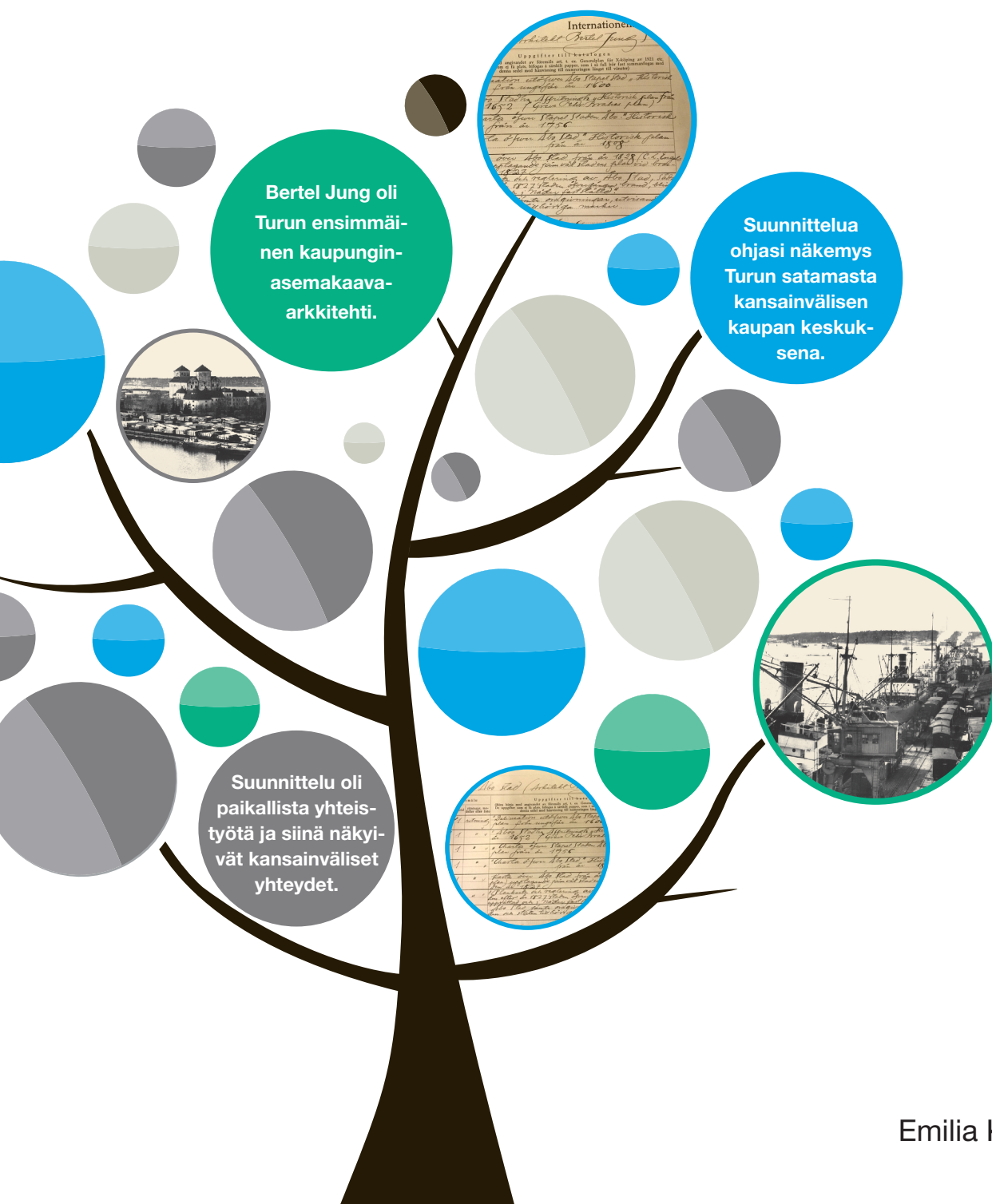




Emilia Karppinen

"Så mycket kunde göras av Åbo"
– Satamakysymys ja sadan vuoden takainen haave
Turusta kansainvälisen kaupan keskuksena

”Så mycket kunde göras av Åbo”

– Satamakysymys ja sadan vuoden takainen haave Turusta kansainvälisen kaupan keskuksena

Emilia Karppinen

Mistä on kyse

- Sataman suunnittelu 1910- ja 1920-luvuilla oli yksi yrityksistä löytää Turun asema muuttuvassa Euroopassa. Kaupunkisuunnittelu ja siihen liittyvät intressit ja intohimot – mitä ja miksi suunnitellaan – näyttäytyvät pitkinä kehityskaarina kaupunkien historiassa.
- Arkkitehti Bertel Jung (1872–1946) oli ensimmäinen suomalainen kaupungin-asemakaava-arkkitehti. Jung työskenteli Helsingissä vuosina 1908–1918 ja Turussa vuosina 1919–1924. Satamakysymystä lähestytään katsauksessa Jungin näkökulmasta.
- Kaupunkisuunnittelulle oli merkityksellistä paikallisten toimijoiden yhteistyö ja toiminnan sitoutuminen kansainväliseen kontekstiin.

Johdanto

Kaupunkien fyysisellä muokkaamisella on pitkä historia, mutta kaupunkisuunnittelu osana markkinaehtoista kaupunkikehitystä on leimallisesti 1900-luvun ilmiö. Kaupunkisuunnittelun historian kannalta 1800- ja 1900-lukujen taite on mielenkiintoista aikaa. Teollistumisen kiihdyttämät taloudelliset ja sosiaaliset muutokset olivat nopeita ja suuria. Uusia kaupunkeja syntyi ja vanhat kasvoivat vauhdikkaasti.¹ Muutokset herättelivät uusia lähestymistapoja käsitellä ja kontrolloida kaupunkia eli tehdä suunnitelmia. Kaupunkisuunnitelmilla tavoiteltiin hallittua muutosta kaupungeissa: suunnitelmien oli tarkoitus vastata tulevaisuuden haasteisiin menneisyys huomioiden. Suunnitelmat leikkaavat samanaikaisesti useita aikatasoja: ne tähyävät vuosikymmentenkin päähän, mutta ovat sen hetkisten tietojen ja käytänteiden mukaisia oman aikansa tuotoksia.

