

NÄSIJÄRVEN LAIVAYHTIÖT JA LINJA-AUTO- LIIKENTEEEN NOUSU 1918–1939

Mikko Manka

Artikkelissa tarkastellaan Näsijärven alueen matkustajalaivaliikennettä suhteessa linja-autoliikenteen kehitykseen maailmansotien välisenä aikana. Aiheen osalta keskitytään lähinnä yhteen erityiskysymykseen eli miten laivayhtiöt yrittivät hyödyntää linja-autoliikenteen voimakasta kasvua omassa toiminnassaan. Maailmansotien välisenä aikana suomalainen liikennejärjestelmä koki yhden suurimmista muutoksistaan, kun liikenne siirtyi entistä enemmän pyörille. Samalla perinteisten kulkuneuvojen merkitys väheni ja esimerkiksi sisävesien matkustajaliikenne loppui monilla reiteillä kokonaan. Toisen maailmansodan syttyminen kuitenkin pysäytti maantieliikenteen nopean kehityksen ja antoi samalla sisävesien laivaliikenteelle pulasta johtuneen, keinotekoisen jatkoajan.¹

Näsijärven laivaliikennettä on tavaraliikenteen osalta tutkittu jonkin verran. Lisäksi Näsijärven ja sen ympäristön liikenneolosuhteita on sivuttu yleisellä tasolla alueen pitäjien historioissa. Alueen liikennejärjestelmän kokonaisuuden hahmottajana Reino Ajon klassikkotutkimus *Tampereen liikennealue* on puolestaan erittäin tärkeä. Laivojen matkustajaliikenteestä on kirjoitettu useampia kulttuurihistoriallisia kuvauksia, mutta matkustajaliikenteen taloudelliseen kannattavuuteen laivayhtiöiden tasolla ei ole pureuduttu millään tavoin.² Keväällä 2008 valmistuneessa tutkielmassani käsittelem Näsijärven matkustajalaivaliikennettä³ sekä liikenne- että taloushistoriallisesta näkökulmasta, erityisesti paneuduin laivaliikennettä harjoittaneisiin yrityksiin ja niiden kannattavuuteen. Laivaliikenteen lisäksi tarkastelin myös autoliikenteen kehitystä, koska ilman liikennekontekstin muutos-

ta ei laivaliikenteen kehitystä voi ymmärtää. Aikaisempi tutkimus ei tarjonnut juurikaan apua tällaisten kysymysten ratkaisemiseen. Tutkimusta varten kävin läpi kaikki säilyneet laivayhtiöiden arkistot⁴. Täydensin aineistoani käymällä läpi suurimman osan alueella tuolloin ilmestyneistä lehdistä⁵. Löysin lehdistä muun muassa laivayhtiöiden aikataulut, yhtiöiden kokousten kuvauksia ja yleisiä kuvauksia laivaliikenteestä. Tähän artikkeliin on kiteytetty työni tulokset linja-autoliikenteen nousun vaikutusten osalta.

MATKUSTAJALAIVAT JA LINJA-AUTOLIIKENTEEEN NOUSU

Matkustajalaivaliikenne oli heti sisällissodan jälkeisen ajan tärkein joukkoliikennemuoto Näsijärven ympäristössä. Järvi muodosti oivallisen kulkureitin, joka imi liikennet-

Vuosi	1924		1928		1933		1935		1938	
	linja-auto	laiva	linja-auto	laiva	linja-auto	laiva	linja-auto	laiva	linja-auto	laiva
Kohde										
Vahanta	14	9	39	9	24	9	24	0	35	3
Terälahti	0	8	0	8	..	8	22	8	29	6
Ruovesi	6	7	6	7	14	9	21	7	35	7

Lähde: Manka 2008, 196–197.

