

SILLANRAKENTAJA, KRIITIKKO JA UTOPISTI

Ulf Larsson: Brobyggaren. Otto Linton, byggnadskonsten och dess professioner i Norden under första delen av 1900-talet. Stockholm Papers in the History and Philosophy of Technology. Trita-HOT 2031. Carlsson Bokförlag. Stockholm 1997.

Tukholman kuninkaallisen teknillisen korkeakoulun (KTH) tekniikan ja tieteen historian laitoksella on viime vuosien aikana tehty monia merkittäviä tutkimuksia. Keväällä 1997 laitokselta valmistui kolme väitöskirjaa: Hans Weinbergin tutkimus poliittisen päätöksenteon ja teknisen tutkimustyön välisestä suhteesta, Thomas Kaiserfeldtin työ fyysikoista teollisuuden palveluksessa sekä Ulf Larssonin järkälemäinen teos yhdestä Ruotsin tämän vuosisadan tärkeimmistä sillansuunnittelijasta Otto Lintonista.

Ulf Larsson on hyvä esimerkki Ruotsin nuoresta tekniikan historian tutkijoiden sukupolvesta. Hän on valmistunut diplomi-insinööriksi pääaineenaan käytännöllinen fysiikka, mutta hänellä on myös toinen tutkinto pääaineenaan aatehistoria. Larssonin viiden viimeisen vuoden työn tuloksena on syntynyt väitöskirja, joka tarjoaa yhden henkilön kautta tarkastellun näkökulman insinööriprofession muotoutumiseen. Samalla kirja tarjoaa tärkeää lisätietoa arkkitehtuurin, insinöörیتیeteiden ja rakentamiskulttuurin rin murrosvuosista Pohjoismaissa 1910-luvulta 1930-luvulle.

Otto Linton syntyi talonpoikaisperheeseen vuonna 1880. Opintojensa jälkeen hänen töihinsä kuului aluksi käytännön insinöörin työ siltojen, tornien ja isojen hallien suunnittelijana. Lisäoppia hän am-

mensi opiskelemalla vuoden Berliinissä ja tekemällä senkin jälkeen ahkerasti opintomatkoja Keski-Eurooppaan. Linton pääsi jo varsin nuorena, 28 vuotiaana, rautatiehallituksen siltaosaston päälliköksi. Vuodesta 1922 alkaen hän toimi Tukholman KTH:n sillanrakennuksen professorina. Tällöin Lintonin toimintaa leimasi kiihkeä osallistuminen rakentamisesta ja yhteiskuntasuunnittelusta käytyyn keskusteluun aina kuolemaansa vuonna 1938 saakka. Otto Linton oli siltaosaston päällikkönä ja etenkin professorin virassaan varsin vaikutusvaltaisessa asemassa. Hänen merkittävyytensä tuli kuitenkin ennen kaikkea esille keskustelijana ja uusien ajatusten esiintuojana.

Ulf Larsson on jakanut teoksensa kolmeen osaan, jotka ajoittuvat aikaan ennen funktionalismin läpimurtoa, sen kukoistusaikaan ja funktionalismin jälkimaininkeihin. Luvut on nimetty Otto Lintonin uran ja ajattelun kehitystä kuvaavin otsikoin: insinööri, kriitikko ja utopisti. Lintonista luodaan monipuolinen ammatillinen henkilökuvaa. Päähenkilön toiminta liitetään tiiviisti ajan ilmiöihin, joita puolestaan peilataan suhteessa hänen toimiinsa ja kirjoituksiinsa. Lintonin kytkennät talouselämään tai hänen henkilökohtaisen suhdetieverkostonsa merkitys eivät myöskään jää kokonaan huomioita. Sillanrakentamisen ja rakennuskulttuurin kytkennät valtakunnan politiikkaan tai hankkeiden rahoituskysymykset olisivat kuitenkin ansainneet hieman enemmän huomiota osakseen. Yksi kirjan keskeisistä teemoista, insinööriprofession muotoutuminen ja samalla insinöörin suhde muihin ammattiryhmiin, on tärkeä osa nykyaikaista tekniikan historian tutkimusta. Larsson tekeekin väitöskirjansa aloitusluvussa – ja etenkin sen lähdeviitteissä – perusteellisen katsauksen aihepiiriä käsittelevään tutkimukseen.

