

**VAASA, SUNDOM (id 2478)**  
**HYLKYKOHTEN TARKASTUSKERTOMUS**  
**Museovirasto, meriarkeologian yksikkö**  
**Matias Laitinen 2006**

## ***Hylkyilmoitus***

Tieto hylystä meriarkeologian yksikköön tuli Museoviraston Vaasan alueyksiköstä, tutkija Tuija Mikkoselta 4.8.2006 (MV:n diaarinro 4/306/2006). Hyllyn olivat löytäneet urheilusukeltajat Vaasan Delfiinit ry:stä heinäkuun lopulla 2006 ja asiasta oli kirjoitettu Vasabladetissa 29.7. sekä lehden verkkosivuilla ([www.vasabladet.fi](http://www.vasabladet.fi)) 1. ja 2.8.2006. Sukellusseura Vaasan Delfiinit ry:n jäsenistä sekä Sundomin kyläyhdistyksen jäsenistä seuraavilla on tietoja hylystä:

-Michael Borg, Näsvägen 265A, 65410 Sundom, michael@sundom.tv, p. 050-4320685

-Paul Bäck, p.040-505 3555

-Matts Andersén, Norrbacken 19, 65410 Sundom, matts.andersen(at)vaasa.fi, p. 045-6324024

Bäck ja Borg olivat heinäkuussa hyllyn löytäjryhmässä ja meriarkeologian yksikkö oli yhteydessä heihin ennen tarkastusmatkan suorittamista. Borg on lähettänyt yksikölle sähköpostitse kuvia hylystä heinäkuulta 2006, jolloin vesi oli niin kirkasta, että kohteen kuvaaminen onnistui pinnalta.

## ***Tarkastuskäynti***

Meriarkeologian yksikkö suoritti hyllylle tarkastuskäynnin 19.9.2006. Kohteelle päästiin käymään näin nopeasti ilmoituksen jälkeen, koska yksikkö oli suunnitellut muutenkin yhdistettyä tarkastus- ja kokousmatkaa Vaasaan ja Lohtajalle. Tarkastuskäynnin suorittivat tutkija Matias Laitinen sekä apulaistutkijat Rami Kokko ja Mari Salminen. Lisäksi mukana olivat yksikön yli-intendentti Marja Pelanne sekä tutkija Maija Matikka. Venekuljetuksen järjesti Paul Bäck, ja paikalla olivat myös Michael Borg ja Matts Andersén sekä muutamia tiedotusvälineiden edustajia Sundomin kyläyhdistyksen kutsumina.

## ***Sijainti ja ympäristö***

Kohteen sijainti tarkistettiin ja hyllyn luoteispään (todennäköisesti keulan) korjatut koordinaatit (WGS-84) ovat: 63° 03.275 N, 021° 36.448 E.

Kohde sijaitsee Vaasan eteläisellä kaupunginselällä, Sundomin Näsetin venesataman itäpuolella olevassa pienessä lahdelmassa. Lahti on hyvin matala ja savi-liejupohjainen, rannat ovat kaislikoittuvia. Lahden itä- ja koillisrannan muodostaa niemi, Svartön, joka on aiemmin ollut saari. Matkaa hylystä lahden lounais- ja koillisrannoille on n. 150 metriä ja etelän suunnassa ranta on alle 200 metrin päässä. Hylkykohde koostuu aluksen pohjakappaleesta sekä irrallisista rakenneosista, ja kohteen laajuus on noin 22 metriä x 13 metriä. Hyllyn kölin suunta on luode (keula) – kaakko (perä). Hylky makaa upottavalla liejusavipohjalla ja osia siitä on myös liejun peitossa. Kölin luoteispää on n. 15-20 cm syvällä saven sisällä ja hyllyn keskikohdilla pohjalaudoituksen päällä on viitisen senttiä liejua. Hyllyn ympärillä pohjassa on hiukan vesikasveja mutta ei kaislikkoa, ja itse hylky on paljas. Veden syvyys hyllyn kohdalla on vain noin 20-60 cm. Koko hyllyn ympäristö on erittäin matalaa ja alueella voi liikkua vain matalakulkuisilla pienveneillä.



Kuva 1. Hylyn paikka. Sukeltajat Laitinen ja Salminen suurin piirtein kölin vastakkaisissa päissä. Kuvattu pohjoisesta, kuvaaja Rami Kokko.

