

22:5

SUOMEN MERIMUSEON TARKASTUSSUKELLUKSET 1996

DRAGSFJÄRD, TREHÅLSKÄR

Suomen merimuseo
Sallamaria Tikkanen
Lokakuu 1996

1. TARKASTUSSUKELLUSTEN YLEINEN TAUSTA JA TAVOITTEET

Suomen merimuseon vuonna 1996 aloittamia tarkastussukelluksia motivoi yleisesti merimuseon tarve kyetä esittämään perusteltuja mielipiteitä lähinnä hylkysukeltamiseen liittyvissä erilaisissa ajankohtaisissa kysymyksissä. Merimuseon omien sukeltavien tutkijoiden tekemillä tarkastussukelluksilla pyritään siihen, että kommentit muinaismuistolaista ja urheilusukeltamisesta eivät pohjautuisi yksipuolisesti vain urheilusukeltajien hylyistä esittämiin havaintoihin ja arvioihin vaan, että kommenttien taustalla vaikuttaisivat myös alan ammattilaisten omakohtaiset havainnot. Tarkastussukellusten tavoitteet suunnitellaan jokaiselle hyllylle erikseen ottaen huomioon kyseessä olevan hyllyn erityisproblematiikka. Tarkastussukellusten funktiona on yleisellä tasolla mm. arvioida hylkyjen ikää ja tyyppiä, kuntoa ja kunnan tulevaa kehitystä, tarkastaa epäiltyjä luvattomia kajoamisia sekä täydentää ja tarkastaa hylkyrekisterin tietoja eri tavoilla. Tarkastussukelluksiin liittyy aina myös kirjallinen raportti, jossa selostetaan sekä toiminta kentällä että myös hyllyn tutkimuksen historiaa. Tarvittaessa pyritään samalla hahmottamaan tutkimussuunnitelma tulevaisuutta varten. Hylkyjen ohella tarkastetaan myös muita vedenalaisia muinaismuistolain suojaamia kohteita.

2. VUODEN 1996 TARKASTUSSUKELLUKSET

Vuoden 1996 tarkastussukelluskohteet valitsi merimuseon tutkija Maija Fast kohteiden tarkastuksen kiireellisyyden perusteella. Kohteet voidaan jakaa varsinaisiin kohteisiin ja varakohteisiin. Varsinaisiksi kohteiksi valittiin 1700-luvun puoliväliin ajoittuva St Mikaelin hylky Nauvon Borstöstä, 1850-luvulle ajoittuva Trehålskärin hylky Dragsfjärdin Bolaxin kylästä ja 1800-lopulle ajoittuva ns. Finnskärin posliinirinne Utöstä. Edellä mainituilla kohteilla pidettiin useamman päivän tutkimusleiri. Lisäksi ns. Gustaf Aadolfin hylky Helsingistä kuului vuoden 1996 varsinaisiin kohteisiin, mutta hyllyllä ei aikapulan vuoksi pystytty käymään. Varakohteiksi ajan salliessa valittiin 1500-luvulle ajoittuva Metskärin hylky Dragsfjärdin Rosalan kylässä, 1800-luvun puoliväliin ajoittuva ns. Alfredin hylky Nauvon Vänön kylässä ja 1800-luvun alkuun ajoittuva ns. Nordstiernanin hylky Nauvon Borstön kylässä. Edellä lueteltujen hylkyjen lisäksi vuonna 1996 tarkastettiin myös 1700-luvulle ajoittuvaa laiturin hirsiarkkia Loviisan Svartholman linnakkeessa.

Vuonna 1996 tarkastussukellukset rahoitettiin Suomen merimuseon vedenalaiseen arkeologiaan tarkoitetuista toimintarahoista, joiden suuruus oli vuonna 1996 20 000,00 mk. Palkkakulut tulivat eri momentilta. Vastuualueen numerona oli 4122.

SISÄLLYS

1. Johdanto	2
2. Hyllyn sijainti	3
3. Hyllyn ympäristö ja hylky	3
4. Aikaisemmat kuvaukset ja tutkimukset	4
4.1. Kuvaukset	4
4.2. Tutkimukset	4
4.3. Mauri Kosken pienoismalli	5
5. Vuoden 1996 tarkastussukellukset	5
5.1. Hyllyn kuvaukset	5
5.2. Puulajin määrittäminen	5
6. Hyllyn kunnan kehityksen rekonstruoiminen	6
6.1. Keulakuvan kunnan kehitys	6
6.2. Partaan kunnan kehitys	7
6.3. Ankkuripelin kunnan kehitys	7
6.4. Kokkapuun kunnan kehitys	7
6.5. Kansiluukkujen ja kansilaudoituksen kunnan kehitys	8
6.6. Hyllyn perämaston naakelipenkin ja vintturin kunnan kehitys	8
6.7. Hyllyn ohjausjärjestelmän kunnan kehitys	9
6.8. Hyllyn peräkoristeet?	9
6.9. Maininnat hyllyn rikin jäännöksistä	9
6.10. Maininnat hyllyn ruumasta ja asuintiloista	9
7. Hyllyn identifioiminen: Lloyd'sin rekisteri	10
8. Hyllyn ikä: Yleistä kaupalaivoista 1850-1875	11
9. Tulevaisuus	13
9.1. Yhteenveto nykyisestä tilanteesta	13
9.2. Tarvittavat lisätutkimukset	13
9.2.1. Hyllyn kunnan kehitys	13
9.2.2. Hyllyn ikääminen ja identifiointi	14
9.3. Trehålsskärin avoin sukelluskohde?	15

LÄHTEET

LIITTEET

- Liite no 1. Hyllyn sijaintipaikan linjat
- Liite no 2. Hyllyn mitat/Lloyd'sin mitat
- Liite no 3. "Express"-laivan linjat
- Liite no 4. Lloyd'sin rekisteriote 1873-74
- Liite no 5. Mahdollista lisäkuvamateriaalia tai muuta tutkimusaineistoa
- Liite no 6. Trehålsskärin hyllystä avoin sukelluskohde?
- Liite no 7. Kuvaluettelo

TREHÄLSSKÄR (TRYHÄLSSKÄRET TAI STORKÅLEN)

1. Johdanto

Trehälsskärin hyllyn löytymisen ajankohdasta ei ole varmaa tietoa. Suomen merimuseon hylkyarkistosta löytyy mahdollisesti vuodelta 1989 oleva päivämäärätön ja nimetön hylkyilmoitus Trehälsskärin hylystä (koordinaatit 59 51' 8" ja 22 46' 2"). Lyhytsanaisen ilmoituksen mukaan hyllyssä on jäljellä kaljuunakuva ja peräkoristeet.

Erään sukeltajien keskuudessa liikkuvan tiedon mukaan hyllyn kerrotaan löytyneen kun alueella kalastamassa olleen miehen viehe jäi hylkyyn kiinni. Myöhemmin miehen sukulaispoika kävi sukeltamassa paikalla ja löysi hyllyn (suullisesti mm. Pertti Hyvärinen 1996). Sukulaispojan pyynnöstä hankolainen sukeltaja kävi kuvaamassa hylkyä. Kuvat jäivät kuitenkin hankolaisen sukeltajan haltuun. Toisen tiedon mukaan Trehälsskärin hylky löydettiin kun Merenkulkulaitos teki paikalla väylätöitä. Merenkulkulaitoksen mukaan alueelta löytyy luotaustietoja. Asian selvittäminen vaatii kuitenkin vielä tarkempia selvittelyjä.

Vuosien varrella Trehälsskärin hyllyllä on käyty runsaasti sukeltamassa sekä virkistys- että tutkimus- ja harjoitussukelluksia. Koska usein hyllyn iästä ja muinaismuistolain sisällöstä on ollut ilmeisiä epäselvyyksiä kohdetta on pidetty vapaana sukelluksiin. Kohteelle on haettu ja myönnetty myös asianmukaisia sukellus- ja tutkimuslupia.

Vuonna 1995 luvattomien sukellusten suhteen tultiin siihen tilanteeseen, että eräille sukellusliikkeille ilmoitettiin keväällä 1995 hyllyn kuulumisesta muinaismuistolain piiriin. Liikkeiden tiedettiin vieneen säännöllisesti urheilusukeltajia kohteelle.

Vuoden 1996 tarkastussukellusten taustalla vaikutti myös se, että Trehälsskärin hylkyä on anottu kahdesti vapautettavaksi sukelluslupakäytännöstä urheilusukeltajien vapaata sukeltamista varten. Kumpikin anomuksista oli kaupallisia luonteeltaan

Hangan Trehälsskärin hyllyn tarkastussukellusten tarkoituksena oli pyrkiä selvittämään hyllyn ikä sekä ratkaista voiko hylky olla ehdotettu Osborne & Elizabeth. Lisäksi haluttiin luoda kuva hyllyn kunnan kehittymisestä vuosien varrella. Taustalla vaikuttivat julkisuudessa esitetyt epäilyt hyllyn kuulumisesta muinaismuistolain suojelun piiriin sekä tiedot hyllyn kunnan nopeasta huononemisesta luvattomien kajoamisten seurauksena.

Edellä esitettävät tiedot on koottu lukuisista erilaisista, usein keskenään ristiriitaisistakin, suullisista, kuvallisista ja kirjallisista lähteistä, joiden luotettavuuteen puutteelliset muistiinpanot ja ajan kuluminen ovat osiltaan vaikuttaneet. Onneksi myös luotettavaa tutkimusmateriaalia on löytynyt. Edellä esitetyistä seikoista johtuen osa tämän raportin tiedoista tulee varmaan tutkimusten edistyessä muuttumaan.

2. Hyllyn sijainti

Kunta: Dragsfjärd

Pienoismerikartta: C-sarja
Hanko lähivesineen
Karttalehti no 729

Hyllyn koordinaatit: 59° 51' 7" N
22° 46' 3" E

Peruskartta: 2011 05 Tulludden

Vesialueen omistaja: Smf (jakamaton)

Saaren omistaja: Smf (jakamaton)

Linjat: ks. liite no 1 (Sukeltajat ry 1994)

Syvyys: 12-17 m

3. Hyllyn ympäristö ja hylky

Trehålsskärin hylky sijaitsee noin 5 merimailia Hangosta luoteeseen Trehålsskär-nimisen saaren eteläpuolella noin 200 m saaren rannasta 12-17 metrin syvyydessä. Hylky sijaitsee Dragsfjärdin kunnan alueella eikä Hangon kunnan alueella kuten asia on usein virheellisesti ilmoitettu. Dragsfjärdin kunta kuuluu puolestaan Turun ja Porin lääniin. Merikortin tietojen mukaan saaren nimi on Trehålsskär. Peruskartan tietojen mukaan saarella on kaksi nimeä: Tryhålsskåret tai Storkålen. Lisäksi saaren kaakkoispuolella olevan merialueen nimi on peruskartalla Tryhål. Tässä raportissa kyseessä olevasta hylystä käytetään merikartan mukaista ja yleisesti sukeltajien käyttämää nimeä Trehålsskär.

