

Jouni Mustonen

MERELLINEN PERINTÖMME

Tieto ja sen tallentuminen muuttuvassa kulttuuriympäristössä



Maisterintutkielma
Jyväskylän yliopisto
Musiikin, taiteen ja kulttuurin
tutkimuksen laitos
Museologia
Kevät 2019

Kansilehden kuva:

Vedenalaista kulttuuriperintöä Pohjanlahdella:
Rannikkohöyrylaiva Björnin hylky Luodon–Kokkolan
saaristossa.
Kuva: Jouni Mustonen

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

Tiedekunta – Faculty Humanistis-yhteiskuntatieteellinen tiedekunta	Laitos – Department Musiikin, taiteen ja kulttuurin tutkimuksen laitos
Tekijä – Author Jouni Mustonen	
Työn nimi – Title MERELLINEN PERINTÖMME Tieto ja sen tallentuminen muuttuvassa kulttuuriympäristössä	
Oppiaine – Subject Museologia	Työn laji – Level Maisterintutkielma
Aika – Month and year 2019	Sivumäärä – Number of pages 89 + liitteet 7
<p>Tiivistelmä – Abstract</p> <p>Tämä tutkimus tarkastelee kulttuuriperintötietoa, sen muodostumista ja merkitystä yhteiskunnallisten sekä ympäristön fyysisten muutosten vaikutuksessa. Tarkastelun välineenä käytetään Keski-Pohjanmaan merellisen kulttuuriympäristön vedenalaisista muinaisjäännöksistä muodostunutta tietoa. Varsinainen tutkimusaineisto koostuu dokumentaatiosta, joka on koottu useasta samassa aineellisessa kulttuuriperintökategoriassa olevasta hylkykohteesta. Näiden maantieteellinen sijainti on toisistaan poikkeava. Yksi tutkimustapauksista sijaitsee matalan veden vyöhykkeellä vanhassa satama- ja teollisuusympäristössä, toinen sijoittuu ulkosaaristoon ja kolmas syvemmälle avomerivyöhykkeelle. Ajallista perspektiiviä tiedon muodostumiseen on haettu valitsemalla hylkykohteita, jotka ovat haaksirikkoutuneet kolmella eri vuosiadalla 1700-luvulta 1900-luvulle.</p> <p>Aineistoa on analysoitu laadullisella ja hermeneuttisella menetelmällä. Kustakin kulttuuriperintökohteesta on koottu tietoa erilaisista arkisto- ja kirjallisuuslähteistä. Tutkimusnäkökulmaa on edelleen syvennetty yhteisöllistä perimä- ja muistitietoa keräämällä. Lisäksi kaikista kohteista on koottu omakohtaisilla tutkimuksilla laajahko kenttähavainnointiaineisto vuosina 2014-2018. Keskeiseksi tutkimuksessa tavoiteltavaksi tulokseksi on asetettu saavutettavan tiedon todentaminen. Toiseksi tärkeäksi tavoitteeksi kohoaa kulttuuriperintökohteiden tunnistaminen ja identifiointi. Näistä lähtökohdista on tarkasteltu ei-ammattilisten toimijoiden ja viranomaistoiminnan suhteita sekä seurauksia tiedon muodostumisen prosesseissa.</p> <p>Asiaa on jäsennelty kokoamalla keskeiset havainnot saavutettavasta tiedosta aikajänteelle haaksirikkohetkestä nykyaikaan. Näin saatuja tuloksia on edelleen jäsennelty kenttätöiden tuottaman visuaalisen aineiston perusteella. Yhdistämällä tällä menetelmällä saadut havainnot muuhun tutkimusaineistoon voidaan kyseisten kulttuuriperintökohteiden tunnistaminen todentaa suurella varmuudella.</p> <p>Tutkimus osoittaa kulttuuriperintötiedon koostumisen kannalta keskeisiksi tekijöiksi paikallisten olosuhteiden ymmärtämisen ja tutkijan omakohtaisen roolin kyseisessä toimintaympäristössä. Alueellisille museotoimijoille voidaan katsoa kasvavan näin merkittävä rooli rajapintana muiden yhteisöjen ja ei-ammattilisten toimijoiden parissa. Eri toimijatahujen vuorovaikutus tapahtuu usein luonnollisesti ja avoimella yhteistyöllä kerätty sekä koostettu informaatio voidaan tehokkaasti siirtää institutionaalisiin tietokantoihin. Sen lisäksi että näin saavutettava kulttuuriperintötieto osoittaa alueellisen museotyön merkityksen, voidaan sen katsoa vahvistavan paikallista identiteettiä ja olevan yhteisöllistä hyvinvointia luova ilmiö.</p>	
<p>Asiasanat – Keywords</p> <p>kulttuuriperintö, kulttuuriympäristö, museologia, meri, meriarkeologia, hylt, haaksirikot, maantiede, geologia, yhteisöt, muistitietotieto, arkistot, kenttätutkimus, tiedon tallennus.</p>	
Säilytyspaikka – Depository Jyväskylän yliopiston kirjasto	
Muita tietoja – Additional information	

SISÄLLYS

Tiivistelmä –Abstract	2
SISÄLLYS	4
1 JOHDANTO	5
2 TUTKIMUKSEN SUORITTAMINEN	7
2.1 Tärkeimmät käsitteet	7
2.2 Tutkimuskysymykset ja -menetelmät	14
2.3 Katsaus aikaisempaan tutkimukseen	16
3 POHJANLAHTI - SISÄMERI KULTTUURIYMPÄRISTÖNÄ	20
3.1 Historiaa	20
3.2 Keski-Pohjanmaan vedenalainen kulttuuriperintö	23
3.3 Alueelliset olosuhteet	25
3.4 Yhteisöjen merkitys	29
4 TARKASTELTAVAT KULTTUURIPERINTÖKOHTEET	30
4.1 Isovihan jälkeiset haaksirikot 1720–1722	30
4.1.1 Tapaus Lars Brenner, 1721	32
4.1.2 Torniolaisten haaksirikko, 1722	33
4.1.3 Kauppias Kuhlbergin haaksirikot 1720 ja 1722	36
4.1.4 Haaksirikoista kulttuuriperinnöksi	39
4.2 S/S Björn 1891	48
4.2.1 Rannikkohöyrystä hylyksi	48
4.2.2 Kenttätöiden sekä uusien tietolähteiden kertomaa	52
4.3 St. Matheus 1909	57
4.3.1 Kulttuuriperintö muodostuu	57
4.3.2 St. Matheus kulttuuriympäristössä	64
5 PÄÄTELMÄT JA TULOKSET	67
5.1 Tiedon muodostuminen	67
5.2 Tallentunut tieto ja kulttuuriperinnön identifiointi	71
5.3 Jatkotutkimus	75
LYHENTEET	77
KUVA- JA TAULUKKOLUETTELO	78
LÄHDELUETTELO	80
LIITTEET	90

1 JOHDANTO

Tämä tutkielma tarkastelee kulttuuriperintötietoa, sen muodostumista ja merkitystä yhteiskunnallisten sekä ympäristön fyysisten muutosten vaikutuksessa. Tarkastelun välineenä käytetään Keski-Pohjanmaan merellisen kulttuuriympäristön vedenalaisista muinaisjäännöksistä muodostunutta tietoa.

Merellinen kulttuuriperintö luo mielikuvia karikoista, luodoista ja suolaisista tyrskyistä. Se tuo näköpiiriimme tervanhajuisia veneitä, valkoisia purjeita, lakattuja puupintoja, rautaa tai terästä. Yhdistämme siihen yhtä lailla myös punavalkoisina hohtavat kiviset majakkatornit ja muoviset lateraaliviitatkin.

Historiallisena aikana purjehduspiirit laajenivat ja samalla myös laivanrakennus sai uutta vauhtia. Kun Pohjanmaan huomattavimmat kaupungit saivat tapulioikeudet, alkoi maamme meriliikenne tervakaupan myötä nousta ennen näkemättömiin mittasuhteisiin. Myös talonpoikaispurjehdus pysyi vuosisatoja merkittävänä elinkeinona rannikkojen ja saaristojen asukkaiden parissa. (Pohjanpalo 1949, 30–35.)

Meri on mahdollistanut monentyyppisiä elinkeinoja, mutta vaatinut myös veronsa menetettyinä ihmisinä, aluksina ja kadotettuna omaisuutena. Ihminen on näin jättänyt toiminnallaan monenlaisia jälkiä rannikoille, saaristoihin sekä vedenalaisiin ympäristöihin. Nämä kulttuurijäljet eivät ole useinkaan ilmeisiä, eivätkä ympäristöissä tapahtuvat muutokset suinkaan helpota niiden havainnointia.

Tässä tutkielmassa tarkastellaan merellistä kulttuuriympäristöä, siellä sijaitsevaa kulttuuriperintöä sekä niistä saatavilla olevaa tietoa. Viitekehys rakentuu Keski-Pohjanmaan rannikon vedenalaisen kulttuuriperinnön, paikallisen yhteisöllisen mereen liittyvän kotiseututiedon sekä alueen geologisen erikoisuuden, maannousun muodostamaan kokonaisuuteen.

Kulttuuriympäristömme saattavat olla hyvin monilla tavoilla havaittavia ja koettavia kokonaisuuksia, joissa tapahtuvia syvällisempiä muutoksia ei useinkaan arjessa havaita. Niiden ajallista jatkumoa tarkasteltaessa on kuitenkin nähtävillä useita aineellisia sekä aineettomia muutosprosesseja. Nyt tarkasteluun otettava Keski-Pohjanmaan merellinen kulttuuriympäristö on myös jatkuvassa fyysisessä sekä yhteiskunnallisessa muutostilassa. Keski-Pohjanmaan rannikkoa leimaa vahvasti jääkauden jälkeinen maannousu, joka muovaa silmin havaittavasti maisemaa jo ihmisiän puitteissa. Rannikoilla ja saaristoissa

nähtävän maiseman muutoksen lisäksi yhteiskunnalliset muutokset ohjaavat ihmisten toimintaa, havainnointia sekä käyttäytymistä niin arjessa kuin vapaa-ajallakin. Museoiden keskeisenä tehtävänä olisi kyetä toimimaan tässä muutosympäristöissä yhteiskunnallisena muistiorganisaationa sekä kulttuuriperinnön säilyttäjänä. Tämän tehtävän voidaan katsoa olevan myös merkittävä tekijä yhteisöjen identiteetin muodostumisessa ja mahdollistamisen välineenä.

1980-luvulta alkaen kulttuuriympäristön dokumentointi on laajentunut ja tullut yhä merkittävämmäksi osaksi museoiden toimintaa ja 2000-luvulle tultaessa museot ovat saaneet jo virallistetun aseman ympäristön vaalimisen hoitotehtävissä. Tehtävät sekä dokumentointi eivät rajoitu pelkästään suojelukohteisiin, vaan kyse on usein myös ennakoinnista sekä kulloistenkin tilanteiden kartoituksesta monitahoisena yhteistyönä muiden toimijoiden kanssa. (Heinonen & Lahti 2007, 114–115.)

Kulttuuriympäristön muutoksien voidaan katsoa asettavan haasteita tähän prosessiin niin paikallisella kuin laajemmalla tasolla. Ongelmana voidaan pitää myös saatavilla olevan tietomassan valtavaa määrää sekä sen sirpaloitumista lukuisille eri tahoille. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että museo-organisaatioiden on yhä vaikeampaa kerätä tietoa rajallisten resurssiensa puitteissa.

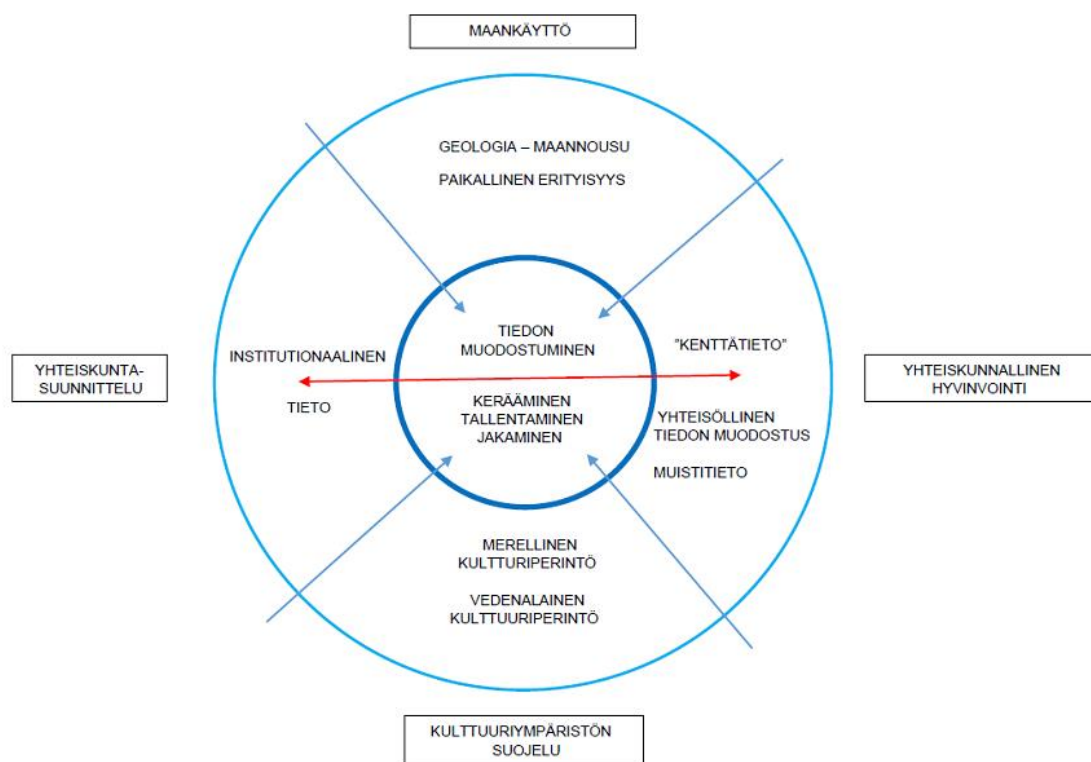
Tämän tutkielman yleisenä tavoitteena on parantaa erilaisista ympäristöistä saatavan kulttuuriperintötiedon muodostumista, tallentamista ja jakamista museo-organisaation näkökulmasta. Tämän kulttuuriperintötiedon muodostumisen ja paikallisten ilmiöiden ymmärtämisen voidaan katsoa myös tukevan vahvasti yhteiskunnallisen hyvinvoinnin monimuotoisuutta.

2 TUTKIMUKSEN SUORITTAMINEN

2.1 Tärkeimmät käsitteet

Tiedon tallentuminen

Kulttuuriperintökohteista muodostunutta tietoa voidaan tavoittaa monin keinoin. Laajempaa tietomassaa voidaan hahmottaa paikallisesta muistitiedosta, koti- tai yksityisarkistoista, erilaisin kenttätutkimuksin saavutettavasta tiedosta ja nykypäivänä yhä useammin erilaisista sähköisistä lähteistä. Sanomalehdet ja pienpainatteet ovat olleet varteenotettava tiedonlähde painotekniikan historian alkuajoista saakka ja nyt digitalisoinnin myötä myös niiden saavutettavuus on kokenut huomattavan parannuksen. Paikallisten museoiden ja kuntien ylläpitämät arkistot sekä Kansallisarkisto ylläpitävät osaltaan julkista viralliseksi katsottavaa kulttuuriperintötiedon tallennuksen muotoa. Näiden institutionaalisten tietokantojen yhtenä esimerkkinä voidaan pitää Museoviraston ylläpitämää avoimen käyttöliittymän kulttuuriympäristöportaalia. On myös olemassa epäviralliseksi katsottavaa aineistoa, josta vain osa on edelleen seuloutunut virallisiin arkistoihin ja tietokantoihin.



Kuva 2. Tiedon muodostuminen ja vaikuttavuus tarkasteltavassa viitekehyksessä (Mustonen 2018).

Tarkasteltava merellinen ja vedenalainen kulttuuriperintö

Merellisellä kulttuuriperinnöllä ymmärretään meriympäristöissä, rannikoiden läheisyydessä ja saaristoissa olevia, ihmisen toiminnallaan luontoon jättämiä merkkejä. Kokonaisuuteen kuuluu erilaisia maisemia, rakennettua ympäristöä sekä arkeologista perintöä. Arkeologisia kulttuuriperintökohteita voidaan tavoittaa lähes kaikkialta ympäristöstämme. Maa- ja merialueilla, sekä järvi- ja jokiympäristöissä on olemassa runsaasti esimerkiksi asumiseen, olemiseen tai liikkumiseen liittyviä jäänteitä. (MuVi 2018a.)

Edelleen vedenalaisena kulttuuriperintönä ymmärretään ihmisen toimillaan synnyttämiä, vedenalaisissa maisemissa havaittavia jäännöksiä. Tällöin voidaan puhua myös vedenalaisesta kulttuurimaisemasta ja kulttuuriympäristöstä. Museoviraston ylläpitämässä tietokannassa, *muinaisjäännösrekisterissä*, on nykyään tietoja yli 2000:sta Suomessa sijaitsevasta vedenalaislöydöstä. Tähän kategoriaan kuuluu niin haaksirikkopaikkoja kuin laivanhylkyjäkin ja niiden lisäksi myös monenlaisia muita rakenteita kuten siltojen, uittolaitteiden ja telakoiden jäännöksiä tai kalastukseen liittyviä kokonaisuuksia. Joskus veden alle päätyy jäänteitä, jotka eivät sinne varsinaisesti kuulu. Ne voivat olla asuin- ja hautapaikkoja tai jopa lentokoneen hylkyjä. (MuVi 2018b.)

Voimassa oleva muinaismuistolaki (17.6.1963/295) on hieman ongelmallinen, koska se rinnastaa ainoastaan oletusarvoisesti yli sadan vuoden ikäiset laivan tai muun aluksen hylt sekä hyllyn osat maa-arkeologisina kohteina tunnettuihin kiinteisiin muinaisjäännöksiin:

Muinaismuistolaki, 3 luku, laivalöydöt, 20 §

Merestä tai vesistä tavattu laivan tai muun aluksen hylky, joka voidaan olettaa vähintään sadan vuoden vanhaksi, tai sellaisen hyllyn osa on rauhoitettu. Hylystä ja sen osasta on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteästä muinaisjäännöksestä on säädetty.

Esineet, jotka tavataan 1 momentissa tarkoitettusta hylystä tai ovat ilmeisesti sellaisesta peräisin, kuuluvat lunastuksetta valtiolle, ja on niistä muutoin soveltuvin osin voimassa, mitä irtaimista muinaisesineistä on säädetty.

Joka löytää edellä tässä pykälässä tarkoitettun hyllyn tai esineen, ilmoittakoon siitä viipymättä muinaistieteelliselle toimikunnalle. (Finlex 2019.)

On kuitenkin huomioitava, että Museoviraston (2018b) mukaan myös muut rakennelmat ”ovat iästä riippumatta automaattisesti rauhoitettuja” eikä niihin ole luvallista kajota ilman sen lupaa. Vedenalaista kulttuuriperintöä pyritään suojelemaan näin erilaisten kansainvälisten linjausten ja sopimusten nojalla.

Kansainvälisistä sopimuksista merkittävimmäksi nousee Unescon yleiskokouksessa vuonna 2001 hyväksytty sopimus, joka määrittelee periaatteet vedenalaisen kulttuuriperinnön suojelemiseksi. Tässä sopimuksessa määritellään Suomen nykyisen muinaismuistolain kaltaisesti arkeologisen ja vedenalaisen kulttuuriperinnön suojelua koskevista seikoista. Suomi ei ole kuitenkaan toistaiseksi ratifioinut kyseistä sopimusta, tosin kyseinen prosessi on työn alla. (MuVi 2019a; UNESCO 2019.)



Kuva 3. Vedenalainen kulttuuriperintö voi olla hyvin monimuotoista. Weljekset Friisin konepajan telakkaperustukset Kokkolan Ykspihlajassa. (Mustonen 2018.)

Meriarkeologia

Meriarkeologia on arkeologian erikoisala, jossa tutkitaan vedenalaista kulttuuriperintöä. Se on tieteenalana kulttuurien tutkimusta, jossa humanistiset, sosiaaliset sekä luonnontieteet yhdistyvät. Koska tutkittavat kohteet edustavat mennyttä aikaa ja menneen ajan kulttuuria niin sen keskeiset tutkimuskysymykset liittyvät usein historiaan (Helsingin yliopisto 2019).

Meriarkeologiset tutkimuskohteet liittyvät usein merenkulkuun ja ovat laivanhylkyjä. Alaa onkin joskus verrattu myös lentokonearkeologiaan, mikä on ymmärrettävää. Laivat sekä lentokoneet ovat liikennevälineitä ja kun ne omassa elementissään uppoavat tai putoavat, niistä syntyy hylkyjä. Vaikka molempia saatetaan pelastaa ja korjata uudelleen käyttöön, jättää onnettomuus ympäristöönsä jälkiä. Vaikka tämä fragmenttien määrä voi olla pieni, voidaan niitä tutkimalla selvittää tapauksiin liittyviä historiallisia ja kulttuurisia seikkoja. On kuitenkin huomioitava, että ilmailu on nuori liikennemuoto ja sadan vuoden suojaian saavuttaneita lentokoneen hylkyjä on tavoitettavissa vain harvoin. Tutkimuskohteiden taustoitukset ja maastokartoitukset ovat kuitenkin hyvin samankaltaisia kuin meriarkeologian parissa. (Valtonen 2006, 13; 2009)

Meriarkeologia on tullut tunnetuksi joistakin huomattavan mediahuomion saaneesta laivanhyllystä. Pohjoismaissa tunnetuin näistä lienee vuonna 1628 valmistunut ja uponnut Vasa -laiva. Alus rakennettiin aikanaan Ruotsin kuninkaan Kustaa II Aadolfin käskystä ja se on maailman ainoa 1600-luvulla rakennettu ja edelleen säilynyt laiva. Aluksen hylky löytyi vuonna 1956 ja dramaattinen nosto tapahtui pitkien valmistelujen jälkeen 24. huhtikuuta vuonna 1961. Vasa -laiva on erinomainen esimerkki siitä millaista arvoa ja tietoa vedenalaisen kulttuuriperinnön tutkimus voi tuoda. Kun Vasa -laiva upposi, tuli siitä samalla eräänlainen aikakone 1600-luvulle. Veden alla, osittain liejuun uponneena ja koskemattomana ollut alus miehistöineen ja varusteineen herättää esiin tultuaan henkiin koko muutoin kadonneen aikakauden. (Vasamuseet 2019.)

Tarkasteluaineistoon ja sen tutkimukseen liittyviä termejä

Hylky

Haaksirikon tai muun syyn takia hylätty alus. Tällä voidaan tarkoittaa myös hylättyä viallista, kelvotonta suurempaa kappaletta tai jotakin muuta tavaraa.

Hylkytavara

Käyttökelvoton tai heitteille jätetty tavara; haaksirikkoaluksesta peräisin olevaa tavaraa.

Haaksirikko

Aluksen paha vaurioituminen tai tuhoutuminen myrskyssä. Kyseessä voi olla myös karilleajo tai yhteentörmäys.

Kaikuluotaus

Kaikuilmiöön perustuva veden syvyyden, vedessä olevan esineen sijainnin tai muodon määrittäminen (myös monikeilaus ja linjaluotaus perustuvat samaan ilmiöön).

Sukellus

Tässä yhteydessä tarkoitetaan sukeltamalla veden alla suoritettua matkaa ja tutkimustapaa (vrt. sukellus veteen, urheilusukellus, kevytsukellus ja syvänmerensukellus).

Laitesukellus

Yleisemmin tarkoitetaan sukellusta veden alle hengityslaitteistoa apuna käyttäen.

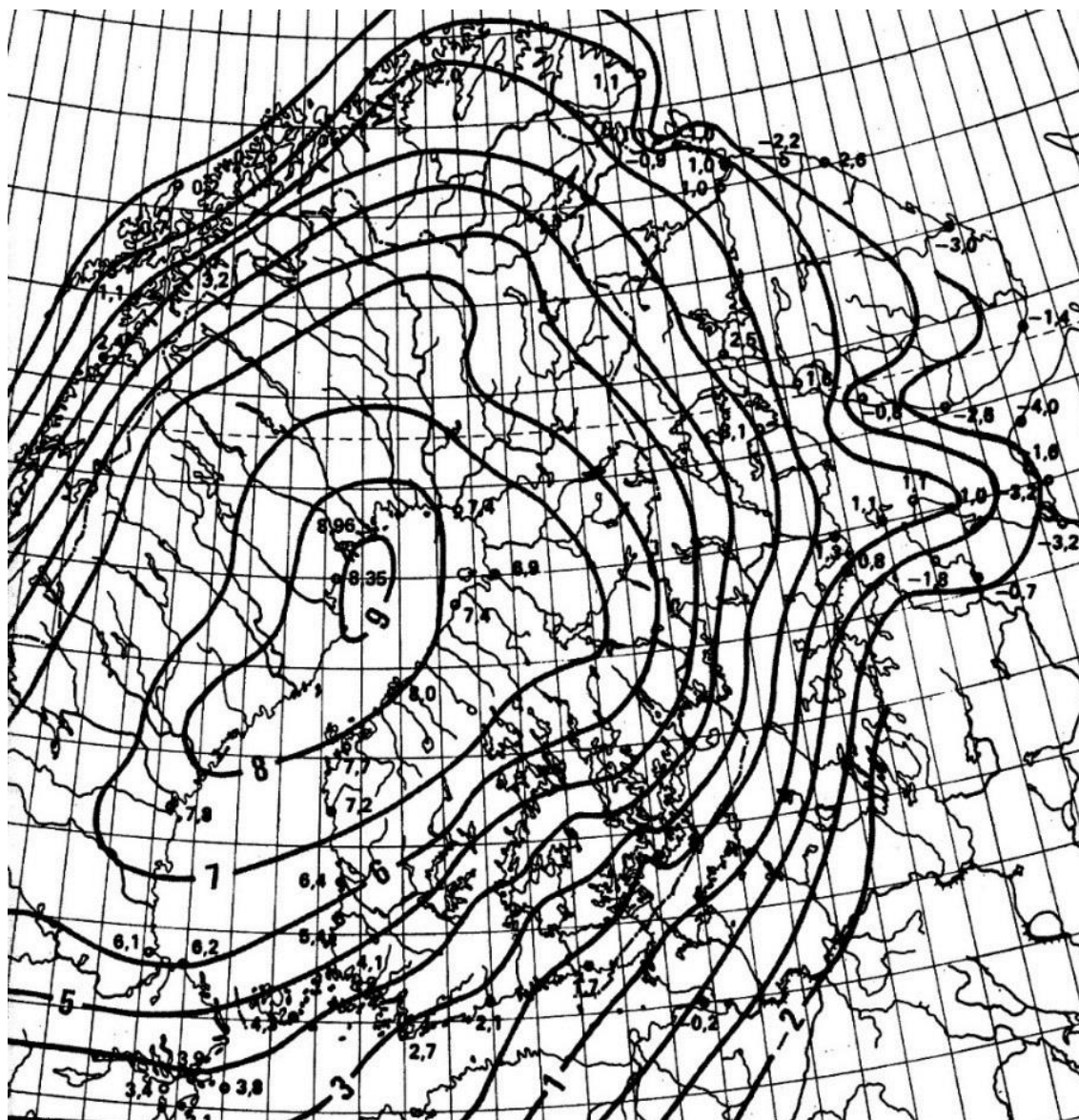
(Kotimaisten kielten keskus 2018.)

Termistön selvennyksenä mainittakoon, ettei haaksirikko läheskään aina johda hyllyn tai hylkytavaran syntymiseen. Toisaalta vedenalainen hylky tai hylkytavara ei myöskään tarvitse haaksirikkoa, koska aluksia tai materiaa on aina hävitetty myös tietoisesti upottamalla.

Maannousu ja kulttuuriympäristön muutos

Pohjanmaan rannikolla havaittava geologinen ilmiö, maannousu, vaikuttaa ehkä voimakkaimmin fyysisesti havaittavaan kulttuuriympäristöön ja samalla asettaa varsinkin merellisen kulttuuriperinnön tutkimukselle erikoislaatuisia haasteita. Se mikä oli hetki sitten selkeää rannikkoa tai avomerta, on historiantutkimuksen näkökulmasta varsin nopeasti ominaispiirteiltään sisämaahan kuuluvaa aluetta.

Maannousu on Suomen luonnossa ilmenevä erityispiirre, joka muokkaa maisemaa jo ihmisiän puitteissa. Voimakkaimmin ilmiö on nähtävillä Merenkurkun ja Perämeren alueilla, joiden alavilla rannikkoalueilla rantaviiva saattaa siirtyä jopa kilometrin verran vuosisadassa. Viimeisimmän jääkauden aikana mannerjätikkö painoi maankuoren lommolle Pohjanlahden alueella joidenkin arvioiden mukaan 900–1000 metrin verran. Mannerjään sulaessa maankuori alkoi palautua aikaisempaan korkeusasemaansa, jossa tilanteessa olemme edelleen. Eri perusteilla on arvioitu, että nousua on tapahtumassa 7000–12000 vuoden aikana vielä 80–120 metriä. (Kakkuri 2004, 168–169.)



Kuva 4. Nykyinen maannousu mm/vuosi suhteessa merenpintaan. Keski-Pohjanmaan rannikko sijaitsee keskiön tuntumassa 8 millimetrin vuosinopeudella. (Taipale & Saarnisto 1991, 255.)

Pohjanlahden piirissä Perämerellä maannousu on voimakkainta, luokaltaan 8-9 mm vuodessa. Asiaa on tutkittu tarkemmin Suomessa tarkkavaaituksella 1800-luvun loppupuolelta saakka, joten ilmiö tunnistetaan meillä hyvin. Havaintoja ilmiöstä on jo varhaisemmilta ajoilta vanhojen karttojen sekä vedenkorkeutta osoittavien merkkien perusteella. Satamat ja satamien siirrot ovat herättäneet kiinnostusta koko historiallisen ajan, vaikka ilmiötä ei ole aina kyetty tunnistamaan täysin. (Saarnisto & Taipale, 1991, 254–255.)

Vedenalaisten kohteiden tutkimuksen kannalta maannousun huomioimisella on varsin suuri merkitys. Kohde mikä oli joitakin satoja vuosia sitten muutaman metrin syvyydellä meren pohjassa, on nykypäivänä jo kuivalla maalla.

Yhteiskunnalliset muutokset ja kulttuuriympäristö

Yhteiskunnalliset muutokset sekä kulttuuriympäristön merkitys mahdollisena voimavarana nousi esille viimeistään 20.3.2014 tehdyn Valtioneuvoston periaatepäätöksen myötä.

Kulttuuriympäristöstrategia 2014–2020:

Kulttuuriympäristö on yhteisön ja ihmisten muistin ja identiteetin perusta.

Siihen sisältyy merkittäviä yhteiskunnallisia ja kulttuurisia arvoja. Hyvin hoidettuna, alueellisesti omaleimaisena ja eri aikakausista rakentuvana se lisää ihmisten hyvinvointia. Suomen ensimmäinen valtakunnallinen

kulttuuriympäristöstrategia 2014–2020 tarjoaa välineitä

kansallisomaisuutemme arvon ylläpitämiseen sekä alueiden viihtyisyyden ja elinvoimaisuuden lisäämiseen. (OKM & YM 2014, 32.)

Suomen ensimmäinen valtakunnallinen kulttuuriympäristöstrategia luotiin 2010-luvun alkupuolella perustaksi kokonaisvaltaiselle kulttuuriympäristöpolitiikalle. Tavoitteet tiivistettiin kolmeen keskeiseen näkökulmaan, joiden katsottiin tukevan hyvin hoidettua ja elinvoimaista kulttuuriympäristöä. Ihmisten lisääntyvä hyvinvointi, sen merkitykset elinkeinojen kehittämisessä ja viihtyisän asuinympäristön luomisessa olivat määritteleviä tekijöitä tulevan toimeenpanosuunnitelman valmistelussa. Seuraavana vuonna julkaistussa kulttuuriympäristöstrategian toimeenpanosuunnitelmassa tavoitteita oli selkeytetty mutta keskeisinä elementteinä alusta saakka olleet näkemykset kulttuuriympäristön vaalimisesta ja kehittämisestä tuotiin entistä vahvemmin esille. Näkemys todettiin siten että kauden päättyessä kulttuuriympäristö voitaisiin kokea ”merkittävänä kulttuurisena, taloudellisena, sosiaalisena sekä ekologisena voimavarana.” Myös uuden toiminnan mahdollisuudet kulttuuriympäristöissä haluttiin tuoda esille potentiaalisena voimavarana. (OKM & YM 2015, 6.)

Kulttuuriperintö voidaan nähdä vastavuoroisesti myös vahvana rasitteena globaalissa ja virtaviivaisessa yhteiskunnassa. Yhdyskuntarakentamisen lupaprosessien hidastuminen sekä mahdollinen estyminen ja tätä kautta taloudellisten liikevoittojen menettäminen saattavat luoda negatiivista ilmapiiriä suojelukysymyksissä. On oletettavaa, että aikaisemmin tunnistamattomia ja inventoimattomia kohteita saatetaan myös sivuuttaa maankäytössä ja metsätalouskysymyksissä kokonaan vain siitä pelosta, että ilmoitus niistä voi aiheuttaa viivytyksiä ja hankaluuksia käytännön toimissa.

Kulttuuriympäristöstrategian tavoitteiden toteuttamiseksi onkin asetettu useita erilaisia määreitä. Yhtenä näistä todettiin, että kulttuuriympäristötiedon on oltava ”riittävää ja laadukasta.” Tavoitetilaksi asetettiin ajantasaisten oikeiden tietojen saaminen ja tietovarantojen oleminen mahdollisimman avoimesti kaikkien käyttäjäryhmien saatavilla sekä hyödynnettävissä. Toimenpiteinä ja toteuttamisen välineinä esitettiin erilaisia toimia tiedon keräämisen ja käytettävyyden takaamiseksi mutta kuitenkin pääasiassa järjestelmätasolla. (OKM & YM 2015, 20–21.)

