. Fyrsten, seisoo yhä paikallaan, mutta nykyään täysin kuivalla maalla, ja on siten menettänyt luonnollisen yhteytensä vanhaan satamaan. Kiven historiasta tai suojelustatuksesta ei tiedoteta paikan päällä.

Ulkolaiturin kivinen aallonmurtaja on säilynyt paikallaan.

21 osa II, s. 370; osa III, s. 136-142
22 Muinaismuistorekisteri, kohde: Vanha Satama, 6.8.2013



2.4. Arvottaminen

Vanha satama on ollut olennainen tekijä vanhan Vaasan kaupungin olemassaololle ja sijainnille. Vaasa on rakentunut kaupankäynnin ympärille ja tässä on satamalla ollut perustavanlaatuinen merkitys.

Sataman rakenteet ovat lähestulkoon täysin tuhoutuneet ja maankohoamisilmiö on loitontanut vesirajan kauas alueesta. Uusi rakentaminen ja uudet tiehankkeet on toteutettu väkivaltaisesti ja huolimatta alueen suuresta kulttuurihistoriallisesta merkityksestä, jolloin kulttuuriperinnön menetykset ovat olleet suuret. Kanavasillantien rakentaminen peitti alleen osan vanhasta kylästä ja satamasta. Hevossaarentien rakentamisen yhteydessä louhittiin muinainen

Vasemmalla: Makasiininmäellä on säilynyt kruununmakasiinien ja muiden varastojen kivijalkoja ja perustuksia.

Alla: Majakkakivi seisoo tänä päivänä kuivalla maalla. Kuvalähde: http://www.geocaching.com/seek/cache_details.aspx?guid=b564905e-b135-48af-ab30-3c37266f575b



satamakallio lähes tunnistamattomaan muotoon. Viimeiset jopa 1700-luvulta juontuvat rakennukset on purettu 1980-90-luvulla. Uusi rakentaminen ei ole sijoittelultaan ja maankäytöltään huomioinut vanhan kylän rakennetta, eikä se ulkomuodoltaan sopeudu vanhan perinnön visuaaliseen maailmaan, vaan dominoi herkässä ympäristössä. Tietöiden ja purkujen yhteydessä ei ole suoritettu system imuksia eikä dokumentointia.

Vanhan sataman matalasta säilyneisyydestä huolimatta alueen historiallinen arvo on erittäin suuri. Joskin louhinta- ja maantasoitustyöt ovat muuttaneet satamakallion topografiaa, mikä vaikeuttaa maaston alkuperäisen käytön ymmärtämistä, on ikiaikainen luonnonsataman muoto yhä havaittavissa alueella. Kiviset laitureiden ja satamarakennusten jäänteet ja painolastina toiminut rantaliejuun hautautunut rautaromu toimii, kirjallisen tiedon tuella, avaimena alueen historiaan. Alue toimii kouluesimerkkinä maankohoamisilmiön vaikutuksista itäisen merenkurkun elinehtoihin.

Satamaan jo 1660-luvulta lähtien johtanut tie, nykyinen Vanha satamatie, on säilyneeltä osaltaan erittäin arvokas jäännös, sekä historialliselta, että maisemalliselta kannalta. Sen kautta sataman ja Vanhan Vaasan kaupungin yhteys hahmottuu.

Vanhan Vaasan kanava rakennettiin kaupungin kauppiaiden toimesta kaupungin kaupallisen toiminnan toimivuuden takaamiseksi. Kanavan rakentamisella ylläpidettiin kaupungin yhteyttä kaupungin satamaan ja siten hyviä kulkuyhteyksiä myös muihin kauppasatamiin. Sen kautta parani myös mätänevän madaltuneen kaupunginsalmen tuomat sanitääriset ongelmat. Kanavalla on siis ollut suuri merkitys Vaasan kaupungin kaupalle ja kehitykselle sekä kaupunkikuvalle ja myös ympäristön terveellisyydelle. Sillä on siten voimakas historiallinen arvo. Joskin kanava on tätä nykyä kovin matala ja hidasjuoksuinen ja sen yli kulkee sekä kaukolämpöputkia, että moottoritie on sillä silti myös maisemallista arvoa.

Alueella säilynyt navettarakennus on ainut satama-ajalta säilynyt rakennus, siten sillä on merkittävä kulttuurihistoriallinen arvo. Sen ympäristö on kuitenkin muuttunut niin suuresti, että sitä on vaikea ymmärtää osana vanhaa kokonaisuutta. Yhdessä samalla omakotitontilla säilyneen Vanhan satamatien pätkän kanssa se muodostaa pienen mutta arvokkaan historiallisen keitaan muuten lähes täysin tuhoutuneella historiallisella alueella.