Kurt Zilliacuksen mukaan Tryhål ("Tre hål") Hangon läntisellä ja Hundhållet Hangosta itään ovat saaneet nimensä paikkoina, jonka ohi vanha väylä on kulkenut. Tryhål nimi viittaa merialueeseen ei saareen. (Zilliacus, 1989:220.)

Trehålsskärin hylky makaa hieman kallellaan kölillään meren pohjassa (suullisesti Mauri Koski 1996). Pohja alueella on pääasiassa hiekkaa.

Trehålsskärin alus on 28 m pitkä mitattuna peräsimestä keulaan ja sen leveys on noin 7 metriä mitattuna mastojen kohdalta. Aluksen korkeus pohjan tasolta on noin 4 m. (Paateron kirje 29.3.1993.) Trehålsskärin hyllyn runko vaikuttaa täysin ehjältä. Muodoltaan runko on varsin pyöreä (Hyvärinen suullisesti 1996). Aluksen peräpeili on neliömäinen. Keulassa on keulakuva ja kaljuunarakennelma. Aluksen keularanka on varsin suora. Aluksen tasaisella kannella on kolme lastiluukkuja ja kolme pienempää neliömäistä reikää, joista on pääsy kannen alapuolelle. Tässä raportissa näistä kannen kuudesta luukusta puhuttaessa lasketaan luukut aina aluksen perästä päin. Koska kannen luukkujen käyttö on vielä epäselvää puhutaan niistä lähinnä vain 1-6 numeroituina

luukkuina. Osa kansilaudoituksesta on irronnut ja kadonnut. Aluksen ruuma vaikuttaa tyhjältä ja sen on mudan peitossa. Ruumassa on joitakin välilaiپیota. Asuintilojen kunnosta ei ole tällä hetkellä tietoa. Kumpikin kahdesta mastosta puuttuu. Tämän saattaa selittää se, että Pekka Paateron löytämän meriselityksen mukaan riki pelastettiin aluksen haaksirikkoutumisen jälkeen. Saman selityksen mukaan alus ajautui seuraavana kesänä kauemmas merelle upoten lopulta meren pohjalle.

Pertti Hyvärisen ja Pekka Paateron tutkimusten pohjalta hyllyn arvellaan olevan englantilainen priki Osborne & Elizabeth, joka haaksirikkoutui 13.9.1873. Aluksen kapteeni ja kahdeksan hengen miehistö pelastuivat. Haaksirikon syynä oli majakan sijaintiin liittyneet epäselvyydet. Hyllyn mitat ja Lloyd'sin rekisterin antamat mitat täsmäävät varsin hyvin toisiinsa (ks. liite no 2). Myös rungon muoto viittaa prikin rungon malliin. Lisäksi hyllyn uppoamispaikka täsmää Luotsi- ja majakkalaitoksen tietoihin Osborne & Elizabeth-nimisen prikin uppoamisesta Hangon läntisellä selällä. Lloyd'sin vuoden 1871-72 rekisterin mukaan Osborne & Elizabeth oli rakennettu Ramsgatessa Kaakkois-Englannissa vuonna 1857.

4. Aikaisemmat kuvaukset ja tutkimukset

4.1. Kuvaukset

Varhaisimmat kuvat (3 kpl, 96015:116-118) hyllystä Suomen merimuseon hylkyarkistossa ovat vuodelta 1988, jolloin hylkyä kuvasi Tuomas Walli. Walli kuvasi hylkyä jälleen vuonna 1989, jolloin kuvia kertyi 6 kpl (89028:1-6) merimuseon arkistoon. Samana vuonna Rannikkolaivaston 2. miinalaivueen sukeltajajoukkue videoi hylkyä yhteensä 34 min 37 s. Lisäksi sukeltajajoukkue otti hyllystä myös värikinodioja 89016:1-20). Vuonna 1990 Kalle Salonen (Teredo Navalis ry) otti hyllystä 29 kpl mustavalkokuvia (91020:1-29.). Vuonna 1996 Jukka Virtanen (Kupla ry) otti hyllystä kolme kuvaa (96020:1-3). Vuonna 1994 Tapio Huttunen kuvasi hylkyä videolle n. 25 minuuttia. Videota ei ole Suomen merimuseon arkistossa.

4.2. Tutkimukset

Trehålskärin hylkyä ovat tutkineet tarkemmin Turun Teredot, Pertti Hyvärinen (Botnia Navalis) ja Pekka Paatero (1992, 1993) sekä Mauri Koski (1994), joka on rakentanut hyllystä pienoismallin. Muista mahdollisista tutkimuksista ei ole tietoja Suomen merimuseon arkistossa.

Hyvärinen ja Paatero ovat ottaneet hyllystä päämittoja sekä tehneet arkistotutkimusta sekä Suomessa että Englannissa.

Hylkyä mitanneiden Pertti Hyvärisen ja Mauri Kosken arvion mukaan Trehålskärin hylky vastaa varsin hyvin David R MacGregorin kirjassa "Merchant Sailing Ships 1850-1875" sivulla 97 kuvassa no 117 näkyvän "Express"-aluksen muotoja (ks. liite no 3).

4.3. Mauri Kosken pienoismalli

Mauri Koski on mitannut Trehålskärin hylkyä vuonna 1994. Mittojen pohjalta Koski rakensi pienoismallin Marko Röhr Productions Oy:lle käytettäväksi Suomenlahden hylkydokumenttisarjaa kuvattaessa. Kosken pienoismallin runko on tehty yllämainitun "Express"-aluksen linjapiirustusten perusteella. Kuvausten jälkeen malli on ollut esillä Hangon rintamamuseossa. Tällä hetkellä pienoismalli on Suomen merimuseon konservointilaboratoriossa odottamassa puhdistusta. Koski on luvannut, että pienoismalli voidaan sijoittaa Suomen merimuseon kokoelmiin. Mallin omistusoikeus säilyy kuitenkin Koskella.

5. Vuoden 1996 tarkastussukellukset

5.1. Hyllyn kuvaukset

Trehålskärin hyllyn tarkastukset suoritettiin Hangon Mulanin hyllyn tutkimusten yhteydessä 8.-9.6.1996. Tarkastuksiin osallistui Mikko Heikkilä (Dive-Marine Oy) valokuvaajana, Riikka Ihmäki (Helsingin yliopiston arkeologian laitos), Pekka Simula (Teredo Navalis) ja tarkastuksista vastaavana Sallamaria Tikkanen (Suomen merimuseo).

Hyllyn tutkimukset alkoivat hyllyn etsinnällä ja poijutuksella illalla 8.6.1996. Etsintään ja poijutukseen osallistuivat Mikko Heikkilä, Pekka Simula ja Riikka Ihmäki Heikkilän kumiveneellä. Seuraavana päivänä 9.6.1996 hyllylle saavuttiin suorittamaan video- ja stillkuvausta. Kuvauksiin osallistuivat edellisten lisäksi Sallamaria Tikkanen. Hyllyn kunnon ja iän arvioimiseksi oli päätetty tutkimusten suunnitteluvaiheessa kuvata hylkyä videolle kattavasti sekä ottaa still-kuvia yksityiskohdista. Tätä materiaalia oli tarkoitus verrata aikaisemmin otettuihin kuviin ja videoihin hyllyn kunnon kehityksen hahmottamiseksi sekä iän ja tyyppin määrittämiseksi.

Hyllyn kuvausten alettua videokuvaukset keskeytyivät muutaman minuutin kuvaamisen jälkeen Heikkilän havaitessa videon punaisen varoitusvalon hälyttävän. Pinnalle tultaessa videokotelon sisällä havaittiin vettä noin puolen desilitran verran. Videon jouduttua käyttökelpottomaksi kuvauksia jatkettiin merimuseon Nikonos V-kameralla. Kuvia kertyi yhteensä arkistoitavaksi 25 kpl (96015:43-67.)

5.2. Puulajin määrittäminen

Hyllyn puulajin määrittämiseksi hyllystä otettiin yksi puunäyte. Hyllyn puumateriaalin havaittiin olevan kovaa ja yhdenkin näytteen saaminen oli hankalaa. Näyte otettiin kaaresta. Pekka Lindfors on yrittänyt analysoida näytettä, mutta näytepala on ilmeisesti liian pieni normaaliin analysointiin. Otetun näytteen analysointi vaatiikin ilmeisesti parempaa preparointitekniikkaa. Näytteen analysointia jatketaan edelleen.

6. Hylyn kunnan kehityksen rekonstruoiminen

Hylyn kunnan kehitys on pyritty rekonstruoimaan eri lähteiden perusteella. Tärkeimpänä lähteenä ovat olleet eri sukeltajien kommentit hylystä vuosien varrelta sekä saatavilla olleet valokuvat ja videonauhat. Hylyn kuntoa on pyritty rekonstruoimaan vain niiltä osilta mistä on saatavilla lähdemateriaalia.

6.1. Keulakuvan kunnan kehitys

Tuomas Wallin vuonna 1988 ottamissa kuvissa keulakuvan kumpikin käsi on tukevan näköisesti kiinni naishahmon olkapäissä. Samoin kaljuunarakennelman vaakatuot ovat styyrpuurin puolella kokonaan laudoituksen peitossa ja kaljuunarakennelma vaikuttaa styyrpuurin sivulta päin umpinaiselta. Vaakatuki ulottuu styyrpuurin puolella naishahmon olkapäiden tasalle selän puolella. Paapuurin puolen vaakatuokien tilaa on vaikea hahmottaa kuvista ja näyttää jopa siltä, että paapuurin puolella ei ole samanlaista lähes horisontaalista vaakatuokea kuin styyrpuurin puolella.

Wallin vuonna 1989 ottamissa kuvissa näkyy, että styyrpuurin puolella vaakatuuki ei ole enää umpinainen (kuten Wallin vuonna 1988 ottamissa kuvissa) vaan näyttää siltä, että laudat ovat kadonneet ja alta on paljastunut kaksi vaakasuoraa rimaa (89028:3). Vuoden 1989 kuvissa kumpikin käsi on vielä tukevasti paikallaan.

