

EURAJOKI
LUVIAN
LAITAKARIN KULTTUURIYMPÄRISTÖT
ARKEOLOGIA JA RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

2020



Kulttuuriympäristöpalvelut
Heiskanen & Luoto Oy

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

Kannen kuva: Maakirjakartta 1735, KA

Tutkimuksen laji	Arkeologinen ja kulttuuriympäristön inventointi
Tutkimuslaitos:	Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy
Inventoija	Jari Heiskanen ja Kalle Luoto
Kenttätyöaika:	5.12.2019
Peruskartta:	PK 1141 10
Alkuperäinen tutkimuskertomus:	Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy:n arkisto
Tarkastetut kohteet:	Laitakari
Aikaisemmat tutkimukset:	Rakennusinventointi 1980

Raportin kuvat: Jari Heiskanen ja Kalle Luoto, Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

SISÄLLYSLUETTELO

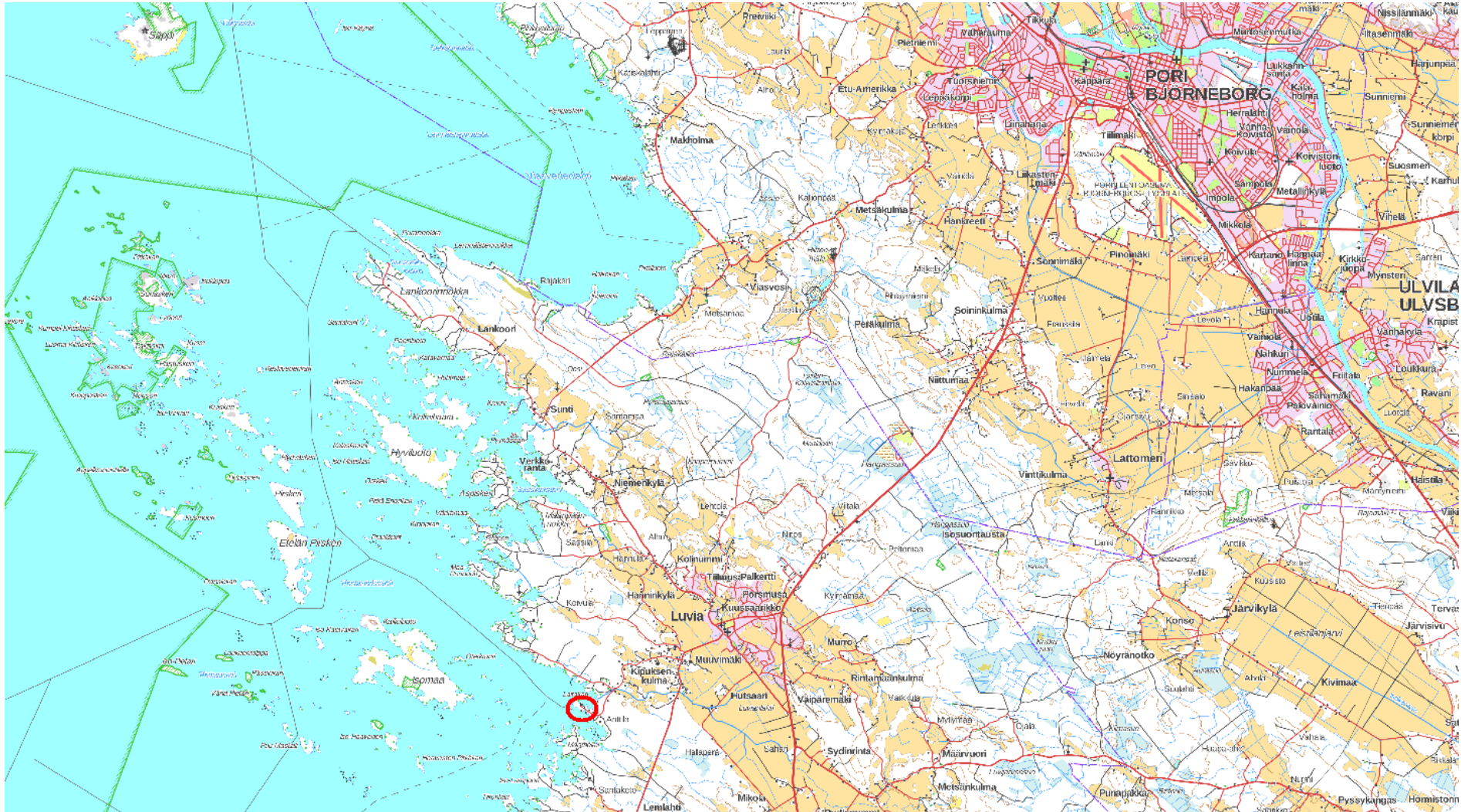
1	Johdanto.....	6
1.1	Työn rajaus ja tavoitteet	8
1.2	Nykyiset arvot.....	9
1.3	Inventointityö	10
2	Kulttuuriympäristön historia	11
2.1	Laitakari nousee merestä, 1600- ja 1700-luvut	11
2.2	Laitakarin sataman ja varvin kukoistuskauti 1830-1919	14
2.3	Laitakarin saha ja satama 1920 - 1970-l	19
2.4	Laitakarin venesatama-aika	21
3	Nykytila, rakennukset ja ympäristöt	22
3.1	Asuinrakennukset, huvilat 1800-1940-luvut.....	23
3.1.1	Valkoinen talo/huvila.....	24
3.1.2	Keltainen huvila.....	26
3.1.3	Tuulensuu.....	28
3.1.4	Loukko	30
3.1.5	Kumpeli.....	31
3.2	Laitakarin saha, piippu	33
3.3	Venevaja	34
3.4	Laitakarin tanssilava	35
3.5	Merihelmi	36
3.6	Laitakarin Messi ja vanha Paatsuuli.....	37
3.7	Perinnevenesatama, telakkarakennus, Varvitupa ja kaljaasi Ihana	39
4	Arkeologiset kohteet	40
4.1	Laitakari 1000013350	42
4.1.1	Kohteen kuvaus	43
4.1.2	Havainnot kohteista	45
4.2	Laitakarin laivanhilyt.....	46
4.2.1	Laitakari [1719], kiinteä muinaisjäänös	46

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

	4.2.2	Veikko [1720], muu kulttuuriperintökohde.....	46
5		Yhteenveto.....	47
	5.1	Laitakarin kulttuuriympäristöt	47
	5.2	Kulttuurihistorialliset arvot, historia, rakennukset ja maisema:.....	50
	5.3	Arkeologiset arvot	55
6		Lähteet.....	56

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

Laitakari kartalla



Kartta: Laitakarin vanha satama ja varvi eli telakkapaikka punaisella renkaalla merkittynä. Porin eteläpuolelle, Luvian kirkonkylän länsipuolelle sijoittuva Laitakari otetaan käyttöön keskiajan jälkeen, jolloin Luvian kirkonkylän, nykyisen taajaman ympärillä ollut merenlahti, Luvianlahti, alkoi umpetua maankohoamisen vuoksi. Laitakari ja sen suojaist ankkurointipaikat sijaitsivat Luvianlahdelle johtavan vanhan purjehdusreitillä varrella.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

1 Johdanto

Merestä keskiajan jälkeen noussut, kylien yhteisomistuksessa 1700-luvulta alkaen olleet Laitakarin saaret, nykyinen niemi, oli yksi Luvian merkittävistä satamista ja varveista eli telakka-alueista 1800-luvulla. Toiminta, telakka- ja satamatoiminta pohjautui vanhaan talonpoikaipurjehdukseen. Toiminta saavutti teolliset mitat ja Laitakarissa rakennettiin vuoteen 1919 mennessä 70 suurikokoista laivaa, osa tilaustöinä rannikkokaupunkien porvareille. Telakkatoimintaa seurasi Laitakarissa sahatoiminta, puutavaraa vietiin Laitakarin kautta aina 1970-luvulle saakka. Teollisen toiminnan lisäksi lisäksi kapean niemen tyveen, osin yksityiselle maalle rakentui pieni huvila/asuinyhdyskunta sekä niemen kärkeen, Kumpelikarille 1940-luvulla huvila. Puutavarasataman ja teollisuustoiminnan hiipumisen jälkeen Laitakaria, vanhaa kylien maanomistajien yhteismaata on kehitetty ja rakennettu huvivene ja perinnesatamana, jonka rakenteet ja palvelurakennukset ovat pääosin vuosituhannen vaihteesta. Vanhin vapaa-aikaan liittyvä rakennus on 1960-luvulla aloittanut tanssilava. Nykyisin alueella ovat lavan lisäksi mm. vierasvenesatama ja perinnesatama sekä ravintola Laitakarin Messi, ravintola Merihelmi ja kahvila Ihana sekä uimaranta. Rantoja on muokattu merkittävästi viime vuosikymmeninä veneilyyn sopiviksi satama-altaiksi ja aallonmurtajiksi. Osa rannoista on ollut ruoppauksen läjitysalueina. Perinnevenesatamasta lähtevät nykyisin saaristo- ja majakkaristeilyt Säppiin, Kuuskajaskariin, Kylmäpihlajalle ja Selkämeren kansallispuistoon. Oman, paikan historiaan liittyvän lisän veneilykäyttöön tuo 2000-luvulla pieni-muotoisesti ja väliaikaisesti elvytetty telakkatoiminta, jonka rakennushanke, Kaljaasi Ihana, valmistui 2009. Sen kotisatama on Laitakarin perinnesatamassa.

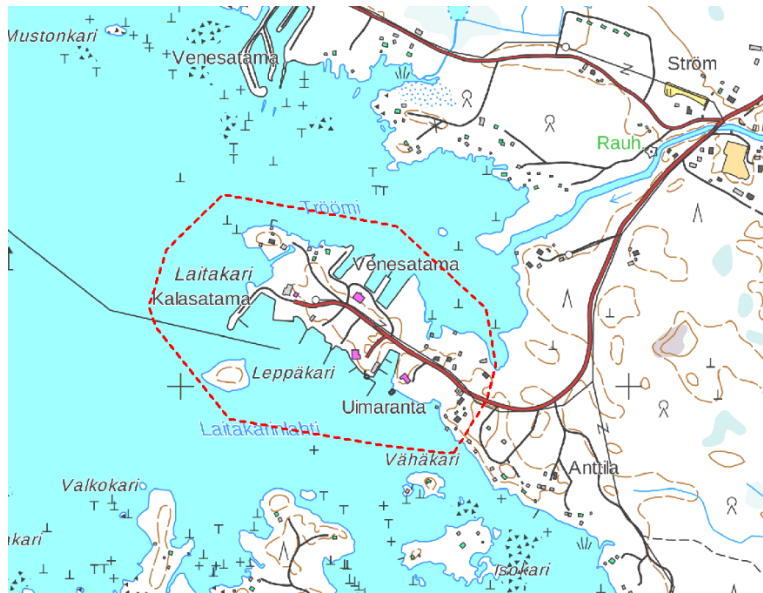
Jari Heiskanen, Kalle Luoto



Kuvat: Laitakarin opastauluja ja ilmavalokuva (Paikkatietoikkuna.fi)

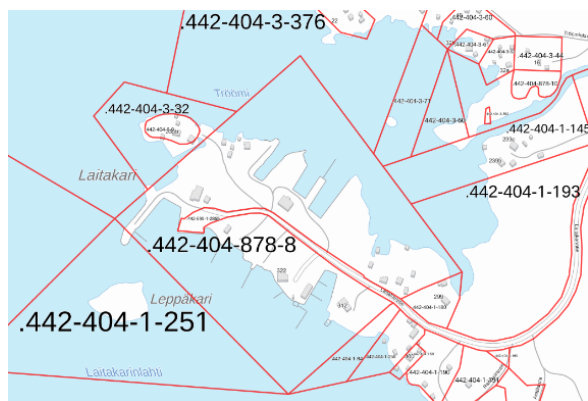
Jari Heiskanen, Kalle Luoto

1.1 Työn rajaus ja tavoitteet



Laitakari on osa entisen Luvian kunnan Luodonkylää. Pääosa kaava-alueesta on vanhaa Lastauspaikka -nimistä kylien yhteismaata, joka aluksi, 1700-luvulla käsitti kolme pientä saarta. Vain merestä myöhemmin noussut niemenkärki, entinen Kumpeli -niminen saari on ollut 1940-luvulta lähtien yksityisessä omistuksessa. Kaava-alueen kaakkoiskulman kaksi kiinteistöä ovat myös yksityisomistuksessa. Niemen pääosin kattavan yhteismaan omistaa Laitakarin osuuskunta. Kaava-alue kattaa niemen sekä eteläpuolella olevan Leppäkarin. Alue on laajuudeltaan noin 10 hehtaaria. Niemen pituus on noin 650 metriä, leveys vaihtelee 100 ja 200 metrin välillä. Pitkään käytössä ja vahvasti muokattu alue on melko tasaista, vanhat saaret erottuvat heikosti korkeampina kallio- ja kivialueina. Niemi on matala, korkein kohta on n. 4 metriä merenpinnasta. Maisema on pääosin muokattua, tielinjan, parkkialueiden ja nurmikenttien väliin jää vähäisiä luonnonpuuston alueita, jossa kasvaa mäntyjä, koivuja, pensaskasvillisuutta ja alavilla paikoilla kuusia.

Kartta: Punainen katkoviiva, kaava-alueen rajaus.



Alueelle laaditaan ranta-asemakaava. Suunnitelmassa on osoitettua kaavassa yhteisalueen länsikulman kalasatamaan, nykyiseen Perinnesatamaan majoitustiloja tai hotellirakennus. Luvian Laitakarin arkeologisen ja rakennetun maiseman kulttuurihistoriallisen inventoinnin tilasi Laitakarin osuuskuntaa edustava, kaavaa laativa Paaskari Oy:n Kari Hannus Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy:ltä lokakuussa 2019. Maastotyöt tehtiin 5.12.2019. Työn tavoitteena oli selvittää alueella mahdollisesti sijaitsevien kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden rakenteiden sijaintia ja merkitystä, jotta voidaan ratkaista aluetta mahdollisesti koskevat kulttuuriympäristön suojelua ja uudisrakentamista koskevat kysymykset. Inventointityöhön sisältyi lyhyt esiselvitys hankealueen käyttöhistoriasta, sekä kenttätöiden toteutus ja raportointi. Selvityksen tekivät Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy:n arkeologi Kalle Luoto ja rakennustutkija Jari Heiskanen.