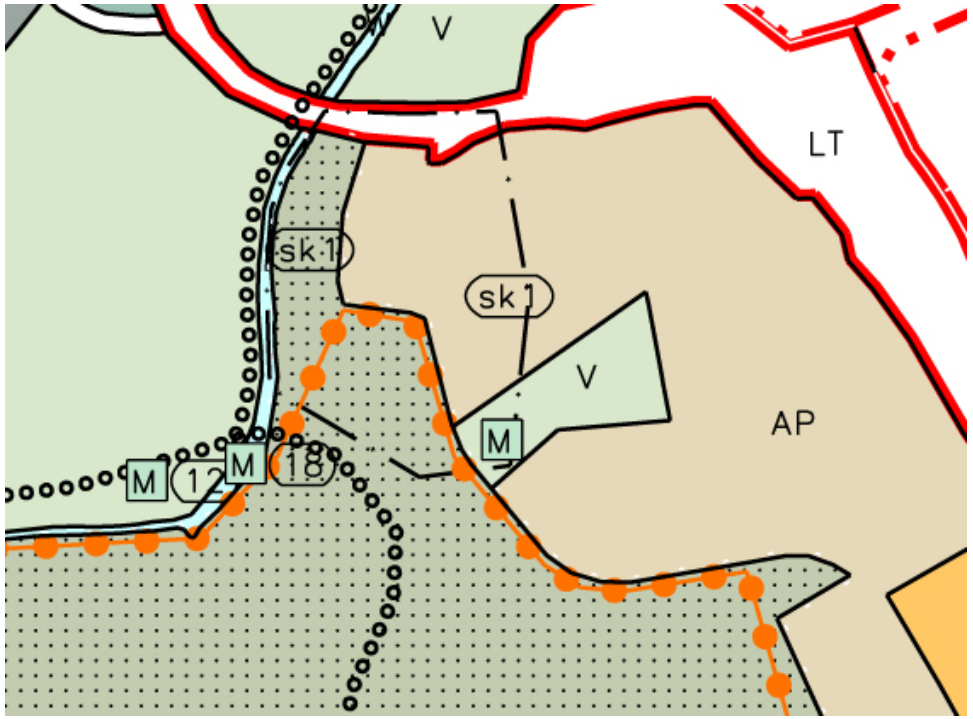
Vanhan sataman kokemukselliset arvot ovat tänä päivänä matalat. Alueen historia on maallikolle vaikeasti hahmotettavissa ja pelkästään kulkeminen kanavanrannassa on paikoin haastavaa. Alueen menneisyydestä ja muinaisjäännöksistä ei paikan päällä tiedoteta millään muotoa.

2.5. Nykyinen suojelustatus

Vanhan Vaasan Satama, Vanhan Vaasan kanava sekä Majakkakivi ovat muinaismuistolailla suojeltuja kiinteitä muinaisjäännöksiä, kaikilla rauhoitusluokka 2.

Alue kuuluu valtakunnallisesti arvokkaaseen RKY-alueeseen ”Vanha Vaasa ja Mustasaaren kirkko” ja on merkitty Vaasan yleiskaavaehdotuksessa 2030 Sk1-alueeksi.

Aluetta koskeva ote Vaasan Yleiskaava 2030- ehdotuksesta. Vanhan sataman alue on merkattu sekä luonnonsuojelualueeksi, että kulttuuriympäristön kannalta valtakunnalisesti merkittäväksi alueeksi.



Asuinalueella säilynyt vanha liiteri on vailla kaavasuojaa. Ulkolaiturilla ei ole muinaismuistolain suojaa.

2.6. Suojelumerkinnät

Kiinteistöön 2:73 kuuluva navettarakennus on suojeltava. Samaiseen kiinteistöön kuuluvat Vanhan satamatien lähes kadonneen etelänsuuntaisen mutkan jäänteet tulee säilyttää. Vanha satamatie on säilytettävä sellaisena kuin se nyt on Wahlbäckin kohdalta idänsuuntaisesti päällystämättömänä, kapeana kylätienä.

Muinaismuistoalueet (A ja B) ja kanava tulee niiden suojelun takaamiseksi merkitä SM-kaavamerkinnällä.

Yleiskaavaehdotuksessa 2030 sataman alue on merkitty sekä valtakunnallisesti arvokkaaksi kultturiympäristön kannalta, Sk1-merkinnällä, että luonnonsuojelualueeksi, SL-merkinnällä. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa, että kulttuuriympäristöalueen ja muinaismuistojen hoitotoimet on sallittu.

Kaava-alueen ulkopuolinen kivirakennelma merkitään muinaisjäännökseksi joko varhaiseen sotahistoriaan tai vanhan sataman toimintaan liittyvänä kohteena.

2.7. Toimenpidetarpeet

Alueella on tehty arkeologinen silmämääräinen kartoitus vuonna 2007, jolloin löytyi jonkun verran ilmeisesti 1700-luvulta peräisin olevaa lasia ja keramiikkaa. Kartoituksen kesäinen ajankohta oli kuitenkin huono vaikeuttaen kulkemista ja havainnointia. Kartoituksen tehnyt arkeologi Juha-Matti Lehto suosittelee alueen tutkimista uudelleen syksyllä.[23]

Satama-alueen mahdollisen painolastikasvillisuuden inventointi voisi tuoda uutta tietoa Vaasan kaupungin yhteyksistä Ruotsin lisäksi Pohjois-Euroopan ja Välimeren satamiin.[24] Purjelaivojen painolastinaan käyttämien maa-ainesten mukana on voinut tulla vierasperäisiä lajikkeita, jotka ovat itäneet ja muodostavat omia yhdyskuntia, kuten Porin Reposaaressa. Tavallisia painolastikasveja ovat nuokkukarhiainen, rohtorasti, jaakonvillakko, valkomesikkä, isomesikkä, sirppimailanen, nurmimailanen ja papelorikko.

Muinaisjäännösten hoito on alueella jäänyt vähäiseksi. Puusto ja vesakko peittävät kivirakenteet ja vaikeuttaa niiden lukemista ja ymmärtämistä. Alueelle, kanava mukaan lukien, tulisi laatia hoito- ja kehittämissuunnitelma, jota noudattaen sen historiallisen arvon säilyttäminen turvattaisiin ja sen pedagogista arvoa vahvistettaisiin. Tiedottamisen eri keinoin alueen historiaa tulisi tehdä tunnetuksi ja siten lisätä ihmisten ymmärrystä ja kotiseututuntemusta. Alueella on myös potentiaalia kulttuuriturismin kannalta jos sen kehittämistä pohditaan osana Vanhan Vaasan kanavan tulevaisuutta, jolloin kokemuksellisten arvojen nostaminen osittaisten rekonstruointien keinoin voisi tulla ajankohtaiseksi.



