

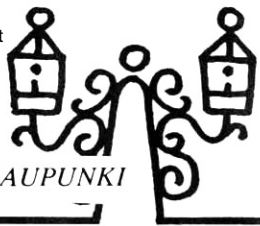
Otsikoksi merkittävä sanaryhmää tavatessani mietin hyvän aikaa, miksi se tuntui kovin tutulta. Sitten huomasin: sanat ovat Uuno Laukan 1951 ilmestyneen aikajärjestyksessä toisen Oulun kuvakirjan nimi. Kirjan niminä 'piti tietenkin olla Oulu-Pohjolan valkea kaupunki, mutta kustantaja, WS, ei suostunut ehdotukseen. Onneksi nimi ei estänyt kirjan myyntiä, teos pääsi kahteen loppuunmyytyyn painokseen.

Otsikkosanat ovat nyt olleet neljättä kuukautta Pohjois-Pohjanmaan Museon Ainolaan järjestetyn mielenkiintoisen silta-kuva-näyttelyn nimenä. Olen pistäytynyt katsomassa kuvia aina silloin tällöin, vaikka vasta äskettäin ehdin ottaa "eväät mukaan" ja oikein eläytyä tähän vt. museonjohtaja Aulis Forssin mainion idean erinomaiseen toteutukseen. Oulun silloilla ei tässä näyttelyssä suinkaan tarkoiteta vain Oulujoen yli rakennettuja siltoja, vaan myös sekä Kaupunginojan, Plaanaoijan, että Hupisaarten siltoja. Viimeksimainittujen esittely ja historia jää kuitenkin suhteellisesti paljon vähäisemmäksi kuin Oulun ja liikenteen yleensä kannalta tärkeimpien, Oulujoen siltojen. No, ei näistä Oulujoenkaan silloista olisi paljon apua, jos ei olisi siltoja pahaisen Plaanaoijan yli! Viimeksimainittuja lie pyrkähty kaupunkin perustamisesta lähtien, jolloin myös ja jo ilmeisesti Oulunlinnan takia sitä ennenkin oli kesäisin renkkusilta sekä Pokkitörmän juurelta että Plaatansaarelta (Maaherransaaressa mainitaan) Linnansaareen. Oulujoen siltoja ryhdyttiin tieltävästi ensimmäisen kerran suunnittelemaan Itämaisen sodan

Oulu-lehti 12.8.1973

Valokuva: Pohjois-Pohjanmaan museon kokoelmat

Panu OULU — SILTOJEN KAUPUNKI



vuonna 1854, silloin Polttimo- eli nykyisen sairaalasaaren rannasta. Vast 1866 siltojen rakentamiseen kuitenkin ryhdyttiin (tekee mieli sovittaa tänään mukaan kuva ensimmäisen rakennusvaiheen ajalta), ja 1 toukokuuta 1869 avattiin Oulun sillat juhlallisesti liikenteelle. Sopii hakea museosta esittelymoniste, en kajoa yksityiskohtiin.

Oli näyttely tämän ilmestyessä pystyssä tai ei, haluan joka tapauksessa omanakin mielipiteenäni todeta, että se on asiallisesti ja tyylikkäästi sekä erittäin havainnollisesti koottu. Monet näytteilläolevista alkuperäiskuvista, usein ne ovat vain postikortin kokoisia, osoittavat jälleen kerran, että valokuvaajat osasivat tehtävänsä jo sata vuotta sitten. On erittäin kauniita postikortteja, sekä mustavalkoisia (ruskeita!) että väritettyjä. Löysin monta sellaista kuvakulmaa, jota en ollut tullut ajatelleeksikaan Ymmärtääkseni joistakin kuvista kannattaisi ottaa myyntiin uusi painos. Parhaiten joukkoon kuuluu tietenkin myös kuvia, joiden "signeeraus" on Ina Liljeqvistin (& Co). Värikuva on "uusi" keksintö, mutta kuvan väritys vanha taito. Näyttely osoittaa, että väritystaitoa oli monenlaista. Eräissä värityksissä on onnistuttu niin hienosti, että luulisi tosiaan kysymyksen

ollevan varsinaisesta (ja taidokkaasta) värivalokuvasta.

Vaikuttavin kuvasarja on kuudesta samanaikaisesta sadan vuoden taikaisesta kuvasta muodostettu seinän levyinen kuva panoraama, jonka avulla näemme yhdellä silmäyksellä koko vanhan siltaväylän Pokkitörmältä Toivoniemeen. Jo yksistään tämä kuvasarjan takia kannattaisi käydä näyttelyssä. Kuvat ajoittuvat todellakin jokseenki tarkkaan sadan vuoden taakse, koskapa Linnansaaresta puuttuu Observatoria-Tähtitorni valmistunut tieltävästi jo 1875.

Huomio ehti kiintyä myös monen-moniin yksityiskohtiin, mm. Tuiran sillan mahtaviin puukariin, joiden yli me olulaiset kävelimme ja ajoimme luultavasti ajattelematta, tajuamatta, minäkalaisia rakennusteknillisiä mestariteoksia ne olivat sen lisäksi, että muodostivat rakennustartullisen nähtävyyden, mikä sentään kai joskus tajusimme. Kun sanomalehtiemme eräisiin selostuksiin ehti keväällä vilahtaa maininta, että toinen eli Ammän silta olisi hajonnut 1888, tulkoon vielä tähän oikaistuksi (kuten on näytelyssäkin oikaistu), että tapahtui toukokuussa 1889. Silloin jäätelit yksinkertaisesti nostivat kaksikymmenvuotiaan kauniin puudilan "harteilleen". Mutta syksyllä

oli uusi silta, rautainen kaarisilta, jo paikoillaan. Siinä asiassa kartakaikkiaan toimittiin nopeasti, käsittämättömän nopeasti. Kuva osoittaa että sillan koko runko on jo pystyssä, kun lehti vielä on puussa, eikä vaikuta edes ruskan ajalta.

Asiaan päästyäni en malta olla oikaisematta muutamaa painoa (ja väärinkäsitys) virhettä, jotka näyttivät livahtaneen virkeän nimim. UW:n siltatarinaan. Oulu-lehdessä n:o 31 oli tietolähteenä käytetyn puhelinmestari Erkki Flinckin nimeksi vääntynyt Flingji ja Linnansaaren viimeisen siltavahin, Grönholmin rouva, nimeksi Grannol. Väärinkäsityksestä johtuen jutussa puhutaan Pokkisen betonisillan levittämisestä 1940. Betonisilta, ylävirran puolella on se sama, joksi se 1924 rakennettiin, mutta toisen maailmansodan jälkeen rakennettiin viereen nykyinen leveä pääsilta.

Toppilan salmen nykyisistä silloista vain ylävirran puolella oleva ajo- ja jalankulkusilta on kappale Ammänväylän siltaa, joka hajoitettiin ja siirrettiin 1949. Toppilansalmen rautatiesilta syntyi jatkosotamme aikana. Noin sitä saattaa muistaa väärin vanhaki ja jopa hyvämuistinen oululainen. Edessäni on kuva muinaisensiltamaksulipusta, piletestä, ja siinä sanat Uleä Elfs Brobolag. Näistä sanoista muodosti entinen oululainen kauniin (!) sanan "Rupulaa-ki", jolla tarkoitti siltayhtiötä, eittimmä-pilettiä.

P.s Parkki Warjakka, Varjakan varvin laiva, poseerasi Panun parkinassa 2. elokuuta, mikä tarkennus selvyuden vuoksi.



Oulujoen Poikkisenväylän siltaa on alettu rakentaa. Kuva vuodelta 1866