

ADOLF TÖRNGREN TAMPEREEN LIIKENNE- YHTEYKSIEN KEHITTÄJÄNÄ

Mikko Kylliäinen

Varatuomari Adolf Törngren (1824–1895), ”Laukon, Tottijärven ja monen muun kartanon omistaja”,¹ perusti vuonna 1856 Tammerkosken yläjuoksun itärannalle pellavatehtaan. Se yhdistyi vuonna 1861 G. A. Wasastjernan konepajan kanssa osakeyhtiöksi, josta kehittyi Oy Tampella Ab.² Tampere oli koskivoimansa johdosta teollisuudelle edullinen sijaintipaikka, mutta sen liikenneyhteydet rannikolle eivät olleet parhaat mahdolliset.

Tampereen kehittyminen Suomen teollistuneimmaksi kaupungiksi perustui paitsi koskivoimaan, myös sille myönnettyihin tullivapauksiin. Niistä oli hyötynyt etenkin kaupungin ensimmäinen suur yritys Finlayson & Co, joka perustajansa palattua Skotlantiin kehittyi kannattavaksi uusien omistajien johdolla. Finlaysonin oli tuotava raaka-aineensa ulkomailta ja sen tuotteiden pääasiallinen markkina-alue oli 1800-luvun puoliväliin saakka suuriruhtinaskunnan ulkopuolella, Pietarissa. Vaikka Tampere sijaitsee vesireittien solmukohdassa, järvien hyödyntämistä kuljetuksiin rajoittivat kosket niin Ruoveden, Nokian kuin Lempäälänkin suunnassa. Siten Finlaysonin oli järjestettävä puuvillan kuljetus rannikolta tehtaalle ja valmiiden tuotteidensa vienti Pietariin maayhteyksin, hevoskyydillä. Tampereen kaupungille myönnettyjen tullivapauksien ansiosta toiminta oli kuitenkin kannattavaa.³

Adolf Törngrenin ja Gustaf Adolf Wasastjernan yritykset sijoituivat Tammerkosken itärannalle eli Messukylän pitäjään, jolloin ne eivät voineet nauttia kaupungin puolella sijaitsevien tehtaiden tavoin tulli-
eduista.⁴ Pellavatehtaan koneet käynnistyi-

vät keväällä 1859.⁵ Tehdas saattoi hankkia osan raaka-aineistaan kotimaasta, mutta 1860-luvun puoliväliin mennessä venäläistä tuontipellavaa käytettiin enemmän kuin kotimaista. Pellavaa tuotiin erityisesti pietarilaisten yritysten välittämänä, mutta jonkin verran myös Tallinnasta.⁶ Pellavatehtaan tuotteiden markkinat puolestaan olivat Pietarissa, Moskovassa, Tallinnassa ja Riiasa sekä Pohjois-Saksassa.⁷

Pellavatehtaankin oli kuljetettava tuotteensa hevoskyydillä rannikon vientisatamiin. Suomen teollisuuden kannattavuus riippui paljolti kuljetuksista, joiden kustannukset saattoivat muodostaa jopa suurimman osan tuotteen hinnasta.⁸ Vaikka hevoskuljetukset toimivat, tavara liikkui hevoskyydillä hitaasti ja vahingoittui helposti.⁹ Näin ollen on ymmärrettävää, että Tampereen tehtailijoilla ja suuryrittäjillä oli suuri motivaatio kaupungin liikenneyhteyksien parantamiseksi. Wasastjernan olikin houkutellut Tampereelle nimenomaan tieto suunnitelmasta, jonka mukaan Helsingin ja Hämeenlinnan pian yhdistävää rautatietä tulevaisuudessa ehkä jatkettaisiin Tamperelle.¹⁰

Monen tamperelaisen liikennehankkeen keulahahmona oli Adolf Törngren. Tampereen liikenneyhteyksien kehittymistä on selvitetty monissa tutkimuksissa aiemmin.¹¹ Nyt tarkoituksena on kuvata Tampereen liikennehankkeita 1850- ja 1860-luvuilla Adolf Törngrenin näkökulmasta: millä tavoin hän pyrki vaikuttamaan liikenneyhteyksien kehittämiseen. Lisäksi selvitetään aiemmin käyttämättömien lähteiden – kirkonarkistoihin sisältyvien kuulutusten sekä päiväkirjaa pitäneen silminnäkijän havaintojen – perusteella, kuinka hankkeista ensimmäinen toteutui, eli miten höyrylaivaliikenne Pyhäjärvellä alkoi.

VÄLIAIKAISRATKAISUKSI HÖYRYLAIVALIIKENNE

Adolf Törngren rakennutti pellavatehdastaan vuodesta 1856 vuoteen 1859. Tänä aikana, vuonna 1857, päätettiin rautatien rakentamisesta Helsingistä Hämeenlinnaan. Päätöksen jälkeen alkoi keskustelu siitä, mihin suuntaan rautatietä jatkettaisiin. Tampereelaisten teollisuusmiesten ensisijaisena tavoitteena oli saada rata jatketuksi mahdollisimman pian Tampereelle saakka.¹² Kuljetusjärjestelmä tehtaiden markkina-alueille Venäjälle olisi tällöin muodostunut Tampereen ja Helsingin välisestä rautatiestä ja laivakuljetuksista Helsingistä Pietariin.

Pellavatehtaan tarve nopealle liikenneyhteydelle syntyisi kuitenkin heti kun tuotanto käynnistyisi. Rautatien ollessa vasta rakenteilla Adolf Törngren katsoi tarvitsevansa korvaavaksi väliaikaisratkaisuksi höyrylaivayhteyden Hämeenlinnaan. Sen järjestämiseen oli kaksi mahdollisuutta: yksityinen höyrylaivayhtiö tai valtion omistuksessa olevat laivat. Ollessaan vuonna 1856 jäsenenä senaatin asettamassa komiteassa, jonka tehtävänä oli laatia suunnitelmia Suomen teollisuuden kehittämiseksi, Adolf Törngren oli pitänyt heikkoja liikenneyh-



Varatuomari
Adolf Törngren
(1824–1895). Kuva:
Museoviraston
kuva-arkisto.

teyksiä suuriruhtinaskunnan sisällä yhtenä maan teollistumisen suurimmista esteistä: Suomen maantiet eivät soveltuneet teollisuuden tavarakuljetuksiin, rautatie puuttui kokonaan eivätkä sisämaan vesireitit ilman kanavoiteja ja koskenperkauksia olleet riittävän purjehduskelpoisia. Rautatieverkon tuli Törngrenin mukaan olla ensisijainen tavoite, mutta liikenneyhteyksien parantamiseksi hän ehdotti myös, että valtio rakentaisi sotilaallisiin tarkoituksiin höyrylaivoja, joita käytettäisiin rauhan aikana siviili liikenteeseen, kunnes matkustaja- ja rahtiliikenne kasvaisi niin suureksi, että yksityisten yritysten liikennöinti tulisi kannattavaksi.¹³

Valtio ei ryhtynyt vielä toteuttamaan Törngrenin vesiliikennettä koskevaa ehdotusta, joten Tampereella teollisuus alkoi itse rakennuttaa tarvitsemiansa laivoja. Hankittuaan Tammerkosken yläjuoksulla sijainneen masuunin omistukseensa vuonna 1856 G. A. Wasastjerna rakennutti sen yhteyteen nykyaikaisen konepajan. Tammerfors Mekaniska Werkstad aloitti toimintansa vuonna 1857.¹⁴ Purjelaivat korvaavan höyrylaivan rakentaminen järvimalmin ja poltopuun kuljettamiseksi Näsijärvellä oli ollut esillä jo samana vuonna.¹⁵ Kesällä 1859 val-



Tampereen kaupunkikuvaa vuonna 1866 hallitsivat Finlaysonin valkoiseksi kalkitut ja pellavatehtaan punatiiliset rakennukset. Rakennusten koosta voi päätellä, että pellavatehdas perustettiin jo alkujaan suurtuotantoa ajatellen. Finlayson oli kasvanut vuoden 1866 kokoonsa usean vuosikymmenen kuluessa. Kuva: Konstantin Hakulin 1866, Vapriikin kuva-arkisto.