Vuonna 1990 Salosen ottamissa kuvissa näkyy selvästi, että keulakuvan naishahmon paapuurin puoleinen suorana alaspäin oleva käsi on irronnut osittain ylhäältä muutaman sentin verran (91020:20). Styyrpuurin puoleinen vatsan päälle käännetty käsi sen sijaan on ehjä ja tukevasti kiinni paikallaan (91020:23.) Kaljuunarakennelman paapuurin puoleisia vaakatuokia ei näy tässäkään kuvassa kuten ei missään kohteelta otetuissa kuvissa. Kuvasta näkee kuitenkin kaljuunarakennelman kaarevan sisätuen, jota ei pääse näkemään styyrpuurin eikä Wallin vuonna 1988 ottamissa kuvissa kuvakulmasta johtuen. (91020:6, 91020:2). Styyrpuurin puoleisten kahden riman välissä näkyy näissä kuvissa ainakin kolme vertikaalista pientä pystypalkkia. (91020:4 ja 27).

Keulakuvan paapuurin puoleisen käden mainitaan irronneen useamman kerran. Ensimmäinen mainita käden irtoamisesta ajoittuu vuosiin -89 tai -90. Sukeltaja Pekka Paanasalo löysi tällöin käden pohjasta ja nosti sen suojaan keulaan. Myöhemmin tuntematon henkilö/henkilöt naulasi käden kiinni. 1990-luvun alussa käsi irtosi siitä tukea otettaessa. Käden kiinnitti paikoilleen armeijan sukeltajakurssi kahdella naulalla. Muutamaa vuotta myöhemmin Jari Hacklin Teredo Navalis ry:stä havaitsi käden irrallaan meren pohjassa. Hacklin kiinnitti käden paikoilleen siinä jo valmiina olleilla (armeijan sukeltajakurssin laittamalla) nauloilla. Käsi on irronnut siis vähintään kaksi-kolme kertaa. Keulakuvan käden irtoamiseen on todennäköisesti vaikuttanut se, että sukeltajilla kerrotaan

olleen tapana halata keulakuvaa. Vuonna 1996 Jukka Virtasen ottamassa kuvassa keulakuvan paapuurin puoleinen käsi on yhä kiinni paikoillaan (96020:1.).

Vuonna 1996 Mikko Heikkilän ottamissa kuvissa (esim. 96020:1) keulakuvan pinnalla näyttää olevan enemmän kasvustoa kuin varhaisemmissa kuvissa (esim. 89020:3 ja 91020:23). Sukeltajien kommenttien mukaan kasvustoa on putsattu useasti pois. Keulakuvan paapuurin puoleisen käden irtoamisesta kerrottaessa mainittiin sukeltajien halanneen keulakuvaa usein. Tämä näkyy myös kasvuston puuttumisena tietyistä paikoista keulakuvaa (rinnan seutu ja kasvot, esim. kuva 96020:1).

6.2. Partaan kunnan kehitys

Vanhin kuva aluksen partaan kunnosta aivan keulassa on diakuva vuodelta 1989. Kuvassa (89016:8) kumpikin puoli partaasta näyttää olevan ehjä ja samankorkuinen. Vuonna 1991 otetussa kuvassa (91020:15) aluksen paapuurin puoleinen parras aivan keulassa näyttää menettäneen reelinkilankkunsaa ja parras on matalampi kuin styyrpuurin puolella. Styyrpuurin puolella on vielä jäljellä reelinkilankku ja siinä oleva ankkuriklyyssi. Styyrpuurin puolen partaasta näkyy noin 1-1,5 metriä ja parras on ehjä tältä matkalta kanteen asti. Vuonna 1990 otetussa kuvassa (no 91020:17) näkyy paapuurin puoleinen parras ja siitä näkyy selvästi, että parras on jo hävinnyt lukuunottamatta aivan kokkapuun viereistä vahviketta. Partaasta paapuurin puolella on samassa kuvassa jäljellä vain yksi reelinkitöttä (1.parrastuki).

Vuonna 1989 otetussa toisessa diakuvassa (89016:17) näkyy ranapalkki. Kuvasta ei kuitenkaan käy selville onko kyseessä styyrpuurin vai paapuurin ranapalkki. Vuonna 1990 otetussa valokuvassa (91020:16) näkyy selvästi styyrpuurin puoleinen ranapalkki. Vuonna 1995 havaittiin vielä 1994 paikoillaan olleen styyrpuurin puoleisen ranapalkin kadonneen. Kuvista on vaikea saada tietoa paapuurin puoleisesta ranapalkista.

6.3. Ankkuripelin kunnan kehitys

Aluksen ankkuripeli näyttää kaikkien merimuseon arkistossa olevien valokuvien ja diojen perusteella säilyneen samanlaisessa kunnossa. Ankkuripelissä ei ole tapahtunut suuria, kuvamateriaalin perusteella, havaittavia muutoksia vaikka poijuja mainitaan kiinnitetyn usein juuri ankkuripeliin.

6.4. Kokkapuun kunnan kehitys

Vuonna 1990 otetussa kuvassa (91020:29) aluksen kokkapuun päässä näkyy selvästi rengas. Vuonna 1995 tehdyn pienoismallin (Mauri Koski) mukaan tätä rengasta ei ole enää kokkapuun päässä sen yläpinnalla. Kosken pienoismallin (1995) mukaan kokkapuussa on vielä jäljellä kokkapuuköytös. Köytös näkyy epäselvästi myös vuonna 1990 otetussa kuvassa (91020:18.)

6.5. Kansiluukkujen ja kansilaudoituksen kunnan kehitys

Tällä hetkellä hyllyssä on kannella kuusi suorakaiteen mallista reikää, joista kolme on suurempaa ja kolme pienempää. Näitä luokkuja käsitellään seuraavassa edeten perästä keulaan päin. Ensimmäinen luokku (pieni) perässä on ympäröity kaiteella kolmelta sivulta vuonna 1990 otetun varhaisimman kuvan (91020:11) mukaan. Kuva on otettu styyrpuurin laidalta paapuurin laitaan päin. Kuvan oikeassa reunassa näkyy seuraavan kansiluukun kulmaa (toinen luokku perästä). Tämä kansiluokku on tässä kuvassa ilman kaiteita tai luukunreunoja. Kummankaan luukun aikaisemmista vaiheista ei ole kuvia.

Perästä päin kolmannessa kansiluukussa on kaikista korkeimmat reunat aluksen kolmesta reunallisesta luukusta. Luukun keskellä on poikkilaivan suuntaan menevä palkki. Luokku ja sen reunat sekä poikkipalkki näyttävät ehjiltä vuonna 1996 otetussa kuvassa. Luukun aikaisemmista vaiheista ei ole kuvia.

Neljäs kansiluokku perästä päin sijaitsee perämaston keulanpuolella. Luukussa on matalahkot reunat. Luokku näyttää ehjältä vuoden 1995 pienoismallin mukaan. Luukun aikaisemmista vaiheista ei ole kuvia. Luokku on ilmeisesti lastiluokku.

Viides kansiluokku perästä sijaitsee aivan keulamaston perän puolella. Luukussa on matalahkot reunat. Vuonna 1996 otetussa kuvassa kansiluokku näyttää olevan varsin ehjä. Luukun aikaisemmista vaiheista ei ole kuvia. Luokku on ilmeisesti lastiluokku.

Kuudes kansiluokku perästä on koko aluksen keulimmainen luokku. Luukussa on matalahko reuna, jonka ulkoreuna on matalampi kuin sisäreuna. Luukusta on ilmeisesti päässyt keulapiikkiin.

Kannella olevia luokkuja on käytetty aluksen lastaamiseen ja osa on toiminut luokkuina, joista on päässyt asuintiloihin ja keulapiikkiin yms. Trehålskärin hyllyn luukkujen funktiot eivät kuitenkaan ole vielä täysin selviä.

Trehålskärin kansilaudoituksen kerrotaan yleisesti olleen ehjä hyllyn löytymisen aikoihin. usein lisäksi mainitaan sukeltamisen vahingoittaneen kantta. Toisaalta voidaan ehkä olettaa, että hylkyä pelastettaessa kantta on jouduttu rikkomaan.

Trehålskärin hyllyn kannella on ollut valoprismoja aluksen keulassa. Prismat ovat olleet havaittavissa mm. ruumassa sukeltaessa. Prismoja on myös nostettu ylös (suullisesti mm. Rouhiainen ja Sellman)

6.6. Hyllyn perämaston naakelipenkin ja vintturin kunnan kehitys

Hyllyn löytymisen aikoihin kerrotaan naakeleiden olleen paikoillaan perämaston ympärillä olevassa naakelipenkissä. Tällä hetkellä naakelipenkissä on jäljellä vain naakelien naakelipenkin reikiin jäänteitä fragmentteja.

Perämaston keulan puolella olevan vintturin rakenteesta puuttuu nykyään vuonna 1990 otetussa kuvassa (esim. kuva no 91020:9) näkyvä hieman kaareva vaakapalkki.

6.7. Hyllyn ohjausjärjestelmän kunnan kehitys

Hyllyn löytymisen aikoihin hilyssä mainitaan olleen jäljellä ruori sekä ruoriin liittynyt mekanismi. Erään sukeltajan kerrotaan irrottaneen ja nostaneen ruorin sekä siihen liittyneen mekanismin. Sukeltajan kerrotaan kuljettaneen ruorin kotiinsa liiteriin ja jättäneen mekanismin Trehålskärin rannalle, josta sitä on myöhemmin etsitty tuloksetta (suullisesti mm. Pertti Hyvärinen). Kuvallisia todisteita ruorista ja sen mekanismista ei kuitenkaan ole Suomen merimuseon arkistossa.

Hyllyn peräsimestä otettu varhaisin diakuva (89016:19) on vuodelta 1989. Kuva on kuitenkin varsin pimeä, joten siitä on vaikea saada tarkkaa kuvaa peräsimen yläosan kunnosta kuvan otto hetkellä. Vertailtaessa kuvaan vuoden 1995 pienoismalliin peräsimen yläosan kunto näyttää kuitenkin päällisin puolin varsin samanlaiselta.

6.8. Hyllyn peräkoristeet?

Suomen merimuseon arkistossa olevassa varhaisimmassa hylkyilmoituksessa (1989?) mainitaan lyhyesti aluksen peräkoristeiden olleen jäljellä kaljuunakuvan ohella. Peräkoristeita ei kuitenkaan näy eri vuosina otetuissa kuvissa. Jos hilyssä on ollut peräkoristeita ne ovat todennäköisesti hävinneet pian hyllyn löytämisen jälkeen. Hyllyn peräpeilissä kerrotaan olleen myös ikkunoita.

6.9. Maininnat hyllyn rikin jäännöksistä

Asiakirjatietojen mukaan haaksirikon jälkeen Osborne & Elizabethin riki pelastettiin, joten aluksesta ei ole löytynyt merkittävästi rikin osia. Ainoa kommentti rikistä on se, että hylystä kerrotaan viedyn pylpyröitä. Mauri Kosken pienoismallin mukaan hyllyn rungossa on vielä rustirautojen jäänteitä. Nämä jäänteet ja niiden sijainti tulisikin dokumentoida huolella hyllyn rikin hahmottelemista varten.

