

# TAMPERE

## PISPALAN PUNAINEN TUUKKIE

### Arkeologinen inventointi ja arkistoseelvitys 15.–29.5.2018

FM Ulla Moilanen  
Pirkanmaan maakuntamuseo



PIRKANMAAN MAAKUNTAMUSEO



TAMPERE

PISPALAN PUNAINEN TUKKITIE

Arkeologinen inventointi ja arkistoseelvitys

15.–29.5.2018

Ulla Moilanen  
Pirkanmaan maakuntamuseo

Kannen kuva: Tukkitiehen kuulunut betoninen perustus, kohdenimi Pispalan tukkitie 1. Kuva: Ulla Moilanen, KY 291:13.

## Tiivistelmä

Pirkanmaan maakuntamuseo tutki Tampereen Pispalan Punaisen tukkitien linjausta arkistomateriaalin (ilmakuvien, karttojen, sanomalehtiartikkelien ja muiden asiakirjojen) avulla ja maastokäynnillä. Tukkitie asemoitiin kartalle ilmakuva-aineiston avulla. Maastossa havaittiin betonirakenteita Pyhäjärven rannan tuntumassa. Näitä ehdotetaan muuksi kulttuuriperintökohteeksi. Erityistä huomiota kehoitetaan kiinnittämään myös alueeseen, joka on linjauksen maisemallisesti parhaiten säilynyt osuus. Samalla alueella saattaa olla säilyneenä maanalaisia rakenteita, esim. paalunsijoja. Tukkitien betonirakenteiden iästä ei inventoinnissa saatu varmuutta, sillä rakenteista ja myöhemmistä korjauksista ei löytynyt mainintoja kirjallisista lähteistä.

## Arkisto- ja rekisteritiedot

Kunta: Tampere

Kaupunginosa: Pispala

Tutkimuskohde: Punainen tukkitie

Tutkimuksen laatu: Inventointi ja arkistoseelvitys

Kohteen ajoitus: vuodet 1863-1935

Ehdotus suojelustatuksesta: Muu kulttuuriperintökohde

Peruskartta: 212309 Tampere

Tutkimustaho: Pirkanmaan maakuntamuseo

Kenttätyönjohtaja: FM Ulla Moilanen

Tutkimuksen ajankohta: 15.–29.5.2018

Digitaalikuvat: KY 291: 1-19

Aikaisemmat tutkimukset: 2008 Vadim Adel, inventointi

2009 Kalle Luoto, inventointi

2013 Miia Hinnerichsen, rakennetun ympäristön inventointi

2017 Vadim Adel, katselmus

Raportin sivumäärä: 25 s. + 1 liites.

Alkuperäinen raportti: Pirkanmaan maakuntamuseo

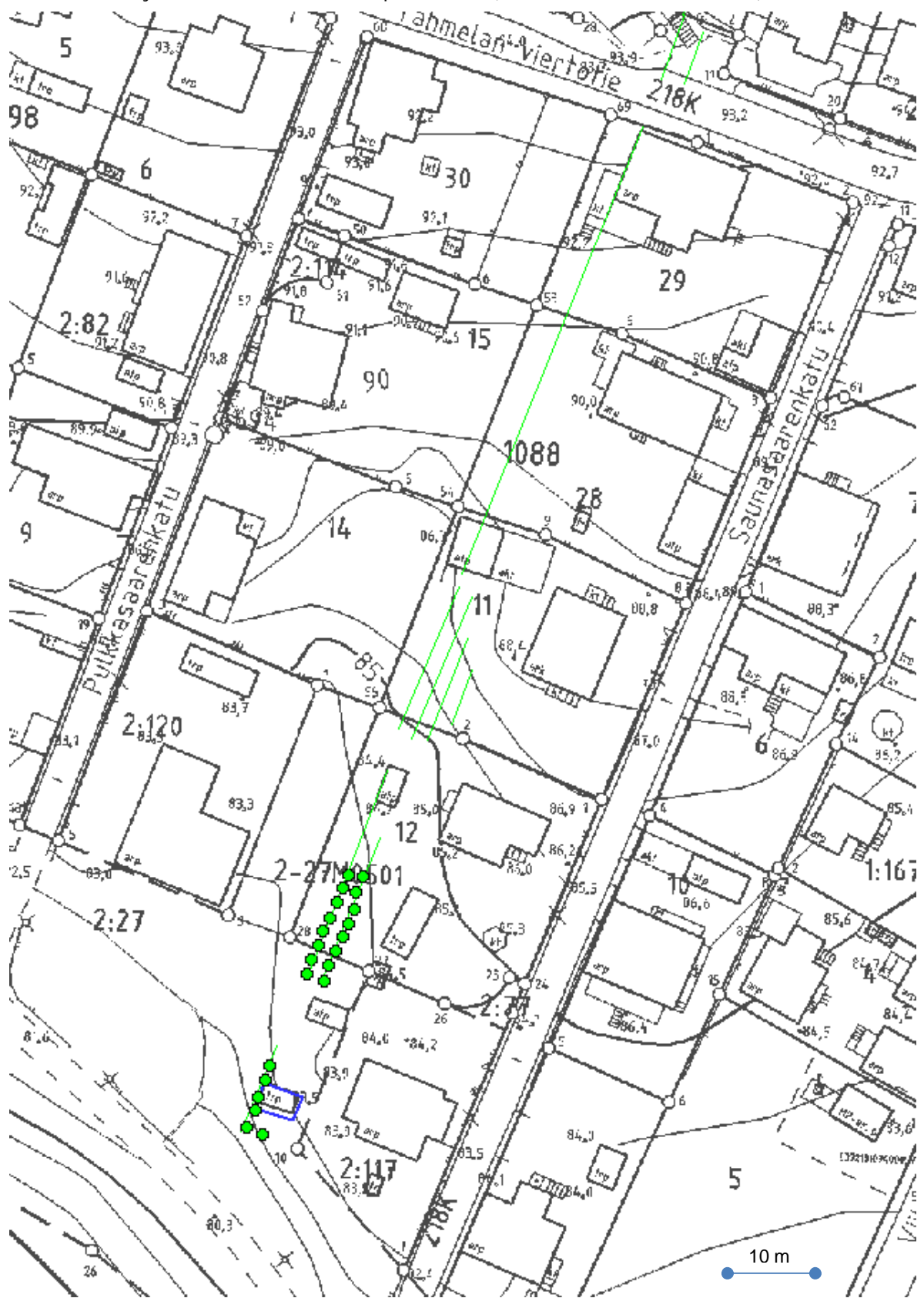
Kopiot: Museoviraston arkisto

## Sisällysluettelo

|   |    |
|---|----|
| Sijaintikartat .....                                  | 6  |
| 1. Johdanto .....                                     | 9  |
| 2. Tutkimushistoria .....                             | 10 |
| 3. Punaisen tukkitien historia .....                  | 10 |
| 4. Taustatiedot maastossa näkyvistä rakenteista ..... | 13 |
| 5. Kenttätyön kulku ja havainnot .....                | 18 |
| 7. Yhteenveto .....                                   | 25 |
| Lähteet .....   | 25 |
| Liitteet  |    |
| Liite 1: Kohdekuvaus                                  |    |