mistui konepajan ensimmäinen alus, siipiraslaiva Ahti:

*"Erinomaisin uutinen täältä on se, että laskettiin vesille tänä suvena rakettu höyry-alus, joka myös teki koetusmatkan 19 p:nä tässä heinäkuussa Näsijärvellä. Kansaa oli kokoontunut rannoille katselemaan ja hurraamaan. Ihmeellinen onkin tämä rakennus Tampereen asukkaille, joista harva on ennen nähnyt senlaista; nyt sitä vastaan näkevät semmoisen rupeewan omilla rannoillaan vilisemään."*¹⁶

Laivan purjehduskelpoisuuden kannalta onnetonta oli se, että höyrykoneen suunnitelleella englantilaisella insinöörillä ja puisen rungon tehneellä pohjalaisella purjelaivanrakentajalla ei ollut yhteistä kieltä, kokemusta höyrylaivoista eivätkä he tulleet edes keskenään toimeen. Koneisto ja jyrkvä puurunko tehtiin niin raskaiksi, että pyöreäpohjaisesta

laivasta tuli epävakaa ja kiikkerä. Vakauden parantamiseksi tehdyt muutokset veivät lastiruumaksi aiotun tilan, ja tavaraa varten Ahdin oli otettava hinattavakseen proomu. Laivan höyrykoneen teho osoittautui liian heikoksi niin, että Ahti ei jaksanut nousta ylävirtaan ellei sen höyrykattilaan kehitetty ylimääräistä höyrynpainetta.¹⁷

Adolf Törngren oli ollut yhteydessä laivanrakentajiin jo vuonna 1857, joskaan ei tiedetä, oliko tuolloin kysymyksessä hänen oma laivahankkeensa vai toimiko hän Wasastjernan asialla.¹⁸ Kesällä 1859 konepajalla oli joka tapauksessa tekeillä jo toinenkin laiva, kun Ahti laskettiin vesille.¹⁹ Laivan tilan neen Törngrenin ainoana ehtona kerrotaan olleen, että uuden laivan tuli olla Ahtia suurempi ja tilavampi. Laivan rungon rakentamisesta vastannut mestari ratkaisi asian

niin, että hän suurensi Ahdin piirustuksia neljänneksellä. Laukon pituudeksi tuli noin 65 jalkaa ja leveydeksi 11 jalkaa. Näin saatiin tilaa Ahdista puuttuneelle keittiölle, ravintolalle ja mukavuuslaitokselle, mutta laivasta tuli vähintään yhtä kiikkerä kuin Ahdista: jos matkustaja siirtyi laivan laidalta toiselle, kapteeni joutui oikaisemaan kallistuman heilauttamalla itseään vastakkaiseen suuntaan.²⁰

Marraskuussa 1859 sanomalehdet tiesivät Törngrenin Laukko-nimen saaneen laivan kulkeneen Pyhäjärvellä.²¹ Törngrenin kerrotaan kutsuneen ensimmäiselle matkalle vieraita, joita laiva lähti viemään Vesilahden Laukon kartanoa kohti. Retki sujui hilpeän tunnelman vallitessa, siipirattaat kuljettivat laivaa kohti Sotkanvirtaa, jonka kautta Vesilahden vedet virtaavat Pyhäjärveen. Sotkanvirran alempi osuus onnistuttiin nousemaan, kun lämmittäjä viritti uuniin valtaisan loimun. Virran vuolaampaa ylemmää osuutta Laukko ei enää jaksanut nousta, vaan lähti ponnistelujen jälkeen liikkumaan virran mukana takaperin. Huviretkueen oli palattava takaisin Tampereelle.²²

Tavallisesti hyväntuulinen ja leikkiä laskeva Törngren puhkui kiukkua ja käski koneiston suunnitelleen insinöörin kehittää keinot, jotka saisivat Laukon voittamaan Sotkanvirran voiman. Keino oli lopulta sama, jota Ahti-laivan konemestarikin joutui käyttämään: virran alapuolelle Viinikan talon maille rakennettiin laituri, johon laiva seisautui nostamaan höyrynpainetta.²³ Lehdet kirjoittivat Laukon jopa juuttuneen kiinni,²⁴ mutta tieto korjattiin myöhemmin: ”Tämä sanoma olisi oikaistava niin ettei Laukko sattunut karille, vaan ensimmäisellä matkallansa Laukon kartanoon tuli estetyksi Sotkasalmessa olevilta kiviltä ja sen täytyi palata. Tämä paikka on nyt perattu, että Laukko tulevana keväänä taitaa tehdä matkansa estämättä täältä Laukon kartanoon.”²⁵ Pääsyynä vaikeuksiin lienee kuitenkin ollut Laukon koneiden heikko teho. Vuonna 1859 Törngren ei onnistunut

vielä matkustamaan laivallaan kartanoonsa Laukkoon saakka, eikä laiva muutenkaan voinut edetä suunniteltua reittiään Lempäälän Kuokkalaan, Hämeenlinnasta puhumatakaan. Ensimmäisenä lyhyenä purjehduskautena oli tyydyttävä kulkemaan joihinkin Pirkkalan kyliin.²⁶

SÄÄNNÖLLINEN HÖYRYLAIVALIIKENNE ALKAA PYHÄJÄRVELLÄ

Keväällä 1860 Laukko pääsi vihdoinkin kulkemaan Vesilahden saakka. Ennen kuin matkustajaliikenne saatettiin aloittaa, oli koeajettava reitti ja rakennettava laivan tarvitsemat laiturit. Vesilahden kirkonkylässä kirkonvarjija Adam Ivendorff²⁷ seurasi kiinnostuneena tapahtumia ja kirjoitti päiväkirjaansa:

*”Heluuntain edellä Tuorstaina, 24 päivä Touko kuuta, kello 10 eli 11 vaiheella ehtoolla, kulki höyry laiva Laukko ensi kerran Toutosta myöden jota ei vielä Mailman aluusta, niin tähän asti ole ennen kuulttu eli nähty, että näillä vesillä olis Laivaa kulkenut, hän tuli Tampereelta Kuokkalaan, ja sitte Perjantai aamuna sieltä palattunsa, joka oli 25 päivä, — — poikkesi se Wesa taipaleen rantaan, johon kattottiin Laivan pidätys paikka, johon sitte Lauvantaina 26 päivä tehtiin hirsistä ja laudoista lautta (prykä) (eli silta) jossa se sitte rupesi käymään joka päivä; vei aina aamulla tavaraa ja väkee Tampereelle, ja toi aina ehtoolla takasi, oli yötä Wesa taipaleen rannassa, jonka mainitun Laivan tebettäjä ja haltia oli Korkiasti arvossa pidettävä Herra Wara Tuomari (Herratsöyfringi) Adolf Törngrein, Laukon, Tottijärven, ja monen muun Kartanon omistaja.”*²⁸

