

2.

Kuva 3 (n.vuosi 1995 K.Kaartinen (?) Ruuhi pinnalla ja yksi mahdollisista "silivistä" lronalsena silvulla.

Jaakonlammen ruuhi kuvattu pinnalla 5/8-2011 näytteen oton yhteydessä.

Kuva 4 Jaakonlammen ruuhen löytöpaikan lähistöltä löytyneet kappaleit ("siivet"??)

= Ei dokumentoitu paitsi valokuvaamalla, sijainti tällä hetkellä kesämökin ulkoteassin alla.

Litteet: -Luonnos vinosti ylhäältä Jakonlammen ruuhesta ,

-Upsalan yliopiston C-14 (accelaattori) raportti ruuhen iästä

-Karttaluonnos löytöpaikasta sekä sen nykyisestä deponointipaikasta

KK/HA

ID 2023

Raportti Punkasalmen lossin dokumentoinista 1/8 - 4/8 - 2011.

Museoviraston merihistorian toimiston tutkimusluvan nr:..... mukaisesti,

002 - 307 - 2011

Kapualossin työnlmellä kulkeneen vesikulkuneuvon tutkimus Punkaharjulla.

Hylky makaa ltä Suomessa, Punkasalmissa ,paikassa (noin) Eniron WSG-84 koordinaattien mukaan): 61.76212 - 29.37818).

Hylky on n. 40 m pienehkön saaren rannasta luoteeseen, n. 70-100 m Punkasalmen rautatiesillasta lounaaseen ja n.120 m.nykyisestä veneiden vesillelasku silpistä koilliseen (Eniron koordinaatit silpille :WGS 84 61.76100 - 29.37878)

(viite: karttaluonnos nr 1)

## 3.

Lossin hylky on suunnassa : sukeltajista kohti rautatiesillan keskipilaaria.  
Vasemmalla näkyvän kahden reiman välissä on kaivinkonehylky ja aivan sen lähellä , lähinnä rantaa olevasta reimansta ( alkaen?) kohti etelää on 2 teräväkeulaisen puomin hylkyä vierekkäin.

Paikalla oli tutkimuksen johtajana Kai Kaartinen, Helsinki ja osallistujat Harry Alopaeus (Ersta 130, Tierp , Ruotsi) , Eelis Kankkunen( Helsinki, Vuosaari) sekä maanantaina 1/8 Kiteeltä 2 sukeltajaa ( Seppo Pakarinen ja sen alunperin löytänyt Erkki Nieminen).  
Myös Destiasta eläkkeellä oleva Erkki Liija ( Karhunkaatajantie 1 A 21 Rovaniemi) ja Olavi Pakarinen (Jokikatu 11 B 10 Mikkell) olivat 3:na päivänä paikalla.

Lossin löytöpaikalla sukeltettu 1/8-4/8 välisenä aikana yhteensä n. 5,5 tuntia.

Kohteesta kuvattu dokumentointi videota yhteensä 1 tunti 45 min sekä siitä on HA tehnyt mittanauha luonnoksen (liitteet 2-7).

Seppo Pakarinen kuvasi HA:n Olympus kameralla 9 min. videota 1/8-2011 , loput videot : H.Alopaeus .

Tutkimuksen ajaksi kuljetusvälineeksi hyllylle saatiin Punkaharjun kulttuurishteerin, Elna Kosonen avulla lainatuks kunnalla töissä olevan Olli Laukkasen savolaismallinen soutuvene.

#### Olosuhteet veden alla kohteessa

Hylky on n. 5,5 m -7 metrin syvyydessä ,pääasiassa viettävällä kalliopohjalla, vaikkakin paikoin on pohjalla myös kevyehköä sedimenttiä .

Hylky makaa osin n. 30-40 cm kokolsten kivien päällä niin että BB puolelta voi nähdä paikkapaikoin sen pohjan alle. Osa sen paarpuurin puolen laitimaisista pohjalankuista on poissa, joten kirjaimellisesti aurinko paistoi hyllyn pohjan läpi. Sen perästä (BB puolen viimeiset n. 5- 5,5 m ) on "kyli" romahtanut ulospäin ja samalla n. metrin verran sen pohjaa on hajonnut.

