

Oulu 23.7.1970

Valokuva: Atte Kalajoen kokoelmat,
saatu Erkki Flinck'iltä

PANU:

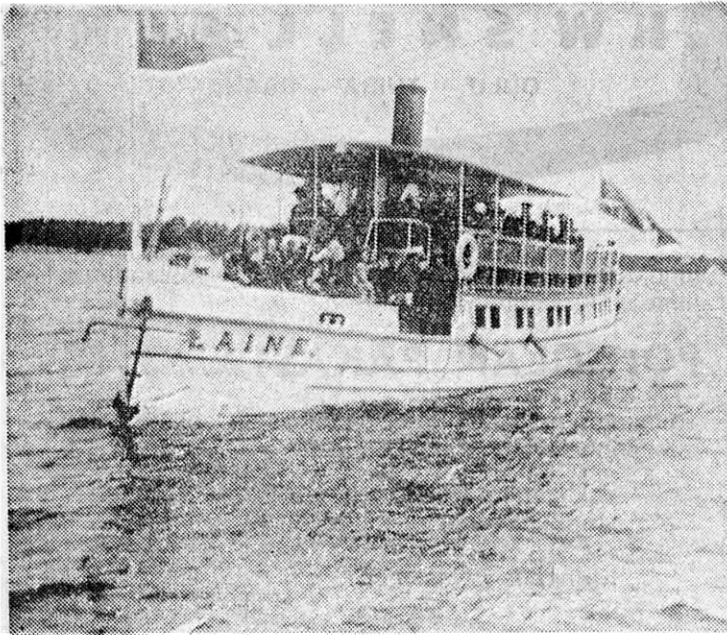
OULUJOEN LAIVALIIKENTEEN 100-VUOTISMUISTO



Päivyrissäni on jo vuoden, toista siirtynyt merkintä "100 vuotta Oulujoen laivaliikenteestä, ks. P.W.S. ja Ent. Oulujoki", mutta muutama viikko sitten vei muhoslaistunut ystäväni Martti T. Asunmaa ikään kuin sanat suusta kirjoittamalla Kalevan toimitukselle kirjeen: 100 vuotta Oulujoen laivaliikenteestä. Asia on silti useammankin muistamisen arvoinen, ja lehtori Asunmaan ehdotuksia on syytä tukea ja toistaa.

Vaikka tiedänkin Oulujoen lai-

valiikenteestä kovin vähän ja vaikka minulla onkin siitä oikeastaan vain yksi kokemus, on tuo kaikki kuitenkin hyvin muistissani. Olin lopulla kahdeksatani, kun aloitettiin monivaiheinen matka Suomussalmelle. Ensimmäin ajettiin vossikalla Kurkelanrantaan. Sieltä nousiin höyrylaivalla Oulujokea Muhokselle, sitten kievarikyydillä Vaalaan, sitten purjehdittiin höyrylaivalla yli Oulujärven Kajaaniin, sitten kievarikyydillä... Lopputaipaleella sattui kuitenkin kummaa. Joku



PELASTUSARMEIJAN huvimatka Muhokselle 18. 8. 1915
Laine-laivalla Kalle Sandmanin kopioima Aarno Tuorin—
Erkki Flinckin tallettama valokuva.

oli Kajaanissa ottanut selville, että siihen ja siihen aikaan olisi suuri kuormapiili matkalla Suomussalmelle. Niin vain, että sitä lievemmekin Mieslahden – Ristijärven tiellä odottaneet), ja aikanaan se tuli ja poimi meidät lavalle jauhakuorman ja ajurinkopin väliin. Ämmänsaareen tultiin ja Oilolanrannassa pysäytettiin...

