Reino Kalliomäki:

LAMMINRAHKAN – OLKAHISTENLAHDEN TURVERATA

600 mm

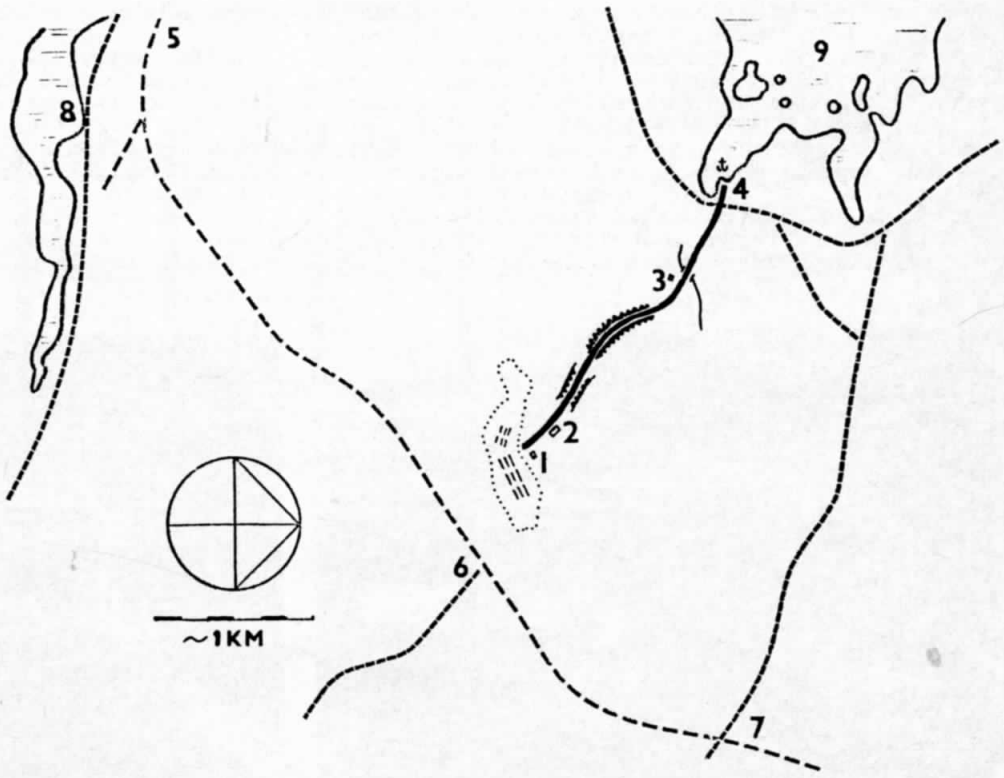
Finlaysonin kenttäradoista vähiten tunnettu lienee Lamminrahkan turverata Kangasalan aseman läheltä Aitolahden pohjukkaan. Tampereen tehtaan isännöitsijä, kunnallisneuvos Christian Bruun, päätti muinoin korvata kalliit halot höyrypannujen lämmityksessä toisella kotimaisella polttoaineella, turpeella. Vuonna 1897 hän lunastutti 34 hehtaarin laajuisen Lamminrahka-nimisen suoalueen tehtaan nimiin hankittuaan ensin tiedon paikallisen turpeen polttoarvosta. Insinööri Th. Palmbergin tutkimusten mukaan mudan koostumus oli seuraava: vettä 62.5 %, hiiltä 34.7 % ja tuhkaa 2.8 %.

Työt Lamminrahkalla aloitettiin talvella 1898. Ensin rakennettiin työväen asuinkasarmi ja tehtaan konehuone. Kasarmi oli mitoitettu sadalle hengelle. Se oli jaettu erikseen naisten-, miesten- sekä konttoriosastoon. Makuulaverit olivat asuintilojen seinillä kolmessa kerroksessa. Turvetehtaan johtajaksi valitun agronomi John Bäckströmin virka-asunto oli Olkahistenlahden rannalla.

Kapearaiteisesta rillitiestä suolta lahden rantaan tuli noin kahden kilometrin pituinen. Ratalinjalla oli paikoitellen jopa noin 5 m korkeita pengerryksiä, melkein yhtä syviä leikkauksia ja jopa matalia kallioleikkauksiakin. Siksi ratalinja näkyy hyvin vielä nykyisissäkin peruskartoissa. Lahden rantaan tehtiin kivinen lastauslaituri, joka myöskin on yhä kunnossa. Se on vain osittain rakennusten pihamaana ja ohikulkija joutuu hetken silmäilemään ympäristöä, ennen kuin pystyy kuvittelemaan proomun ja turpeella lastatut kaksiakseliset rullavaunut oikeille kohdilleen. Raideleveys oli ilmeisesti 60 cm, pölkkyväli polulta mitattuna 60 cm, ja kiskopainot 10 kg/m sekä 7.8 kg/m. Kiskoja on vielä säilynyt Ojalan navettarakennuksen tukirakenteina.