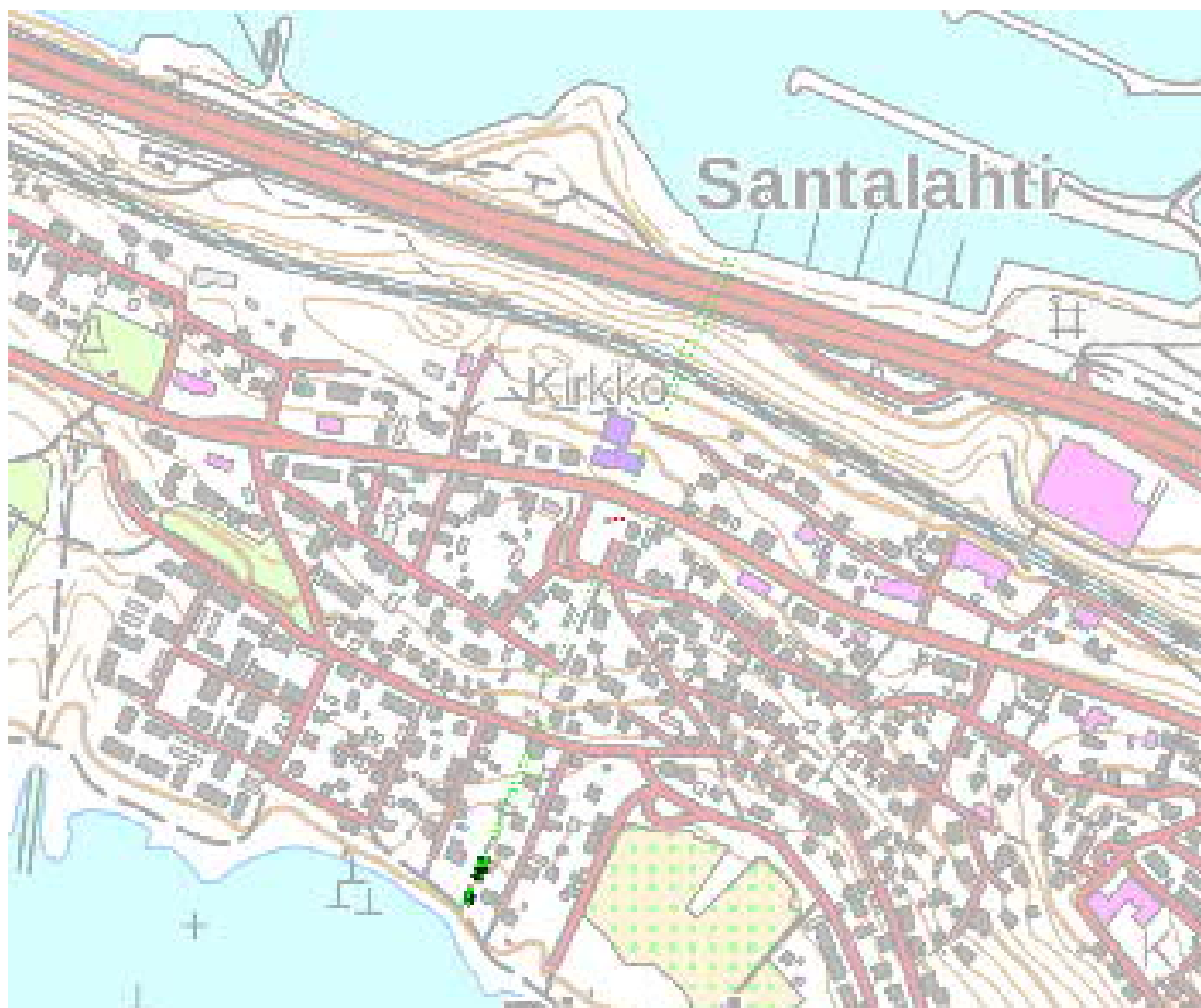


Sijaintikartta Punaisen tukkujen linjaukseen Pyhäjärven pohjoispuolella, Tahmelan viertotien eteläpuolella. Aseointi tehty vuoden 1946 ilmakuvan perusteella (Vadim Adel & Ulla Moilanen).



Taustakartta: Tampereen kantakartta, Tampereen kaupunki. Ei mittakaavassa.

Sijaintikartta Punaisen tukkitien linjaus Pispalanharjulla vuoden 1946 ilmakuvan perusteella. Asemointi ja merkinnät: Vadim Adel & Ulla Moilanen.



Taustakartta: MML. Ei mittakaavassa.



## 1. Johdanto

Pirkanmaan maakuntamuseo teki toukokuussa 2018 arkist selvityksen sekä arkeologisen inventoinnin Tampereen teollisuushistoriaan kuuluvan Pispalan Punaisen tukkitien linjauksella. Yksi kyseiseen tukkitiehen kuuluvista rakenteista oli jo ennen tutkimusta merkitty muinaisjäännösrekisteriin kohdenimellä Pispalan tukkitie 1 (tunnus 1000014088). Linjaus on myös talletettu Tampereen museoiden Siiri-tietokantaan rakennetun ympäristön kohteena nimellä Punaisen tukkitien uoma. Uusi tutkimus keskittyi erityisesti Pispalan harjun eteläpuoliseen osaan, jossa on meneillään Pispalan asemakaavan uudistaminen, mutta samalla kiinnitettiin huomiota tukkitien koko linjaukseen.

