

# TELAKKATEOLLISUUS YHDYSKUNNAN YTIMENÄ

TURUN PANSION TELAKAT JA ALUEEN ASUNTORAKENTAMINEN  
1940-LUVULTA 1970-LUVULLE

Markku Norvasuo ja Mikko Mälkki

Telakkahistoria muodostaa merkittävän ja omintakeisen osan Suomen teollisuuden historiasta. Tässä artikkelissa tarkastellaan Turun Pansio-Pernon alueen telakkateollisuutta yhdyskuntarakenteen näkökulmasta. Tätä varten esitetään yhteenveto Pansion alueen sotaa edeltäneestä kehityksestä, telakkayhdyskunnan synnystä sodan jälkeen ja myöhemmästä kehityksestä. Yhdyskunnan alkuperäisenä ytimenä oli Erik Bryggmanin suunnittelema Oy Laivateollisuus Ab:n asuinalue. Myöhempi asutus liittyi lähiörakentamisen teolliseen vaiheeseen 1960-luvulta lähtien. Viimeisessä luvussa tarkastellaan Pansion yhdyskuntarakennetta kahdesta näkökulmasta. Ensinnäkin Pansion yhdyskunta syntyi vaiheessa, jolloin teollisuuden rooli yhdyskuntien rakentajana oli vielä vahva, mutta toisaalta lähiöiden suunnittelu oli jo käynnistymässä. Toisena kysymyksenä on Pansion myöhemmän kehityksen tulkitseminen suhteessa telakkateollisuuden tuottamaan alkuvaiheeseen. Artikkeliksi osoittaa, miten telakkateollisuus liittyi 1940-luvun yhdyskuntasuunnittelun murrosvaiheeseen, ja kuinka teollisuus ja kaavoitus vaikuttivat Pansio-Pernon myöhempäänkin kehitykseen.

Pansio-Perno on Turun kaupunginosa, jonka väkiluku on noin 5000 henkilöä vuoden 2012 tilastojen mukaan. Merkittävät osat maa-alueesta on varattu satamatoiminnoille, merivoimien laivastotukikohdalle ja Pernon laivatelakalle. Lisäksi alueella on muiden muassa lääke- ja elintarviketeollisuutta ja muuta yritystoimintaa. Pansion rakentuminen alkoi jo ennen toista maailmansotaa, mutta sotakorvausteollisuuden tarpeet vauhdittivat kehitystä ratkaisevasti. 1940-luvun jälkipuoliskolla Pansioon rakentui nopeasti suhteellisen tiivis telakkateollisuuden yhdyskunta, jonka asuinalueet tulivat aivan telakkatoimintojen viereen.

Pansion alkuperäinen telakkayhdyskunta on tarkastelun alueen etelälaidalla, ja juuri se kehittyi alkuvaiheessa maaseudusta teollisuusalueeksi. Perno liitettiin Pansioon vuonna 1967, ja lopulta myös telakkatoiminnot siirtyivät sinne. 1960-luvun lopulta alkaen asutus laajeni paloittain, minkä myö-

tä myös käsitys alueen toiminnallisen ja tilallisen keskuksen sijainnista alkoi hämärtyä. Selkeää urbaania hierarkiaa ei enää päässyt syntymään. Alue on kehittynyt paljolti paikallisen teollisuuden kehittymisen ehdoilla, ja sen yhdyskuntarakenteen on nykyisellään varsin pirstoutunut. Nykyään alueella kohtaavat erilaiset teollisuuden toiminnot, logistiikan muodot ja rakenteen mittakaavat sekä erityyppiset asumiseen varatut alueet. Näiden lomassa on myös jäänteitä aiemmasta maaseutuympäristöstä.

Teknologisen osaamisen ja yrityskulttuurin merkityksessä telakkateollisuudella oli perinteitä Turun aiemmassa laivanrakennusteollisuudessa. Pansiota käsittelevästä kirjallisuudesta mainittakoon muiden muassa Heli Sjöblomin kuvaus Turun sataman muutoksesta, jossa käsitellään myös Pansion 1900-luvun alkupuolen satamasuunnitelmia ja lyhyesti telakkateollisuutta.

Tässä artikkelissa tarkastellaan Pansion telakkahistoriaa yhdyskuntarakenteen näkökulmasta 1930-luvulta 1960-luvun puoliväliin ja sivutaan myös Pansio-Pernon myöhempiä historiaa. Pansiolla tarkoitetaan tällöin Turulle vuodesta 1930 kuulunutta aluetta, johon yhdyskuntaa aluksi ryhdyttiin rakentamaan, kun taas Pansio-Pernosta puhuttaessa viitataan vuoden 1967 jälkeiseen kauteen, kun Pansion pohjoispuolelle oli liitetty osaksi Turun kaupunkia myös Pernon alue. Tässä artikkelissa itse telakkateollisuus satamatoimintoinen jää vähemmälle tarkastelulle, koska pääpaino on yhdyskuntarakenteen tarkastelussa. Esimerkiksi telakkateollisuutta tarkastelevissa yrityshistorioissa yhdyskuntarakenne jää yleensä sivuosaan.

Telakkateollisuuden synty Pansioon oli poikkeuksellinen ja äkillinen sodan aiheuttama tapahtuma. Tässä erityisen kiinnostavaa on sen osuminen yhdyskuntasuunnittelun murrosvaiheeseen, jolloin omaksuttiin uudet hajakeskittämisen periaatteet. Telakkateollisuus edusti ”vanhaa” teollisuuskulttuuria siinä, että se metsäteollisuuden tavoin sitoutui ydintoiminnoiltaan johonkin paikkaan. Tällöin tärkeäksi muodostuu se, miten teollisuuden rakentaminen kohtasi yhdyskuntasuunnittelun muutoksen. Teollisuuden ja yhdyskuntasuunnittelun suhteen tarkastelu avaa näkökulman myös Pansion 1950-luvun jälkeiseen kehitykseen.

