



**OULUN TORINRANNAN
KAAVOITUSHISTORIASELVITYS**
17.4.2012 Arkkitehtitoimisto JormaTeppo Oy

Kannen kuva. Silakkakauppaa torinrannassa 22.9.1930.

Takakannen kuva. Ilmaviistokuva torinrannasta 1930-luvun lopulta.

1 Johdanto.....	5
1.1 Toimeksianto ja työryhmä.....	5
1.2 Tutkimusaineisto	5
1.3 Aluerajaus ja torinrannan kuvaus.....	5
1.4 Suomalaisen torikaupan alkutaival.....	6
2 Torinranta osana Oulun satamakaupunkia.....	12
2.1 Varhaiset vaiheet - laillistettu satama	12
2.2 1600-luku - kaupunkisatama.....	12
2.3 1700-luku - varsinainen satama siirtyy Toppilaan.....	13
2.4 1800-luku - sisäsatamaa ylläpidetään	14
2.5 Vuodet 1900-2011 - torikauppaa ja paikallisliikennettä.....	15
2.6 Havainnekuvat rantaviivan muutoksista	16
3 Tapahtumia, toimintaa ja rakennuksia torinrannassa	25
3.1 Torikauppa hakee paikaansa veden äärellä.....	25
3.2 Laivaliikenne.....	27
3.3 Rakennuksia	30
3.4 Linja-autoliikenne ja huoltoasemat.....	38
4 Asemakaavoja ja -karttoja sekä kaavamuutokset	41
4.1 Vanhoja asemakaavoja ja -karttoja	41
4.2 Asemakaavamuutokset 1900-luvulla.....	44
5 Alueen Nykyiset rakennukset.....	64
6 Alueen luokittelu, suojelutilanne ja arkeologia.....	72
6.1 Luokittelu ja suojelu eri julkaisuissa	72
6.2 Suojelutilanne asemakaavoissa	72
6.3 Arkeologia.....	73
7 Eräitä selvityksiä, suunnitelmia ja visioita.....	75
8 Yhteenveto	78



Kuva 1. Selvitystyön aluerajaus.

1 JOHDANTO

1.1 Toimeksianto ja työryhmä

Oulun kaupungin teknisen keskuksen asemakaavoituksen toimeksiannosta laaditussa kaavahistoriaselvityksessä tarkastellaan Oulun torinrannan alueen asemakaavoituskellista ja toiminnallista kehitystä. Alue on ollut yksi Pohjois-Suomen tärkeimmistä kaupan keskuksista vuosisatojen ajan. Torinranta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009). Alueen rakennukset ovat valmistuneet pääsääntöisesti Oulun vuoden 1882 palon jälkeen.

Selvitystyö koostuu asemakaavoituksen, rakentamisen ja toiminnan historiakatsauksista sekä tarkastelualueella olevien rakennusten perustiedoista. Selvitystä täydentää runsas kuvamateriaali. Kaavahistoriaselvitys pyrkii tarjoamaan konkreettista tietoa alueesta ja sen historiasta, antamaan valmiudet kohteen arvojen ja ominaispiirteiden määrittelyyn, suojelutarpeiden tarkastamiseen sekä mahdollisen täydennysrakentamisen suunnitteluun ja sopeuttamiseen alueelle. Tässä kaavahistoriaselvityksessä ei perehdytä yksittäisiin alueella oleviin rakennuksiin, niiden säilyneisyyteen eikä niissä tehtyihin muutoksiin.

Selvitystyöstä on vastannut arkkitehdit Jorma Teppo ja Tommi Koukvari arkkitehti-toimisto Jorma Teppo Oy:stä. Asemakaavoituksesta työtä ovat valvoneet ja ohjanneet asemakaavapäällikkö Matti Karhula ja asemakaava-arkkitehti Mikko Törmänen.

1.2 Tutkimusaineisto

Selvitystyön runkomateriaalina toimivat Oulun kaupungin vanhat asemakaavat ja -kartat sekä myöhemmät 1900-luvun asemakaavamuutokset. Asemakaavat ja kartta-aineisto on saatu käyttöön Oulun kaupungin teknisen keskuksen karttapalvelusta ja asemakaavoituksesta. Vanha piirustusmateriaali on löytynyt Oulun kaupunginarkistosta ja Oulun maakunta-arkistosta. Käytetyt valokuvat ovat pääsääntöisesti Pohjois-Pohjanmaan museon sekä sanomalehti Kalevan valokuva-arkistoista. Alueella on suoritettu valokuvausinventointeja maaliskuussa 2011.

1.3 Aluerajaus ja torinrannan kuvaus

Torinranta sijaitsee nimensä mukaisesti veden äärellä Oulun ydinkeskustassa. Oulujoen suistoalue ympäröivine viheralueineen ja saarineen levittäytyy torinrannan edustalle. Kaupungin puolelta torinranta rajautuu Rantakadun rakennusrivistöön, jonka vanhin rakennus on rakennettu Oulun vuoden 1822 palon jälkeen.¹ Rakennus-

rivistöä täydentävät 1990-luvun liike- ja asuinrakennukset. Rakennuskorkeus Rantakadulla vaihtelee kahdesta kolmeen kerrokseen.

Etelässä torinrantaa rajaavan näkymän muodostaa 1990-luvun lopulla rakentuneen Meritullin asuinalueen viisikerroksiset asuin kerrostalot. Pienempää mittakaavaa samalla suunnalla edustavat 1900-luvun alussa rakennettu Oulun kauppahalli laajennusosineen sekä vanhat aittarakennukset, jotka on uudelleenjärjestetty kauppahallin viereisen Aittatorin ympäristöön 1990-luvun lopulla.

Alueen pohjoisreunaa rajaa seitsemänkerroksinen hotellirakennus, joka toteutettiin kahdessa vaiheessa 1970-luvun aikana. Rakennus muodostaa rakennusvolyymiltaan ja mittakaavaltaan vastapainon Meritullin asuin kerrostaloille.

Meren puoleista näkymää hallitsee 1960-luvun alussa järjestetyn Oulun monumentaalikeskuksen arkkitehtikilpailun tuloksena Vänmanninsaareen syntyneet teatteri- ja kirjastorakennukset. Rakennukset edustavat aikansa modernia suoraviivaista arkkitehtuuria. Merellisiä näkymiä täydentää 2000-luvun alussa toteutettu Kiikelin saaren vierasvenesatama. Vänmanninsaarelta kirjasto- ja teatterirakennusten takaa avautuu näkymät Oulun edustan saaristoon.

Torinrantaan on mahdollista saapua kevyenliikenteen reittejä pitkin jokaisesta ilmansuunnasta. Vänmanninsaaren kautta johtaa kevyenliikenteen väylä Pikisaa-reen. Etelästä nousee merenrantaa pitkin kevyenliikenteen väylä torialueelle jatku-en edelleen pohjoiseen Linnansaaren editse. Kaupungin keskustasta torinrantaan pääsee poikittaiskatuja mm. Kauppurienkatua pitkin, joka on nykyisin osa Oulun autoilta rauhoitettua kävelykatua Rotuaaria.

Torinrannan alue itsessään jakautuu useampaan pienempään kaupunkitilaan; avaraan Kauppatoriin, intiimiin Aittatoriin, Autorannan pysäköintialueen ympäristöön sekä Vänmanninsaaren monumentaalikeskukseen.

Pysäköintialueiden kohtalaisen suuri määrä selittyy torinrannan monipuolisilla kaupan, kulttuurin ja vapaa-ajan palveluilla; kaupunginteatteri, pääkirjasto, hotelli- ja ravintolatoiminta sekä perinteinen torikauppa.

1.4 Suomalaisen torikaupan alkutaival

Suomeen 1600-luvun puoleenväliin mennessä perustettujen noin 20 kaupungin tehtävänä oli ollut muun muassa palvella maan johtomiesten suosimaa merkantilistista kauppapolitiikkaa, jonka mukaan kaupankäynnin tuli olla keskitettyä, valvottua ja verotettua. Sen hengessä taisteltiin laitonta kaupankäyntiä vastaan ja tämä tapahtui helpoimmin keskittämällä porvarilliset elinkeinot merikaupunkeihin. Kaupungeista oli helpompaa verottaa elinkeinonharjoittajia ja täten hankkia kruunulle käteisvaroja.²

Kaupungeissa oli sekä markkina- että toripäiviä. Markkinapäiviä oli yksi tai kaksi vuodessa. Markkinat olivat alun perin yhteydessä suuriin kirkollisiin juhliin. Ne ko-



Kuva 2. Oulun kaupungin ensimmäinen varsinainen toripoliisi oli Jaakko Mikkola (1872- 1960), joka aloitti toimessa 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä. Tämä toripoliisi aloitti torin valvonnan loppuvuodesta 1987. Taustalla oleva Kauppahalli oli kuvausajankohtana vuonna 1991 jo 90-vuotias.



Kuva 3. Limingantullin tullitupa on vanhin Oulussa nykypäiviin säilynyt puurakennus (1730-luvulta). Rakennus siirrettiin Pikisaareen vuonna 1983 ja toimii nykyisin museorakennuksena.



Kuva 4. Osasuurennos vuoden 1651 Claes Cleasonin asemakaavasta. Oulun kaupungin ensimmäinen tori sijaitsi Pokkitörmällä keskeisellä paikalla. Toriaukio on merkitty tunnuksella B. Asemakaavassa on esitetty katkoviivalla ruutuasemakaavaan sovitetun uuden toriaukion paikka heti vanhan torin vieheen katujen risteykseen. Tulliaita rajaa kaupunkialuetta.

kosivat toispaikkakuntalaisia sankoin joukoin kaupunkiin, ja siksi niistä tuli myös markkinapäiviä. Monesti torit sijaitsivat juuri kirkon läheisyydessä. Toripäiviä oli puolestaan yleensä kaksi viikossa, useimmiten keskiviikko ja lauantai.

Merkantilistinen veronkantojärjestelmä tuotti kaupunkiyhteisölle suuren joukon uusia rakennustehtäviä. Näistä esimerkkejä ovat tulliaidat ja tullituvat. Ne olivat seurausta vuoden 1622 valtiopäivillä säädetyistä ns. pikkutullista, jonka mukaan kaikesta kaupunkiin myytäväksi tuodusta ruoka- ja kulutustavarasta tuli maksaa säädetty tullimaksu (1/32 osa tavararavasta). Jotta tullimaksuja ei voitaisi kiertää, oli kaupungit ympäröitävä tulliaidoilla ja niihin sai tehdä vain tarpeellisen määrän portteja, joiden kautta kulku kaupunkiin tuli tapahtua. Jokaisen tulliportin yhteyteen tuli pystyttää tullihuone, näin myös laiturien yhteyteen, mikäli tavarantoonti tapahtui vesiteitse. Tulliaidat tulivat muodostamaan hyvin oleellisen aiheen suomalaisessa kaupunkimaisemassa. Siitä tuli jopa niin itsestään selvä elementti, että se miltei poikkeuksetta merkittiin 1600-luvun asemakaavasuunnitelmiin.³

Toriaukio oli toiminnallisesti usein sekä hallinto- että kauppaukio. Sen äärelle rakennettiin kaupungin raatihuone sekä vaakahuone, jossa punnittiin ne tavarat, jotka kaupunkilain mukaan oli punnittava julkisesti ennen myyntiä tai vaihtokauppaa. Usein toriaukion laidalle rakennettiin myös muita julkisia rakennuksia.⁴ Torista muodostui myös kaupungin ehdoton kaupallinen keskus, kun kaupankäynnin tuli vuoden 1638 säädöksen mukaisesti tapahtua nimenomaan torilla.⁵



Kuva 5. Panoraamakuvaa alkukesästä 2011 Rantakadun ja Saaristonkadun kulmasta kohti kauppahallia.



Kuva 6. Panoraamakuvaa alkukesästä 2011 Kiikelinsaarelta kohti monumentaalikeskusta ja Kauppatoria.



Kuva 7. Panoraamakuva alkukesästä 2011 Vänmanninsaaresta kirjaston edustalta kohti Autorantaa ja Kauppatoria.



Kuva 8. Panoraamakuva alkukesästä 2011 Rantakadun ja Hallituskadun risteyksestä kohti Autorantaa ja Kauppatoria.



Kuva 9. Panoraamakuva alkukesästä 2011 Rantakadun ja Pakkahuoneenkadun risteyksestä kohti Vännanninsaarta.



Kuva 10. Panoraamakuva alkukesästä 2011 kauppatorilta Toripoliisin viereltä kohti Vännanninsaarta.



Kuva 11. Panoraamakuvaa alkukesästä 2011 Kauppatorin laidalta kohti kauppahallia.



Kuva 12. Panoraamakuvaa alkukesästä 2011 Vänmanninsaarelta kohti merta ja Pikisaarea.

2 TORINRANTA OSANA OULUN SATAMAKAUPUNKIA

Tämän luvun lähdeaineistona on pääosin toiminut maisteri Arvi Hällforsin selvitys *Oulun kaupungin sataman kehityksestä ja siihen saavutetuista oikeuksista ja omistussuhteista* vuodelta 1921. Selvitys kuvaa satamaolojen kehitystä Oulussa, jossa torinrannalla on ollut keskeinen rooli satamana ja kauppapaikkana. Selvitys laadittiin alunperin Oulujokea ja erityisesti Toppilansalmea koskevan kiistanalaisen lautaussäännön muuttamisesta tehdyn aloitteen taustamateriaaliksi. Selvitystyössään Hällfors mainitsee käyttäneensä lähdeaineistona Oulun kaupungin maistraatin ja valtuuston arkistoja, Oulun Lääninhallituksen ja läänin maanmittauskonttorin arkistoa, kauppaseuran arkistoa, Valtionarkistoa, Yliopiston kirjastoa sekä professori A. H. Virkkuselta käyttöönsä saamaa materiaalia. Selvitystyön Hällforsilta tilasi Oulun rahatoimikamari. Hällfors toimi tuolloin rahatoimikamarin sihteerinä.

2.1 Varhaiset vaiheet - laillistettu satama

Aina esihistorialliselta ajalta alkaen on Oulujoki ollut tunnettu kauppatie ja sen suisto vilkasliikenteinen kauppapaikka ja satama. Historiallisissa asiakirjoissa mainitaan Oulujoen suiston kauppapaikka vasta 1300-luvulla ja tällöin oli kauppapaikkana Turkan kylä (Turkansaaren ympäristö), jonkin matkaa ylempänä Oulujoen nykyistä jokisuuta.⁶

Oulujoen suun asema satama- ja kauppapaikkana vahvistuu Kustaa Vaasan antamassa säännössä satamapaikoista 29.9.1531 ja kuuluu seuraavasti: *”...määritellään kauppapaikaksi Suomen puolelta neljä satamaa Torne, Kim, Ula ja Ijia”*. Tätä Kustaa Vaasan antamaa säännöstä täydentää kuningas Sigmundin vuoden 1594 kauppaordinantissa oleva samanlainen ja edellistä vahvistava säännös: *”...määritellään neljä satamaa joihin kauppaa tule käydä: Torneå, Kymiå, Igå, Uleå”*. Näissä säännöksissä oli Oulujoen suu siis julistettu lailliseksi satamaksi.⁷

Laillistetuilla satamilla ymmärrettiin syvän veden, useimmiten meren rannalla olevia, tarkalleen määrättyjä satamapaikkoja, joihin kaupunkien porvarit olivat oikeutetut saapumaan ja tekemään kauppaa paikallisväestön kanssa. Kaupanteko oli säännöstelty määräyksillä ja satamissa kannettiin valtiolle suoritettava tulli. Satama-alueet olivatkin sen vuoksi tavallisesti rajatut. Valtio ylläpiti satamalaitteet: kauppaaitat, tarpeelliset sillat, tullinkantohuoneet yms. josta korvauksena valtio puolestaan kantoi satamamaksuja. Kaupankäyntioikeus oli rajoitettu määrättyihin markkina-aikoihin tai sitten oikeus oli rajoittamaton koko purjehduskauden käsittävä oikeus. Kaupankäynnin tuli tapahtua sataman yhteydessä, kaikki varsinainen maakauppa oli ankarasti kielletty.⁸

Laillistettujen satamien järjestely ei kuitenkaan tyydyttänyt merkantilistisen kauppolitiikan henkeä. Laillistetut satamat muutettiinkin pääsääntöisesti kaupungeiksi,

joissa vakituisesti asuvalle porvaristolle annettiin oma kauppapiirinsä, maalaiskaupan kauppaprivilegiot sekä erioikeus satamaan. Sataman hallinto, omistus ja huolenpito siirtyi kaupungille.⁹

Oulujoen suun laillisen sataman varustaminen kauppaoikeuksilla tapahtui alustavasti Pohjanmaan käskynhaltijalle Augustinus Laurinpojalle vuonna 1600 lähetetyn kirjelmän kautta. Kyseessä oleva asiakirja on silloisen herttuan, sittemmin kuningas Kaarle IX:n suunnitelma kauppa- ja satamaolojen järjestämiseksi Pohjanmaalla. Myöhemmin vuonna 1606 annetussa määräyksessä lausutaan Oulun kaupungin lopulliset syntysanat.¹⁰

2.2 1600-luku - kaupunkisatama

Eri oikeus sataman hallintoon ja omistukseen ei ainoastaan asettanut oikeuksia kaupungeille vaan niihin liittyi määrättyjä velvollisuuksia, kuten velvollisuus sataman ja siihen kuuluvien laitteiden rakentamiseen ja ylläpitoon. Kaupunkilaissa oli kaupungin omistamien kauppaa ja liikennettä edistävien laitosten joukossa mainittu kaupungin satama ja samalla määrätty kaupungit niitä ylläpitämään. Tähän liittyvän rasituksen korvaukseksi kaupungeille myönnettiin myöhemmin oikeus erilaisten suoritusten mm. satamatullien, satamamaksujen, vaaka- ja mittarirahojen ym. kantoon. Vuonna 1619 annetun, 26 päivänä joulukuuta päivätyn kaupunkien hallinnon järjestämistä koskevassa säännössä, annetaan määräyksiä kaupungin omistamien rakennusten ja laitosten hoidosta ja rinnastetaan samalla kaupungin satamat porttien, muurien, tornien, siltojen yms. kanssa. Erityisesti kaupungit määrättiin huolehtimaan satamien suhteen siitä, että niiden satamat aina pysyvät syvinä.

Oulussa satama-oikeus rajoittui siis vielä 1600-luvun alussa määrättyyn, nähtävästi edellisenä vuosisatana satamana käytettyyn alueeseen. Tätä aluetta ei ole tarkalleen määritelty vanhimmissa Oulun satamaa ja Oulun kaupunkia koskevissa asiakirjoissa. Joki- ja merialueen raja näihin aikoihin oli Raatin- ja Linnansaarten sekä jokirantojen muodostamalla linjalla. On todennäköistä, että Oulujokisuun merisatama 1600-luvun alussa on etsittävässä tämän linjan alueelta, todennäköisemmin nykyisen kaupungin ojan suun sekä Pikisaaren, Raatinsaaren ja Linnasaaren rajaamalla alueelta.¹¹

Kun kaupunkioikeuksien jälkeen meriliikenne alkoi vakiintua 1600-luvun puolivälissä, sijaitsi kaupungin satama Hahtiperällä, kaupungin suulla mantereeseen ja Linnasaaren välisellä alueella. Vanhoista asiakirjoista löytyvien kymmenien mainintojen lisäksi kaupungin satama-alue on suhteellisen tarkasti kuvattu kahdessa kaupungin varhaisessa kartassa vuosilta 1649 ja 1651. Niiden mukaan oli kaupungin satama-alue rajoitettu merta vasten Heikolanniemestä mantereelta Linnansaaren eteläkärkeen vedetyllä tullipuomilla, jonka keskukseen oli sijoitettu tulliportti ja sen viereen tullipuomi. Satamasillat oli sijoitettu Hahtiperään kaupungin suuhun, jossa samoin kuin Plaatansaarella kaupungin meriaitat sijaitsivat.



Kuva 13. Tältä Oulun sisäsatama on voinut näyttää jo 1600-luvun lopulla, kun kaupunkilaisia kehoitettiin huolehtimaan pois laivahylät ja muut jätteet. Kuva on 1800-luvun lopulta Pokkitörmän edustalta.

1600-luvun lopulla asiakirjoissa mainitaan lisäksi ulkosatama, johon laivat joskus ankkuroitiin. Ilmeisesti tämä ulkosatama (reti, ankkuripaikka) oli Hietasaaren etelänokan ulkopuolella, koska tuohon aikaan varsinainen laivaväylä kulki Pikisaaren ja Hietasaaren eteläpuolitse nykyisen Rommakon väylän kautta.¹²

Sataman huoltoon kiinnitettiin jo 1600-luvulla huomiota. Tämä huolenpito kohdistui etupäässä maatumisen mahdollisimman tehokkaaseen estämiseen. Sakon uhalla kiellettiin kaikki sellainen työskentely satama-alueen jäällä, joka jäiden lähdön aikana saattoi mataloittaa satamaa. Samoin asiakirjoista löytyy määräyksiä kuljettaa pois mm. satama-alueelle jätetyt alushylät.¹³

Vasta 1700-luvulta on olemassa ensimmäinen varsinainen kirjoitettu kuvaus Oulun satamasta ja sen yleisestä tilasta. Tämä kuvaus löytyy oululaisen ylioppilaan ja lukionopettajan J.J. Snellmanin vuonna 1737 ilmestyneestä latinankielisestä väitöskirjasta *Dissertatio gradualis de Urbe Uloa*. 1600-luvun satama-oloista Snellman kirjoittaa seuraavasti: *"Kaupungin perustamisen aikoina oli kaupungin satama hyvä, joten laivat pääsivät aina kaupungin, sekä Linna- ja Pikisaarten luokse. Myöhemmin mataloitui satama kuitenkin huomattavasti, sen kautta, että virta toi myötänsä puita, kiviä ja rannoilta irtaantunutta hietaa. Tästä syystä täytyikin lastilaivain pysähtyä ankkuriin aavalle merelle, jossa vaadittiin lujia ankkureita. Kun nämä eivät kuitenkaan aina myrskysäällä pitäneet, sattui usein, että laivat haaksirikkoutuivat rannalta katsojain näkyvissä. Tyhjät laivat sitä vastoin voivat saapua aina rannikolle saakka, jossa ne kiinnitettiin rannalle pystytettyihin rakennuksiin"*.

1700-luvun alussa päättyy ensimmäinen 100-vuotinen vaihe kaupungin sataman kehityksessä. 1600-luvun alussa oli meren pinta ollut vielä sen verran korkealla, että lastilaivatkin saapuivat kaupungin rantaan. Tullipuomi voitiin asettaa kaupungin suun ja Linnansaaren välille virran ja tulvain tuottamatta huomattavampaa haittaa sille ja vieläpä keskelle satamaa puomin luokse voitiin rakentaa pysyväinen tullihuone. Vuosisadan lopulla satama ja ulompana oleva ulkosatama olivat mataloituneet huomattavasti. Merenpinnan laskeutumisen vuoksi oli satama-alue tullut virtaavammaksi, niin että varsinkin kevättulvat tuottivat huomattavaa haittaa tullilaitteille. Kun 1700-luvun alussa satamaa aletaan laittamaan kuntoon, esittääkin silloinen tullinhoitaja Johan Snellman, että tullihuone siirrettäisiin Linnansaarelle, koska se nykyisellään *"harvoin yhtenäkin keväänä voi jäädä tulvalta koskemattomaksi"*.¹⁴

2.3 1700-luku - varsinainen satama siirtyy Toppilaan

Vanhoiden asiakirjojen mukaan 1700-luvun alussa kaupungin satamaolot olivat huonot. Suurempien laivojen lastaus ei enää onnistunut kaupungin satamassa. Kaupungin asema merikaupunkina oli tällöin erittäin epäedullinen. Muutoksen tähän tilanteeseen toi kuitenkin Toppilan salmen syntyminen.

Salmen syntyisestä löytyy kuvaus Oulun kaupungin kirkonkirjoihin 30. tammikuu-

ta 1725 päiväystä, silloisen kaupungin kirkkoherran Zacharias Lithoviuksen tekemästä merkinnästä, joka kokonaisuudessaan kuului seuraavasti:

"Sittenkun Korkein vuonna 1724 oli rangaissut pitkällisillä sateilla koko Suomea, mutta etenkin Pohjanmaata ja niinhyvin joen suu kosken alapuolella kun meri oli jäätynyt, tukkeutui joen suu 18. päivänä marraskuuta sekä seuraavina päivinä tavattomasta jäähyhmästä siihen määrin, että myöskin koko koski 22. päivänä samaa kuuta jäätyi läpensä. seuraavina päivinä nousi vesi niin korkealle, että se 25. päivänä, joka oli Kartariinan päivä, etsi tiensä Koskenniskasta suoraan peltojen poikki kaupunkiin ja siten kaupungin läpi (kaupungin) ojaan. Koko linnankartano oli veden alla ja siellä olevat kruunun aitat aina lattiaan saakka. Kolmasosa kaupungin asukkaita oli pakotettu etsimään turvapaikkaa Kajaanin tulliportin luota, mutta etenkin ne, jotka asuivat Hahtiperässä samoin kuin ne, joiden talot olivat luoteeseen ja koilliseen kirkosta. Plaatsaarella murskautui kokonaan kahdeksan vilja-aittaa niin, ettei edes tiedetä minne ne ovat joutuneet. Kaikki meriaitat turmeltuivat myöskin sikäli, että vahinko lasketaan muutamiksi tuhansiksi taalereiksi. Ne jotka asuivat kaupungin eteläosassa eivät muutamaan päivään voineet saapua kirkkoon, kun vesi (kaupungin) ojassa nousi niin korkealle, että se alkoi jo tunkeutua pappilan portista sisään, kunnes se vihdoinkin 26. päivänä etsi pääsyn joen pohjoispuolelta Toppilan salmen kautta, jonka kautta se koko talven on vastoin tavallisuutta virrannut.

*Oulussa 30. päivänä tammikuuta 1725
Zacharias Lithovius"*

Asiakirjasta ei ilmene, minkälainen Toppilansalmi oli ennen tulvaa ja minkälaiseksi se tapahtuman jälkeen muodostui. Siitä antaa kuitenkin kuvauksen edellä mainittu J.J. Snellmanin väitöskirja. Teoksessa kerrotaan, että veden jäädyttyä joessa, se etsi tiensä *"Toppilansalmeksi kutsutun ja ¼ peninkulman päässä kaupungista olevan puron kautta, jonka virran voima sikäli laajensi, että tuo vähäinen puro, jota myöten vähää ennen tuskin veneellä tai ruuhella pääsi kulkemaan, nyt on jo kuusi sylvä leveä väylä".* Edelleen kirjoittaja lisää, että *"täten syntyi mitä turvallis ja edullisin satama".*¹⁵ Toppilansalmi oli siis jo 1730-luvun puolessavälissä kaupungin varsinainen satama. Silloiset sisäsataman huonot olosuhteet huomioiden on selvää, että heti vesien auetua keväällä 1725 kaupunkilaiset kiiruhtivat käyttämään Toppilaan muodostunutta salmea satamana. Tästä on 1730-luvun alusta selvä todiste P. Cedersparren vuonna 1731 laatimassa kaupunkia ja sen satamaa käsittelevässä kartassa. Hahtiperän sataman kohdalle on merkitty: vanha laivasatama (Gamla Skieps Hamn) ja Toppilan salmen kohdalle: uusi satama (Nija Hamnen).¹⁶

Hahtiperän sisäsatama toimi edelleen väyliä kunnosta riippuen tavarasatamana. Kaupungin maistraatin kokouksessa 30. toukokuuta 1729 kaupunginviskaali Gallström ilmoittaa kaupunkilaisten valittavan, että vanhoja laivahylkyjä on Hahtiperän

satamassa, jonka johdosta maistraatti päättää asianmukaisessa järjestyksessä kuuluttaa, että laivahylkyt on poistettava niiltä paikoilta, missä ne estävät veneiden saapumista meriaitoille. Lisäksi 5. toukokuuta 1730 päätetään kuuluttaa, ettei kukaan saa kartanoistaan tai muualta viedä mitään Hahtiperään, jottei Hahtiperässä oleva satama umpeudu. Jälleen 21. elokuuta 1735 määrättiin eräät porvarit viemään sakkojen uhalla laivahylkynsä pois Hahtiperästä. Samassa kokouksessa määrättiin, että *"kaupunkilaiset vetäkööt laivansa maihin Pikisaarelle tai muualle, jottei Hahtiperään vievä väylä tukkeudu".*¹⁷

Kaupankäynti Oulussa vapautui tapulikaupunkioikeuksien kautta vuonna 1766. Kaupunki sai oikeuden harjoittaa ulkomaankauppaa. Tämän seurauksena Oulun tervan vienti kasvoi hurjasti. Tervakaupan keskuksen Tervahovin toteutuksesta päätettiin vuonna 1777 ja se päätettiin rakentaa Toppilansalmeen. Tämä siirsi satamatoiminnan painopisteen lopullisesti Hahtiperän kaupunkisatamasta Toppilaan. Nyt pienemätkin alukset, jotka aikaisemmin olivat saapuneet Hahtiperän satamaan tai Piki-, Raatin- tai Linnansaarelle, olivat pakotettuja ottamaan tervalastinsa Toppilan satamassa, jossa ne myös purkivat tuomansa lastin.

Kamarikollegio päätti Toppilansalmen muodostamisesta kaupungin viralliseksi satamaksi 16.4.1788.¹⁸

Tervahovikaan ei täysin lopettanut liikennettä kaupungin edustalla ja sisäsatamassa. 1700-luvun puolessa välissä pikiruukkeja rakennettiin kaupungin alueelle Raatin-, Piki- ja Kuusisaarelle. Kun tavarantoiminnan lastausta tehtiin myös näiden saarten rannoilta, käsitti kaupungin satama-alue koko Toppilansalmen ja sisäsataman välisen alueen.

2.4 1800-luku - sisäsatamaa ylläpidetään

1800-luvun alkuvuosikymmenien jälkeen Toppilansalmen väylä oli päässyt pahaan kuntoon. Sataman ja väylän ruoppausta oli vaadittu jo useampaan otteeseen. Kun 1830-luvulla Toppilan ruoppaus vihdoinkin saatiin käyntiin, esitettiin myös Toppilan ja Hahtiperän sisäsataman välisen väylän ruoppaamista. Ilmeisesti tuolloin ei työhön vielä kuitenkaan ryhdytty.¹⁹

Syvyysmittaukset vuodelta 1864 kertovat, että maannousun myötä kaupungin edustan matalikot olivat muuttuneet mantereiksi. Sisäsataman keskisyvyys oli mataloitunut aikaisempiin 1700-luvun lopun mittauksiin nähden 1-2 jalkaa.²⁰

Vuonna 1872 kauppareissa esitettiin jälleen Toppilan ja Hahtiperän sisäsataman väylän syventämistä ainakin sen verran, että lastiveneet ja pienet höyryalukset voisivat siinä kulkea. Toimenpiteisiin ryhdyttiin, mutta työ oli vaikeaa pohjan kovuudesta johtuen.

Vuonna 1877 toteutettiin Heikolanniemen rannasta aina pakkahuoneelle asti ulottunut vajaa 70 metriä pitkä rantalaituri (möljä). Laiturirakenteiden arkkuihin käytettiin kiviä, jotka saatiin perkkamalla kaupungin edustan väyliä.²¹ Seuraavan vuoden



Kuva 14. Tämä valokuva on otettu 1870-luvun alussa. Kuvassa näkyy torinrannassa tuolloin sijainneet kookkaat aitta- ja makasiinirakennukset. Kuvasta on löydettävissä mm. pakkahuone ja Bergbomin makasiini. Vasemmalla oleva vaalea rakennus on nykyinen Tuomiokapitulin kivirakennus Rantakadun ja Ojakadun kulmauksessa, jonka rakentaminen aloitettiin vuonna 1864.



Kuva 15. Osasuurennos 1900-luvun alun postikortista. Kuvassa näkyy Kauppatorin pohjoinen alue eli Heikolanniemi sekä Kaupunginojan suistossa ollut venevalkama.

kesällä samaista rantaa ruopattiin.²²

Samoihin aikoihin Heikolanniemen ja sen edustalla olleen pienen Ankkurikari nimisen saaren välinen salmi ja lahdella täytettiin. Näillä toimenpiteillä kauppatorin pinta-alaa lisättiin miltei puolella. Mutta vaikka vesialueita ruopattiin ja rantaa siirrettiin kerta kerran jälkeen ulommaksi, eivät toimenpiteet sanottavasti parantaneet sisäsataman käyttömahdollisuuksia.²³

Vuonna 1881 Insinööri Rehbinder, jonka tehtäviin kuului mm. kaupungin asemakaava-alueen mittaaminen ja uuden asemakaavan suunnittelu, toimitti tarkan tutkimuksen sisäsatamasta. Tämä tutkimus osoitti, että satama-alue oli edellisen syvyysmittauksen jälkeen (1864) huomattavasti mataloitunut, ja että varsinkin Pikkusaaren ympärillä olevat alueet olivat siinä määrin mataloituneet, että rantamaat olivat käyneet pienimmällekin laivaliikenteelle liian mataliksi. Tämän ranta-alueen syvin paikka Kauppurienkadun päässä olevan laiturin kohdalla oli ainoastaan 3 jalkaa syvä (noin 91 cm). Tämän vuoksi Rehbinder esitti, että laiturit toteutettaisiin syvään veteen. Tämä edellytti uuden laiturin rakentamista suoraan pakkahuoneen niemestä Pikkusaaren kärkeen ja siitä edelleen Sonnisaaren uloimpaan niemeen. Suunnitelmasta toteutettiin 1890-luvulla osa pakkahuoneen niemen ja Pikkusaaren välille. 1900-luvun alussa laiturin jatkamista Pikkusaaren ja Sonnisaaren välille ei enää koettu tarkoituksenmukaiseksi, koska toteutetun laiturin ranta pysyi käyttökelpoisena vain jatkuvan ruoppaamisen avulla.²⁴

2.5 Vuodet 1900-2011 - torikauppaa ja paikallisliikennettä

1800-luvun puolivälin jälkeen vilkkaaksi muodostunut höyryveinein ja -laivoin tapahtunut henkilö- ja pientavaraliikenne toimi sisäsatamassa ilman ylitsepääsemättömiä ongelmia väylien vaihtelevasta kunnosta huolimatta. Pienemmät höyrylaivat ja -veneet eivät vaatineet kulkeakseen yhtä syviä väyliä, joihin oli totuttu aikaisemmin sisäsatamassa purjelaivojen aikakautena. Heikolanniemi toimi torinrannan alueella matkustajaliikenteen satamapaikkana. Lisäksi kalastusveneet löysivät torinrannasta laituriapaikan. Kauppatorin ympäristössä oli 1900- ja 1910-luvuilla useampi venevalkama.

Kauppatavaran kuljetuksessa tapahtui suuri murros, kun rautatie vuonna 1886 ulottui Ouluun saakka. Rautatie mahdollisti tavarantoimitukset keskeyttämättömästi ja ympärivuotisesti. Rautatien tulo vaikutti myös torinrannan henkilöliikenteeseen.

1900-luvun alussa sisäsatama säilyi käyttökelpoisena vain järjestelmällisen ruoppauksen avulla. Toppilan sataman ja Heikolanniemen sisäsataman välinen väylä saatiin 1910-luvun lopulla perkattua auttavaan kuntoon sukeltajan ja pohjakivien murskaamiseen ja nostamiseen tarkoitettujen kunnollisten välineiden ansioista.²⁵

1940-luvun alussa torinrannan kalastus- ja pienvenepaikkojen määrä oli vähentynyt selvästi. Esimerkiksi pakkahuoneen ja kauppahallin välisellä ranta-alueella ollut veneval-

kama oli matala ja sen käyttö hankalaa varsinkin matalan veden aikana.²⁶ Venevalkama täytettiin vuonna 1938. Myös kaupungin suistossa ollut venevalkama täytettiin samoihin aikoihin.

Torinrannan laiva- ja veneliikenne vaihtui linja-autoliikenteeseen viimeistään 1930-luvun lopulla, kun torinrantaan valmistui linja-autoasema. Joitain vuosikymmeniä myöhemmin yksityisautoilun lisääntyä torialueelle alettiin järjestelmään myös autopaikoitusalueita.

Oulun sisäsatamaan ylläpidetään vesiväylää edelleen. Torinrannassa voi nähdä kesäisin risteilyjä Oulun edustalle tekevän m/s Alexandran tai Kiikelissä sijaitsevaan vierasvenesatamaan saapuvia purje- ja moottoriveneitä.

