



Ari Höyssä & Jarkko Keskinen

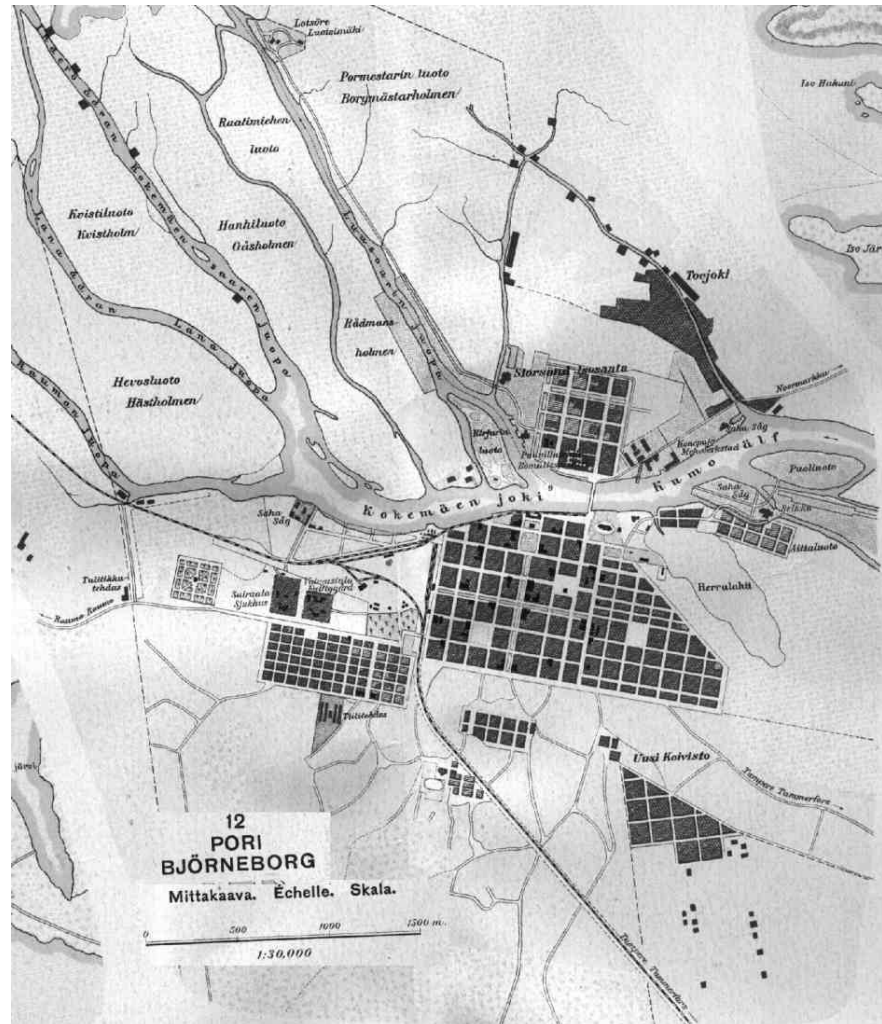
Perinteistä kaupunkisuunnittelua uudistuvassa kaupungissa

Porin esikaupunkiongelma ja sen ratkaisuyritykset 1800-luvulla

Suomen kaupungeille 1800-luku oli kasvun ja muutoksen aikaa. Taustalla olivat yleinen väkiluvun kasvu, kaupan vapautuminen, sen lisääntyminen sekä teollistuminen. Kaupunkien väkiluku nousi vuosisadan kuluessa yli seitsenkertaiseksi, mikä tarkoitti yli kaksinkertaista kasvuvauhtia maaseutuun nähden, joka sekkin kehittyi ripeästi. Kun vuosisadan alussa oli sadasta suomalaisesta kaupunkilaisesta viisi, oli heitä vuosisadan lopulla jo 12. Osa kaupungeista saattoi jopa kymmen- tai kaksikymmenkertaista väkilukunsa luoden samalla syrjäisen puutalovaltaisen nahkansa teollisuuslaitosten ja kivitalojen tieltä. Muutos oli niin nopea, etteivät kaupungit tai kaupunkijärjestelmä pysyneet siinä mukana: kaupunkien ympärille syntyi työväen esikaupunkeja, joiden asema oli hallinnollisesti epämääräinen ja olot epäjärjestyneet. Vanhojen kaupunkien kasvun lisäksi syntyi myös uusia teollisuuskeskuksia, jotka eivät sopineet perinteiseen kaupunkimuottiin. Esimerkiksi Forssa ja Lahti vastasivat asukasluvultaan kaupungeja, mutta olivat muodoltaan ja asujaimistoltaan monin osin rinnastettavissa esikaupunkeihin.⁽¹⁾