Kartta: Kiinteistörajat, 442-404-878-8 on vanha yhteismaa, rekisterinimeltään Lastauspaikka. KTJ/MML2019.

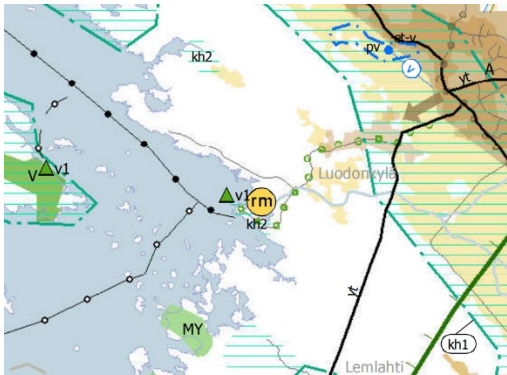
Jari Heiskanen, Kalle Luoto

1.2 Nykyiset arvot

Arkeologia: Laitakarin historiallinen laivanrakennuspaikka on muinaisjäänösrekisterissä mahdollinen muinaisjäänös [kohde numero 1000013350]. Lisäksi alueelta tunnetaan kaksi laivanhylkyä, Laitakari [1719] ja Veikko [1720].

Kulttuurimaisema: Maakunnallinen, rakennetun ympäristön arvoalue: Laitakari

Laitakari esitellään maakunnallisia arvoja esittelevässä Satakunnan kulttuuriympäristöt eilen, tänään ja huomenna -teoksessa. Laitakari, Luvian kohde 18: ”Vanha veistämö- ja satamapaikka, jonka maastossa on vielä havaittavissa menneiden toimintojen jäljet. Avoimen kentän keskellä on verkko-orret. Niemen toisella puolen on merimerkkinä käytetty Laitakarin sahan savupiippu ja sen vierellä mutterinmuotoinen tanssilava. Sahan muut rakenteet on purettu. Niemeen johtavan tien varrella on joukko vanhoja asuinrakennuksia. Historiallinen veistämö ja satamapaikka. ”



Kartta: ote maakuntakaavasta. Laitakari kh2, rm, V1, ulkoilureitti

kh2 Laitakari (442018) maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö

Suunnittelumääräys: Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon alueen kokonaisuus, erityispiirteet ja ominaisluonne siten, että edistetään niihin liittyvien arvojen säilymistä ja kehittämistä mukaan lukien avoimet viljelyalueet. Kaikista aluetta tai kohdetta koskevista suunnitelmista ja hankkeista, jotka oleellisesti muuttavat vallitsevia olosuhteita, tulee museoviranomaiselle varata mahdollisuus lausunnon antamiseen. Kohteen ja siihen olennaisesti kuuluvan lähiympäristön suunnittelussa on otettava huomioon kohteen kulttuuri-, maisema-, luonto- ja ympäristöarvot sekä huolehdittava, ettei toimenpiteillä ja hankkeilla vaaranneta tai heikennetä edellä mainittujen arvojen säilymistä.

V1 Merkinnällä osoitetaan ulkoilun, retkeilyn ja virkistyskäytön kannalta merkittävät alueet. Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus. Suunnittelumääräys: Alueen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota alueen virkistyskäytön ja virkistyskäytön kehittämisedellytysten turvaamiseen. Rakentamismääräys Alueilla sallitaan yleistä ulkoilu-, retkeily ja virkistyskäyttöä palvelevan rakentamisen lisäksi jo olemassa olevien rakennusten korjaus-, muutos- ja laajentamistyöt.

rm = Matkailupalveluiden alue

Tielinja, vihreät ympyrät = ohjeellinen ulkoilureitti

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

1.3 Inventointityö

Työ aloitettiin arkistoselvityksellä, jossa tarkasteltiin kirjallisuutta ja historiallisia karttoja. Esiselvityksen perustana käytettiin erityisesti Museoviraston muinaisjäännösrekisteriä ja aiempia tutkimuskertomuksia.

Maastotarkastuksessa tarkastettiin muinaisjäännösrekisterissä mainitut kohteet kohteiden sijainnin ja laadun varmistamiseksi. Maastotöiden yhteydessä löydetty kohteet dokumentointiin muistiinpanoin, GPS-laitteella sekä valokuvaamalla. GPS-mittauksiin käytettiin Garmin GPSmap 62s laitetta. Mittausten tarkkuutena avoimessa maastossa voitaneen pitää noin $\pm 3-5$ metriä.

Kohteiden paikantamisen perusteena oli maaston topografia ja havainnot. Raportointivaiheessa analysoitiin maastotöiden yhteydessä kerätty aineisto sekä laadittiin raportti ja siihen liittyvät luettelot ja kartat. Raportin koordinaatit on ilmoitettu ETRS-TM35FIN -järjestelmän mukaisina.

Rakennetun ympäristön inventoinnissa tarkasteltiin alueen historiaa sekä valokuvattiin nykyiset rakennukset ja ympäristöt. Niistä kirjattiin ylös niiden ominaispiirteet. Kohteen erityisen ja maakunnallisen luonteen vuoksi lyhyet rakennuskuvaukset laadittiin myös uudemmasta, maisemallisesti näkyvästä rakentamisesta. Inventoinnin ulkopuolelle jätettiin lähinnä kaksi pientä, uudehkoa tai uudistunutta kiinteistöä. Rakennuskohteista, niiden huomioimisesta annettiin suositukset. Yhteenvedossa, kappaleessa 5. esiteltiin alueen historialliset, maisemalliset ja rakennushistorialliset arvot sekä annettiin suosituksia rakennuskannan huomioimiseksi sekä uudisrakentamiseen.

Inventointiin liittyvät digitaalivalokuvat ja raportin alkuperäiskappale on arkistoitu Heiskanen & Luoto Oy:n arkistoon Tampereella.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

2 Kulttuuriympäristön historia

Laitakari on yksi Luvian vanhoista varveista eli laivaveistämöistä. Niitä tunnetaan Luvialta noin 20, joskin useimmissa niissä rakennettiin vain pieniä ja keskisuuria aluksia. Keskimäärin varveilla rakennettujen laivojen lukumäärä jäi pääosin alle kymmenen. Suurin oli kruunun veistämönä toiminut Verkholm, jossa rakennettiin noin 150 pientä ja suurta alusta. Toinen merkittävä, erityisesti suuria aluksia rakentanut veistämö oli Laitakarin varvi, jossa valmistui vuosina 1830-1919 noin 70 alusta. Laivoja rakensivat paikalliset, usein yhtiömuotoisesti. Lisäksi Laitakarissa rakennettiin laivoja rannikkokaupunkien porvareille. Laitakarin vieressä, kaakkoispuolella oli Laitakarinlahden rannalla Mungon varvi, jonka yhteydessä toimi myös kalkkifatama.

2.1 Laitakari nousee merestä, 1600- ja 1700-luvut

Laitakarin nimi on mahdollisesti keskiaikainen, jolloin nykyinen, matala niemi oli vielä vähäinen karikko Luvialle johtavan laivareitin varrella. Laitakarista alkoi tällöin vielä avomeri, jonka laidalla karikko sijaitsi. Vielä keskiajalla nykyisen taajaman kupeessa oleva pelto-alue, silloinen Luvianlahti oli purjehduskelpoinen ja sille johti kaksi reittiä. Eteläisempi reitti, Djupsund (Strömin Harjajuopa) sijoittuu Laitakarin koillispuolelle, nykyiseen Trööminlahden pohjukkaan. Luvianlahden rannalla, lähellä Djupsundin vesireittiä oli myös Luodonkylä, jonka maihin Laitakari kuului. Luodonkylästä Heinilän ja Tommilan kantatalot harjoittivat talonpoikaispurjehdusta 1560-luvulla. Todennäköisesti talojen ja kylän vanha varvi eli vanhakantainen telakka oli vielä tällöin Luodonlahden rannalla, kylän yhteydessä. Laivat olivat vielä keskiajalla pienempiä ja vesi oli vielä 1500-luvulla noin kolme metriä nykyistä korkeammalla, jolloin nykyisinkin matalasta Laitakarista oli näkyvissä lähinnä korkeimpia ja vähäisiä kallioalueita tai kiviä. Maan kohotessa vähäisistä luodoista muodostuu kolme Laitakarin saarta. Vanha Luvianlahti alkaa umpeutua 1600-luvulla, joten Laitakarin käyttö laivareitin päätepisteenä, hyvänä lastauspaikkana olisi voinut alkaa jo tällöin. Ensimmäisen kerran jo pieniksi saariksi muuttuneet karit näkyvät tarkasti 1735 laaditussa Luodonkylän (Norrby) tiluksia esittävässä maakirjakartassa. Tällöin on karttaan merkitty myös suurimman saaren nimeksi merkitty Laitakari. Luvialla isojako aloitetaan 1750-luvulla. Maanjakoa varten maat kartoitettiin, Luodonkylän isojakokartta valmistui 1760. Tässä kartassa on jo selkeä viittaus saarten käyttöön kylien yhteisenä lastauspaikkana.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

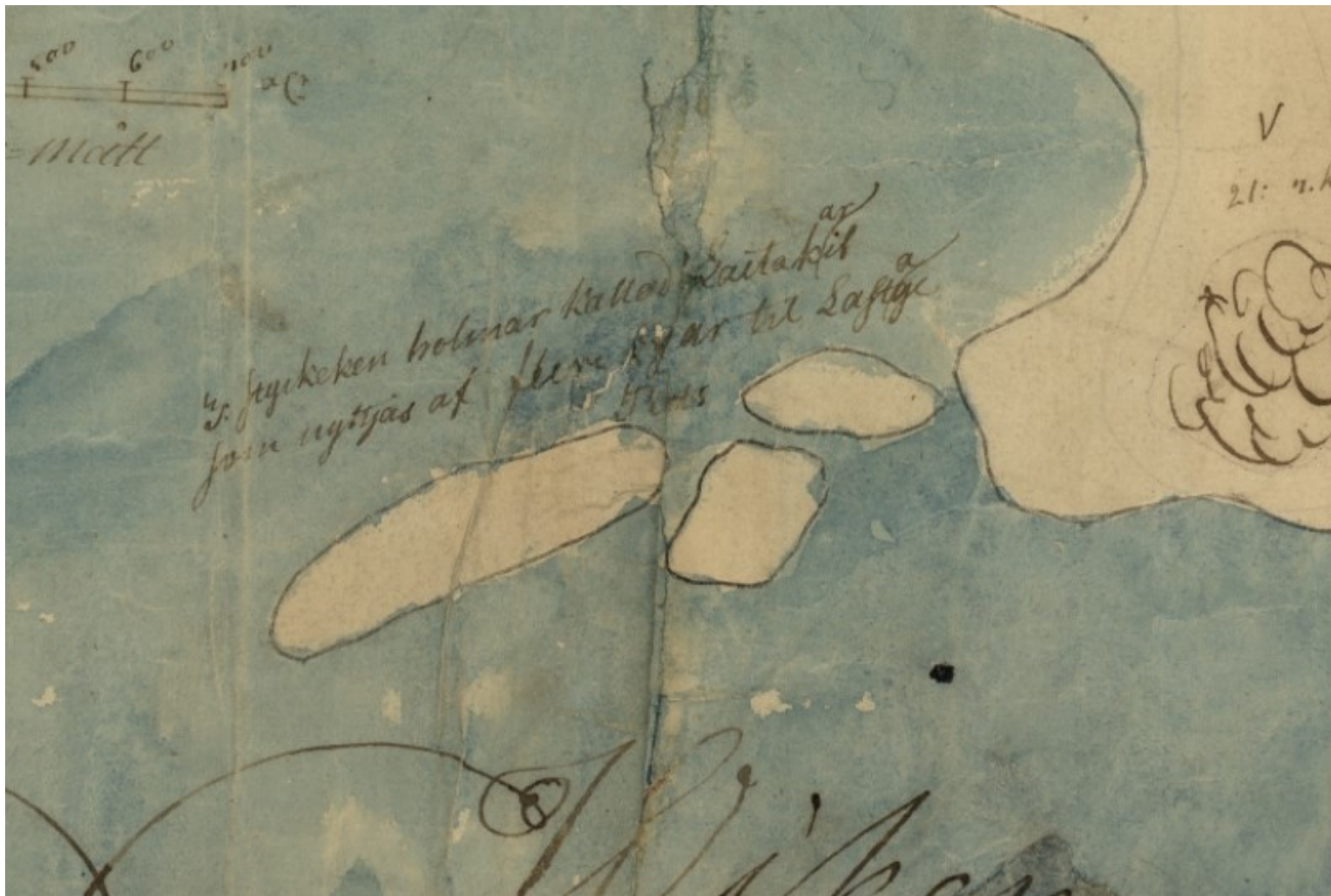


Laitakari 1735

Laitakari nimettynä ja kartalla vuoden 1735 maakirjakartalla. Kylien ja talojen pellot olivat tällöin sarkajaossa, muut alueet olivat yhteisomistuksessa.

Luodonkylän tiluskartta ja selitys D.P. Ekman (n. 1700-1743) 1735, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto, KA

Jari Heiskanen, Kalle Luoto



Laitakari 1759

Maaomistuksen järjestelyyn liittynyt isojako aloitettiin Suomessa 1750-luvulla. Tällöin talot saivat verolukunsa mukaisesti peltoja, niittyjä ja metsiä. Ylijäämämaat jäivät kruunulle. Lisäksi rajattiin yhteismaita, venerannoiksi ja myllytonteiksi tai kuten Luviolla, yhteiseksi lastauspaikaksi.