tä Tamperetta ympäröineeltä maaseudulta kaupunkiin, kuten esimerkiksi Reino Ajo on tutkimuksessaan kuvannut. Kesäisin liikuttiin laivoin ja talvisin hevoskyydillä järvien jäitä pitkin.⁶ Laivaliikenteen pääsuunta oli aluksi nimenomaan maalta kaupunkiin, vaikka toki liikennettä tarvittiin myös toiseen suuntaan. Laivoilla kulkivat ihmisten ohella kaikenlaiset maaseudun tuotteet elintarvikkeista karjaan – vastavuoroisesti kaupungista vietiin maalle mm. teollisuustuotteita, rakennustarpeita ja öljyä. Erityisesti sisällissodan jälkeinen jälleenrakennuskausi tarjosi matkustajalaivaliikenteelle mahdollisuuden erittäin kannattavaan toimintaan – Näsijärven alueella esimerkiksi rautatieliikenne kosketti lähinnä Vilppulan seutua, joten kilpailevia liikennemuotoja ei juuri ollut.⁷

Linja-autoliikenne alkoi Näsijärven ympärillä kasvaa todenteolla 1920-luvun puolivälin tienoilla. Kasvu oli voimakasta, joskin laman seurauksena linja-autojen määrä hetkellisesti laski 1930-luvun alkupuolella

– kasvaen jälleen vuosikymmenen loppua kohden. Asia selviää hyvin tarkastelemalla Hämeen läänin alueella rekisteröityjen linja-autojen määrää:⁸

vuosi	määrä
1924	80
1928	304
1932	200
1936	328
1939	431

Linja-autoliikenteen voimakkaan kasvun seurauksena matkustajalaivaliikenne joutui suuriin vaikeuksiin: laivalinjoja ja -yhtiöitä lopetettiin, liikenne keskittyi harvempiin käsiin ja painottui entistä enemmän vapaa-ajan ja matkailun palvelukseen. Avaintekijät linja-autoliikenteen kasvussa laivoilla liikkumisen kustannuksella olivat ennen kaikkea linja-autoliikenteen ympärivuotisuus ja nopeus sekä vuorojen runsaus. Jälkimmäiset tekijät ilmenevät hyvin seuraavista taulukoista, joihin on koottu sekä linja-

Vuosi	1924	1928	1933	1935	1938	1933
	linja-auto	linja-auto	linja-auto	linja-auto	linja-auto	laiva
Kohde						
Vahanta	80	60	60	60	45	105 (arv.)
Terälahti	-	-	85	60	55	135
Ruovesi	280(*)	240	195	160	150	270

* linja-auto-juna -yhdistelmä Vilppulan kautta.

Lähde: Manka 2008, 196–197. Laivamatkan kesto on vain yhdeltä vuodelta, koska muutos oli hyvin vähäistä.



Mustanlahden satama vuonna 1928. Kuvassa näkyvät mm. laivat Pohjola, Tarjanne ja Tervalahhti. Kuva: Veikko Kanninen / Vapriikin kuva-arkisto.

auto- että laivavuorojen viikoittaiset määrät Tampereelta Ylöjärven Vahantaan, Teiskon Terälahteen ja Ruovedelle sekä matkojen kestot niin linja-autoilla kuin laivoilla.

Näsijärven alueen linja-autoliikenteen lisäksi myös Tampereen eteläpuolisen alueen linja-autoliikenteen kasvu vaikutti omalta osaltaan Näsijärven laivaliikenteeseen – kun Pyhäjärven laivat lopettivat säännöllisen reitiliikenteen yksi toisensa jälkeen, siirrettiin lopettaneista laivoista kaksi alusta Näsijärven puolelle. Tämä taas toi ylikapasiteettia kuljetuksiin, mitä ei suinkaan olisi tarvittu, kun laivaliikenne oli jo valmiiksi tiukoilla autoliikenteen kanssa. Ilman toisen maailmansodan syttymisen aiheuttamaa pulakautta matkustajalaivaliikenne Näsijärvellä olisi ollut lopun edessä jo 1930-luvun lopulla.

