



GÖTEBORG 6.–8.4.2018

Ruotsin MAS 40 vuotta

Tervetuloa Ruotsin meriarkeologisen seuran 40-vuotisjuhlaan näin matkakertomuksen muodossa. Juhlaa vietettiin merellisessä Göteborgissa, tavanomaisen vuosittaisen viikonloppukonferenssin merkeissä 6.–8. huhtikuuta 2018.

Kaupungin yhteyden Kattegatin suolaiseen meriveteen näkee hyvin ravintoloiden rikkaassa kala- ja äyriäistarjonnassa. ”Synttärikonferenssi” pidettiin Göteborgin läpi virtaavan Göta joen Hisingin puolella, vanhojen, saneerattujen laivanrakennushallien kupeessa. Lähinnä jokea kulki vilkas rantabulevardi joensuuntaisesti ja tämän kävelykadun varrella oli useita kahviloita ja lounaspaikkoja. Tältä rantakadulta lähti myös useita pistolaitureta Göta joelle, joista yksi oli varattu *Svenska Ostindiska Companietille*. Laiturin päässä olikin kiinnitettynä Göteborg-alus ja sen vieressä laiturilla tilava huolto- ja yleisötila seminaareja ja esityksiä varten.



Näkymä kaupungin kalahallista (Fiskekyrkan), jossa myydään pelkästään merenantimia.

Meriarkeologi Staffan von Albin Göteborgin yliopistosta kertoi Bohuslänissä tehdystä esitutkimuksesta koskien vastalöydettyä 1150-luvun hylkyä, joka löydettiin Korshamn nimisestä lahdesta Falkenbergissa. Laivanrakennusteknisessä mielessä löytö on erittäin kiinnostava, koska 1150-luvulla skandinaavisessa laivanrakennuksessa tapahtui suuria muutoksia. Staffan arveli, että myös itse löytöpaikka saattaa vielä osoittautua tärkeäksi keskiaikaiseksi satamapaikaksi.



Staffan von Albin

Päivän toisena esityksenä saimme kuulla meriarkeologin Patrik Höglundin esityksen *För eller akter om masten*, jossa hän pohtii sanonnan paikkansapitävyyttä, nimittäin sitä että miehistö nukkui ja asui aina suurmaston etupuolella ja päällistö ahterissa. Sanonta juontaa juurensa 1800- ja 1900-luvun kauppamerenkulun purjealuksista, jolloin miehistön koirat usein olivat keulapakan alla ja siis mastojen etupuolella, keulassa. Vanhoissa 1600-luvun sota-aluksissa juuri tämä sanonta ei aina pitänyt paikkansa, mutta toisaalta sen aikaisissa aluksissa oli kyllä kosolti muita näkymättömiä rajoja ja sääntöjä, joita Patrik ansiokkaasti kuvaili.



Patrik Höglund kuvaili miten 1600-luvun sota-aluksen tilat oli jaettu miehistön ja päällystön kesken.

Tukholmassa, ruotsin merimuseon ja Wasa museon yhteyteen suunnitellaan uudentyyppistä meriarkeologista "areenaa" jossa nykYTEKNIKAN avulla esitellään Itämeren kulttuurihistoriallisia aarteita. Tätä tehtävää varten perustetussa projektissa esittelijänä toimii projektipäällikkö Nina Eklöf. Ninan kuvailemassa konseptissa museovieraat voivat uuden tekniikan avulla liikkua veden alla ja ihastella eri Itämeren maiden vedenalaisia huippukohteita ja tutustua näiden taustalla oleviin, usein dramaattisiin tapahtumiin.

Yhtenä tavoitteena on myös kokonaan luopua esinestoista ja korvata ne esimerkiksi uusilla 3D-mallinnuksilla ja hologrammitekniikalla.

Hankkeen tarkoituksena on tarjota foorumia, joka mahdollistaisi Itämeren maiden ja muiden partnerien saumattoman yhteistyön vedenalaisen kulttuuriperintömme suojelemiseksi ja siihen liittyvään tutkimukseen. Tämän lisäksi halutaan tarjota ruotsalaisille ja kansainvälisille museovieraille mahdollisimman autenttinen, kiinnostava ja koskettava elämys, joka lisää kävijän tietoa ja yllättää ajatusten vaihtoon muiden kanssa.