2.6 Havainnekuvat rantaviivan muutoksista

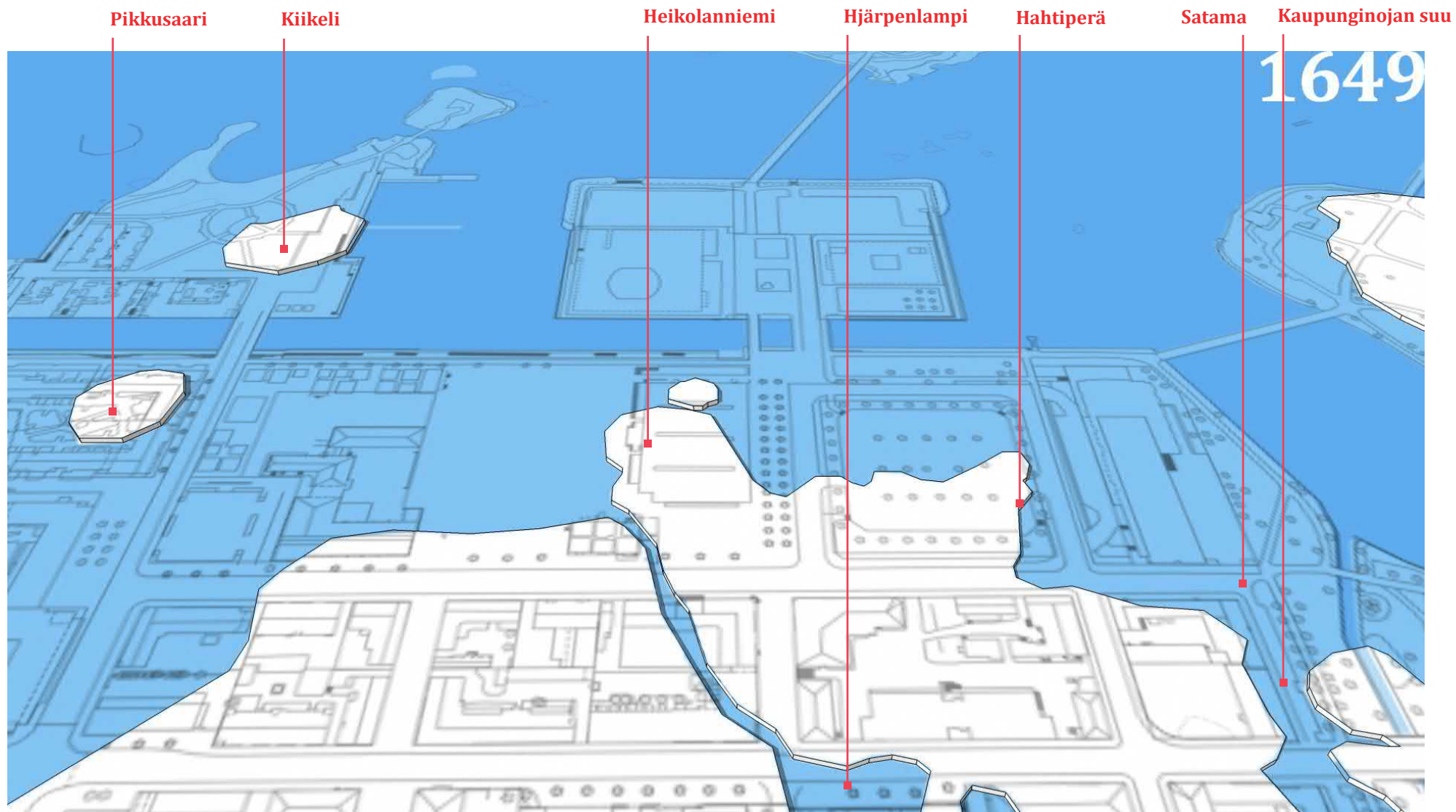
Seuraavilla sivuilla esitetyt havainnekuvat on laadittu asettamalla vanhoja kaupunki- ja asemakaavakarttoja nykyiseen Oulun kaupungin karttapohjaan. Kuvat antavat karkean käsityksen siitä, miten rantaviiva on kehittynyt torinrannan alueella 1600-luvulta lähtien. Vuoden 1880 havainnekuva on ensimmäinen, johon on esitetty tuolloin olemassa ollut rakennuskanta. Tiedot rakennuksista on yhdistelty käyttämällä vanhoja rakennuslupakuvia, palovakuutusasiakirjoja, karttoja, asemakaavoja ja valokuvia. Kuviin on myös lisätty paikannimiä ja pyritty yksilöimään merkitykselliset torinrannan rakennukset. Myös varsinaisen torialueen sijainti on pyritty osoittamaan kuviin viitteellisesti.



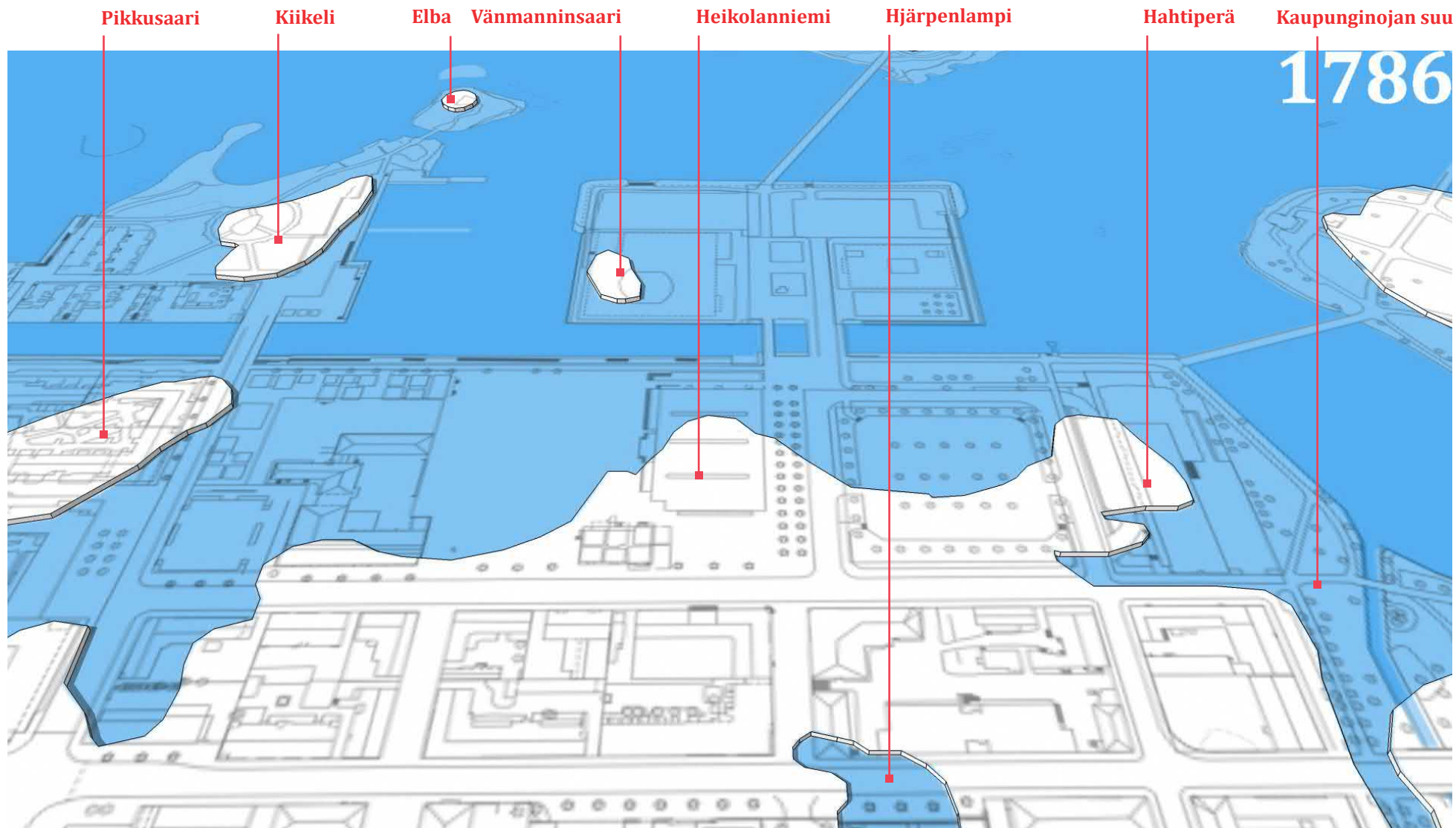
Kuva 16. Torikauppaa 1920-luvulla. Etualalla käydään sekatarvakauppaa ja kauempana taustalla Heikolanniemellä mm. heinä- ja halkokauppaa.



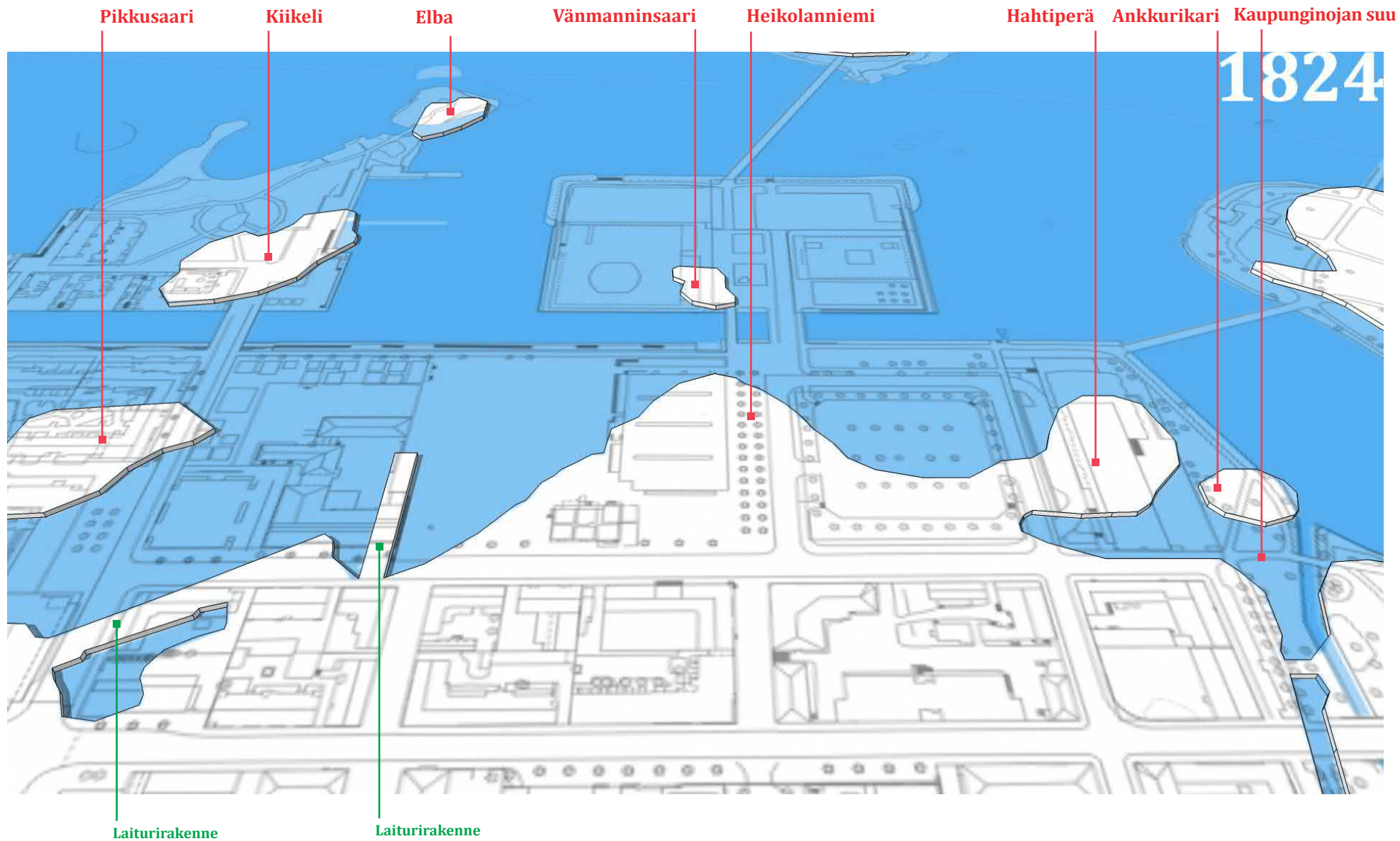
Kuva 17. Torikauppaa 1970-luvulla. Kauppatori oli tuolloin pienimmillään, autopaikkoja oli runsaasti.



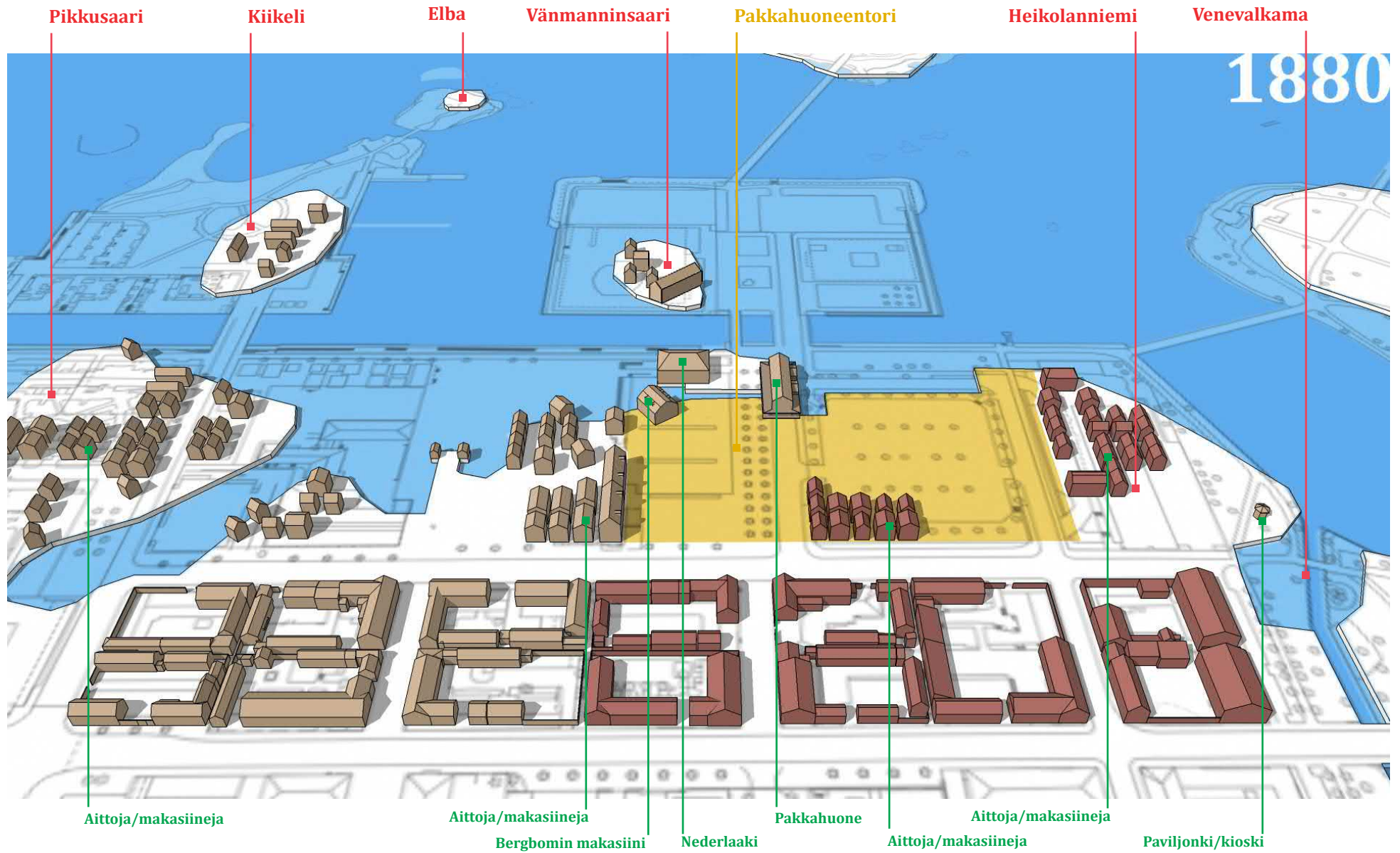
Kuva 18. Rantaviiva vuonna 1649. Aikakaudelta olevien asiakirjojen mukaan ranta-alueilla oli paljon aittarakennuksia, joita oli toteutettu veden äärelle ja veden päälle (meriaitat). Näitä rakennuksia ja rakenteita ei ole esitetty kuvassa.



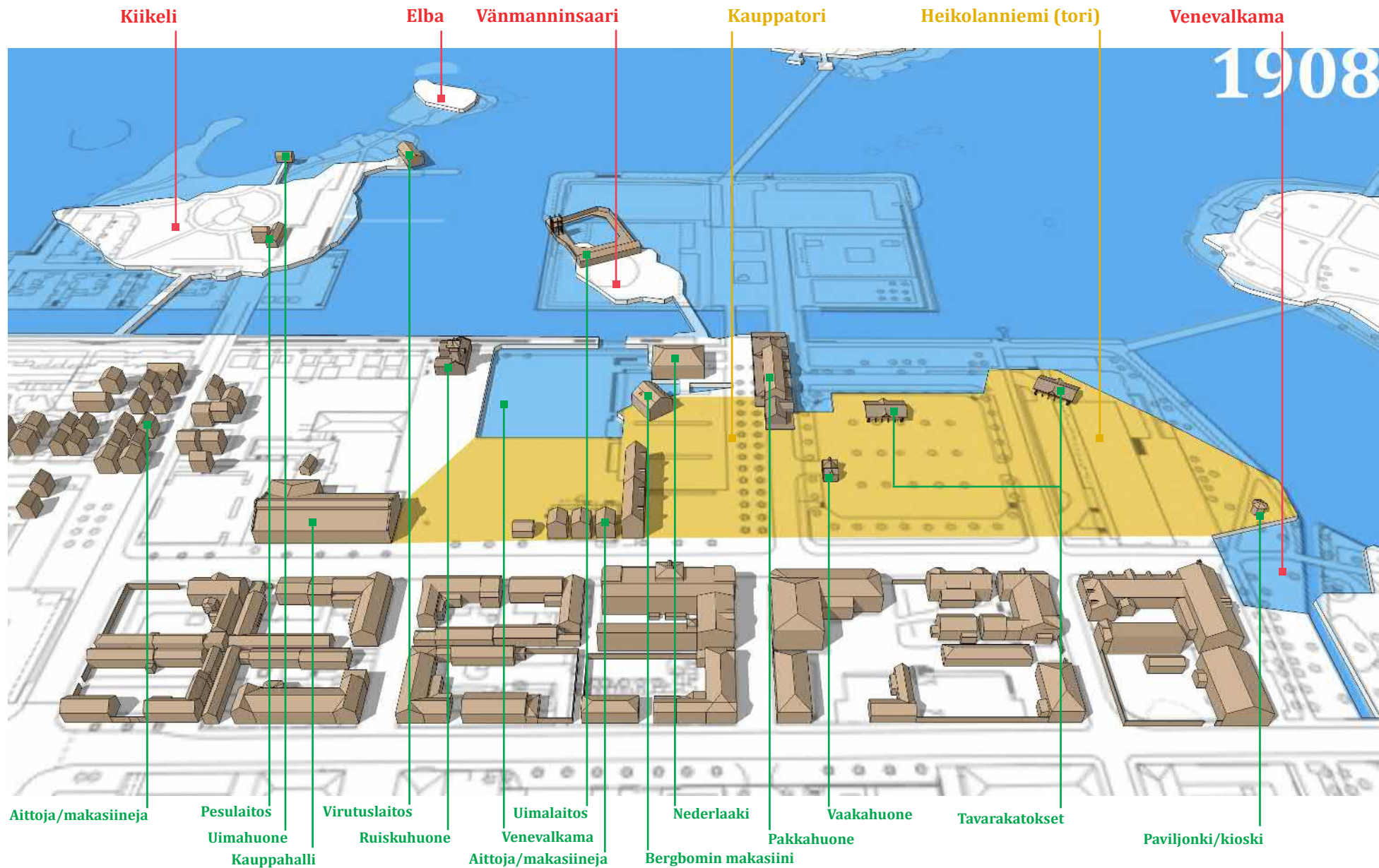
Kuva 19. Rantaviiva vuonna 1786. Rakennuksia ja rakenteita ei ole esitetty kuvassa.



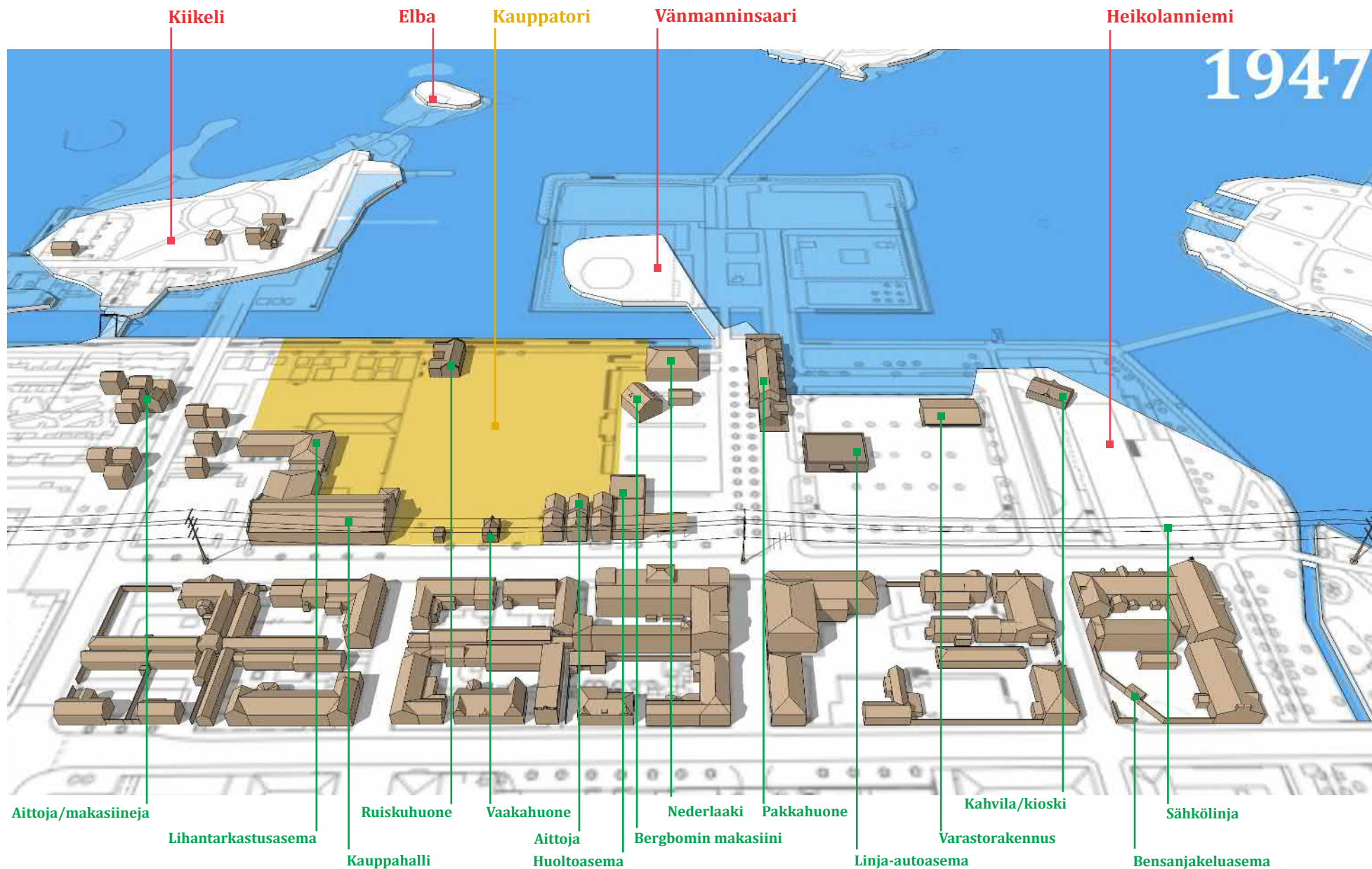
Kuva 20. Rantaviiva vuonna 1824. Rakennuksia ei ole esitetty kuvassa.



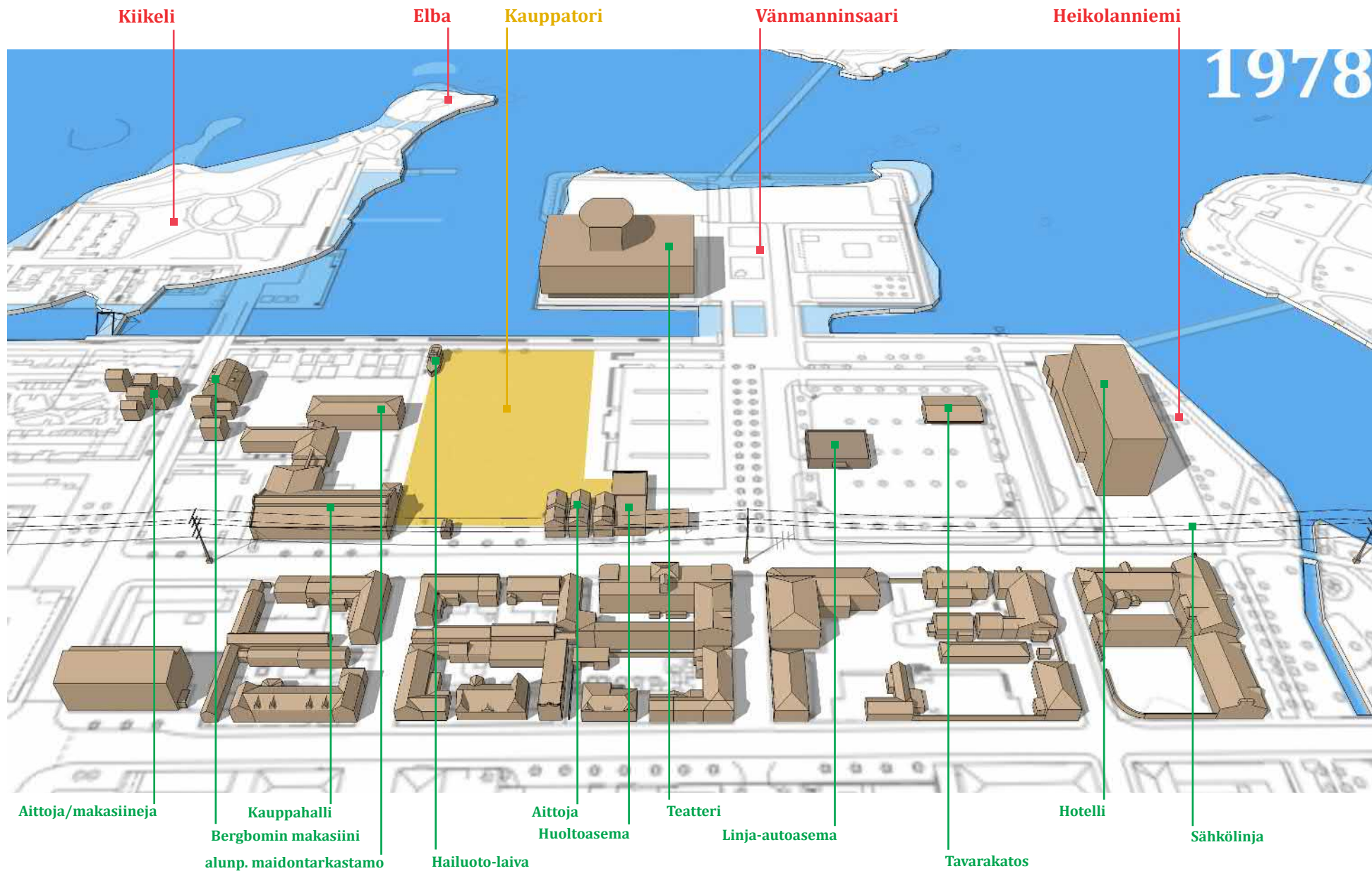
Kuva 21. Rantaviiva ja rakennuskantaa vuonna 1880. Pakkahuoneen ja Heikolanniemen ympäristössä oli tehty 1870-luvulla maantäyttötöitä, joiden ansiosta rantaan tuli paljon lisää vapaata tilaa. Kuvassa punaisella merkityt rakennukset tuhoutuivat tulipalossa vuonna 1882.



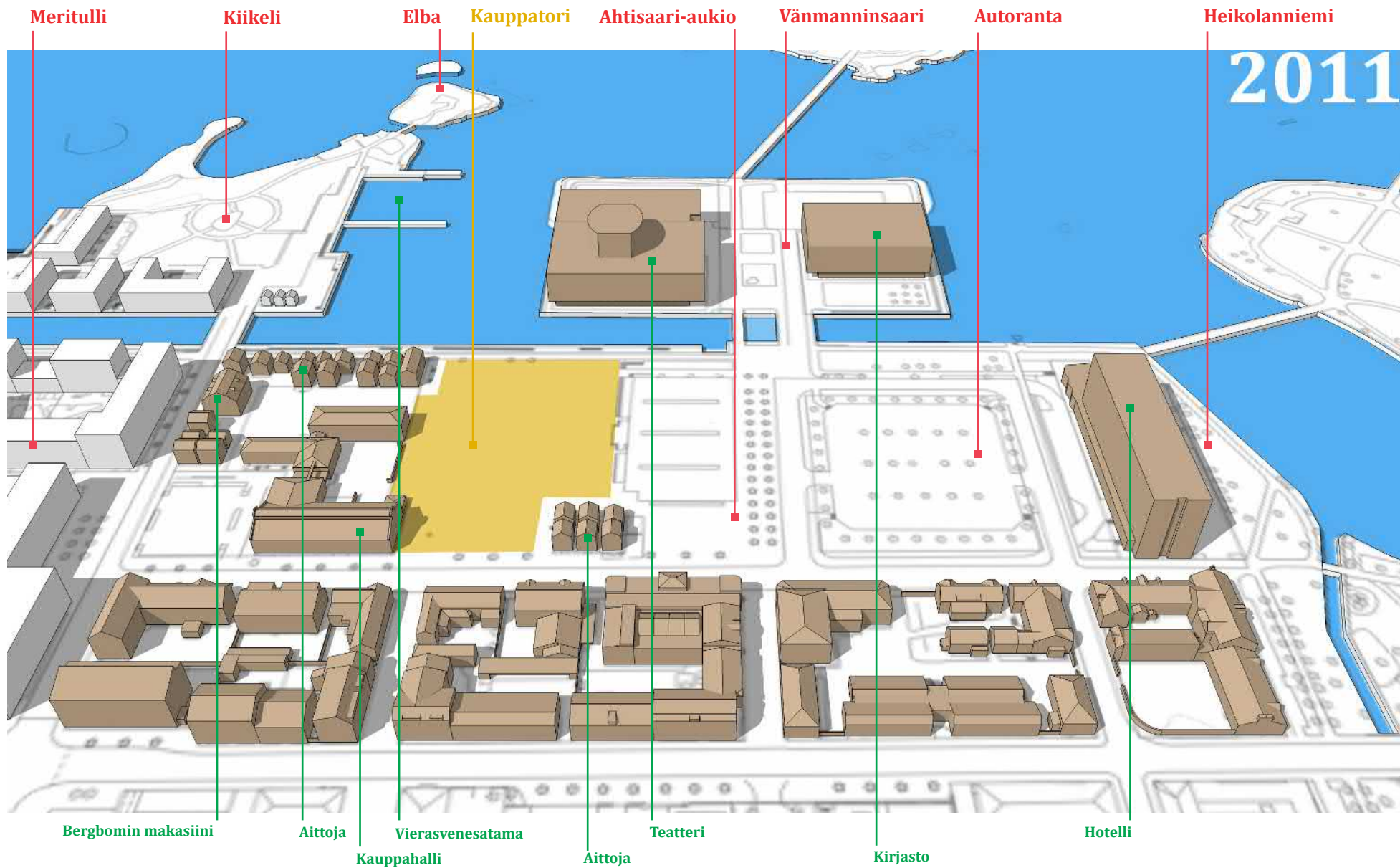
Kuva 22. Rantaviiva ja rakennuskantaa vuonna 1908. Vuoden 1882 tulipalo jätti torialueeseen kuuluneen Heikolanniemen avoimeksi. Torialueen uloimmat laiturirakenteet kauppahallin ja pakkahuoneen välisellä alueella olivat saavuttaneet nykyisen sijansa.



Kuva 23. Rantaviiva ja rakennuskanta vuonna 1947. Torin pohjoinen alue on autoliikenteen käytössä. Rantakatua pitkin kulkee sähkölinja.



Kuva 24. Rantaviiva ja rakennuskanta vuonna 1978. Monumentaalikeskuksen ensimmäiset rakennukset ovat toteutuneet.



Kuva 25. Rantaviiva ja rakennuskanta vuonna 2011. Linja-autoliikenne on poistunut torinrannasta jo vuosikymmeniä aikaisemmin. Torinrannan alueen puurakenteiset aitat ja makasiinit on uudelleenjärjestetty. Pikisaareen ja Linnasaareen on toteutettu kevyenliikenteen sillat.



Kuva 26. Perinteinen kevättulva kauppatorilla vuonna 1905. Kuvassa äärimmäisenä vasemmalla näkyy kaksi tavarakatosta, jotka valmistuivat torille 1890-luvun lopulla.



Kuva 27. Kauppahallin viereistä venevalkamaa täytetään 4.8.1938. Venevalkama täytettiin Oulun edustalta laivaväylän ruoppauksesta nousseella mudalla.

3 TAPAHTUMIA, TOIMINTAA JA RAKENNUKSIA TORINRANNASSA

3.1 Torikauppa hakee paikaansa veden äärellä

1850-luvulla oli Maistraatin päätöksellä Oulussa kolme toria, joilla kaupankäynti oli sallittua. Torit olivat nimeltään (suuruusjärjestyksessä): Suurtori (Kirkkotori), Pakkahuoneentori ja Heinätori. 1850-luvun aikana kaupankäynnin painopiste alkoi siirtyä Kirkkotorilta Pakkahuoneentorille, jonne oli järjestettävissä enemmän tilaa kaupankäynnin tarkoitukseen. Kaupankäynnin keskittämistä torinrantaan puolsi myös pakkahuone, joka oli toteutettu torinrantaan jo vuonna 1787.²⁷ Paljon kauppatavaraa saapui myyntiin vesiteitse, joten paikka oli tässäkin mielessä edullinen.

Pakkahuoneentorilla oli kuitenkin omat ongelmansa. Oulujoen kevät- ja syystulvat vyöryivät toistuvasti torialueelle ja pilasivat makasiineissa olevat tavarat. Sanomalehti Kaiku kirjoitti 7.12.1878: *"Sunnuntaina jälkepuoleisen rupesi vesi uudestaan nousemaan ja virta kääntyi päiväyhlästäan kaupunkia lähinnä olevaan väylään Pokkitorin vieressä. Aamulla oli kosken koko vesi juoksemassa outoa uraa. Virta kulki tätä suuntaa suoraan Pokkisillan alitse Narikan torille. Heikolanniemen venesatama, Pakkahuoneentori ja Rantakatu oli kuohuvan kosken vallassa... Entäs tavarahuoneet Heikolanniemellä ja Pakkahuoneen torilla? Ne olivat ihan pauhaavan kosken keskellä, joka sulatti sokurit, suolat ja pilasi jyvät ynnä muunkin kalliin tavarana."*

Alkujaan torialue muodostettiin pakkahuoneen viereen Pakkahuoneenkadun päähän ja nimettiin Pakkahuoneentoriksi. Alueen järjestykseen alettiin kiinnittää huomiota. Pakkahuoneentorilla olevista, puoteina toimivista aitoista monet oli määrätty purettaviksi tai vietäväksi pois.²⁸ Aittaryhmät muodostivat tiiviimpiä kokonaisuuksia ja torikaupalle vapaaksi jäävää tilaa tuli enemmän. 1880-luvulla torinrannan aitat ja makasiinit oli jaettu selkeästi kolmelle eri alueelle eli Heikolanniemeen, Pakkahuoneentorille sekä Pakkahuoneenkadun ja Kauppurienkadun väliselle ranta-alueelle.

Torialue laajeni käsittämään myös vuoden 1882 tulipalossa aitoista ja makasiineista vapautuneen Heikolanniemen alueen, joka varustettiin 1890-luvun lopulla useammalla avonaisella tavarakatoksella sekä sataman tavaranoestimella. Torialueet oli jaettu eri myyntialueisiin kauppatavaran mukaisesti. Heikolanniemellä käytiin mm. heinä- ja halkokauppaa.

Pakkahuoneentorin eteläiselle laidalle valmistui Suomen kolmas kauppahalli vuonna 1901. Tällä torin laidalla oli jo aikaisemmin hoidettu lihakauppaa. Kauppahallin edustan alue tuli nyt selkeämmin osaksi torialuetta.

Torialuetta alettiin järjestelmään uudelleen 1920-luvun lopulla mm. linja-autoliikenteen kasvun myötä. Vuoden 1928 kunnalliskertomuksen mukaan puu- ja halkokauppa siirrettiin Heikolanniemeltä kauppahallin ja lihantarkastusaseman taakse.

1930-luvun lopulla torinrannan aluetta järjesteltiin jälleen. Tori oli saanut nimen



Kuva 28. Merikoskesta Nuottasaareen johtavaa sähkölinjaa pystytetään Rantakadulle 23.7.1947.

joka sitä saisi tietoa, ilmoitetaan tunnuksella paitintoa vastaan pankko-komisariuksen kartanosa.

Zuhannus-iltana pudotettiin musta silkki-huivi. Ehtyjä tämän kautta kehoitetaan sitä paitintoa vastaan jättämään kauppias Swenbelinin lesken puoleen.



Pohjanmaan höyrylaivan kulkumatkain määräjät kesä- ja heinäkuussa w. 1860.

Höyrylaiva *Österbotten*, jota kulettaa kapteeni G. D. Olsson, lähtee täältä tuorstaina 5 p. ja tiistaina 24 p. heinäkuuta kello 12 aikana päivällä Pietariin ja läypi Braahessa, Pietarisaaresa, Waasassa, Kristinassa, Porissa, Naumalla, Turussa ja Helsingissä.

Höyrylaiva *Suomi*, jota kulettaa kapteeni S. A. Sundman, lähtee täältä tiistaina 15 p. heinäkuuta, kello 12 aikana päivällä Pietariin ja läypi Braahessa, Kollolassa, Waasassa, Kristinassa, Porissa, Uubesakaupungissa, Turussa ja Helsingissä.

Kaikkein pakettien, loodain j. n. e. pitää olla selvästi merkittöinä, ja niihin olla kirjoitettuna menopaikkansa kuin myös rahti- ja merkittöiset näitä seurata.

Niistä Pietariin menewistä taluista jätetään merkittöiset viimeistään päivällä ennen laivain lähtöä; niistä muihin kaupunkiin wietäwistä 6 tiimaa ennen niitten lähtöä.

Rahtitaluin maalle tuonin ja laivoihin wemisen kuin myös matasiiniin panemisen toimittaa määrättyä maffoa vastaan J. J. Boström.

Weiw-wene **Näkki** kulkee jokapäivä Heikolanniemen ja Loppilan salmen välillä, niin että se lähtee kello 5, 7, 9 ja 11 aikana e. p. p. ja kello 3, 5 ja 7 aikana p. p. j. Loppilan salmeen, josta se palaa takasi kello 6, 8, 10 ja 12 aikana e. p. p. ja kello 4, 6 ja 8 aikana p. p. j.

Kulku-maffua on jokaiselta säätypersoonalta 5 kop. ja jokaiselta lauffelta setä työhengeltä 2 koppekkaa. Myyjettä myydään G. E. Höckertin kaupapuodissa ja Loppilan salmella h:ra A. W. Rambergin tykönä.

Paitisi tätä saawi weiw-weneen rahdata muille matkoille sunnuntaina kuin myös kello 8 jälkeen p. p. j. ortipäiwinä, kun siitä ilmoitetaan asiämiehelle. R. A. Tornberg.

Tisdagen den 3 juli kl. 10 f. m. försäljes genom offentlig frivillig auktion uti handl. N. A. Tornbergs gård n:o 40 i första qvarteret an. doktor Palmros' efterlemnade lösegendom, bestående af äkdon, möbler, kirurgiska instrumenter samt div. husgerådssaker.

Tisdagen den 4 juli kl. 10 f. m. försäljes genom exekutiv auktion hos herr J. C. F. Lundberg en emilijä att man kan och

timmerskolan, härföre är 20 närer, men 20 29 juni 1860.

Herrar delegat och societetshuset stamma ändamålet rektion.