Kaupunkijärjestelmän murros 1800-luvun loppupuolella tarkoitti paljon muutakin kuin tilastollisia muutoksia väkiluvussa ja väestön yhteiskunnallisessa rakenteessa. Samaan aikaan perinteinen käsitys kaupunkien luonteesta ja merkityksestä suomalaiselle yhteiskunnalle joutui uudelleenarvioitavaksi. Kauppiaiden ja säätyprivilegioiden kaupungin rinnalle, osin myös sen tilalle, astui tuotannon ja työväen kaupunki. Vanhan kaupunkikäsityksen mukaan kaupunki palveli valtion etuja parhaiten, jos kaupasta vastasi suhteellisen pienilukuinen porvariluokka, joka sai vastata paikallishallinnosta varsin itsenäisesti. Kaupunkien ei tarvinnut olla kovin suuria, mutta niitä pidettiin selvästi maaseudusta eroavina asutuksina. Kaupungin erotti maaseudusta tulliaita, ja kaupunkimaa oli luonteeltaan muusta maaomaisuudesta poikkeavaa, sen omistuksen tuli kuulua kaupungille kollektiivina. Teollistuminen ei heti muuttanut kaupunkikäsitystä, eivätkä vuosisatojen aikana syntyneet hallinnolliset rakenteet murtuneet helposti. Muutospaineet olivat kuitenkin selvät. Pienen porvariseliitin vallanpito ei ollut enää perusteltavissa eikä kasvavissa kaupungeissa tehokastakaan. Kaupunginhallinto vaati ammattimaisempaa otetta ja työläisjoukot alkoivat 1800-luvun lopussa vaatia sanansijaa. Myös kaupunkien ja maaseudun välinen rajanveto kävi esikaupunkien ja uusien kaupunkimaisten teollisuuskeskusten synnyn takia epämääräisemmäksi.

Tämä artikkeli käsittelee kaupunkijärjestelmän murrosta 1800-luvulla Porin kaupungissa, keskittyen erityisesti kaupungin ja esikaupunkien kasvun tuottamiin ongelmiin. Aihetta on käsitelty aiemmassa tutkimuksessa lähinnä hallinnon ja kaavoituksen näkökulmasta. (2) Tässä yhteydessä tutkimme, miten kaupungin kehittämisestä vastaavat viranomaiset ja porvaristo pyrkivät ongelmia ratkaisemaan ja kuinka kaupunkikäsityksen muutos tai muuttumattomuus heijastuivat näissä ratkaisurytyksissä.



Vuoden 1910 Porin kartasta erottuvat esikaupunkien päälle syntyneet Isosannan ja Aittaluodon ruutukaavat Kokemäenjoen kummankin puolen (Isosanta pohjoisessa) ja kaupungin lounaispuolelle rakennettu työväenkaupunginosa. Uudet esikaupunkialueet ovat syntyneet kaupungin rajan etelä- ja pohjoispuolille.

Kasvava ja teollistuva Pori

1800-luvun alun Poria voidaan pitää tyypillisenä Pohjanlahden rannikon kauppakaupunkina. Se oli saanut tapulioikeudet vuonna 1765, mutta kaupankäynti ei lisääntynyt toivotulla tavalla, sillä kaupungin porvaristolta puuttuivat valmiudet uuden taloudellisen tilanteen hyväksikäyttämiseen. Vuosisadan vaihteen kummankin puolen kaupankäyntiä haittasivat Euroopan sodat ja mannermaasulku. Kaiken kukkuraksi vuonna 1801 Porissa riehui tulipalo, joka tuhosi lähes koko läntisen osan kaupungista. (3) Vastoinikäymisistä huolimatta eläteltiin Porin maistraatissa jo vuonna 1804 ajatusta kaupungin nostamiseksi maan suurimpien kauppakaupunkien joukkoon. Tähän porilaisille tarjoutui mahdollisuus kansainvälisten markkinoiden aukeamisen myötä 1820-luvun lopulla. Kaupungin

ulkomaankaupan veturiksi valjastettiin hurjaan nousuun lähtenyt puutavaravienti sekä sen vanavedessä kasvanut laivanvarustus.(4)

Porin talouselämän kehittämisessä on erotettavissa kaksi vaihetta. Ensimmäinen näistä ajoittuu 1830–50-luvulle. Tänä aikana Porista tuli maan toiseksi suurin puutavaran viejä sekä kantavuudeltaan maan suurimman laivaston omistaja. Muutamia manufaktuureja lukuun ottamatta ei varsinaisia teollisuuslaitoksia kaupunkiin vielä perustettu. Toinen vaihe puolestaan ulottui 1850-luvulta aina 1900-luvun alkuun saakka. Kaupunki alkoi hiljalleen muuttua teollisuuskaupungiksi. Muutoksen takana oli jälleen puutavaraviennin volyymin kasvu ja puunjalostuksen siirtyminen koskien ääreltä höyrysahoille lainsäädännöllisten muutosten seurauksena. Kaupunkiin perustettiin myös monia muiden teollisuudenalojen tuotantolaitoksia kuten metallipaja ja tulitikkutehdas.(5)

Kaupungin talouden kehittämisellä oli omat vaikutuksensa myös kaupungin väestörakenteeseen. Ensimmäisen kehitysvaiheen aikana(6) ulkomaankaupan kasvu näkyi kaupungissa avattujen kauppaliikkeiden lisääntymisenä. Kun niitä oli Porissa vuonna 1814 ainoastaan 12, oli liikkeitä vuonna 1850 jo 37. Myös käsityöläisten määrä kasvoi entisestään. Kaupunkiin syntyi monia sellaisia ammattikuntia, joita siellä ei aikaisemmin ollut, kuten leipurit, teurastajat, hampunpunojat ja neulasepät. Suurin osa kaupunkiin muuttaneista oli kuitenkin kaupankäynnin yhteydessä tarvittua työväkeä, erityisesti laivanrakentajia ja merimiehiä. Kaiken kaikkiaan kaupungin väkiluku kasvoi vuosien 1810 ja 1850 välisenä aikana 2484:stä 6243:een asukkaaseen. Teollistumisvaiheen aikana kaupungin väkiluku kasvoi kiihtyvällä vauhdilla, ylittäen vuonna 1890 kymmentuhannen asukkaan rajan. Kasvun taustalla oli kaupungin orastava teollisuus, joka veti puoleensa työväkeä maaseudulta.(7)