Aikaisemman inventoinnin maastokäynnin yhteydessä on kivilaiturin jäännösten läheltä löytynyt rautaharkkoja, joita on käytetty alusten painolastina. Kuva: Kaj Höglund, 2000.

23 Pentti Risla, Pohjanmaan museo

24 Vaasasta on H. Em. Aspelinin mukaan vuosien 1765-1852 välillä purjehdittu Ruotsin lisäksi ainakin Amsterdamiin, Lontooseen, “Välimeren satamiin” ja Pohjois-Saksaan.

3. AMPUMARATA

3.1. Alueen rajaus ja kuvailu

Ampumarata-alue rajautuu pohjoisessa Hevossaarentiehen, lännessä Ampujantiehen ja idässä Valtatie 3:n. Alueen etelärajan muodostaa pitkä ja korkea betoninen suojamuuri.

Ampumarata-alue muodostuu käytöstä poistetusta 300 metrin ampumaradasta ja siihen kuuluvasta betonisesta näyttösuojasta ja suojamuurista. Suojamuuri on 50 metriä pitkä. Muurin edessä on sitä vasten nouseva kolme metriä korkea suojavalli. Muuri nousee etupuolelta kolmeen metriin vallin ylle, takaa se on siis kuusi metriä korkea. Takapuolelta sitä tukee kiilamaiset tukipilarit.

Muurin edessä on siltarakenteena toteutettu 30 metriä pitkä betoninen näyttösuoja.

Alkujaan ampumarata oli 300 metriä pohjoisempana.

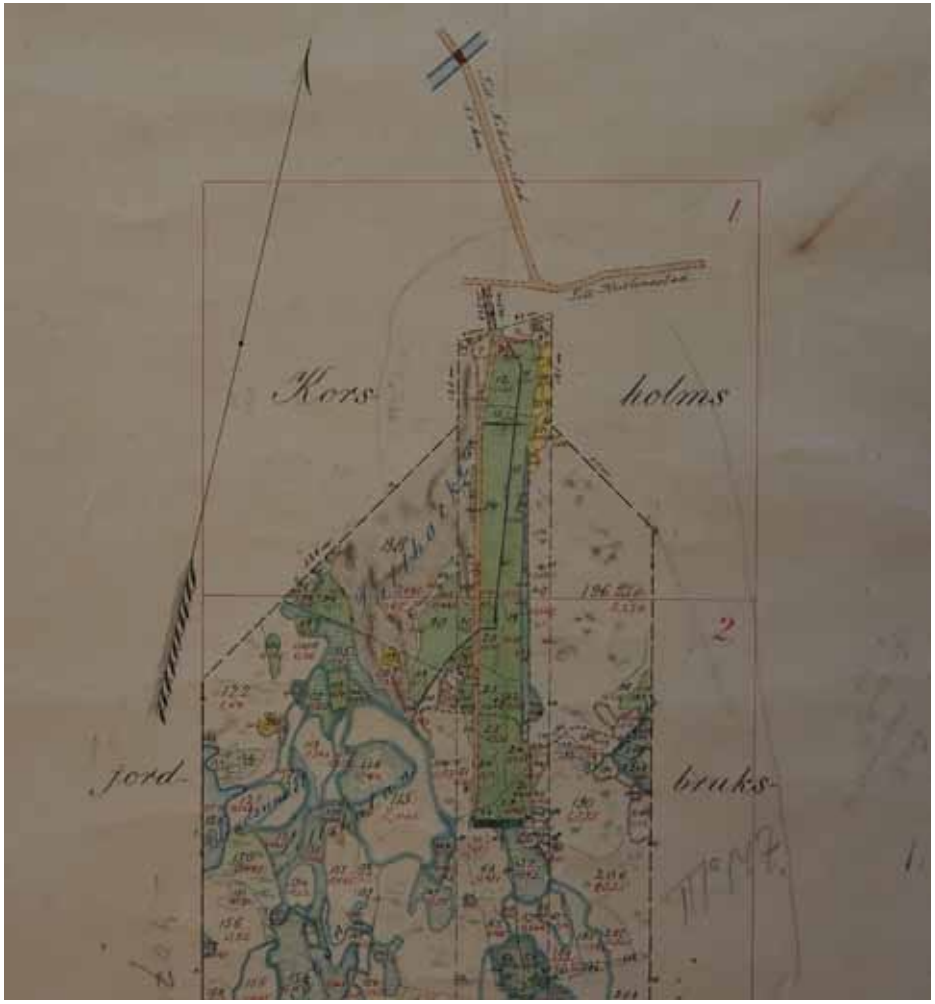
3.2. Historia

Vaasan seudulla puolustusvoimat on suorittanut ampumaharjoituksensa Ladugårdsslättanin, Latokartanonniityn alueella, Kuninkaankartanon mailla, jo vuodesta 1620 lähtien, jolloin Pohjanmaan kuninkaallinen rykmentti perustettiin. Nykyisen ampumaradan pohjoispuolella, heti kiinteistön 2:50 eteläpuolella oleva alkuperäinen rata oli kuitenkin 1800-luvun puolen välin jälkeen kovin kuoppainen ja huono.[25]

Vuodesta 1881 alkoi runsaan 20 vuoden jakso, jolloin Vaasassa ei ollut venäläistä sotaväkeä, vaan 3:s Vaasan Suomalainen Tarkk'ampujapataljoona. Kolmannen tarkk'ampujapataljoonan tarpeisiin ikivanha 300 askeleen rata raivattiin ja otettiin taas käyttöön. Vaatimuksena oli, että sitä pidennettiin 200 askeleella. Ajatus kuitenkin hylättiin jostain syystä. 1890-luvun puolivälissä tuli ampumaratakysymys uudestaan ajankohtaiseksi. Vanhentuneen pistimellä varustetun Berdan-kivääri tilalle tuli 3" eli 7,62mm:n kivääri m/91. Tulinopeus kasvoi ja ampumamatka piteni, mikä asetti uusia vaatimuksia ampumaradoille, vaadittiin 500-800 m:n ratoja sekä suojaetäisyyttä n. 5km.[26]

25 Roudasmaa s. 215
26 ibid

Ampumarata sijaitsi 1800-luvun lopulta 1950-luvulle mittansa verran pohjoisempana. Nykyisin tällä paikalla on omakotiasutusta.



