



*Jäljennös vanhasta, Oulua esittävästä valokuvasta, joka on otettu Tuomiokirkon tornista Pikisaaren suuntaan.  
Sanomalehti Kalevan arkistokuva.*

## Teollisuusmiljööstä taiteilijayhteisöksi

Pikisaari kukoistaa taitelijayhteisönä, oululaista teollisuusperinnettä vaalivana asuin- ja työskentelyalueena. Pikisaari kuiskii tarinoita isosta laivanrakennusteollisuudesta ja maakunnan elämään rikastuttaneesta tervanjalostuksesta. Mutta poltettiin saarella viinaakin ja jos ei tehty viinaa, jalostettiin siitä hajuvesiä.

Enimmillään saarella asui noin 200 tehdastyöläistä perheineen, tänä päivänä lähestytään tuota huippulukua, sillä saarella on koti noin 150 oululaisella.

Pikisaaren historia ulottuu 1600-luvun alkuun, jolloin maankohoamisen myötä syntyneeseen saareen perustettiin pikipolttimo, jossa terva porisi kuparipannuissa tuottaen paksua, pihkamaisempaa pikeä. Vielä 1900-luvulla polttimon tuotteet vietiin pääasiassa Saksaan ja Englantiin.

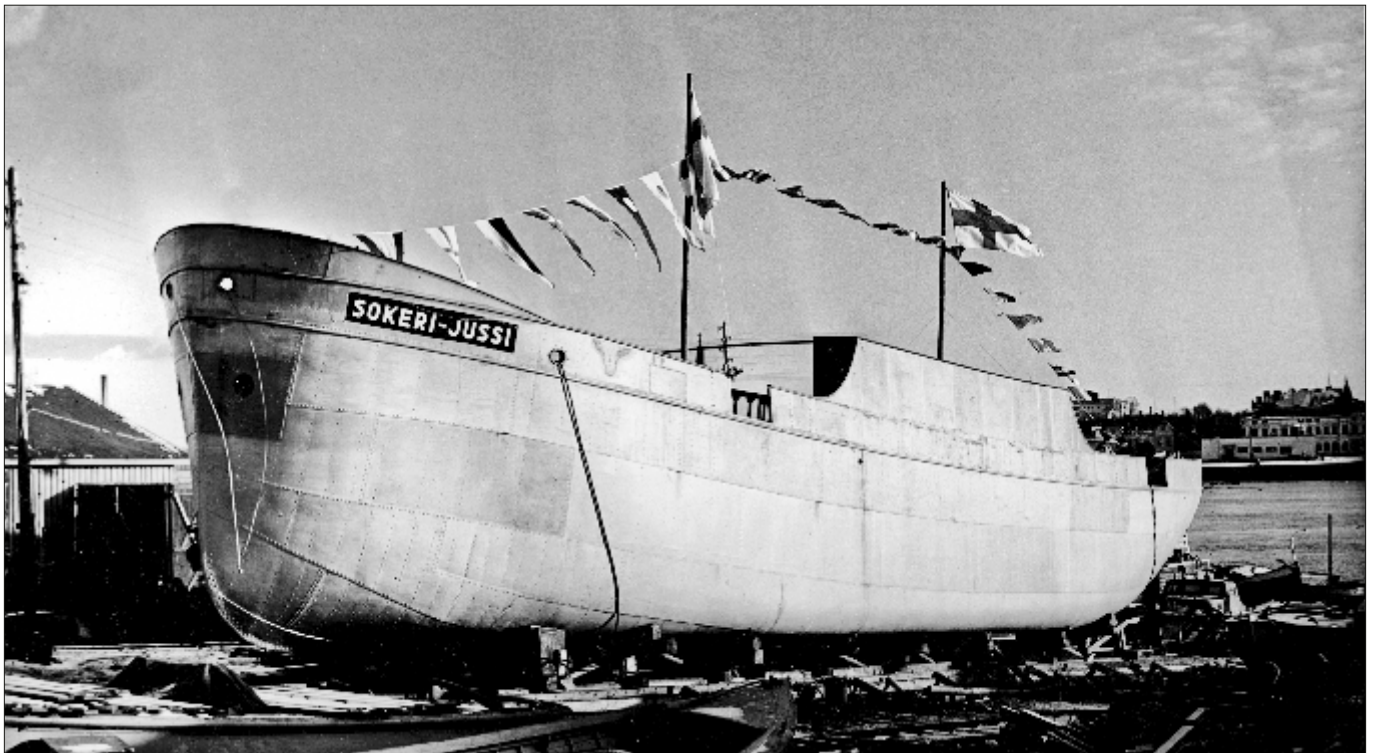
Oulun porvarit kilpailivat Pikisaaren laivanrakennuspaikoista eli varveista 1800-luvun ensimmäisellä puoliskolla. Mitä pidemmälle vuosikymmenet kuluivat, sitä merkittävämmäksi saari teollisuusalueena kasvoi.