Nina Eklöf esittelee Östersjöns skatter-projektia. Projektilla on omat kotisivunsa ositteessa: www.ostersjonsskatter.se

Meriarkeologi ja intendentti Riikka Alvikin ansiokas esitys Hangon alueen ja Kemiön saaren karikkoisen ympäristön hyllyistä, keskittyi kuvaamaan 1900-luvun lopulla harrastajien tekemiin ensimmäisiin ja erilaisiin hyllykuvauksiin. Esityksessään Riikka kuvaa miten paljon näillä purjeaikakauden viimeisillä aluksilla olisi kerrottavaa sen ajan merenkulun historiasta, mikäli maltettaisiin panostaa dokumentointiin enemmän ja ammattimaisemmin. Onhan juuri näiltä alueilta ollut vilkas yhteys pienemmillä aluksilla Ruotsiin ja suuremmilla aina Saksaan ja Tanskaan asti 1800- ja 1900-luvuilla.



Kuvassa Riikka kertoo Hangon ympäristön karikkoisista vesistä hyllyineen, sekä mielenkiintoisesta Hauensuolen alueesta.

Yhteenvedossaan Riikka toteaa vielä, että vaikka purjealusten lukumäärä kääntyi laskuun vuoden 1880 tienoilla niin itse laivanrakennus ja sen tuoma taloudellinen hyvinvointi jatkoi kasvuaan vielä hyvän aikaa tämänkin jälkeen. Laivanhilyissä on vielä paljon hyödyntämätöntä potentiaalia, jota voisimme käyttää tutkimuslähteenä laivanrakennuksen ja teknisten innovaatioiden saralla.

BALTACAR (*Baltic History Beneath Surface – Underwater Heritage Trails in Situ and Online*) Projektin tarkoituksena on vaikuttaa asenteisiin muuttamalla niitä positiivisemmiksi ja näin vaikuttaa niiden pitempään ikään. BALTACARin webosoite: www.balticunderwater.com.



Tässä Riikka puhuu Hankoniemen ulkopuolella sijaitsevan Hauensuolen kalliohakkauksista. Pienellä luodolla on laituri, johon voi kiinnittyä ja käydä ihailmassa entisten purjehtijoiden tervehdyksiä ja nimimerkkejä.

Lauantaipäivän viimeisenä esiintyjänä meriarkeologi Mikael Björk kertoi tulevan kesän ruotsalaisten MAS-projektista. Se tullaan pitämään Karlshamnissa neljän päivän kestoisena, viikolla 26.

Tarkoituksena on kartoittaa pienen, Blekingen, Mörrumsåssa sijaitsevan saaren ympäröimä vesialue ja siten selvittää olisiko juuri tuo saari ollut keskiaikainen kaupunki nimeltään Elleholm. Veden alta etsitään rakennelmia ja esineitä, jotka saattaisivat liittyä kaupungin aktiiviin aikaan, eli 1450–1600 lukuun, jonka jälkeen se poltettiin vuonna 1564. Palon jälkeen sen sijainti vaipui unholaan. Mikael joka aikaisemminkin on järjestänyt vastaavanlaisia leirejä, korosti taas tapansa mukaan, että projektin toisena päätavoitteena on vaan viettää mukavaa yhdessäoloa.

Tämän jälkeen lauantai-ilta jatkui Göteborg-aluksella arpajaisten ja juhlaillallisen merkeissä.



Tässä komean Itä-Intian purjehtijan mah-tava, voimaa uhkuva keulakuva.



Kuvassa alusta asti mukana ollut Catharina Ingelman-Sundberg kertoo humoristiseen tapaansa MASin alkuaikojen tapahtumista ja omasta työurastaan meriarkeologian alalla, joka sitten myöhemmin johti toimittajan ja kirjailijan ammattiin. Tämän jälkeen Puheenjohtajamme Kalle Virtanen vei Suomen MASin onnittelutervehdyksen sisarseurallemme.



Tässä Suomalaisten onnittelijoiden edustus Christer Westerdahlilla täydennettynä.

Juhlailallisen jälkeen siirryimme jo pimentyneeseen iltaan Göteborg-aluksen viereen betonimöjljälle. Siellä meitä odotti näyttävä kahden hengen esittämä tulishow musiikin tahdissa.



Seuramme puheenjohtaja hoitamassa suhteita tanskalaisen kollegan Jörgen Denckerin kanssa Göteborgin skanssissa.



Tulishow käynnissä



Tähän päättyi lauantai-ilta.