Esikaupunkiongelman synty

Toukokuun 22. päivänä 1852 Pori oli jälleen tulipalon armoilla. Kahdessatoista tunnissa paloi maan tasalle kaupungin 392:sta asuintontista 295. Koko vanhakaupunki tuhoutui täydellisesti. Kaupungin 6325 asukkaasta 3/4 jäi palon vuoksi asunnottomiksi.(8) Tulipalo tarjosi kuitenkin maistraatille tilaisuuden suunnitella kaupungin rakennetta uudelleen. Uutta asemakaavaa suunniteltaessa esikuvaksi nousi Turun vuoden 1827 empire-kaava. Eräs asemakaavan suunnittelun lähtökohdista oli paloturvallisuuden lisääminen kaupunkia väljentämällä. Kaupunki jaettiin viiteen säännölliseen kaupunginosaan, katuja levennettiin entisestään ja tonttien väliin rakennettiin palokujia, joihin oli tarkoitus istuttaa puita estämään tulen etenemistä. Puistojen ja puistokatujen lisääntymiseen vaikutti paloturvallisuuden lisäksi myös kauneusarvojen entistä suurempi huomioiminen.(9) Myös tonttien ja torien pinta-ala suurentui aikaisempaan verrattuna. Kirkon, raatihuoneen ja raastuvanoikeudentalon ympäristöön, toisin sanoen kaupungin ydinkeskustaan, sai rakentaa vain kivitaloja. Puutalojen korkeus rajoitettiin koko kaupungin alueella yhteen kerrokseen.(10)

Asemakaavan toteuttamisen jälkeen Porin maistraatti järjesti huutokaupan, jossa uudet asuintontit oli määrä myydä kaupungin asukkaille. Tonttien hinnat I ja II kaupunginosassa nousivat niin korkeiksi, että vain varakkaimmilla kauppiaille oli niihin varaa. Kun

kaupungin syrjäisemmätkin kolkat hinnoiteltiin vain marginaalisesti keskustan tontteja halvemmiksi, kävi selväksi, että tavallisilla työläisillä ei ollut mitään mahdollisuutta maan ostoon. Ongelmana oli tonttien suuruus; pienempiä, työläisten kukkarolle sopivampia tontteja uusi asemakaava ei nimittäin sisältänyt lainkaan. Käytännössä tämä merkitsi sitä, että kaupungin laidoilla sijaitsevat tontit jäivät myymättä – vielä vuonna 1860 kaupungissa oli 82 tonttia ilman omistajaa. Tonttien hinnoittelulla oli suuri vaikutus myös kaupungin asukasrakenteeseen. Porin hallinnollinen ja taloudellinen keskus olivat ennen paloa sijainneet kaupungin laidalla, kaupungin maantieteellinen keskus taas oli vetänyt puoleensa käsityöläisiä. Uudelleenrakennetussa kaupungissa maantieteellisestä keskuksesta tuli myös hallintokoneiston ja talouselämän keskuspaikka. Näin ollen I ja II kaupunginosaa täyttyivät kauppiaista ja virkamiehistä ja käsityöläisten oli tyydyttävä III, IV ja V osan tontteihin. Kaupungin keskustan ympärille muodostui siis käsityöläisammattia harjoittavien asukkaiden kehä.(11)

Uudelleenrakennuksen päättymisen ja normaalin rakentamisen rajakohtaa on mahdotonta osoittaa tarkasti. Yhden näkemyksen esitti vuonna 1860 eräs kirjoittaja Björneborgs Tidningissä: "Vain kahdeksan vuotta on kulunut siitä kun kaupunki hävitettiin maan tasalle, mutta nyt ei enää näe jälkeäkään tästä hävityksestä ... Hiljattain istutetut puistikot suovat tulevaisuudessa kaupungille varjoa kuin Unter der Linden."(12) Oliko uudesta Porista tullut niin onnistunut kuin halioitunut kirjoittaja antoi olettaa? Kaupungin uudelleenkaavoituksen lopputuloksena oli syntynyt 168 tynnyrinalan kaupunki, jossa oli 326 asuintonttia, kun palaneessa vanhassa kaupungissa oli 158 tynnyrinalaan mahdutettu 123 tonttia enemmän. (13) Kaupunki oli siis avarampi ja epäilemättä komeampi katsella. Mutta eikö siitä ollut tullut liian ahdas asukkailleen, semminkin kun teollisuuden lisääntyminen kiihdytti väestönkasvua entisestään tulevina vuosina? Ja missä asui vähävaraisin kansanosaa, ellei sillä ollut varaa tonttiin kaupungin rajojen sisällä?