Vaasassa ryhdyttiin uutta rataa suunnittelemaan vuonna 1897. Turvallisuusnäkökohdat huomioon ottaen tuli ampumaradan aidatun alueen pituuden olla 6500 askelta (4450m) ja leveyden 880 (572m). Edullisimmaksi alueeksi osoittautui pataljoonan silloinen rata, jossa suoja-aluetta voitiin oleellisesti lyhentää. Alue oli asumatonta ja ampumasuunnassa, runsaan 1,5m:n päässä, aukeni Risöfladan, joka siihen aikaan oli merenlahti. Ampumapaikalta vastarannalle oli 3,5km ja lähimpään asutukseen, Vikbyhyn, lähes 5km.[27] 1890-luvun ampumarataan kuului ampumamaja, joka sijaitsi nykyisen kiinteistön 7:18 paikalla. Sodan jälkeen se purettiin ja siirrettiin rintamamiesasunnoksi.[28]

Kaartin jääkäripataljoonan (1918-1934) suoritti ammunnat tarkka-ampujien radalla, kuten myös Kenttätykistörykmentti (1934-1939), joskin aseistus oli entistä raskaampaa, mikä kuormitti sekä metsiä että rataa. [29]

1930-luvulla Vaasassa oli käytössä kaksi ampumarataa, tarkk'ampujien rata Vanhan sataman lähettyvillä ja suojeluskunnan entinen rata Purolassa, mutta sodan jälkeen Pohjanmaan jääkäripataljoonan JP 1:n tullessa Vaasaan ei varuskunnassa yllättäen ollut ainuttakaan käyttökelpoista rataa. Sodan aikana vanha tarkka-ampujarata oli päässyt kasvamaan umpeen ja suojavallissa oli pahoja sortumia. Pataljoona käytti suojeluskunnan entistä *Paukkulan* rataa koulutusammuntaan, mutta omakotitaloasutus oli leviämässä Purolaan. Kasvavista vaikeuksista huolimatta rataa oli pakko käyttää, mutta samanaikaisesti etsittiin paikkaa uudelle radalle valtion maalta. Vanhaa tarkka-ampujarataa pidettiin tätä nykyä mahdottomana vieressä kulkevan valtatien takia.

Kun *Paukkulan* käyttö lopulta kiellettiin, oli varuskunta vuosina 1951 -1955 täysin ilman ampumarataa. JP 1. suoritti ammunnat ampumaleireillä Ilmajoella. Tämä oli hankalaa ja tuli kalliiksi, joten vuonna 1955 oli palattava vanhalle tarkka-ampujaradalle. Puolustusministeriö ja Maatalousministeriö sopivat uuden ampumaradan ja harjoitusalueen sijoittamisesta mittaansa verran edellistä rataa etelämmäksi, Mustasaaren koulutilan kotimetsäpalstalle.[30] Uusi ampumapaikka oli tarkk'ampujien suojavallin kohdalla. Radan näyttösuojaa rakennettaessa käytettiin erikoisratkaisua. Ratahan oli pehmeällä vesijättömaalla, jolle pitkän kapean näyttösuojan rakentaminen olisi aiheuttanut kohtuuttomia vaikeuksia. Pataljoonassa palveli varusmiehenä insinööri, joka suunnitteli näyttösuojan siltakonstruktiona. Vain näyttösuojan päät tuettiin lujilla paalutuksilla kantavaan pohjaan.[31]

27 Roudasmaa s. 215
28 Arne Granlund 5.8.2013
29 Roudasmaa

30 Roudasmaa s.437
31 Suojamuurin ja näyttösuojan rakennuspiirustukset ovat Puolustusvoimien keskusarkistossa.

1960-luvun valokuvat esittävät ampumaradan sellaisena, joksi se rakennettiin siirron ja modernisoinnin yhteydessä 1958. Valokuvat: Gunnar Bäckman







Uusi rata oli valmis vuonna 1956. Tie kulki aluksi Vanhan Sataman asutuksen läpi, mistä tuli pientä kahnausta. Uusi tie suoraan valtatieltä avattiin vuonna 1958. Ampumaradalle rakennettiin myös parakkimainen ampumamaja, joka oli käytössä 1960 luvulla.[32]

Vaasan varuskunnan lakkauttamisen jälkeen, 1998, puolustusvoimien ampumarata jäi pois käytöstä ja siirtyi Vaasan kaupungin omistukseen.

3.3. Nykytila

Puiset rakenteen ovat kadonneet, tarkka ajankohta ei ole tiedossa, mutta betoniset näyttösuoja ja suojamuuri ovat säilyneet. Näyttösuoja on vaurioitunut ja sammaleen sekä vesakon peitossa. Suojamuuria on töhritty.

3.4. Arvottaminen

Alue on toiminut 1620-luvulta aina vuoteen 1998 asti ampuma-alueena. Vaasan 3:n tarkk'ampujapataljoonan perustamisen myötä se nykyaikaistettiin 1880-luvulla ja siten se kuuluu osana Vaasan kasarmin alueeseen. Se on ollut lähestulkoon jatkuvassa käytössä melkein 400 vuotta. Sillä on siten historiallista arvoa. Betoninen suojamuuri on monumentaalinen ja luo hyvin omaleimaisen tunnelman ympäristöön.

