

# 'Keisiltä, droskalta...hevosen kanssa...40 penniä'

90 vuotta sitten vihittiin Merikosken kuulut sillat.

Vappuna 1869 avattiin Oulussa juhlallisesti liikenteelle vasta valmistuneet Merikosken sillat — kautta maan kuulut »Oulun sillat». Se oli suuri tapaus ei vain Oulun, vaan koko maan, erikoisesti Pohjois-Suomen kannalta. Mutta samalla tästä toimenpiteestä hyötyivät suuresti myös molemmat naapurimaat, niin entinen kuin silloinenkin isäntämaa. Ei siis ihme, että tilaisuudessa veisattiin ja rukoiltiin, puhuttiin ja ammuttiin ja lopuksi laulettiin Maamme laulu ja että iltajuhlassa, joka ilmeisesti pidettiin silloisessa Seurahuoneessa, tunnelma oli korkealla. (Uuden Suometaren mukaan.)

Siltojen rakennusvaiheista on varaten vaikea kerätä tietoja, mutta alkuaan pääsee kuitenkin P. W. Snellmanin paljon asiaa sisältävän teoksen »Kertomus Oulun Kauppaseuran ja Oulun Kauppiainien Eläkekassan toiminnasta» avulla. Kirjoitin näistä asioista tasan 10 vuotta sitten vanhaan Kaikuun, joten tydyn kertaamaan silloisia muistiinpanoja. — Kun kulku Merikosken kolmen vuolaan suuhaaran yli oli vaikeaa eikä paljon helpompaa koskenniskassakaan, Laanilan kohdalla, on luonnollista, että siltoja varsin varhaisessa vaiheessa jo suunniteltiin. Ainakin jo 1854, jolloin itämaisen sodan takia huomattava osa Venäjälle tuotavasta tavaresta saapui

maitse Haaparannan ja Tornion kautta, siltakysymys oli päivänkohtainen. Seuraavan vuoden vaihteessa myönnettiin ensimmäinen sillanrakennusmääräraha kivien ve-toa varten Polttimosaarelle. Asia ei kuitenkaan edistynyt, koska Oulun Kauppaseura ei katsonut asiakseen ottaa siltatyötä niskoilleen — koskihän tämän yhteyden aikaansaaminen koko pohjoista kotimaakuntaa, koko suuriruhtinaskuntaa. 100 vuotta sitten keskusteltiin jo kiinteän sillan rakentamisesta Ala-laanilasta Polttimosaareen. Asia esitettiin kenraalikuvernööri Bergille, joka silloin vieraili Oulussa. Tästä kai suunnitelma lähti kehittymään, sillä 1860-luvulla perustettiin siltayhtiö, jonka pääosakkaana oli kaupunki. Tällä Oulujoen siltayhtiöllä oli (90 vuotta sitten se oli luonnollista!) »hienompikin nimi, Brobolaget, joka kansan suussa vääntyi — Rupulaakiksi, ja »Rupulaakina» se sitten pysyi.

1866 aloitettiin siltojen rakentaminen Merikosken kolmen vuolaan suuhaaran yli. Silta-arkkitehdiksi oli kutsuttu ruotsinmaalainen insinööri, majuri Adelskjöld. Rakentaminen aloitettiin kaupunginpuoleisesta päästä, niin että ensimmäisenä valmistui Pokkisenväylän silta kaupungista Linnansaareen. Kuvamme antaa selvän käsityksen tästä ensimmäisestä sillasta, jonka sen puo-

lesta vielä muistan — palvelihan se vuoteen 1924, jolloin vasta nykyinen Pokkisen »vanha» betonisilta valmistui. Ämmänväylän silta rakennettiin seuraavana ja viimeisenä Tuiranväylän silta. Kaikki kolme siltaa rakennettiin puusta, ja varsinkin kaksi ensinmainittua muistuttivat toisiaan tyyliensäkin puolesta. Tuiran siltahan oli paljon pitempi. Kun Tuiran siltakin huhtikuussa 1869 oli valmistunut, julkaisiin siltayhtiön puolesta seuraava kuulutus Oulun Wiikko-Sanomialehden nro:ssa 17 (24. 4. 1869):