Som frågan naden är alltför äsidossättas, och mänt sammantrakan anses behöf Uleåborgs stad att till slutlig den 3 juli, kl. borg den 29 ju

I händelse last derifrån hi bök, med anlö holm samt en qvämlighet. N

LIF- och medd lar assur mier.

Ansöknings- hvarje söckned sägverks konto

Sit Pete

Sit Peters grundadt och 2,400,000 rub städer och på som för nämnd rer samt medd

af hrr J. C. F ning fö

Ch

Kuva 29. Oulun Wiikko-Sanomien 26-30.6.1860. J. J. Boström mainostaa kahta höyrylaivaa Österbottenia ja Suomea, jotka liikennöivät aina Pietariin asti. Boström toimi ilmeisesti laivat omistaneen Pohjanmaan Höyrylaiva Osakeyhtiön asiamiehenä Oulussa. Kauppias Tornberg mainostaa paikallisliikennettä hoitanutta Weiw-wene Näkkiä.

Kauppatori. Kauppatorin *ruokatavaratori* päätettiin siirtää kauppahallin viereen meren puoleiselle alueelle. Samalle alueelle päätettiin siirtää myös kalakauppa, joka oli aikaisemmin toiminut pakkahuoneen pohjoispuolella. Ruokatavaratorin alue asfalttoitiin nyt ensimmäistä kertaa (ks. takakannen kuva 1930-loputta).

Vuonna 1955 ruokatavaratorin paikalle toteutettiin maidontarkastamorakennus. Kauppatorin käyttöön jäi kauppahallin pohjoisen puoleiset lähialueet, jossa Kauppatori nykyisinkin sijaitsee.

3.2 Laivaliikenne

Oulu oli 1800-luvulla maamme tärkeimpiä merenkulku- ja laivanrakennuskaupunkeja. Vuosisadan alussa Oulun purjelaivasto kasvoi jatkuvasti aina Krimin sotaan asti, joka keskeytti nousukauden muutamiksi vuosiksi. 1850-luvun lopulta lähtien purjelaivojen rakentaminen elpyi jälleen huolimatta siitä, että muualla maailmassa höyrylaivat olivat kehityksessä purjelaivojen edelle ja rauta oli syrjäyttämässä puun rakennusaineena.²⁹

Jo 1830 ja 1840-lukujen vaihteessa olivat ilmestyneet ensimmäiset höyrylaivat Oulun satamiin. 1870-luvulta alkaen höyrylaivaliikenne sai yhä enemmän jalansijaa ja 1880-luvulla voidaan jo sanoa Oulun laivaliikenteen muodostuneen pääasiassa höyrylaivoista.

Vaikka kauppalaivasto ei enää vanhaan sisäsatamaan asti noussutkaan, toimi sieltä käsin vilkas matkustajaliikenne. Heikolanniemen alue toimi satamana ja sitä kutsuttiin yleisesti *Pakettirannaksi*. Paketti oli kutsumanimi matkustajaliikennettä hoitaneille höyryveneille, jotka liikennöivät lähiliikenteessä Oulun edustalla.

Vuonna 1886 etelästä Ouluun ulottunut ja edelleen vuonna 1903 Tornioon ja Kemiin jatkettu rautatie syrjäytti pikkuhiljaa laivojen harjoittaman rannikon matkustaja- ja tavaraliikenteen. Myöhemmin myös linja-autoliikenteestä tuli merkittävä paikallis- ja kaukoliikenteen matkustus- ja tavarankuljetusmuoto.

Seuraavissa kappaleissa nimetään lyhyesti joitain Oulussa liikennöineitä matkustajalaivoja.

Rannikko- ja kaukoliikenne

Vuonna 1835 oli Turkuun perustettu Åbo Ångsfartygsbolag -niminen laivayhtiö ja seuraavana vuonna valmistui ensimmäinen suomalainen matkustajahöyrylaiva Furst Menschikoff. Myös Oulussa oltiin tuolloin kiinnostuneita höyrylaivan hankkimisesta rannikkoliikenteeseen. Kauppias ja myöhemmin Oulun kauppaseuran puheenjohtaja Anders Nylander sai vuonna 1836 luvan tuottaa ulkomailta höyrylaivan, jonka oli tarkoitus harjoittaa rahti- ja matkustajaliikennettä Turun ja Tornion välillä. Hanke toteutui vuonna 1839, jolloin Uleåborg'ksi ristitty höyryalus ensi kerran matkasi Turusta Tornioon. Laivan runko oli rakennettu Oulussa ja höyrykone oli asennettu

Ruotsissa. Nylander luovutti laivan Oulussa perustetulle yhtiölle, jonka toiminta tuotti kuitenkin tappiota ja laiva myytiin huutokaupalla Turussa vuonna 1844.³⁰

Vuonna 1856 Turussa perustettiin Pohjanmaan Höyrylaiva Osakeyhtiö - Österbottnis-ka Ångfartygs Aktiebolaget. Sen tarkoitus oli hankkia höyrylaivoja, jotka liikennöisivät Pietarin ja Tornion väliä. Österbotten niminen laiva valmistui 1857 ja saman vuoden syyskuussa laiva saapuikin jo Ouluun suuri joukko matkustajia mukanaan.³¹ Saman yhtiön toinen rannikkoliikenteeseen tarkoitettu alus Suomi valmistui 1858. Laiva vuoroteli Österbotnian kanssa väliä Pietari-Tornio. Matkustajia ja tavaraa ei riittänyt tarpeksi Tornioon asti vietäväksi ja ainakin Österbotten lopetti liikennöinnin Tornioon jo samana vuonna. Österbotten liikennöi aina vuoteen 1874 asti, jolloin se tuhoutui pahoin tulipalossa Reposaaressa edustalla. Suomi puolestaan liikennöi rannikkoreitillä vuoteen 1879.³² Vuonna 1856 perustettiin Oulun Hinausyhtiö - Uleåborgs Bogseringsbolag, jonka omistama Alku niminen höyryalus hinasi pääasiassa puutavaraa Iistä ja Kemistä Ouluun, mutta oli myös matkustajalaiva. Alus teki myös huvimatkoja Oulusta Raahen, Patenienemelle ja Iihin saakka. Huviretket olivat suosittuja 1880-luvun alkuvuosiin saakka.³³ Höyrylaivaliikenteen Oulusta Tukholmaan aloitti Bråviken niminen alus vuonna 1859. Hieman myöhemmin reitille tuli muitakin aluksia.

Kesällä 1861 aloitti oululaisten Bergbomien Ruotsista ostama laiva Oulu liikenteen Pietarin ja Oulun välillä. Matka ulottui aina Kemiin asti. Laiva liikennöi Oulussa Laitakariin, Bergbomien omistamaan satamapaikkaan, jossa sijaitsi 1860-luvulla väliaikainen tullikamari.

1870-luvun alussa ilmestyi vielä uutena tulokkaana Tornion-Pietarin välille Torneå Ångbåts Aktiebolagin Aavasaksa niminen höyrylaiva. Aavasaksan kotipaikaksi tuli Oulu. Sen on mainittu liikennöineen myös Lyypekkiin ja Tukholmaan. Aavasaksa myytiin loppuvuonna 1887 Helsinkiin ja se aloitti liikennöimisen Suomenlahdella.

1870-luvun alussa liikennöi rannikkolinjalla Oulusta eteläisiin satamiin peräti kahdeksan laivaa.³⁴

Wellamo niminen siipiratasalus aloitti liikennöinnin 1875 Oulusta Kemiin, toimien aina vuoteen 1902 asti.³⁵

Paikallisliikenne

Kauppias N.A. Tornbergin aloitti vuonna 1860 ensimmäisenä vakinaisen kaupallisen liikennöinnin kaupungin ja Toppilansalmen välillä. Veivillä väännettävä vene Näkki matkasi kahdeksan kertaa päivässä Heikolanniemen ja Toppilansalmen välillä. Hinta matkalta oli *"viisi kopekkaa säätypersoonalta ja kaksi kopekkaa lapselta ja työhengeltä"*.³⁶

Samana kesänä saatiin myös ensimmäinen höyryvene Salmi kaupungin ja Toppilansalmen väliselle reitille. Se kulki välin 12 kertaa päivässä. Lippu maksoi *"säätypersoonalle 20 ja työkansalle 12 penniä hengeltä"*. Jos osti sata lippua, sai 20 prosentin alennuksen. Laivaa sattoi myös tilata omaan käyttöönsä.³⁷ Seuraavana kesänä 1861 Salmi sai kil-



Kuva 30. Torinrannan edustan saaret ovat tarjonneet hyvää tilaa pienveneiden säilytykseen. Kuva on vuodelta 1959.



Kuva 31. Nykyisin torinrannassa huviveneitä palvelee vierasvenesatama. Kuvan vasemmassa laidassa Oulun edustalla risteilevä m/s Alexandra.

Paikallisjuna etelästä kello 9,06 a. p. (lähtien Ylivieskasta kello 4,30 a. p.)

Sekajuna pohjoisesta klo 7,56 i. p. (lähtien Tornioista klo 12,30 i. p.)
Tavarajuna etelästä klo 5,59 i. p.

Kemin Tornion paikallisjuna lähtee Tornioista klo 5 i. p. ja saapuu Kemiin 5,54 i. p. — Lähtee Kemistä 8,32 a. p. ja saapuu Tornioon 9,26 a. p.

Oulaisten-Kokkolan paikallisjuna lähtee Oulaisista klo 5,32 a. p. ja saapuu Kokkolaan klo 9 a. p. Lähtee Kokkolasta 4,55 i. p. saapuu Oulaisiin 8,37 i. p.

Liikelyhteyttä.

Toppilansalmen ja kaupungin välillä ylläpitävät höyrupurret *Onni*, *Fritz* ja *Freja* lähtien kolmasti tunnissa kaupungin rannasta. Pikisaaren ja kaupungin välillä kulkee *Pikisaari* useampia kertoja tunnissa. Samoin *Astrid* Hietasaaren ja kaupungin välillä.

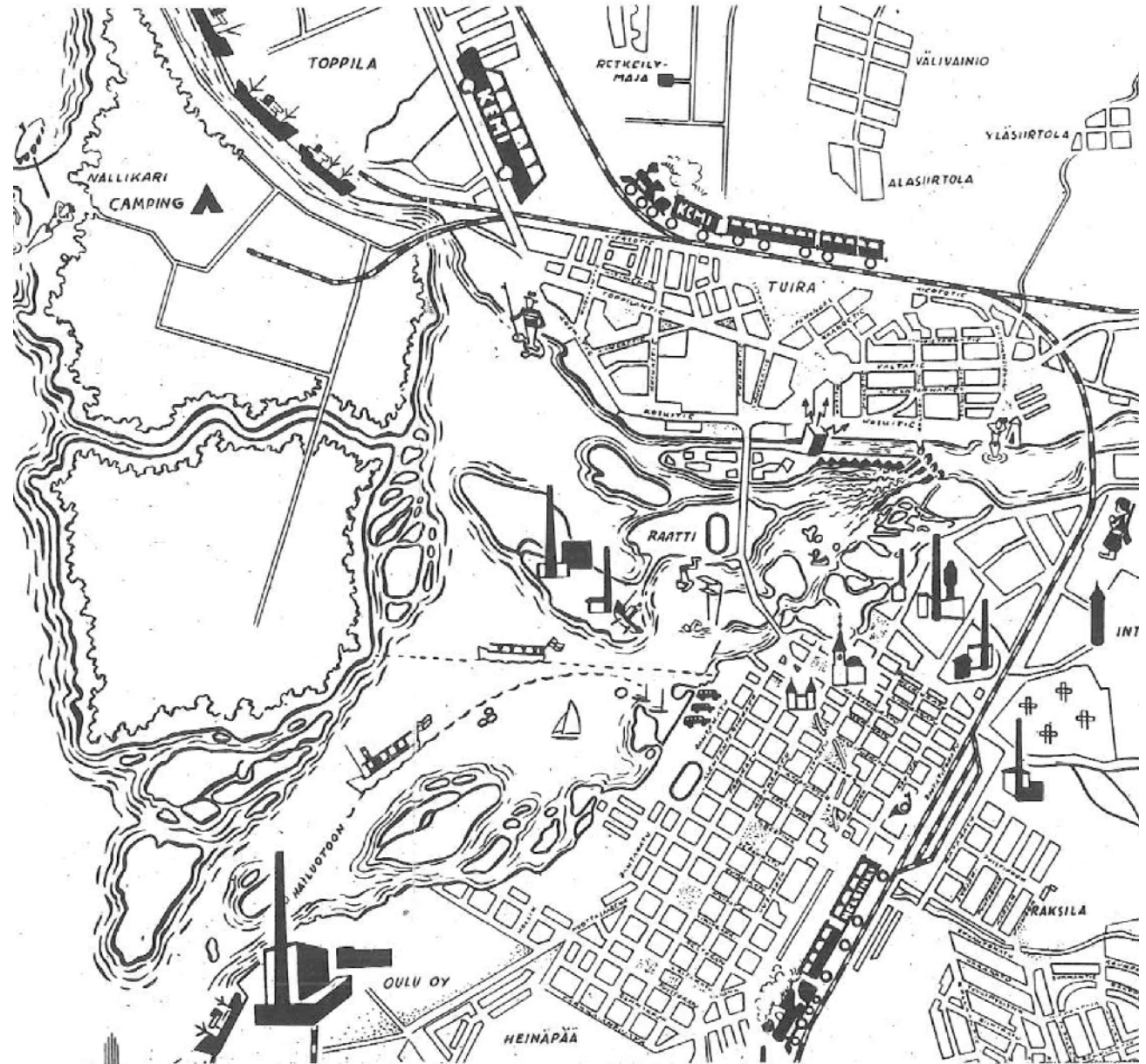
Muhokselle lähtee höyryalus *Laine* jokapäivä klo 10 e. pp. ja *Lempi* ssmoin joka päivä klo 3 i. p. Kurkelan rannasta Koskenniskassa. Muhokselta Ouluun lähtevät mainitut alukset klo 7 a. p. ja 7 i. p.

Laivaliikettä Hailuodon ja Oulun välillä, poiketen myös Varjakaan, välittää *Onni II* lähtien kaupungin satamasta joka arki-ilta klo 1/2 8 ja sunnuntaisin 1/2 9 ja takaisin Hailuodosta joka aamu klo 1/2 5.

Ajuritaksoja.

1. Ajopalkka matkan mukaan kaupungilla:

Ajosta kaupungilla paikasta toiseen, siihen luettuna myös Nuottasaari ja rautatien itäpuoli, maksetaan . . . —: 50.
Kultakin matkalta, kun välillä nouseaan pois tahi viivytään korkeintaan 1/4 tuntia, maksetaan samoin . . . —: 50.



Kuva 32. Sivua oppaasta *Opas Oulussa kävijöille* 1906. Vihkonen laadittiin Oulussa pidettyä Suomen 24. yleistä raittiuskokousta varten. Liikennöinti torinrannasta oli vilkasta.

Kuva 33. Karttapiirros Oulun kaupungin laatimasta kaupunkioppaasta *Oulu - Pohjolan Valkea kaupunki* vuodelta 1958. Kuvaan on esitetty mm. liikennöintireitit Hailuotoon ja Hietasaareen.

pailijan. Höyryvene Wilkas vuorotteli puolen tunnin väliajoin sen kanssa.³⁸ 1870-luvulla Oulun vesillä paikallisliikennettä hoiti jo toistakymmentä höyryalusta. Oulun ja Hailuodon välillä oli myös säännöllistä höyrylaivaliikennettä. Reitillä liikennöi mm. Hailuoto niminen höyrylaiva vuosina 1920-1968. Myös Oulun ja Muhoksen välillä on liikennöinyt monipuolisesti höyrylaivat Oulujoessa. Oulun päässä laivasatamana toimi mm. Kurkelanranta (nyk. Koskenniskassa), jossa sijaitseva maaseudun tavarain tuontisatama.³⁹ Autoliikenne korvasi vesitse tapahtuneen henkilöliikenteen 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Kaupungin turismia palvelevaa vesiliikennettä on torinrannassa ollut jossain muodossa lähes jatkuvasti näihin päiviin asti.

3.3 Rakennuksia

Aitat ja makasiinit

Torinrannassa sijaitsevat vuosisatoja vanhat aitta- ja makasiinirakennukset ovat merkittävässä roolissa alueen tunnelman ja ilmeen luojina. Torinrannan aitoista on laadittu rakennushistoriaselvitys (Archeus Oy 1.9.2009), jossa aittojen historiaa ja eri vaiheita on selvitetty ansiokkaasti.

Loppuvuodesta 1849 Oulun eri kauppiaille oli aittoja ja makasiineja ympäri kaupunkia yhteensä 214 kappaletta. Eniten niitä oli Pikkusaarella (63 kpl), Pakkahuoneentorilla (36 kpl), Heikolanniemellä (24 kpl) ja Linnansaarella (18 kpl). Ne sijaitsivat kaupungin omistamalla tonttimaalla, josta niiden omistajat maksoivat vuokraa kaupungille. Tuolloin viisi eniten aittoja ja makasiineja omistanutta kauppiasta olivat G. Bergbom, L. Candelin, F. Franzen, J.A. Fellman ja F. Granberg.⁴⁰

1880-luvulla torinrannassa oli aittoja ja makasiineja yhteensä 56 kappaletta. Ne oli ryhmitelty kolmelle alueelle Heikolanniemelle, Pakkahuoneentorille sekä Kauppurienkadun ja Pakkahuoneenkadun väliselle ranta-alueelle.

Rautatien valmistuminen vuonna 1886 pienensi torialueella olevien aittojen ja makasiinien merkitystä. Tavaroiden varastointi talvikautta varten väheni, kun tavaraa pystyttiin kuljettamaan rautateitse ympärivuotisesti.

Nykyisin torialueella sijaitsee yhteensä 25 aitta- ja makasiinirakennusta, joista yksi on uudisrakennus (nro 6 vuodelta 1998, ks. sivu 70) ja yksi makasiinirakennus (Bergbomin makasiini). Rakennukset ovat pääsääntöisesti salvostekniikalla toteutettuja harjakattoisia 2-3 kerroksisia hirsirakennuksia.⁴¹ Niiden valmistumisvuosiksi on arvioitu 1700-1800 luvut.⁴²

Bergbomin makasiinilla on nykyisessä asemakaavassa suojelumerkintä sr-1. Tämä ilmeisesti vuonna 1816 rakennettu, nykyisin renessanssienkiselä lautavuorauksella päällystetty rakennus sijaitsi aikaisemmin nykyisen Kauppatorin alueella. Rakennuksen vaiheita voi seurata vanhoista kartoista ja asemakaavoista, joihin se ilmestyi ensimmäisen kerran vuonna 1824.⁴³ Makasiini siirrettiin nykyiselle paikalleen muiden



Kuva 34. Vanha aittaryhmä. Kuvan aitoissa ei ole lautaverhoiluja.



Kuva 35. Kuvassa keskellä Neederlaaki ja sen vieressä oikealla Bergbomin makasiini. Äärimmäisenä oikealla torinrannan ruiskuhuone tornirakennelmiseen. Myöhemmin Ruiskuhuoneen torni purettiin. Rakennus purettiin lopullisesti vuonna 1972. Kuva on ilmeisesti 1910-luvulta.



Kuva 36. Oulun Pakkahuone. Kuva on otettu vuonna 1948, muutama vuosi ennen rakennuksen purkamista.



Kuva 37. Nederlaaki vuonna 1964. Rakennuksella oli kokonsa puolesta merkittävä rooli kauppatorin laidalla.

vanhojen aittojen ryhmään nykyisen Aittatorin alueelle joulukuussa 1977. Suuressa osassa aittarakennuksia on nykyisin kauppa- ja ravintolatoimintaa.

Pakkahuone

Oulun pakkahuoneen alkuvaiheet palautuvat vuoteen 1765, jolloin Oulu sai tapulikaupungin oikeudet eli oikeuden viedä tavaraa suoraan ulkomaille ilman, että Tukholma toimi tavaravälittäjänä. Tämän oikeuden takia kaupunki oli velvollinen rakentamaan itselleen tullikamarin ja pakkahuoneen.⁴⁴ Pakkahuoneisiin, jotka olivat suuria varastotiloja, siirrettiin laivojen lasti tarkastamista varten. Jos samassa rakennuksessa toimi myös tulli, samalla määrättiin myös tullimaksu. Oulussa oli käytetty raatihuoneen kellarit aikojaan pakkahuoneena, ajoittain pakkahuone sijaitsi satamassa kaupungin omistamassa aitassa.

Tulliviranomaiset vaativat vuoden 1776 asetuksen mukaisesti oululaisia rakentamaan kivisen pakkahuoneen, johon sisältyisi myös tullinhoitajan virkahuoneisto.⁴⁵ Annetusta määräyksestä huolimatta puurakenteinen pakkahuone valmistui Ouluun ilmeisesti vuonna 1787. Tämän kaksikerroksisen talon pohjakerroksessa oli vaaka- ja pakkahuone ja yläkerroksessa sali ja kolmesta kamarista muodostuva tullinhoitajan huoneisto.⁴⁶

Merenrannalla etäällä kaupunkikortteleista sijainnut pakkahuone säästyivät vuoden 1822 suurtulipalolta, jonka jälkeen se toimi muiden sopivien toimitilojen puuttuessa kymmenkunta vuotta kaupungin raatihuoneena.⁴⁷

Oulun kaupungin maistraatin kertomuksissa ensimmäinen maininta pakkahuoneesta on 1850-luvulta. Tuolloin mainitaan kaupungin omistamassa puisessa kaksikerroksisessa pakkahuoneessa olleen kaupungin meritullikamari, tullikamari, satamakonttori, maistraatin arkisto sekä vaakahuonetta ja makasiineja varten seitsemän huonetta yläkerrassa ja neljä alakerrassa.⁴⁸

1900-luvun alussa pakkahuone oli käynyt pieneksi useasta laajennuksesta huolimatta. Arkkitehti Harald Andersin laati vuonna 1914 suunnitelmat uudesta, vanhan paikalle sijoitettavasta huomattavasti suuremmasta pakkahuoneesta, mutta suunnitelma ei toteutunut. Pakkahuoneen sijaintia pidettiin yleisesti huonona, sijaitsihan se etäällä vuonna 1886 valmistuneesta rautatiestä, jonka raiteille tavaraliikenne oli pääosin siirtynyt.

Vuonna 1934 valmistui uusi pakkahuone Lyötyyn. Vanha pakkahuone toimi varastona, kunnes se purettiin vuonna 1950.⁴⁹

Nederlaaki

Pakkahuoneen vieressä sijainnut varastomakasiini - Nederlaaki, Neeterlaaki tai Nederlag - valmistui todennäköisesti 1800-luvun alkupuolella. Rakennus ilmeisesti toteutettiin juuri pakkahuoneen toimintaa varten. Rakennuksen on mainittu toimineen mm. pakkahuonetta palvelleena suolavarastona.⁵⁰ Vakuutusyhtiö Tarmon

palovakuutusasiakirjoissa rakennus on nimetty Oulun kauppaseuran transitomakaasiiniksi.

Myöhemmin 1900-luvulla rakennus toimi torikauppaa palvelevana varastotilana ja onpa rakennuksessa säilytetty myös Pohjois-Pohjanmaan museoyhdistyksen varastomateriaalia.⁵¹ Nederlaaki purettiin vuonna 1972 torinrannan uudelleenjärjestelyjen yhteydessä. Rakennuksen hirret käytettiin uudelleen. Niistä rakennettiin Oulun kaupungin Pehkolanlammen koulutus- ja virkistyskeskus.⁵²

Kauppahalli

Kaupungissa tapahtunut lihakauppa oli keskitetty määryksin torialueelle. Oulussa aloitettiin virallinen lihantarkistus ensimmäisenä Suomessa 1.2.1882. Toiminta lihakaupassa oli moninaista ja hygieniasta ei vielä tiedetty paljoa. Liha seisoj monesti auringonpahteessa hiekan ja tomun seassa, karpästen ja muiden lentävien otusten armoilla. Kaupungin koirat ympäröivät lihakuormat ottaakseen niistä makupaloja.⁵³

Kauppahallin rakentamisen valmistelu aloitettiin vuonna 1889. Sopivaa sijaintipaikkaa etsittiin, kustannusarvioita laadittiin vertaillen niitä eri sijaintivaihtoehtojen kesken. Piirustukset päätettiin tilata helsinkiläisiltä arkkitehteiltä Valter Thomenilta ja Karl Lindahlilta. Sijointipaikan suhteen ei kuitenkaan päästy yksimielisyyteen ja hanke unohtui vuosikymmeneksi. Tällä välin lihakaupan oloja pyrittiin parantamaan yksinkertaisin keinoin: hankkimalla käyttöön sinkkilevyillä päällystettyjä myyntipöytiä ja lihanuujia lihan paloittelemiseksi.⁵⁴

Alkuvuodesta 1900 kaupunginvaltuusto teki lopulta päätöksen kauppahallin ja lihantarkastamon rakentamisesta ”Nordgrenin rantaan”. Halli otettiin käyttöön 1.5.1901. Kauppahalli oli alun alkaen sähköistetty ja sai virran Kiihelinsaaresta sijainneesta sähkölaitoksesta.⁵⁵ Oulun kauppahalli oli Suomen kolmas, Helsingin ja Turun kauppahallien jälkeen.

Torilla avoimessa tapahtunut lihakauppa kiellettiin vasta 1920-luvulla ja se siirtyi joko kauppahalliin tai kaupungin kauppiaiden myymälöihin ja osuuskauppoihin.⁵⁶ Kauppahallia laajennettiin 1920-luvulla lihantarkastusasemalla ja myöhemmin vielä maidontarkastamolla 1950-luvulla.

Vaakahuoneet

Vaakahuoneet kuuluivat kiinteästi kaupunkien kauppapaikoille. Vaakahuoneet määrättiin jo vuonna 1638 pakollisiksi. Vaakahuoneessa mitattiin kaupunkiin tuodut, myytäväksi tarkoitetut tavarat. Vaakahuoneen varustukseen kuului kaupungin leimaamat punnukset.

Pakkahuoneentorille pumppuhuoneen viereen toteutettiin Oulun kaupungin Raha-toimikamarin toimesta vaakahuone vuonna 1895. Piirustukset vaakahuoneesta oli laatinut J.W. Lillqvist (ks. kuva 39). Tuolloin oli tapana, että kaupunki vuokrasi vaakahuoneen yksityiselle henkilölle, jonka tuli huolehtia vaakahuoneen toiminnasta.

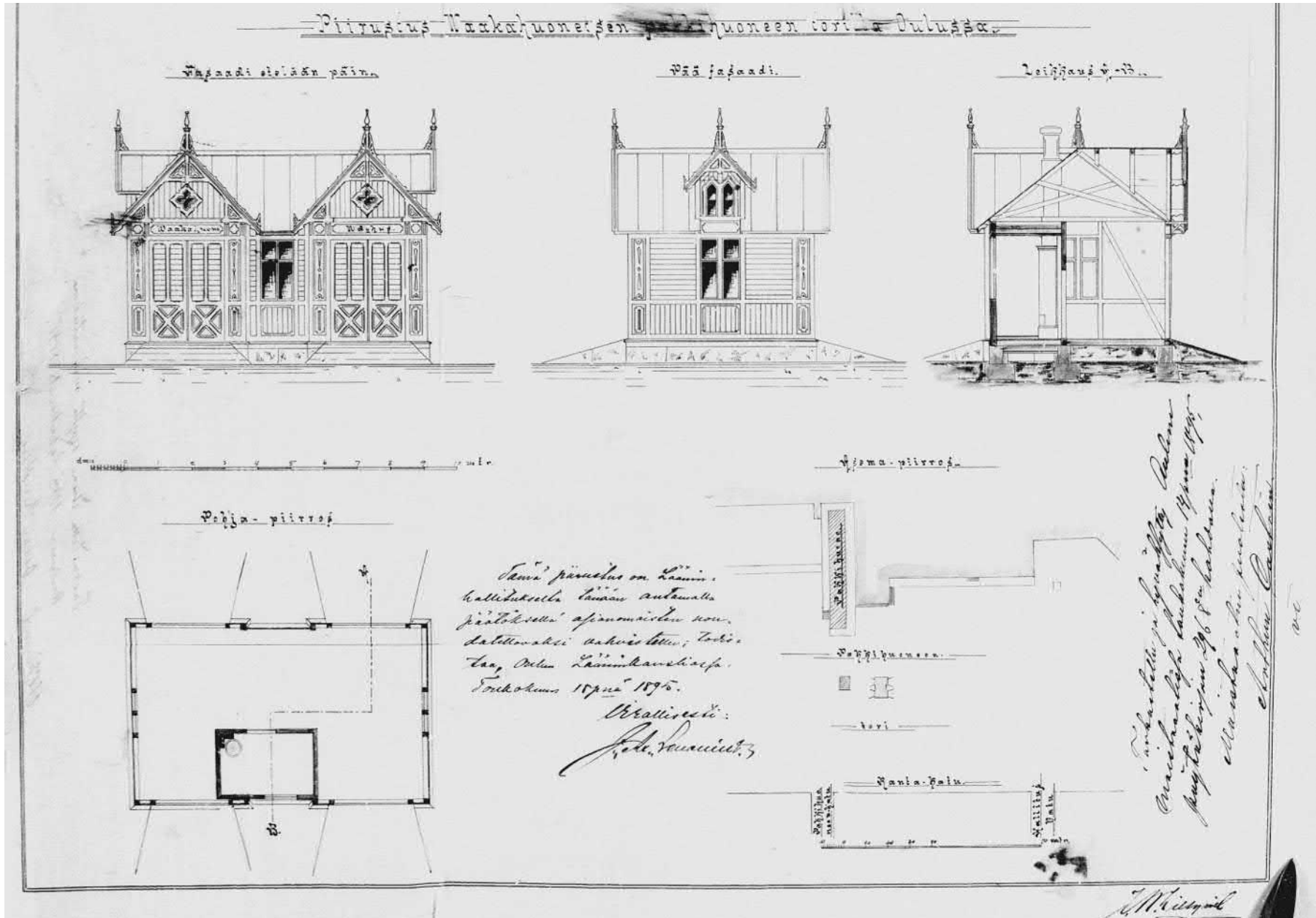
Vaakahuone siirrettiin myöhemmin lähemmäksi kauppahallia. Siirtäminen liittyi torin-



Kuva 38. Suomen kolmas kauppahalli valmistui vuonna 1901.



Kuva 39. Kuvassa keskellä oleva torinrannan vaakahuone valmistui 1895. Kuva on vuodelta 1938, jolloin se oli jo siirretty uuteen paikkaan lähemmäksi kauppahallia.



Kuva 40. Rakennuslupapiirustus Pakkahuoneentorin vaakahuoneelle. Rakennuslupa myönnettiin 18.5.1895.

rannan vuosien 1937-39 uudelleenjärjestelyihin. Vaakahuoneen vanhalle paikalle toteutettiin linja-autoasema. Viereisessä valokuvassa vaakahuone on jo siirretty uudelle paikalle.

Pumppu- ja ruiskuhuoneet

Kaupunkien paloturvallisuudesta huolehdittiin kolmella eri tavalla; Säädetyin palojärjestyksen avulla pyrittiin estämään tulipalojen synty, kaavoituksen avulla pienentämään palojen leviämismahdollisuuksia ja lopulta palokaluston avulla sammuttamaan syntyneet tulipalot.

1800-luvun alussa Oulussa oli palokalustona paloruiskut, joiden käyttäjiksi oli nimetty kaupunkilaiset. Päivämäärällä 7.1.1801 vahvistetun Oulun palojärjestyksen mukaan kaikki kaupunkilaiset oli veloitettu ottamaan osaa palosammutukseen. Esimerkiksi vuonna 1838 toimitetun palotarkastuksen mukaan Oulussa oli kolme hyvässä kunnossa olevaa paloruiskua ja yksi vähemmän hyvässä kunnossa oleva. Tämän lisäksi myös Kruunulla oli paloruisku, jota säilytettiin lasarettirakennuksessa. Vesi paloruiskuihin saatiin kaupunginojasta. Paloa vahdittiin kirkon tornista käsin.⁵⁷

Edellä kuvatun kaupungin järjestämän pakollisen yleisen palotoiminnan rinnalle perustettiin Ouluun vapaaehtoinen palokunta vuonna 1874.⁵⁸

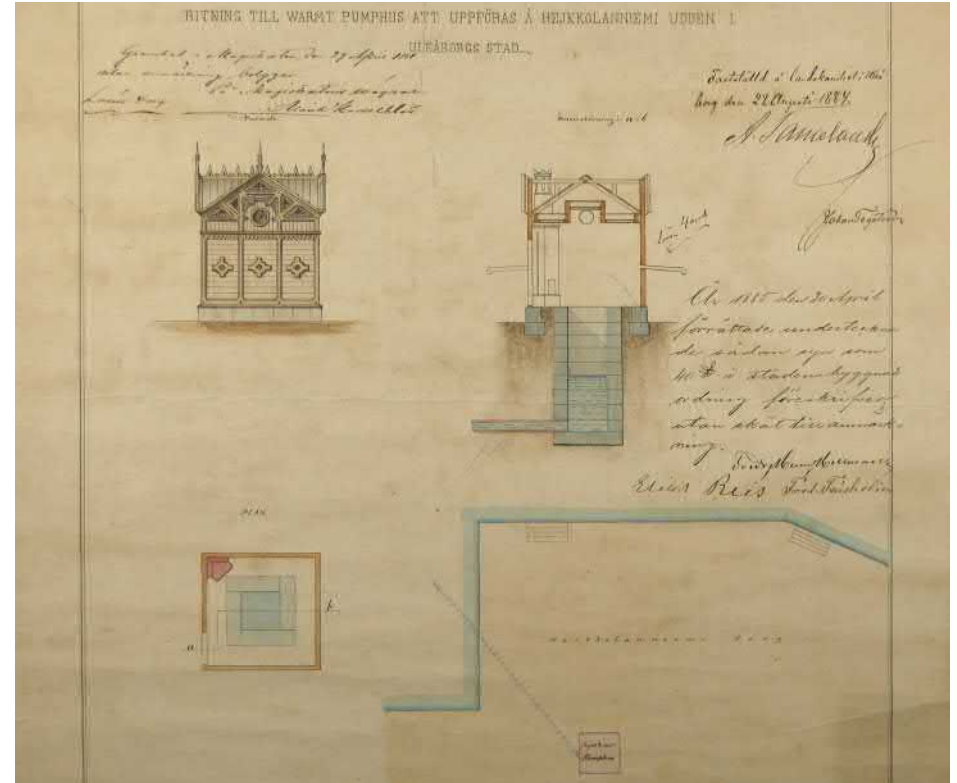
Vuonna 1883 kaupungin paloasioita selvittämään nimetyn valiokunnan kaupunginvaltuustolle tekemän esityksen mukaisesti Heikolanniemeen toteutettiin lämmitetty pumppuhuone nopeamman vedensaannin turvaamiseksi. Pumppuhuone sai rakennusluvan 30.4.1885.⁵⁹

Ruiskuhuoneet olivat rakennuksia, joissa säilytettiin palosammutuskalustoa. Oulun kaupungin rahatoimikamari anoi lupaa ruiskuhuoneen rakentamiselle 3.8.1896 Hackertin rantaan Kauppurienkadun kohdalle. Vuonna 1897 valmistuneessa ruiskuhuoneessa oli myös torni, jossa voitiin ilmeisesti paloletkujen kuivauksen lisäksi suorittaa tarvittaessa myös palovartiointia. Atte Kalajoki arvelee Oulu-lehden artikkelissa 25.8.1980, että kyseinen torni olisi purettu vuosien 1922-1925 välisenä aikana.

Kaupungin ylläpitämä vakinainen palokunta perustettiin vuonna 1921.⁶⁰ Vakitukselle palokunnalle rakennetun palolaitoksen myötä torinrannan ruiskuhuone jäi tarpeettomaksi. Tämän jälkeen ruiskuhuone palveli mm. satamakonttorina. Ruiskuhuone purettiin 1970-luvun alussa ja sen paikalle kuivalle maalle nostettiin kesäkävivilana toiminut laiva Hailuoto kesällä 1972.

Pesutuvat

1800-luvun lopulla kaupungin edustalla tapahtunut pyykinpesu keskitettiin kaupungin määräyksellä Kiikelinsaareen. Samoihin aikoihin vuonna 1896 saareen toteutettiin uusi ajosilta. Vuonna 1902 valmistui ensimmäinen pesulaitos eli virutuslaitos Kiikeleliin. Laitoksen käyttö oli aluksi maksutonta. Laitos kävi kuitenkin pian ahtaaksi ja uusi pesulaitos sijoitettiin tarpeettomaksi jääneen Kiikelin sähkölaitoksen pannuhuoneeseen.



Kuva 41. Rakennuslupapiirustus lämmitetylle pumppuhuoneelle torinrantaan vuodelta 1885.



Kuva 42. Kiikelin pesulaitos. Kuva on vuodelta 1930.



Kuva 43. Tyylistä täysi kymppi! Oulun uimaseuran 25-vuotisjuhlakilpailuissa kilpailtiin mm. uimahypyissä. Kuva on otettu torinrannan edustan uimalaitoksella 9.8.1931.

seen vuonna 1904. Tämän jälkeen pesulan käyttö oli maksullista, 25 penniä tunnilta.⁶¹ Pesulatoiminta jatkui Kiikelissä useita vuosikymmeniä, ilmeisesti aina 1940-luvulle saakka.