Isojakokartan konseptikarttaan tehty merkintä viittaa saarten käyttöön talonpoikaispurjehduksen satamapaikkana

Karttamerkinnyt:

3 styckeken holmar kallad Laitakar
som nyttjas af flere byar til lastage
plats

3 kappalletta Laitakareiksi kutsuttuja
luotoja, joita hyödyntävät useat kylät
lastauspaikkana

Kartta: Luodonkylän isojakokartta 1759 KTJ/MML

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

2.2 Laitakarin sataman ja varvin kukoistuskausi 1830-1919

Kylien ja talojen Itämeren piirissä suorittama talonpoikaispurjehdus tehtiin aina 1700-luvulle saakka suhteellisen pienillä laivoilla, Kuutoilla ja kaljaaseilla. Laivojen koko alkoi kasvaa 1800-luvulla, jolloin laivojen, suurempien kaljaasien ja kuunareiden rakentaminen alkaa Laitakarissa. Laitakarin nousukausi laivaveistämönä alkaa 1830-luvulla. Laivojen koko kasvaa ja niiden ostajiksi tulevat porilaiset ja rantakaupunkien porvarit. Porin kaupungin vanhat veistämöt jäivät tällöin käytöstä maannousun ja joen madaltumisen vuoksi. Laitakarissa valmistui mm. 1848 porilaisille fregatti Argo, 376 lästiä, joka oli tällöin Suomen ja Skandinavian suurin purjealus. Tie Laitakariin päättyi vielä tällöin Strömiin, sieltä tavarat piti soutaa salmen yli Laitakariin. Puutavara tuotiinkin usein talvitietä pitkin Laitakariin. Nykyisen Laitakarintien paikalle valmistui tie 1800-luvun loppupuolella kun saaren mantereesta erottanut salmi maatui. Laitakariin, sen suojaiselle ja syvemmälle etelärannalle muodostui tällöin kaksi varvia, Iso-



Laitakarin ja Vähä-Laitakarin veistämöt. Laitakarissa rakennettiin vuosina 1830-1919 noin 70 laivaa. Laivat liittyivät ajan maailmankauppaan, puutavaran kuljetukseen käytettyä fregatti Rheaa rakennettiin 1870-luvulla aluksi orjalaivaksi, mutta muutettiin rakennustöiden aikana rahtilaivaksi. Laitakarin viimeinen laiva, Sampo, valmistui 1919. Telakat olivat vaatimattomia. Laivat rakennettiin pukeilla tuettuna lähellä rantaviivaa. Tuotantorakennuksia olivat lähinnä pajat, jossa valmistettiin ja käsiteltiin laivaan tarvittavat rautaosat.

Laivanrakennuksen ohella Laitakari oli pitkään lastaus- ja satamapaikka. Luvialta kuljetettiin vuosisatoja mm. polttopuuta Tukholmaan aina 1940-luvulle saakka sekä puutavaraa aina 1970-luvulle.

Laitakari 1834

Laitakari 1830-luvulta. Saaret ovat kasvaneet yhteen ja sinne on merkitty neljä rakennusta tai laituria. Rakenteet keskittyvät alueen eteläreunalle, kaakkoiskulmalle jossa oli satamana toimiva suojaisa lahti ja salmi. Niemen kärjessä, myöhemmässä kalasatamassa ja nykyisessä perinnesatamassa toimi 1800-luvulla kalkkilaituri.

Kartta: Johan Gust. Watterminz(?) 1834, KTJ/MML2019

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

Laitakari 1855



Laitakari 1800-luvun puolen välin sotilaskartassa (punainen rengas). Laitakari sijaitsi hyvällä paikalla, lähellä asutusta ja avomeren laidalla. Oikealla näkyy entinen Luvianlahti, tällöin vielä laajana niittyalueena. Kartta: Kalmberg III, 11. 1855.

Laitakari 1904



Kartta: Laitakari ja yhteis-maa vesijättö-kartassa v. 1916.

Vasemmalla sotilaskarttoihin kuuluva ns. venäläinen topografikarttasarja laadittiin Etelä-Suomesta 1800-luvun jälkipuoliskolla ja 1900-luvun alkuvuosina. Se oli ensimmäinen tarkempi, mittauksiin perustuva yleiskartta vuosikymmeniin. Sotilastarpeisiin tärkeitä tietoja kartalla ovat ankkuripaikka ja tielinja. Kartalla näkyy kolme punaisella merkittyä rakennusta, myös pohjoispuolen niemessä on himmeällä merkitty pajarakennuksia. Eteläpuolella oleva pitkä rakenne lieinee varvi. Senaatin kartta XVIII, lehti 13, 1904, KA. Vielä 1900-luvun alussa kylän yhteiseksi lastauspaikaksi päätettiin jättää myös merestä noussut nykyinen niemenkärki eli Kumpelin luoto.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

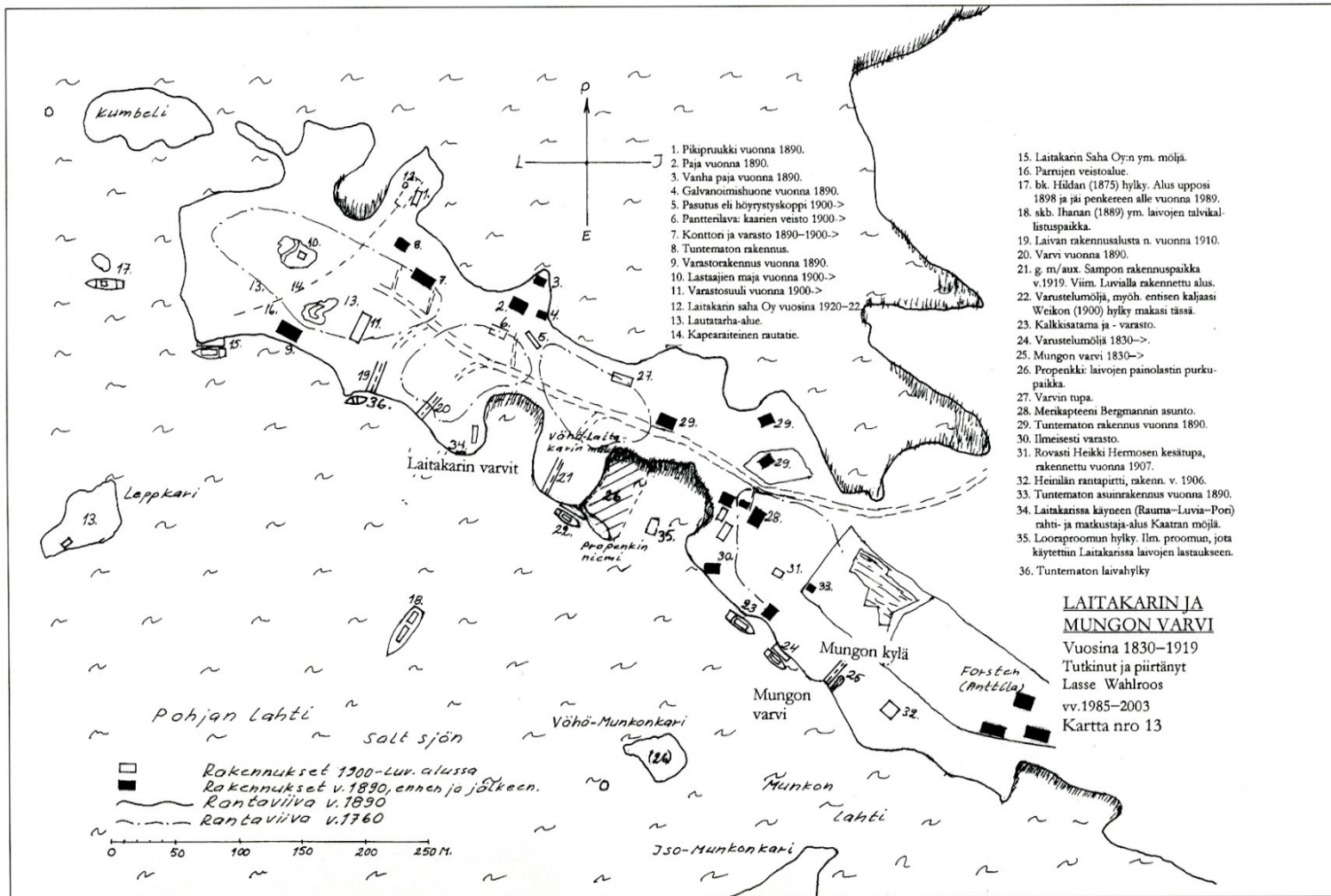


Vasemmalla Laitakarin varvi 1904, jolloin kuunari Hilda las-kettiin vesille ja sitä varusteltiin rannassa. Taustalla Lautakari, nykyinen Leppäkari. Rannat olivat Hildan aikaan loivat ja telakat, varvien rakenteet olivat varsin vähäiset. Niihin liittyvät pajarakennukset olivat pohjoisrannalla. Oikealla ylhäällä sama paikka nykyisin, rantaa on täytetty ja pengerretty suurilla kivillä. Vanha kuva teoksesta Wahlroos Lasse, Luvian merenkulun historia.

Laitakari 1904

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

Laitakarin historiallisia rakennuksia Wahlroosin tutkimuksen mukaan



Laitakarista käytettävissä olevassa historiallisessa kartta-aineistossa on varsin vähän rakennuksia. Yhden kuvan alueen rakennuksista ja käytöstä saa Lasse Wahlroosin tutkimukseen ja kirjallisuustietoihin perustavasta teoksesta, jossa Laitakarin historialliset laivanrakennuksen ja sahatoiminnan rakennukset ovat merkitty nykykartalle. Kartta teoksesta Wahlroos, Luvian merenkulun historia.

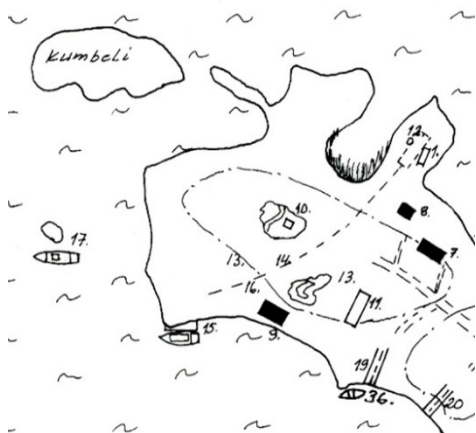
Kartalla kuvatut 1800- ja 1900-luvun alun rakennukset ja rantaviiva ovat pääosin kadonneet ja muuttuneet. Kartalla olevista rakennuksista ovat ilmeisesti säilyneet tässä työssä esitellyt rakennuskohteet 3.1.2 ja 3.1.3. Jäänteinä ovat säilyneet 3.2. sahan piippu (kartassa nro. 12) sekä arkeologisena kohteena 4.2.1 pajan jäännös (kartassa ehkä rakennus 2.)

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

2.3 Laitakarin saha ja satama 1920 - 1970-l

Laivanrakennus päättyi Laitakarissa 1919 kun viimeinen laiva laskettiin vesille. Sahatoimintaa harjoittanut Luvian Liikeosakeyhtiö perustettiin 1920. Perustajina oli luvialaisia maanviljelijöitä ja ammatinharjoittajia. Hanke olikin suoraa jatkoa vanhalle talonpoikaispurjehdukselle ja laivanrakennukselle. Yhtiön tarkoituksena oli valmistaa tehdasmaisesti tiiliä ja sahatavaraa. Liikeosakeyhtiö perusti sahan Laitakariin 1920, sahalaitos valmistui seuraavana vuonna. Toiminta lakkautettiin jo joulukuussa 1922. Uusi, Laitakarin saha Oy:n perustava kokous pidettiin tammikuussa 1923. Seuraavana vuonna sahan varastot ja omaisuus myytiin Holmberg & Co:lle. Puutavaran sahaus ja kauppa tekivät Laitakarista vilkkaan sahatavaran vientisataman. Puutavaran ja halkojen ohella Laitakarista vietiin mm. paperipuuta Raumalle sekä aina 1960-luvulle saakka puupaaluja Saksaan. Laitakarin täyttivät 1900-luvulla suuret lautatapulit ja halkopinot. Toiminnan mittakaavasta kertoo halkotarhan palo vuonna 1909, jolloin tuhoutui 4000 m³ halkoja. Saha- ja lastaustoiminta jatkui aina 1970-luvulle saakka. Edelleen toimiva Luvian Saha Oy osti Erkki Haulan omistaman Lautakarin sahan 1976, jolloin toiminta Laitakarissa oli jo päättymässä. Muuta toimintaa oli 1946 Laitakarissa toiminut Keskon silakkasuolaamo. Liikennöintiä, tavara- ja henkilöliikennettä hoitivat laivoista mm. Kaatra (Pori-Luvia-Rauma), Ahkera ja höyrylaiva Salama. Laivojen henkilöliikenne hiipui ilmeisesti 1920-luvulla, jolloin maaliikenne kehittyi.

Laitakarin eteläpuolella oleva Leppäkari toimi lautatarhana 1900-luvun alkupuolella, jolloin sitä kutsuttiin Lautakariksi.



Laitakarin saha sijoittui pohjoisrannan pieneen niemeen, jossa olivat saharakennus, kivistä rakennettu kone- ja kattilahuone, lisäksi niemen eteläpuolella olivat tavaramakasiini, kahdeksanhuoneinen, huvilamallinen konttorirakennus, sauna ja ulkokuonerakennus. Sahan lautapiha käsitti 140 taapelin pohjaa. Saha ja sen etelärannan 12 jalan syvyistä laituria yhdistivät kapearaiteinen rata vaihteineen. lastausproomuja oli kaksi ja uittovälineitä, joka viittaa siihen, että puutavara tuotiin uittamalla sahalle. Vasemmalla karttaotteessa sahan rakennuksia, piirustus teoksesta Wahlroos, Luvian merenkulun historia.