Näiden kertyvien kulttuuriympäristötietojen laatijatahoina olevat instituutiot kuten ministeriöt, Suomen ympäristökeskus sekä Museovirasto asettuvat näin tärkeään rooliin aineistojen hyödyntämisen kannalta. Tämän vuoksi on tärkeää tarkastella mekanismeja, joiden kautta varsinaista tietoa seuloutuu näiden viranomaisten ylläpitämiin järjestelmiin.

2.2 Tutkimuskysymykset– ja menetelmät

Tiedon ja kulttuuriperinnön suhdetta voidaan tarkastella seuraavien kysymysten avulla:

1. Millaista aineellista kulttuuriperintöä koskevaa tietoa on saavutettavissa.
2. Kuinka olemassa oleva tieto ja aineellinen jäännös on yhdistettävissä kulttuuriperintökohteeksi.

Vastaukset näihin tutkimuskysymyksiin on ilmeisintä hakea tarkastelemalla joidenkin tunnettujen kulttuuriperintökohteiden kautta saatavilla olevia aineistoja. Maannousu antaa myös mahdollisuuden tutkia jatkuvan muutoksen tilassa olevan kulttuuriperinnön luonnetta. Tarkastelusta saadaan moniulotteinen, kun kohteiden historiallinen aikajänne alkaa eri vuosisadoilta. Erityyppisten kulttuuriperintökohteiden yhdistävänä tekijänä voidaan pitää niistä kustakin saatavilla olevaa tietoaineistoa. Näistä muodostuvan varsinaisen tutkimusaineiston kautta voidaan tarkastella tiedon kertymisen prosesseja ja koota vastaukset tutkimuskysymyksiin.

Tutkimusstrategiat

Tässä tutkimuksessa pyritään tekemään selkeitä havaintoja ja kokoamaan aineistoja tietyistä tutkimuskohteista. Siinä pyritään myös ymmärtämään varsinaisista tutkimuskohteista muodostuvaa tietoa sekä sen laatua ja merkityksiä laajemman

kokonaisuuden kannalta. Tutkimus muodostuu näin ollen empiiriseksi ja laadulliseksi, se on myös mitä suurimmassa määrin tapaustutkimus koska tarkastelun kohteena on yksittäinen ilmiökokonaisuus. Aineiston hankinta on myös vaikuttanut monella tasolla suoraan kohteena olevan kulttuuriperintötiedon muodostumiseen. Näistä yksittäisistä kulttuuriperintökohteista on koottu suuressa määrin aineistoja omilla kenttätutkimuksilla ja muilla suoraan saatavilla oleviin tietoihin vaikuttavilla menetelmillä. Tästä näkökulmasta katsottuna se täyttää myös toimintatutkimuksen määritelmän. (MeHu 2018.)

Aineistonhankintamenetelmät

Tutkimusaineiston tarkastelua varten on valittu kolme samassa kulttuuriperintökategoriassa olevaa, mutta kuitenkin mahdollisimman paljon toisistaan poikkeavaa kokonaisuutta. Jokaisesta kohdekokonaisuudesta on kertynyt viranomaisaineistoa ja ne ovat myös mainittuna arkeologisina kulttuuriperintökohteina Museoviraston muinaisjäännösrekisterissä. Ensimmäinen kokonaisuus on syntynyt ajallisesti 1700-luvun alkuvuosikymmenillä ja maantieteellisesti se sijoittuu nykyisen ulkosaariston ranta- tai matalan veden vyöhykkeelle. Nämä kohteet ovat nyt osittain kuivalla maalla noin 2,5 metrin korkeuskäyrällä, sekä osittain meren pohjalla matalassa alle 5 metrin vedessä. Toinen tutkimuskokonaisuus muodostuu 1800-luvulla haaksirikkoutuneen esiteollisen ajan rautarakenteisen höyrylaiva Björnin ympärille. Tämän aluksen jäännökset sijaitsevat avomerellä, syvässä yli 24 metrin vedessä. Luonnonolosuhteet ovat vaikuttaneet huomattavasti edellisten kulttuuriperintökohteiden muodostumiseen ja säilymiseen. Kolmas aineisto käsittelee 1900-luvun alkuun ajoittuvaa haaksirikkoo ja sen tuloksena syntyneitä hylkykohdetta. Kohde sijaitsee rannikon välittömässä tuntumassa, Ykspihlajan satama-alueen muodostamassa vanhassa kulttuuriympäristössä. Puurunkoinen parkkilaiva St. Matheus makaa hiekkapohjalla kohtuullisen ehjänä ja vain noin 5 metrin syvyydessä vanhan käytöstä pois jääneen tukinuittoväylän liepeellä.

Tutkimusaineistoa on pääasiallisesti koottu ja kerätty itse erilaisista julkisista sekä yksityisistä arkisto-, kirjallisuus- ja kokoelmalähteistä. Joiltakin osin yhteisöllistä ja muistitietoa on koostettu myös henkilöhaastatteluiden sekä keskusteluiden perusteella. Jokaisesta käsitellystä kulttuuriperintökohteesta on lisäksi tehty eri laajuisia omia kenttätutkimuksia niiden todellisen luonteen ja tiedon yksityiskohtaisuuden varmistamiseksi. Tämä itse tuotettu kenttätutkimusaineisto on tallennettu kirjoittajan henkilökohtaiseen arkistoon ja myös K. H. Renlundin museon toiminnan arkistoon. Arkisto- ja kirjallisuuslähteissä on joitakin laajempina inventointeina mainittuja

kokonaisuuksia mitä ei kuitenkaan käytetä tai tarkastella koostetussa muodossa. Näistä on poimittu ainoastaan tutkimusaineistoon oleellisesti kuuluvia tai vaikuttavia osia.

Aineiston analyysimenetelmät

Koska ongelmanasettelussa oli selkeästi kyse ja tarve aineiston laadulliseen jäsentelyyn, voitiin miettiä kuinka tätä käsittelemällä päästään haluttuun lopputulokseen.

Kolmen eri kulttuuriperintökohteen muodostamaa kokonaisuutta on käsitelty tapaustyyppisesti saatavilla olevaa konkreettista tietoa analysoimalla. Myös näiden kohteiden syntymiseen ja tiedon muodostumiseen vaikuttavia historiallisia seikkoja sekä olosuhteiden ja yhteisöjen vaikutuksia on pyritty taustoittamaan. Ymmärryksen ensimmäisen vaiheen voidaan katsoa muodostuvan juuri näistä tiedoista. Varsinaisissa päätelmissä voidaan jo kohteittain tarkastella sekä tulkita saatuja aineistoja ja näihin vaikuttaneita seikkoja tämän mahdollistaessa ymmärryksen tiedon muodostumiseen vaikuttavista seikoista. Koska analyysi oli muotoutunut selkeästi hermeneuttiseksi prosessiksi, oli syytä viedä kehä loppuun saakka laajimman kokonaisuuden ymmärtämiseksi. Viimeisessä vaiheessa on pyritty löytämään kaikkien kulttuuriperintökohteiden tiedoista yhdistävät tekijät, jotka antavat selkeät vastaukset tutkimuskysymyksiin. Analyysimenetelmä on siis laadullinen ja hermeneuttinen. (MeHu 2018.)

2.3 Katsaus aikaisempaan tutkimukseen

Tämän tutkielman aiheena olevasta kulttuuriperintötiedon muodostumisesta tässä merellisessä aiheyhteydessä osana museologiaa, ei vaikuta löytyvän suoranaisesti kirjalliseen muotoon saatettua tutkimusta tai sitä käsittelevää kirjallisuutta. Kuitenkin itse tietoa ja sen muodostumista on käsitelty muun muassa tietojen käsittelyn, arkistotyön sekä muistitiedon keräämisen ja muodostumisen näkökulmista.

Tässä tutkielmassa ei tarkastella suoranaisesti tiedon arkistoinnista, säilyttämistä tai muuta tiedon institutionaaliseen tallentamiseen liittyvää mekaanista tapaa. Arkistointi ja siihen liittyvät toiminnot ovat kuitenkin keskeisessä asemassa hallita aineistoja sekä taata niiden julkinen hyödyntäminen. Arkistolaki määrittelee sen piiriin kuuluvien viranomaisten ja organisaatioiden suoritettavaksi erilaisia toimia, joilla taataan tietojen säilyvyyttä sekä saavutettavuutta. Tähän liittyen myös Arkistolaitos on ollut aktiivisesti

tutkimassa ja kehittämässä toimintoja muun muassa erilaisien hankkeiden sekä kansainvälisen yhteistyön avulla. (Happonen & Nuorteva 2016, 426–448.)

Varhaisimmat kulttuuriperintöön liittyvän tiedon tutkimuksen julkaisut nivoutuvat Suomessa museolaitoksen syntyaikoihin. Vaikka yleisimmin kiinnostus keskittyi esineelliseen ja aineelliseen kulttuuriin, alkoi kielitieteen ja historian sivutuotteena myös kansatieteen sekä arkeologian opetus yliopistoissa. Tuossa yhteydessä tarkasteltiin usein henkistä kansanperinnettä, vanhempia kirjallisia lähteitä tai suullista perinnettä. Välimeren korkeakulttuurit ja muinaissuomalainen maailma nivoutuivat tämän kansallisen heräämisen aikoina tarkasteltaessa esimerkiksi Kalevalan synty-ympäristöä. (Härö 1984, 129–130.)

Esimerkkinä voidaan mainita Pohjoismaisen arkistokomission Vatikaanin arkistoa koskevat tutkimukset vuosina 1923, 1925 ja 1928. Aarno Malin (myöh. Maliniemi) toimi tuolloin Suomen edustajana kyseisessä komissiossa ja tämän johdosta on olemassa yksi varhaisimmista Suomessa julkaistuista alan teoksista. *Vatikaanin arkisto: historiikka sekä tietoja siellä suoritetuista pohjoismaiden keskiaikaa valaisevista tutkimuksista*. (Malin 1925; Arvi ym. 1954, 509.)

Arkistotiede ja siihen liittyvät aiheet ovat tuottaneet Suomessa viime vuosikymmeninä opinnäytetöitä sekä väitöskirjoja tietojenkäsittelyn, arkistohallinnan ja myös museologian oppiaineiden piirissä. Aihepiiriltään lähellä olevina näistä voidaan mainita Ukkosen (2011) arkistohallinnan maisteriohjelmassa tekemä, sekä Röngän (2015) ja Lillmanin (2016) museologian oppiaineiden työt. Väitöskirjatasoista töistä voidaan myös mainita Peltolan (2015) tutkimus arkistotyön muutoksesta ja muutoksen kokemisesta informaatiotieteiden alalta. Merkille pantavaa on, että kulttuuriympäristön tutkimusta sivuavassa museologian väitöksessä Lonkila (2016, 39–53) tarkastelee tutkijan roolia kentällä tiedon muodostumisen prosessissa. Kuinka siis itse kenttäkokemus matkana ja tutkijan valinnat ovat vaikuttaneet suomalaisen kulttuuriperinnön rakentumiseen.

Muistitiedon ja yhteisöllisen muistin suhde historiantutkimukseen on myös synnyttänyt laajasti kirjalliseen muotoon saatettua aineistoa. Hyvänä esimerkkinä tästä voidaan mainita Grönholmin ja Sivulan (2010) toimittama julkaisu *Medeiasta pronssisoturiin: Kuka tekee menneestä historiaa*. Tässä teoksessa käsitellään eri näkökulmista historian rakentamista, historiallisen tiedon roolia yhteiskunnassa sekä yhteisöllisen muistin suhdetta historiantutkimuksessa. Voidaan todeta, että nämä ovat keskeisiä seikkoja juuri tiedon muodostumisen ja siten myös tämän tutkielman kannalta.

Uudemmassa kirjallisuudesta voidaan poimia Hämeenahon ja Koskinen-Koiviston (2014) toimittama artikkelikokoelma *Moniulotteinen etnografia*, missä käsitellään

etnografista tutkimusta 2010-luvulla. Teoksen ensimmäinen luku sisältää Sofia Kotilaisen artikkelin *Monikerroksisten muistelu- ja tallennusprosessien vaikutus muistitiedon tulkintaan etnografisessa historiantutkimuksessa*. Tässä tarkastellaan tietyllä tavalla kertyneen muistitiedon luonnetta ja monikerroksellisuutta. Tärkeänä päätelmänä kirjoittaja havainnoi myös tutkijan roolia muodostuvan tiedon prosessissa. Tätä voidaankin pitää yhteisöllisen tiedon muodostumisen kannalta keskeisenä seikkana.

Tässä yhteydessä on oleellista mainita Vilkun (2015, 328–353) teksti *Kulttuuriperintö ja yhteiskunnalliset muistifunktiot* teoksessa *Taiteen ja kulttuurin kentät*. Keskeisiä muistiorganisaatioiden sekä funktioiden vaiheita ja näkökulmia tarkastellaan tässä laajasti museologian määritelmän mukaisesti menneessä, nykyisyydessä sekä tulevaisuudessa.

Tämän tutkielman varsinaisena tarkasteluaineistona olevaa vedenalaista kulttuuriperintöä on Keski-Pohjanmaan alueella inventoitu jossain määrin 1970-luvulta saakka. Myöhemmin mm. sukeltajaliitossa toiminut Erkki Metsävuori (1984; 1990) on sivunnut nähtävästi ensimmäisenä ja ehkä laajimmin kirjallisissa julkaisuissaan aihetta. Vaikka suurin mielenkiinto näihin kulttuuriperintökohteisiin on syntynyt tuolla ajanjaksolla paikallisten harrastajien parissa, myös museokenttä on toiminut aktiivisesti joidenkin tutkimuskohteiden parissa.

Pietarsaaren kaupunginmuseo ja museonjohtaja Pekka Toivanen sekä Bothnia Navalis -yhdistys olivat aktiivisesti mukana kartoittamassa Kokkolan ympäristön kohteita 1970 ja 1980-luvuilla. Tutkimusten perusteella on tuotettu joitakin tieteellisiä artikkeleita mm. Suomen Merimuseon julkaisusarjassa sekä yksittäisinä seminaarijulkaisuina 1980-luvun aikana.

Jusa Peltoniemen (2004a ja 2004b) 2000-luvun puolivälissä K. H. Renlundin museolle tekemät kartoitukset ovat ensimmäisiä Kokkolan ympäristön vedenalaiskohteita koskevia nykymuotoisia inventointeja. Myös Jari Ojalan (1996 ja 1999) Kokkolan kauppapurjemerenkulkua koskevat tutkimukset ovat varsin laajoja ja niissä sivutaan viitteellisesti alueen aineellista merellistä kulttuuriperintöä.

Pohjanmaan liiton (2001) julkaisu Pohjanmaan merellinen perintö antaa laajan yleiskäsityksen alueella tiedossa olevasta aineellisesta kulttuuriperinnöstä vuosituhannen vaihteen tienoilta. Tästä aineistosta löytyy mielenkiintoinen viite olemassa olevaan vedenalaisen kulttuuriperinnön tietokantaan. Tämä muodostuu Eric Eikremin (1987) Vaasan läänin seutukaavaliitolle eri lähteistä koostamasta aineistosta, *En förteckning över skeppsvrak i Vasa län*.

Suomessa meriarkeologisen aiheen akateeminen tutkimus on kuitenkin varsin nuorta ja tähän on vastattu kunnolla vasta tällä vuosituuhannella, kun Suomen ensimmäinen meriarkeologiaa koskeva Minna Koivikon väitöskirja *Recycling Ships: Maritime Archaeology of the UNESCO World Heritage Site, Suomenlinna* valmistui vuonna 2017. Väitöskirjassa tarkastellaan hylkykohteita uudella tavalla osana laajempaa kulttuuriympäristöä, ei pelkästään haaksirikkoutuneina vedenalaisina objekteina vaan ihmisten tietoisten päätösten heijastumina suhteessa mereen ja vedenalaiseen maisemaan. (Koivikko 2017.)

Alueellisesti tarkasteltuna Pohjanlahden Suomen puoleiselle rannikolle liittyvät tutkimusaineistot ovat kuitenkin varsin hajanaisia eikä niistä ole koostettu laajempaa yhtenäistä kirjallista aineistoa. Ruotsin puoleista rannikkoa koskevia kartoituksia tai kulttuuriympäristöselvityksiä on sitä vastoin useita. Näistä merkittävimpinä voidaan pitää Kurt Bobergin & Alf Öhmanin (1983) teosta *Vrak och sjöolyckor vid Västerbottens kust* sekä Christer Westerdahlin (1987; 1989; 2014) julkaisusarjaa *Norrlandsleden 1-3*. Pohjanlahden muodostaman kulttuuriympäristön kannalta nämä antavat hyvän mahdollisuuden peilata ja verrata Suomen puoleiselta rannikolta muodostuvaa aineistoa.

Kirjallisuutta.

Suomen Muinaismuistoyhdistyksen Pöytäkirjat. Finska Fornminnesföreningens Protokoll I. 1870—75. 405 + (5) sivua 8:o. Helsinki 1909.

Edessäni ovat Muinaismuistoyhdistyksen painetut kunniakkaat pöytäkirjat sen viideltä ensi toimivuodelta. Noilta lehdiltä huokuu rajattoman innostuksen ja uurastuksen henki, nuorina astuvat vanhat merkkimiehet uuden ajan lapselle: J. R. Aspelin, E. Nervander, K. A. Castrén, Eliel Aspelin, A. O. Freudenthal, A. H. Reinholm, leppeä Z. Topelius, merkillinen Sipi Europæus — ne kaikki! Siihen aikaan oli yhdistys kansallisten muistojemme ylin suojelija ja kerääjä, se keskipiste, jonka ympärille olivat ryhmityneet oppineet ja oppimattomat muinaismuistojen rakastajat. Ja siitä ajasta, heti ensi askeleeltaan, sai yhdistys sen verrattoman kansanomaisen maineen, jonka tulisi olla sen paraimpana kalletutena, siitä ajasta on muinaismuisto-sana tutuin, kuin entispolvien töitä kyselee ja kuulustelee. Eikä

Kuva 5. Varhaisimmat kirjalliset lähteet ja arkistotieto innostivat tutkijoita jo 1900-luvun alkupuolella (Tallgren 1910, 54).

3 POHJANLAHTI-SISÄMERI KULTTUURIYMPÄRISTÖNÄ

3.1 Historiaa

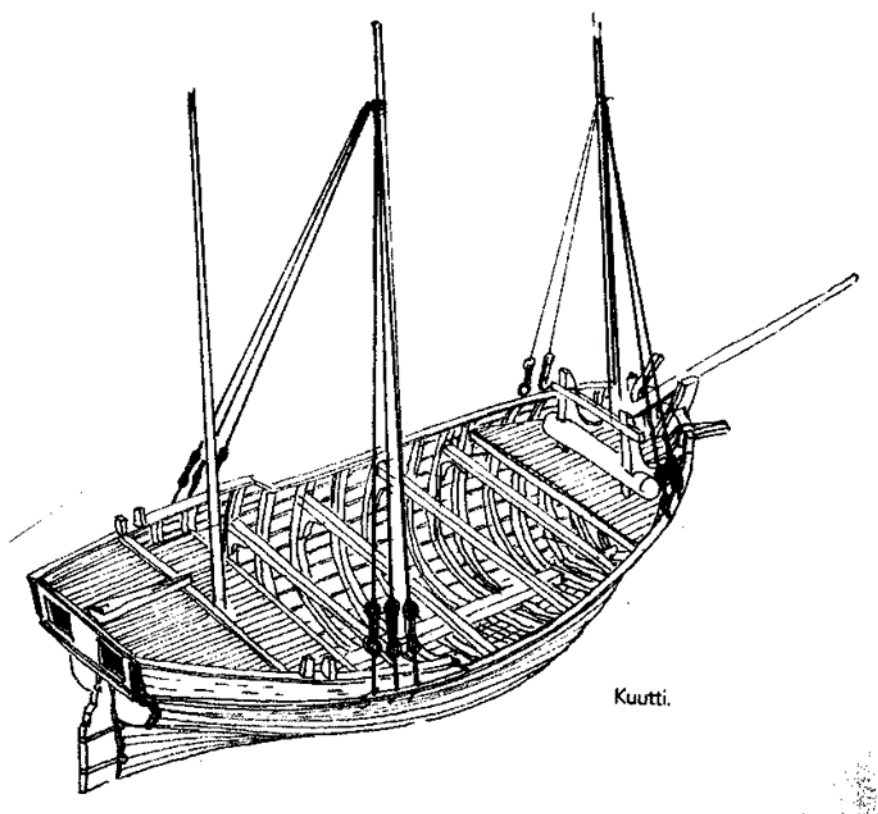
Pohjanmaan lähihistoria luo mielikuvia alavista peltolakeuksista mahtavine talonpoikaistaloiheen. Agraarikulttuuri on kiistämättä muovannut seutua pitkän ajan kuluessa ja sen vaikutukset tuntuvat yhä monin tavoin. Pohjanmaan rannikkoalue muodostaa kuitenkin laajan hevosenkengän mallisen alueen eräänlaisena sisämerenä olevalle Pohjanlahden perukalle. Maantiede on mahdollistanut alueen yhteisöille merenkulun kannalta luontaisen logistisen edun jopa vuosituhansien ajaksi. Alueen merellinen historia ulottuukin kauas menneisyyteen. Vaikka nykyisin sisämaahan jääneiden muinaisten asuinpaikkojen meriyhteys saattaa olla voimakkaasta maannoususta johtuen varsin haasteellista hahmottaa, osoittavat arkeologiset tutkimukset elämän rannikolla olleen aina vilkasta. Seudun nykyinen rannikko sekä saaristo sisältävät runsaasti jälkiä ihmisen toiminnasta ja usein ovat siellä jo helpommin havaittavissa.

Itämeren valtapiirit kokivat mittavan muutoksen 1100–1300 lukujen aikana ja samalla Keski-Pohjanmaan rannikko siirtyi uuden asutusaallon myötä Ruotsin ydinalueitten vaikutukseen (Kaukiainen 2008, 32). Myöhemmin 1600-luvun suurvaltakaudella koko Itämeren alueelle kohdistunut Ruotsin sisämeripyrimys oli jo varsin ilmeistä. Historiantutkimuksen tarjoamat syyt siihen eivät ole kuitenkaan yksiselitteisiä. Vanhempi tutkimus korostaa useimmin valtakunnan turvallisuuskäsitteitä uudemman korostaessa pyrkimystä hallinnoida idän ja lännen välisiä kauppasuhteita. Vaikka Itämerestä ei koskaan tullut täysin Ruotsin hallinnoimaa sisämerta, Pohjanlahti muodosti itsessään sellaisen. (Villstrand 2000, 144–150).

Tuolloisen valtakunnan ydinalueitten kulttuurinen vaikutus sen reunamilla sijainneeseen Pohjanmaahan käy ilmi jo varsin varhain. Yhdessä nykyisen Kokkolan seutua koskevista tarinoista mainitaan nimeltä Laurentius Torisson sekä hänen tyttärensä Helena. Näiden ensimmäisten nimeltä mainittujen seudun asukkaiden kerrotaan matkustaneen Vadstenaan Karlaby-nimisestä kylästä Pietarsaaren pitäjältä ja oletettavasti matka tahtui paikallisten purjehtivien talonpoikien mukana. Kertomus kirjattiin muistiin vuosien 1373–1375 aikana ja se on tallentunut Ruotsin keskiaikaisen pyhän Birgitan pyhimykseksi julistamista koskevien asiakirjojen joukkoon. (Mickwitz & Möller 1950, 3.)

Myöhemmälle historialliselle ajalle sijoittuva kaupankäynti sekä talonpoikaispurjehdus olivat jo merkittäviä elinkeinoja sekä vaikuttajia alueen

kehityksessä. Varhaisimpien saatavissa olevien tietojen mukaan yhteydet muuhun Itämeren piiriin ovat olleet säännöllisiä satojen vuosien ajan. Kauppiaat ovat harjoittaneet ahkerasti keskinäistä paikallista kaupankäyntiä vähintään 1300-luvun keskivaiheilta saakka ja 1500-luvun puolivälistä tiedetään jo useita kauppapaikoiksi vakiintuneita kesäkäräjiä Pohjanlahden rannoilta. Käräjien yhteydessä muun muassa ruokatarvikkeet, nahat, suola, kankaat sekä rautatavara vaihto omistajiaan. Ei ole epäilystäkään, etteikö kyseisillä tapahtumilla olisi myös paikallisen kulttuuriperinteen muodostumiseen suurta merkitystä. (Back 1980, 271–280.)



Kuva 6. Talonpoikaispurjehduksessa käytetyn pienehkön aluksen mallipiirros (Salonen 2009, 13).

Keski-Pohjanmaalle ja Kokkolaan muodostui nykyisen Kaarlelan kirkon seudulle kauppapaikka, joka mainitaan laillisten satamien joukossa ensimmäisen kerran vuonna 1571. Kauppaa käytiin Pohjanmaan lisäksi eniten Tukholman, Mälärin kaupunkien sekä Suomen puolen rannikolla Turun, Rauman ja Porin seutujen kanssa. Huomattava on, että poliittisin perustein oli määrätty Maunu Eerikinpojan kaupunkilailla jo vuonna 1350, etteivät Pohjanmaan asukkaat saaneet käydä kauppaa kuin ainoastaan Tukholmassa. Myös Kustaa Vaasa oli jo yrittänyt aikanaan säännöstellä talonpoikien harjoittamaa kauppaa, mutta vasta Kustaa II Aadolfin hallintokaudella ja sen jälkeen valtio otti aktiivisemman

roolin talouspolitiikassa. Kustaa II Aadolfin kaudella perustettiin kokonaista 15 uutta kaupunkia, muun muassa Kokkola (ruots. Gamlakarleby, nyk. Karleby) vuonna 1620. (Mickwitz & Möller 1950, 9 ja 14–15; Kaukiainen 2008, 51.)

Tukholman toimiminen keskuspaikkana sekä Pohjanmaan jääminen eräänlaiseksi takamaaksi, oli havaittavissa jo vuoden 1614 jaossa tapuli- ja maakaupunkeihin. Asia vahvistui vuoden 1636 purjehdussäännön myötä, jolloin määriteltiin Pohjanlahden kaupunkien oikeudeksi käydä kauppaa vain Tukholman sekä Turun kanssa. Tilanne muuttui oleellisesti vasta vuonna 1763 jolloin Pohjanmaan varamaaherra Mathesius kutsui kaupunkien edustajat Kokkolaan maapäiville. Seurauksena Anders Chydenius laati valtiopäiviä varten muistion Pohjanmaan, Länsipohjan sekä Länsi-Norlannin vapaan purjehduksen puolesta. Vuoden 1765 valtiopäivillä itäisen Pohjanmaan kaupungeista Vaasa, Kokkola ja Oulu saivatkin täydet tapulioikeudet eli luvan käydä kauppaa suoraan ulkomaille. (Fagerlund, Jern & Villstrand 2000, 230–231 ja 365; Nikander 1945, 59.)

Vielä 1760-luvun lopussa taloudellisesti vaikea aika leimasi merenkulkua ja vientikauppaa, mutta se johtui pitkälti valtakunnan epäonnistuneista sisäpoliittisista seikoista. Maailmanlaajuiset suhdanteet paranivat useista seikoista johtuen ja 1770-luvulle tultaessa Kokkolan vientituotteet puutavara sekä terva tekivät jo hyvin kauppansa. Kokkolan osuus Ruotsin kauppalaivastosta vuosien 1783–1807 välillä oli noin kaksi prosenttia ollen yhdeksänneksi suurin koko valtakunnassa ja suomalaiskaupungeista Turun sekä Helsingin jälkeen kolmanneksi suurin. (Ojala 1996, 69–71.)

Rannikon ja rannikkomerenkulun noustessa yhteiskunnallisesti tärkeään rooliin, nousi laivanrakennuksen vaikutus yhä merkittävämmäksi Kokkolan seudulla. Kun alueen tervanpolton tuottamalla tervalla käyty kauppa kiihdytti laivanrakennuksen ennennäkemättömiin mittasuhteisiin, yksistään Kokkolan kauppapurjelaivaston vetoisuus nousi 1700–1800-luvuilla ajoittain Pohjanmaan ja edelleen Suomen suurimmaksi. 1600-luvulta 1920-luvulle sijoittuvalla jaksolla kaupunkia onkin kutsuttu ”tuhannen purjelaivan kaupungiksi”. (Ojala 1996, 11–13.)

Merellä itsellään on siis ollut merkittävä vaikutus tutkimusalueena olevalle Keskipohjanmaalle sekä Kokkolan seudulle. Paikallinen kulttuuriympäristö ja kulttuuriperintö muodostuivat pitkälti talonpoikien harjoittaman tervanpolton ja kaupankäynnin seurauksina jo ennen itse kaupungin perustamista. Myös itse kaupungin lähes 400-vuotinen historia on jo jättänyt jälkensä ympäristöömme monin tavoin.

3.2 Keski-Pohjanmaan vedenalainen kulttuuriperintö

Itämeri on ollut pitkään useiden merkittävien valtiollisten toimijoiden näyttämönä eikä ole voinut välttyä suurvaltopolitiikan mukanaan tuomista seurauksista. Vedenalaista kulttuuriperintöä on muodostunut koko sen alueelle merkittävästi kriisien kuten Suuren Pohjan sodan 1700–1721 ja tuolloin Pohjanmaalla isovihana tunnetun Venäjän miehityskauden, Suomen sodan 1808–1809 sekä ensimmäisen ja toisen maailmansodan aikoina. Tyypillisinä esimerkkeinä ovat historiallisten meritaisteluiden seurauksena syntyneet hylkykentät, esimerkiksi Suomenlahdella Ruotsinsalmen taisteluiden jäänteet vuosilta 1789–1790 (MuVi 2018c), maailmansotien aikaiset miinoitteet tai vihollismaiksi kulloinkin katsottujen kauppalaivaston aluksien upottamiset. (Metsävuori 1990, 1–3 ja 122–129.)

Itämeri onkin itseasiassa vedenalaisen kulttuuriperinnön suhteen poikkeuksellista aluetta. Se on suhteellisen matalaa vesistöjen syvyyden suhteen, lisäksi vähäsuolaisuus antaa uusia ulottuvuuksia itse laivanhylkyjen ja esineistön säilymisen suhteen. Veden kylmyys ja Teredo Navalis -laivamadon puuttuminen suojaavat hylkyiksi jääneitä puurakenteita, toisin kuin useimmissa muissa maailman merissä. Rannikot ovat myös olleet lähes poikkeuksetta tiiviisti rakentuneita kulttuuriseutuja. Itämeren alueelta tunnetaan tuhansia hylkykohteita ja väitetään että se kätkisi kaikkiaan yli satatuhatta hylkyä (Hagberg, Dahm & Douglas 2008, 7).

Pohjanlahden alue ei tee tästä poikkeusta. Tiedossa on runsaasti varsinaisia laivanhylkyjä sekä myös useita esiteollisen ja teollisen ajan laivanrakennuspaikkojen vedenalaisia jäännöksiä (Mustonen 2016a). Vedenalaisia kulttuuriperintökohteita on ehditty paikantaa ja tallentaa viranomaistietokantoihin Keski-Pohjanmaan alueelta joitakin kymmeniä, pääasiassa paikallisten harrastajasukeltajien sekä kalastajien kertomusten perusteella. (Mustonen 2015a.)

Vanhimmat kirjalliset lähteet kertovat alueen haaksirikoista jo ennen maakuntakeskuksena toimivan Kokkolan kaupungin perustamista. Kvikantin kylältä harjoitettiin tuolloin vilkasta talonpoikaispurjehdusta muiden rannikkoasutusten tavoin ja sen alueelta mainitaan vuonna 1589 kuolemaan johtanut tapaus. (Back 1980, 291.)

Myös tunnetuille kauppiaille tapahtui myöhempinä vuosisatoina haaksirikkoja. Paikallisen laivanvarustajan ja mahtimiehen Anders Roosin uusi kuunari haaksirikkoutui vuonna 1819 Tankarin saaren mantereen puoleisella merialueella. Tiettävästi miehistö

pelastettiin seuraavana päivänä ja laivanvarustaja menetti ainoastaan aluksen. Epäselvää on, jäikö alus kokonaan hylkyksi. Varmaa on kuitenkin se, ettei näitä Roosin laivan mahdollisia jäänteitä ole koskaan paikannettu. (Möller 1970, 229; KHRM 2018a.)

1800-luvun kansallinen herääminen nosti esiin tarpeen todistella suomalaisuuden olemassaoloa ja johti kasvavan akateemisen tutkimusperinteen muodostumiseen. Juuri perustetun Muinaismuistoyhdistyksen työn lisäksi valtiovalta tuki ylioppilasosakuntien kansatieteellistä keräystyötä (Härö 1984, 27–29 ja 47). Näistä kansatieteellisistä matkakertomuksista löytyvät myös ensimmäiset maininnat Keski-Pohjanmaan alueen merellisestä kulttuuriperinnöstä, vanhoista satamapaikoista sekä laivanhyllyistä (Takala 1896, 205–211).

Alueelle on sittemmin viimeisen vuosisadan aikana muodostunut joitakin hyvin tunnettuja hylkykohteita, joita voidaan yhdistää erilaisiin historiallisiin tapahtumiin. Harrastaja- sekä ammattisukeltajat ovat käyneet vuosikymmeniä joillakin kohteilla, kuten Luodon kunnan alueella sijaitsevalla s/s John Graftonin hyllyllä sekä Ykspihlajanlahdella sijaitsevalla St Matheuksen ehjähköllä, vain viiden metrin syvyydessä sijaitsevalla rungolla. Tankarin ulkopuolella sijaitseva, vuonna 1916 saksalaisen sukellusveneen upottama s/s Wellamon hylky on hieman vaikeammin tavoitettava, mutta kuuluu säännöllisiin sukelluskohteisiin. Myös Kallskärin rantakallioilla olevat m/s Marienborgin kölin jäänteet ovat olleet suosittu retkikohde. Marienborg ajoi dramaattisesti Västerbådan matalikolle vuonna 1924 ja sitä ehdittiin purkaa muutaman vuoden ajan paikoillaan, kunnes voimakas pohjoismyrsky hajotti sen useaan osaan. Vuonna 1891 Kokkolan edustalla jäissä vuodon saanut s/s Björn upposi Luodon Kallbergetin lähistölle ja havainnollistaa 24 metrin syvyydessä ollessaan edelleen aikakautensa rannikkohöyrylaivojen rakennusperinnettä. (KHRM 2018a.)

