

## TARKASTUSKERTOMUS



PIRKANMAAN MAAKUNTAMUSEO

## TAMPERE, MUSTALAHTI, VEDENALAINEN LÖYTÖ 2004

<b>Kunta</b>	Tampere
<b>Kylä</b>	Mustalahti
<b>Kohdenimi</b>	Mustalahden satama
<b>Muinaisjäännöstunnus</b>	
<b>Muinaisjäännöstyyppi</b>	löytöpaikat
<b>Muinaisjäännöstyyppin tarkenne</b>	
<b>Ajoitus</b>	historiallinen aika
<b>Selkeä ajoitus</b>	n. 1850-1880-luku
<b>Rauhoitusluokka</b>	
<b>Lukumäärä</b>	1
<b>Aikaisemmat tutkimukset</b>	Ei aikaisempia arkeologisia tarkastuksia.
<b>Peruskarttanumero</b>	2123 09
<b>Peruskartan nimi</b>	TAMPERE
<b>P-koordinaatti</b>	6826 237 (arvioitu löytöpaikka)
<b>I-koordinaatti</b>	3327 019
<b>Tarkastus</b>	11.3.2004 Ulla Lähdesmäki Löytö käsitti yhteensä 8 kaarevaa, käsiteltyä parrua, jotka ovat mahdollisesti peräisin puisesta hylystä. Ensimmäinen löytöerä käsitti viisi puuta ja hieman myöhemmin samasta paikasta löytyi vielä kolme puuta. Löytöpaikan läheisyydessä on ennestään tiedossa oleva (mm. Museoviraston hylkyrekisteri) hylky, jonka alkuperää ja ikää ei tunneta.
<b>Aiemmat löydöt</b>	Helmikuussa 2005 ruoppauksessa löydettyjen puiden löytöpaikan läheisyydessä sijaitsee puisen aluksen hylky, pituus n. 15-19 m, joka on ollut aikaisemmin Museoviraston tiedossa (hylkyrekisteri). Aluksen alkuperä, ikä ja nimi ei ole tiedossa.
<b>Suojelutoimenpiteet kentällä</b>	Löydöstä ilmoitettiin Pirkanmaan maakuntamuseoon maaliskuun alussa 2004, minkä jälkeen museo teki katselmuksen Tampereen

satamatoimiston Naistenlahden ulkovarastoon, mihin puut oli sijoitettu, sekä Mustalahden satamaan löytöpaikalle. Löydön todettiin olevan mahdollisesti peräisin aluksesta ja sen todettiin olevan muinaismuistolain tarkoittama vedenalainen löytö. Satamapäällikköä informoitiin lain vaikutuksesta. Lisäksi katselmuksessa suunniteltiin jatkotoimenpiteistä ja mahdollisesta myöhemmästä sijoittamisesta.

#### Havaintomahdollisuudet

Huonot; löytö tehtiin helmikuussa ja katselmus löytöpaikalle maaliskuussa 2004, jolloin Näsijärvi oli jäässä ja ruoppaustyöt saatettu päätökseen. Ruoppausjäte oli koottu suuriksi kasoiksi satama-alueelle, mutta löytöpaikan maamassojen erottaminen jäätyneestä maasta ei ollut mahdollista.

#### Lisätietoja

Viisi kaaripuuta, jotka ovat todennäköisesti kuuluneet alukseen, nousivat Näsijärven Mustanlahden pohjasta ruoppaustyön yhteydessä. Hieman myöhemmin puita löytyi vielä kolme. Näsijärven laivaliikennettä tutkinut DI Juhani Valanto oletti, että puut voisivat olla peräisin Näsijärven ensimmäisen höyrylaivan "Ahdin" osia. Ahti oli Tampellan konepajan rakentama siipiratasalus, joka jäi käytöstä n. vuonna 1871.



Mustalahdesta nostetut viisi puuta Tampereen kaupungin satamatoimiston varastossa maaliskuussa 2004. Kuva U. Lähdesmäki.

*Ulla Lähdesmäki*

Tampere, 12.12.2005

Ulla Lähdesmäki

## Mustanlahden vedenalaisen löydön selvitysvaiheet ja toimenpiteet

- 11.3.2004 löytöpaikan katselmus
- 20.4.2004 viiden kaaripuun valokuvaus (Ulla Lähdesmäki)
- toukokuussa 2004 kaaripuut sijoitetaan takaisin Näsijärveen Mustalahden sataman alueelle
- tutkija Kirsi Kaivanto Pirkanmaan maakuntamuseosta laatii selvityksen Mustanlahden sataman muuttumisesta 1800-1900-luvulla
- 25.8.2004 dendrokronologisten ajoitusnäytteiden ottaminen: Tampereen kaupungin satamatoimisto antoi maakuntamuseon käyttöön sukeltajan ja sukelluksessa tarvittava muun työvoiman. Näytteet otti dosentti Pentti Zetterberg (Joensuun yliopisto, Karjalan tutkimuslaitos, Dendrokronologian laboratorio).
- 25.8.2004 Museoviraston virastomestari Pekka Paanasalo tekee sukelluksen löytöpaikalle ja sen lähellä sijaitsevalle hyllylle ja videokuvaa hylkyä (Pekka Paanasalon tarkastuskertomus, Museoviraston meriarkeologian yksikkö)
- marraskuussa 2004 dendro-ajoitukset valmistuvat (Pentti Zetterbergin ajoitusseleoste 245, FIH2501-2503)
- keväällä 2005 Tampereen museoiden tutkija Eerik Tirkkonen selvittää arkistolähteistä höyrylaiva Ahtia koskevia tietoja ajoitustulosten rajaamalla ajalta (Eerik Tirkkonen, Selvitys Ahti-laivan loppuvaiheista, 6.5.2005)

## Liitteet

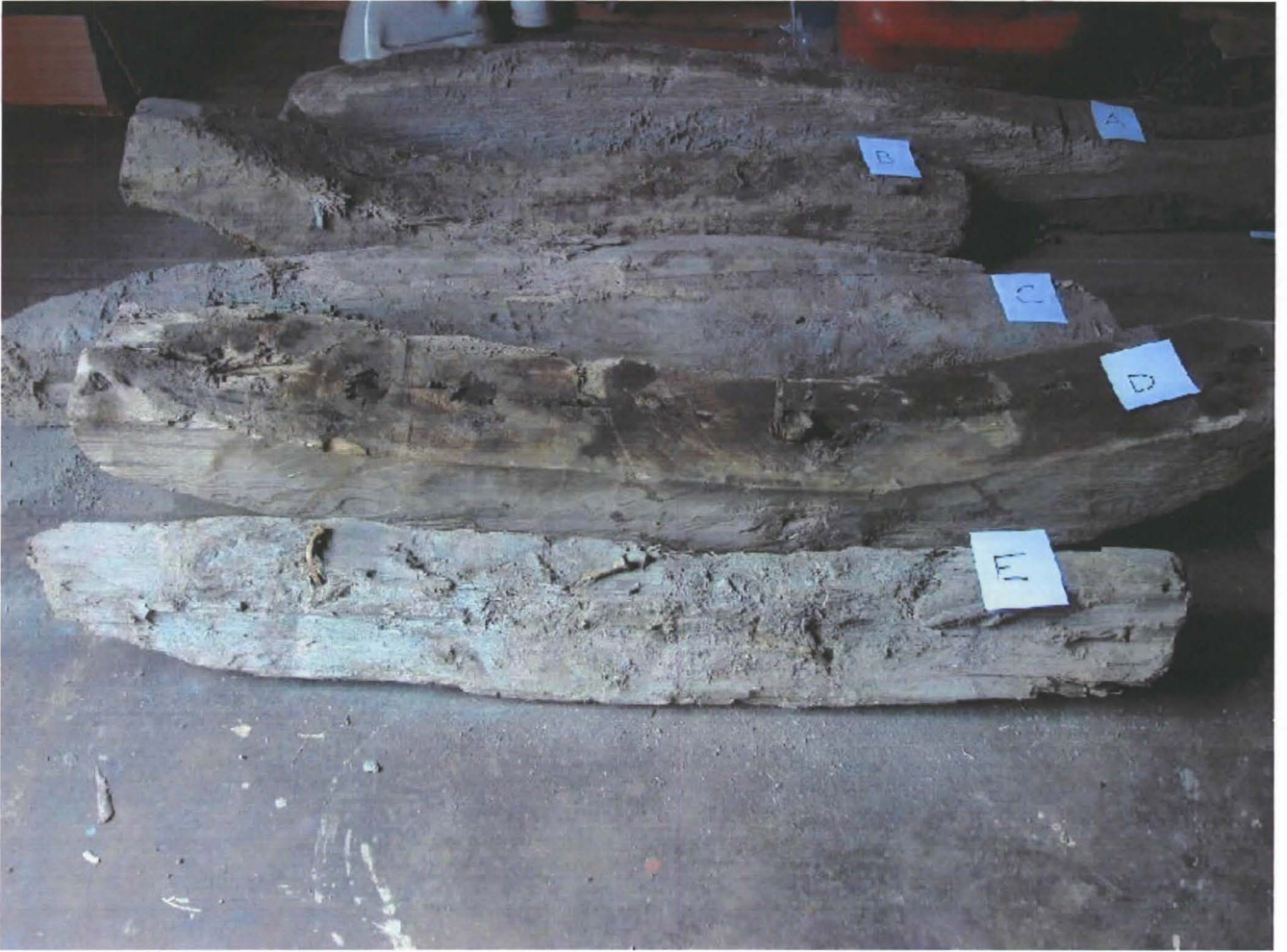
1. valokuvat löydöstä
2. Kartta löytöpaikasta
3. Kirsi Kaivanto, Tampere, Mustalahti – satama-alueen muuttuminen
4. Pentti Zetterberg, Tampereen Mustanlahden löydön iänmääritys, dendrokronologiset ajoitukset, ajoitusseleoste 245, FIH2501-2503
5. Eerik Tirkkonen, Selvitys Ahti-laivan loppuvaiheista

## Liite 1. Valokuvat Tampereen Mustanlahden löydöstä 2004

Kuvat 2- Pirkanmaan maakuntamuseo, Ulla Lähdesmäki



1. Näkymä Mustalahdesta 1900-luvun alussa. Etualalla halkojaala ja keskellä oluttehdas. Ruoppauspaikka ja puiden löytöpaikka sijaitsevat arviolta kuvan oikeassa reunassa. Kuva Tampereen museoiden kuva-arkisto.



2. Mustalahden satamasta helmikuussa 2004 löydetyt viisi kaaripuuta (A-E).



3. Kaaripuiden löytöpaikalle rakennetun polttoaineen jakeluaseman rakenteita maaliskuussa 2004.



4. Parrujen löytöpaikan ruoppaus Tampereen Mustalahden satamassa maaliskuussa 11.3.2004.



5. Puut A-E satamatoimiston varastossa. 2004.





6. Puu D, yksityiskohta tapista.



7. Puut A-E.



8. Puun E pää.



9. Puun D pää.



10. Puun C pää.



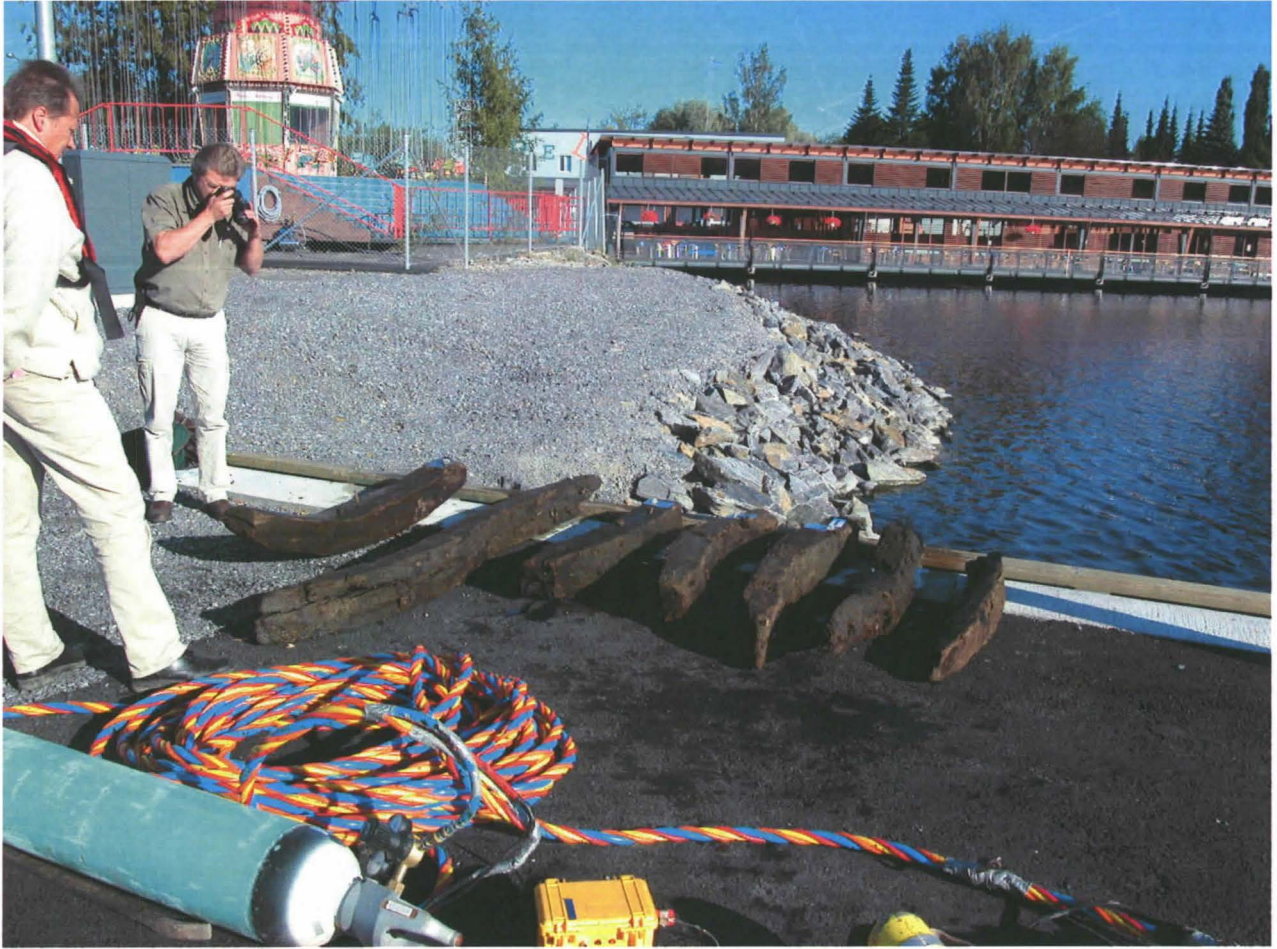
11. Puiden B ja A päät.



