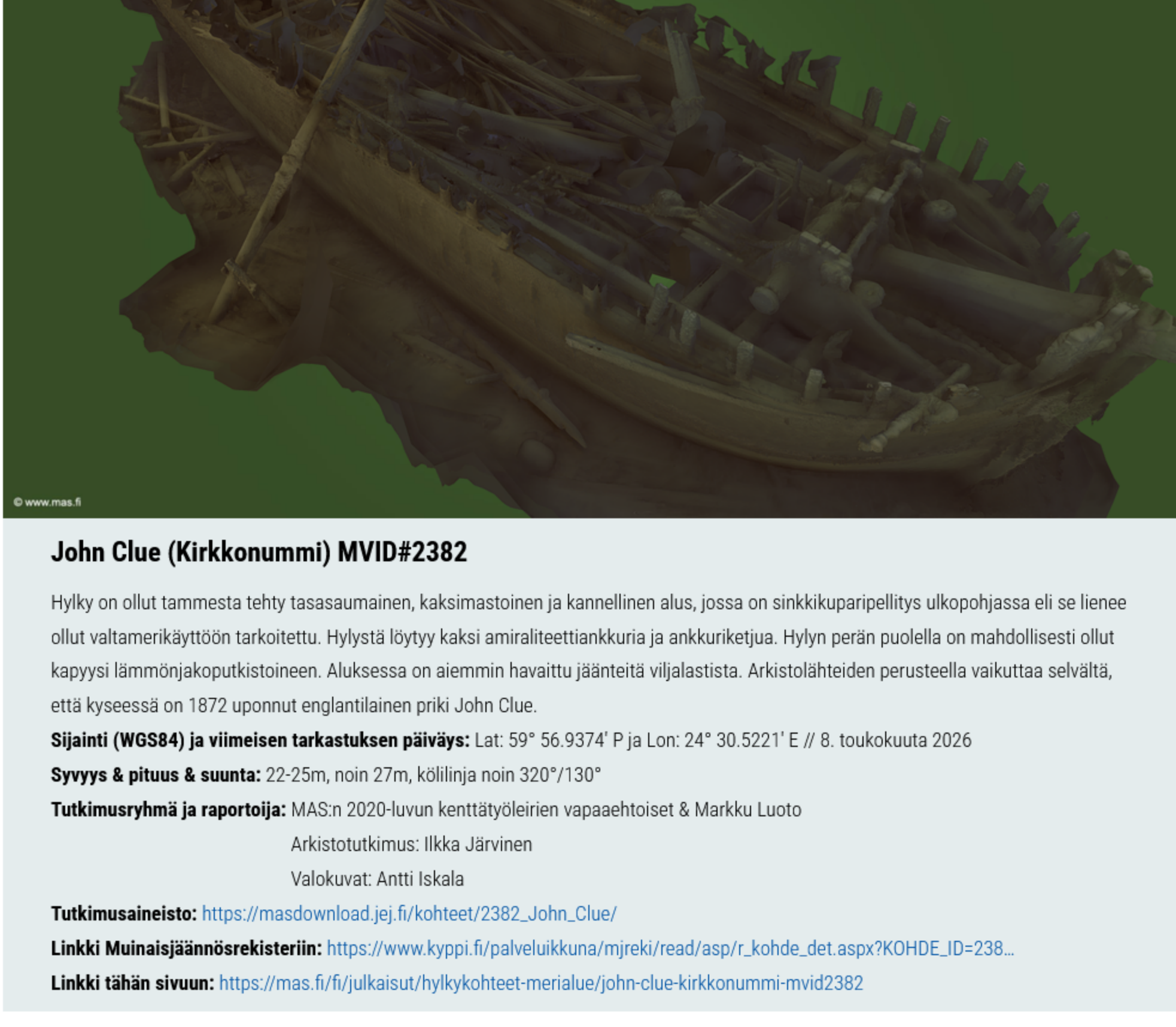


Julkaistut hylyt

Tieteelliset julkaisut

Artikkelit

Julkaistuarkisto



John Clue (Kirkkonummi) MVID#2382

Hylyn on ollut tammesta tehty tasasaumainen, kaksimastoinen ja kannellinen alus, jossa on sinkkikuparipellit us ulkopohjassa eli se lienee ollut valamerikyyttöön tarkoitettu. Hylystä löytyy kaksi amiralteettiankkuria ja ankuriKetjuja. Hylyn perän puolella on mahdollisesti ollut kappysi lämmönjakoputkistoinen. Aluksessa on aiemmin havaittu jäänteitä viljälästästä. Arkistolähteiden perusteella vaikuttaa selvältä, että kyseessä on 1872 uponnut englantilainen priki John Clue.