6.10. Maininnat hyllyn ruumasta ja asuintiloista

Hyllyn ruumaan liittyy vain vähän tietoja ja näyttääkin siltä, että ruumassa on käyty vain suhteellisen harvoin. Yleisesti ruumassa kerrotaan olevan savea arviolta 1-2 metrin paksuudelta. Muuten ruuma on tyhjä ja sen läpi pääsee uimaan. Sitkeiden huhujen mukaan ruumaa on pumpattu sukeltajien toimesta.

Ruuman perässä (majoitustiloissa?) kerrotaan olleen laipion jäänteitä ja jonkin verran tavaraa mm. köyttä ja maston kiilapuuta. Keittiössä? mainitaan olleen lasipulloja, jotka on siirretty myöhemmin pois.

Osborne & Elizabethiä koskeneen haaksirikkotiedon mukaan alus oli matkalla Englannista Kronstadiin painolastissa. Tämän painolastin olemassaolosta tai laadusta sukeltajilla ei kuitenkaan ole havaintoja.

7. Hylyn identifioiminen: Lloyd'sin rekisteri

Vuoden 1996 tutkimusten tarkoituksena oli myös pyrkiä selvittämään onko Trehålskärin alus priki Osborne & Elizabeth. Pertti Hyvärisen Englannista saaman Lloyd'sin vuoden 1873-74 rekisterin kopion (liite no 4) mukaan Osborne & Elizabethiin liittyvät seuraavat tiedot:

Lost (haaksirikkoutunut)
No 7 (aluksen järjestysnumero luokassaan, eli 187)
Bg (brig eli priki)
20687 viralliset numerot
Osborne & Elizabeth (aluksen nimi)
pt I.B. Selostus alempana
W. Wright (master eli kapteeni)
Tons. 180 (tonnimäärä)
Dimensions: length 94.0, breadth 23.0, depth 13.0
(mitat:pituus, leveys, syväys)
Build
(where and when): Ramsgate 1857 (rakennus paikka ja aika)
Owners: W. Allan
Port belongin to: Wells
Port of Survey
and Destined Voyage: Nwc. Baltic
Years assigned: 7
AE 1 (character
for hull and stores): AE 1 (=lyhyemmille matkoille tarkoitettu alus)
Date of last survey: 5,72 (= 5.kuukausi (toukokuu) 1872)

Merkintä pt I.B. on osoittautunut jonkin verran ongelmalliseksi sillä sen merkitys näyttää Lloyd'sin kirjoissa vaihtelevan jonkin verran eri vuosina. Tämä ei olisi ongelma jos saatavilla olisi joku niiden vuosien merkkiselityksistä jolloin Osborne & Elizabeth oli liikenteessä. Tällä hetkellä saatavilla olevat

merkkien selityssivut Lloyd'sin rekistereistä ovat kuitenkin vasta 1880-luvulta. Vuosilta 1886 ja 1887 peräisin olevat rekisterit antavat merkinnälle pt I.B. seuraavat merkitykset:

1886: pt= Part.
I.B.= Fastened with Iron Bolts.

1887: pt= Part.
I= Iron.
B= Tiers of Beams; thus-2 Dks3B=Three Tiers of Beams of which two are laid with Decks.

Vaikka Osbornessa & Elizabethissä olisi raudasta valmistettuja osia (palkisto, rautapultit) alus ei ole vielä varsinainen komposiitti-rakenteinen alus. Komposiitti rakenteiset alukset tarkoittavat aluksia, joiden kaaret ovat metallia ja lankutus puuta. Tällaiset alukset merkittiin Lloydsin rekisteriin merkinnällä Comp. (1886) tai C (1877), jonka selityksenä on Composite (iron frame, wood planked). Komposiittirakennetta tarkoittavien merkintöjen käyttöön ottoajasta ei ole varmaa tietoa.

Osborne & Elizabethin ongelmaa tutkittaessa hankaluutena on myös se, että alusta ei ole rakennettu aikoinaan "Special Survey"-käsitteen alaisena. Jos alus olisi rakennettu "Special Survey":n mukaisesti siitä olisi saatavilla tarkkojakin tietoja. Lloydsin rekisterissä "Special Survey"-alukset on merkitty tietynlaisella ristillä ja tämä risti puuttuu Osbornen & Elizabethin kohdalta.

8. Hyllyn ikä: Yleistä kauppalaivoista 1850-1875

Hyllyn ikää voidaan yrittää arvioida, sopivien ajoittavien esineiden ja tietojen puutteessa, esimerkiksi alustyyppin perusteella. Seuraavassa yritetään hahmotella joitakin yleisiä piirteitä prikien kehityksestä Englannissa kyseessä olevalla aikakaudella. Syvällisemmän tiedon saaminen vaatisi kuitenkin tarkempia tutkimuksia, joten edellä esitetyt tiedot ovat vain suuntaa antavia.

Yritettäessä varmentaa onko Trehålsskärin hylky priki Osborne & Elizabeth täytyy perehtyä aikakauden prikien ominaisuuksiin. Osborne & Elizabeth rakennettiin vuonna 1857, jolloin laivojen rakentamisessa oli meneillään suuri murroskausi. Vuosien 1850-1875 aikana purjelaivojen kehityksessä tapahtui suuria muutoksia, joista selvimpiä olivat metallirungot ja höyryvoiman käyttöön otto. Muutoksia tapahtui myös ankkuripeleissä, ankkureissa, ohjausjärjestelmissä, rikissä ja purjeissa. Muutokset paransivat alusten tehokkuutta ja turvallisuutta. (MacGregor, 1984:9.) Ajanjaksolla 1850-1865 prikit säilyivät Euroopassa erittäin yleisinä koska niiden kahta raakapurjeilla varustettua mastoa oli helppo käsitellä. Prikejä käytettiin erityisen paljon Baltian liikenteessä. Monet eurooppalaiset prikit oli varustettu kahdella kahvelipurjeella. (MacGregor, 1984:73.) Aluksia saatettiin myös muuntaa parkeista (barque) prikeiksi (brig) kuten tehtiin vuonna 1855 lasketulle Lewesille. (MacGregor, 1984:80.)

1850-luvun tienoilla Ison Britannian alueella rakennettiin aluksia perinteisin metodein puusta sekä myös raudasta. (MacGregor, 1984:10-11.) Ns. komposiitti rakennetta (metallikaaret ja puulaudoitus) alkoi esiintyä Brittein saarilla rakennetuissa aluksissa kasvavissa määrin vuodesta 1862 alkaen, jolloin valmistui 5 komposiittirakenteista alusta. Elizabeth & Osbornen rakentamisen aikoihin komposiittirakenteiset alukset eivät olleet vielä yleisiä, joten ei ole yllättävää että Lloyd'sin rekisteri ei mainitse Osborne & Elizabethin olevan komposiittirakenteinen alus. Myöskään Trehålskärin hylystä ei ole havaittu metallikaaria. Komposiittirakenteisten raakapurjealusten rakentaminen loppui Isossa Britanniassa 1870-luvulla. Vuoden 1875 jälkeen puisten alusten rakentaminen rajoittui rikiltään barquentines, brigantines and schooners with an occasional barque. (MacGregor, 1984:167.)

Puusiin aluksiin saatettiin asentaa metallisia rakenteellisia osia ilman, että ne olivat kuitenkaan komposiittialuksia. Tällaisia osia olivat mm. pysty- ja vaakapolvet sekä muut tukirakenteet ruumassa, kannen rakenteet sekä rikin erilaiset osat. (MacGregor, 1988:96.)

Trehålskärin hyllyn ikäämistä voidaan yrittää myös rungon muodon perusteella. Kysymys on kuitenkin vaikea sillä rungon muodossa tapahtuneet muutokset eivät ole suoraviivaisia ja yksiselitteisiä. Lisäksi rungon muodon kehitys vaihteli jonkin verran paikkakunnittain. Yleisesti voidaan sanoa, että Isossa Britanniassa alettiin vuoden 1850 jälkeen antaa aluksille hieman hienompia linjoja, jotta saavutettaisiin vaadittu nopeampi vauhti. (MacGregor, 1984:12.)

Trehålskärin hyllyn koko ja rakentamisvuosi 1857 sopivat hyvin tietoihin, joiden mukaan ajanjaksolla 1850-1860 rakennettiin edelleen alle 300 tonnin kolmimastoparkkeja vaikkakin näin pienet täysrikkatut alukset kävivätkin yleisesti harvinaisemmiksi laivojen koon kasvaessa kaiken aikaa. (MacGregor, 1984:18.) Vaikka tieto koskeekin kolmimastoisia täysrikattuja aluksia voidaan sen katsoa antavan yleistietoa alusten koon kehittymisestä. 1850-luvun alkupuolen korkeasuhdanteessa aluksia rakennettiin Brittein saarta vaivanneen puupulan takia osittain tai jopa kokonaan havupuista puupulan pahetessa. Tämän seurauksena luokkiin 5-7 A1 kuluneet alukset jouduttiin uudelleen luokittelemaan myöhemmin. (MacGregor, 1988:136.) Mielenkiintoiseksi tämän tiedon tekee se, että Osbornen & Elizabethin luokka on vanhemmissa Lloyd'sin rekistereissä A1, mutta vanhemmissa AE 1. Asian selvittäminen vaatii kuitenkin lisätutkimuksia aluksen puumateriaalin ja luokitusperusteiden suhteen.

Trehålskärin hyllyn naishahmoinen keulakuva edustaa aikakaudelle tyypillistä keulakuvan aihetta. Naishahmoisia keulakuvia esiintyykin monissa brittiläisissä parkeissa (MacGregor, 1984:sisäkansi, MacGregor, 1984:18, MacGregor, 1984:25, MacGregor, 1984:51, MacGregor, 1984:58, jne.). Myös kaljuunarakennelman muoto on tyypillinen. (vrt. MacGregor, 1984:74, 75, 83, 88, 95) Monet alukset purjehtivat myös ilman keulakuvaa (esim. MacGregor, 1984:74)

Lloyd'sin rekisterin mukaan Osborne & Elizabeth rakennettiin Ramsgatessa. Hyvärisen ja Paateron tutkimuksissa Englannista ei ole saatu lisätietoja aluksesta. Voikin olla, että aluksesta ei löydy piirustuksia sillä monet pienet alukset rakennettiin telakoilla, joiden paperit ovat aikoja sitten kadonneet. (MacGregor, 1984:18.)