LAIVAYHTIÖIDEN SUUNNITELMAT AUTOILUN SARALLA

Laivayhtiöt eivät suinkaan passiivisesti katsoneet sivusta autoliikenteen kasvua. Esimerkiksi Kurussa paikallinen laivayhtiö Höyrylaiva Osuuskunta Kuru suunnitteli jo vuonna 1921 auton hankkimista tuodakseen niin sanottuna syöttöliikenteenä matkustajia ja rahtia ensin Parkanosta Kuruun ja kuljettaakseen nämä sitten yhtiön laivalla Tampereelle.⁹ Lopulta osuuskunta ei kuitenkaan ostanut autoa itselleen, mutta oli pääosakkaana autoliikennettä vuonna 1922 välittämään alkaneessa yhtiössä, Kurun Auto Oy:ssä. Laivayhtiön mielestä autolla harjoitettu syöttöliikenne oli menestyksekkästä: osuuskunnan hallitus totesi vuonna 1923, että autolinja oli ”lisännyt suuresti laivan liikettä”.

Autoyhtiö ei kuitenkaan tästä lisääntyneestä liikkeestä hyötynyt, vaan se haettiin konkurssiin jo vuonna 1925.¹⁰

Ilmeisesti Kurun Auton kohtalo pelotti muita Näsijärven alueen laivayhtiöitä: vaikka monilla laivayhtiöillä oli suunnitelmia ja konkreettisia ehdotuksia autoliikenteen aloittamiseksi, yksikään yhtiöistä ei lopulta sisällyttänyt autoliikennettä osaksi liiketoimintaansa, kuten muualla Suomessa monesti tapahtui.¹¹ Esimerkiksi Tampereelta Virroille liikennöineet Höyrylaiva Osuuskunta Tarjanne ja Höyrylaiva Oy Pohjola harkitsivat jo vuonna 1925 yhteisen auton ostoa kuljettaakseen ihmisiä laiva–linja-auto-yhdistelmällä Tampereen ja Virtain välillä. Tarkoitus olisi ollut, että osuudet, joilla järvi- ja maanteitä lyhyempi, eli Tampereen ja Ruoveden Ruhalan väli, olisi kuljettu laivalla ja loput linja-autolla.¹² Autoa ei kuitenkaan koskaan hankittu, ja niinpä yksityi-

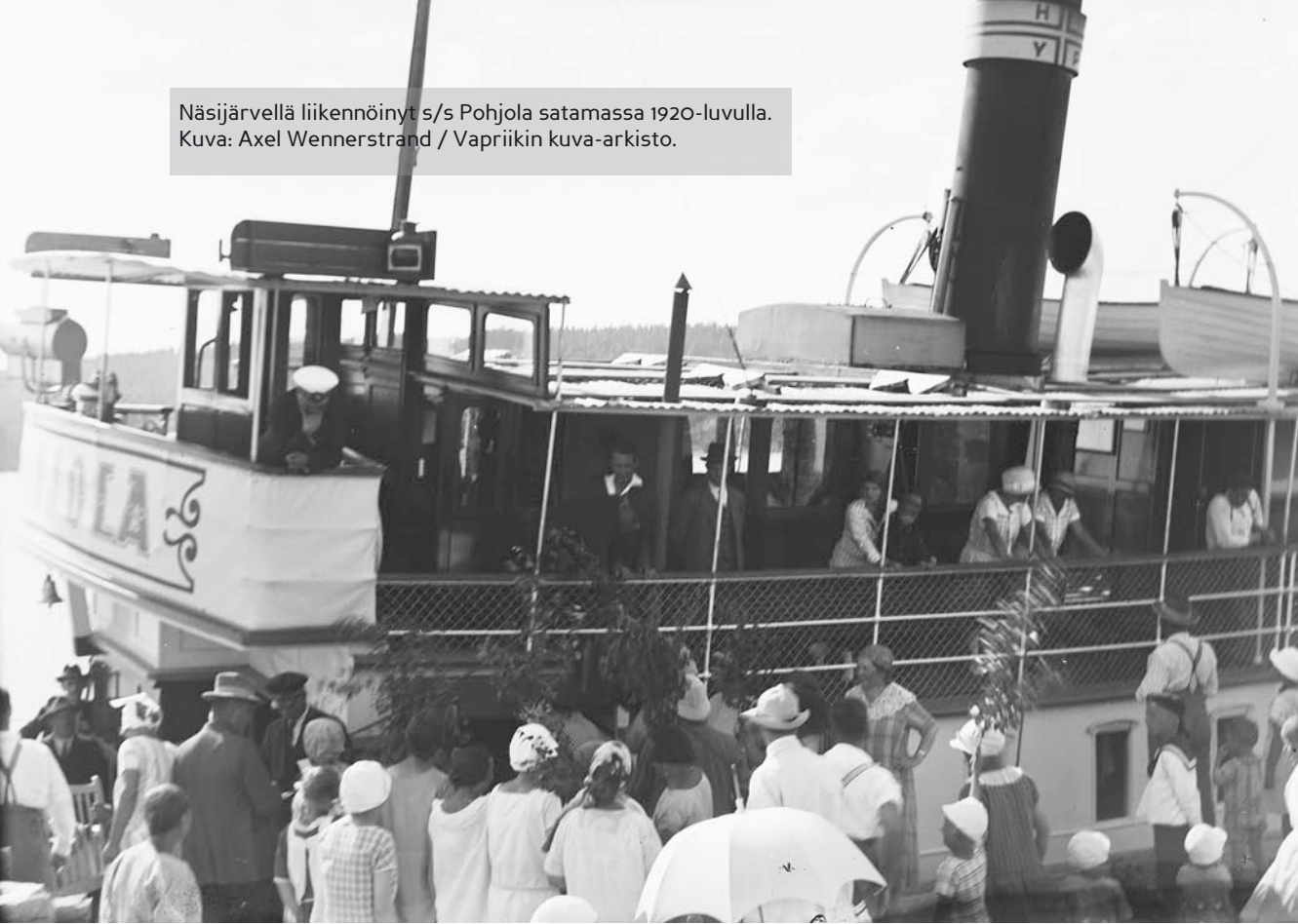
set linja-autoliikenteen harjoittajat täyttivät olemassa olleen kysynnän tällaisessa yhdysliikenteessä – omien suorien vuorojensa lisäksi.