Kuljetus tehtaalta laiturille tapahtui miesvoimin. Alkutyönnön jälkeen ei taatusti tarvinnut kuin jarrutella. Ratapenger vietää monin paikoin yli 20 % verran. Ainoa tasainen kohta oli Ojalan torpan luona valtaojan rummun kohdalla. Tapana oli pitää siinä kahvitauko paluumatkalla. Kahvikojua piti silloinen torpan emäntä. Hevoset vetivät vaunut ylös tehtaalle. Pahempia onnettomuuksia ei radan jyrkkyydestä huolimatta sattunut – mutta arvaanan sen, että päihtyneet olivat joskus tarpeeksi rohkeita kiskoilta päästäkseen.

Kenttäradan ollessa vielä keskeneräinen tuotiin raskas höyrykone Tampereelta jäitse Olkahistenlahden perukkaan. Kuljetusmiesten tarjous siitä Lamminrahkan tehtaalle tuntui kuitenkin liian kovalta, joten Bäckström päätti suorittaa siirron omine väkineen. Kun miehet ja hevoset olivat tähän puuhaan tottumattomia, niin kahden kilometrin siirtoon kului vaikeissa olosuhteissa kolmatta viikkoa! Tiilinen konerakennus piippuineen pystytettiin noin 200 metrin päähän suon reunasta. Höyrykone käytti dynamoa, ja varsinai-



Kartta (ei mittakaavassa)

1 Lamminrahka
2 konehuone
3 Ojalan talo
4 Olkahisten laituri
5 Vehmainen as.
6 Kangasala as
7 Ruutana pys.
8 Kaukajärvi
9 Aitolahti

nen kiskoilla liikkuva turvekone toimi sähköllä. Koneessa oli kuljetin, joka nosti kuopasta mieston siihen lapioiman turvemudan ylös ja vatkasi sen mudaksi veden erottamiseksi. Sitten kone pusersi turpeen tiilen paksuiseksi pötköksi, mikä koneen ulkopuolella lyötiin käsin sopivan mittaisiksi palasiksi. Vesi poistettiin kuopasta isolla sähköpumpulla.
Turvepalaset kuljetettiin koneelta siirrettäviä kiskoteitä myöten hajalleen suokentälle kuivumaan. Kovettuneina ne kasattiin samalle paikalle ristikkoaisoille lopullisesti kuivumaan. Myöhemmin ne kerättiin suuriin aumoihin, mistä ne vihdoin kuljetettiin kenttärataa myöten laivarantaan ja sieltä edelleen proomuilla Tampereelle Finlaysonin satamaan. Satamasta johti tehtaan pannuhuoneeseen hevosraide, joka myöhemmin sähköistettiin.

Parhaina aikoina turvetehtaalla oli työväkeä parinsadan verran. Nämä työpaikat olivat tuolloin Aitolahden ja Kangasalan suunnalla todella tarpeen. Ansiot olivat hyvät: moni mies tienasi itselleen hyvät mökkirahat muistitiedon mukaan.

Finlaysonin patruuna W.F. von Nottbeck oli aluksi tyytyväinen turveyritykseen. Tehtaan valmistuttua kävi Finlaysonin konttorihenkilökunta laiva-juna-laiva -matkalla Lamminrahkalla; illalla juhlia jatkettiin Rosendahlin ulkoravintolassa. Lamminrahkalla oli vieraita varten pystytetty kuusikulmainen huvimaja.

Polttoturpeen käyttö tehtaan Musgrave-kattiloissa Tampereella osoittautui kuitenkin vaikeaksi. Helmikuussa 1900 todettiin, että yksi kuutiometri halkoja vastasi 1.4 kuutiometriä turvetta. Kun halkojen hinta oli 5:00 ja turpeen 3:50, niin todettiin, että halot tulivat polttoarvon suhteen noin 10 penniä halvemmiksi. Kun vielä turpeesta muodostui valtavasti tuhkaa ja nokea, päätettiin vuonna 1902 siirtyä takaisin halkoihin.

Eräät tamperelaiset liikemiehet ostivat turvetehtaan 50 000 markalla. Tuotantoa jatkettiin vielä jonkin aikaa. Turvetta kokeiltiin muuallakin Tampereella, mm. Verkatehtaalla ja Lapinniemen tehtaalla. Kannattaviksi eivät nämäkään kokeilut osoittautuneet. Tehtaan konehuone purettiin ja omistajaksi tuli Romuliike Ruuti. Asuinkasarmi paloi vuonna 1919 ja rata purettiin. Viimeisenä seisoi Lamminrahkalla herrojen kuusikulmainen huvimaja, joka sekin myytiin ja siirrettiin muualle.

Nykyisin on turveradan penger tamperelaisille vaikkapa mukava sunnuntaikävelyn kohde – etenkin kun Kangasalan asemalta on varsin lyhyt matka Lamminrahkalle.

Lähteet:

Tammerkoski 1973/1
Kangasalan Joulu -56
Lindfors: Finlaysonin tehtaat Tampereella
herra J. Ojala -74