Tutkimuksesta vastasi FM Ulla Moilanen. Työ tehtiin kokonaisuudessaan toukokuussa 2018. Esi- ja jälkitöihin oli varattu yhteensä kahdeksan ja kenttätyöhön kaksi päivää. Esitöissä tutustuttiin tukkitien historiaan ja erilaisiin arkistolähteisiin: asiakirjoihin, vanhoihin karttoihin ja ilmakuviin sekä vanhoihin sanomalehtiin. Näiden avulla haluttiin selvittää tukkitien varhaisinta historiaa. Kenttätyössä tarkastettiin koko tukkitien linjaus ja dokumentoitiin mahdolliset maastossa erottuvat rakenteet sekä muut ilmiöt. Jälkitöissä esityömateriaalin ja kenttätyöhavaintojen pohjalta koottiin raportti. Digikuvat on luetteloitu Siiri-tietokantaan, johon on liitetty myös tutkimusraportti. Alkuperäistä raporttia säilytetään Pirkanmaan maakuntamuseon arkistossa, ja kopiot siitä on toimitettu Museovirastolle sekä Tampereen kaupungille.

Sää tutkimuksen aikaan oli helteinen ja aurinkoinen. Maastossa auringonpaiste häiritsi jonkin verran valokuvausta runsaiden varjojen muodostamien kontrastien vuoksi. Myös kasvillisuutta oli jo runsaasti, mikä häiritsi etenkin Pyhäjärven rannassa olevien rakenteiden havaitsemista.

Tutkimuksesta tiedotettiin linjauksen kiinteistönomistajille etukäteen henkilökohtaisesti sekä yleisesti kenttätyön aikana maakuntamuseon sosiaalisen median kanavissa, lähinnä Facebookissa.

---

Tampereella 30.5.2018

## 2. Tutkimushistoria

Niin sanottua Punaista tukkitietä ja sen linjausta on aikaisemmin tutkittu sekä arkeologisten inventointien että rakennushistoriallisten selvitysten yhteydessä. Vuonna 2008 Vadim Adel teki arkeologisen inventoinnin Pispalan ja Tahmelan alueella ja selvitti Pispalan tukkiteiden historiaa. Inventoinnin yhteydessä merkittiin kiinteäksi muinaisjäännökseksi Pispalan kirkon eteläpuolella sijaitseva perustuksen osa (muinaisjäännösrekisterin kohde Pispalan tukkitie 1) (Adel 2008). Kalle Luodon tekemässä Tampereen Santalahden arkeologisessa inventoinnissa 2009 tutkittiin erityisesti Pispalan tukkiteiden, myös ns. Punaisen tukkitien, pohjoispuolista linjausta (Luoto 2009). Punaista tukkitietä on tutkittu kartta-aineiston sekä maastokäyntien avulla myös Miia Hinnerichsenin tekemässä Pispalan-Tahmelan alueen rakennetun ympäristön inventoinnissa 2009 (Hinnerichsen 2013).

## 3. Punaisen tukkitien historia

Näsijärven ja Pyhäjärven välillä kohoava Pispalanharju häiritsi pitkään tukkipuun uittamista Tampereen pohjoispuolelta kohti etelää. Vuosien 1863–64 aikana Porin Höyrysaha (Isonsannan saha) rakensi harjun yli kuljetuksen helpottamiseksi tukkitien, jota pitkin puutavara voitiin helposti siirtää Näsijärvestä Pyhäjärvelle. Vuonna 1866 tukkitie siirtyi Rosenlewin omistukseen ja tietä nimitettiin ”Rosenlewin tukkitieksi”. Myöhempi nimitys ”Punainen tukkitie” johtui punamullalla maalatuista rakenteista. (Järvinen & Sinisalo 1973: 89–94; Nummi 2013: 8)

Ennen tukkitien rakentamista puutavara oli vedetty harjun yli talvisin reellä (Hinnerichsen 2013: 11). Vanhin aikalaiskuvaus Punaisesta tukkitiestä on Wilhelm Carlssonin selostus vuodelta 1869. Hänen mukaansa Näsijärven puolella oli rautatie, jotka pitkin tukit kuljetettiin hevosvoiman avulla harjun päälle (kuva 1). Pyhäjärveen tukit laskivat pitkin ”puulootaa”, joka oli rakennettu ”puunyytteiden” päälle (kuvat 2-3) (Carlsson 1869). Käytännössä nosto tapahtui niin, että kaksi rinnakkain kulkevaa hevosta kiersi Näsijärven puolella olevaa käyntikelaa, jonka avulla tukit nousivat harjulle rautatietä muistuttavaa kiskotietä pitkin. Harjun päältä puut putosivat rullatietä/kourua pitkin Pyhäjärveen, mutta pian rakenne muutettiin kettinkiradaksi (Suursara 1946). Näsijärven rannassa oli pystyyn lyötyjä tukkeja, joiden avulla tukit ohjattiin tukkitien portille. Sekä ylhäällä konehuoneessa että alhaalla veden pinnan alla oli ketjupyörät, joiden välillä kulki kettinki (Suursara 1946).



Kuva 1: Punaisen tukkitien Näsijärven puoleinen osa. Kuvassa erottuu kiskotie sekä kivirakenteinen Porin radan alittava tunneli. Kuva: Vapriikin kuva-arkisto.



Kuva 2: Pyhäjärveen laskeva Punainen tukkitie 1920-luvulla. Kuva: Vapriikin kuva-arkisto

Samanlaisia tietoja sisältävät maanviljelijä Sulo J. Pispän (s. 1885) muistelmat, joita julkaistiin Tammerkoski-lehdessä vuonna 1974. Kirjoituksen mukaan tukkitien rakentamista varten maata "leikattiin Tahmelan tien yläpuolelta noin 3-4 metrin syvyydeltä" ja sora kuljetettiin pois. Näsijärven puolella veden pohjasta saakka kulkivat kiskot Pispalanharjun päälle. Niitä pitkin kulki vaunu, jolla tukit nostettiin rantaan kahden hevosten pyörittämän kelan avulla. Pyhäjärven puolestaan laski rullapohjainen ruuhi, joka oli varustettu paksuilla pölkyillä ja rautavanteilla. Ruuhta kannattelevat telineet oli Pispän mukaan jo alkuun tehty paksuista hirsistä (Pispa 1974).