### **Havainnot**

Syyskuussa kohteella käydessä vesi oli erittäin sameaa ja kohteen matalan syvyyden takia sukeltaminen sen päällä oli mahdotonta. Kohdetta tarkasteltiin kahlaamalla kuivapuvussa sen ympärillä sekä päällä ja tunnustelemalla käsin rakenteita. Mitat otettiin tunnustelemalla ja nostamalla mittanauha pinnan yläpuolelle lukemista varten, siksi ne ovat vain suuntaa-antavia otoksia. Havainnot teki Matias Laitinen sekä Mari Salminen ja ne kirjasi ylös veneessä Rami Kokko.

Kohde on aluksen yhtenäinen pohjakappale, jonka suurin pituus kölin suunnassa on 21,80 metriä ja suurin leveys sen keskivaiheilla, pohjatukin päiden kohdalta mitattuna, noin 4,55 metriä. Säilynyt pohjaosa vaikuttaa melko tasaleveältä, ja suurin osa säilyneistä pohjatukeista on pituudeltaan lähellä 4,5 metriä. Pohjakappaleen keskellä on lautamainen köli, jonka leveys on n. 18 cm ja paksuus 13 cm. Köli on osittain saven sisällä ja muu hylyn pohjarakenne on siirtynyt siten, että keskiosaltaan köli on osin styyrpuurin puoleisen, ensimmäisen lautakerran alla. Jos ajatellaan kölin pysyneen savessa paikoillaan, niin pohjatukit ja laudoitus ovat siirtyneet hiukan lahden pohjukkaan päin, ja rakenne on kölin viereltä auennut.

Kaarten alimpia osia eli pohjatukkeja on paikoillaan jäljellä 44 kappaletta ja aluksen pohjan profiili on hyvin suora ja tasapohjainen. Pohjatukkien ulkopäät ovat osin katkenneet, mutta ehjissä liitospäissä on vain heikkoa kaarta ylöspäin. Varsinaisia ylempiä kaaripelkkoja ei havaittu paikoillaan ja vaikuttaa siltä että aluksen kyljet palteesta ylöspäin ovat irronneet kokonaan. Sukeltajien lähettämässä kuvissa heinäkuulta 2006 näkyy muutamia irtonaisia kaaripelkkoja, joissa kyljen muoto näyttäisi nousevan

tasaisesta pohjasta palteen kohdalla melko jyrkästi ylös lähes pystyksi. Näitä irto-osia ei pystytty nyt syksyllä paikantamaan olemattoman näkyvyyden takia. Pohjatukkien leveys on 13-15 cm ja niiden etäisyys toisistaan on myös 15 cm luokkaa. Pohjatukeissa on havaittavissa vinoja lapaliitoksia, joissa liitoksen pituus on n. 45 cm. Vinot lapaliitokset ovat poikittain pohjalaudoitukseen nähden, pohjatukin osat eivät siis mene päällekkäin. Liitokset vaikuttavat melko karkeilta ja niitä on myös hyvin lähellä kölilinjaa sekä osin jopa sen päällä. Lisäksi Borgin heinäkuussa ottamissa kuvissa näkyy kuinka lapaliitoksia on samassa kohtaa vierekkäisissä pohjatukeissa, sekä jopa yksi lähes tasapäinen liitos. Pohjakappaleen molemmista päistä puuttuu pohjatukkeja ja jäljellä on vain pohjalaudoitusta. Viimeiset päissä jäljellä olevat pohjatukit ovat myös noin 4-4,5 metriä pitkiä, eli se viittaa siihen että aluksen muoto ei juuri kapene perään tai keulaan päin. Pohjatukkien päällä ei ollut havaittavissa merkkejä sikokölistä tai muusta maston sekä takilan tukemiseen tarkoitetuista rakenteista. Pohjatukkien alapinnoissa oli tunnettavissa vesireikiä pohjalaudoitusta vasten.

Pohjalaudoitus on rakennettu tasasaumaan ja kiinnitetty kaariin rautanauloin ja puuvaarnoin (puutapein). Laidoituksen leveys on n. 25 cm ja paksuus 4-5 cm. Sekä laudoitus että kaaret ovat havupuuta. Pohjatukkien päällä on myös muutamia lautoja, mutta ne ovat irtolankkuja ja poissa paikoiltaan. Ne saattavat olla garneerausta tai sitten ne ovat vain irtolankkuja jostain muusta osasta alusta.

