

KEMPELELÄISTEN ELÄKEJÄRJESTÖJEN RISTEILY OULUN MERIALUEELLA 28.8.2024



Kuvassa M/S Casandra



Kuva Pikisaaresta,

Keskiviikkona alkuillalla klo 17.00 huomattavan suuri ryhmä ikäihmisiä kokoontui Oulun kauppatorin rantaan. Olimme lähdössä Oulun edustan merialueelle Oulu Lines Oy:n aluksella M/S Casandralla kahden tunnin mittaiselle risteilylle. Sää suosi tapahtumaa, edellisten päivien voimakkaista tuulenpuuskista ei ole jäljellä henkäystääkään. Leppoisa pilvipoutainen elokuinen ilta helli risteilyyn osallistuneita. Ryhmämme koko oli 90 henkilöä, joka koostui useasta kempeleläisistä sekä oululaisesta eläkeläisjärjestöistä. Tapahtuman järjestelyistä vastasi Oulun Autokuljetus Oy:n eläkeläiskerho ja Eläkeliiton Kempeleen yhdistys.

Meri ja Oulun satamat:

Risteilyn oppaana toimi Antero Mikkonen, jonka ammattitaito ja asiantuntemus oli ihailtavaa. Antero aloitti osuutensa heti tapahtuman avauksen jälkeen. Hän kertoi vuolaasti Oulun historiasta, välillä tarinaansa hauskoilla kevennyksellä höystäen. Tässä yksi tarina: Antero oli 15 vuotiaana menneet isänsä kanssa eräänä aamuna Toppilan satamaan ilmoittautumaan töihin. Työhönottaja oli kysynyt Anteron ikää koska poika näytti kovin nuorelta. Isä vastasi kysymykseen silmää räpäyttämättä, *että poika täytti eilen 18-vuotta*. Isän vastaus oli niin uskottava, että siitä paikasta Antero pääsi satamassa oikeisiin miesten töihin. Satamatyö oli nuorelle miehelle kovin rankkaa, koska työt tehtiin yleensä urakalla ja koneellinen apu oli tuolloin minimaalista. Monesti työrupeaman jälkeen Antero oli aivan poikki, niinpä kotimatka sujui usein väsymyksestä johtuen horjuen.

Oulun historiaan ja nykyisyyteen liittyy erityisen keskeisesti meri, jonka rannoille on kautta-aikain rakentunut monenlaista oululaista yritys- ja teollista toimintaa. Metsä- ja konepajateollisuus ovat olleet selkeitä vetureita, koska niiden valmistamat tuotteet ovat kysytyjä kotimaan lisäksi myös laajalti maailmalla. Aikaisemmassa historiassa Oulussa toimineilla telakoilla on rakennettu huomattavan paljon merenkulkuun soveltuvia aluksia. Noilla aluksilla on Oulussa ja Pohjois-Suomessa valmistettuja tuotteita rahdattu maailmalle. Paluukuljetuksina alukset ovat tuoneet erilaisia teollisuuden ja rakentamisen raaka-aineita ja valmist tuotteita oululaisten tarpeisiin ja kuluukseen.

Oulussa toimineet satamat Kauppatorin satama, Toppila, Nuottasaari, Vihreäsaari, Pateniemi ja Oritkari ovat olleet kanasalaisia kiinnostavia kohteita, jotka ovat työllistäneet aikojen saatossa lukuisan määrän satamatyöntekijöitä ja monia työkone - ja kuljetusyrityksiä. Nykyisin noista edellä mainituista satamista on toiminnassa Vihreäsaaren öljysatama, Nuottasaari, joka toimii pääosin Stora Enson raaka-aineiden tuontisatamana. Oritkarin sataman naapurina oleva sen suurin ja merkittävin asiakas on Stora Enso. Oritkarin sataman kautta kulkee kaikki Stora Enson tuotteet, jotka menevät vientiin eripuolille maapalloa. Oritkarin satama ja Stora Enso muodostavat yhdessä suuren kokonaisuuden Oulun edustalle.



Kuva Toppilan satamasta 1930 luvulla



Kuva Oritkarin satamasta v. 2009

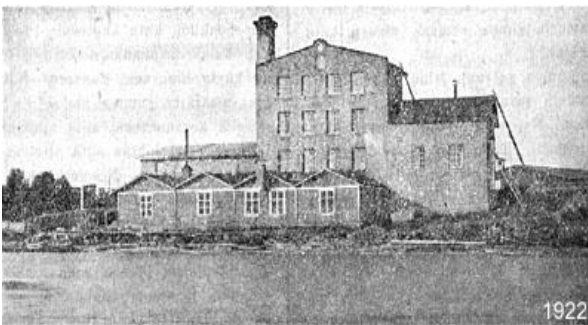
Pikisaari:

Historiallisesti Pikisaari on ollut käsityöläisten asuttama saari, josta on löytynyt myös merkittävää pienteollisuutta. Sen menneisyys ulottuu Oulun kaupungin perustamisen aikoihin eli 1600-luvun alkuun.

Tuolloin saari tunnettiin laivanrakentajistaan. Nimensä Pikisaari on saanut siellä 1600-luvulla sijainneesta Pikiruukista. Pikisaari onkin elävä muistomerkki monikulttuurisesta merenkulkijoiden Oulusta. Pikisaaren historian tärkein yritys oli Oulun Konepaja Oy, joka aloitti toimintansa vuonna 1874. Sen toiminnan päätyttyä Oulun kaupunki osti Konepajan entiset tilat ja kunnosti ne 1980-luvun aikana taiteilijoiden työtiloiksi ja asunnoiksi. Nykyisin saarella toimiikin Oulun mittakavassa varsin merkittävä ja aktiivinen taiteilijayhteisö.