9. Tulevaisuus

9.1. Yhteenvedo nykyisestä tilanteesta

Vuoden 1996 tutkimusten aika oli mahdollista rekonstruoida hyllyn kunnan kehitystä. Hyllyn kunnossa on tapahtunut selvää huononemista vuosien varrella. Erityisesti keula ja kansi ovat kärsineet erilaisia vahinkoja, joista ainakin osa on sukeltajien tahattomasti tai tahallisesti aiheuttamia vahinkoja.

Kysymystä Trehålskärin hyllyn iästä ja identifikaatiosta ei pystytty ratkaisemaan varmuudella vuoden 1996 tutkimuksilla. Voidaan kuitenkin sanoa, että esille ei tullut tietoja, jotka olisivat todistaneet, että hylky ei ole Osborne&Elizabeth.

Sukelluskerho Kuplalta 21.8.1996 saadun raportin mukaan Trehålskärin hylky oli valmiiksi poijutettu seuran saapuessa sukeltamaan paikalle. Näyttää siis siltä, että hyllyllä käydään edelleen sukeltamassa.

9.2. Tarvittavat lisätutkimukset

9.2.1. Hyllyn kunnan kehitys

Hyllyn kunnan kehityksestä saatiin vuoden 1996 tutkimusten aikana varsin hyvä yleiskuva. Hyllyn kunnan kehitystä valaisevaa lisäkuvamateriaalia on mahdollisesti vielä saatavilla eri lähteistä (ks. liite no 5). Avoimia kohtia ovat vielä mahdolliset perän koristeosat (maininta vuoden 1989 hylkyilmoituksessa) ja niiden kohtalo sekä perään ja kanteen liittyvien rakennelmien kehitys. Aluksen kannen alla olisi suoritettava lisätutkimuksia yleiskäsityksen saamiseksi siitä mitä kannen alla on vielä jäljellä koskien sekä lastiruumaa että majoitustiloja. Lisäksi on selvitettävä hyllyn ikäämisen ja identifioimisen kannalta mielenkiintoiset mahdolliset metalliosat kannella ja kannen alla sekä näiden kunnan kehitys.

Trehålskärin hylky on kärsinyt tahattomasta ja tahallisesta kajoamisesta. Osa vahingoista on ollut sukeltajien aiheuttamaa, osa on ilmeisesti aiheutunut ankkuroinnista ja poijujen kiinnittämisestä. Yleisesti olisi mielenkiintoista hahmottaa kuinka paljon juuri ankkuroiminen ja poijuttaminen vaikuttavat hylkyjen kuntoon ja aiheesta olisi toivottavaa saada kommentteja sukeltajilta. Ideana ei olisi syyllistäminen vaan ymmärtää tosiasioiden pohjalta ankkuroimiseen ja poijuttamiseen liittyvää problematiikkaa hylkyjen kunnan kehityksen suhteen. Jos pystytään tosiasioihin (eikä vain yleiseen tuntumaan) pohjautuen osoittamaan, että juuri ankkuroiminen ja poijuttaminen ovat

suurimpia uhkia hyllyille asian korjaamiseksi tulevaisuudessa on hyvät mahdollisuudet. Saadut tiedot olisivat painavia perusteita kehittää tilannetta helpottavia systeemejä (esim. kiinteät poijut) urheilusukeltajien suosiossa oleville kohteille.

Lisäksi olisi mielenkiintoista selvittää kuinka paljon esimerkiksi tahattomat törmäykset ja hylystä tuen otot ovat vaikuttaneet hyllyn kuntoon. Luonnollisesti myös luonnon vaikutus hyllyn kunnan kehittymiseen vaatisi yleisselvitystä.

9.2.2. Hyllyn ikääminen ja identifioiminen

Hylystä saatujen tietojen mukaan se näyttää edustavan 1800-luvun puolivälin varsin tyypillistä prikiä. Muinaismuistolain mukaan hyllyn ikä lasketaan sen uppoamisajankohdasta, ei rakentamisajankohdasta. Ilman tarkempia tutkimuksia on vaikea sanoa kuinka kauan Trehålskärin hyllyn tapaisia aluksia on ollut liikenteessä. Tällä hetkellä Trehålskärin tiedot näyttävät täsmäävän Osborne & Elizabethistä saatujen tietojen kanssa hyvin yhteen (Lloyd'sin tiedot, uppoamispaikka ja - aika jne.) ja ainakin toistaiseksi hyllyn voidaan olettaa olevan Osborne & Elizabeth. Myöhempi tutkimus voi vielä luonnollisesti muuttaa tätä oletusta. Ongelmana on kuitenkin se, että Osbornesta & Elizabethistä ei ole toistaiseksi ollut saatavilla piirustuksia tai muita tarkempia tietoja.

Lisätietojen tai piirustusten saamiseksi aluksesta olisi hyvä selvittää aluksen Ramsgatessa rakentanut telakka tai rakentaja. Tiedusteluja kannattaisi ehkä myös suunnata aluksen rakennuspaikan Ramsgaten keskuskirjaston valokuvakokoelmiin (Ramsgate Central Library) sillä MacGregorin kirjoissa esiintyy useampikin valokuva, jota kerrotaan säilytettävän Ramsgaten kirjastossa. (esim. MacGregor, 1984:18.) Jatkotutkimuksia varten Pertti Hyvärinen sai Englannista osoitelistan, jonka kopiota säilytetään merimuseon hylkyarkistossa.

Merkinnän pt I.B. merkityksen varmentamiseksi olisi saatava Lloyd'sin rekisterikirjojen koodimerkintöjen selityssivut ainakin aluksen rakentamisvuodelta sekä myös viimeisen tarkastuksen vuodelta eli vuodelta 1872 (vuoden 1973-74 rekisteri). Lloyd'sin vanhempia kirjoja ei ole Suomessa saatavilla Lloyd'sin toimistosta. Myöskään merimuseon kirjastossa niitä ei ole. Kooditietojen selvittyä hylystä voidaan tarkastaa kyseisten metalliosien olemassaolo.

Trehålskärin hylystä olisi myös syytä ottaa riittävä määrä puunäytteitä dendrokronologisen analyysin tekemiseksi rakentamisessa käytetyn puun kaatovuosien arvioimiseksi ja mahdollisen puun kasvupaikan selventämiseksi. Lisäksi tarvitaan vuonna 1996 kaaresta otetun puulajinäytteen lisäksi näytteet myös muista rakenteellisista osista. Myös painolastin olemassaoloa aluksen ruumassa tulisi selvittää. Painolastin analyysien avulla voidaan selvittää painolastin maantieteellinen alkuperä.

Trehålskärin hylkyä voitaisiin tutkia myös sillä silmällä missä mahdollinen nimikyltti on voinut sijaita tai minne se on voinut pudota hyllyn nykyisellä paikalla. Kyltin löytyminen poistaisi lopullisesti identifioimisvaikeudet. MacGregorin kirjojen mukaan 1800-luvun toisella puoliskolla alusten nimet kirjoitettiin joko peräpeiliin tai keulaan sivuille. Samaten voitaisiin yrittää etsiä mahdollisia leimoja aluksen ankkuripelistä

Kokonaiskuvan saamiseksi hylystä myös sen rungosta tulisi suorittaa mittauksia sen suhteiden selvittämiseksi ja linjapiirustusten saamiseksi. Runkoon liittyvien perusmittojen saamisen jälkeen mahdollinen arkistotutkimus Englannissa tulee huomattavasti helpommaksi. Lisäksi hyllyn kyljissä näkyvien rustirautojen määrän ja kiinnityskulmien dokumentointi valottaisi aluksen rikin rakennetta.

9.3. Trehålskäristä avoin sukelluskohde?

Ks. liite no 6.

LÄHTEET

Painamattomat:

Suomen merimuseon hylkyarkisto: Trehålskäriä koskeva arkistomateriaali.

Suulliset tiedot:

Kerätty kesän ja syksyn 1996 aikana eri sukeltajilta mm.:

Hacklin, Jari (Teredo Navalis ry.)
Hyvärinen, Pertti (Botnia Navalis)
Koski, Mauri
Paanasalo, Pekka (Urheilusukeltajat)
Rouhiainen, Petri (Teredo Navalis ry.)
Sellman, Topi (Teredo Navalis ry.)

Painetut:

Zilliacus, Kurt, 1989: Skärgårdsnamn. Svenska litteratursällskapet i Finland. Helsingfors.

MacGregor, David R, 1984: Merchant Sailig Ships 1850-1875. London.

ELISABETH OSBORN, KEULAKUVA

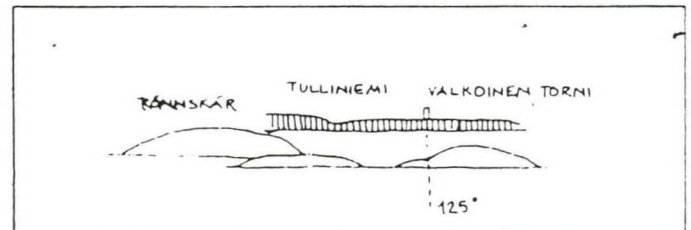
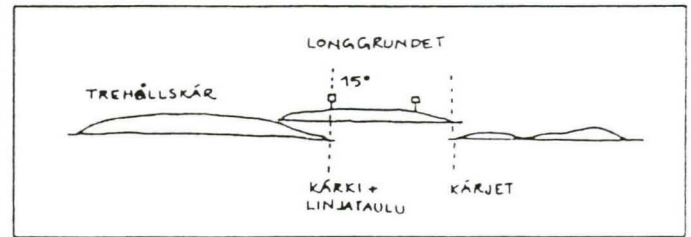
LIITE NO 1

©Sukeltajat ry 1994

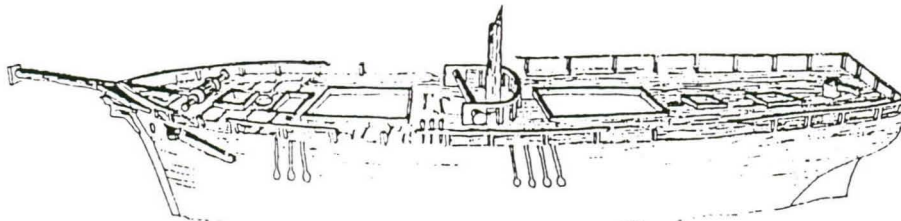
Sijainti : TREHÄLSSKÄRIN ETELÄPUOLI, HANGOSTA LUOTEESEEN 5 MAILIA
Pohj. syv./laatu : 18 M / SAVI Karttalehti : B 729
Näkyvyys : 2-5 M Koordinaatit : 22° 46,3 E
59° 51,7 N

Hylky - tyyppi : PUURAKENTEINEN PURJEALUS
mitat : PITUUS 30 M
asento: OIKEIN PÄIN
min.syv.: 10 M
kunto: RUNKO EHMÄ JA PYSTYSSÄ, OSA KANSILAUDOITUKSESTA
KADONNUT TAI ROMAHTANUT RUUMIIN.