3.5.Nykyinen suojelustatus

Alueella ei ole asemakaavaa, eikä alue kuulu lakisääteisen suojelun piiriin.

3.6. Suojelumerkintä

Kohteen voimakkaan omaleimaisuuden hyödyntämistä alueen identiteetin määrittämisessä ja sen maisemallisen tilan säilyttämistä osana virkistys- tai viheraluetta suositellaan.

32 Roudasmaa s. 438







Yllä vasemmalla: Suojamuuri takaa katsottuna. Oikealla näyttösuojan arkaainen alkuperäinen muotokieli. Näyttösuojasta on nostettu maalitaulut ja ampumisen jälkeen tarkastettu tulokset sekä viestitetty näistä ampujille. Kuvat 1960-lukua, Gunnar Bäckman
Ohessa oikealla: Suojamuuri kesäkuussa 2013. Etualalla sammaleen peittämä näyttösuoja.

4. VANHAT PIHAPIIRIT JA MUU ASUTUS

4.1. 1700-1800-luku

Satama-alueen yhteyteen muodostui jo aikaisessa vaiheessa pieni satamakylä, jossa oli sataman ja kievarin lisäksi kolme kuninkaankartanon mailleen rakennettua torpparitilaa. Nämä näkyvät vuoden 1821 kartassa. Karttojen pohjalta ei alueen kehitystä voi seurata lähemmäksi viime vuosisadan vaihdetta. Vuonna1929, asukkaiden saadessa lunastaa tonttinsa Korsholman maamieskoululta, entiseltä kuninkaankartanolta, oli alueella kymmenen pihapiiriä.[33] Alue liittettiin Vaasan kaupunkiin vuonna 1973.

Alkuperäisistä, 1800-luvun kartoissa näkyvistä pihapiireistä on kaksi säilynyt jossain muodossa nykypäivään. Kolmas purettiin 1990-luvulla moottoritiehankkeen alta.

4.1.1. Kiinteistö 2:50, Björklundin pihapiiri (G)

Björklundin torpan pihapiiriin kuuluu seuraavat rakennukset: Punainen, puolitoistakerroksinen, pystyrimalaudotettu, hirsinen ja aaltopeltikatteinen asuinrakennus, jossa 1950-luvulla lisätty umpikuisti; 1900-luvun puolestavälistä oleva, rinteeseen rakennettu kaksikerroksinen, mutta pieni, punainen saunarakennus, jonka alakerta on hirsisalvottu ja yläkerta rankarakenteinen ja vaakalaudoitettu. Ampujantien varressa on pitkä pystyrimalaudoitettu ja punamullattu betonitiilikatteinen navetta, jossa osittain luonnonkivinen alakerta. Sen vieressä Vanhan satamatien risteyksessä on, niin ikään punamullattu, lautaverhoiltu aitta. Navetta on merkitty jo vuoden 1821 karttaan ja voi rakennustapansa perusteella juontua jo 1700-luvulta.

Pihapiirin vanhin rakennus, pitkä navettarakennus, juontuu mahdollisesti 1700-luvulta saakka. 1800-luvulla venäjän armeija käytti rakennuksen kivistä alakertaa hevostallina. Ylisillä on varastoitu heiniä. Myöhemmin navetassa on ollut sekä lehmiä että kanoja.

Navetta on vesikattoja lukuun ottamatta lähestulkoon alkuperäisessä asussa. Sen etelän puoleinen kiviseinä on vaurioitunut ja osittain romahtanut, mutta korjattavissa.

33 Vasabladet 30.10.1977

4.1.1.1. Arvottaminen

Päärakennus on yli sata vuotta vanha ja edustaa perinteistä pohjalaista hirsirakentamista, jota alueella ei ole kovin paljoa säilynyt. Rakennuksen epäillään olevan laajennettu 1700-luvun makasiinirakennus.

Navettarakennuksen (G1.) kulttuurihistoriallinen arvo on korkea pelkän ikänsä puolesta. Se kertoo myös alueen historiasta venäläisen miehityksen aikana, jolloin satamassa sijaitsi myös ainakin yksi sotilasmakasiini, jossa varastoitiin tykkejä.[34] Navetta kertoo aikansa rakennustavasta ja alueen asuttamisesta ja toimii siten avaimena Vanhan sataman alueen historiaan ja alkuperään. Sen arvoa korostaa alueen yhtä vanhojen rakennusten harvinaisuus sekä suhteellisen hyvä säilyneisyys, sekä alkuperäismateriaalien ja -pintojen tuoma

34 Roudasmaa

Björklundin torpan asuinrakennus on alkujaan koostunut vain keskellä olevasta tuvasta, siihen on myöhemmin 1800-luvulla lisätty eteläpäätyyn kamari ja 1900-luvun alussa niin ikään pohjoispäähän pieni kamari. Alkuperäinen yhden huoneen tupa voi olla jo 1821 vuoden karttaan merkitty rakennus.



autenttisuus. Yhdessä pihapiirin rakennukset muodostavat arkkitehtonisesti suhteellisen yhtenäisen kokonaisuuden. Pihapiiri välittää käsitystä ja tietoa siitä minkä näköistä Vanhassa satamassa on aikoinaan ollut.

4.1.1.2. Suojelumerkintä

Pihapiiri on säilytettävä. Sen topografiaa ei saa muuttaa. Navettarakennus esitetään erikseen suojeltavaksi.

Navetan ja asuinrakennuksen korjaukset on tehtävä alkuperäisiin soveltuvin materiaalein ja rakennustavoin ja tarvittaessa palauttavin toimenpitein. Pihapiiriin tehtävät lisäykset on sovitettava vanhaan sekä korkeudeltaan - ei asuinrakennusta korkeampaa, materiaaleiltaan - puu, että pintakäsittelyltään - punamulta.

