

PANU: Oulu 23.8.1970

## OULUN MATKUSTAJALAIVOISTA

Valokuva: Atte Kalajoen kokoelmat



Lektor E. V. I. Karjalainen, joulukostamme kovin varhain poistunut historiantutkija, kirjoitti 1952 Kaltioon Oulun ensimmäisestä aikataulun mukaan kulkeesta matkustajalajivasta, jonka nimi oli Uleåborg, "Meriteeri, Tervarinta", niin kuin sen ajan kronikoitsija runoili. Uleåborg oli Oulussa rakennettu siipihöyry, johon Ruotsissa asennettiin kone. Redarina oli kauppias Anders Nylander. Laiva saatiin liikenteeseen 1839, jolloin se ensimmäisen kerran matkasi Turusta Ouluun. Nylander möi laivan Oulussa perustetulle yhtiölle, joka jatkoi vuoteen 1844, jolloin tappiota tuottanut laiva huuto-kaupattiin Turussa.

Tiedot ovat paitsi Karjalaiselta samasta Pirkko Pokelan historianaaneesta, josta jo aikaisem-

min kerroin. Oulun ja Pohjanlahden rannikkokaupunkien Tukholma mukaan luettuna välillä oli vuosisadasta toiseen ollut paitsi rahti- myös vilkasta matkustajaliikennettä. Kulku purjelaivoissa oli toki hyvän sään sattuessa paljon vaivattomampaa kuin maitse. "Meriteeri" Uleåborg sai jatkajan vasta 1857, jolloin Turussa perustettu yhtiö, jossa oululaisia oli osakkaina, asetti liikenteeseen Österbotten-nimisen höyrylaivan, jonka ensimmäisenä kapteenina oli oululainen William Portin. Österbotten oli mitasuhteiltaan toista luokkaa kuin Uleåborg. Mitat suhtautuivat toisiinsa seuraavasti: pituus 96 ja 180 jalkaa, leveys 16 ja 24, kantavuus alle 20 ja 246 tonnia. Pohjanmaan höyrylaivaosakeyhtiön toinen laiva Suomi aloitti 1858

vuorotellen Österbottenin kanssa. Reitti oli nyt molemmilla Tornioista Pietariin, väisatamia 14. V. 1861 aloitti Oulun Bergbomien Oulu liikennöimisen samalla reitillä, olipa sen tarkoituksena kulkea Kemiin saakka ja kulkikin kaksi vuotta.

Pohjanmaan yhtiöllä oli kuitenkin kilpailija jo syntyessään, Oulun hinausyhtiö-Uleåborg Bogseringsbolag, jonka höyryalus Alku oli paitsi puutavaran hinaaja myös matkustajalajiva Oulun-lin-Kemin reitillä. Tämä Alku oli kauppaneuvos Frans Johan Franzénin Varjakan varvalla "lyöty" entinen purjelaiva Alku. Ajat parantivat, kirjoitti OWS: "Kymmenkunnan perinkulman kulle ei tarvita enää kovin monta tiimaa eikä entistä paljo rahaa." Tukholman ja Oulun välille tuli 1859 Bråviken, joka tosin sinä kesänä kävi Oulussa vain kahdesti, sitten 1864 Thule ja 1865 Pohjola. 60-luvun lopulla, näin Pokela, liikennöi Oulun-Tukholman välillä Pohjolan ja Thulen lisäksi Berzelius ja Chapman. Oulun Pietarsaaren reitillä kulki mainittujen Österbottenin, Oulun ja Suomen lisäksi Porthan, mutta yhteydet Oulusta pohjoiseen parantivat vasta 70-luvulla, jolloin torniolaisten oma yhtiö hankki

laivan, joka kastettiin Aavasaksaksi, reitille Tornio-Pietari-Lyypekki-Tukholma.