SUNNUNTAI 8. HUHTIKUUTA

Viileän keväinen sunnuntai alkoi professori Johan Rönnsbyn esityksellä MARS MAKALÖS klo 9.30.



Kuvassa ollaan vielä kävellen matkalla seminaarihallille. Laiturilla oli paljon mielenkiintoisia pursia.

Tämä *Mars Makalös* oli Erik XIV:n lippulaiva ja sen hylkyä on etsitty monen vuoden ajan kunnes se vihdoinkin löydettiin vuonna 2011, Öölannin itäpuolelta 70 metrin syvyydestä. Esityksessään Johan kuvaa merisotatapahtumia, jotka liittyvät läheisesti Marsin uppoamiseen.

Marsin tutkimuksessa mukana on ollut sen löytymisestä asti sekä korkeakouluja, että vedenalaisen kartoituksen alan yrityksiä. Tutkimuksia ja kohteen videokuvaamista on tarkoitus jatkaa tulevinakin vuosina.



Johan argumentoimassa sitä, miten suuri merkitys uuden ajan alun laivastolla ja sen suurilla pröystäilevillä aluksilla oli sen ajan merisodassa Itämeren alueella.

Tapansa mukaan Johan osasi taas hienosti nivoa esityksensä kyseisen ajan historian ja valtapolitiikan kontekstiin. (Katso kuva *Mars Makalösista* takakannessa.)



Johanin jälkeen seurasi fyysikko Joakim Holmlundin esitys Mustalta mereltä. Projektinsiinöörinä mukana olleena hän kertoi kolmevuotisesta, juuri päättyneestä kartoitusprojektista. Tämä kansainvälistä rahoitusta nauttiva projekti toteutettiin yhteistyössä Maritim Mätteknik ja Reach Subsea yritysten ja Södertörnin, sekä muutaman muun yliopiston kesken. Projektin päätavoite oli selvittää ja kartoittaa Mustan meren vedenpinnan

nousun myötä uponneita alueita, jotta saataisiin parempi käsitys tästä pitkäaikaisesta prosessista ja sen seurauksista.

Korkealuokkaista tekniikkaa apuna käyttäen projektiryhmä pystyi kartoittamaan merenpohjaa aina 2 000 metriin asti. Mukaan piirtyi myös useita ehjiä ja yllättävän hyvin säilyneitä antiikin ajan aluksen hylkyjä. Selityksenä tälle Joakim kertoi Mustalla merellä, lähellä pohjaa vallitsevasta melkein täysin hapettomasta ja happamasta vesikerroksesta.

Muutamana makupalana Joakim näytti pari korkealuokkaista filminpätkää, jossa projektiryhmä oli onnistunut kuvaamaan kyseisiä hylkyjä. Olosuhteisiin nähden nämä lyhyet otokset olivat laadultaan yllättävän hyviä. Saimme kuulla, että projektista on tekeillä filmi, joka kertoo ryhmän tekemistä tutkimustuloksista ja kaikesta siitä muusta mitä projektin aikana havaittiin. Jäädänpä jännityksellä odottamaan...

Meriarkeologi Marie Jonsson kertoi vuorollaan tutkimiaan kiinteistä kalanpyydyksistä. Marie keskittyi lähinnä pohtimaan pyydysten toimintaperiaatteita ja sitä, miten ne oli rakennettu. Marie vertaili näitä varsin pitkän ajanjakson aikana käytettyjä kalanpyydyksiä toisiinsa sekä Ruotsin, Tanskan, Länsi-Grönlannin ja Venäjän alueilta. Yhtäläisyyksiä löytyi yllättävän paljon, mikä johtunee varmaankin pitkästä käyttöajasta ja hyväksi koetuista pyydysten muodoista.

Meriarkeologi Jim Hanssonin jännittävä esitys Gustav II Adolfin lippulaiva *Scepterista*, joka yllättäen katosi.



Jim kuvaamassa vauhdikkaalla tyyllillään miten hollantilainen laivanrakennusmestari Isbrand Johansson sai täydet valtuudet Scepterin rakentamiseksi loppuvuonna 1612.

Alus oli mukana monessa, kunnes siitä luovuttiin 1639. Tämän jälkeen se vaipui unohduksiin, eikä siitä ole löytynyt mainintoja kirjallisissa lähteissä.

