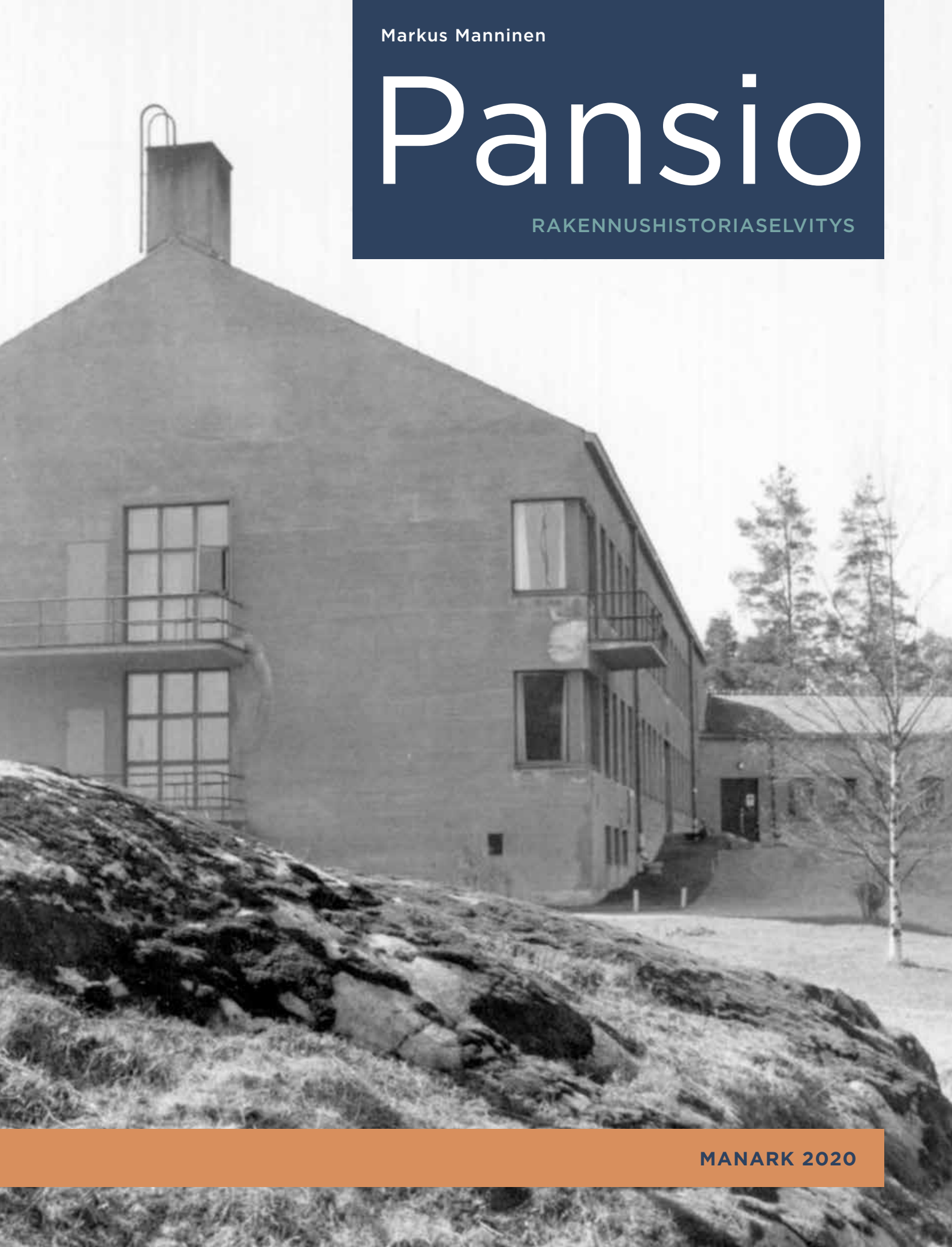




Markus Manninen

# Pansio

RAKENNUSHISTORIASELVITYS

MANARK 2020

© MARKUS MANNINEN JA ARKKITEHTITOIMISTO MANARK OY 2020

Ulkoasu ja taitto: Markus Manninen

Valokuvat ja kartat, ellei toisin mainita: Arkkitehtitoimisto Manark Oy

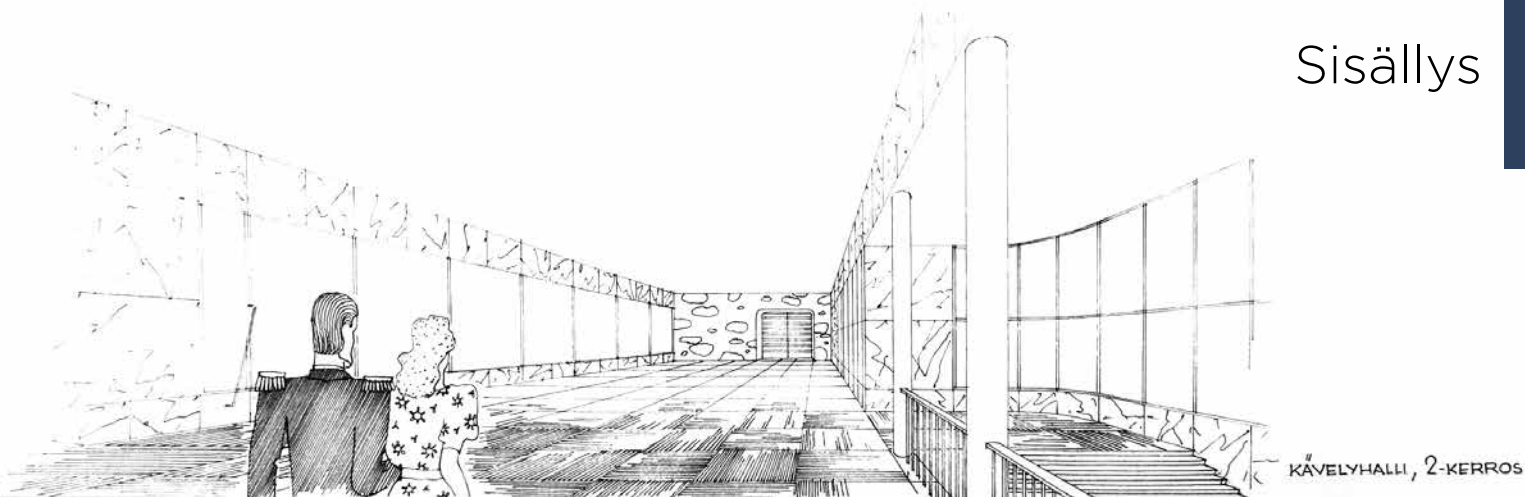
Kustantaja: Senaatti-kiinteistöt, Helsinki 2020

Painopaikka: Grano Oy, Jyväskylä

ISBN 978-952-368-047-0 (painettu)

ISBN 978-952-368-048-7 (PDF)





## 5 JOHDANTO

### 9 PANSION KYLÄ

- 9 Isotalo ja Vähätalo 1800–1899
- 16 Huiloita ja satama-aikeita 1900–1923
- 19 Merivoimien kaavailuja 1924–1937
- 23 Rakennukset vuoteen 1937 asti

### 33 PÄÄTUKIKOHTA

- 33 Pansion haltuunotto 1937–1939
- 36 Laivastoaseman perustaminen 1939
- 40 Suurtyön aloitus 1940
- 45 Uuteen sotaan 1941
- 47 Telakka ja työpajat 1942
- 54 Laaja työmaa 1943
- 59 Parakkeja ja viimeistelyä 1944
- 63 Rakennukset 1939–1944

### 101 LAIVASTOASEMA JA TELAKKA

- 101 Sodan ajan olosuhteissa 1945–1946
- 106 Valmetin telakaksi 1946–1959
- 114 Laivastoaseman toipumiskausi 1946–1959
- 122 Telakasta tehtaaksi 1960–1979
- 124 Uudistuksia laivaston vanavedessä 1960–1979
- 134 Myöhemmät vaiheet 1980–2019

### 138 LÄHTEET JA LIITTEET

Kansi: Pansion esikunta- eli hallintorakennus n:o 76 vuonna 1968. SA-kuva

Takakansi: Entisen tykkipajan n:o 58 pohjoisjulkisivu.