*Tulevana lauantaina toukokuun 1 päivänä, kello 1 aikaan, avataan juhlallisesti uudet sillat Oulujoen poikki tämän kaupungin vieressä yleiselle liikenteelle, joka tämän kautta tiedoksi saatetaan, kehoituksella niille, jotka aikovat tässä juhlallisuudessa läsnä olla, että itsekukin kohdaltansa kokisivat poistaa semmoista ahdinkoa, että onnettomuutta sen kautta tapahtua voipi, erittäinkin koska niitä melkoisen korkioita tie-penkeireitä siltain välillä ei vielä ole voitu varustaa turvapuilla silville.*

*Oulujoen siltarakennus-toimikunnan puolesta:*

*Leonh. Pentzin.*

*Taksa siltain käyttämisestä Oulujoen yli Oulun kaupungin vieressä.*

*Jalkamieheltä, kultakin hengeltä ..... 5 penniä*  
*1 hengeltä käsi- eli työntökärryjen kanssa 10 »*  
*1 lehmältä johdattajan kanssa ..... 10 »*  
*1 hevosesta samaten .. 15 »*  
*Kärryiltä tahi työreeltä hevosen kanssa .... 25 »*  
*Nelirattaisilta työkärryiltä hevosen kanssa 30 »*  
*Samoilta kahden hevosen kanssa ..... 50 »*  
*Keisiltä, droskalta tahi matkareeiltä hevosen kanssa ..... 40 »*  
*Samoilta kahden hevosen kanssa ..... 40 »*  
*Vaunuita kahden hevosen kanssa ..... 80 »*  
*Samalta tahi matkareeltä usiampien hevosten kanssa ..... 1 mk*

*Kestikievari-kyytistä palajava henkilö ynnä hevosen ja ajokulun kanssa on maksusta vapautettu.*

*Tultaassa Pokki-sillalta Linnansaarelle taikka veräjällä Tuiran-sillan edessä lunastetaan piletit, joka takaisin jätetään päästessä jommankumman veräjän läpitse, jolloin piljetti niin ikään on sen lunastettava ja hetiköhta takaisin jätettävä, joka ei ole ennen sillä varustautunut.*