Asuinrakennuksen alkuperäisen yksihuoneisen tuvan epäillään olevan 1700-luvun makasiinirakennus. Sen aikaisen historian selvittämiseksi sille tulisi laatia yksityiskohtainen rakennushistoriaselvitys muutos- ja korjaustöiden tueksi.



Pihapiiriin kuuluu myös 1900-luvulla entisen aitan paikalle vanhasta materiaalista koottu aitta sekä saunarakennus, jolla ei itsellään kulttuurihistoriallista arvoa.





Vanhan sataman vanhin säilynyt rakennus on 1800-luvun alusta tai ehkä jo 1700-luvulta peräisin oleva navettarakennus Ampujantien varrella. Vasemmalla rakennus tieltä kuvattuna ja alla pihasta päin.



4.1.2. Kiinteistö 2:12, Wahlbäckin pihapiiri (F)

Nk. Wahlbäckin pihapiiriin kuuluu puolitoistakerroksisen asuinrakennuksen lisäksi Vanhan satamatien suuntaisesti asetettu L-mallinen ulkorakennus, joka on osittain hirsinen ja osittain lautarakenteinen. Hirsisessä asuinrakennuksessa on täyskorkea poikkipääty ja uudempi avokuisti pihan puolella. Punainen ponttilaudotus on jaettu listoin kolmeen kenttään, joista alin on pystyladoitetu ja kaksi ylempää vaakalaudoitetut. Ulkorakennus on matala, punamullattu ja betonikatteinen. Sen läntisellä pitkällä sivulla on päätykolmio. Ulkorakennus on toiminut osittain navettana ja osittain varastona.

Karttatietojen mukaan alkuperäinen pihapiiri on ainakin vuoteen 1861 asti ulottunut myös nykyisen kiinteistön 2:85 paikalle. Silloin pihapiiriin on kuulunut kaksi rakennusta, joista toinen ilmeisemmin asuinrakennus ja toinen ulkorakennus. Nykyiset rakennukset ovat 1800-luvulta, kaupungin palon ja sataman siirtämisen jälkeiseltä ajalta. Nimensä talo on saanut siinä asuneen kuninkaankartanon puutarhurin Wahlbäckin mukaan. Myös Ampujantieltä itään vievä tie on nimetty tämän mukaan.



4.1.2.1. Arvottaminen

Pihapiirin rakennukset ovat yli sata vuotta vanhoja ja edustavat perinteistä pohjalaista hirsirakentamista, jota alueella ei ole kovin paljon säilynyt. Harvinaisuus lisää niiden historiallista arvoa. Tiehen kiinni rakennettu puinen navetta- ja liiterirakennus rajaa tien selkeäksi raitiksi. Sillä on siten merkittävä kyläkuvallinen arvo. Rakennuksen sijainti ja L-muoto tuo sille merkittävän roolin Vanhan satamatien 1800-luvun luonteen ja tunnelman välittämisessä.

4.1.2.2. Suojelumerkintä

Pihapiiri säilytettävä. Korjaukset on tehtävä alkuperäisiin soveltuvin materiaalein ja rakennustavoin ja tarvittaessa palauttavin toimenpitein. Pihapiiriin tehtävät lisäykset on sovitettava vanhaan sekä korkeudeltaan - ei asuinrakennusta korkeampaa, materiaaleiltaan - puu, että pintakäsittelyltään - punamulta.

Wahlbäckin pihapiiriä rajaa L:n mallinen ulkorakennus. Vasemmalla ulkorakennus lännestä katsottuna. Alla: Ulkorakennus on rakennettu aivan kiinni 1600-luvulta peräisin olevaan Vanhaan satamatiehen.



4.1.3. Jalas-aitta (H)

1940-luvun lopulla siirrettiin kiinteistön 2:82 eteläreunaan Maxmosta 1700-luvulta peräisin oleva jalas-aitta.[35] Aitta on kaksikerroksinen ja hirsisalvottu. Siinä on puinen jalasperustus nurkkakivien päällä. Alkuperäinen lautaovi etutasanteella. Yläkerta ulkonee julkisivusta noin 50cm, siinä pieni ikkuna. Harjakatto romahtanut.

4.1.3.1. Säilyneisyys

Aitan katto on romahtanut, omistajan mukaan viime talvena, ja etelänpuoleisessa hirsiseinässä on lahovaurioita. Vauriot ovat korjattavissa. Aitan tunnusomainen jalasperustus sekä pääjulkisivu ovat hyvin säilyneet.

35 Arne Granlund 5.8. 2013

4.1.3.2. Arvottaminen

Aitta on erittäin vanha ja edustaa harvinaista tyyppiä, mikä antaa sille merkittävän rakennushistoriallisen arvon. Iästään huolimatta se ei ole kuulunut Vanhaan satamaan, joten se tulee arvottaa yksittäisrakennuksena erillään Vanhan sataman historiasta.

4.1.3.3. Suojelumerkintä

Aitta ehdotetaan suojeltavaksi. Se tulee korjata samoin menetelmin ja materiaalein kuin alkuperäinen rakenne. Siihen ei saa tehdä sen ulkoasua ja luonnetta muuttavia korjauksia tai muutostöitä.



Vasemmalla: Wahlbäckin talo on 1800-luvulta, Vaasan palon jälkeiseltä ajalta.

Oikealla: 1700-luvun Maxmolainen jalas-aitta on 1940-luvulla siirretty Vanhaan satamaan.



4.2. Jälleenrakennusaika 1940-1960

1950-60-lukujen vaihteessa nousi silloin uuden Bäckmanintien varteen, pienimuotoista, maastoon hyvin sovitettua omakotirakentamista. Bäckmanin kievarintilasta lohkottiin ensimmäinen lopulta kuudesta tontista.