Tässä tutkimuskatsauksessa tarkastellaan kaupunkisuunnitelmien tekemistä historiallisesta näkökulmasta korostaen yksityisten ja julkisten tahojen tekemää yhteistyötä sekä kaupunkisuunnittelun kansainvälisyyttä. Kaupunkisuunnittelu ja siihen liittyvät intressit ja intohimot – mitä ja miksi suunnitellaan – näyttäytyvät pitkinä kehityskaarina kaupunkien historiassa. Tapauksena on Turun satama-alueiden suunnittelu 1910- ja 1920-lukujen taitteessa. Satamakysymystä lähestytään etenkin arkkitehti Bertel Jungin (1872–1946) näkökulmasta. Tutkimuskatsaus osoittaa, kuinka suunnittelulla oli kohteen paikallisuudesta huolimatta vahvat kytkökset muualle Suomeen ja Eurooppaan.

Kaupunkien ja satamien tarinat kietoutuvat toisiinsa: kaupunkeja, kyliä ja asutuksia on läpi aikojen rakennettu hyvien liikenneyhteyksien, kuten jokien ja merenrantojen läheisyyteen. Ihmiset, kauppatavara, aatteet ja sairaudet ovat kulkeneet vuosisatoja, jopa tuhansia, meriteitse ympäri maailman. Vesiliikenne on yhdistänyt kaukana olevat kaupungit ja maat toisiinsa. Huomio ei kiinnittynyt Turussakaan ensikertaa satamaan 1910-luvulla, vaan sataman historia ulottuu aina esihistorialliselle ajalle. Turun sijainti on ollut muuhun Suomeen nähden suotuisampi, sillä lounaisrannikolta on lyhyin matka Keski-Eurooppaan. Keskiajalla Turun satamasta muodostuikin Suomen ulkomaankaupan varhainen keskus.² 1900-luvun alun satamakysymys kietoutuu saman teeman, kansainvälisen kaupankäynnin, ympärille.

Kansainvälisen kaupankäynnin merkityksestä Turun satamalle kertoo kuvaavasti Turun kauppakamarin edustajan, pankinjohtaja Josef Lönnbladin lausunto tammikuulta 1920: ”Kehityksen kulku osoittaa nyt kiistämättömän selvästi, että Saksan entisten hansakaupunkien monopoliasema Pohjois- ja Itä-Eurooppaan nähden tulee häviämään [- -] Voidaan sen vuoksi empimättä sanoa, että Suomen tehtävä kansainvälisessä kaupassa on Suomen ja suuren Venäjän liikeisen läheisyyden vuoksi muodostuva kokonaan toiseksi kuin ennen”, Lönnblad toteaa ja jatkaa: ”Edelleen on kiinnitettävä huomiota siihen, että Hangossa ja Helsingissä tehdään ankaria ponnistuksia vapaasatamain järjestämiseksi. Jos Turun kaupunki tahtoo päästä kilpailukykyiseksi, ei sen ole jättäydyttävä jälkeen tässä kohden”.³ Yhtäältä Turku kilpaili siis valtakunnan tasolla maan keskussataman tittelistä, toisaalta taas välittäjän asemasta Venäjän ja muun Euroopan välillä.

Turun satamakysymyksen voidaan nähdä sijoittuvan samanaikaisesti useaan eri kontekstiin: paikalliseen, kansalliseen ja kansalliset rajat ylittävään. Yksittäinen ilmiö tai henkilö voi olla yhtäaikaista läsnä suhteessa näihin kaikkiin. Historiantutkimuksessa ajatus useiden kontekstien samanaikaisesta läsnäolosta liittyy ylijärjestyksen käsitteeseen ja teoriaan risteävistä historioista.⁴ Monien kontekstien yhtäaikaista läsnäolo on tärkeä näkökulma tutkia kaupunkisuunnittelua. Kansainvälisellä tilanteella on esimerkiksi yhteys siihen, mitä ja miksi Tu-



Kuva 1. Laivojen lastausta Kanavaniemessä Turun satamassa 1920-luvulla. *Turun Sataman arkisto.*

rusa tehtiin kaupunkisuunnittelun saralla. Voidaan katsoa, että satama-alueen kehittäminen oli yksi yrityksistä löytää Turun asema muuttuvassa Euroopassa. Ensimmäisen maailmansodan seurauksena maailmanpoliittinen tilanne oli muuttunut, kuten myös Josef Lönnbladin lausunnosta ilmenee. Jos Turun haluttiin pysyvän mukana kansainvälisessä kaupassa, oli satamaa kehitettävä.

Tarve sataman kehittämiseen oli siis kaupankäynnin näkökulmasta perusteltu. Turun sataman fyysistä painopistettä oli jo vuosisadan vaihteessa siirretty joen varrelta vahvemmin sen suulle Kanavaniemelle. Turun kaupungin kiinnostus aluetta kohtaan jatkui aktiivisena, ja kaupungininsinööri Emil Hindersson laatikin vuosina 1911–1912 suunnitelmat alueen kehittämiseksi. Muutamaa vuotta myöhemmin puhjennut maailmansota kuitenkin pysäytti sataman rakennustyöt. Ajatus uuden vapaasataman perustamisesta kyti siitä huolimatta. Vuonna 1918 tehtävään tarttui Ab Åbo Transito Hamn-yhtiö (Pansio-yhtiö), jonka tarkoituksena oli rakentaa Turkuun kokonaan uusi kauttakulkusatama. Uuden sataman rakentamista Pansioon perusteltiin vanhan, jokisuulla sijaitsevan sataman ahtaudella ja riittämättömällä veden syvyydellä. Pansio-yhtiön kaltaiset yksityiset maayhtiöt olivat yleisiä 1900-luvun alun Suomessa ja muualla Euroopassa. Maayhtiöt – oman aikansa kiinteistösjohdattajat ja -kehittäjät – ostivat maata ja kehittivät sitä esimerkiksi asuinalueeksi.⁵ Pansio-yhtiö pyrki kuitenkin alusta saakka yhteistyöhön Turun kaupungin kanssa.