Tonttien hinnoittelu yhdessä tulipalon aikaansaamien tuhojen kanssa pakotti asukkaita väliaikaisratkaisuihin, joista tuli monille pysyviä. Vähäraumalle johtavan tien varteen syntyi yhdyskunta, jonka asukkaat olivat kaivaneet itselleen maahan kuoppia ja kattaneet ne laudoilla. Tässä kuoppakaupungiksi ristityssä yhteisössä asui kaikkiaan noin 500 henkeä. Maistraatti ei tehnyt elettäkään kuoppakaupungin asukkaiden olojen parantamiseksi. Maistraatin kanta oli, että paikkakunnalla oli saatavissa riittävästi työpaikkoja ja sitä kautta mahdollisuus ostaa tai vuokrata itselleen asuntoja – kenenkään ei ollut pakko asustaa maakuopissa. Kyse ei kuitenkaan ollut pelkistä työpaikoista. Kaavoituksen yhteydessä vähävaraisille ei oltu varattu heidän kukkaroilleen sopia tontteja, eikä vuokralla asuminenkaan tarjonnut ratkaisua, sillä asutopulan takia vuokrien hinnat olivat kohonneet pilviin.(14) Alueen ongelmien poistamiseksi katsottiin riittävän kuopissa asuvan väen häätäminen asumuksistaan tarpeen tullen, kuten tehtiin osassa kuoppa-asutusta 1860.(15)

Palosta ehti kulua yhdeksän vuotta ennen kuin kuoppakaupungin oloista syntynyt lehtipolemiikki sai maistraatin ryhtymään toimiin. (16) Työväkeä varten alettiin suunnitella erityistä VI kaupunginosaa, jonka porvaristo halusi vastoin lääninarkkitehti Chiewitzin suosituksia Vähärauman tien varteen, mahdollisimman kauas kaupungin keskustasta. Vielä silmiinpistävämpää on työväen asuntoalueen sijoittaminen aivan vastakkaiselle puolelle kaupunkia tärkeimpiin teollisuuslaitoksiin nähden. Vuoden 1864 syksyllä, kun

tontit saatiin mitatuksi, järjesti maistraatti entiseen tapaan huutokaupan, määräten tonttien aloitushinnaksi 75–100 markkaa. Huutokaupassa ei myyty ainoatakaan tonttia. Vasta kun maistraatti suostui alentamaan hintoja 10–15 markan tasolle, alkoi huutoja kuulua.(17)

Aittaluotomaat ja perinteinen ratkaisu

Kuoppakaupunki oli poikkeusilmiö, mutta Porin lähistölle alkoi palon jälkeen syntyä myös sellaista esikaupunkiasutusta, jolle löytyy vertailukohtia lähes kaikista Suomen suuremmista kaupungeista. Merkittävä osa kaupungin teollisuudesta syntyi Isosannan ja Aittaluodon alueille kaupungin rajan tuntumaan, mutta Ulvilan puolelle. Nämä niin sanotut Aittaluotomaat liittyivät kiinteästi Porin taloudelliseen yhteyteen, mutta olivat valtion omistamia, ja ne oli vuokrattu yksityishenkilölle vuoteen 1892 asti. Porilla olisi ollut kiinnostusta alueen liittämiseen jo pitkään, esimerkiksi heti vuoden 1852 palon jälkeen. Liitoshalujen taustalla oli ennen kaikkea makasiini- ja varastoalueen tarve.(18)

Kuoppakaupungin hävittämisyritykset ja VI kaupunginosan suhteellinen kalleus ja huono sijainti lisäsivät asutuspaineita Aittaluotomaille. Alueen tekivät houkuttelevaksi myös halpa vuokrataso, teollisuuslaitosten läheisyys ja rakentamisen vähäinen säättely. Alueelle syntyikin Porin ensimmäinen varsinainen työläisesikaupunki, jonka asukasluvun arveltiin 1880-luvulle mennessä nousseen puoleentoista tuhanteen. Kuoppakaupungin veroista "kuumaa perunaa" eivät Aittaluotomaat poliittisesti muodostaneet, mutta myös siellä vallitseviin epäkohtiin alettiin aikaa myöten kiinnittää huomiota. Aluetta pidettiin epähygieenisenä ja siten terveydellisenä riskinä Porin kaupungin asukkaille. Aittaluotomaihin yhdistettiin myös myöhemmin järjestämättömiin työläisyhdyskuntiin liitetyt paheet: rikollisuus ja halu välttää kaupunkielämän vaatimaa järjestystä.(19)

Myös alueella sijainnut teollisuus ja sen tarjoamat verotulot lisäsivät kaupungin kiinnostusta. Toisaalta alueen liittämistä pelättiin sen aiheuttamien suurten kustannusten takia. Kun kaupunki anoi vuonna 1886 senaatilta oikeutta ostaa Aittaluotomaat, syiksi esitettiin kaupungin laajenemistarpeen lisäksi myös idealistisempi ajatus alueen epäkohtien ja vaarojen poistamisesta. Maat liitettiin oikeudellisesti ja hallinnollisesti Poriin vuonna 1894. Kaupunki ryhtyi ripeästi toimeen alueen kehittämiseksi, muttei aittaluotolaisten toivomassa mielessä. Kaikki asumukset määrättiin purettaviksi viiden vuoden kuluttua. Alueelle laadittiin kaava, joka perustui jälleen mahdollisimman arvokkaihin ostotontteihin. Kaupungilla ei siis ollut tarkoitustakaan parantaa alueella asuvan työväestön oloja, vaan päästä siitä eroon muodostamalla uusia, perinteiseen kaupunkikuvaan sopivia kaupunginosia. Osa alueesta myytiin teollisuustonteiksi. Kun valitukset eivät asiaa miksikään muuttaneet, työläiset saivat lähteä ilman, että kaupunki olisi tehnyt mitään heidän asuttamiseksi. Liikaväestön piti jälleen etsiä uudet asuinsijat kaupungin rajan takaa.(20)