Keski-Pohjanmaan vedenalaisten kulttuuriperintökohteiden muodostumistavoista voidaan mainita seuraavia tapoja:

- ohikulkevan itäisen rannikkoväylän laivaliikenteen haaksirikkoutuminen ulkosaariston karikoille.
- alueen sisäsatamiin saapuvien reittien varrella tapahtuneet alushaaksirikot.
- käyttökelvottomiksi jääneiden aluksien, niiden osien tai muun merenkulkuun liittyvän materiaalin hävittäminen tai niiden tahaton hylkääminen.
- maailmansotien aikaisten miinoitteiden jäänteet
- yhdyskuntajätteen, ammusten tai muun romun hävittäminen.
- hylätyt laivanrakennuspaikat ja telakat.

- satama- ja ankkurointipaikkojen jäännökset.
- uittopuutavaran kuljetukseen liittyvät jäännökset.

(Mustonen 2016b.)

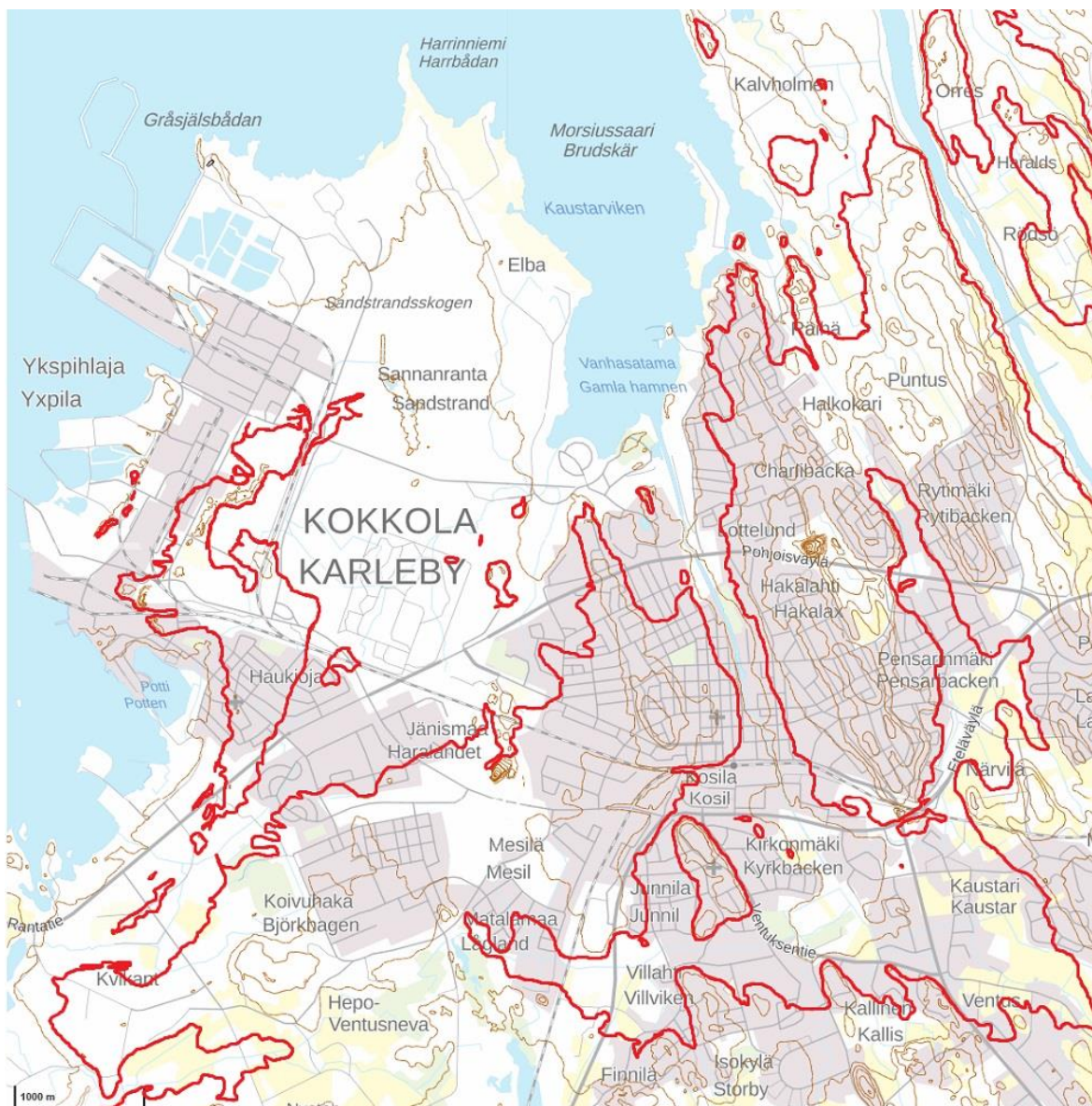


Kuva 7. Moottorikuunari Marienborgin jäännöksiä Kokkolan Kallskärin rantakallioilla (Mustonen 2013).

3.3 Alueelliset olosuhteet

Keski-Pohjanmaan alueella on joitakin merkittäviä ominaisuuksia ja ilmiöitä, jotka ovat vaikuttaneet voimakkaasti kulttuuriympäristön muodostumiseen.

Huomattavimpana näistä on edellä mainittu maannousu, joka muokkaa maisemaa sekä ympäristöä voimakkaasti jo muutamassa vuosikymmenessä. Tunnetuin ilmiön aiheuttama muutos lienee tapahtunut Kokkolan satamapaikkojen siirtymisen yhteydessä. Ensimmäinen tiedossa oleva virallinen satamapaikka sijaitsi Kokkolan pitäjänkirkon läheisyydessä Kaustarinlahdella ja mainittiin vuoden 1549 käräjien yhteydessä. Matkaa rannikolle ns. Vanhan sataman lahdelle tuolta paikalta on nykyisin lähes neljä kilometriä. Kaupungin perustamisen aikaan vuonna 1620 lahti oli jo madaltunut niin paljon, että laivat joutuivat jäämään ankkuriin kauemmaksi merelle. Näin Kaustarin lahtena tunnettu alue oli muuttanut muotoaan ja tunnettiin jo tuolloin nykyisellä nimellään Kaupunginsalmena. (Granholm 2015, 55–56.)



Kuva 8. Rantaviiva Kokkolassa ennen kaupungin perustamista 1500-luvun vaihteessa (MML 2018; Mustonen 2018a).

Maankohoaminen ja sen vaikutukset sataman toimintaan jatkuivat erityisen voimakkaana ja vuonna 1730 ryhdyttiin salmea ruoppaamaan, joskin huonolla menestyksellä. Alukset joutuivat edelleen matalana pysyvän vedenkorkeuden vuoksi ankkuroitumaan ulommas lahdelle, josta lastaus hoidettiin pienemmillä veneillä sekä proomuilla. Ulompaa Kaustarinlahtea oli yhä vaikeampi käyttää syväsatamana, joten Ykspihlaja nousi varteenotettavana satamapaikkana esiin ja mainitaan aineistossa talvisatamana jo 1700-luvun aikana. Ykspihlajaan johtava väylä onkin merkattu ensimmäisen kerran Cajanderin merikarttaan vuonna 1763. Vuonna 1825 viralliset satamatoiminnot oli siirretty nykyisen kantasataman alueelle Ykspihlajaan. (Wennonen 1975, 8–14; Granholm 2015, 56–61.)



Kuva 9. Rantaviiva Kokkolassa 1700-luvun alkupuoliskolla (MML 2018; Mustonen 2018a).

Keski-Pohjanmaan eteläosassa sijaitseva Luodon-Öjan saaristo muodostaa pitkälle mereen työntyvän karikkoisen, suurten siirtolohkareiden muodostaman merialueen. Rannikon laivanrakennuspaikoista sekä satamista kuljettiin avomerelle hankalien ja pohjoistuulelle alttiiden rannikkoväylien kautta. Aikaisempia meriliikenneoloja kuvaa hyvin Suomen senaatille vuonna 1859 lähetetty Österbottniska Ångfartygsaktiebolagetin pöytäkirjaote: ”Nämä rannikot, jotka kieltämättä ovat maailman luoto- ja karirikkaimpia ja siten koko maapallon vaarallisimpia purjehdusreittejä, kuuluvat kuitenkin totta puhuen vähimmin tutkittuihin ja ovat luotsein, luotsivenein, luotsausmerkein ja majakoin heikoimmin varustettuja” (Laati 1946, 107). Kirjelmässä on oletettavasti asiaan kuuluvaa liioittelua, mutta jo Isonvihan jälkeen Pohjanmaan porvarit olivat siirtyneet käyttämään

turvallisemmaksi koettua Pohjanlahden läntistä rannikkoreittiä itäisen sijaan (Lähteenoja 1947, 193).

Alueen vaarallisuuteen kiinnitettiin erityistä huomiota viranomaistaholla 1880-luvun aikana ja ulompana sijaitsevalle Tankarin saarelle rakennettiin yhä paikoillaan oleva teräsmajakka. Luotsaustoiminnalla, kartoituksella ja alkeellisemmalla merkitsemisellä oli yritetty jo aikaisemmin ehkäistä turmien syntyä, joskin heikoin tuloksin. Merenkulku oli edelleen haasteellista aina 1900-luvun alkupuolelle saakka, jolloin tekniikan kehittyminen alkoi parantaa merkittävästi meriturvallisuutta. (Laurell 2009, 298–306.)

Pohjanlahden alueella myös jääolosuhteet ovat merkittävä maiseman muokkaaja. Liikkeessä oleva jää sekä merivirtaukset ovat usein kuluttaneet, peittäneet tai hajottaneet kulttuuriperintökohteita laajemmille alueille karikoiden ympäristössä. Voimakkaan tuulen vaikutuksesta talvinen kiintojää saattaa rikkoontua ja puristua päällekkäin röykkiöiksi, jolloin ne voivat ulottua syvälle veden alle tai satojen metrien päähän ranta-alueille. Kun tuuli alkaa liikuttaa ahtojäätä, voi näin syntynyt jääköli kyntää merenpohjaa kuluttaen ja muokaten siinä sijaitsevia kohteita. Tällöin puhutaan *jääeroosiosta*. Perämerellä on tehty usein havaintoja yli kymmenen metrin syvyyteen ulottuvista jääköleistä ja suurin mitattu vedenalainen syvyys on ollut peräti 28 metriä. Kulttuuriperinnön säilymisen ja tiedon hankinnan kannalta tällä on merkittäviä vaikutuksia, jotka on syytä huomioida. (Leppäranta 2011; Ilmatieteen laitos 2019.)



Kuva 10. Ahtojäiden kasautumisilmiö. Kymmenmetriset röykkiöt Lohtajan Ohtakarissa. (Mustonen 2017.)

3.4 Yhteisöjen merkitys

Suullisista lähteistä saatu tieto on merkittävä osa paikallishistoriaa. Meriympäristöt olivat aikaisemmin rannikkoyhteisöjen mittava voimavara, jonka kanssa elettiin kiinteässä yhteydessä kaikissa olosuhteissa. Kulttuuriympäristöissä tapahtuva kehitys vaikuttaa nyt muokkaavan perinteistä luontoyhteyttä mereen. Ammattikalastajien, sukeltajien, merenkulkijoiden tai muutoin vapaa-aikoinaan vesillä liikkuneiden kautta kertyvää muistitietoa ei enää välttämättä muodostu aikaisempien vuosikymmenien tapaan. Vahvan paikallistuntemuksen omaavien joukko vaikuttaa myös harvenevan, joten tarve tallentaa arvokkaita kokemuksia sekä tietoja on ilmeinen.

Aineellista tietoa rannikon elinkeinoista ja merenkulusta on kuitenkin yhä saatavilla runsaasti niin veden alta kuin päältäkin. Myös paikallista lähihistoriaa koskevaa muistitietoa on saatavilla eri tahoilta huomattavia määriä. Merellisen kulttuuriperintötiedon tallentaminen on uudessa haasteellisessa tilanteessa saatavilla olevan tietomäärän sekä käytettävissä olevien teknisten apuvälineiden johdosta. Tarjolla on uusia apuvälineitä runsaasti niin perinteisen arkistotyön kautta kuin kenttätöiden toteutukseenkin.

Nykyisessä tilanteessa yhteisöjen merkitystä tiedon muodostumisessa olisi syytä huomioida avoimen asiantuntijuuden käytännön mallin mukaisesti. Kyseisessä mallissa tietoa keräävän institutionaalisen asiantuntijaorganisaation rinnalle hyväksytään ulkopuolisia ei-ammattilliseksi luokiteltavia yhteisöjä, joiden tuottama tieto voidaan luokitella ja tunnustaa tasavertaiseksi (Ahmas 2014, 243–245). Yhteisöt ovat siis kokonaisuudessaan mittava voimavara niin olemassa olevan tiedon säilyttäjänä, eräänlaisena muistipankkina ja myös sen kerääjänä sekä tallentajana.

Keski-Pohjanmaalla on toteutettu käytännön tasolla vuosina 2014–2018 K. H. Renlundin museon koordinoimana ”Meidän museo”-hanke. Kahdeksan kunnan alueella toteutetussa hankkeessa tavoitteena oli kehittää keskipohjalaisia paikallismuseoita ja muun muassa lisätä kuntalaisten osallisuutta kulttuuriperinnön vaalimisessa. Keinoja on siis olemassa, mutta uusia käytännön tasolla toteutettavia ratkaisumalleja vähemmän. (KHRM 2019a.)

4 KULTTUURIPERINTÖKOHTEIDEN TARKASTELU

4.1 Isovihan jälkeiset haaksirikot 1720–1722

Merenkulun turvallisuuden näkökulmasta 1700-luvun alkuvuosikymmenet olivat muutoksen aikaa. Jo 1350-luvulla Maunu Eerikinpojan aikana valmistunut Ruotsin yleisen kaupunkilain laivakaari osoittaa luotsaustoiminnan olemassaolon ja merkityksen kuningaskunnan merenkululle. Pohjanlahden olot merenkulun suhteen eivät olleet kuitenkaan samalla tasalla muun valtakunnan osien kanssa vielä 1600-luvun loppuun mennessä. Pohjanmaan asema eräänlaisena pääkaupunki Tukholman takamaana sekä kehitystä estävät kauppa- ja purjehduskiellot 1600-luvulla eivät edistäneet turvallista merenkulkua alueen satamiin. Vasta isovihan jälkeinen aika johti Pohjanmaan meriliikenteen yhdenmukaisten säännösten piiriin ja mahdollisti myös alueen luotsilaitoksen kehittymisen. (Lähteenoja 1947, 30 ja 181–183.)

Rannikon nopea kohoaminen itäisellä Pohjanlahdella aiheutti alati ongelmia tutuillakin väylillä, eivätkä isovihan aikaiset vuosia jatkuneet epävakaat olot olleet parantaneet asiaa. Syyskuussa 1721 solmittu Uudenkaupungin rauha mahdollisti jälleenrakennuksen aloittamisen ja sen myötä meriliikenne alueen satamiin alkoi jälleen normalisoitua. On kuitenkin varsin ilmeistä, että kyseisenä aikana tapahtui useita vakavia merionnettomuuksia pitkälti aikaisemmin mainituista seikoista johtuen.

Purjehdusolosuhteiden lisäksi onnettomuuksiin vaikutti myös keinottelu sekä kelvoton rakentaminen. Malliesimerkkinä kruunupyyläiset kirvesmiehet veistivät vuonna 1710 *Fyrdubblaren*-nimisen aluksen kokkolalaisten kauppiaiden toimeksiannosta. Rakennuttajat Gabriel Brenner, Lars Brenner, Hoffren ja Westring havaitsivat hyvin nopeasti 150 lästin laivan varsin kehnosti rakennetuksi. Alus upposi jo vesillelaskun aikana eikä sitä saatu hyötykäyttöön. Talvehdittuaan Kokkolassa alus siirrettiin seuraavan keväänä Tukholmaan, jossa laivat olivat sodan johdosta haluttuja. Myyntiyrityksestä syntyi värikäs tapahtuma haastehakemuksineen ja lopulta sitä tarjottiin kruunulle ns. polttolaivaksi meritaisteluja varten. Kukaan ei kuitenkaan huolinut sopimusten vastaisesti rakennettua alusta. (Mickwitz & Möller 1950, 106–107.)

Kaiken kaikkiaan tuon aikaiset alukset olivat varsin kömpelöitä ja huonokuntoisuudesta huolimatta niillä saatettiin purjehtia, jos vain ne suinkin pysyivät pinnalla. 1700-luvun vaihteesta tiedetään tapauksia, joissa jo kerran uponneita aluksia

tyhjennettiin, tilkittiin ja ilman suurempia korjauksia lähdettiin merelle. Laivojen luovimiskyky vastatuuleen oli myös kaikesta päätellen olematonta. Esimerkiksi purjehdus Tornioista Tukholmaan saattoi kestää suotuisissa tuulissa kolme päivää tai siihen saattoi kulua jopa seitsemän viikkoa. Ei ollut myöskään harvinaista, että alukset saattoivat jäätyä kiinni pitkäksi venyneen merimatkan aikana. (Mäntylä 1971, 65.)

Kokkolan ja Pietarsaaren välisellä saaristoalueella, nykyisen Luodon kunnan pohjoisosassa, on tiedossa kaksi tälle 1700-luvun ajanjaksolle sijoittuvaa haaksirikkopaikkaa tai hylkykohdetta. Museoviraston ylläpitämässä muinaisjäännösrekisterissä kohteet mainitaan nimillä Koppargrundet sekä Köbergsgrunden. Näiden lisäksi joissakin kotiseutulähteissä mainitaan epämääräisesti valtiopäivämies ja porvari Brennerin haaksirikko Kokkolan saaristossa (KHRM 2018b; Granholm 2015, 76).



Kuva 11. Hälörarna-saariryhmän maisemaa. Suurten siirtolohkareiden muodostamat saaret ja matalikot ovat Kokkolan ja Pietarsaaren välisen saariston silmiinpistävimänä piirteenä. (Mustonen 2018.)

Koppargrundet on pieni karu saari joka hädin tuskin yltää merenpinnan yläpuolelle. Nykyisessä kartta-aineistossa paikka tunnetaan mainitulla nimellä, mutta hieman vanhempaa aineistoa tarkastelemalla havaitaan, että saarta on kutsuttu aikaisemmin Nygrundetiksi. Vanhempi nimi viittaa ilmeisesti maannousemasta johtuvaan maa-alueen ilmestymiseen saariston ulkolaidoille. Uudempi nimitys perustuu todennäköisesti paikallisen perimätiedon mukaan alueelta löydettyihin kuparilevyihin, joita on havaittu

runsaasti niin matalan veden alueelta kuin nykyisiltä merenpinnan yläpuolisilta osiltakin. Köbergsgrunden on osa Hälörarna -nimistä saariryhmää noin kolme kilometriä edellä mainitusta kohteesta etelään. Saaren nimen taustasta ei ole varmaa tietoa.

On ilmeisintä tarkastella tiedon muodostumista aikajanalla alkaen haaksirikkojen tapahtumahetkestä ja jatkuen edelleen näihin päiviin saakka. 1700-luvun alkupuolelta ei ole kuitenkaan kovin paljoa tiedonlähteitä saatavilla. Raastuvanoikeuksien pöytäkirjat, niiden liitteet, seurakuntien historiakirjat sekä muu satunnainen aikalaiskirjeenvaihto antaa kuitenkin jossain määrin mahdollisuuksia tarkastella ja tulkita tapahtumia. Haaksirikkojen taloudelliset vaikutukset ja ihmishenkiin kohdistuneet menetykset jättivät näihin lähes poikkeuksetta jälkensä.

4.1.1 Tapaus Lars Brenner, 1721

Heti Uudenkaupungin rauhan jälkeen Tukholmassa majailleet pohjalaispakolaiset alkoivat palata kotiseuduilleen pieninä ryhminä. Syysmyrskyjen aika oli kuitenkin riskialtista ja joitakin kuutteja upposi Merenkurkussa, mukana myös Lars Brenner miehistöineen (Nikander 1945, 10).

Onnettomuuden tiedetään tapahtuneen pian Uudenkaupungin rauhan solmimisen jälkeen syksyllä 1721. Aikalaislähteitä ei ole juurikaan jäljellä, mutta raastuvanoikeuden tuomiokirjoista ja liitteistä voidaan päätellä jossakin määrin tapahtunutta. Brennerin haaksirikko mainitaan Kokkolan raastuvanoikeuden pöytäkirjoissa ensimmäisen kerran 26.1.1722. Tuolloin kauppias Daniel Ahla halusi kesken olevaan perinnönjakoon liittyen merkinnän oikeuden pöytäkirjaan. Tuon mukaan jakoon osallisena ollut Brenner oli menehtynyt vaimoineen ja lapsineen edellisenä syksynä haaksirikossa. (KA 2017a.)

Lars Brennerin omaisuuden käsittely jatkui lukuisissa oikeuden käsittelyissä Kokkolassa vielä vuosien ajan, oletettavasti syystä, että raastuvanoikeuden toiminta palautui epävakaiden olojen ja jälleenrakennuksen myötä hiljalleen normaaliksi vasta vuoden 1726 aikana (Nikander 1945, 20). Varmana pidettävää tietoa haaksirikon paikasta löytyy vasta 12.4.1726 olleen käsittelyn liitetiedoista. Cristopher Carlbohm kiitti kirjeessään Kokkolan maistraattia siitä, että oli saanut tiedokseen Uumajan maistraatin päätöksen myydä Brennerin kuutin takilan, joka sijaitsi kahden peninkulman (ruots. peninkulma = 10,688 km) päässä kyseisestä kaupungista. Maistraatti kun aikoi myydä takilan ja kirjoittaja pyysi toimittamaan kauppasumman pelastajan palkkiolla vähennettynä edustajalleen Uumajassa. (KA 2017k.)

1700-luvun alkupuolella hallinto vaati, että merionnettomuudet oli ilmoitettava lähimpään kaupunkipaikkaan. Jos laiva upposi Uumajan lähelle kuten Kokkolan raastuvanoikeuden perinnönjakoon liittyvät asiakirjat osoittavat, on haaksirikosta ilmoitettu Uumajaan. Haaksirikoon liittyviä yksityiskohtia ei ole kuitenkaan saatavilla Uumajan raastuvanoikeuden arkistosta, koska suurin osa alkuperäisistä tuomiokirjoista on tuhoutunut Uumajan kaupungin palossa vuonna 1888. Kungliga Kammarkollegietin arkistosta löytyy kuitenkin joitakin hajatietoja Brenneristä ja on mahdollista, että vanhempien valiokuntien arkistoissa on joitakin asiakirjoja koskien suomalaisten pakolaisten avustuksia. (Mispelaere 2018.)

Saatavilla olevien Kokkolan raastuvanoikeuden arkistotietojen mukaan Brennerin haaksirikko ei ole tapahtunut Kokkolan saaristossa vaan Västerbottenin rannikolla Uumajan kaupungin edustalla. Em. syistä laajempaa aikalaistietoa varsinaisesta haaksirikosta ei kuitenkaan ole ollut suoralta kädeltä löydettävissä. Joissakin myöhempien aikojen lähteissä mainittu ja Kokkolan saaristoon sijoittuva kauppias Brennerin haaksirikko lienee sekoitettu seuraavassa osiossa käsiteltyyn lähes samanaikaiseen ja -kaltaiseen torniolaisten haaksirikoon Pohjanlahdella.

4.1.2 Torniolaisten haaksirikko, 1722

Vaikka Tornion kaupunki säästyi koko isonvihan ajan pysyvältä venäläismiehitykseltä, koitui sota-aika rasitteeksi niin kaupungin porvareille kuin varsinaiselle kaupunkirakenteellekin. Tietävästi kaupunkia poltettiin lähes kymmenen erillistä kertaa ja vasta vuonna 1717 olot vakiintuivat niin että myös tapahtumista alkoi kertyä täydellisempiä tietoja. Tuolloin Torniossa oli pula lähes kaikesta ja paikalliset kauppiat pyrkivät harjoittamaan ammattiaan koska purjehdus kannatti. Merellä operoivat kaapparit, luotsauksen puute ja luonnonolojen aiheuttamat vaarat toivat suuria riskejä toimintaan mutta myös voitot olivat sen mukaisia. (Mäntylä 1971, 235–239.)

Koska kirkkoa lukuun ottamatta kaikki Tornion julkiset rakennukset olivat palaneet, vaati jälleenrakennus mittavia voimavaroja sekä suuret määrät rakennustarvikkeita. Pian Uudenkaupungin rauhan jälkeen vuonna 1722 aloittivat kaupungin porvarit uuden raatihuoneen rakennusurakan. Samana vuonna urakkaa jaettiin siten että porvarit Petter Planting, Henrik Hedström, Johan Kokkonen ja Johan Mansikka saivat sopimuksen ”italialaiseen tapaan” tehtävästä raatihuoneen katosta. Kyseessä oli siis säterikatto, joka on

Suomen oloissa varsin harvinainen. Maistraatti tiedusteli maaliskuun lopussa porvaristolta sopivinta kattomateriaalia. Se päätettiin päällystää tiilellä, jotka hankittaisiin edelleen Tukholmasta. Lastin kuljetukseen varattiin tuolloin paikallisten porvareiden alus. (Mäntylä 1971, 247–250.)

Raatihuoneen kattotiilien rahtaukseen käytetyn laivan tyyppistä ei ole varmaa tietoa, joskin raatimiehet Pipping, Burman sekä Niilo Laurinpoika Cohre mainitaan sen yhteydessä (Mäntylä 1971, 67). Raatimies Burman omisti vuonna 1717 luultavasti kaupungin ainoan kannellisen kuutin, jolla tuotiin tuolloin mm. 264 tynnyrin lasti. On kuitenkin epävarmaa, oliko kyseessä sama alus. Saman vuoden marraskuussa torniolaiset aloittivat myös Kalixissa köliltään 18 metrisen, limisaumaisen sekä kannellisen laivan rakentamisen. (Mäntylä 1971, 238.)

Ajan tavaksi oli kehittynyt kuljettaa rahdin lisäksi suuria määriä matkustajia jopa miehistön määrää vähentämällä. Tarvittaessa matkustavaisia voitiin käyttää pumppujen pyörittämisessä tai purjeiden käsittelyssä, siis kaupallinen tehokkuusajattelu oli voimissaan myös tuolloin. Alukset olivat nykyisen turvallisuusnäkemyskannalta hitaita, kömpelöitä sekä usein erittäin huonossa kunnossa. Purjehdusolosuhteet olivat usein vaikeita ja eteneminen hidasta, eivätkä myöhäissyksyn kiinnijäätymiset olleet harvinaisia. (Mäntylä 1971, 64–66.)

Tornion ja Tukholman välisestä matkasta ei ole kuitenkaan jäänyt jäljelle paljonkaan tietoa, mutta paluumatkan kohtalosta tiedetään sitäkin enemmän. Tornion kaupungin ensimmäisessä historiateoksessa Mäntylä (1971, 67 ja 536) mainitsee vuodelta 1723 peräisin olevan tiedon, jonka mukaan Pippingin, Burmanin ja Cohren alus olisi uponnut Malurin, Tornion saariston eteläisimmän saaren luona. Tämän myöhemmin kumoutuvan tiedon mukaan 22 henkeä olisi hukkunut kyseisessä onnettomuudessa. Alkuperäislähteenä tähän tietoon mainitaan Riksarkivet: Städernas skrivelser och besvär 124, Torneå, Tornion kaupungin valitus 23.3.1723.

Lähes heti tämän Tornion kaupungin tekemän kirjelmän jälkeen lähestyttiin kuitenkin Kokkolan raatia. Tiililaivan todellinen kohtalo ja Kokkolan saaristoon sijoittuva haaksirikko ilmenee Kokkolan raastuvanoikeuden tuomiokirjasta päivämäärällä 6.4.1723. Tuolla päivämäärällä raadille luettiin Tornion raadin kirje, jossa se pyysi virka-apua edellisenä syksynä Kokkolan saaristossa uponneen torniolaisaluksen vainajien sekä mereen joutuneen lastin ylös nostamiseksi merestä. (KA 2017e.)

Pelastustoimintaa oli harjoitettu ennen torniolaisten yhteydenottoa ja oletettavasti tieto haaksirikkopaikasta oli kiirinyt näistä toimista johtuen myöhemmässä vaiheessa

Tornioon saakka. J. Kuhlberg ja M. Mathesius ovat toimittaneet Kokkolan maistraatille 24.3.1723 luettelon pelastetuista tavaroista ja edelleen mainitaan niiden olevan peräisin hylystä, joka on rantautunut läheiselle Ulasön saarelle. Nykyinen Ulavsö on ollut lähinnä Nygrundetia / Koppargrundetia sijaitseva varsinainen saareksi luettava maa-alue myös 1700-luvun alkupuolella. Löytöluettelossa mainitaan kolme esineistöä sisältävää arkkua, rikkonaisia arkkuja ja muuta irtotavaraa, sekä yhdeksän kyynärää uutta palttinaa, joka oli ruumiin alla (KA 2017h).



Kuva 12. Laivanhyllyn osia Koppargrundetin haaksirikkopaikalla (Mustonen 2018).

Tarina saa uusia käännteitä raastuvanoikeuden liitteissä olevaa raadille luettua torniolaisten kirjettä tarkemmin tutkittaessa. Aikaisemmin mainittu 2.4.1723 kirjoitettu kirje kiittelee siitä, että on huolehdittu edellisenä syksynä tapahtuneen haaksirikon vainajista. Siinä mainitaan myös, ettei kukaan selvinnyt tapauksesta hengissä. Edelleen pyydetään jatkamaan työtä ja ottamaan talteen mahdolliset lastissa olevat merkit, jotta jokainen omistaja saisi tavaransa takaisin. Mainitaan myös että ruumiita olisi edelleen kateissa ja mainitaan luettelona heidän nimensä: Luutnantti Carl Friedrich Godenhielm, raatimies Anders Burman, Augustin Pehrsson, Nills Larsson Cohre, Jacob Pipping, Johan Nilsson Pipping, Henrik Reenbeck, raatimies Burmanin poika Abraham Burman, Augustus Pehrssonin poika Petter, neito Sofia Pipping, neito Maria Maiström, Helena Pipping, Catharina Erfvast, neito Magdalena Burman, Maria Olofsdotter, laivamiehet Johan Enoksson, Erik Mansikka, Johan Kokkonen ja Hans Hanssonin renki Nills. Yllättävästi

Kokkolan raastuvanoikeuden tuomiokirjojen liitteistä löytyy noin puolitoista kuukautta tästä eteenpäin (14.5.1723) päivätty kirje, jossa Sophia Pipping, yksi uhreina mainituista kiittelee Kokkolan raatia toimista haaksirikon yhteydessä. Onko kyseessä sama henkilö ei ilmene suoraan tarkastettujen asiakirjojen perusteella. (KA 2017h.)

Pelastustoimien seurauksena saaristosta löydettiin kevään aikana vain neljän onnettomuuden uhrin ruumiit. Heidät haudattiin Kokkolan kirkkomaahan huhtitoukokuussa 1723. Kirkonkirjojen perusteella henkilöistä kaksi voidaan nimetä; laivanomistaja Burmanin poika Abraham Burman sekä porvari Hans Reinbäck. On myös kaksi tunnistamatonta henkilöä, joista toinen osoittautuu Kokkonen nimiseksi ja toinen voidaan todeta tuntomerkkien puuttuessa ainoastaan ”nuoreksi mieheksi”. Seuraavana vuonna 1724 löydettiin vielä yksi tunnistamaton torniolainen ja hänestä jää ainoastaan merkintä: ”Torniolainen, nimeä ei tiedetä, eikä ruumista tunnisteta” (*”Ett Torneå lijk, namnet vet ingen, ej heller kunde kroppen kännas”*). (HisKi 2018; SSHY 2018; KA 2017h.)

4.1.3 Kauppias Kuhlbergin haaksirikot 1720 ja 1722

Tukholmalaisen kauppias Henrik Kuhlbergin liiketoimia isovihan aikana sekä välittömästi sen jälkeen ei voi millään mittapuulla kutsua kovin onnekkaaksi. Useat sattumukset huipentuivat Kokkolan saaristossa, jossa hän menetti kokonaisen purjealuksen lasteineen. Näitä Kuhlbergin liiketoimia ja onnettomasti päättyneitä purjehduksia voidaan seurata Kokkolan raastuvanoikeuden käsittelyissä usean vuoden ajanjaksolla.

Sotatoimien aiheuttamien epävakaiden olojen vuoksi liikkuminen merellä oli ennen Uudenkaupungin rauhaa vuonna 1721 varsin riskialtista. Kauppias Kuhlberg päätti purjehtia riskeistä huolimatta, mutta lopulta kaapparit yllättivät ja veivät vuonna 1719 häneltä merellä käteistä rahaa kaikkiaan 600 taalaria. Seuraavana vuonna 1720 hän purjehti kreijarillaan Tornioista Tukholmaan mutta tällä kertaa alus sai vuodon ja joutui tämän vuoksi ajelehtimaan tuuliajolla kolme vuorokautta. Lopulta alus ajautui karille ja joutui hylyksi Ångermanlandin Härnösandissa. Lastina olleet terva, lohi, voi ja muut ruokatarvikkeet sekä nahat, vilja, kattuuni, verka ja tupakka tuhoutuivat muun rahdin mukana. Aluksessa oli ollut suuri tervalasti, josta saatiin lopulta pelastettua 115 tynnyriä. Menetetyn lastin ja aluksen arvon Kuhlberg kertoi olleen 12000 taalaria. (KA 2017j.)