Uimalaitokset

Uinti harrastuksena ja kansalaistaitona ei ole kovin vanha. Uintiharrastus virisi Oulussa pikkuhiljaa 1850-luvulla. Ensimmäinen uimalaitos oli avattu Hupisaarilla kesäkuussa 1852. Uiminen tarkoitti näissä pienissä laitoksissa yleisesti veteen pulahtamista, ja uimataidolla ymmärrettiin veden pinnalla pysyminen. Samana kesänä avattiin myös kaksi muuta uimalaitosta ja seuraavana kesänä vielä yksi. Uimalaitokset olivat yksityisiä ja hinnat olivat korkeat, siksi tavallisilla kaupunkilaisilla ei ollut niihin asiaa. Ensimmäinen kaupungin terveydenhoitoa ylläpitämään perustettu uimalaitos kohosi Kiikeliin vuonna 1883, jonne johti mantereelta pukkisilta.⁶² Parin seuraavan vuosikymmenen aikana rakennettiin vaatimattomat uimalaitokset myös Linnasaarelle ja Elban saarelle. Vänmannin saarelle perustettiin uimalaitos eräiden kaupungin porvareiden toimesta 1890-luvun puolella välissä. Tuolloin Vänmannin saari oli nimensä mukaisesti pieni saari, jonka yhdisti mantereelle silta silloisen rannassa sijainneen pakkahuoneen kulkulta. Täällä ”herrojen uimahuoneen” suojissa virisi uintiharrastus, joka vuonna 1906 johti Oulun uimaseuran perustamiseen. Kyseinen uimalaitos lahjoitettiin vastaperustetulle uimaseuralle vuonna 1907. Laitos kävi pian pieneksi ja seura päätti rakentaa uuden ja isomman lainarahan turvin. Rakennuslupa myönnettiin 10.3.1908 ja laitos valmistui Yrjö Similän laatimien suunnitelmien mukaisena kesäkaudeksi 1908. Laitos oli nyt toista kokoluokkaa, uimakoppeja oli miehille 21 ja naisille 12. Altaan reunalla oli kalteva taso, jolla voitiin ottaa aurinkoa tai seurata uimanäytöksiä. Uimahyppäjä pystyi suorittamaan hyppytelineeltä, joka kohosi veden pinnasta 8.5 metrin korkeuteen. Uimalaitos siirtyi vuonna 1917 rahoitusvaikeuksien takia kaupungin omistukseen. Toiminta jatkui niin, että kaupunki vuokrasi uimalaitoksen uimaseuralle. Uimalaitoksessa järjestettiin jopa kansallisia uimakilpailuja 1920-luvulla. Tosin rata täytyi vetää altaan nurkasta nurkkaan, jotta 25 metrin altaanpituus saavutettiin. Myös vesipalloa pelattiin.⁶³ Uimaseuran toiminta Vänmannin saarella jatkui aina vuoteen 1933, jolloin kaupunki rakensi uuden isomman ja ajanmukaisen uimalan Linnansaareen. Uimalaitos toimi Linnasaarella aina vuoteen 1959 asti, jolloin Raatin uimahalli valmistui.⁶⁴



Kuva 45. Viistoilmakuva Oulun keskustasta ja torinrannasta 3.7.1927. Kuvassa näkyy hyvin torinrannan jäsentely venevalkamiseen ja laiturirakenteineen. Pakkahuoneenkadun kohdalla olevaa ranta-aluetta hallitsee pakkahuone, Nederlaaki ja Bergbomin makasiini. Rannan edustalla on uimalaitos. Kuvassa taustalla näkyy myös täyteen ahdetut Pikisaari ja silloiset Halko- ja Korkeasaaret.

3.4 Linja-autoliikenne ja huoltoasemat

Oulun torinrannan alue on kaupankäynnin vuoksi ollut merkittävä liikenteen solmu-kohta. Paikalle on saavuttu kävellen, hevosrattain, pororaidoin, venein, purjevenein ja myöhemmin linja-autoin ja henkilöautoin. 1920-30 lukujen vaihteessa merkittävään roolin torinrannassa nousi linja-autoliikenne, jota varten toteutettiin seuraavien vuosikymmenien aikana huoltoasemia ja linja-autoasema.

Ensimmäinen Ouluun toukokuussa 1906 saapunut auto oli vuokra-autoiluun luvan saanut, William Nybergin ilmeisesti itse Amerikasta tuomansa Ford Model B kulkuneuvo.⁶⁵

Henkilöautot olivat tulla tuttu näky Oulussa 1910-luvulta lähtien. Linja-autoliikenne alkoi Oulussa 1920-luvun alkupuolella. Liikennöivistä ajoneuvoista pääosa oli tuolloin postiautoja, jotka kuljettivat myös matkustajia. Tulevien vuosikymmenien aikana Oulusta kehittyi Pohjois-Suomen yksi linja-autoliikenteen keskuksista Rovaniemen ja Kajaanin ohella.⁶⁶

Alussa Oulusta käsin tapahtunut linja-autoliikenne oli järjestymätöntä. Linja-auto-toimintaa ja sen keskittämistä 1920-luvun lopulla selvittämään asetettu valiokunta totesi, että Oulusta käsin liikennöidään noin 30 eri linjalla, päivittäin lähtöjä oli viisikymmentä. Linja-autoliikenteen ja matkustajaliikenteen määrän arveltiin tulevaisuudessa vain kasvavan. Valiokunta suositteli linja-autoaseman paikaksi kauppatoria. Perusteluina oli, että maaseudulta jonne linja-autoliikenne suuntautui, tultiin usein Oulun torille kaupankäyntiin. Muilla harkituilla sijoituspaikoilla ei tätä yhteyttä maaseutuun ollut.⁶⁷ Niinpä kaupunginvaltuusto kielsi päätöksellään 24.4.1928 linja-autojen lähdön eri pihoilta ja rajoitti sen kauppatorin koillisosaan.⁶⁸ Linja-autoliikenne vakiintui torin laitaa ja pian vuonna 1930 kauppatorilla ollut tavaroiden suojakatos muutettiin linja-autoliikennettä palvelevaksi auto-odotushuoneeksi ja kahvilaksi.

Oulun kauppakamari ja Oy Matkahuolto Ab tekivät yhdessä aloitteen Kaupunginhalitukselle linja-autoaseman rakentamiseksi. Kaupunginvaltuusto hyväksyi uuden ja asianmukaisen linja-autoaseman rakentamisesityksen kokouksessaan 20.4.1937. Sijoituspaikaksi tuli kauppatori, vanhan vaakahuoneen paikkaa. Funkkistyyllisen rakennuksen Oulussa 6.12.1936 päivätyt piirustukset laati E. Alpo Autio.

Torinrannalle rakentui kaksi huoltoasemaa palvelemaan linja-auto- ja henkilöauto-liikennettä. Ensimmäisen bensiinin jakeluaseman rakensi Nobel-Standard Oy. Asema rakentui Rantakadun varteen vanhojen aittarakennusten viereen Teräksen talon kohdalle ilmeisesti jo vuoden 1934 aikana (rakennuslupa 20.4.1934). Rakennusta laajennettiin pariin otteeseen tulevien vuosikymmenien aikana. Trustivapaa Bensiini Oy:n toteuttama toinen huoltoasema rakentui vuonna 1950 puretun pakkahuoneen paikalle, linja-autoaseman taakse rannan puolelle.

Kilpailu mahtoi olla torinrannalla kova, koska Aleksanterinkadun varteen, nykyisen Oulun konservatorion vapaalle tontinosalle valmistui bensiinijakelupiste ilmeisesti vuoden 1933 aikana (rakennuslupa 28.10.1932).



Kuva 46. Autoliikennettä torinrannassa palveli kaksi huoltoasemaa. Kuvassa niistä ensin valmistunut Standard. Kuva on vuodelta 1949.



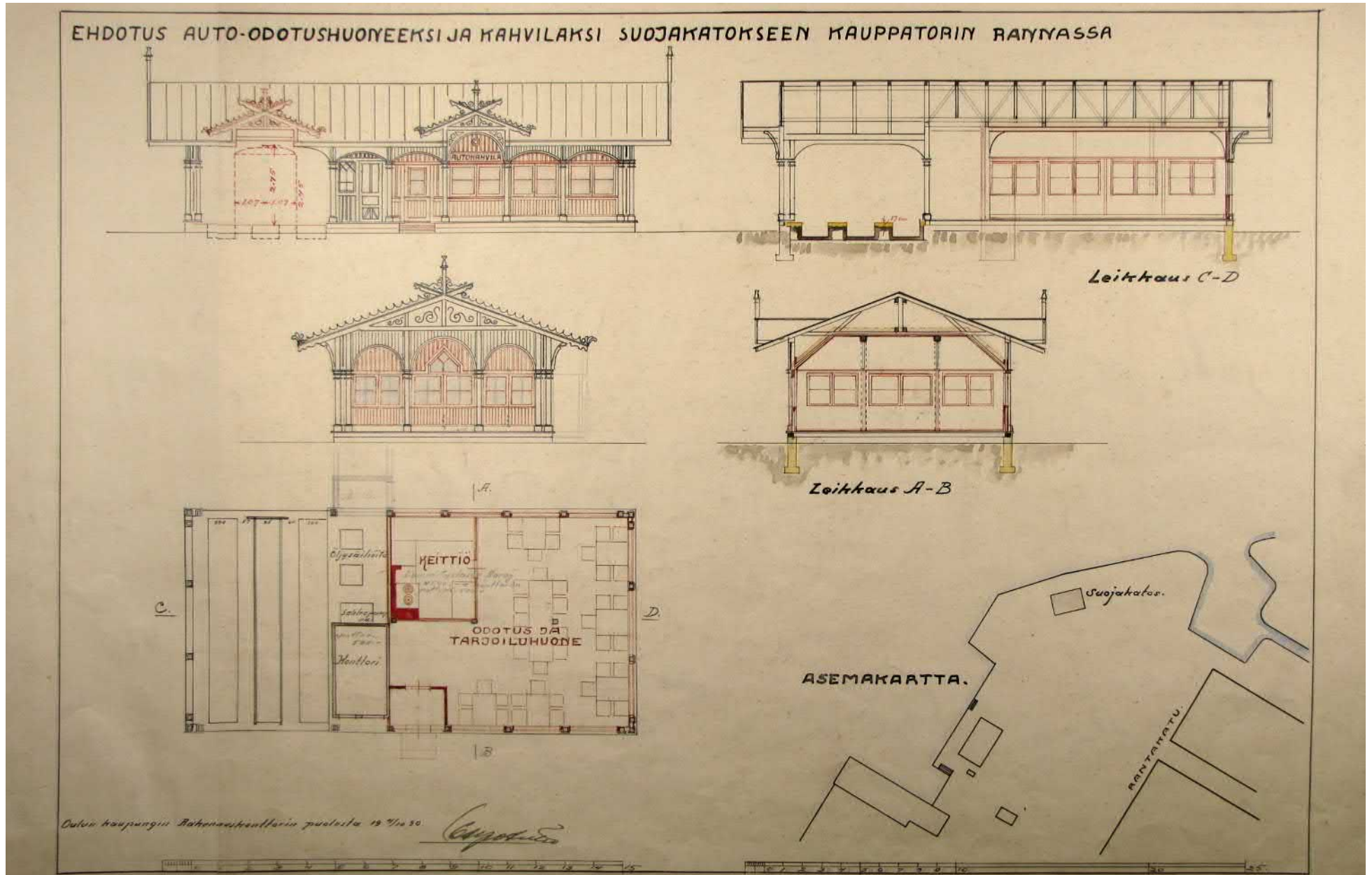
Kuva 47. Torinrannan linja-autoasema oli vilkas pääte pysäkki maaseudulta kaupunkiin kaupankäyntiin tuleville. Kaupunki vuokrasi linja-autoaseman heti sen valmistuttua Oy Matkahuolto Ab:lle vuonna 1937.



Kuva 48. Linja-autoilla oli käytössään laaja Heikolanniemen kenttä. Kuva on 1950-luvulta.



Kuva 49. Kuvassa alkujaan 1890-luvulla tavarantoimituksen suoja- ja varastotilaksi toteutettu rakennus. Kuva on vuodelta 1964, jolloin se useamman laajennus- ja korjausvaiheen jälkeen toimi rantakahvilana.



Kuva 50. Vanha tavaroiden suojakatos muutettiin 1930-luvun alussa auto-odotushuoneeksi ja kahvilaksi.



Kuva 51. Asemakaavaehdotus vuodelta 1651.



Kuva 52. 1763 - Kartta Märten Hackzell (kopio 1814 G.D. Andersin)

4 ASEMAKAAVOJA JA -KARTTOJA SEKÄ KAAVAMUUTOKSET

4.1 Vanhoja asemakaavoja ja -karttoja

1651 - Säännönmukainen asemakaavaehdotus Claes Claesson

Kaupunkialueen ensimmäinen kartoitus ja regulointi käynnistyi Pietari Brahen kenraalikuvernöörikausien aikana. Kaupunki oli tuolloin rakentunut pääosin Pokkitörmän ympäristöön, nykyisten Kaupunginojan ja Pokkisenväylän väliselle alueelle. Kaupunkia ympäröi tulliaita, joka erotti sen ulkopuolella olevista lahjoitusmaapelloista.

Vuonna 1651 valmistui Oulun ensimmäinen varsinainen asemakaava. Silloinen kaupunki oli rakennettu ilman järjestystä tai säännönmukaisuutta. Kaupunkia laajennettiin etelään. Asemakaavaan oli myös luonnosteltu malli uusien korttelien tonttijaosta ja asuinrakennusten sijoittelusta. Kaava noudatteli renessanssin ajan kaupunki-ihanteiden mukaista ruutukaavaa. Säännöllinen ruutukaava ei ottanut huomioon kuitenkaan maanpinnan muodostumia.⁶⁹

Asemakaavakartan mukaisesti polveileva rantaviiva sijatsi hieman nykyistä Rantakatua ulompana. Nykyisen Seurahuoneen korttelin kohdalta ranta-alueen halkoi oja-uoma, joka johti myöhemmin Hjærpenlammeksi kutsuttuun vanhaan poukamaan. Hjærpenlampi on mahdollisesti toiminut aikaisemmin sisäsatamana.

Nykyisten kauppahallin, hotellin ja monumentaalikeskuksen alueet ovat täysin veden peitossa. Kaupunginojan laajan suiston edustalle on kuvattu meriaittoja ja niiden jatkoksi tullipuomi ja meritulli. Satama-alueiksi on merkitty kaupunginojan suisto ja Pokkitörmän ranta-alue. Pokkitörmällä sijaisi Raatihuoneen tori ja rannassa toinen torikaupalle varattu alue.

1763 - Kartta Märten Hackzell (kopio 1814 G.D. Andersin)

Vuoden 1750 uuden rakennuslainsäädännön jälkeen oli annettu määräys kaikkien kaupunkien uudelleenmittaamisesta. Työn sai Oulussa tehtäväkseen maanmittari Märten Hackzell.⁷⁰ Valmistuneessa kaupunkikartassa laadittiin ensimmäisen kerran tonttien numerointi ja kaupunkilaiset saivat katuosoitteet. Kaupunki rakentui keskeisiltä alueiltaan jokseenkin säännönmukaisesti suorien katujen muodostamaan ruutukaavaan, vaikkakin asemakaavallisesta järjestyksestä piittaamattoman rakentamisen ja virheellisten tontinlinjausten seurauksena rakennukset olivat työntyneet ulos oikeilta tonteiltaan.⁷¹

Torinrannan alue on edelleen suurelta osin veden peitossa. Rannat ovat aittojen ja makasiinien peittämiä. Heikolanniemi ja Hahtiperä ovat vallanneet lisää maata merestä. Karttaan on esitetty nykyisin Vänmanninsaarena tunnettu saari kaupungin edustalla. Karttaan on merkitty torialue raatihuoneen edustalle.

1825 - Asemakaava J.A. Ehrenström ja C. L. Engel

Oulun vuoden 1822 suurpalon jälkeen kaupungin asemakaava päätettiin uusia täysin. Asemakaavan laativat J.A. Ehrenström ja C.L. Engel. Katualueita levennettiin paloturvallisuutta ajatellen. Rakennukset tuli läänin rakennusjärjestyksen mukaisesti rakentaa yksikerroksisina.⁷² Ruutukaavassa oli varattu tilaa kaupungin läpi virtaavalle Kaupunginojalle, joka virtasi luonnollisessa uomassaan puistoalueiden ympäröimänä. Kaavassa esitettiin laajenevalle kaupunkialueelle säännöllinen ruutuasemakaava pitkälle tulevaisuuteen. Asemakaava loi perustan nykyiselle keskusta-alueen ruutuasemakaavalle. Kaavan vahvisti keisari Aleksanteri I vuonna 1825.

Asemakaava esittää suunnitellut kaavalliset ratkaisut, joihin kuului myös ranta-alueiden käsittely. Laaditun asemakaavan taustalta on erotettavissa silloinen rantaviiva sekä silloiset aitta- ja makasiinirakennukset. Nykyisen Meritullin alueelle kaavassa esitettiin maatäyttöä ja uutta satamatoria.⁷³

Rantakadun korttelit ovat nyt mukana ruutukaavoitetulla kaupunkialueella. Ruutukaavoitetun alueen sisälle jääneet aitta- ja makasiinirakennukset määrättiin purettaviksi. Kaupunginojan suistoon oli esitetty laaja satama-allas pienveneitä varten, joka olisi noussut rannasta aina Torikadulle asti.⁷⁴

1876 - Kaupunkikartta Claes Kjerrström

Vuonna 1856 voimaan tullut Kaupunkien yleinen rakennusjärjestys sääteli suomalaisten kaupunkien rakennustapaa. Kaupunkikuvasta alkoi pikkuhiljaa muodostua yhtenäinen. Kaupunkien keskustoissa suosittiin useampikerroksisten kivitalojen rakentamista. Oulun keskustaan nousi ensimmäiset kivikerrostalot kuitenkin vasta vuosisadan loppupuolella. Samoihin aikoihin sijoittuu myös kunnallistekniikan rakentaminen Ouluun.

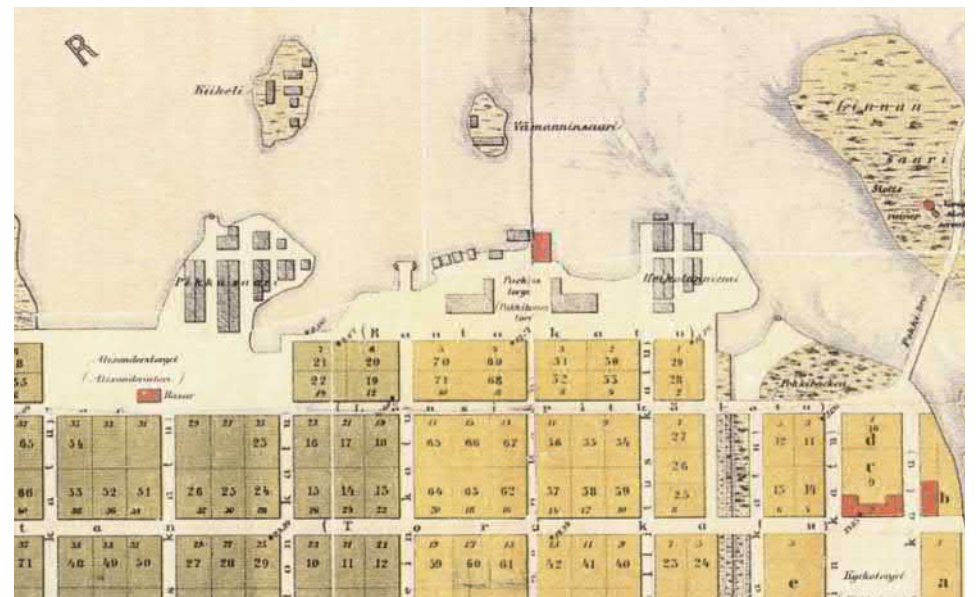
Kaupunkikeskusta oli laajentunut kuten aikaisemminkin, olemassa olevan katuverkoston katuja pidentämällä. Kartassa keskusta-alue oli jaettu kaupunginosaan kahdella eri tavalla. Katuosoitteet määriteltiin tuolloin vain pitkittäiskaduille ja ne eivät vastaa nykyistä katunumerointia. Nykyisen torinrannan alueella kaduilla oli jo nykyiset nimet lukuun ottamatta Aleksanterinkatua, jota kutsuttiin Länsipitkäksi.

Noin puolet nykyisestä torialueesta oli edelleen veden peitossa. Meritullin alueella ollut aittojen täyttämä Pikkusaari liittyi nyt niemenä mantereeseen. Rantakadun edustalle pakkahuoneen viereen oli muodostettu Pakkahuoneen tori, jota rajasi pakkahuone ja ryhmiin järjestetyt aitta- ja makasiinirakennukset. Heikolanniemi nykyisen hotellin alueella oli myös aitta- ja makasiiniryhmä. Kaupunginojan suulle oli muodostettu venevalkama. Torinrannan alueella ei oltu vielä tehty laajempia maantäyttötöitä, mutta Heikolanniemen ja Ankkurikarin välinen uoma oli täytetty.

Pakkahuoneentorin lisäksi kartalta löytyy Aleksanterintori, Kirkkotori ja Heinätori.



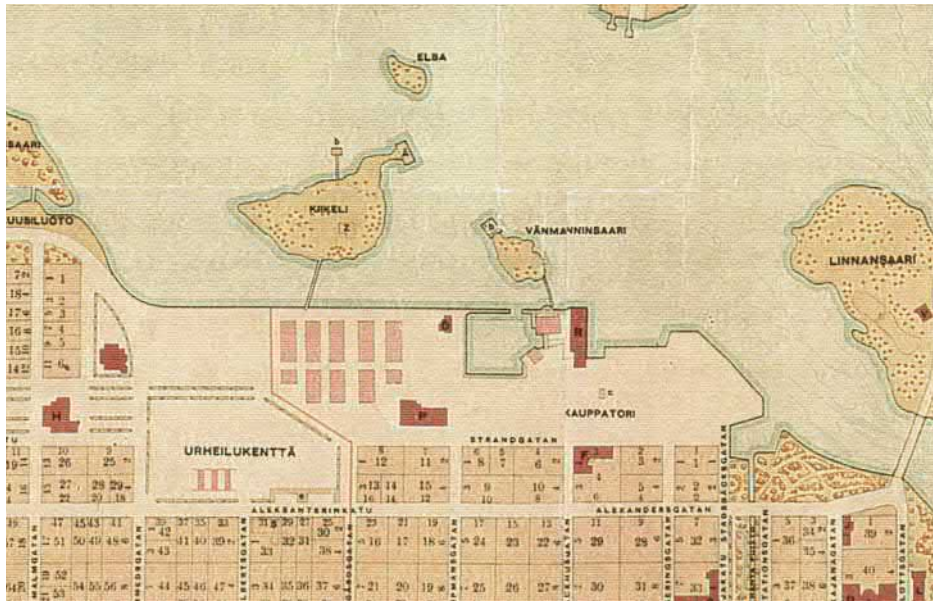
Kuva 53. Asemakaava vuodelta 1825.



Kuva 54. Kaupunkikartta Claes Kjerrström vuodelta 1876.



Kuva 55. Asemakaava vuodelta 1882.



Kuva 56. Asemakartta vuodelta 1908.

1882 - Asemakaava

Tämä asemakaava laadittiin vuonna 1880 ja vahvistettiin Pietarissa juuri ennen Oulun loppuvuoden 1882 kaupunkipaloa. Kaavassa kaupunkikeskusta oli jaettu useamman korttelin muodostamiin lohkoihin leveillä suojavyöhykkeillä. Korttelit olivat neliön muotoisia ja ne jaettiin yleisesti neljään eri tonttiin. Tontit rajattiin puutarhoin ja levein palokujin toisistaan.⁷⁵ Tämä paloturvallisuudella liioiteltu kaava ei toteutunut kuin muutamassa kaupunkikorttelissa, mm. Heinäpään alueella ja palossa tuhoutuneissa kortteleissa. Vuoden 1882 palo nimittäin tuhosi useita kortteleita Hallituskadun ja Pakkahuoneenkadun ympäristössä aina Isokadulta rantaan asti.

Ilmeisesti Torinrannan osalta kaavassa esitetty rakennettu ympäristö perustui inventointiin ja kuvaa tilannetta ennen tulipaloa.

Heikolanniemen ja pakkahuoneen välinen poukama on täytetty laajaksi kentäksi torialueen osaksi. Pakkahuoneen eteläpuolella rantaviiva oli vielä jokseenkin käsittelemätöntä.

1908 - Asemakartta

Edellinen vuoden 1882 asemakaava osoittautui vaikeasti toteutettavaksi ja niinpä alettiin valmistelemaan uutta, paremmin toimivaa asemakaavaa. Kaavoitustyöhön kutsuttiin apuun asemakaavoihin perehtynyt arkkitehti Bertel Jung. Tämä asemakartta laadittiin kaupungin rakennuskonttorissa samana vuonna vahvistetun asemakaavan pohjalta. Uusi asemakaava palasi aikaisempaa pienempään tonttijakoon ja leveistä puistovyöhykkeistä luovuttiin tarpeettomina. Kaavassa kaupunkia laajennettiin vuonna 1886 valmistuneen rautatien taakse sekä lounaaseen kohti Nuottasaarta. Kaavasta löytyi aukiosommitelmia, vaihtelevan kokoisia kortteleita ja vanhoihin katuihin nähden diagonaalisia katuja. Lisäksi kaavassa paranneltiin kulkuyhteyksiä kaupungin eri osien kesken ja sallittiin keskustan kortteleissa paluu ennen 1882 kaavaa valliineseen vanhaan tonttikokoon.⁷⁶

Niin Torinrannan alueella kuin erityisesti nykyisen Meritullin alueella oli tehty paljon maatäyttötöitä. Myös rantaviivaa oli muokattu laajalti ja mm. kauppahallin edustalle oli toteutettu satamalaitureita. Kauppahalli oli toteutettu vuonna 1901. Kauppatoriksi nimetty torialue oli laaja ja avoin. Tosin asemakartassa ei ole esitetty kaikkia torialueille rakennelmia, kuten esim. joitain vanhoja aittaryhmiä ja kahta tavarakatosta pakkahuoneen ja Heikolanniemen välisellä alueella.

1940 - Asemakartta

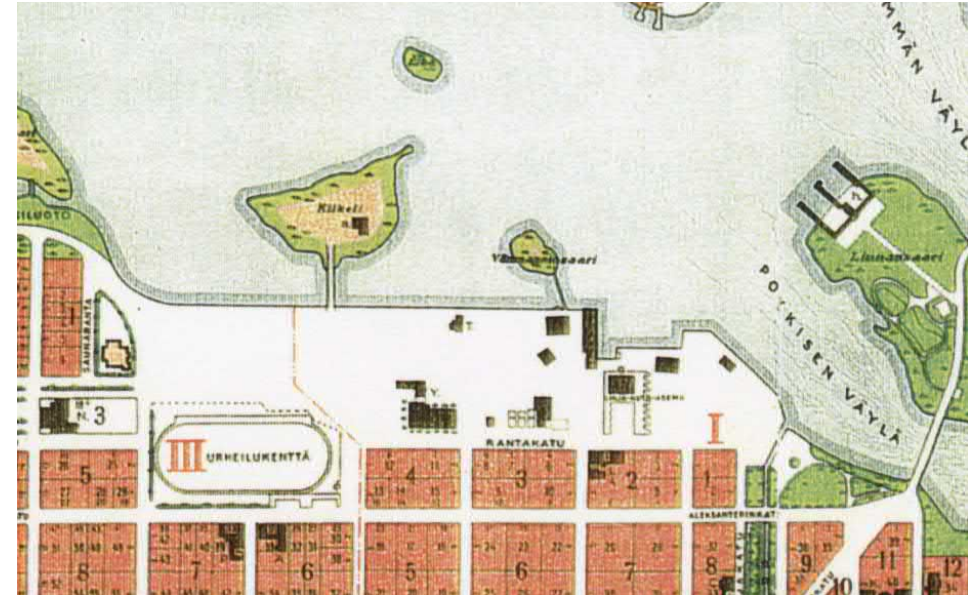
Oulun rakennuskonttorissa vuonna 1940 valmistunut asemakartta esittää muutuneen torinrannan. Kauppatori on siirtynyt pakkahuoneen vierestä kauppahallin läheisyyteen. Heikolanniemen on vallannut linja-autoliikenne, jota palvelee vastavalmistunut linja-autoasema sekä huoltoasema.

Pakkahuone, Bergbomin makasiini ja Neederlaaki ovat edelleen olemassa rannassa rakennusryhmänä. Kartasta on siistitty pois olemassa olleita aittarakennuksia kauppahallin ja Kiikelin väliseltä alueelta.

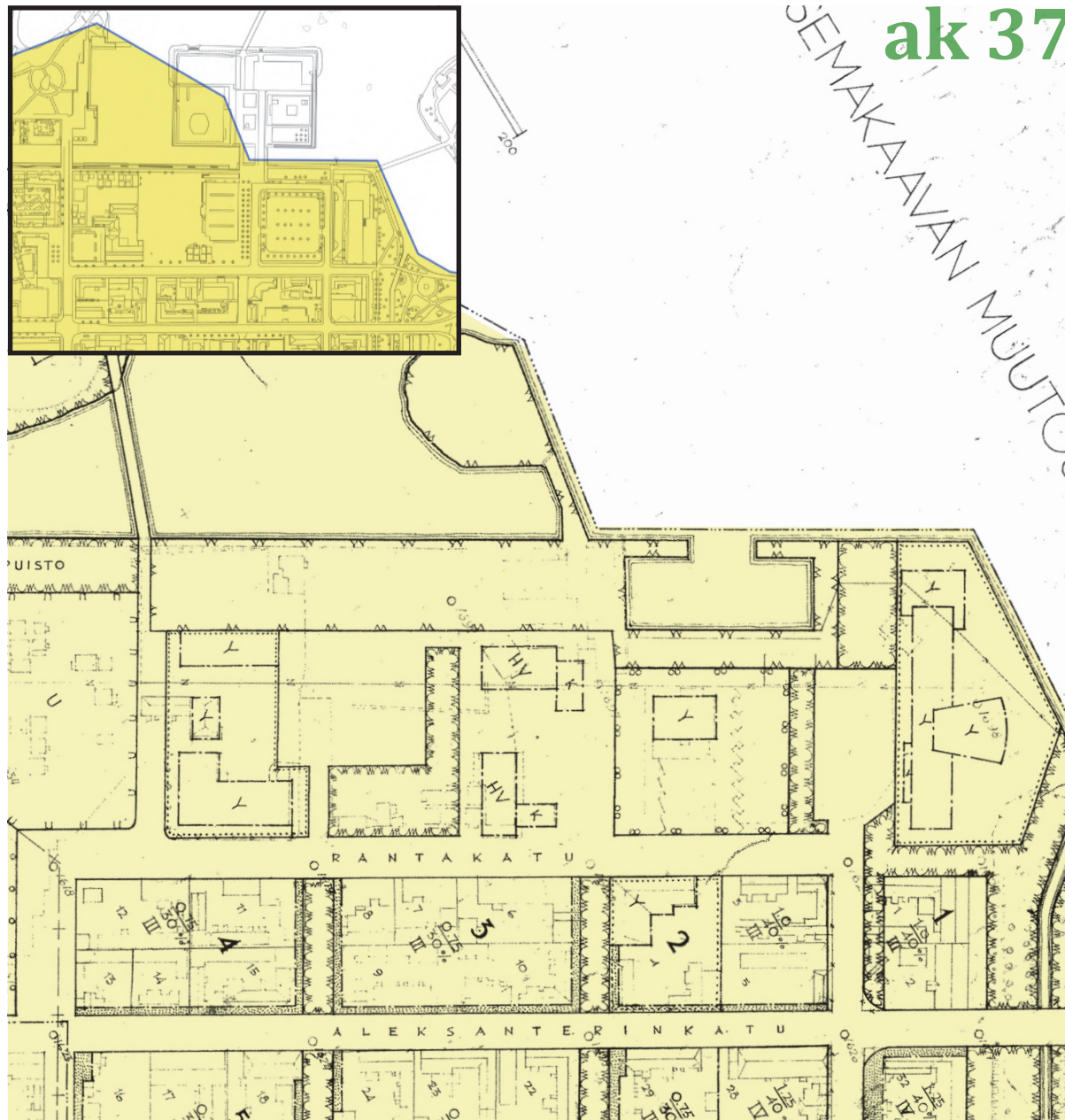
Vännanninsaaren uimalaitosta ei enää ole. Uusi uimalaitos näkyy kuvassa oikealla Linnasaarella.

4.2 Asemakaavamuutokset 1900-luvulla

Seuraaville sivuille on koottu tarkastelualueelle laaditut asemakaavamuutokset lähtien aina vuoden 1947 Oulun keskeisten osien asemakaavan muutoksesta. Kaavamuutosten keskeinen sisältö on tiivistetty tekstimuotoon.



Kuva 57. Asemakartta vuodelta 1940.



Asemakaavamuutos ak 37 - 5.12.1947

Tämän Oulun keskeisten osien asemakaavan muutoksen laati arkkitehdit Otto-I. Meurman ja Aarne Ervi. Kaavassa oli keskusta-alue otettu uudelleen kokonaisuutena käsittelyyn ja se pyrittiin jäsentämään toimivaksi, tehokkaaksi ja loogiseksi kokonaisuudeksi. Kaavamuutoksella haluttiin ratkaista mm. keskusta-alueen liikenneverkko ja kortteleiden käytössä olevat rakennusoikeudet.⁷⁷ Kolmisen vuotta aikaisemmin kaupungista oli tuhoutunut kokonaisia kortteleita sodan pommituksissa ja nämä alueet tuli nyt uudelleen rakentaa (torinrannan alue ei ollut kärsinyt sodan pommitusten tuhoista). Tämän kaavamuutoksen pääteemoista vain osa toteutui.

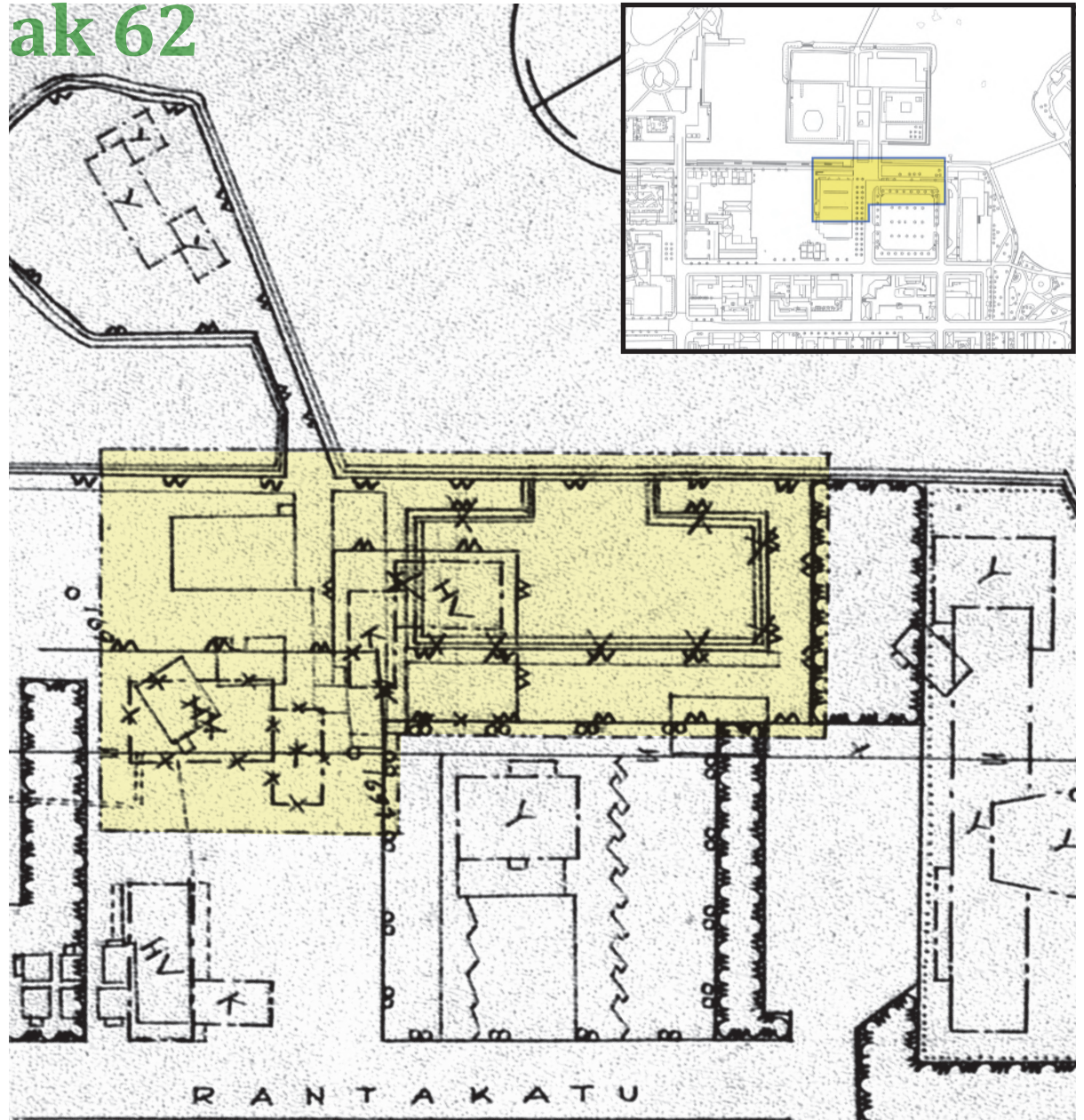
Torinranta sisältyi kaavamuutosalueeseen kokonaisuudessaan. Aleksanterinkadun ja Rantakadun väliset korttelit on osoitettu asuin- ja liikerakennuksille, joille on osoitettu rakennusoikeutta 0.75 - 1.00 tontin pinta-alasta, rakennusalaaksi 30 - 40% tontin pinta-alasta ja kerroskorkeudeksi III. Nykyisen Oulun ylipiston arkkitehtuurin osaston päärakennuksen tontti oli osoitettu yleisten rakennusten korttelialueeksi (Y). Myös torinrannan alueelle on esitetty pääosin yleisten rakennusten vahvistamattomia rakennus-aloja (Y). Nykyisen hotellin kohdalle on esitetty julkinen rakennus, jolle oli esitetty sektorinmuotoinen rakennusala, ilmeisesti salitilaa varten. Osa näistä rakennusaloista vahvasti olemassa olevia rakennuksia, mm. linja-autoaseman. Torinrannan alueelle on osoitettu puistoalueita sekä kaksi autohuoltorakennusta niihin liittyvine katoksineen (HV ja K). Ranta-alueet on osoitettu tarkemmin määrittelemättömäksi satama-alueeksi.

Kaavassa oli esitetty muutoksia torinrannan pohjoisen puoleisen alueen rantaviivaan, joka laajeni hieman ulommaksi. Alueelle oli myös esitetty uudelleenmuotoiltu olemassa ollut pienehkö venevalkama. Kauppahallin eteläpuolelle oli puolestaan osoitettu ulkoilmamuseo-alue, johon liittyi kaavateksti "Alue, joka on saatettava puistomaiseen kuntoon, ja jolla sijaitsevia vanhoja aittarakennuksia ei saa purkaa". Kaikki varsinaisen tori-alueen aitat, makasiinit ja muut pienemmät yleiset rakennukset oli pääsääntöisesti esitetty poistuviksi tai siirrettäviksi. Aleksanterinkadun ja Rantakadun väliin jäävien korttelien rakennuskannan oletettiin pääsääntöisesti olevan myös poistuvia, koska katualueita oli yleisesti levennetty ja niiden reunoille - vanhoista rakennuksista piittaamatta - oli osoitettu puistomaisia esipiha-alueita.