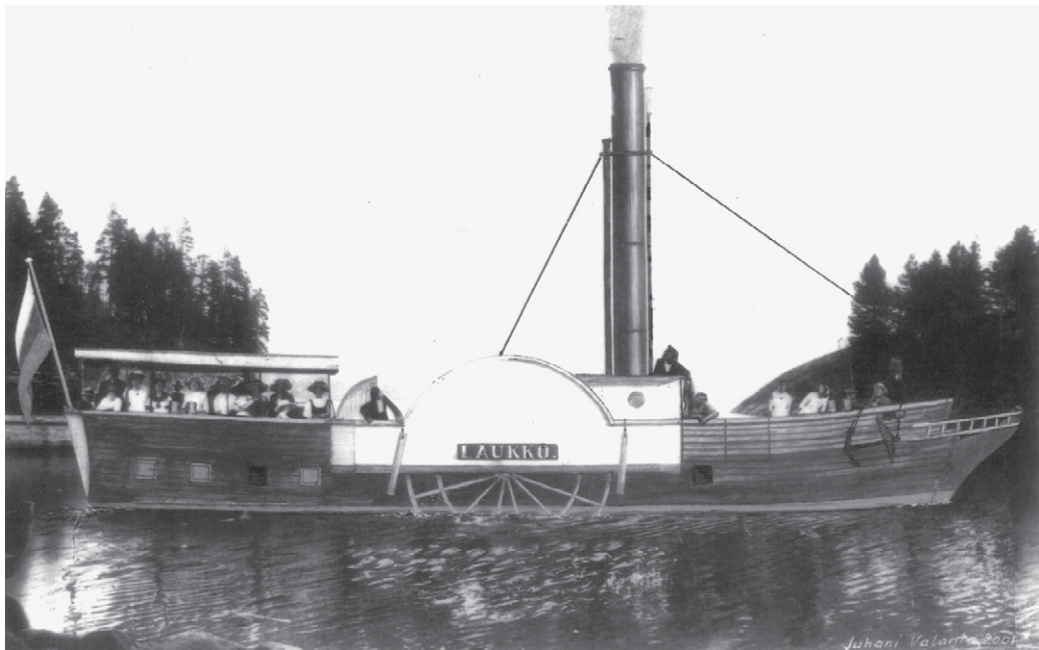
Laivan omistajan oli aika tiedottaa yleisölle laivan aikataulusta. Sanomalehtiä ilmestyi 1860-luvulla vain kaupungeissa, sillä maaseudulla lehtien julkaiseminen ei ollut sallittua. Tampereella omaa sanomalehteä ei tosin vielä ollut. Tärkeimpänä joukkotiedotusvälineenä olivat jumalanpalveluksissa luetut kuulutukset.²⁹ Vesilahden kirkossa kuulutettiin kesäkuun 10. päivänä 1860 kap-

teeni Wichtmanin kirjoittama Laukko-lai-
van ensimmäinen aikataulu.³⁰ Laukko lähti
aamuisin kello 5 Lempäälän Kuokkalasta
kohti Vesilahden kirkonkylää. Seuraava lai-
turi oli Laukon kartanossa, josta lähdettiin
kohti Viinikan talon maille tehtyä laituria.
Pyhäjärvellä pysähdyspaikat olivat Tyrkkö-
lä, Maatiala ja Pirkkalan pappila.³¹ Päätesa-
tamana oli Tampereen alaranta, jota alettiin
nimittää Laukontoriksi. Sinne Törngren oli
rakennuttanut laivaansa varten laiturin.³²
Paluumatkalle lähdettiin Tampereelta kello
1. Lauantaisin laiva jäi Vesilahteen, ja aika-
taulun mukainen liikenne jatkui taas tiistai-
aamuna. Keskiviikkoisin poikettiin Totti-
järven Pajulahdessa.³³ Matka Vesilahdesta
Tampereelle kesti tavallisesti neljä tai viisi
tuntia.³⁴

Höyrylaivayhteys Tampereelle merkitsi
matkustusajan lyhenemistä huomattavasti:
kesäaikana matka vaikkapa Vesilahden kir-

konkylästä Tampereelle oli kestänyt yhteen
suuntaan koko päivän tai jopa kaksi.³⁵ Lau-
kon kyydissä oli mahdollista tehdä edesta-
kainen matka Tampereelle yhdessä päivässä:
kun kirkonvartija Ivendorff saattoi syksyllä
1860 poikansa Tampereelle kouluun, lai-
vaan noustiin Vesilahdessa aamulla klo 7 ja
Tampereelle saavuttiin klo 11. Ennen laivan
lähtöä takaisin jäi nelisen tuntia aikaa asioi-
miseen Tampereella, ja kotiin kirkonvartija
palasi illalla klo 19.³⁶ Höyrylaivan edut olivat
Pyhäjärven rantapitäjissä asuville niin ilmei-
set, että laivakyydistä tuli suosittu: Ivendorff
raportoiti purjehduskauden alussa laivaan
nousseen Vesilahden kirkonkylän laiturilta
kymmeniä matkustajia, esimerkiksi vuonna
1862: ” – lähti höyry laiva Laukko ensi kerran
Tänä kevänä Kirkon kylän – rannasta pryältä,
ja oli yli 40 hengen menijöitä, ja oli hyvin kannis
ilman alkua.”³⁷ Laivan tärkeyttä vesilahtelai-
sille osoittaa myös se, että he parantelivat

Laukko-laivasta ei ole säilynyt valokuvaa tai suunnitelmia. Juhani Valanto on rekonstruoinut piirroksen kirjallisuudessa olevien Laukko-laivan kuvausten perusteella. Kuva: Juhani Valannon kokoelmat.



kuuliaisesti laitureita, kun Törngren muussa tapauksessa uhkasi lopettaa liikenteen.³⁸

Adolf Törngren ja hänen isänsä arkkiaatri Johan Agapetus Törngren muistetaan Vesilahdessa tavallisen kansan ystävinä ja hyväntekijöinä.³⁹ Laivan rakentamistakin pidettiin lähes hyväntekeväisyytenä: sanomalehdet kertoivat vuoden 1859 lopulla, että *”omistajan tarkoituksena ei ole ollenkaan voiton pyynti tästä kuljetuksesta; hän kokee halvalla binnalla ainoasti hyödyttää paikkakuntaa ja synnyttää liikettä –”*⁴⁰ Tavoitteena ollutta kuljetusyhteyttä Hämeenlinnaan saakka Laukko-laivan avulla ei syntynyt. Törngrenin aikomuksena näyttää kuitenkin myös olleen ”liikkeen synnyttäminen” Tampereen elintarvikehuollon varmistamiseksi. Vaikka Tampereen kaupungissa oli vuonna 1860 vasta noin 5000 asukasta,⁴¹ se oli mihin tahansa ympäristön kirkonkylään verrattuna suuri asutustihentymä. Niinpä lehdistö kertoi, että Laukko-laiva *”käypi Pyhäjärveä edestakaisin opettamassa kansaa tuomaan ruoka kalua Tampereelle, jossa asian omain saamattomuudessa usein on suuri ruan puute, syöjään paljouden tähden erittäin suvi aikana.”*⁴²

VALTION RAUTATIE VAI TÖRNGRENIN RATA?

Laivanrakennushankkeet eivät vähittäisestä edistymisestään huolimatta olleet tamperelaisille tehtaille niin tärkeitä kuin rautatie. Sekä vesireitit että hevoskuljetukset rajoittivat tuotannon laajentamista, sillä vesitiet olivat käytössä vain kesäisin ja hevoskuljetukset riippuivat säästä: huonot kelit hidastuttivat tavarakuljetuksia ja katovuosina hevosten rehusta oli puutetta. Rautatie oli luotettavampi kuljetustapa kuin kumpikaan vaihtoehdoista, ja lisäksi se toimi ympäri vuoden. Hämeenlinnan radan valmistumisen lähestyessä tutkittiin radan jatkamista pohjoiseen Tampereen kautta Vaasaan tai itään Lahden, Viipurin ja Pietarin suun-

taan.⁴³ Radan jatkaminen itään Tampereen sijasta olisi merkinnyt sitä, että Tampereen tehtaiden kuljetusjärjestelmä olisi jäänyt rautatien ja hevoskuljetusten tai rautatien, höyrylaivojen ja hevoskuljetusten sekajärjestelmäksi. Laukko-laivasta saadut kokemukset olivat osoittaneet, että mikä tahansa laiva ei pystyisi kulkemaan Lempäälän ohi Kuokkalankosken kautta. Laivojen ja rautatien muodostama sekajärjestelmä olisi hevoskuljetuksia nopeampi, mutta ei halvempi.⁴⁴ Ylimääräisiä kustannuksia syntyisi, koska Hämeenlinnassa olisi järjestettävä tavaroiden siirto junasta laivaan tai varastoon, uudelleenlastaus laivaan, varastorakennus ja työntekijät.⁴⁵