Kaupungin politiikkaa voidaan viimeistään tässä vaiheessa arvostella lyhytnäköisyydestä. Aittaluodolta lähtemään joutuneet asukkaat siirsivät hökkelinsä uuden rajan taakse Ulvilan puolelle, jonne syntyi Toejoen esikaupunki. Töllejä oli jonkin verran jo 1880-luvulla, mutta

asutuksen pääosa syntyi 1890- ja 1910-luvulla. Alueen rajojen määrittely oli epämääräinen, se sijaitsi useilta yksityisiltä maanomistajilta ja valtiolta vuokratulla maalla. Toejoesta muodostui Aittaluotomaitakin pahamaineisempi esikaupunki. Toinen esikaupunki syntyi Porin eteläpuolelle Uudenkoiviston alueelle 1800-luvun viime vuosina, kun eräät liikemiehet ostivat kaupunkiin rajoittuvan alueen ja alkoivat myydä sieltä rakennuspalstoja. Alueen rakentaminen oli järjestelmällisempää kuin Toejoella ja ympäristökin oli terveellisempi. Ensimmäisen maailmansodan alkaessa alueella oli satoja mökkejä. Vähäisempiä esikaupunkeja syntyi myös Porin maalaiskunnan puolelle.(21) Kaiken kaikkiaan voidaan siis sanoa, ettei Aittaluotomaiden liitos poistanut tai edes vähentänyt esikaupunkiongelmia. Ongelma ainoastaan siirrettiin kauemmas keskustasta.

Lyhytjärkeistä kaupunkisuunnittelua?

Kaupungin toiminnalla oli hyvin suuri merkitys Porin esikaupunkikehitykselle. Kaikissa kolmessa suuressa vuoden 1852 palon jälkeisessä kaavoitusratkaisussa on nähtävissä sama kuvio. Perusajatuksena on säännönmukaiseen ruutukaavaan rakennettu kaupunki, jossa asukkaat itse omistavat tonttinsa. Rakentaminen oli tarkoin säänneltyä ja eri kaupunginosissa pyrittiin ylläpitämään yhtenäistä linjaa. Järjestykselle ja kaupungin ulkoasulle edullinen periaate ajoi vähävaraisimmat asukkaat kerta toisensa jälkeen liikkeelle ja muodostamaan uusia esikaupunkeja. Mikä oli syynä näin jälkikäteen lyhytjärkeiseltä tuntuvaan kaupunkisuunnitteluun? Päätösten taustaa voidaan etsiä ainakin kolmelta taholta.

Ensimmäinen selittävä tekijä on jäykkä ja monin osin vanhentunut käsitys kaavoituksesta ja kaupunkisuunnittelusta. Vuonna 1856 tuli voimaan kaupunkien yleinen rakennusjärjestys (KYRJ), jossa määriteltiin hyvin tarkasti eri kokoisten kaupunkien kaavoitusperusteet. Sen esikuvana oli Turun vuoden 1828 kaava, jota yksinkertaistettiin pienempiä kaupunkeja silmällä pitäen. Porin palon jälkeinen kaava vuodelta 1852 vastasi varsin hyvin KYRJ:ssä määriteltyä 2. kokoluokan kaupungin piirteitä, vaikka asetus oli tuolloin vasta valmisteluvaiheessa. Uusi asetus olisi kuitenkin vaatinut kaupungin reuna-alueille pientontteja vähävaraisia varten. Näitä ei Porin kaavaan vielä sisällynyt, mikä osaltaan lisäsi asutuspainetta kuoppakaupunkiin ja esikaupunkeihin. Koko loppuvuosisadan KYRJ vaikutti kaupunkisuunnitteluun, ja Porinkin seuraavat laajennusvaiheet noudattivat sen vanhoillista henkeä.(22)

Vielä VI kaupunginosan suunnittelussa näkyy porvariston halu pitää yllä tyylikkään empirekaupungin imagoa, kun työväenasutus haluttiin sijoittaa erilleen ja melko kauas keskustasta. Porvariston kannan voittoon vaikuttivat tosin myös taloudelliset tekijät, heidän ehdottamansa paikka oli hiekkakangasta, kun lääninarkkitehdin ehdotus olisi vaatinut hyvän peltomaan uhraamista. Ennen kaikkea vanhentunut kaupunkikäsitys niin VI kaupunginosan kuin Aittaluodonkin suunnittelussa näkyy kuitenkin siinä, miten suhtauduttiin tonttien omistussuhteisiin. Porin maistraatti piti tiukasti kiinni periaatteesta, että tontit myydään ikuiseen omistukseen. Ihanteena oli kaupunki, jossa jokainen asukas omistaisi tonttinsa ja sillä sijaitsevan talon. Tämä oli tyypillinen asumismuoto vanhoissa porvariskaupungeissa. Samaan aikaan työväestön ja etenkin kaupunkiköyhälistön lisääntyminen olivat kuitenkin muuttamassa

asumistarpeita, sillä vuokralla (tai ainakin vuokratontilla) asuminen sopi paremmin työväestön kukkarolle ja elämäntavalle.(23)