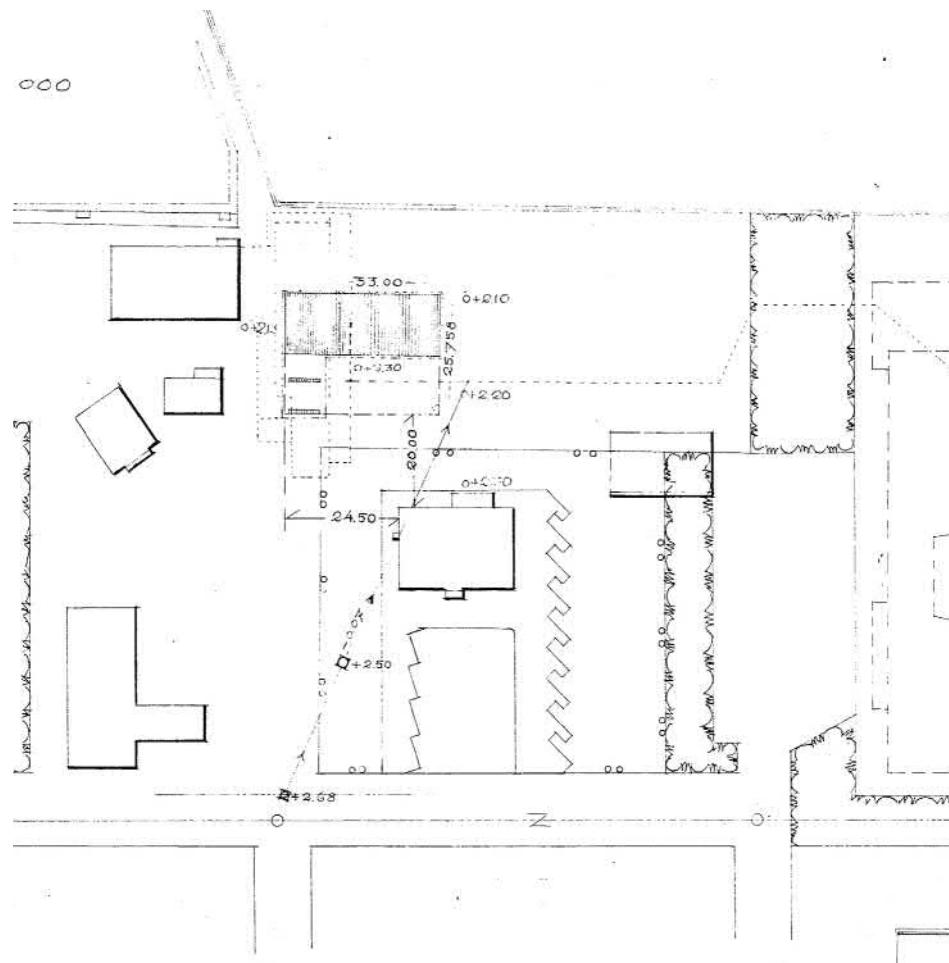
Kuva 58. Asemakaavamuutos ak 37.

Asemakaavamuutos ak 62 - 12.1.1951

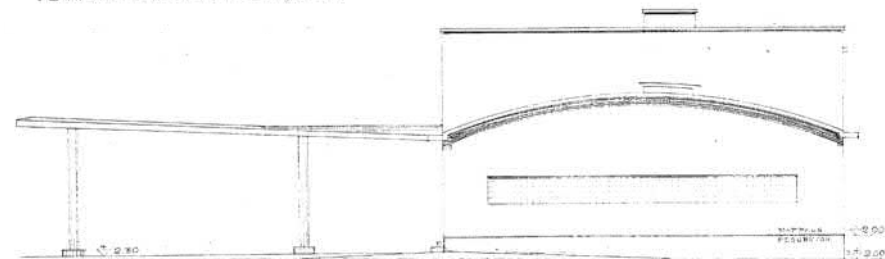
Asemakaavamuutos koski torinrannan ranta-alueetta Heikolanniemen ja Vänmannin saaren välisellä alueella. Kaavamuutoksessa poistettiin alueelle aikaisemmin kaavoitettu ja uudelleenmuotoiltu venealkama sekä järjestettiin uudelleen torille osoitettujen autohuoltorakennusten (HV) ja niihin liittyvien katoksien (K) ohjeellisten rakennusalojen sijainteja.



Kuva 59. Asemakaavamuutos ak 62.

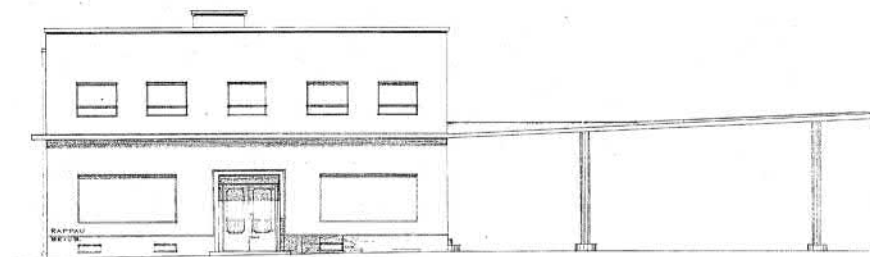


TB:n AUTOHUOLTOA/TEMA/OLU



JULKISIVU POKKISENSILLALLE 1/100

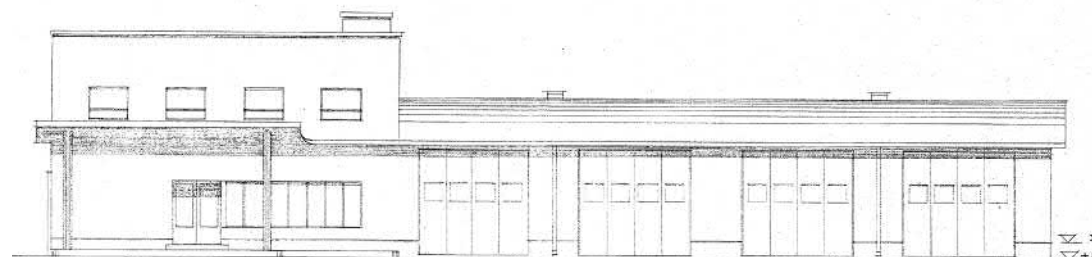
OLUSSA 12.9.1950.
Rönkönharju



JULKISIVU KAUPPATORILLE 1/100

OLUSSA 12.9.1950.
Rönkönharju

I B - 2 /



JULKISIVU PAKKAHUONEENKADULLE 1/100

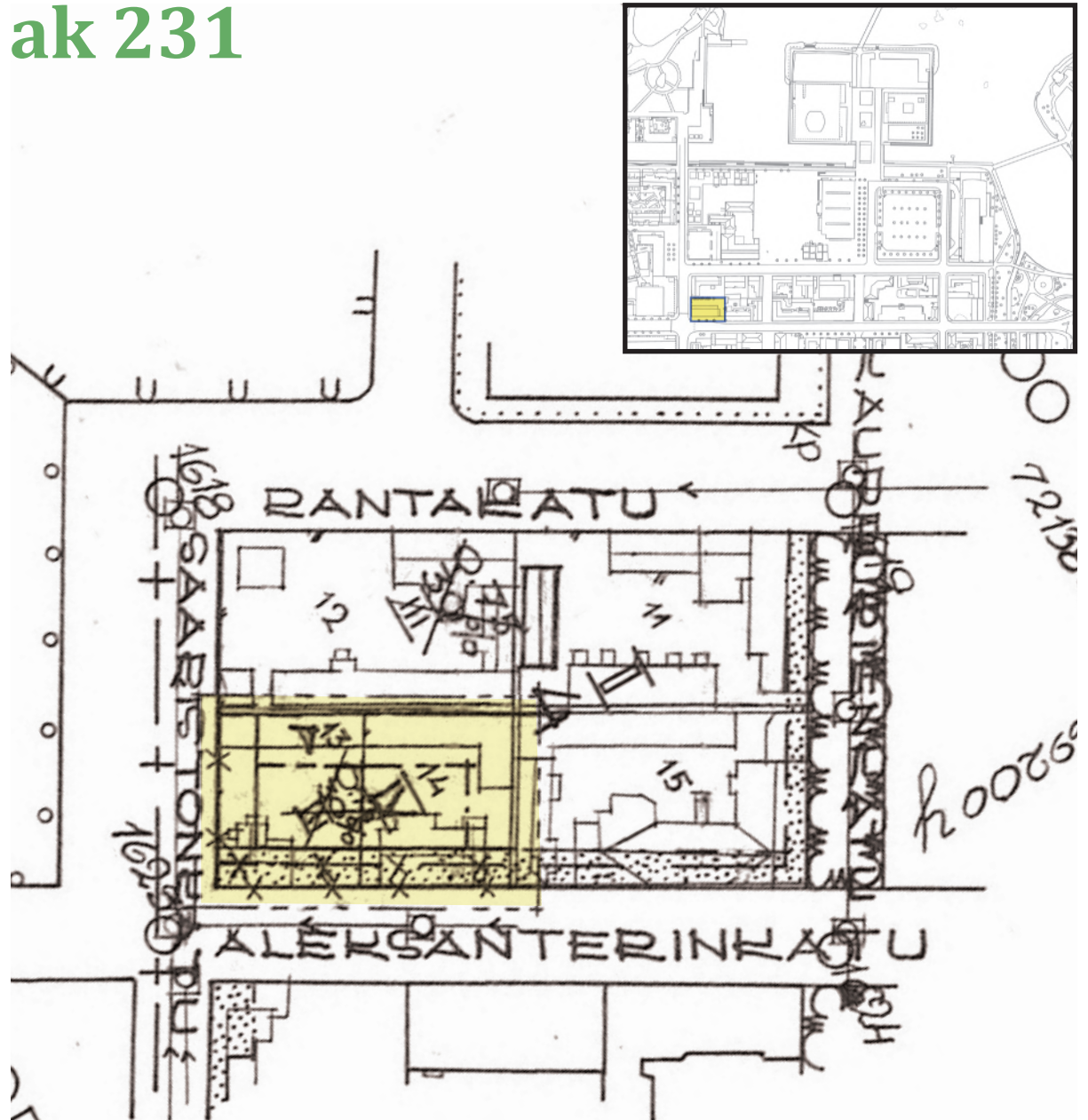
0+200
0+250

Kuva 60. Rakennusmestari A. Rönkönharjun laatimien rakennuslupapaperustuksien mukainen TB autohuoltoasema toteutettiin vuoden 1951 asemakaavamuutoksen mahdollistamalle, hetkeä aikaisemmin puretun vanhan pakkahuoneen paikalle. Rakennuslupa oli myönnetty 27.9.1950.

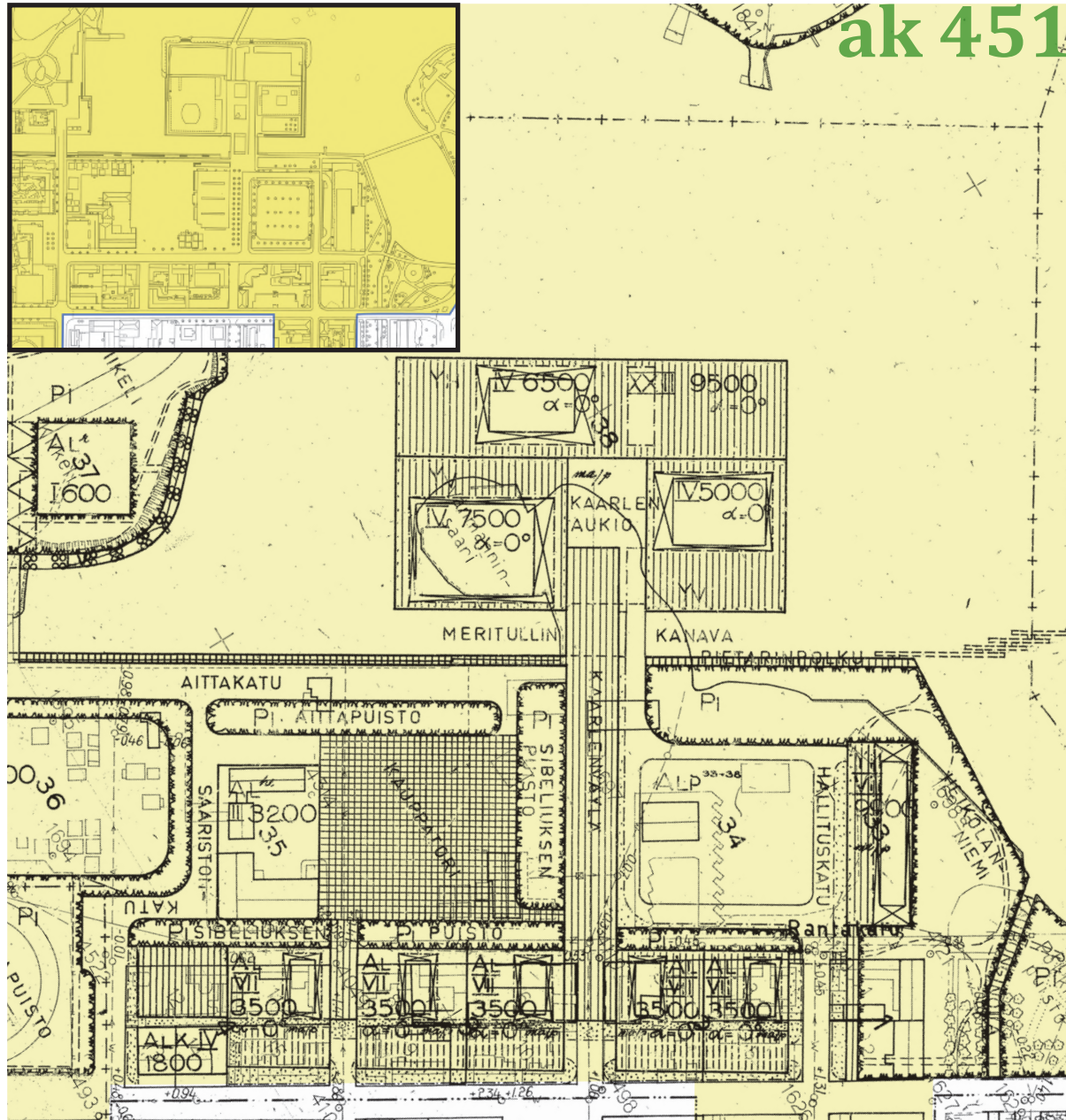
Asemakaavamuutos ak 231 - 18.7.1961

Asemakaavamuutos koski I kaupunginosan korttelin 4 tontteja 13 ja 14. Tonteille kaavoitettiin asuin- ja liikerakennus, jolle määriteltiin kerroskorkeudeksi IV. Tontilta luovutettiin Saaristonkadun puolelta hieman *katumaa-alue* Saaristonkadun hyväksi, joka luettiin tontin eduksi autojen pysäköintipaikkoja laskettaessa.

ak 231



Kuva 61. Asemakaavamuutos ak 231.



Asemakaavamuutos ak 451 - 28.2.1966

Arkkitehtien Marjatta ja Martti Jaatisen laatima asemakaavamuutos koski laajaa kaupunkialuetta, johon kuului osia useista kaupunginosista. Mantereesta muutosalueeseen kuului Sepänkadun, Aleksanterinkadun ja Merikosken siltojen rajaama alue. Edustan saarista alueeseen kuului läntiset osat Linnasaaresta ja Raatinsaaresta sekä Pikisaari kokonaisuudessaan.

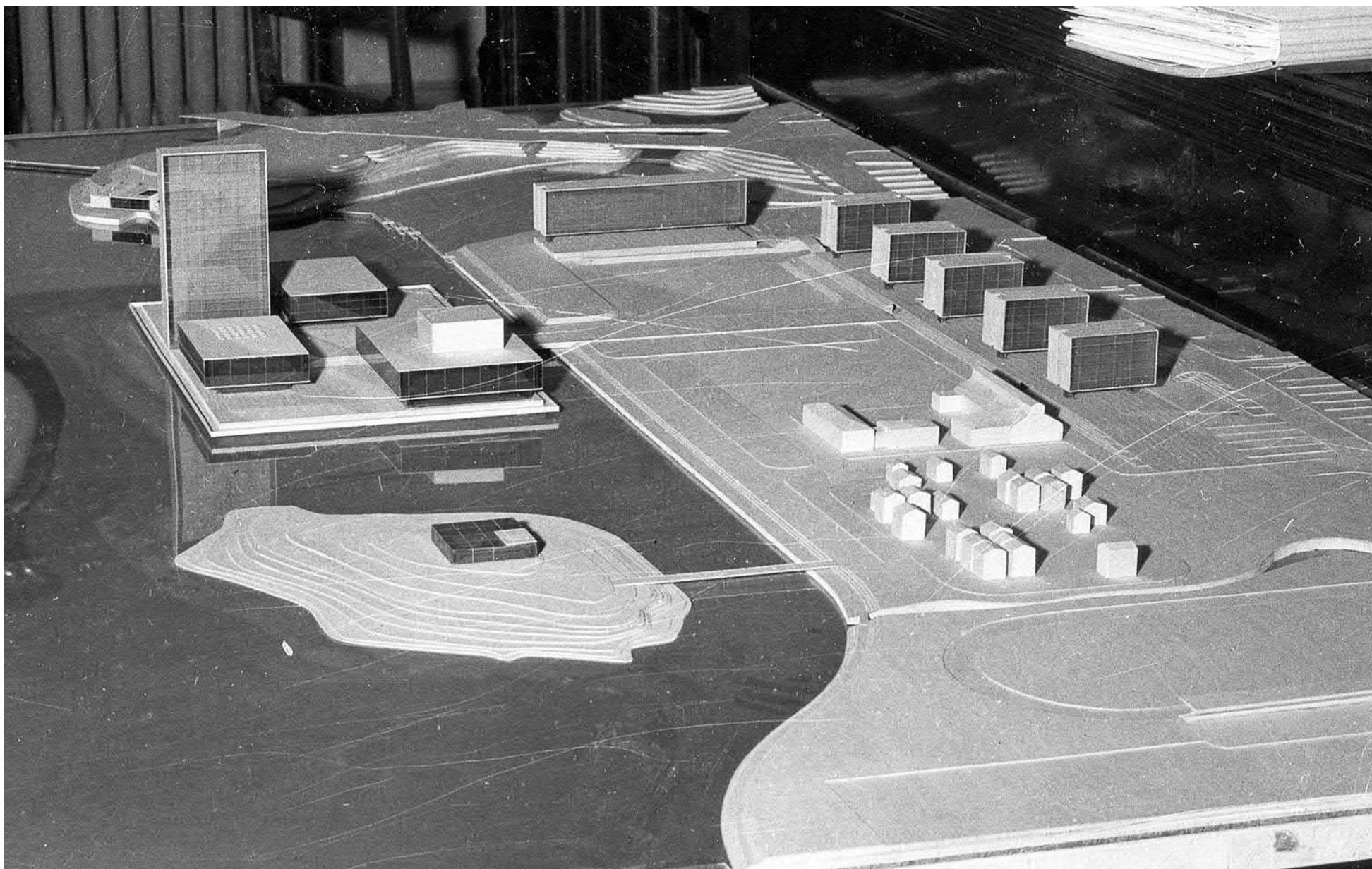
Kaavamuutos oli seurausta kolmisen vuotta aikaisemmin järjestetystä Jaatisten arkkitehtipariskunnan voittamasta Oulun monumentaalikeskuksen suunnittelukilpailusta, jolla etsittiin ratkaisua hallinto- ja kulttuurikeskuksen toteuttamiselle Oulujoen suiston muodostaman vesi- ja viheralueen äärelle. Kilpailutehtävään kuului myös monumentaalikeskuksen liittyvien lähialueiden kaaviomainen asemakaavallinen selvitys.⁷⁸

Kilpailuvoiton seurauksena Jaatiset saivat tehtäväkseen laatia alueen asemakaavamuutoksen sekä myöhemmin myös teatteri- ja kirjastorakennusten toteutussuunnitelmat.

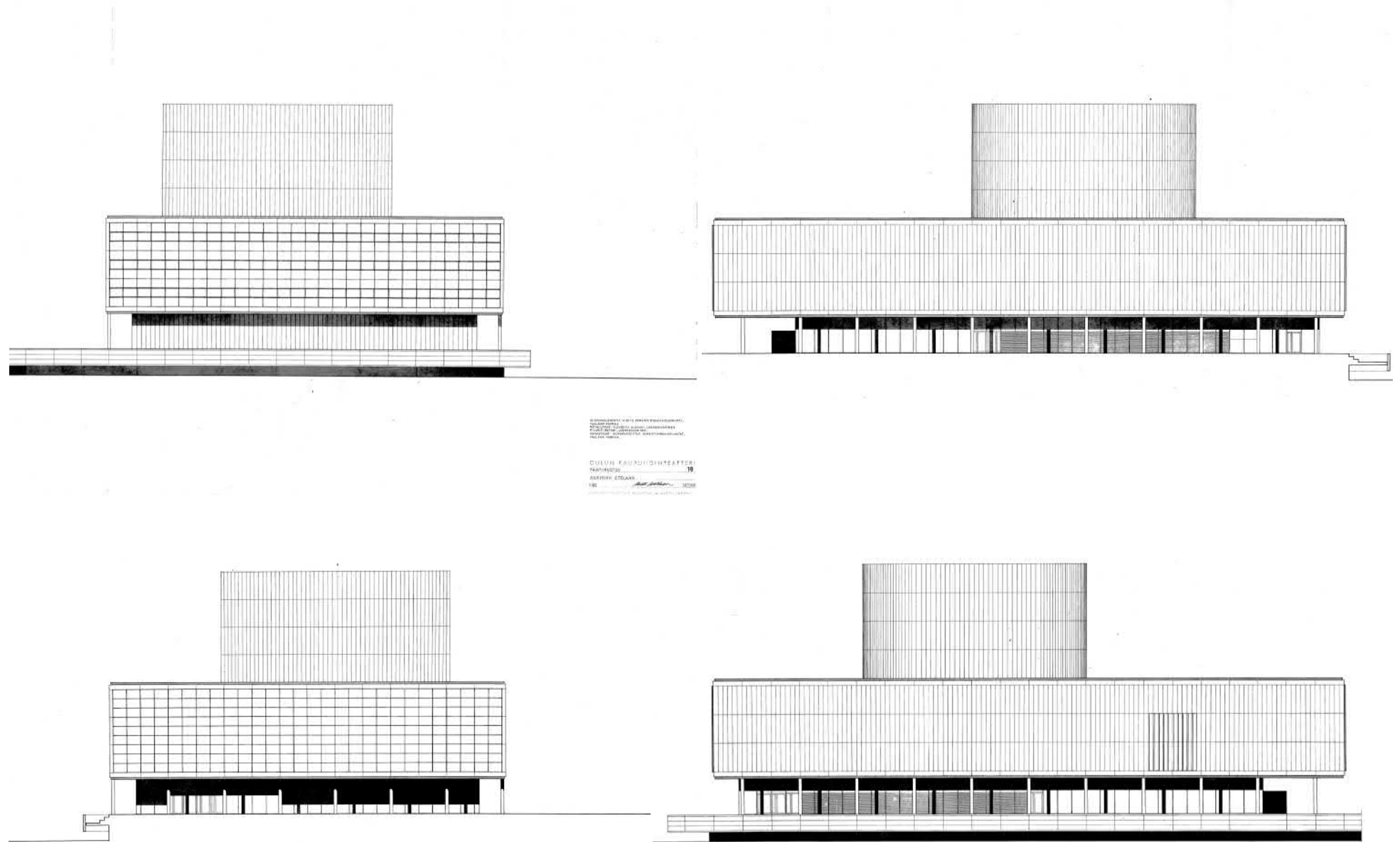
Kaavamuutoksen merkittävin osa-alue oli luonnollisesti monumentaalikeskus Vänmanninsaarella, jonka merenpuoleinen osa oli varattu hallinto- ja virastorakennuksia varten (YH) ja rannan puoleinen osa hui- ja viihdetarkoituksia palvelevien rakennusten korttelialueeksi (YV). Torinalueen muut kaavalliset ratkaisut tukivat monumentaalikeskusta (mm. tornimaiset seitsemänkerroksiset liikerakennukset (AL) ja Kiikelinsaaren ravintolarakennus ALr). Kaavamuutoksessa oli esitetty myös muutosalueen saaria yhdistävä liikenneverkosto.

Asemakaava merkitsi uutta, täydellistä suunnanmuutosta torinrannan kehityksessä. Kaava vei torinrannan aluetta kohti uutta, modernia kaupunkisuunnittelua. Tästä asemakaavalla vahvistetusta Jaatisten kokonaisuunnitelmasta toteutui vain osia.

Kuva 62. Asemakaavamuutos ak 451.



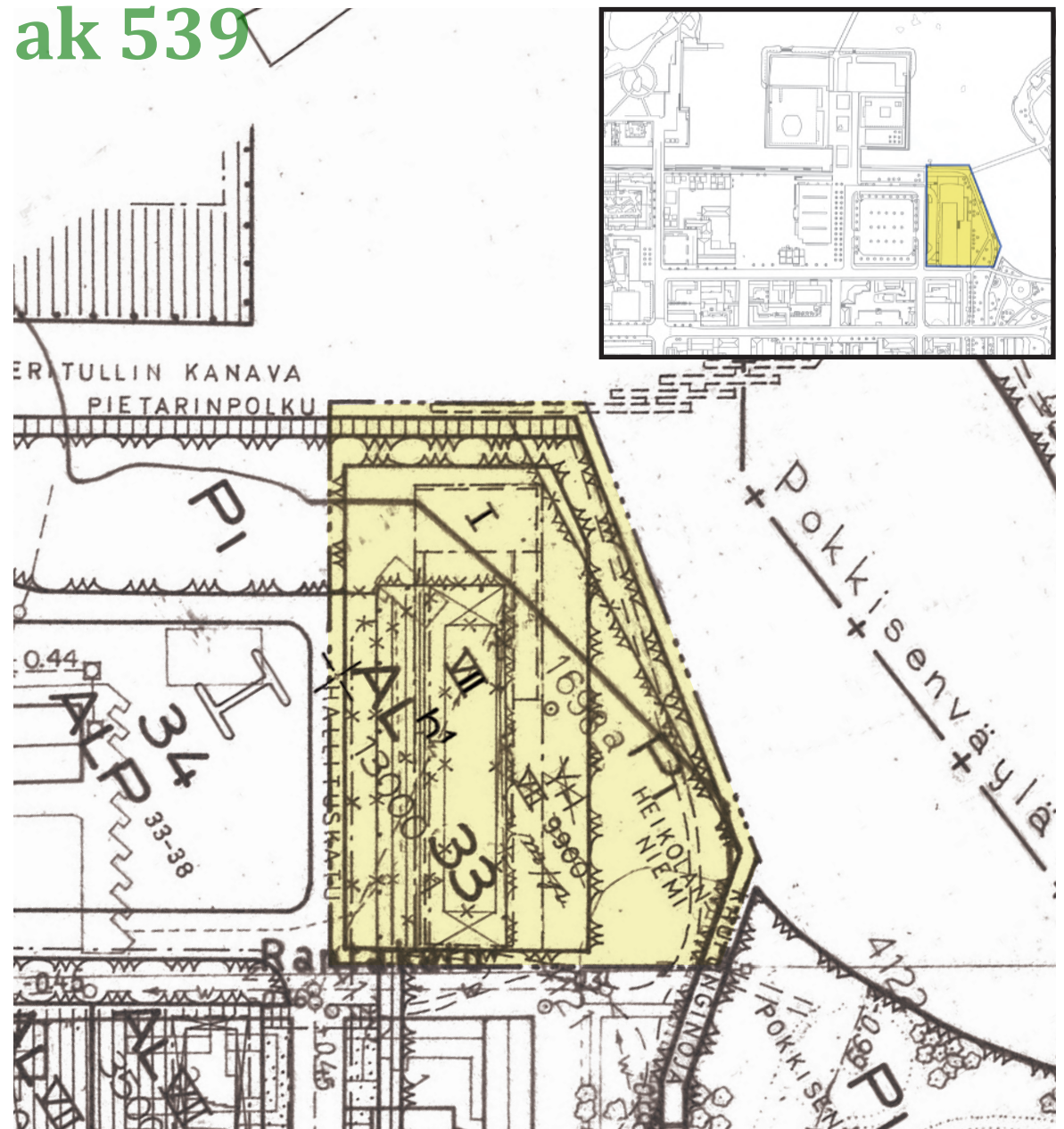
Kuva 63. Vuoden 1966 asemakaavamuutos laadittiin tämän Oulun hallinto ja -kulttuurikeskuksen arkkitehtikilpailun voittaneen ehdotuksen pohjalta. Kuva pienoismallista on otettu tammikuussa 1963.



Kuva 64. Oulun kaupunginteatterin rakennuslupapiirustusten julkisivukuvat. Rakennuslupa myönnettiin 15.1.1968.

Asemakaavamuutos ak 539 - 8.7.1970

Tämä vuoden 1970 asemakaavamuutos tarkensi Heikolanniemen kärjen kaavamerkintöjä ja rakennusalueen rajoja mahdollistaen alueelle seitsemänkerroksisen hotellirakennuksen toteutuksen (AL-h1). Kerrosalaa määriteltiin nyt 13000 kem² aikaisemman 9900 kem² sijaan.

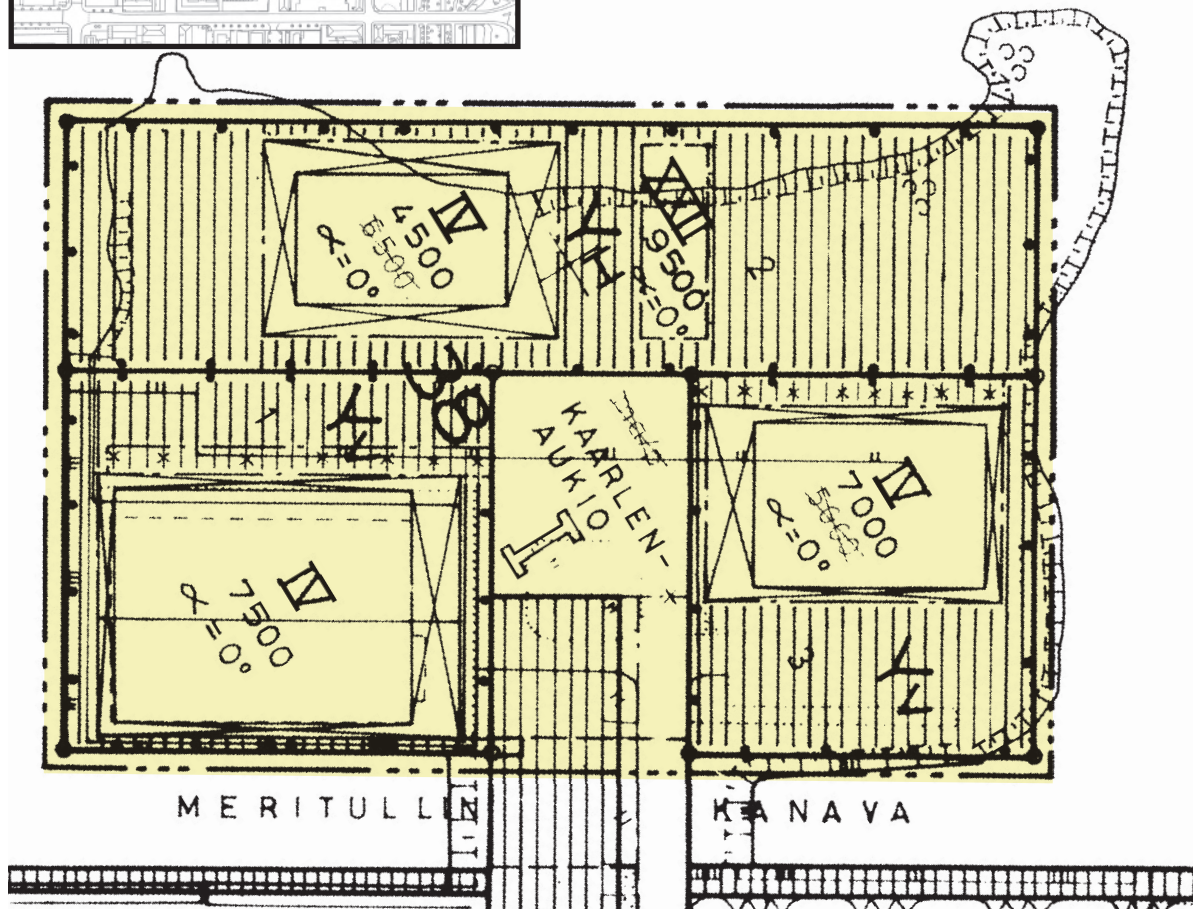


Kuva 65. Asemakaavamuutos ak 539.

ak 836 Asemakaavamuutos ak 836 - 27.11.1978



Tämä asemakaavamuutos kohdistui Vänmanninsaareen. Aikaisemman vuonna 1966 vahvistetun asemakaavamuutoksen kerrosalamääriä muutettiin hieman osassa rakennusaloja. Saarella sijaitsevien tonttien käyttötarkoitusta, kerroskorkeutta ja kattokaltevuuksia (0 astetta) osoittavat merkinnät säilyivät entisellään. Saaren keskelle osoitetun Kaarlenaukion kohdalta poistettiin merkintä ma/p (maalainen tila autopsyköinti- paikkoja varten).

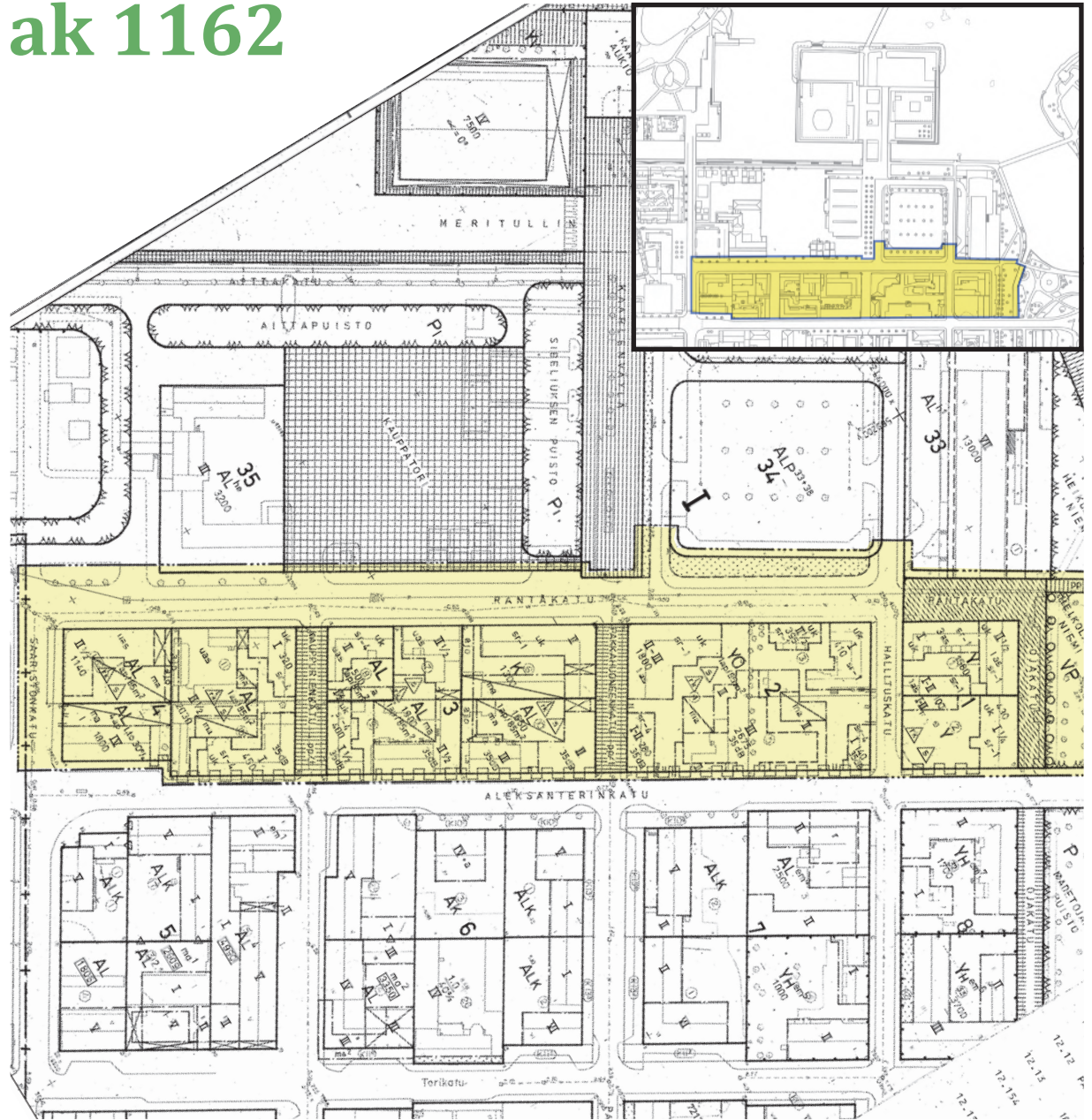


Kuva 66. Asemakaavamuutos ak 836.