Muuta: HIENO SUKELLUSKOHDE



- TÄÄMPI SÄKKI ETUMMIEN VÄLISSÄ



PERTTI HYVÄRINEN
LAURINNIITYNTIE 12 A 3
00440 HELSINKI
PUH. 90-5643206 TYÖ

29. MAALISKUUTA 1993

SIVUJA 2+ LIITTEET 10

MUSEOVIRASTO
MERIHISTORIAN TOIMISTO
NERVANDERINKATU 13
00100 HELSINKI

VIITTEENNE: 75/311/1992, 26.5.1992

TUTKIMUSRAPORTTI

PEKKA PAATERO LÖYSI VALTIONARKISTOSTA MERKINNÄN PARKKI
OSBORNE& ELIZABETHIN HAAKSIRIKOSTA 12. JA 13. PÄIVÄN VÄLISENÄ YÖNÄ
1873 /1/.

ANOIMME LUPAA MITATA TREHÅLSKÄRIN HYLYN PÄÄMITAT JA VERRATA
NIITÄ OSBORNE& ELIZABETHIN MITTOIHIN /2,3/.

MITTAUS:

HYLYN KESKIVIIVALLE VEDETYSTÄ MITTANAUHASTA LUETTIIN LUUKKUIJEN,
MASTOJEN JA KAITEIDEN PAIKAT. TOISELLA MITTANAUHALLA MITATTIIN
HYLYN LEVEYS MASTOJEN KOHDALTA JA MM. LUUKKUIJEN LEVEYKSIÄ.
MITTAUS TEHTIIN 30.5.1992 JA SE KESTI PUOLITUNTIA. MUOVILEVYN KOPIO
ON LIITTEENÄ /4/.

TULOS:

MITTAUSTULOJEN PERUSTEELLA PIIRRETTIIN HAHMOTELMA HYLYSTÄ /5/.
HYLYN PITUUS NOIN 28m (90 ft.) , PERÄSIMESTÄ KEULAAN.
HYLYN LEVEYS NOIN 7m (24 ft.) , MASTOJEN VÄLISSÄ.

LLOUD´SIN REKISTERIIN /6,7/ ON OSBORN&ELIZABETH´LLE MERKITYY
VASTAAVASTI:

PITUUS 94.0 ft

LEVEYS 23.0 ft

ONKO TREHÅLSKÄRIN HYLKY OSBORN&ELIZABETH?

ASIAN PUOLESTA PUHUU KOLME SEIKKAA; HYLYN SIJAINTI, KOKO JA
RUNGON MUOTO. KAKSI ENSIN MAINITTUA KOHTAA ON JO EDELLÄ
KÄSITELTY LYHYESTI. SILMÄMÄÄRÄISESTI TARKASTELTUNA HYLKY ON
TYYPILLINEN PRIKI. MM. TÄMÄ OLISI YKSI MIELENKIINTOINEN
JATKOTUTKIMUKSEN KOHDE.

TUNTEMATTOMILLA VESILLÄ

LLOUD´SIN REKISTERISSÄ 1871-72 ON, KUTEN AIKAISEMMISSAKIN, ALUKSEN
KOHDEMAANA RANSKA. 1873 SE ON KUITENKIN YLIVIIVATTU JA UUSI
MÄÄRÄNPÄÄ ON BALTIC.


PERTTI HYVÄRINEN

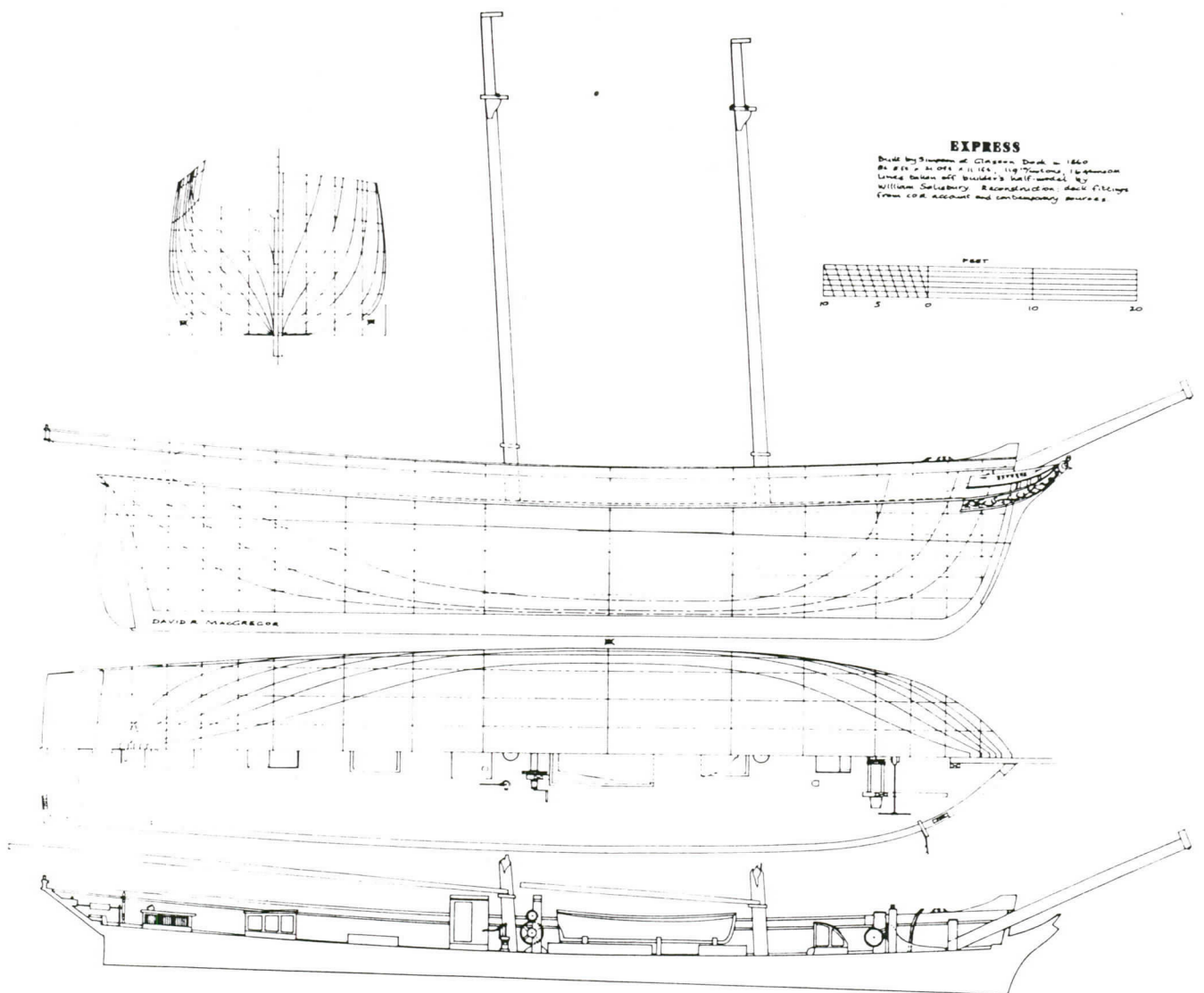


Fig 117. *Express*. Lines plan and general arrangement redrawn from material supplied by William Salisbury. Built in 1860 at Glasson Dock near Lancaster by Matthew Simpson with measurements of 86.5ft \times 21.0ft \times 11.1ft and 119 tons net. Reconstruction: described in detail in text.

The *Express* has a registered length which is 2ft 6in in excess of the half-model, but the 'room and space' occupied by the addition of an extra frame would account for this difference. In redrawing William Salisbury's take-off from the half-model, 2ft 6in has been added amidships to make the register length correct; the resulting length from knightheads to taffrail was confirmed by dimensions of the mast spacing which are written on the sailmaker's plan of her as a three-masted schooner. The curve of the stem and head, the deep keel, the proportion of depth to length and the drag of 1ft 9in aft are strangely reminiscent of non-English origins, such as some of the Baltimore clipper types taken into the Royal Navy. The shape of the body plan, on the other hand, does not remind one of a fast vessel but rather of a collier brig or small square-rigged ship accustomed to take the ground. The degree of drag was based on

waterlines drawn on the sailmaker's plan; also on her freeboard amidships, which in the early nineties *Lloyd's Register* stated to be 1ft 11½in. The sheer given to the hull is a compromise between the lesser sheer of the half-model and the greater one of the sail plan.

The lines of the *Express* show a hull with balanced ends which is unlike the West Country hull-forms found in schooners such as the *Fling* or *Rhoda Mary*, or the trading smack *Mary*. The *Express* has some concavity in the entrance and run up to a height of about six feet above the rabbet, but above that the waterlines are convex; the ends are fairly sharp, but the quarter-beam buttock is rather concave above the load line in the after body although fairly straight at the point of crossing and below it; the flat floors round up into very slack bilges, and the curve continues to give pronounced tumblehome. The unusually deep keel, two feet below the rabbet, is a prominent feature as is the position of the rudder, the trunking of which abuts the lower margin of the long raking counter. Although Matthew Simpson employed both square and round sterns on his vessels, the majority of British