#### Löydöksen luonne

Hylky on lossiksi poikkeuksellisen suuri, pituuden ollessa n.19,7 m- 19.9 metriä ja maksimi leveyden tällä hetkellä melko tarkkaan 7 metriä.

Alus on rakennettu havupuusta, ja tasasaumatekniikalla. Se on leveysunnassa aivan tasapohjainen mutta sen keula ja peräosat nuosevat n 4 m matkalla ylöspäin . Myös sen sivut ovat n 4 metrin pituudelta kaarrettu sisäänpäin siten että keulan leveys on 420 cm ja perän (alunperin) 480 cm- kun taas suoran osan leveys on nyt n 6.8 metriä.

Pohjan ja kytkien taite on terävä ja vesikukuneuvon suorat sivut ovat nyt noin 6-10 astetta kallellaan ulospäin. Onko kyseessä kytkien taipuma ulospäin vaiko alkuperäinen kallistus ei keritty selvittämään tutkimuksen yhteydessä. Ulospäin taipuman puolesta puhuu se että kaikki "kansipalkit" makaavat lossin pohjalla.  
Hyllyn puuosat on kilnitetty toisilnsa pääosin (tai luultavasti kokonaan) rauta tapein / suurin rautanauloin ( halkaisijoiltaan arvioituna n.12 mm (?) ) ja on jokseenkin kaikki liitokset ruosturnisen takia lujuudeltaan varsin heikot tai olemattomat. Raudasta vaikuttaa olevan vain krusti jäljellä. -Tämä huolimatta makeasta järivedestä.

Puutyön laatu tässä kuljetusvälineessä on teknisesti varsin heikkotasoisista indikoiden paikallisesta timpurintyöstä ilman sen suurempia pyrkimyksiä laivanrakennusteknillisesti tarkkaan tai laadukkaaseen työhön.

Myös näkyi selviä eroja Styrpuurin ( St) ja Paarpuurin (BB) kytkien sisäpuolisissa rakenteissa ja kannen tukien ( ainakin 4 kpl) konstruktioissa.

Neljä pitkittäistä n. 15-20 cm x 15-20 cm keulasla perään asti ulottuvaa ja pitkin aluksen pohjaa kulkevaa pituusuntaista palkkia ( tarkkoja mittoja ei otettu), antavat alukselle pitkittäis jäykkyyttä ja niitten alla olevat suorat pohja palkit (n.15 x 15 cm, ei mitattu) , poikittaisjäykkyyttä.

Aluksen pohjalankul kulkvien pitkilläin. Sisäkarneerausta ei ole havaittu.

Kulkuvälineen sisällä aikalailia epäjärjestyksessä makaavat makaavat laudat ja lankut ovat ilmeisesti pääosin tai kokonaan kannen jäältä.

Alus on tasapohjainen vaikka keulan ja perän viimeiset viilisti ylöspäin nousevat n. 4 metriä antavatkin hieman paremman vedenalaisen muodon kuin vain aivan suoran "pakkilaatikko" malli.(piirros 3 ja 4).

Aluksesta ei ole toistaiseksi tavattu , perärangan 2 sivuttaista tukipolvea ja perärangan alapään tukipolvea lukuunottamatta (sekä keulan muutaman alle metrin pituisia, teräväkulmaisia polvea lukuunottamatta , selviä kansi tai pohjan slaagetin polvia mutta indikaaatioita on että varsin lyhyitä ja teräväkulmaisia polvia saattaa olla joitakin aluksen terävän slagetin ("laakin") kohdalla. -Aika ja olosuhteet eivät sallineet tällaisten detajien tutkimusta.



4.

### Hylyn kunto

Kohde edelleenkin on melkoiilla koossa vaikka sen kansi vaikuttaa osittain hävinneeltä ja osin se makaa hylyn sisälle romahtaneena ja joka tapauksessa jokseenkin hajonneena.