Vauhdittaakseen valtion rautatiehanketta joukko tamperelaisia ja ympäristön asukkaita jätti keväällä 1861 senaatille anomuksen radan jatkamiseksi mahdollisimman pian Tampereelle.⁴⁶ Adolf Törngrenin johdolla laaditun anomuksen allekirjoittajat perustelivat asiaansa paitsi Tampereen asemalla suuriruhtinaskunnan tärkeimpänä teollisuuskeskuksena, myös sen vesireittien laajuudella, vesistöissä piilevän järvimalmin määrällä, seudulla elävän kansan uutteruudella sekä suurilla metsävaroilla, joiden taloudellinen hyödyntäminen olisi mahdollista vain maailmanmarkkinoilla, minkä kuitenkin riittävän edullisen kuljetustavan, rautatien, puute esti. Rautatie johtaisi anomuksen mukaan teollisuustuotannon kasvuun ja edelleen seudun maanviljelystuotteiden kysynnän lisääntymiseen jopa ulkomailla. Anomuksessa arvioitiin Tampereen rata ainoaksi kannattavaksi ratahankkeeksi, koska teollisuuslaitokset olivat jo olemassa: *”Täällä löytyy jo jotakin valmista, jotakin kuljetusta tarvitsevaa. Mutta kussakin toisessa paikkakunnassa, johonka rautatie muutoin tulisi jatkettavaksi, on tämä tarve ensin valmistettava.”*⁴⁷

Tamperelaisten anomukseen sisältyi seikkaperäinen laskelma Tampereelle tuotavan ja sieltä vietävän rahdin määrästä, minkä perusteella anojat laskivat rautatielle tuoton.

Sen lisäksi olisi otettava huomioon rautatien tuotantoa kasvattava vaikutus, ”sillä liikunto lisääntyy mabtavasti”, ja niin anojat päätyivät siihen, että rautatie kasvattaisi rahdin arvon nelinkertaiseksi. Tämän lisäksi tulisivat vielä matkustajaliikenteen tuotot: ”*Kuin waprikkikaupunki yhdistetään merikaupungin kanssa, joka samassa on hallituksen ja pankin asento, niin nousee niiden välille liike, jota tuskin woi aawistaa.*” Osoitukseksi matkustajaliikenteen tarpeesta anomuksessa otettiin esille Laukko-laivan matkustajamäärä, jonka edellisen kesän eli vuoden 1860 purjehduskaudella kerrottiin olleen 6000 henkeä neljässä kuukaudessa.⁴⁸ Kesällä 1860 Laukko kulki reitillään viitena päivänä viikossa, mikä tarkoittaa sitä, että laivan kyydissä on täytynyt olla keskimäärin 50 henkeä jokaisena purjehduspäivänä. Tämä määrä vastaa kirkonvartija Ivendorffin päiväkirjaansa merkitsemiä tietoja.⁴⁹

Keväällä 1861 senaatti asetti rautatien jatkamista tutkimaan virkamieskomitean. Se esitti senaatille sekä radan jatkamista Tampereelle että haararadan rakentamista Riihimäeltä Lahden ja Viipurin kautta Pietariin. Jos valtion varat eivät sallisi molempien ratojen toteuttamista samaan aikaan, komitea esitti kantanaan, että Tampereen teollisuuden tarpeiden johdosta olisi Tampereen rata rakennettava ensin. Senaatti lähetti komitean mietintöä vastaavan esityksen ratojen rakentamisesta keisarille, mutta katovuoden 1862 heikennettyä valtiontaloutta ratahanke keskeytyi.⁵⁰ Vuoden 1862 alussa kokoon-tuneen tammikuun valiokunnan asialistalla rautateiden rakentaminen ei ollut, mistä valiokunnan jäsenenä ollut Adolf Törngren lausui ihmetyksensä. Hänen mukaansa Hämeenlinnan rata ei tuottaisi valtiolle mitään muuta kuin tappiota, ellei sitä jatkettaisi.⁵¹

Valtion ratahankkeen pysähtyttyä Adolf Törngren ja Finlaysonin Wilhelm von Nottbeck laativat itse suunnitelman rautatien rakentamisesta Tampereelle. Kenraalikuvernöörille marraskuussa 1862 lähetetty

suunnitelma perustui siihen, että rahavaroissa köyhä, mutta metsävaroissa rikas valtio antaisi ehdotuksen tekijöille kruununmet-sistä 15 vuoden aikana vuosittain 150 000 tukkia, jotka myytäisiin ulkomaille etukäteen saatavaa maksua vastaan. Rahat tukeista olisi luovutettu valtiolle, joka olisi jakanut ne tarpeen mukaan töiden edistyessä ratatöihin. Ehdotuksen tekijät huolehtisivat radan rakentamisesta, ja kahden vuoden jälkeen valtiolle olisi luovutettu valmis rautatie.⁵² Myöhemmin on arvioitu, että Nottbeckin ja Törngrenin rautatiesuunnitelma olisi toteutuessaan tullut valtiolle erittäin edulliseksi,⁵³ mutta senaatti hylkäsi ehdotuksen pitäen sitä jopa huijausyrityksenä. Asiaan ilmeisesti vaikutti nimetön kirje, jonka mukaan ehdotuksen tekijät aikoivat hyötyä puukaupoista ja panna osan tuotosta omaan taskuunsa.⁵⁴ Ehkä senaatin kielteinen päätös johtui myös siitä, että Törngren oli jo joutunut taloudellisiin vaikeuksiin.⁵⁵

Teollisuuden johdolla toteutetuksi aiotun ratahankkeen kaaduttua kysymys rautatien jatkamisesta siirtyi syyskuussa 1863 avattujen valtiopäivien asialistalle. Valtiopäivät saivat käsiteltäväkseen keisarin armollisen esityksen määrärahoista kulkulaitosten rakentamiseksi sekä anomukset haararadan rakentamiseksi Helsingin–Hämeenlinnan -radalta Porvooseen, rautatien rakentamiseksi Hämeenlinnasta Tampereelle ja Päijänteen rannalle sekä haararadan tekemiseksi Turusta Hämeenlinnan–Tampereen -radalle.⁵⁶ Valtiopäiville aatelissukunsa päämiehenä osallistunut Adolf Törngren otti osaa keskusteluun rautateiden rakentamisesta ja perusteli Hämeenlinnan radan jatkamista Tampereelle muun muassa sillä, että vuonna 1862 avatulla ensimmäisellä rataosuudella kuljetetusta tavarasta kaksi kolmannesta tai jopa kolme neljännessä oli peräisin Tampereelta. Rautatien hän totesi vesiliikennettä kannattavammaksi, koska höyrylaivat kuluttivat enemmän polttopuuta ja saattoivat liikennöidä yleensä vain viisi ja puoli kuu-



Hämeenlinnassa on tänäpänä ollut suuri riemu, ensimmäinen tulihewonen Lemminmäinen tuli tänne kello 11 epp., tuoden seurassansa useampia wainuja. Kansaa oli asemahuoneessa ja sen waiheilla ja pitkin tietä kokoontunut suuresti, tervehtimään tätä ensimmäistä rautatien junaa. Surrahdot kaikeut�at iloifista sydamista. Kaupunkilaiset oliwat asemahuoneissa toimittaneet sopiwat tuliaiset ja ensimmäinen malja juotiin tälle ensimmäijelle tulihewoselle, omistain sen rautatien päälifolle, Keurali Etjerwallille, sitte toinen rautatien upseeristolle. Wilkas elämä syntyi, kaikki riemuitfiwat ja malja "Maallemme" tyhjennettiin warsin kilwan riemuilla. Keurali Etjerwall kiitti sydämellifesti tätä kohtelemista ja lupafi taas yhihuomenna, jos ei esteitä satu, tuottaa tulihewosen tänne.