No.	Ships' Names and Official Numbers.	Masters.	Tons.	DIMENSIONS.			BUILD.		Owners.	Port belonging to.	Port of Survey and Destined Voyage.	Years Assigned.	Character for Hull and Stores, also Date of Last Survey.	
				Length.	Breadth.	Depth.	Where.	When.					AE	AI
181	Orwell Iron 50076	Sew Sr P. Swan	628	179.8	28.0	17.2	Nwestl	1864	Cory & Co.	London	Lon. Coaster	—	AE 1	AI 1
2	— 837	Sr R. Symons	140	95.4	19.9	10.8	Ipswich	1811	J. Cobbold	Ipswich	Ips. Meditrn.	—	AE 1	AI 1
3	Oryx 16170	Bu P. Gell	281	114.5	25.1	15.3	Dundee	1856	J. Guzewell	Grimsby	Lon. Hobt'n	8	AE 1	AI 1
4	Osaca Iron	Sew Sr	482	181.0	27.4	15.1	Glasgw	1866	Cumming & C	London	Cly. China	—	AE 1	AI 1
5	Osaka 60965	Bk Davidson	527	165.0	30.1	17.2	Sndrl'd	1869	Killick & Co.	London	Lon. Japan	17	AE 1	AI 1
6	Osbert 23312	Bk J. Sampson	315	107.0	25.5	17.2	Sndrl'd	1851	Serutton & Co	London	Lon. China	10	AE 1	AI 1
7	Osborn & Elizabeth Bz 20687	W. Wright	180	94.0	23.0	13.0	Rmsgt	1857	W. Allan	Wells	Nwe. Baltic	7	AE 1	AI 1
8	Osborne 19400	Bk W. Finch	338	115.0	27.0	17.0	Nwestl	1857	Mills & Bekwith	Colchester	Cly. Lon. Baltic	10	AE 1	AI 1
9	— 44959	Sew Stm W. M'Clloch	564	210.0	27.0	14.5	P. Glsg.	1863	Gibson & Co.	Leith	Cly. Rotttrdm	—	AE 1	AI 1
190	— 44105	Bk W. St' mpr	327	127.0	25.7	16.2	Bristol	1861	English, Brs.	Wisbech	Brs.	10	AE 1	AI 1
1	Oscar Iron 595	Sew Stm Duncan	341	156.1	22.1	13.1	Dmbtn	1850	G. G. Mackay	Grangmth	Cly. France	6	AE 1	AI 1
2	— 43501	Sew Stm Hutchison	1258	261.3	30.3	15.4	W. Hpl	1861	Lon & Edinbrgh	Leith	Lon. N. Amer	—	AE 1	AI 1
3	Osceola 51950	Bu Bentley	199	104.2	24.6	12.7	P. E. Isl	1865	D. Paton	Llanely	Sws.	4	AE 1	AI 1
4	Osiris 186	Bu S. Saffery	186	109.5	22.5	12.3	P. E. Isl	1862	Gann, Brs.	Whitstable	Whitstable	8	AE 1	AI 1
5	Ospray 29514	Bk D. Pepper	581	155.9	29.2	18.3	Dmbtn	1861	R. M' Morlnd	Greenock	Cly. W. Inds.	10	AE 1	AI 1
6	— 606	Bg P. T. Jones	154	—	—	—	Hstngs	1841	P. Barnes	Boness	Lth. Matanzas	12	AE 1	AI 1
7	Osprey 29152	Sr J. Brown	160	97.4	22.0	11.6	Arbrth	1861	A. M' Bryde	Dundee	Lth. Baltic	9	AE 1	AI 1
8	— 56451	Sr A. Caird	97	79.3	20.9	10.4	Perth	1866	D. Johnston	Arbroath	Arb. Coaster	8	AE 1	AI 1
9	—	Sr J. Mason	29	66.5	15.8	6.9	L'pully	1852	R. Allen & S.	P'mbrke Dk.	Mil.	—	AE 1	AI 1

No.	Ships' Names and Official Numbers.	Masters.	Tons.	DIMENSIONS.	
				Length.	Breadth.
201	Osprey 4021	S. Rayner	745	146.8	28.4
2	—	Sk W. Williams	49	47.5	16.2
3	Ossian 44395	Sew Sr Phillips	160	118.5	18.1
4	Osterdalen 44395	Bu O. Overgrd	228	109.7	27.9
5	Otago 60463	Bk A. Grlerson	348	147.0	26.0
6	— 60449	S. G. Smart	993	207.8	34.5
7	Othello 15974	Bk G. Stewart	361	101.8	25.0
8	Othere 55547	Bk D. Camern	647	146.7	32.6
9	Ottawa 55861	Bk Larns	634	152.0	30.8
210	—	Bu Messingham	222	104.0	25.4
1	—	Bk G. Pearson	304	58.7	26.2
2	—	Bk A. Wilson	234	107.8	25.5
3	Otter 49882	Bk Groscombe	499	156.6	28.2
4	Otterburn 1607	Bk G. Vasey	198	87.0	24.5
5	Ottercaps 60501	Bk J. H. Pent	583	152.0	30.9
6	Otteren 29152	Bk J. Torjusen	566	146.0	29.1
7	Otway 56451	Sew Stm J. L. Combs	446	180.0	25.0
8	— 47787	Sr S. Jones	100	78.9	20.1
9	Ouangondy 47787	Sr P. Emslie	1161	190.3	34.7

Liite no 5: Mahdollista lisäkuvamateriaalia tai muuta tutkimusaineistoa

Kuvamateriaali:

- Arnikari, Jyrki: kuvannut ruumaa (Marko Röhr Productions Oy)
- Paatero, Veli-Pekka, kuvannut ruumaa
- Haapamäki, Lasse, Calypso, kuvia hylystä
- Mäkinen, Olavi, Calypso, 20-40 kuvaa hylystä
- Kauhanen, Jari, videoinut hylkyä 1993
- Huttunen, Tapio, video

Muu tutkimusmateriaali:

- Enholm, Kaj: mittauksia kesältä 1989, ehkä myös myöhempiä mittauksia (luvannut soittaa kun löytää materiaalin)

Liite no 6. Trehålsskäristä avoin sukelluskohde?

1. Johdanto

Vuosien 1995 ja 1996 aikana Suomen merimuseolle esitettiin kahdesti Trehålsskärin hyllyn vapauttamista sukelluslupakäytännöstä. Kummassakin ehdotuksessa oli myös muita hylkyjä, joita esitettiin vapaiksi kohteiksi sukeltaa. Kaikki ehdotetut hylyt kuuluivat ikänsä puolesta muinaismuistolain piiriin tai ovat tulossa pian lain alaisiksi. Ehdotukset eivät sisältäneet tarkempia suunnitelmia kohteiden vapauttamisesta ja käytännön järjestelyistä.

Yleinen käytäntö maailmalla vapautettaessa vedenalaisia lain suojaamia kohteita vapaaseen sukeltamiseen on ollut ns. vedenalaisten kulttuurihistoriallisten puistojen perustaminen (marine parks, underwater parks jne.). Seuraavassa esitellään lyhyesti puistojen perustamiseen, käyttöön ja huoltoon liittyviä näkökulmia. Lähteenä on käytetty Suomen merimuseon kirjaston satunnaisia artikkeleja aiheesta. Aiheesta on kirjoitettu varsin paljon eri maissa ja Suomeenkin olisi hyvä saada lisää aiheesta kertovaa kirjallisuutta.

2. Vedenalaiset puistot

2.1. Esimerkkejä maailmalta

Yleensä vedenalaiset puistot maailmalla sijaitsevat etelän kirkaissa vesissä ja ne käsittävät useimmiten vedenalaisen flooran ja faunan esittelyä. Maailmalla on kuitenkin joitakin vedenalaisia puistoja, jotka esittelevät kulttuurikohteita, yleensä hylkyjä.

Hylkyjen arvoa voidaan mitata esim. arkeologisten, koulutuksellisten ja virkistysarvojen mukaan. Hylyt, joiden arkeologinen arvo katsotaan vähäisemmäksi voivat olla kuitenkin suurelle yleisölle arvokkaita virkistykseen ja koulutuksen kannalta. Tällaisten hylkyjen kohdalla on maailmalla syntynyt idea vedenalaisista kulttuurihistoriallisista kansanpuistoista (Australia: underwater display case idea (McCarthy, 1982:47), Michigan: underwater park historical preserve concept (Hulse ? :332)). (McCarthy, 1982:47.)

Esimerkiksi Michiganissa Yhdysvalloissa vedenalaiset puistot juontavat juurensa maanpäällisistä historiallisista puistoista, joihin on liittynyt historiasta kertomisen ja virkistymisen idea. Vedenalaisiin kohteisiin hylkyineen on liitetty alueen merenkulusta ja sen historiasta tiedottaminen. Mukaan on liitetty aina myös informaatiota vedenalaisen perinnön tärkeydestä ja sen säilyttämisestä tuleville sukupolville. Lisäksi on korostettu sitä, että myös ei-sukeltavat voivat tutustua eri keinoin vedenalaiseen maailmaan. Hylyt on rauhoitettu lailla. (Hulse?:332)

Michiganin vedenalaiset puistot (Great Lakes bottomland preserves) ovat Thunder Bay (288 neliömailia) lähellä Alpenaa

Lake Huronilla, Lake Superiorin Munising (113 neliömailia) ja Straits of Mackinac Lake Michiganilla (148 neliömailia). (Halsey, 1985:145, Hulse ?:333.)

Ensimmäinen puisto Kanadan Suurten Järvien alueella on Fathom Five Provincial Park Tobermoryssa, Ontariossa. Puisto perustettiin 1972 ja se sijaitsee hylkykeskittymäalueella. Vuosittaisesta noin 25,000 vierailijasta viidennes on sukeltajia. Ontariossa hylkyjen vahingoittuminen ei ole muodostunut liian suureksi ongelmaksi. Kandassa vedenalaiset historialliset puistot ovat osoittautuneet keinoksi, joista sekä valtio että hylkyjen suojelu hyötyvät tilanteessa, jossa valtio ei muuten osoita tarpeeksi kiinnostusta hylkyihin. (Hulse ?:332.)

Yhdysvaltain Vermontin ensimmäinen vedenalainen puisto Lake Champlainilla perustettiin tilanteessa, jossa uuden tekniikan myötä hylkyjä oli alkanut löytyä yhä enemmän ja enemmän ja niiden tehokkaamman suojelun tarve tuli yhä ilmeisemmäksi samalla kun yhä useammat sukeltajat halusivat käydä hyllyillä. Ensimmäiset kolme vedenalaista puistoa perustettiin 1985. General Butlerin puiston kohde on vahingoittumaton 1800-luvun puolivälin purjeilla kulkeva kanavavene, jonka konstruktio malli oli käytössä vain Lake Champlainilla. Phoexin puiston kohde on varhainen höyryvene, joka paloi vesilinjaa myöten 1819. Coal Bargaen kohde on 1800-luvun lopun kanavavene. Vermontin puistot eroavat Michiganin puistoista siinä, että ne eivät ole laajoja alueita, joissa on paljon hylkyjä kuten Michiganissa, vaan tarkasti rajattuja alueita järven pohjassa, jotka sisältävät yhden historiallisen hyllyn. Tätä aluetta suojelee 200 jalan puskurivyöhyke. Jokainen alue on merkitty keltaisella poiijulla. Puistojen suunnittelussa noudatetaan kolmea perusperiaatetta, jotka ovat: hylkyjen suojeleminen mahdollisimman hyvin vahingoittumiselta, vandalismin ja osien tai esineiden siirron estäminen sekä turvallisen sukeltamisen tarjoaminen. (Peebles & Skinas, 1989:49-50.)

Vermontin puistot on merkitty kahdella keltaisella erikoisrakenteisella poiijulla, joiden tarkoituksena on sekä merkitä kohde että tarjota veneille turvallinen kiinnityspaikka. Poijuilta lähtee ohjauksköydet hylkyyn. Kohteiden historiaa, erityispiirteitä, sukellusolosuhteita ja muita tietoja esitellään erityisillä informaatiolapuilla. (Peebles & Skinas, 1989:50.)

