



10. Lennätin rakennus Haaparannalla



11. Ilmarata Torniota Haaparannalle 1916–1919



13. Handolinin silta 1887–1929



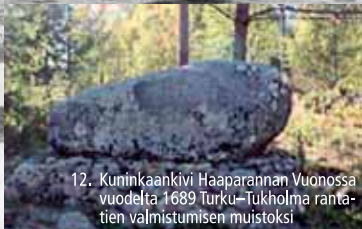
14. Pitkokset jäätiellä 1920-luvulla



15. Höyrylautiliikennettä tulva-aikana 1903–1939



17. Lentoaseman 100,000:s matkustaja



12. Kuninkaankivi Haaparannan Vuonossa vuodelta 1689 Turku–Tukholma rantatien valmistumisen muistoksi



18. E4-tien silta valmistui 1979



16. Tilapäinen ponttoonisilta v. 1962

10. Lennätinyhteys Torniota maailmalle alkoi tilapäisenä v. 1859. Pysyvämpi yhteys saatiin Haaparannan kautta. Sinne oli v. 1856 perustettu oma lennätinasema, joka 1860-luvulta alkaen, Venäjän läntisimpänä toimipisteenä, palveli myös torniolaisia.

11. Vuosina 1916–1919 rakennettiin suomalais-ruotsalaisin voimin Tornion Kirkkoputaalta Haaparannalle 1,3 km pituinen ilmarata. Rata helpotti ruuhkautuneen postin kuljetusta. Köysiradalla kuljetettiin kahden vuoden aikana kaikkiaan 27,7 miljoonaa postipakettia.

12. Pohjanlahden ympäri kulkevaa kapeaa ja huonokuntoista Turku–Tukholma rantatietä tehtiin kauan. Jotenkin kuljettavassa kunnossa se oli 1600-luvun alkupuolella. Tätä tietä käytti myös postilaitos, jonka konttori oli Torniossa jo v. 1642. Siitä tuli v. 1809 tärkeä rajakonttori.

13. Maayhteys Ruotsiin oli olemassa Näränperän kautta, mutta se oli hankala ja pitkä. Kauan odotettu kävelysilta Tornion ja Haaparannan väliselle Kaupunginlahdelle valmistui v. 1887. Sillan rakennutti lennätinvirkailija Karl Handolin. Hän saattoi kulkea sillan kautta työpaikalleen lennätinkonttoriin Haaparannalle. Sillasta tuli suosittu kulkuväylä. Ylitysmaksu oli 5 äyriä. Puinen, kapea silta ehti kokea 1. maailmansodan kulkijaruuhkatkin, kunnes sen paikalle v. 1930 valmistui pengertie.

14. Tornionjoen ylittäminen sydäntalvella pitkospuita pitkin oli helppoa. Tornionlehti kirjoitti 27.5.1899: "Vielä kuljetaan jään yli, mutta moni on jo saanut pistäytyä ahventen valtakunnassa".

15. Kaupunki oli v. 1926 ostanut höyrylautan. Lautalle mahtui 80 ihmistä ja 8 hevosta rattaineen. Liikenteen kasvaessa lautta kävi pieneksi. Maantiesillan sitkeä puolestapuhuja oli päätoimittaja, kansanedustaja ja maaherra Uno Hannula. Rautatien ja höyrylautan tulosta Tornioon kului kuitenkin yli 30 vuotta, ennenkuin tämä ns. Hannulan silta v. 1939 valmistui.

16. Yllättävä siltapalo huhtikuussa 1962 toi mukanaan suuria ongelmia. Tilapäinen jäätie otettiin käyttöön. Rautatiesilta Haaparannan ja Tornion välissä avattiin autoliikenteelle. Kesällä joen yli kulki ponttoonisilta.

17. Nykyinen Kemi-Tornio lentokenttä valmistui v. 1939. Kuvassa huomioidaan lentokentän 100.000:s matkustaja v. 1959.

18. Vuoden 1962 palo osoitti, että Hannulan silta ei riitä liikenteen tarpeisiin. Kesti vielä lähes 20 vuotta ennenkuin Tornion uudempaa tiehistoriaa edustava E4-silta v. 1979 valmistui. Silta johdattaa liikenteen ydinkeskustan itäpuolitse rajalle. Kevyen liikenteen silta Tornionjoen yli rakennettiin v. 1995. Uusin tieyhteys, Krannikatu Torniota Haaparannalle, avattiin liikenteelle v. 2005.