Kaksi vuotta myöhemmin vuonna 1722 olot olivat jo rauhoittuneet ja Kuhlberg pyrki korvaamaan aikaisemmat menetyksensä entistä mittavammalla lastilla. Käytössään hänellä

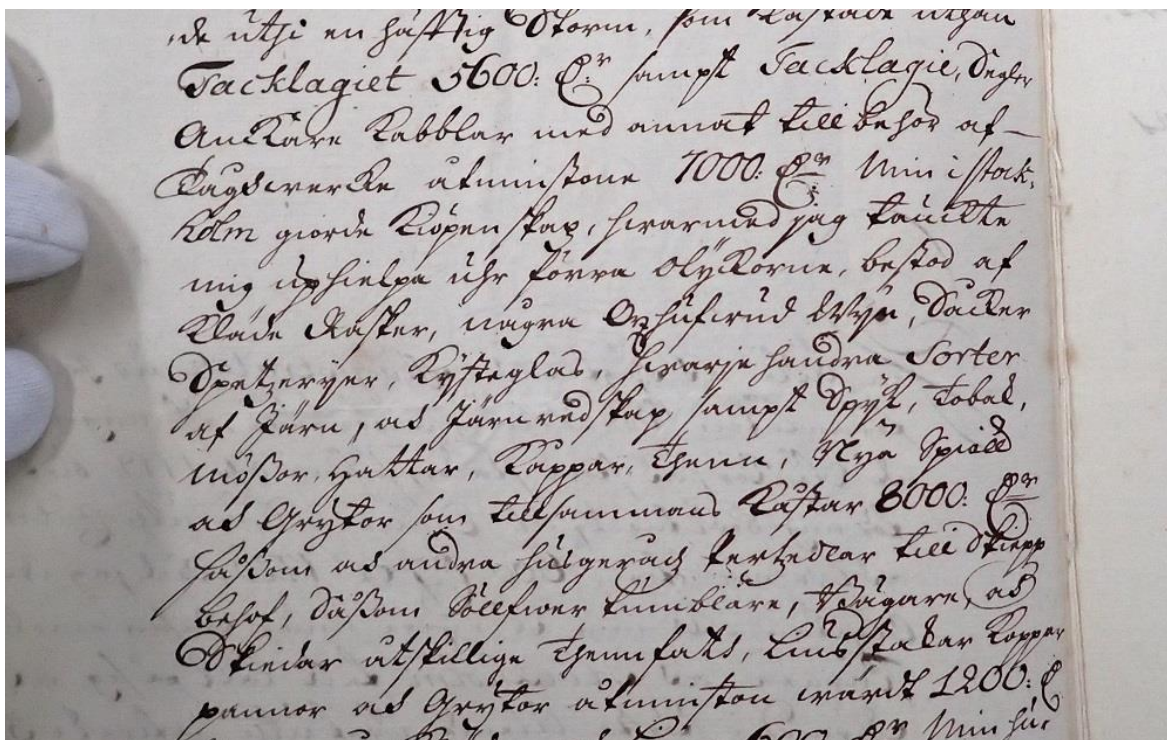
oli uusi kuutti, joka oli rakennettu Kokkolan Kaustarvikenissä. Myös majoitusmestari Jakob Aganderin tiedetään ostaneen 1/8-osaa tästä uudesta aluksesta.

Henrik Kuhlberg varusteli laivaansa sekä hankki useilta tahoilta erilaisia sitoumuksia tekemällä tarvittavia osia ja kaupattavaa tavaraa. Muun muassa raatimies Gabriel Forsellilta hän vuokrasi 16.7.1722 kirjoitettua kuuttia vastaan 53 syltä pitkän ja puoli tuumaa paksun köyden. (KA 2017c.) Hän lainasi myös Johan Westringiltä laivan takilan Tukholman matkalle (KA 2017f).

Kuhlbergin tiedetään myös ostaneen 29.10.1722 laivan yhtenä omistajana olleen Jakob Aganderin veljelle Johanille, tämän rahoilla Tukholmasta seuraavat takilan osat: kymmenen kappaletta 70 sylen mittaista tuuman paksuista köyttä, uusi hamppukankainen märssypurje isomastoon, 20 kappaletta uusia plopeja, kaksi säienippua, kaksi märssykoria ja kaksi punttia juoksevaa purjekangasta sekä neljä kappaletta 120 sylen mittaista tuuman paksuista köyttä. (KA 2017i; KA 2017g.)

Laivassa otettiin ajan tavan mukaan rahdin lisäksi useita matkustajia. Yksi heistä, Brita Mårtensdotter Smidt, osti Tukholmasta 15 kuparitaalarilla lankapuntin, jonka omistuksesta käytiin myöhemmin varsin värikkäästi oikeutta. Muita tiedossa olevia matkustajia olivat kauppias Henrik Antoni Blanckenhagenin vaimo sekä piika Malin Lång (KA 2017d). Myös Jakob Simonssonin vaimo mainitaan, joskin myöhemmin haaksirikossa menehtyneenä (KA 2017c).

Kuhlbergin laiva haaksirikkoutui Kokkolan saaristoon paluumatkalla Tukholmasta ja hän menetti sekä aluksensa että lastinsa (KA 2017c). Aluksen arvon ilmoitettiin olevan ilman takilaa 5600 taalaria, jonka lisäksi takilan arvona kerrottiin olevan vähintään 7000 taalaria. Lastissa tiedetään olleen verkaa, joitakin härännahkoja, viiniä, sokeria, pitsiä, kirstulasia, rautaa, nauvoja, tupakkaa, myssyjä, hattuja, kuparia, tinaa, uusia peltejä sekä patoja. Näiden arvoksi mainitaan 8000 taalaria. Lisäksi hän menetti laivalla tarvittut käyttöesineet kuten hopeisen juoma-astian, pikarit, lusikat, tinavadit, kynttilänjalat, kuparipannut sekä padat, joiden arvo oli ainakin 1200 taalaria. Hän menetti käyttötavaroistaan vielä pito- ja liinavaatteita 600 taalarilla sekä vaimonsa muuttokuorman. Muuttokuormassa kerrottiin olleen uusia tuoleja ja pähkinäpuulipasto sekä kultakoruja ja timantteja. Yhteensä näille oli laskettu arvoa ainakin 4000 taalaria. Käteistä Kuhlberg kertoi menettäneensä 600 taalaria sekä toisen mokoman pakattuna arkkuihin. Kaikkiaan menetyksien arvioitiin nousevan 40200 taalariin. Kuhlberg ja ilmeisesti myös hänen vaimonsa selvisivät kuitenkin haaksirikosta hengissä, mutta kauppiaan itsensä kertoman mukaan hän menetti onnettomuudessa tavaroiden lisäksi omat velkakirjansa. (KA 2017j.)



Kuva 13. Kokkolan raastuvanoikeuden tuomiokirjojen liite 23.8.1725. Kuhlbergin luettelo menetetyistä omaisuudesta. Alkuperäinen dokumentti Kansallisarkiston Vaasan toimipisteessä. (Mustonen 2017.)

Koska haaksirikkoutuneen omaisuuden arvo oli suuri, myös pelastustoimiin oli ryhdytty. Haaksirikkoutuneesta laivasta tiedetään pelastetuksi suurempina kokonaisuuksina ainakin pienempi takila mutta toinen karkeampi oli jätetty makaamaan hyllylle (KA 2017i). Tässä pelastetussa takilassa mainittiin annetun selvityksen mukaan useita erilaisia osia kuten väkipyöriä, harusköysiä, erilaisia punoksia, plopeja, kauluksia, vantteja sekä erilaisia purjekankaita tai purjeita kuten varpa-, märssy- ja alapurjeet. ("talljor, stag, parduner, halssar, skoth, talljor kardelar och blåck, en stycke hurstfåcka, förmärs seglet, stora tåpplenttor och ett varpstycke vantvijs slagit å 4½ tum tiock, 120 fambnar långt, samt hälfften i all annor löpnende tyg, och äfven alla undersäglen"). (KA 2017f.)

Henrik Antoni Blanckenhagen pelasti merestä pari päivää haaksirikon jälkeen lankapuntin, jonka oletti kuuluvan vaimolleen (KA 2017d). Myös Uudenmaan Perniöstä kotoisin oleva Petter Nyman pelasti haaksirikkoutuneesta aluksesta syksyn aikana tarkemmin erittelemätöntä tavaraa (KA 2017b).

Suorien pelastustoimien jälkeen alkoi vuosia kestänyt liiketoimien, omaisuuden, velkojien ja erilaisten sitoumusten verkon selvittely. Pelastettu takila joutui alkajaisiksi Carlbohm nimisen henkilön haltuun koska Kuhlberg myi sen hänelle (KA 2017g). Oikeuden hyväksynnällä porvarit Hans Frimodig ja Simon Peitzius tarkastivat helmikuussa

1723 Nymanin edellisenä syksynä löytämät tavarat, kun Jakob Simonsson vaati oikeudessa kyseisessä turmassa menehtyneen vaimonsa vuodevaatteita (KA 2017b). Forsell vaati edelleen Kuhlbergiltä korvausta vuokraamastaan 53 sylen mittaisesta köydestä, koska siitä puuttui kokonaista 26 sylvä (KA 2017c). Brita Smidt ja Henrik Blanckenhagen kiistelivät oikeudessa pelastettujen lankapunttien omistusoikeudesta. Piika Malin Lång todisti ja Blanckenhagen uhkasi hankkia lisää todistajia (KA2017d). Kuhlberg itse vaati oikeudessa porvareilta Matts Röring, Danien Wargman ja Matts Lithen rahtimatalla ollutta köyttä ja 10 leiviskän painoista ankkuria (KA 2017c). Oikeudessa riideltiin myös Jakob Aganderin sekä Henrik Kuhlbergin haaksirikossa menettämästä takilasta ja kauppias Christopher Carlbohmilta vaadittiin korvausta siitä (KA2017i).

Vuoteen 1725 mennessä asian käsittely oli edennyt raastuvanoikeudessa ja Kuhlbergin tuli korvata oikeuden päätöksellä Westringille takila, jonka hän oli lainannut tältä sekä Westring juniorille tämän osuus pelastetusta takilasta. Tilanne oli käynyt kuitenkin Kuhlbergin osalta tukalaksi ja hän pyysi raatia suojelemaan itseään velkojilta. (KA 2017j.) Kuhlberg ilmoitti tässä vaiheessa menetystensä summaksi 35600 taalaria. Kuhlbergin velkojia oli myös Tukholmassa, joten tilanne lienee ollut hänen kohdallaan vaikea (KA 2017l).

Vuonna 1726 Henrik Kuhlberg ilmoitti velkojiansa ahdistelleen häntä kolmen vuoden ajan siitä lähtien, kun hän menetti kirjansa mereen. Oikeudessa käsiteltiin edelleen Kuhlbergin omaisuusluetteloa sekä velkomista. Tällöin kyseessä oli omaisuus, joka hänelle oli jäänyt haaksirikon jälkeen. (KA 2017k.)

Tähän oikeuskäsittelyyn kuuluvat vanhemmat liitteet on kerätty vuonna 1726 käytyihin raastuvanoikeuden istuntojen tuomiokirjoihin Kansallisarkistossa.

4.1.4 Haaksirikoista kulttuuriperinnöksi

Paikallisiin kansantarinoihin näyttää jääneen jälkiä kyseisistä haaksirikoista, vaikka viranomaislähteissä ei ole havaittavissa tietoja yli sataan vuoteen. Kansallinen herääminen ja Suomen muinaismuistoyhdistyksen perustaminen muuttivat tilannetta 1870-luvun alkupuolella. Paikallisesta kansanperinteestä kiinnostuneet tahot ottivat yhteyttä muinaismuistoyhdistykseen ja ilmoittivat erilaisista löydöistä ympäri Suomea. Myös Kokkolasta ilmoitettiin kiinnostavista esineistä ja niitä tarjottiin tutkittavaksi. Koppargrundetin matalikolta oli löydetty kupariplootuja sekä muuta arvoesineistöä, joista

Muinaismuistoyhdistys pyytää kokkolalaiselta kauppias Sneckendahlilta vuonna 1872 pöytäkirjojensa mukaan lisätietoja. (Uusi Suometar 1872, 2; SMY 2019)

Vuonna 1879 rouva Betty Donner ilmoitti Muinaismuistoyhdistykselle hopealusikasta, joka oli löydetty noin kymmenen vuotta aikaisemmin ulkomereltä Kokkolan ja Pietarsaari väliltä Koppargrundetista. Donnerin kertoman mukaan kalastajat ovat nostaneet myös monia kymmeniä vanhoja kuparilevyjä, jotka oli myyty mainituissa kaupungeissa. Lisäksi oli löydetty toinenkin hopealusikka, joka oli herra kauppias Sneckendahlin omistuksessa Kokkolassa. Hän mainitsi löydöistä myös kultaisen sormuksen, jossa on musta kivi ja siihen kaiverrettuna oleva ase. Sormuksen kilvessä näkyi kaksi suutelevaa lintua ja niiden yläpuolella vielä kolmas lintu. Kultasormuksen oli noin 10 vuotta aikaisemmin lahjoittanut ruukinpatruuna W. Donner jollekin henkilölle Helsingissä, eikä tiedetty kenelle. Betty Donner kertoi edelleen kokkolalaisen perimätiedon mukaan matalikolle haaksirikkoutuneesta laivasta, joka upposi mukanaan yhdeksän piispaa kaikkien rikkauksiensa kanssa. (Morgonbladet 1879, 2; SMY 2019.)

Vuonna 1894 Henrik Lahti, Johan Wiklund sekä Matts ja Anders Finnholm tekivät suuren 14,5 kg painavan rahalöydön ”Nygrundista”. Pohjassa kerrottiin olleen lisäksi kattotiiliä sekä savipiippuja. Löytöpaikka sijaitsi veden alla noin 1,5 jalan (45cm) syvyydessä ja mainitaan myös, että se sijaitsi kolmen kilometrin päässä ”Kybergsgrundista” johon laivan uskottiin haaksirikkoutuneen. Miehet olivat tuolloin tehneet samankaltaisia löytöjä myös jälkimmäisenä paikasta. (Norra Posten 1894, 2.)



Kuva 14. Koppargrundetin nykyinen maantieteellisesti korkein kohta 2,5 metrin korkeuskäyrällä. Kuvan keskellä olevien lohkareiden välissä tiilikeskittymä. (Mustonen 2015.)

Vuonna 1897 Pietarsaaren poliisi raportoi kahdestatoista ploomurahasta, jotka paikallinen tilallinen Johan Pehrsson Kaptens oli löytänyt Nygrundetista eli nykyisestä Koppargrundetista. Kahdeksan näistä päätyi lopulta Helsingin yliopiston tutkittavaksi. Ploomut olivat tuolloin pahoin meriveden syövyttämiä. Yliopisto päätti lunastaa yhden neljän taalarin kupariploomun vuodelta 1720 kokoelmiinsa ja loput palautettiin Luodon kunnasta kotoisin oleville löytäjille. Kansallismuseon kokoelmista löytyy nykyisin mainitun ploomun lisäksi muitakin 1800-luvun loppupuolella löydettyjä esineitä, mutta Luotoon palautetun kupariploomuerän kohtalo ei ole selvillä. (Sarvas 1984, 100–102.)

1950-luvun alussa sukelluslaitteiden kehittyminen ja ”*Cousteaun opit*” innoittivat kahta kokkolalaista palomiestä. Lähes kotitekoisilla laitteilla varustautuneet miehet sukelsivat laajasti Öjan-Luodon saariston matalan veden hylkykohteilla aina 1960-luvulle saakka. Kertoman mukaan he löysivät ulkosaaristosta Hälörarna saariryhmän ulkopuolelta kuparisia ploomurahoja sekä liitupiippuja. Löytöpaikaksi nimetään paikallisten käyttämän nimityksen mukaan ”*Nässtein*”. Paikka on Kokkolan Urheilusukelluskerho Merisaukkojen perustajajäsenten mukaan nykyinen Koppargrundet, koska he muistavat kuulleen tästä juuri mainituilta henkilöiltä. (Martin 2018; Pihlajamaa 2018.)



Kuva 15. Tyypillinen 1700-luvun liitupiippu K. H. Renlundin museossa (Mustonen 2019).

1700-luvun kohteiden nykyisten viranomaistietojen taustalla olevan tutkimuslinjan alku ajoittuu vuoteen 1978. Tuolloin kaksi luotolaista poikaa löysi Köbergsgrundenin rannalta joukon hopea- ja kuparikolikoita, jotka ajoittuvat vuosille 1680–1720. Museovirasto lunasti kolikot haltuunsa syksyllä 1978. Jo tuolloin nousi esiin paikallisen väestön perimätietoa, jonka mukaan kohteesta oli löydetty pitkän ajan kuluessa kolikoita, jotka oli edelleen vaihdettu pääasiassa elintarvikkeisiin Pietarsaassa. Kesällä 1979 Museoviraston merihistorian toimisto järjesti alueella meriarkeologiset kaivaukset Pietarsaaren kaupunginmuseon, Teredo Navalis -yhdistyksen sekä merivartioston kanssa. Kesän aikana tehtiin varsin suppealta alueelta runsaasti erilaisia esinelöytöjä. Löytöihin kuului mm. metallirahaa, liitupiippuja, lasia, fajanssia sekä erilaisia pienesineitä. Tutkimuksissa mukana olleen Käännän (2016) mukaan veden alta löytyi myös runsaasti kivien väleihin pakkautunutta ikkunalasia. Pietarsaaren museo yhdisti tuolloiset löydöt H. Björkmanin vuonna 1923 Pedersöre -lehteen kirjoittaman artikkelin pohjalta torniolaiseen raatimies Burmaniin. Säilyneen kirjeenvaihdon perusteella museo vaikuttaa saaneen vihjeen mainittuun tietolähteeseen eteläsuomalaiselta historian harrastajalta. Artikkelin mukaan Burman haaksirikkoutui syksyllä 1722 ”Olavinsaarten” lähistölle Luodon kunnassa. (Toivanen 1979, 34–40; Norrback 1979.)



Kuva 16. Fajanssista valmistettu astiasto. Koppargrundetista 1970-luvulla tehtyjä esinelöytöjä K. H. Renlundin museossa. (Mustonen 2019.)

Pietarsaaren museo toimi aktiivisesti Köbergsgrundenin meriarkeologisten kohteiden parissa vuosina 1980 sekä 1981 ja järjesti tutkimuksia myös pohjoisemmalla Koppargrundetin matalikolla. Tuolloin Koppargrundetista löydettiin mm. kuusi kupariplootua vuosilta 1720–1722, miekka, lasia, fajanssia ja keramiikkaa sekä rakennus- ja kattotiiliä (Toivanen 1983, 151). Kenttätöissä paikalla olleiden Käännän (1981; 2016) ja Silvanin (2016) mukaan vuoden 1981 vedenalaislöydöt eivät olleet enää kovin merkittäviä. Ranta-alueelta ei tehty minkäänlaisia havaintoja, vaikka aluetta oli ruudutettu varsin tarkoin. Pehmeintä pohja-alueettakin oli mm. imetty mammuttipumpulla ja kiviä siirretty taljoilla mahdollisten löydöksiä varalta, mutta havainnoiksi oli kertynyt ainoastaan joitakin keramiikan palasia sekä liitupiippuja.

Pietarsaaren museo teki vielä yhden kenttätutkimuksen Bothnia Navalis -yhdistyksen kanssa vuonna 1986, mutta tulokset jäivät tuolloinkin laihoiksi. Kenttätutkimusraportin mukaan Köbergsgrundenin alueelta tehtiin joitakin löytöjä ja tutkimusta vietii myös pohjoisempaan sijaitsevalle Skatacklacin luotoryhmälle (Kääntä, 1986).

Alueen vanhoja haaksirikkoja lähestyttiin 1990-luvulla myös sukututkimuksen keinoin. Berndt Godenhjelm (1993, 120–124) pohti sukututkijan näkökulmasta Koppargrundetin matalikolla tapahtunutta torniolaisten haaksirikkoa. Godenhjelm tarkasteli muun muassa onnettomuuden uhrien identiteettejä ja tietojen paikkansapitävyyttä arkistolähteiden valossa. Keskeisenä aineistona hän käytti niin Tornion kuin Kokkolan maistraattien aineistoa ja myös Björkmanin (1923) artikkelia sekä Pietarsaaren museon tuolloin kohtuullisen tuoretta tutkimustietoa.

Vuosituhatluppuksen lopussa mielenkiintoa näihin löytöalueisiin ei juuri ollut. Harrastajien sekä museoammattilaisten keskuudessa puhuttiin yleisesti, että tapaukset ovat täysin tutkittuja, eikä alueella katsottu olevan enää kulttuuriperinnöksi luokiteltavaa uutta antia. Harrastajapiirit mainitsevat yksittäisiä löytöjä, mutta kirjalliseksi luokiteltavaa tutkimustietoa näistä ei ole kertynyt. (Peltoniemi 2017.)

2000-luvulle saavuttaessa tapahtui jälleen käänne. Koppargrundetin matalikolta tehtiin vuonna 2005 uusi kupariplootulöytö. Asia jäi kuitenkin hautumaan joiksikin vuosiksi, kunnes paikallinen elokuvatuotantoyhtiö päätti koota historiallisen tarinan Koppargrundetin sekä Köbergsgrundenin löytöjen ympärille. Tarinan koostaminen tuotti sarjan kenttätutkimuksia yhteistyössä Museoviraston sekä K. H. Renlundin museon – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseon kanssa.



Kuva 17. Koppargrundetista 2000-luvulla tehtyjä rahalöytöjä K. H. Renlundin museossa (Mustonen 2019).



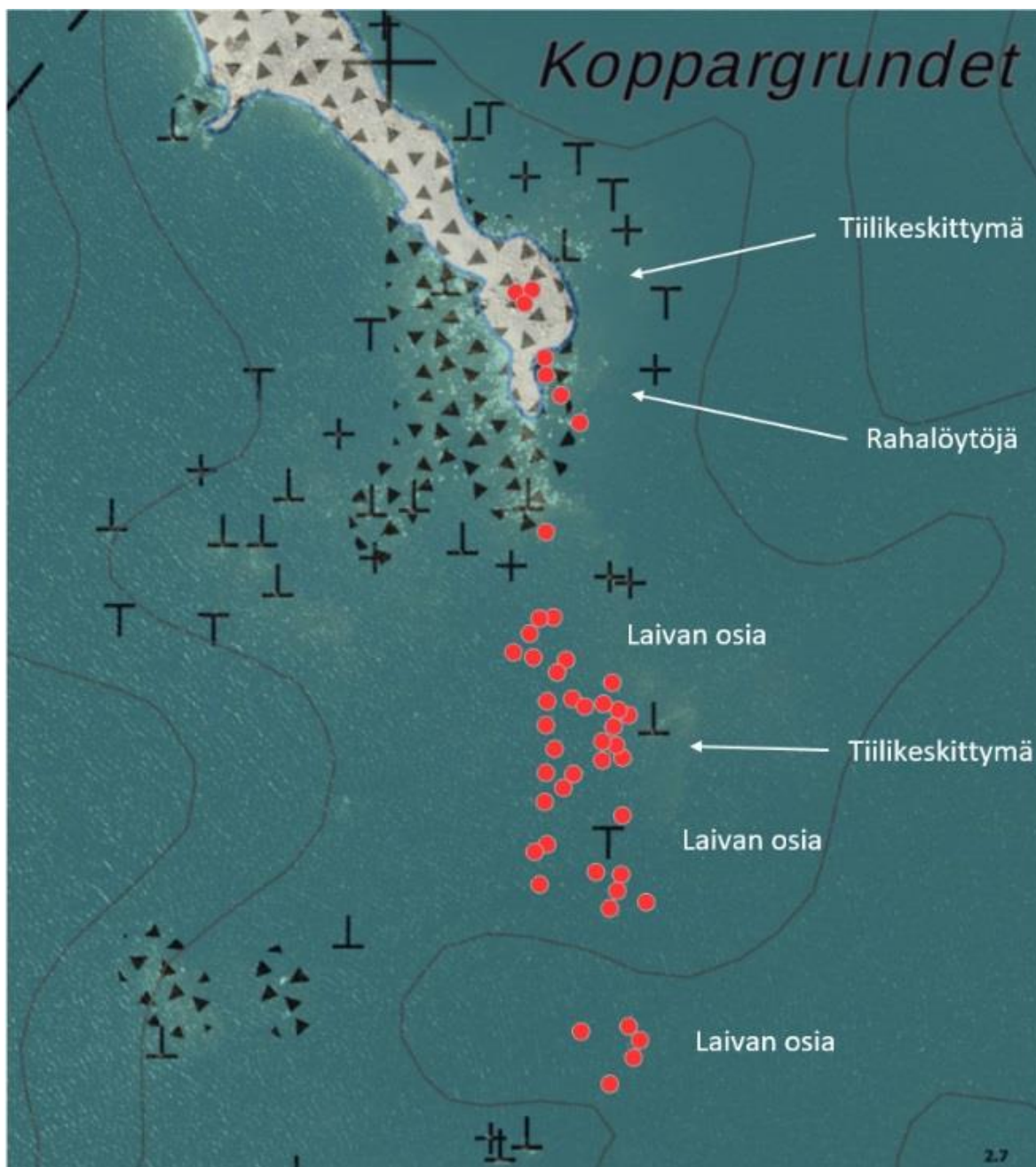
Kuva 18. Vuodelle 1719 leimattu kuningatar Ulrika Eleonoran kuvalla oleva kahden dukaatin kultaraha. Koppargrundetista 2000-luvulla tehty löytö (Mustonen 2019).

Tutkimusten yhteydessä kävi ilmi, että jo vuosina 1972–1976 ennen Pietarsaaren museon tutkimuksia molemmilta mainituilta alueilta oli löydetty esineistöä ja ne olivat päätyneet lahjoituksena K. H. Renlundin museon kokoelmiin. Vuonna 2014 valmiiksi tuotetut dokumenttielokuvat ja näihin liitetty tutkimusraportti antavat pääpiirteittäin kuvan haaksirikkoihin liittyvistä tunnetuista aineellisista jäännöksistä. Alueelta ei oltu aikaisempien vuosikymmenten aikana löydetty päähylkyä tai edes laivan osia, mutta viimein vuonna 2013 paikallistettiin runsaasti puutavaraa mm. kaarien osia. Tämä ainoa tiedossa oleva tapauksiin yhdistettävä laivanhylky makaa nykyisen Koppargrundetin luodon eteläpuolella pahoin hajonneena. Sen tuntumasta on edelleen löydettävissä haaksirikkoon liittyvää esineistöä. Aikojen kuluessa tallennetusta 1700-luvun esineistöstä voidaan todeta, että pääosa Köbergsgrundenin löydöistä on päätynyt Pietarsaaren kaupunginmuseoon ja Koppargrundetin esineistöä vastaavasti K. H. Renlundin museon – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseon haltuun. (Mustonen 2014.)



Kuva 19. Juoma-astia, 1600-luvun lopun kivisavikeramiikkaa. Koppargrundetista 1970-luvulla tehtyjä löytöjä K. H. Renlundin museossa. (Mustonen 2019.)

Vuosina 2015–2018 Koppargrundetin löytöalueella on tehty Museoviraston ja K. H. Renlundin museon toimesta kartoituksia, joilla löytöalue on saatu varsin tarkoin rajatuksi. Varsinainen hylkyalue muodostuu ellipsin mallisena alkaen saaren korkeimmalta osalta ja jatkuen suoraan etelään viimeisten vedenalaisten osien sijaitessa noin seitsemän metrin syvyydessä meren pohjassa. Löytöalue on pohjois-etelä suuntaiselta pituudeltaan noin 450 metriä ja itä-länsi suunnassa suurimmillaan noin 85 metriä.



Kuva 20. Koppargrundetin hylkyalueen kartta ja 2000-luvulla tehdyt löydökset (MML 2019; Mustonen 2019).

Saaren korkeimmassa kohdassa, alueen suurimpien kivien rajaamana ja nykyisin kuivalla maalla on noin 10 x 10 metrin tiilikeskittymä. Ensimmäiset puuosat löytyvät noin 1-1,5 metrin syvyydestä vedestä, saaren nykyiseltä rantavyöhykkeeltä. Varsinainen laivanhylky on hajonnut lähes tunnistamattomaksi, osia on kuitenkin runsaasti suurten vedenalaisten siirtolohkareiden väleissä ja osittain allakin. Alueella on lisäksi irtotavaraa ja runsaasti kattotiiliä siirtolohkareiden väleihin kiilautuneena.

Vuoteen 2018 mennessä joitakin kilometrejä etelämpänä sijaitsevalta Köbergsgrundenin alueelta ei ole löytynyt selkeästi tunnistettavaa kokonaista tai hajallaan olevaa laivanhylkyä. Saaren ympäristön merenpohjaa on viistokaikuluodattu vuosien 2017 ja 2018 aikana laajasti kaikilta ilmansuunnilta. Lisäksi kaikissa lähiympäristön saarissa on tehty pintakartoitusta kävellen ja yksittäiskohteita kuvaten. (KHRM 2018a.)



Kuvat 21, 22 ja 23. Köbergsgrundenin lähistöltä löytyneitä yksittäisiä puuosia. Alueen saarissa on runsaasti meren tuomaa tavaraa aina 2,5 metrin korkeuskäyrälle saakka. (Mustonen 2018.)

4.2 S/S Björn 1891

4.2.1 Rannikkohöyrystä hylyksi

S/s Björn oli tyypillinen 1800-luvun puolivälin jälkeen Englannissa valmistettu rannikkohöyrylaiva. Se rakennettiin vuonna 1874 *John Readhead & Co:n* toimesta *Lawe, South Shields* -telakalla numerolla 105 ja se rekisteröitiin numerolla 70623.

Valmistuessaan se tunnettiin nimellä ”*Colonist*”, myöhemmin v. 1875 omistajavaihdon myötä nimellä ”*Orleans*” ja lopulta omistuksen vaihtuessa *Wasa Nordsjö Ångbåts Ab:*lle vuonna 1889 nimeksi vaihtui ”*Björn*”. Alus on teräsrakenteinen, uppoumaltaan 362 grt ja sen päämitat ovat 43,5 m x 6,81 m x 2,94 m (145.0 ft x 22.7 ft x 9.8 ft). Voimanlähteenä mainitaan kaksisylinterinen pystymallinen höyrykone, valmistajana Pattison & Atkinson, Newcastle. Voimansiirto tapahtui yhdellä kaksilapaisella potkurilla. (Tyne built ships 2018.)

Wasa Nordsjö Ångbåts -varustamo oli ostanut aluksen englannista 4500 punnan hinnalla aikaisemmin haaksirikkoutuneen laivansa tilalle. Björn kykeni ottamaan 550 tn lastin, joten se soveltui varustamon sen hetkisiin tarpeisiin Lyypekin ja Suomen välisessä liikenteessä (Viden 1923, 38–41).

Vuoden 1891 keväällä Björn saapui Lyypekestä kappaletavaralastissa Vaasaan, jossa se täydensi lastiaan jauhoerällä ja jatkoi matkaansa 19.5 kello 1.30 kohti pohjoista. Aluksen kapteenina toimi G. Brarén ja mukana aluksella oli tuossa vaiheessa myös kruunun luotsi. Matka eteni joutuisasti ja kello 5.15 sivuutettiin Ritgrundin majakka. Kello 10.30 saatiin Tankarin majakka näkyviin mutta laiva kohtasi tuolloin ajojäitä. Vauhtia hiljennettiin tämän johdosta ja ajojäistä huolimatta alus pääsi edelleen helposti eteenpäin. Kello 12.30 kun Tankarin majakka oli 2 1/2 englannin meripenikulman päässä, kohdattiin tiheämpää kasautunutta ajojäättä. Kulkua hiljennettiin ja koetettiin hakea jäistä löyhempiä paikkoja etenemisen helpottamiseksi. Välillä eteneminen ei onnistunut ja tuolloin peruutettiin sekä koetettiin ottaa uutta vauhtia jään murtamiseksi. Kello 15.30 kun Tankarin majakka oli ohitettu, kohdattiin lujemman jään alue. Tällöin tehtiin vielä kaksi jäänmurtoyritystä, mutta huonoin tuloksin ja eteneminen todettiin mahdottomaksi. Tässä tilanteessa kapteeni päätti palata etelään kohti Pietarsaarta. Samanaikaisesti huomattiin laivan painuneen hieman keulastaan. Ruumia tutkittaessa huomattiin keulassa olevan jo 75 cm korkeudelta vettä. Pumppujen avulla vettä saatiin vähennettyä lastiruumasta, mutta

samalla tehtiin havainto, että se lisääntyi keulapiikissä. Matkaa jatkettiin hiljalleen takaisinpäin ja kello 17 Björn oli päässyt jäistä selvälle vesialueelle. Keulan yhä painuessa päätettiin osa lastista heittää mereen. Kun lastia oli saatu purettua kello 18 niin paljon että nähtiin ruuman pohjalle, huomattiin oikealla puolen pohjassa suuri repeämä, josta vettä tulvi laivan sisään. Kone pysäytettiin ja miehistö yritti tukkia vuotoa. Vuotopaikka sijaitsi reilusti vesirajan alla, joten korjausyritys epäonnistui. Miehistön havaitessa uppoamisvaaran valmisteltiin laivaveneet ja kapteeni komensi miehistön välittömästi niihin. Höyrykoneesta otettiin täydet kierrokset irti ja suunnattiin kohti lähintä maa-alueetta tarkoituksena ajaa sitä kohti, kunnes laiva olisi kokonaan uponnut. Kello 19.10 tilanne oli jo niin vakava, että myös kapteeni ja perämies astuivat pelastusveneeseen. Björn upposi heti tämän jälkeen ja miehistö suuntasi kohti Pietarsaarta, jonne he saapuivat kello 00.30 yöllä. (Kaiku 1891, 1; PRo 1891.)

Pelastusyhtiö Neptun lähetti pian tämän jälkeen höyrylaiva Hermeksen 1500 markan budjetilla tutkimaan onnettomuuspaikkaa, määrätäkseen lopulliselle pelastustyölle tarkemman hinnan (Kaiku 1891, 1). Ensimmäinen suomalainen merivakuutusyhtiö oli pyytänyt Neptunilta tarjousta Björnin nostamiseksi meren pohjasta. Neptun tutki paikan ja yhtiö tuli tulokseen, ettei paikan avoimuuden ja myrskyalltiuden vuoksi nostotoimiin kannattanut ryhtyä. Koska Neptun kieltäytyi pelastustoista, eikä muita alan toimijoita ollut tarjolla, jätettiin laiva sijoillensa ja varustamolle maksettiin koko vakuutussumma. (Aura 1892, 2.)