Sijainti (WGS84) ja viimeisen tarkastuksen päiväys: Lat: 59° 56 9374° P ja Lon: 24° 30 5221° E // 8. toukokuuta 2026

Syvyys & pituus & suunta: 22-25m, noin 27m, köllilinja noin 320°/130°

Tutkimusryhmä ja raportitja: MAS:n 2020-luvun kenttätöleirien vapaaehtoiset & Markku Luoto

Arkistotutkimus: Ilkka Järvinen

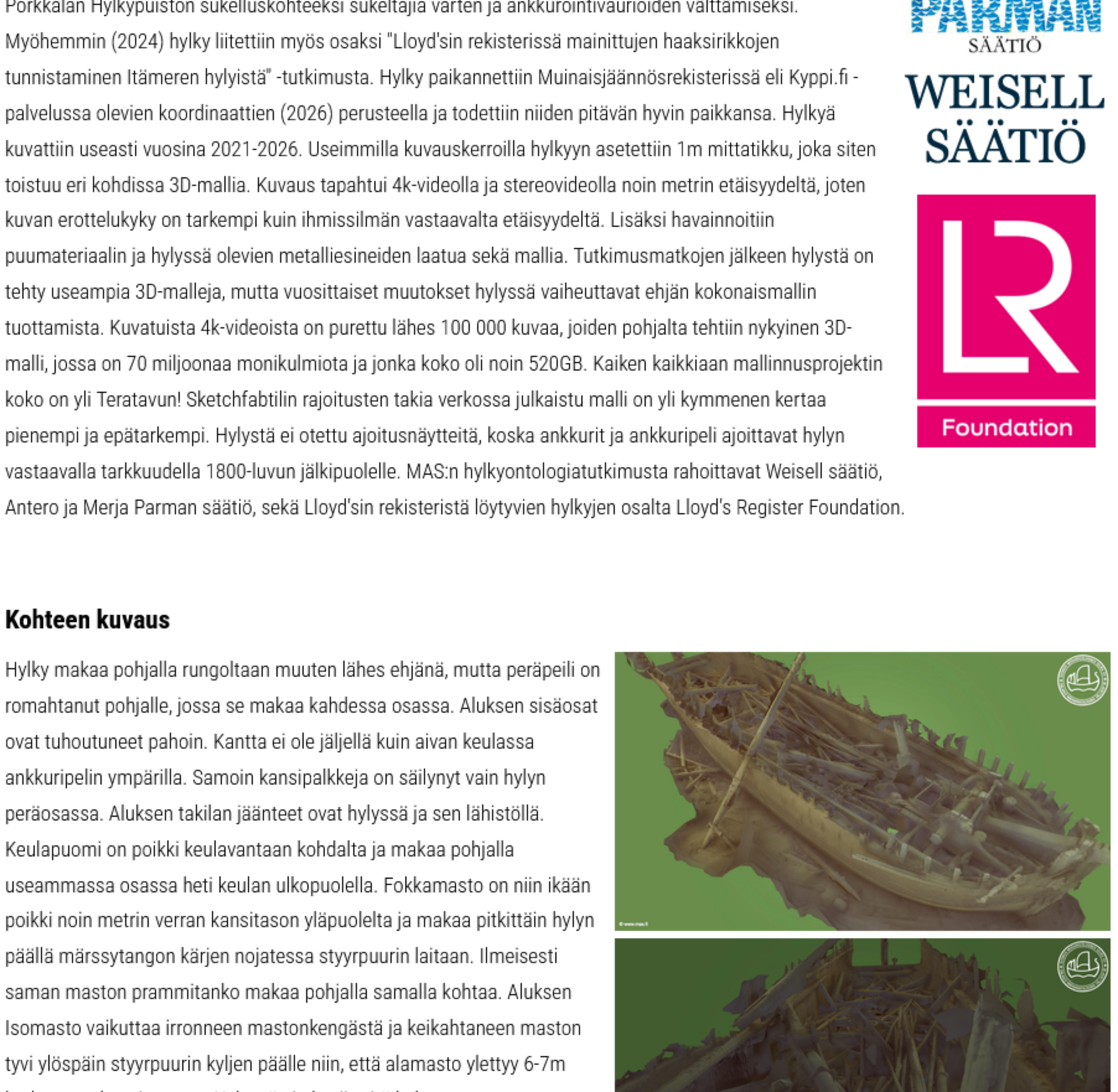
Valokuvat: Antti Iskala

Tutkimusaineisto: https://masdownload.jei.fi/kohteet/2382_John_Clue/

Linkki Muinaisjäännösrekisteriin: https://www.kyppi.fi/palveluukuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=238...

Linkki tähän sivuun: <https://mas.fi/fi/julkaisut/hylyiskohteet-merialue/john-clue-kirkkonummi-mvid2382>