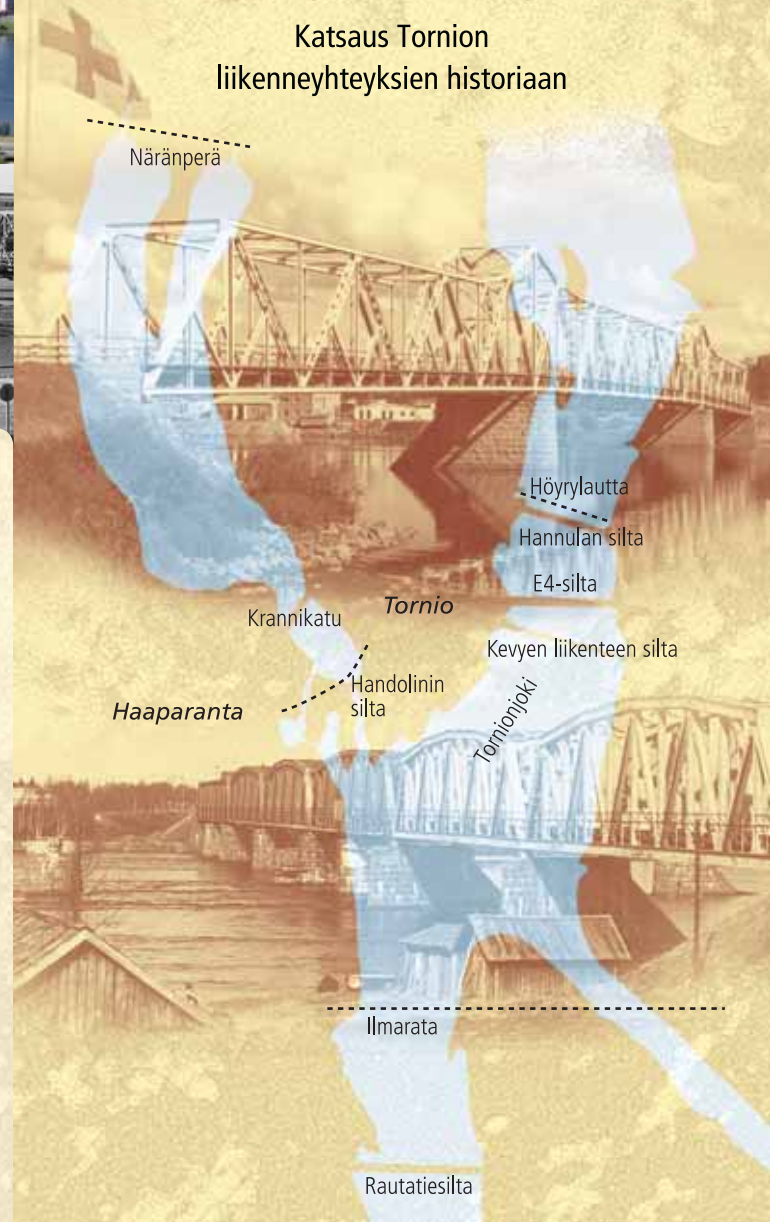
TORNION KAUPUNKI

Tornion kulttuuritoimisto
Tornionlaakson maakuntamuseo

Keskikatu 22, 95400 Tornio
Puh. (016) 432 11

SILTOJEN TORNIO

Katsaus Tornion
liikenneyhteyksien historiaan



1. Tornio sai 12.5.1621 kaupunkioikeudet Suensaarelle, "jonne suurin osa sitä halusi". Tuolloisen, nykyistä pienemmän saaren, molemmiin puolin virtasi vesi. Kaupungin paikan ratkaisivat maakauppaa hallinneet pirkkalaiset ja Tornioon purjehtijat. Uusi kaupunki sai Lapista jättiläismäisen kauppalueen.



2. Tornionjoella, sivu- ja latvahaaroinen, oli keskeinen asema Kalotilla. Sitä kautta tavoitettiin Jäämeren rannikon keskeiset markkinapaikat. Tornioista tuli myös Kemin Lapin turkiskaupan keskus.



