

□ Kaisu 1899 kesäkuun 12. päivä kirjoitin muistiin uutisen, että "Wiisikolmatta vuotta täyttyy tänä kesänä siitä, kun höyryalus "Fritzin" perämies aloitti nykyisen toimensa".

Selostettuaan, että perämies Kokko on laivallaan ehtinyt kulkea kaupungin ja Toppilan salmen välin n. 5000 (!) kertaa lehti jatkaa:

**"Aina sääntillisenä wirassaan ja palvelustawalleen yleisölle kohtelihaana on hän saawuttanut päällystönsä tyytyväisyyden ja tätä wäliä matkustawain luottamuksen ja kiitollisuuden."**

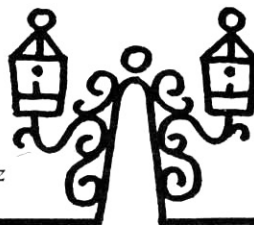
Todettuaan vielä, että Kokko oli **"Waiwalloisesta toimestaan ja wierineistä vuosistaan huolimatta nähtävästi hywissä woimissa"**, lehti lopetti toivomukseen, että yhä edespäin yleisö saa käyttää hyväkseen hänen "palwelewai-suuttaan".

Kauniisti kirjoitettu ja varmaan ansiosta, vaikka jos tuo 5000 on oikein, niin ei siihen maadu kuin pari puukia päivälle. Kaipa se viime vuosisadalla riitti. Muistan minäkin Fritzin, vanhimman "Salamen" paketeista, mutta kun en ollut linjan vakinaisia matkustajia, soitin Flinckin Erkilie, joka on avojalkanen hietasaarelainen. Hyvin hän Kokon muisti, mutta ei etunimeä. Sanoi, että Papaksi sitä

Oulu-lehti 3.1.1973

**Panu**

*Ringvallin Matin Salmi  
ja Kokon "Papan" Fritz*



kaikki puhutteli: "Pappa on keulassa." — Mitä minä luinkaan äskettäin vanhasta Oulu-lehdestä (1964!) yhden Ketjupolttajan pakinasta, että "muistakko nä sen yhen paketin perämiehen, sen, jolla oli mahottoman pitkät vaaliat näävelit...? Kokkohan se..."

Pappa oli vielä kauan senkin jälkeen, "Lunperinki" aikana. Aluksi oli nimittäin A. B. Fritz, mutta sen lunasti sitten konsuli Torsten Lundberg, jonka senaikaiset kakarat muistavat siitä, että sillä oli koukukeppi kourassa, ja kepillä se otti lapsia kiinni kurkun ympäri, että joskus henkeä ahisti, ja työnsi karamellin vaikka väkisten suuhun. Monitoiminen Lundberg osti sitten jostain myös Onnin ja Frejan sekä Oulujoen laivat Lempin ja Laineen, mutta nepähän eivät kuulu tähän. Fritz myytiin ensimmäisen

maailmansodan jälkeen Kemiin, mutta Onnin ja Frejan monikin muistaa, nehän puksuttivat vielä lopulle kolmekymmentälukua. Niin, perämies Kokko jatkoi Fritzin jälkeen Kotkassa, joka oli Uleån Korkeasaaren pieni matala hinaaja. Flinck muisteli tullessaan sillakin paatilla joskus kaksikymmentäluvulla. Freja myytiin sitten ennen toista maailmansotaa Haukiputaalle, josta se meni Viinamäen veljeksille Iihin, jossa se Alli-nimisenä palveli hinaajan vaivalloisessa työssä, kunnes se myytiin Kemijärvelle. Onnin taas osti Tervon Jussi, joka poikansa Väinön kanssa jatkoi liikennöimistä Kauppatorin, sen silloisen, rannasta.

Kokko aloitti siis Fritzissä 1874, mutta milloin aloitti Fritz? Ennen sitä ehti kuitenkin olla monta paattia. Ensin oli se "Neljän akan

pierulautta", Näkki eli Necken, jonka kauppias N.A. Tornberg varusti liikenteeseen 1860. Kirjoitinhän siitä kesällä 70! Se oli veivivene, käyttövoimana kaksi siipirastasta tai, oikeesti sanottuna, ne neljä akkaa... Ensimmäisen höyrylaivansa Toppilan linja sai 1865. Tunnettu kauppias ja purjelaivojen varustaja Matts Ringvall asetti sinä kesänä liikenteeseen pienen höyrypaatin (ångslup), jota voimme pitää Oulun ensimmäisenä pakettina (Oulu n:o 57/70). P. W. Snellman kertoo sen liikenneineen Ankkurikarin ja Toppilan salmen välillä. Ankkurikari oli se niemennokka, johon Pakkahuone oli rakennettu, ja koko rantaniemeä, johon "nökkakin" kuului, kutsuttiin sitä ennen Heikolanniemeksi, kunnes jälkimmäinen nimi liukui Pokkisenväylän kylkeen, jonne sitten paketitkin siirtyivät.

Rinvallin Salmi sai jo 1866 kilpailijakseen Wilkas-nimisen höyryvenhon, jonka varustajaksi Flinck muisteli Ravanderin (Otto-kapteeni kai?) Wilkaan päivät tiettävästi päättyivät vähäisenä hinaajana. Jokohan sitten tuli Fritz? Vuosisadan lopulla asetti joka tapauksessa kuljettaja Paasivirta liikenteeseen Aallottaren, mutta — Paasivirtahan kulkikin Pikivirran kautta Hietasaareen, ja se olisi jo eri juttu.