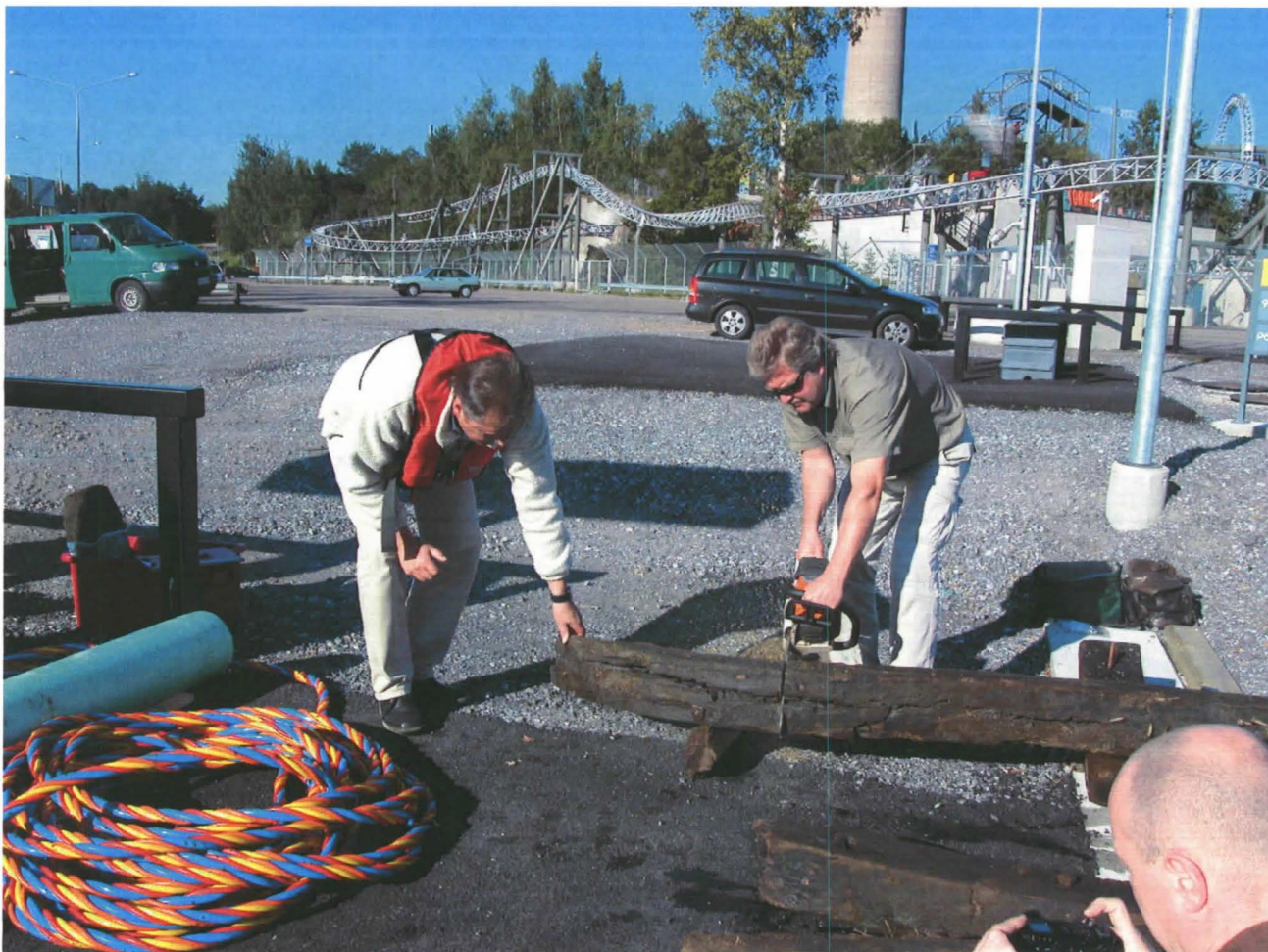
12. Puut A-E varastossa.



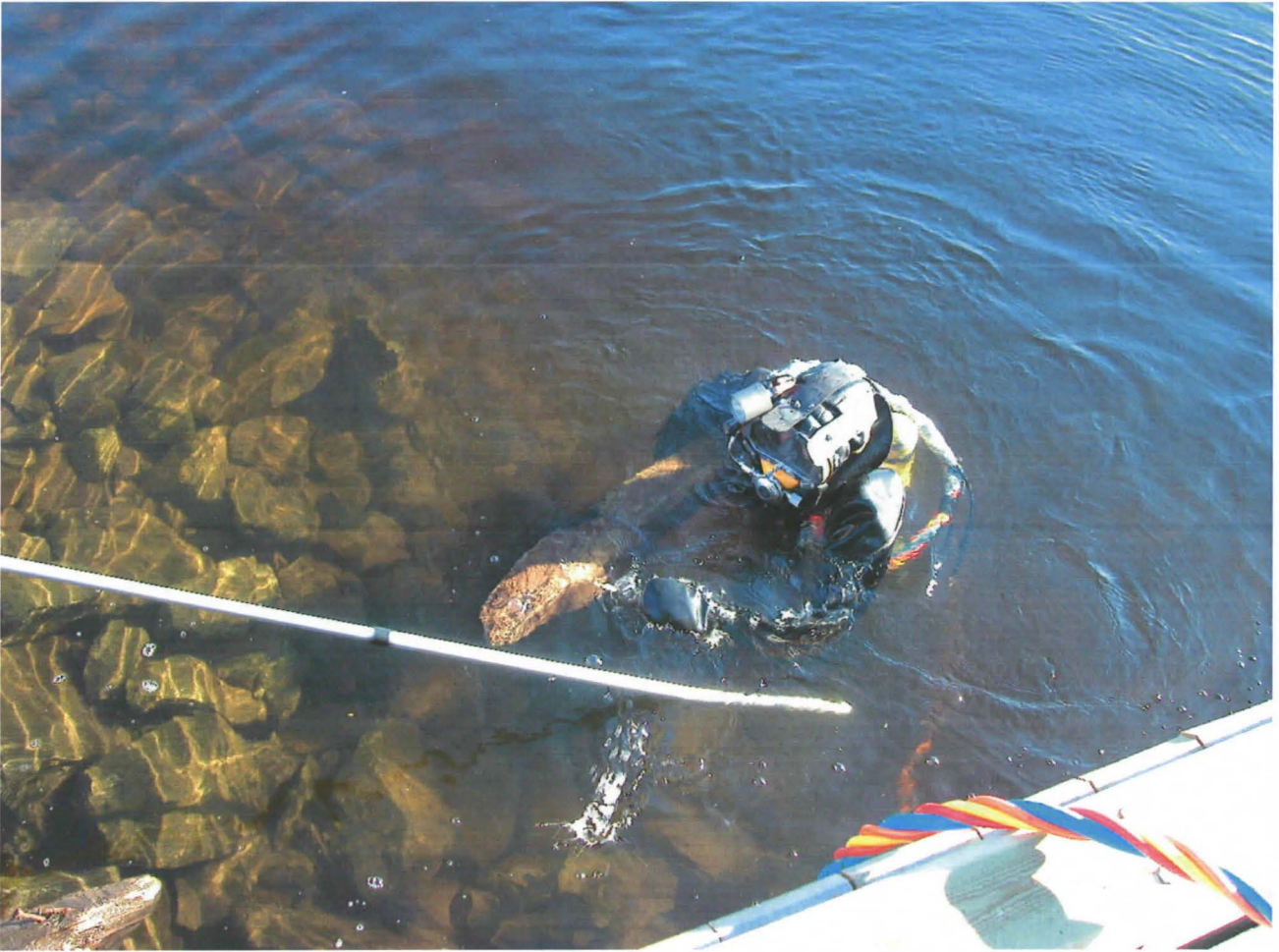
13. Mustalahden satama. Puiden sijoituspaikka merkitty ympyrällä.



14. Vuosilustoaajoituksen puunäytteiden ottamista valmistellaan elokuussa 2004.



15. Näytteenotto, vas. Matti Joki ja Pentti Zetterberg.



16. Puut sijoitetaan ajoitusnäytteiden ottamisen jälkeen Näsijärveen, Särkänniemen edustalle.



17. Pekka Paanasalo valmistautuu sukeltamaan Mustalahden löytöpaikalla elokuussa 2004.








18. Puiden löytöpaikan lähellä sijaitsee ennestään tiedossa ollut hylky, joka on kuvassa moottoriveneen kohdalla. Taustalla Naistenlahden ja Rauhaniemen alueet, etualalla vasemmassa reunassa valmis polttoaineen jakeluasema.



**TAMPERE MUSTALAHTI**  
Tarkastus 2004 U. Lähdesmäki  
Pirkanmaan maakuntamuseo

-  2004 rakennettu polttoainejakeluasema
-  hylky
-  2004 löydettyjen puiden sijoituspaikka

1:2000  
(Pohjakartta: kopio Tampereen kaupungin vene-  
satamien kehittämissuunnitelma 2002/Mustalahden  
satama ja Korttelahden venesatama)

K.O.S.A	KORTTELI/TILA	TONTTI/RN:o	VIRANOMAISTEN MERKINTÖJÄ	
RAKENNUSTOIMENPIDE			PIIRUSTUSLAJI	JOKS.N:o
RAKENNUSKOHTEN NIMI JA OSOITE			PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	MITTAKAAVAT
TAMPEREEN KAUPUNKI			Mustalahden satama ja 1:2000	
Venesatamien kehittämis- suunnitelma			Korttelahden venesatama	
SUUN.ALA		TYÖ N:o	PIIR.N:o	MUUTOS
VRT		0155-C1914	105	
PÄIVÄYS		YHT.HENK./SUUN.	PIIRT.	
25.02.2002		T. NYMAN	MVG	

**Satamatekninen Oy**  
**Hamntekniska Ab**  
Opastinska 6, 00520 HELSINKI, Puh. (09) 145770

2454 TAMPERE

LIITE 3

MUSTALAHDEN AYLEY III

## Tampere Mustalahti – satama-alueen muuttuminen



Pirkanmaan maakuntamuseo, kulttuuriympäristöyksikkö  
Tutkija Kirsi Kaivanto

## MUSTALAHTI / KORTELAHTI

Nykyinen Mustanlahden satama koostuu Mustastalahdesta ja Kortelahdesta sekä niiden välissä olevasta niemestä. Aikoinaan Mustalahti ja Kortelahti sijaitsivat kahden korkean kallion välissä. Lahtien välinen niemikin oli kallioinen. Niemen kärjen korkeinta kohtaa kutsuttiin Mammannokaksi. Lahtien nimet puolestaan ilmentävät niiden olemusta luonnontilaisina. Syvän, jyrkästi veden rajasta nousevien kalliorantojen reunustaman Mustanlahden vesi näytti hyvin mustalta, kun taas pitkänomaisen ja leveän Kortelahden matalassa pohjukassa kasvoi kortetta.