Hämeenlinnassa ilmestyneen sanomalehti *Hämäläisen* uutinen ensimmäisen junan saapumisesta kaupunkiin tammikuun lopussa vuonna 1862. Lähde: *Hämäläinen* 31.1.1862.

kautta vuodessa. Kannattavin suunta radan jatkamiseksi Tampereen radan jälkeen olisi Törngrenin mukaan Pohjanmaa ja Länsi-Suomi.⁵⁷

Keisarin esityksessä, jonka oli laatinut senaatin valtiovaraintoimituskunnan päällikkönä toiminut Snellman, puhutaan ratayhteyden muodostamisesta Pietarin ja Tampereen välille, mikä edellytti kahta rataaväylää: toista itään kohti Pietaria Viipurin ja Lahden kautta ja toista Tampereelle.⁵⁸ Valtioapäivien talousvaliokunta esitti mietinnössään, että jos molempia rataosuuksia ei pystyittäisi toteuttamaan, pitäisi kahdesta ehdotetusta radasta toteuttaa ensin Hämeenlinnan radan jatkaminen Tampereelle.⁵⁹ Valtiopäivät päätti ottaa lainan molempien rataosuuksien rakentamiseksi, mutta lopulta senaatti vastoin valtiopäivien päätöstä otti lainan vain Pietarin radan ensimmäisen rataosuuden eli Lahden radan rakentamiseksi. Senaatin päätöksestä seurasi valtiosääntöopillinen kiista menettelytavoista, ja asia lykkääntyi seuraaville, vuoden 1867 valtiopäiville. Tällöinkin

anottiin radan jatkamista Tampereelle, mutta kenraalikuvernöörin vaikutuksesta valtiopäivät päättivät radan itäisen vaihtoehdon rakentamisesta kerralla Pietariin saakka. Hyvitykseksi tamperelaisille päätettiin Lempoisten kanavan rakentamisesta, joka alkoi 1868.⁶⁰

HÖYRYLLÄ HÄMEENLINNAAN

Kesällä 1860 Adolf Törngren suunnitteli Sotkanvirtaa paljon vuolaampana virtaavan Lempäälän Kuokkalankosken nousemista Laukko-laivalla ja sen jälkeen reitin ulottamista Hämeenlinnaan saakka. Törngren oli ilmeisesti julkistanutkin suunnitelmansa, sillä jo joulukuussa 1859 *Hämäläisen* palstoilla oli odotettu, että Laukko seuraavana kesänä aloittaisi kulkunsa Hämeenlinnaan: ”Niin saamme alituisen yhdistyksen ja liikkeen Tampereelle, suureksi lievitykseksi maamiehelle, semmenki kuin kuuluu että hinnat saadaan hyvin alhaiset. – Kuka taisi joku aika sitte aavistaa kaikkeaa tätä?”⁶¹ Laiva ei kulkenut maanantaisin, joten heinäkuinen maanantai varattiin koeajoon: ”Vesilahden Laukon kartanon isäntä herra waratuomari Törngren ja Laukon nimisen höyryaluksen kapteni Wichtman meniwät maanantaina heinäkuun 23 päivänä wähdellä kaksibankaisella weneellä ja kahdella soutajalla ylös Kuokkalan koskesta, jota tässä maailmassa ei vielä ole tapabtunut. Sen jälkeen piti höyryaluksen myös mennä ylös koskesta, mutta kosken suussa oli matala ja kiviä, jotka palauttiwat höyryn takaisin.”⁶²

Laukko-laiva ei kyennyt voittamaan Kuokkalankosken virtaa, vaikka koskea syksyllä 1860 perattiin,⁶³ joten se jäi liikennöimään Pyhäjärvellä. Aikataulut muuttuivat niin, että vuodesta 1861 alkaen laiva ei enää käynyt Kuokkalassa, vaan lähtösatamana oli vuorotellen Laukon kartano tai Vesilahden kirkonkylä. Kahtena päivänä viikossa laiva poikkosi myös Tottijärvelle.⁶⁴ Törngren ei siten ollut saavuttanut tavoitettaan laivayh-

teyden jatkamisesta Hämeenlinnaan, vaikka rautatien valmistuminen vuonna 1862 oli vilkastuttanut tavaraliikennettä Hämeenlinnan ja Tampereen välillä.⁶⁵ Konepajaan oli vuonna 1862 houkuteltu höyrylaivanrakennukseen perehtynyt ja siitä innostunut ruotsalainen insinööri Hermann Kauffmann.⁶⁶ Hänen johdollaan konepaja rakensi vuonna 1863 rautarunkoisen potkurilaiva Ilmarisen, jonka Törngren onnistui myymään Venäjän kruunulle.⁶⁷ Ehtona oli, että laiva kykenisi omin voimin kulkemaan koko matkan Tampereelta Hämeenlinnaan; Ilmarisesta tulikin ensimmäinen laiva, joka nousi Kuokkalankosken.⁶⁸

Hämeenlinnassa Ilmarinen kastettiin uudelleen Udatšaksi (suomeksi Onni), ja ilmeisesti tuolloin syntyi ajatus Hämeenlinnan ja Lempäälän välistä laivaliikennettä hoitavan yhtiön perustamisesta – Törngrenin kerrotaan esittäneen sitä Hämeenlinnassa Ilmarisen saapumisen kunniaksi järjestetyssä juhlassa.⁶⁹ Virallisesti Wanajawesi Ångbåtsbolag perustettiin 1866,⁷⁰ mutta Udatša oli vuokrattuna Törngrenille siviili liikennettä varten valmistumisestaan saakka samoin kuin kruunun Crichtonin konepajalta Turusta 1864 tilaama höyrylaiva Strela (Nuoli).⁷¹ Näin toteutui Törngrenin kahdeksan vuotta aiemmin esittämä ajatus

kruunun omistamien höyrylaivojen käytöstä siviili liikenteessä. Kumpikin laiva kulki Hämeenlinnan ja Lempäälän Lempoisten väliä. Lempäälästä tavarat ja matkustajat kuljetettiin hevosilla Tampereelle.⁷²

Udatšan ja Strelan aloitettua liikennöintinsä Helsingin ja Tampereen välisestä kuljetusväylästä puuttui edelleen Tampereen ja Lempäälän välinen osuus.⁷³ Esteenä olivat Kuokkalankoski ja Laukko-laivan hitaus. Lempoisten kanavaa Kuokkalankosken ohittamiseksi oli ryhdytty rakentamaan jo vuonna 1780, mutta työ oli jäänyt kesken.⁷⁴ Kanavaa Adolf Törngren ei ennättänyt saada aikaan, mutta Laukon korvaavan nopeamman laivan hankkimista hän oli ryhtynyt suunnittelemaan vuonna 1863.⁷⁵ Hermann Kauffmannin piirtämä siipiraslaiva Elias Lönnrot laskettiin vesille Tampereella kesäkuussa 1865.⁷⁶ Laiva osoittautui edeltäjänsä käyttökelpoisemmaksi: se alkoi liikennöidä Kuokkalasta Tampereelle kahdesti päivässä poiketen muutamana päivänä viikossa Vesilahden kirkonkylässä ja kerran viikossa Tottijärven Pajulahdessa.⁷⁷ Laukko-laiva oli suorittanut palveluksensa loppuun, mutta sen runko oli ilmeisesti Wanajawesi-yhtiöllä proomuna vielä kymmenkunta vuotta.⁷⁸



Adolf Törngrenin rakennuttama siipiraslaiva Elias Lönnrot laskettiin vesille vuonna 1865. Kuvassa laivan takana on proomu Wehkakoski. Kuva: Svante Lagergrén 1879, Vapriikin kuvarkisto.