Sen sijaan uudet, 1930-luvulla toimintansa aloittaneet laivayhtiöt harkitsivat autoliikenteen aloittamista heti perustamisestaan lähtien: esimerkiksi sekä vuonna 1934 aloittaneella Kurun Höyrylaiva Oy:llä että vuosina 1936–1937 liikennöineellä Itä-Teiskon Höyrylaiva Oy:llä oli kaupparekisteriin merkitty toimialaksi höyrylaiva- ja autoliikenteen harjoittaminen.¹³ Autoliikenne jäi kuitenkin pelkästään kaupparekisterin maininnaksi. Suurimpana syynä pitäytymiseen pelkässä laivaliikenteessä oli yksityisten, olemassa olevien linja-autoliikennöitsijöiden vahva ote markkinoista. Laivayhtiöillä ei yksinkertaisesti ollut mitään mahdollisuuksia tunkeutua näiden revyirille. Lisäksi laivayhtiöiden osakkailla oli laivoissa kiinni



Laivat Tarjanne ja Pohjola Mustanlahden satamassa.
Kuva: Veikko Kanninen / Vapriikin kuva-arkisto.

Näsijärvellä liikennöinyt s/s Pohjola satamassa 1920-luvulla.
Kuva: Axel Wennerstrand / Vapriikin kuva-arkisto.



kohtuullisen suuria pääomia, joten laivojen vaihtaminen autoihin ei tämänkään vuoksi olisi ollut helppoa.

LAIVAYHTIÖIDEN SUHDE LINJA-AUTO-LIIKENNÖITSIJÖIHIN

Linja-autoliikenne jäi siis autoiluun keskityneiden yhtiöiden liiketoiminnaksi. Aina linja-autoliikennöitsijät eivät kuitenkaan pelkästään vieneet, vaan myös toivat matkustajia laivoille. Onkin luonnollista, että laivayhtiöt pyrkivät hyötymään olemassa olleesta autoliikenteestä. Etenkin 1920-luvun alkupuolella laivat olivat pitkillä matkoilla teknisesti linja-autoja luotettavampia. Niinpä linja-autot ajoivat aluksi liikennettä laivojen pääsatamiin. Esimerkiksi vuonna 1923 perustettu Ruoveden Auto Oy liikennöi alusta lähtien Ruoveden kirkonkylän ja sataman väliä, vaikka liikenteen pääasialli-

nen kohde olikin Vilppulan rautatieasema. Samaten Tampereella paikallisliikenteen linja-autovuoroverkosto ulottui myös Mustalahden satamaan.¹⁴