### Sataman rakentuminen

#### 1. Luonnonvalkama

#### 2. Vuosikymmenet 1890-luvulle

- 30-luvulla kannettiin kaupunkilaisilta veroja ”möljärakennusta” varten (ruots. mölj. = laituri, aallonmurtaja) (Voionmaa II, s. 287)
- 1840-luvulla alettiin Mustanlahden satamaan rakentaa toista rantasiltää halkoaluksia varten (Voionmaa II, s. 287)
- 1860-luvun alkuvuosina Finlaysonin tehdas rakennutti halkojen purkua varten pitkän T-muotoisen sillan Kortelahden eteläpuoleiselle rannalle lähelle lahden perukkaa, tämä oli todennäköisesti ensimmäinen varsinainen rakennettu laituri Mustanlahden satamassa, laituri nimitettiin ”enkesmannin pulvärkiksi” (Valanto, s. 5)
- 1860-luvun puolivälissä rakennettiin 1864 valmistunutta Storfursten Wladimir potkurihöyrylaivaa varten ”kruunun pulvärkiksi” kutsuttu laituri Finlaysonin laiturin itäpuolelle, laituri oli kaupungin omistukseen siirrettyään kesinä 1865 ja 1866 yleisen matkustajaliikenteen käytössä (Valanto, s. 5)
- 1870-luvulla Frenckellin paperitehdas rakennutti Kortelahteen oman laiturin, jonka viereiset rannat yhtiö vuokrasi halkotarhakseen, laituri sijaitsi lahden pohjoisrannalla vastapäätä Finlaysonin laituria (Valanto, s. 6)

Juhani Valanto kirjoittaa Mustanlahden satamasta: ”Itse satama oli 1870-luvun lopulla talvisinkin täynnä höyrylaivoja, purjelaivoja ja proomuja, jotka talvehtivat jäissä. Läpi talven rakennettiin Kortelahden perukassa uusia puualuksia.....Kesällä 1879 Näsijärvellä oli liikenteessä jo 19 höyryalusta, 11 purjealusta ja saman verran proomuja.”

#### 3. Rakentuminen 1890-luvulla

- talvella 1890 sahanomistaja J. W. Enqvist ryhtyi rakennuttamaan höyrysaaha Särkänsaarelle (Valanto, s. 6)

- Tampereen - Porin rakennustyöt alkoivat 1890; Mustanlahden kohdalla rata rakennettiin osin korkealle kivipenkereelle, jota varten tarvittavat rakennuskivet louhittiin läheisistä Onkiniemen ja Mustanlahden kallioista (Valanto, s. 6, 7)
- laituritilanne Mustassalahdessa 1890-luvun alkaessa: Näsikallion alapuolella oli 50-60 metriä lohkarekivistä rakennettua laituria, Kortelahden rannoilla olivat edelleen vanhat, jatkuvasti paranneltavat puulaiturit/sillat (Valanto, s. 6)
- 1893-94 kaupunki kohensi satamaa: Mustanlahden aallonmurtaja rakennettiin, myös Kortelahdesta muodostui varsinainen satama-allas, kun keväällä 1893 valmistui 50 metriä uutta kivilaituria (1860-luvulla rakennettujen Finlaysonin ja kaupungin puulaiturien tilalle), 1894 Kortelahtea ruopattiin ja sen perukkaan rakennettiin kivilaituri ja rantakalliota louhittiin niin, että rantaan tuli liikkumatilaa, vielä ennen vuosikymmenen loppua Kortelahden pohjoisrannalle rakennettiin 10 metriä kivilaituria (Valanto, s. 7 ja Rasila 2, s. 385)

#### 4. 1900-luvun alkuvuodet

- sataman kahtia jakanut oluttedhas kaikkine rakennuksineen purettiin 1904 päättyneen vuokra-ajan jälkeen, kaupungin laatiman suunnitelman mukaan alue tasattiin ja louhe ajettiin Mustanlahden Mammannokan edustalle täytteeksi (Valanto, s. 7)
- tuolloisia satamarakennustöitä jatkettiin vuoteen 1909, jonka jälkeen lahtien välinen niemi oli saanut nykyisen muotonsa (Valanto, s. 7)
- 1900-luvun toisella vuosikymmenellä jatkettiin Kortelahden pohjoisrannan kivilaituria ja satamatorin kivettiin 1918-1919 (Valanto, s. 9)

#### 5. Myöhempiä muutoksia

- uusi aallonmurtaja Mustanlahden länsirannalle 1950-luvulla
- polttoaineen jakeluasema Mustanlahden pohjoisrannalle 2004



kuva 1.

## Elämää Mustassalahdessa

### 1. Tampere - liikennereittien risteysasema

Tampere syntyi 1779 niin kaupan kuin teollisuudenkin kannalta edulliselle paikalle. Paikka oli merkittävien liikennereittien yhtymäkohta, jossa pohjoisesta ja etelästä tulevat vesireitit kohtasivat Satakunnan ja Hämeen välisen maantien. Etenkin Näsijärvi oli pitkänmatkan liikenteen väylä. Rautatie tuli Tampereelle teollisuuden myötä valmistuen 1876. Tampereen rautatieasemasta kehittyi puolestaan aikaa myöten merkittävä risteysasema.

Laivaliikenteen kannalta rautatien ulottumisesta Tampereelle oli kahdensuuntaista seuraamusta; toisaalta se romahdutti liikennöinnin Hämeenlinnan ja Tampereen välillä eli Pyhäjärven puolella toisaalta se alkoi kukoistaa Näsijärven vesistöissä. Niinpä 1880 Näsijärvellä oli 12 purjealusta ja 15 höyrylaivaa kun taas Pyhäjärvellä ainoastaan neljä höyrylaivaa. Tilanne muuttui jälleen 1883, kun rautatie Tampereelta Vaasaan valmistui. Tuolloin Näsijärven kautta tapahtunut kaukoliikenne väheni, mutta lähiliikenne etenkin Näsijärven omiin vesireitteihin kasvoi. Tärkeimmäksi muodostui halkojen kuljetus proomuilla. Tuolloinen reilun 30 000 asukkaan kaupunki ja sen tehtaot tarvitsivat runsaasti polttopuuta, mistä olivat osoituksena Mustanlahden mahtavat halkopinot.

Muun kuin puutavaran kuljetus siirtyi osittain rautateille, sama muutos tapahtui matkustajaliikenteessä. Kun rahti ja matkustajat vähenivät, laivojen omistajien täytyi keksiä muita keinoja, joista yksi oli huvimatkojen järjestäminen. Näitä matkoja alettiin järjestää sekä Pyhäjärvellä että Näsijärvellä, missä esim. siipiraslaiva Elias Lönnrot kuljetti huvimatkalaisia vieden väkeä mm. kesällä 1876 Teiskon kirkolle. Koska laivan tilat olivat tällaiseen liian ahtaat, sen perään kiinnitettiin proomu. Laivaliikenteen uusi nousukausi Näsijärvellä alkoi 1905, kun Tampereen Konepajalla valmistui Pohjola ja kolme vuotta myöhemmin Tarjanne. Kesällä 1945 Tampereen satamiin välitti liikennettä 12 höyrylaivaa, joista kahdeksan Näsijärven puolella. Parhaimmillaan Näsijärven laivat pystyivät 1940-luvun lopulla kuljettamaan päivittäin 1200-1300 matkustajaa. Matkustajien lisäksi höyrylaivojen lastiin kuuluivat tuolloin vielä mm. eläimet, maito ja huonekalut. Seuraavalla vuosikymmenellä tilanne alkoi kuitenkin muuttua, kun henkilö- ja tavaraliikennettä hoitamaan yleistyivät linja- ja kuorma-autot. Sitten laivaliikenne alkoi kesäkauteen rajoittuvana painottua yhä enemmän matkailu- ja huviliikenteeseen.

### 2. Laivat

- laivat rakennettiin aluksi lähinnä tavaran kuljetusta varten ja tavaratilaa lisättiin tarpeen mukaan proomuilla
- laivojen päätyypit: a. rahtia kuljettavat laivat, b. matkustajalaivat

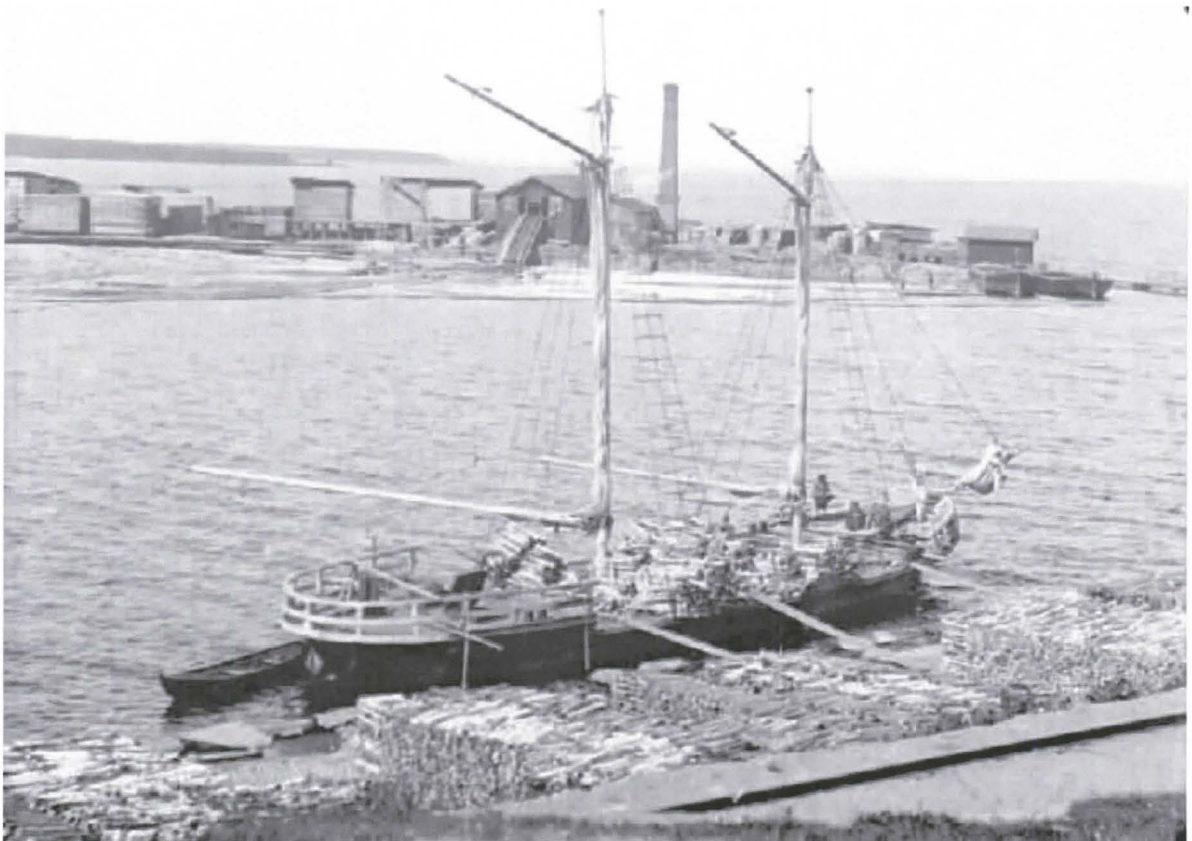
#### a. rahtia kuljettivat

- *halkojaala* = itsenäisesti liikkuva purjealus  
pienehköjä purjeveneitä Näsijärvellä oli ollut pitkään, mutta kun kaupunki ja sen tehtaot alkoivat tarvita runsaammin polttopuuta, Näsijärvelle ilmestyivät 1840-luvun alussa ensimmäiset kaksimastoiset halkojaalat - halkojaalojen tarve kasvoi jatkuvasti ja masuunilla rakennettiin uusia jaaloja niin, että 1860-luvun alussa halkojaaloja oli Tampereen vesillä n. 40, suurin niistä oli nimeltään Kurulainen (Rasila 2, s. 373-374)

- *halkoproomu* = höyryvoimalla käyvän hinaajalaivan vetämä, myös matkustajalaivat saattoivat vetää proomuja

b. matkustajalaivat

- Näsijärvelle valmistuneet kolme ensimmäistä höyrylaivaa olivat: 1858 rakennettu siipirtaslaiva Ahti, keväällä 1863 valmistunut Näsijärvellä vain lyhyen aikaa liikennöinyt potkurihöyrylaiva Ilmarinen, kolmantena (1864) valmistui Tampereen Konepajassa Storfursten Wladimir (luettelo Tampereen vesistöjen höyrylaivoista julkaisussa Ruohonen Arvo; Laivoja ja laivamiehiä, s.51-68)



kuva 2.



kuva 3.

Väinö Voionmaa kirjoittaa kuinka 1870-luvun loppupuolelta alkaen Tampereen kaupungin ja teollisuuden kasvaessa: "Halkoliike näillä tienoin nousi muilla Suomen sisävesillä tuntemattomaan vauhtiin. Tampereen suuret tehtaat kuluttivat vuosittain suunnattomia määriä halkoja. Määräaikana talvella kokoontuivat pohjoisten pitäjän isännät, jotka aikoivat halkoja myydä, Tampereen "halkomarkkinoille" sopimaan halkoja ostavain tehtaiden ja välittäjän kanssa tulevan suven kaupoista ja hinnoista. Talvella ryskivät kirveet ja jurnusivat sahat halkometsissä kaukana maanselkään liepeillä. Keväälä utettiin halot puroja pitkin tutuille tukkireiteille, joita pitkin niitä sitten lautattiin selkävesille ja ladottiin laivateiden varsille usein kilometrien pitkiin pinoihin. Kaiken kesää Tampereen laivat hinasivat kukkuraisia halkoproomuja Tampereelle ja toivat ne tyhjinä takaisin kaukasiin lahtiin ja salmiin, missä kalisevaa halonlastauselämää usein riitti läpi suven syksypimeisiin saakka. Kortelahden sataman tienoilla Tampereella kohosivat nuo kaikille Näsijärven kulkijoille tutut valtavan suuret halkovuoret, joita ahkerat pinoajajoukot rakensivat portaittain niin kuin ennen Egyptin pyramidejä. Syksyllä olivat halkovuoret valmiit ja kevääksi ne taas katosivat."





kuva 4.