Nykyisen moottoritieliittymän silmukan kohdalla sijaitsi torpparitila 1800-luvun puolestavälistä. Se näkyy 1861-vuoden kartassa. Siihen kuului suuri kaksikerroksinen päärakennus, jossa asui viimeisenä Kosti Raunio. Se toimi maatilana kunnes kaupunki pakkolunasti sen ja se purettiin moottoritien laajentamisen alta. Se näkyy alla olevassa ilmakuvassa ja vielä Vaasan kaupungin pohjakartassa vuodelta 1989.

Ilmakuvasta vuodelta 1972 ilmenee, miten Vanhan sataman alue on ratkaisevasti muuttunut vasta moottoritien rakentamisen jälkeen 1990-luvulla. Vanha satamatie kulkee satamanrantaa myöten ja satamassa on yhä rakennuksia sataman ajalta, muun muassa satamavahdin tupa. Kanavasillantie ei vielä kulje Valtatie 3:n poikki eikä Hevossaarentietä ole rakennettu. Alkuperäisen ampumaradan alueelle on noussut asutusta.



4.2.1. Kiinteistöt 2:53, 2:54, 2:55 (I)

2:53: Asuintalo ja siihen kuuluva talousrakennus ovat molemmat vuodelta 1956. Asuinrakennusta on jatkettu länteen 1970-luvun alussa. Punainen, vaakalaudoitettu, harjakattoinen rakennus. Betonisokkeli, kaksiosaiset ikkunat, valkoiset ikkunanpuitteet ja nurkkalaudat, peltikate ja tiilinen savupiippu. Rakennus avautuu Vanhalta satamatieltä lähtevälle yksityistielle, Bäckmanintietä rajaa angervoistutus ja syreenit.



Yllä vasemmalla asuinrakennus lännestä, Bäckmanintieltä kuvattuna. Yllä oikealla idästä. Suuret pihapuut koristavat pihaa.

2:54:Matalaa, keltaista asuinrakennusta vuodelta 1958 on jatkettu etelän suuntaan 1990-luvun alussa. Suuri siirtolohkare rajaa tonttia itään, pohjoisrajaa vasten on matala punainen ulkorakennus. Tietä vasten suuria koivuja.

Rakennuksessa betonisokkeli, keltainen vaakavinoponttilaudoitus, tummanruskeat ikkunanpokat, valkoiset listat. Loiva harjakatto tk19-tyyppisellä peltikattee

2:55: Vuonna 1961 rakennettu matala, vihreä asuinrakennus on istutettu luontevasti mäntyrinteeseen. Ajalle tyypillinen omakotipuutarha. Korkea syreeniaita lauta-aidan sisäpuolella rajaa tilallisesti tietä vasten ja muodostaa näin katukuvallisesti arvokkaan elementin.

Rakennuksessa betonisokkeli, vihreä vaakavinoponttivuoraus, valkoiset kaksijakoiset ikkunat ja ikkunalistat, valkoiset nurkkalaudat, loiva harjakatto punaisella peltikatteella. Sisäänkäynnin yhteydessä huolellisesti työstetty, valkoiseksi maalattu pystyrimasäleikkö.

4.2.1.1. Arvottaminen

Yllämainitut jälleenrakennusajan rakennukset ja pihapiirit muodostavat historiallisen kerrostuman, joka kertoo alueen kehityksestä perinteisestä satamakylästä nykyajan asuinalueeksi. Rakennukset on istutettu luontevasti maisemaan ja hahmottuvat huomaamattomina ja luonnonmukaisesti maisemoituina. Puutarhat ja pihat on rakennettu maata siirtämättä ja tasaamatta. Pihapiirit rajautuvat ajalleen tyypillisellä tavalla luontevasti katutilaa vasten syreeni- ja kuusiaidoin, mikä antaa niille katukuvallista ja maisemallista arvoa.

4.2.1.2. Suojelumerkinnät

Pihapiirit on suojattava aluemerkinnällä. Korjaus- ja muutostyöt tulee sovittaa alueen luonteeseen. Syreeni- ja kuusiaidat, sekä suuret pihapuut säilytettävä.



Yllä kiinteistön 2:54 asuinrakennus Bäckmanintieltä kuvattuna. Vasemmalla alkuperäinen julkisivupiirrustus vuodelta 1958.



Yllä oikealla kiinteistön 2:55 asuinrakennus portilta luoteesta kuvattuna. Vasemmalla: Kohteen syreeni- ja kuusiaidat sekä lauta-aita rajaa katutilaa vasten.

