

Tarkkana Särkänsalmessa!

Eräs tärkeimmistä Helsinkiin johtavista väylistä on Särkän ja Länsi-Mustasaaren välissä kulkeva Särkänsalmi. Harva kuitenkaan tietää, että sen pinnan alla on massiivinen hirsivarustus, jonka tarkoitus on ollut vaaran uhatessa sulkea salmi. Kapeikossa luovivan purjehtijan on syytä olla selvillä varustuksen sijainnista.

Suomenlinnan menneisyyden selvittämisessä on monesti työlästä tehdä eroa paperilla olevien suunnitelmien ja toteutuneiden hankkeiden välillä. Erilaisia suunnitelmia Särkänsalmen sulkemiseksi oli aikojen saatossa useita, kelluvasta puomista tukeviin hirsiarkeihin. Salmi suljettiin todennäköisesti ensimmäisen kerran kiinteillä rakenteilla vasta Krimin sodan (1853-1856) jälkeen. Sodan aikana salmeen oli upotettu käytöstä poistettuja aluksia ja näiden lisäksi väylää vartioi kaksikantinen linjalaiva Hesekiel, jossa oli 74 tykkiä. Hesekiel on aikoinaan purjehtinut pois sodan jälkeen, mutta veden alle on jäänyt todistusaineistoa, jonka tulkittamisessa tarvitaan historiallisen arkeologian menetelmiä.

Hesekielistä on säilynyt tietoja venäläisessä kartassa, sekä vanhassa asiakirjassa, jonka tekstit tulkitsi suomenlinalainen **Heidi Pekander** loppuvuodesta 2011. Helsingin sisääntuloväyliä 1970-luvulla tutkinut meriarkeologi **Harry Alopaeus** on jo aiemmin löytänyt tietoa, jossa mainitaan kyseessä olleen kaksi vanhaa linja-laivaa, blokadilaivat nro 9 ja 10. Näistä aluksista on arkistojen kätköissä taatusti säilynyt lisätietoa, mutta toistaiseksi voimme vain arvailla niiden alkuperää. Salmesta jo 1950-luvulla tehdyn naulalöydön perusteella on arveltu upotettujen alusten olleen ruotsalaisilta vallan vaihdossa jääneitä vanhoja linjalaivoja. Kerrotaan myös, että aluksia oltiin juuri kunnostamassa ja rungot olisivat olleet vasta maalatut kun upotuskäskeä saapui. Vaaran väistymisen jälkeen purjehdusesteet yleensä poistettiin ja väylä oli jälleen kulkukelpoinen.

Nämä väylän sulkevat hylt korjasivat osittain pois helsinkiläiset kauppiaat **Tollander, Gadd, Sergejeff, Tchetschulin** ja **Jakobsson**, jotka perustivat yhdessä yrityksen vuonna 1862 nimeltään Helsingfors

Dyknings AB. Aikalaislehtitietojen mukaan tuolloin nähtiin Suomessa ensimmäistä kertaa raskassukeltaja työssään. Tavoite oli tyhjentää alusten painoksi laitetut kivet ja painolastiharkot, jotta hylt olisi myöhemmin saatu nostettua pintaan. Sukeltaja menehtyi jo saman vuoden lokakuussa ja on selvittämättä miten purkuprojektin lopulta kävi. Onkin luontevaa siirtyä tutkailemaan edelleen veden alla olevia rakenteita ja selvittää mitä lisätietoa ne sisältävät.