Sijainti kartalla suhteessa muihin muinaisjäänteisiin



John Clue

ANTERO JA MERJA PARMAN SÄATIO

WEISELL SÄATIO

Foundation

Suoritutut tutkimustoimenpiteet

Tutkimuksen tarkoitus oli lähtimen hylykjen 3D-ontologian täydentäminen sekä Järvo hylyn poijuttaminen Porkkalan Hylypuiston sukeluskohteeksi sukeltajia varten ja ankkurointivaurioiden välttämiseksi. Myöhemmin (2024) hyly liitettiin myös osaksi "Lloyd'sin rekisterissä mainittujen haaksirikkojen tunnistaminen lähtimen hylyistä" -tutkimusta. Hylyä paikannettiin Muinaisjäännösrekisterissä eli Kyppi.fi -palvelussa olevien koordinaattien (2026) perusteella ja todettiin niiden pitävän hyvin paikkansa. Hylyä kuvatettiin useasti vuosina 2021-2026. Useimmilla kuvauksenkerrilla hylykyn asetettiin 1m mittatikka, joka siten toistui eri kohdissa 3D-mallia. Kuvauksa tapahtui 4k-videolla ja stereovideolla noin metrin etäisyydeltä, joten kuvan erotteilykyky on tarkempi kuin ihmissilmän vastavasta etäisyydeltä. Lisäksi havainnointiin puumateriaalin ja hylyssä olevien metalliesineiden laatua sekä mallia. Tutkimusmatkojen jälkeen hylystä on tehty useampia 3D-malleja, mutta vuosittaiset muutokset hylyssä vaihtelevat ehjän kokonaismallin tuottamista 4k-videosta on puretu lähes 100 000 kuvaa, joiden pohjalta tehtiin nykyinen 3D-malli, jossa on 70 miljoonaa monikulmiota ja jonka koko oli noin 520GB. Kaiken kaikkiaan mallinnusprojektin koko on yli Teratavun Sketchfabin rajoitusten takia verkossa julkaistu malli on yli kymmenen kertaa pienempi ja epätarkempi. Hylystä ei otettu ajoitusnäytteitä, koska ankurit ja ankkuripeli ajoittavat hylyn vastaavalla tarkkuudella 1800-luvun jälkipuolelta. MAS:n hylykylontologiatutkimusta rahoittavat Weisell säätiö, Antero ja Merja Parman säätiö, sekä Lloyd'sin rekisteristä löytyvien hylykjen osalta Lloyd's Register Foundation.

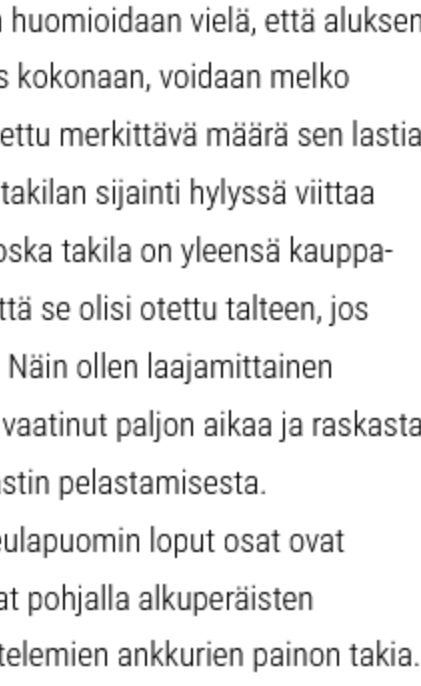
Kohteen kuvaus

Hylyk makaa pohjalla rungottaan muuten lähes ehjänä, mutta peräpöli on romahtanut pohjalle, jossa se makaa kahdessa osassa. Aluksen sisäosat ovat tuhoutuneet pahoin. Kanntta ei ole jäljellä kuin aivan keulassa ankkuripölin ympärillä. Samoin kansipalkkeja on säilynyt vain hylyn peräosassa. Aluksen takilan jäänteet ovat hylyssä ja sen lähitöillä. Keulapuomi on poikki keulavanteen kohdalta ja makaa pohjalla useammassa osassa heti keulan ulkopuolella. Fokkamasto on niin ikään poikki noin metrin verran kansitason yläpuolelta ja makaa pitkittäin hylyn päällä märsysängön kärjen nojattessa styrypuurin laitahan. Ilmeisesti saman maston prammitanko makaa pohjalla samalla kohtaa. Aluksen isomasto vaikutti irronneen mastonkengästä ja keikahtaneen maston tyvi tyvispään styrypuurin kyljen päälle niin, että alamasto yletty 6-7m korkeuteen kansitasosta. Hylyssä ei ole viittaitä kolmesta mastosta, vaan hylyssä olevat muut pyöröpuut vaikuttavat isomaston märsy- ja prammitangoilta sekä raakapuilta. Aluksen sinkkikuparipölytyy on hyvässä kunnossa - jopa syvyysmerkinnät erottuvat peräntaasta. Peräsin on niin ikään paikallaan ja se on kiinnitetty ilmeisesti pronssisin saranoin. Vanhemmissa kuvissa myös lähes ehjä ruori on peräsimen päällä aksleleinen, mutta se on sittemmin pudonnut pohjalle. Keulakannella on ns. poskille nostettu ankkuripeli, jossa on vielä ankkuriketjuakin jäljellä. Styrypuurin puolen ankkuri on kannella ankkuripölin vieressä, Paapuurin puoleinen ankkuri on pohjassa aivan keulan vieressä. Molemmat ankurit ovat ns. amiralteettiankkureita, joissa on rautainen 90-asteen kulman muodostava tukki. Keskilavasta peränpään, heti ensimmäisen säilyneen kansipalkin takana, on jonkinlaista kappysia muistuttava krustoitunut kelo, jonka ympärillä on useita metallisilta savukaasuputkilta vaikuttavia esineitä. Hylyk on 3D-mallista mitattuna ollut hieman yli 27m pitkä, yli 6m leveä ja syvyysmerkintojen mukaan se on uinut ainakin yli 12 jalan syvyydessä.