Vaikka Björn sekä osa sen lastista oli vakuutettuna 120 000 markan summasta, jäi Vaasasta lastattu noin tuhannen jauhosäkin lasti vakuuttamattomaksi (Waasan lehti 1891a, 2). Paikalliset kalastajat pelastivat mereen heitetyistä säkeistä tuoreeltaan noin 350 kappaletta (Pohjalainen 1891, 3). Paikallisin voimin tapahtuneet pelastustoimet jatkuivat, kun kesäkuun alussa konsuli A. Hedman järjesti omatoimisesti paikalle sukeltajan. Noin 70 jauhosäkkiä saatiinkin pelastetuksi. Alkava myrsky esti kuitenkin pelastustoimien jatkamisen ja tukialuksena toiminut höyrylaiva Gustaf Wasa joutui palaamaan kotisatamaansa. Koska paikka oli vilkasliikenteinen ja uuden onnettomuuden riski suuri, oli 8 jalan (2 metriä) syvyydessä olevaan isomaston latvaan kiinnitetty salkoon sidottu valkoinen lippu osoittamaan hylyn paikkaa (Waasan lehti 1891b, 2).



Kuva 24. Björnin hylyn merkintä venäläisessä 1800-luvun lopun merikartassa. Risti ja nuolimainen merkki vasemmalla väyläkatkoviivan alla, syvyyslukemat ilmoitettu sylimittoina (KHRM 2018a).

Laivan kapteeni jätti meriselityksen asianmukaisesti Pietarsaaren raastuvanoikeuteen heti uppoamisen jälkeen 21.5.1891 (PRO 1891). Björnin sijainti oli mainittu sanomalehtiartikkeleissa haaksirikon jälkeen ja se merkittiin vielä 1800-luvun lopulla silloisiin merikartta-aineistoihin. Kaikesta huolimatta Björnin hylyn ja haaksirikon jäljet katoavat yli kahdeksankymmenen vuoden ajaksi.

Kokkolan Urheilusukelluskerho Merisaukkojen innostus laivanhylyillä sukeltamiseen ja niiden etsintään sai vauhtia vuonna 1977 tapahtuneen s/s Wellamon löytymisen aikoihin. Saksalaisen sukellusveneen kuudellatoista tykinlaukauksella vuonna 1916 Tankarin luoteispuolelle upottaman Wellamon etsintä ja paikallistaminen toi tuolloin arvokasta kokemusta kerhon jäsenille. (Hyutiä 1980, 34–35.)

Arkistotiedot antoivat vihjeitä toisesta rautarakenteisesta höyrylaivasta samoilla vesillä. Lopulta 4.9.1983 voitiin todeta uuden laivanhylyn löytymisen olevan tosiasia. Kokkolan Merisaukot sukelsivat hyllylle ja nostivat pintaan löytämänsä puisen ruorin. Ruori oli ollut ehjähkönä olevalla takakannella kaiteeseen nojaamassa. Kesti kuitenkin seuraavan vuoden kesäkuun 6. päivään saakka ennen kuin saatiin todettua laivan epäilty identiteetti. Tuolloin löydettiin keskilaivan oikealla puolella olevasta rakenteesta telegrammi sekä ”Colonist” -nimellä varustettu pronssinen laivakello. (Hyutiä 2017; Santamaa 2017; Sjöblom 2018.)



Kuva 25. Björnin alkuperäisellä nimellä varustettu laivakello: "Colonist". Kokkolan Urheilusukelluskerho Merisaukot ry:n omistuksessa. (KHRM 2019b).



Kuva 26. S/s Björnin hylystä 1980-luvulla pelastettua kappaletavaralastia. Jarmo Sjöblomin kokoelmat. (Mustonen 2018.)

4.2.2 Kenttätöiden sekä uusien tietolähteiden kertomaa

Lokakuussa 2017 tehdyn kenttäinventoinnin havaintoja:

S/s Björnin hylky makaa kölillään puhtaalla hiekkapohjalla noin 20–24 metrin syvyydessä. Se on asettunut loivaan vedenalaiseen rinteeseen itä-länsi akselille siten että vielä ehjänä oleva perä osoittaa länteen kohti avomerta. Syvemmällä oleva peräosa on säilynyt korroosiosta huolimatta tunnistettavan ehjänä. Potkuri ja peräsin ovat paikoillaan, samoin takaosan ruorikone ehjähkönä säilyneessä puisessa kansirakenteessa. Kansirakenne loppuu kuitenkin kuin leikattuna ja seuraavana on jäljellä vain sekava kasa irtonaista levyrakennetta sekä muuta hylkytavaraa, kuten kupariputkinippuja. Ilmeisesti paikalla on sijainnut takaruuma, varasto tai pienehkö hytti. Keulaa kohti siirryttäessä tullaan konehuoneeseen, jossa suuri pystymallinen höyrykone on yhä ehjänä. Kaksisylinterisen höyrykoneen sylinterien puiset jäähdytysvesivaipat ovat ehjät, joskin sen metalliosissa on runsaasti krustia ja syöpymää. Pääakselia ei ole näkyvillä, eikä myöskään mahdollista vauhtipyörää. Höyrykoneiston ylimmät osat ovat kuitenkin tunnistettavissa. Höyrykoneen edessä on vaakamallinen pääkattila. Pääkattila ja siihen liittyvä korsteenin tynkä ovat paikoillaan, kattilan alaosa on jo osittain hiekan peittämänä. Kattilaan ja höyrykoneeseen liittyvistä putkistoista osa on lähes uudenveroisessa kunnossa, osaan on kehittynyt paksuja krustikerroksia. Laivan kylkirakenteet peittävät vain alaosiltaan konehuonetta, yläosan levyrakenteet ovat poissa paikoiltaan niin että kone ja kattila jäävät suojattomaksi, eikä laivan kansirakenteita voi enää hahmottaa niiltä osin. Oikea kylki jatkuu parinkymmenen metrin matkan matalana rakenteena ja päättyy puiseen keulakaareen. Hiekasta nousevaan keulapuuhun liittyy joitakin keulaosan teräslevyjä, mutta keulan yläosan rakenteet vaikuttavat pääosin kadonneilta. Laivan runkolinjan oikealla puolella on runsaasti hajonnutta sekalaista teräs- ja puurakennetta. Vaikuttaa siltä, että laivan rungon ylimmäiset kerrokset ovat hajonneet ja ilmeisesti jääeroosion vaikutuksesta kasaantuneet runkolinjasta nähden oikealle eteen. Yleisenä havaintona voidaan mainita laivan asettuminen ja osittainen peittyminen hiekkaan. Takaosassa olevaa potkurinakselia ei ole näkyvillä,

hiekaista nousee ainoastaan 2/3-osaa kaksilapaisen potkurin yläosasta. Höyrykoneen alaosasta ei ole erotettavissa pääakselia, eikä alempia rakenteita. Pääkattilan etupuolelle sijoittuvalla alueella vaikuttaisi olevan runsaasti kerrostunutta hiekkaa, myös esillä oleva suora osuus keulapuusta osoittaa keulan kaareutuvan osan olevan kokonaan hiekan peitossa.
(Mustonen 2017.)

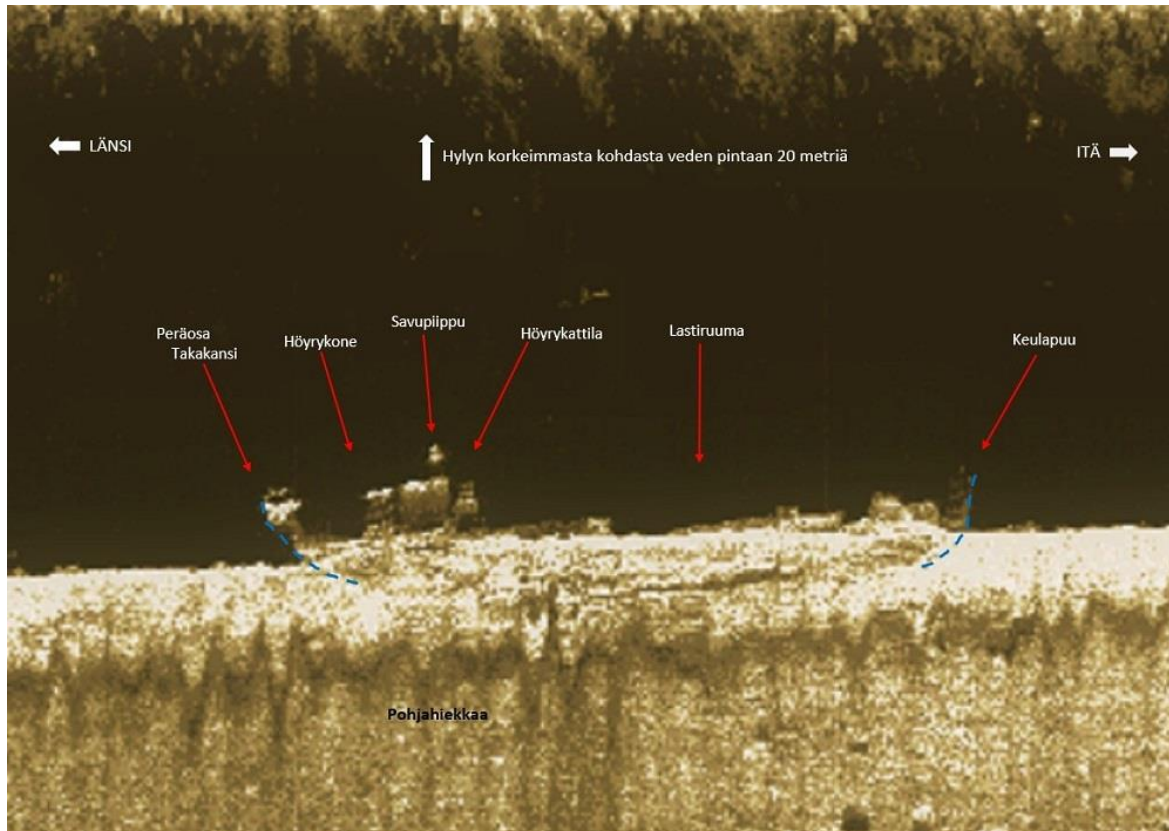


Kuva 27. Björnin hyllyn kaksilapaisen potkurin yläosaa (Mustonen 2017).



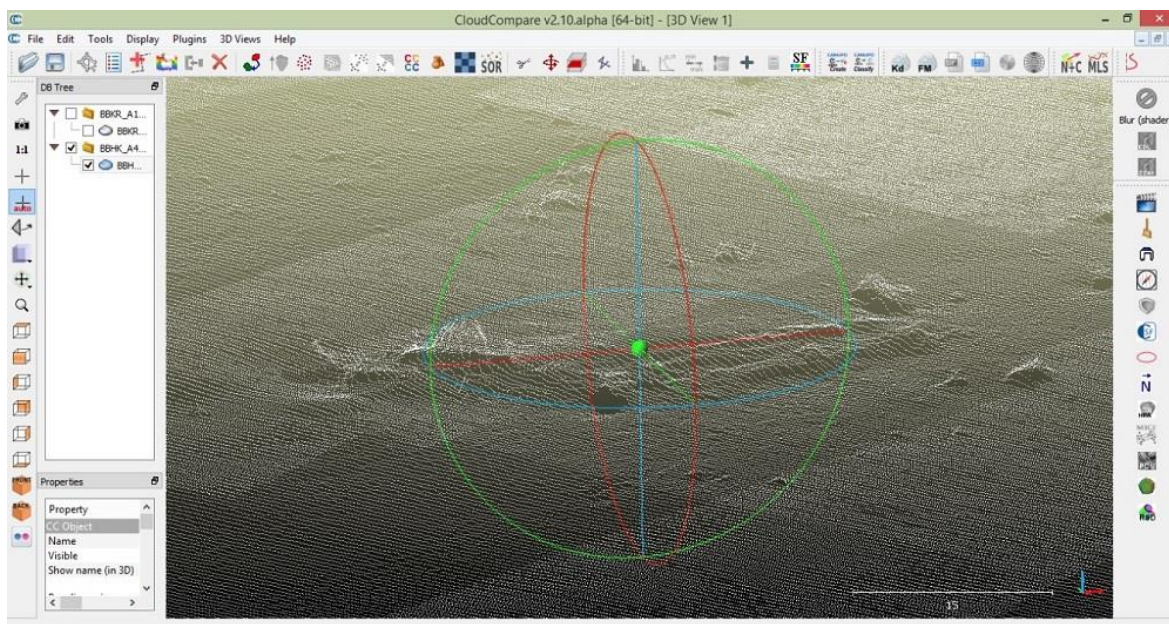
Kuva 28. Hyllyn osittain hiekkaan hautautuneita tukirakenteita (Mustonen 2017).

Sen lisäksi että Björn on kiinteä muinaisjäännöskohde nro 1849, tunnetaan se kiitollisena tutkimuskohteena. Esineistöä on yhä hyllyssä jäljellä, osittain sen vuoksi että alimmat osat ovat peittyneet hiekkaan. Vuodesta 1983 vuoteen 1991 nostettua esineistöä on taas runsaasti yksityisissä kokoelmissa sekä alueen museoihin tehtyinä lahjoituksina. Arkistotietoa laivan varhaisista vaiheista ennen haaksirikkoa on saatavilla kohtuullisesti, myös itse tapahtumat ovat kirjautuneet hyvin talteen meriselityksen ja aikalauskertomuksien myötä (liite 3). Hyllyltä saatuja sukellushavaintoja on reilun kolmenkymmenen vuoden aikana kertynyt mittava määrä koska se sijaitsee kohtuullisessa 20–24 metrin syvyydessä. Normaaleilla paineilmalaitteilla on mahdollista suorittaa noin puolen tunnin suoranoususukellus, joten havaintojen tekemiseen 43 metriä pitkstä hyllystä jää yhdelläkin sukelluksella riittävästi aikaa. Näkyvyyttä kohteella on usein vain 2-4 metriä ja parhaimmillaankin 10 metriä. Tätä rajallista näkyvyyttä on kuitenkin mahdollista kompensoida vertailemalla sukellushavaintoja uuden tekniikan avulla aikaansaatuun dokumentaatioon. Muun muassa viistokaikuluotaustekniikalla on mahdollista saada aikaan tarkentavaa aineistoa hyllyn nykytilasta. Björnin hyllyn sijainti kohtuullisen tasaisella hiekkapohjalla ei myöskään tuota häiriöitä näihin viistokaikuluotauskuviin.



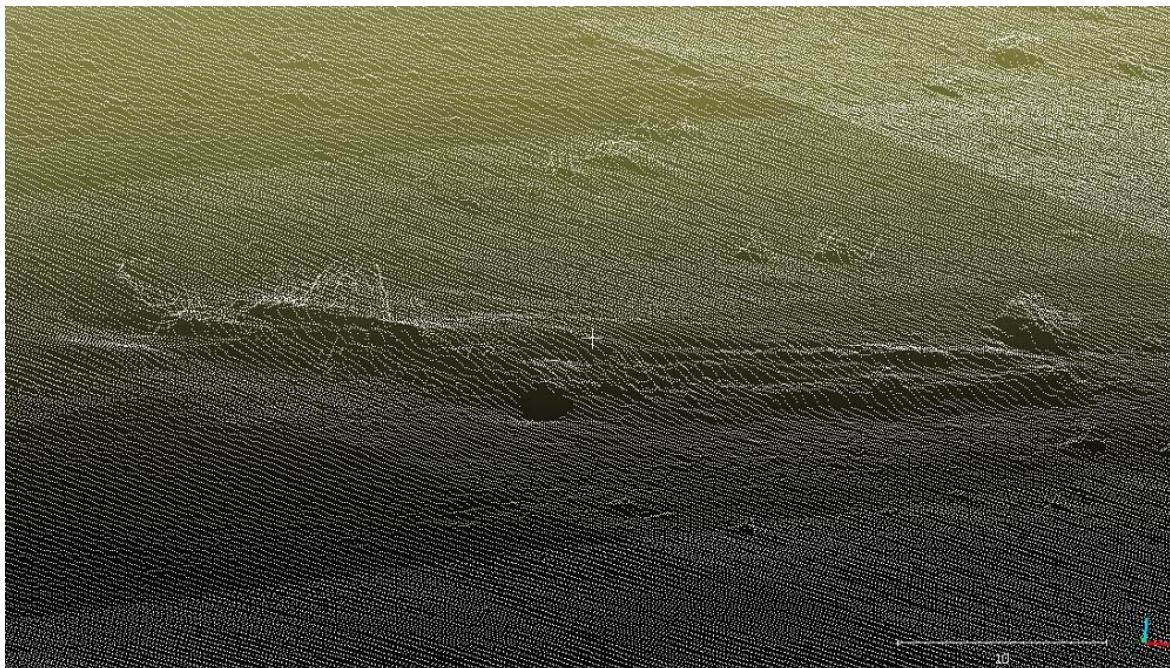
Kuva 29. Björn viistokaikuluotainkuvassa oikean kyljen puolelta katsottuna (Mustonen 2017).

Ns. *Avoim data* antaa mahdollisuuden hyödyntää jo valmiiksi tuotettuja tietoaineistoja. Valtionvarainministeriön vuosina 2013–2015 toteuttama avoimen tiedon ohjelma on avannut näitä julkisin varoin tuotettuja tietokantoja uudella tavalla. Myös Liikenne- ja Viestintävirasto on avannut merenmittauksen tuottamia syvyysaineistojaan. Yleisimmin näitä käytetään merikarttojen valmistuksen tausta-aineistoina, mutta myös muihin tarkoituksiin. Toistaiseksi syvyysaineistoa on julkaistu Suomen talousvyöhykkeeltä ja sisävesiltä. Aineistoa on tarkoitus julkaista laajemmin, kun se on vain teknisesti mahdollista. Aineistot ovat tehty monikeilaus- ja linjaluotausmenetelmillä, joista on tuotettu aineisto muodostaa ns. xyz-muodossa olevia pistepilviä. Näistä on edelleen mahdollista muodostaa erilaisia graafisia 3D-malleja. (LiVi 2019.)

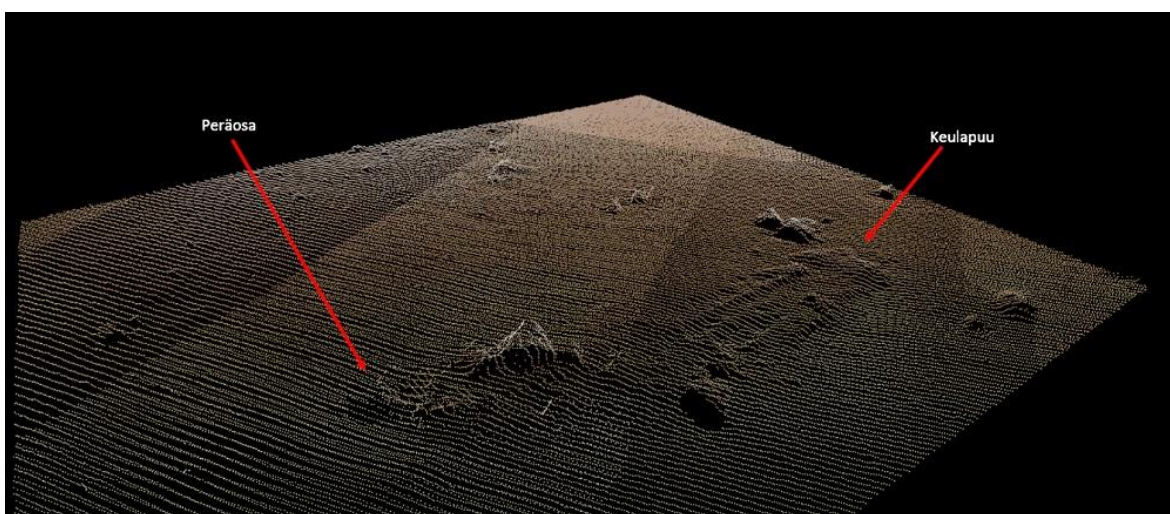


Kuva 30. Björnin pistepilviaineisto avoimen lähdekoodin CloudCompare-ohjelman työnäkymässä (LiVi 2018; Mustonen 2018b).

K. H. Renlundin museo on saanut Liikenne- ja Viestintäviraston myöntämällä tutkimusluvalla koekäyttää aikaisemmin julkaisematonta mittausaineistoa. Rannikkohöyrylaiva Björnin hylän alueelta tilattiin noin 200 x 200 metrin kokoinen, maastosta mitattu ja pistepilveksi muodostettu ruutu, jonka keskelle alus sijoittui. Riittävän informaation varmistamiseksi aineisto pyydettiin tarkimmalla mahdollisella tiheydellä. Tilatun aineiston perusteella saatiin todennettua itse hylän sijoittuminen maastoon, ympäristön topografinen tilanne sekä laivan rakenteiden sijoittuminen ympäröivään pohjarakenteeseen.



Kuva 31. Björn hahmottuu pohjasta nousevina kohoumina pistepilvessä, joka on tuotettu monikeilainkaikuluotaus -menetelmällä. Laivan keula oikealla, mittakaava ja ilmansuunnat alakulmassa (LiVi 2018; Mustonen 2018b).



Kuva 32. Pistepilvestä muodostuvaa 3D-mallia ja sen topografiaa voidaan havainnollistaa väreillä. Tässä käytetty FugroViewer ohjelmaa Björnin hyllyllä (LiVi 2018; Mustonen 2018b).

Pistepilviaineistoja tarkastelemalla voitiin niistä todeta myös hylän itä-länsisuuntainen sijainti sekä varsinaisen hylkyalueen tarkka mittakaava. Lisäksi merivirtauksien aiheuttamaa hiekan kinostumista oli selkeästi havaittavissa. Kentältä saaduista havainnoista, alkuperäisistä telakkapiirroksista (liitteet 1 ja 2) sekä pistepilviaineistoista voidaan todeta myös rungon alaosan runsas hiekkaan peittyminen sekä rungon yläosien jääeroosion vaikutuksesta tapahtunut hajoamissuunta.

4.3 St. Matheus 1909

4.3.1 Kulttuuriperintö muodostuu

Veikko Pohjosen (2001) toimittamassa Kokkola-seuran muistitietoa tallentavassa teoksessa kerrotaan tarina 1900-luvun alkupuolelta:

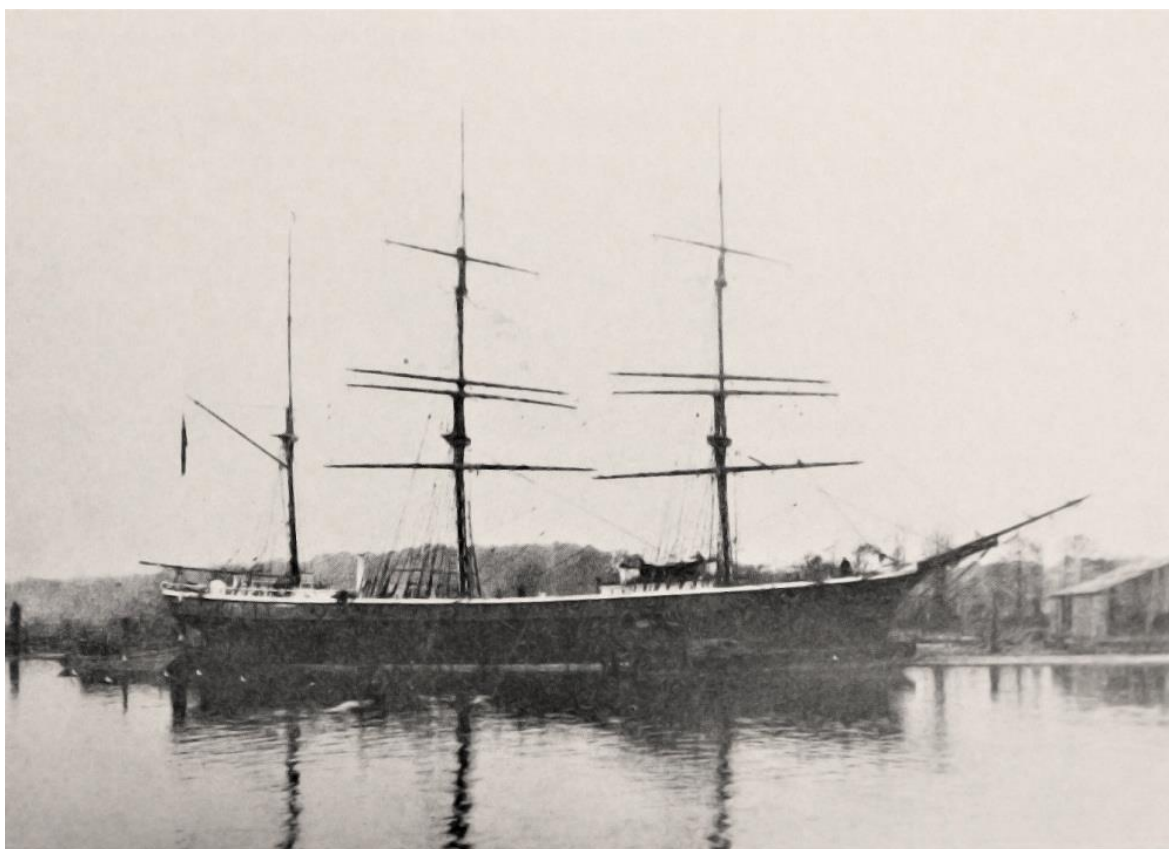
Kerran tavattiin St. Matheus niminen laiva vesisankissa Pohjanlahdella. Miehistö oli jättänyt sen oman onnensa nojaan ja soutanut Ruotsiin. Laivasta ei löytynyt muuta elävää olentoa kuin kissa, joka oli mastossa eikä millään suostunut tulemaan alas. Laiva pantiin Frimodigin grundin taakse, jonne se jäi hyllyksi. Laivassa oli tuulipumppu ja kerran kovalla tuulella pojat panivat pumpun käyntiin. Se pumppasi aivan hirvittävästi.

-Leevi Kaislaranta-

Tämän Frimodigsgrundetin taakse hyllyksi päätyneen aluksen tarina vaikuttaa herättäneen tuolloin, noin sata vuotta sitten, suurta mielenkiintoa. Sen tarina voidaan löytää myös vuosina 1909–1911 julkaistujen sanomalehtien artikkelitietokannoista. (Liite 4.)

Ahvenanmaan Lemlandiin rekisteröity parkkilaiva St. Matheus, kapteeninaan E. P. Lemqvist, saapui 8. syyskuuta vuonna 1909 Kööpenhaminasta Ouluun (Åland 1909, 4.) Siellä laivaan lastattiin suuri puutavaralasti ja 30.9 kello 6 aamulla se aloitti matkansa kohti Saksan Lyypekkiä. Alkumatkasta sää oli suosiollinen, mutta jo lauantaina 2.10 iltapäivällä tuuli kääntyi etelään ja alkoi voimistua. Miehistö alkoi valmistautua nousevassa tuulessa ja vähensi purjeita, mutta samalla se huomasi, että alus kulki epätavallisen syvällä. Käsi- ja tuulipumput otettiin käyttöön mutta kaikista ponnisteluista huolimatta se upposi yhä syvemmälle. Sää muuttui yhä kovemmaksi ja siitä kehittyi pian täysi myrsky. Miehistö havaitsi myrskyn noustessa ja samalla laivan tyhjäksi pumppausyrityksissään tilanteen niin vakavaksi, ettei muuta mahdollisuutta ollut kuin nopea rantautuminen lähimpään satamaan. Kun St. Matheus alkoi pyrkiä kohti Vaasaa, havaitsi miehistö, ettei alusta kyetty enää ohjaamaan lainkaan. Ruorikonetta yritettiin korjata huonolla menestyksellä ja laiva oli jo puolillaan täynnä vettä. Puolen yön aikaan tilanne muuttui yhä kriittisemmäksi. Alus alkoi asettua kallelleen, jonka johdosta kansilasti alkoi liikkua. Kello neljä aamulla miehistö

päätti tilannetta helpottaakseen leikata aluksen takilaköysistön irti. Vantit leikattiin veitsillä irti, jolloin mesaani- ja isomasto romahtivat kannelle. Laiva vakavoitui mutta samalla tapahtui jotain odottamatonta. Ketjut, joilla kansilasti oli kiinnitetty, irtosivat ja puutavara rullasi laidan yli mereen. Tämän jälkeen miehistö siirtyi komentosillalle ja koetti tähyystää ohi kulkevia muita laivoja. Vanhoja lippuja ja purjeenriekaleita polttamalla he koettivat kiinnittää huomiota, kunnes kello 7 aamulla suurempi norjalainen höyrylaiva lähestyi etelästä. Tämä lastissa ollut höyryalus keinui kuitenkin voimakkaassa merenkäynnissä niin pahoin, ettei pelastusveneitä kyetty useista yrityksistä huolimatta laskemaan. Norjalainen höyrylaiva perääntyi ja jatkoi matkaansa. St. Matheuksella tilanne muuttui yhä huonommaksi ja miehistö jatkoi uudelleen signaalien lähettämistä. Noin klo 10 havaittiin pohjoista päin saapuva englantilainen höyrylaiva Gauthland joka havaitsi hätämerkit. Miehistö onnistuttiin pelastamaan ja vietiin Signildsskärin luotsiasemalle Ahvenanmaalla. Lopulta koko miehistä pääsi tullilaitoksen ”Suomi” nimisellä aluksella 5.10 Maarianhaminaan. Kapteeni Lemqvist jätti jo seuraavana päivänä onnettomuuden meriselityksen Maarianhaminassa (Västra Finland 1909, 3; Åbo Underrättelser 1909b, 9.)



Kuva 33. Parkkilaiva St. Matheus (Stenman 1988, 112).

Valtion kalastusalaus Nautilus löysi St. Matheuksen hyllyn Ruotsin puoleisesta Merenkurkusta neljän peninkulman päässä Holmöggadin majakasta. Hylky hinattiin Kokkolan Ykspihlajan satamaan tiistaina 5.10, jossa tarkemmin tutkittaessa havaittiin sen kelluvan vain puutavaralastinsa varassa. Alun perin kolmimastoinen parkkilaiva oli ilmeisen huonossa kunnossa, molemmat takamastot puuttuivat ja tallella olevassa etumastossa oli jäljellä ainoastaan purjeiden sekä köysien riekaleita. Oikea kylki kuvattiin pahemmin kärsineeksi mutta kuitenkin sijaitsevan hieman korkeammalla veden pinnasta. Molempien pelastusveneiden havaittiin myös olevan tallella. Ainoana elävänä olentona laivasta löydettiin kissa, muusta miehistön kohtalosta ei tässä vaiheessa ollut tietoa. (Pohjan Poika 1909, 2.)

Viikon kuluttua haaksirikosta (lauantaina 9.10) saapui tieto, että kapteeni ja koko 10 hengen miehistö oli pelastettu sekä hyvissä voimissa (HS 1909, 6).

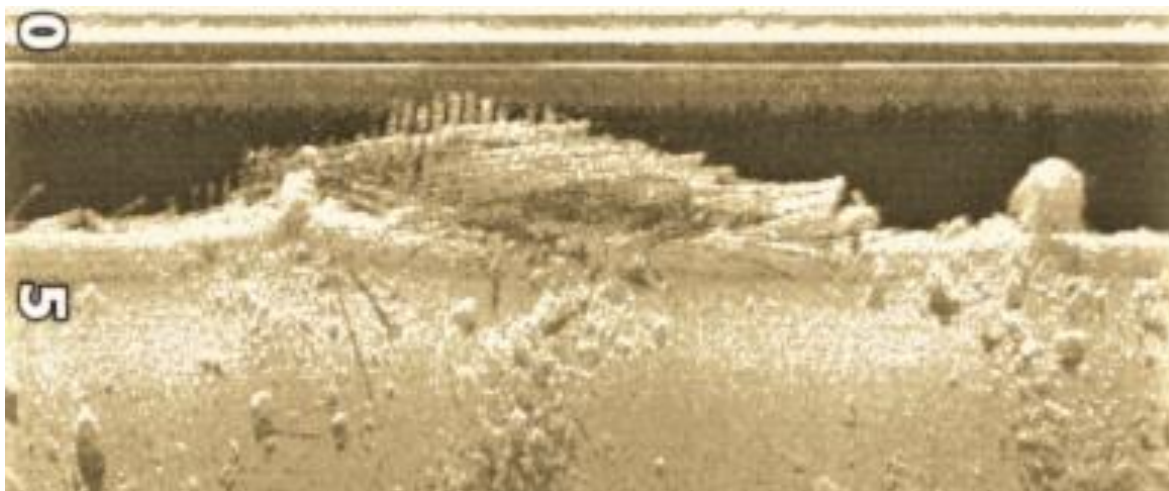
Lehdistössä epäiltiin pian, että laivan lasti tullaan huutokauppaamaan ja itse hylky hävittämään upottamalla Ykspihlajan ulkopuolelle. Huutokauppa toteutui Ykspihlajan satamassa jo 19.10.1909 ja myytäväksi tuli muun muassa parkkilaivan pelastusveneet, purjeita, köysiä ja ankkuri. Tuolloinen satamamestari Strömbäck osti sittemmin koko aluksen itselleen mutta pääosa siitä vaikuttaa jääneen Frimodigsgrundetin taakse hylkyksi. (Österbottningen 1909, 4; Åbo Underrättelser 1909a, 5; Kokkola-lehti 1910, 1.)



Kuva 34. Gustav Strömbäckin tiedoksianto St. Matheuksen omistusoikeudesta
 Huom. ”raakki”: ruots. vrak = hylky. (Kokkola-lehti 1910, 1.)

Tämän jälkeen St. Matheuksen hylystä ei vaikuta kertyneen uusia tietoja vuosikymmeniin. Harrastesukellustoiminnan viriämisestä johtuen ja paikallisen urheilusukelluskerho Merisaukkojen vuonna 1970 tapahtuneen perustamisen jälkeen se kuitenkin muistetaan varteenotettavana sukelluskohteena.