Laitakarin pohjoisrannalla on pienessä, nykyisin muokatussa niemessä Laitakarin sahan jäännökset. Sahasta on säilynyt vain punatiilestä muurattu piippu ja sen vieressä järeitä betonirakenteita. Sahaan liittyneet rakennukset tai etelärannan satama sekä niitä yhdistänyt kapea rautatie eivät ole säilyneet.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto



Laitakari 1962

Saha- ja puutavaratoiminta alkoi hiipua 1960-luvulla ja päättyi lopullisesti 1970-luvulla. Ranta-
viiva oli vielä tällöin kartan mukaan muokkaamaton, etelärannalla oli vielä tällöin neljä venevajaa
tai varastoa, joista kaksi on säilynyt. Kartta: Peruskartta 1141/10 vuodelta 1962, kartoitus 1959.
MML



Laitakari 1978

Teollisuuden jälkeistä aikaa edustaa 1970-luvun kartalla jo tans-
silava ja nykyisen Merihelmen paikalle rakennettu ensimmäinen
ravintolarakennus. Rantoja on jo muokattu veneilykäyttöön ra-
kentamalla satama-altaita ja uusia niemiä. Sahan länsipuolelle,
yhteismaalle on rakennettu pieni vapaa-ajan asunto. Peruskartta
1978 MML.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

2.4 Laitakarin venesatama-aika

1987



1998



Peruskartta 1987, MML2019

Peruskartta 1998, MML2019

Rantojen muokkaaminen jatkuivat ja alueen vapaa-aikaan liittyvät palvelut alkavat kehittyä. Maisemamuutoksia ovat mm. Trööminlahden ruoppaus, jonka läjitysalueet näkyvät Laitakarin pohjoisrannalla. Niemen kärkeen, eteläpuolelle rakennetaan kalasatamaan suuri aallonmurtaja, laituri vuonna 1989. Sen jälkeen on 1990- ja 2000-luvulla laajennettu ravintolarakennuksia, terasseja ja aallonmurtajaa sekä rakennettu uimaranta. Rannat ja altaat ovat pengerretty suurilla kivillä jyrkkäpiirteisemmiksi. Viimeisiä satamarakenteita on 2011 valmistunut perinnesatama.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

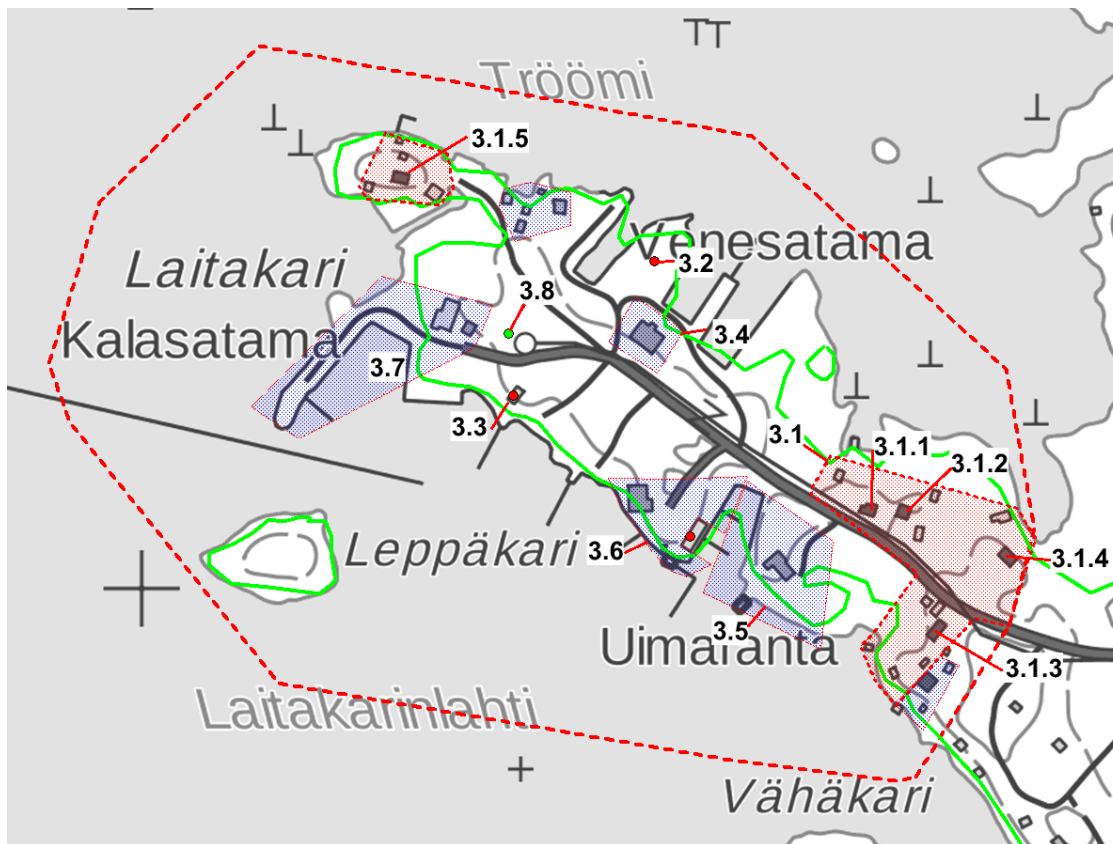
3 Nykytila, rakennukset ja ympäristöt

Punainen rasteri ja pisteet: ympäristöt, rakennukset ja rakenteet ennen vuotta 1945

Sininen rasteri: Nuoremmat, vapaa-ajan kulttuuriympäristöt, vuoden 1964 jälkeen rakennetut. Rantaviiva on pääosin muokattu, sitä ei ole merkitty sinisellä rasterilla.

Punainen katkoviiva, kaava-alueen rajaus

Vihreä viiva, rantaviiva 1959



Laitakarin ominaispiirteitä, kerrostumia ja rakennuksia:

3.1. Laitakarin asuin- ja kesäasunnot

3.1.1 Valkoinen talo

3.1.2 Keltainen huvila

3.1.3 Tuulensuu

3.1.4 Loukko

3.1.5 Kumpeli

3.2. Laitakarin sahan piippu

3.3. Venevaja

3.4. Tanssilava

3.5. Ravintola Merihelmi ja hiekkaranta

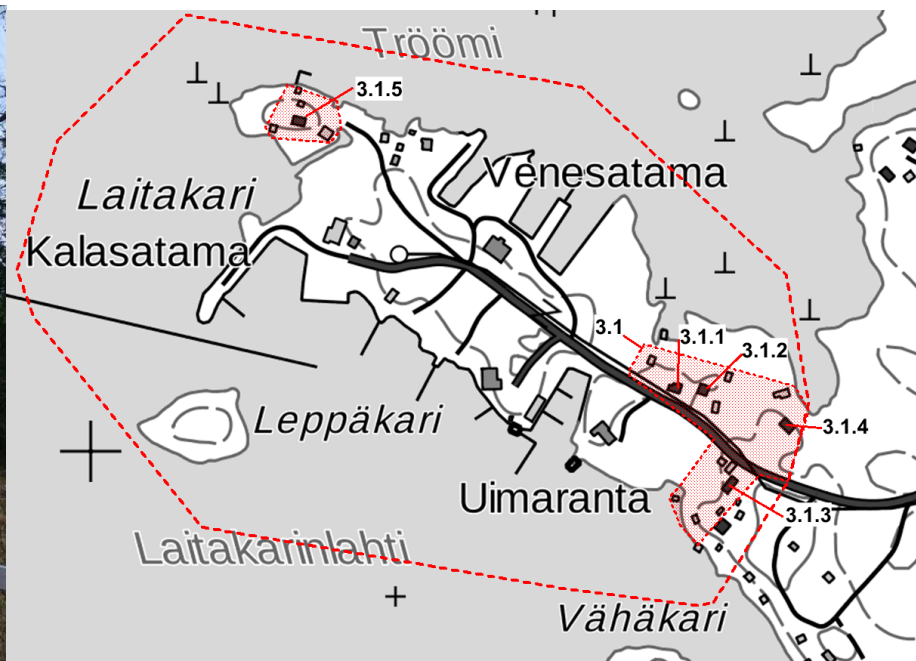
3.6. Laitakarin messi ja vanha Paatsuuli

3.7. Telakkarakennus, Varvitupa ja laituri

3.8. Muistolaatta, Fouga Magisterin tuhoutuminen 1959

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

3.1 Asuinrakennukset, huvilat 1800-1940-luvut



Kuva: Laitakarin yhteismaalle rakennetut ja kesäkäytössä olleet rakennukset Laitakarintien varressa, kohteet 3.1.1 ja 3.1.2

Laitakarin niemen tyveen ja kärkeen syntyi pieni, asuinrakennuksia ja kesäasuntoja käsittänyt ympäristö. Rakennuksista kaksi on mahdollisesti 1800-luvun puolelta, kaksi 1900-luvun alkupuolelta ja yksi 1940-luvulta.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

3.1.1 Valkoinen talo/huvila



Kuvat: vasemmalla
asuin-/kesäasunto länsi-
puolelta, oikealla itä-
puolelta.

Asuin-/kesärakennus sekä talousrakennus n. 1800-/1900/1930-l yhteismaalla. Rek. 442-404-878-8, Lastauspaikka, Laitakarintie 311

Kylien yhteismaalla, vanhan Vähä-Laitakarin satama- ja varvialueen vieressä oleva kapearunkoinen asuinrakennus on rakennettu tai sitä on muokattu useassa vaiheessa. Kapea asuinosa ehkä 1800-luvulta, huvilakäyttöön viittaavat nurkkaikkunat ehkä 1900-luvun vaihteesta, Nuorempaa lisäystä edustavat myös umpikuisti ja kesäkäyttöön viittaava kookas avokuisti, ollen ehkä 1930-luvulta. Runko-osa n. 4x8 metriä on rakennettu karkeasti lohkotuista kivistä tehdylle kivijalalle. Hirsirunko on vuorattu vaaleansinisellä vaakapaneloinnilla, vintti-osa kapealla pystypaneloinnilla. Ikkunat ovat 1980-luvulla uusitut 6-ruutuiset puuikkunat, niiden ylhäältä kapenevissa vuorilautoissa on käytetty geometristä kaiverruskoristelua, joka viittaa lähinnä myöhäisjugendiin. Satulakatto on katettu konesaumattulla pellillä, avoräystäät.

Pohjoispuolelle sijoittuvat umpikuisti ja avokuisti ovat rakennettu betonisokkelille. Julkisivumateriaalit ovat samat, vaaka- ja pystypanelointia, nuorempaan rakentamiseen viittaavat niukempi ulkoasu, erityisesti avokuistissa on jo funktionalismin piirteitä. 2-ruutuiset ikkunat, pulpettikatto ja pariovien peilijako.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto



Avoimen nurmipihan reunalla on perinteinen, pulpettikattoinen ja punaiseksi maalattu pieni, perinteinen talousrakennus, rannassa uudempi rantasauna. Metsämaastoon sulautuvassa pihassa on vähän nuorempaa koristekasvillisuutta ja marjapensaita.

Kulttuurihistorialliset arvot: Asuin-/huvilarakennus 1800-l - 1930-l. Hyvin säilynyt, historiallisia kerrostumia omaava asuinrakennus on säilyttänyt rakennus- ja muutosajan ominaispiirteensä ja materiaalinsa hyvin. Rakennus ympäristöineen liittyy Laitakarin harvinaistuneeseen telakka- ja saha-ajan rakennuskantaan.

Suositus: Rakennuksen ja ympäristön säilyminen tulisi turvata kaavoituksessa rakennuskohtaisilla ja aluemerkinnoilla. Rakennuksen korjauksissa tulee huomioida sen ominaispiirteet ja materiaalit. Vanha materiaali tulee lähtökohtaisesti kunnostaa. Pihapiirin mahdollinen lisärakentaminen tulee sopeuttaa asuinrakennuksen rakennusajan ominaispiirteisiin, mittakaavaan, väreihin ja materiaaleihin.

Alue: Historiallisen Laitakarin satama-, telakka- ja sahayhdyskunnan asuin- ja huvilarakennukset.

Lähteet: Inventointi 1995, Baaderman. Maastokäynti 5.12.2019.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

3.1.2 Keltainen huvila



Huvilarakennus, talousrakennus ja maakellari yhteismaalla 1930-luku. Rek. 442-404-878-8, Lastauspaikka, os. Laitakarintie 309

Yhteismaalla, vanhan Vähä-Laitakarin satama- ja varvialueen vieressä oleva asuinrakennus on rakennettu huvilaksi 1933. Suunnittelija, rakennuttaja ja ensimmäinen omistaja oli Yrjö Päivike Rakennuksessa on sokkelina lohkotut, suuret kivet, niiden väleissä puuristikot. Rakennuksen hirsirunko on vuorattu keltaiseksi maalatulla peiterimavuorauksella, ikkunat ovat pääosin 6-ruutuiset, lisäksi on 3-ruutuisia ja neliömäisiä 4-ruutuisia. Vintinpäädyssä on toisessa lunetti-ikkuna ja toisessa vaakaikkuna. Ikkunoiden vuorilaudat yksinkertaiset ja vihreäksi maalatut. Rakennuksessa on nuorempi, profiilipeltinen kate Rakennukseen liittyy pohjoispuolella rakennusta nuorempi, pulpettikattoinen avokuisti.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto



Pihapiirissä on perinteinen pulpettikattoinen ja punaiseksi maalattu talousrakennus sekä itäpuolella kivistä ja maasta rakennettu maakellari. Niiden lisäksi on pienempiä ja nuorempia rakennuksia, autotalli, puucee ja rantarakennus.

Kuva: talousrakennus

Kulttuurihistorialliset arvot: Huvilarakennus 1930-luku. Rakennus on säilyttänyt hyvin ajan niukkaan klassismiin viittaavat ominaispiirteensä ja materiaalinsa. Rakennus ympäristöineen liittyy Laitakarin telakka- ja saha-ajan rakennuskantaan, josta ei ole säilynyt kuin vähän.

Suositus: Rakennuksen ja ympäristön säilyminen tulisi turvata kaavoituksessa rakennuskohtaisilla ja aluemerkinnoilla. Rakennuksen korjaustöissä tulee huomioida sen ominaispiirteet ja materiaalit. Vanha materiaali tulee lähtökohtaisesti kunnostaa. Pihapiirin mahdollinen lisärakentaminen tulee sopeuttaa asuinrakennuksen rakennusajan ominaispiirteisiin, mittakaavaan, väreihin ja materiaaleihin.

Aluekokonaisuus: Historiallisen Laitakarin satama-, telakka- ja sahayhdyskunnan asuin- ja huvilarakennukset

Lähteet: Inventointi 1995, Baaderman. Maastokäynti 5.12.2019.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

3.1.3 Tuulensuu



Pihapiiri, Tuulensuun asuinrakennus keskellä, talousrakennus vasemmalla. Reunoilla uudisrakennuksia.