## PANSION ALUEEN TEOLLINEN KEHITYS ENNEN TOISTA MAAILMANSOTAA

Vielä 1900-luvun alussa Pansion alue oli täysin maaseutua ja kuului Raision maalaiskuntaan. Alueelta ei ollut edes suoraa tieyhteyttä Turkuun. Havaittava kehitys kohti teollistumista alkoi 1930-luvun alussa. Vuosina 1930–32 alueelle rakennettiin öljysatama. Sataman suunnittelu oli alkanut jo vuonna 1918, jolloin joukko liikemiehiä hankki 930 hehtaarin maa-alan Pansiosta tähän tarkoi-

tukseen ja perusti yhtiön *Transito-Satama Oy*. Tässä vaiheessa oli Turun kauppakamarin suunnitelmissa esiintynyt myös ajatus koko Pansion varaamisesta merkittäviin satamatoimintoihin.<sup>1</sup> Transito-Satama Oy ja Turun kaupunki myös palkkasivat arkkitehti Bertel Jungin laatimaan koko Turkuu koskevan yleissuunnitelman, jossa Pansion ja Pernon alueille oli laajan sataman lisäksi osoitettu asuinkortteleita ja puistoalueita tuon ajan kaupunkisuunnitteluihanteiden mukaisesti järjestettyinä.<sup>2</sup>

Yhtiö myi kuitenkin hankkimansa maan Turun kaupungille vuonna 1922. Vuonna 1930 koko Pansio liitettiin Turkuun, eikä alueelle 1930-luvun alussa rakennettua öljysatamaa toteutettu Jungin laatiman näyttävän suunnitelman mukaisesti eikä sen mitataavassa. Öljysataman lisäksi Pansioon rakennettiin 1930-luvulla varastoja elintarvikkeiden ulkomaanvientä varten. Vienti muodostui Suomen oloissa merkittäväksi, ja investoinnit Pansioon keskittivät vähitellen maataloustuotteiden viennin Turkuun.<sup>3</sup> Nämä satamatoiminnot, mukaan lukien öljysatama, ovat edelleen Pansiossa.

Pansio soveltui hyvin satamaksi, jonka sijainti oli myös strategisesti hyvä. Jo 1920-luvun lopulla Pansioon alettiin kaavaila laivaston tukikohtaa, ja Turun laivastoasema perustettiin vuosina 1937–39.<sup>4</sup> Pansion muuttumista syrjäisestä maaseudusta nykyaikaiseksi teollistuvaksi alueeksi edisti myös Artukaisten lentokentän rakentaminen alueen kylkeen. Kenttä oli Suomen ensimmäinen ja myös maailman pohjoisin, kun se otettiin käyttöön vuonna 1935. Sodan aikana Turusta lennettiin Tukholmaan, ja tämä reitti oli ainoa jota sotaoloissa kyettiin pitämään toiminnassa. Kenttä oli säännöllisessä käytössä aina 1950-luvulle saakka.<sup>5</sup>

Uudenlaiset toiminnot edellyttivät Pansion ja Turun keskusta-alueiden välisten yhteyksien parantamista. Maantien lisäksi tarvittiin myös rautatie. Uusi tielinja ja rautatie vedettiin mutkittelevaa rantaviivaa

myötäillen. Tällä tavalla teollisuus ja liikenne valtasivat vähitellen koko rantavyöhykkeen, jonka liikenneväylät erottivat Pansion sisemmistä osista.

Turulla oli pitkä ja monipuolinen laivanrakennuksen perinne perustaksi myöhemmälle, sodanjälkeiselle laivateollisuudelle. 1930-luvulla telakka- ja konepajayhtiö *Ab Crichton-Vulcan Oy* oli Turun suurin yritys. Yhtiö oli muodostettu yhdistämällä kaksi kilpailijaa, *Ab Crichton* ja *Ab Vulcan*. Kummankin yhtiön lähtökohdat olivat 1800-luvun loppupuoliskolla.<sup>6</sup> Ennen sotaa vuonna 1937 *Ab Crichton-Vulcan Oy* otti käyttöön uuden telakan Turussa. Se sijaitsi edellisten telakoiden lailla Aurajokisuussa.<sup>7</sup>

Joulukuussa 1939 heti talvisodan alettua Turun laivastoasemasta tuli merivoimien päätukikohta. Sotien aikana tukikohtaa vahvistettiin. Puolustusvoimat rakensi muun muassa maanalaisia miinavarastoja ja korjaustelakan.<sup>8</sup> Lisäksi Pansion itäpuolella sijaitsevaan Pahaniemeen rakennettiin *Vuoksenniska Oy:n* rautatehdas, joka avattiin vuonna 1943. Sotateollisuus tarvitsi nimitään enemmän raakarautaa kuin oli tarjolla, ja sijainti oli tarkoitukseen edullinen, koska sataman kautta voitiin toimittaa tarvittavaa raaka-ainetta. Rautatehdas toimi 1970-luvulle saakka.<sup>9</sup>