### 3. Oluttehdas

- 1854 apteekkari A. V. Tennberg perusti Mustaanlahteen oluttehtaan, joka rakennusineen levittäytyi lähes koko Mustanlahden ja Kortelahden väliselle niemelle (Rasila 2, s.78) – vuokratontilla sijainnut oluttehdas muine rakennuksineen purettiin vuokraajan päätyttyä 1904. (ks. edellä: Valanto, s. 7)



kuva 5.

Uuno Sinisalon kuvaus satama-alueesta: ”1860-70 luvuilla olivat Näsijärven satamat Mustalahti ja Kortelahti toisistaan jyrkästi erossa. Niiden välillä oli niemimaa, jonka mantereenuoleisella sivulla kohosi korkea kallio. Tällä niemimaalla sijaitsi Mustanlahden oluttehdas, jolla kansan suussa oli nimi ”Vanha pryki”. Niemen koillisella sivulla Särkänniemeä vastapäätä oli itse oluttehdas, joka oli tiilistä tehty kaksikerroksinen rappaamaton rakennus. Kortelahden puoleisella sivulla oli kaksi tehtaalle kuuluvaa asuinrakennusta rantapuutarhoineen, ja paikka näyttikin Kortelahden puolelta katsottuna huvila-asutukselta. Mustanlahden puoleisella rannalla taas oli myllyrakennus eli, niin kuin silloin sanottiin, ”myllypytinki”, jossa olevaa mal-

lasmyllyä käytettiin omituisella hevoskierrolla. Pihamaalla olivat oluttupa ja varastorakennus. Näiden tehtaantien rakennusten ja edellä mainitun kallion välissä oli suuri jää- ja olutkellari.

Ennen oluttehtaan rakentamista oli Mustanlahden niemekkeellä kokonaisuudessaan korkea kallio, jota oluttehtaan tieltä oli louhittu. Siitä oli vielä niemen kärjessä jäljellä osa, niin korkea, että ulottui kaksikerroksisen tehdasrakennuksen korkeudelle. Tätä kallioniemekettä sanottiin ”Mammannokaksi” ja sen ranta oli hyvin syvä ja äkkijyrkkä. Mammannokka oli nuorten miesten ja poikain mieluisin uimapaikka.”

#### 4. Torikauppa

Tampereella tiettyinä markkinapäivinä käytävästä markkinakaupasta kehittyi vähitellen pysyväluonteinen torikauppa. Sen merkitys kasvoi jatkuvasti 1800-luvun kuluessa aina vuosisadan lopulle asti. Ensimmäinen määräys torikauppaa varten annettiin 1874, jolloin määrättiin, että suolakalan, kaljan, keittoruoan ja kahvin kauppaa varten oli vuokrattava erityinen pysyvä paikka.

Kaupungin perustamisesta lähtien maalaiset olivat tuoneet tuotteitaan tarjolle kaupungin torille (nyk. Keskustori). Torikaupan alkavasta sääntelystä huolimatta he saivat edelleen tuoda vapaasti tuotteitaan myytäväksi, tosin vuoden 1892 poliisijärjestyksessä määrättiin, että he saivat pitää tavaroitaan kaupan sitä varten osoitetuilla yleisillä paikoilla kello neljästä aamulla kello kolmeen iltapäivällä, sataman rantasilloilla kuitenkin aina kello kuuteen.



kuva 6.

Maalaistuotteiden kaupustelu oli siten varsin vapaata, vaikkakin järjestyshäiriöiden ja terveydellisten seikkojen vuoksi sitä tiukennettiin sittemmin jonkin verran. Kaupunginvaltuuston 1902 antaman torijärjestyssäännön mukaan maalaiset saivat myydä tuottamiaan maataloustuotteita edelleen Kauppatorilla (nyk. Keskustori) kuten myös Laukon-, Tammelan-, ja Aleksanterintorilla (nyk. Pyynikintori) sekä satama-alueilla maksuttomilla myyntipaikoilla, joita ei voinut varata etukäteen. (Rasila 2, s. 355, 356)

Juhani Valanto kirjoittaa Mustanlahden torielämästä, kun matkustajalaivat olivat ilmaantuneet Näsijärvelle: ” Matkustajalaivojen alettua kulkunsa, alkoi satamassa myös vilkas torielämä. Maalaiset tulivat laivoissa torille myymään tuotteitaan tai lähettivät niitä kaupungissa asuvien torimyyjien myytäväksi. Jotkut taas pitivät niin sanottuja kahvikoujuja toriyleisölle, matkustajille ja laivamiehille. Laivoissa tuotiin myös karjaa teuraaksi tai myytäväksi. Joskus saattoi sonni riuhtaista itsensä irti ja lähteä vimmoissaan törmäilemään omille teilleen.”

## 5. Satamamakasiini

- sijaitsee Mustanlahden ja Korttelahden välisellä niemellä
- valmistui 1915 satamatoimistoksi, jossa oli myös varastotiloja
- suunnittelija arkkitehti Lambert Johan Petterson (syntyi 1864 Hausjärvellä, kuoli 1938 Helsingissä)

Lambert Petterson toimi Tampereen kaupunginarkkitehtina vuosina 1891-1901 ja 1902-1918. Hän oli virkakautensa alusta alkaen mukana kasvavan kaupungin mittavassa asutusprosessissa, joka alkoi 1890-luvulla Kytälän saneerauksesta ja asemakaavan laajentamisesta 1896. Samana vuonna myös Tammelan kaupunginosan asemakaavaa laajennettiin uutta asutusta varten. Hän suunnitteli 1890-luvulla lisäksi lukuisia tyyliltään uusrenessanssia edustavia rakennuksia mm. Kytälän arvokkaimmille tonteille ja Finlaysonin alueelle esimerkkinä koristeellinen talli- ja vaunuvajarakennus nykyisellä Tallipihalla. Aikansa arkkitehtuurin uusi suuntaus, jugend, jäi Pettersonin tuotannossa vähäisemmälle sijalle. Jugendarkkitehtuuri rajoittuikin hänen tuotannossaan pääasiassa muutamiin kunnallisiin, virkatöinä suunniteltuihin rakennuksiin. Näitä olivat mm. synnytyslaitoksen talo (1913) Mariankadulla ja vuotta myöhemmin suunniteltu Mustanlahden satamamakasiini. Sen sijaan uuden suuntauksen rakennusteknisiä uutuuksia Petterson sovelsi piirtämiinsä lukuisiin tehdasrakennuksiin. Hän onkin suunnitellut tehdasrakennuksia lähes kaikille Tampereen silloisille teollisuuslaitoksille. Näitä suunnitelmia hän piirsi omassa toimistossaan, jonka erikoisalana olivat nimenomaan tehdasrakennukset. ( Kivinen; s. 17,18)

- satamamakasiini peruskorjattiin ja muutettiin 1994 pääosin vierasvenetukikohdaksi



kuva 7.

## 6. Särkänniemi

Tampereen kaupunki perusti 1966 Särkänniemen alueen kehittämistä ja matkailun edistämistä varten Särkänniemi Oy:n. Ensimmäiseksi valmistui akvaario-planetaario 1969, seuraavana vuonna avattiin lasten eläintarha. Jo 1960-luvulta asti vireillä ollut hanke Tampereelle tehtävästä Puijon kaltaisesta ”pyörivästä” näkötorresta toteutui, kun Särkänniemeen rakennettiin näkötorsti. Vapuksi 1971 valmistunut torni sai nimekseen Näsinneula. Liukuvalumenetelmää käyttäen toteutettu rakennelma mastoineen oli valmistuessaan Pohjoismaiden korkein, 168 m, pyörivän ravintolasalin sijoituessa 124 m:n korkeuteen.

Tämän jälkeen alueelta puuttui vielä varsinainen huvipuisto, jollaisen perustaminen kaupunkiin oli ollut vireillä jo vuodesta 1950 alkaen Linnanmäen avauduttua. Kun huvipuiston suunniteltu sijoittaminen Ratinanniemeen herätti vastustusta, sille oli etsittävä tilaa muualta. Paikaksi löytyi alkuvaiheessa kahden hehtaarin suuruinen alue niemen itäpäästä. Särkänniemen huvipuisto avattiin yleisölle vappuaattona 1975.

Särkänniemi täydentyi vielä kahdella kohteella, joista ensimmäisenä valmistui 1979 taide-museo. Sinne sijoitettiin Sara Hildénin säätiön modernin taiteen kokoelma, jolle kaupunki oli sitoutunut rakentamaan tilat. Aiemmin kokoelma oli ollut nähtävänä Hatanpään kartanon päärakennuksessa. Tämän jälkeen Särkänniemen alueelle valmistui vielä delfinaario 1985, jonne oli tuotu nähtäväksi viisi delfiniä Meksikonlahdelta. Näin Särkänniemi Oy:n puitteissa toteutetut hankkeet olivat paitsi aloittaneet uuden aikakauden kaupungin huvielämässä ne olivat muuttaneet myös melkoisesti Mustanlahden kaupunkikuvallista ilmettä.

### **Kartta- ja kuvaluettelo**

kansikuva. Kortelahti, etualalla proomuja, vasemmalla halkopinoja, oikealla oluttehdas.

kuva 1. Mustalahti, 1900-luvun alku, kuvaaja Gerstrin.

kuva 2. Kaksimastoinen halkojaala, taustalla Särkän saha.

kuva 3. Halkojaala purjeet ylhäällä, kesäkuu 1912, kuvaaja Axel Tammela.

kuva 4. Etualalla halkojaala, takana keskellä oluttehdas, 1900-luvun alku.

kuva 5. Mustanlahden oluttehdas, taustalla halkopinoja, 1881, kuvaaja Svante Lagergren.

kuva 6. Torikauppaa Mustassalahdessa, kuvaaja K. Mäkinen.

kuva 7. Mustanlahden makasiinirakennus, 1910-luku, kuvaaja E. A. Bergius.

kartta 1. 1882, Tampereen asemakartta (osa).

kartta 2. 1896, Tampereen asemakartta (osa).

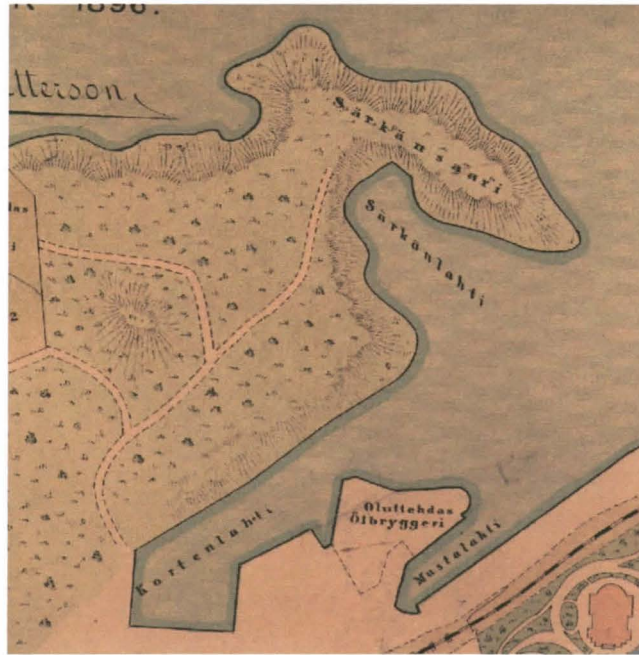
kartta 3. 1908, Tampereen asemakartta (osa).

kartta 4. 1934, Tampereen asemakartta (osa).

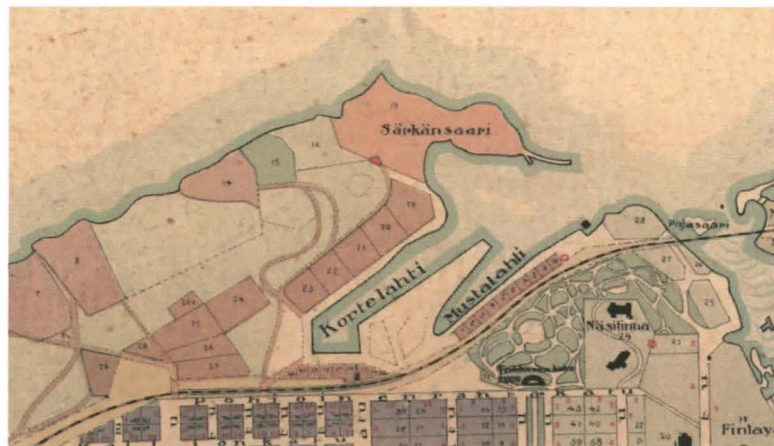
### **Lähteet**

Kirjallisuus:

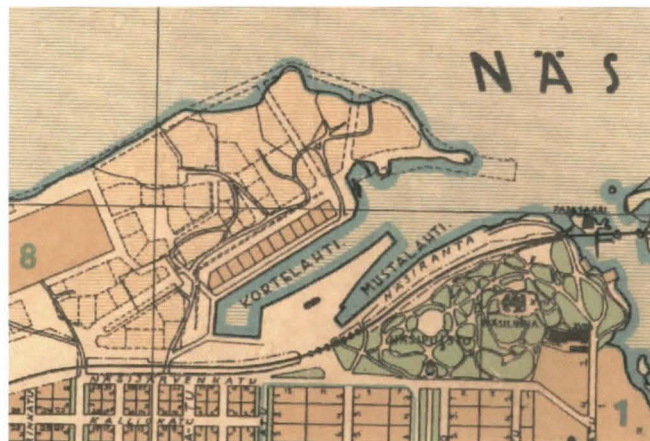
Kivinen, Paula; Tampereen jugend.



kartta 2.



kartta 3.