Sanomalehtilähteistä selviää, että Punainen tukkitie oli höyrykäyttöinen jo vuonna 1886 (Aamulehti no 90, 29.7.1886). Aamulehdessä no 147 (29.6.1890) kerrottiin, miten hevoset pelkäävät uuden (ns. harmaan) tukkitien kaasutorven ääntä. Sen vuoksi torvi, joka päästi vettä ja höyryä kovalla pauhulla ja kohinalla ulos, kehoitettiin ohjaamaan konehuoneen takaa kuten vanhemmassakin (punaisessa) tukkitiessä. Punaiseen tukkitiehen liittyi myös muita rakenteita ja rakennuksia. Alkuvaiheessa hevosvoimaisen kelan yhteydessä oli talli ja työmiesten asumus (Pispa 1974), myöhemmin edellä mainittu konehuone (kuva 4). Punainen tukkitie purettiin vuonna 1935 ensimmäisen harjun alittavan uittotunnelin valmistuttua.



Kuva 3: Punainen tukkitie 1920-luvulla Pyhäjärven puolella. Kuva: Vapriikin kuva-arkisto.

Punainen tukkitie (sekä vuonna 1873 Reposaaari Oy:n rakennuttama ns. Harmaa tukkitie) oli merkittävä osa Pispalanharjun maisemaa. Tukkitiet muuttivat Pispalan maalaisalueesta teolliseksi miljöökseksi. Tämä näkyi paitsi maisemallisesti (Hinnerichsen 2013), myös ympäristön muuttumisena levottomammaksi. Useat 1800-1900-lukujen vaihteen sanomalehtiartikkelit uutisoivat ilkeistä, rikoksista ja rettelöinneistä alueella. Esimerkiksi Sanomia Turusta uutisoi 2.5.1877 Pispalan tukkitien lähellä tapahtuneesta väkivaltaisesta ryöstöstä. Heinäkuussa 1888 Aamulehti kirjoitti, että tukkiteiden lähistöllä olevista asumuksista kaupataan "vaarinkaljaa", jonka juominen aiheuttaa seudulla mellastusta ja rähinää (Aamulehti no 88, 24.7.1888). Sekä Aamulehti no 195 (25.8.1891) että Tampereen uutiset no 131 (25.8.1891) puolestaan kertoivat, että vaunuilla ohi ajavia viskeltiin tukkiteiden läheisyydessä toisinaan kivillä. Tunnetuin alueella tapahtunut rikos oli Finlaysonin puuvillatehtaan omistajan Wilhelm von Nottbeckin nuorimman pojan Ernstin murha. Tätä puukotettiin tukkiteiden alueella vuonna 1885 niin pahasti, että kuoli myöhemmin vammoihinsa (mm. Aamulehti no 37, 28.3.1885).



Kuvat 4-5. Vasemmalla harjun päällä sijainnut konehuone. Oikealla Pispalan valtatie ylittänyt osa 1930-luvulla. Tien vieressä nuolella merkittynä betoniantura, joka nykyisin on suojeltu muinaisjäännöskohteena.

#### 4. Taustatiedot maastossa näkyvistä rakenteista

Punainen tukkitie sijaitsi Pispalan harjulla kohdassa, joka eteläpäässä jää Pulkksaarenkadun ja Saunasaarenkadun väliin. Tahmelan viertotien pohjoispuolella on kevyen liikenteen reitti sekä Rimminkadun itäpää. Tämän jälkeen linja ylittää Mäkikadun ja Pispalan valtatie sekä laskeutuu mäen harjalta Pispalan kirkon itäpuolelta Erämiehenkadun päähän ja alittaa rautatie ennen laskemista Näsijärven rantaan. Mäen päällä on ollut konehuone, jonka perustus on jäänyt Pispalan kirkon parkkipaikan alle.

Muinaisjäänökseksi merkitty betonirakenne, (kohdenimi Pispalan tukkitie 1), sijaitsee Pispalan valtatie eteläpuolella, talon nro 59 luoteispuolella (ETRS-TM35FIN P: 6823560 I: 324673). Kyseessä on noin 7 m x 5 m x 1 m kokoinen m-kirjainen muotoinen betonirakenne (kuva 6). Rakenne sijaitsee nykyisin hieman Pispalan valtatie eteläpuolella, mutta ennen tien oikaisua rakenne on ollut aivan tien vieressä (ks. kuva 5). Esimerkiksi vuoden 1946 ilmakuvasa rakenne erottuu vielä tien vieressä (kuva 7).



Kuva 6: Muinaisjäänökseksi merkitty kohde Pispalan tukkitie 1. Kuva: Vadim Adel 2008.



Kuva 7: Tukkitien linjaus erottuu vuoden 1946 ilmakuvasa. Kuvaan nuolella merkittynä sama betonijalusta kuin edellisessä kuvassa.

Tampereen museoiden Siiri-tietokannan arkeologisissa kohteissa oli ennen tutkimusta Punaisen tukkitien jäännöksiä myös seuraavina arkeologisina kohteina: Kirkon alikulkutunneli (P: 6826539 I: 3324817) ja Erämiehenkatu (P: 6826479 I: 3324824). Kirkon alikulkutunnelia pitkin tukkitie alitti Porin radan. Erämiehenkatu on puolestaan mäntyyän kiinnitetty, kelauslaitteeseen kuulunut rautarengas, jota on käytetty hevosvetoisen radan aikaan (Luoto 2009).

Kartta-aineiston perusteella tukkitien linjaus on pysynyt 1900-luvulla muuttumattomana, mutta aivan varhaisimmista vaiheista karttoja ei Tampereen kaupunginarkistosta löytynyt (kuvat 8-10). Tukkitien tolpat erottuvat myös Tampereen vuoden 1946 ilmakuvasa, josta linjaus on helppo asemoida nykykartalle (kuvat 7 ja 11-13).