4.3. Nykyaika 1960-2013

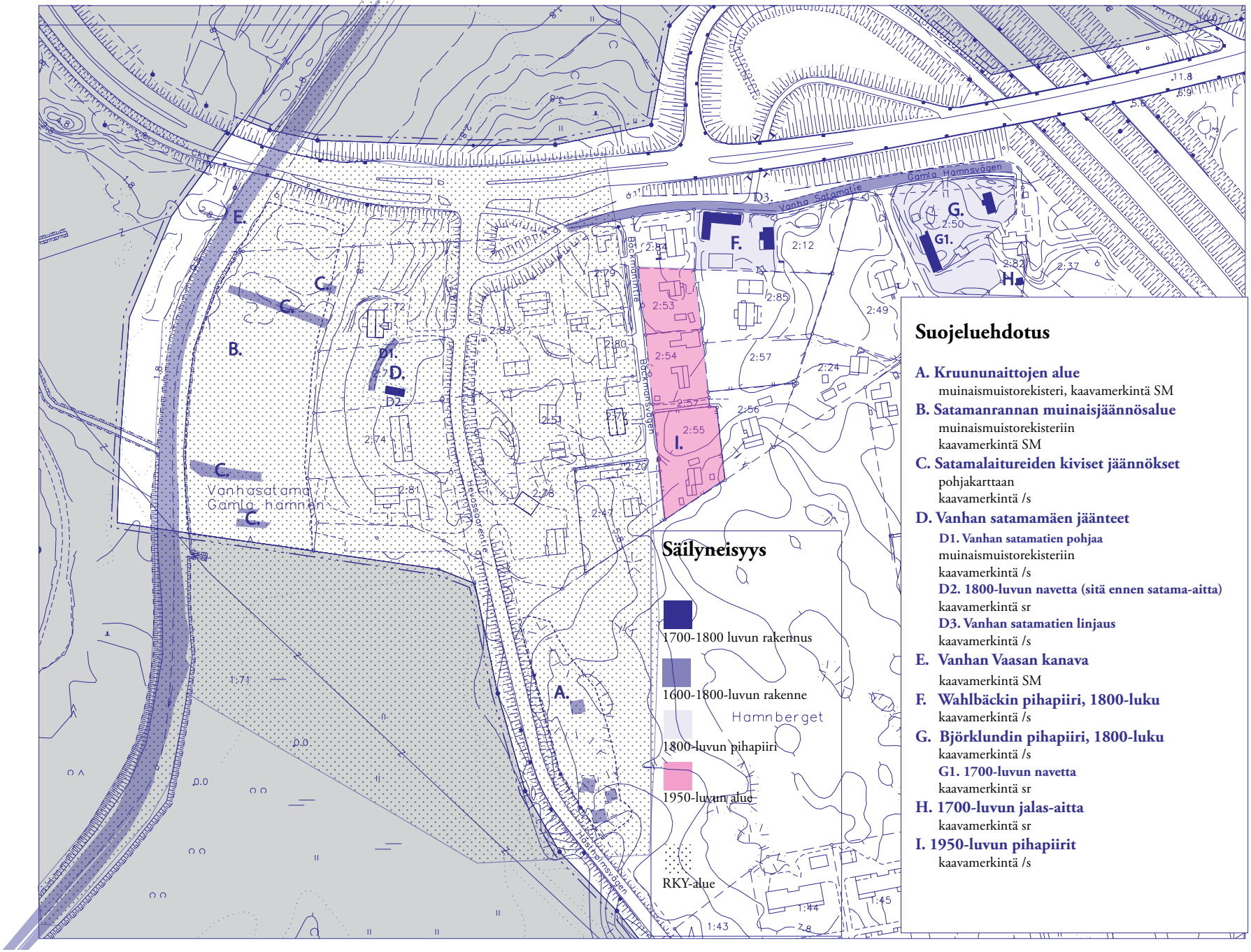
Valtatie 3:n muutettiin loppuosuudeltaan moottoritieksi 1968. Moottoritien laajennuksella 1994, oli suuret vaikutukset Vanhan sataman kulttuuriympäristöön. Tällöin rakennettu Kanavasillantien läntinen jatke ja moottoritien liittymäsilmukka vedettiin osittain vanhan satama-alueen yli ja täyttömaat hautasivat alleen vanhoja rakennus- ja satamapaikkoja. Raunion tila Vanhan satamatien pohjoispuolella purettiin. Ikiaikainen satamakallio räjäytettiin Hevossaarentien rakennuksen alta.

Kievarin purkamisen jälkeen satamassa oli vielä jonkin aikaa Granbergin vahtitupa ja aitta. 1700-luvun vahtitupa on purettu vasta 1990-luvulla.

Sataman alue ja kievarinmäki on täyttynyt uusista omakotitaloista. Ampumaradan siirtämisen jälkeen 1958 on 1960-luvulta lähtien myös Vanhan sataman itäpuolelle, Ampujantien varteen, noussut modernin omakotialueajatuksen mukaista yksityistä rakentamista.

Tienimistö todistaa alueen aikaisemmista vaiheista. Bäckmanintie kulkee Vanhalta satamatieltä etelään kievarintilan entistä itärajaa pitkin. Ampujantie vie Vanhalta satamatieltä uuden Hevossaarentien poikki aina umpeenkasvaneelle ampuma-alueelle asti.

5. SUOJELUEHDOTUS



LÄHDELUETTELO

Kirjallisuus

Aspelin, H. Em: *Wasa stads historia*, Lennart Holmberg, 1892, Vaasa

Luukko, Armas: *Vaasan Historia I*, Vaasa Oy,1971, Vaasa

Luukko, Armas: *Vaasan Historia II*, Vaasa Oy, 1979, Vaasa

Mäkelä, Anneli: *Vaasan Historia III*, Vaasa Oy, 1987, Vaasa

Petander, C-B. J: Krogar och Krögare i Gamla Vasa, teoksessa *Österbottnisk årsbok 1980,* Svensk Österbottniska samfundet, 1981, Vaasa

Roudasmaa, Stig: *Vaasa, vapautemme vaalijat. Vaasan varuskunnan historia,* Vaasa Oy, 1991

Seela, Jacob: Ett märkligt fynd. Kakelugnsmakarmästaren Johan Smedman i 1800-talets Vasa, teoksessa *Budkavlen 2005,* Institutet för folklivsforskning vid Åbo Akademi, 20065, Turku

Tegengren, J: *Den gamla staden. Några axplock ur Vasas historia.* Särtryck ur Vasa sparbanks minnesskrift 1846-1946, 1946, Vaasa

Selvitykset ja suunnitelmat

Aalto, Anna-Kaisa: *Vanhan Vaasan Laaksot , Pitkänselän-Vanhan Vaasan kanaalin laakson maisemaselvitys ja ulkoilualuesuunnitelma.* Vaasan kaupunkisuunnittelu, viheraluesuunnittelu, 2007

Valokuvat

Jos ei kuvatekstissä muuten mainita on valokuvat Ruusa Viljanen Rossin kuvaamia kesällä 2013.

Kartat

VMA: Vaasan maakunta-arkisto