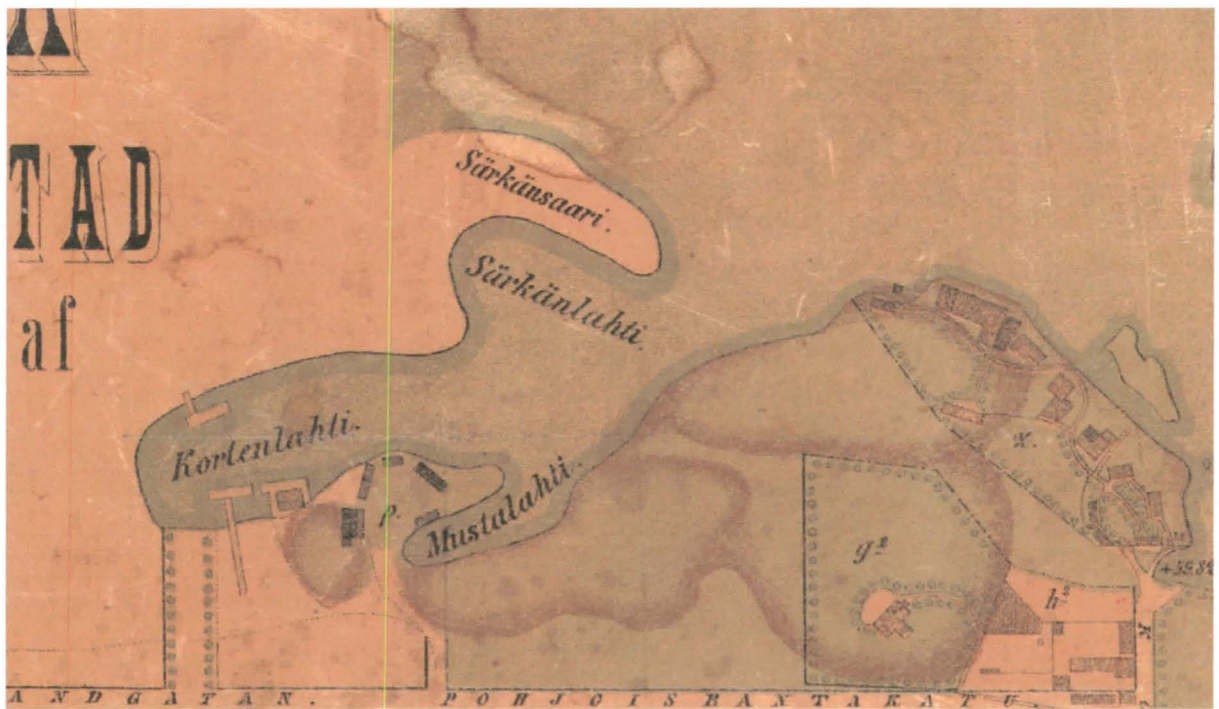


kartta 4.

Rasila, Viljo; Tampereen historia, osat 2 ja 4.  
Ruohonen, Arvo; Laivoja ja laivamiehiä Tampereen vesillä.  
Sinisalo, Uuno; Tampereen kirja.  
Valanto, Juhani; Tammerkoski, n:o 4/1994.  
Voionmaa, Väinö; Tampereen historia II.

Kartat ja kuvat:

Tampereen museoiden kuva-arkisto

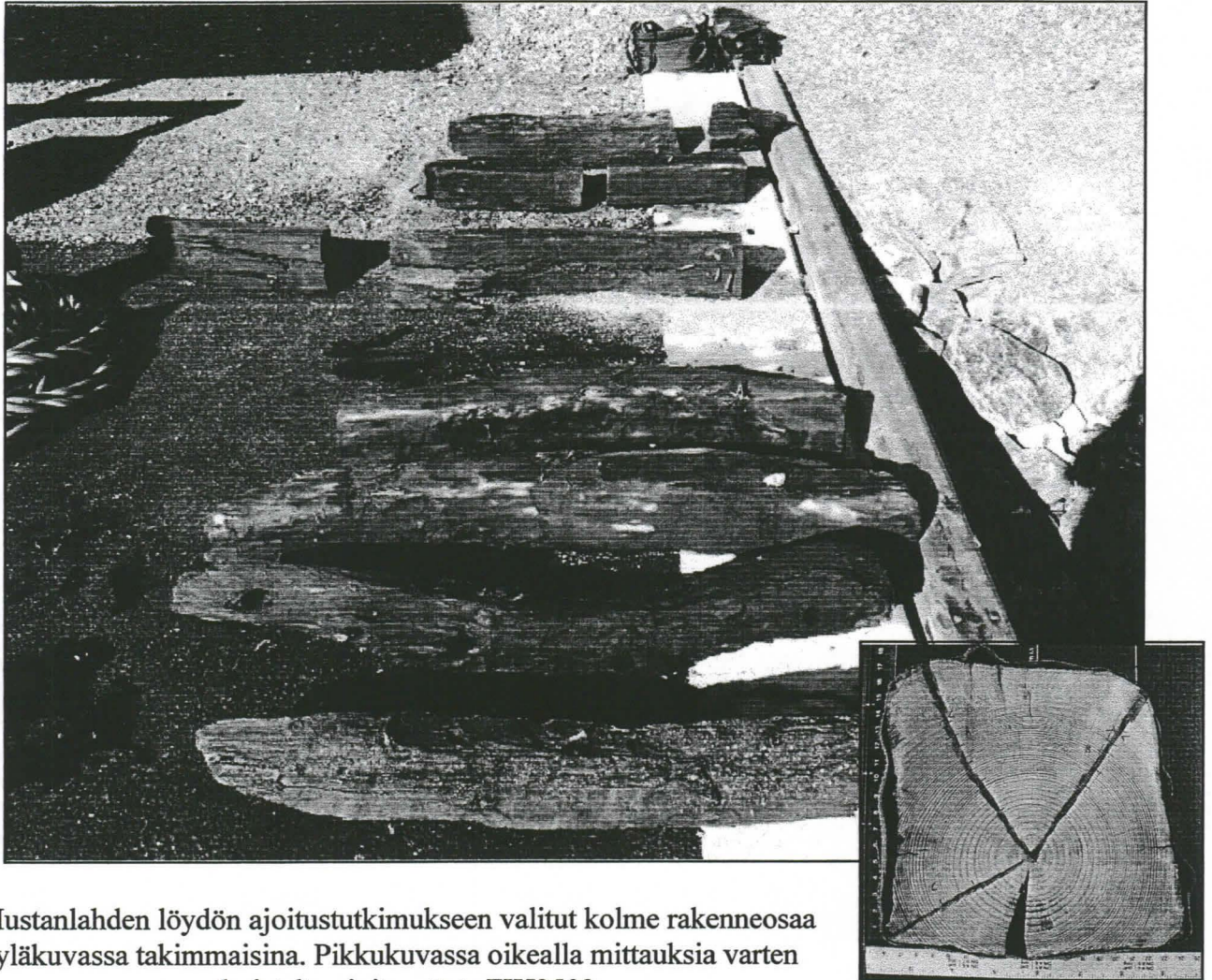


kartta 1.

---

**JOENSUUN YLIOPISTO**  
**KARJALAN TUTKIMUSLAITOS, EKOLOGIAN OSASTO**  
**DENDROKRONOLOGIAN LABORATORIO**

---



Mustanlahden löydön ajoitustutkimukseen valitut kolme rakenneosaa yläkuvassa takimmaisina. Pikkukuvassa oikealla mittauksia varten valmisteltu ajoitusnäyte FIH2503.

*Tampereen Mustanlahden löydön iänmääritys, dendrokronologiset ajoitukset  
FIH2501-FIH2503. Dendrokronologian laboratorion ajoitusseloste 245.*

*Pentti Zetterberg*

PUULUSTOAJOITUKSEN SELOSTE

N:o 245

Näytteet: FH2501-FIH2503

Kohde: Oletetut alukseen kuuluneet rakenneosat

Tunnus: FIH25

Paikka: Tampere

Kunta: Tampere

Työn tilaaja: Pirkanmaan maakuntamuseo/Ulla Lähdesmäki

Tilaus: 4.6.2004 145/5423/2004

Näytteenotto: Pentti Zetterberg

N-lkm<sup>0</sup>: 3

Näytteiden säilytys: Dendrokronologian laboratorio

N:o	Sijainti kohteessa: <sup>1</sup>	Sp. <sup>2</sup>	lkm.	mean	s.d.	a.c.	m.s.	Vuodet	Pt. <sup>3</sup>	Puun kaatoaika <sup>4</sup>
01	näyte D, "parru"	1	173	93.4	77.8	.937	.230	1665-1837	3A	1-50 vuotta 1837 jälkeen
02	näyte A, "keulapuu"	1	113	160.8	56.5	.772	.204	1744-1856	4/3	1-50 vuotta 1856 jälkeen
03	näyte C, "kaaripuu"	1	123	90.9	74.8	.952	.158	1727-1849	3A	1-40 vuotta 1849 jälkeen

Huom: Tulokset puiden kaatoajankohdan määrityksestä on esitetty graafisessa muodossa tämän ajoituselosteen liitteessä!

Lausunto: ks. ajoituselosteen tekstiosa!

Joensuussa

18.11.2004

*Pentti Zetterberg*  
Pentti Zetterberg  
Dendrokronologian laboratorion esimies

Viittausohjeet:

Zetterberg, P., 2004. Tampereen Mustanlahden löydön iänmääritys, dendrokronologiset ajoitukset FIH2501-FIH2503. Joensuun yliopisto, Karjalan tutkimuslaitos, Ekologian osasto, Dendrokronologian laboratorio, ajoituseloste 245 :1-8.

Yhteystiedot:

Joensuun yliopisto Karjalan tutkimuslaitos Ekologian os. Dendrokronologian laboratorio, PL 111, 80101 JOENSUU.  
Sähköposti: [pentti.zetterberg@joensuu.fi](mailto:pentti.zetterberg@joensuu.fi), Internet: [www.joensuu.fi/penttizetterberg](http://www.joensuu.fi/penttizetterberg)

Yläviitteet:

- 0: näytelukumäärä runkoa/erillisiä näytteitä.  
1: s. = seinä, hk. = hirsikerta alhaalta lukien.  
2: puulajit, 1 = mänty (*Pinus sylvestris*), 2 = kuusi (*Picea abies*), 3 = tammi (*Quercus robur*).  
3: näytteen pinta, 1 = kaarna, 2 = alkuperäinen, 3 = mantopuu (pintapuu), 4 = sydänpuu,  
A = kesäpuu (myöhäispuu), B = kevätpuu (varhaispuu)  
4: mikäli puun alkuperäinen pinta puuttuu, annetaan kaatovuosi arvioidun puuttuvan lustomäärän mukaan luettuna.



## TAMPEREEN MUSTANLAHDEN LÖYDÖN IÄNMÄÄRITYS, DENDROKRONOLOGISET AJOITUKSET FIH2501-FIH2503. DENDROKRONOLOGIAN LABORATORION AJOITUSSELOSTE 245.

**Pentti Zetterberg**

Tampereen Mustanlahden vedenalainen löytö käsittää irtaimia parruja ja rakenneosia, jotka saattavat kuulua läheiseen aluksen hylkyyn. Alushylyn ikä ja alkuperä eivät ole olleet tiedossa. Tässä raportissa esitetään löytömateriaalista otetuista puunäytteistä tehdyn dendrokronologisen iänmäärittämistutkimuksen tulokset. Alkuperäalueen varmaan määrittämiseen tähän tutkimukseen saatu aineisto on liian pieni, mutta materiaalista saatiin vahvoja viitteitä siihen, että materiaali ei olisi paikallista alkuperää. Iänmäärittämistutkimuksen on suorittanut Joensuun yliopiston Dendrokronologian laboratorio. Tutkimukset tehtiin Pirkanmaan maakuntamuseon toimeksiannosta sen rahoituksella. Tutkimuksen tulokset raportoidaan *Dendrokronologian laboratorion ajoitusselostet*-sarjassa numerolla 245.