Asemakaavamuutos ak 1162 - 10.3.1989

Kaavamuutos koski I kaupunginosan kortteleita 1-4 sekä läheisiä puisto-, vesi- ja katualueita. Kaavamuutos kumosi vuonna 1966 vahvistetun asemakaavamuutoksen näissä kortteleissa. Suuri osa kortteleiden olemassa olevista rakennuksista saivat suojelumerkinnän (sr-1 tai sr-4). Täydennysrakentaminen oli sovitettu ympäristöönsä ja kerroskorkeudet putosivat yleisesti 2 1/2:een. Korttelialueiden kaavamerkintöjä olivat nyt AL (asuin-, liike- ja toimistorakennukset), K (liike- ja toimistorakennukset), Y (yleiset rakennukset) sekä YO (opetustoimintaa palvelevat rakennukset). Lisäksi osa katualueista suljettiin autoliikenteeltä. Kaavamuutoksessa suositettiin maanalaisia parkoitusalueita.

ak 1162



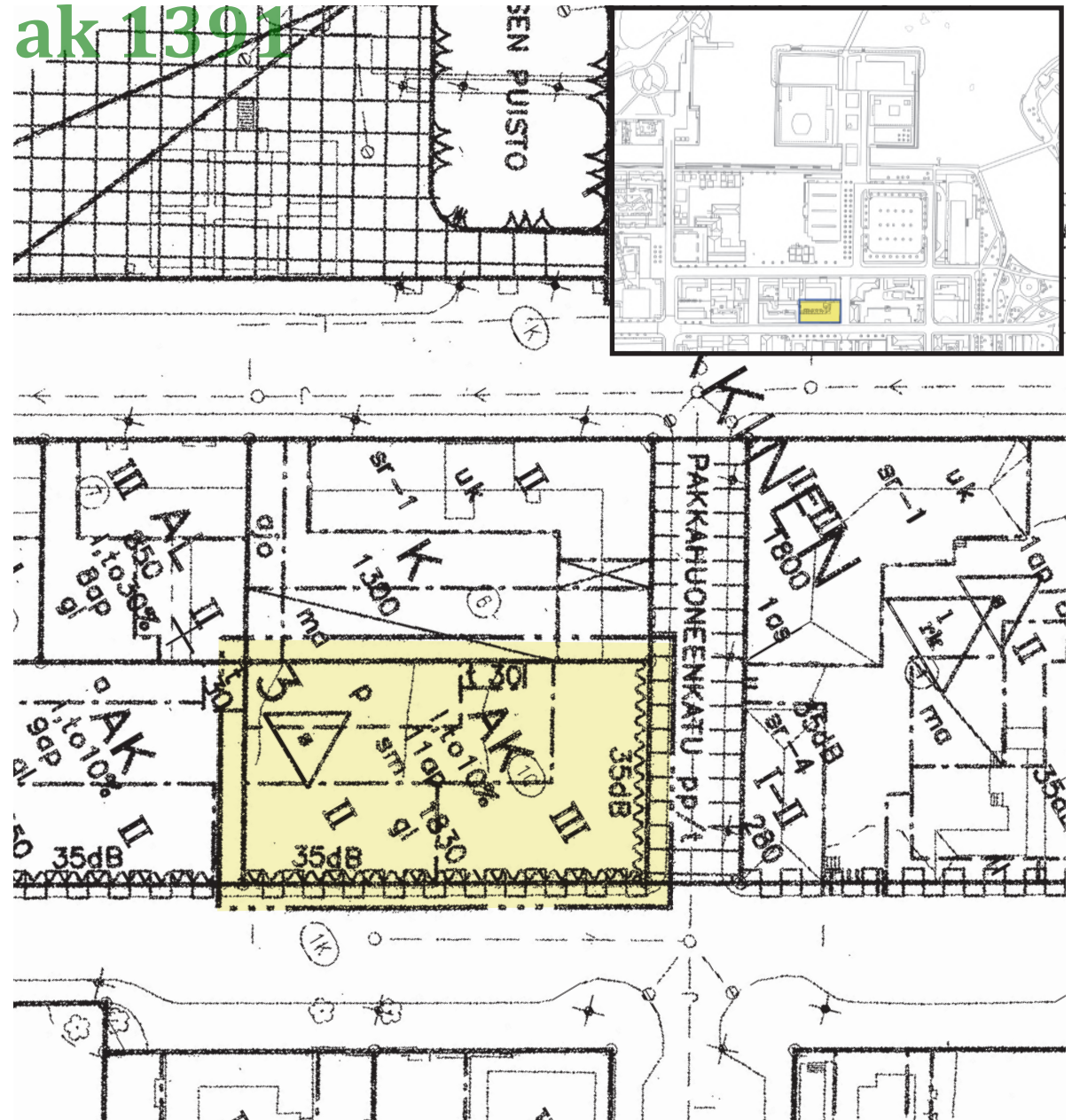
Kuva 67. Asemakaavamuutos ak 1162.



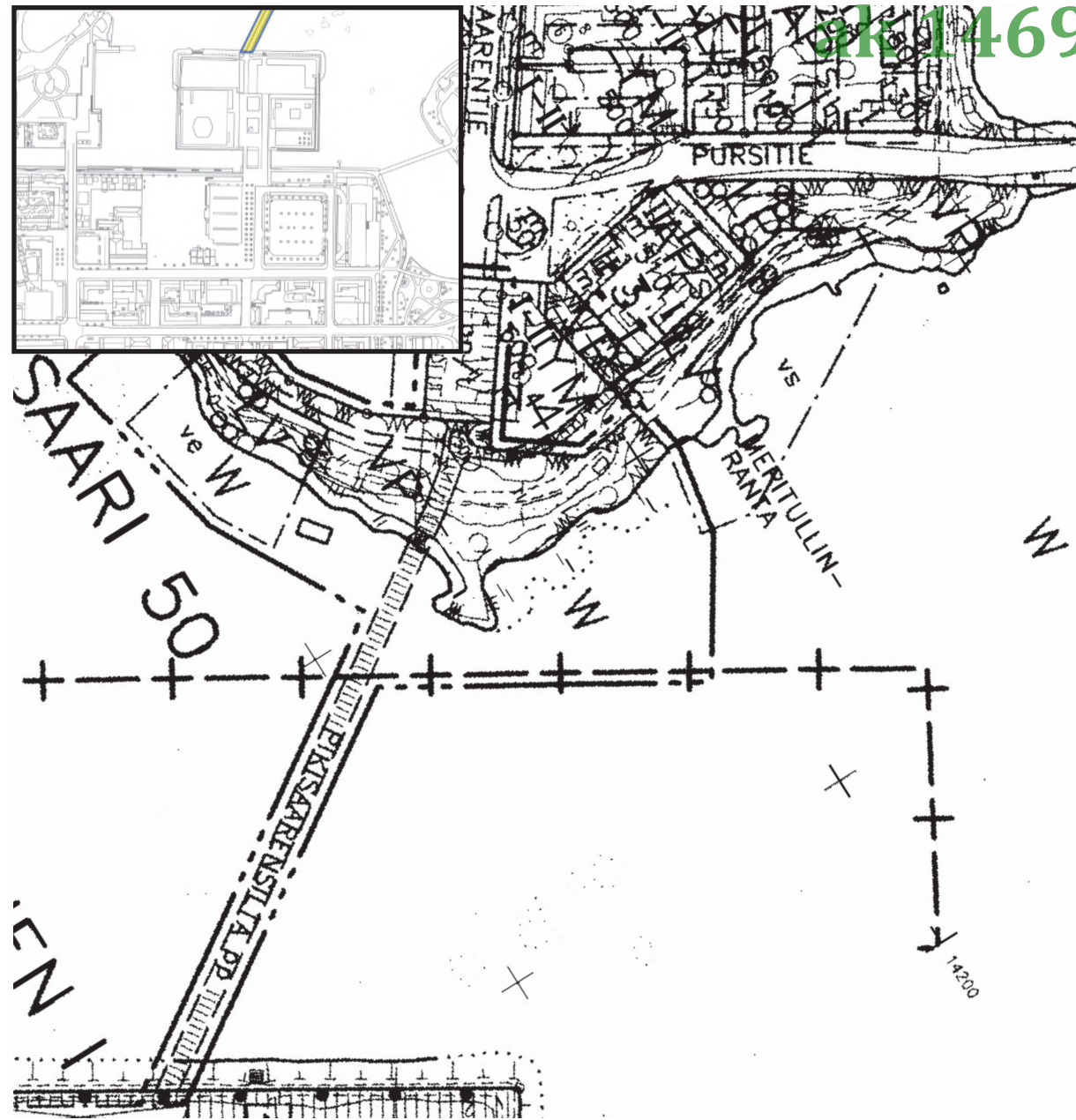
Kuva 68. Vuoden 1989 asemakaavamuutoksella suojeltiin useita rantakortteleiden vanhoja puurakennuksia. Esimerkiksi tämä kulmauksen rakennus sai kaavassa suojelumerkinnän sr-4. Rakennus kuitenkin tuhoutui käyttökeltottomiksi tulipalossa 1990-luvun alkupuolella.

Asemakaavamuutos ak 1391 - 1.7.1997

Kaavamuutos koski I kaupunginosan korttelin 3 tonttia 10. Korttelin vanha kaavamerkintä AL (asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue) muutettiin AK:ksi (asuinkerrostalojen korttelialue). Asemakaavan tontille mahdollistamien uudisrakennusten kerroskorkeuksia tarkistettiin ja rakennusoikeutta lisättiin hieman. Maanalaisesta parkkeerauksesta luovuttiin.



Kuva 69. Asemakaavamuutos ak 1391.



Asemakaavamuutos ak 1469 - 17.8.1994

Kaavamuutoksella mahdollistettiin Vänmanninsaaren ja Pikisaaren yhdistävän, jalankululle ja polkupyöräilylle varatun yhdyssillan toteuttaminen. Lisäksi Pikisaaren ranta-alueelle mahdollistettiin pienimuotoisen venesataman/venevalkaman toteuttaminen.

Kuva 70. Asemakaavamuutos ak 1469.

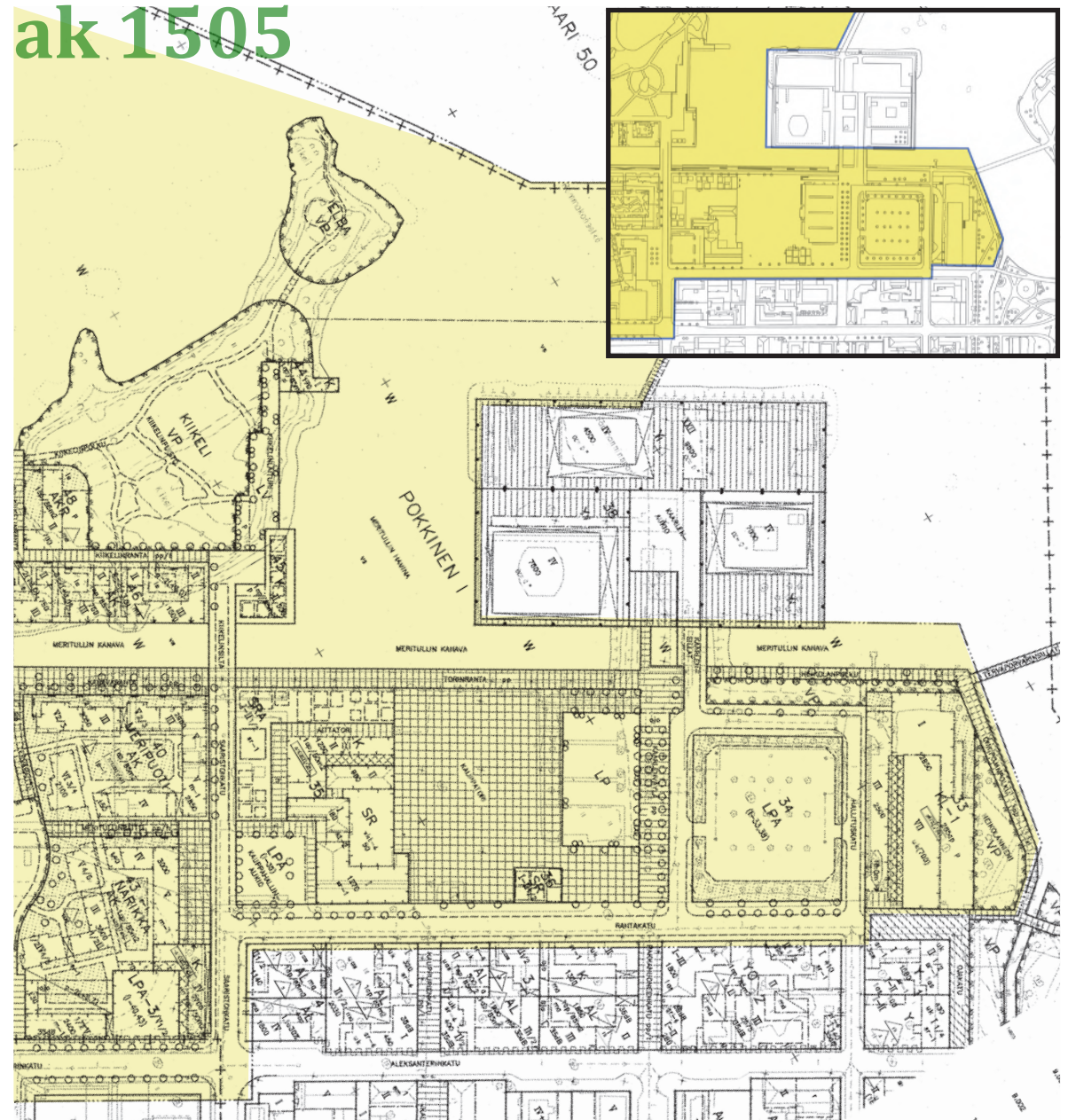
Asemakaava ak 1505 - 28.8.1996

Kaavamuutos koski laajaa kaupunkialuetta kahdessa eri kaupunginosassa. Alue käsitti torinrannan alueen Kaupunginojan suulta Saaristonkadulle, viereisen uuden Meritullin asuinalueen, Kiikelinsaaren sekä läheiset vesialueet. Vänmanninsaari oli rajattu kaavamuutosalueen ulkopuolelle.

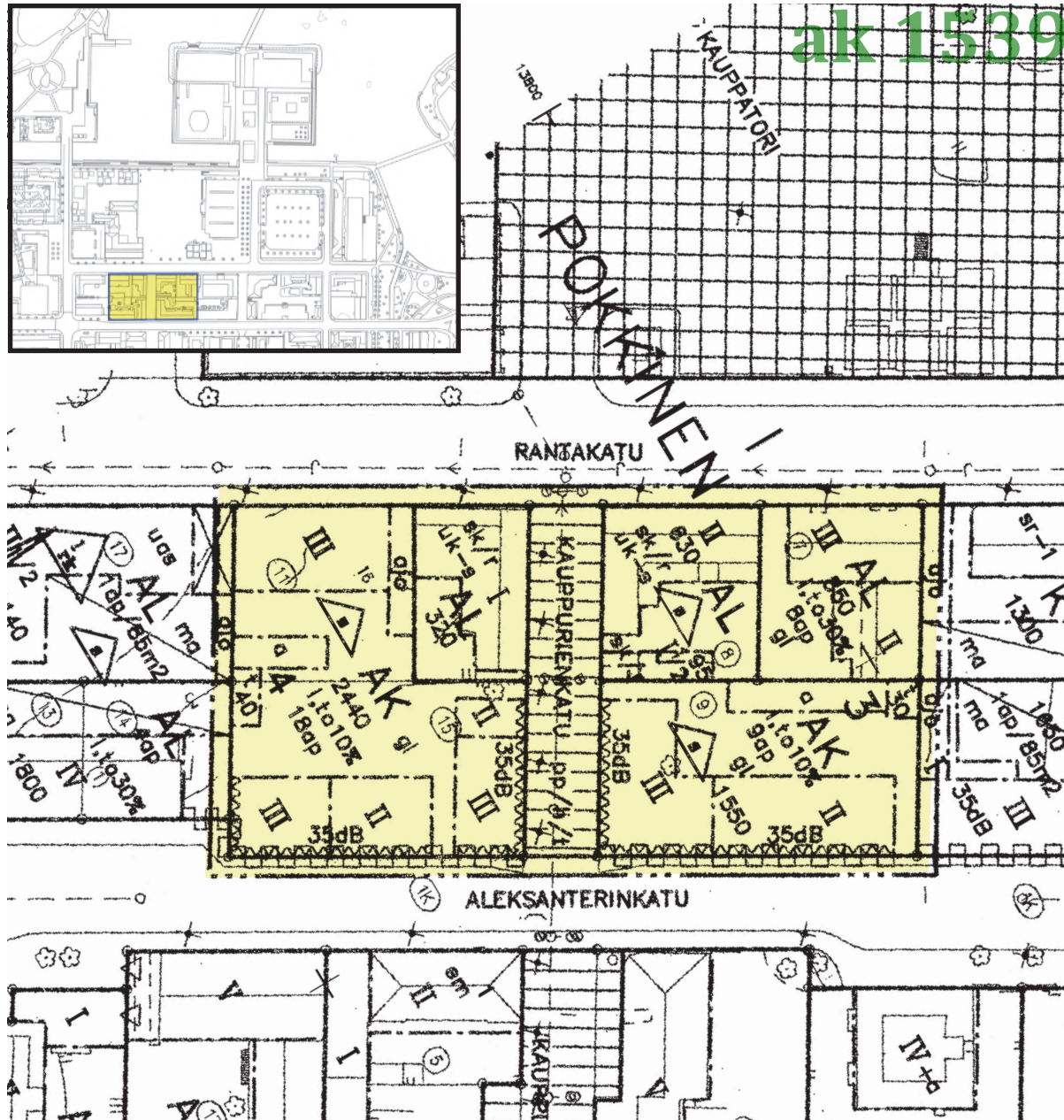
Kaavamuutoksen taustalla oli kolmisen vuotta aikaisemmin järjestetty Oulun Meritullin aatekilpailu. Aatekilpailun kilpailualue oli käsittänyt lähes kokonaan tämän kaavamuutosalueen. Aatekilpailun tavoitteena oli ollut ydinkeskustan laajentaminen Meritulliin sekä keskusta-alueen aseman ja vetovoimaisuuden vahvistaminen.⁷⁹

Torinrannassa valikoidut vanhat rakennukset saivat suojelumerkinnän (sr-1). Aittatorin ympäristö aittarakennuksineen varustettiin kaavamerkinnällä SRA (säilytettävien ja suojeltavien rakennusten korttelialue). Aittatorille mahdollistettiin myös kaksikerroksisen liike- ja toimistorakennuksen toteuttaminen. Kaksi korttelia/korttelinosaa varustettiin kaavamerkinnällä SR (suojeltavien rakennusten korttelialue). Lisäksi torinrannan alueelle osoitettiin liikennöinti-, parkkeeraus- ja viheralueet. Heikolan niemessä sijaitsevan hotellirakennuksen tontille mahdollistettiin kolmekerroksisen laajennuksen toteutus.

Uuden Meritullin asuinalueen sekä Kiikelinsaaren osalta kaava mahdollisti mittavan uudisrakentamisen. Asuinkerrostalojen kerroskorkeudet Meritullissa olivat vaihtelevasti III-VI ja Kiikelinsaarella II-III. Lisäksi Kiikelinsaarella mahdollistettiin venesataman (LV) toteutus sekä pienimuotoisen liike- ja toimistorakentamisen (K) toteutus venesataman yhteyteen.



Kuva 71. Asemakaavamuutos ak 1505.



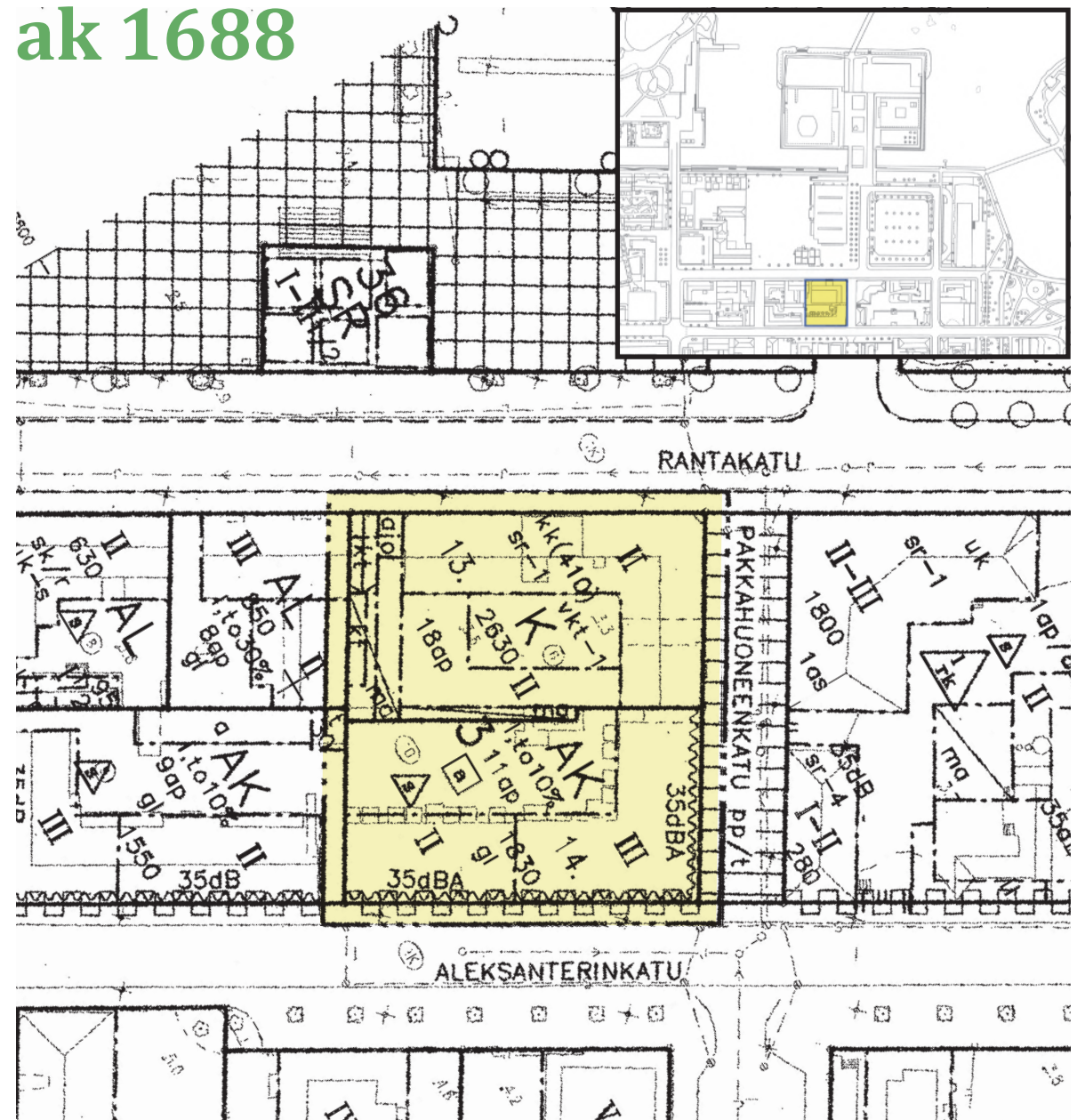
Asemakaavamuutos ak 1539 - 31.10.1996

Kaavamuutos koski I kaupunginosan korttelin 3 tontteja 7-9 sekä korttelin 4 tontteja 11 ja 15. Kaavamuutosalueelta oli hieman aikaisemmin tuhoutunut harmittavien tulipalojen jäljiltä kaksi suojelumerkinnällä varustettua vanhaa asuinrakennusta. Näiden tilalle kaavoitettiin uudisrakennuksia kaavamerkinnällä AK (asuinkerrostalojen korttelialue). Maanalaisesta autoparkkeerauksesta tonteilla luovuttiin. Muutosalueella jäljellä olevien suojeltujen rakennusten kaavamerkinnäksi muutettiin sk/r (rakennussuojelulain nojalla suojeltava rakennus).

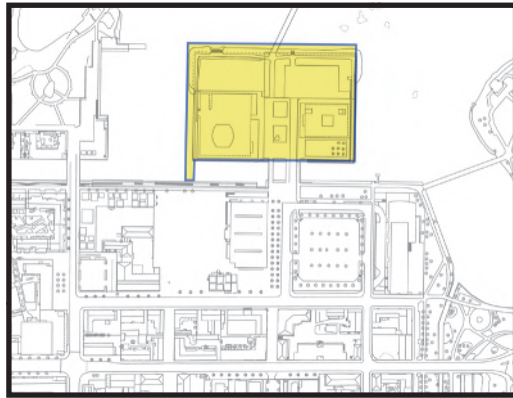
Kuva 72. Asemakaavamuutos ak 1539.

Asemakaavamuutos ak 1688 - 19.3.2001

Kaavamuutos koski I kaupunginosan korttelin 3 tontteja 6 ja 10. Muutoksella mahdollistettiin *Teräksen talon* tontille kaksikerroksisen uudisrakennuksen toteutus. Myös tonttien välistä rajaa muutettiin hieman. Kaavan autopaikkavaatimuksen mukaiset autopaikat osoitettiin maan alle. Korttelinosan kaavamerkin-
töinä säilyi K (liike- ja toimistorakennusten korttelialue) ja AK (asuinkerrostalojen korttelialue).



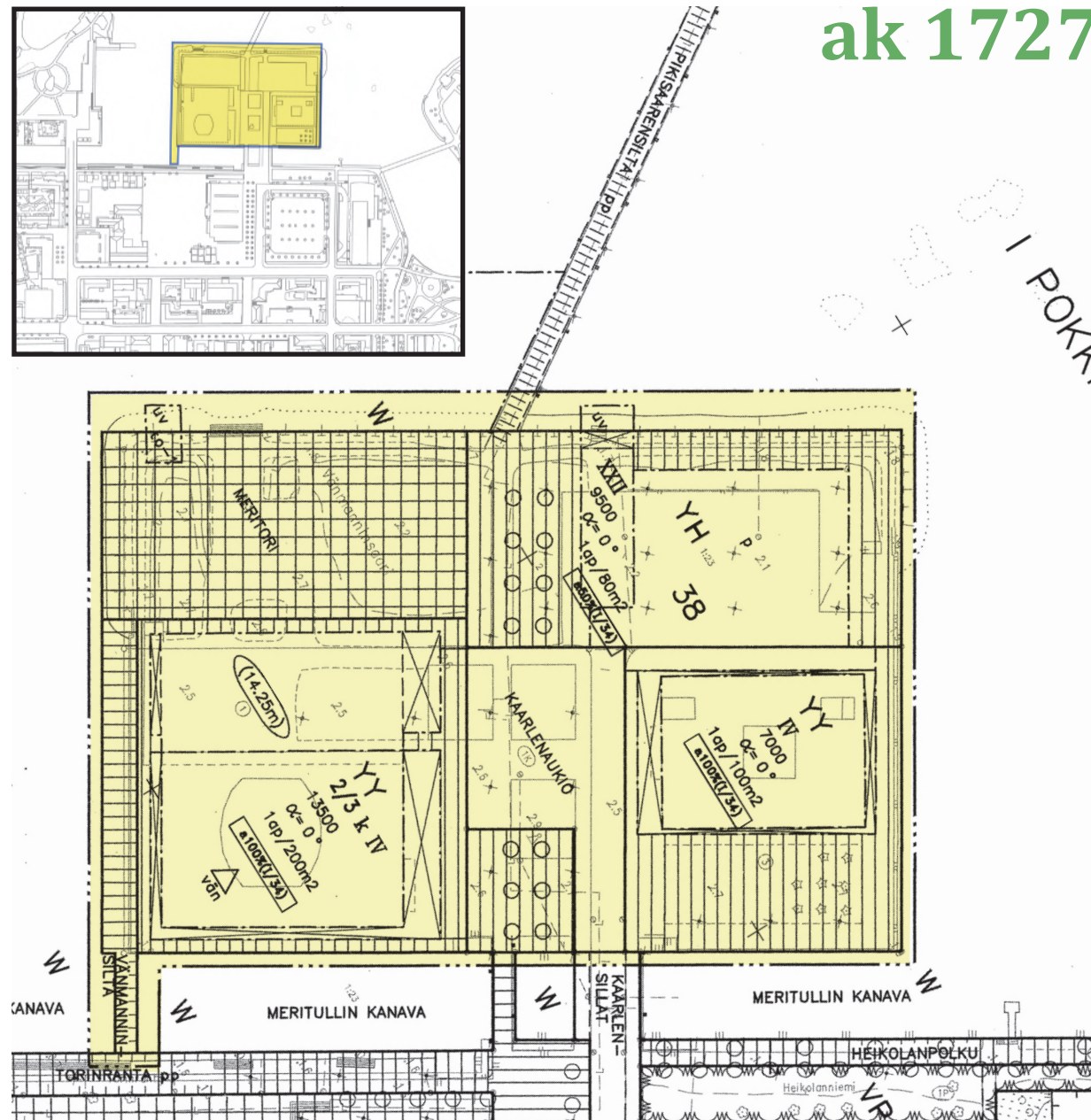
Kuva 73. Asemakaavamuutos ak 1688.



ak 1727

Asemakaavamuutos ak 1727 - 14.10.2002

Kaavamuutos koski Vänmanninsaarta. Kaavamuutoksella mahdollistettiin Oulun kaupunginteatterin laajennuksen toteutus. Teatterin tontti laajeni hieman merelle päin. Teatterin taakse oli muodostettu Meritori, jonka paikalta poistui vanhassa asemakaavassa ollut hallinto- ja virastorakennukselle varattu rakennusala ja rakennusoikeus 4500 kem². Kaksikymmentäkaksikerroksinen tornirakennus säilyi kaavassa. Torinrannasta mahdollistettiin uusi kevyenliikenteen yhteys saareen Meritullin kanavan yli (Vänmanninsilta).

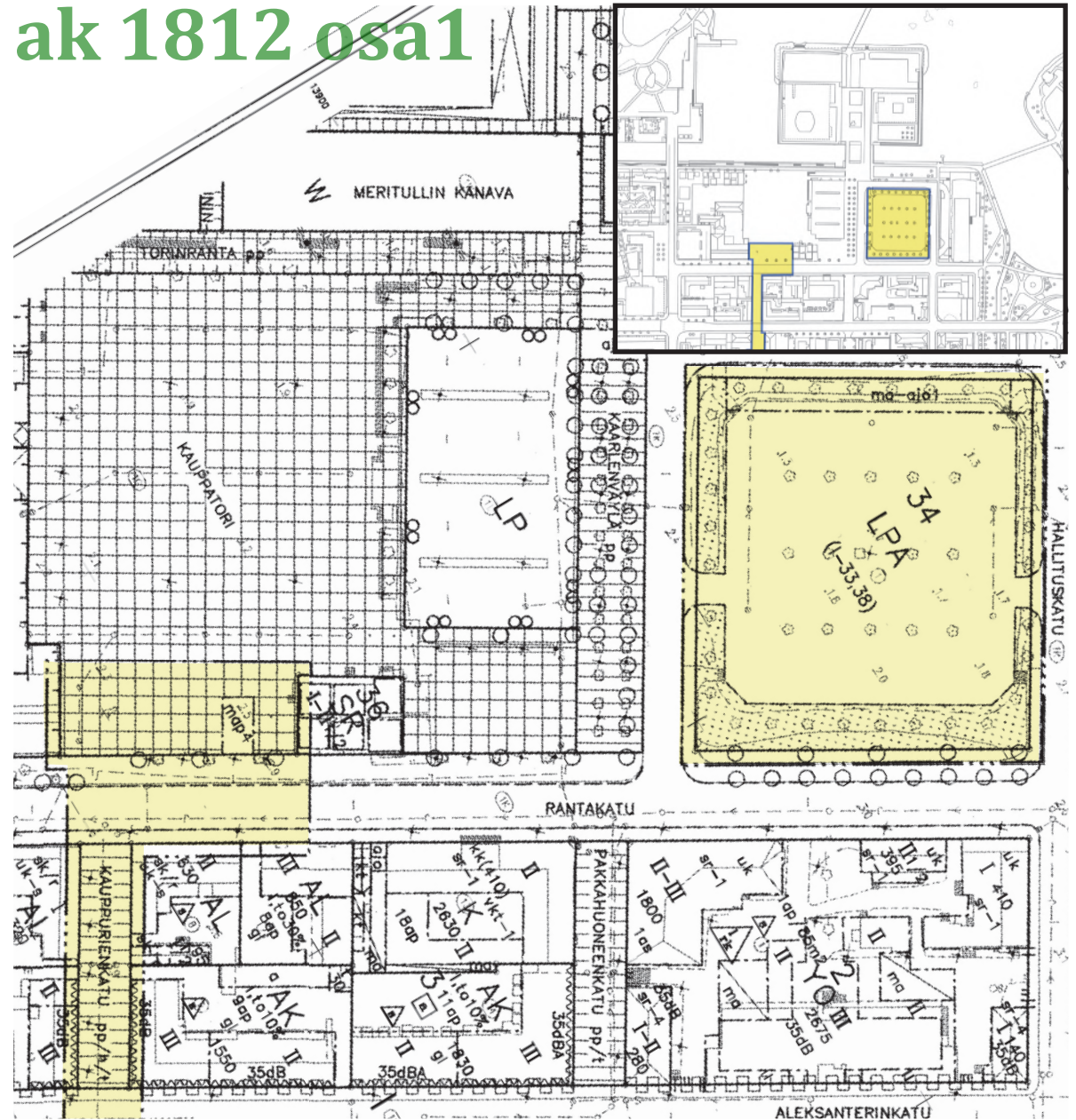


Kuva 74. Asemakaavamuutos ak 1727.

Asemakaavamuutos ak 1812 osa1 - 21.5.2007

Kaavamuutos koski Oulun kaupungin keskusta-alueen alle suunniteltua kallioparkkia. Torinrannan osalta maanpäällisellä kaavamuutoksella mahdollistettiin ajoluiska kallioparkkiin Heikolanniemessä sijaitsevan autopaikotusalueen merenpuoleiselta laidalta. Kaavamerkintä oli ma-ajo1 "alueen osa, jolle saa sijoittaa maanalaisiin tiloihin johtavan ajoyhteyden. Ajoluiska saadaan kattaa kaupunkikuvaan ja ympäristöön sopivalla tavalla. Maanalaisten tilojen ilmanpoistoa ei saa järjestää ajoyhteyden kautta".

Toinen torinrannan maanpäällinen kaavamuutoksen alainen alue oli Kauppatorilla Toripoliisipatsaan ja aittojen välissä. Kaavamerkinnällä map4 mahdollistettiin maanalaisen pysäköintilaitoksen henkilöliikenteen sisäänkäyntirakennuksen, raitisilmakanavan ja kioskin toteuttaminen.

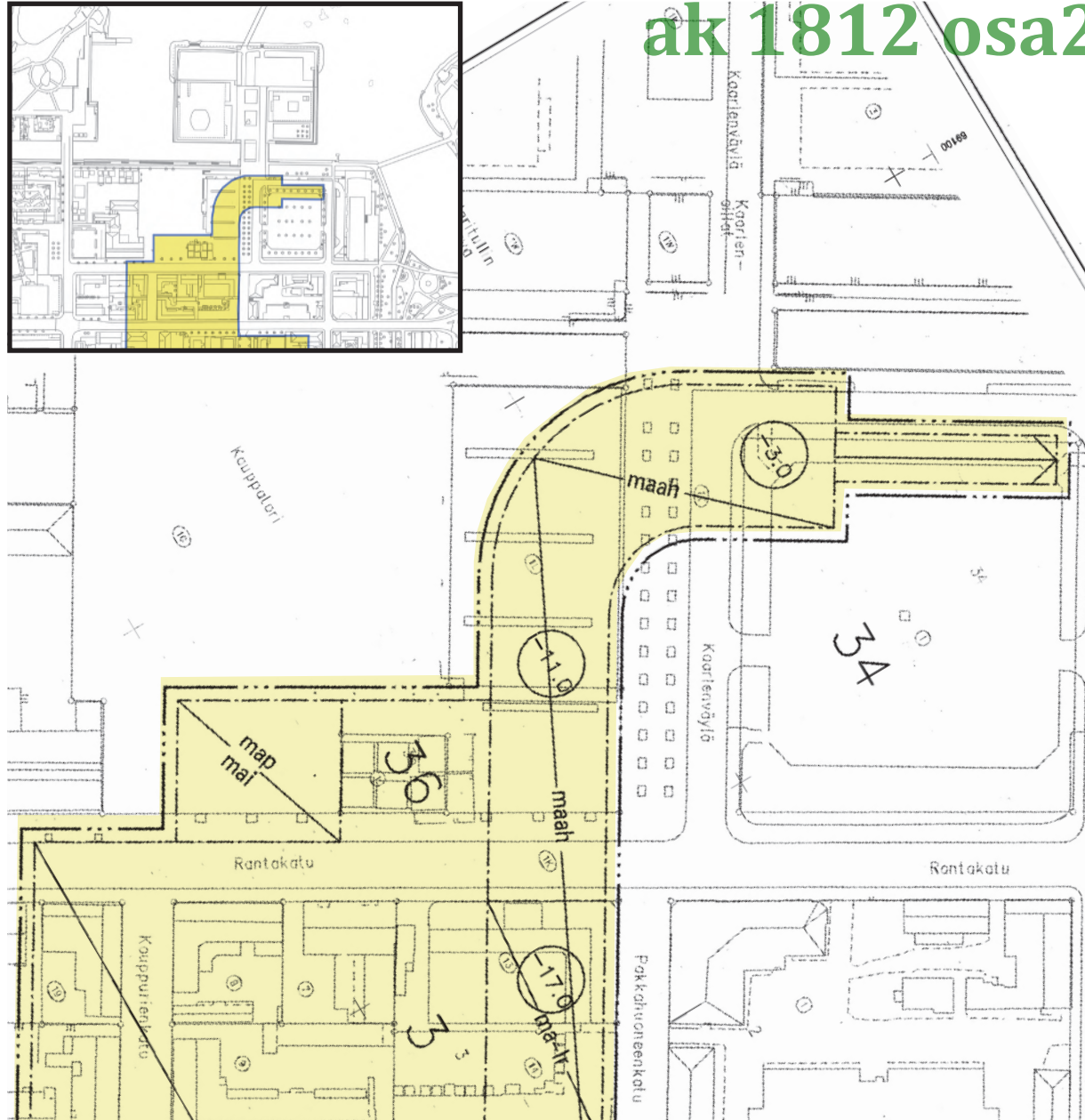


Kuva 75. Asemakaavamuutos ak 1812.

ak 1812 osa2

Asemakaavamuutos ak 1812 osa2 - 21.5.2007

Kaavamuutos koski Oulun kaupungin keskusta-alueen alle suunniteltua kallioparkkia. Maanalaisella kaavamuutoksella torinrannan alueella mahdollistettiin kaavamerkinnällä "maah": "Maanalaisesta tilasta maan pinnalle johtavan enintään 7 metriä korkean kaltevan tilan suojavyöhykkeineen kaksisuuntaista ajovyöhykettä varten". Kauppahallin edustalla kaavamerkinnät olivat: map "Maanalainen tila, johon saa sijoittaa maanalaisista tiloista maan pinnalle tai rakennukseen johtavan porrashissiyhteyden suojavyöhykkeineen. Porrashuoneeseen tulee olla esteetön pääsy kadulta tai katuaukiolta/torilta ja sen kautta saadaan järjestää kulkuyhteys maanalaiseen tekniseen tilaan." sekä mai "Maanalainen tila, johon saa sijoittaa rakennukseen tai maan pinnalle johtavan ilmanvaihtokuilun suojavyöhykkeineen. Suuret poistoilmahormit tulee ulottaa korttelissa ja puistossaviereisten rakennusten tai maanpinnan yläpuolelle ympäristö- ja rakennuslupaviranomaisten edellyttämällä tavalla. Ilmanvaihtohormien aiheuttaman melun vaimennukseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Ilmanvaihtohormin aiheuttama melu viereisten asuntojen ulkoseinällä ei saa ylittää 45 DBa". Muut kaavamerkinnät koskivat maanalaisia pysäköintialuejärjestelyjä.