Asuinrakennus, talousrakennus ja maakellari 1800-luvun loppupuoli. Rek. 442-404-1-256 Tuulensuu, Laitakarintie 304

Vanhan satamalahden, aikaisemman mannerta ja saaria erottaneen salmen rannalle rakennetussa pihapiirissä ovat vanha, kookas asuinrakennus sekä toinen lämmitettävä hirsirakennus sekä maakellari. Lisäksi tontilla on pienemmät, vanhaan rakennuskantaan väreillä ja materiaaleilla sopeutetut autokatos, talousrakennus, rantamökki sekä laiturilla sauna. Rakennuksia yhdistää hoidettu nurmipiha, teiden puolella on rakennusten lisäksi suojana perinteinen säleaita sekä kuusiaita. Tuulensuun tontti on erotettu Heinilän kantatalon maista 1929, jolloin nykyiset asuin-, talous- ja maakellarirakennus olivat tontilla. Ensimmäiseksi omistajaksi merkittiin Armas ja Martta Lassila.



Asuinrakennus on rakennettu sekalaiselle, osin karkeasti lohkotuille, muuratulle kivijalalle. Lyhytnurkkainen hirsirunko on vuorattu kapealla vaakapaneloinnilla, Ikkunat ovat kuusiruutuiset, vuorilaudat uusklassistiset. Ikkunaluukut ovat vihreät. Satulakatto on katettu palahuovalla, pitkät räystäät. Kattoon liittyy lappeilla kolme valokaappia. Katto ja sen rakenteet ovat rakennusta selkeästi nuorempia, samoin itäpuolelle rakennettu pitkä, betonisokkelilla oleva kuisti. Julkisivut ovat punaiset, nurkka- ja ikkunalistat sekä ikkunat valkoiset.

Julkisivut ovat punaiset, nurkka- ja ikkunalistat sekä ikkunat valkoiset.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto



Tielinjaan rajautuvassa vanhassa talousrakennuksessa on sekalaisista kivistä muurattu sokkeli, hirsirunko on vuoraamaton, punaiseksi maalattu, tiepäädyssä rakennukseen liittyy lautarakenteinen osa.



Kartta: Tuulensuun tontti ja rakennukset vuonna 1927, asuinrakennus, talousrakennus ja kellari ovat säilyneet.

Kulttuurihistorialliset arvot: Asuinrakennus, pihapiiri 1800-l jälkipuolisko. Uudisrakennukset sopeutettu vanhaan pihapiiriin. Talonpoikainen asuin- ja talousrakennus ovat säilyttäneet piirteensä melko hyvin. Rakennus pihoineen liittyy Laitakarin historiallisen, nyt jo muuttuneeseen telakka- ja satama-alueen maisemaan, pihapiirillä on asema merimaisemassa.

Kuva: Tuulensuun asuinrakennus ja laitusrakennus merimaisemassa, hiekkarannan paikalla oli 1800-luvulla salmi ja myöhemmin lahti.



Alue: Historiallisen Laitakarin satama-, telakka- ja sahayhdyskunnan asuin- ja huvilarakennukset

Suositus: Asuinrakennuksen ja vanhan pihapiirin osien säilyminen tulisi turvata kaavoituksessa rakennuskohtaisilla ja aluemerkinnoilla. Rakennusten korjaustöissä tulee huomioida sen ominaispiirteet ja materiaalit. Vanha materiaali tulee lähtökohtaisesti kunnostaa. Pihapiirin mahdollinen lisärakentaminen tulee sopeuttaa asuinrakennuksen rakennusajan ominaispiirteisiin, mittakaavaan, väreihin ja materiaaleihin.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

3.1.4 Loukko



rek. 442-404-1-180 Loukko, Laitakarintie 299.

Kuvat, tiejulkisivu ja länsipäätä.

Loukon Trööminlahden pohjukkaan rajautuvalla nurmipintaisella tontilla on kookas

1910- tai 20-luvun asuinrakennus ja kaksi nuorempaa talusrakennusta.

Mansardikattoinen, puolitoistakerroksinen asuinrakennuksessa on matala lecharkoista tehty sokkeli. Runko on vuorattu keltaiseksi maalatulla vaakapaneloinnilla. Ikkunat ovat T-jakoiset, jossa yläikkuna on edelleen pystyruutuihin. Vuorilaudat kapenevat yläosassa, otsalautaan ja alaosaan on maalattu koristekuviot. Rakennukseen liittyy

korkea, mansardikattoinen kuisti, ulko-ovena on kolmipeilinen pariovi, oven yläpuolella on moniruutuinen ikkuna. Nurkkalistat ja päädyn vintinikkunaan liittyvä korkea lista ovat valkoiset.

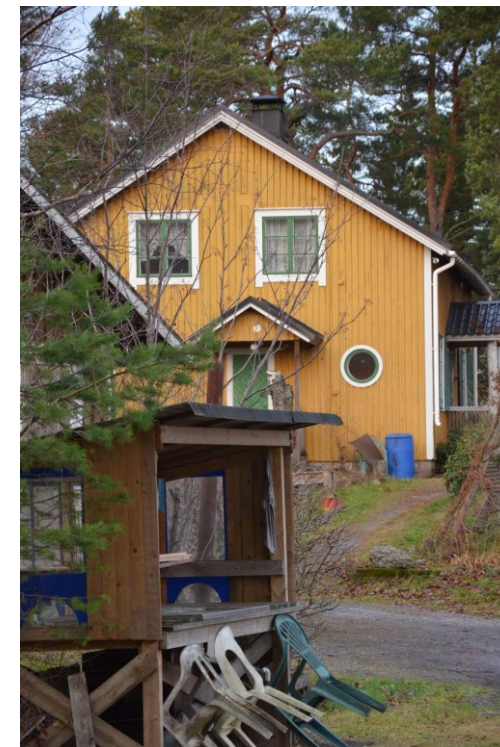
Kulttuurihistorialliset arvot: Huvila/asuinrakennus 1910-/20-luku. Kohtuullisesti säilynyt kookas, ikkunoiden osalta jugendpiirteitä omaava 1910/20-luvun asuinrakennus. Rakennus ympäristöineen liittyy Laitakarin harvinaistuneeseen telakka- ja saha-ajan rakennuskantaan.

Suositus: Rakennuksen ja ympäristön säilyminen tulisi turvata kaavoituksessa rakennuskohtaisilla ja aluemerkinnoilla. Rakennuksen korjaustöissä tulee huomioida sen ominaispiirteet ja materiaalit. Vanha materiaali tulee lähtökohtaisesti kunnostaa. Pihapiirin mahdollinen lisärakentaminen tulee sopeuttaa asuinrakennuksen rakennusajan ominaispiirteisiin, mittakaavaan, väreihin ja materiaaleihin.

Alue: Historiallisen Laitakarin satama-, telakka- ja sahayhdyskunnan asuin- ja huvilarakennukset

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

3.1.5 Kumpeli



Kumpelin mäntyjä kasvava saari ja huvilarakennus eteläpuolelta kuvattuna. Oikealla rakennuksen itäpäätyä.

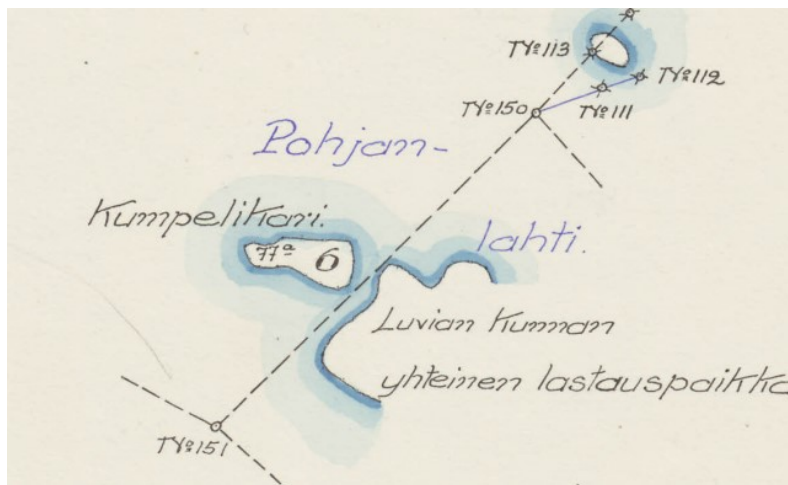
rek. 442-404-6-0, Kumpeli, 442-404-3-32 Kumpeli I, Laitakarintie 335b

Laitakarin kärjessä olevalla, 1942 muodostetulla Kumpeli -nimisellä tilalla on 1940-luvulla huvilaksi rakennettu rakennus. Sen lisäksi tontilla on neljä pienempää talousrakennusta mm vaja(autotalli), vierasmökki, rantsauna ja venevaja sekä pitkä laituri. Rannat ovat erotettu Kalle Tommila -nimisestä tilasta 1942, Kumpeli I -nimisellä tontilla.

Puolitoistakerroksisessa, rankorakenteisessa rakennuksessa on betonisokkeli, jonka pintaa on elävöitetty pyöreillä kivillä. Julkisivut ovat pystyverhoillut, keltaiseksi maalatut. Ikkunat ovat 9-ruutuiset, 3x3 puuikkunat, ikkunat ja niiden luukut vihreät, yksinkertainen kehys on valkoinen. Lisäksi on käytetty sivulla ja päädyssä pyöreitä koristeikkunoita. Päädyn vintinikkunat ovat 6-ruutyiset. Rakennukseen liittyy kolme pientä avokuistia ja terassia, ovet ja luukut ovat vinopaneloidut ja vihreäksi maalatut. Satulakatto on katettu tiilijäljitelmäpellillä.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

Nykyinen, Kumpeliksi mainittu niemenkärki nousi vedestä vähitellen vasta 1800-luvun jälkipuoliskolla, ollen näin Laitakarin vanhan yhteismaan ulkopuolella. Vedestä nousevat vesijättömaat, saaret jäivät yleensä kylän yhteisomistukseen, Kumpelilla olikin 15 omistajaa. Omistukset yhdistettiin 1942, jolloin Kumpelikariksi mainitun eri tilojen ja valtion osuuden hankki omistukseen johtaja Martti Männistö ja niistä muodostettiin ja pyykitettiin uusi, Kumpeli -nimiseksi tilaksi. Sen jonka omistajaksi tulivat Martti ja Gunhild Elise (Liisa) Männistö. Todennäköisesti nykyinen rakennus rakennettiin huvilaksi vasta lohkomisen ja sodan jälkeen. Nykyisin saari on kasvanut kiinni Laitakarin niemeen.



Kumpelikari v. 1916 maanmittauslaitoksen kartassa, KTJ/MML2019.

Kulttuurihistorialliset arvot: Huvilarakennus 1940-luku. Kohtuullisesti säilynyt huvilarakennus ja sitä ympäröivä miljöo ovat säilyttäneet alkuperäiset ominaispiirteensä kohtuullisesti.

Alue: Historiallisen Laitakarin satama-, telakka- ja sahayhdyskunnan asuin- ja huvilarakennukset

Suositus: Huvilarakennuksen säilyminen ja ominaispiirteet, ikkunat, kattomuoto, materiaalit ja kuistit sekä asema merimaisemassa olisi hyvä turvata kaavoituksessa rakennuskohtaisilla merkinnöillä. Rakennuksen korjaustöissä tulee huomioida sen ominaispiirteet ja materiaalit. Vanha materiaali tulee lähtökohtaisesti kunnostaa. Pihapiirin mahdollinen lisärakentaminen tulee sopeuttaa asuinrakennuksen rakennusajan ominaispiirteisiin, mittakaavaan, väreihin ja materiaaleihin.

Lähteet: Inventointi 1995, Baaderman. Maastokäynti 5.12.2019

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

3.2 Laitakarin saha, piippu



Kuva: Laitakarin sahan piippu lännestä kuvattuna. Sahan sivuilla olevat rannat ovat muokattu venesatamaksi. Sahan vähäiset betonijäänteet sijoittuvat oikealla näkyvän koivikkoon. Paikalla on myös sahasta kertova opastaulu.

Laitakarin pohjoisrannalla on pienessä, entisessä luonnonniemessä Laitakarin 1921 valmistuneen sahan jäännökset. Sahasta on säilynyt vain punatiilestä muurattu piippu ja sen vieressä järeitä betonirakenteita raudoituksineen. Sahaan sen ympäristössä liittyneet rakennukset tai etelärannan satama sekä niitä yhdistänyt kapea rautatie eivät ole säilyneet. Sahan rakennuttanut Luvian Liikeosaakeyhtiö perustettiin 1920. Perustajina oli luvialaisia maanviljelijöitä ja ammatinharjoittajia. Puutavaran sahaus ja kauppa tekivät Laitakarista vilkkaan sahatavaran vientisataman. Laitakarin täyttivät suuret lautatapulit ja halkopinot. Saha- ja lastaustoiminta jatkui 1970-luvulle saakka.

Kulttuurihistorialliset arvot: Laitakarin sahan jäänteet, piippu ja betonirakenteita 1920-luku. Teollisuushistoria. Paikallisten perustama saha jatkoi Laitakarin yhteismaan teollista käyttöä kun telakkatoiminta päättyi 1910-luvulla. Merimerkinä käytetyn ja merimaisemaan liittyvällä piipulla on maisemallista ja historiallista arvoa muuttuneessa ympäristössä.

Suositus: Piipun säilyminen tulisi turvata kunnostustoimenpiteillä ja kaavamerkinnällä.



Kuva: Lähikuva piipusta. Saumalaasti on paikoin kulunut pois saumoista.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

3.3 Venevaja



Kuvat: Rantaviivalle rakennettu venevaja on nykyisin kuivalla maalla. Maannousun ohella rantoja on muokattu vuosituhannen vaihteessa. Taustalla laitureita ja kaljaasi Ihana. Alhaalla kuva koillisesta, mäellä näkyy ilmeisesti sahan vinssin jäänne ja puupatsaita.