2.2. Perusperiaatteita

Arvioitaessa mitkä kohteet sopivat vedenalaisiksi puistoiksi täytyy ottaa huomioon ainakin seuraavat tekijät: Mitkä ovat virkistykselliset ja koulutukselliset arvot ?, Hyllyn kunto ja kestäkö se sukellustoiminnan ?, Tarvitseeko koko hylky tai jokin sen osa tukevia rakenteita ?, Kuinka tarkkaan hylky täytyy dokumentoida ennen kuin se voidaan avata yleisölle ?, Hyllyn turvallisuus sukeltajille ?, Kohteen näkyvyys, syvyys, pohjanlaatu ?, Voiko puiston perustaminen vaarantaa merenkulkua ?, Mitä mieltä paikalliset urheilusukeltajat ovat hylystä ?, Mitä paikallinen yhteisö ajattelee puiston avaamisesta, Onko

kohte suhteellisen lähellä maata?, Minkälaisia paikallisia, kunnallisia tai valtiollisia lupia tarvitaan erikoispojuna rakentamiseen?, Miten puistosta informoidaan?, Kuinka puistoa tarkkaillaan ja hoidetaan? (Peebles & Skinas, 1989:50.)

Puistoihin voidaan jättää esim. jo dokumnetoituja esineitä paikoilleen. Jokaiseen kohteeseen pitäisi liittyä perustietopaketti, josta ilmenee historialliset faktat, turvallinen sukeltaminen, mielenkiintoiset yksityiskohdat, yhteyshenkilöt ja hätänumerot sekä muita mahdollisia tietoja. Osa tiedoista voidaan kertoa vedenalaisilla tauluilla ja lisäksi kaikki tieto pitäisi olla saatavilla vihkosen muodossa. (Peebles & Skinas, 1989:50.)

2.3. Ongelmia

Vedenalaisiin puistoihin liittyvät ongelmat voidaan jakaa esim. ongelmiin, jotka koskevat kohteen säilymistä ja ongelmiin, jotka koskevat kohteen hallintoa. Vermontissa on mm. todettu, että vedenalaiset puistohylyt ovat kärsineet sukeltamisten aikana tapahtuneista ei-tarkoituksellisista törmäyksistä ja muista kosketuksista. Onneksi ne ovat kuitenkin säästyneet tahalliselta vahingoittamiselta. Erityiset suunnitellut vedenalaiset puistot vaarantavat olemassaolollaan ei-puistomaisessa käytössä olevia hylkyjä koska tällaiset hylyt käsitetään helposti vähemmän tärkeiksi ja siten vapaiksi kohteiksi sukeltaa. Lisäksi on aina olemassa se riski, että hylkyyn jätetyt irralliset esineet ja rakenneosat varastetaan. (Peebles & Skinas, 1989:51.) Näin on käynyt esimerkiksi Australiassa, jossa saatujen kokemusten mukaan erityisesti hylyt, joissa on helposti irrotettavia osia kärsivät kun ne on avattu yleisölle. (McCarthy, 1982:47.)

Hallinnon ongelmat liittyvät mm. henkilökunta ongelmiin, vaatimukseen uusista puistoista, lisääntyvään paineseen olemassaolevia puistoja kohtaan. Lisäksi ongelmana on aina pelko sukellusonnettomuudesta jollakin kohteella ja siitä mahdollisesti seuraavista korvaus- ja vastuukysymyksistä. (Peebles & Skinas, 1989:51.)

2.4. Hyödyt

Puistoista saadun kokemuksen mukaan mm. Vermontissa katsotaan joistakin ongelmista huolimatta, että puistoihin liittyvät hyödyt ovat suurempia kuin niihin liittyvät ongelmat. Puistojen avulla voidaan mm. hallita hieman sitä missä hylkyissä sukeltajat käyvät ja kuinka paljon yhdessä kohteessa sukellaan. Avattaessa vedenalaisia puistoja ja kutsuttaessa niihin sukeltajia voidaan samalla pyytää sukeltajia olemaan vierailematta huonokuntoisemmilla hylkyillä. Poijujen avulla estetään sukeltajien sekä muiden vesilläliikkujien kontrolloimattomasta ankkuroinnista aiheutuvat haitat hyllyille sekä estetään myös kalastajia vanhingoittamasta verkoillaan hylkyjä. Vedenalaisiin merkittyihin kohteisiin eivät myöskään Vermontin kokemusten mukaan tule sellaiset sukeltajat, jotka haluaisivat vahingoittaa hylkyä. Vedenalaiset puistot mahdollistavat myös hyvät suhteet sukeltajiin, joiden itseasiassa katsotaan olevan hylkyjen pääasiallisia suojelijoita. Lisäksi kohteilla voidaan antaa yleistä koulutusta

merihistorian ja vedenalaisten kohteiden suojelun alalla. Kohteilta voidaan saada myös suoraa palautetta sukeltajilta erilaisten kyselyiden muodossa. Suurin hyöty Vermontissa katsotaan tavoitetun kuitenkin sillä, että vedenalaista historiaa aletaan arvostaa yhä enemmän ja samalla ymmärretään sen haavoittuvaisuus ja säilyttämisen tärkeys. On todettu lisäksi, että sukeltajat ovat alkaneet nähdä muutkin hylyt mahdollisina vedenalaisina puistokohteina eivätkä halua vahingoittaa niitä. (Peebles & Skinas, 1989:51.)

Michiganilla paikalliset yrittäjät ovat osallistuneet aktiivisesti kohteiden kehittämiseen ja turvallisuuden parantamiseen. Kohteiden läheisyyteen on perustettu mm. leirintäalueita, satamia ja sukellusvälinekauppoja. (Halsey, 1985:145.)

3. Tulevaisuus

Yllä esitetyn suppean yhteenvedon perusteella on selkeätä, että vedenalaisten puistojen avaaminen vaatii erittäin huolellista suunnittelua kymmenien eri yhteistyötahojen kanssa. Ennen periaatepäätöksen tekemistä puistojen perustamisesta tai perustamatta jättämisestä aiheeseen on perehdyttävä laajasti eri puolilta maailmaa saatujen kokemusten perusteella. Lisäksi selvityksessä on kiinnitettävä huomiota Suomen olosuhteisiin.

Vedenalaisten puistojen perustamisesta ei ole tehty tällä hetkellä periaatepäätöstä Suomen merimuseossa tai Museovirastossa. Lienee kuitenkin paikallaan korostaa sitä, että aiheeseen ei ole otettu kielteistä kantaa. Jo pelkästään selvityksen tekemiseen vedenalaisista puistoista tarvitaan kuitenkin pidempiaikaista rahoitusta tai mahdollisuutta tehdä selvitys esim. opinnäytetyön puitteissa.

HANKO, TREHÅLSKÄR: VUODEN 1996 KUVALUETTELO (PAPERKUVAT)

Trehålskärin hyllyn kuvat liittyvät vuoden 1996 tarkastussukelluksiin.

- 96015:43 Meriarkeologia
Hanko, Trehålskär.
Keulakuva kuvattuna paapuurin puolelta. Valok. Mikko Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:44 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Keulakuva kuvattuna edestä. Valok. Mikko Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:45 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Keulakuva kuvattuna styyrpuurista alhaalta. Valok. Mikko Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:46 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn ankkuripeli kuvattuna perästä keulaan. Ankkuripelin edessä keulan ensimmäinen kansiluukku. Valok. Mikko Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:47 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn ankkuripeli kuvattuna sivulta aluksen paapuurin puolelta. Valok. Mikko Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:48 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn ankkuripeli kuvattuna sivulta aluksen paapuurin puolelta. Kuva lähempää kuin kuva no 96015:47. Valok. Mikko Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:49 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn perämaston aukko ja osa sitä ympäröivää naakelipenkkiä kuvattuna sivulta aluksen paapuurin puolelta. Valok. Mikko Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:50 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn vintturi keskilaivasta perämaston luota kuvattuna keulan suunnasta perään päin. Valok. Mikko Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:51 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin vintturi keskilaivasta perämaston luota kuvattuna keulan suunnasta perään päin. Kuva otettu lähempää kuin kuva no 96015:50. Valok. Mikko Heikkilä. Mv-vlk.

- 96015:52 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn keulamaston reikä kuvattuna keulasta
perään päin. Takana näkyy keulasta päin luettuna toinen
kansiluukku. Valok. Mikko Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:53 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn sivulaudoitusta kannen tasolta
aluksen styyrpuurin puolelta, noin puolivälistä
ankkuripelin ja keulamaston välistä. Valok. Mikko
Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:54 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn kylkeä ja kantta paapuurin puolelta.
Valok. Mikko Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:55 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn kylkilaudoitusta styyrpuurin
puolelta. Valok. Mikko Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:56 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn kylkeä ja kantta paapuurin puolelta.
Valok. Mikko Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:57 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn kantta. Valok. Mikko Heikkilä. Mv-
vlk.
- 96015:58 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn kylkeä. Valok. Mikko Heikkilä. Mv-
vlk.
- 96015:59 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn laitaa. Valok. Mikko Heikkilä. Mv-
vlk.
- 96015:60 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn valuma-aukko keskilaivasta. Valok.
Mikko Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:61 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hylky: keulimmainen kansiluukku kuvattuna
perästä päin hieman paapuurin sivulta. Edessä
irronneita kansilankkuja. Valok. Mikko Heikkilä. Mv-
vlk.
- 96015:62 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn kansiluukku. Valok. Mikko Heikkilä.
Mv-vlk.

- 96015:63 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn kansilankkuja. Valok. Mikko
Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:64 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn kansirakenteita. Kuvassa keskellä
vaakapolvi. Kuvattu lähellä perää. Valok. Mikko
Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:65 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn sivukaiteiden tukia ja kantta
lähellä perää. Valok. Mikko Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:66 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn perästä päin toinen kansiluukku,
jossa menee poikkilaivan suuntainen palkki. Valok.
Mikko Heikkilä. Mv-vlk.
- 96015:67 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Trehålskärin hyllyn kansiluukku. Valok. Mikko Heikkilä.
Mv-vlk.

HANKO, TREHÅLSKÄR: TUOMAS WALLIN 1988 OTTAMAT VÄRIVALOKUVAT

- 96015:116 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Hylun keulakuva kuvattuna 'stuurpurin sivulta.
Valok. Tuomas Walli 1988. Väri-vlk.
- 96015:117 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Hylun keulakuva kuvattuna styyrpurista takaa.
Valok. Tuomas Walli 1988. Väri-vlk.
- 96015:118 Meriarkeologia.
Hanko, Trehålskär.
Hylun keulakuva kuvattuna edestä.
Valok. Tuomas Walli 1988. Väri-vlk.