St. Matheuksen tiedot on kirjattu ensimmäisen kerran muinaisjäännösrekisteriin vuonna 2004. Tiedot perustuvat K. H. Renlundin museon aloitteesta tuolloin suoritettuun tarkastukseen. Kohde oli paikallistettu aikaisemmin mainitun Leevi Kaislarannan tarinan perusteella ja oletettavasti apuna oli ollut muistitietoa vanhemman sukupolven kalastajien sekä urheilusukeltajien parista. Paikalla oli suoritettu käynti Urheilusukelluskerho Merisaukkojen jäsenten avustuksella ja näiden sukellusten perusteella suoritettavat havainnot olivat tuottaneet viranomaisille toimitetun raportin. Hylkyalueen pituudeksi ilmoitettiin tuolloin kokonaisuudessaan 50 metriä, hyllyssä havaitun sikokölin pituudeksi n. 40 metriä ja sen paksuudeksi 0.25 m x 0.25 m. Leveyttä hyllylle ilmoitettiin isomaston mastokengän kohdalla 9 metriä. Muita saatuja mittoja olivat: Isomaston mastokenkä 110 cm x 70 cm, karneerauksen leveys 16–20 cm, karneerauksen paksuus 10 cm, karvelliin leveys 20 cm säännöllisesti, karvelliin paksuus 10 cm sekä kaarien etäisyys toisistaan 30–40 cm. (Peltoniemi 2004b.)

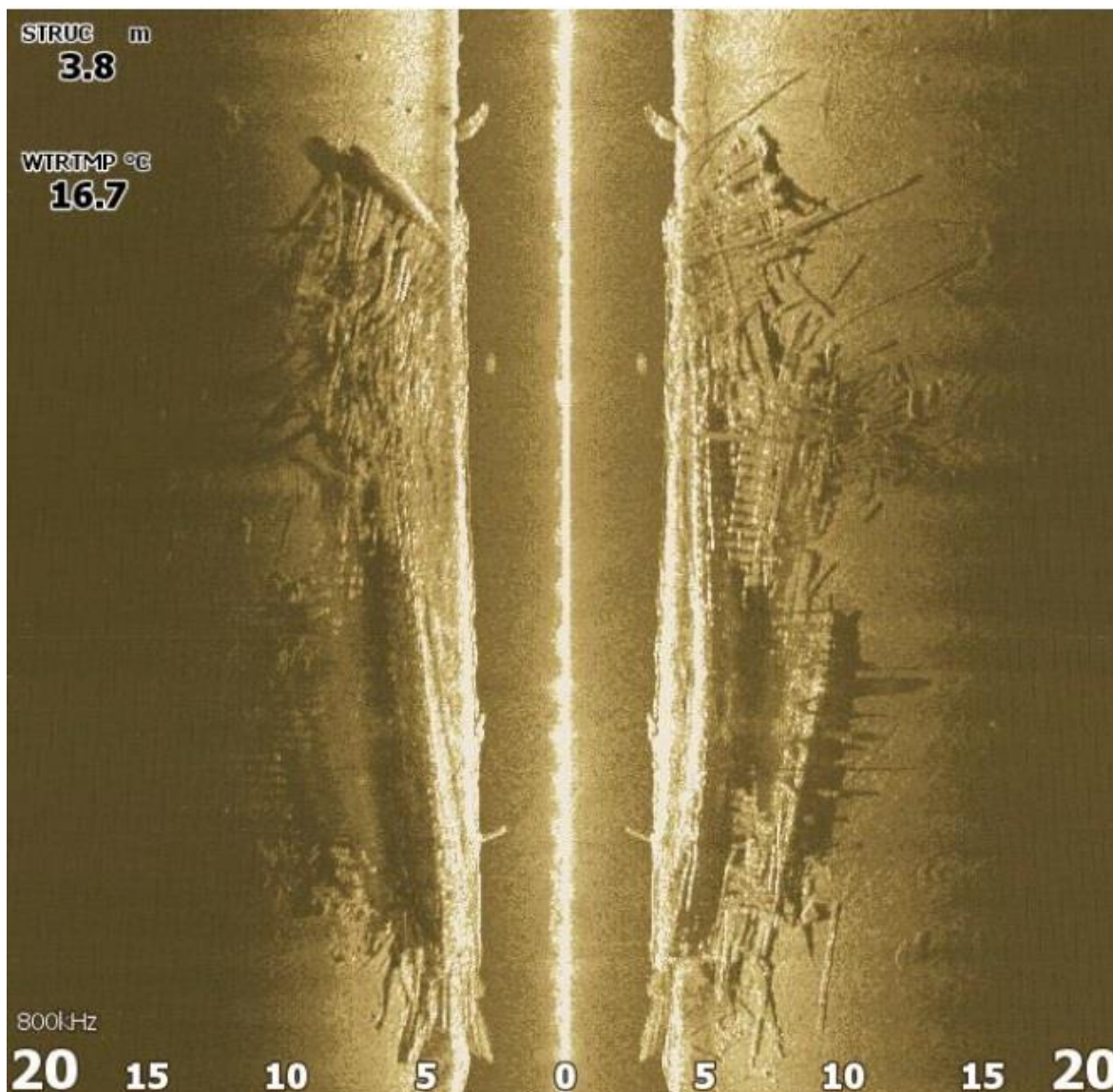


Kuva 35. St. Matheuksen nykyinen sivuprofiili viistokaikuluotainkuvassa. Keula oikealla. (Mustonen 2016.)

Parkkilaiva oli alun perin rekisteröity Ahvenanmaalle, joten siitä voidaan löytää varsin hyvin arkistotietoa kyseisen maakunnan historiallisista laivarekistereistä ja niiden pohjalta tehdyistä julkaisuista. Saatavilla olevan tiedon mukaan St. Matheus rakennettiin Ahvenanmaan Lemlannissa, Flakan telakalla Bocknäsissä vuonna 1872. Sen kantavuudeksi

ilmoitettiin 340 NRT sekä päämitoiksi 39.16 x 9.01 x 4.45 metriä. Parkkilaiva oli jo 37 vuotta vanha haaksirikkoutuessaan pohjoisessa Merenkurkussa ja tämä on ollut varsin pitkä elinkaari puurakenteiselle purjealukselle. (Kähre 1988, 112, 794–795; Boberg & Öhman 1983, 81.)

Vuosina 2015–2018 hyllylle on tehty K. H. Renlundin museon toimesta useita tarkastus- ja tutkimuskäyntejä. Kohteen kuntoa, sijaintia ja rakenteellisia yksityiskohtia on tarkasteltu sukeltamalla ja kuvaamalla perinteisesti sekä uudempaa tekniikkaa käyttäen viistokaikuluotaamalla. Saadun kenttätiedon perusteella tehdyt raportit on toimitettu Museoviraston Kulttuuriympäristöpalvelut -osastolle, jossa tiedot ovat päivittyneet edelleen Kyppi.fi -portaaliin.



Kuva 36. St. Matheus viistokaikuluotainkuvassa. Keula kuvan alaosassa, keskelle piirtynyt vaalea ajolinja kulkee laivan kölin suuntaisesti sen päällä. Korkeammalla oleva kylki kuvassa vasemmalla. (Mustonen 2017.)

St. Matheuksen hyllyn kuvaus näiden viimeisimpien tarkastuskäyntien perusteella:

Kohtuullisen ehjänä säilynyt puuhylky sijoittuu Frimodigsgrundetin länsipuolelle, 10–50 metrin etäisyydelle sen rannasta. Keulaosa sijoittuu noin 10 metriä Frimodigsgrundetin länsirannasta, josta hyllyn päärunko jatkuu lounaaseen kohti Palman sulkua. Hylky makaa hiekkapohjalla noin 4–5 metrin syvyydessä, josta sen kylkikaaret nousevat paikoin lähelle pintaa noin 1–1,5 metrin syvyydelle saakka. Köli ja siihen liittyvä lankutus on pääosin ehjä ja sisäpuoleltaan selkeästi havaittavissa koko hyllyn pituudelta. Hylkyalueen puolivälissä, keskilaivan pohjalla on runsaasti tummalta painolastilta vaikuttavaa kiviainesta. Keula on edelleen hahmotettavissa ja runko siltä osin kohtuullisen hyvin koossa, vaikka sen yläosasta puuttuukin kappaleita. Laivan oikea kylki on lähes kokonaisuudessaan alkuperäisessä muodossaan ja nousee 3,5 metrin korkeudelle pohjasta, sitä vastoin vasen puoli on painunut pahoin kasaan ja siitä on irronnut useita suuria kappaleita. Vasemmalla päärungossa kiinni oleva kylki nousee vain 1–1,5 metriä pohjan yläpuolelle. Irronneet runkorakenteet ovat kuitenkin hiekkapohjalla päähyllyn välittömässä läheisyydessä. Aluksen peräosa on pahoin hajonnut ja sitä on hankalampi hahmottaa suuren ristikkään kasaantuneen puutavaran vuoksi. Vaikka peräosaa on hieman hankala hahmottaa hajoamisen ja heikon näkyvyyden vuoksi, voidaan viistoluotauksuvien ja videokuvan perusteella määrittää peräosan sijainti ja rakenne kohtuullisen tarkasti. Eri puolilla hylkyä on lisäksi nähtävillä runsaasti krustin peittämiä metalliobjekteja, joiden käyttöfunktioita ei ole voitu päätellä. Kauempana päähylystä on useita yksittäisiä puunkappaleita. Mastoja tai niiden kappaleita ei ole havaittu sukelluksilla tai viistokaikuluotauksella tuotetuissa kuvissa. Vain muutamia metrejä veden pinnan alla sijaitsevat hyllyn rakenteet ovat kauttaaltaan kevyen kasvuston peitossa ja niiden lomassa liikkuu runsaasti eri kalalajeja. Varsinaisia mittauksia tai mittapiirroksia kohteesta ei ole tehty sukellusten aikana. (Mustonen 2018c.)



Kuva 37. St. Matheuksen sisäosissa on runsaasti tarkemmin tutkimatonta hylkytavaraa (Mustonen 2018).



Kuva 38. Ehjänä säilynyttä runko- ja laudoitusrakennetta (Mustonen 2018).



Kuva 39. Ahvenparvi St. Matheuksen hyllyllä. Puurakenteet vaikuttavat toimivan eräänlaisena biologisena riuttana. (Mustonen 2018.)

4.3.2 St. Matheus kulttuuriympäristössä

St. Matheuksen, ahvenanmaalaisen kolmimastoparkin hylky sijaitsee matalan, karun saaren rannan tuntumassa hiekkapohjalla noin viiden metrin syvyydessä. Museoviraston tietokannassa kohde tunnetaan kiinteänä muinaisjäännöksenä *Frimodigsgundet 2427*. Tämä kivinen saari Kokkolan Ykspihlajan lahdella, *Frimodigsgrundet* tai kuten paikalliset sitä kutsuvat *Pookikari*, sijaitsee 1800-luvulta saakka kaupungin virallisen satamana toimineen kantasataman lähialueella.



Kuva 40. Ykspihlajanlahti. Kantasatama vasemmalla, Frimodigsgrundet ja St. Matheuksen hylky satamaltaan reunalla kuvan oikeassa laidassa. (Mustonen 2017.)

Ykspihlajanlahti (ruots. Yxpilagloppet) rajoittuu lännessä Öjan saaristoalueeseen, etelässä vanhan Kvikantin kylän maihin, idässä Ykspihlajan satamakaupunginosaan ja pohjoisessa avautuvaan Pohjanlahteen. Ykspihlajanlahden kerrotaan olleen laittomana satamana jo ennen sen 1820-luvulla tapahtunutta virallistamista. Alue on sijainnut keskeisellä paikalla Kvikantin ja Öjan talonpoikaispurjehtijoiden reiteillä ennen avomerelle siirtymistä, myös yksi reitti 1600-luvun kruununtelakalle Jouxholmeniin on kulkenut Ykspihlajanlahden kautta. Talvisatamana paikka mainitaan jo 1700-luvulla ja ensimmäiset viralliset väylämerkinnät löytyvät 1760-luvun merikarttapohjilta. Kun kaupungin virallinen

satamatoiminta vanhan sataman alueella 1700–1800 lukujen vaihteessa kävi maannoususta johtuen mahdottomaksi, tarkasteltiin uuden sataman sijoituspaikkaa tältä uudelta suunnalta. Sataman kehitys toi alueelle 1800-luvun loppupuolella myös muuta teollisuus- ja sahatoimintaa sekä vilkasta puutavaran uittotoimintaa. Jo tuolta ajalta peräisin olevat lahteen työntyvät aallonmurtajat sekä rautatie- ja satamarakenteet muokkaavat edelleen maisemaa silmännähtävästi. (Wennonen 1975, 11–16.)

Toiminnan keskipisteessä olevan lahteen alkoi kerääntyä vuosikymmenien kuluessa monentyyppistä hylkytavaraa. Määrällisesti suurin hylkytavara liittyy tavalla tai toisella uitto- tai sahaustoimintaan, mutta myös erilaisten aluksien jäänteitä on tiedossa eri puolilla lahtea. Joitakin näistä kulttuuriperintökohteista on listattuna Museoviraston ylläpitämään kulttuuriympäristöportaaliin. Alueen hylkytavaraa ei ole kartoitettu järjestelmällisesti eikä kattavaa varmuutta kohteiden määrästä tai identiteetistä ole toistaiseksi olemassa. Tallentamatonta muistitietoa on kuitenkin ilmeisen paljon.

St. Matheus sijaitsee edelleen keskeisellä paikalla syvän ja matalan veden rajalla vanhan uittoväylän ja Fridodigsgrundetin rannan välisellä alueella. Ilmeisesti maannoususta johtuen tätä Lahdenperän vanhalle lastausalueelle johtavaa väylää ei ole enää käytetty vuosikymmeniin eikä se ole merkittynä uusiin merikartoitusaineistoihin. Hylky on siis saanut levätä varsin rauhassa viimeiset vuosikymmenet eikä sen säilymistä ole näillä näkymin uhkaamassa muu kuin hiljalleen tapahtuva korroosio ja lahoaminen.



Kuva 41. St. Matheuksen hyllyn yläosan kaarirakenteet ovat lähellä veden pintaa ja edellyttävät varovaisuutta vesiliikenteeltä (Mustonen 2018).

Hylyn historiaan ja sen ympäristöön liittyy vielä eräs mielenkiintoinen yksityiskohta. Ykspihlajanlahden länsipuolella on Krekilä -niminen saari, josta kerrotaan löytyvän St. Matteus niminen huvila. Kyseinen huvila, Villa St. Matteus, rakennettiin vuonna 1910 ja sitä edelleen laajennettiin vuonna 1912 satamakapteeni Gustav Strömbäckin toimesta. Rakennus on vuorattu 1910-luvulla muodissa olleen amerikkalaisen Shingle-tyylin mukaisesti paanuilla. Kokkolan rakennuskulttuuria -teoksen mukaan huvila on rakennettu samannimisen proomun jäänteistä. Myös huvilan ulkovuorauksen paanujen kerrotaan olevan peräisin ”*ykspihlajalaisesta proomusta, St. Matteuksesta*”. (Ahmas 1992, 140.)

Miksi hylkyä kutsutaan tässä yhteydessä proomuksi, ei ilmene tarkemmin. Ilmeisesti lopulta ilman mastoja hylkyksi jäänyttä parkkilaivaa on alettu kutsua proomuksi paikallisten keskuudessa. Huvilan nykyinen omistaja vahvistaa kuitenkin huvilan rakennusmateriaalien alkuperän ja kertoo että parkkilaiva St. Matheuksen ainoana säilynyt mastokin on hyödynnetty rakennuksen alapohjan tukipalkkina (Hagström 2019).



Kuva 42. Villa St. Matteus Kokkolan Krekilässä (Ahmas 1992, 140).

5 PÄÄTELMÄT JA TULOKSET

5.1 Tiedon muodostuminen

Tieto, sen tallentuminen sekä saavutettavuus ovat keskeisiä aineellista kulttuuriperintöä määritteleviä tekijöitä. Tutkimusaineistoa tarkasteltaessa voidaan myös pohtia laadullisen tiedon saavutettavuuden merkitystä. Yleisesti ottaen kulttuuriperintökohteita koskevan tiedon tallentuminen vaikuttaa polveilevan useista seikoista johtuen, eikä täysin kattavaan määrälliseen lopputulokseen ole mahdollista päästä. Tutkimuksen edetessä on yhä uusia tutkimuspolkuja ja mahdollisuuksia avautunut lähes rajattomasti. Aineiston kattavaksi ajatellusta kokoamisesta huolimatta on ilmeistä, että jotain jää väistämättä havainnoimatta. Vaikuttavien muuttujien määrän ollessa runsas, nousee tärkeäksi havainnoida ja pohtia keskeisiksi kohoavien laadullisten seikkojen merkityksiä. Tämän tutkimuksen aineistoa muodostaneet tarkasteltavat kulttuuriperintökohteet ovat varsin poikkeuksellisia sekä niiden maantieteellisen sijainnin että niihin vaikuttavien luonnonolosuhteiden puolesta. Varsinkin tämän voidaan katsoa asettavan haasteita ymmärtää paikallisia olosuhteita ja niiden vaikutuksia varsinaisiin kohteisiin.

Edelliset seikat huomioiden, kohteita on syytä tarkastella kolmivaiheisesti aikajanalla. Pääpiirteittäin vanhin aineisto koostuu kohteen muodostumisen aikaisista tiedoista, toisin sanottuna haaksirikosta tai hylkäämisestä. Muuta tietoa ovat niistä aikajänteelle arkistoihin jääneet muistijäljet sekä lopulta niistä nykyisin reaaliaikaisesti saatavilla oleva perimätieto ja aktiivisesti hankittava kenttätyöinformaatio.

Läpileikkaavana seikkana voidaan tarkastella ns. avoimen datan mahdollisuuksia. Näin tarkastelun piiriin saadaan tietoa, joka on kohtuudella jokaisen tutkijan tavoitettavissa.

Primääriaineisto on siis syntynyt, kun fyysinen kohde on kokenut ympäristössään tapahtumasarjan, jonka seurauksena siitä muodostuu myöhempinä aikoina kulttuuriperintökohde. Tässä tapauksessa kyseessä ovat vedenalaiset kulttuuriperintökohteet, hylät tai hylkymateriaali. Kyse on myös kulloisestakin historiallisesta aikalaistiedosta, jonka luonne muuttuu mitä lähemmäksi nykypäivää ajassa saavutaan.

Pitkän ajan voidaan myös olettaa vaikuttavan tallentuneen tiedon määrään. Koska kyse on menetetyistä tai hävitetyistä omaisuudesta vaikuttaa olevan ratkaisevaa millainen vahingon taloudellinen merkittävyys on aikanaan ollut. Kolmesataa vuotta sitten menetetty

mittava omaisuus jättää runsaammin jälkiä kuin kolmekymmentä vuotta sitten satamaan uponnut moottorivene.

Vanhimmat aineistot

1700-luvun haaksirikoista ja tuolloisista pelastustoimista on aikalaietietona varmuudella saavutettavissa ainoastaan Raastuvanoikeuksien tuomiokirjoja sekä oikeuden käsittelyissä niihin liitettyjä muita asiakirjoja. Liitteistä merkittävimpänä voidaan mainita lähteneet ja saapuneet kirjeet. Lisäksi tallessa sekä tutkittavissa on varsin kattavasti kirkonkirjojen yhteydessä syntyneiden, vihittyjen ja kuolleiden luetteloituja tietoja. Paikallisissa ja alueellisissa museoissa sekä yksityisissä kokoelmissa on myös vanhemmalta ajalta peräisin olevaa kirjeenvaihtoa ja muuta asiakirja-aineistoa. Näiden yhdistäminen johonkin kulttuuriperintökohteeseen vaikuttaisi kuitenkin jäävän sattumanvaraiseksi.

Varhaisteollinen aika ja median nousu

1800-luvulla julkaistut sanomalehdet antavat tietoja vanhempiin hylkyihin liittyvistä uusista esinelöydöistä ja myös vihjeitä aikalaisten perimätiedosta. Ne myös ohjaavat nyt tutkituissa tapauksissa Muinaismuistoyhdistyksen pöytäkirjoihin ja edelleen tuolloin tehtyihin tutkimuksiin ja kokoelmiin. Edelleen tallella olevat näihin haaksirikkoihin liittyvät kokoelmaesineet ovat tavoitettavissa myös Museoviraston ylläpitämässä julkisessa muinaiskalurekisterissä. Julkisen museolaitoksen synty 1800-luvun loppupuolella on mahdollistanut tuolloisten aineistojen siirtymisen nykyisiin Museoviraston sekä Kansallisarkiston aineistoihin.

Yhtenä tutkimuskohteena oleva s/s Björn on varhaisteollisen ajan laivanrakennustaidon tuote. Aluksien valmistuksen aikainen dokumentaatio on jo lähes nykymuotoista ja niinpä jo sen valmistuksesta löytyy rakentajatelakan aineistoa piirustuksineen. Myös omistushistoria on jäänyt merenkulkua koskeviin aineistoihin ja varustamot ovat kuvailleet kaupallisista näkökohdista ominaisuuksia julkaisuissaan. Englannin merenkulun perinteet ovat vahvat ja niistä säilynyttä tietoa on runsaasti saatavilla muun muassa National Maritime Museumissa Lontoossa, Englannissa. Myös Björnin liitteenä olevat alkuperäiset telakkapiirroukset ovat sieltä lähtöisin. Björnin liikkeitä suomalaisena rahtilaivana eri kaupungeissa voidaan edelleen seurata lehtiarkistojen sanomalehdistä ja varustamon julkaisuista. Myös itse onnettomuuteen liittyvät vaiheet ovat yksityiskohtaisesti kuvailtuna tuon aikaisessa painetussa mediassa. Asiaan kuuluva

meriselitys on lisäksi annettu aikanaan Pietarsaaren raastuvanoikeuteen ja se on edelleen tallessa Kansallisarkistossa.

1900-luku

1900-luvulle tultaessa sanoma- ja aikakauslehdet julkaisevat edelleen artikkeleita vanhempiin kulttuuriperintökohteisiin liittyvistä arvokkaista esinelöydöistä. Monikerrokselliseksi muotoutuva tieto osoittaa kuitenkin sekoittumisen mahdollisuuden. Jossain määrin on epäselvää mihin alkuperäislähteeseen esimerkiksi H. Björkman on 1700-luvun haaksirikkoa koskevan kirjoituksensa perustanut. 1900-luvun historioitsijana Björkman ei ole käyttänyt tutkimuksissaan selkeitä lähdeviitteitä, mutta pääosa tiedoista vaikuttaa perustuneen juuri aikaisemmin mainittuihin tuomiokirjoihin. Joitakin seikkoja jää epäselväksi, joten on mahdollista, että hän on käyttänyt yksityisiä tai muita tuntemattomassa sijainnissa olevia aineistoja. Nämä tiedot yhdistettynä paikalliseen perimätietoon ja maastossa etsintöjä suorittaneiden kertomuksiin antavat pohjan 1970-luvulla alkaneille 1700-luvun haaksirikkoja koskeville kenttätutkimuksille. Kenttätutkimuksista saadut tiedot ovat kuitenkin näissä tapauksissa hajallaan eri museoiden toimintaa koskevissa arkistoissa. Kiistämättä sitä on kuitenkin runsaasti ja uuden nykytutkimuksen keinoin yhdistettävissä.

Rannikkohöyrylaiva Björnin hylystä tallentunut tietojälki poikkeaa vanhemmista 1700-luvun tapauksista. 1900-luvun alkupuolelta ei löydy käytännössä mitään arkistojälkiä, vaan alus on näennäisesti täysin unohduksissa. Vasta vuonna 1983 harrastajavoimin tehty paikantaminen tuo lisätietoa. Myös tämän jälkeen kertyvä materiaali on kuitenkin täysin ei-ammattillisen tiedonkeräyksen varassa. Nykyiset Muinaisjäännösrekisterin tiedot perustuvat edelleen näihin lähteisiin. Ilman avointa asiantuntijuutta, aineistoa ei olisi siis koskaan kertynyt viranomaistietokantoihin.

Kolmantena tutkimuskohteena oleva St. Matheus on haaksirikkoutunut ja jäänyt hyllyksi 1900-luvun alussa. Björnin tavoin se on rakennettu 1870-luvulla ja sen varhaiset vaiheet ovat saatavilla kotimaisista merenkululähteistä. Myös itse haaksirikko on hyvin dokumentoitu. Koska se sijaitsee keskeisellä paikalla vanhassa kulttuuriympäristössä, hylkäämisen jälkeistä tutkimusmateriaalia voisi oletusarvoisesti olla saatavilla runsaasti. Usein lehtitiedot ja päivämäärät johdattavat tarkemman arkistotiedon jäljille. Niin ei käy St. Matheuksen tapauksessa. Vaikka hylky sijaitsee keskellä vilkasta satama-aluetta tietoja siitä ei vaikuta jääneen jälkiä virallisiksi luokiteltaviin 1900-luvulla syntyneisiin paikallisiin aineistoihin. Kokkolan kaupunginarkiston satamalaitosta koskevassa

vanhemmassa materiaalissa kuten satamapäiväkirjoissa, ei löydy mitään tietoja. Myöskään K. H. Renlundin museon tallentamassa vanhemmassa *Haminakonttorin* aineistossa ei ole mainintoja St. Matheukseen liittyen. Paikallisessa kotiseutuarkistossa on tallennettuna joidenkin vanhempien alueella toimineiden huolitsijoiden kuten Otto Roden Oy:n ja Rauanheimo Oy:n tiedostoja, mutta näissäkään ei ole mainittu mitään oleellista. On kuitenkin huomioitava, että satama-alueen nykyisten toimijoiden arkistoissa voi olla sattuman kautta jotain sirpaletietoa. Näitä ei ole kuitenkaan päästy kattavasti tutkimaan. Virallinen meriselitys on kuitenkin jätetty lehtitietojen perusteella asianmukaisesti Maarianhaminan raastuvanoikeuteen. St. Matheuksen tapaus sijoittuu noin sadan vuoden päähän, joten aiheesta on mahdollista tavoittaa paikallisten toimijoiden omakohtaista muistitietoa. Juuri näin on käynyt yhtenä lähteenä olevan, *Hiljaa lensi Zeppeliini* -teoksen osalla. Kyseisen muistelmateoksen tiedot perustuvat haastatteluihin, jotka on samanaikaisesti tallennettu vanhoille ääninauhoille.

Nyky aika

Myös nykyään saatavilla olevaa myöhempien polvien muistitietoa vaikuttaisi olevan kohtuullisesti tarjolla. K. H. Renlundin museo järjesti keväällä 2017 avoimen yleisötapahtuman, *Meren äärellä*, jonka teemana oli jakaa, kerätä ja tallentaa paikallista muistitietoa mereen liittyvistä kulttuuriperintökohteista. Tapahtuman seurauksena saatiin yhteydenotto tutkimuskohteena olevan St. Matheus -nimisen huvilan nykyiseltä omistajataholta ja muistitietoa siihen liittyen. Tallennettu muistitieto ja omat suorat havainnot tuotetun kenttämateriaalin pohjalta ovat antaneet jo hyvät perustiedot hylkykohteen olemuksesta.

Nykytutkimuksesta voidaan todeta, että uudemmat tutkimukset kaikissa nyt käsitellyissä kulttuuriperintökohteissa ovat pääasiassa ei-ammattillisesti suoritettuja. Varsinkin esinelöytöjä ja muistiperäistä hylkytietoa on tallentunut tämän tyyppisesti runsaasti. Viranomaistahoille näistä on suodattunut vain osa, eikä järjestelmällistä kertymistä ole havaittavissa. Näiden aineistojen kertymisen perusteena onkin ollut paikallisten museotoimijoiden Pietarsaaren kaupunginmuseon ja Kokkolassa sijaitsevan K. H. Renlundin museon vahva paikallistietämys, kontaktit paikallisiin yhteisöihin ja aktiivisuus kenttätöiden järjestämisessä.

Paikallisten museoiden kenttätietoja on kertynyt noin neljäkymmenen vuoden ajalta. Näihin sisältyy erilaisia esinelöytöjä, löytökarttoja ja myös varsinaisia hylkyjen osia.

Ongelmana on, ettei esineistöä ole koskaan yhtenä kokonaisuutena luetteloitu eikä yleistä näitä sivuavaa hylkytietoa ole aikaisemmin juurikaan tallennettu ennen 2000-lukua.

Nykytutkimuksella on kuitenkin aikaisempaa laajempia mahdollisuuksia tuottaa laadukasta kulttuuriperintöaineistoa. Jotkin hylyt ja hylkyalueet sijaitsevat edullisissa riittävän syvissä paikoissa, joten niistä on voitu tuottaa teknistä tutkimusaineistoa erilaisilla kaikuluotausmenetelmillä. Näistä Liikenne- ja Viestintäviraston muodostamat avoimet aineistot ovat jo lähes valmista raakamateriaalia tarkempia analyyseja varten.

Tiedon digitalisointi ja *avoin data* ovat suuria mahdollisuuksia hyödyntää sirpaleista hajattua tietoa. Maanmittauslaitoksen, Museoviraston ja Kansallisarkiston aineistot antavat selkeän rungon ympäristön sekä tunnettujen kulttuuriperintökohteiden tarkastelulle. Myös Kansalliskirjaston julkaisemat vanhat sanomalehtitiedot ovat nousseet aineistojen digitoinnin myötä erinomaiseksi keinoksi jäljittää tapahtumia ja niihin johtaneita seikkoja tai ajoittaa niitä pelkän nimihaun perusteella. Nykytutkimuksessa kenttätiedon avulla voidaan yhdistää, analysoida ja jatkojalostaa kaikkia edellä mainittuja aineistoja.

5.2 Tallentunut tieto ja kulttuuriperinnön identifiointi

Kenttätyöt ja visuaalinen informaatio

Tässä tutkielmassa tarkasteluaineistona olevista kohteista on tuotettu runsaasti visuaalista havainnollistavaa materiaalia. Selventävät kaaviot, kartat ja kuvat inventoiduista kulttuuriympäristöistä tarkentavat varsinaisia vedenalaiskohteita. Uutta teknologiaa edustavat erilaisilla teknisillä menetelmillä kerätyt ja tallennetut kuva- sekä data-aineistot. Tällaisia ovat muun muassa paikannuspalveluiden (GPS), karttaplottereiden, viisto- ja normaalikaikuluotausten sekä avointen viranomaisaineistojen kautta luodut ja tallennetut arkistomateriaalit. Kenttätöiden dokumentaatioksi tuotettu kuva-aineisto on tärkeässä roolissa havainnoinnin, vuorovaikutuksen ja päättelyn välineinä.

Samankaltaisia tutkimusaineistoja, menetelmiä sekä niiden tulkintoja on havaittavissa myös muissa arkeologian erityisaloissa kuten aikaisemmin mainitussa lentokonearkeologiassa. Kenttäolosuhteiden muuttuessa menetelmien valintaan tulee kuitenkin uusia haasteita. Esimerkiksi kosteikot ja suot ovat ilmeisiä rajapintoja, missä tämänkaltaisia kohteita voidaan havainnoida sekä tutkia. Tämä asettaakin maaston vetisyyden tai kuivuuden asteen mukaan tarpeen kehittää luotettavia

havainnointimenetelmiä. On tietysti huomioitava, että myös lentokoneet voivat olla vedenalaisia tutkimusobjekteja laivanhylkyjen tavoin.

Olenaiseksi seikaksi muodostuu se, millaista informaatiota tallentuneet aineistot tarjoavat tutkijalle. Myös se miten luonto ja ihmisen käden jäljet kohtaavat visuaalisesti meriympäristössä ja ehkä tärkeimpänä tunnistetaanko tutkimuskohteet ylipäättään kulttuuriympäristöiksi. Keskeisenä kysymyksenä lienee se kuinka kyseisen tyyppinen visuaalinen aineisto tulee palvelemaan jatkossa käytännön tutkimuskentässä. On syytä myös pohtia millaista tiedonkeruuta tulisi suorittaa ja millaisin menetelmin esitettyjen materiaalien antaman informaation pohjalta.

Ongelmakohtaksi voi muodostua käytettyjen tutkimus- ja inventointimateriaalien oikein tulkitseminen sekä ymmärtäminen. Tietyillä tekniikoilla tuotettu visuaalinen aineisto vaatii teknisen ymmärryksen lisäksi meriolosuhteiden ja -luonnon sekä alueellisen geologian ymmärrystä totuudenmukaisten loppupäätelmien saavuttamiseksi.

Eräs mahdollisuus saattaa vastata ehkä parhaiten visuaalisen tarkastelun vaatimuksiin. Tässä konstruktivisessa tarkastelussa täytyy pohtia määriteltyjen aineistojen luomaa todellisuutta ja siihen pääsemisen keinoja. Ylipäättään konstruktivinen tutkimusote vaikuttaisi olevan hyvin keskeinen tapa toimia tämän kaltaisessa tutkimustyössä.

Luonto ja aineelliset jäännökset muodostavat visuaalisessa aineistossa ilmeisen yhteisen representaation. Vaikka vedenalainen kulttuuriympäristö on useimmille vierasta, on se kuva-aineiston perusteella kuitenkin selkeästi hahmotettavaa. Tallennettu visuaalinen aineisto osoittaa luonnon ja ihmisen toiminnan kohtaamisen todellisuudeksi myös vedenalaisessa maailmassa. Tilanne ei ole kuitenkaan koskaan täysin vakaa, koska luonnonolosuhteet muuttavat ajan kuluessa tuota todellisuutta jatkuvasti toisenlaiseksi. Myös itse kuvien tallentamishetkellä vallinneet luonnonolosuhteista johtuvat häiriötekijät vääristävät mahdollista oikeaa tulkintaa.

Esitetyt kuva-aineistot ovat otoksia kohteista, jota on lähes mahdotonta havainnoida normaaleiksi katsotuin visuaalisin keinoin. Ainoa mahdollisuus päästä suoraan aistilliseen havainnointiin tapahtuu laitesukelluksen keinoin ja tuolloinkin näköhavaintojen mahdollisuus rajoittuu parhaimmillaan muutaman metrin säteelle kulloisestakin havainnointikohteesta. Vedessä olevan irtoaineksen määrä sekä valaistusolosuhteet rajoittavat ja vääristävät havainnointia tehden sen jopa ajoittain mahdottomaksi. Tuntoaisti toimii tuolloin ehkä parhaiten kokemisen keinona ja suuntavaiston avulla on jopa mahdollista hahmottaa kokonaisuksiakin.