Oulujoen laivaliikenteestä keskusteltiin kyllä jo enemmän kuin 100 vuotta sitten. Oulun rannikkolaivaliikenteen perinteet alkavat jo vuodesta 1839, jolloin kauppias A. Nylanderin Oulussa rakennettu Uleåborg, jossa oli Ruotsissa asennettu kone, aloitti liikenteen Oulusta Turkuun. Uleåborg oli siipihöyrylaiva. Muutaman vuoden jälkeen laiva myytiin Turkuun. V. 1857 aloittivat sitten h:t Österbotten ja Suomi rannikkolaivaliikenteen uudelleen. Seuraavana vuonna 1858, kertoo P. W. Snellman, vaadittiin Oulun Kauppaseuralta kenraalikuvernöörin kirjeen johdosta lausuntoa laivaliikenteen mahdollisuuksista Oulujärvellä. Seuran mielestä aloite oli ennenaikainen, liikenne oli vähäistä, tervankuljetus ei voinut tapahtua laivalla, kun uudestilastaus oli toimitettava Vaalan satamassa, lastissa olevien tervaveneiden hinausta ei voitu ajatella, koska tervaveneet olivat liian heikkoja hinattaviksi, suolanvienti tapahtui sopivimmin rekikelillä. Kauppaseura arveli, että matkustajia olisi ollut korkeintaan sata vuodessa.

Oulujärvi saikin ensimmäisen höyrylaivansa vasta 1870. Sen nimi oli Ämmä ja se oli puulaiva, omistaja oli J. W. Snellmanin kauppahuone. Tämä Ämmä oli jo kolmas Oulujärven Ämmäniminen laiva.

Niin kuin Martti T. Asunmaa mainitsemassani kirjeessä kertoo, aloitti Oulujoen laivaliikenteen Kaima-niminen laiva kesällä 1870. Kaima, joka siis liikenoi Muhokselle ja takaisin, oli heikkovoimainen ja lisäksi pa-

hantapainen, syyti säkeniä niin, että matkustajien vaatteet paloiivat. Kaiman osti jo 1872 J. G. Snellman pannen sen liikennöimään kaupungin ja Toppilan väliä. Minkähän nimenä? V. 1875 jatkoi liikennettä Ilo, mutta "sekään ei ollut pitkästä iloksi", kuten sanotaan kirjassa Entinen Oulujoki (näiltä osin E. V. I. Karjalaisen käsialaa). Vasta 1880 aloitti laiva, joka jo jäi historiaan, tuli Oulun Konepajan rakentama Laine. Historioissa sitä puhutellaan vanhaksi Laineeksi, koska tämän vuosisadan kirjoittajat muistavat paremmin v. 1909 aloitaneen uuden Laineen, joka sekun oli Pikisaaren konepajalla rakennettu. Vanha Laine laskettiin Merikoskea alas, että kivet kolisi, ja se joutui Toppilan sahan käyttöön. Minkähän nimenä? Jo vanha Laine oli 1899 saanut toverikseen Lempin, joka on monen vieläkin elävän kulkijan muistissa. Tällä välin oli Oulujoen liikenteessä kyllä ollut myös uusi Ilo, kesäkuusta 1884.

Oulujoen alivaliikenne loppui 1920-luvun lopulla. Sen teki kannattamattomaksi vähitellen lisääntynyt linja-autoliikenne ja Kontiomäen rata. Oulun ja Oulujokivarren muistimiehet sietäisi näistä asioista kiireesti haastatella, siinä mielenkiintoinen työ esim. Muhoksen Kotiseutuyhdistykselle. Martti Asunmaa kyselee, eikö ole ketään, joka voisi aloittaa laivaliikenteen edes aluksi Oulusta Turkansaareen. Ihmisillä tuntuu tosiaan olevan aikaa, eikä nuo kaikki tunnu tietävän, mih.r rahansakaan panisivat. Asunmaa viittaa erikoisesti suuresti kasvaneen ja kehittyneen – ja kehittyvän – Turkansaaren tarjoamiin mahdollisuuksiin. Muistelen jo kerran varovaisesti kyselleeni, eikö vanha ystävämme Hailuoto voisi yllättää oululaiset ja Oulun-kävijät. Mitä sanovat katsastajat ja omistajat? Kai se vanha Luoto voitaisiin siirtää yhden kosken yläpuolelle, kun sinne on kummemminkin konsteittain jo sata vuotta sitten siirretty Ämmä kuin Ämmä?