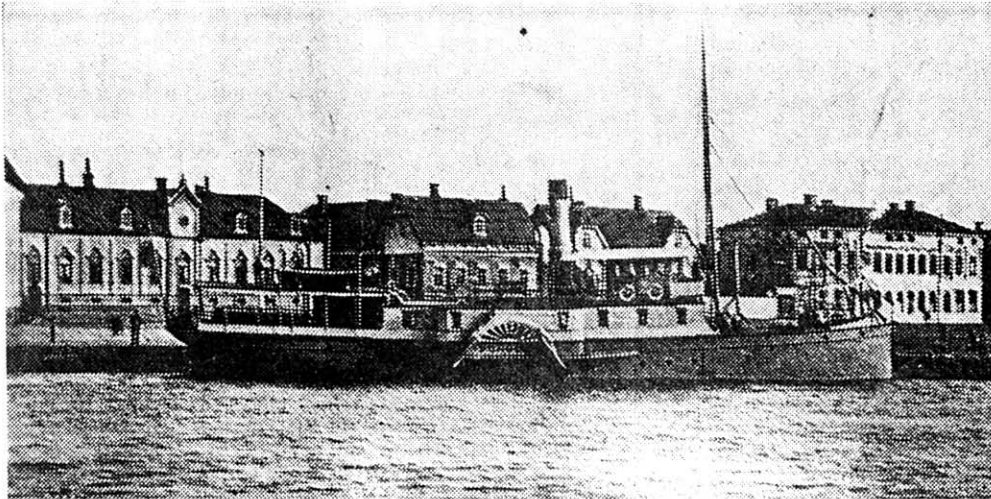
Österbottenilla syttyi tulipalo ja laiva haaksirikkoutui Reposaaaren edustalla 20. elokuuta 1874. Sen tarina loppui siihen. Suomi liikennöi vielä 1875 vuorotellen Pietarsaaren linjalle siirtyneen Oulun ja 1870 aloittaneen Wasan kanssa, mutta sitten Pohjanmaan höyrylaivayhtiö lopetti toimintansa. Torniolaiset hankkivat kuitenkin 1876 Torneån ja jälleen Pietarin-linjalle, ja jo 1875 - vihdoin - oli liikenne pohjoiseen Oulusta vakiintunut, kun siipirasalus Wellamo oli aloittanut Oulun-Kemin-Tornion reitillä. Wellamon kuva tällä palstalla on julkaistu ainakin kerran.

Pirkko Pokelan toinen aine, johon myös olen saanut tutustua, kertookin juuri höyrylaivaliikenteestä Oulusta pohjoiseen, Wellamosta ja sen kanssa syyskesästä 1891 kilpailemaan ryhtyneestä Pohjolasta, mutta siitä toiste. Pohjoisen liikenteessä oli lisäksi samanaikaisesti Oulu ainakin 1900-luvun alussa ja vielä 1902.

Wellamon viime kesäksi jäi kesä 1902, jolloin se vielä, yhtiön toimitusjohtajan Victor Höckertin käsiin siirtyneenä, liikennöi 11. 8. saakka. Seuraavana kesänä ajoi Pohjola karille 18. 8. ja lopetti. V. 1903 valmistunut Oulun-Tornion rata teki sitäpaitsi liikennöimisen kannattamattomaksi. Niin rajoittui matkustajalaivaliikenne samoihin aikoihin virinneeseen Oulun-Varjakan-Hailuodon ja Lumijoen Varjakan, Oulun-lin ja Oulun satamien sisäliikenteeseen.

Pirkko Pokela kaipaa tutkimuksessaan Wellamon asiakirjoja. Kuka tietäisi niistä?

Minulla on lainassa myös maisteri Pentti Pokelan Turun professorille kirjoittama mielenkiintoinen laudatur-tutkielma Kaiku K. F. Kivekkään aikana 1878-1905, minkä olemassaolosta näin haluan tiedottaa oululaisille lehdistöhistorian tutkijoille. Mitähän tekemistä näillä on aloja harrastavilla Pentti ja kolla on toistensa kanssa?



Siipihöyry Pohjola torin rannassa - "Kokkolanniemessä"; ehti v. 1904 jälkeen, ennen v. 1903, - vuosilaudan kulkija?