Hylyn BB puolen (perän) nurkkaus (pieni osa aluksen kylkeä ja vähäinen osa pohjaa) on romahtanut alas ja hajonnut noin 5-5,5 metrin matkalta ja n. 1.4 m leveydeltä (vert. piirros nr 2), muuten ovat rakenteet kokoiilla alkuperäisillä paikoillaan vaikkakin miltei kaikki osat ovat jotakuinkin löysällä ja osa kaarista on aivan irtonaisia ja kallistelevat erityisesti aluksen pituussunnassa. Keulan ja perän "reelingit" ovat hävinneet ja indikoituvat vain muutaman polven ja palkkelhin polvia varten tehdyn matalan uran avulla.

Myös St sivun kykilankkuja on irronnut 4-5 kpl hylyn keskikohdalta kyljestä ja reelingin tasalta.

Hylyk on edelleen melkoiilla koossa mutta joka tapauksessa hajoamistilassa eikä siinä vaikuta enään olevan käytännöllisesti mitään tukevia rakenteita sen kiinnityselmien melkosen täydellisestä poisruostumisesta johtuen.

Jos hylystä halutaan tehdä yksityiskohtaisempi tutkimus/ rakennerekonstruktio selvitys, on toimenpiteellä kiire.

### Kuljetusvälineen tyyppi

Alus on tasapohjainen ja aikalailla tasa peräinen ja -keulainen vaikka sekä sen perä- että keulaosat ovat ylhäältä katsoen, päädyistä osin kavennetut (katso piirros nr 2).

Sekä keulapuolessa että perässä pohjat nousevat n. 20 asteen kulmassa ylöspäin viimeisten n. 3.80- 4 metrin matkalta luoden tällöin mahdollisuuden ajaa / soutaa (?) / kiskoa alus suhteellisen matalaan rantaan.

Hylyk on polkkeuksellisen suuri lossiksi mutta mitään eteenpäin veto- tai -työntö välineiden jäänteitä ( potkuri, siipiras tai valjeriveto) ei ole toistaiseksi havaittu eikä airon hankaimia, vaijerin tai köyden kiinnikkeitä, vahvoja pollareita tai maston jalvoja ym.) (puhumattakaan moottorista tai höyrykoneesta).

Sensijaan aluksessa on ollut sekä perärangka että ilmeisesti peräsin vaikkakin perärangan vedenalainen osa on rakenteeltaan poikkeuksellinen ( se on keskeltä avoin!).

-Katso piirros nr 7.

Yhtään selvää polvea itse rungossa ei tässä melko lyhytaikaisessa hylyk dokumentoinnissa havaittu mutta indikaatioita kylläkin.

Sekä keula "reelingissä" että perä "peilissä" on joko kinni tai jälkiä polvista jotka ovat muodostaneet eräänlaiset n. 60- 70 cm korkeat reelingit niihin.

### Aluksen käyttötarkoitus:

Samantapaisia vaikkakin selvästi paljon pienempiä losseja / proomuja on käytetty vuosisatoja m.m. karjan kuljetukseen.

Ulkomailla (esim Saksassa Deutsche Schiffartsmuseumiin pihalla), on samantapaisia losseja vaikkakin ne ovat olleet yleensä ilman kantta, moltei suorakylkisiä ja aikalailla pienempiä ( max.12-14 m).

Tässä hilyssä ei ole löytynyt yhtäkään sellaista tukevaa pullaria joita esim. höyrylaivalla hinattavissa proomuissa on oltava hinaustouvia varten.

Näinollen on toistaiseksi perusteltua kutsua alusta lossiksi.

Lossin ikää arvioitaessa, täydellisesti puuttuva referenssi (hylyk) materiaali teke sen typologisen ajoituksen tässä vaiheessa mahdottomaksi.

### Ajoitus arvio muilla tavoin

Punkaharjun rautatiesillan muuttaminen vuonna 1939 myös autoliikenteelle toimivaksi poistivat paikallisen lossin tarpeen, joten vuotta -39 lienee pidettävä eturajana milloin k.o. lossi on hylätty / upotettu / annettu upota.