Kun Ruotsin merihistorian museo oli valvomassa Skeppsholmenin kaakkoispään kaivauksia kesällä 2017, tuli vanhasta laiturirakennelmasta esiin massiivisia aluksen puuosia. Ne osoittautuivat historiaan hävinneen Specterin rakennosiksi. Nyt puuosat on osin dokumentoitu mittaamalla ja piirtämällä ja osin kuvamalla uusien 3D-menetelmin.

Aamupäivän päätteeksi meriarkeologi Jens Lindström, Nordic Maritime Groupin edustajana esitti ryhmänsä tutkimustuloksia Blekingen Karlshamnista. Boön ja Strönön välinen salmi on osoittautunut mielenkiintoiseksi tutkimusalueeksi, koska kruunun sota-aluksista suuri osa oli sijoitettuna tänne 1600-luvun puolivälissä.

Lounaan jälkeen arkeologian graduaan kirjoittava Ellen Ingers kuvaili 1400-luvulla tapahtunutta suurta muutosta laivanrakennuksessa, varsinkin sota-alusten

saralla. Vielä 1500-luvun alussa sotalukset rakennettiin entraukseen soveliaaksi. Niinpä ne lopulta muistuttivatkin kelluvia linnakkeita. Niissä oli korkeat keula- ja peräkastellit, sekä useita mastoja märssykoreineen, joista oli hyvä käydä vihollisen kimppuun keihäin ja muine heittoasein.

Tykkiporttien käyttöönotto muutti merisodankäyntiä dramaattisesti. Näin voitiin ampua vihollista jo etäältä aseina, joiden ammukset lävistivät kyljen ja tekivät suurta tuhoa aluksen takilassakin.

Yhtenä Ellenin tutkimusmenetelmänä on vanhojen maalausten ja piirrosten vertailu toisiinsa ja eri kulttuurien välillä. Tässä vertailussa yllättävän tärkeäksi alukseksi on noussut v.1495 uponnut ja äskettäin tunnistettu hylky. Se oli aikoinaan Tanskan Hans kuninkaan lippulaiva, joka paloi ja upposi Kalmarissa. Se jäi kuitenkin niin matalaan veteen, ettei se sukellusharrastajien keskuudessa ole herättänyt kovinkaan suurta mielenkiintoa, kunnes hiekkapohjalla lojuneiden kaarien joukosta löydettiin hirveä, ihmisiä elävältäään syövä *Gribshundin* puuhun veistetty keulakuva. Ja näin aluksen hylky oli helppo tunnistaa. Kyseinen keulakuva on veistetty jyrkän, aluksen keulakastellia kannattavan palkin päähän ja on näin osa aluksen konstruktioita.

Gribshundin hylky on tosiaan erittäin harvinainen lajissaan; se on esimerkiksi tyyppiltään samanlainen kuin Christofer Columbuksen *Santa Maria*. Siinä on myös piirteitä rakennustekniikoista, joita käytettiin tai tultiin käyttämään vain ja nimenomaan sotaa käyvissä aluksissa. Tämä tyyppi oli ajalleen aivan uudenvainainen alus, josta käytettiin nimityksiä, kuten: kravell, karrack, nao ym.



Gribshundin keulakuva hiekkapohjalla. Kuva: Johan Rönnby.

Seminaarin toiseksi viimeisinä sessioina oli tanskalaisten Morten Ravnin, Morten Johanssenin ja Mikkel Thomsenin esitys tuulipuistohankkeen pohjatutkimuksen yhteydessä löydetyistä, englantilaisista puulaatikoihin pakatuista, ginipulloista. Nämä 1700- ja 1800-luvun vaihteen pullo osoittautuivat nimittäin tarkempien tutkimusten valossa varhaisiksi tuotekopioiksi.

Viimeksi saimme vielä kuulla FT Gunilla Larssonin esityksen *Vene uhrilahjana*.

Gunilla käsitteli tutkimaansa hedelmällisyyskulttia ja uhrilahjoja rautakauden ja keskiajan alun aikana Keski- ja Pohjois-Skandinaviassa. Näissä kulteissa veneellä oli aivan keskeinen osa. Tutkimukset perustuivat paljolti vesistöjen uhripaikoilta löytyneeseen uhrimateriaaliin, jossa yksittäiset lahjat usein liittyivät veneisiin, tai olivat jopa niiden osia. Näihin rituaaleihin liittyi myös ihmis- ja eläinuhreja. Suuri osa kaivauksista ja löydöistä on tehty Ruotsin Upplandissa, Öbackenin uhrilehdossa.

Kaj Enholm