### Aineisto ja menetelmät

Näytteenotto suoritettiin 25.8.2004 yhdessä Pirkanmaan maakuntamuseon edustajan Ulla Lähdesmäen kanssa. Löydön puurakenteet oli nostettu sukeltajan toimesta rantaan niiden dendrokronologiseen tutkimukseen soveltuvuuden arvioimiseksi (kansikuva). Sopiviksi katsottuista osista sahattiin näytekappaleet sellaisesta kohdasta, jossa lustorakenne sekä puuaineksen säilyneisyys olivat mahdollisimman hyvät ajoituksen kannalta. Poikkileikkauskiekot ovat talletettuna Dendrokronologian laboratoriossa ja ne voidaan tarvittaessa, jos rakenneosat esim. halutaan kokonaisuudessaan konservoida, palauttaa ja liittää alkuperäisille paikoilleen rakenteeseen. Yleisesti ottaen dendrokronologisessa iänmäärittämistutkimuksessa näytteenottokohdat pyritään valitsemaan siten, että näytteisiin tulevat mukaan vuosilustot mahdollisimman läheltä alkuperäistä kuorenlaisesta pintaa. Tällaisista näytteistä puun kaatoajankohta voidaan määrittää mahdollisimman tarkkaan. Tässä tapauksessa kaikki kappaleet olivat pinnasta veistettyjä ja kuluneita, joten alkuperäistä kuorenlaisesta pintaa ei saatu mihinkään kolmesta näytteestä.



Kuva 1. Ajoitusnäyte sahattuna Mustanlahden löydön rakenneosasta.

Näytteet käsiteltiin ja mitattiin Dendrokronologian laboratoriossa syksyllä 2004. Puulajinmäärityksissä kaikkien näytteiden todettiin olevan mäntyä (*Pinus sylvestris* L.). Näytteiden ajoittamisessa käytettiin lukuisia Dendrokronologian laboratoriossa laadittuja eteläisestä Suomesta laadittuja pitkiä männyn vuosilustokalentereita, joihin näytteiden lustosarjat rinnastettiin. Dendrokronologisista tutkimusmenetelmistä tarkemmin ks. esim. Zetterberg 1987, 1991, 1999 ja 2003 sekä hylkyjen niiden alkuperän määrityksistä esim. Zetterberg 1995.

### Ajoitustulokset ja niiden tulkinta

Tiedot näytteiden vuosilustoanalyysin tuloksista on annettu tämän ajoituselosteen taulukko-osassa sivulla 2. Taulukon sarakkeessa 'lkm.' on annettu mitattujen vuosilustojen lukumäärä, seuraavassa sarakkeessa oikealle ('mean') on annettu lustojen keskipaksuus millimetrin sadasosina, edelleen seuraavissa sarakkeissa lustosarjan keskihajonta ('s.d.'). 1-asteen autokorrelaatio ('a.c.') sekä lustosarjan vaihtelevuutta kuvaava tunnusluku 'keskiherkkyys' ('m.s. = mean sensitivity'). Näytteestä mitatun lustosarjan ajoitus annetaan sarakkeessa 'vuodet' ja taulukon oikeanpuolimmaisessa sarakkeessa varsinainen määritys näytepuun kaatoajankohdalle perustuen havaintoihin näytepuun pinnan alkuperäisyydestä tai kuluneisuudesta/veistämisestä (sarakkeessa 'Pt.').

Kaikki kolme näytettä voitiin ajoittaa. Saatu ajoitustulos oli kaikissa ajoitetuissa näytteissä varsin samansuuntainen. Erot viimeisten näytteistä todettujen lustojen kalenterivuosisuhteiden johtuvat siitä, että erilainen määrä puuainesta on veistetty ja lahonnut pois puun pinnasta (ks. jäljempänä), näin ollen viimeisten näytteissä jäljellä olevien vuosilustojen jakaantuminen kahden vuosikymmenen aikavälille ei ole mitenkään odottamatonta. Tutkittavaksi saaduista hyllyn näytekappaleista kaikista puun alkuperäinen kuorenlainen pinta, josta päästäisiin jopa vuodentarkkaan kaatoajankohdan määritykseen, on veistämisen ja kulumisen myötä kadonnut.

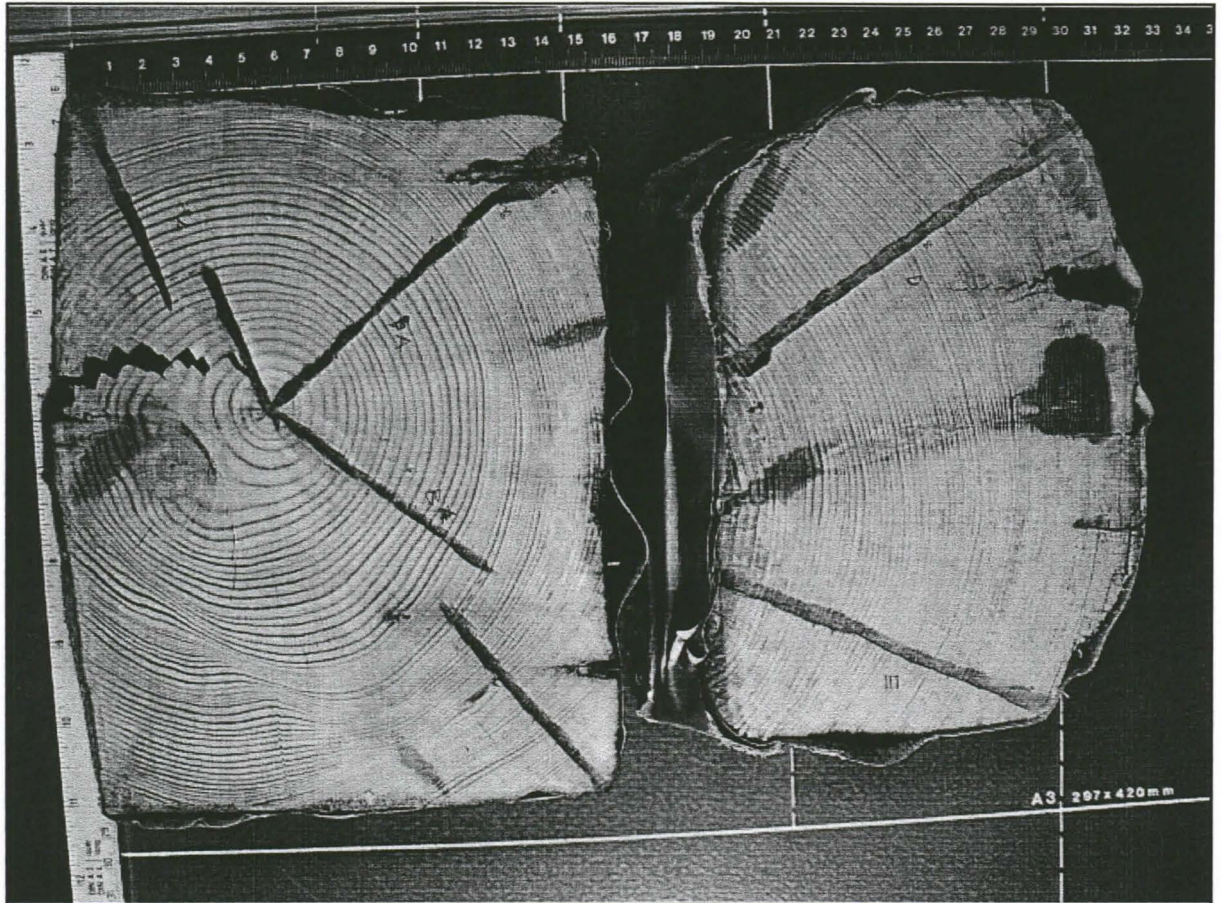
Männyllä poishävinneen puuaineksen määrää voidaan kuitenkin tietyllä tarkkuudella arvioida sen perusteella kuinka lähellä puukappaleen pintaa tumman ydinpuun ja vaalean pintapuun välinen väriraja sijaitsee. Jos raja on aivan näytteen jäljellä olevan pinnan lähellä, voidaan otaksua, että poislahonnut tai -veistetty pintapuususuus on suuri. Jos taas raja on usean senttimetrin syvyydessä, ei kadonnut osuus voi olla kovin merkittävä. Mustanlahden löydön kahdessa näytteessä em. rajaa oli näkyvissä, ja sitä voitiin näin ollen käyttää puuttuvan puuaineksen määrän arvioinnissa. Näkyvän rajan puuttuminen kolmannen näytteen kohdalla johtuu joko puuaineksen pitkälle edenneestä lahoamisesta, puuaineksen värin muuttumisesta vedenpohjan olosuhteissa tai sitten yksilöllisistä ominaisuuksista.

Tässä yhteydessä on huomautettava, että ydin-/pintapuususuuden perusteella saatu rajaus kaatoajankohdalle ei ole ehdottoman sitova. Ei näet ole mahdollista varmuudella tietää onko jokin näytepuusta mahdollisesti poikennut pintapuususuutensa suhteen muista alueen puista. Arvioidut rajaukset kaatamisen myöhäisimmälle mahdolliselle ajankohdalle ovat kylläkin varsin todennäköisiä, mutta absoluuttisia ne siis eivät ole. Absoluuttisen tarkka on sen sijaan kunkin näytteen viimeisen säilyneen vuosiluston ajoitus. Se antaa ehdottoman takarajan, mitä ennen näytepuuta ei ole voitu kaataa.

Seuraavassa käsitellään ajoitustutkimuksen tuloksia kunkin näytekappaleen osalta tarkemmin.

FIH2501, näyte D “parru”

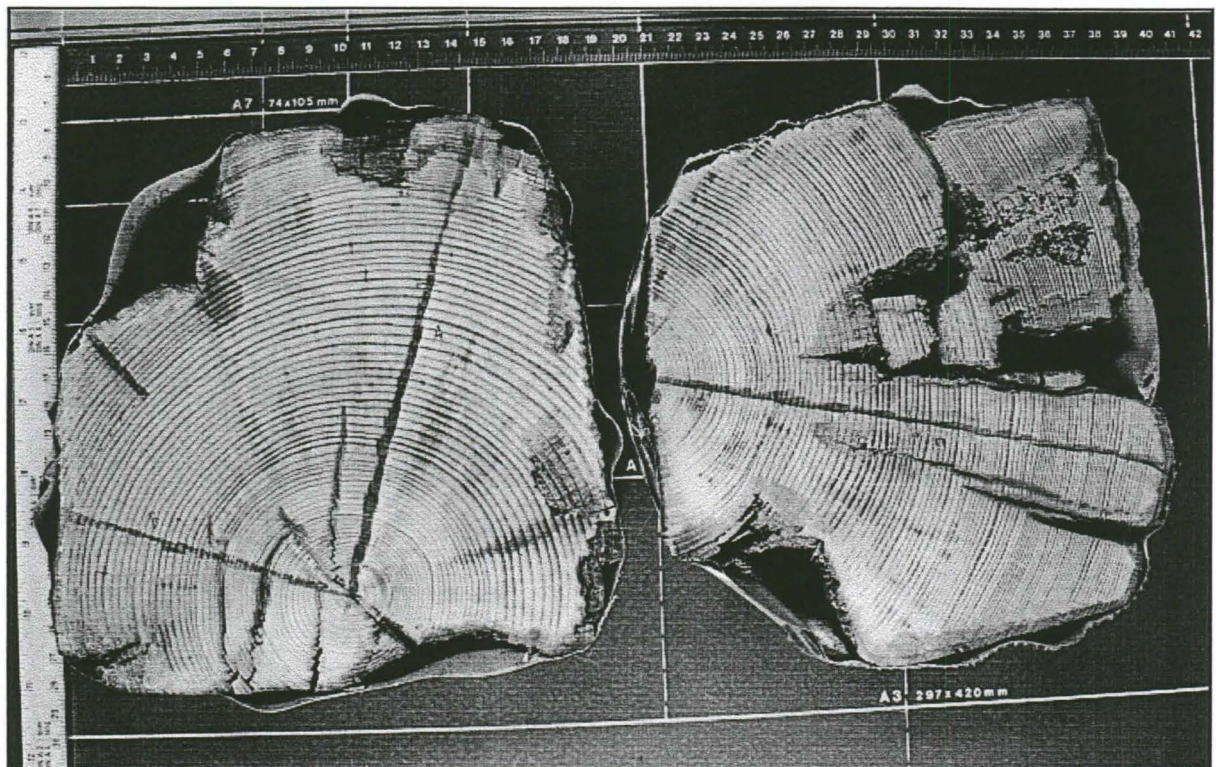
Näytepuussa FIH2501 (kuva 2) on vuosilustoja aikaväliltä 1665-1837. Rakennesosaa valmistettaessa puunrunkoa on veistetty. Lisäksi puuainesta on pohjassa levätessään erodoitunut pinnasta. Näytteessä onkin todettavissa vielä osa vuoden 1838 vuosilustosta: alkukesällä muodostunut varhaispuuosa. Veistäminen ja kuluminen yhdessä merkitsevät sitä, että puun alkuperäisiä puun pintalustoja on hävinnyt. Hävinneiden lustojen määrän arvioiminen on mahdollista, koska ydin- ja pintapuun raja on tässä näytteessä määritettävissä. Tämä raja on vuoden noin vuoden 1777 kohdalla. Jos oletetaan, että puun pintapuusuudessa on maksimissaan ollut sata vuosilustoa, päästään puun kaatamisen myöhäisimmän mahdollisen ajankohdan arvioinnissa vuoteen 1877. Tämän mukaan kyseinen puu on siis kaadettu aikavälillä 1838-1877.



Kuva 2. Tampereen Mustanlahden löydön dendrokronologinen ajoitusnäyte FIU4601, rakennesosanäyte D “parru”. Poikkileikkauskiekkot otettiin kahdesta kohdasta koska näin saatiin analysoitavaksi sekä ydinosan vuosilustot (vasemmanpuoleinen kappale), että pinnimmaisat vuosilustot (oikeanpuoleinen kappale).