Aiemmat tutkimukset ja tarinat

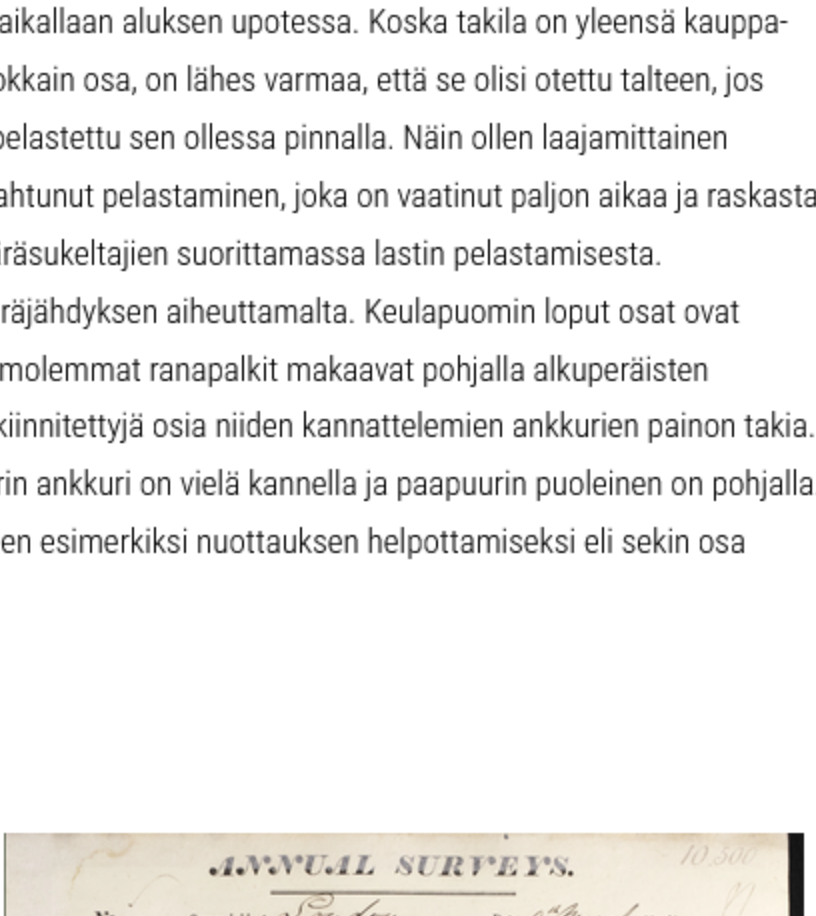
Merenkulkulaisto (ent. -hallitus) "toysi" Järvo hylyn merenpohjan monikeilaluotauksissa kaudella 2001 ja raportoi hylyn Museovirastolle "Jonkin verran myöhemmin". Pekka Paanasalo Museovirastosta ja Topi Sellman Tereido Navalisa ry:stä tarkastivat hylyn 2004, jolloin tehtiin myöhemmin tärkeäksi osoittautunut huomio mahdollisesta viljälästästä ks.ohainen **raportti**. Vuonna 2005 Pekka Paanasalo ja Rami Kokko videoivat hylyä ja siitä löytyy Ramin laatima raportti [kyppi.fi-palvelusta](https://www.kyppi.fi/palvelusta). Tarkastuskertomusten perusteella hylyk vaikuttaa olleen tuolloin pääosin samassa kunnossa kuin nyt - poislukien peräosa, joka kärsi mittavista vaurioista 2010-luvun vaihteessa tapahtuneessa kajoamisessa, josta Museovirasto teki poliisille tutkintapyyntöön 2011. Tuolloin Rami Kokko teki uuden tarkastusselityksen hylylle, jolloin hylyä jälleen videoitiin ja josta tehty raportti löytyy niin ikään [kyppi.fi-palvelusta](https://www.kyppi.fi/palvelusta). Syyläistä ei kuitenkaan todistettiin puutteessa saatu kiinni. Virkistyskeltajajat ovat kuvanneet hylyä runsaasti aivan 2000-luvun alusta asti, joten siitä on paljon kuvamateriaalia myös ajalta ennen viimeisintä kajoamista, jossa mm. komea ruori putosi pohjalle ja tuhoutui pahoin. Hylyn tutkimushistoria sen "löytymisen" jälkeen on aukoton, mutta sen aiemmista vaiheista on toistaiseksi vain kuulupöheita.



Joskus 2000-luvulla joku uudelleennimise hylyn Edmundiksi, koska saaristossa kerrottiin tarinaa Järvo pohjoispuolella selvitettiin tuostaran luodilta löytyneestä jäätyneestä miehestä, jolla oli "Edmundin" päällä tussissaan. Edmund oli kuitenkin huomattavasti pienempi, havupuusta valmistettu limisumainen kaljaasi, jnka jäänteet löytyivät edelleen kyseisin luodon lähepuolelta laajalle alueelle levinneinä. Edmundin tutkimuksiin voi tutustua täällä.