KULJETUSYHTEYKSIEN MONET VAIHEET

Adolf Törngren laajensi 1860-luvun alkuvuosina liiketoimiaan, mutta joutui tämän johdosta taloudellisiin vaikeuksiin. Asiaan vaikuttivat 1860-luvun katovuodet – vuosikymmenen alkupuolella ei juuri saatu hyviä satoja, ja jo 1862 koettiin vakava kato – sekä rahanuudistus. Suomen markan kurssi ruplaan nähden oli epäedullinen, minkä johdosta teollisuus kärsi tappioita. Kun valtiopäivät vuonna 1867 päätti rautatien jatkamisesta Pietariin ja Lempäälän kanavan rakentamisesta, Adolf Törngren ei enää ollut päätöksiin vaikuttamassa. Hän oli vuonna 1866 menettänyt kaiken omaisuutensa konkursissa, joka oli Suomen siihenastisen taloushistorian suurin. Törngrenin toiminnan teollisuuden kehittäjänä oli mahdollistanut suuri maaomaisuus, mutta käyttövarojen ehtyessä ja suhdanteiden heikentyessä hän ei pystynyt realisoimaan omaisuuttaan.⁷⁹

Törngrenin tavoittelemaat liikennehankkeet koskenperkuineen, höyrylaivoineen, kanavineen ja radanrakennuksineen olivat mittavia investointeja valtiollekin, ja luultavasti hänen vuonna 1862 Nottbeckin kanssa suunnittelemansa rautatie olisi vaatinut molemmilta omienkin varojen käyttöä. Törngrenille tämä ei ehkä olisi lopulta kuitenkaan ollut mahdollista, ja rautatien rakentamiseen ryhtyminen olisi kenties jouduttanut vararikon tuloa. Törngrenin ajamat hankkeet kuitenkin lopulta toteutuivat, mutta niihin kului suunnilleen kaksi vuosikymmentä. Tampereen liikenneyhteydet kehittyivät pienin askelin monessa vaiheessa seuraavasti:

1. Laukko-laivan alettua säännöllisen liikenteen vuonna 1860 Pyhäjärven rantapitäjien asukkaat saivat nopean tavan matkustaa Tampereelle. Laiva kuljetti myös elintarvikkeita myytäväksi Tampereella.

2. Rautatien ensimmäisen rataosuuden valmistuttua vuonna 1862 tavaraliiken-

teessä siirryttiin rautatien ja hevoskuljetusten sekajärjestelmään.

3. Kruunun vuokrattua omistamansa kaksi höyrylaivaa Törngrenille vuonna 1864 tavaraa oli mahdollista kuljettaa Tampereelta hevosilla Lempäälään, lastata tavarat siellä laivoihin ja edelleen Hämeenlinnassa junaan.

4. Vuonna 1865 myös Tampereen ja Lempäälän välillä oli mahdollista kuljettaa tavaraa höyrylaivalla, kun Törngrenin siipirataslaiva Elias Lönnrot valmistui. Lempäälässä tavarat kuitenkin piti siirtää Kuokkalankosken ohi hevoskyydillä.

5. Pietarin radan valmistuttua vuonna 1870 jo pääosa Pietariin vietävästä tavarasta voitiin kuljettaa rautateitse Hämeenlinnasta asti.

6. Lempäälän kanavan avauduttua liikenteelle vuonna 1873 tavaraa ei enää tarvinnut siirtää hevosilla Lempäälässä, vaan höyrylaivaliikenteelle syntyi yhtenäinen reitti Hämeenlinnasta Tampereelle.

7. Rautateille tavarakuljetukset siirtyivät vuonna 1876, kun rataosuus Tampereelle valmistui.

Näiden vaihtoehtojen rinnalla hevoskuljetusten merkitys oli pitkään suuri, ja ilmeisesti vasta Pietarin radan valmistuminen vaikutti kuljetuskustannuksiin.⁸⁰ Höyrylaivaliikenteen käyttökelpoisuuteen vaikutti monivaiheinen lastin purku ja uudelleenlastaus. Tampereen teollisuus olisi luultavasti tullut toimeen ilman höyrylaivojakin, mutta rautatie olisi ennemmin tai myöhemmin muodostunut kannattavan toiminnan edellytykseksi.

Adolf Törngren vaikutti Tampereen liikenneyhteyksien kehittymiseen monella tavalla, mm. ajamalla useita pitkäjänteisiä liikennehankkeita yhtäaikaaisesti sekä yksityisenä teollisuudenharjoittajana että valtiollisissa luottamustehtävissä. Hänen toiminnastaan hyötyivät muutkin tamperelaiset teollisuusyrittäjät, mutta myös tavalliset tamperelaiset ja naapuripitäjien asukkaat. Niinpä hänen

elämäntyönsä on muistettu urauurtavana: ”Niin paljon kuin Adolf Törngrenin yrittelyssä olikin liian herkkäuskoista luottamista tulevaisuuteen, niin suuria kuin hänen pettymyksensä olivatkin, ehdottomasti on kuitenkin myönnettävä, että hänen laajalle ulottunut uudistustoimintansa osaltaan raivasi tietä sille mahtavalle nousulle, jonka teollisuutemme myöhempinä vuosikymmeninä oli saavuttava. Ja erikoisesti Tampereen kaupungin kehittämisessä Adolf Törngrenin ansiot ovat ikimuistoiset.”⁸¹

Kirjoittaja on tekniikan liseniaatti.

¹ Ivendorff 1897 (2006), s. 89; Arajärvi 1985, s. 581; Rasila 1984, s. 56; Rasila 2007, s. 118–119. Törngren omisti myös Nuutajärven kartanon ja lasitehtaan, rahoitti Jokioisten verkatehtaan siirtoa Tampereelle 1863, oli perustamassa Hietalahden telakkaa 1864 sekä 1877 Tampereelle asfalttikattohuopatehdasta, josta kehittyi sittemmin Tako Oy. 1860-luvun huonojen suhdanteiden, katovuosien sekä suurisuuntaisten hankkeidensa johdosta Törngren joutui vuonna 1866 vararikoon. Vuonna 1862 hän oli tammikuun valiokunnan jäsen ja osallistui vuosina 1863–1864 valtiopäiville aatelissäädyn edustajana. Kunnallishallinnon tultua perustetuksi Törngren toimi Vesilahden kuntakokouksen esimiehenä vuonna 1868.

² von Bonsdorff 1956, s. 46 ja 133–134.

³ Lehtinen 1999, s. 395.

⁴ Rasila 1984, s. 17 ja 53; Tampereen kehitykseen teollisuuskeskukseksi vaikutti ilmeisesti koskivoima lopulta enemmän kuin vapaakaupungin asema. Lisäksi tulliedun merkitys väheni 1800-luvun jälkipuoliskolla. Rasila 1984, s. 15–18.

⁵ Rasila 1984, s. 51; von Bonsdorff 1956, s. 97.

⁶ von Bonsdorff 1956, s. 142–143.

⁷ von Bonsdorff 1956, s. 151–154; Heikkinen & Hoffman 1982, s. 80.

⁸ Mauranen 1999a, s. 395–396.

⁹ Mauranen 1999b, s. 58–59.

¹⁰ Rasila 1984, s. 46.

¹¹ Esim. Lindeqvist 1930, s. 166–181; Voionmaa 1932, s. 149–185; von Bonsdorff 1956, s. 176–209; Rasila 1984, s. 373–402; Valanto 1992; Kylliäinen 2006b.

¹² Voionmaa 1932, s. 165–175; Rasila 1984, s. 386–389.

¹³ Manufaktur-Direktionens i Finland underdåniga Utlåtande, angående åtgärder till befrämjande af finska industrin och bergshandteringen, s. 128–130. Muita Törngrenin kirjallisessa lausunnossaan esit-

tämiä esteitä maan teollistumiselle olivat teknillisen koulutuksen kehittymättömyys, teollisuuden tarvitseman rahoitus- ja luottojärjestelmän puutteellisuus, vaikeudet hankkia ulkomaista työvoimaa sekä Suomen teollisuuden tuotteita Venäjällä perittävä tulli.

¹⁴ Rasila 1984, s. 45–46.

¹⁵ von Bonsdorff 1956, s. 188; Rasila 1984, s. 374; Porin Kaupungin Sanomia 4.8.1860, ”Wähä erä Matka hawannoita”; Kauffmann 1902(1998), s. 19–20.