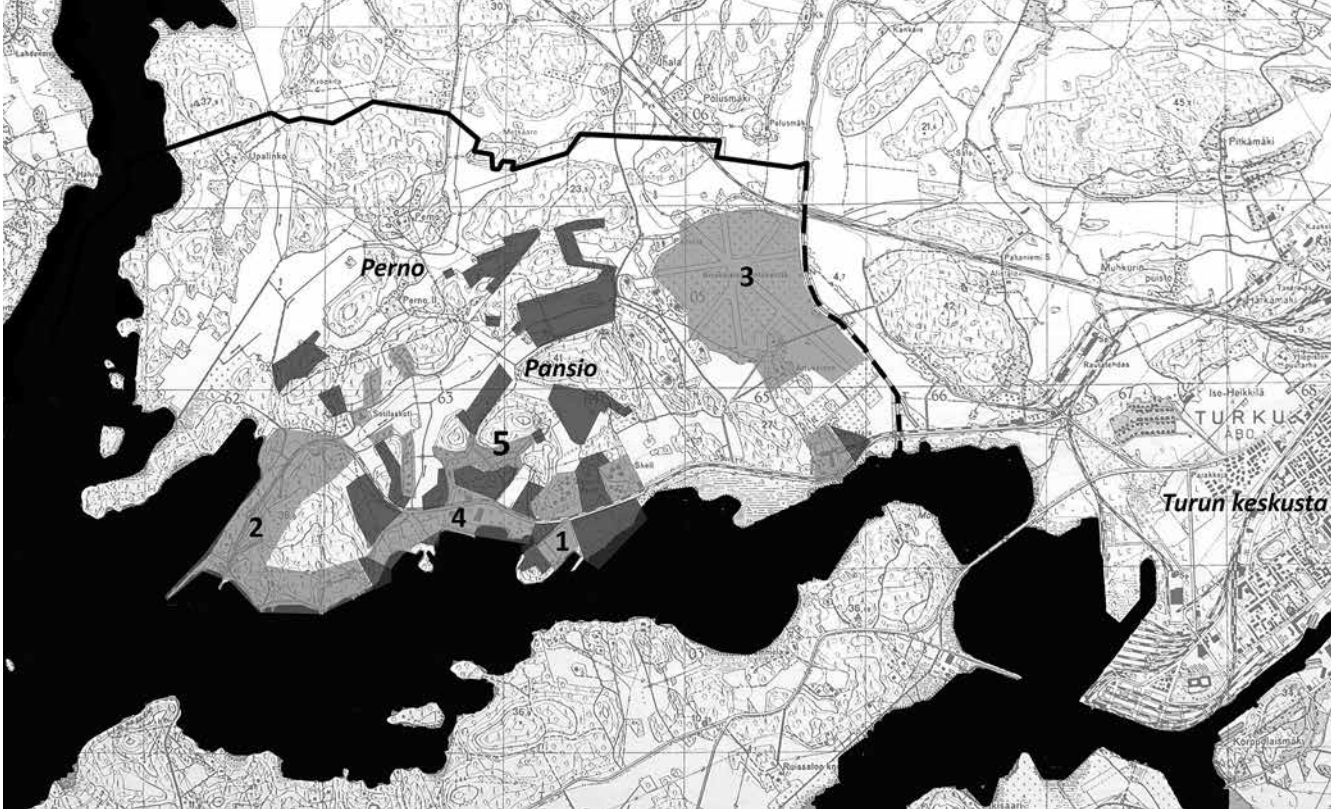
## PANSION TEOLLISUUSYHDYSKUNNAN SYNTY JA TAANTUMINEN

Toisen maailmansodan lopussa vuonna 1944 Suomi velvoitettiin maksamaan Neuvostoliitolle sotakorvauksia yhteensä 300 miljoonan Yhdysvaltojen dollarin arvosta. Korvaukseen sisältyi myös meriteollisuuden tuotteita. Suomen oli toimitettava esimerkiksi 90 puista kuunaria. Sotakorvausalueen rakentamiseksi Pansioon perustettiin nopeasti kaksi laivatelakkaa heti sodan jälkeen. Telakat muuttivat maaseutumaisen alueen eteläosan nopeasti teollisuusyhdyskunnaksi.<sup>10</sup>

Toinen telakoista muodostettiin Turun laivastoaseman korjaustelakasta. Telakan toiminnasta vastaamaan perustettiin vuonna 1946 *Valtion Metallitehtaat* eli VMT. Myöhemmin yrityksestä tuli *Valmet Oy*.<sup>11</sup> Toinen telakka kuului *Oy Laivateollisuus Ab:lle* eli ”LATElle”, joka perustettiin erityisesti puulaivoja rakentamaan vuonna 1945. Ensimmäinen laiva laskettiin vesille jo vuonna 1947.<sup>12</sup>

Teollisuutta varten tarvittiin myös asuntoja. Asuttaminen kuului 1940-luvun kiireellisesti ratkaistaviin ongelmiin. Turun väkiluku kasvoi vuoden 1944 jälkeen vajaan kuudessa vuodessa 83 000:sta 100 000 asukkaaseen. Tärkeimmät kasvun syyt olivat muuttoliike ja lisääntynyt syntyvyys. Suuri osa väestöstä asettui alueille, jotka oli hiljattain liitetty Turkuun.<sup>13</sup> Vuonna 1949 Pansion väkiluku oli jo noin 2000.<sup>14</sup>

Teollisuus rakennutti asuntoja ratkaisutakseen Pansioon syntyneen asuntopulan. Aluksi telakkatyöväelle tehtiin yksinkertaisia parakkeja ja hirsitaloja vuosina 1944–46. Tehtiin myös muutama tiilirakennus. Koska asunnot eivät edelleenkään riittäneet, *Oy Laivateollisuus Ab* hankki lisää maata ”Lotinapelloksi” kutsutulta alueelta. Päätettiin myös rakentaa kokonainen uusi asuinalue. Asunnot suunniteltiin ja rakennettiin vuosina 1946–48. Alueen asemakaavan laati arkkitehti Erik Bryggman, joka suunnitteli myös alueen asuinrakennukset. Työläisille suunnitelluissa asunnoissa oli kaksi huonetta ja keittiö, ja asuntoyksiköitä voitiin kytkeä limittäin toisiinsa. Bryggmanin suunnitteleman alueen yhteensä 42 asuinrakennuksessa oli jokaisessa joko yksi asunto tai kahdesta neljään yhteen kytkettyä asuntoa. Rakentamisessa hyödynnettiin esivalmistettuja puuelementtejä, jotka valmisti A. Ahlström Oy. Talot sijoitettiin alueelle korkeuskäyriä noudatellen, ja suunnitelmassa alueen keskellä oli asukastalo.<sup>15</sup> Alueen rakenne kuvasti yhteisön sosiaalista hierarkiaa: lähimpänä telakkaa olivat johdon ja insinöö-



Kuva 1. Vuoden 1947 karttaan on merkitty vaaleanharmaalla vuosina 1923–47 laivastoaseman, teollisuuden ja sen asutuksen sekä Artukaisten lentokentän käyttöön otetut maa-alueet. Tummanharmaalla on merkitty vuosien 1947–68 välillä asuin- ja muulle rakentamiselle otetut alueet vuoden 1968 peruskartasta pääteltynä (kartan alueet eivät seuraa kiinteistörajoja). Numeroiden selitykset: 1) öljysatama, 2) laivastoasema, 3) Artukaisten lentoasema, 4) telakat, 5) Pansioon rakentunutta uutta asutusta. Tarkastelualue on rajattu pohjoisessa Turun ja Raision nykyiseen kunnanrajaan ja muualla vesistöihin. Karttapohja: Topografikartta 1:20 000, v. 1947; karttarunkona ilmakuvakartta, kuvaus vuosilta 1939 ja 1945, mitattu 1946. Maanmittaushallituksen kivipaino, Helsinki. Lähde: Kansalliskirjasto. Karttaa on käsitelty.

rien hieman suuremmat asunnot, kun taas alemmassa asemassa olevat saivat asuntonsa alueen reunoilta.<sup>16</sup>

Pansio-Pernon alueen historiaan sisältyy myös hanke, jossa myöhemmin Hölmöläksi ristittyä omakotialuetta rakennettiin talkootyönä. Ajatus syntyi kesällä 1950, ja sitä edisti paikallinen sosiaalidemokraattinen yhdistys. Kaupungin hallinto hyväksyi hankkeen, jota varten kaavoitettiin 47 tonttia peltomaalle. Tarkoitus oli rakentaa talot yhteisvoimin ja hankkeen lopussa arpoa talot osakkaille. Kuten saattaa arvata, hanke ei sujunut ongelmitta. Osakkaista 16 rikkoi sopimuksen ja halusi itselleen jonkin tietyn talon. Loput osakkaat kuitenkin toimivat niin kuin oli alun perin päätetty.<sup>17</sup>

Moni kirjoittaja ja haastateltu on korostanut Pansion sodanjälkeistä yhteishenkeä.