Sen suuri koko taas vihjaa melko myöhäiseen rakennusajankohtaan (vertaa esim. kuorma autojen kuljetustarve). Muita ajoittavia tietoja ei toistaiseksi ole.

### Muita hilykilydöksiä tai tietoja lossin lähellä olevista vedenalaisista jäänöksistä.

Viitaten oheistettuun maisema kuvaan on huomioitava että kuvassa näkyvien kahden lähemmäs olevien viittojen välissä, noin (minimi) 60-90 cm syvyydessä makaa iso hko proomu jonka päällä on kaivinkone. Muuten lienee

5.

kyseisellä paikalla liki tai yll 5 m vettä.

Eniron koordinaatit kaivinkone hyllylle: N 61 45.687 ja E 29 22.692 tai WSG 84: 61.76144- 29.3782

Tämä kaivinkone-proomu lienee uponnut noin 20-30 vuotta sitten , kertomuksien mukaan , rautatie sillan alle ja tulut sen jälkeen vedenalla vedetyksi nykyiselle paikalle ja vitoilla merkatuksi.

Tästä merimerkein ositetusta proomun / kaivinkolne hylystä n. 10-20 m etelään, kohti lähintä (etelä ) rantaa, havaittiin makaavan aiva kyiki kyljessä vierekkään 2 teräväkeulaista proomua, noin 120-140 cm (minimi) syvyydessä . Paikalla on ilmeisesti muuten ainakin 4-5 m vettä.

Nämä viimeksimainitut ,vierekkäiset proomunhylyt vaikuttavat olevan useammalle paikalla tutkimusaikana käyneelle paikkakuntalaiselle, tuntemattomia vaikka hylät ovat jokseenkin ehjät eivätkä välttämättä kovin vanhoja. Sukeltajaa niltten ohli / yll hinattaessa, havaittiin näissä aluksissa olevan vielä jäljellä keulassa pienehköt vajervinssit.

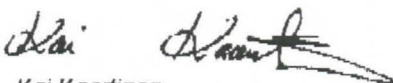
Nämä proomun hylät saattavat olla n. 1-2 kilometrin päässä paikasta olevan paperitehtaan (?) (tai suuren massatehtaan(?)) hylättyjä proomuja.

Kohteita ei lähemmin tutkittu. Alueesta tehty karkea luonnos (kartta /piirros nr 1 )

#### Muita , tarkistamattomia hylky tietoja

Paikkakuntalaiset mainitsivat lähinnä lossia (n.40 m etäisyydellä kaakkoon) olevan, matalan ja pienehkön saaren rantavedessä (lounaisranta(?)) makaavasta hylystä , jota ei ajan ja henkilökunnan vähyden sekä venekaluston luonteen vuoksi kerity hakemaan esiin tai inventoimaan.