¹⁶ Valanto 1992, s. 18; Suometar 29.7.1859, ”Erinomaisin uutinen täältä...”. Ks. Kauffmann 1902(1998), s. 27 ja 37. Kauffmannin mukaan Ahti laskettiin vesille kesällä 1858. Kauffmannin kertomukset Ahdist ja Laukosta perustuvat hänen muilta kuulemaansa, sillä hän saapui Tampereelle vuonna 1862.

¹⁷ Kauffmann 1902(1998), s. 20–41.

¹⁸ von Bonsdorff 1956, s. 188–189.

¹⁹ Suometar 29.7.1859, ”Erinomaisin uutinen täältä...”; Valanto 1992, s. 18–19.

²⁰ Kauffmann 1902(1998), s. 50–56.

²¹ Hämäläinen 18.11.1859, ”Hämeenlinnasta on tällä erällä...”.

²² Valanto 1992, s. 18; Kauffmann 1902(1998), s. 54–55.

²³ Heikkilä 1935, s. 214; Kauffmann 1902(1998), s. 55–56.

²⁴ Hämäläinen 18.11.1859, ”Hämeenlinnasta on tällä erällä...”.

²⁵ Hämäläinen 9.12.1859, ”Tampereelta jouluk. 7 p.”.

²⁶ Ibid.

²⁷ Kylliäinen 2006a, s. 13–32.

²⁸ Ivendorff 1897(2006), s. 88–89.

²⁹ Alanko 1996, s. 88 ja 122–124; Pitkänen 1996, s. 128 ja 153–154.

³⁰ Kapteeni Wichtmanin kuulutus 9.10.1860, ”Ångfartyget Laukko...”, II Ef:16 Saapuneet kuulutukset ja ilmoitukset 1859–1861, Vesilahden seurakunnan kirkonarkisto, Hämeenlinnan maakunta-arkisto.

³¹ Ibid.; Ivendorff 1897(2006), s. 89.

³² Voionmaa 1932, s. 162.

³³ Kapteeni Wichtmanin kuulutus 9.10.1860, ”Ångfartyget Laukko...”, II Ef:16 Saapuneet kuulutukset ja ilmoitukset 1859–1861, Vesilahden seurakunnan kirkonarkisto, Hämeenlinnan maakunta-arkisto.

³⁴ Kauffmann 1902(1998), 56; Ivendorff 1897(2006), 89.

³⁵ Ibid., s. 82.

³⁶ Ibid., s. 89.

³⁷ Ibid., s. 93 ja 97.

³⁸ Kylliäinen 2006b, s. 38; Nimismies Gustaf Salvinin kuulutus 4.6.1864, ”Koska Herra Härads höfdingi Törngrén...”, ja Efraim Frimanin kuulutus 11.6.1864, ”Ne talolliset jotka...”, II Ef:17 Saapuneet kuulutukset ja ilmoitukset, Vesilahden seurakunnan kirkonarkisto, Hämeenlinnan maakunta-arkisto.

- ³⁹ Heikkilä 1935, s. 201–204 ja 215; Ivendorff 1897(2006), s. 180.
- ⁴⁰ Hämäläinen 9.12.1859, "Tampereelta jouluk. 7 p." ja 16.12.1859, "Lempälästä marrask. 16 p.".
- ⁴¹ Rasila 1984, s. 205.
- ⁴² Porin Kaupungin Sanomia 4.8.1860, "Wähä erä Matka hawannoita".
- ⁴³ Rasila 1984, s. 386.
- ⁴⁴ Mauranen 1999b, s. 59.
- ⁴⁵ Hämäläinen 14.6.1861, "Rautatien jatkannosta Hämeenlinnasta Tampereelle".
- ⁴⁶ Voionmaa 1932, s. 167; Rasila 1984, s. 387.
- ⁴⁷ Finlands Allmänna Tidning 28.5.1861, "Jernvägens utsträckning till Tammerfors"; Hämäläinen 14.6.1861, "Rautatien jatkannosta Hämeenlinnasta Tampereelle"; Voionmaa 1932, s. 167–169; Rasila 1984, s. 387.
- ⁴⁸ Hämäläinen 14.6.1861, "Rautatien jatkannosta Hämeenlinnasta Tampereelle"; Voionmaa 1932, s. 168.
- ⁴⁹ Ivendorff 1897(2006), s. 93 ja 97
- ⁵⁰ Voionmaa 1932, s. 169–170; von Bonsdorff 1956, s. 178–179.
- ⁵¹ Protokoller förda i det Utskott af Finlands fyra stånd, s. 341.
- ⁵² Voionmaa 1932, s. 170–171; von Bonsdorff 1956, s. 179–181.
- ⁵³ Rasila 1984, s. 388.
- ⁵⁴ von Bonsdorff 1956, s. 181; Rasila 1984, s. 388.
- ⁵⁵ Rasila 1984, s. 55–56.
- ⁵⁶ Suomen säätyvaltiopäiväin pöytä- ja asiakirjain sisällysluettelo 1809–1916 – osa I, s. 436–437.
- ⁵⁷ Protokoll fördt hos Höglofl. Ridderskapet och Adeln å Landtdagen i Helsingfors åren 1863–1864, Femte Häftet, s. 452–454. Se, että Törngren asettui valtiopäivillä kannattamaan ehdotusta Porvoon radan rakentamisesta ennen Tampereen rataa, vaikuttaa poliittiselta taktikoinnilta, sillä tämä käsitys poikkeaa hänen kaikissa muissa yhteyksissä esittämistään lausunnoista; von Bonsdorff 1956, s. 157.
- ⁵⁸ Hans Kejslerliga Majestäts Nådiga Proposition till Finlands ständer 31/1863, Hans Kejslerliga Majestäts Nådiga Propositioner till Storfurstendömet Finlands ständer å landtdagen i Helsingfors åren 1863–1864, II.
- ⁵⁹ Economie-Utskottets betänkande 7/1863, Hans Kejslerliga Majestäts Nådiga Propositioner till Storfurstendömet Finlands ständer å landtdagen i Helsingfors åren 1863–1864, II.
- ⁶⁰ Rasila 1984, s. 375 ja 388–389.
- ⁶¹ Hämäläinen 16.12.1859, "Se tärkeä päivä...".
- ⁶² Hämäläinen 3.8.1860, "Lempäälästä kirjoitetaan Hämäläiselle...".
- ⁶³ Hämäläinen 12.10.1860, "Lempäälästä Lokakuussa...".
- ⁶⁴ Adolf Törngrenin kuulutus 25.2.1861, "Ångbåten Lauko afgår..." ja 28.9.1861, "Ifrån om 1. Oktober...", II Ef:16 Saapuneet kuulutukset ja ilmoitukset 1859–1861, Vesilahden seurakunnan kirkonarkisto, Hämeenlinnan maakunta-arkisto; Adolf Törngrenin päiväämätön kuulutus vuodelta 1862, "Ångbåten Lauko afgår...", II Ef:17 Saapuneet kuulutukset ja ilmoitukset 1862–1864, Vesilahden seurakunnan kirkonarkisto, Hämeenlinnan maakunta-arkisto.
- ⁶⁵ von Bonsdorff 1956, s. 182.
- ⁶⁶ Rasila 1984, s. 46.
- ⁶⁷ Kauffmann 1902(1998), s. 86; von Bonsdorff 1956, s. 193; Rasila 1984, s. 377.
- ⁶⁸ Hämäläinen 10.7.1863, "Hämeenlinna. Mennä sunnuntai oli..."; Kauffmann 1902(1998), s. 92–126.
- ⁶⁹ Kauffmann 1902(1998), s. 127; von Bonsdorff 1956, s. 199–200.
- ⁷⁰ Valanto 1992, s. 20–21.
- ⁷¹ von Bonsdorff 1956, s. 200–201; Rasila 1984, s. 378; Valanto 1992, s. 20.
- ⁷² Lindeqvist 1930, s. 177–178; von Bonsdorff 1956, s. 201.
- ⁷³ Hämäläinen 23.6.1864, "Hämeenlinna. Ilmat owat yhä..." ja 8.7.1864, "Lempäälästä meille kirjoitetaan...".
- ⁷⁴ Rasila 1984, s. 175.
- ⁷⁵ Kauffmann 1902(1998), s. 56, 132 ja 186.
- ⁷⁶ Ibid., s. 132–138.
- ⁷⁷ Adolf Törngrenin kuulutus 18.6.1865, "Ångbåten 'Elias Lönnrot' afgår..." ja 20.6.1865, "Ångbåten Elias Lönnrot afgår...", II Ef:18 Saapuneet kuulutukset ja ilmoitukset 1865–1867, Vesilahden seurakunnan kirkonarkisto, Hämeenlinnan maakunta-arkisto.
- ⁷⁸ Valanto 1992, s. 23.
- ⁷⁹ Turpeinen 1986, s. 29; Rasila 1982, s. 103; Rasila 1984, s. 55–56.
- ⁸⁰ Mauranen 1999b, s. 58–59.
- ⁸¹ Heikkilä 1935, s. 215.