Vaikka työ oli raskasta, perheillä oli pieniä lapsia ja sodanjälkeisen asuntopulan ratkaiseminen vei joitakin vuosia, tulevaisuus oli valoisa ja hyvinvointi lisääntyi.<sup>18</sup> Alue oli merkittävä Turun ulkopuolinen asutuskeskittymä: 1950-luvun alussa Valmetin ja Laivateollisuuden asuinalueiden väestö ("Pansion asumalähiö" n. 2225 henkeä) oli jokseenkin yhtä suuri kuin pohjoisempi Raision alue ("Raision asumalähiö", n. 2500 henkeä).<sup>19</sup>

Pansion telakoiden aika oli rajallinen. Kun sotakorvaukset oli maksettu, Oy Laivateollisuus Ab jatkoi rakentamalla erikoisaluksia. Erityinen innovaatio oli laminoitujen liimapuupalkkien valmistus. Tuotanto oli voitollista, ja yli 50 prosenttia siitä meni vientiin. Kuitenkin jo 1960-luvun alku oli vaikea, mikä osaksi johtui teräksisten lai-

vojen suosion kasvusta. Yhtiö vältti konkurssin osaksi vuoden 1967 devalvaation ansiosta (devalvaatioita oli noihin aikoihin toistuvasti), minkä jälkeen vientimahdollisuudet paranivat. Vuonna 1973 Valmet Oy osti yhtiön osakkeet. Nyt se omisti Pansion molemmat telakat ja laajensi tuotevalikoimaa.<sup>20</sup> Valmet oli itsekin ollut vaikeuksissa, aluksi 1950-luvun alussa ja jälleen kymmenisen vuotta myöhemmin, vaikka yhtiö oli erityisesti investoinut Pansion telakan kehittämiseen.<sup>21</sup> Vuoden 1963 kriisin ratkaisemiseksi perustettiin Pansion tehdas, joka ryhtyi valmistamaan ilmastointilaitteita ja rakennusten teräsrunkoja.<sup>22</sup>

Seuraava telakkakriisi ilmaantui jo vuonna 1975, mutta siitäkin selvittiin. Kuitenkin 1980-luvulla alkoi kohtalokas alamäki. Kiristynyt kilpailutilanne johti *Ab Wärtsilä Oy:n* ja Valmetin telakkatoimintojen yhdistämiseen vuonna 1986, minkä jälkeen Pansion telakat suljettiin. Myös Laivateollisuus lopetti toimintansa vuonna 1988.<sup>23</sup>

Kuitenkin jo ennen tätä *Wärtsilä-yhtymä Oy* oli päättänyt perustaa uuden laivatelakan Pernoon vain muutama kilometri Pansion telakoista luoteeseen. Pernon telakka oli tarkoitettu suurille laivoille, joita rakennettiin usein erityistarkoituksiin. Osa Pansion telakoiden työvoimasta siirtyi uuteen paikkaan.<sup>24</sup> Uuden telakan valmistuttua hylättiin samalla vanhemmat, Aurajoen suun länsi- ja itäpuolen telakat korjaustelakkaa lukuun ottamatta.<sup>25</sup> Pernon alue liitettiin Turkuun vuonna 1967, ja Pernon telakka vihittiin käyttöön vuonna 1975.<sup>26</sup> *Wärtsilä-yhtymä Oy:n* näkökulmasta tämäkin vaihe osoittautui väliaikaiseksi. Yhtiön laivanrakennuksesta vastannut *Wärtsilä Marine* meni konkurssiin vuonna 1989.<sup>27</sup> Pernon telakan tarina ei kuitenkaan päättynyt, vaan toimintaa on myöhemmin jatkettu uusien omistajien voimin.

## TEOLLISUUSHISTORIAN AVAAMA NÄKÖKULMA KAUPUNGINOSAN SYNTYYN

Pansion teollisuusyhdyskunta sijoittuu mielenkiintoiseen välivaiheeseen. Suomessa metsäteollisuuden kehitys oli ollut nopeaa vuosien 1890 ja 1945 välillä.<sup>28</sup> Etenkin 1920- ja 1930-luvuilla teollisuus oli ryhtynyt perustamaan ja suunnittelemaan uusia teollisuusyhdyskuntia ja omaksui tätä myötä yhteiskunnallisesti merkittävän roolin.<sup>29</sup> Pansion yhdyskunta noudatti tällaista teollisuusyhdyskunnan mallia, jonka toteutusmalliin sopi myös Bryggmanin kaltaisen eturivin arkkitehdin palkkaaminen. Bryggmanin roolia asuinalueen suunnittelijana voi verrata esimerkiksi Väinö Vähäkallioon ja Alvar Aaltoon. Vähäkallio suunnitteli Kaukopään sulfitti-selluloosatehtaan, joka rakennettiin vuosina 1934–35.<sup>30</sup> Aallon suunnittelemissa teollisuusalueista voi mainita muun muassa Sunilan (yleiskaava 1936), Anjalankosken Inkeröisen (1937–1939) ja Strömbergin alueen Vaasan Huutoniemessä (1943).<sup>31</sup> Bryggman puolestaan aloitti Oy Laivateollisuus Ab:n asuinalueen suunnittelun toisen maailmansodan jälkeen. Asuinalue muistuttaa esimerkiksi Aallon kaavoittamia teollisuuden omakotialueita, joissa niin ikään voitiin soveltaa sarjajalmitteista rakentamista tyyppiasuntoineen. Siinä missä selluloosateollisuus sijoitti uudet paikkakuntansa uittoreittien varrelle, telakkateollisuus tarvitsi suotuisan paikan rannikolla. Pansion tapauksessa sijainti osui Turun läheisyyteen, mikä mahdollisti alueen myöhemmän suunnittelun kaupunginosana.

Samaan aikaan kun teollisuus jatkoi asutuskeskittymien rakentamista, alkoivat yhdyskuntasuunnittelun ajatusmallit muuttua. Niitä levitti Suomeen erityisesti Otto-Iivari Meurman toimiessaan asemakaavoituksen professorina Teknillisessä korkeakoulussa. Tässä mallissa kaupunki, sen osina asuunkunnat, niiden alaiset asumalähiöt ja edelleen alimman tason asumasolut muodosti-

vat hierarkkisen rakenteen. Merkittävä osa tästä ajattelusta oli omaksuttu Britanniasta. Meurman toi mainittua ajattelua Suomeen myös teoksensa *Asemakaavaoppi* välityksellä.<sup>32</sup> Tätä artikkelia varten ei ole selvitetty, missä määrin Bryggman otti suunnittelussa huomioon näitä uusia ajatuksia. Suunnitelmassa on kuitenkin piirre, joka voisi ilmentää brittiläistä vaikutusta. Bryggmanin sanoin: ”Asuinalueen sisääntulokohtaan on suunniteltu autotalli ja paloasema, minkä lisäksi siellä sijaitsee jo valmistunut pesula- ja saunarakennus. Vähän edemmäksi päätien varrelle on suunniteltu erilaisia sosiaalisia tarkoituksia palvelevien rakennusten muodostama keskus, joka on yhteydessä puistoalueeseen.” Mainittu ”keskus”, jota ei kuitenkaan toteutettu, vastasi varsin hyvin brittiläisen mallin mukaista ”community centre” ajatusta.<sup>33</sup>