Alustava tulkinta

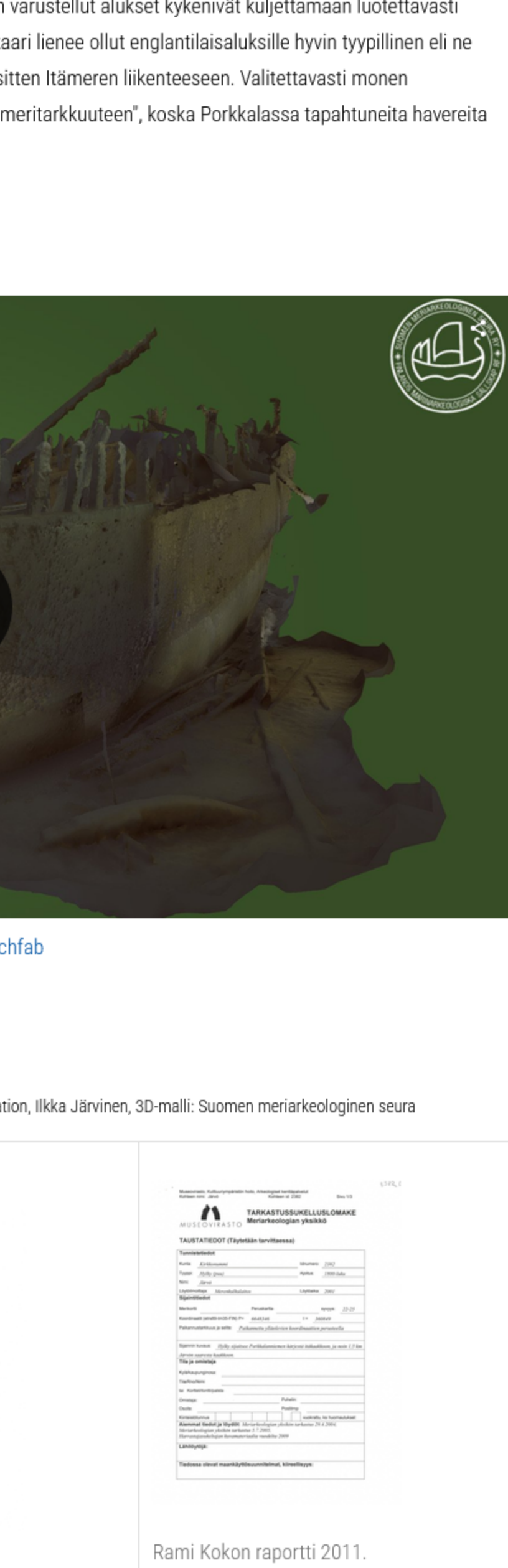
Seuralaistemme alustava tulkinta on, että kyseessä on yli 100 vuotta sitten uponneen aluksen hylyk eli ns. kiinteä muinaisjäännö, johon kajoaminen on muinaismuistolaisissa kielletty. Hylyk on mitä todennäköisimmin pohjakosketuksen myötä haaksirikkoutunut alus, koska sen molemmat ankkurit ovat olleet laskematta, paikka ei ole rediä tai muuten suojaissa ja se on lukuisien ulkokierrosten ympäröimä. Seuralaisten tarkennat tutkimukset vahvistavat Kopan ja Paanasalon aiemmat havainnot ja tulkinnat pääosin muuten oikeiksi, paitsi että alus on ollut reilu pari metriä heidän arviontaan pidempi. Aluksen tamminen rakennusmateriaali ja sinkkikuparipölytyy viittaavat vahvasti lähtimen ulkopuoliseen alkupeään ja liikennealueeseen. Mahdollinen kappysi metallisine savukaasuputkineen ja amiralteettiankkurit viittaavat mahdollisesti englantilaiseen alkupeään.



Hylyssä ei ole niin paljon painolastia, että alus olisi voinut purjehdita "tyhjänä". Toisaalta lastiaakaan ei ole jäljellä riittävästi tarvittavan purjehdusvauksen saavuttamiseksi. Kun huomioidaan vielä, että aluksen kansitukirakenteinen on tuhoutunut lähes kokonaan, voidaan melko varmasti päätellä, että aluksesta on pelastettu merkittävä määrä sen lastia ja peräosasta muuta esineistöä. Toisaalta takilan sijainti hylyssä viittaa sen olleen paikallaan aluksen upotessa. Koska takila on yleensä kaupp-aluksen arvokkain osa, on lähes varmaa, että se olisi otettu talteen, jos alusta olisi pelastettu sen ollessa pinnalla. Näin ollen laajamittainen pohjalla tapahtunut pelastaminen, joka on vaatinut paljon aikaa ja raskasta nostovalineistöä, tuo uskottavuutta tarinalle 1900-luvun alun kaksi- eli kypäräsukeltajien suorittamassa lastin pelastamisesta. Fokkamaston ja keulapuomin katkeamispintojen sirpaloituminen vaikuttaa räjähdysten aiheuttamalta. Keulapuomin loput osat ovat nähtänsi rivissä keulan alla, mutta katkeamispinta on hylystä pois. Myös molemmat ranapalkit makuavat pohjalla alkupeärysten kiinnityskohtien läheisyydessä. Ranapalkit ovat eräitä parhaiten hylykyn kiinnittettyjä osia niiden kannattelemien ankkurien painon takia. On hämmäntävää, että ranapalkit ovat pudonneet pohjalle, vaikka styrypuurin ankkuri on vielä kannella ja paapuurin puoleinen on pohjalla. Kaikki tämä viittaa niin ikään hylyn hukonviesen osien tahalliseen poistamiseen esimerkiksi nuottauksen helpottamiseksi eli sekin osa saariston tarinaperinnettä saa tukea havainnoistamme.