Oma aistillinen kokemus saa kuitenkin uusia ulottuvuuksia teknisten apuvälineiden avulla. Avoimen datan ja fotogrammetrian avulla luodut 3D-mallit, viistokaikuluotauksen avulla saadut varjokuvat sekä videokuvaukset luovat visuaalisesti hyödynnettävän ja ymmärrettävän aineiston, jota hyväksikäyttäen kohteessa on mahdollista liikkua kenttätöiden aikana jopa ulkomuistista pelkästään tuntoaistin avulla.

Toisin sanoen teknisten apuvälineiden käytön avulla luodun ja visuaalisen aineiston mahdollistamien mielikuvien avulla voidaan olla jopa fyysisessä vuorovaikutuksessa tutkimuskohteen kanssa, vaikka suora näköhavainnointi ei olisi edes mahdollista paikan päällä. Kokonaisuudessaan kuva-aineistojen kertoman perusteella ja suoria näköhavaintoja yhdistämällä voidaan tehdä hyvinkin konkreettisia päätelmiä.

Edellä kuvattu antaa mahdollisuuden hyödyntää tutkimusta varten tuotettua visuaalista aineistoa myös muihin tarkoituksiin, esimerkiksi museopedagogiikan opetusaineistoksi. Vedenalaisten kulttuuriperintökohteiden mallintaminen keinotekoisen todellisuuden VR (virtual reality) ja lisätyn todellisuuden AR (augmented reality) ympäristöihin on varteenotettava mahdollisuus. Tällä teknologialla on mahdollista avata näitä vaikeasti saavutettavia kohteita uudella tavalla tutkijoille, opiskelijoille sekä laajemmille yleisöille.

Tieto ja kulttuuriperintökohteiden identiteetti

1700-luvun haaksirikoista voidaan tehdä kenttähavaintojen perusteella joitakin päätelmiä. 1970-luvun tutkijoiden Köbergsgrundenin maastossa tekemät havainnot johtavat tutkittujen kohteiden identifiointiin visuaalisia havaintoja ja arkistotietoja yhdistämällä. Köbergsgrundenin osalta kauppias Kuhlbergin Kokkolan raastuvanoikeudelle tekemän kuvauksen perusteella hänen 1722 menettämässä lastissaan on yhtenä nimikkeenä kirstulasia eli puukehikoihin pakattua ikkunalasia (*kijsteglas*). Pietarsaaren museon 1970-luvulla suorittamissa kaivauksissa meren pohjassa on havaittu nimenomaan kivien väleissä runsaasti ikkunalasia.

Vastaavasti torniolaisten päälästinä oli arkistolähteiden perusteella Tornion raatihuonetta varten tilattuja kattotiiliä. Koppargrundenin hylkyalueella kattotiiltä on edelleen runsaasti sekä hajonneena että täysin ehjänä. Arkistolähteiden ja kenttätutkimuksen vahvistamien tietojen perusteella kohteet voidaan vahvasti identifioida siten että kauppias Kuhlbergin haaksirikko kohdentuu Köbergsgrundenin luodolle ja torniolaisten kolme kilometriä pohjoisemmaksi Koppargrundeniin.

Vuonna 1891 tapahtunut s/s Björnin haaksirikko ilmenee suoraan arkistolähteiden kuvaamien paikkatietojen (koordinaatit sanomalehdessä, meriselitys ja vanha venäläinen kartta) ja myös kenttälöytönä tehdyn laivakellon perusteella. Laivakellon identifiointitiedot on taas saatu hylyn paikantaneiden Kokkolan Urheilusukelluskerho Merisaukkojen tietojen perusteella. Hylyn kenttähavaintona saadut ja uudella tekniikalla luodut kuva-aineistot varmennetut mittasuhteet täsmäävät arkistotietoihin.

Vedenalaiskohteen säilyminen ja siitä saatu visuaalinen informaatio vahvistavat myös parkkilaiva St. Matheuksen tapauksessa yli sata vuotta sitten tapahtuneen haaksirikon vaiheita. Sanomalehdessä kuvailtiin tuoreeltaan laivan rakenteissa havaittuja vakavia vaurioita ja nämä samat vuosisadan alun lehtiartikkelissa mainitut vauriot voidaan edelleen todeta inventointimateriaalia havainnoimalla. Myös puumateriaalin hajoamisen astetta voidaan arvioida visuaalisesti suoraan kuvien antaman informaation pohjalta. Myös Matheuksen osalta kentältä saadut mittaustiedot täsmäävät arkistotietoihin.

Lopuksi

Ympäristössämme on olemassa runsaasti tässä tutkielmassa käsitellyn kaltaisia aineellisia ihmisen toiminnallaan tuottamia jäännöksiä. Näiden alkuperää ja luonnetta ei useinkaan voida suoraan kohdetta tarkastelemalla todentaa. Usein kuitenkin jäännöksiin liittyvä konteksti on olemassa jossakin muodossa joko aikaisemman tutkimuksen tuottamana tai alkuperäiseksi katsottavissa jäännöksen muodostumisen aikaisissa tietovarainnoissa. Fyysisen jäännöskohteen kulttuuriperintöarvo muodostuu taustatiedosta ja kohteen itsensä antamasta informaatiosta. Tämän ylipäättään mahdollistaa sen identiteetin varsinaisena kulttuuriperintökohteena. Ongelmaksi muodostuu kulloinkin tarkasteltavaan jäännökseen yhdistettävä kontekstitieto. Se on löydettävä ja kyettävä yhdistämään luotettavasti kyseiseen kohteeseen. Täydelliseen varmuuteen ei ole aina mahdollista päästä, mutta tietyin reunaehdoin se on jopa todennäköistä. Nyt tutkituissa tapauksissa identifiointia voidaankin pitää kerätyn aineiston perusteella lähes 100 % varmana.

Kolmen eri tyyppisen tapauksen käyttäminen antaa jossain määrin varmuutta kulttuuriperintötiedon muodostumisesta ja sen tallentumisesta. Tällöin aineistoa voidaan peilata myös laajemmin vastaavan aineellisen kulttuuriperinnön identifiointitapauksissa. Tiedon muodostumisen ja kulttuuriperintökohteiden tunnistamisen ja identifioinnin kannalta kaikissa tapauksissa osoittautuu tärkeäksi kenttähavainnoista koostuva vertailuaineisto, jolla vahvistetaan muusta aineistosta saatavat tunnistamiseen tarvittavat

tiedot. Kenttätieto vaikuttaa olevan varmintä tapaa yhdistää ja analysoida muuta saatavilla olevaa aineistoa. Olennaista on kuitenkin, että koko aineistoa on tarkastelemassa paikalliset olosuhteet hyvin tiedostava tutkija, joka pystyy yhdistämään arkistoaineistojen, yhteisöllisen tiedon ja omien havaintojen summasta identifioinnin kannalta oleellimmat tekijät. Huomioitavana on siis aikaisemmassa asiayhteydessä mainittu tutkijan osallinen rooli kulttuuriperinnön muodostumisessa. Alueellisille viranomaistoimijoille kasvaa näin merkittävä rooli rajapintana muiden yhteisöjen ja ei-ammattillisten toimijoiden parissa. Eri toimijatahojen väliset yhteydet ja vuoropuhelu tapahtuvat usein luonnollisesti, joten avoimella yhteistyöllä kerätty ja koostettu informaatio voidaan tehokkaasti sekä varmasti siirtää tätä kautta ns. viranomaistietokantoihin. Tämän vuoksi voidaan katsoa, että juuri alueellisilla museoilla on luontevin rooli toimia kulttuuriperintötiedon rajapintana yhteisöjen ja valtakunnallisten toimijoiden välillä.

Kulttuuriperinnön ja siitä koostuvan tiedon voidaan katsoa olevan juuri yhteisöjen hallinnassa oleva resurssi. Toisaalta se on myös yhteisöille merkityksiä luova voimavara. On siis luontevaa sitouttaa paikalliset yhteisöt osaksi kulttuuriperintömme suojelua. Nämä seikat huomioivalla tutkimuksella voimme siis osoittaa alueellisen kulttuuriperinnön merkityksiä ja vahvistaa monin tavoin yhteiskunnallista sekä yhteisöllistä hyvinvointiamme. Kulttuuriperintömme antaa kotiseuduksi koetulle alueelle vahvoja voimavaroja niin henkisen hyvinvoinnin kuin suorien fyysisten kokemustenkin avulla.

5.3 Jatkotutkimus

Pohjanlahden meriympäristöihin liittyvän muuttuvan kulttuuriympäristön tutkimuksen olennaiseksi osaksi muotoutuu itse tiedon tarkastelun lisäksi kulttuuriympäristön maantieteelliset ja luonnonoloista johtuvat muutokset. Maanousu on merkittävä tekijä kulttuuriympäristön muovautuessa nykyisiksi ja entisiksi rannikkoalueiksi. Se mikä oli joitakin satoja tai tuhansia vuosia sitten syvällä meren pohjassa, on nyt kaukana rannikosta kuivalla maalla ja vaikuttaa kenttätutkimusten antaman tiedon tarkasteluun ja arviointiin. Tällöin on osattava mallintaa mahdollisesti satoja vuosia vanhaa saaristo- ja rannikkomaisemaa sekä sen nykyistä luonnetta osana kulloistakin kulttuuriympäristöä. Pohjanlahden muut luonnonolosuhteet säännöllisesti muodostuvine jääkenttineen ovat myös merkittävä tutkimuksissa huomioitava maisemaa muovaava seikka.

Kolmantena keskeisenä tähän ympäristöön liittyvänä seikkana voidaan tutkia alueellista yhteisöllisyyttä ja muistitiedon merkitystä niiden koossapitävänä voimana. *Avoimella asiantuntijuudella* voidaan ymmärtää erilaisten ei-ammattillisten asiantuntijatahojen käytettävissä olevia voimavaroja. Museoiden sekä muiden ammattillisten kulttuuriperintöorganisaatioiden rajallisten voimavarojen vuoksi niiden tehtäväksi saattaa muodostua tulevaisuudessa vain kokoava rooli. Erilaiset avoimet asiantuntijayhteisöt ovatkin ilmeinen voimavara ja aihepiiri niiden ympärillä tutkimuksen arvoinen.

Koska tässä tutkielmassa on tarkasteltu varsinaisen tiedon muodostumisen prosesseja, voidaan loogisena jatkotutkimuksena ajatella luonnonolosuhteiden kuten maannousun tarkastelua kulttuuriperinnön muodostumisessa sekä yhteisöllisyyden vaikutusta kulttuuriperinnön säilymisen välineenä.

LYHENTEET

HisKi	Suomen Sukututkimusseuran HisKi-projekti; Hakemisto, jossa tallennettuja kastettujen, vihittyjen ja haudattujen luetteloita eli ns. historiakirjoja.
HS	Helsingin Sanomat
KA	Kansallisarkisto
KokRo	Kokkolan raastuvanoikeus
KHRM	K. H. Renlundin museo – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseo
LiVi	Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)
MuVi	Museovirasto
OKM	Suomen Opetus- ja kulttuuriministeriö
PRo	Pietarsaaren raastuvanoikeus
SSHY	Suomen Sukuhistoriallinen Yhdistys ry.
SMY	Suomen Muinaismuistoyhdistys
TorRo	Tornion raastuvanoikeus
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
YM	Suomen Ympäristöministeriö

KUVA- JA TAULUKKOLUETTELO

Kuvat kirjoittajan, ellei kuvatekstissä muuta mainita.

Kuva 1. Rannikkohöyrylaiva Björnin hylky Luodon-Kokkolan saaristossa.....	1
Kuva 2. Tiedon muodostuminen ja vaikuttavuus tarkasteltavassa viitekehyksessä.....	7
Kuva 3. Friisin konepajan telakkaperustukset Kokkolan Ykspihlajassa.....	9
Kuva 4. Nykyinen maannousu mm/vuosi suhteessa merenpintaan.....	12
Kuva 5. Varhaisimmat kirjalliset lähteet ja arkistotieto.....	19
Kuva 6. Talonpoikaispurjehduksessa käytetyn pienehkön aluksen mallipiirros.....	21
Kuva 7. Moottorikuunari Marienborgin jäännökset.....	25
Kuva 8. Rantaviiva Kokkolassa ennen kaupungin perustamista 1500-luvun vaihteessa.....	26
Kuva 9. Rantaviiva Kokkolassa 1700-luvun alkupuoliskolla	27
Kuva 10. Ahtojäiden kasautumisilmiö.....	28
Kuva 11. Hälörarna-saariryhmän maisemaa.....	31
Kuva 12. Laivanhylvyn osia Koppargrundetin haaksirikkopaikalla.....	35
Kuva 13. Kokkolan raastuvanoikeuden tuomiokirjojen liite 23.8.1725.....	38
Kuva 14. Koppargrundetin nykyinen maantieteellisesti korkein kohta.....	40
Kuva 15. Tyypillinen 1700-luvun liitupiippu.....	41
Kuva 16. Fajanssista valmistettu astiasto	42
Kuva 17. Koppargrundetista 2000-luvulla tehtyjä rahalöytöjä.....	44
Kuva 18. Vuodelle 1719 leimattu kultaraha.....	44
Kuva 19. Juoma-astia, 1600-luvun lopun kivilavakeramiikkaa.....	45
Kuva 20. Koppargrundetin hylkyalueen kartta ja 2000-luvulla tehdyt löydökset.....	46
Kuva 21. Köbergsgrundenin lähistöltä löytyneitä yksittäisiä puosia.....	47
Kuva 22. Köbergsgrundenin lähistöltä löytyneitä yksittäisiä puosia.....	47
Kuva 23. Köbergsgrundenin lähistöltä löytyneitä yksittäisiä puosia.....	47
Kuva 24. Björnin hylvyn merkintä venäläisessä 1800-luvun lopun merikartassa.....	50
Kuva 25. Björnin alkuperäisellä nimellä varustettu laivakello: <i>Colonist</i>	51
Kuva 26. S/s Björnin hylystä 1980-luvulla pelastettua kappaletavaralastia.....	51
Kuva 27. Björnin hylvyn kaksilapaisen potkurin yläosaa.....	53
Kuva 28. Hylvyn osittain hiekkaan hautautuneita tukirakenteita.....	53
Kuva 29. Björn viistokaikuluotainkuvassa oikean kyljen puolelta katsottuna.....	54
Kuva 30. Björnin pistepilviaineisto avoimen CloudCompare-ohjelman työnäkymässä.....	55

Kuva 31. Björn hahmottuu pohjasta nousevina kohoumina pistepilvessä.....	56
Kuva 32. Pistepilvestä muodostuvaa 3D-mallia voidaan havainnollistaa väreillä.....	56
Kuva 33. Parkkilaiva St. Matheus.....	58
Kuva 34. Gustav Strömbäckin tiedoksianto St. Matheuksen omistusoikeudesta	59
Kuva 35. St. Matheuksen nykyinen sivuprofiili viistokaikuluotainkuvassa.....	60
Kuva 36. St. Matheus viistokaikuluotainkuvassa.....	61
Kuva 37. St. Matheuksen sisäosien hylkytavaraa.....	63
Kuva 38. Hyllyn ehjänä säilynyttä runko- ja laudoitusrakennetta.....	63
Kuva 39. Ahvenparvi St. Matheuksen hyllyllä.....	63
Kuva 40. Ykspihlajanlahti.....	64
Kuva 41. St. Matheuksen hyllyn yläosan kaarirakenteet.....	65
Kuva 42. Villa St. Matteus Kokkolan Krekilässä.....	66

LÄHDELUETTELO

PAINETUT LÄHTEET

- Ahmas, K. 1992. Kokkolan rakennuskulttuuria ja kulttuurimaisemia. Inventointi 1983-1991. Kokkola: Kokkolan kaupunki.
- Ahmas, K. 2014. Norsunluutornin purkajat. Jaettu johtajuus ja kollektiivinen asiantuntijuus museossa. Väitöskirja Acta Wasaensia 318. Vaasa: Vaasan yliopisto.
- Arvi, P. Havu, I. Parikka, E. Poijärvi, L. 1954. Kuka kukin on (aikalaiskirja). Henkilötietoja nykypolven suomalaisista. Helsinki: Otava.
- Aura.1892. Sanomalehti nro 57, 15.7.1892: Tietoja Turun kaupungista ja Länsi-Suomesta: Pelastus höyrylaiva liike maassamme. Saatavilla 30.5.2018: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/>
- Back, L. 1980. Kaarlelan pitäjän historia 2: kauppa ja merenkulku Kaarlela: Kaarlelan kunta.
- Björkman, H. 1923. Jakobstads tidnings julblad: Pedersöre: Skeppet som förgicks i stormen. Jakobstad:
- Boberg, K. & Öhman, A. 1983. Vrak och sjöolyckor vid Västerbottens kust. Umeå: Västerbottens museum.
- Fagerlund, R. Jern, K. Villstrand, N. 2000. Kuninkaita ja alamaisia: Suomen historia 1523–1809. Suomentaja Mirja Itkonen. Espoo: Schildts.
- Godenhjelm, B. 1993. Johan Godenhielm och hans ättegren. Teoksessa: Pousar, J. (toim.), Suomen sukututkimusseuran vuosikirja 43. Pieksämäki: Suomen sukututkimusseura.
- Granhholm, O. 2015. Port of Kokkola - Oy M. Rauanheimo Ab. Kokkola: Kokkolan satama Oy ja Oy M. Rauanheimo Ab.
- Grönholm, P. & Sivula, A. 2010. Medeiasta pronssisoturiin: kuka tekee menneestä historiaa? Turku: Turun historiallinen yhdistys.
- Hagberg, B. Dahm, J. & Douglas C. 2008. Hylkysukeltajat Itämerellä. Suomentaja Mika Siimes. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Nemo.
- Happonen, P & Nuorteva, J. 2016. Suomen arkistolaitos 200 vuotta. Helsinki: Kansallisarkisto.
- Heinonen, J & Lahti, M. 2007. Museologian perusteet. Helsinki: Suomen museoliitto.
- HS 1909. Helsingin Sanomat. Sanomalehti nro 233, 9.10.1909: Parkkilaiva St.Matheuksen haaksirikko. Saatavilla 30.5.2018: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/>.

- Hyytiä, A. 1980. Höyrylaiva Wellamon etsintä ja löytö. Teoksessa Kokkolan Urheilusukelluskerho Merisaukot ry 10-vuotisjuhla-julkaisu 1970-1980.
- Härö, M. 1984. Suomen muinaismuistohallinto ja antikvaarinen tutkimus, Muinaistieteellinen toimikunta 1884–1917. Helsinki: Museovirasto.
- Hämeenaho, P. & Koskinen-Koivisto, E. (toim.) 2014. Moniulotteinen etnografia. Helsinki: Ethnos.
- Kakkuri, J. 2004. Jääkaudet: Maa nousee. (toim. Koivisto, M.) Helsinki: Geologinen tutkimuskeskus & WSOY.
- Kaiku. 1891. Sanomalehti nro 59, 30.5.1891: Sanomia Oulun kaupungista ja läänistä: Höyrylaiva Björnin haaksirikko. Saatavilla 30.5.2018: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/>
- Kaukiainen, Y. 2008. Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia. Hämeenlinna: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Koivikko, M. 2017. Recycling Ships: Maritime Archaeology of the UNESCO World Heritage Site, Suomenlinna. Väitöskirja. Helsinki: Helsingin yliopisto.
- Kokkola-lehti. 1910. Sanomalehti nro 50, 7.5.1910: Tiedoksi-ant. Gustav Strömbäckin ilmoitus St. Matheuksen ostosta. Saatavilla 30.5.2018: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/>.
- Kotilainen, S. 2014. Monikerroksisten muistelu- ja tallennusprosessien vaikutus muistitiedon tulkintaan etnografisessa historian tutkimuksessa. Teoksessa: Hämeenaho, P. & Koskinen-Koivisto, E. (toim.): Moniulotteinen etnografia. Helsinki: Ethnos.
- Kåhre, G & K. 1988. Den åländska segelsjöfartens historia: förkortad upplaga av Georg Kåhres historik utgiven 1942 med fortsättning till segelsjöfartens slutskede 1949 sammanställd av Karl Kåhre. Mariehamn: Ålands nautical club.
- Laati, I. 1946. Suomen Luotsi- ja Majakkalaitoksen historia 1808-1946. Helsinki: Merenkulkuhallitus.
- Laurell, S. 2009. Valo merellä, Suomen majakat 1753-1906. Helsinki: John Nurmisen säätiö.
- Lonkila, H. 2016. Syvällä sydänmaassa - Yrjö Blomstedtin ja Victor Sucksdorffin Kainuu. Väitöskirja, Jyväskylä Studies in Humanities 281. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.
- Lähteenoja, A. 1947. Suomen Luotsi- ja Majakkalaitoksen historia vuoteen 1808. Helsinki: Merenkulkuhallitus.
- Malin, A. 1925. Vatikaanin arkisto: historiikka sekä tietoja siellä suoritetuista pohjoismaiden keskiaikaa valaisevista tutkimuksista. Erip. aikakauskirjasta Valvoja-Aika. Helsinki: kustantaja tuntematon.
- Metsävuori, E. 1984. Satamia, joissa eivät aallot pauhaa. Helsinki: Suomen Urheilusukeltajain Liitto ry.

- Metsävuori, E. 1990. Rauhan meri. Helsinki: Suomen Urheilusukeltajain Liitto ry.
- Mickwitz, A & Möller, S. 1950. Kokkolan kaupungin historia osa 1, ajanjakso 1620–1713. Kokkola: Kokkolan kaupunki.
- Morgonbladet 1879. Sanomalehti nro 241, 17.10.1879. Finska Fornminnesföreningens möte den 15 oktober. Saatavilla 30.5.2018: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/>
- Möller, S. 1970. Kokkolan kaupungin historia osa 3, ajanjakso 1808-1878. Kokkola: Kokkolan kaupunki.
- Mäntylä, I. 1971. Tornion kaupungin historia. 1.osa 1621-1809. Tornio: Tornion kaupunki.
- Nikander, G. 1945. Kokkolan kaupungin historia osa 2, ajanjakso 1714–1808. Kokkola: Kokkolan kaupunki.
- Norra Posten. 1894. Sanomalehti nro 46, 13.6.1894: Gamlakarleby d. 9 juni: Myntfynd i hafwet. Saatavilla 30.5.2018: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/>
- Ojala, J. 1996. Tuhannen purjelaivan kaupunki. Kokkolan purjemerenkulun historia. Kokkola: Keskipohjanmaa-säätiö.
- Ojala, J. 1999. Tehokasta liiketoimintaa Pohjanmaan pikkukaupungeissa. Purjemerenkulun kannattavuus ja tuottavuus 1700-1800-luvulla. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.
- OKM & YM. 2014. Suomen Opetus- ja kulttuuriministeriö & Ympäristöministeriö. Valtioneuvoston periaatepäätös 20.3.2014; Kulttuuriympäristöstrategia 2014–2020. ISBN 978-952-11-4289-5 (nid.); ISBN 978-952-11-4290-1 (PDF). Helsinki: Suomen Opetus- ja kulttuuriministeriö & Ympäristöministeriö.
- OKM & YM. 2015. Suomen Opetus- ja kulttuuriministeriö & Ympäristöministeriö. Kulttuuriympäristö yhteisenä voimavarana; Kulttuuriympäristöstrategian toimeenpanosuunnitelma 2014–2020. ISBN 978-952-11-4387-8 (nid.). ISBN 978-952-11-4388-5 (PDF). Helsinki: Suomen Opetus- ja kulttuuriministeriö & Ympäristöministeriö.
- Peltola, T. 2015. Arkistotyön muutos ja muutoksen kokeminen 1970-luvulta 2000-luvun alkuun. Tapaustutkimus arkistomassoista, teknistymisestä ja asiantuntijuudesta. Tampereen yliopisto. Informaatitieteiden yksikkö. Akateeminen väitöskirja.
- Pohjalainen. 1891. Sanomalehti nro 42, 26.5.1891: Sanomia Vaasasta ja Pohjanmaalta: Björnin haaksirikko. Saatavilla 30.5.2018: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/>
- Pohjan Poika. 1909. Sanomalehti nro 117, 8.10.1909: Toinenkin haaksirikko Merenkurkusta.
- Pohjanmaan liitto. 2001. Pohjanmaan merellinen perintö. Käänt. Harmaakivi, C. & Holmfors, R. Vaasa: Pohjanmaan liitto.
- Pohjanpalo, J. 1949. Suomen kauppamerenkulku. Helsinki: WSOY

- Pohjonen, V. (toim.) 2001. Hiljaa lensi Zeppeliini: Friisin tehtaan varjossa: Leevi Kaislaranta, hinaajan päällikkö. Kokkola: Kokkola-seura.
- Salonen, K. 2009. Tyyppipiirroksat teoksessa: Koivusaari, R. Hylystä haaksirikoon. Jyväskylä: Gummerus.
- Sarvas, P. 1984. Eighteenth-century coin-finds from the East Bothnian coast: Koppargrundet-Köberggrundet. Teoksessa: Nordisk Numismatisk Årskrift 1982. Helsinki: Nordic Numismatic journal.
- Stenman, P. 1988. St. Matheuksen valokuva teoksessa: Kåhre, G & K: Den åländska segelsjöfartens historia: förkortad upplaga av Georg Kåhres historik utgiven 1942 med fortsättning till segelsjöfartens slutskede 1949 sammanställd av Karl Kåhre. Mariehamn: Ålands nautical club.
- Taipale, K & Saarnisto, M. 1991. Tulivuorista jääkausiin, Suomen maankamaraan kehitys: Maankohoaminen. Helsinki: WSOY.
- Tallgren, A. 1910. Kirjallisuutta: Suomen Muinaismuistoyhdistyksen pöytäkirjat 1870-1875. Teoksessa Kotiseutu, ensimmäinen vuosikerta 1910. Helsinki: Suomen kotiseutuliitto.
- Toivanen, P. 1979. Tiedote Pietarsaaren kaupungin museosta: Isovihan jälkeinen haaksirikko Luodossa. Pietarsaari: Pietarsaaren kaupunginmuseo.
- Toivanen, P. 1983. Kaksi Luodosta tehtyä isovihan (1721–1722) jälkeistä löytöä. Teoksessa: Turun maakuntamuseon raportteja 6: Historiallisen ajan arkeologia Suomessa. Turku: Turun maakuntamuseo.
- Uusi Suometar. 1872. Sanomalehti nro 111, 20.9.1872: Muinaismuistoyhtiön kokouksesta. Saatavilla 30.5.2018: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/>
- Valtonen, H. 2006. Tavallisesta kuriositeetiksi. Kahden Keski-Suomen Ilmailumuseon Messerschmitt Bf 109 -lentokoneen museoarvo. Väitöskirja, Jyväskylä Studies in Humanities 49. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.
- Valtonen, H. 2009. Hylkyretkiä pohjolaan. Keski-Suomen Ilmailumuseon julkaisuja 10. Tikkakoski: Keski-Suomen Ilmailumuseo.
- Waasan lehti. 1891a. Sanomalehti nro 41, 23.5.1891: Uponneesta Björn-höyrylaiwasta. Saatavilla 30.5.2018: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/>
- Waasan lehti. 1891b. Sanomalehti nro 46, 10.6.1891: Björn -höyrylaiwan haaksirikko. Saatavilla 30.5.2018: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/>
- Wennonen, V. 1975. Ykspihlajan sataman vaiheita. Juhlavuoden julkaisu. Kokkola: Kokkolan kaupunki.

Westerdahl, C. 1987. Norrlandsleden II. Beskrivning av det maritima kulturlandskapet. Rapport från en inventering i Norrland och norra Roslagen 1975–1980. Härnösand: Läns museet – Murberget.

Westerdahl, C. 1989. Norrlandsleden I. Källor till det maritima kulturlandskapet. En handbok i marinarkeologisk inventering. Härnösand: Läns museet – Murberget.

Westerdahl, C. 2014. Norrlandsleden III. Norrlandskusten under medeltiden. Skärhamn: Båtdokgruppen AB.

Vidén, H. 1923. Wasa Nordsjö Ångbåts Ab 1873–1923. Helsinki: Mercators tryckeri Ab.

Vilkuna, J. 2015. Kulttuuriperintö ja yhteiskunnalliset muistifunktiot. Teoksessa: I. Heiskanen; Kangas, A; Mitchell, R (toim.): Taiteen ja kulttuurin kentät. Perusrakenteet, mallinta ja lainsäädäntö. Helsinki: Tietosanoma Oy.

Villstrand, N. 2000. Suurvaltakausi 1617-1721. Teoksessa R. Fagerlund & K. Jern & N. Villstrand. Kuninkaita ja alamaisia - Suomen historia 1523-1809. Suomentaja M. Itkonen. Espoo: Schildts.

Västra Finland. 1909. Sanomalehti nro 117: 9.10.1909: Havets faror, Åländskt fartyg gått under i Kvarken. St. Matheuksen miehistön haastattelu.

Åland 1909. Sanomalehti nro 76, 22.9.1909: Skeppslista. Saatavilla 30.5.2018: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/>.

Åbo Underrättelser. 1909a. Sanomalehti nro 279, 14.10.1909: Skeppet St. Matheus last. Saatavilla 30.5.2018: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/>.

Åbo Underrättelser. 1909b. Sanomalehti nro 303, 7.11.1909: Sjöförklaring. St. Matheuksen kapteenin E.P.Lemqvistin meriselitys Maarianhaminassa 6.10.1909.

Österbottningen. 1909. Sanomalehti nro 83, 15.10.1909: Auktion! Carl Riskan St. Matheusta koskeva huutokauppailmoitus. Saatavilla 30.5.2018: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/>.

PAINAMATTOMAT LÄHTEET

Eikram, E. 1987. En förteckning över skeppsvrak i Vasa län. Vaasa: Vaasan läänin seutukaavaliitto – Regionplaneförbundet för Vasa län.

KA. 2017a. Kansallisarkisto, Vaasa: Kokkolan raastuvanoikeuden tuomiokirjat. KokRo Ca6 26.1.1722. Käänt. Toropainen, V.

KA. 2017b. Kansallisarkisto, Vaasa: Kokkolan raastuvanoikeuden tuomiokirjat. KokRo Ca7 4.2.1723. Käänt. Toropainen, V.

KA. 2017c. Kansallisarkisto, Vaasa: Kokkolan raastuvanoikeuden tuomiokirjat. KokRo Ca7 9.2.1723. Käänt. Toropainen, V.

KA. 2017d. Kansallisarkisto, Vaasa: Kokkolan raastuvanoikeuden tuomiokirjat. KokRo Ca7 18.2.1723. Käänt. Toropainen, V.

KA. 2017e. Kansallisarkisto, Vaasa: Kokkolan raastuvanoikeuden tuomiokirjat. KokRo Ca7 6.4.1723. Käänt. Toropainen, V.

KA. 2017f. Kansallisarkisto, Vaasa: Kokkolan raastuvanoikeuden tuomiokirjat. KokRo Ca7 22.4.1723. Käänt. Toropainen, V ja Mustonen, J.

KA. 2017g. Kansallisarkisto, Vaasa: Kokkolan raastuvanoikeuden tuomiokirjat. KokRo Ca9 8.2.1725. Käänt. Toropainen, V ja Mustonen, J.

KA. 2017h. Kansallisarkisto, Vaasa: Kokkolan raastuvanoikeuden tuomiokirjojen liitteet. KokRo Cca2 14.5.1723. Käänt. Toropainen, V ja Mustonen, J

KA. 2017i. Kansallisarkisto, Vaasa: Kokkolan raastuvanoikeuden tuomiokirjojen liitteet. KokRo Cca3 28.11.1724. Käänt. Toropainen, V ja Mustonen, J.

KA. 2017j. Kansallisarkisto, Vaasa: Kokkolan raastuvanoikeuden tuomiokirjojen liitteet. KokRo Cca4 27.8.1725. Käänt. Toropainen, V.

KA. 2017k. Kansallisarkisto, Vaasa: Kokkolan raastuvanoikeuden tuomiokirjojen liitteet. KokRo Cca5 17.2.1726. Käänt. Toropainen, V.

KA. 2017l. Kansallisarkisto, Vaasa: Kokkolan raastuvanoikeuden tuomiokirjojen liitteet. KokRo Cca5 17.8.1726. Käänt. Toropainen, V.

KHRM. 2018a. K. H. Renlundin museo – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseo: Toiminnan arkisto: Kulttuuriympäristöt/meri/tutkimusaineistot.

KHRM. 2018b. K. H. Renlundin museo – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseo: Arkisto: Kokkola tiedostot. Eero Huiman keräämä aineisto.

KHRM. 2019b. K. H. Renlundin museo – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseo: Toiminnan arkisto: Kulttuuriympäristöt/meri/tutkimusaineistot/kuvat.

Kääntä, M. 1981. Koppargrundet kaivausalueen luonnos 10.6.1981. Kopio K.H.Renlundin museo –Keski-Pohjanmaan maakuntamuseo: Toiminnan arkisto: Kulttuuriympäristöt/meri/tutkimusaineistot.

Kääntä, M. 1986. Köberggrundet -86. Raportti Bothnia Navaliksen kenttätöistä Luodon saaristossa 13-27.7.1986. Kopio K. H. Renlundin museo – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseo: Toiminnan arkisto: Kulttuuriympäristöt/meri/tutkimusaineistot. Saatavilla myös 19.1.2019:

https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/raportti/read/asp/r_raportti_det.aspx?RAPORTTI_ID=145499

Lillman, S. 2016. Museotoiminnan muisti -asiakirjahallinto ja arkistotoimi museoissa. Jyväskylän yliopisto. Taiteiden ja kulttuurin tutkimuksen laitos. Museologia. Maisterin tutkielma.

LiVi 2018. Liikenne- ja viestintävirasto: syvyysaineistot. Syvyysaineistosta irrotetun pistepilven avulla muodostettu graafinen kuva tutkimuskäyttöön. Käyttölupa LIVI/1503/070301/2018.