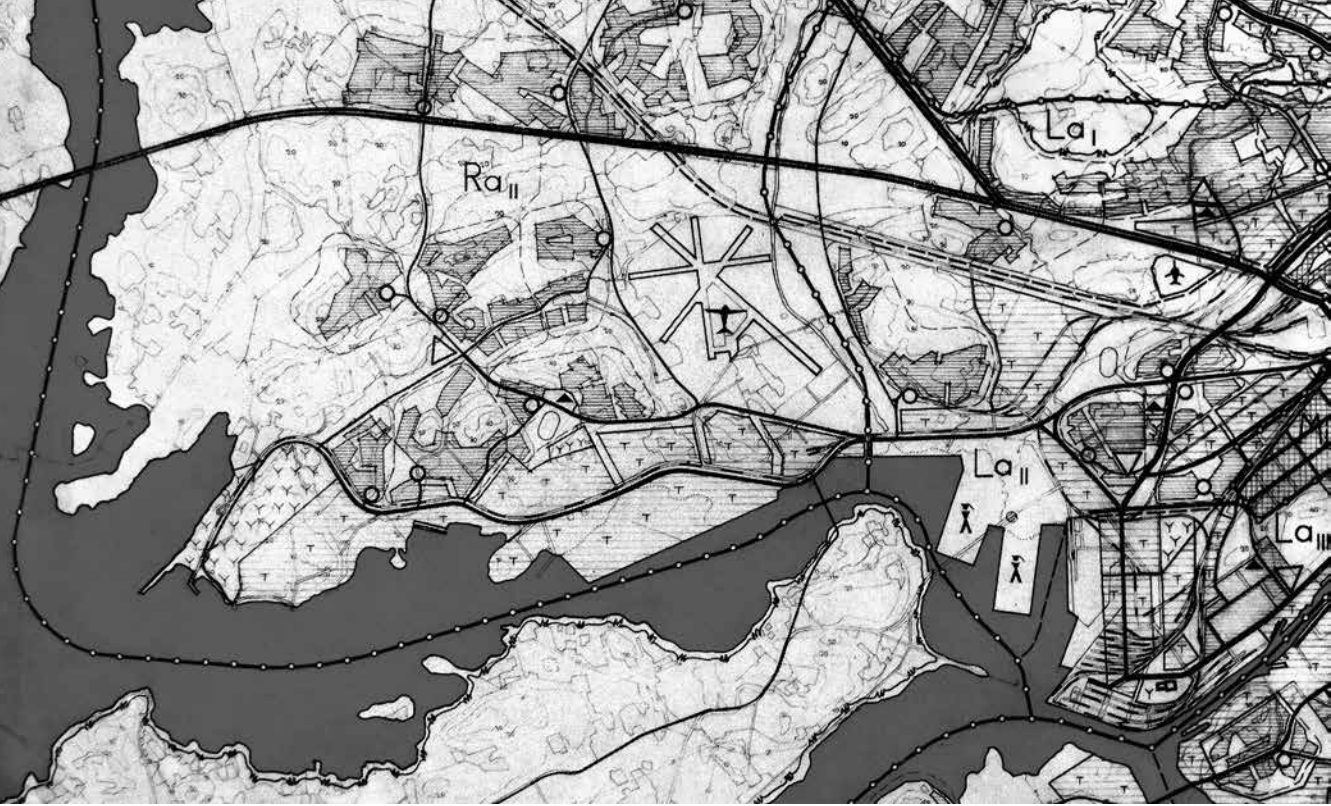
Laivateollisuuden asuinalue sisältää siis kiinnostavia murroskaudelle ominaisia näkökohtia, mutta edustaa tyypillisesti 1940-luvun nopeasti teollisen tuotannon ehdoilla kasvanutta yhdyskuntaa, joka oli suhteellisen tiivis yhdyskuntarakenteeltaan ja mitä ilmeisimmin myös sosiaalisesti. Tätä ydintä ympäröivä alue on kuitenkin hajanaista ja tilallisesti hieman epäselvää. Tämä hajanaisuus liittyy Pansio-Pernon myöhempiin kehitykseen, jonka tarkastelu edellyttää myös usean näkökulman yhdistämistä.

Nykynäkökulmasta kaupunkiseutujen hajanaista rakentumista on pyritty selittämään kansainvälisessä keskustelussa muun muassa Thomas Sievertsin muotoileman käsitteen ”Zwischenstadt” avulla. Käsitteen suora kääntäminen ”välikaupungiksi” ei tuo esiin sitä, että käsite viittaa myös ajalliseen ulottuvuuteen eli tämän uudenlaisen ympäristötyypin muokkaantumisen prosessuaalisuuteen. Kyse on siis seutuistuneesta, hajonneesta ja jatkuvassa muutostilassa olevasta, osittain urbaanista yhdyskuntarakenteesta, joka ei välttämättä näytä noudattavan minkäänlaisen koko-

naissuunnitelman logiikkaa. Leikkimielisiä suomennoksia termille ”Zwischenstadt” voisivat olla myös esimerkiksi ”seutunki” tai ”laajama”. Vaikka tällainen ympäristö vaikuttaa sattumanvaraisesti syntyneeltä, se voi perustua ratkaisuihin, jotka yksittäisinä päätöksinä vaikuttavat rationaalisilta. Myös ’kaupungin’ ja ’maaseudun’ välinen raja on tällaisen kehityksen myötä yhä vaikeammin hahmotettavissa. Laajemmassa mittakaavassa nähtynä nykyaikainen kaupunki on yhä vahvemmin ei-hierarkkinen, moninapainen ja monimutkaisesti verkottunut. Tähän ovat jo pidemmän aikaa olleet vaikuttamassa hyvin monet tekijät.<sup>34</sup>

Zwischenstadt on melko yleistävä, olemukseltaan lähinnä strukturaalinen selitysmalli. Pansio-Pernon tapauksessa mallia voi peilata toteutuneeseen paikalliseen muutokseen. Ensinnäkin huomataan, että ”hajoamiskehitys” alkoi Pansiossa heti sodan jälkeen, kun Laivateollisuuden myötä alueelle rakentuvaa asutusta sijoiteltiin laajemmallekin alueelle, kukkuloiden väliin. Osatekijänä oli jo maantiede: Lounais-Suomelle tyypillisessä merestä kohonneessa maaperässä jyrkät kalliot ja rakentamiseen soveltuvat tasaiset alueet vuorottelevat. Vuoteen 1950 mennessä Pansioon oli ehditty rakentaa lähinnä osa Bryggmanin asuinaluetta ja sen länsipuolista vielä varhaisempaa asutusta. Vuonna 1951 arkkitehti Olavi Laisaari laati Turku varten yleiskaavaehdotuksen.<sup>35</sup> Pansion myöhempi asuntorakentaminen näyttää seuranneen hyvinkin tarkasti Laisaaren ehdottamia tai ennakoimia ”asumasolujen” sijaintipaikkoja.