Hylyn luoteispäässä, joka alustavasti vaikuttaa keulalta, on kölilinjan jatkeella pohjassa keularangan tyvi jäljellä. Tämä kaareva osa on irronnut ja kaatunut kyljelleen saveen, se on myös osin liejun peitossa. Sen korkeus paikoillaan olisi ehkä noin 60 cm, ja sen ulkoreunassa on tunnusteltavissa pohja- ja kylkilaidoituksen kiinnitystä varten ura eli spunninki. Itse köli on tässä päässä hylkyä parikymmentä senttiä syvällä saveen peitossa. Yhtenäisen pohjakappaleen puolivaiheilla, sen eteläpuolella, parin metrin päässä siitä on osa aluksen kylkeä tai pohjaa, tämän irto-osan mitat ovat n. 2 x 1 metriä. Tämä osa on kääntynyt paikoiltaan, sillä sen laidoituksen suunta on poikittain pohjakappaleen laidoitukseen nähden. Yhtenäisen pohjakappaleen ympärillä kahlattiin säteittäisesti n. 10-12 metrin päähän useita linjoja, mutta muita suurempia irto-osia ei savessa tunnettu. Kaikki havaitut rakenneosat ovat aivan suuremman pohjaosan tuntumassa tai sen päällä.

## **Löydöt**

Hylyn luoteispäässä, viimeisten pohjatukkien välissä, pohjalaudoituksen päällä oli krustittunutta rautaa sekä ruskean lasipullon kappaleita. Käsin tunnustelemalla havaitut lasipullon kappaleet (5 kpl) nostettiin ja kuljetettiin Helsinkiin tarkempaa ajoitusta varten. Kappaleet ovat laakean, tasapohjaisen pullon puolikas pohjaosa, suuosa sekä osa kaulasta. Pullo on puhaltamalla valmistettu ja lasiaines on tumman ruskeaa. Tutkija Georg Haggren Museovirastosta arveli kappaleiden valokuvien perusteella että, pullo on arviolta noin 1800-luvun puolivälistä. Hänen mukaansa pullon alkuperä lienee Suomi tai Ruotsi, molemmiin puolin Pohjanlahtea oli tuolloin monta lasitehdasta, jotka valmistivat tämäntyyppistä, yksinkertaista talouslasia (sähköpostiviesti Haggren-Laitinen 1.10.2006).



Kuvat 2. ja 3. Vaasa, Sundom, hylystä löytyneet pullon osat. Kuvaaja: Sari Pouta

Pullon osat olivat liejukerroksen peitossa hyllyn rakenteiden välissä mutta pohjalaudoituksen päällä. Löytöpaikka oli pohjatukkien välissä, aivan kölilinjan vieressä eli kohdassa johon alusten pilssiin joutuneet esineet ja roskat päätyvät. Pullon joutumista hylkyyn jälkikäteen ei voida sulkea pois, mutta minusta vaikuttaa siltä että se liittyisi aluksen käyttöajankohtaan.

### ***Historiallinen tausta***

Vaasan satamatoimintojen ongelmana on aina ollut maan kohoamisesta johtuva väylien ja satama-alueiden mataloituminen. Ensimmäinen tunnettu satama 1600-luvulta alkaen oli noin kilometri Vanhasta Vaasasta länteen sijainnut Hästholmenin länsiranta (Rostén 1947: 98). Vanhan Vaasan porvarit valittivat vuonna 1746 valtiopäivillä matalasta väylästä satamaan ja kertoivat että alukset oli purettava ja lastattava puolen peninkulman päässä satamasta merellä. Tavarat oli kuljetettava proomuilla ja veneillä satamaan, ja rantaveden mataluuden takia proomuja piti uittaa vain jalan tai puolentoista jalan syvyisessä vedessä. (Luukko 1979: 96.) Tämä proomujen käyttö on tapahtunut siis nykyisellä Eteläisellä kaupunginselällä. Vuoden 1789 kuninkaallisella päätöksellä alusten piti purkaa ja lastata Palosaaren (Brändö) uudessa satamassa (Aspelin 1892: 71). Matkaa uudesta satamasta kaupunkiin oli kymmenen kilometriä ja rahaa kunnan tien rakentamiseen näiden välille ei porvareilla ollut (Rostén 1947: 98). Siten proomujen ja veneiden käyttö lahdella tavaroiden kuljetukseen jatkui. 1800-luvun alkupuolella käytettiin vielä molempia satamia, sillä molemmissa oli kauppiaiden varastoja, mutta vaaka- ja pakkahuone sijaitsivat Palosaarella (Mäkelä 1985: 136).