Oulun Villatehdas Oy oli suomalainen tekstiiliteollisuusyritys, joka toimi Oulun Pikisaarella. Yhtiö harjoitti villatuotteiden tehdasvalmistusta ja kauppaa. Värjärimestari Otto Lindgren perusti vuonna 1877 Oulun Pikisaareen kankaiden värjäämön ja kehräämön.

Sotien jälkeinen aika 1940-luvun lopulla oli tehtaalla kiireistä aikaa. Tehdas valmisti tällöin pääasiassa sarkaa, paksua puserokangasta ja peitehuopaa. Työntekijämäärä oli suurimmillaan lähes 500. Tehdas oli silloin Oulun suurimpia työllistäjiä. Tehtaan käyttämä raaka-aine oli paikallinen lampaanvilla. Kansainvälisen kilpailu lisääntyminen johti vuonna 1963 tehtaan toiminnan loppumiseen.



Kuva vanhasta Villatehtaasta vuodelta 1922



Kuva entisistä Villatehtaan rakennuksista

Hietasaari:

Oulun kaupungin edustalla oleva Hietasaaren vehmas huvila-alue on merkittävä ja varhainen esimerkki kaupunkien lähialueille 1800-luvulla syntyneestä huvilakulttuurista.

Hietasaarella nyt olevien huviloiden rakennuskanta on peräisin etupäässä 1800-luvun lopulta ja 1900-luvun alusta. Huviloita on vielä jäljellä kuutisenkymmentä, joista osa on yksityisten, osa yhteisöjen käytössä. Hietasaarella oli myös runsaasti ympärivuotista ja pysyvää asutusta, mutta 1970-luvun alussa Oulun kaupunki lunasti rakennuspaikat ja pääosa asukkaista joutui muuttamaan Hietasaaresta pois.

Hietasaaren eteläosassa on useiden eri öljy-yhtiöiden suuria varastosäiliöitä. Saaren eteläkärjessä oli ahtaustoimintaa 1980 luvulla. Kemira Oy käytti sitä tuonti- ja vientituotteidensa ahtaustoitinnassaan. Sieltä lastattiin kookkasiin laivoihin lannoitteita, joita kuljetettiin mm. Afrikan maihin kehitysapuun.

Varjakka:

On saari Perämerellä Oulun kaupungin Varjakan edustalla Kempeleenlahden länsiosassa. Saarella toimi vuosina 1900–1928 Varjakan saha. Sahan toiminta loppui siihen, kun sahan pääakseli rikkoontui.

Saaren pituus on itä-länsisuunnassa noin 2 200 metriä ja suurin leveys noin 700 metriä. Saaren korkein kohta kohoaa hieman yli viiden metrin korkeuteen vedenpinnan yläpuolelle. Länsipuolinen Pyydyskari on maannousun myötä kasvanut kiinni Varjakansaareen.

Saarella on Varjakan sahan käytössä ollut satama Pyydyskarin etelärannalla. Tuohon aikaan Varjakan saha oli luultavasti Pohjoismaiden suurin. Sahalta satamaan on johtanut noin kahden kilometrin pituinen kapearaitainen rautatie. Sahan toiminta-aikana saarella oli työntekijöiden muodostama suuri yhdyskunta. Saarella oli tuolloin muun muassa kaksi kauppaa, oma palokunta, putka, ruokala, leipomo sekä elokuvateatteri. Sahayhdyskunnan uusklassiset rakennukset suunnitteli arkkitehti Harald Andersin. Osa rakennuksista on siirretty Pateniemen sahan työntekijöiden asunnoiksi.

Varjakan sahan lähellä Kyrön karin läheisyydessä sattui 18 päivänä lokakuuta 1907 traaginen onnettomuus. Onnettomuudessa hukkui 20 sahalla norjalaista *Haugesund*-parkkia lastaamassa ollutta oulunsalolaista naista, kun heitä kuljettanut hinaajan vetämä purjeverene kaatui. Vain neljä naista ja proomun peräsimestä roikkunut venemies pelastuivat. Nuorin hukkuneista oli 8-vuotias tyttö. Oulunsalon hautausmaalla on kivipaasi, johon on kaiverrettu kaikkien hukkuneiden nimet syntymävuosineen.

Vanhan Varjakan alueella, mantereella, on säilynyt ns. Varjakan kartanon pihapiiri, johon kuuluu kolme puista asuinrakennusta 1900-luvun alusta.



Havainnekuva Varjakansaaresta



Kuvassa Varjakansaaressa sijaitseva konttorirakennus

Risteilyalus saapui aikataulun mukaan Oulun Kauppatorin rantaan klo 17.00. Risteilylle osallistujat purkautuivat aluksesta tyytyväinen ilme kasvoillaan, olkoon se viesti siitä, että risteily oli vastannut odotuksia. Kiitos osallistujille, erityiskiitos oppaana toimineelle Antero Mikkoselle. Kiitos myös bussiyhtiö Saaga Travelille edullisesta ja turvallisesta kuljetuspalvelusta.

Kempeleessä 2.9.2024

Timo Still