Etusivu: Italialta ostettuja MAS-moottoritorpedoveneitä Pansion veneajassa n:o 72 keuhällä 1944. SA-kuva

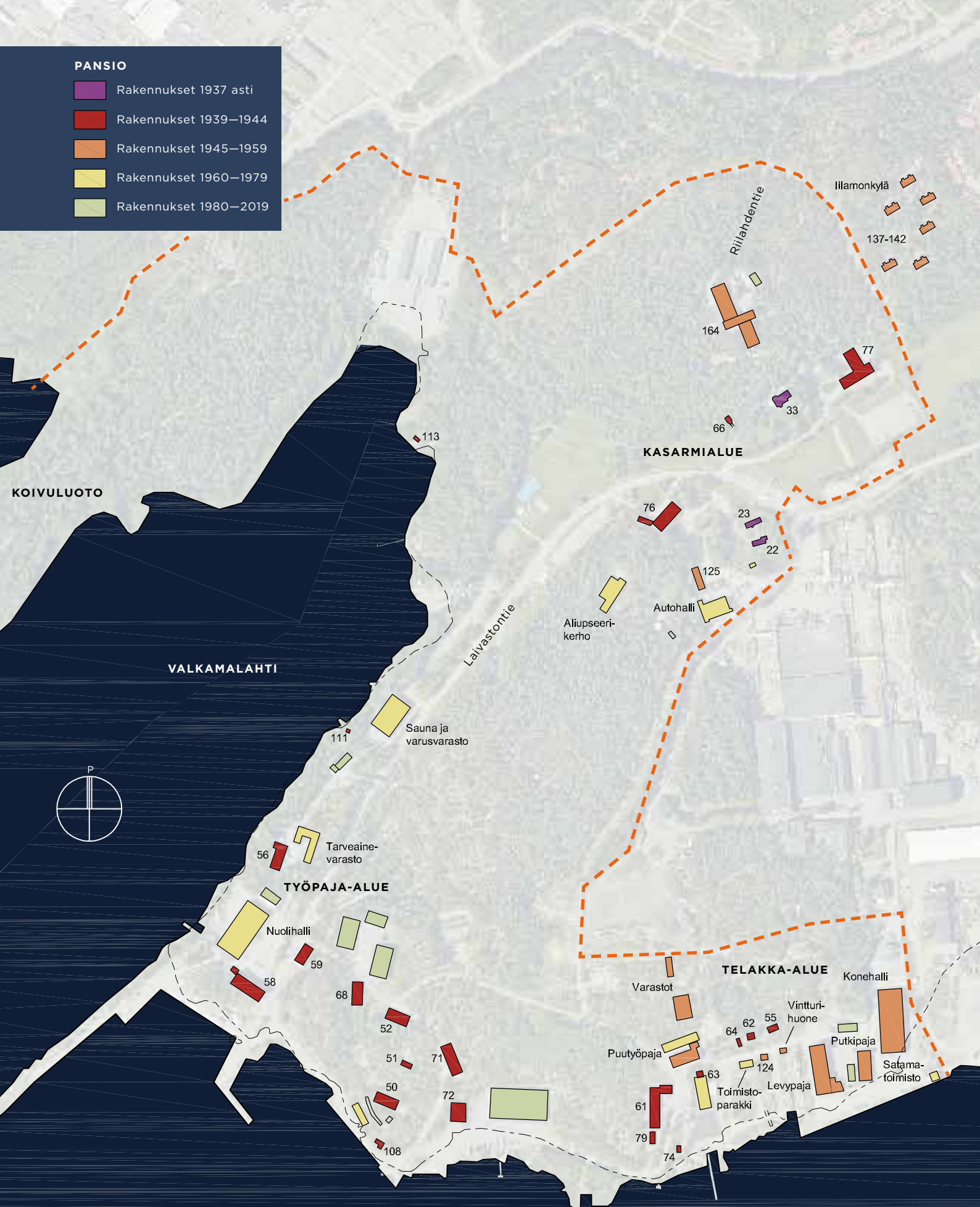
Vas.: Pansion suunnittelu- ja rakennustöiden päällikkö, kommodori Eino Huttunen värittää Turun Laivastoaseman sijaintia kuvaavaa karttaa toukokuussa 1944. Taustalla kohokuva laivastoaseman alueesta. SA-kuva