Kaupungin porvarit halusivat kehittää kaupungista merelle vievää väylää ja lisäksi kaupunginlahden vesi pilaantui kesäisin sen mataluudesta ja likavesistä johtuen. Vuonna 1837 perustettiin kanaaliyhtiö, joka suunnitteli kanaalin ruoppaamista kaupunginlahtea pitkin Virtakivien (Strömstenare) poikki satamalahteen ja edelleen vanhasta satamasta kaupungin pikiruukille. (Mäkelä 1985: 139.) Yhtiö hankki Ruotsista ruoppaajan, joka työllisti kaksi hevosta, kolme miestä sekä yhden apupojan ja ruotsalaisen työn ohjaajan. Lisäksi yhtiö teetti proomun ja ruoppaus alkoi vuonna 1839 kaupunginlahdella ja vanhassa satamassa. Myöhemmin hankittiin toinen ruoppaaja. (Mäkelä 1985: 140.) Mäkelä kirjoittaa myös Mustasaaren pitäjänkokouksen esittäneen väylän syventämistä ja että vuoden 1840 keväällä hankittiin mutaproomu (mudderpråm) ruoppausta varten

(Mäkelä 1985: 137.). Miten tämän proomun hankinta liittyy kanaaliyhtiöön ja sen ruoppaustyöhön jäi minulle epäselväksi. Joka tapauksessa ruoppaustyö kesti vuodet 1839-1847 ja kanaali valmistui mereltä kaupunginlahden siltaan asti, mutta sitä piti vielä jatkaa Korsholman lääninvankilaan asti. Kaikkiaan kanaali ei ehtinyt osoittaa hyödyllisyyttään ennen Vanhan Vaasan paloa 1852 ja myöhemmin koko kaupungin siirtoa uuteen paikkaan lähelle Palosaaren satamaa. (Mäkelä 1985: 140-142.)

Lähellä hylyn sijaintipaikkaa, Svartön saarella, joka nyt on niemi, on sijainnut laivanrakennusvarvi 1600-luvun lopulta 1700-luvulle. Mutta nykyisen eteläisen kaupunginselän nimellä kulkevan lahden mataloituminen siirsi myös laivanrakennustoiminnan kuten satamankin ulommas Palosaareen 1700-luvun lopulla. Ainakin keväällä 1814 maistraatin toivomuksesta laivanrakentaminen ja korjaus keskitettiin Mansikkasaaren pohjoisosaan (Mäkelä 1985: 137).

### ***Tulkinta ja jatkotoimenpiteet***

Hyllyn tasapohjainen, kulmikas muoto sekä yksinkertainen, havupuinen rakenne viittaavat mielestäni jonkinlaiseen matalakulkuiseen proomuun. Kuten edellisestä kappaleesta ilmenee, on proomuja käytetty Vaasan seudulla tavaroiden kuljettamiseen sataman ja kaupungin välillä. Lisäksi mutaproomuja on ollut Vanhan Vaasan kanaalin rakentamisessa käytössä ruoppausmassojen kuljetuksessa. Jos hyväksytään hylystä löytyneet, 1800-luvun puoliväliin karkeasti ajoittuvat, pullon kappaleet aluksen käyttöajankohtaan tai käytöstä poiston ajankohtaan viittaavaksi todisteeksi, niin proomujen käyttö Vaasassa sopisi tuohon aikaan hyvin. Tuolloin kanaalia oli ruopattu kymmenisen vuotta ja toisaalta proomuliikenne Vanhan Vaasan satamaan jatkui aina kaupungin paloon asti. Proomu on todennäköisesti hylätty matalalle lahdelle käytöstä poistettuna. Kohde on siis todennäköisesti yli sata vuotta sitten uponnut ja siten muinaismuistolain suojaama kiinteä muinaisjäännös. Aluksen tarkempi ajoitus ja rakenteen sekä käytön tulkinta vaatisivat jatkotutkimuksia ja esimerkiksi dendrokronologisten ajoitusnäytteiden ottamista. Hylky on kuitenkin huonokuntoinen ja koostuu ainoastaan aluksen pohjaosasta, joten tarkkoja tutkimustuloksia aluksen rakenteista on mahdotonta saada. Kohteen sijainti mataloituvassa lahdessa vaikeuttaa tutkimuksia, ja johtaa todennäköisesti kohteen tuhoutumiseen maankohoamisen myötä. Kuitenkin pienimuotoiset jatkotutkimukset voisivat mahdollisesti tuoda lisää tietoa siihen alustavaan tulkintaan, että kohde on jokin niistä lukuisista Vaasan kaupungille ja sataman käytölle tyyppillisistä proomuista, joista on mainintoja kirjallisissa lähteissä.

Helsingissä, 1.1.2007,

Huk Matias Laitinen

### ***Lähteet***

- Aspelin, H. EM. 1892: Wasa stads historia. Nikolaistad.
- Luukko, Armas 1979: Vaasan historia II, 1721-1808. Vaasa.
- Mäkelä, Anneli 1985: Vaasan historia III, 1809-1852. Vaasa.
- Rostén, Eino 1947: *Hamnar och sjöfart*. Arne Appelgren – Lars-Ivar Ringbom (red.), *Vasa – den gamla och den nya staden*. Helsingfors. (97-102).