Linja-autojen ja laivojen yhdys-/syöttöliikenne oli tärkeää Näsijärveä ympäröineelle maaseudulle, ja näin myös laivayhtiöille, koko 1920-luvun ja vielä 1930-luvun alussa ennen kuin suorat linja-autoyhteydet Tampereelle olivat levinneet joka paikkaan. Esimerkiksi Tampereen ja Virtain välisessä liikenteessä Ruoveden Ruhala ja myöhemmin saman kunnan Selviäki vakiintuivat linja-autojen ja laivojen kohtauspaikoiksi. Näistä solmukohdista toimi useampikin linja-autoliikennöitsijä.¹⁵ Ei ole täysin varmaa, kuinka organisoitua laivayhtiöiden ja linja-autoliikennöitsijöiden yhteistyö aluksi oli – syöttöliikennelinjat saattoivat syntyä pelkästään sopivan maantieteellisen sijainnin ja olemassa olleen laivan pysähtymispaikan perusteella.

1930-luvun koventuneessa kilpailutilanteessa laivayhtiöt pyrkivät kuitenkin tietoisesti yhteistyöhön linja-autoliikennöitsijöiden kanssa. Esimerkiksi Höyrylaiva Osuuskunta Tarjanne aloitti säännöllisen yhteistyön Ruoveden oman linja-autoliikennöitsijän, Kalle Mannisen kanssa. Tämä kuljetti matkalaisia Ruoveden Selviikin ja kirkonkylän sekä Virtain välillä vuodesta 1934 ainakin vuoteen 1938.¹⁶ Järjestetyn matkailun tultua tärkeäksi osaksi Tampereen ja Virtain välistä sisävesireittiä Höyrylaiva Osuuskunta Tarjanne sai yhteistyökumppanikseen Etelä-Pohjanmaan matkailuyhdistyksen, joka puolestaan organisoii niin sanotun turistilinjän Virroilta Vaasaan vuonna 1934.¹⁷

Laivayhtiöt yrittivät hyötyä linja-autoliikenteestä myös laivayhtiöiden keskinäisessä kilpailussa. Esimerkiksi Kurun laivaliikenteelle linja-autot toivat uusia matkustajia 1930-luvun alussa, kun Virroilta ja Ruoveden seudulta alettiin kuljettaa matkalaisia juuri Kurun laivoille.¹⁸ Samalla Virtain-linjan laivat menettivät potentiaalisia matkustajia. Karttaa katsomalla on helppo ymmärtää Kurun soveltuminen linja-autojen ja laivojen yhdysliikenteen kohtauspisteeksi – ihmisiä pystyttiin kuljettamaan Kurun laivoille koko Näsijärven järviolueen länsipuolelta, niin Parkanosta, Kihniöstä ja Virroilta kuin Ruovedeltäkin. Kurusta vesitie Tampereelle oli lisäksi suhteellisen suora.

Matkustajia puolestaan ilahdutti laivalippujen hinta: Kurun laivaliikenteen sisäinen kilpailu oli ennätyksellisen kovaa vuosien 1930–1933 välillä, mikä painoi lippujen hinnat alas ja teki matkustamisen halvaksi. Omalta osaltaan syöttöliikenteen mahdollisuuksia juuri Kurussa paransi se, että Tampereen ja Kurun välinen tie oli suorastaan surullisenkuuluisa huonosta kunnostaan, mikä venytti suoran Tampere-Kuru linja-autoliikenteen aloittamisen aina vuoteen 1935 asti. Tieverkoston yleinen huono kunto toki vaikeutti autoliikennettä kaikkialla.