Pansio-yhtiö ja Turun kaupunki palkkasivatkin uuden sataman suunnittelutyöhön yhden aikansa meritoituneimmista suomalaisista kaupunkisuunnittelijoista, arkkitehti Bertel Jungin. Mitä Bertel Jungin, Pansio-yhtiön ja Turun kaupungin välinen yhteistyö merkitsi Turulle?

Kuka Bertel Jung?

Bertel Jung (1872–1946) valmistui arkkitehdiksi Helsingin polyteknillisestä opistosta vuonna 1895. Tuolloin arkkitehdin opintoihin ei vielä kuulunut kaupunkisuunnittelua. 1800-luvun loppu oli kuitenkin Suomessa aikaa, jolloin arkkitehtien kiinnostus kaupunkisuunnittelua kohtaan kasvoi. Vastavalmistuneen Bertel Jungin kohdalla tämä liittyy erityisesti työhön arkkitehti Lars Sonckin (1870–1956) toimistossa. Viimeistään tuona aikana sekä Jung että Sonck kiinnostuivat kaupunkisuunnittelullisista kysymyksistä löydettyään itävaltalaisen arkkitehti Camillo Sitten ajatukset kaupunkien järjestämisestä. Sitte ei ollut ainoa ulkomainen arkkitehti, jonka kirjoituksia Suomessa seurattiin. Kaupunkisuunnittelun historia onkin leimallisesti kansainvälistä historiaa: ideoita ja käytänteitä kehitettiin tiiviissä kansainvälisessä vaihdossa. Suomen ensimmäinen **kaavakilpailu järjestettiin kaupunkisuunnittelusta** alkaneen keskustelun seurauksena vuonna 1899 ja se koski Helsingin Töölön kaupungin osan kaavoittamista. Sekä Jung että Sonck menestyivät kilpailussa.⁶ Jungin vuosikymmeniä kestänyt kiinnostus Helsingin suunnittelua kohtaan oli alkanut.

Jungista tuli ensimmäinen suomalainen kaupungin asemakaava-arkkitehti (ruot. stadsplanearkitekt), kun Helsingin kaupunki palkkasi hänet virkaan vuonna 1908. Virassa ollessaan Jung teki muun muassa ehdotuksen Suur-Helsingin kaavoittamisesta (1911). Suunnitelmas-
sa Jung esitti Helsingin tulevan laajenemisen malleja. Seitsemän vuotta myöhemmin julkaistiin Bertel Jungin ja arkkitehti Eliel Saarisen (1873–1950) yhteistyönä tekemä koko Helsingin kattava Suur-Helsinki-suunnitelma (1918). Suunnitelmassa Helsingin alueeseen yhdistettiin myös kaupunkia ympäröivä satelliittikaupunkien vyöhyke. Yksi merkittävimmistä suunnittelun kohteena olleista teemoista oli Helsingin olemassa olevien satamien kehittäminen ja uusien perustaminen.⁷

Vain muutamaa kuukautta Suur-Helsinki-suunnitelman

julkaisun jälkeen turkulaistunut, norjalaistaustainen insinööri J. C. Wiese (s. 1874) otti yhteyttä Bertel Jungiin palkatakseen tämän Pansio-yhtiön asemakaava-arkkitehdiksi. Jung siirtyikin kevättälvella 1919 Turkuun, jossa hän työskenteli kaavoituskysymysten parissa viiden vuoden ajan. Tänä aikana Jung oli mukana suunnittelemassa muun muassa IV:tä ja V:tä korttelia eli Itäisen rantakadun ja Kupittaankadun välistä aluetta Martinsilalta jokisuulle. Merkittävimmäksi työksi osoittautui kuitenkin Jungin yleiskaavallinen suunnitelma kaupungin laajentamisesta länteen. Kyseiseen suunnitelmaan liittyivät myös Jungin tekemät Iso-Heikkilän ja satama-alueen asemakaavaehdotukset. Suunnitelman lähtökohdat perustuivat oletukseen siitä, että kehittyvä satama vetäisi puoleensa elinkeinotoimintaa. Käytännössä Linnafäl-
tin alueesta oli tarkoitus kehittää uusi keskusta tulevaisuuden Suur-Turulle.⁸

Satamasuunnitelmien historiaa suunnittelijoiden näkökulmasta

Käytetyt lähteet vaikuttavat olennaisesti siihen, millaisia kysymyksiä aineistolta voidaan kysyä. Yksi ensimmäisistä kysymyksistä on, kenen näkökulma aineistosta nousee esiin: kaupungin virallinen kanta, tietyn insinöörin henkilökohtainen mielipide vai sijoittajien näkemykset yrityksestä. Esimerkiksi Turun kaupungin rahatoimikamarin kokouspöytäkirjoihin on kirjattu tarkasti päätökset ja niiden perusteet. Julkisten tahojen tuottamasta materiaalista selviää usein vain se, mikä on haluttu ja uskallettu lausua ääneen.

Turun sataman suunnittelua 1910- ja 1920-luvuilla on käsitelty aiemmissa tutkimuksissa erityisesti näiden julkisten tahojen tuottamien aineistojen valossa. Veikko Laakso on käsitellyt suunnittelua osana Turun kaupungin laajempaa historiaa, lähteinään erityisesti Turun kaupunginvaltuuston esityslistat ja päätökset. Harri Andersson on puolestaan käsitellyt satamakysymystä tutkiessaan Turun toteutumattomia suunnitelmia, lähteinään suunnitteluun liittyneet aineistot, kuten havainnekuvat ja kaavakartat. Näitä kaupunkisuunnitteluun liittyviä historiallisia materiaaleja säilytetään Turun kaupunginarkistossa olevissa rahatoimikamarin (nyk. kaupunginhallitus) ja kaupunginvaltuuston arkistokokonaisuuksissa.⁹

Alkuperäislähteitä ja aikalaiskirjallisuutta		
Arkistoaineistoja	Bertel och Gunborg Jungs arkiv	Svenska litteratursällskapet i Finland
	Turun kaupungin rahatoimikamarin arkisto	Turun kaupunginarkisto
	Arkkitehti Bertel Jungin kirjelmiä	Turun kaupungin asemakaavatoimiston arkisto
	Asemakaavakomissionin kirjeenvaihto	
	J. C. Wieses samling	Åbo Akademis bibliotek, Handskriftsavdelningen
Aikakauslehtiä	Arkitekten. Organ för Finlands arkitektförbund	esim. Kansalliskirjaston digitoidut aineistot
Kirjallisuutta	”Suur-Helsingin” asemakaavan ehdotus (Helsinki 1918)	

Taulukko 1. Alkuperäislähteitä ja aikalaiskirjallisuutta. Keskimmaisessä sarakkeessa tutkimuskatsauksessa käytetty arkistokokonaisuuden tai teoksen nimi, oikeanpuoleisessa sarakkeessa aineistoa säilyttävä arkistoyksikkö.