*Oulujoen siltayhtiön puolesta:*

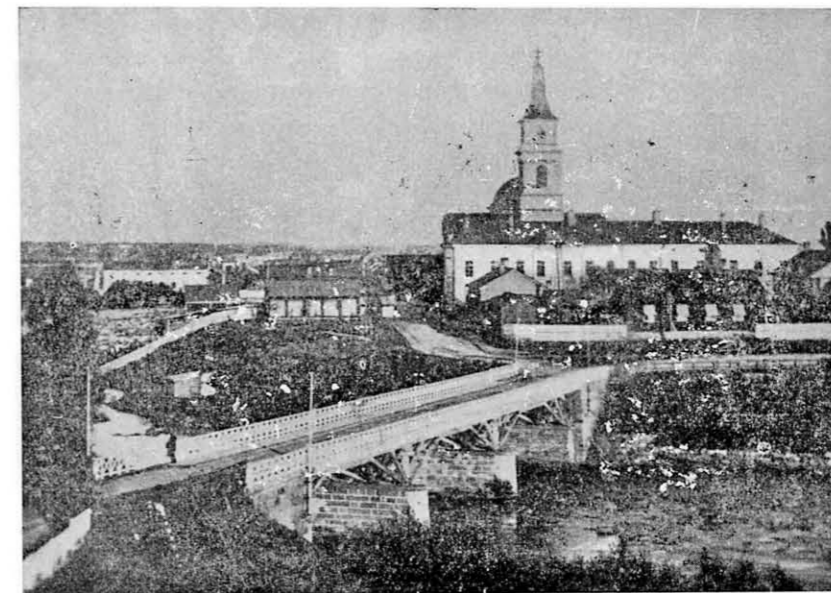
*Leonh. Pentzin.*



SILTAMAKSULIPPU

oli millilleen tämän kokoinen (kuva yllä). Vanhat ihmiset muistanevat vielä! Kuin tilauksesta toi tämän »piletin», jota kuvamme esittää, toimitukselle Oulun teknillisen koulun opiskelija Alpo Marjomaa. Alkuperäisen kappaleen pyysi hän kuvauksen jälkeen luovuttamaan Oulun museolle. Mutta lieneiskö tämä ainoiskappale? — Oulun sillat näemme oikealla alkuperäisessä asussaan. Ylinnä on Pokkisenväylän silta, joka purettiin 1924, taustalla lyseo ja kirkko (huomattava: ei ole vielä maanmittauskonttoria paremmin kuin lääninhallitustakaan). Vierinen kuva (oik.) esittää Ämmänväylän alkuperäistä siltaa Linnansaareltä kuvattuna (v. 1887). Vierailta vaikuttavat Raatin, Toivoniemen ja Tuiran maisemat! Tuiranväylän silta pilkottaa oikealla. Ämmänväylän sillalle tuli tasan 70 vuotta sitten äkkilähde, sillä toukok. 7 p:nä 1889 nostivat lähtevät jäät sen harteilleen ja hajottivat kappaleiksi. Tätä tapahtumaa ihmettelevät oululaiset isokokoisessa vasemmanpuoleisessa kuvassamme, joka on otettu Ämmän sillan alapuolelta toukok. 8 päivän aamuna 1889. (Taustalla Raatin suolamakasiinit ja Kuusisaaren pikipruuki.)

## Mikä oli »Rupulaaki»



Niin siirtyi historiaan matkustajaliikenne ja rahtaus Oulujoen yli veneillä, historiaen siirtyvät »rod-darmadami», kuten kutsuttiin leveäpäisiä ja usein varsin suulaita soufaja-akkoja, jotka välittivät liikennettä Heikolan niemestä (Planaoijan suu) Prännärin rantaan (Merikosken saippuatehdas ym.).

Askeisten kuulutusten allekirjoittaja, Leonh. Pentzin, oli aikansa toimeliaimpia oululaisia, suuri herra, joka kai tosiasiasa järjesteli ja määräili asioita kuvernöörinkin selän takana. Arvoltaan hän oli laamanni, virkansa puolesta läänininsinööri (vastaten nyk. lääninneuvosta). Hän oli myös »Rupulaakin» puheenjohtaja.

Tuiran siltaa iouduttiin jo niin varhain kuin 1881 korjaillemaan. Myöhemmin ilmaantui siltaan niin pahoja painumia, että se 1910 perusteellisesti uusittiin. Tällöin siitä tuli nykyisen polven muistissa oleva »kolmas silta». Uusia korjauksia

suoritettiin 1923 ja 30-luvulla, sotien aikana ja jälkeen. Tällöin oli silta-vanhus jo aikansa palvellut ja talvella 1948 se sai väistyä vasta valmistuneen nykyisen komean Tuiran sillan valmistuttua.

Monivaiheisimmat ovat kuitenkin keskimmäisen sillan vaiheet. Monet oululaiset muistelevat 50-lukumme alussa liikenteestä poistettua rautaista kaarisiltaa (»Juosten ajo kielletty») alkuperäisenä Ämmän sillana. Alkuperäinen Ämmänhaaran silta koki kuitenkin tasan 70 vuotta sitten (toukokuun 7 päivänä) elämänsä järkyttävimmät hetket. Monet kerrat aikaisemminkin jäät olivat nimenomaan tätä siltaa uhkailleet, mutta mainittuna toukokuun 7:ntenä ne yksinkertaisesti nostivat sillan paikoiltaan ja hajottivat kappaleiksi. Nyt päätettiin rakentaa silta, johon jäät eivät yltäisi, ja niin valmistui jo samana vuonna äsken mainittu Ämmänhaaran rautainen

↓  
 kaarisilta, jonka malli siis oli saatu kolme vuotta aikaisemmin valmistuneesta rautatiesillasta.

Paitsi että nämä Merikosken sillat käytännöllisesti merkitsivät huomattavaa edistysaskelta sekä Oulun että maakunnan liikenteen kannalta, ovat ne aina merkinneet varsinkin oululaisille paljon muutakin. 90 vuotta ovat sillat olleet oululaisten mieluisin kävelytie, ja niiltä avautuneita näköaloja niin merelle kuin koskelle on ihailtu ja ihasteltu, niistä on etsitty virvoitusta väsyneelle mielelle, niitä on näytetty kaikille vieraille. Taiteilijat ovat ne ikuistaneet puolelta ja toiselta ja oululaiselämää kuvaavassa kaunokirjallisuudessa niillä on huomattava sijansa alkeis Pakkalan vaaralaisromaaneista. Mutta, tämä olisi jo toinen juttu, joten ei siitä sen enempää.



Kuvat: Pohjois-Pohjanmaan museon kokoelmat