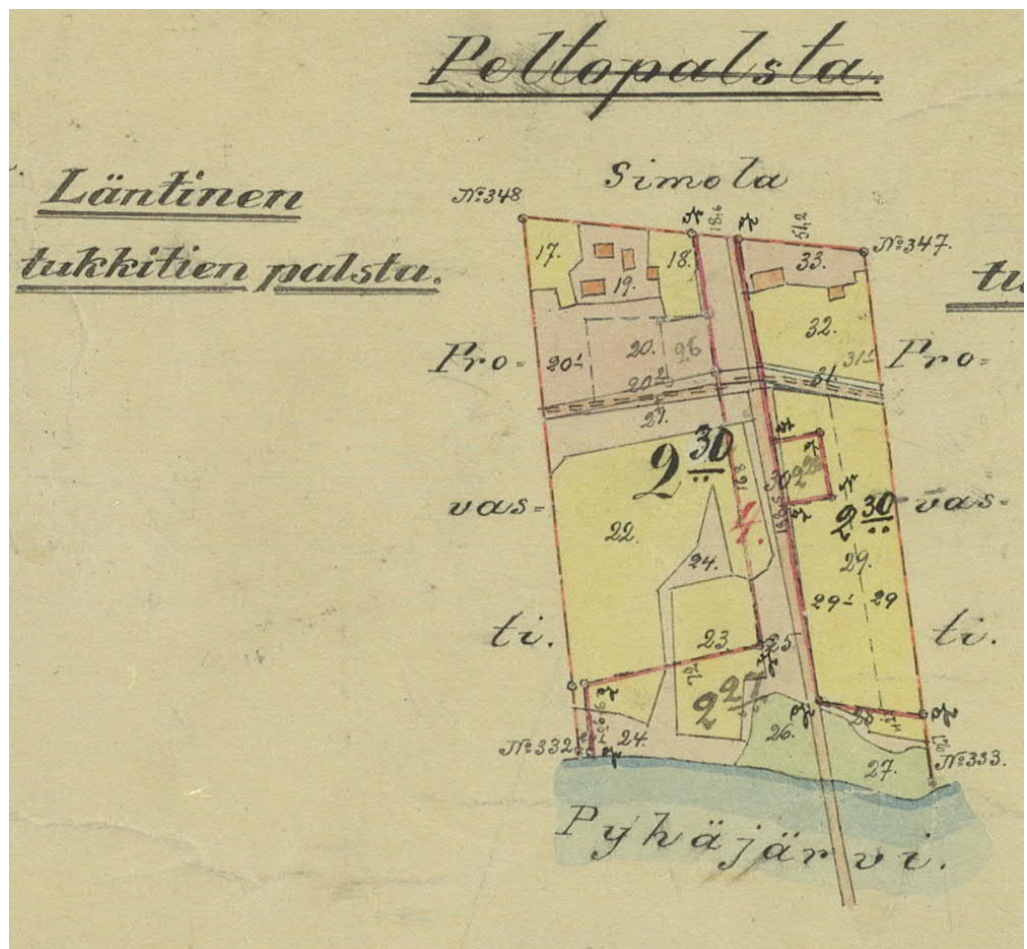


Kuva 8: Tukkitiet Pispalan tonttimaiden kartassa 1912. Punainen tukkitie konehuoneineen kartassa vasemmalla.



Kuva 9: Uittotunnelin ja tukkiteiden linjaukset 1930-luvun kartassa.

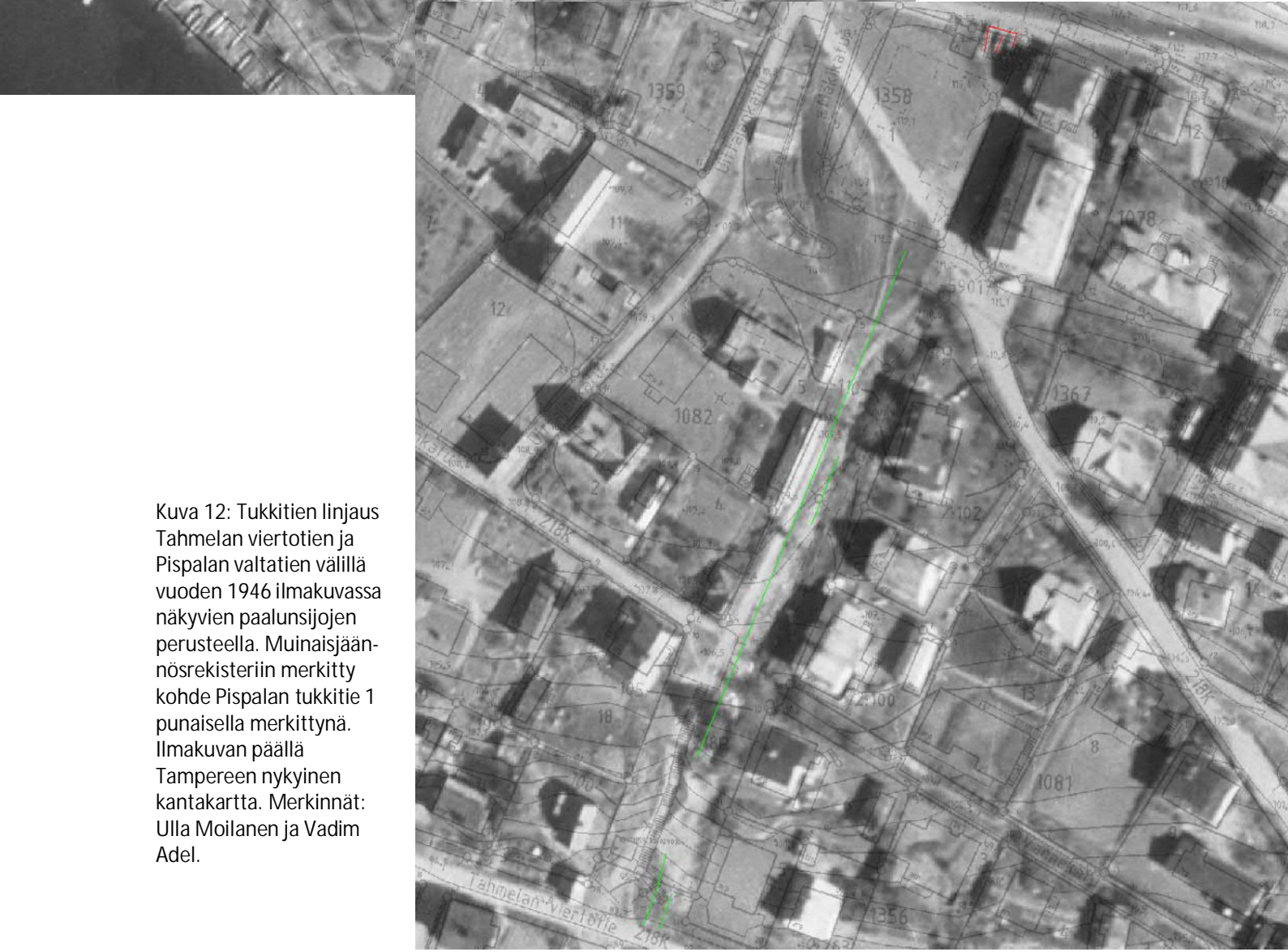
Kuva 10. Läntinen tukkitien palsta Pispan perintötalon tiluskartassa 1912.