Entisen Laitakarin Sahan sataman alueelle sijoittuva venevaja/rantasuuli on Paatpu-

bina käytettävän toisen varistorakennuksen ohella ainoa Laitakarin vanhempaan elinkeinotoimintaan, vanhoihin satama-alueisiin liittyvä rakennus. Sahan sataman viereen rakennetussa pienessä, rinteeseen rakennetussa venevajassa on luonnonkivistä ladottu sokkeli, jota on vahvistettu rannanpäädyistä betonipilarilla. Rakennus on ollut alunperin kiinni rannassa tai osin vedessä. Rakennusaika on ehkä 1900-luvun alkupuolella. Rankorakenteinen runko on vuorattu punaiseksi maalatulla pystylaudoituksella, satulakatto on profiilipeltiä. Ikkunat ovat ruudulliset vaakaikkunat, ne, listat ja ikkunaluukut ovat maalattu valkoisiksi. Ovet ovat mustat lautaovet. Rakennus on kallion rinteessä, ympäristöä on muokattu, rantaa pengerretty, luoteispuolella on vuosituhannen vaihteessa rakennettu perinnevenesatama, sen laaja asfalttikenttä, betonilaituri ja Kaljaasi Ihanan telakkarakennus. Kalliolla on puupatsaita sekä todennäköisesti sahan aikaan ja käyttöön liittyvä vinssilaite.

Kulttuurihistorialliset arvot: Venevaja/rantasuuli, 1900-luvun alkupuoli. Toinen Laitakarin satama-alueiden vanhemmista, rantaan sijoittuneista venevajoista. Perinteinen, paikan vanhempaan elinkeinohistoriaan liittyvä rakennus. Rantaviivan muutos näkyy hyvin rakennuksen sijainnista kaukana rannasta.

Suositus: Rakennuksen säilyminen ja ominaispiirteet olisi hyvä turvata kaavoituksessa rakennuskohtaisilla merkinnöillä. Rakennuksen korjaustöissä tulee huomioida sen ominaispiirteet ja materiaalit. Vanha materiaali tulee lähtökohtaisesti kunnostaa.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

3.4 Laitakarin tanssilava



Kuvat: Tanssilava itäpuolelta, oikealla lavan sisäänkäyntijulkisivua, kuva luoteesta.

Tanssilava v. 1964 yhteismaalla. Rek. 442-404-878-8, Lastauspaikka, Laitakarin tie 311

Tanssit Laitakarissa ovat lähteestä riippuen alkaneet vuoden 1954 vaiheilla tai todennäköisesti vuonna 1964. Sahan alueelle rakennettu tanssilava on ollut Luvialainen urheiluseura Luvian vedon omistuksessa vuodesta 1972. Lavan vanhin osa lienee mutterinmuotoinen, telttamaisella katolla varustettu lavaosa. Sen auma- ja pulpettikattoiset kylkiäiset ja terassi ovat nuorempia. Laajennusten lisäksi rakennuksen sisätiloja on remontoitu 2003 ja 2014. Rakennus on edelleen alkuperäisessä käytössä, kesäisin, tapahtuma-aikoina se toimii myös pubina. Lautarakenteinen, matala rakennus mutterimuotoisen lavaosan ja siihen liittyvät varasto- ja ravintolaosat. Runkoa kannattavat valetut, leveät betonitolpat, runko on vuorattu punaiseksi maalatulla vaakapaneloinnilla. Ikkunat ovat neliömäiset, nauhamaisesti järjestetyt.

Tanssilava on vanhaa saha-alueella, sen paikkeilla oli mm. sahan konttorirakennus. Lavan lähellä on sorakentän keskellä vanhassa niemessä sahan piippu ja jäänteitä. Rannan nykyiset satama-altaat ja muokatut rannat ovat rakennettu pääosin nykyisen veneilyn tarpeisiin.

Kulttuurihistorialliset arvot: Tanssilava 1964, nuorempia laajennuksia. Historiallisesti tanssilava liittyy Laitakarin käytön historialliseen muutokseen. Rakennus muodostaa Laitakarin nykykäytön, julkisen vapaa-ajan rakentamisen vanhimman kerrostuman. Laitakarin yli 200 vuotta kestänyt elinkeino- ja teollinen toiminta väistyi 1970-luvulla ja tilalle tuli vapaa-ajan rakentaminen huvivenesatamiseen ja palveluineen. Vapaa-ajan ja yhteisöllinen rakentaminen, satama- ja merimaisemaan liittyvä rakennus edustaa sotien jälkeen laajentunutta tanssilavaperinnettä ja -ilmiötä.

Suositus: Rakennuksen säilyminen olisi suotavaa, muutoksissa huomioitava alkuperäiset ominaispiirteet.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

3.5 Merihelmi



Kuvat vasemmalta: Ravintola Merihelmi itäpuolelta kuvattuna. Etualalla on nurmikenttä, entinen lahti, propankki, johon laivojen painolastit tyhjennettiin. Keskellä ravintola ja sen terassit kaakosta sekä myöhempää käyttöä edustava hiekkaranta. Oikealla rakennus koillisesta.

Ravintola Merihelmi, hiekkaranta 2000-luku, Rek. 442-404-878-8, Lastauspaikka, Yhteismaa. Os. Laitakarintie 312

Merihelmen paikalla oli rakennus jo 1970-luvulla. Nykyinen 2000-luvulla rakennettu ja suurella terassilla ja torniosalla varustettu yksikerroksinen rakennus on rakennettu matalalle betonisokkelille, joka on vuorattu liuskekivellä. Runko on vuorattu punaiseksi maalatulla peiterimavuorauksella. Rakennuksessa on pitkät räystäät, satulakatto on katettu konesaumattulla pellillä. Terassilla on kylpytynnyri ja rakennetun maakummun sisällä sauna. Länsipuolelle sijoittuu suorakaiteen muotoinen, kivilohkareilla rajattu 2000-luvulla muokattu satama-allas, entinen lahti. Itäpuolella on hiekkaranta. Ennen Merihelmeä ja ravintolapalveluita paikalla oli Vähä-Laitakarin telakka ja satama, rakennuksen itäpuolella oli laaja lahti, Propankki, johon laivojen painolastit tyhjennettiin. Lahti täyttyi vähitellen, nykyisin paikka on nurmikenttänä ravintolan itäpuolella.

Kulttuurihistorialliset arvot: Ravintolarakennus, satama-allas, terassi, uimaranta 2000-luku. Vanhan varvin ja Propankin paikalle rakennettu ravintolarakennus torneineen ja liuskekivisokkeleineen edustaa postmodernia, historiasta lainailevaa rakennustyyliä. Rakennus ympäristöineen liittyy alueen nykykäyttöön, vapaa-ajan käyttörakentamiseen. Punainen rakennus on rakenteellisesti ja maisemallisesti osa etelärannan palvelurakentamista, johon kuuluu Merihelmen lisäksi viereinen Laitakarin Messi ja telakkarakennus.

Suositus: Nuori, rakennettu ja muokattu ympäristö, ei rakennuskohtaisia suosituksia.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

3.6 Laitakarin Messi ja vanha Paatsuuli



Ravintola Laitakarin Messi, vasemmassa kuvassa keskellä näkyvä päätyosa, satulakattoinen rakennus valmistui 1990-luvulla. Sen peittävät laajennukset, tornit erkkerit, lasikuistit ja terassit ovat 2000-luvulta. Keskellä Messi itäpuolelta. Oikealla tienäkymä, rakennettu satama-allas, Paatsuuli ja Laitakarin messi.

Ravintola Laitakarin Messi 1990-/2000-l ja Paatsuuli 1900-l, Rek. 442-404-878-8, Lastauspaikka, os. Laitakarintie 322

Laitakarin ravintolapalvelut paranivat 1990-luvun alussa, kun Laitakarin satamakahvila valmistui vanhan sataman luoteispuolelle. Rakennusta laajennettiin 2000-luvulla, jolloin syntyi nykyinen Laitakarin Messi. Satamaan liittynyt vanha varasto, Paatsuuli, on muutettu Paatpub -nimiseksi ravintolarakennukseksi. Ympäristö ja rannat mm. nykyinen satama-allas ovat vahvasti muokatut. Vanhaa miljöötä edustaa lähinnä Paatsuuli.



Vanhaan telakka- ja satamapaikkaan kylmäksi varastoksi rakennettu suurehko suuli, ns. Paatsuuli eli nykyinen Paatpub, on rakennettu nurkkakiville. Rankorakenteinen runko on vuorattu punaiseksi maalatulla pystylaudoituksella. Rakennuksessa on moniruutuiset vaakaikkunat luukuilla. Ikkunat uusittu sotien jälkeen. Paatsuulin rakennus on 1900-luvun alkupuolelta, mahdollisesti 1930-luvulta. Rakennus on toiminut Laitakarin sahan lautavarastona.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

Ennen nykyisiä ravintola-, kahvila-, pub-, venepalveluita paikalla oli 1800-luvulla ja 1900-luvun alkupuolella Laitakarin varveja, telakoita sekä suojaisa lahti, jonka suulla oli Rauma-Luvia-Pori väliä kulkeneen rahti- ja matkustajalaivan möljä, laituri. Sen jälkeen alueella on ollut sahan toimintoja, joihin säilynyt Paatsuuli kuului.

Kulttuurihistorialliset arvot: Ravintolarakennus, satamarakenteet 2000-luku, Paatsuuli 1900-luvun alku. Uudistunut ja vahvasti muokattu ympäristö. Historiallisia, rakennushistoriallisia ja miljööröjä on vanhalla suulirakennuksella, joka uudistuneessa ympäristössä edustaa pieneltä osin Laitakarin vanhempaa käyttöhistoriaa ja toimintaa.

Suositus: Venevaja tulisi huomioida kaavassa, sen ulkoasu, mittakaava-, aukotus-, väri- ja materiaalit tulee säilyttää perinteisinä. Muuten nuori ympäristö, ei rakennuskohtaisia suosituksia.



Kuva: Vanha Paatsuuli itäpuolelta, Laitakarin Merihelmen terassilta kuvattuna

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

3.7 Perinnevenesatama, telakkarakennus, Varvitupa ja kaljaasi Ihana



Kuvat: Telakkarakennus, Varvitupa sekä laituri ja Kaljaasi Ihana.



Aallonmurtaja, satama, telakkarakennus ja Varvitupa 1980-l, 2000-l yhteismaalla. Rek. 442-404-878-8 Lastauspaikka os. Laitakarintie 345

Niemen luoteiskulma toimi 1800-luvulla kalkkisatamana. Laitakarin sahan (1920) perustamisen jälkeen alue oli sahan satamana ja lautavarastona. Aallonmurtaja rakennettiin 1989. Satamaa ja aallonmurtajaa laajennettiin 2009-2011 kun paikka muutettiin Laitakarin Perinnevenesatamaksi. Satamassa on 26 venepaikkaa perinteisille puurakenteisille veneille. Varvitupa ja väliaikaiseksi tarkoitettu suurikokoinen telakkarakennus rakennettiin 2000-luvulla Kaljaasi Ihanan rakennustöitä varten. Kaljaasi valmistui 2009.

Kulttuurihistorialliset arvot: Perinnesatama, aallonmurtaja, telakka, Varvitupa 2000-luku, Uudistunut ja vahvasti muokattu ympäristö.

Suositus: Mahdollisessa uudisrakentamisessa tulee huomioida Laitakarin asema merimaisemassa. Rakennusten väriyty, mittakaava ja kattomuoto tulisi noudattaa alueen rakentamisen historiallisia piirteitä

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

4 Arkeologiset kohteet



Kartta muinaisjäännöskohteita (mittakaava 1 : 5000):

1. Pajan jäännös
2. hylky Laitakari [1719]
3. hylky Veikko [1720]

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

Laitakarissa toimi 1800-luvulla laivaveistämö ja 1900-luvun alkupuolella saha, joiden rakenteet on pääosin purettu. Vanhasta sahasta on muistona savupiippu venesatamassa, mutta esimerkiksi kapearaiteinen rautatie on purettu.

Maastossa on havaittavissa vähäisessä määrin menneiden toimintojen jälkiä. Maaperää on laajalti muokattu vastaamaan nykyajan tarpeita ja esimerkiksi niemen etelärannalla ravintoloiden ympäristössä on maaperä voimakkaasti muokattua. Niemen keskivaiheilla maaperää on maltillisemmin muokattu.



Kuva: Ravintolan pohjoispuolelle on tehty maanalaisia tiloja.



Kuva: Sahatoiminnasta muistuttaa tiilinen savupiippu.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

4.1 Laitakari

1000013350

Perustiedot

Nimi	Laitakari
Laji:	kiinteä muinaisjäännös
Muinaisjäännöstyyppi:	työ- ja valmistuspaikat
Tyypin tarkenne:	laivanrakennuspaikat
Ajoitus:	historiallinen aika
Koordinaatit (ETRS TM 35 FIN)	P: 6813149 I: 209478
Koordinaattiselite:	GPS mittaus pajan jäännöksen päältä.
Peruskartta:	PK 1141 10
Aiemmat tutkimukset	-
Aiemmat löydöt	-
Löydöt	ei löytöjä

Arkistotiedot

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

4.1.1 Kohteen kuvaus

Laivanrakennuksen ohella Laitakari oli pitkään lastaus- ja satamapaikka. Luvialta kuljetettiin vuosisatoja mm. polttopuuta Tukholmaan aina 1940-luvulle saakka sekä puutavaraa aina 1970-luvulle. Laitakari paljastui maankohoamisen myötä merestä keskiajan lopulla ensi pienenä karina, myöhemmin saarena. Isojaossa, vuoden 1759 kartassa Laitakari mainitaan jo kylien yhteisenä lastauspaikkana. Laivanrakennus alkanee 1800-luvun alkupuolella ja Laitakarin kukoistusaikaa oli 1830-luvulta aina 1910-luvulle. Sen läheisyydessä sijaitsi pienempi Mungon varvi.

Purjelaivakauden päättymisen jälkeen niemeksi muuttuneella alueella sijoittui muutamia kesäasuntoja sekä Laitakarin saha satamineen, joka toimi 1970-luvulle saakka. Nykyisin alue on vapaa-ajan käytössä. Ravintolarakennukset ja voimakkaasti muokatut rannat ovat saaneet nykyasunsa 1900-luvun jälkipuoliskolla ja 2000-luvun vaihteessa. 1800-luvun laivanveistämön ja 1921 aloittaneen sahan aika näkyy maastossa säilyneinä rakenteina heikosti.