Helsingissä 26 / 12 - 2011



Kai Kaartinen

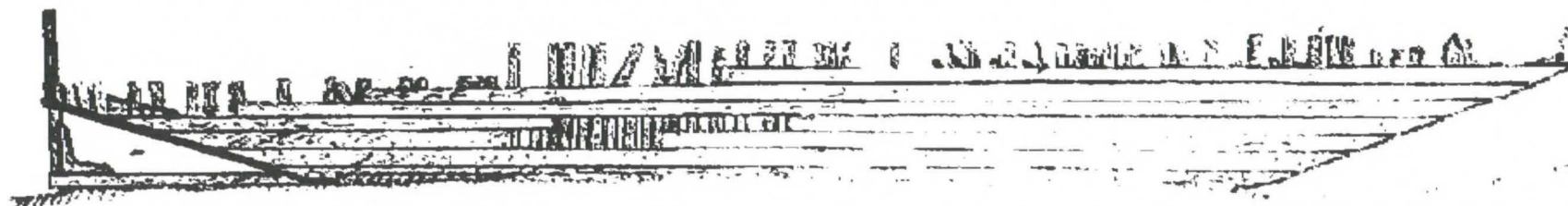
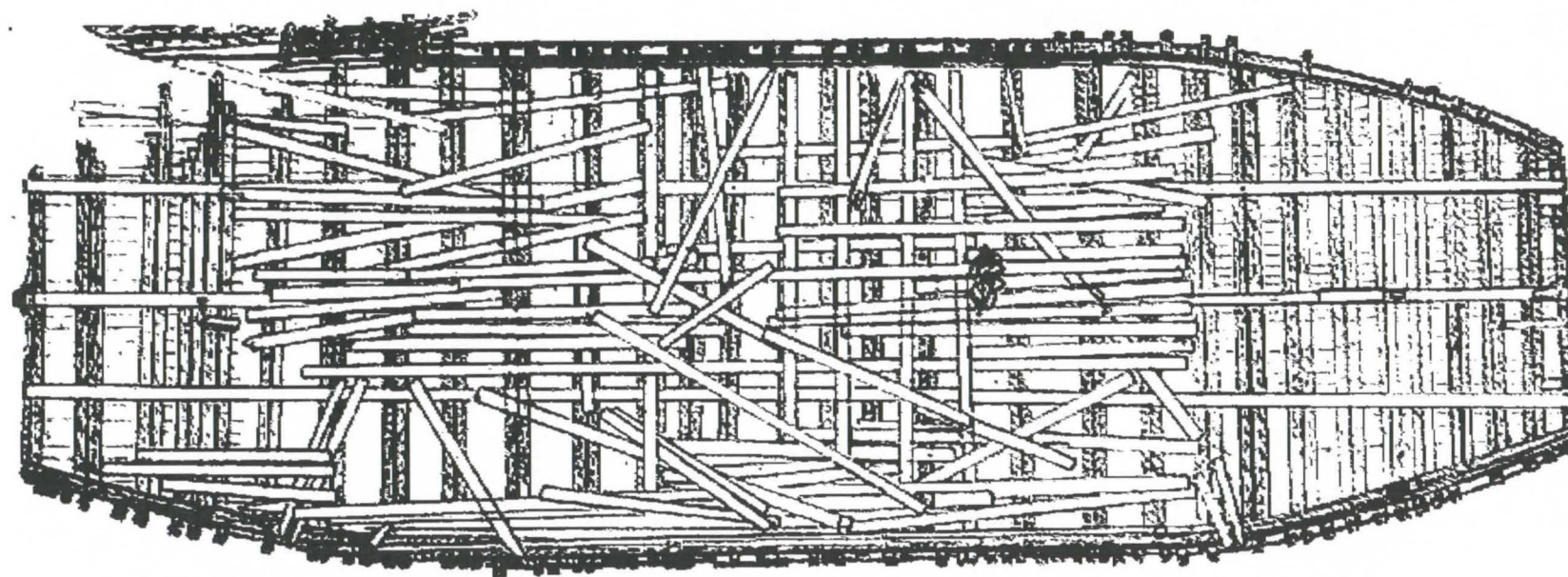
- Liitteet: 1-Yleispiirros punkasalmen lossin löytöalueesta ,mukana 3 "uutta" hylkyä ja 4:nen ,löytymättömän hyllyn arvioitu sijaintipaikka.  
 2-Pohjapiirros lossista  
 3-Sivukuva BB kyljestä  
 4-Sivukuva ST kyljestä  
 5-Osin arvioitu, pituusleikkaus luonnos  
 6-Osin arvioituja poikkileikkaus luonnoksia 3 kpl  
 7-Detalji kuva "peräranka" konstruktiosta  
 8-Arvioitu rekonstruktio luonnos (Perspektiivi skissi)  
 9- Erkki Liljan löytämä valokuva suomalaisesta soutulossista.