FIH2502, näyte A “keulapuu”

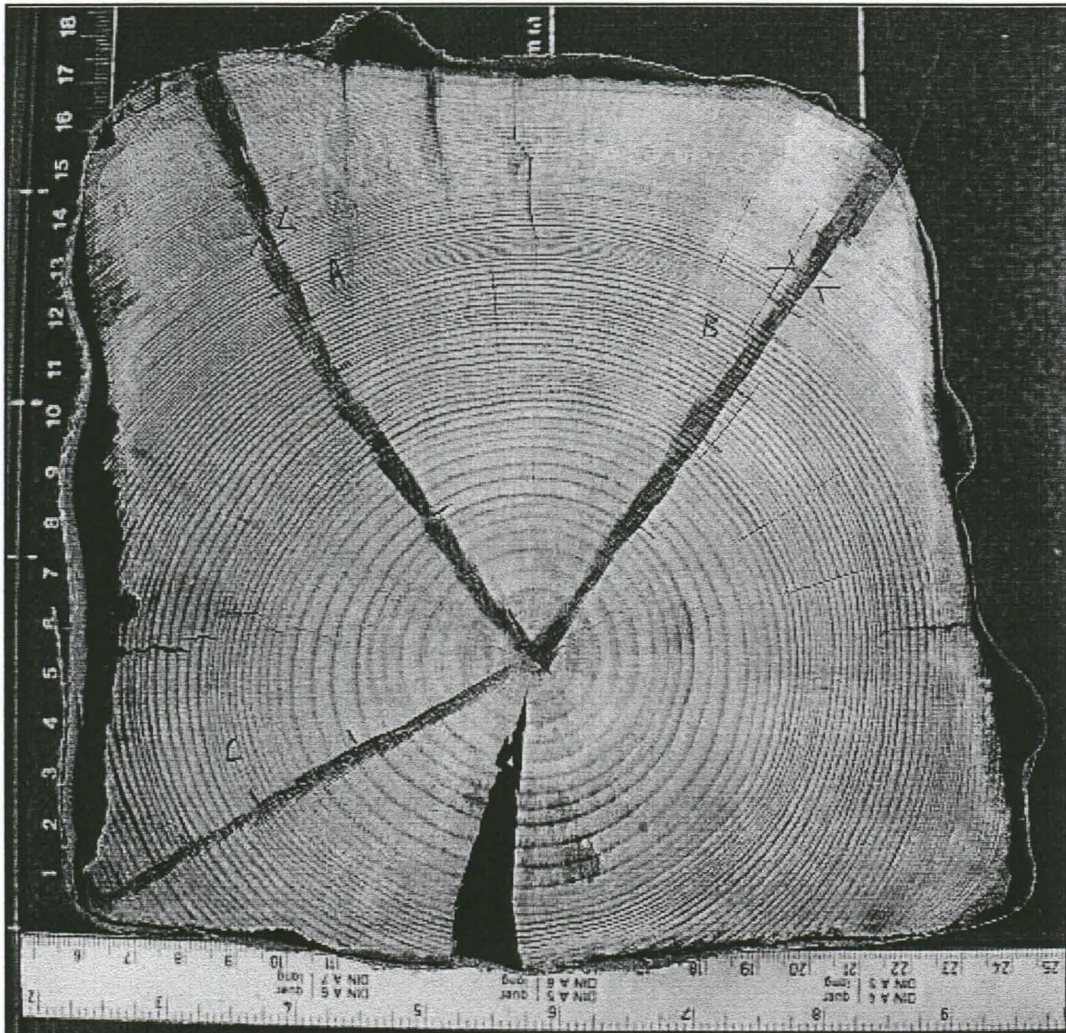
Näytteessä FIH2502 (kuva 3) on vuosilustoja aikaväliltä 1744-1856. Alkuperäinen kuorenlainen pinta on kadonnut veistämisen ja/tai erodoitumisen myötä. Näytepuu on kasvutyyppiltään selvästi kahdesta muusta näytteestä poikkeava: sen lustosarja on lyhyempi ja ennen kaikkea sen keskimääräinen paksuuskasvu on ollut lähes kaksinkertaista kahteen muuhun verrattuna (ks. ajoituselosteen taulukko-osa sivulla 2). Mahdollisesti puuaineksen näistä ominaisuuksista johtuen siinä ei ole erotettavissa ydin-/pintapuuosuuden rajaa. Näin ollen ei ole myöskään mahdollista arvioida pinnasta puuttuvaa vuosilustomäärää. Ehdoton takaraja puun kaatamiselle saadaan siitä, että siinä on vielä jäljellä hieman vuoden 1857 luston solukkoa. Puuta ei ole voitu kaataa ennen tuota vuotta. Tarkemmin kaatamisajankohdan takarajaa ei ole mahdollista vuosilustojen perusteella arvioida. Kuitenkin näytepuun dimensioiden perusteella (näytepuun mitat ovat samaa luokkaa muiden kappaleiden kanssa) vaikuttaisi todennäköiseltä että pinnasta puuttuva puuainekasvu - ja sitä myötä lustomäärä - ei olisi kovin huomattava. Siksi tässä tapauksessa on käytetty 50:n luston maksimi-arviota puuttuvalle osuudelle ja näin saatu kaatoajankohta arvioitua aikavälille 1857-1907.



Kuva 3. Dendrokronologinen ajoitusnäyte FIH2502 Tampereen Mustanlahden löydöstä. Näyte on kahdessa osassa jotta kaikki vuosilustot puun ytimestä mahdollisimman lähelle pintaa saatiin mukaan analyysiin.

FIH2503, näyte C “kaaripuu”

Mustanlahden löydön kolmas ajoitusnäyte FIH2503 (kuva 4) ajoitettu lustosarja sisältää vuosilustoja aikaväliltä 1727-1849. Samaan tapaan kuin näytteen FIH2501 kohdalla, alkuperäistä puunrunkoa on veistetty. Tässäkin tapauksessa puun pinta on uppoamisen jälkeen myös erodoitunut. Viimeisen mitatun vuosiluston jälkeen on näytteessä vielä yksi lahoamisen takia mittaukseen sopimaton lusto vuodelta 1850. Kuten näytteen FIH2501 kohdalla, poisveistetyn ja poiskuluneen puuaineksen kokonaismäärää voidaan arvioida näytteessä todettavan ydin-/pintapuurajan perusteella. Kyseinen raja on tässä näytekappaleessa vuoden 1786 tienovilla. Sadan vuoden maksimipintapuulustomäärän (ks. edellä) mukaan puun kaatamisen takarajaksi saataisiin näin ollen vuosi 1886. Tulos on hyvin samansuuntainen näytteen FIH2501 kanssa.



Kuva 4. Poikkileikkauskiekkö (ajoitusnäyte FIH2503) Tampereen Mustanlahden löydön rakenneosasta C “kaaripuu”. Pintaosasta puuttuvien lustojen määrän arvioinnissa käytetty ydin-/pintapuuraja on osoitettu sinisillä hakasilla mittauslinjoilla A ja B.

## Yhteenveto

Kahdesta näytteestä, FIH2501 ja FIH2503 saatiin varsin samansuuntainen määrittäminen kaatoajankohdalle. Puut oli kaadettu ja käytetty tarkoitukseensa vuosien 1850 (varhaisin rajausta näytteestä FIH2503) ja 1877 (myöhäisin rajausta näytteestä FIH2501) välisenä aikana. Kolmannen näytepuun FIH2502 kaatoajankohta ei voitu vastaavalla tarkkuudella määrittää. Kuitenkin siitä saatu ajoitustulos (viimeinen jäljellä oleva rustonosa vuodelta 1857) rajaa kohteen, josta nämä rakennososat ovat peräisin, ikähaarukkaa vielä jonkin verran tarkemmin siten, että näiden kaikkien kolmen puunkappaleen voidaan määrittää olevan kohteesta joka on valmistettu aikavälillä 1857-1877 kaadetuista puista. Ehdoton takaraja, mitä aikaisemmin puuta ei ole voitu käyttää tarkoitukseensa on vuosi 1857.

Näytteiden vuosilustosarjoissa on vahvoja viitteitä, joiden mukaan puumateriaali ei olisi paikallista alkuperää, mutta vain kolmella näytteellä alkuperäaluetta ei voida varmuudella ratkaista.

## **Kirjallisuus:**

Zetterberg, P. (1987). Museoesineiden dendrokronologinen ajoitus; esimerkkinä Lieksan huhmar. (Dendrochronological dating of wooden museum specimens). *Suomen Museo* 94: 109-114.

Zetterberg, P. (1991). Dendrochronological dating in Finland. *Journal of the European Study Group on Physical, Chemical, Mathematical and Biological Techniques Applied to Archaeology* 36: 261-267.

Zetterberg, P. (1995). Dendrochronological dating of shipwrecks and boat remains in Finland. *Journal of the European Study Group on Physical, Chemical, Mathematical and Biological Techniques Applied to Archaeology*, 47: 129-139.

Zetterberg, P. (1999). Dendrokronologia historiallisen ajan arkeologiassa. *Museoviraston Rakennushistorian osaston julkaisuja* 20:61-63.

Zetterberg, P. (2003). Dendrokronologisesti ajoitetut puulöydöt keskiajan tietoaarkistona. Teoksessa Seppänen, L. (toim.): Kaupunkia pintaa syvemmillä - Arkeologisia näkökulmia Turun historiaan. *Archaeologia Medii Aevi Finlandiae* IX:383-392.

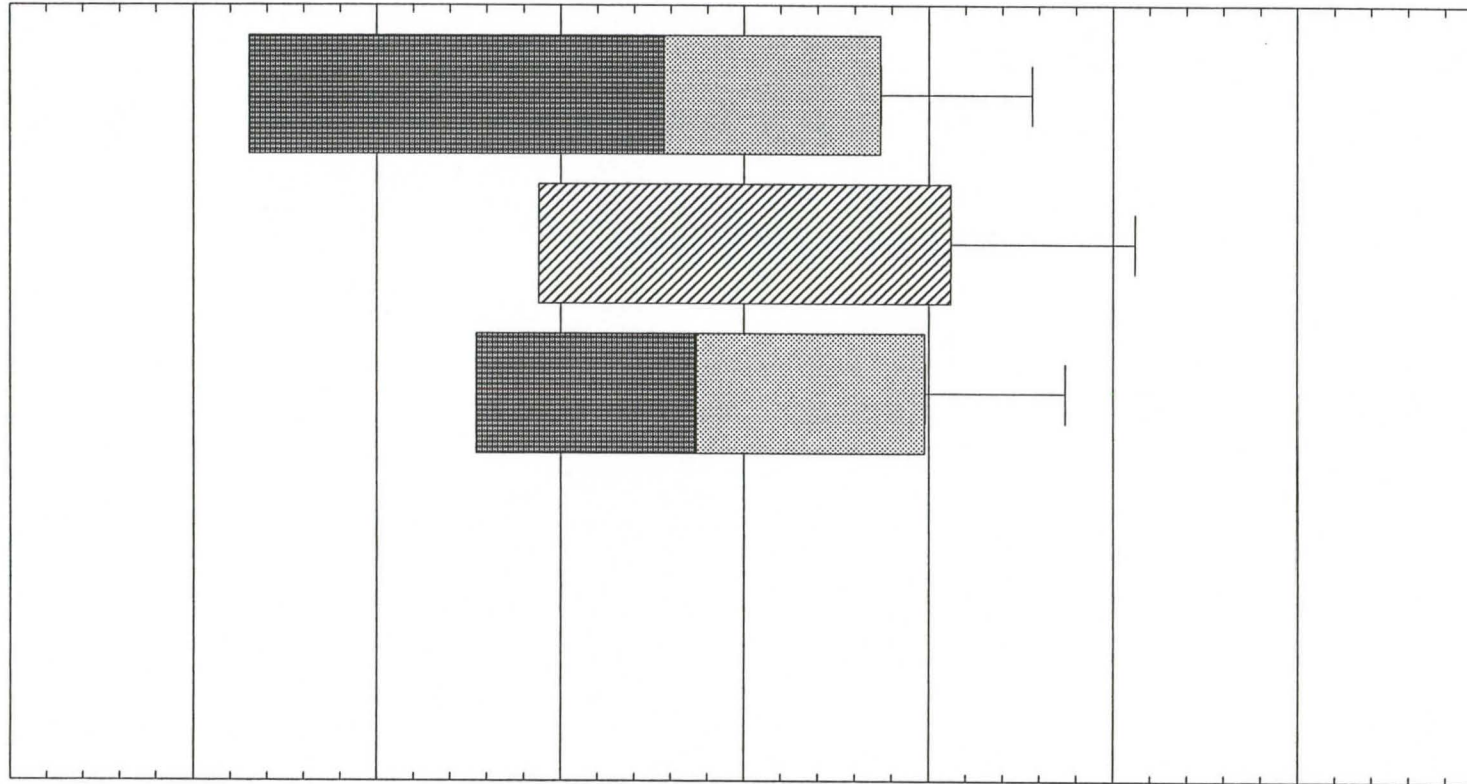
# Tampereen Mustanlahden löytö

## Dendrokronologiset ajoitukset

Kohde

Vuodet

1600 1650 1700 1750 1800 1850 1900 1950 2000

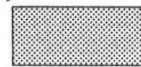


1600 1650 1700 1750 1800 1850 1900 1950 2000

ydinosuus



pintaosuus

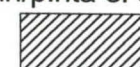


kaatoajan rajaus



T = tarkka ajoitus

ydin/pinta ei erotu



FGH25901

PZ20041118

Erik Tirkkonen

Tampere 6.5.2005

**SELVITYS AHTI-LAIVAN LOPPUVAIHEISTA**

Ahti-laivan loppuvaiheita on selvitelty Tampellan arkistosta joka sijaitsee Mikkelissä Elinkeinoelämän keskusarkistossa (ELKA). Arkistossa on käyty kolmena päivänä, 8.2.2005 ja 7.–8.3.2005.