Kuva 11: Tukkitien linjaus vuoden 1946 ilmakuvassa näkyvien paalunsijojen perusteella. Ilmakuvan päällä Tampereen nykyinen kantakartta. Karttaan on hahmoteltu paalunsijojen paikkoja. Merkinnyt: Vadim Adel ja Ulla Moilanen.



Kuva 12: Tukkitien linjaus Tahmelan vierottien ja Pispalan valtatie välillä vuoden 1946 ilmakuvassa näkyvien paalunsijojen perusteella. Muinaisjään-  
nösrekisteriin merkitty kohde Pispalan tukkitie 1 punaisella merkittynä. Ilmakuvan päällä Tampereen nykyinen kantakartta. Merkinnyt: Ulla Moilanen ja Vadim Adel.

Kuva 13: Tukkitien linjaus Pispalanharjun pohjoisosassa vuoden 1946 ilmakuvassa näkyvien paa-lunsijojen ja muiden rakenteiden perusteella. Tukkitien linjaus on merkitty karttaan vihreällä värillä. Konehuoneen perustus on merkitty keltaisella ja aikaisemmin muinaisjäännösrekisteriin merkitty kohde Pispalan tukkitie 1 punaisella. Merkinnät: Ulla Moilanen.



## 5. Kenttätöiden kulku ja havainnot

Kenttätöissä tarkastettiin maastossa koko tukkitien linjaus mahdollisten rakenteiden varalta. Huomiota kiinnitettiin myös linjauksen yleisilmeeseen nykyisessä sekä kaikkiin sellaisiin kohtiin, joissa saattaisi olla vielä jäljellä maanalaisia rakenteita.

Pyhäjärven rannassa tarkastettiin tukkitiehen liittyvät betonirakenteet (kuvat 14–17). Rantaa lähinnä olevan ulkorakennuksen eteläpuolella on jäljellä neljä betonipilaria, joiden päässä on rautatappi. Ulkorakennus on pystytetty ainakin kahden samanlaisen tolpan päälle. Ulkorakennuksen pohjoispuolella on vielä vähintään kaksi samanlaista tolppaa. Useampia ei voitu havaita kasvillisuuden sekä pihaan varastoidun tavarantoiminnan vuoksi.

Betonipylväiden koordinaattipisteet (ETRS-TM35FIN) ovat seuraavat (+/- 2 m):

P 6823272 | 324557

P 6823270 | 24557

P 6823271 | 324561

P 6823269 | 324560

P 6823277 | 324559 (yksi rakennuksen alla olevista pylväistä)

Keskikoordinaatti ulkorakennuksen pohjoispuolisille rakenteille: P 6823280 | 324562

Pylväitä sisältävä alue on merkitty peruskartalle rajauksena kuvassa 18. Ks. myös liite 1, jossa kohdekuvaus.



Kuva 14: Betonitolpat sekä niiden takana näkyvä ulkorakennus erottuvat hyvin talvisessa kuvassa, jossa kasvillisuutta ei ole. Kuva: Vadim Adel 2017, KY 275:1.



Kuva 15: Betonitolpat sekä niiden takana oleva ulkorakennus etelästä 2018. Näkyvyyttä haittasi runsas kasvillisuus. Kuva: Ulla Moilanen, KY 291:3.



Kuva 16: Ulkorakennuksen pohjoispuolella olevia rakenteita lännestä. Kuva: Vadim Adel 2017, KY 275:5.



Kuva 17: Ulkorakennuksen pohjoispuolella olevia rakenteita lännestä. Kasvillisuus ja pihaan varastoidut tavarat haittasivat näkyvyyttä. Kuva: Ulla Moilanen, KY 291:5.



Kuva 18: Punaisella rajauksella merkittynä alue, jolla rakenteita on säilynyt ja jota ehdotetaan muuksi kulttuuriperintökohteeksi (ks. liite 1). Punaisella pisteellä merkittynä betonirakenne, joka ei todennäköisesti liity tukkitiehen. Taustakartta: MML, ei mittakaavassa.

Parhaiten tukkitien linjaus vaikuttaa säilyneen eteläisimmän tontin kohdalla, jossa on jäljellä betonirakenteita (kuva 18). Muilla Tahmelan viertotien eteläpuolella sijaitsevilla kiinteistöillä olleet vastaavat pilarit oli maanomistajien mukaan poistettu jo kymmeniä vuosia aikaisemmin. Toiseksi eteläisimmän tontin pihamaalla erottui matala betoniperustus (koordinaatit P 6823305 I 324577) joka liittyyneen aidan tai rakennuksen perustukseen, ei tukkitiehen (kuva 19).

Lähinnä Tahmelan viertotietä olevalla tontilla maasto on erittäin muokattua ja nykyinen rakennus sijaitsee suoraan tukkitien linjauksella (kuva 20). Näissä kohdissa ei siten voi sijaita maanalaisia rakenteita ja maanmuokkauksesta johtuen koko linjaus on hävinnyt maisemasta.