Saaren teollisuuskäytölle oli kaupungissa asuvilla itsekkäitäkin syitä: palovaara tehtaissa oli iso, mutta saareen sijoitettuna ne eivät uhanneet kaupunkikoteja.

Runkojen, mastojen, kanuunaveneiden ja höyrykattiloiden myötä Pikisaareen tuli puoteja, pajoja, leipomoi- ta, tullihuone ja sääasema sekä tietysti työläiskoteja. Merkittävän laivanrakentajan Oulun Konepajan suojissa myös kulttuuri ja ruumiin kulttuuri saivat arvostusta: Pikisaarella oli oma laulukoro sekä voimistelu- ja urheiluseura Rautakourat. Oolannin sota tuhosi Pikisaaren

Petollisen luotsin takia englantilaiset löysivät väylän Ouluun ja Pikisaari poltettiin maan tasalle 1854. Krimin sota katkaisi teollisen tuotannon, mutta vain hetkeksi.

Pikisaari rakennettiin uudelleen, teollinen toiminta virisi entiseen loistoonsa. Laivanrakentamisen esteeksi nousi kuitenkin se, että Rommakonselän mataloituneiden rantojen takia isojen alusten vesille lasku oli vaikeaa.



Aukeaman kuvat rahdinkuljetusalus "Sokeri-Jussin" kaste- ja vesillelaskutilaisuudesta 5.11.1940. Sanomalehti Kalevan arkistokuva.

## Viinan kiroja ja siunausta

Aikansa kova puheenaihe oli Oulun kaupungin omistama viinanpolttimo, jossa keitettiin paloviinaa. "Juoppoutta levittäneen" tehtaan toimintaa ei pidetty kaupungille soveliaana, mutta niin kauan kuin se kannatti, kaupunki pysyi lujana. Kotimainen paloviina oli raaka-aineena myös spriitehtaalla, jossa viina muuttui myskiksi ja naisellisiksi tuoksuiksi.

## Villaa ja emalia

Vaikka kulku Pikisaareen oli hankalaa ja kevään suppoaikoina joskus jopa mahdotonta, silta Raatinsaaresta Pikisaareen rakennettiin vasta 1944. Sen kustansivat Oulun Konepaja ja Villatehdas. Elinkeinojen monipuolisuutta teollisuusalueella nosti myös emalitehdas.

Toisen maailmansodan lähestyessä laivanrakennuksesta oli vain rippeet jäljellä. Mennyttä loistoa kaivattiin takaisin: pientä lohtua oululaisille toi 1939 Konepajalle tullut höyrylaivatilaus Suomen Sokerilta. Noin 17 tonnia terästä sisältäneen aluksen viivästyneet rakennustyöt tekivät laivasta ikimuistoisen oululaisille. Laivan nimi oli Sokeri-Jussi.