Yleisesti voidaan todeta, että Tampellan arkisto (päänro 2906) on hyvin laaja, kaikkiaan 668 hyllymetriä. Vaikka selvityksen aikarajaus, n. 1868–1875, on suhteellisen suppea, on materiaalin määrä tältäkin ajalta valtava. Selvitystä vaikeutti se, että se jouduttiin tekemään ns. hakuammuntana koska ennakkoon ei ollut tarkkaa tietoa mistä asiakirjoista Ahti-laivasta löytyisi tietoa.

**Arkistonselvityksen tulokset:**

Ahti-laivalla on ollut oma tilinsä kirjanpidossa, tili nro 18 "Ångf. Ahti". Tililtä käy ilmi mm. hankinnat laivaa koskien ja laivasta aiheutuneet palkkakustannukset. Muille aluksille (niiden valmistamiselle?) on ollut käytössä oma "Fartygs Conto". Tili nro 18 kulkee kirjanpidossa Ahdin nimellä vuoden 1871 loppuun, jonka jälkeen tili on nimetty uudelleen (Cassa Conto An Diverse). Tilin viimeinen merkintä on vuoden kokonaisvoitto, 1045 markkaa. Tämä voi viitata laivan myyntiin. Tästä voitaneen päätellä, että laiva on poistettu kokonaan käytöstä vuoden 1871 aikana.

Memoriaaleista ja journaaleista ilmenee, että Ahti-laivasta on koitunut varustelukuluja (mm. ostettu koivuhalkoja, talia ja puuvillaöljyä) vuosina 1869 ja 1870. Vuonna 1871 Ahdista ei erikseen mainita mitään varustelukuluja, mutta laivasta on kuitenkin aiheutunut palkkakustannuksia. Tämä voi viitata mm. höyrykoneen poistamiseen.

Höyrykoneen ja laivan käytöstä poistovuotta tukee myös tieto, että Konepajan inventaariolistassa joulukuussa 1871 mainitaan Ahdin höyrykone ilman kattilaa. Sama



kone mainitaan vuoden 1872 inventaariossa (ei tosin suoraa mainintaa, että höyrykone on Ahdin, mutta arvioitu rahallinen arvo on sama). 1873 höyrykoneesta ei inventaariossa enää löydy mainintaa. Juhani Valannolta saadun tiedon mukaan Ahdin höyrykone myytiin Längelmäelle Wilkkilän höyrysahalle, jonka omisti tamperelainen kauppias August Nyberg (k. 15.9.1889). Myynnistä ei kuitenkaan arkistosta löytynyt tietoa.

Lähteistä ei käy ilmi mitä varsinaiselle laivalle tapahtui höyrykoneen poistamisen jälkeen.

Asiakirjoja läpikäydessä on kiinnitetty huomiota myös Juhani Valannon mainitsemiin tamperelaisiin laivanomistajiin tai laivojen kanssa tekemisissä olleisiin henkilöihin. Näissä asiakirjoissa ei ole törmätty sellaisiin tietoihin, jotka antaisivat viitteitä siitä, että Mustanlahden hylky voisi olla jokin muu alus tai että Ahdin runko olisi myyty uudelle omistajalle. Asiakirjoista tehtyjä huomioita on liitetty tähän selvitykseen.

### **Selvityksessä on käyty läpi seuraavat asiakirjat (mukana arkistokoodi):**

Inventaarikirjat 1860–1874 (nro 5632)

Inventaarikirjat 1864 (nro 5633)

Inventaarikirjat 1874–1896 (nro 5634)

Inventaariokirjat 1871–1873: konepaja (nro 5312)

Inventaarit 1861–1921 (nro 10599)

Johdon kirjeenvaihto 1871–1874: johdolta lähtevät kirjeet, läh. Kihlman (nro 2941)

Journaalit 1870–1871 (nro 4875)

Journaalit 1871–1873 (nro 4876)

Journaalit 1872–1876 (nro 4956)

Journaalit 1873–1874 (nro 4877)

Kassakirjat 1870–1871 (nro 4360)

Kassakirjat 1871–1873 (nro 4592)

Kassakirjat 1872–1873 (nro 4361)

Kirjeenvaihto 1869–1871: lähtenyt kirjeenvaihto johdolle (nro 2929, silmäilty läpi)

Kirjeenvaihto 1869: saapuvat kirjeet (nro 11)

Kirjeenvaihto 1870: saapuvat kirjeet (nro 12)

Kirjeenvaihto 1871: saapuvat kirjeet (nro 13)

Kirjeenvaihto 1872: saapuvat kirjeet (nro 14)

Kirjeenvaihto 1873: saapuvat kirjeet (nro 15)  
Kopiokirjat 1872 (nro 3084)  
Kopiokirjat 1872–18733 (nro 3085)  
Kopiokirjat 1873 (nro 3086)  
Kopiokirjat 1873 (nro 3087)  
Kopiokirjat 1873–1874 (nro 3091)  
Laivatelakoita koskevat asiakirjat 1867–1876 (nro 11451)  
Lasku- ja hinnoittelukirjat 1868–1869: saapuneet tavarat (nro 5699)  
Lasku- ja hinnoittelukirjat 1870–1872: saapuneet tavarat (nro 5700)  
Laskukirjat 1865–1870 (nro 4151)  
Laskukirjat 1871–1872 (nro 4153)  
Laskukirjat D 1869–1871 (nro 4300)  
Laskukirjat D 1871–1874 (nro 4301)  
Laskut 1857–1858: tehtaan saamat (nro 3345)  
Laskut 1871–1884: irralliset (nro 11744)  
Laskut 1873–1878: tehtaan saamat (nro 3911)  
Memoriaalit 1871–1876 (nro 5047; ks. vuodet 1871–73)  
Memoriaalit B 1872–1873 (nro 5055)  
Memoriaalit C 1869–1871 (nro 5205)  
Memoriaalit C 1871–1872 (nro 5206)  
Memoriaalit C 1873–1874 (nro 5207)  
Pääkirjat 1868–1871 (nro 4751)  
Pääkirjat 1872–1880 (nro 4752)  
Tehtaan kulukirjat 1869–1871 (nro 7037)  
Tehtaan kulukirjat 1872–1874 (nro 7038)

**Erittely lähteistä ilmenevistä asioista:**

(suluissa oleva numero viittaa asiakirjan kuvan numeroon)

**Ahti-laiva**

*Memoriaaleista* olevista Ahti-laivan tileistä ilmenee seuraavaa:

1869

Ahtia on korjattu joulukuussa. (1)

Aiheutunut palkkakustannuksia kuluneen vuoden aikana (joulukuu). (2)

Hankittu 113 syliä koivuhalkoja joulukuussa. (3)

1870

Hankittu 1 syli koivuhalkoja kesäkuussa. (5, vrt. 63))

Hankittu 8 (yksikkö epäselvä) puuvillaöljyä heinäkuussa. (6)

Hankittu 11 (yksikkö epäselvä) puuvillaöljyä ja 6 (yksikkö epäselvä) talia syyskuussa. (7, vrt. 65)

Tili mainittu syyskuussa (ei summia). (8)

Ahdilla suoritettu sekalaisia töitä joulukuussa. (9, vrt. 66)

1871

Aiheuttanut palkkakustannuksia kuluneen vuoden aikana (joulukuu). (14)

*Journaaleista* Ahdista löytyy seuraavaa:

1870

Kesäkuussa hankittu 1 syli koivuhalkoja. (63, vrt. 5)

Heinäkuussa hankittu 8 (yksikkö epäselvä) puuvillaöljyä. (64, vrt. 6)

Syyskuussa hankittu 11 (yksikkö epäselvä) puuvillaöljyä ja 6 (yksikkö epäselvä) talia; sekä lankaa ja kangasta. (65, vrt. 7)

Suoritettu sekalaisia töitä joulukuussa. (66, vrt. 9)

Maininta tilistä joulukuun tililistoissa. (62)

Tilin tappio/hävikki (joulukuu). (68)

1871

Palkkakuluja (joulukuu). (69)

Tilin voittoja/tuottoja (joulukuu). (70)

*Pääkirjassa* Ahti-laivan tilitapahtumamerkinnot loppuvat joulukuuhun 1871 (kopioitu pääkirjasta merkinnot vuosilta 1868–1871).(54–59)

*Inventaariolistoista* ilmenee:

1871

Joulukuussa tehdyssä inventaariossa mainitaan Ahdin höyrykone ilman höyrykattilaa: "Ångmachin utan panna ('Ahtis') sekalaisten tavaroiden alla. (78–79)

1872

Joulukuussa tehdyssä inventaariossa mainitaan höyrykone ilman kattilaa: "Ångmachin utan panna".(80)

**Tietoja muista laivoihin liittyvistä asioista, jotka tulleet selvityksen yhteydessä vastaan:** (tähän listattu ne asiakirjakohdat, joista otettu kopiot.)

**Fartygs Conto-tiliä** koskevia huomioita:

1870

Tililtä mennyt erilaisia hankintakuluja kesäkuussa. (4)

Maininta tilistä joulukuussa (ei summia) (10)

Onni-laivan "täytteisiin" tehdyt hankinnat (joulukuu). (67)

1871

Toivo-jahdin vuokraus, 45 5/6 syyliä halkoja kesäkuussa. (11)

Toivo-jahdin vuokraus heinäkuussa. (12)

Toivo-jahdin vuokraus elokuussa. (13)

"Alus-tili" piirissä aiheuttanut palkkakustannuksia vuoden aikana (joulukuu). (14)

**August Nybergiä** koskevia asiakirjoja:

*Journaalit*

1872

August Nyberg mainitaan listan An Conto pro Diverse (joulukuu). (60–61)

*Memoriaalit:*

1874

Tilitoimintaa toukokuussa. (15)

*Kassakirjat*

Ostot Nybergiltä, yhteissumma (joulukuu). (71)

*Laskukirjat D:*

1870

Ostoja Nybergiltä joulukuussa (34–35)

1872

Ostoja Nybergiltä kesäkuussa (24–26)

Ostoja Nybergiltä joulukuussa (27)

Ostoja Nybergiltä joulukuussa (28)

1873

Ostoja Nybergiltä huhtikuussa (29)

Ostoja Nybergiltä toukokuussa (30)

1874

Ostoja Nybergiltä heinäkuussa (23)

### **Näsijärvi Transport Aktie Bolag –yhtiötä koskevia asiakirjoja**

*Laskukirjat D:*

1873

Kuljetuksia, mm. koskien aluksia Jalo ja Sulhanen (kesäkuu). (31–33)

1874

Kuljetuksia, mm. koskien aluksia Koljo ja Sulhanen (marraskuu). (16–19)

Kuljetuksia, mm. koskien aluksia Koljo ja Sulhanen (joulukuu). (20)

### **Näsijärvi Ångbåts Aktie bolag –yhtiötä koskevia asiakirjoja**

*Laskukirjat D:*

1870

Hankintoja Laine-alukseen (lokakuu). (43)

1872

Hankintoja, Laine-aluksen koneen korjaus ym. (joulukuu) (40)

1874

Hankintoja ja työkustannuksia koskien laivoja Laine ja Tampere (joulukuu). (21–22)

Aluksen osto, hankintoja Tampere-alukseen (51)

Hankintoja Tampere-alukseen (52–53)

### **Wanajavesi Ångbåts Bolag –yhtiötä koskevia asiakirjoja**

1870

Hankintoja ja korjauksia laivoihin Roine, Wanaja ja Elias Lönnrot (joulukuu). (36–39)

**A.H. Solinia koskevia asiapapereita**

1871

Hankintoja ja korjauksia koskien Sulhanen-alusta. (41)

Hankintoja ja korjauksia (mm. tulipalon jälkeen) koskien Sulhanen-alusta, (joulukuu). (44–46)

1872

Hankintoja ja korjauksia koskien Sulhanen-alusta (joulukuu). (42)

**Hagelberg & Laurenia koskevia asiapapereita**

1871

Hankintoja ja korjauksia koskien Toivo-laivaa (joulukuu). (47–49)

1872

Hankintoja ja korjauksia koskien Toivo-laivaa (joulukuu). (50)

Lisäksi: Sulhasta puhdistettu 1872; Lainetta korjattu 1872, 1873 ja 1874; Toivoa korjattu 1873 ja 1874.

**Inventaariolista Ruotsista tuoduista höyrylaivojen rautalevyistä.**

Vuodelta 1864. (72–77)