Tiedoksi:

maist. Christian Ahlström  
 prof.J-P Taavitsainen  
 Punkaharjun kulttuurisihteeri Elina Kosonen  
 Olli Laukkanen Punkaharju  
 Erkki Lilja / (Destia (?) Karhunkaatajan tie 1 A 21 96100 Rovaniemi  
 Olavi Pakarinen Jokikatu 11 B 10 50100 Mikkeil  
 Erkki Nieminen Kitee  
 Seppo Pakarinen Kitee

K.K./H.A

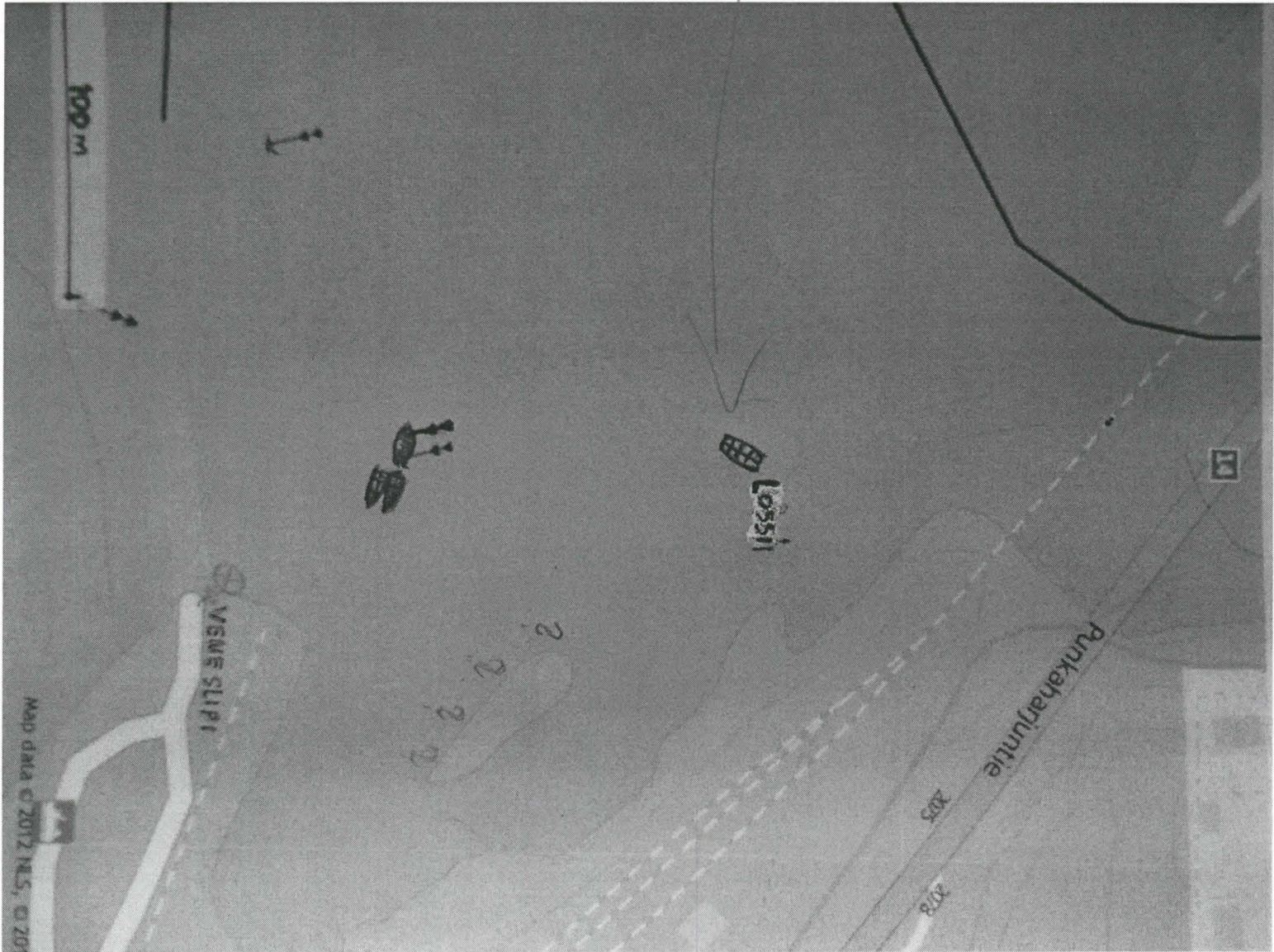






Punkaharju

Kohde 2623

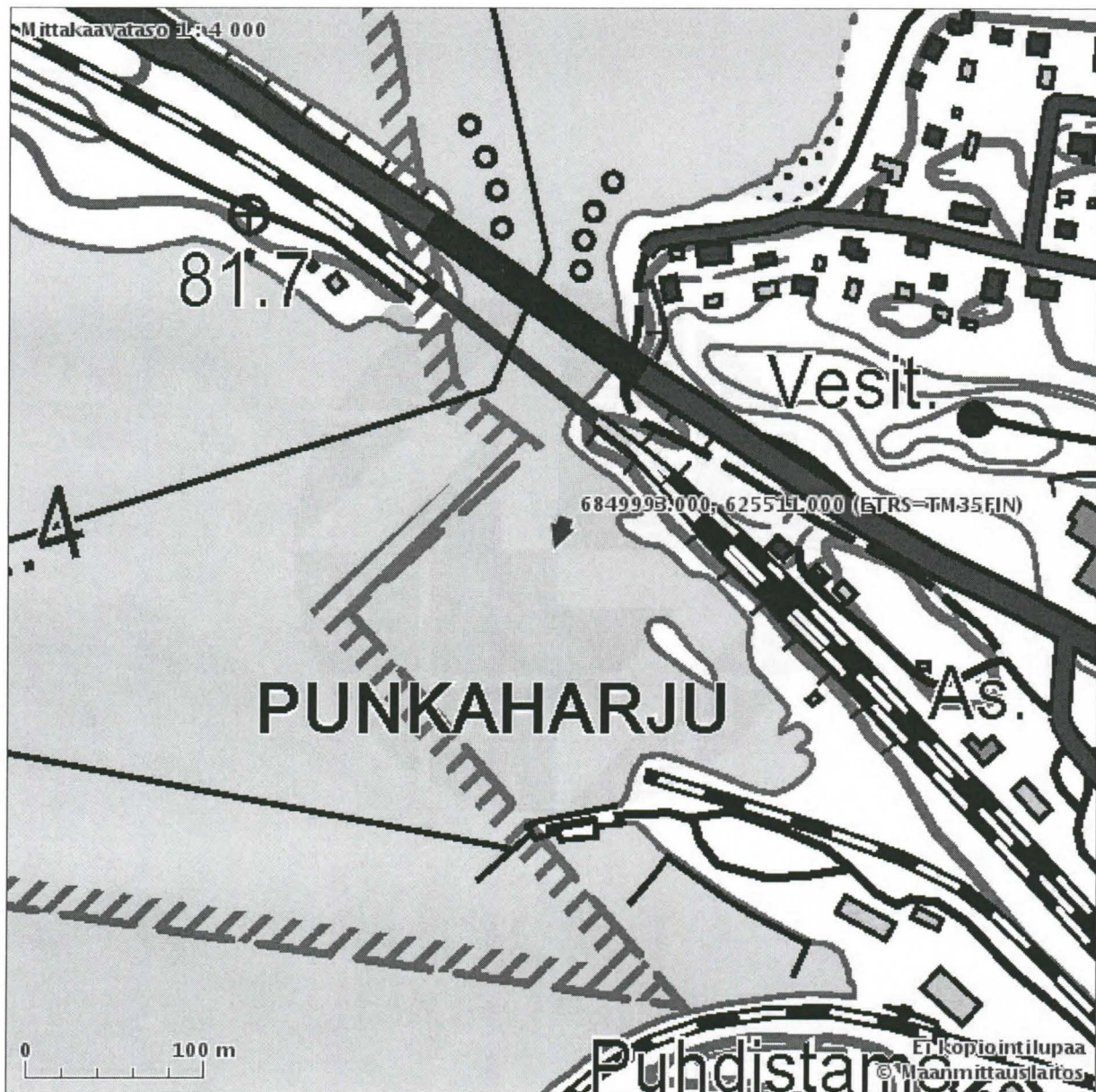


Harry Alopauksen lähettämä  
2012 kartta



# MAANMITTAUSLAITOS - KARTTAPAIKKA

## Karttatuloste



Keskipisteen koordinaatit: N 6849993, E 625511 (ETRS-TM35FIN -tasokoordinaatit)