Kun suora linja-autoliikenne Tampereen ja Kurun välillä sitten alkoi, joutui laivayhtiö 1930-luvun loppupuolella tekemään useita sopimuksia linja-autoliikennöitsijä Artturi Tiuran kanssa saadakseen edes rippeitä matkustajavirroista. Linja-autoliikennöitsijän vahvaa asemaa kuvaa, että sopimukset koskivat pääasiassa linja-autoliikenteelle vähämerkityksellisiä alueita, kuten Kihniötä. Liikennöitsijät tekivät kuitenkin myönnytyksiä puolin ja toisin: laivayhtiö lupasi olla puuttumatta linja-autojen suoraan Tampereen liikenteeseen, ja linja-autoliikennöitsijä taas lupasi tuoda matkustajia laivalaitureille Kihniön asemalta. Eräässä sopimuksessa linja-autoliikennöitsijältä jopa kiellettiin suorien Tampereen linja-autolippujen myynti ja mainostaminen laivalaiturille ajaneessa vuorossa.¹⁹ Itsestään selvää kuitenkin oli, ettei tällainen protektionistinen politiikka toiminut pidemmän päälle.

Kaiken kaikkiaan syöttöliikennelinjat satamiin jäivät historiallisessa katsannossa eräänlaiseksi kuriositeetiksi ja välivaiheeksi. Aluksi linja-auto tuli hevosen tilalle liikennettä laivoille syöttäneenä kulkuvälineenä ennen kuin autojen todelliset vahvuudet pääsivät oikeuksiinsa suorien, nopeiden ja ympärivuotisten linjojen muodossa. Suorat linjat syrjäyttivätkin syöttöliikenteen lähes kokonaan 1930-luvun loppuun mennessä. Asiakkaan kannalta tämä merkitsi liikenteen nopeutumista ja kulkuvälineestä toiseen vaihtamisen jäämistä pois. Matkustajaliikenteen lisäksi tällä oli tuntuva merkitys etenkin rahtiliikenteessä – enää ei tarvittu kuin yksi lastaus autoon ja toinen autosta ulos. Laivoilla kuljettaessa tuotteet oli pitänyt ensin tuoda jollain satamaan, siitä laivaan ja edelleen määränpäässä laivasta ulos ja satamasta perille. Suorien linja-autolinjojen myötä Näsijärven matkustajalaivaliikenteen aika hyötyliikenteen palveluksessa alkoi olla ohi – toisen maailmansodan syttyminen tosin jatkoi tätä aikaa noin kymmenellä vuodelle. Eräänä historiallisena jäänteinä linja-

auto-laiva -syöttöliikenteestä ovat kuitenkin matkailukäytössä yhä olevat linjat: esimerkiksi Näsijärven seudulla linja-autot kuljettavat yhä matkalaisia höyrylaiva Tarjanteen reitin pysähdyspaikkoihin.

Kirjoittaja on filosofian maisteri, joka työskentelee projektipäällikkönä Tampereen yliopiston kauppa-
korkeakoulun tutkimus- ja koulutuskeskus Syner-
goksessa. Hän harrastaa vapaa-ajallaan mm. höy-
rylaivoilla ajamista sekä niistä kirjoittamista.
mikko.manka@uta.fi

¹ Ks. esim. Viitaniemi 1983, 38–39; Antila 1999, 184–185.

² Tavaraliikenteen tutkimuksesta ks. esim. Peltola 1994; Pitäjien historioiden laivaliikenneosuuksista ks. esim. Laitinen 1992; Kulttuurihistoriallisista kuvauksista ks. esim. Valanto 1991, 2001 ja 2008; Liikennejärjestelmästä ks. Ajo 1944.

³ Matkustajalaivaliikenne pitää käsitteenä sisällään myös matkustajalaivoilla harjoitetun rahtiliikenteen. Osalle yhtiöistä rahtiliikenne muodosti jopa yli 50 % tuloista eli se oli yhtiöille erittäin merkittävää.

⁴ Käytännössä nämä ovat Höyrylaiva Osuuskunta Tarjanteen, Höyrylaiva Osuuskunta Kurun ja Oy Teiskon arkistot. Säilytyspaikat näillä ovat vastavasti Oy Runoilijan tien yksityisarkisto, Hämeenlinnan maakunta-arkisto ja Tampereen kaupunginarkisto.

