

RAUTATIE

RAUTATIE OULAIISIIN

Junaradan rakentaminen juuri Oulaisten kautta ei ollut itsestään selvää rataa suunniteltaessa. Kaikilla neljällä säädylä oli oma mielipiteensä ratasuunnasta. Porvaristo kannatti ns. rantaradan rakentamista Vähästäkyröstä Uudenkaarlepyyn, Kokkolan ja Raahan kautta Ouluun. Papisto ja talonpoikaissäätty olivat sitä mieltä, että myös sisämaan asukkaiden olisi päästävä osallisiksi radan hyödyistä. Tällöin rata olisi siirtynyt huomattavasti idemmäs. Aateliston ehdotus puolestaan oli näiden kahden keskellä, eli rata olisi kulkenut muutaman peninkulman päässä rannikosta. Koska ehdotukset poikkesivat toisistaan huomattavasti, asiaa valmistellut valiokunta teki sovitteluvan ehdotuksen eli nykyisen ratasuunnitelman. Lopullinen päätös radan rakentamisesta tehtiin vuoden 1882 valtiopäivillä.



POHJANMAANRADAN RAKENTAMINEN

Itse ratatöihin päästiin Kokkola-Oulu välisellä rataosalla elokuussa 1884. Oulainen kuului ratatöiden kolmanteen työpiiriin, jossa ratatyöt olivat laajimmillaan 1885–1886. Tuolloin päivä- ja tinkityläisten määrä vaihteli 1051:stä 2290 työmieheen. Kaikki työt tehtiin hevos- ja käsivoimin.

Rakennustyöt etenivät helppossa maastossa ripeästi, ja kesällä 1886 juna nähtiin ensimmäisen kerran Oulaisissa. Yleiselle liikenteelle rata avautui kuitenkin vasta saman vuoden marraskuussa. Junan

ensi esiintymisestä aiheutuneesta uteliaisuudesta ja ihmettelystä muisteli Mikko Kiviranta seuraavaa:

Oli syyskesän iltapäivä ja elonleikkuun aika, kun ensi kerran kuultiin, että nyt - huomenna – ravaa rautahepo Oulaisiin. Pysähtyivät työt pelloilla, lakkasivat sirpit suihkimasta ja outona leiskahti mieleen huomisen päivän ihmeet. Kaikki nuoret ja vanhat päättivät pitää huomisenä rokulia. – –

Seuraavana päivänä pantiin pyhäkampeet ylle ja lähdettiin oikein joukolla kummistusta katsomaan. Siellä se seisoa körötti Sitkiänperällä (nykyinen Miettiperä) odottelemassa lähtökäskyä asemalle tullakseen. Pelolla ja vavistuksella nähtiin sen saapuvan ja sydän kurkussa hiivittiin lähemmäksi, mutta kun peto kiljaisi, niin muijat käärsivät hameensa ja painuivat maantielle niin että tomu pölysi. Ja ei siinä miesväkikään tuntenut vallan varmoja olevansa, vallankin pelästytti akkaväen kimeä kirkaisu ja tuo äkillinen lähtö.

TOTEUTUMATTOMIA RATAHANKKEITA

Pohjanmaan radan valmistuttua ryhdyttiin Pohjois-Pohjanmaalla uusiin ratahankkeisiin, jotka eivät kuitenkaan koskaan käytännössä toteutuneet. Yksi tällainen hanke sai alkunsa kun 1896 Pulkkiin kutsuttiin koolle rautatiekokous neuvottelemaan mahdollisesta ratalinjasta Kajaani – Kestilä – Pulkki – Haapavesi – Oulainen. Hanke olisi ollut eräänlainen kompromissiratkaisu Oulun – Vaalan ja Kajaanin – Iisalmen radoille. Kokous kannatti yksimielisesti Kajaanin – Oulaisten rataa ja asiassa käännyttiin jopa läänin kuvernöörin puoleen, mutta hanke ei kuitenkaan koskaan edennyt suunnitellua pidemmälle.

Toinen toteutumaton ja keskustelua aikanaan aiheuttanut ratahanke oli nykyinen Ylivieskan – Iisalmen poikkirata. Radan Oulun puoleisesta pääte pisteestä kilpaili Ylivieskan kanssa Oulainen. Oulaisista rata olisi kulkenut Pyhäjokilaaksoa pitkin Pyhäjärvelle ja sieltä Kiuruveden kautta Iisalmeen. Vuonna 1898 kallistuttiin asiassa kuitenkin Ylivieskan puolelle, sillä Kalajokilaakso sopi radan rakentamiselle paremmin sekä väkilukunsa että talousolojensa puolesta.

RAUTATIE ELÄVÖITTÄÄ PAIKKAKUNTAA

Rautatie elävöitti aina ratavarsikuntiansa talouselämää. Oulaisista vientiin lähti ennen kaikkea saha- ja puutavaraa, mutta myös voita. Oulaisiin puolestaan tuotiin rautatietä pitkin erilaisia elintarvikkeita ja maa- ja karjatalouden tuotteita, kuten viljaa, jauhoja, suolaa, sokeria ja kahvia sekä näiden lisäksi tupakka.

Rautatie muutti nopeasti hiljaista paikkakuntaa. Radan rakentamisen aikaan rakennustyöt toivat runsaasti työmiehiä seudulle. Radan valmistumisen jälkeen tarvittiin henkilökuntaa, jotta junien henkilö- ja tavaraliikenne sujuivat ongelmitta. Näin rautatie synnytti paikkakunnalle myös oman uuden ammattikuntansa. Asemia johtivat asemapäälliköt, joiden apuna toimivat ratamestari, telegra-

fisti, pumppumestari, vaihdemiehet sekä ratavartijat. Suurin osa rautatien henkilökunnasta saapui Oulaisiin muilta paikkakunnilta. Oulaisissa asemapäälliköt, erityisesti Karl Wainö Aspelund sekä hänen seuraajansa Gösta Öller muistetaan myös merkittävinä ja innokkaina puhelintoimen kehittäjinä.



Kuva: Väinö Tikkala