

Nyt junat alkoivat kulkea ylätasolla ja autot alatasolla. Sillan teräsosat oli toimitettu Englannista, kuten monelle muullekin Pohjois-Suomen sillalle. Siltä oli myös koekoottu Englannissa. Toimitusta hidasti aluksi se, että Englanti antoi luvan teräksen vientiin Suomeen vasta vuoden 1949 lopulla. Rovaniemellä kokoonpanotyön teki Wärtsilä-Yhtymä. Koska Ounaskoskella ratapenkereitä korotettiin, jouduttiin rintamuurit uusimaan. Välituet ovat muutoin alkuperäisillä paikoilla. Siltää pidentettiin kummastakin päästään kahdella levyjanteella, jotta maantiliikenne saatiin jouhevasti ohjattua pois radan alta. Ounaskosken siltä on nykyisin pituudeltaan 402,5 metriä ja Suomen neljänneksi pisin rautatiesilta.

Suutarinkorvan siltä valmistettiin sen sijaan noin puoleksi paikalta Suutarinkorvalta ja Ounaskoskelta puretuista ja konepajalla korjatuista jänkeistä. Mm. yksi Ounaskosken sillan tuhoutumatta jäänyt 35 metrin ristikköjanne voitiin siirtää sopivasti muutettuna kokonaisuena Suutarinkorvan siltään. Toinen puoli teräsosista oli uusia, kotimaassa valmistettuja. Sillan jälleensuoritti A. Ahlström Oy.

Siltojen ministeritason vastaanottotarkastus juhlanjuniin suoritettiin 5.5.1951.

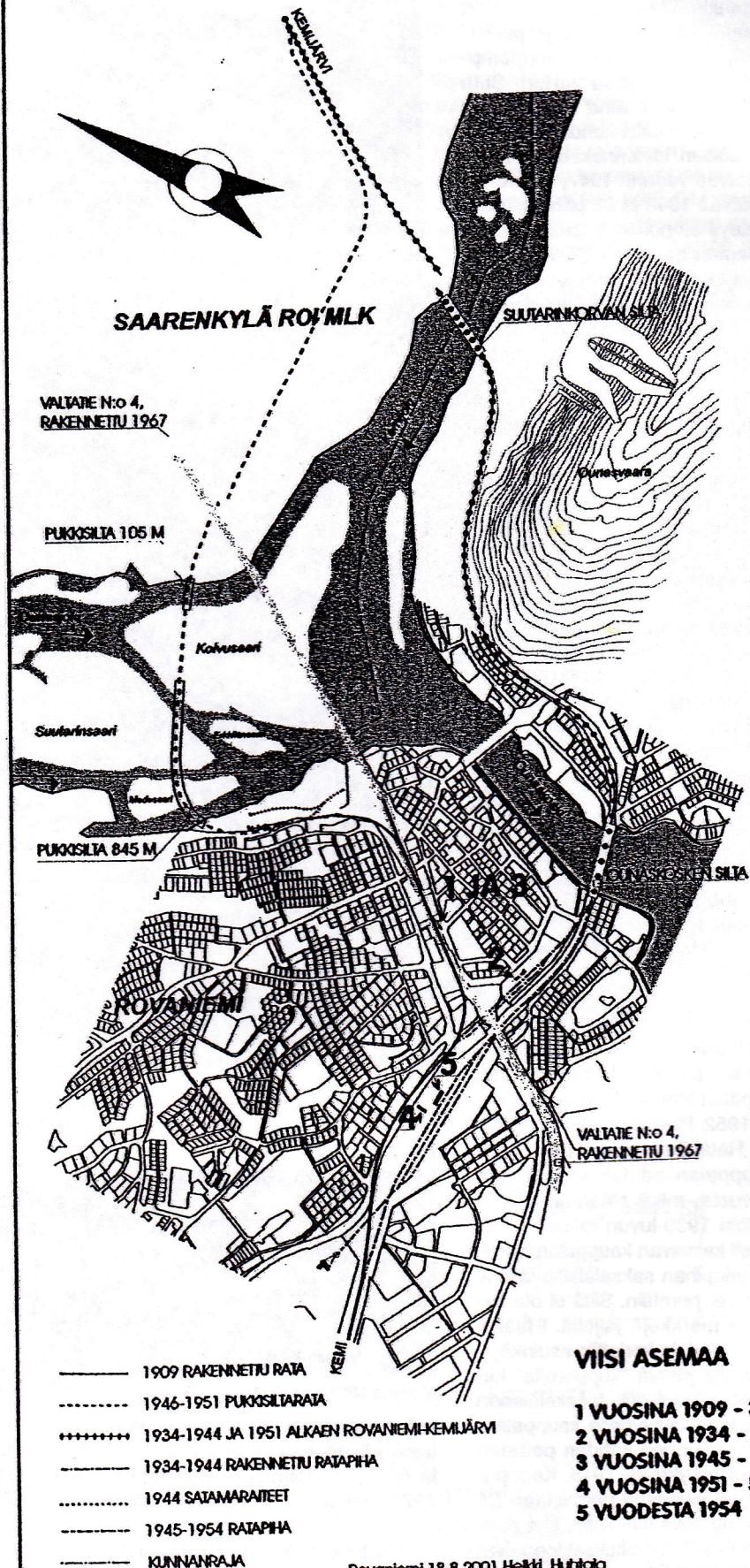
## 1951–1953

Junat alkoivat käyttää Ounaskosken ja Suutarinkorvan uusia siltoja ja samalla uutta ratapihaa 26.4.1951. Uusi ratapiha oli jo pitkällä, mutta asemarakennusta ei vielä ollut. Tavaraliikenne siirtyi uudelle ratapihalle, mutta väliaikaisen asemarakennuksen viimeistelytyöt olivat vielä keskeneräiset. Niinpä pohjoiseen lähtevä matkustajajuna joutui tulemaan työntämällä vanhalta asemalta km:lle 970+350 ja lähtemään siitä henkilöraiteen kautta kohti pohjoista. Vastaavasti pohjoisesta saapuva matkustajajuna peräytti vanhalle asemalle. Väliaikaisena asemarakennuksena toimi 8.5.1951 alkaen vuonna 1947 valmistunut asemapäällikön asunnoksi tarkoitettu rakennus. Siten henkilöliikenne päättyi vanhalta asemalta lopullisesti 7.5.1951. Kun aikanaan väliaikaisen aseman läheisyyteen valmistui pysyvä eli nykyinen asemarakennus, purettiin asemakäyttöön rakennettu jatko-osa pois ja jäännösosa jäi asemapäällikön asunnoksi. Myöhemmin rakennus on peruskorjattu kahden perheen asunnoksi.

Vuonna 1934 valmistuneelle ja syksyllä 1944 tuhoutuneelle ratapiha-alueelle rakennettiin aluksi väliaikainen tavaramakasiini. Se sijoittui tavara-aseman raunioiden ja kuormaustaluturin väliselle alueelle.

*Kartta oikealla: Rovaniemen viiden aseman keskinäinen sijainti. Kartassa on myös Saarenkylän tilapäisen radan reitti. Piirros Heikki Huhtala.*

# ROVANIEMEN VIISI ASEMAA



Rovaniemi 18.8.2001 Heikki Huhtala  
 Karttapohjana on käytetty VR 1937-1962 sivu 117-118, ratapihakarttoja 1930-40 luville ja nykyistä kaupungin asemakaavaa.