Sukeltajat ovat vuosikymmenten varrella tutkailleet Särkän salmen jäljellä olevia rakenteita. Kokonaiskäsitöksen saaminen on ollut erittäin vaikeaa, sillä alueen näkyvyyssolosuhteet ovat yleensä heikot estäen kokonaisnäkemysten muodostamisen. Sukeltaminen vilkkaasti liikennöidyllä väylällä tuo työhön aina myös oman vaikeutensa. Sen vuoksi vuoden 2011 tammi-kuussa meriarkeologi Riikka Tevalin johdolla suoritettu arkeologinen dokumentointi olikin erityisasemassa. Ei juurikaan liikennettä, kirkas vesi ja ennen kaikkea työtä helpottamassa käytettävissä oleva pintamalli, joka syntyi Meritaidon luotauksessa liittyen Suomenlinnan vedenalaisinventointiin ja Näkki-näyttelyn aineistoon. Tämä Suomenlinnan hoitokunnan kustantama kolmiulotteinen aineisto antoi mahdollisuuden tutkailla koko alueen säilyneitä vedenalaisrakenteita tietokoneella kolmiulotteisesti ennen sukellustöitä. Aineistosta näkyy hyvin väylän parannustöiden yhteydessä tehdyt ruoppaukset, jotka taidokkaasti ohittavat säilyneet arkkurakenteet. Hyltyillä ei käynyt yhtä hyvä tuuri, sillä osa niistä ruopattiin vuonna 1999 ja niistä on jäljellä enää satunnaisia rakenneosia.

Vuoden 2011 tutkimukset liittyivät Suomenlinnan vesiputken uusimistyöhön, sillä salmen yli muinaisjäännöksen suoja-alueella kulkeva vesiputki uusittiin HSY- veden toimesta. Uuden putken linjaus suunniteltiin niin ettei se vahingoittaisi aiemmilta rakennushankkeilta säilyneitä muinaisjäännöksiä. Kyseiset jäännökset ovat kaksi hirsiarkkurakennetta, joista Länsi Mustasaaren puoleinen on lähes 100 metriä pitkä ja parhaimmillaan neljän metrin korkuinen. Paikoitellen sen päällä on vettä vain polviin asti eli kannattaa kunnioittaa väylämerkkejä Särkän salmessa. Ei kannata oikaista edes Särkän saaren puolelta, sillä sielläkin on säilynyt hirsiarkkurakenteinen väyläeste. Kyseisten hirsiarkkurakenteiden väliin on aikanaan upotettu aluksia, jotka ovat ilmeisesti Alopauksen mainitsemia blokadilaivoja.

Yhden johtolangan hirsiarokujen rakentamiseen tarjoaa puun vuosilustoon perustuva ajoitus. Näytteitä analysoitiin salmen arkeologisessa inventoinnissa vuonna 1998 ja viimeisiksi kaatovuosiksi saatiin 1821 ja 1845. On huomioitava että kuluminen on vienyt hirsien pinnasta vuosilustoja niin, että ajoitus tarkentuu 1800-luvun toiselle puoliskolle eli 1850-luvun jälkeiseen aikaan. Seuraavan vihjeen rakennusaktiiviteetista tarjoaa venäläisen insinörikomennuskunnan rakennuspiirustus Särkän salmen sulkemiseksi vuodelta 1865, jossa mainitaan, että työ on tehty vuonna 1864. Piirustus muistuttaa enemmän Särkän salmen rannassa olevaa rakennetta, joten on edelleen epäselvää milloin tarkalleen edelleen purjehdusesteenä

(kuva) Länsi Mustasaaresta sata metriä salmen keskustaan ulottuva hirsiarokku on parhaiten säilynyt.

toimiva hirsiarokku on lopulta rakennettu.

Monikeilainaineiston avulla meren pohjasta Suomenlinnan ympärillä on saatu aikaiseksi maisema, johon voi tutustua tarkemmin Suomenlinna-museon näyttelyssä nimeltä Näkin kengissä, Suomenlinnan vedenalainen kulttuuriperintö. Alkuperäinen aineisto Suomenlinnan hoitokunta, kuvaotos **Ville Peltokorpi**.

*Kirjoittanut **Minna Leino**, suokkilainen meriarkeologi, joka valmistelee väitöskirjaansa vanhojen alusten kierrätyksestä.*



Kuva: Majja Huittunen, Museovirasto