Laivanrakennus: Laitakariin on kuulunut Iso-Laitakarin ja Vähä-Laitakarin veistämöt. Todennäköisesti paikalla sijainneet telakat olivat vaatimattomia. Laivat rakennettiin pukeilla tuettuna lähellä rantaviivaa. Tuotantorakennuksia olivat lähinnä pajat, jossa valmistettiin ja käsiteltiin laivaan tarvittavat rautaosat.

Vanhat satamapaikat ovat edelleen käytössä, joskin voimakkaasti uudistuneina. Telakkavaiheeseen liittyviä ovat lähinnä maastosta löytynyt yksi pajan pohja sekä mahdollisesti kalliroleikkaus Kahvila Ihanan koillispuolella. Varvin paja paloi 1920-luvulla.

Pajan pohjaa suositellaan luokiteltavaksi kiinteäksi muinaisjäännökseksi, muilta osin alueen laivanrakennukseen liittyvät jäännökset ovat joko tuhoutuneet tai hautautuneet täyttömaakerrosten alle.

Saha: Laitakarin pohjoisrannalla on pienessä, entisessä luonnonniemessä on vuonna 1921 valmistuneen sahan jäännökset. Sahasta on säilynyt vain punatiilestä muurattu piippu ja sen vieressä järeitä betonirakenteita raudoituksineen. Sahaan sen ympäristössä liittyneet rakennukset tai etelärannan satama sekä niitä yhdistänyt kapea rautatie eivät ole säilyneet. Sahan rakennuttanut Luvian Liikeosakeyhtiö perustettiin 1920. Puutavaran sahaus ja kauppa tekivät Laitakarista vilkkaan sahatavaran vientisataman. Laitakarin täyttivät suuret lauatapulit ja halkopinot. Saha- ja lastaustoiminta jatkui 1970-luvulle saakka. Teollisen toiminnan säilyneitä rakennuksia ja rakenteita ovat

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

lähinnä toiminnan loppupuolelle, 1900-luvun alkupuolelle sijoittuvat kaksi, todennäköisesti sahan suuli- ja varastorakennusta sekä sahan piippu.



Kuva: Laivanrakennukseen liittyvän pajan perustus. pajasta on jäljellä luonnonkivistä rakennettu sokkeli.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

4.1.2 Havainnot kohteista

Selkein havainto alueen muinaisjäännöskohteista on rakennuksen jäännös niemen keskivaiheilla venesataman kaakkoispuolella (N = 6813149; E = 209478). Paikalla on luonnonkivistä tehty suorakaiteenmuotoinen rakennuksen perustus (n. 4 x 6 m). Rakenteeseen kuuluu korkeampi kivikasa, mahdollinen tulisijan jäännös, jolla on korkeutta lähes metri. Kohteen tulkinta pajan jäännökseksi tehtiin teoksen ”Luvian merenkulun historia ” piirroksen ”Laitakari 1830-1919” perusteella (Wahlroos 2004).

Muista kohteista mainittakoon kallioon louhittu ura niemen luoteispäässä sekä erilaiset koneiden ja laitteiden jäännökset. Muutoin 1800- luvun laivanveistämön ja 1921 aloittaneen sahan aika näkyy rakenteina huonosti. Mahdollisesti täyttömaakerrosten alapuolella on säilynyt paikoittain jäänteitä aikaisemmasta teollisesta toiminnasta. Erityisesti Laivanrakennukseen liittyvät jäännökset ovat todennäköisesti suurelta osin jääneet nuoremman rakentamisen alle.



Kuva (vas.): Kallioon louhitun uran käyttötarkoitus ei inventoinnissa selvinnyt.

Kuva (oik.): Alueella on erityyppisiä koneita, jotka liittyvät sataman tai sahan toimintaan.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

4.2 Laitakarin laivanhylyt

Luvian Laitakari on ollut vanha purjelaivojen telakka-alue ja satamapaikka. Erityisen vilkasta toiminta oli 1800-luvun jälkipuolella. Viimeinen Laitakarissa rakennettu laiva oli kaljaasi Sampo, joka laskettiin vesille 1919.

Tarkastuksesta on laadittu raportti: Harry Alopaeus 1990: Raportti hylkyhavainnosta Luvian Laitakarilla

4.2.1 Laitakari [1719], kiinteä muinaisjäänös

Laitakarin hylky, Tröömin hylky, Metsähallituksen kohde 154900

P: 6813071 I: 209335

Pahasti hajonnut hylky makaa Laitakari n venesatamassa kelluvan ponttoonilaiturin alla. Hylkyä ovat vaurioittaneet sataman ruoppaukset. Hyllyn syvyys on noin 2 – 3,5 metriä. Aluksen osia on 35 x 60 metriä alueella. Alus on ilmeisesti ollut pienikokoinen (pituus n. 10-15 m), mutta melko järeästi rakennettu limisaumainen alus.

4.2.2 Veikko [1720], muu kulttuuriperintökohde

Laitakari, Metsähallituksen kohde 154901

P: 6812964 I: 209506

Paikalla on puurunkoisen aluksen hylky, jonka oletetaan olleen Veikko -niminen alus. Hyllyn pituus on noin 20 metriä. Veikko oli alun perin kuunari. Alus muutettu proomuksi, jolla kuljetettiin puutavaraa.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

5 Yhteenveto

5.1 Laitakarin kulttuuriympäristöt

Merestä keskiajan lopulla ensin karina ja saarina noussut Laitakarin niemi on Luvian vanhoja, purjehduskauden lastaus- ja varvipaikkoja. Vanhan Luvianlahden maaduttua keskiajan jälkeen siirtyi talonpoikainen lastaus- ja laivanrakennuspaikka lähemmäksi ulkosaaristoa. Luvianlahden reitin varrella sijaitsevaan Laitakariin johti hyvä laivareitti ja sen eteläpuolella oli riittävän syvää ja suojaisia lahtia satamaksi ja laivanrakennukseen. Isojaossa, vuoden 1759 kartassa Laitakari mainitaan jo kylien yhteisenä lastauspaikkana. Laivanrakennus alkaa 1800-luvun alkupuolella ja Laitakarin kukoistusaikaa oli 1830-luvulta aina 1910-luvulle, jolloin paikalla rakennettiin paikallisten yhteislaivojen lisäksi huomattavan suuria laivoja mm. porilaisille porvareille. Laitakarin varvi oli kruunun telakkana toimineen Verkolman ohella toinen Luvian suurista laivanrakennus- ja satamapaikoista. Laitakarissa rakennettiin noin 70 suurta tai keskikokoista laivaa. Sen vieressä oli lisäksi pienempi mm. kalkkisatamana toiminut Mungon varvi. Purjelaivakauden päättymisen jälkeen jo niemeksi muuttuneella alueella sijoittui muutamia kesäasuntoja sekä Laitakarin saha satamineen, joka toimi aina 1970-luvulle saakka. Sen loppuvaiheissa niemeen perustettiin tanssilava, joka enteili jo Laitakarin uuden käyttöajan alkua. Sahan jälkeen niemi siirtyykin vähitellen nykyiseen, vapaa-ajan käyttöön huvivenesatamaksi ravintoloihin ja hiekkarantoihin. Nykyiset, yleisesti historiaa jäljittelevät postmodernit ravintolarakennukset ja voimakkaasti muokatut rannat ovat saaneet nykyasunsa 1900-luvun jälkipuoliskolla ja 2000-luvun vaihteessa. Historiallinen laivanrakennus elvytettiin 2000-luvulla kun kaljaasi Ihana ja perinnesatama valmistuivat Laitakarissa. Laitakarilla on pitkä käyttöhistoria, eri kerrostumineen. Laitakari on maakunnallisesti merkittävä rakennettu ympäristö.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto



Kuvat: Kulttuurimaisemaa hallitsevat vahvasti 2000-luvun vapaa-ajan ja matkailun vaihteen rakenteet, laiturit sekä muokatut maisemat, rannat, ravintolat, hiekkaranta, nurmikentät, Troominlahden ruoppauksen täyttemaat, veneiden säilytyskentät ja asfalttitiet. Vanhinta vapaa-ajan rakennetta edustaa 1960-luvulla rakennettu tanssilava. Yhden kerrostuman muodostavaa Fouga Magister koneen onnettomuus Laitakarin edustalla vuodelta 1959, jolle kiinnitetty muistolaatta Varvituvan lähelle.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto



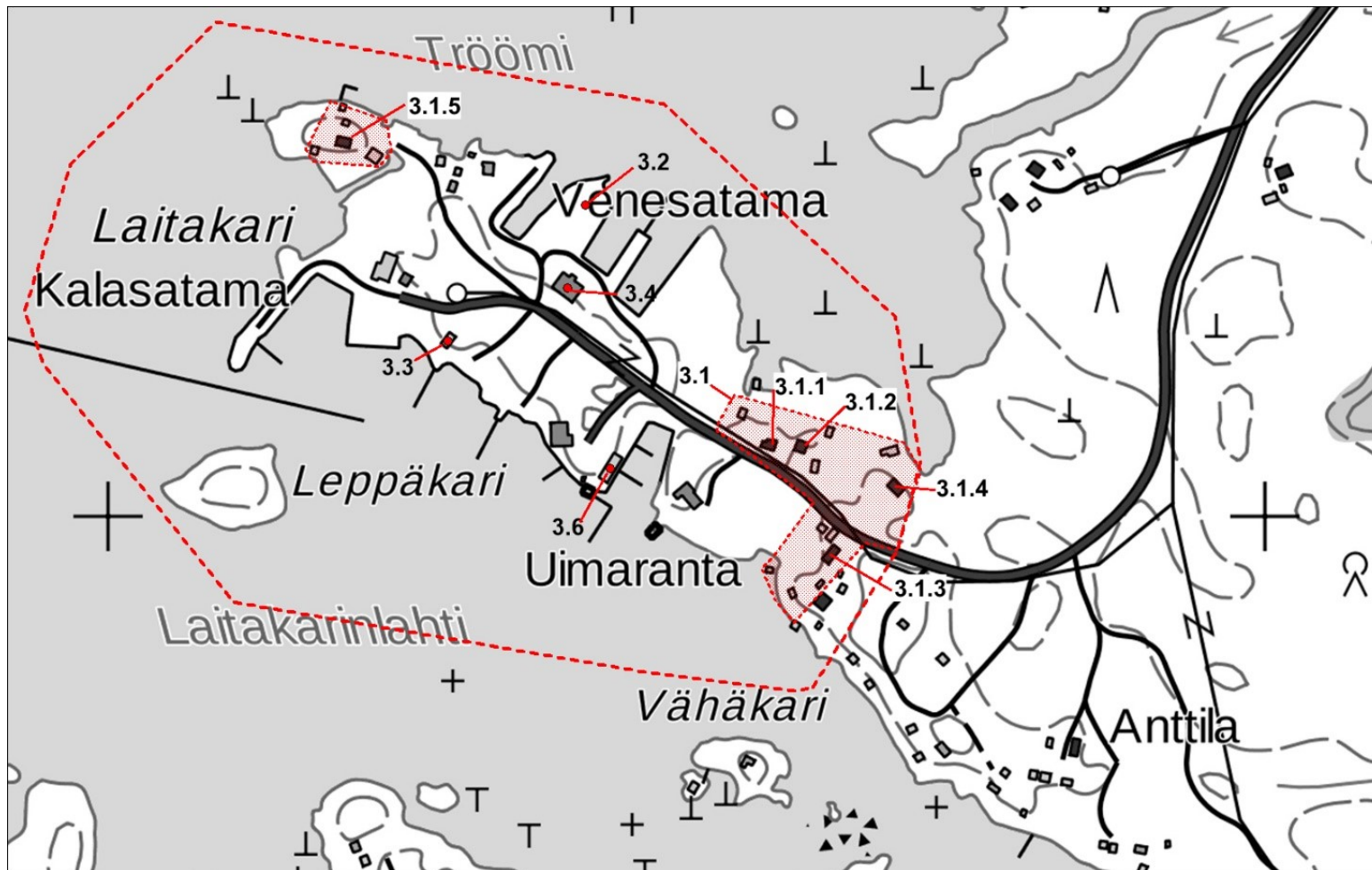
Kuva: Laitakarin ortokuvassa (vääräväri) näkyy hyvin selkeärajainen, muokattu rantaviiva ja niihin liittyvät kentät. Pohjoispuolen rannalla ja Troominlahden pohjukassa näkyvät ruoppauksen läjitysalueiden tuomat muutokset maisemaan.

1800-luvun laivanveistämön ja 1921 aloittaneen sahan aika näkyy rakenteina heikosti kulttuurimaisemassa. Niiden teollisen toiminnan säilyneitä rakennuksia ja rakenteita ovat lähinnä toiminnan loppupuolelle, 1900-luvun alkupuolelle sijoittuvat kaksi, todennäköisesti sahan suuli- ja varastorakennusta sekä sahan piippu. Vanhat etelärannan satamapaikat ovat edelleen käytössä, joskin voimakkaasti uudistuneina. Telakkavaiheeseen liittyviä ovat lähinnä maastosta löytynyt yksi pajan pohja sekä mahdollisesti kalliroleikkaus Kahvila Ihanan koillispuolella. Parhaiten paikan historiasta on säilynyt pieni asumisen- ja kesäasutuksen rakennusryhmä, joka sijoittuu niemen tyveen, osin yhteismaalle ja osin yksityiselle puolelle. Maantien varressa ovat kolme 1900-luvun alun huvilamaista asuinrakennusta sekä neljäs enemmän talonpoikasta rakentamista edustava pihapiiri 1800-luvun puolelta. Viides rakennus on niemen kärjessä, yksityisellä maalla oleva 1940-luvun huvilarakennus.