Kuva 76. Asemakaavamuutos ak 1812.

5 ALUEEN NYKYISET RAKENNUKSET

Seuraavilla sivuilla esitetään tämän selvitystyön tarkastelualueella olevat rakennukset inventointivalokuvien ja perustiedoin. Inventointikuvaus on suoritettu keväntalvella 2011.



Oulun tuomiokapituli, kivirakennus - Ojakatu 1
 Alunperin asuinrakennus, rakennuslupa 4.5.1864, muutos vuoden 1882
 palon jälkeen Lääninarkkitehti Johan Lybeck, rakennuslupa 24.5.1884

Toimistorakennus - Ojakatu 2
 Alunperin asuintalo, yleinen sauna
 Rakennusvuosi 1863, muutos vuoden 1882 palon jälkeen rak.mest.
 Nils Jakobsson, rakennuslupa 26.4.1888

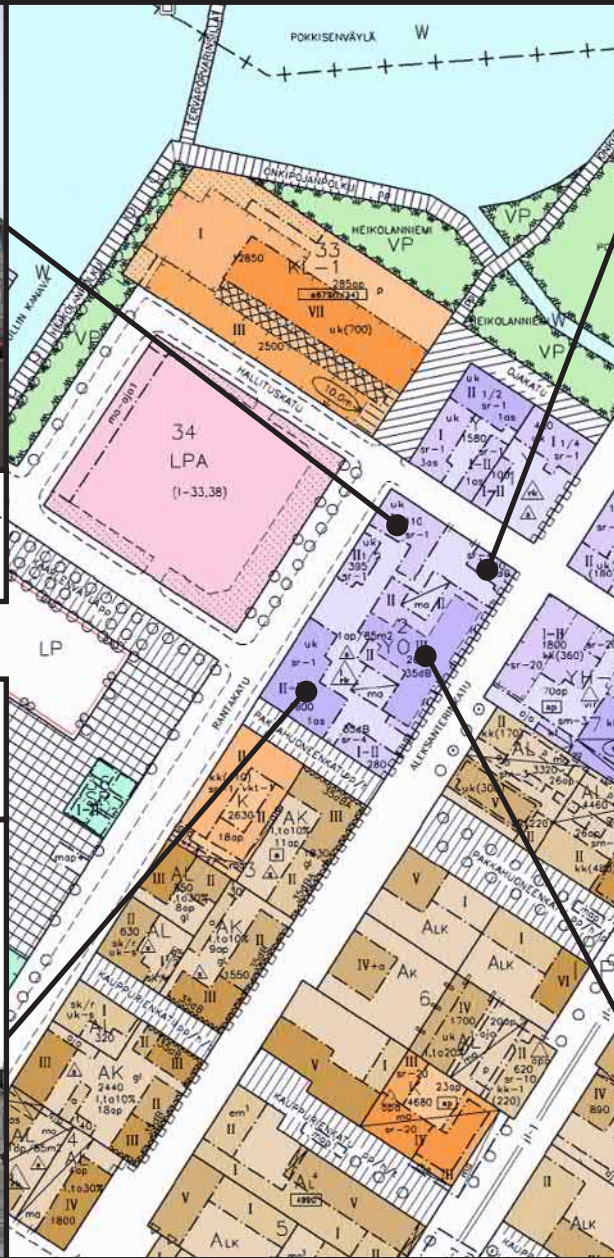
Oulun tuomiokapituli, puurakennus - Rantakatu 1
 Alunperin asuinrakennus
 Lääninarkkitehti F.W. Luchou, rakennuslupa 26.6.1883

Oulun tuomiokapituli, piharakennus - Rantakatu 1
 Lääninarkkitehti Johan Lybeck, rakennuslupa vuodelta 1884

Kuva 77. Tarkastelualan rakennuksia perustietoiheen.



Oulun yliopiston arkkitehtuurin osasto, puurakennukset - Rantakatu 3
Alunperin asuinrakennukset, lääninarkkitehti J.L. Lybeck, rakennuslupat 7.5.1883 ja 6.7.1883



Oulun yliopiston arkkitehtuurin osasto, puuverstas - Rantakatu 3
Alunperin asuinrakennus, rakennusmestari K.A. Wiklund, rakennuslupa 20.12.1893



Oulun yliopiston arkkitehtuurin osasto, päärakennus - Rantakatu 3
Alunperin asuin- ja liikeyrakennus, arkkitehti Hugo Neuman, rakennuslupa 10.7.1883



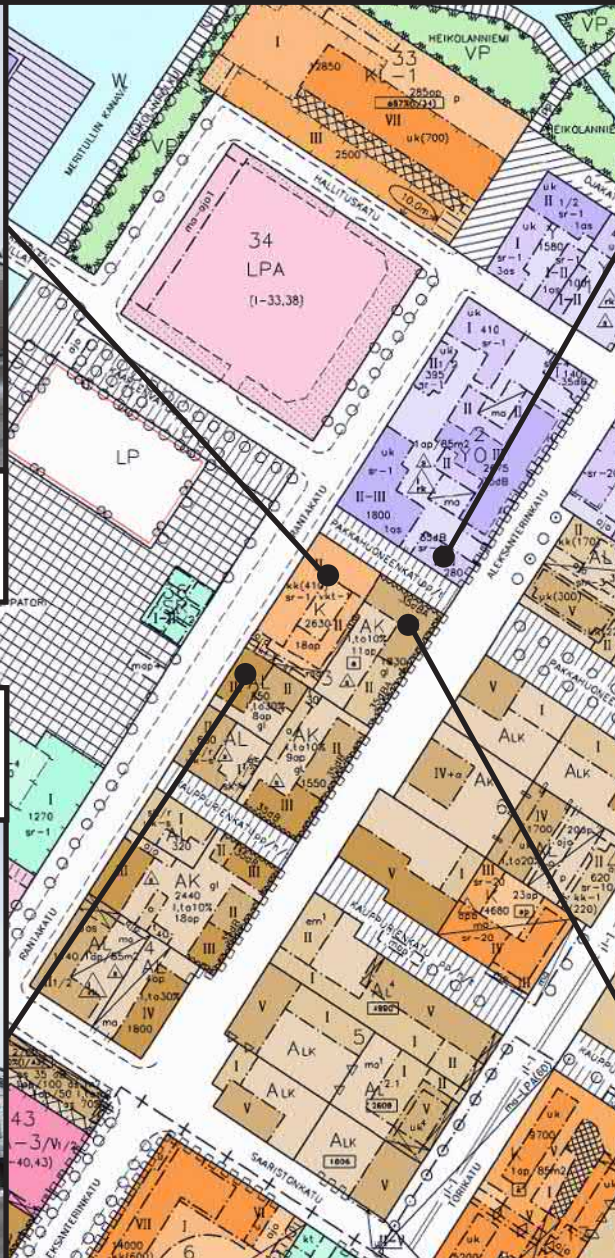
Oulun yliopiston arkkitehtuurin osasto, lisärakennus - Rantakatu 3
Auer & Sandäs arkkitehdit Oy, rakennuslupa 4.6.2001



Kuva 78. Tarkastelualan rakennuksia perustietoineen.



Uusi Seurahuone – Rantakatu 4
 Alunperin asuinrakennus, arkkitehti Hugo Neuman, rakennuslupa
 27.3.1884
 Viimeisin peruskorjaus 2000-2001, Arkkitehtitoimisto Laatio Oy



Oulun yliopiston arkkitehtuurin osasto – Rantakatu 3
 Alunperin liikuntasali, J. Tötterström vuodelta 1895
 Viim. peruskorjaus kirjastoksi Arkkitehtitoimisto Raila ja Tapio
 Rönkönharju 2001



Kiinteistö Oy Ranta-Aleksi – Rantakatu 5
 Asuin- ja liikerakennus, Arkkitehtitoimisto Harju & Co, rakennuslupa
 18.6.1990



Asunto Oy Oulun Köösiportti – Aleksanterinkatu 8
 Asuinrakennus, Arkkitehtitoimisto Pekka Lukkaroinen Ky, rakennuslupa
 4.4.1997



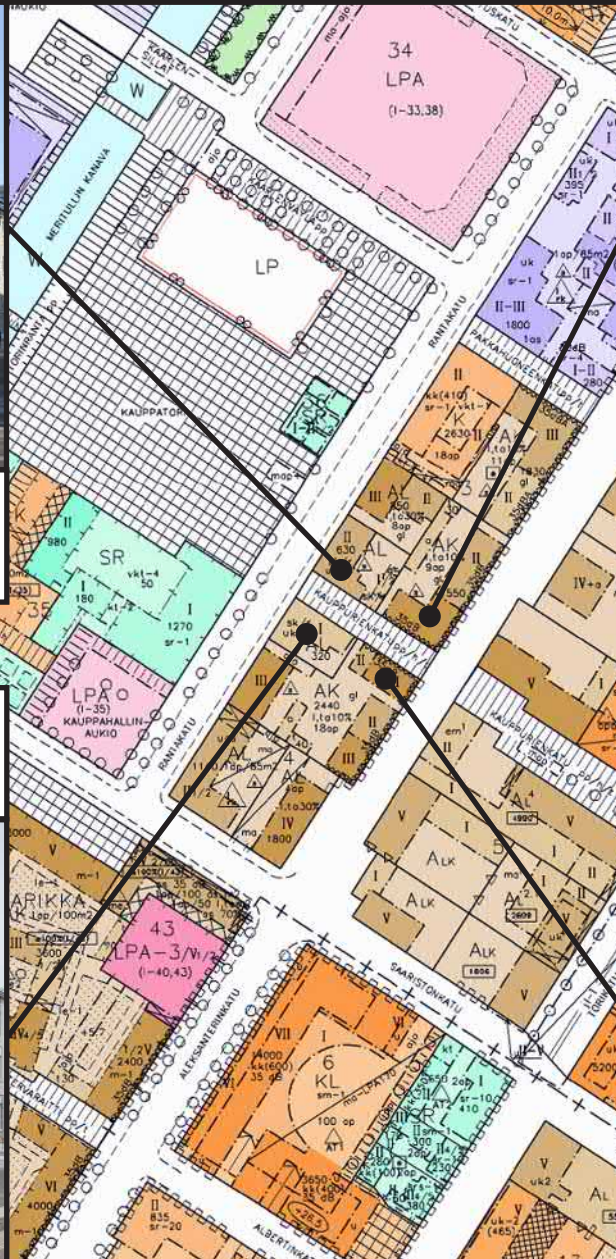
Kuva 79. Tarkastelualan rakennuksia perustietoineen.



Jurveliuksen talo - Rantakatu 6

Alunperin asuinrakennus, rakennuvaiheet vuosilta 1828,1845, 1903-1904 ja 1910

Viim. peruskorjaus Arkkitehtitoimisto Jukka Laurila, rakennuslupa 30.6.1997



Asunto Oy Oulun Aleksanteri - Aleksanterinkatu 10

Asuinrakennus, Arkkitehtitoimisto Pekka Lukkaroinen Ky, rakennuslupa 18.8.1997



Höckertin talo - Kauppurienkatu 2

Alunperin asuinrakennus, vanhin osa vuodelta 1827

Viim. peruskorjaus Arkkitehtitoimisto Martti Väisänen Ky, rakennuslupa 28.11.1997



As Oy Kauppa-Albert - Kauppurienkatu 4

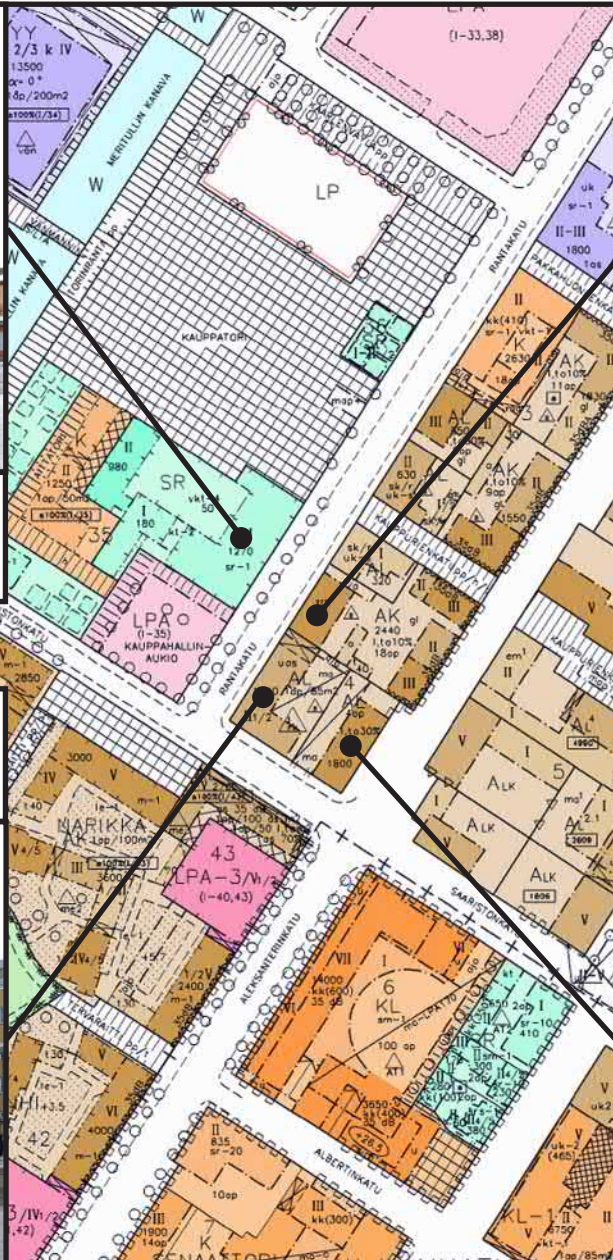
Asuinrakennukset, Arkkitehtitoimisto Pekka Lukkaroinen Ky, rakennuslupa 25.4.1997



Kuva 80. Tarkastelualan rakennuksia perustietoiheen.



Oulun Kauppahalli - Kauppatori
 Arkkitehdit Valter Thome ja Karl Lindahl, vuodelta 1901



As Oy Kauppa-Albert - Rantakatu 7
 Asuinrakennus, Arkkitehtitoimisto Pekka Lukkaroinen Ky, rakennuslupa 25.4.1997



As Oy Oulun Merikartano - Rantakatu 8
 Asuin- ja liikerakennus, Arkkitehtitoimisto Harju & Co, rakennuslupa 25.10.1996



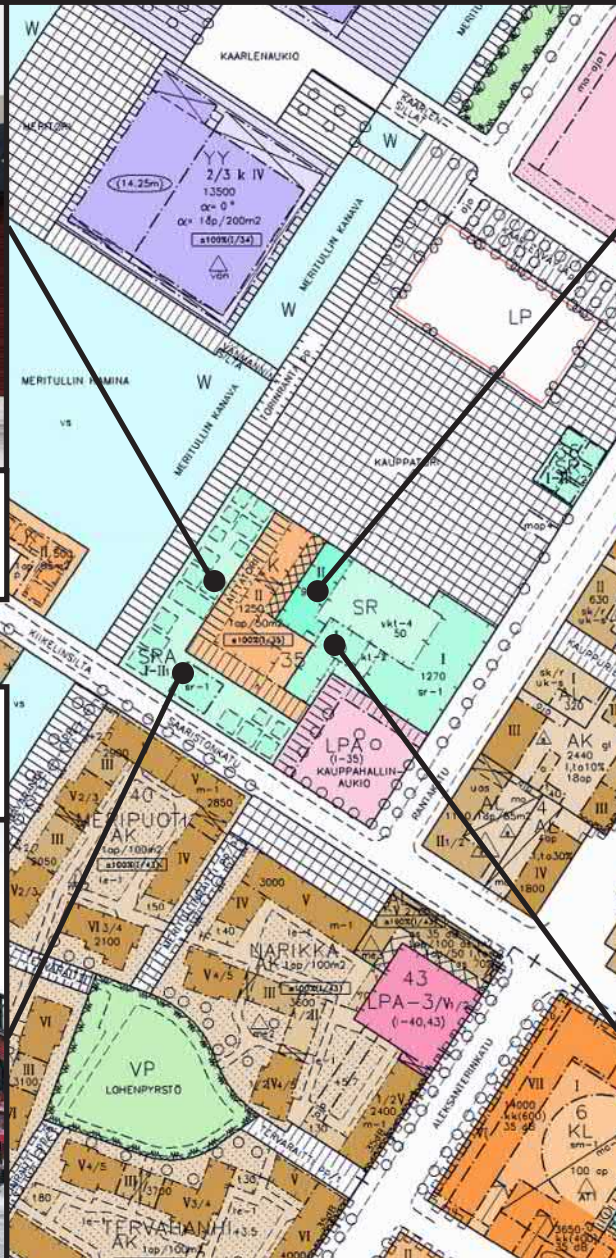
Asunto Oy Saaristonkatu 3 - Saaristonkatu 3
 Rak.mest A. Rönkönharju, rakennuslupa 29.9.1961



Kuva 81. Tarkastelualueen rakennuksia perustietoiheen.



Torinrannan uusi aitta nro 6 – Saaristonkatu 1a
Huoltorakennus, Arkkitehtitoimisto Ulla ja Lasse Vahtera Oy, rakennuslupa 6.4.1998



Oulun kaupungin Ympäristövirasto – Kauppatori
Alunperin maidontarkastamo (1. kerroksinen), Oulun kaupungin rakennusvirasto, rakennuslupalupa 30.3.1955
Viim. peruskorjaus Oulun tekninen keskus, tilapalvelut, rakennuslupa 2.11.2001



Ranta-aitat nrot 1-19 – Saaristonkatu 1a
1700-1800 luvuilta
Aittojen siirto, Oulun kaupungin tekninen palvelukeskus, tilahallinta, rakennuttaminen, rakennuslupa 16.9.1996



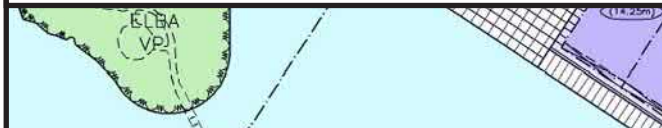
Kauppahallin laajennus - Kauppatori
Alunperin lihan tarkastusasema, rakennuslupa 1923, puurakenteinen laajennus 1935



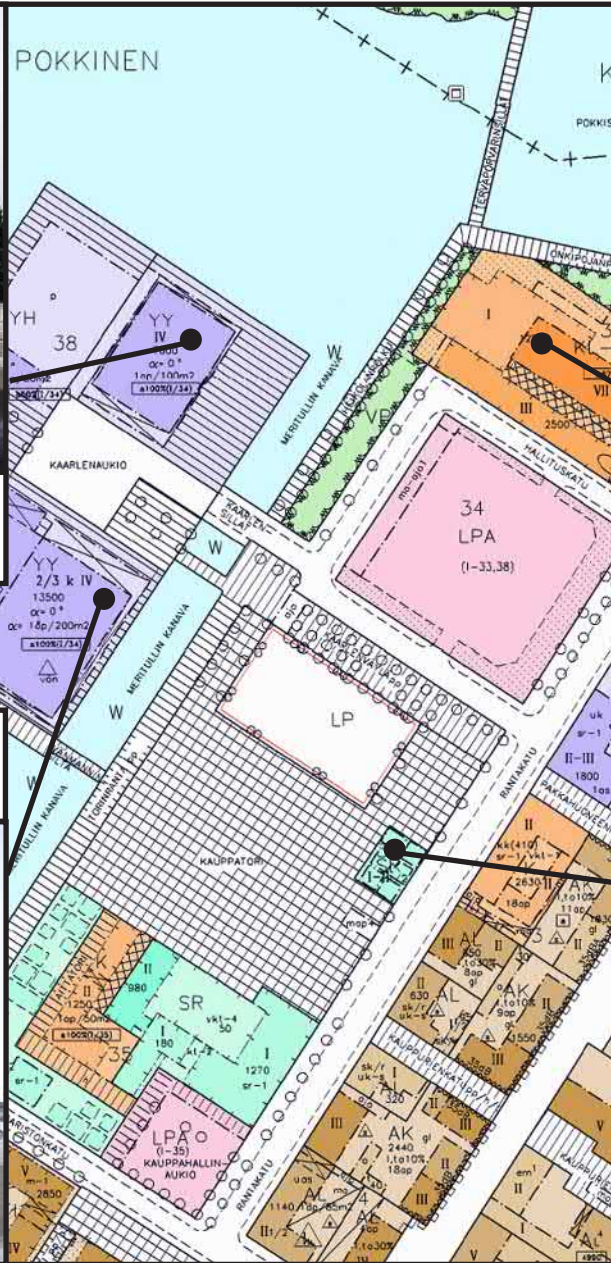
Kuva 82. Tarkastelualan rakennuksia perustietoiheen.



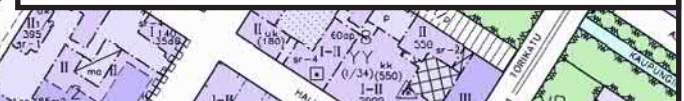
Oulun pääkirjasto - Kaarlenväylä 3
 Arkkitehtitoimisto Marjatta ja Martti Jaatinen Oy,
 rakennuslupa 16.11.1981



Oulun kaupunginteatteri - Kaarlenväylä 2
 Arkkitehtitoimisto Marjatta ja Martti Jaatinen Oy, rakennuslupa 15.1.1968
 Laajennus Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Oy, rakennuslupa
 2.12.2002



Hotelli - Hallituskatu 1
 SOK:n rakennusosasto, arkkitehti Pauli Lehtinen rakennuslupa
 16.6.1972, laajennus SOK:n rakennusosasto, arkkitehti Pauli Lehtinen,
 rakennuslupa 3.3.1978, korjaus- ja muutostyöt Arkkitehtuuritoimisto
 Seppo Valjus Oy, rakennuslupa 7.5.2004



Kauppatorin vanhat aittat nrot 20-25 - Kauppatori 2
 1700- ja 1800-luvuilta



Kuva 83. Tarkastelualan rakennuksia perustietoineen.

6 ALUEEN LUOKITTELU, SUOJELUTILANNE JA ARKEOLOGIA

6.1 Luokittelu ja suojelu eri julkaisuissa

1986 - Oulun kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet

Oulun kaupunki teetti vuonna 1986 selvityksen Oulun kulttuurihistoriallisesti merkittävistä rakennuskohteista. Selvitystyön alaiseen alueeseen kuului niin asemakaavoitetut alueet kuin ympäröivät maaseutualueet.

Torinrannan alueesta selvitykseen sisältyy rakennettujen kokonaisuuksien luetteloon Rantakadun korttelit sekä ranta-aitat. Erilliskohteina Torinrannan alueelta mainitaan Tuomiokapitulin rakennukset, Oulun konservatorion talo, Oulun yliopiston arkkitehtuurin osaston rakennukset, Teräksen talo, Bergbomin makasiini sekä kaupapahalli.

1999 - Arvokkaita alueita Oulussa osa 1

Oulun kaupungin keskusvirasto julkaisi vuonna 1999 Oulun yleiskaavan 2010 taustamateriaaliksi laaditun selvityksen. Tarkoituksena oli määritellä Oulun arvokkaat aluekokonaisuudet ja laatia niille hoitosuunnitelma. Tavoitteeksi asetettiin ympäristön moniarvoisuuden säilyttäminen. Selvityksessä esiin nostetut arvokkaat alueet tultaisiin huomioimaan uudisrakentamis- ja täydennysalueiden kaavoituksessa.

Koko torinrannan alue pois lukien Vänmanninsaaren monumentaalikeskus, sisältyy Keskusta-alueeksi nimettyyn aluekokonaisuuteen. Keskustan suojelukohteeseen on sisällytetty varsinainen vanhan keskustan alue, vanhat rantakorttelit ja uuden keskustan merkittävät korttelit. Alue on laaja ja sisältää monelta eri aikakaudelta peräisin olevaa rakennuskantaa.

2007 - Oulun yleiskaava 2020

Vuonna 2007 lainvoiman saanut yleiskaava ohjaa yleispiirteisesti Oulun yhdyskuntarakenteen, maankäytön sekä toimintojen yhteensovittamista. Yleiskaavassa esitetään tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen ja muun suunnittelun sekä rakentamisen ja maankäytön perustaksi.

Torinrannan alue kuuluu keskustatoimintojen alueeseen C (Pääkeskus). Alue *”varataan Oulun kaupunkiseutua ja sen vaikutusaluetta palveleville keskustatoiminnoille, kuten kaupalle, julkisille ja yksityisille palveluille ja hallinnolle, keskustaan soveltavalle asumiselle ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille. Keskustatoimintojen alueelle saa sijoittaa MRL 114 §:n mukaisen vähittäiskaupan suuryksikön. Asemakaavoituksella tulee luoda viihtyisiä kaupunkitiloja, kehittää nykyistä kaupunkikuvaa ja parantaa ympäristön laatua”*.

Suojelualueita torinrannan alueella on kaksi, Rantakadun korttelit ja Kauppatorin alue. Molempien kohteiden mainitaan olevat valtakunnallisesti merkittäviä. Suojeltavia erilliskohteita alueelle on merkitty useita.

Osa torialueesta ja Rantakadun korttelit kuuluvat kaupunkiarkeologian alueeseen ka. Alue *”jolta tunnetaan muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia, maanpinnan alla olevia kulttuurikerroksia tai rakenteita. Aluetta koskevat maankäyttösuunnitelmat on lähetettävä Museovirastoon lausuntoa varten”*.

Torinrannan vesialueet kuuluvat laajaan Oulujoen suiston kaupunkipuisto -alueeseen kp. Alueella on *”erityisiä maisemallisia, historiallisia, kaupunkikuvallisia ja virkistyksellisiä arvoja. Aluetta tulee hoitaa ja kehittää niin, että sen erityisarvot säilyvät”*.

2009 - Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY on Museoviraston laatima inventointi, joka on valtioneuvoston päätöksellä 22.12.2009 otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoitamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen. Selvityksellä on kartoitettu ja luokiteltu rakennustaiteelliselta, historialliselta ja ympäristölliseltä kannalta arvokkaat rakennetut kokonaisuudet yhtenäisesti koko valtakunnan puitteissa. Vuoden 2009 inventointi päivittää alkujaan vuonna 1993 julkaistun RKY:n inventointitulokset.

Torinrannan alue sisältyy selvityksen nimeämään aluekohteeseen Oulun rantakorttelien julkinen kaupunkitila, joka *”muodostaa merkittävän kaupunkihistoriallisen kokonaisuuden, joka kuvastaa sekä Oulun 1870-1880-lukujen vaurastumisesta kaupalla ja merenkululla että 1960-luvun monumentaalista keskustasuunnittelua”*.

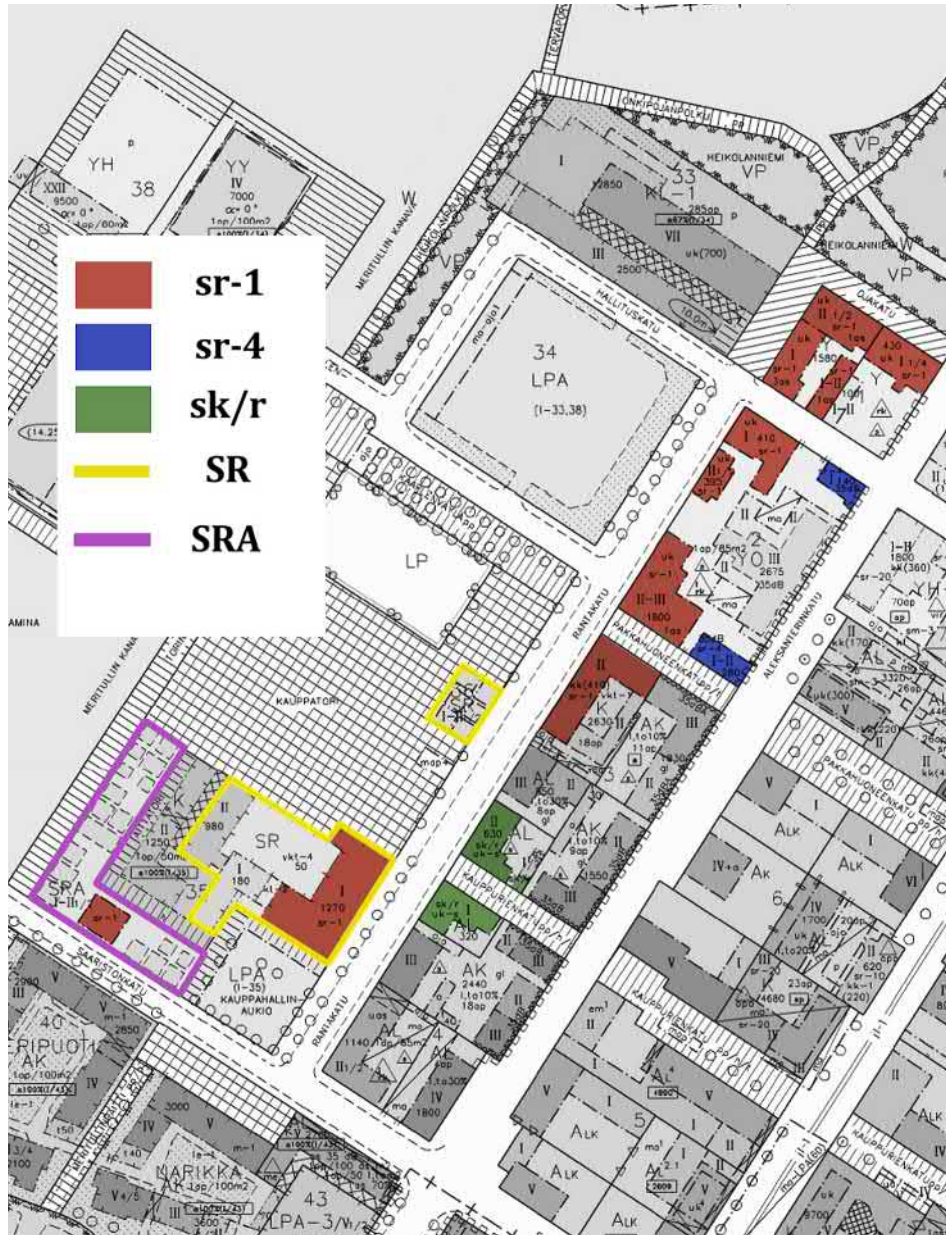
Rantakorttelien julkinen kaupunkitila -alue rajautuu aina Torikadulta rantaan asti Vänmanninsaari mukaan lukien.

6.2 Suojelutilanne asemakaavoissa

Tarkastelualueella voimassa olevien asemakaavojen suojelemat rakennukset ja korttelialueet on esitetty kootusti kuvassa 83.

Punainen merkintä sr-1 luokitellut kohteet:

”Suojeleminen rakennus tai sen osa, jota ei saa purkaa. Rakennukseen tai sen lähiympäristöön ei saa tehdä sen rakennustaiteellista, kulttuurihistoriallista tai kaupunkikuvallista arvoa alentavia muutoksia. Mikäli rakennuksessa tai sen lähiympäristössä on tällaisia aikaisemmin suoritettu, on ne rakennusten korjaus- ja muutostöiden yhteydessä korjattava entistään tai muulla rakennukseen ja lähiympäristöön sopivalla tavalla. Lisä- ja uudisrakentamisesta sekä muutoksista tulee pyytää museolautakunnan lausunto.”



Kuva 84. Kuvassa tarkastelualueella voimassa olevien asemakaavojen suojelumerkinnot. Merkkien selitykset löytyy tarkemmin tekstin kohdasta 6.2.

Sininen merkintä sr-4 luokitellut kohteet:

"Suojeltava rakennus tai sen osa, joka on pyrittävä säilyttämään. Rakennuksen korvaaminen ympäristöön sopeutuvalla uudisrakennuksella on mahdollista."

Vihreä merkintä sk/r luokitellut kohteet:

"Rakennussuojelulain nojalla suojeltava rakennus. Rakennuksen korjaus- ja muutostöistä sekä lisärakentamissuunnitelmista tulee pyytää museoviraston lausunto."

Keltaisella rajausviivalla SR luokiteltu alue:

"Suojeltavien rakennusten korttelialue. Korttelialueen käyttötarkoituksen tulee edistää alueen rakennusten rakennustaiteellisten, kulttuurihistoriallisten tai kaupunkikuvallisten arvojen säilymistä."

Violetilla rajausviivalla SRA luokiteltu alue:

"Säilytettävien ja suojeltavien rakennusten korttelialue. Korttelialueelle saadaan siirtää ja rakentaa aittoja. Korttelialueen käyttötarkoituksen tulee edistää aittaperinteen ja kaupunkikuvallisten arvojen säilymistä."

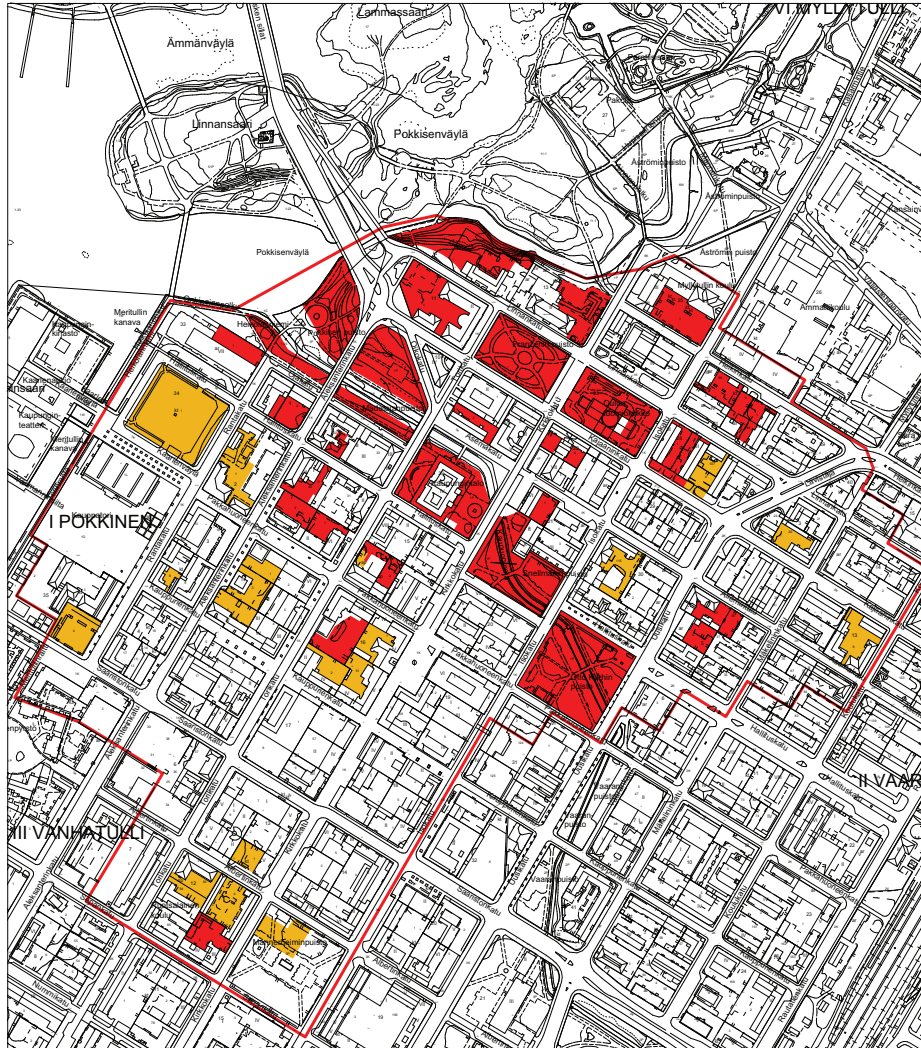
6.3 Arkeologia

2007 - Oulu-Uleåborg - Kaupunkiarkeologisen inventoinnin päivitys

Museoviraston rakennushistorian laitoksen julkaisema ja Titta Kallio-Sepän laati- ma selvitys pohjautuu vuonna 2002 Tiia Ikosen ja Teemu Mökkösen laatimaan Oulun kaupunkiarkeologisen inventoinnin raporttiin. Inventointityön tavoitteena oli määritellä Oulusta alueet, joilta todennäköisesti löytyy muinaismuistolain rauhoittamia, säilyneitä kulttuurikerroksia. Kyseiset kortteli- ja katualueet on esitetty havainnolli- sesti karttapohjilla.

Torinrannan alueelta arkeologisen tutkimuksen ja suojelun kannalta mielenkiintoi- sia alueita ovat Autorannan alue, kauppahallin etelänpuoleinen parkkialue, osia Oulun yliopiston arkkitehtuurin osaston korttelin piha-alueista, korttelin 1 piha-alueet, korttelin 4 tontin 17 piha-alueet sekä alue hotellin pohjoispuolen vesialueisiin rajau- tavat alueet.

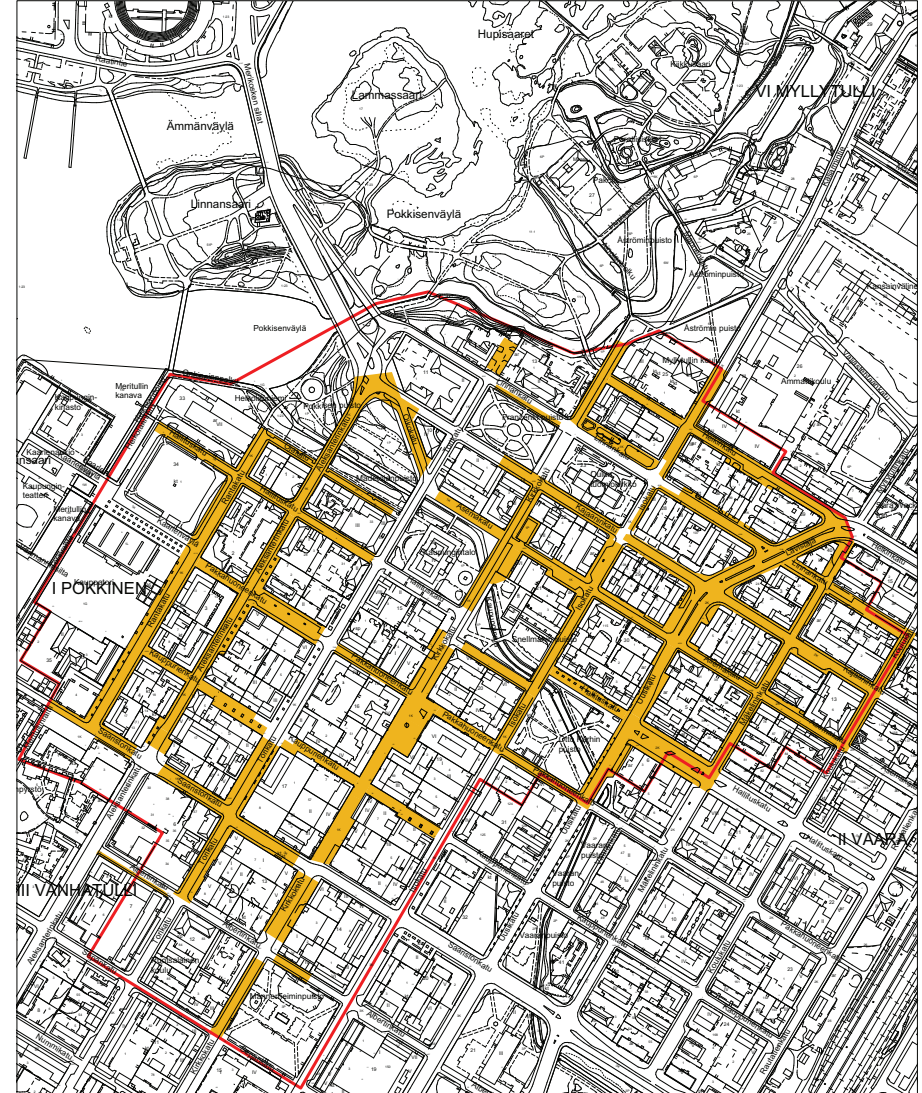
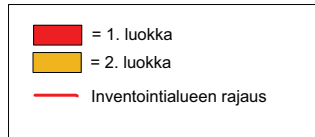
Torinrannan lähes kaikki katualueet on osoitettu merkittäviksi tutkimuskohteiksi (katso kuva 84).