Sara Wacklinin kuvaus laivan vesillelaskun jälkeisestä työläisten juhlasta Pikisaareessa:

*"Koko talven työ on nyt onnellisesti päätetty ja paitsi sitä alkaa nyt pidot, jotka laivan omistajat aina kustantavat. Niitä sanotaan "lykkäjäisiksi" ja kaikki, jotka laivan rakentamisesta ovat vaivaa nähneet, saavat nyt mieltä mukaan juoda olutta ja viinaa, syödä läskirotkaa y.m. Kestiä pidetään vuorokausi, monelta menee viikkokin ennenkuin pääsee lykkäjäis-pohmelosta."* (Satanen muistelmia Pohjanmaalta)

## Rautapaatti rannassa

Höyrylaiva Sokeri-Jussi on kuuluisa alus Oulussa, vaikkei se koskaan seilannut meriä tämännimisenä. Marraskuu 1939 muistetaan talvisodan alkamisesta, mutta samoihin aikoihin teki Suomen Sokeri laivati-lauksen runsaat sata höyryalusta valmistaneelta Oulun Konepajalta.

Suomen Sokerin toimitusjohtajana toimi raahelaislähtöinen John Grundström, jolla saattoi olla hiukan sisäpiiritavoitteitakin tilauksessaan, sillä vuorineuvos toimi myös Konepajan johtokunnassa.



Laivan piti valmistua seuraaville avovesille, mutta sodan myllerryksessä valmistuminen viivästy. Ensimmäisen lastinsa Grunströmin lempinimen mukaisesti nimetty alus haki vasta syksyllä 1945. Siihen asti rautapaatti nökötti Pikisaaren rannassa kaupunkilaisten kummasteltavana.

Suomen Sokeri ei alusta koskaan käyttöön ottanut, vaan yhtiö myi sen ennen kuin viimeinen pultti alukseen oli veivattu. Höyrylaiva Wilhon neitsytmatka suuntautui Haukiputaan Martinniementä Ruotsiin. Vuonna 1950 laiva joutui vasaran alle, ja uuden omistajan myötä aluksesta tuli Korshamn. Sitä ehostettiin paremmin avomerelle soveltuvaksi, mutta uutta käyttöä sille ei muutamaan vuoteen löytynyt.

1960-luvun alussa höyrylaiva siirtyi italialaisomistukseen. Helmikuussa 1969 Cliziaksi ristitty oululaisalus ajoi karille Algerian rannikolla ja upposi.

## Sokeri-Jussi sammiossa

(John Grunström, 1877 - 1953)

Suomen Sokerin johtaja ja toimitusjohtaja (1919 - 1947), vuorineuvos John Grunström "Sokeri-Jussi" oli pidetty mies kotikonnuillaan. Kotikaupungissaan Raahessa hänet muistetaan hyväntekijänä ja kansanomaisena miehenä, joka kotikonnuille päästyään heitti herran vermeet ja oli kuin kuka tahansa raahelaisen merimiehen poika.

Suomenkielisen elinkeinoelämän merkkimies tunnettiin hyvän ruuan ja juoman ystävänä. Oulun porvareiden keskuudessa hänellä oli myös arvostettu asema työtä ja elantoa Pikisaareen tuoneen Oulun Konepajan johtokunnan jäsenenä ja edistysmielisenä pohattana.

Mahtoiko virkistävillä juomilla olleen syytä siihen, että komerssiksi kutsuttu vuorineuvos humpsautti kerran Helsingin Töölön tehtaalla tuhannen litran siirappisäiliöön. Hullustihan siinä olisi käynyt, ellei reppunsa ja termospullonsa unohtanut tehdastyöläinen olisi sattunut palaamaan työpäivän päätteeksi tehtaalle. Hän veti pomonsa liemestä kuiville. Seikkailun jälkeen vuorineuvosta nimitettiin yleisesti Sokeri-Jussiksi.