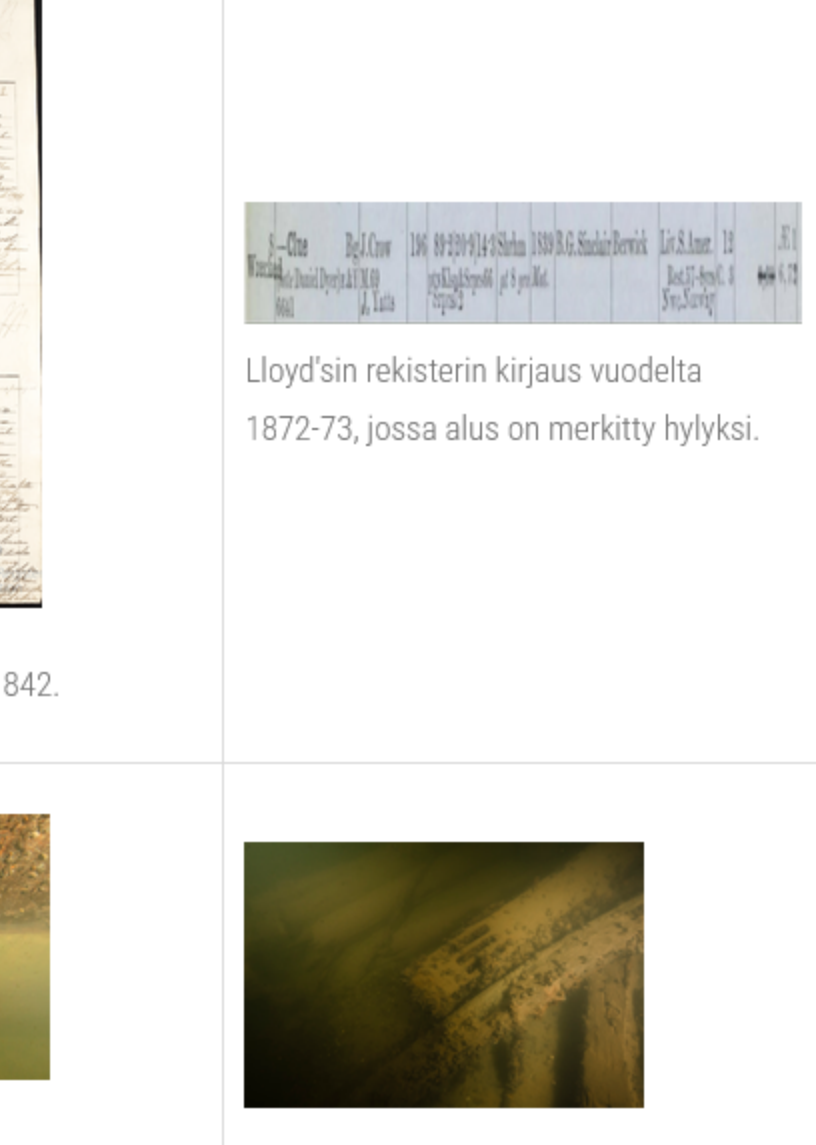
Aluksen alkupeän selvittäminen

Ilkka Järvinen on "Turun osastomme" eli Barlius sukeltajaryhmän kanssa ansiokkaasti selvittänyt useiden englantilaisalusten alkupeän, niinpä pysyimme häntä perhytymään Järvo eteläpuolen hylykyn sen mahdollisten englantilaisviitteiden takia. Poskille nostettu ankkuripeli - ketju viittaavat vahvasti 1800-luvun jälkipuolelta varusteltuun alukseen, joten ilikka keskitti tutkimuksensa Lloyd's Register Foundationin arkistoihin 1800-luvun loppupuolelta ja löysi siitä John Clue nimisen aluksen, joka mittojensa, tyypinsä ja haaksirikkoapaikkansa puolesta vaikutti sopivan hylyn kuvaukseen. Alus oli alun perin nimeltään Daniel Dyer ja se oli rakennettu Englannin Shorhamissa, James Britton Balleyn telakalla vuonna 1839. valmistuessaan alus oli rikattu ns. parkkilaivaksi, joka tarkoittaa ainakin kolmea mastoa. Vain muutamman vuoden jälkeen 1841-42 aius uudelleen rikattiin priksi (brigantine/brig) joka Englannissa tarkoitti aina kaksimastosta laivaa. Aluksella oli Lloyd'sin A1 luokitus, joka viittasi varsin laadukkaasti valmistettuun ja varusteltuun laivaan. Sen syvyydet olleet 27,2m (89.2 ft) pitkä ja 6,4m (20.9ft) leveä. Sen väykeyksi ilmeisesti täydessä lastissa on rekisteröity 4,4m (14.3ft) ja vetoisuudeksi 196 brittiläistä tonnia. Laiva oli menestyksellisesti tehnyt useita matkoja ainakin välimerelle asti. Vuonna 1869 Kapteeni W.R. Clue Liverpoolista osti aluksen ja nimesi sen John Clueksi. Haaksirikkoutuessaan alus oli kuitenkin jo vaihtanut kapteenia ja omistajaa.