Tässä tutkimuskatsauksessa käytän julkisten tahojen tuottaman materiaalin ohella myös arkkitehti Bertel Jungin henkilökohtaista materiaalia. Tällöin näkökulma muuttuu: sataman suunnittelua ei tarkastella kaupungin virallisesta näkökulmasta, vaan suunnittelijoista ja heidän historiastaan käsin. Tutkimuskatsauksessa käytetty alkuperäismateriaali koostuu useista pienistä kokonaisuuksista (ks. Taulukko 1). Kaupunkisuunnitteluun liittyvää materiaalia löytyykin kaupunkien omien arkistojen ohella useista muistia paikoista, kuten yliopistojen ja seurojen arkistoista.

Henkilökohtaisen arkistomateriaalin, kuten kirjeiden ja muistiinpanojen käyttäminen julkisten tahojen tuottaman materiaalin rinnalla avaa uusia näkymiä samoihin tapahtumiin. Turun kaupungin asemakaavatoimiston arkistossa säilytetään Bertel Jungin työkirjeitä, jotka kertovat tämän virallisista näkemyksistä työn alla olleista suunnittelukysymyksistä. Toisaalta kirjeiden määrästä ja sävystä voidaan joskus myös päätellä esimerkiksi se, kenen kanssa Jung teki mieluusti yhteistyötä.

Henkilökohtainen materiaali saattaa paljastaa myös epävirallisia syitä päätösten takana. Svenska litteratursällskapetin arkistossa Helsingissä säilytetään Bertel Jungin henkilökohtaista kirjeenvaihtoa. Tästä kirjeenvaihdosta suurin osa, jopa yli 400 kirjettä, on Jungin vaimolleen Gundborg Jungille (os. Hausen, 1896–1945) lähettämiä kirjeitä. Suuri kirjeiden määrä selittyy sillä, että Bertel Jungin työ vei pariskunnan usein eri paikkakunnille. Näissä kirjeissä Jung kertoo varsin avoimesti

vaimolleen siitä, mitä hän tietyistä tapahtumista ja asioista oikeasti ajatteli.

Satamakysymys ja Bertel Jungin aika Turussa

Bertel Jung kertoo vaimolleen heinäkuussa 1918 päivätyssä kirjeessä matkastaan veljensä – arkkitehti Valter Jungin (1879–1946) – kanssa Ahvenanmaalta Turkuun. Sisällissodan jäljet olivat vielä näkyvissä Manner-Suomessa, mutta Turussa Jungin veljekset saivat kaikkea kyllikseen: ”Frukost och middag blevo vi bestådda på Svenska klubben av Valters byggherrar och kvällen tillbraktes på Runsala hos Tenlén (T., Stadigk, Schauman, Wiese, Valter och jag). Där saknades ingenting”.¹⁰ Rakennuttajilla Jung viitanee Ab Diagonal -yhtiön omistajiin, joihin myös Pansio-yhtiössä aktiivisesti toiminut insinööri J. C. Wiese kuului.

Pansio- ja Diagonal-yhtiöt oli perustettu yksityisin varoin Turussa aiemmin samana vuonna. Pansio-yhtiön tarkoituksena oli rakentaa Turkuun uusi kauttakulkusatama. Diagonal-yhtiön oli puolestaan määrä järjestää liikenneyhteydet Pansion uuden satama-alueen ja kaupungin keskustan välille. Diagonal-yhtiön suunnitelma, jota tekemään oli palkattu Valter Jung, liittyi siis kiinteästi Pansio-yhtiön satamasuunnitelmiin.¹¹

Heinäkuinen tapaaminen Jungien kanssa oli ilmeisesti jäänyt Wiesen mieleen, kun hän lähestyi Bertel Jungia marraskuussa kirjeellä palkatakseen tämän Pansio-yhtiön asemakaava-arkkitehdiksi.

Muutto Turkuun 1918–1919

Jungin Wieselle lähettämästä, joulukuussa 1918 päivätyistä kirjeistä käy ilmi se hämmennys, jota työtarjous aiheutti: ”Ditt för mig mycket smickrande brev av den 7 nov. [- -] har vållat mig synnerligen mycket huvudbry och tvekan, varför jag så här ogudaktigt länge dröjt med svaret”, Jung aloittaa epävarmasti. Empiminen työtarjoukseen tarttumisesta jatkuu läpi kahdeksanarkkisen kirjeen. Vuoroin Jung etsii hyviä puolia Helsingissä pysymisestä, vuoroin taas syitä muuttaa Turkuun: ”Att än en gång få kasta sig på en ny och stor uppgift, sedan man ganska grundligt rumsterat om i Helsingfors och på Brändö-Hertonäs, vore ju nog så lockande”.¹² Jung empii kahden vaiheilla: hän ei osaa päättää, jatkaisiko elämäntyötään Helsingissä vai siirtyisikö uusiin haasteisiin Turkuun.