Edellä mainitussa Bertel Jungin 1920-luvun kaavaehdotuksessa Turun keskustan säännöllistä kaupunkirakennetta olisi vielä jatkettu Raisionjoen suun yli Pansion puolelle. Laisaaren yleiskaava noudatti sen sijaan hyvin uskollisesti Meurmanin esittämää hajakeskitettyä, hierarkkista mallia. Sen mukaisesti Pansion muodostamalla asu-  
malähiöllä oli määrä olla yksi pääkeskus ja



Kuva 2. Ote Olavi Laisaaren vuonna 1951 laatimasta Turun yleiskaavasuunnitelmasta. Lähde: Laisaari 1952. Luettavuuden parantamiseksi vesialueet on muokattu tässä harmaiksi.

useita asumasoluja omine pienine keskuksineen; jälkimmäisistä yhden muodosti jo toteutettu Bryggmanin asuinalue.<sup>36</sup> Laisaaren ehdottamaa pääkeskusta ei sellaisenaan lähdetty toteuttamaan, mutta sen lähettyville rakennettiin myöhemmin esimerkiksi nyt jo lakkautetun Pernon lukion rakennus ja Hövelin kauppakeskus. Lopputulos jäi kuitenkin vajavaiseksi kaavan tavoitteisiin verrattuna. Pansion hajanaisuus aiheutui siis tässä vaiheessa yhtäältä Laisaaren omaksumista suunnitteluihanteista, sovellettuina Pansion tarjoamiin maastollisiin ja maisemallisiin olosuhteisiin, toisaalta hajanaisuus oli tulosta kaavan puutteellisesta toteutuksesta. Hajanaista vaikutelmaa on myös lisännyt eri osa-alueiden rakentamisen eriaikaisuus. Vuoden 1968 jälkeen Pansion alueelle pystytettiin elementtirakenteisia betonikerrostaloja, jotka osaltaan rikkoivat toista maailmasotaa seuranneiden vuosien aikana syntyneen alueen rakennuskannan yhtenäisyyden.

Pansio-Perno voi tarkastella myös Turun ”kolonisoimana” alueena, jonne on voitu helposti sijoittaa toisiinsa nähden irrallisia toimintoja. Sijainti melko lähellä Turun keskustaa, hyvät satamapaikat ja mahdollisuus rautatieyhteyden mahdollistivat maaseudun hyödyntämisen raakamaana. Tämäkin kehitys oli nähtävissä jo ennen sotaa ja erityisesti sen jälkeen – oikeastaan myös sotakorvaustelakoiden synty voidaan nähdä tältä kannalta, vaikka taustalla olivatkin Pansion varhaisemmat satamasuunnitelmat. Suunnilleen 1980-luvulta voi katsoa alkaneen sellaisen kehityksen, jota Zwischenstadt-nimitys kuvaa kohtalaisen hyvin. Artukaisen lentokentältä vapautunutta aluetta on käytetty muun muassa maatalousmessujen tapahtumakenttänä, moottoriratana ja erilaisten hallien rakentamipaikkana. Myös alueen teollinen mittakaava kasvoi, kun telakkatoiminnot siirtyivät uudelle Pernon telakalle ja Turun satama laajeni vanhalle telakka-alueelle. Lisäksi teollisuuden toi-

minnot vaara-alueineen alkoivat hankaloittaa asuinalueiden kehittämistä.

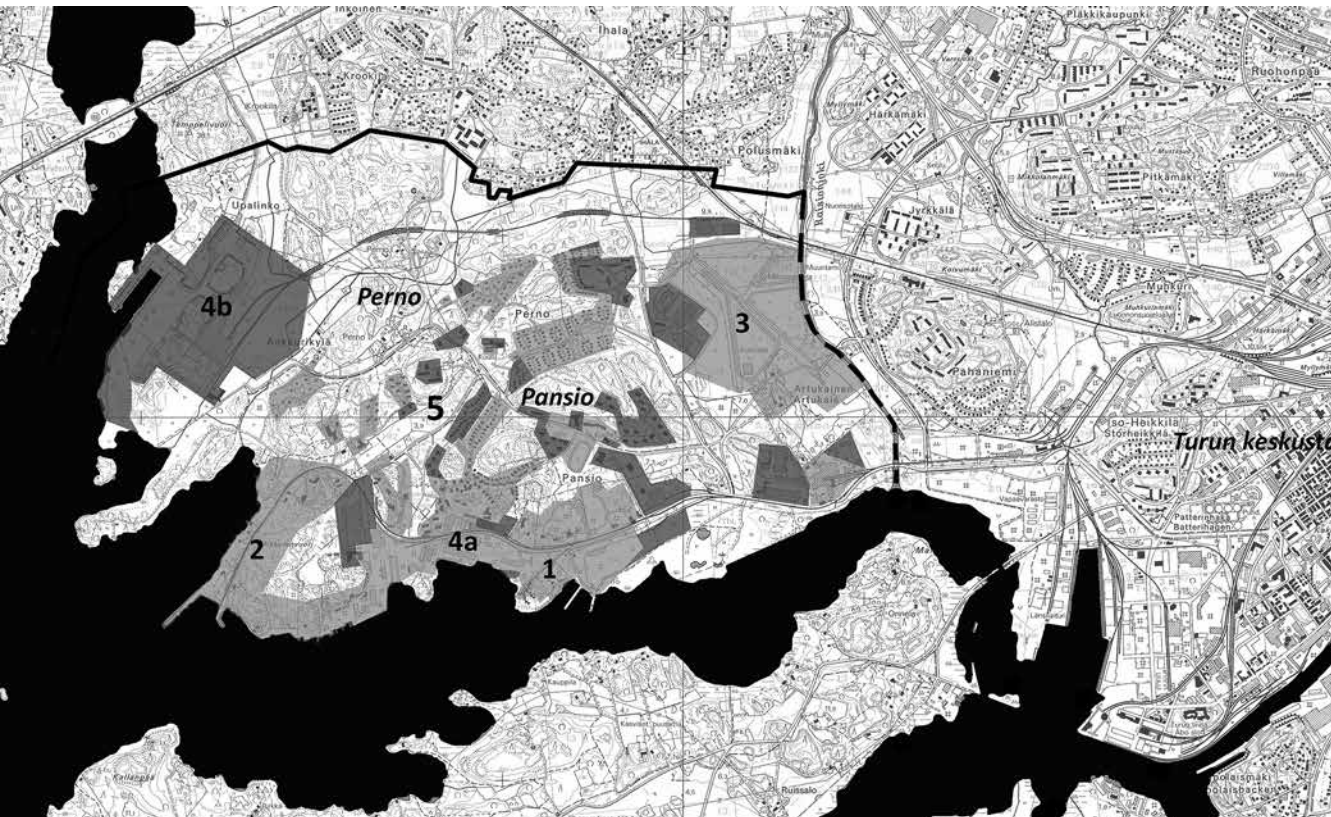
Pansio-Perno on edelleen melko syrjäinen Turun keskustaan nähden. Alueen asutus on jäänyt lähes täysin eristyksiin merenrannasta. Toisaalta alueella on omat vahvuutensa. Aluksi hajanaiselta vaikuttava yhdyskuntarakenne näyttäytyy johdonmukaisempana, jos sen ajatellaan toteutuneen kehityksen mukaan joukoksi omintakeisia historiallisia kerrostumia, jälkiä menneestä ja melko koskemattomina säilyneitä luonnonkauniita kohtia. Teollisen kehityksen materiaaliset jäljet ovat paikallisesti ja jopa kansallisesti arvokasta teollisuusperintöä. Yhdyskuntasuunnittelun yhteydessä olisi siis ratkaistava, mitä käyttöarvoa tällä teol-