Otto Linton oli sillanrakentaja paitsi konkreettisesti myös symbolisessa mielessä. Hänen uransa yksi tärkeimmistä pyrkimyks-

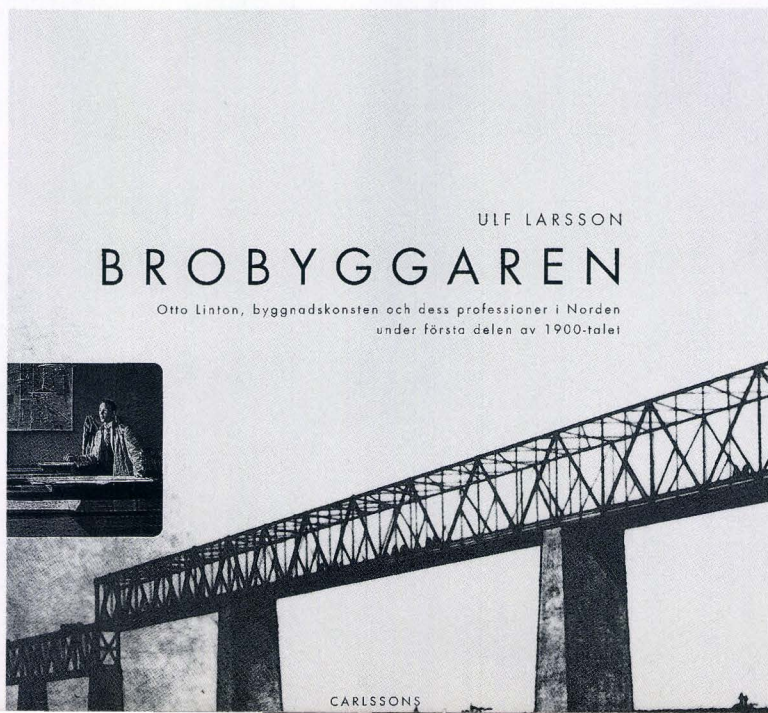
sistä oli arkkitehtien ja insinöörien välisen suhteen lähentäminen ja jopa professioiden vähittäinen yhdistäminen. Rajalinja näiden kahden ammattiryhmän välillä säilyi toiveista ja pyrkimyksistä huolimatta. Asiaa pohdittiin myös komiteoissa, joiden työ oli tuloksetonta. Korkeakoulujen viran täyttäjien yhteydessä professioiden roolista ja opetuksen sisällöstä käydyin keskustelun laineet nousivat korkealle. Samaan aikaan modernismi ja funktionalismi muokkasivat uudelleen niin arkkitehtien kuin insinöörienkin työtä ja ihanteita.

Käytännöllisten insinöörien ja esteettisiä arvoja korostaneiden arkkitehtien välisen yhteyden löytäminen vaikeutui entisestään uusien ajatusten myötä. Lintonin mukaan tästä huolimatta tuli kaikissa rakennushankkeissa parhaalla mahdollisella tavalla ottaa huomioon niin sosiaaliset, taloudelliset, tekniset kuin myös esteettisetkin arvot. Hän korosti myös sitä, ettei sillansuunnittelu saanut olla yksinomaan "matemaattista urheilua", vaan mukaan tuli jo varhaisessa vaiheessa ottaa mielikuvitus. Tekniikan ja estetiikan välisestä ristiriidasta muodostui yksi Lintonin uran keskeisistä ongelmista. Ulf Larssonin mukaan tämä kysymys selittää edelleen kaikkein selvimmin arkkitehtien ja insinöörien välistä työnjakoa.

Larssonin työ avaa monen muun kiintoisan teeman ohella ensi kertaa tutkimuk-

sen kohteeksi Pohjoismaiden 1930-luvun massiiviset liikennesuunnitelmat. Yleensä on kuviteltu suurisuuntaisten liikenteen jatkuvaan kasvuun perustuvien suunnitelmien kuuluvan vasta toisen maailmansodan jälkeiseen aikaan. Kuitenkin valtateistä, suurista silloista ja autojen hallitsemasta kaupungista haaveiltiin, ja osin näitä haaveita toteutettiin jo ennen toista maailmansotaa. Tanskan salmien yli suunnitellut sillat olivat yhteydessä Saksan Autobahn-rakentamiseen. Niiden yhteydessä korostettiin myös siltojen kulttuurisia merkityksiä "käytännönläheisen skandinavismen" edistäjinä. Junan ja auton kilpailu oli 1930-luvun liikennekeskustelun keskeisiä teemoja niin meillä kuin läntisessä naapurimaassamme. Otto Linton oli hyvin vapaan liikennepolitiikan kannalla: valtateiden rakentamisessa tuli toki ottaa huomioon rautatiet, mutta teiden rakentamista ei saanut niiden takia hillitä.