⁵ Lehdistä valitsin Tampereen lehtien osalta Aamulehden (Aamulehden valintaa suhteessa Kansan Lehteen puolsi esim. runsaampi yhtiökokousaineisto), jonka luin systemaattisesti läpi maailmansotien väliseltä ajalta purjehduskausien osalta eli n. huhtikuusta joulukuulle sekä yhtiökokousuutisoinnin ja -kutsujen osalta tammikuusta maaliskuuhun. Lukematta jäi siis vain hyvin pieni osa kunkin vuoden Aamulehdistä. Puuttuneita tietoja täydensin Kansan Lehden tiedoilla. Näsijärven alueen paikallislehdet luin kaikki läpi tutkimuksen käsittelemältä ajalta. Tällaiseen sanomalehtien läpikäymiseen päädyin systemaattisen kokeilun kautta. Lähteiden tarkempi kuvaus, ks. Manka 2008.

⁶ Ajo 1944, 59.

⁷ Ks. esim. Köhler 1996, 79–80; Jutikkala 1979, 84. Pori-Haapamäki -rautatie valmistui vasta 1930-luvun lopulla, jolloin laivaliikenteen kultakausi oli jo ohi.

⁸ Viitaniemi 1978, 70, 80, 93. V. 1924 luku perustuu 3.6. ja v.1939 1.1. tilanteisiin, muuten luvut perustuvat joulukuun 31. päivän tilanteeseen. Tosin esim. Virrat ei kuulunut Hämeen lääniin, mutta luvut kuvaavat hyvin yleistä kehitystä.

⁹ Aamulehti (AL) 25.10.1921, uutinen, Maaseudun autoliikenne.

¹⁰ AL 1.2.1922, uutinen, Autoliikenne Kurun-Parkanon välillä. Kurun Auto O.y. perustettu; Höyrylaiva Osuuskunta Kurun hallituksen pöytäkirja 30.12.1923, Höyrylaiva Osuuskunta Kurun arkisto (HKA) Hämeenlinnan maakunta-arkisto (HMA).

¹¹ Ks. esim. Viitaniemi 1978, 201.

¹² AL 30.9.1925, uutinen, Höyrylaivaosuuksunta Tarjanne. Suunnittelee Laivaosuuksunta Pohjolan kanssa järjestettäväksi autoliikenteen Ruhelasta Virroille.

¹³ Kurun Höyrylaiva Osakeyhtiön yhtiöjärjestys (ilman allekirjoituksia) 14.3.1934, Db Pöytäkirjakonsepteja, HKA, HMA; Teisko-Aitolahti -lehti (TA) 1.10.1937, uutinen, Uusi osakeyhtiö- ja toiminimi.

¹⁴ Ruovesi-lehti (RL) 17.5.1923, uutinen, Ruoweden Auto-Yhtymän auto. AL 1.5.1925, uutinen, Tampereen Autoliikenne Oy.

¹⁵ Ks. esim. RL 8.7.1925, Huugo Kangaspuusun aikatauluilmoitus; RL 16.6.1926, Ilmari Lahtisen aikatauluilmoitus; RL 9.5.1928, Urho Tallilan aikatauluilmoitus.

¹⁶ Ks. esim. K. Mannisen aikatauluilmoitukset RL 6.6.1934; AL 8.5.1935; AL 7.6.1936; AL 6.6.1937; RL 15.8.1938.

¹⁷ Ks. esim. Virtain, Ähtärin, Alavuden ja Töysän Sanomat (VS) 26.1.1934, uutinen, Matkailijayhdistyksen autolinja Vaasa-Virrat: AL 6.5.1934, uutinen, Purjehduskausi Tampereen vesillä alkaa täydessä laajuudessaan.

¹⁸ Ks. esim. AL 12.8.1931, H. Lamminsivun aikatauluilmoitus; AL 15.8.1931, Niilo Heiniön aikatauluilmoitus; AL 12.5.1932, E.M.Yliruusin aikatauluilmoitus; AL 23.9.1932, Hannu Ykspetäjän aikatauluilmoitus.