Jungin ajatusten ristiriitaisuudesta kertoo myös se, että kirje kertoo sekä eksplisiittisesti että implisiittisesti kahden eri tarinaa: Jung sanoo suoraan, että hänen on vaikea löytää yhtään hyvää syytä muuttaa Turkuun. Hetkeä myöhemmin hän kuitenkin kirjaa kirjeeseen ehtoja, joiden mukaan asemakaava-arkkitehdintyö Turussa tulisi järjestää. Suurimmaksi ongelmaksi Jung koki yhteistyön kaupungin kanssa: ”Det förefaller som om Åbo stadsfullmäktige haft en gansk oklar uppfattning om en stadsplanearkitekts arbetsområde”.¹³ Pansio-yhtiön tarkoituksena olikin palkata Jung yhtiön ja Turun kaupungin yhteiseksi asemakaava-arkkitehdiksi. Kaupungin toiveena oli kuitenkin yhdistää arkkitehdin tehtäviin myös rakennustarkastajan virka.¹⁴ Jung pelkäsi – kokemuksesta Helsingin ajalta – että uuden asemakaava-arkkitehdin kaikki työaika menisi juoksevien asioiden hoitamiseen: yksinkertaiset kaavoitustehtävät ja komitean kokoukset tulisi hänen mielestään olla kaupungin rakennuskonttorin töitä, kun taas asemakaava-arkkitehdille tulisi jättää aikaa suunnitella kaupungin kehityksen suuria linjoja.¹⁵ Se, ettei Turun kaupunginvaltuustolla ollut ymmärrystä asemakaava-arkkitehdin työtehtävistä, ei sinänsä ole ihme. 1910-luvun lopulla vain kahdessa suomalaisessa kaupungissa työskenteli kaupunginasemakaava-arkkitehti: Helsingissä virassa oli tuolloin arkkitehti Birger Brunila (1882–1979) ja Viipurissa arkkitehti Otto-livari Meurman (1890–1994).

Wiesen vastaus Jungin kirjeeseen vaikuttaa olleen vakuuttava. Edellisen kirjeen epävarmuus on poissa Jungin toisesta kirjeestä, jossa hän pohtii jo yhteistyötä Diagonal-yhtiötä edustavan veljensä Valter Jungin kanssa.¹⁶ Muutto Turkuun tapahtui nopeasti, sillä jo helmikuussa 1919 Bertel Jung kertoo vaimolleen työkuulumisia Turusta.¹⁷ Muuton taustalla vaikutti mahdollisesti Valterveljen työskentely Turussa, sisällissodan jälkeen jättämä huono elintarviketilanne Helsingissä, sekä palkan arvon lasku.¹⁸

Jung, Wiese ja satamasuunnitelmat 1919–1921

Turun satamahankkeella oli pitkät juuret, mutta se ajankohtaistui uudelleen 1900-luvun alussa. Satamien merkitys kaupunkien kilpailukyvyille ja pitkänaikavälin kehitykselle nähtiin 1910-luvulla tärkeäksi myös esimerkiksi Tallinnassa ja Helsingissä. Suomessa tilanteeseen vaikutti ennen kaikkea tuore itsenäistyminen Venäjästä. Uusien mahdollisuuksien nähtiin auenneen.¹⁹ Pansio-yhtiön tarttumisesta toimeen oltiin tietoisia Helsingissä jo kesällä 1918, kun Jung kirjoitti Suur-Helsinki-suunnitelman selostusta: ”Jos toteutetaan uusi suurisuuntainen Pansioehdotus Turussa [- -], saa Helsinki tarkoin varoa ettei se jää jälkeen”.²⁰ Tätä lainausta vasten on ymmärrettävää, että Jung epäröi ottaa vielä samana vuonna vastaan viran Pansio-yhtiön ja Turun kaupungin asemakaava-arkkitehtina. Käytännössä tämä tarkoitti hyppäystä kilpailijan leiriin.

Myös valtakunnan tasolla oltiin kiinnostuneita Turun satamahankkeesta, ja se nähtiin Helsingissä selvästi seuraamisen arvoisena. Birger Brunila kirjoittaa keväällä 1919 ilmestyneessä Arkitecten-lehden numerossa arvelevansa, että ”projektet skall realiseras inom en nära framtid är icke tvivel underkastat, därför [-- att i projektets] spets står en man med icke alltför vanlig handlingskraft, ingenjör J. C. Wiese”.²¹ Wiesen ansiot aikaansaavana miehenä siis tunnettiin Helsingissä. Wiesen ansioluettelosta käy ilmi, että hän oli perehtynyt satamakysymyksiin laajasti. Wiese mainitseekin tehneensä ehdotuksen Turun sataman uudelleenjärjestämisestä ja laajentamisesta vuonna 1918.²²

Wiesen suunnitelmaa muokkaamaan ja jatkamaan palattiin myöhemmin kaksi tukholmalaista insinööriä, Carl Semler (s. 1876) ja Per G. Hörnell (s. 1876), jotka tekivät satama-alueen teknisluonteisen suunnitelman. Bertel Jung teki samanaikaisesti koko alueen kattavaa asemakaavasuunnitelmaa. Se, että suunnitelman tekoon osallistui monen alan asiantuntijoita, oli tyypillistä ajan suurille kaupunkisuunnitteluhankkeille. Wiese ja ruotsalaiset insinöörit eivät kuitenkaan olleet ainoita satamasuunnitteluun perehtyneitä: Jung oli tutustunut satamakysymyksiin paitsi Helsingissä, jo vuonna 1912 tekemällään opintomatalla Euroopan satamakaupunkeihin. Hankkeen etenemiselle oli tärkeää, että suunnittelijat ymmärsivät toisiaan ja yhteistyö sujui, mistä Jung antoi kiitoksensa Semlerille.²³

Jung oli ollut Turussa jo pari vuotta, kun hän kirjoitti Arkitecten-lehdessä keväällä 1921 ensimmäisen kaavaehdotuksen valmistuneen.²⁴ Kaksi vuotta valtavan alueen uudelleenjärjestämiseksi ei välttämättä kuulosta pitkältä ajalta, mutta Jung itse koki työn hidastuneen kaupungille hoitamiensa velvollisuuksien takia. Jung valitti vaimolleen kirjeessä, kuinka kokoukset, artikkeleiden kirjoittaminen ja niiden kuvittaminen sekä vieraiden viihdyttäminen veivät aikaa varsinaiselta työltä. ”Aldrig förut har jag haft så här mycket sommararbete”, Jung valittaa heinäkuussa 1920. Kaupungin työt veivät Jungin aikaa, kuten tämä oli ennen viran vastaanottamista pelännytkin.²⁵

Toteutumattomat suunnitelmat ja sekavat työtehtävät 1922–1924

Viimeistään kevättalvella 1922 alkoi olla selvää, ettei työ Turussa ollut aivan sitä, mitä Bertel Jung oli toivonut. Asemakaavakomission (myöh. asemakaavalautakunta) asiat veivät aikaa, ja kokoustahti oli kiihtynyt huomattavasti: kun vuonna 1919 kokouksia pidettiin kolme, pari vuotta myöhemmin kokouksia pidettiin jo monta kertaa kuukaudessa.²⁶ Komissio vaikuttaa puoltaneen suurinta osaa Jungin suunnitelmista, mutta ne kohtasivat vastustusta joko valtuustossa tai jäivät muista syistä toteutumatta.