Toinen esikaupunkipolitiikkaan vaikuttanut tekijä oli kaupungin taloudenpito. Vielä 1800-luvun alussa se ei ollut kovin monimutkaista, sillä kyse oli varsin vaatimattomista summista. Porin kaupungin kassa voi vuosisadan alkupuoliskolla hyvin, mihin oli syynä maistraatin kitsas suhtautuminen julkisiin rakennushankkeisiin.(24) Ulkomaankaupan ja asukasmäärän jatkuva kasvu vaurastuttivat kaupungin kassaa entisestään. Kaupungin kassaan kertyi ajan mittaa huomattavia säästöjä, vuosien 1840–1850 aikana kaikkiaan 23655 ruplaa.(25) Tarkoituksena oli selvästi kerätä säästöjä pahan päivän varalle. Vuoden 1852 tulipalon jälkeen maistraatin oli kuitenkin pakko muuttaa asennettaan ja ryhtyä käyttämään kassaan kertyneitä säästöjä. Menot olivat valtavat, ja ilman valtiolta saatua tukea kaupungin kassa olisi pian ammotanut tyhjyyttään.(26)

Uudelleenrakentamisesta huolimatta Porin maistraatti onnistui jälleen keräämään säästöjä. Vuoteen 1858 mennessä kaupungin kassaan oli kertynyt ennätysellinen 31345 ruplan hätävara. Vasta eräiden porilaiskauppioiden organisoima valitus maistraatin harjoittamaa talouspolitiikkaa vastaan sai aikaan muutoksen. Kauppiat kritisoivat maistraattia julkisten hankkeiden laiminlyömisestä, vaikka kaupungin kassassa olisi ollut niihin varaa. Heidän valituskirjelmästäan heijastuu uudenlainen ajatusmalli, jonka mukaan kaupungin kassa ei ollut pelkkä hätävara, vaan sen tarkoituksena oli tulevaisuuteen investoiminen ja kaupungin kehittäminen.(27) Tämä kauppioiden organisoima valitus toimi lähtölaukauksena kaupungin uudennaiselle taloudenpidolle. Porissa ryhdyttiin 1860-luvun alussa moniin julkisiin rakennushankkeisiin – raha alkoi kulua kassasta. Kuudessa vuodessa säästöt oli käytetty ja kassa 10000 markkaa miinuksella. Maistraatti yritti korjata tilannetta korottamalla vuotuista veroa. Se toi kuitenkin tilanteeseen vain väliaikaisen parannuksen, sillä vuonna 1869 kassavaje oli jo 25000 markkaa.(28)

Kaupunki-infrastruktuuriin tehtyjen investointien uskottiin olevan kertaluonteisia, ja kassan odotettiin tasapainottuvan ajan myötä. Näin ei kuitenkaan käynyt, sillä 1870-luvulla tehtyjen lakimuutosten kautta kaupungille annettiin uusia velvollisuuksia. Terveystieteiden ja koulutuksen liittäminen kaupunginhallinnon alaisuuteen tiesivät huomattavia lisäkustannuksia. Näitä lieventämään uudistettiin myös kaupungin verotuskäytäntö. Kaupungin asukkaiksi luettiin nyt porvariston lisäksi myös talon, tontin ja maan haltijat tai ne joilla oli asunto kaupungissa. Uusi verotusjärjestelmä takasi mahdollisuuden kaikkien näiden asukkaiden verottamiseen. Samalla myös maistraatit siirtyivät syrjään kaupungin hallinnosta. Tilalle tulivat kaupunginvaltuusto ja talouselämää säätelevä rahatoimikamari. Kaupungin menot pysyivät kuitenkin koko 1800-luvun lopun selvästi tuloja suurempina. Osaltaan tähän vaikuttivat myös eräät suuret lainoilla rahoitetut kertainvestoinnit.(29)

Vaikkei kaupungin talouden voi katsoa olleen varsinaisessa kriisissä, se oli kuitenkin lähes koko vuosisadan loppupuoliskon varsin tiukalla. Ainoa taloudellisesti keveämpi vaihe osuu 1860-luvun alkuun, jolloin työväen asuttamisen suhteen tehtiin aktiivisin ratkaisu, eli päätös VI kaupunginosasta. On sinänsä ymmärrettävää, etteivät maistraatti ja myöhemmin rahatoimikamari halunneet sijoittaa suuria summia työväen asunto-olojen parantamiseen. Jatkuva rahapula selittää myös sen, miksi tontit suunniteltiin aina mahdollisimman arvokkaiksi. Aittaluotomaiden kaavoituksen suhteen tämä lausuttiin myös ääneen:

tontit kannatti myydä ikiomistukseen, koska se takasi parhaan hinnan.
(30)