¹⁹ Laitinen 1992, 315; AL 14.5.1937, Kurun Höyrylaiva Oy:n aikatauluilmoitus; Sopimusvälikirja, Kurun Höyrylaiva Osakeyhtiön valtuutetut ja linja-autoliikennöitsijä Artturi Tiura tehneet sopimuksen Kihniön asema – Toikon laivalaiturin välisen autoliikenteen liikennöimisestä 6.4.1938, Hc Sopimuksia, HKA, HMA.

LÄHTEET:

Arkistolähteet:

Hämeenlinnan maakunta-arkisto (HMA), Hämeenlinna
Höyrylaiva Osuuskunta Kurun arkisto (HKA)

Sanomalehdet:

Aamulehti (AL) vuosikerrat 1918–1939
Ruovesi-lehti (RL) vuosikerrat 1920–1939
Teisko-Aitolahti -lehti (TA) vuosikerrat 1926–1939

- Virtain Sanomat (VS) vuosikerrat 1921–1939.
Lehti tunnettiin Virtain Sanomina (7.6.1921–29.12.1923), Virtain ja Ähtärin Sanomina (4.1.1924–20.3.1925), Virtain, Ähtärin ja Pihlajaveden Sanomina (27.3.1925–24.12.1926), Virtain, Ähtärin, Alavuden, Kuortaneen ja Töysän Sanomina (5.1.1927–29.12.1928) sekä Virtain, Ähtärin, Alavuden ja Töysän Sanomina tutkimusajankohdan loppuun asti.
- Kirjallisuus:
- AJO, Reino (1944). *Tampereen liikennealue*. Kansantaloudellisia tutkimuksia XIII. Kansantaloudellinen yhdistys, Helsinki.
- ANTILA, Kimmo (1999). *Hevoskyydillä ja autombiililla*. Teoksessa Masonen, Jaakko & Antila, Kimmo & Kallio, Veikko & Mauranen, Tapani (toim.), *Soraa, työtä ja hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945. Tuhat vuotta tietä kaksisataa vuotta tielaitosta, osa 2*. Tielaitos, Helsinki, 184–214.
- JUTIKKALA, Eino (1979). *Tampereen historia III vuodesta 1905 vuoteen 1945*. Tampereen kaupunki.
- KÖHLER, Stuart (1996). *Bussit ja sekajunat tavaraliikenteessä*. Teoksessa Blomberg, Olli (toim.), *Maanteiden tavaraliikenne – talouselämän perusedellytys. Suomen kuorma-autoliikenteen historia I*. SKAL Kustannus, Helsinki, 79–93.
- LAITINEN, Erkki (1992). *Kurun historia 1919–1985. Vanhan Ruoveden historia III:5₂*. Kurun kunta.
- MANKA, Mikko (2008). *Näsijärven matkustajaläivaliikenteen kehitys ja laivayhtiöiden toiminta kansallisen liikennejärjestelmän murroksessa vuosina 1918–1939*. Suomen historian pro gradu -tutkielma, Tampereen yliopisto.
- PELTOLA, Jarmo (1994). *Näsijärveltä maailmanmarkkinoille. Elis Lahtisen liiketoiminta ja Visuvesi Oy 1900-luvun alusta 1990-luvulle*. Visuvesi Oy, Ruovesi.
- VALANTO, Juhani (1991). *Tarjanne*. Teoksessa *Korsteeni*. Suomen Höyryrupsiseura r.y. Helsinki, 16–21.
- VALANTO, Juhani (2001). *Näsijärven huvila-asutus ja läivaliikenne*. Teoksessa Salminen, Tapio (toim.), *Tampere. Tutkimuksia ja kuvauksia XI*. Tampereen Historiallisen Seuran julkaisuja XVI, 32–88.
- VALANTO, Juhani (2008). *Matka entisyyteen. s/s Tarjanne 100 vuotta*. Oy Runoilijan tie, Tampere. (2. laajennettu painos).
- VIITANIEMI, Matti (1979). *Suomen linja-autoliikenteen historia. Osa I*. Linja-autoliitto r.y., Helsinki.