3. Purjehdusoikeus Torniossa siirtyi vähitellen omille porvarille ja täällä alettiin rakentaa laivoja. Tyypillinen torniolainen alus 1600-luvun alkupuolella oli kanneton, yksi- tai kaksimastoinen haaksi. Laivaan saatettiin lastata 20-40 tynnyriä tavaraa ja purjehtia Riikaan asti. Tapuli- eli ulkomaan purjehdusoikeuden Tornio sai v. 1766. Liikenteen kasvaessa haaket osoittautuivat liian pieniksi ja hankaliksi. Niinpä muualta saadun mallin mukaan ryhdyttiin rakentamaan kuutteja. Ne olivat kannellisia, useampimastoisia ja tilavampia laivoja. Laivanrakennus oli kaupungin tärkeimpiä elinkeinoja ja laivaliikenteestä saadut rahtitulot olivat huomattavia.

3. Laivoja Tornionjoella 1800-luvun alussa



4. Haaparannan satama 1900-luvun alussa

4. Tornio kyliin sijaitsi nopean maankohoamisen alueella. Tornio perustettiin Suensaarelle käyttökelpoisen sataman eli Kaupunginlahden vierelle. Maankohoamisesta tuli vähitellen ongelma. Aluksia alettiin purkaa eli keventää Seittenkarissa ja Vuonon Purralahdessa. Uuden sataman etsiminen oli kauan vireillä, kunnes 1700-luvun lopulla satamaksi tuli Röyttä. Porvarit hankkivat vähitellen yhteisesti suurempia ja uudenaikaisempia laivoja.

5. Priki Bolina oli suurin torniolaisalus 1800-luvun puolivälissä. Sen omistivat kauppiat Paul Govenius ja Abraham Renman. Laivan retket ulottuivat Välimerelle asti.



5. Priki Bolina 1842

6. Röyttä oli pitkään huonojen liikenneyhteyksien takana. Helpotusta saatiin v. 1878, jolloin Röttän Höyryvene Oy aloitti siltä liikenteen Tornioon. Röttän satamalaituri rakennettiin v. 1880. Rautatie satamaan rakennettiin vuosina 1926-1927, maantie vasta 1950-luvulla. Myös satamalaituria uudistettiin. Röttän satama oli tärkeässä roolissa, kun Röttän saha rakennettiin 1860-luvulla sekä Outokummun ferrokromi- ja jaloterästehdas sata vuotta myöhemmin. Tornion kaupunki vuokrasi sataman Outokumpu Oy:lle 1.7.1993.



7. Pohjola-alus liikennöi vuodesta 1886

7. Tornioista oli päästävä myös muualle Suomeen. Hidas hevoskyyti oli tietysti tarjolla. Vasta v. 1875 oululainen höyrylaiva Wellamo aloitti Tornioon säännöllisen reittiliikenteen. Laiva oli suosittu ja vuorot lisääntyivät. Vuonna 1886 reitille tuli toinen suurempi alus Pohjola. Se oli nopea ja ehti käydä Torniossa 60 kertaa kesässä.

8-9. Tornio ja Haaparanta liputtivat 15.5.1897 komeasti. Tähän oli tullut odotettu sähkösanoma. Valtiopäivät Helsingissä olivat päättäneet rakentaa rautatien Tornioon. Pitkään keskusteltu kysymys Oulun radan jatkamisesta oli ratkennut. Radan päätepiste jäi joen itärannalle. Rautatiehallitus lupasi kustantaa höyrylauttaliikenteen joen yli. Rautatien tuloa seurattiin täällä innostuneesti. Rautatie valmistui 8.8.1903 ja höyrylautta aloitti kulkunsa 21.9.1903. Rautatien juhlalliset vihkiäiset olivat 14.10.1903. Rautatien tulo Tornioon oli tärkeä virstanpylväs kaupungin historiassa. Moderni elämänsyke ulottui nyt tänne asti. Raatihuoneen kellon havaittiin olevan 7 minuuttia aseman kelloa jäljessä. Se virhe korjattiin. Olimme "valtion ajassa". Rautatieyhteys Tornioista Haaparantaan saatiin v. 1919, jolloin kaksi raideleveyttä sisältävä yhdysrata avattiin liikenteelle.



8. Tornion rautatieasema lauttarannasta kuvattuna 1900-luvun alussa

6. Röttän satama v. 1906