Laitakarin kulttuuriarvot ovat vahvasti historialliset ja maisemalliset, rakennushistoriallisia arvoja on alueen vanhalla, osin kesäasutusta edustavilla rakennuksilla sekä vanhempaan käyttöön liittyvillä sahan piipulla ja kahdella suulilla.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

5.2 Kulttuurihistorialliset arvot, historia, rakennukset ja maisema:



Laitakarin historiallisia ominaispiirteitä ja rakennuksia:

3.1. Laitakarin asuin- ja kesäasunnot (alue)

3.1.1 Valkoinen talo

3.1.2 Keltainen huvila

3.1.3 Tuulensuu

3.1.4 Loukko

3.1.5 Kumpeli

3.2. Laitakarin sahan piippu

3.3. Venevaja

3.4. Tanssilava

3.6. Paatsuuli

Punainen katkoviiva = kaava-alueen rajaus.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

Historialliset arvot: Kylien yhteismaa, lastauspaikka, talonpoikainen satama- ja telakka, merenkulkuhistoria, teollisuushistoria, kesä-asutus, tanssilava

Luvian Laitakarilla on hyvin pitkä, merkittävä ja edelleen jatkuva merellinen käyttöhistoria. Kylien yhteisenä lastauspaikkana, satamana, varvina ja sahana toimineen niemen käyttö ja rakentaminen on seurannut paikallisyhteisön tarpeiden ohella yhteiskunnan, mutta myös laajemmin koko maailman muutoksia. Karin, saarten ja nykyisen niemen käyttöhistoria ja yhteisomistus alkaa jo 1700-luvulla kun hyvä purjehdusreitti ja satamapaikka tekivät Laitakarista Luvian vanhojen kylien yhteisen, talonpoikaisen satama- ja lastauspaikan. Talonpoikaispurjehduksen ja satamapaikan rinnalle nousee 1830-luvulla merkittävä, talonpoikainen telakkatoiminta, jossa paikallisin voimin rakennetaan Suomen suurimmat purjealuksia omaan käyttöön sekä Porin ja merikaupunkien porvareille. Purjelaivojen ajan väistyttyä telakoita seuraa 1920-luvun alussa aloittanut Laitakarin saha sekä pienimuotoinen huvila-alue. Nykyisen venesatamien juuret ovat yhteiskunnan murrosvaiheessa 1960-luvulla, kun Laitakarin teollinen ja elinkeinokäyttö väistyi ja muuttui. Tilalle tulivat vähitellen uuden lisääntyneen vapaa-ajan, palveluiden ja vaurastumisen rakenteet. Laitakarin vanhin, uuteen vapaa-ajan käyttöön liittyvä rakennus on 1960-luvulla rakennettu tanssilava. Sitä seurasivat vuosituhannen vaihteessa nykyiset rantoja merkittävästi muokanneet laiturit, satama-altaat ja täyttömaat, rakennuksinaan punaiset, puurakenteiset ravintolarakennukset torneineen ja terasseineen sekä hiekkarantoineen. Historiallinen telakkatoiminta elvytettiin 2000-luvulla rakentamalla perinteinen puualus, kaljaasi sekä uusi laituri perinneveneitä varten. Laitakari onkin väliaikaisella telakalla rakennetun kaljaasi Ihanan kotisatama. Nykypäivänä edelleen yhteisomistuksessa oleva Laitakari on huvivene- ja perinnesataman sekä virkistysalueen lisäksi portti saaristomeren luonnonpuistoihin sekä paikallisille harvoja, helposti saavutettavia kosketuksia merimaisemaan. Historiallisille paikoille on sijoitettu opaskylttejä, joissa kerrotaan alueen historiallisesta telakka- ja sahatoiminnasta.

Laitakarin pitkästä satama-, telakka-, saha historiasta on jäljellä vain vähäisiä jäänteitä. Puusta rakennettuja rakennuksia on telakka- ja saha-aikana ollut verrattain vähän ja pääosin pienimuotoisia. Niistä muistuttaa enää sahan tiilipiippu, kaksi rantasuulia sekä hyvin vähäiset pajan jäänteet maastossa. Laitakarin 1900-luvun vaihteessa alkaneesta asuin- ja huvilakäytöstä on säilynyt pieni alue niemen tyvessä ja kärjessä.

Suosituks: Historiallisten piirteiden, rakennusten ja käytön säilyttäminen. Maakunnalliset arvot liittyvät rakennejäänteiden lisäksi vahvasti alueen historiaan ja maisemaan. Mahdollisessa uudisrakentamisessa ja alueen kehittämisessä huomioitava historia, uudisrakennusten/-rakenteiden sijoittuminen, materiaalit, mittakaava, värit ja kattomuodot.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

Rakennushistorialliset arvot: asuin- ja huvilarakennukset, venevajat ja sahan piippu

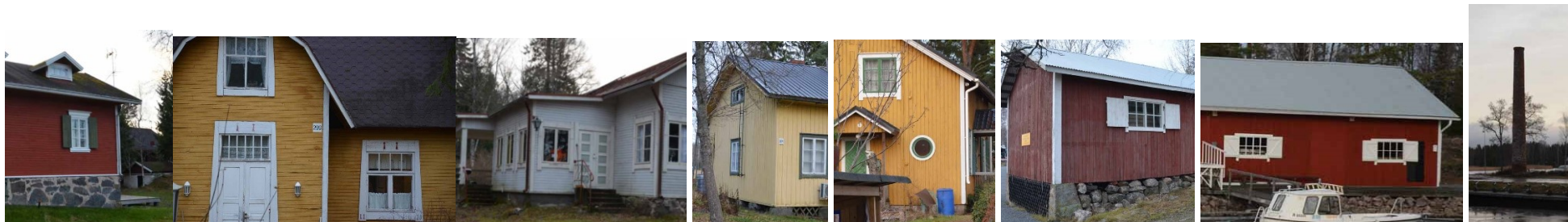
1700-luvulla alkaneen lastaus-, telakka-, satama- ja sahatoiminnan seurauksena Laitakariin rakennettiin toiminnan tarvitsemia pajoja, tauko- ja varistorakennuksia ja konttorirakennuksia. Lisäksi oli yksittäisiä asuinrakennuksia, enimmäkseen yhteismaan ulkopuolella. Rakennukset olivat varsin pieniä ja vähäisiä. Kahta asuinrakennusta ja nuorehkoa suulia lukuun ottamatta rakennukset ovat purettu pois.

Hyvä satama, höyrylaivaliikenne ja tieyhteys veti puoleensa 1900-luvun vaihteessa ja alkupuolella myös huviasutusta. Laitakarin tyveen rakentunut, neljän kiinteistön alue (3.1.) on epäyhtenäinen ja kaksi sen kiinteistöistä (3.1.1. ja 3.1.3.) liittynevät jo alueen vanhempaan, telakka- ja satama-ajan käyttöön. Erillisenä on lisäksi niemen kärkeen vasta 1940-luvulla rakennettu yksittäinen huvila. Erityyppiset rakennukset antavatkin hyvän kuvan 1900-luvun vaihteen ja alun rakentamisesta.

Etelärannalla, vanhojen satamapaikkojen yhteydessä on kaksi suulia, jotka ovat ilmeisesti sahan ajalta, 1900-luvun alkupuolelta, kuten pohjoisrannalla oleva sahan piippu. (3.3., 3.6., 3.2.)

Suosituks: Niemen tyvessä oleville vanhoille asuin- ja kesäasunnoille rakennuskohtaiset säilyttämismerkinnät sekä aluemerkinä, joka huomioi asuinrakennusten ohella vanhat talousrakennukset. Niemen kärjessä olevalle Kumpelin huvilalle sekä teollisesta toiminnasta kertoville suulirakennuksille ja sahan piipulle rakennuskohtainen merkintä. Myös tanssilavan (3.4.) huomiointia kaavassa olisi hyvä harkita.

Mahdollisessa Laitakarin uudisrakentamisessa on huomioitava vaikutukset edellä mainittuihin kulttuuriympäristöihin ja rakennuskohteisiin.



Jari Heiskanen, Kalle Luoto

Maisema-arvot: Sahan piippu, suulit ja asuinrakennukset meri- ja tiemaisemassa Pitkä, kapea ja matala niemi merimaisemassa.

Laitakari on osin peitteinen, sen tie- ja merimaisemaa hallitsevat etelärannan muokatut, nuorehkot kulttuurimaisemat. Alueen historiasta kertovilla harvoilla kohteilla ja alueilla onkin hyvin merkittävä rooli, joka tulee huomioida. Historiallinen maisema on ollut väljä ja alueella on ollut melko vähän, nekin pienimittakaavaisia rakennuksia. Alueen nykyinen satama- ja palvelurakentaminen noudattaa mitakaavaltaan, materiaaleiltaan ja väreiltään melko hyvin kahden vanhemman suulin rakennustapaa, muodostaen kuitenkin oman, lähinnä 1990-luvun kerrostuman alueelle. Vanhempia, merimaisemaan liittyviä maisema-arvoja on Kumpelin ja Tuulensuun taloilla. Pienemmillä suulirakennuksilla on myös asema merimaisemassa, mutta niiden ympäristössä uudempi rakentaminen muodostaa melko hallitsevan elementin. Laitakarin sahan piippu muodostaa pohjoisrannalla yksinäisen, alueen historian kannalta tärkeän, yksinäisen kiintopisteen. Niemen tyvessä olevat vanhat asuin- ja huvilarakennukset ovat keskeinen osa tiemaisemaa.



Maiseman muutoksia. Vanhakantaiset telakat, varvit tulivat toimeen varsin vähillä rakenteilla. Laivat rakennettiin rantaviivalla, pukeilla tuettuina ja laskettiin veteen loivien rantojen ja luiskien avulla. Vasemmalla kuva vesille lasketun kuunari Hildan varustamisesta, taustalla Leppäkari lautatapuleineen. Asumiseen, rakentamiseen

ja elinkeinoihin liittyvä suuri polttopuun ja puutavaran tarve teki tällöin rannikon maisemista hyvin avaria. Oikealla sama paikka 2019, Laitakarin loivat rannat ovat pengerretty kivillä jyrkemmiksi laitureiksi ja satama-altaiksi. Leppäkari ja rannat ovat muuttuneet puustoisiksi. Vanha kuva teoksesta Wahlroos, Luvian merenkulun historia.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

Suosituks: Rakennusten historiallinen, keskeinen asema tie- ja merimaisemassa tulee huomioida. Yleisesti uudisrakentamisessa tulee huomioida alueen historiallisen rakennetun ympäristön sekä meriympäristöjen perinteinen mittakaava, materiaalit ja värit. Vanhan kopiointia ei suositella, uudisrakentaminen tulee olla perinnemaisemaan sopeutuvaa ja maisemaan sulautuvaa, mutta oman ajallisen kerrostuman muodostavaa. Uudempi ravintola-, laituri- ja telakkarakentaminen muodostaa jo nykyisin keskeisen osan maisemaa, sen vahvistamista ja hallitsevan aseman edelleen korostamista maa- ja merimaisemassa tulisi välttää. Vanhempia kulttuuriympäristöjä edustavien kohteiden ja alueiden läheisyydessä ei suositella merkittävää uudisrakentamista, ainakin vanhemman rakentamisen asema maisemassa tulee huomioida ja säilyttää.

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

5.3 Arkeologiset arvot

Laitakarin teollisesta toiminnasta kertovat teollisuusarkeologiset arvot ovat selkeimmin tunnistettavissa sahan piipussa ja kahdessa suu-
lissa. Näiden ympäristössä täyttömaakerrosten alapuolella saattaa sijaita myös osia muista sahaan kuuluneista rakenteista, joita tosin
nykyisin ei voida maanpinnalle havaita. Erityisesti laivanrakennustoimintaan liittyy pajan jäännös niemen keskivaiheilla. Tätä voidaan
pitää ainoana selkeästi laivanrakennukseen liittyvänä rakenteena, joka on säilynyt maanpinnalle tunnistettavana rakenteena. On mah-
dollista, että alueella on myös muita laivanrakennukseen liittyviä jäänteitä ja rakenteita nuorempien maatäyttöjen alapuolisissa kerros-
tumissa. Arkeologisoituneita kohteita ovat myös laivanhylky, joista ponttoonilaiturin alla sijaitseva "Laitakari" [1719] on muinaisjäännös-
kohde. Toinen hylky, Veikko [1720], on tulkittu muuksi kulttuuriperintökohteeksi.



Kartta: Laitakarin arkeologiset arvot

Punaisella rasterilla muinaisjäännökseksi ehdotettava alue.

Violettilla vinoviivauksella alue, jossa on saattanut säilyä jäänteitä aiemmasta teollisesta toiminnasta.

Punainen piste on hylky "Laitakari" [1719].

Ruskea piste on hylky "Veikko" [1720].

Jari Heiskanen, Kalle Luoto

6 Lähteet

Kirjallisuus:

Wahlroos Lasse, Luvian merenkulun historia, 2004

Wahlroos Lasse, Luvian rannikon asutushistoriasta 1700-1950,1999.

Inventoinnit, selvitykset:

Satakunnan maakuntakaava, vahvistettu 2011.

Satakunnan kulttuuriympäristöt, eilen, tänään ja huomenna, 2012.

Luvian rantaosayleiskaava, rakennuskulttuuri-inventointi, Elmar Baderman 1995

Historialliset kartat:

Maakirjakartta Luodonkylä, A57:4/1-2, tiluskartta ja selitys 1735, KA

Isojakokartta 1759Norrby bys, Jac Stålström, KA

Uusjako 1906 A57:4/22-31 Luodonkylä; Isojaontäydennys 1906

Vesialueiden jako A57:4/39-47 Luodonkylä, 1916 KTJ/MML

Isojakokartta 1760, KTJ/MML

Pitäjänskartta 1800-I KTJ/MML

Kalmberg 1855 III, 11, JYX

Pitäjänskartta 1900-I KTJ/MML

Peruskartat 1962, 1978, 1987,1998,2019, MML

Senaatinkartta [Luvia] (XVIII 13) 1904, KA

Ylä-Satakunta, Hans Hansson 1650, JYX, <http://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-200910284281>

Sähköiset aineistot:

<https://ihana.fi/fi-fi/article/etusivu/historia/19/> lainattu 9.1.2020

Luvian Laitakarin ortokuva, vääräväri, paikkatietoikkuna.fi