Larsson käy lukuisten siltasuunnitelmien yhteydessä läpi uuvuttavan tarkasti niin Lintonin näkemykset kuin muidenkin osallisten mielipiteet, kuitenkin itse hankkeiden toteutuksen käsittely jää vähäiseksi. Esitellyissä keskusteluissa nousevat toki esille monet keskeiset kysymykset sillansuunnittelun estetiikasta tai yleensäkin liikenneraatkaisuista. Mielenkiintoisia ovat myös Otto Lintonin jo 1920-luvulla esittämät ajatukset



vapaan kilpailun suosimisesta sillansuunnittelussa ja rakentamisessa. Linton kritisoi etenkin Ruotsin tie- ja vesirakennushallituksen monopolia sillanrakentamisessa.

Merkittävä osa kirjasta keskittyy Tukholman 1920- ja 30-lukujen suunnitteluun, rakentamiseen ja liikennejärjestelmien luomiseen. Naapurimaamme pääkaupungin liikennejärjestelyt ovat jälleen viime vuosien aikana nousseet keskusteluun Dennis-pakettiin ansiosta. Keskustelun teemat olivat vastaavia jo 1930-luvulla, kun monille tutut Slussen ja Västerbron rakennettiin. Esimerkiksi Slussen katsottiin teknisesti onnistuneeksi ratkaisuksi, mutta yhteiskuntasuunnittelun näkökulmasta epäonnistuneeksi; liikennekompleksi keräsi kaiken raskaan liikenteen kaupungin keskusta.

Otto Lintonin 1930-luvun ajatustapaa leimasi tiivis osallistuminen yhteiskuntasuunnittelusta käytyyn keskusteluun, mutta toisaalta myös varsin utopististen ajatusten esille tuominen. Hänen hurjimmissa visioissaan olivat esillä Itämeren yhdistivät sillat niin Tanskan salmissa kuin Ahvenanmaan yli. Hän kaavaili myös Helsingin ja Tallinnan välistä siltaa osaksi koko Itämeren piiriä yhdistävää autotieverkkoa. Linton näki mittavat siltasuunnitelmat paitsi teknisesti haastavina, myös rauhan ja yhteistyön symboleina eri maiden välillä. Ulf Larssonin mukaan sillanrakennuksen professorin puuttuminen yhteiskunnallisiin kysymyksiin ja edellisen kaltaisiin suuriin visioihin vaaransivat hänen professionaalista asemaansa teknisenä asiantuntijana. Samalla kun professori ylitti oman ammattitaitonsa rajat, leimautui hän helposti toisen alan diletantiksi.

Otto Linton ei keskittynyt työssään yksinomaan sillanrakentamiseen. Jo edellään mainittu yhteiskuntasuunnittelu ja asuntorakentaminen olivat Lintonin sydäntä lähellä. Larsson esittelee työssään lyhyesti funktionalismin vaikutusta sekä asunto- että teollisuusrakentamiseen. Esillä ovat mielenkiintoisella tavalla myös sosiaaliseen asuntorakentamiseen ulottuvat yhdet ruotsalaisen kansankodin juuret. Kiintoisaa on lukea radikaalien ruotsalaisten arkkitehtien ja insinöörien 1930-luvulla Neuvostoliiton rakennuskulttuurista ottamista malleista. Myös Otto Linton oli innoissaan vuonna 1936 Neuvostomaahan suuntautuneen opintomatkinsa tuloksista, mutta mielenkiinto oli puhtaasti teknistä, politiikkaan Linton ei halunnut sotkeutua.

Ulf Larssonin tutkimus on kasvanut yli tavanomaisen väitöskirjan paitsi asiasisällöltään, myös sivumäärältään. Kirja sisältää noin 400 isokokoista sivua tekstiä kahdella palstalla. Teoksen graafinen ilme on tyylikäs ja sitä on elävöitetty runsaalla kuvituksella, joka monin paikoin kertoo oman tarinansa sillan suunnittelun ja rakentamisen sekä liikenneympäristön muutoksista. Kirja tuo esiin monien ajankohtaisten teemojen, kuten Tanskan salmien siltojen tai Tukholman liikennejärjestelyjen taustaa. Larssonin kysymyksenasettelu on terävää ja hän on saavuttanut monia mielenkiintoisia tuloksia matkallaan Otto Lintonin työhön ja ajatusmaailmaan.

Kimmo Antila