lisuushistorialla olisi ja millaista julkista ohjausta tai muita toimenpiteitä sen säilymisen turvaaminen edellyttäisi. Perinnön säilyttämisen kannalta voi kysyä, mikä olisi paras ja luonnollisin tapa yhdistää jatkuva teollinen toiminta, asuinalueet, alueella tarvittavat palvelut sekä teollisen historian paikallinen materiaallinen perintö.

## JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä artikkelissa on osoitettu, miten Pansio-Pernon telakkateollisuutta voi tarkastella myös osana suomalaisen yhdyskuntasuunnittelun murrosvaihetta 1940-luvulla. Kehittämisen keskuksena oli alkuvaiheessa

Kuva. 3. Vuoden 1981 karttaan on merkitty vaaleanharmaalla vuosina 1923–68 käyttöön otetut alueet (vertaa kuva 1). Tummanharmaalla on merkitty vuosina 1968–81 käyttöön otetut tai lisärakennetut alueet, joista huomattavin on Pernon telakka vasemmassa laidassa. Numeroiden selitykset: 1) öljysatama, 2) laivastoasema, 3) Artukaisten entinen lentoasema, 4a) Pansion vanhat telakat, 4b) Pernon uusi telakka, 5) Pansio-Pernon asutusta. Karttapohja: Peruskartta 1:20 000, v. 1981; karttarunkona ilmakuvakartta 1962 ja osittain kaavojen pohjakartta, ilmakuvaus 1977, täydennyskarttoitus 1978. Maanmittaushallitus, Helsinki. Lähde: Maanmittauslaitoksen ”Vanhat painetut kartat” -palvelu, <http://vanhatpainetutkartat.maanmittauslaitos.fi/>. Ladattu 28.5.2014. Lisenssi: [http://www.maanmittauslaitos.fi/avoindata\\_lisenssi\\_versio1\\_20120501](http://www.maanmittauslaitos.fi/avoindata_lisenssi_versio1_20120501). Karttaa on käsitelty.





Erik Bryggmanin suunnittelema Oy Laivateollisuus Ab:n asuinalue, jonka olemusta edellä on kuvattu. Tämä alue asuntoineen ja palveluineen sopi hyvin niihin ”asumasolun” periaatteisiin, jotka Otto-I. Meurman esitti Asemakaavaopissaan. Teollisuusyhdyskuntana Pansion telakoita voi verrata myös saman ajan teollisuuspaikkakuntiin sisämaan vesistöjen äärellä.

Olavi Laisaaren laatima Turun yleiskaavaehdotus vuodelta 1951 sovitti 1940-luvun lopulla telakan läheisyyteen rakentuneet asuinalueet osiksi täysimittaista hajakeskitettyä asumalähiötä. Alueen myöhempi asuinrakentaminen onkin sijoittunut huomattavan tarkasti kaavaehdotuksen mukaisille paikoille. Alueen täydentyminen edistyi kuitenkin verkkaisesti, joten lopputulos muodostui vielä Laisaaren kaavaehdotustakin pirstoutuneemmaksi. Siinä missä Laivateollisuuden asuinalue oli muodostanut otsikon mukaisesti yhdyskunnan ytimen, yleiskaavaehdotus esitti uuden keskuksen rakentamista pohjoisemmaksi. Sellaista ei kuitenkaan ole toistaiseksi toteutettu ehdotetussa laajuudessa.

Pansio-Pernon alueella on monia arvokkaita ja eheinä säilyneitä, teollisuushistorian näkökulmasta kiinnostavia ympäristöjä. Kokonaisuutena alue on omintakeinen esimerkki hajakeskitetyn kaavoituksen toteutuksesta teollisuuden ehdoilla. Teollisuuden tarpeet ovat ohjanneet myöhempäänkin alueen suunnittelua. Rakentamisessa ja logistikkassa tapahtuneita muutoksia on luettavissa alueen rakennetusta ympäristöstä. Laivanrakennuksen siirtyminen Pernon telakalle 1980-luvun alkuun mennessä muutti telakkateollisuuden suhdetta asuinalueeseen, koska Pernon telakka ei käytännössä enää kytkeytynyt Pansion yhdyskuntarakentamiseen.

Markku Norvasuo  
TKT (arkkit.), tutkija, Aalto-yliopisto, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutusryhmä YTK.  
markku.norvasuo@aalto.fi

Mikko Mälkki  
Arkkitehti, tutkija, Aalto-yliopisto, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutusryhmä YTK.  
mikko.malkki@aalto.fi

Tämä artikkeli on vertaisarvioitu. *Tekniikan Waiheita* kiittää vertaisarviolijia arvokkaista kommentista.

<sup>1</sup> Uusitalo 1985, 242; Sjöblom 1995, 58–60, 64–65.

<sup>2</sup> Sjöblom 1995, 61–62; Andersson 2002, 50–52.

<sup>3</sup> Uusitalo 1985, 228.

<sup>4</sup> Uusitalo 1985, 261; Björklund 1990, 16.

<sup>5</sup> Ketola 2003, 240.

<sup>6</sup> Knorring 1995, 17–29, 81–82, 85–89.

<sup>7</sup> Uusitalo 1985, 235–236.

<sup>8</sup> Björklund 1990, 16; Varnila 2006, 12–14, 18.

<sup>9</sup> ”Imatra Steel Oy Ab 1915–”, s.d.

<sup>10</sup> Björklund 1990, 61; Lundelin 1998, 14–15.

<sup>11</sup> Uusitalo 1985, 261; Björklund 1990, 63.

<sup>12</sup> Varnila 2006, 16–20; ”Oy Laivateollisuus Ab 1945–1990”.

<sup>13</sup> Uusitalo 1985, 228–230.

<sup>14</sup> Varnila 2006, 34.

<sup>15</sup> ”Pansion Laivateollisuuden asuinalue Museovirasto” 2014; Bryggman 1953, 34–39.

<sup>16</sup> Bryggman 1953; ks. myös Varnila 2006, 29.