Mustonen, J. 2014. Koppargrundet – Köbergsgunden: Kartoitukset ja esinelöydöt 1972 – 2013. Kokkola: K. H. Renlundin museo – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseo: Toiminnan arkisto: Kulttuuriympäristöt/meri/tutkimusaineistot.

Mustonen, J. 2015a. Tervanpolton vanavedessä – Kokkolan ympäristön vedenalaista kulttuuriperintöä. Kokkola: K. H. Renlundin museo – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseo: Toiminnan arkisto: Kulttuuriympäristöt/meri/tutkimusaineistot.

Mustonen, J. 2015b. Kokkolan merialueen kenttätyöt 2015. Kokkola: K. H. Renlundin museo – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseo: Toiminnan arkisto: Kulttuuriympäristöt/meri/tutkimusaineistot.

Mustonen, J. 2016a. Kokkolan merellisen kulttuuriympäristön tutkimuksia ja kenttätöitä 2016. Kokkola: K. H. Renlundin museo – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseo: Toiminnan arkisto: Kulttuuriympäristöt/meri/tutkimusaineistot.

Mustonen, J. 2016b. Kokkolan ympäristön haaksirikkotapahtumien ja hylkykohteiden viitetietoja 2016. Kokkola: K. H. Renlundin museo – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseo: Toiminnan arkisto: Kulttuuriympäristöt/meri/tutkimusaineistot.

Mustonen, J. 2017. Kenttämuistiinpanot ja kuvat 21.10.2017, s/s Björn. Kokkola: K. H. Renlundin museo – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseo: Toiminnan arkisto: Kulttuuriympäristöt/meri/tutkimusaineistot.

Mustonen, J. 2018a. Rantaviivan mallinnus korkeuskäyrien perusteella. Karttapohja Maanmittauslaitos: paikkatietoikkuna: kartta-aineistot. Saatavilla 30.12.2018: <https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/>

Mustonen, J. 2018b. S/s Björnin hyllyn mallinnus tutkimuskäyttöä varten Liikenne- ja Viestintäviraston xyz-pistepilviaineistojen avulla.

Mustonen, J. 2018c. Kenttämuistiinpanot ja kuvat 2015–2018, St. Matheus. Kokkola: K. H. Renlundin museo – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseo: Toiminnan arkisto: Kulttuuriympäristöt/meri/tutkimusaineistot.

Mustonen, J. 2019. Koppargrundetin löytökartta. Tiedot raporteista Mustonen 2014 ja 2015b ja kenttämuistiinpanoista 2017–2018. Karttapohja Maanmittauslaitos: paikkatietoikkuna: Kartta-aineistot. Saatavilla 30.1.2019: <https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/>

NMM. 2006. National Maritime Museum, London. Telakkapiirustus: ”Colonist, no 105”.
Kopio K. H. Renlundin museo – Keskipohjanmaan maakuntamuseo: Toiminnan arkisto:
Kulttuuriympäristöt/meri/tutkimusaineistot.

Norrback, S. 1979. Kirje Helsingistä Pietarsaaren museon johtajalle P. Toivaselle
27.8.1979. Kopio K. H. Renlundin museo – Keskipohjanmaan maakuntamuseo: Toiminnan
arkisto: Kulttuuriympäristöt/meri/tutkimusaineistot.

Peltoniemi, J. 2004a. Vanhansatamanlahden korjauslaiturin (proopenkin) perustat.
Kokkola: K. H. Renlundin museo – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseo: Toiminnan
arkisto: Kulttuuriympäristöt/meri/tutkimusaineistot.

Peltoniemi, J. 2004b. Proopenkkiä pitkin. Kokkolan ympäristön vedenalaisjännösten
inventointi 1.5.2004.31.7.2004. Kokkola: K.H.Renlundin museo – Keski-Pohjanmaan
maakuntamuseo: Toiminnan arkisto: Kulttuuriympäristöt/meri/tutkimusaineistot.

PRo. 1891. Pietarsaaren raastuvanoikeus. S/s Björnin kapteenin Leo Braxénin meriselitys
21.5.1891. Kopio K. H. Renlundin museo – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseo:
Toiminnan arkisto: Kulttuuriympäristöt/meri/tutkimusaineistot.

Rönkä, M. 2015. Kulttuuriperinnön arvottaminen museoissa ja arkistoissa. Jyväskylän
yliopisto. Taiteiden ja kulttuurin tutkimuksen laitos. Museologia. Pro gradu –tutkielma.

SMY 2019. Suomen Muinaismuistoyhdistys: Arkisto: Ca1 Pöytäkirjat 1870 – 1883.
Aineisto Museoviraston arkistossa: Kokoelma- ja tietopalvelut: Arkistoaineistot: Muut
aineistot.

Takala, E. 1896. Muinaismuistoja Pietarsaaren kihlakunnan suomalaisesta osasta. Helsinki:
Keisarillinen Alexanderin yliopisto.

Ukkonen, S. 2011. Sähköiset arkistotietokannat Itämeren historiantutkimuksessa.
Jyväskylän yliopisto. Historian ja etnologian laitos. Suomen historia. Pro gradu –tutkielma.

ONLINE-LÄHTEET

Finlex. 2019. Muinaismuistolaki 17.6.1963/295. Saatavilla 6.1.2019:
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1963/19630295>

Helsingin yliopisto. 2019. Humanistinen tiedekunta: tutkimus: tieteenalat: kulttuurien
tutkimus: arkeologia. Saatavilla 30.3.2019: <https://www.helsinki.fi/fi/humanistinen-tiedekunta/tutkimus/tieteenalat/kulttuurien-tutkimus/arkeologia>

HisKi. 2018. Suomen Sukututkimusseuran HisKi-projekti. Kokkola–Gamlakarleby,
haudatut: 1722-1724. Saatavilla 19.1.2019: <https://hiski.genealogia.fi/hiski/9u8bd0>

Ilmatieteen laitos 2019. Teematietoa: Meret: Jää: Liikkuva merijää. Saatavilla 18.1.2019:
<https://ilmatieteenlaitos.fi/liikkuva-merijaa>

KHRM 2019a. K. H. Renlundin museo – Keski-Pohjanmaan maakuntamuseo. Meidän museo -hanke 2016-2018. Keski-Pohjanmaan paikallismuseoiden kehittämishanke. Verkkosivu. Saatavilla 18.1.2019:

https://www.kokkola.fi/palvelut/kulttuuripalvelut/museot_ja_perinneyot/kh_renlundin_museo/hankkeet/menneethankkeet/meidan_museo/fi_FI/meidan_museo/

Kotimaisten kielten keskus 2018. Kielitoimiston sanakirja. Helsinki: Kotimaisten kielten keskus ja Kielikone Oy. Saatavilla 1.2.2019: <https://www.kielitoimistonsanakirja.fi>

Leppäranta, M. 2011. Jääeroosioselvitys: Siikajoen tuulivoimapuistohankkeen vaikutukset jääeroosioon. WSP-Finland Oy. Saatavilla 18.1.2019: [https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Asiointi_luvat_ja_ymparistovaikutusten_arviointi/Ymparistovaikutusten_arviointi/YVA_hankkeet/Siikajoen_tuulipuistohanke_Siikajoki/Siikajoen_tuulipuistohanke_Siikajoki\(27813\)](https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Asiointi_luvat_ja_ymparistovaikutusten_arviointi/Ymparistovaikutusten_arviointi/YVA_hankkeet/Siikajoen_tuulipuistohanke_Siikajoki/Siikajoen_tuulipuistohanke_Siikajoki(27813))

LiVi. 2019. Liikenne- ja Viestintävirasto: Aineistot: Avoin data: Tietoaineistot: Syvyysaineistot. Saatavilla 1.2.2019:

<https://vayla.fi/avoindata/tietoaineistot/syvyysaineistot#.XFQVG1wzZPZ>

MeHu. 2018. Menetelmäpolkuja humanisteille. Jyväskylän yliopisto. Verkko-opetusaineisto. Saatavilla 6.1.2019: <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja>

MML. 2018. Maanmittauslaitos: Paikkatietoikkuna. Saatavilla 30.12.2018: <https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/>

MML. 2019. Maanmittauslaitos: Paikkatietoikkuna. Saatavilla 30.1.2019: <https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/>

MuVi. 2018a. Museovirasto: Arkeologinen kulttuuriperintö. Saatavilla 10.6.2018: <https://www.museovirasto.fi/fi/kulttuuriymparisto/arkeologinen-kulttuuriperinto>

MuVi. 2018b. Museovirasto: Vedenalainen kulttuuriperintö. Saatavilla 10.6.2018: <https://www.museovirasto.fi/fi/kulttuuriymparisto/arkeologinen-kulttuuriperinto/vedenalainen-kulttuuriperinto>

MuVi. 2018c. Museovirasto: Kulttuuriympäristön palveluikkuna: Arkeologiset kohteet: Nro 1000018473: Kotka: Ruotsinsalmen meritaistelualue. Saatavilla 30.5.2018: https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000018473

MuVi. 2019a. Museovirasto: Unescon kansainväliset kulttuuriperintösopimukset: Sopimus vedenalaisen kulttuuriperinnön suojelemiseksi. Saatavilla 12.1.2019: <https://www.museovirasto.fi/fi/tietoa-meista/kansainvalinen-toiminta/kansainvalisia-sopimuksia#Sopimusvedenalaisen-kulttuuriperinn%C3%B6nsuojelemiseksi>

SSHY. 2018. Suomen sukuhistoriallisen yhdistyksen digiarkisto. Kokkola syntyneet-vihityt-kuolleet 1657-1749 MKO490-502. jpeg.288. Saatavilla 30.12.2018: <http://www.sukuhistoria.fi/sshy/sivut/HisKi-digiarkisto.php?bid=18108&pnum=288>

Tyne built ships. 2018. A history of Tyne shipbuilders and the ships that they built. Saatavilla 30.5.2018: <http://www.tynebuiltships.co.uk/C-Ships/colonist1874.html>

UNESCO. 2019. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization: Underwater Cultural Heritage. Saatavilla 12.1.2019: <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/>

Vasamuseet. 2019. Vasamuseet, Stockholm. En del av Statens maritima och transporthistoriska museer. Saatavilla 30.3.2019: <https://www.vasamuseet.se/fi>

MUUT LÄHTEET

Hagström, L. 2019. Puhelinkeskustelu 22.1.2019. Villa St. Matheus.

Hyytiä, A. 2017. Keskustelu K. H. Renlundin museolle tapahtuneen esinelahjoituksen yhteydessä 1.11.2017. Rannikkohöyrylaiva Björnin löytyminen.

Kääntä, M. 2016. Haastattelu 22.08.2016. Koppargrundetissa ja Köbergsgrundenissa 1970-1980-luvuilla tehdyt kenttätyöt.

Martin, A. 2018. Keskustelu 31.7.2018. Onni Martinin ja Harry Wahlsbergin sukellustoiminta Kokkolan merialueella 1950 ja -60 luvuilla.

Pihlajamaa, P. 2018. Keskustelu 27.7.2018. Kokkolan Urheilusukelluskerho Merisaukkojen tiedot 1950 ja -60 luvulla sukeltaneista henkilöistä.

Silvan, P. 2016. Haastattelu 22.08.2016. Koppargrundetissa ja Köbergsgrundenissa 1970-1980-luvuilla tehdyt kenttätyöt.

Mispelaere, J. 2018. Sähköpostit Jusa Peltoniemelle 13.3–20.3.2018: RA2018/02256. Stockholm: Riksarkivet.

Peltoniemi, J. 2017. Keskustelu 19.12.2017. 2000-luvun alun vedenalaisen kulttuuriperinnön tutkimustilanne.

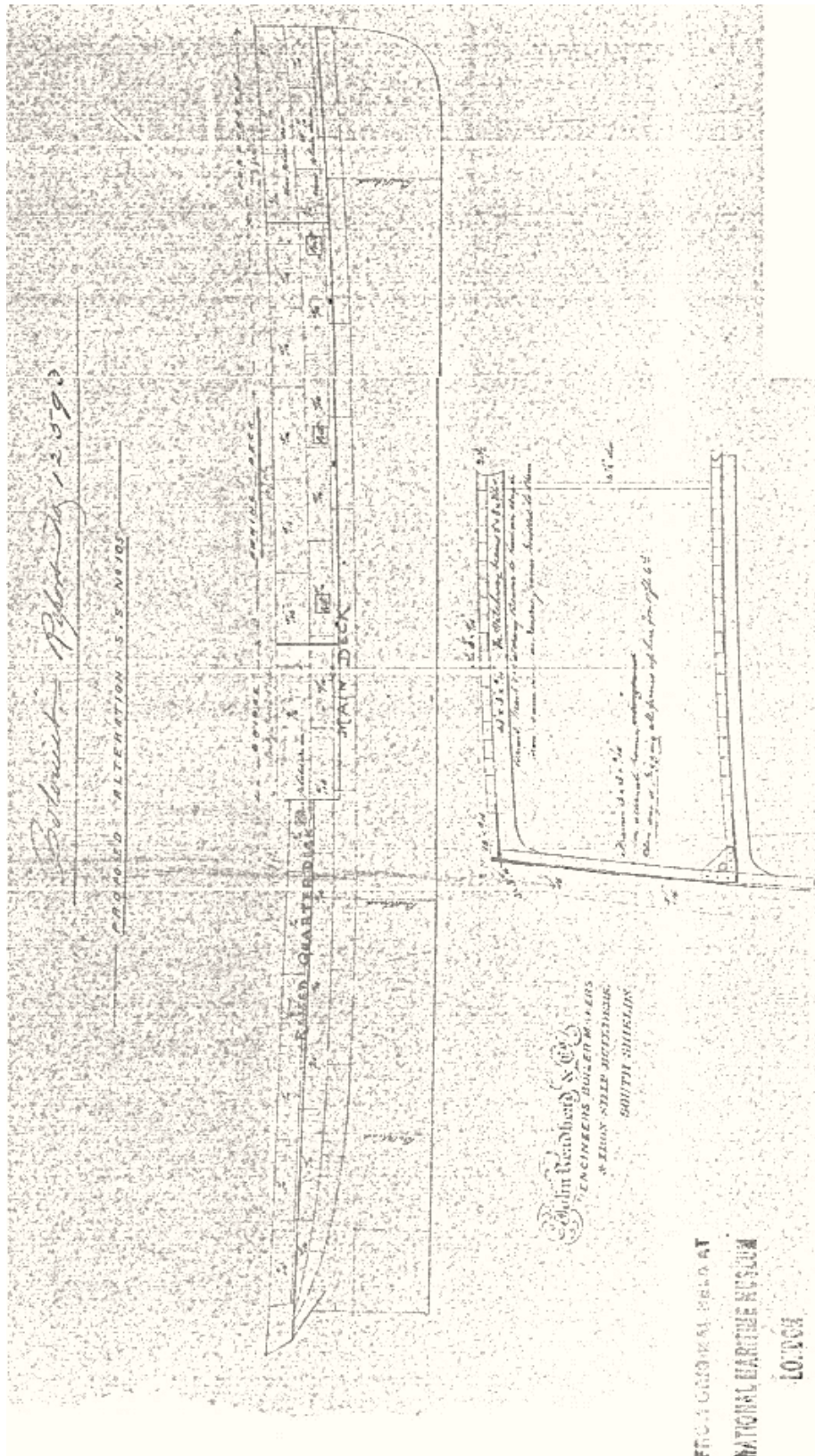
Santamaa, P. 2017. Keskustelu 21.10.2017 suoritettuna kenttätyön yhteydessä. Rannikkohöyrylaiva Björn. Huom. piirros kenttämuistiinpanoissa.

Sjöblom, J. 2018. Haastattelu 21.2.2018. Rannikkohöyrylaiva Björnin etsintä, löytyminen, esineistö sekä olosuhteet hyllyllä.

LIITTEET

Liite 1

S/s Björnin telakkapiirustus 1 (NMM 2006).



Liite 3.

S/s Björniä koskevista lehtiartikkeleista muodostettu aikajana 20.5.1891-15.7.1892.
Saataavilla 30.5.2018: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/>

1. Waasan lehti nro 40; 20.5.1891. **Uponnut laiwa.**

Tänne saapuneen sähkösanoman mukaan upposi waasalainen höyrylaiwa ”Björn” eilisiltana Kokkolan edustalla. Ainoastaan miehistö pelastettiin. Tarkempia tietoja puuttuu.

2. Aura nro 114; 21.5.1891. **Höyrylaiwa uponnut.**

Helsinki, toukok. 20 p. Waasan Nordsjöbolaget nimisen yhtiön höyrylaiwa ”Björn” upposi viime yönä 8 minuuttia itäkaakkoon Ykspilasta murtaissaan jäätä. Miehistö on pelastunut Pietarsaareen. Laiwa oli 7/8 osaan arwoansa wakuutettu, lasti, kappaletawarata ja jauhoja, täyteen arwoonsa. Uppoaminen tapahtui 20 sylen sywyteen.

3. Päivälehti nro 114; 21.5.1891. **Laiwa uponnut.**

Waasalainen höyrylaiwa ”Björn”, sekatawaralastissa upposi tykkänään toissa yönä neljän penikulman päässä Pietarsaaresta, turhaan koetettuaan päästä määräpaikkaansa Kokkolaan. Laiwawäki pelastettiin Pietarsaareen. Sekä laiwa että lasti oli wakuutettu. Syyksi onnettomuuteen luullaan, että laiwa oli puskeutunut ajojaitä vastaan ja ruwennut wuotamaan, ilmoitetaan meille Kokkolasta.

4. Pohjalainen nro 41; 22.5.1891. **Uponnut laiwa.**

Höyrylaiwa ”Björn”, kapt. Geo Brarén, upposi viime tiistai-iltana Kokkolan edustalla, ajojait kun murtiwat laiwan keulan. Wettä oli paikalla 20 syltä eikä edes mastotkaan näkyneet koko laiwasta. Päälliköt ja miehistö kaikki pelastuiwat. Laiwa oli wakuutettu 120.000 markasta, waan lasti, noin 1,000 säkkiä jauhoja, oli wakuuttamaton. Pelastusyhtiö ”Neptun” Tukholmasta tullee nostamaan uponneen laiwan.

5. Kaiku nro 56; 23.5.1891. **Höyrylaiwa Björn uponnut.**

Höyrylaiwa Björn on viime tiistai-iltana k:lo 7 aikaan uponnut kokonaan meren pohjaan 4 penikulman päässä Pietarsaaresta. Höyrylaiwa oli, kuten O. I. kertoo, lähtenyt Lybeckistä t. k. 11 p. matkalle Suomeen ja saapuikin onnellisesti etelä-Suomeen ja Waasaan, josta se lähti matkaansa jatkamaan Kokkolaan. Waan laiwan täytyikin jääesteiden wuoksi Tankarin majakan läheisyydessä kääntyä takaisin etelään päin, mutta törmäsikin wahwaa jäätä vastaan ja silloin upposi. Mastot ainoastaan owat näkywissä, waan koko laiwa on kerrassaan weden alla. Meri onkin siinä kohden, jossa laiwa upposi, 25 jalkaa sywä. Laiwan kapteeni on Geo Brarén ja perämies W. Martlund. Kapteeni ja koko laiwawäestö pelastui ja saapui k:lo 1 yöllä Pietarsaareen. Laiwassa oli 600 jauhosäkkiä setä paljon rautakalua. Laiwan omistaa Waasan Pohjanmeren höyrylaiwaosakeyhtiö.

6. Waasan lehti nro 41; 23.5.1891. **Uponneesta "Björn"-höyrylaiwasta**

woimme nyt antaa seuraawat lisätiedot: Laiwaa, joka on Waasan Pohjanmeren höyrylaiwa-yhtiön omistama, kuletti merikapteeni G. Brarén. Wiime tiistaina se upposi "Tankarin" majakan lähellä. Miehistö pelasti itsensä laiwan weneillä ja pääsi onnellisesti Pietarsaaren. Höyrylaiwa "Björn", 216 tonnin mittawuudella, oli wakuutettu Suomen ensimäisessä meriwakuutus-yhtiössä 80,000 markasta ja toisessa samannimisessä yhtiössä 40,000 markasta. Paitse kappaletawaraa oli laiwassa lastina noin 1,000 säkkiä jauhoja, jotka oliwat wakuuttamattomat. Kapteeni Brarenin Pietarsaaren raastuwanoikeuteen antamassa meriselityksessä mainitaan m. m., että laiwa, lähdettyään Waasasta t. k:n 19 p:nä, tapasi "Tankarin" majakan lähellä liikkuwia jääroukkioita, joitten läpi mentiin helposti. Myöhemmin tapasi laiwa taajaa ajojäätä, jolloin wauhtia hiljennettiin. Kun huomattiin, ettei laiwa woinut päästä Kokkolaan, muutettiin suunta Pietarsaaren, mutta silloin hawaittiin, että laiwan keula alkoi wajota. Heti alettiin tukia syytä siihen ja silloin huomattiin, että keulaan oli ilmaantunut reikä, josta wesi tulwasi kowalla wauhdilla sisään. Kaikki laiwan luukut sulettiin ja pumput pantiin käyntiin. Se ei kuitenkaan pitkälle auttanut; laiwa wajosi yhä ja ennen pitkää täytyi miehistön etsiä pelastusta laiwan weneisin. Heti sen jälkeen upposi laiwa yht'äkkiä kerrassaan näkymättömiin. Sukellus-yhtiöitten kanssa hierotaan paraikaa sopimusta laiwan nostamisesta.

7. Pohjalainen nro 42; 26.5.1891. **"Björnin" haaksirikko.**

Laiwa on 15 sylen sywällä wedellä noin 2 peninkulman päässä Tankarilta. Upotessa laiwasta heitellyistä jauhosäkeistä pelastiwat kalastajat, kuten N. P. kertoo noin 350 kappaletta.

8. Kaiku nro 59; 30.5.1891. **Höyrylaiwa Björnin haaksirikko.**

Höyrylaiwa Björn, joka tämän kuun 19 päiwänä lähti Waasasta pohjoseen päin, sai meressä jäiden seassa wuodon ja upposi. Laiwan kapteeni Braren on tästä haaksirikosta antanut seuraawia tietoja:

Björn lähti Waasasta t. k. 19 päiwänä klo 1,30 epp. kruunun luotsin johdolla otettuaan Lyypekistä tuodun lastin lisäksi jouko jauhoja. Klo 5.15 siwutettiin Ritgrundin majakka ja matka suunnattiin Kokkolaan päin klo 10,30, jolloin Tankkarin majakka tuli näkywiin. Laiwa tapasi nyt ajojaitä, jolloin wauhtia hiljennettiin ja alus pääsi helposti eteenpäin. Klo 12.30, jolloin Tankkarin majakka oli 2 1/2 englannin meripenikulman päässä, tawattiin kasautuneita ajojaitä, jolloin kulkua taas hiljennettiin. Alus kulki nyt hiljalleen, wäliin kowempaakin wauhtia hakien jäästä löyhempiä paikkoja. Joskus pysähdyttiin ja otettiin uutta wauhtia noin 4 à 5 syltä peräydyttyä. Klo 3,30 kun oli jo Tankkarin majakka siwutettu, tawatiin lujaa jäätä, jolloin tehtiin kaksi yritystä murtaa jäätä. Mahdotonta oli kuitenkin eteenpäin päästä, jonka wuoksi kapteeni päätti kääntyä takasin ja mennä Pietarsaaren. Samalla huomattiin laiwan painuwan wähen keulolleen. Ruumat tutkittin ja huomattiin keularuumassa olewan 30 tuumaa wettä. Pumput pantiin käyntiin ja wesi wähenikin lastiruumasta, waan yhä eneni keulakopissa (förpikes). Kuitenkin jatkettiin matkaa hiljalleen takaisinpäin ja klo 5 j. pp. päästiin selwälle wedelle. Kun laiwan keulapuoli huolimatta pumppauksesta, yhä painui, heitettiin osa lastia mereen. Klo 6

aikana, kun niin paljon lastia oli mereen heitetty, että päästiin ruuman pohjalle, huomattiin oikealla puolen pohjassa iso reikä, josta wettä tulwehti sisään. Kone seisautettiin ja koetettiin reikää tukkia, mutta turhaan, se kun oli melkoisesti wesirajan alla. Kun huomattiin, ettei maihin ehditä päästä, ennenkuin alus kokonaan uppoaisi, löysättiin laiwaweneet walmiiksi, ja kapteeni käski miehistön mennä niihin. Täydellä koneella laskettiin nyt suoraan lähimpää maata kohden ja kulkua jatkettiin, laiwan yhä waan painuessa sywemmälle. Klo 7,10 j. pp. Tankkarin majakan näkywissä meni wät wasta kapteeni ja perämies weneeseen, jonka jälkeen Björn heti upposi 20 sylen sywälle. Miehistö lähti heti matkalle Pietarsaaren, jonne saapui wat klo 12,30 yöllä. Pelastusyhtiö Neptunin kanssa Tukholmasta ei ole vielä sowittu siitä, millä hinnalla se ottaa uponneen laiwan pelastaakseen, koska wesi sillä paikalla on kowin sywä. Kuitenkin on yhtiön höyrylaiwa Hermes 1,500 markalla lähtenyt tutkimaan paikkaa, missä onnettomuus tapahtui, siellä pelastussuhteita lähemmin tarkastettuaan määrätäkseen pelastustyön hinnan.

9. Pohjalainen nro 41; 9.6.1891. **Björnin haaksirikko.**

Sukeltajayhtiö Neptunin pelastajahöyry Hermes on jo tutkinut Björnin paikan ja hawainnut sen 13 sylen sywyiseksi. N.P.

10. Pohjalainen nro 46; 10.6.1891. **Waroitus merenkulkijoille.**

Uponneen aluksen "Björnin" asema on 63° 52' 2" pohj. lew. ja 0.22° 36' 6" it. pit. Weden sywyys sillä kohdalla on 13 sylvä, pohja pientä kiwikkoa, soraa ja sawea. Koska yksi aluksen mastoista on noin 8 jalkaa weden pinnan alla ja paikka on liikerikkaalla suunnalla, on tarpeen olla waruillaan. Kulma Tankkain majakalta Kallbergin uudelle tuwalle on 69° 50' ja sanotusta tuwasta Öregrundin läntisimpään osaan 61° 30'. Kompassin poikkeus täällä on 40° 20' länteen.

11. Waasan lehti nro 46; 10.6.1891. **Björn -höyrylaiwan haaksirikko.**

Höyryl. "Gustaf Wasa" lähti täältä wiime sunnuntaina, mukana konsuli A. Hedman ja eräs sukeltaja, sille paikalle missä höyryl. Björn" oli uponnut. Illalla saawuttiin paikalle, jossa nykyään "Björnin" suurmastoon kiinnitetty salko walkosella lipulla osottaa tapaturmapaikkaa. Sukeltaja katosi heti merensywyteen ja meni "Björnin" lastiruumaan, irroittaen siellä noin 70 säkkiä jauhoja, jotka heti nousi wat wedenpinnalle ja pelastettiin "Gustaf Wasaan". Noin puolentuuman paksu taikinakerros suojelee jauhoja pilaantumasta. Alkawa myrsky kuitenkin tällä kertaa esti pelastustyötä jatkamasta. "Gustaf Wasa" palasi toispäiwänä kaupunkiin. "Björn" seisoo pystysuorassa asennossa noin 14 sylen sywydessä ja sen suurmaston latwa on 8 jalkaa wedenpinnan alla.

12. Åbo Tidning nro 156; 12.6.1891. **Wasa, 9 juni.** (Ur W.T.)

Ångfartygst Gustaf Wasa afgick från Wasa sista söndag med disponenten för Nordsjö Ångfartygabolaget, konsul A. Hedman och en dykare ombord till stället där ångfartyget **Björn** sjunkit. På aftonen framkom man till platsen hvarest numera en vid "Björns" stormast fästad stång med hvit flagga utvisar haveristens läge. Dykaren nedsteg genast och beträdde "Björns" lastrum. hvarifrån han lösgjorde omkring 70 säckar rågmjöl, hvilka strax

flöto upp till vattenytan samt bärgades ombord å "Gustaf Wasa". Ett omkring halftum tjot degskal hade bilat sig kring mjölet, hvilket för öfrigt var oskadadt. En tilltagande blåst bindrade dock för denna gång alt vidare bärsnings arbete, hvarför "Gustaf Wasa" måndag f.m. återvände. "Björn" ligger i upprätt ställning på 14 famnars djup och dess stor och frammäster sträcka sig ända till 8 fot under vattenytan.

13. Tampereen Sanomat nro 69; 15.6.1891. **Björn hörylaiwan haaksirikko.**

Höyr "Gustaf Vasa" lähti täältä viime sunnuntaina, mukana konsuli A. Hedman ja eräs sukeltaja, sille paikalle missä höryl. "Björn" oli uponnut. Illalla saavuttiin paikalle, jossa nykyään "Björnin" suurmastoon kiinnitetty salko walmosella lipulla osottaa tapaturmapaikkaa. Sukeltaja katosi heti merensywyteen ja meni "Björnin" lastiruumaan, irrottaen siellä noin 70 säkkiä jauhoja, jotka heti nousivat wedenpinnalle ja pelastettiin "Gustaf Wasaan". Noin puolentuuman paksuinen taikinakerros suojelee jauhoja pilaantumasta. Alkawa myrsky kuitenkin tällä kertaa esti pelastustyötä jatkamasta. "Gustaf Wasa" palasi toispäiwänä kapunkiin. "Björn" seisoo pystysuorassa asennossa noin 14 sylen sywydessä ja sen suurmaston latwa on 8 jalkaa wedenpinnan alla. (W L)

14. Åbo Underrättelser nro 314; 18.11.1891. **Stället, der ångaren Björn sjunkit,**

har utmärkts genom prick med kors, målad i horisontelt löpande röda och hvita fält. Vraket, som är beläget uti norra farleden från sjön till Stockösund, har 8 fot vatten öfver masttopparna. Remmaren utsättes invid vraket på 78 fots vatten. Läge Latitud N 63° 53' 45"; Longitud 22° 36'20" Ost från Greenwich,

15. Aura nro 57; 15.7.1892. **Pelastus-hörylaiwaliike maassamme. I**

Tämä liike oli Suomessamme jo hywällä alulla 1860 luwun loppupuolella. Siihen aikaan oli... ..ja Neptunin wälillä. Mitä haittaa Neptun yhtiön yliwallasta on, nähtiin wasta wuosi takaperin. Hörylaiwa Björn koetti murtaen jäätä päästä määräpaikkaansa Kokkolaan, mutta heikko kun oli rakennukseltaan, sai se wuotoreiän ja wajosi pohjaan neljä peninkulmaa pohjoiseen Pietarsaaresta. Ensimmäinen suomalainen meriwakuutusyhtiö, jossa laiwa oli sadantuhannen markan arwosta wakuutettu, pyysi Neptun yhtiötä nostamaan laiwaa meren pohjasta, mutta sai kieltäwän wastauksen. Sukellusyhtiö, joka ei taida olla aiwan suoepa turkulaisille wakuutusyhtiöille, ei ollut aiwan wakuutettuna siitä, että yritys onnistuisi, koska paikka, missä onnettomuus tapahtui, oli aukea ja myrskyt woisiwat keskeyttää pelastustyön. Muita kilpailijoita ei ollut tietäwissä, ja loppupäätös oli, että täytyi jättää laiwa siksensä ja maksaa koko wakuutussumma. Omituisinta tässä jutussa oli, ettei Neptun yhtiö edes huolinut koettaa pelastaa laiwan joksenkin kallista lastia: sen pelastamiseen kuuluu wasta viime talwena ryhtyneen yksityinen Waasalainen kauppias. Waikeuksia kyllä löytyi Björn laiwan nostamisessa meren pohjasta, mutta tuskin olisi Neptun yhtiö ollut niin wastahakoinen koettamaan, jos wain joku waarallisempi kilpailija olisi ollut olemassa.

Liite 4.

Haaksirikkoutunutta parkkilaiva St. Matheusta koskevia sanomalehtiartikkeleita vuosilta 1909–1911.

- | | | | | |
|-----|--------------------|----------|-----------------|------------------------------|
| 1. | Åland | nro 76. | 22.09.1909 s.4 | |
| 2. | Kaleva | nro 233. | 08.10.1909 s.4 | |
| 3. | Pohjan Poika | nro 117. | 08.10.1909 s.2 | |
| 4. | Aamulehti | nro 234. | 09.10.1909 s.2 | |
| 5. | Helsingin Sanomat | nro 233. | 09.10.1909 s.6 | |
| 6. | Sosialisti | nro 233. | 09.10.1909 s.3 | |
| 7. | Turun Lehti | nro 117. | 09.10.1909 s.1 | |
| 8. | Västra Finland | nro 117. | 09.10.1909 s.3 | |
| 9. | Kaiku | nro 117. | 11.10.1909 s.3 | (kissa mastossa) |
| 10. | Raahe | nro 61. | 13.10.1909 s.3 | (miehistön pelastuminen) |
| 11. | Åbo Underrättelser | nro 279. | 14.10.1909 s.5 | (upotus ja huutokauppa) |
| 12. | Österbottningen | nro 83. | 15.10.1909 s.4 | (huutokauppailmoitus) |
| 13. | Västra Finland | nro 124. | 26.10.1909 s.3 | |
| 14. | Åbo Underrättelser | nro 303. | 07.11.1909 s.9 | (E.P.Lemqvistin meriselitys) |
| 15. | Åbo Underrättelser | nro 339. | 13.12.1909 s.2. | |
| 16. | Västra Finland | nro 145. | 14.12.1909 s.2 | (pelastuspalkkio) |
| 17. | Åbo Underrättelser | nro 23. | 24.01.1910 s.2 | |
| 18. | Åland | nro 19. | 05.03.1910 s.2 | (pelastuspalkkio) |
| 19. | Åbo Underrättelser | nro 65. | 07.03.1910 s.2 | |
| 20. | Åland | nro 21. | 12.03.1910 s.3 | (Lemqvist, palkkio) |
| 21. | Kokkola | nro 50. | 07.05.1910 s.1 | (Strömbäckin ilmoitus) |
| 22. | Österbottningen | nro 97. | 05.12.1911 s.1 | (Strömbäckin villa) |