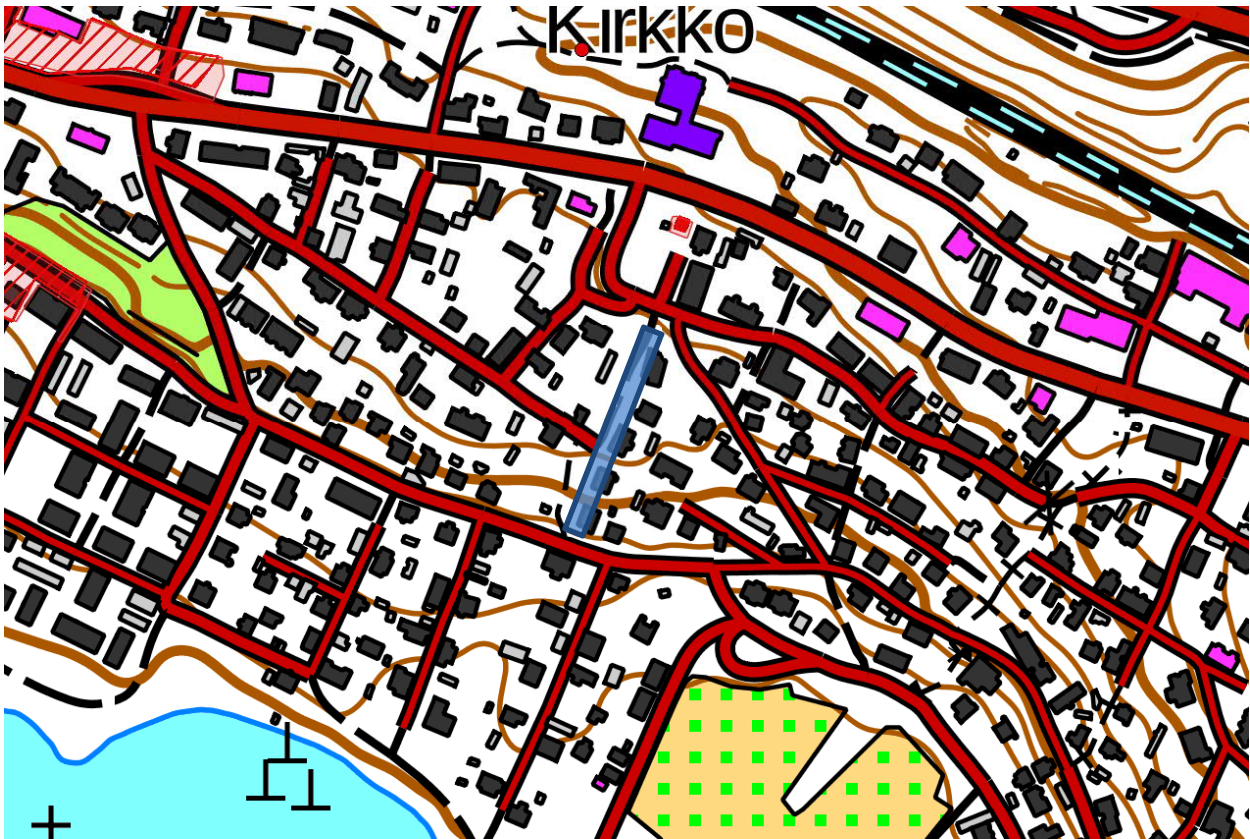
Osan tukkitien uomasta on jo aikaisemmissa selvityksissä todettu erottuvan nykymaisemassa hyvin, sillä osa linjasta on säilynyt rakentamattomana. Parhaiten tämä linjaus erottuu Mäkikadun ja Tahmelan viertotien välillä, jossa osa linjauksesta kulkee puistikon ja kevyen liikenteen väylän kohdalla. Tällä kohdalla saattaa myös mahdollisesti olla kävelytien tai puiston alla säilyneenä tukkitiehen kuuluneita paalunsijoja tai muita maanalaisia rakenteita (kuvat 21–22).



Kuva 19: Betonirakenne, joka ei liittynyt tukkitiehen. Kuva. Ulla Moilanen, KY 291:7



Kuva 20: Tukkitien entinen linjaus ei erotu muokatuilla ja rakennetuilla tonteilla. Linjaus kulkee kuvassa poikittain ja oikealla oleva talo on suoraan linjan päällä. Kuva: Ulla Moilanen, KY 291:9



Kuva 21: Sinisellä merkittynä alue, jossa mahdollisesti saattaa olla säilyneitä maanalaisia rakenteita. Taustakartta: MML, ei mittakaavassa.



Kuva 22: Aluetta, jossa mahdollisesti on säilyneitä maanalaisia rakenteita. Asemoinnin perusteella tukkitien linjaus vastaa puistikon sijasta lähinnä kevyen liikenteen väylää. Kuva: Ulla Moilanen, KY 291:10.

Tukkitien betonista anturaa (muinaisjäännöskohde Pispalan tukkitie 1) ei tässä inventoinnissa dokumentoitu, sillä se on tehty useasti edellisten inventointien yhteydessä. Se kuitenkin tarkastettiin ja sen kunnan havaittiin olevan ennallaan. Huomiota kiinnitettiin kuitenkin anturan rautapultteihin (kuva 23), joissa näky

hammastusta. Pultteja on valmistettu pieniä eriä jo 1700-luvulla, mutta teollinen ruuvi patentoitiin 1846, minkä jälkeen sitä alkaa esiintyä enemmän (Garvin 2001). Tukkitien betonirakenteiden ikää ei pystytty inventoinnissa varmuudella selvittämään, sillä korjauksista ja rakentamisesta ei löytynyt mainintoja kirjallisista lähteistä. Korjauksia ja parannuksia on kuitenkin täytynyt tapahtua, sillä esimerkiksi kohtaa, jossa tukkitie alittaa rautatien, on täytynyt ajan kuluessa muuttaa. Tampereelta Porin suuntaan kulkeva rautatie valmistui vasta 1880-luvulla, jolloin tukkitie oli jo ollut käytössä jonkin aikaa. Vielä 1930-luvulla otetuissa kuvissa rautatie ylittää tukkitien kivisiltää pitkin (kuva 1). Myöhemmin rataa levennettäessä tunnelia on muutettu ja nykyisin se on pääosin betonirakenteinen. Rautatietä myöhemmin levennettäessä on kajottu myös rinteeseen, jota pitkin tukkitie on noussut harjulle. Harju onkin nykyisin tällä kohtaa hyvin jyrkkä.



Kuva 23: Hammastettu rautapultti tukkitien betonianturassa (ennestään tunnettu kohde Pispalan tukkitie 1). Kuva: Ulla Moilanen, KYY 291:14.

Pispalan kirkon remontin yhteydessä oli avattu maata kirkon seinän länsipuolella. Kohta on lähinnä tukkitien alkuperäistä linjausta, mutta siinä ei havaittu mitään erityistä. Harjun laella ollut konehuoneen perustus, joka erottuu vuoden 1946 ilmakuvassa, on jäänyt kirkon parkkipaikan alle ja on mahdollisesti ainakin osittain tuhoutunut. Joitakin irrallisia perustuskiviä oli mahdollisesti havaittavissa parkkipaikan pohjoispuolella Näsijärveen laskevan rinteeseen yläosassa. Rinteessä tässä osassa oli myös havaittavissa heikko painanne tukkitien linjauksen kohdalla sekä maan pinnalla irrallisia ratakiskon pätkiä, jotka ovat kuitenkin peräisin todennäköisemmin rautatiestä kuin tukkitien kiskotiestä.



## 6. Yhteenveto

Punaisen tukkitien linjausta tutkittiin arkistomateriaalin (ilmakuvien, karttojen, sanomalehtiartikkelien ja muiden asiakirjojen) avulla ja maastokäynnillä. Maastossa tukkitien linjauksella havaittiin rakenteita ainoastaan Pyhäjärven rannan tuntumassa. Näitä ehdotetaan muuksi kulttuuriperintökohteeksi rajauksella, joka on esitetty kuvassa 18 (kohdekuvaus liitteessä 1). Erityistä huomiota kehoitetaan kiinnittämään myös kuvassa 20 esitettyyn alueeseen, joka on linjauksen maisemallisesti parhaiten säilynyt osuus. Lisäksi tällä alueella saattaa olla säilyneenä maanalaisia rakenteita, esim. paalunsijoja. Historiallisten kuvausten perusteella tukkitiehen saattaa liittyä myös vedenalaisia rakenteita erityisesti Näsijärven puolella.