Asemakaavakomissio oli huolissaan sekä omasta että Jungin asemasta, mikä näkyy kevättalven 1922 pöytäkir-

joissa. Jungin kolmevuotinen urakka yhdistettynä Pansio-yhtiön ja Turun kaupungin asemakaava-arkkitehtina oli päättynyt edellisvuonna, mikä oli aiheuttanut epäselvyyttä kaupunkisuunnittelmallisten tehtävien hoidossa. ”Arkkitehti Jungin asema komissioniin nähden oli jälleen muuttunut epäselväksi, jopa tavallaan sietämättömäksi”, valittelee asemakaavakomission puheenjohtaja, arkkitehti Albert Richardtson (1882–1947) tilannetta toivoen kaupungin asemakaava-arkkitehdin viran vakinaistamista.²⁷ Syksystä 1921 jatkunut epävarmuus loppui hetkellisesti, kun Jung palkattiin yksinomaan kaupungin asemakaava-arkkitehdiksi 1.5.1922 alkaen.²⁸ Ongelmat kuitenkin jatkuivat esimerkiksi palkkauskysymysten merkeissä.

Jung ei saanut enää tyydytystä Turussa tekemästään työstä, kun suunnitelmat eivät toteutuneet. Keväällä 1924 Jung kirjoitti kaupunginvaltuustolle kirjelmän, jossa hän pyysi eroa virastaan, ”[k]oska edellytykset onnellisen ratkaisun saamiseksi Turun kaupungin tärkeissä asemakaavakysymyksissä nykyään näyttävät minusta epävarmoilta, enkä sen perusteella, niinkuin toivoisin, kykene ylläpitämään tarpeeksi lämmintä harrastusta minulle kuuluvissa suunnittelutoissa”.²⁹ Asemakaavalautakunta pyysi rahatoimikamaria vielä taivuttelemaan Jungia toisiin aatoksiin, sillä he pelkäsivät Jungin lähdön aiheuttavan täydellisen pysähdyksen Turun kaavoituksessa ja kehityksessä.³⁰ Jung ei kuitenkaan pyörtänyt päätöstään, ja niin ero astui voimaan 1. kesäkuuta 1924.

Jung, Pansio ja Turun kaupunki

Pansio-yhtiön ja Turun kaupungin välisen yhteistyön seuraukset Turun kaupunkisuunnittelulle olivat merkittävät. Julkinen rakennustoiminta oli ollut Suomessa ongelmissa – paikoittain jopa täysin pysähdyksissä – erityisesti ensimmäisen maailmansodan seurauksena.³¹ Yksityiset toimijat – toteutuivatpa heidän projektinsa tai eivät – olivat tärkeitä rahoittajia ja aloitteentekijöitä näinä taloudellisesti vaikeina aikoina. Ilman J. C. Wiesen päättävistä asennista ja hyviä taivuttelukykyjä Bertel Jung ei olisi välttämättä siirtynyt töihin Turkuun. Wiese toimi sovittelavana linkkinä Jungin ja kaupungin toiveiden

välillä. Rahatoimikamarin tiedossa oli myös se, ettei kaupunki olisi voinut maksaa Jungin vaatimaa palkkaa yksin.³² Jungin saaminen Turkuun vaati siis sitoutumista monivuotiseen yhteistyöhön niin palkkauksen kuin suunnittelukysymysten osalta.

Kokeneesta Bertel Jungista tuli Turun ensimmäinen kaupunginasemakaava-arkkitehti. Jung toimi aktiivisesti kaupunginasemakaava-arkkitehdin työnkuvan kehittäjänä antaen suunnan Turun tulevalle kaupunkisuunnittelulle. Jung määritteli, mitä viranhaltijan työkuvaan kuului ja miten se erosi esimerkiksi rakennusvalvonnan tehtävistä. Jung pyrki ajamaan läpi yleiskaavoituksellisia periaatteita: kaupunginasemakaava-arkkitehdin työhön kuului kaupungin suurten kehityslinjojen suunnitteleminen, eivät yksinkertaiset kaavoitustehtävät.³³

Jung oli osallistunut vuosikymmenten ajan kansainväliseen keskusteluun kaupunkisuunnittelusta. Hän oli aktiivisesti yhteydessä kollegoihinsa ympäri Euroopan, ja oli lisäksi toiminut pitkään Helsingin kaavoituksen parissa. Jung osallistui aktiivisesti alan kehittämiseen: hän muun muassa kirjoitti suunnittelukysymyksistä *Arkitekten-lehdessä* ja osallistui sekä kotimaisiin että kansainvälisiin kokouksiin ja tapahtumiin. Turun satamasuunnitelmat saivat huomiota esimerkiksi Göteborgissa, jossa järjestettiin kansainvälinen kaupunkirakennusnäyttely vuonna 1923.

Jung antoi panoksensa Turun sataman vuosisataiseen kehittämiseen ja suunnitteluun, ja uskoi vankasti siihen, että toiveet Turusta idän ja lännen välisenä kauttakulkuliikenteen pääsatamana vielä toteutuisivat.³⁴ Pansion alue pysyi kuitenkin vielä vuosikymmenen koskemattomana, ennen kuin öljysatama valmistui sinne vuonna 1932. Pansio nousi keskustelun aiheeksi jälleen 1980-luvulla, kun Turun satamanjohto näki sen ainoaksi luontevaksi suunnaksi sataman laajentamiselle. Turun kaupunginvaltuusto päätti vuosikymmenen taitteessa Pansion kaavoittamisesta satamakäyttöön. Vuonna 1992 valmistui sataman yleissuunnitelma eli tekninen selvitys sataman rakentamisedellytyksistä



Kuva 2. Turun satama Korppolaismäeltä kuvattuna vuonna 1924. Linnan edessä sahatavarakenttä eli nk. lautatarha. *Turun Sataman arkisto.*

ja kustannuksista. Turun kaupunginhallitus hyväksyi suunnitelman seuraavana vuonna. 1990-luvulla Turun satama alkoikin levittyä juuri niille paikoille, joita Jung ja Pansio-yhtiö olivat suunnitelleet 1920-luvun alussa.³⁵