Grunström oli kiivaasti kansallis- ja suomalaismielinen, mutta myös uudistusmielinen. Työssään sekä liikemies- ja elinkeinoelämän luottamustehtävissä hän uudisti ja kehitti teollisuuden toimintaedellytyksiä yhteiskunnan kovassa murroksessa. Yhteiskunnallisena ajattelijana Grunström oli mukana esimerkiksi kansalliseen eheytymiseen tähdänneessä Vapaamielisten ja edistysmielisten Klubin toiminnassa 1930-luvulla.

Vuorineuvos J. Grunströmin ajatukset siirappipöntön seikkailusta:

*"No eipä siinä oikiastaan tullu mieleen muuta ku, että mitähän ne Raahen pojat ois tuumannu, jos nois avviisista luku, että Sokeri-Jussi on hukkunu siirappipönttöön."*  
(Räntätty Raaheksi, Kirsti Vähäkangas)



"Sokeri-Jussin" kattila ja sen rakentajat 5.11.1940. Sanomalehti Kalevan arkistokuva.

## Konepajasta Kievariksi

Sokeri-Jussin Kievarin toiminnan lähtökohtana on suomalaisesta hirrestä käsiveistetty rakennus, jossa esimerkiksi kattoa kannattelee mastopuu – jostain kaukaa tuotu, joskus kauan sitten käsin veistetty kattoparru. Yli sata vuotta sitten kiinteistö palveli oululaista laivanrakennusteollisuutta.

Laivaveistämön konepajarakennuksena toiminut makasiini on kunnostettu vanhaa suojellen ja säilyttäen. Kun tarkkaan katsoo, löytyy Kievarin lattiasta laivanrakennuksen jäljiltä vielä tummia öljyläikkä: tuossa kohtaa koottiin ehkä höyrykattilaa, tuossa toisessa nurkassa seppä ehkä kikkutteli kasaan pienempiä paatin kappaleita...

Sokeri-Jussin Kievarin rakennus on ollut nykyisellä paikallaan vähintään 150 vuotta. Kovin paljon vanhempi pikisaarelainen rakennus se ei voi olla,

sillä vuonna 1854 englantilaisten tykkiveneet moukaroivat saarta ja saari poltettiin maan tasalle, jottei Venäjän vallan alainen oululainen merenkulkurakentamisen osaaminen enää uhkaisi imperiumia.

Ehkäpä makasiinin hirret uitettiin Iistä nykyiselle paikalleen hävitysretken jälleenrakennustyössä, ainakin perimätieto huhua uittomatkaista. Mutta milloin hirret on veistetty ja seiniksi pystytetty tai mihin tarkoitukseen rakennus alun perin tehtiin, se on yhä historian hämärässä.

Teollisen toiminnan hiipuessa 1970-luvulla makasiinissa toimi ainakin venetarvikemyymälä, mutta jossain vaiheessa kiinteistö jäi kylmilleen. Sinikka Louhelainen vuokrasi sen kaupungilta ja muutti sen Museoviraston tarkan valvonnan alla Sokeri-Jussin Kievariksi, hyvää ruokaa, tunnelmaa ja palvelua tarjoavaksi kohtaamispaikaksi.

Hannele Lamusuo

Artikkelissa käytetyt lähteet:

- Mikko Sormunen, *Pikisaaren Historia*, 1994

- Oulun Pikisaaren kehittämis- ja toimenpideohjelma, *Pikisaari-työryhmä, elokuu 2007, Oulun kaupunkisuunnittelu - sarja A 188*

- Biografiakeskus, *Suomalaisen Kirjallisuuden Seura: Vuorineuvos John Grundström*

- Räntätty Raaheksi, *Kirsti Vähäkangas*

- Sokeri-Jussi sulii Välimeren aaltoihin, *sokerilinjalle aiotun rautapaatin rakentaminen oli merkkitapaus Oulussa, Kaleva/Liisa Laine, 21.9.1997*