Kantakartta © Oulun kaupunki, Tekninen keskus, Kartastopalvelut 2006

OULU
Tutkimuksen ja suojelun kannalta merkittävät
tontit ja puistot

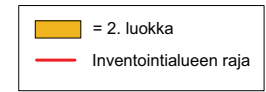
Museovirasto/RHO/T. Kallio-Seppä



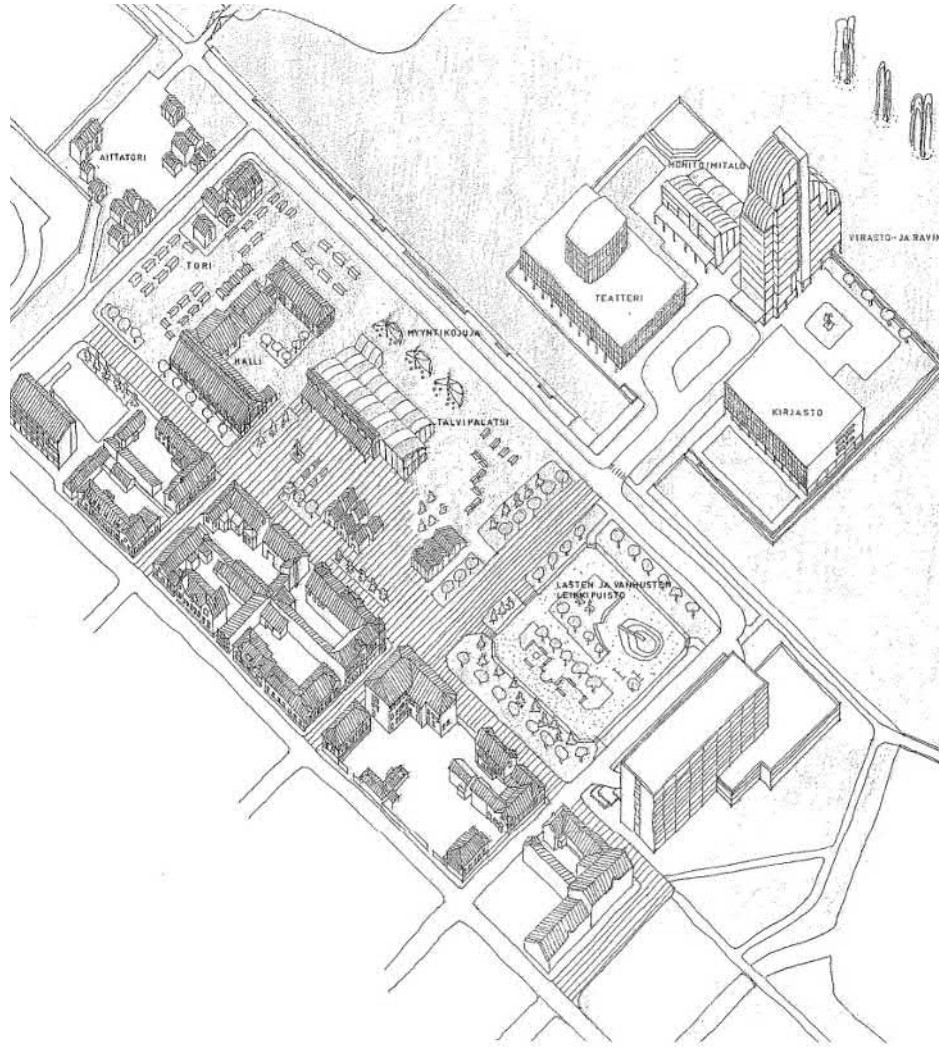
Kantakartta © Oulun kaupunki, Tekninen keskus, Kartastopalvelut 2006

OULU
Tutkimuksen ja suojelun kannalta merkittävät
katualueet

Museovirasto/RHO/T. Kallio-Seppä 2007



Kuva 85. Museoviraston rakennushistorian laitoksen julkaisu vuodelta 2007 esittää argeologisesti merkittävät alueet Oulun keskusta-alueella.



Kuva 86. Heikki von Hertzenin visio torinrannasta vuodelta 1984.

7 ERÄITÄ SELVITYKSIÄ, SUUNNITELMIA JA VISIOITA

1984 - von Hertzenin näkemys

Heikki von Hertzen esitteli sanomalehti Kalevan artikkelissa 20.5.1984 oman näkemyksensä siitä, miten Oulun torialuetta tulisi kehittää. Hänen mielestään torialue vaati pikaisia toimenpiteitä edustaakseen Oulua Pohjois-Suomen pääkaupunkina. Toimenpiteisiin kuului mm. Rantakadun muuttaminen vihervyöhykkeeksi, Esson huoltoasema ja sähkölinjan purkaminen, kehätien muodostaminen torinrannan ympärille (saattoliikenne -periaate), tornitalo ja monitoimitalo vännmannisaareen maamerkiksi sekä Talvipalatsi luistiratoineen keskeiselle paikalle torilla.

1991 - Meritullin kehittäminen

Oulun kaupungin rakennusviraston toimeksiannosta Deveplan Ky:n johdolla laadittu kattava selvitys Meritullin alueen tulevaisuuden kehityslinjoista. Suunnitelmassa selvitettiin alueen toiminnallista tilaohjelmaa ja ympärivuotista tapahtumaohjelmaa. Loppupäätelmässä nostettiin esille alueen keskeinen rooli Oulun ydinkeskustassa, alueen suojelukohteiden säilyttäminen, julkisten kaupunkitilojen lisääminen, elinkeinoelämän elvyttäminen alueella, ohjelmien ja vuorovaikutusmahdollisuuksien lisääminen alueella, asumisen lisääminen sisäkaupunkialueella sekä liikenteen ja pysäköinnin järjestäminen tulevan rakentamisen volyymi huomioon ottaen. Alueelle laadittu tilaohjelma sisälsi mm. Vännmannisaaren kongressihotellin, Merisalin ja pysäköintitalon, Autorannan pysäköintilaitoksen ja veistostorin, torialueen Tapahtumatorin sekä kauppa- ja vapaa-ajan keskuksen. Lisäksi torialueelle esitettiin rakennettavaksi mm. paikallista risteilylaivatoimintaa palvelemaan Oulun uusi *Pakkahuone*. Selvityksen päiväys on 5.12.1991.

1992 - Kaupunkikuvaselvitys

Oulun keskustan kaupunkikuvaselvityksen laati arkkitehti Leena Makkonen Oulun kaupungin talous- ja suunnitteluosastolla. Selvitystyö tarkasteli kaupunkikuvaan vaikuttavia tekijöitä nykytilan kartoituksessa löydettyjen positiivisten piirteiden ja ongelmakohtien analyysin avulla. Kauppatorin aukiosta selvitys toteaa seuraavaa: *"Aukio on laaja, jäsentymätön asfalttikenttä, johon paikoitusalue liittyy vailla riittävää rajausta. Alueeseen liittyvä huoltoasema ei sovellu Kauppatorin luonteeseen. Kauppahalli torin etelälaidalla on positiivinen elementti, kuten myös torin välitön liittyminen mereen – tosin näkymä peittyy rannassa sijaitsevien laivojen taakse".* Tilanteen parantamiseksi ehdotetaan seuraavaa: *"Kasvillisuutta tulee käyttää mm. rajattaessa paikoitusalueita. Merinäkymää ei saa peittää. Rannassa sijaitsevat laivat siirretään muualle. Alueen koilliskulmassa sijaitseva huoltoasema puretaan. Vanhoja aittoja ja makasiineja – torilla jo olevien lisäksi muualta ranta-alueelta siirrettäviä – voidaan käyttää tilan jäsentäjänä. Torialueen avoin luonne ja monikäyttöisyys on säilytettävä. Torialue tulee pinnoittaa*

kauniilla kiveyksellä. Valaistus toteutetaan keskustaan laaditun valaistussuunnitelman mukaisesti. Uusien rakenteiden ja kalusteiden suunnittelussa on otettava huomioon paikan perinteisyys”. Lisäksi selvityksessä kiinnitetään huomiota torin hotellirakennuksen ristiriitaiseen kokoon Rantakadun pienimittakaavaisiin rakennuksiin nähden sekä Vänmanninsaaren keskeneräiseen rakentamiseen. Selvityksen päiväys on 13.5.1992.

1994 - Hotelli Vänmanninsaaren

Arkkitehdit A6 laati Oulun kaupungin teknisen keskuksen tilauksesta kaksi vaihtoehtoista mallia Vänmanninsaaren sijoitettavista hotellirakennuksesta kongressitiloineen ja pysäköintijärjestelyineen. Arkkitehdit A6:n työryhmä oli vuotta aikaisemmin sijoittunut jaetulle ensimmäiselle sijalle Oulun Meritullin aatekilpailussa. Luonnosten päiväykset ovat 20.6.1994 ja 5.9.1994.

2000 - Hotelli Vänmanninsaaren

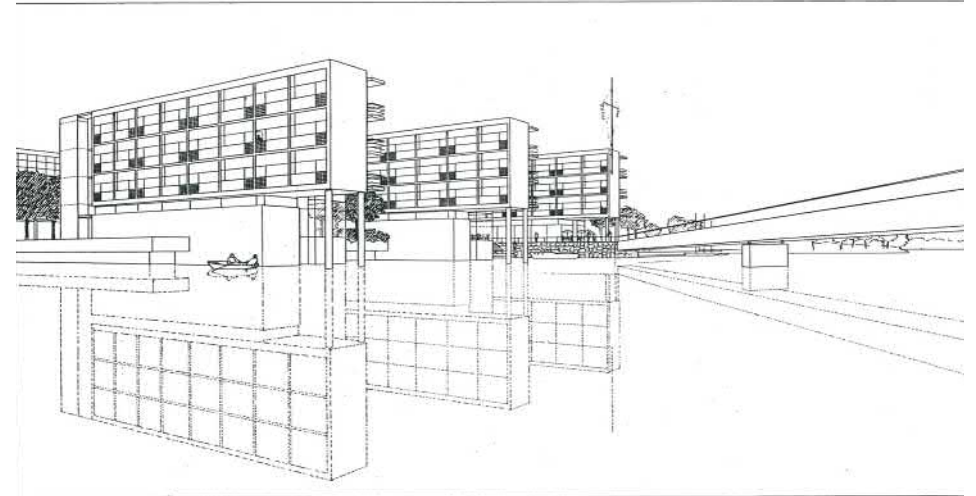
Oulun Vänmanninsaaren hotellin hankeselvitys, joka laadittiin Oulun kaupungin ja Kapiteeli Oy:n toimeksiannosta. Hankeselvityksen tavoite oli tutkia kansainvälisen tason hotellin sijoittumista Vänmanninsaarelle. Selvityksen johtopäätöksiä oli mm. että keskeneräiseksi jääneen Vänmanninsaaren täydennysrakentaminen on perusteltua ja saari tulee saada enemmän kaupunkilaisten käyttöön merelliset näkymät turvaten. Tavoitteena oli myös järjestää saaren jatkorakentamisesta yleinen arkkitehtikilpailu. Selvityksen päiväys on 15.5.2000.

2000 - Hotelli Autorantaan

Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy tutki kiinteistöyhtiö Kapiteeli Oy:n tilauksesta Hotellirakennuksen sijoittamista Autorannan alueelle kahden vaihtoehtoisen suunnitelman kautta. Selvitystyön loppupäätelmä oli, että tarkastelualueelle voidaan sijoittaa monin eri tavoin toimiva hotellirakennus annetun tilaohjelman puitteissa. Selvityksen päiväys on 25.10.2000.

2006 - Vänmanninsaaren yleissuunnitelma

Yleissuunnitelma Oulun Meritullin alueella sijaitsevan Vänmannin saaren ympäristön kehittämisestä. Yleissuunnitelma laadittiin pääsuunnittelijana toimineen WSP SuunnitteluKORTES Oy:n johdolla. Suunnittelutyöhön sisältyi mm. alueen ympäristö- ja valaistussuunnitelma, rantarakenteiden suunnittelu sekä uuden kävelysillan suunnittelu. Esimerkiksi ranta-alueiden osalta suunnittelutyön lähtökohdaksi otettiin Jaatisten suunnitteleman Monumentaalikeskuksen puhdaslinjaisuus. Suunnitelman päiväys on 9.6.2006.



Kuva 87. Arkkitehdit A6 näkemys Vänmanninsaaren toteutettavasta hotellirakennuksesta. Tässä havainnekuvassa hotellirakennus on kuvattu Pikisaaren puolelta.



Kuva 88. Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy:n tutkielma Hotellirakennuksesta nykyiselle Autororille vuodelta 2000.



Kuva 89. Kuvassa eräs Oulun kaupungin Teknisen keskuksen asemakaavoituksen laatimista Torinranta-alueen viitesuunnitelmista 2010.

2010 - Elinvoimainen kaupunkikeskusta

Oulun kaupunginhallituksen nimeämän Kehittämisen työryhmän laatimassa *Elinvoimainen kaupunkikeskusta* -raportissa on esitetty tiivistetysti Oulun kaupungin ydinkeskustan viimeisimmät suunnitelmat. Raportti sisältää myös torinrannan alueen viimeisimmät kehittämistavoitteet. Oulun kaupunginvaltuusto hyväksyi raportin ja sen esittämät tavoitteet 1.11.2010.

Torinrannan alue on jaettu teematoireihin, joita ovat Kauppatori, Talvitori ja kauppahalli, Aittatori sekä Tapahtumatori. Autopaikoitusalueet on tarkoitus siirtää maan alle. Tavoitteiden mukaan torinrannan alueelle on myös tarkoitus toteuttaa uudisrakentamista.

8 YHTEENVETO

Kaupungin perustamisen aikoihin kaupunginojan suisto Hahtiperältä Linnansaareen oli vilkas satamapaikka. Kaupankäyntiin liittyvät rakenteet - tullilaidat tullihuoneineen, aitat ja makasiinit - levittäytyivät mantereelta aina kaupungin edustan saarille saakka. Viralliset kauppapaikat olivat satama-alueella ja sen läheisyydessä olleen Pokkitörmän Raatihuoneentorilla.

Vuoden 1724 marraskuussa Oulujoen jäät pakkautuivat ja patoutunut vesi purkautui muodostaen Toppilansalmen. Koska torinranta ja sinne johtavat väylät olivat karsineet pitkään maannousun ja lietteen aiheuttamasta mataluudesta, kaupunkilaiset kiiruhtivat käyttämään uutta, syvempää ja helpommin saavutettavaa satamapaikkaa. Kauppalaivaston toiminta siirtyi Toppilaan. Toppilansalmesta tuli Oulun virallinen satama vuonna 1788.

Kaupunkilaisten ja lähitienoon asukkaiden elintarvike- ja tavarakauppa toimi edelleen vanhan sataman kautta. Kauppatavaran varastointia varten rannat ja lähisaaret täyttyivät aitoista ja makasiineista. Kaupungin edustan saarissa sijainneet tehtaat ja verstaat toivat myös liikennettä kaupungin edustalle.

Torikaupan painopiste siirtyi 1850-luvulla Kirkkotorilta (nyk. Franzenin puisto) rannalla sijainneen pakkahuoneen viereen Pakkahuoneenkadun päähän ja se nimettiin Pakkahuoneentoriksi. Alueella oli joko valmiina tai sinne rakentui nopeasti kaikki kaupankäynnin edellytykset: tulli- ja pakkahuone, vaakahuone, riittävän kokoinen toriaukio, suora yhteys vesistöön sekä huomattava määrä tavarain säilytykseen tarkoitettuja aittoja ja makasiineja. Myöhemmin osa kaupankäynnistä siirrettiin kaupungin määräyksellä muualle mm. Aleksanterintorille ja Heinätorille.

Pakkahuoneentori laajeni pikkuhiljaa käsittämään myös Heikolanniemen, olihan se vapautunut aitoista ja makasiineista marraskuun 2. päivänä 1882 riehuneen tulipalon seurauksena.

1800-luvun loppupuolella höyryveneillä *paketeilla* tapahtunut Heikolanniemen, Hietasaaren ja Toppilansalmen välinen matkustajaliikenne oli vilkasta. Kauemmaksi aina Pietariin ja Tukholmaan asti ulottunut kauko- ja rannikkoliikenne oli myös huomattavaa.

Pakkahuoneentorin eteläiselle laidalle valmistui Suomen kolmas kauppahalli vuonna 1901.

Tavaraliikenne väheneni torinrannassa kun rautatie ulottui Ouluun vuonna 1886. Rautatie mahdollisti tavarakuljetukset kaupunkiin ympärivuotisesti. Kauppatavaraa ei tarvinnut varastoida pitkää talvikautta varten enää aittoihin ja makasiineihin. Tavaraliikenteen siirryttyä pääsääntöisesti raiteiden päälle uusi pakkahuone päätettiin toteuttaa Lyöttyyn.

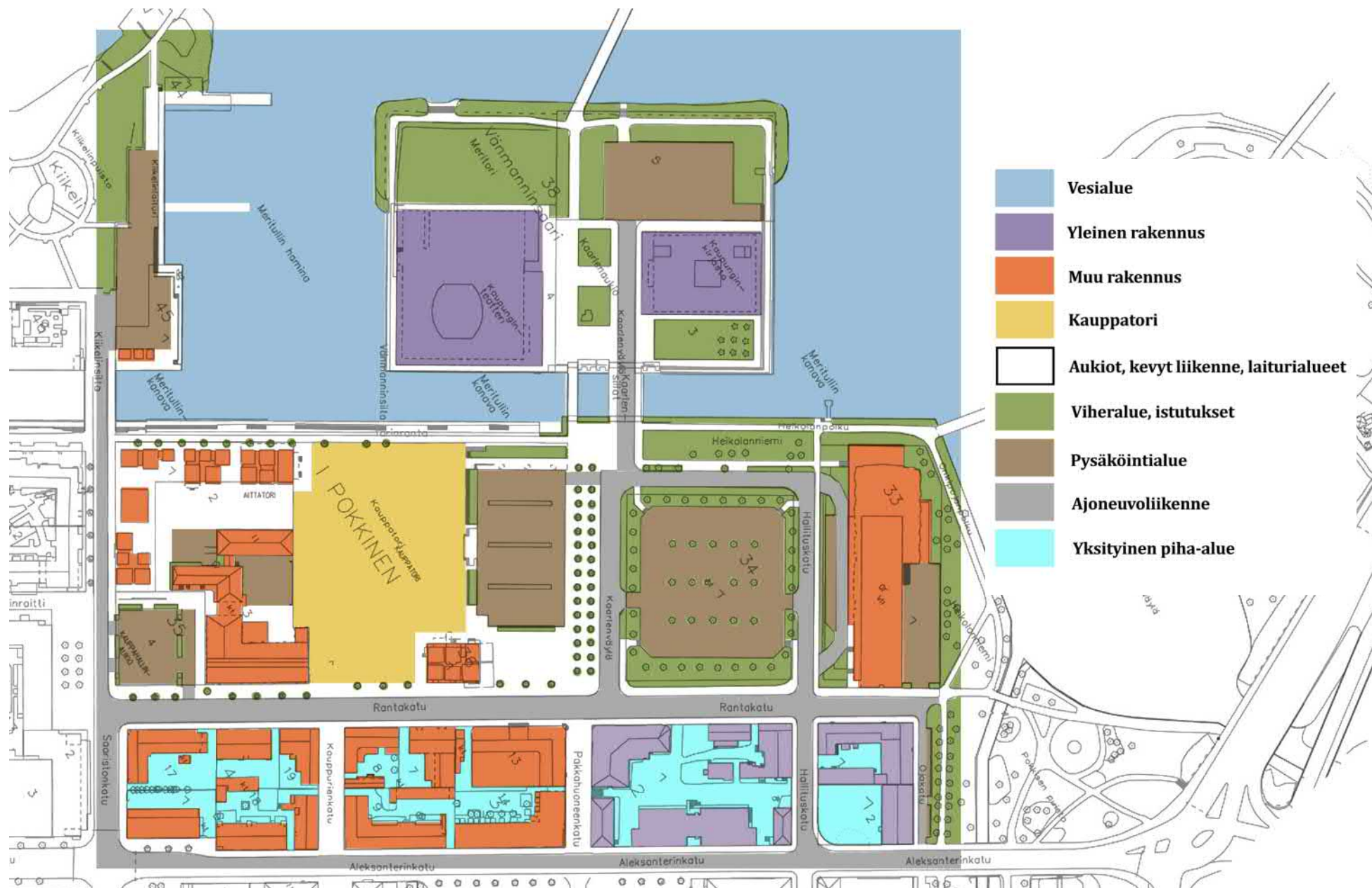
Lähialueilta kauppatavara tuotiin torille ja markkinoille edelleen perinteisesti veneillä ja hevoskyydillä. Kun autoliikenne yleistyi 1920-luvulla, alkoi torinran-

ta täyttyä bensiinimoottorien äänistä. Torinrannan ensimmäiset autoilua palvelleet tilat valmistettiin vanhaan tavarasuojaan vuonna 1930. Samoihin aikoihin torialueen painopiste siirtyi autojen valtaamalta vanhalta torialueelta lähemmäksi kauppahallia. Ensimmäinen bensa-asema torin alueelle valmistui vuonna 1934 ja varsinainen linja-autoasema hieman myöhemmin vuonna 1937. Linja-autoliikenne poistui torinrannasta vasta tammikuussa 1983, kun uusi linja-autoasema otettiin käyttöön Raksilassa.

Torinranta koki täydellisen muutoksen uusien modernien tuulien puhaltaessa 1960-luvulla. Arkkitehtikilpailun avulla etsittiin ratkaisua Oulun kaupungin uudelle hallinto- ja kulttuurikeskukselle. Kilpailun tuloksena Vänmännin saarelle nousi ensimmäinen uuden monumentaalikeskuksen rakennus Oulun kaupunginteatteri vuonna 1972. Vuosikymmenen kuluessa torinranta täydennettiin monumentaalikeskussuunnitelman suuntaviivojen mukaisesti hotellirakennuksella ja kirjastolla.

Näiden jälkeen rakentaminen torinrannassa on ollut suhteellisen pienimuotoista. Kauppahallin ympäristöä on uudelleenjärjestetty ja alueen liikennejärjestelyjä on muutettu ja autopaikoitusalueita täydennetty. Alueelle on toteutettu myös yleisötahtumia palvelevia rakenteita. Useamman asemakaavamuutoksen avulla on etsitty ratkaisuja alueen jäsenöimiseksi.

Keskeisiä torialueita hallitsee edelleen pienimittakaavainen, vanhoihin aittarakennuksiin ja upeaan kauppahalliin perustuva rakennuskanta. Vastapainon tälle idyllille tuovat keskeneräiseksi jääneen monumentaalikeskussuunnitelman suurimittakaavaisemmat rakennukset. Mataloitunut meri on edelleen läsnä Oulun torinrannassa.



Kuva 90. Analyysi torinrannan alueesta vuonna 2011.

Viitteet

- 1 Kovalainen, s.44.
- 2 Tommila, 1981, s.156.
- 3 Tommila, 1981, s.320.
- 4 Tommila, 1981, s.26.
- 5 Tommila, 1981, s.310.
- 6 Hällfors, s.5.
- 7 Hällfors, s.6.
- 8 Hällfors, ss.10-11.
- 9 Hällfors, s.11.
- 10 Hällfors, ss.7-8.
- 11 Hällfors, s.13.
- 12 Hällfors, s.14.
- 13 Hällfors, ss.14-15.
- 14 Hällfors, s.16.
- 15 Hällfors, s.16.
- 16 Hällfors, s.18.
- 17 Hällfors, s.19.
- 18 Hällfors, s.39.
- 19 Hällfors, s.65.
- 20 Hällfors, s.70.
- 21 Pohjois-Suomi lehti 7.4.1877.
- 22 Kaiku lehti 13.7.1878.
- 23 Hällfors, s.80.
- 24 Hällfors, s.81.
- 25 Hällfors, s.83.
- 26 Oulu-lehti 12.5.1988.
- 27 Hautala IV, s.137.
- 28 Hautala III, s.243.
- 29 Pokela, s.1.
- 30 Pokela, s.2.
- 31 Pokela, s.2.
- 32 Sjöström, internet-sivut
- 33 Pokela, ss.3-4.
- 34 Pokela, ss.8-9.
- 35 Autio, ss.73-77.
- 36 Pokela, s.7.
- 37 Pokela, s.8.
- 38 Pokela, s.8.
- 39 Autio, s.1.
- 40 Hautala III, ss.545-546.
- 41 Archeus Oy, s.5.
- 42 Oulun kaupunki 1986, s.17.
- 43 Archeus Oy, s.15.
- 44 Hautala IV, s.137.
- 45 Tommila, 1981, s.353.
- 46 Halila II, s.89.
- 47 Halila II, s.89.
- 48 Tommila, 1981, s.354.

- 49 Hautala IV, s.138.
- 50 Hautala IV, s.137.
- 51 Oulun kaupungin vuosikertomus 1934, s.89.
- 52 Oulu-lehti 12.5.1988.
- 53 Uleåborg Tidning 6.8.1889.
- 54 Hautala IV, s.144.
- 55 Hautala IV, s.412.
- 56 Hautala V, s.49.
- 57 Hautala III, s.115.
- 58 Hautala IV, s.399.
- 59 Hautala IV, s.401.
- 60 Hautala IV, s.402.
- 61 Hautala IV, s.415.
- 62 Weckman, ss.1-2.
- 63 Weckman, ss.3-6.
- 64 Weckman, s.6.
- 65 Hankonen, s.7.
- 66 Hautala V, s.28.
- 67 Hautala V, ss.28-29.
- 68 Hautala V, s.29.
- 69 Niskala, s.20.
- 70 Niskala, s.32.
- 71 Taidehistorian seura, s.83.
- 72 Niskala, s.48.
- 73 Niskala, s.50.
- 74 Niskala, s.50.
- 75 Niskala, s.58.
- 76 Niskala, s.64.
- 77 Niskala, s.88.
- 78 Oulun kaupunki, Oulun Monumentaalikeskuksen suunnittelukilpailun ohjelma, 1962, s.3.
- 79 Oulun kaupunki, Oulun Meritullin aatekilpailun kilpailuohjelma, 1992, s.14.

Kuvaluettelo

- Kansi Oulun maakunta-arkisto / Y. Vuorentaus
Kuva 1. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 2. Sanomalehti Kaleva / Tapio Maikkola
Kuva 3. Pohjois-Pohjanmaan museo
Kuva 4. Oulun kaupungin tekninen keskus
Kuva 5. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 6. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 7. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 8. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 9. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 10. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 11. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 12. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 13. Pohjois-Pohjanmaan museo
Kuva 14. Pohjois-Pohjanmaan museo
Kuva 15. Pohjois-Pohjanmaan museo

Kuva 16. Pohjois-Pohjanmaan museo / Kirvun Valokuvaamo
Kuva 17. Pohjois-Pohjanmaan museo
Kuva 18. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 19. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 20. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 21. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 22. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 23. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 24. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 25. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 26. Pohjois-Pohjanmaan museo
Kuva 27. Sanomalehti Kaleva
Kuva 28. Sanomalehti Kaleva
Kuva 29. Oulun Wiikko-sanomat 26-30.6.1860
Kuva 30. Pohjois-Pohjanmaan museo
Kuva 31. Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 32. Oulun kaupunginkirjaston maakuntakokoelma / Raittiuden Ystävät ry
Kuva 33. Oulun kaupunginkirjaston maakuntakokoelma / Oulun kaupunki
Kuva 34. Oulun maakunta-arkisto / Oulun kaupunki
Kuva 35. Pohjois-Pohjanmaan museo / Esko Sarasmo
Kuva 36. Pohjois-Pohjanmaan museo
Kuva 37. Pohjois-Pohjanmaan museo / Ahti Paulaharju
Kuva 38. Pohjois-Pohjanmaan museo
Kuva 39. Pohjois-Pohjanmaan museo / Kaleva
Kuva 40. Oulun kaupunginarkisto
Kuva 41. Oulun maakunta-arkisto
Kuva 42. Sanomalehti Kaleva / Juho Rankinen
Kuva 43. Sanomalehti Kaleva
Kuva 44. Oulun kaupunginarkisto
Kuva 45. Pohjois-Pohjanmaan museo
Kuva 46. Pohjois-Pohjanmaan museo / Uuno Laukka
Kuva 47. Pohjois-Pohjanmaan museo / Teuvo Kanerva
Kuva 48. Pohjois-Pohjanmaan museo
Kuva 49. Pohjois-Pohjanmaan museo / Ahti Paulaharju
Kuva 50. Oulun kaupunginarkisto
Kuva 51. Oulun kaupungin tekninen keskus
Kuva 52. Oulun kaupungin tekninen keskus
Kuva 53. Oulun kaupungin tekninen keskus
Kuva 54. Oulun kaupungin tekninen keskus
Kuva 55. Oulun kaupungin tekninen keskus
Kuva 56. Oulun kaupungin tekninen keskus
Kuva 57. Oulun kaupungin tekninen keskus
Kuva 58. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 59. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 60. Oulun kaupunginarkisto
Kuva 61. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 62. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 63. Sanomalehti Kaleva
Kuva 64. Oulun kaupunginarkisto
Kuva 65. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy

Kuva 66. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 67. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 68. Sanomalehti Kaleva / Ilkka Laine
Kuva 69. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 70. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 71. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 72. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 73. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 74. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 75. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 76. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 77. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 78. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 79. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 80. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 81. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 82. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 83. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 84. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Kuva 85. Museoviraston rakennushistorian laitos / Kallio-Seppä
Kuva 86. Sanomalehti Kaleva 20.5.1984 / Heikki von Hertzen
Kuva 87. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehdit A6
Kuva 88. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy
Kuva 89. Oulun kaupungin tekninen keskus
Kuva 90. Oulun kaupungin tekninen keskus / Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy
Takakansi Pohjois-Pohjanmaan museo / Wäinö Bremer

Lähteet ja kirjallisuus

I Painamattomat lähteet

Oulun kaupungin teknisen keskuksen Asemakaavoitus, Karttapiste ja Rakennusvalvonta
asemakaavat, kartat, ilmakuvat, rakennuslupapiirustukset
Oulun kaupunginarkisto
rakennuslupapiirustukset
Oulun maakunta-arkisto
Palovakuutusyhtiö Tarmon tietokanta, piirustukset, valokuvat
Pohjois-pohjanmaan museo
valokuva-arkisto
Sanomalehti Kaleva
valokuva-arkisto
Oulun kaupunginkirjasto
sanomalehdet mikrofiliarkistossa, maakuntakokoelma

II Painetut lähteet

Lähdekirjallisuus

- Autio, Juhani. Höyryaluksia Oulun vesillä. Jupress, Haukipudas, 2000.
- Flinck, Esa. Oulun kauppahalli 100 v. juhlaulkaisu 1.5.2001.
- Gyllenberg, Petra. Tuoksuja ja tunnelmia - Kauppahallit Suomessa. Multikustannus Oy, Helsinki, 2007.
- Halila, Aimo. Oulun Kaupungin historia II 1721-1809. Oulun kaupunki, Oulu, 1953.
- Hankonen, Johanna. Tommola, Kalle. Vuosisadan matka – Oululaisen taksiautoilun historia 1906-2006, Oulu, 2006.
- Hautala, Kustaa. Oulun Kaupungin historia III 1809-1856. Oulun kaupunki, Oulu, 1975.
- Hautala, Kustaa. Oulun Kaupungin historia IV 1856-1918. Oulun kaupunki, Oulu, 1976.
- Hautala, Kustaa. Oulun Kaupungin historia V 1918-1945. Oulun kaupunki, Oulu, 1982.
- Heikkinen, Sakari. Suomeen ja maailmalle - Tullilaitoksen historia. Tullihallitus, Helsinki, 1994.
- Hietakari, Eero. Oulun kaupungin sähkölaitos 1889-1964. Oulun kaupunki, Oulu, 1964.
- Hällfors, Arvi. Katsaus Oulun kaupungin sataman kehitykseen, Oulun kaupunki, Oulu, 1921.
- Ikonen, Tiia; Mökkönen, Teemu. Oulu-Uleåborg - Kaupunkiarkeologinen inventointi. Museoviraston rakennushistorian osasto, Helsinki, 2002.
- Julku, Kyösti. Valkean kaupungin vaiheet: Oulun historiaa. Pohjois-Suomen Historiallinen Yhdistys, Rovaniemi, 1987.
- Kallio-Seppä, Titta. Oulu- Uleåborg - Kaupunkiarkeologisen inventoinnin päivitys. Museoviraston rakennushistorian osasto, Helsinki, 2007.
- Kovalainen, Pasi. Vihreä talo meren rannalla. Pohjoinen, Oulu, 2000.
- Kurttila, Terhi. Pennanen, Jukka. Muuttuva tori ja ihminen. Oulun yliopiston kirjallisuuden ja kulttuuriantropologian laitos, Oulu, 1992.
- Makkonen, Leena. Oulun keskustan kaupunkikuvaselvitys. Oulun kaupunki, Oulu, 1992.
- Manninen, Turo. Oulun Kaupungin historia VI 1945-1990. Oulun kaupunki, Oulu, 1995.
- Niskala, Kaarina. Okkonen, Ilpo. Oulun graadi. 350 vuotta asemakaavoitusta. Oulun kaupunki, Oulu, 2002.
- Oulun kaupunki. Arvokkaita alueita Oulussa osa II. Oulun kaupunki, Oulu, 2001.
- Oulun kaupunki. Arvokkaita alueita Oulussa osa I. Oulun kaupunki, Oulu, 1999.
- Oulun kaupunki. Elinvoimainen kaupunkikeskusta - Puhutaanpa Oulusta, Oulun kaupunki, Oulu, 8.9.2010.
- Oulun kaupunki. Kunnalliskertomukset 1928 ja 1934. Oulu.
- Oulun kaupunki. Oulun kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet. Oulun kaupunki, Oulu, 1986.
- Oulun kaupunki. Kaupunkiopas Oulu - Pohjolan Valkea kaupunki. Oulu, 1958.
- Pokela, Pirkko. Matkustajalaivaliikenne Oulun ja perämeren satamissa 1836-2876. Jyväskylän yliopisto, 1970.
- Pyökkänen, Ali. Et al. Satamillaan maa hengittää. Suomen satamaliitto. Turku, 2002.
- Raittiuden Ystävät ry. Opas Oulussa kävijöille. 1906.
- Satokangas, Reija. Oulun linja-autoliikenteen historia. Linja-autoliitto, Oulu, 1987.
- Snellman, A.H. Virkkunen, A.H. Oulun kaupungin historia I. Oulun kaupunki, Oulu, 1905.
- Snellman, P.W. Kopisto, Aarne. Oulun laivoja ja laivureita vuosina 1816-1875. Kirjapaino Osakeyhtiö Kaleva, Oulu, 1974.
- Taidehistorian seura. Taidehistoriallisia tutkimuksia 23. Taidehistorian seura, Helsinki, 2001.
- Tommila, Päiviö et al. Suomen kaupunkilaitoksen historia 1. Suomen kaupunkiliitto, Helsinki, 1981.
- Tommila, Päiviö et al. Suomen kaupunkilaitoksen historia 2. Suomen kaupunkiliitto, Helsinki, 1983.
- Tommila, Päiviö et al. Suomen kaupunkilaitoksen historia 3. Suomen kaupunkiliitto, Helsinki, 1984.
- Weckman, B.J. Oulun uimaseura 75-vuotias. Oulun uimaseura, 18.11.1981.

Sanoma- ja aikakauslehdistö

- Hertzen von, Heikki. On lakkautettava suunnittelema Oulua kuin pikkukaupunkia. Sanomalehti Kaleva, 20.4.1984.
- Karjalainen, E.V.I. Oulu ja Meri. Kaltio, 4-5 1951.
- Panu. Mikä kiirre "Neeterlaakilla"? Oulu-lehti, 6.4.1972.
- Panu. 50-vuotias torimme. Oulu-lehti, 12.5.1988.
- Panu. Se vanha venevalkama. Oulu-lehti, 1.4.1990.
- Uleåborg Tidning, 6.8.1889.

III Tutkimuskirjallisuus

- Archeus Oy. Uusi Torinranta – Rakennushistoriallinen selvitys siirrettävistä aitoista, moniste, 1.9.2009.
- Oulun kaupunki. Oulun Meritullin aatekilpailun kilpailuohjelma, 8.6.1992.
- Oulun kaupunki. Oulun Monumenttaalikeskuksen suunnittelukilpailun ohjelma, 15.7.1962.
- Oulun kaupunki. Meritullin toiminnallis-taloudellinen suunnitelma, 5.12.1991.
- Oulun kaupunki. Oulun keskustan kaupunkikuvaselvitys, 1992.
- Oulun kaupunki. Meritulli – Asemakaavan muutoksen selostus, 1995.
- Oulun kaupunki. Oulun Meritullin satama-alueen kehittäminen – Yleissuunnitelma, 9.6.2006.
- Oulun kaupunki. Autorannan hotelli -selvitys, 20.10.2000.

IV Internet-sivut

- Museoviraston RKY2009 -sivut. Viitattu 3.6.2011. http://www.rky.fi/read/asp/r_default.asp

Takakannen kuva. Ilmaviistokuva torinrannasta 1930-luvun lopulta.