LÄHTEET

Arkistolähteet

Hämeenlinnan maakunta-arkisto

Vesilahden seurakunnan kirkonarkisto

Saapuneet kuulutukset ja ilmoitukset
1859–1865

Sanomalehdet

Finlands Allmänna Tidning 1861

Hämäläinen 1859–1864

Porin Kaupungin Sanomia 1860

Suometar 1859

Painetut lähteet

Hans Kejslerliga Majestäts Nådiga Propositioner till Storfurstendömet Finlands ständer å landtdagen i Helsingfors åren 1863–1864, II. 1865. Wiborg.

IVENDORFF, Adam. 1897 (2006). Kirkonvartijan päiväkirja. Helsinki, Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1080. Toim. Mikko Kylliäinen.

KAUFFMANN, Hermann. 1902 (1998). Mieluisia muistoja Keski-Hämeestä (3. p.). Tampere, LC Tampere-Koivistonkylä.

Manufaktur-Direktionens i Finland underdåniga Utlåtande, angående åtgärder till befrämjande af finska industrin och bergshandteringen, med dertill hörande bilagor. 1857. Helsingfors, Finska Litteratur-Sällskapets tryckeri.

Protokoller förda i det Utskott af Finlands fyra stånd, som till följd af Hans Kejslerliga Majestäts Nådiga Manifest af den 29 Mars (10 April) 1861 sammanträdde i Helsingfors, den 20 Januari – 6 Mars 1862. 1862. Helsingfors, Kejslerliga Senatens Tryckeri.

Protokoll fördt hos Höglofl. Ridderskapet och Adeln å Landtdagen i Helsingfors åren 1863–1864, Femte Häftet. 1865. Helsingfors, Finska Litteratur-Sällskapets tryckeri.

Suomen säätyvaltiopäiväin pöytä- ja asiakirjain sisällyslueetelo 1809–1916 – osa I: Asialueetelo. 1915. Helsinki, Kirjapaino-osakeyhtiö Sana.

Tutkimuskirjallisuus

ALANKO, Aki. 1996. Julkiset tiedotukset ilmoitetaan saarnan jälkeen – Jyväskylän maaseurakunnan 1800-luvun alun kirkonkuulutukset historian tutkimuksen kohteena. Teoksessa: Roiko-Jokela, Heikki & Pitkänen, Timo (toim.). Kirkonkirjat paikallisyhteisön kuvaajina. Jyväskylä, Jyväskylän yliopiston historian laitoksen, Jyväskylän maakunta-arkisto ja Jyväskylän historiallinen yhdistys, s. 88–126.

ARAJÄRVI, Kirsti. 1985. Vesilahden historia (2. p.). Vesilahti, Vesilahden seurakunta ja kunta.

von BONSDORFF, Lars G. 1956. Linne och jern 2: Adolf Törngren d.ä. Helsinki, Söderström & Co Förlagsaktiebolag.

HEIKKILÄ, Tauno. 1935. Adolf Törngren. Teoksessa: Tampere – Tutkimuksia ja kuvauksia II. Tampere, Tampereen Historiallisen Seuran julkaisuja III, s. 192–215.

HEIKKINEN, Sakari & HOFFMAN, Kai. 1982. Teollisuus ja käsityö. Teoksessa: Ahvenainen, Jorma, Pihkala, Erkki & Rasila, Viljo (toim.). Suomen taloushistoria 2: Teollistuva Suomi. Helsinki, Kustannusosakeyhtiö Tammi, s. 52–88.

KYLLIÄINEN, Mikko. 2006a. Adam Iwendorff 1814–1897. Teoksessa: Iwendorff, Adam. Kirkonvartijan päiväkirja. Helsinki, Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1080, s. 13–33.

KYLLIÄINEN, Mikko. 2006b. Ensi kerran Mailman aluusta – Höyrylaivaliikenteen alku Vesilahdessa. Teoksessa: Hoppu, Matti (toim.). Vesilahti – Tarinoiden ja myyttien pitäjä. Vesilahti, Eläkeliiton Vesilahden yhdistys ry, s. 32–40.

LEHTINEN, Jarmo. 1999. Liverpool – Tampere – Pietari: Finlaysonin puuvillakuljetukset. Teoksessa: Mauranen, Tapani (toim.). Maata, jäätä, kulkijoita – Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860. Helsinki, Tielaitos, s. 392–395.

LINDEQVIST, K. O. 1930. Hämeenlinnan kaupungin historia vuosina 1809–1875. Hämeenlinna, Hämeenlinnan kaupunki.

MAURANEN, Tapani. 1999a. Puuta, heinää, hevosia – Talous ja tie 1800-luvun alkupuoliskolla. Teoksessa: Mauranen, Tapani (toim.). Maata, jäätä, kulkijoita – Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860. Helsinki, Tielaitos, s. 370–436.

MAURANEN, Tapani. 1999b. Tuotannon tarpeet. Teoksessa: Masonen, Jaakko, Antila, Kimmo, Kallio, Veikko & Mauranen, Tapani (toim.). Soraa, työtä, hevosia – Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945. Helsinki, Tielaitos, s. 30–65.

PITKÄNEN, Timo. 1996. Joka asianomaisille tätä kautta ilmoitetaan – Kuulutukset paikallisyhteisön kuvaajina. Teoksessa: Roiko-Jokela, Heikki & Pitkänen, Timo (toim.). Kirkonkirjat paikallisyhteisön kuvaajina. Jyväskylä, Jyväskylän yliopiston historian laitoksen, Jyväskylän maakunta-arkisto ja Jyväskylän historiallinen yhdistys, s. 127–154.

RASILA, Viljo. 1982. Kauppa ja rahaliike. Teoksessa: Ahvenainen, Jorma, Pihkala, Erkki & Rasila, Viljo (toim.). Suomen taloushistoria 2: Teollistuva Suomi. Helsinki, Kustannusosakeyhtiö Tammi, s. 89–113.

Rasila, Viljo. 1984. Tampereen historia II: 1840-luvulta vuoteen 1905. Tampere, Tampereen kaupunki.

RASILA, Viljo. 2007. Adolf Törngren (1824–1895) – teollisuudenharjoittaja, valtiopäivämies. Teoksessa: Suomen kansallisbiografia 10. Helsinki, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, s. 118–119.

TURPEINEN, Oiva. 1986. Nälkä vai tauti? Helsinki, Suomen Historiallinen Seura, Historiallisia Tutkimuksia 136.

VALANTO, Juhani. 1992. Wanajawesi Ängbåtsbolag – Hopealinjan varhainen edeltäjä. Korsteeni – Suomen Höyrypursiseura ry:n vuosijulkaisu, s. 18–24.

VOIONMAA, Väinö. 1932. Tampereen kaupungin historia – III osa: Itämaisesta sodasta suurlakon aikoihin (2. p.). Tampere, Tampereen kaupunki.