Haaksirikko

Kun aluksen ja sen nimi oli tiedossa, niin lisää tietoa löytyi sekä Lloyd'sin rekistereistä, että Suomen suurruhtinaskunnan viranomaisen tiedoista. Ilkka löysi Lloyd'sin tiedoista sähkönen Suomesta Englantiin, jossa kertomaan John Cluen uponneen syvään veteen Suomenlahdella Hangosta itään, mutta kaikkien pelastuneen. Alus oli tuolloin matkalla Cronstadista Englantiin kauralastissa. Sähkö oli päivätty Helsingissä 28. lokakuuta 1872. Ilmeisesti juuri tuon sähkönen perusteella John Clue merkitsi hylyksi Lloyd'sin rekisterin jo 1872-2873. Helsingin kennaalkuvendöörin arkistosta löytyi niin ikään "kofferedikapteeni" James Wilson Ytets 30.10.1872 tekemä "protesti", jossa hän kertoo John Cluen ajaneen vedenalaiselle kanille 27.10.1872 klo 4 aamulla noin neljä "solmut" itään Hangoniemeltä ja että heti aamulla irottaua karilla, se upposi lasteinen, koska vuoto oli niin paha. Myös Porkkalan luodikapteeni Sundman ilmoitti haaksirikosta 8.11.1872 päivätyssä raportissaan, että 27.10.1872 oli englantilainen priki John Clue kauralastissa uponnut Mickelskärin luotsipajan edustalle, Porkkalan majakalta katsottuna "kollisesta piiru itään", jolloin yksi sen seitsemähenkisestä miehistöstä oli kadonnut. Alus oli uponnut niin nopeasti, ettei siitä enää löydetty.



S-Clue Wrecked 6641	B.G.J. Crow 196 89-2/20/9/14-3 Shrim 1839 B.G. Sinclair Berwick Liv.S.Amer. 12 Rest 17 Sym.C. 3 S.W.S. Norway	At 1 6.72
---------------------------	--	--------------