Kolmanneksi voidaan (jokseenkin paradoksaalisesti) etsiä selitystä halusta parantaa esikaupunkien oloja. Tähän kysymykseen liittyy ajan käsitys kaupungista ja kaupunkilaisuudesta. Yksinkertaistaen voidaan sanoa, että kaupunki pyrki ratkaisemaan *alueen*, ei niinkään *ihmisten* ongelmia. Tästä näkökulmasta esikaupunkialueiden järjestelyssä onnistuttiin loistavasti. Niin kuoppakaupungin kuin Isosannan ja Aittaluodonkin terveydellisesti vaaralliset asumukset katosivat, ja tilalle tuli hyvin järjestelty ja siisti ruutukaava. Myös koko kaupungin kannalta järjestelyt olivat menestyksekkäät; se sai omistukseensa suurten tehtaiden maat, ja lisätilaa veroa maksavalle väestölle. Ihmisten ongelmien sen sijaan ei katsottu olevan kaupungin kannalta yhtä keskeisiä. Varsinkin kuoppakaupunkia koskevassa keskustelussa näkyy voimakkaana perinteinen ajattelutapa, jonka mukaan huono-osaiset olivat itse syyllisiä ahdinkoonsa. Nämä "moraalittomat" ihmiset olivat kaupungin ongelma, ja heistä eroon pääseminen ratkaisisi ongelman. Toisaalta ajateltiin asukkaiden seuraavan mukana, kunhan kaupunki järjestäisi heille paremmin säännellyn asuin ympäristön. Esikaupunkikysymystä ei ajateltu laajana yhteiskunnallis-taloudellisena kokonaisuutena, ratkaisuyritykset kohdistettiin oireisiin, eli huonomaineisiin esikaupunkiasutuksiin. Aittaluodon tapauksessa voidaan katsoa esikaupunkilaisten olleen joidenkin tahojen mielestä myös aivan turhaa painolastia kaupungin kehittämisessä. Heidät yksinkertaisesti pelattiin ulos kaupungille arvokkailta maa-alueilta.

Yhteenveto

Porin esikaupunkiongelma ja sen ratkaisuyrityksien epäonnistuminen 1800-luvun lopulla olivat monitahoisia ilmiöitä, jotka olivat sidoksissa laajempaan yhteiskunnan ja talouselämän muutokseen. Kaupungin asema yhteiskunnassa oli muuttumassa, eivätkä hallinnolliset ja mentaaliset rakenteet pysyneet mukana ripeässä tahdissa. Kyse oli koko yhteiskuntaa koskettavista muutoksista, eikä ole yllätys, että vastaava kehityskulku voidaan löytää useista muistakin kaupungeista. Suuria ja järjestämättömiä esikaupunkeja syntyi lähes kaikkiin Suomen suurempiin(31) kaupunkeihin. Ongelman hoidossa eri kaupungit menestyivät eri tavoin; Helsinki turvautui suuriin maanostoihin, jolloin sillä oli suhteellisen hyvät mahdollisuudet puuttua ympäristöalueidensa suunnitteluun. Turussa ja Viipurissa esikaupungit sen sijaan jätettiin pitkään oman onnensa nojaan, ja niihin syntyi Poriakin suurempia järjestämättömiä asutuksia, joiden ongelmia alettiin ratkoa vasta 1900-luvun puolella.(32)

Nopeasti teollistuneen Tampereen esikaupunkikehitys muistutti hyvin läheisesti Porin tapahtumia. Vanhin esikaupunki, Kyttälä, "järjestettiin" hieman ennen Aittaluotomaita, ja Tampereellakin tämä tarkoitti vähävaraisen väestön karkottamista uusien rajojen taa. Esikaupunkiongelma siirtyi Kyttälästä Pispalan ja Järvensivun alueille.(33) Nopeita ja tehokkaita ratkaisuja ei löydetty yhdessäkään esikaupunkiongelman vaivaamassa kaupungissa, ja ratkaisu venyi useimmissa tapauksissa itsenäisyyden ajalle asti. Ongelmien juuret olivat siis syvällä yhteiskunnan rakenteissa, eikä Porin kaupunki yksin omilla ratkaisuillaan olisi voinut poistaa kaikkia työväen asutukseen liittyviä ongelmia lähialueiltaan. Voidaan kuitenkin

perustellusti sanoa, ettei kaupungin vanhakantainen ja taloudelliseen voittoon tähdännyt kaupunkisuunnittelu vastannut uudensuomalaisiin tarpeisiin parhaalla mahdollisella tavalla.