Pansion sataman kehittäminen ei ole vielä ohi: asemakaavaprosessi jatkui aina 2000-luvulle saakka. Viime vuosina alueelle on suunniteltu muun muassa nesteytetyn maakaasun (LNG) tuontiterminaalia ja uutta logistiikkavarastoaluetta. Turun sataman asema kansainvälisessä kaupankäynnissä on sataman kehittämisen kannalta edelleen tärkeä teema, kuten Turun Sataman hallintojohtaja Jarmo Koskisen kommentista käy ilmi: ”Turun satamasta on muodostunut Suomen johtava Skandinavian jakelukeskus. Pitkäjänteinen yhteistyö alan toimijoiden kanssa on tuonut satamaan monia kansainvälisesti merkittäviä toimijoita ja Pansion suunnitelmat ovat herättäneet jo suurta kiinnostusta”.³⁶

Jungin aika Turussa – vuodet 1919–1924 – avaa tärkeän näkökulman pitkään tarinaan, miten Turusta on pyritty kehittämään kilpailukykyistä eurooppalaista kaupunkia kaupunkisuunnittelun keinoin. Bertel Jungin sanoin ”[- -] velvollisuutemme on katsoa eteenpäin niin pitkälle kuin pystymme, mitata niillä mitoilla, jotka kokemus on meille antanut ja uskoa tulevaisuuteen”.³⁷

Viitteet

1. Ks. esim. Meller, H. (2000). Understanding the European City Around 1900: The Contribution of Patrick Geddes. In V. M. Welter & J. Lawson (Eds.), *The City after Patrick Geddes* (35–54). Oxford, Bern, Berlin, Bruxelles, Frankfurt am Main, New York, Wien: Peter Lang, 39; Ward, S. V. (2002). *Planning the Twentieth-Century City. The Advanced Capitalist World*. Chichester: John Wiley & Sons, 1.
2. Kallioinen, M. (1999): Koggit Koroisissa, tavara-aitat Aura-joella. Turun satama keskiajalla ja 1500-luvulla. Teoksessa J. Lappalainen (toim.) *Turun sataman historia* (37–48). Turku: Turun Satama, 37, 41–42. McNeill, J. R. & McNeill W. H. (2006): *Verkottunut ihmiskunta*. Tampere: Vastapaino, erit. 241–42, 296–98, 332–33; Sjöblom-Immala, H. (1999): Aurajoen laaksosta kaupan keskus. Sataman maantieteelliset edellytykset. Teoksessa J. Lappalainen (toim.) *Turun sataman historia* (11–30). Turku: Turun Satama, 11.
3. J. Lönnblad in lausunto 13.1.1920, Turun kaupungin rahatoimikamarin pöytäkirjan 19.1.1920 liite, Turun kaupungin rahatoimikamarin arkisto (TKRA), Turun kaupunginarkisto (TKA).
4. Ylirajaisuudesta (engl. transnationalism), ks. esim. Iriye, A. (2013). *Global and transnational history: The Past, Present, and Future*. Hampshire: Palgrave Macmillan; risteävistä historioista (ransk. histoire croisée), ks. Werner, M. & Zimmermann, B. (2006). Beyond Comparison: Histoire Croisée and the Challenge of Reflexivity. *History and Theory*, 45(1), 30–50.
5. Laakso, V. (1999): Suunnitelmista todellisuudeksi. Sata vuotta sataman rakentamista. Teoksessa J. Lappalainen (toim.) *Turun sataman historia* (191–232). Turku: Turun Satama, 191–5. Maayhtiöistä ks. esim. Karppinen, E. (2013). *Harmonisia rivitaloja ja väestödiagrammeja. Munkkiniemi-Haagan suunnitelma osana ylirajaista eurooppalaista kaupunkisuunnittelukenttää*. Yleisen historian Pro Gradu, Turun yliopisto (sähköinen julkaisu: Doria), 42–46; Kolbe, L. (1988). *Kulosaari. Unelma paremmasta tulevaisuudesta*. Helsinki: Kulosaaren kotiseuturahaston säätiö, 31–40.
6. Nikula, R. (1988). Bertel Jung modernin kaupunkisuunnittelun käynnistäjänä Helsingissä. Teoksessa M. Sundman & M. Schalin (toim.), *Bertel Jung. Suurkaupungin hahmotaja* (9–41). Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 10–12; Puustinen, S. (2006): *Suomalainen kaavoittajaprofessio ja suunnittelun kommunikatiivinen käänne*. Espoo: TKK, 139; Ward (2002), 1.
7. Ks. esim. Nikula (1988), 26, 33. Jung, B. (1918). ”Suur-Helsingin” asemakaavan ehdotus. Helsinki: Oy Lilius & Hertzberg.
8. Laakso, V. (1980). *Turun kaupungin historia 1918–1970, ensimmäinen nide*. Turku: Turun Sanomat, 75; Andersson, H. (2002). Turun läntisten osien ja suomalaisen yliopiston asemakaavaehdotukset 1920-luvulla. Teoksessa S. Huja-la & P. Kiiski-Finel (toim.), *Näkymätön kaupunki. Toteutumattomia suunnitelmia 1900-luvun Turusta* (41–64). Turku: Wäinö Aaltosen museo, 51–52.
9. Laakso (1980); Andersson (2002). Kaarin Lehtonen on tarkastellut pro gradu -tutkielmassaan Jungia edeltävän ajan turkulaista kaupunkisuunnittelua. Lehtonen on käynyt laajasti läpi julkisten tahojen tuottamaa materiaalia, Lehtonen, K. (1991). *Kaupunkisuunnittelu Turussa 1898–1919: insinöörien mittatilaustyötä vai arkkitehtien kaupunkitaiteellisesti painottunutta suunnittelua*. Taidehistorian Pro Gradu, Turun yliopisto (julkaisematon).
10. Bertel Jungin kirje Gundborg Jungille 11.7.1918, Bertel och Gundborg Jungs arkiv (BGJA), Svenska litteratursällskapet i Finland (SLS).
11. Andersson (2002), 57; Laakso (1980), 78–79.
12. Bertel Jungin kirje J. C. Wieselle 8.12.1918, J. C. Wieses samling (JCWS), Åbo Akademis bibliotek, Handskriftsavgdelningen (ÅAH); Jung työskenteli Helsingin kaupungin asemakaava-arkkitehtina 1908–1916 ja Kulosaari-yhtiön palkkalistoilla 1916–1919; asemakaavatoimikunnan asettamisen Helsinkiin, ks. Nikula (1988), 14–16; Kulosaaren suunnittelusta, ks. Kolbe (1988).
13. Bertel Jungin kirje J. C. Wieselle 8.12.1918, JCWS/ÅAH.
14. Ks. esim. Laakso (1980), 73–74.
15. Bertel Jungin kirje J. C. Wieselle 8.12.1918, JCWS/ÅAH; ks. myös Jung (1918), 5.
16. Bertel Jungin kirje J. C. Wieselle 29.12.1918, JCWS/ÅAH.
17. Bertel Jungin kirje Gundborg Jungille 8.2.1919, BGJA/SLS.
18. Elintarviketilanteesta, ks. esim. Bertel Jungin kirjeet Gundborg Jungille 18.7., 22.7., 6.8. ja 7.8.1918, BGJA/SLS; palkan arvon laskusta, ks. Bertel Jungin kirje Per Hallmanille 18.10.1922, BJK/TKATA. Nyström, S. (2013): *Poikkeusajan kaupunkielämäkerta. Helsinki ja helsinkiläiset maailmansodassa 1914–1918*. Helsinki: Helsingin yliopisto, 303–4, 308–10.
19. Laakso (1999), 193; Saarinen, E. (1913/1921/2005). Suur-Tallinnan suunnitelmaselitys. Teoksessa K. Hallas-Murula, *Suurkaupunki Tallinna* (140–149). Tallinn: Eesti Arhitektuurimuseum; Jung (1918), 3, 8–9.
20. Jung (1918), 10.
21. Brunila, B. (1919). Nyadningar i Åbo stadsplan. *Arkitekten. Organ för Finlands arkitektförbund*, 2, (17–25), 18.
22. J. C. Wiesen CV, 9/1946, Oslo, JCWS/ÅAH; Wiesen asemasta Turun kunnallispoliitikassa ja yritysmaailmassa, ks. Yrttiaho, J. (2013). *Kamppailu kaupungin sähköstä. Pääomaleirit ja kunnallispoliittikka Turun sähköjärjestelmän kehityksessä 1919–1929*. Suomen historian Pro Gradu, Turun yliopisto (sähköinen julkaisu: Doria).
23. Jung, B. (1921). *Åbo stadsplaner. Arkitekten. Organ för Finlands arkitektförbund*, 4, (5–6, 8–9) 5; Bertel Jungin kirjeet Gundborg Jungille 12.7., 19.7. ja 22.7.1920; Nikula (1988), 20.
24. Jung (1921), 5.
25. Bertel Jungin kirje Gundborg Jungille, 22.7.1920, BGJA/SLS; Bertel Jungin kirje J. C. Wieselle 8.12.1918, JCWS/ÅAH.
26. Ks. Asemakaavakomission pöytäkirjat 1919–1923, TKRA/TKA.
27. Ote Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjasta 20.4.1922, Asemakaavakomissionin kirjeenvaihtoa (AKK), Turun kaupungin asemakaavatoimiston arkisto (TKATA).
28. Jungin palkkaamisesta käytyä keskustelua, ks. esim. Ote Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjasta 20.4. ja 27.4.1920, AKK/TKATA; Bertel Jungin kirje Eino Tulenheimmolle 8.3.1922, BJK/TKATA; ks. myös Laakso (1980), 74.