Tukkitien betonirakenteiden lästä ei inventoinnissa saatu varmuutta, sillä rakenteista ja myöhemmistä korjauksista ei löytynyt mainintoja kirjallisista lähteistä. Betonirakenteita tiedetään tehdyn jo 1800-luvun puolivälissä pienessä mittakaavassa ja lähinnä tuontibetonista. Laajamittaisempi käyttö alkoi kuitenkin vasta 1900-luvun alussa. Lisäaineistoa tukkitien varhaisvaiheista saattaisi löytyä Rosenlew-yhtiön arkistoaineistosta, jota säilytetään Elinkeinoelämän keskusarkistossa Mikkeliissä. Yhtiön pääkonttori oli ilmeisesti Porissa, jossa toimii nykyään Rosenlew-museo. Myös siellä saattaisi olla lisämateriaalia tukkitien historian selvittämiseen. Näihin arkistoihin ei tämän tutkimuksen yhteydessä ollut aikaa tutustua.

Museoviraston antaman ohjeen mukaisesti tukkitien linjauksen kiinteät rakenteet ovat niiden iän perusteella muita kulttuuriperintökohteita. Siksi ehdotan sekä muinaisjäännösrekisteriin ennestään merkittävää kohdetta Pispala tukkitie 1 että uutta kohdetta Punainen tukkitie merkittäväksi rekisteriin muuna kulttuuriperintökohteena.

## Lähteet

Kartta-aineisto (Tampereen kaupungin arkisto) ja MML:n arksito:

Pispalan tonttimaiden kartta 1912  
Pispalan asemakartta 1936  
Pispan perintötilan tiluskartta 1912  
Pohjois-Pirkkala, pitäjänkartta 1928  
Tampereen kantakartta

Sanomalehtilähteet:

Aamulehti no 37, (28.3.1885)  
Aamulehti no 88 (24.7.1888)

Aamulehti no 90 (29.7.1886)  
Aamulehti no 147 (29.6.1890)  
Aamulehti no 195 (25.8.1891)  
Sanomia Turusta no 33 (2.5.1877)  
Tampereen uutiset no 131 (25.8.1891)

Painamattomat lähteet:

Adel, V. 2008. Ylä- ja Ala-Pispalan sekä Tahmelan arkeologinen inventointi 2008. Pirkanmaan maakuntamuseon arkisto.

Hinnerichsen, M. 2013. Pispalan - Tahmelan alueen rakennetun ympäristön inventointi 2008, 2009 ja 2012. Loppuraportti. Pirkanmaan maakuntamuseon arkisto.

Luoto, K. 2009. Tampere Santalahden arkeologinen inventointi 2009. Pirkanmaan maakuntamuseon arkisto.

Nummi, Ulla 2013. Tampereen keskustan rantojen käytön historia 1700-luvulta lähtien. Selvitystyö. Tampereen kaupunki, maankäytön suunnittelu 2013. ID 639 163.

Painetut lähteet:

Carlsson, W. 1869. Historiallinen ja maantieteellinen kertomus Pirkkalan pitäjästä. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia.

Garvin, J. L. 2001. A Building History of Northern New England. University Press of New England. United States of America.

Järvinen, Toivo & Sinisalo, Uuno 1973. Ainutlaatuinen Pispala: muistelmia ja kuvauksia Pispalasta ja sen asukkaista. Tampere: Pispalan Moreeni ry.

Pispa, S.J. 1974. Pispalan tukkiteiden alkuvaiheet. Tammerkoski. Tampereen seudun kotiseutulehti. 5/1974: 8-9.

Suursara, K. 1946. Pispalan tukkiteiden historiaa. Tammerkoski. Tampere-seuran aikakausjulkaisu 5/1946: 143-145.

## LIITE 1: KOHDEKUVAUS

Kohdenimi: Punainen tukkitie

Tyyppi: Kulkuväylät, teollisuuskohteet

Ajoitus: Uusi aika

Selkeä ajoitus: 1860–1930-luku

Ehdotus suojelustatuksesta: Muu kulttuuriperintökohde

Peruskarttanumero: 212309 Tampere

Koordinaatit: N 6823270 I 324555      N 6823268 I 324561  
                  N 6823283 I 324560      N 6823282 I 324564

Koordinaattiselite: Kohderajauksen ääripisteet

Sijainti ja maasto: Kohde sijaitsee Tahmelassa Pyhäjärven pohjoisrannalla. Kohde rajautuu eteläpuolella sorapintaiseen kevyen liikenteen väylään, lännessä leikkipuistoon. Osittain kohteen päällä on ulkorakennus.

Havaintomahdollisuudet: Huonot runsaan kasvillisuuden ja alueelle varastoidun tavaran vuoksi. Auringonpaiste häyttää valokuvausta suurten kontrastien vuoksi.

Kohteen kuvaus: Tukkitieitä pitkin kuljetettiin 1860–1920-luvuilla tukkeja Näsijärvestä Pispalan kannaksen yli Pyhäjärveen. Ensimmäisen tukkitien rakensi Porin Höyrysaha (Isonsannan saha) vuosina 1863–1864. Vuonna 1871 saha ja tukkitie siirtyivät Rosenlewin omistukseen. Tukkitie oli rakennettu punaisiksi maalattujen hirsirakenteiden varaan, josta johtuen sitä kutsuttiin "punaiseksi" tukkitieksi. Se toimi alkujaan hevosvoimalla, mutta muutettiin pian höyryvoimalla toimivaksi. Pispalan tukkitiet jäivät käytöstä uittotunnelin valmistuttua ja purettiin 1935.

Kohde koostuu vähintään kahdeksasta betonipilarista, jotka sijaitsevat noin 31–38 metriä Pyhäjärven rannasta, koordinaattien rajaamalla alueella. Betonipilarien päissä on metallipultit. Ainakin kaksi pilaria sijaitsee ulkorakennuksen alla.



Kohteen rajaus punaisella merkittynä. Taustakartta: MML.  
Ei mittakaavassa.