Viitteet

1. Eino Jutikkala, "Urbanisoituminen", teoksessa *Suomen kaupunkilaitoksen historia 2*, Suomen kaupunkiliitto 1983, 14–24; *Suomen kaupunkilaitoksen historian tilasto-osa*, Suomen kaupunkiliitto 1985, 9–25.
2. Esim. L.I. Kaukamaa, "Porin esikaupunkikysymys 1860-luvulla", *Historiallinen Arkisto* N:o 56, SKS 1958; Juhani Saarinen, *Porin historia III*, Porin kaupunki 1972; Henrik Lilius, "Kaupunkirakentaminen 1856–1900", teoksessa *Suomen kaupunkilaitoksen historia 2*, Suomen kaupunkiliitto 1983, 160–165.
3. L.I. Kaukamaa, *Porin puutavarankaupasta ja metsänkäytöstä kaupungin kauppapiirissä "suuren laivanvarustustoimen" aikana 1809–1856*, Helsinki 1941, 50–74; Saarinen 1972, 9–10.
4. Yrjö Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, London 1993, 68–69; Oscar Nikula, *Malmska handelshuset i Jakobstad*, Helsingfors 1948, 108–109; Jarkko Keskinen, *Laivanvarustaja ja lankkukauppias, Rosenlewin kauppahuoneiden suhdeverkosto vv.1820–1857*, pro gradu, Turun yliopisto 2001, 80–81.
5. Saarinen 1972, 95, 182–184, 205–212.
6. J. W. Ruuth, *Porin kaupungin historia*, Helsinki 1899, 370–375.
7. Teollisuuden vetovoimasta ks esim. Saarinen 1972, 276–277.
8. Keskinen 2001, 116–117; *Helsingfors Tidningar* 12.6.1852, *Morgonbladet* Nro 94 v. 1852; Porin maistraatin vuosikertomus v. 1852, Lääninkanslian arkisto Dt 3, TMA.
9. Lilius 1983, 326–366.
10. Ruuth 1899, 433–434; Saarinen 1972, 129–131.
11. Saarinen 1972, 92–93, 119–121, 137.
12. *Björneborgs Tidning* n:o 15, 1860. (tekijän suom.)
13. Ruuth 1899, 343.
14. Saarinen 1972, 137–138.
15. Kaukamaa 1958, 329.
16. Kaukamaa 1958, 328–329.
17. Porin maistraatin pöytäkirjat 13.3., 18.3., 1.5.1865, Porin maistraatin arkisto Cj 36, TMA; Kaukamaa 1958, 332–336.
18. Ruuth 1899, 465–466.
19. Kerttu Innamaa, *Suur-Ulvilan historia I*, Porin mlk:n, Ulvilan, Kullaan ja Nakkilan kunnat 1968, 28–30; Saarinen 1972, 137–140, 276, 278; Aluetta kohtaan tunnetuista moraalisisista epäluuloista ks. esim. Porin Kaupungin Sanomia 18.8.1860.
20. Innamaa 1968, 28–32; Saarinen 1972, 276–281.
21. Innamaa 1968, 32–34; Saarinen 1972, 282–283.
22. Henrik Lilius, "Kaupunkirakentaminen 1617–1856", teoksessa *Suomen kaupunkilaitoksen historia I*, Suomen kaupunkiliitto 1981, 36–39; Eino Jutikkala, "Urbanisoituminen", teoksessa *Suomen kaupunkilaitoksen historia II*, Suomen kaupunkiliitto 1983, 39; Lilius 1983, 160–162.
23. Lilius 1983, 162–164.
24. Osoituksena tästä oli muun muassa se, että raatihuoneen ja Kokemäenjoen yli johtavan sillan rakentamista viivyteltiin mahdollisimman kauan. Kitsaudella oli kuitenkin myös omat varjopuolensa, joista näkyvin oli Kokemäenjoen uoman ruoppaamisen laiminlyönti ja tästä seurannut uuden satama rakentamistarve liian matalan veden takia. Saarinen 1972, 636.
25. Porin maistraatin vuosikertomukset 1840–1850, Läänin kanslian arkisto Dt 1–2, TMA; Saarinen 1972, 637–639.
26. Uutta asemakaavaa varten lunastettu maa-alue maksoi jo yksinään 33000 ruplaa, raatihuoneen vahinkojen korjaukseen upposi 8500 ruplaa, ja näiden lisäksi oli hoidettava katujen, torien, puistojen, sekä muiden julkisten paikkojen kunnostustyö. Valtio myönsi kuitenkin 25000 ruplan lahjoituksen tonttimaiden lunastusta sekä katujen ja torien kunnostusta varten. Keisari taas myönsi 150000 ruplan korottoman lainan, jolla oli tarkoitus tukea yksityishenkilöiden uudisrakentamista. Lisäksi kaupunki sai kymmenen

vuoden vapautuksen henkirahojen maksamisesta ja sotaväen majoitusvelvollisuudesta. Beskrifvelser öfver Björneborgs stadplan 1853, Porin maistraatin arkisto Ez 1, TMA; Maistraatin vuosikertomukset v. 1853, Läänin kanslian arkisto Dt 3, TMA.

27. Maistraatin pk 4.6.1856, Porin maistraatin arkisto Cj 27, TMA.
28. Saarinen 1972, 641–642.
29. Jussi Kuusanmäki, "Kunnallisen kansanvallan kehitys ja kunnallishallinnon organisaatio 1875–1917", teoksessa *Suomen kaupunkilaitoksen historia I*, Suomen kaupunkiliitto 1983, 52; 1890-luvun suurhankkeita olivat Kokemäenjoen ruoppaus ja Mäntyluodon sataman rakentaminen. Saarinen 1972, 642–645.
30. Saarinen 1972, 280.
31. Vuoteen 1920 mennessä Kuopio oli ainoa yli 10000 asukkaan kaupunki, jossa ei merkittäviä esikaupunkeja ollut. Timo Herranen, "Helsingin kasvukipuja vuosisadan vaihteessa", teoksessa *Arki ja murros*, SHS 1990, 105.
32. Ks. esim. Tauno Perälä, *Turun esikaupungit ja niiden aiheuttamat probleemmat ennen ensimmäistä maailmansotaa*, Turun yliopisto 1951, 69–70.
33. Tampereella tosin avustettiin osaa Kyttälästä häädettyjä myöntämällä heille tontteja alueelta, joka sai nimen "Armonkallio". Viljo Rasila, *Tampereen historia II*, Tampereen kaupunki 1984, 164–177.

* * *

Teksti: Ari Höyssä ja Jarkko Keskinen

Ari Höyssä ja Jarkko Keskinen ovat molemmat historian jatko-opiskelijoita ja valmistelevat väitöskirjatutkimuksiaan Turun yliopistossa Suomen historian oppiaineessa.

ENNEN JÄNYT
Historian tietosanommat