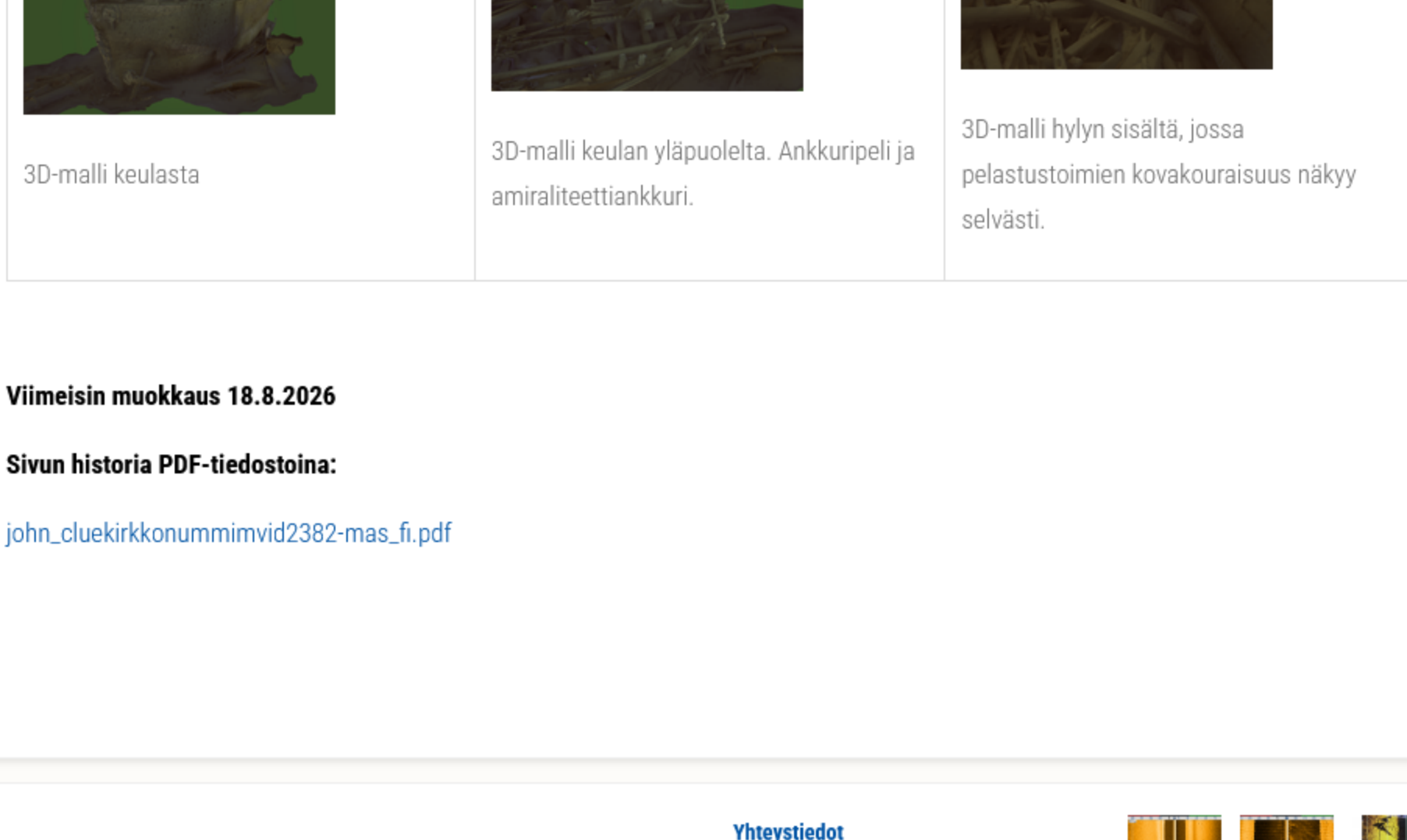
Aluksen tunnistaminen

Hylyn koko, piirteet, sijainti ja lasti (vilja vs kaura) sekä uppoamistapa, jäljet sen vedenalaisesta pelastamisesta jne. viittaavat erittäin vahvasti siihen, että kyseessä todellakin on John Cluea uponnut alus, johon saariston tarinasta koskee luotsin ilmoitusta sukeltajien suorittamista raivauksista näytävät sopivan lähes täydellisesti. Ainoa esiin nousunut ristiriita koskee luotsin ilmoitusta koneeltaisten miehistön jäsenestä vs. kapteenin sähkössä mainittua "all hands saved" eli kaikkien pelastumista. Tämä ei kuitenkaan ole yllyttävää, sillä kyseessä on saatantun olla Cronstadissa kyttyin nousseesta merimehestä, jota ei vielä ollut virallisesti "monstrattu" aluksen miehistöön.

Kontekstia

Kuten tunnettu, 1700-luvulla hollantilaisalukset olivat hallinneet lähtimen rahtiliikennettä jo vuosisatoja. Napoleonin sodat 1701-1800-lukujen vaihteessa kuitenkin päättivät hollantilaisen dominanssin, joka oli perustunut lähinnä pieniin, halpöihin, heikköihin ja siksi vain lähtimen liikenteeseen kelpaaviin ja raaka-ainekauppaan soveltuviin aluksiin. 1800-luvulle tultessa Englannin kauppalaivasto kasvoi maailman suurimmaksi - myös lähtimellä. Laadukkaasti rakennetut ja hyvin varustellut alukset kykenivät kuljettamaan luotettavasti kaikenlaista lastia ja matkustajiaakin siedettävissä oloissa. John Clue elinvarusti lienee ollut englantilaisaluksille hyvin tyyppinen eli ne viettivät ensin parhaat vuotensa Atlantin vaativimmilla reiteillä ja siirtyivät sitten lähtimen liikenteeseen. Valitettavasti monen englantilaiskapteenin navigointitarkkuus vaikuttaa niin ikään jääneen "valtamerikarttuuteen", koska Porkkalan tapahtuneita havereita sijoitetaan mersellyksissä kaikkialle Hangon ja Suursaaren välillä.

Hylyn 3D-malli

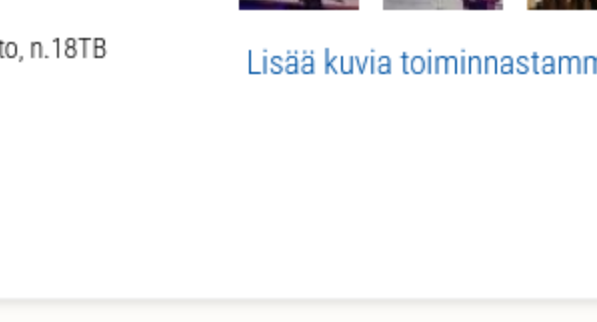


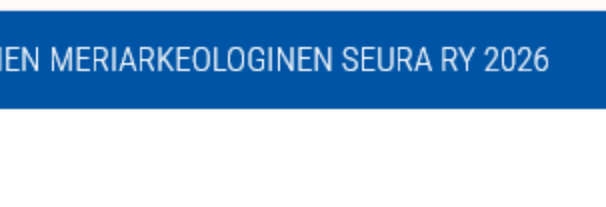
John Clue Draft by The Maritime Archaeological Society of Finland

John Clue Draft by The Maritime Archaeological Society of Finland on Sketchfab

Dokumentteja ja kuvia hylystä sekä 3D-mallista

Valokuvat: Antti Iskala, dokumentit: Museovirasto, Kansallisarhisto, Lloyd's Register Foundation, Ilkka Järvinen, 3D-malli: Suomen meriarkeologinen seura

		
Pekka Paanasalon raportti 2004.	Rami Kokon raportti 2011.	

		
Lloyd'sin rekisterin kirjaus vuodelta 1872-73, jossa alus on merkitty hylyksi.		

Aluksen katsastusraportti 1841.	Aluksen katsastusraportti 1842.	

Kapteeni Yettin "protesti".	Sinkkikuparipölytystä aluksen ulkopohjassa.	Styrypuurin puoleinen ranapalkki pohjalla

Rikin köysä ja pökeja.	Peräsimen pronssisaranana ja 7 jalan syvyysmerkintä.	Ikkunaventtiili.

Ruori 2012	Ruori ja sukeltaja 2012	Ruori 2012

Peräsimen sarana ja 7 & 8 jalan syvyysmerkinnät	Keulapuomin leikkauksipinta	Peräsimen pinna

Lylytyn läpiviinti	Koristeellisesti kaiverrettu rakenneosa.	Koristeellisesti kaiverrettu rakenneosa.

Ruorin jäänteet pohjalla (2015).		

3D-malli keulasta	3D-malli keulan yläpuolelta. Ankkuripeli ja amiralteettiankkuri.	3D-malli hylyn sisästä, jossa pelastustoimien kovakouraisuus näkyy selvästi.

Viimeisin muokaus 18.8.2026

Sivun historia PDF-tiedostoina:

john.cluekirkkonummi-mvid2382-mas.fi.pdf