29. Ote Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjasta 15.5.1924, AKK/TKATA.
30. *ibid.*
31. Ks. esim. Lindberg, C. (1921). Samhället och arkitekterna. *Arkitekten. Organ för Finlands arkitektförbund*, 5, 1–2.
32. Protokoll 1919, osa I, s. 40, 20.1.1919 § 20, TKRA/TKA.
33. Ks. esim. Bertel Jungin kirjelmä Turun kaupunginvaltuustolle rautatie- ja satamakysymyksen ratkaisemiksi, 5/1921, BJK/TKATA; Bertel Jungin lausunto Turun rahatoimikamerialle geodeetin virasta 7.9.1923, BJK/TKATA.
34. Laakso (1980), 79.
35. Laakso (1999), 225, 231.
36. Ahonen, K. (2012): Pansion sataman kehittäminen käyntiin. Turun Sataman internetsivuilla, http://www.portof-turku.fi/portal/fi/esittely/sataman_kehittaminen/kehittamishankkeet/pansion_sataman_kehittaminen/ [käytetty 25.8.2015]
37. Lainaus Bertel Jungin Suur-Helsinki-suunnitelmasta (1911), suom. Nikula (1988), 9.
- Otsikon lainaus: Bertel Jungin kirje J. C. Wieselle 8.12.1918, J. C. Wieses samling, Åbo Akademis Bibliotek, Handskriftsavgdelningen.

Tutkimuskatsauksia on Turun kaupunkitutkimusohjelman julkaisusarja. Siinä julkaistaan ytimekkäitä katsauksia kaupunkitutkimuksen ja -kehittämisen ajankohtaisista aiheista. Sarjaan kirjoittavat asiantuntijat eivät pääosin työskentele Turun kaupungin organisaatioissa. Esitetyt väitteet eivät välttämättä vastaa kaupungin virallista näkemystä.

FM **Emilia Karppinen** toimii tohtorikoulutettavana Turun yliopiston yleisen historian oppiaineessa. Hän valmistelee väitöskirjaa kaupunkisuunnittelusta suomalaisten arkkitehtien ammattina vuosien 1903–1923 ylijärjestyksessä Euroopassa. Karppinen sai Turun kaupunkitutkimusohjelman tutkijastipendin vuonna 2013. Turun sataman kehitykseen 1910- ja 1920-luvuilla liittyneet suunnitelmat ovat yksi esimerkkitapaus Suomen arkkitehtuurimuseon itsenäisyyden juhlanäyttelyssä vuonna 2017.