<sup>17</sup> Varnila 2006, 30.

<sup>18</sup> Varnila 2006, 30; Tapana 2003.

<sup>19</sup> Laisaari 1952, 148.

<sup>20</sup> ”Oy Laivateollisuus Ab 1945–1990”; Björklund 1990, 311.

<sup>21</sup> Björklund 1990, 154–160.

<sup>22</sup> Björklund 1990, 210–214.

<sup>23</sup> Knorring 1995, 138; Lundelin 1998, 316.

<sup>24</sup> Knorring 1995, 133–135; Lundelin 1998, 305–311.

<sup>25</sup> Knorring 1995, 137.

<sup>26</sup> Laakso 1985, 286–287.

<sup>27</sup> Knorring 1995, 135–146.

- <sup>28</sup> Ytimekäs yhteenveto on lähteessä Myllyntaus 1992.
- <sup>29</sup> Nupponen 1990.
- <sup>30</sup> Niskanen 2005, 238–244.
- <sup>31</sup> Kommentoitu luettelo Aallon töistä on teoksessa Schildt 1994.
- <sup>32</sup> Meurman 1947/1982; Hurme 1991, 78–82.
- <sup>33</sup> Bryggman 1953; Stephenson & Stephenson 1942.
- <sup>34</sup> Ks. mm. Pakarinen, s.d. ja Sieverts 2003.
- <sup>35</sup> Laisaari 1952.
- <sup>36</sup> Laisaari 1952, 102–107 ja kuva 63; Hurme 1991, 89–93.
- LÄHTEET:**
- ANDERSSON, Harri. 2002. "Turun läntisten osien ja suomalaisen yliopiston asemakaavaehdotukset 1920-luvulla." Teoksessa *Näkymätön kaupunki: toteutumattomia suunnitelmia 1900-luvun Turusta*, toim. Susanna Hujala & Päivi Kiiski-Finel, 50–64. Wäinö Aaltosen museon julkaisuja, nro 34. Turku: Wäinö Aaltosen museo.
- BJÖRKLUND, Nils G. 1990. Valmet: Asetehtaiden muuntuminen kansainväliseksi suuryhtiöksi. Helsinki: Valmet.
- BRYGGMAN, Erik. 1953. "Oy Laivateollisuus Ab:n asuntoalue, Turku." *Arkkitehti* 3/1953: 34–39.
- HURME, Riitta. 1991. *Suomalainen lähiö Tapiolasta Pihlajamäkeen*. Helsinki: Societas scientiarum Fennica.
- "Imatra Steel Oy Ab 1915–." Suomen elinkeinoelämän keskusarkisto. <http://elma.elka.fi/ArkHistory/1091.DOC>, luettu 18.6.2014.
- KETOLA, Timo J. 2003. "Artukainen toi lentokoneit vedestä maalle." *Turun Sanomat*, 14.12.2003 <http://www.ts.fi/teemat/sunnuntai/1073933728/Artukainen+toi+lentokoneit+vedesta+maalle>
- KNORRING, Nils von. 1995. Aurajoen veistämöt ja telakat: muistiinpanoja Turun telakoiden historiasta. Espoo: Schildt.
- LAAKSO, Veikko. 1985. "Nopean kaupungistumisen vuosikymmen." Teoksessa *Turun seitsemän vuosisataa*, toim. Eero Kuparinen, 266–304. Turun Historiallinen Yhdistys & Turun kaupunki.
- LAISAARI, Olavi. 1952. Turun yleiskaava ja kaupungin kehittämissuunnitelma. Turku: s.n.
- LUNDELIN, Viljo. 1998. *Laivanrakentajana vuosina 1945–1988*. LATE telakkana 1945–1990. Turku: Turun laivateollisuuden toimihenkilökerho.
- MEURMAN, Otto-I. 1947/1982. *Asemakaavaoppi*. 2. facsimile-painos. Helsinki: Rakennuskirja.
- MYLLYNTAUS, Timo. 1992. "Technological Change in Finland." Teoksessa *Technology and Industry – a Nordic Heritage*, toim. Jan Hult & Bengt Nyström, 29–52. Nantucket: Science History Publications/USA. Saatavissa: [https://www.academia.edu/503138/Technological\\_Change\\_in\\_Finland](https://www.academia.edu/503138/Technological_Change_in_Finland). Luettu 20.2.2015.
- NISKANEN, Aino. 2005. *Väinö Vähäkallio ja hänen toimistonsa: arkkitehdin elämäntyö ja verkostot*. Teknillisen korkeakoulun arkkitehtiosaston tutkimuksia 22. Espoo: Teknillinen korkeakoulu. <http://lib.tkk.fi/Diss/2005/isbn9512279894/>.
- NUPPONEN, Terttu. 1990. "Yhdyskunnat ja yhteisen hyvän tekijät. Teollisuus ja arkkitehdit yhdyskuntien kehittäjinä." *Kulttuuritutkimus* 7 (1): 3–14.
- "Oy Laivateollisuus Ab 1945–1990." Suomen elinkeinoelämän keskusarkisto. <http://elma.elka.fi/ArkHistory/L138.DOC>, luettu 18.6.2014.
- PAKARINEN, Terttu. s.d. "Metakkaa metaforista – kaupunkikäsityksen muutos tiedollisena ongelmana." *Yhdyskuntasuunnittelu* 45 (2): 27–43.
- "Pansion Laivateollisuuden asuinalue (Museovirasto)." [http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.asp?KOHDE\\_ID=1441](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.asp?KOHDE_ID=1441), luettu 15.1.2014.
- SCHILD, Göran. 1994. *Alvar Aalto, A Life's Work: Architecture, Design and Art*. Käänt. Timothy Binham. Helsinki: Otava.
- SIEVERTS, Thomas. 2003. *Cities Without Cities: An Interpretation of the Zwischenstadt*. Abingdon: Spon Press.
- SJÖBLOM, Heli. 1995. *Satama kaupungissa: Turun sataman muutos kaupunkikehityksen eri vaiheissa*. Turun yliopiston merenkulkualan koulutuskeskuksen julkaisuja, B 75. Turku: Turun yliopisto.
- STEPHENSON, Flora & Gordon Stephenson. 1942. *Community Centres*. London: P. Lund, Humphries & Co. Ltd.
- TAPANA, Erja. "Entisaika elää Bryggmanin mökkikylässä [= Good old times remain in Bryggman's village]." *Turun Sanomat*, 11.5.2003
- UUSITALO, Sinikka. 1985. "Turku Suomen itsenäistymisestä vuoteen 1950." In *Turun seitsemän vuosisataa*, toim. Eero Kuparinen, 225–65. Turun Historiallinen Yhdistys & Turun kaupunki.
- VARNILA, Markku. 2006. *Merellinen Pansio: laivasto, telakat ja öljysatama: kaupunginosaistoriikki*. Turku: Markku Varnila.