Yllä: Arkkitehti Risto-Veikko Luukkosen sisäperspektiivikuva to-  
teuttamattomasta Pansion upseerikerhosta vuodelta 1942. AM



# PANSIO

- Rakennukset 1937 asti
- Rakennukset 1939–1944
- Rakennukset 1945–1959
- Rakennukset 1960–1979
- Rakennukset 1980–2019







Turussa sijaitseva Pansio on ainutlaatuinen, sotien aikana 1939–1944 rakennettu laivastoasema. Puolustuslaitokselle rakennettiin sotien aikana yleensä vain tehdas- ja varikkoalueita tai tilapäisrakenteisia parakkikasarmialueita. Pansioon, Turun Laivastoasemalle rakennettiin näitä molempia, mutta lisäksi myös vakituisen kasarmialueen alku.

Pansion niemi sijaitsee omassa rauhassaan Turun kaupunkialueen ja Naantalin välimailla, vastapäätä Ruissalon saaren pohjoisrantaa. Pansion kylään kuului keskiajalta asti kaksi tilaa: Pansion Isotalo ja Vähätalo. Alue kuului Raisioon vuoteen 1931 asti, kunnes se liitettiin Turkuun, joka suunnitteli alueelle uutta satamaansa. Puolustusvoimille, merivoimien toisen laivastoaseman paikaksi Pansio lunastettiin Turun kaupungin kanssa tehdyssä aluevaihdossa, joka astui voimaan vuoden 1939 alussa.

Turun Laivastoaseman rakentamisen pääpaino oli aluksi laivaston alus- ja aseteknisen huollon rakennuksissa ja varastoissa. Majoitukseen käytettiin vuoteen 1944 asti pääasiassa alueella sijainneita vanhoja maatalo- ja huvilarakennuksia. Laivastoaseman aluetta suunniteltiin ensisijaisesti toiminnallisten ja ilmapuolustuksellisten tarpeiden pohjalta. Toiminnallisesti laivastoasema jakaantui neljään pääosaan: työpaja-alueeseen, miinavarikkoon, telakka-alueeseen sekä kasarmi- ja majoitusalueeseen. Pansion vanhoja viljelysalueita erottavat korkeat kalliot ja metsäalueet erottivat toimintoja ja antoivat niille suojaa.

Puolustusministeriössä 1930-luvulla suunniteltujen kasarmialueiden asemakaavoille tyypillisiä aksiaalisommitelmia ei Pansiossa käytetty. Laivastoaseman merellisenä julkisivuna toimi sotasataman reunalle vuonna 1942 valmistunut tykkipaja (rakennus n:o 58), mutta muuten rakennukset pyrittiin sijoittamaan harvakseltaan aukeiden reunoihin ja metsän suojaan. Asemakaavallinen väljyys johtui toisaalta siitä, että valtaosa laivastoaseman suunnittelusta kasarmi- ja majoitusalueesta sekä myös eräät teknilliset rakennukset jäivät rakentamatta.

Syksyllä 1939 aloitetut uudisrakennustyöt rahoitettiin perushankintamäärärahoilla ja suunniteltiin puolustusministeriössä. Siellä laivastoaseman suunnittelusta vastasivat pääasiassa arkkitehdit Kyllikki Halme (1909–1979) ja Märtha Lilius-Tallroth (1904–?), sekä pienemmässä mitassa ainakin arkkitehdit Kalle Lehtovuori, Sam Salvesen ja Eino Ek. Sotien ajalla rakennetut tiili- ja betonirakennukset sekä myös muutama puurakenteinen varasto ovat säilyneet.

Pansion sijainti. Ilmakuva © Turun kaupungin Kaupunkiympäristötoimiala 2018





Kuten puolustusministeriön työtapoihin kuului, rakennuksissa käytettiin hyväksi puolustuslaitoksen aiemmissa kohteissa käytettyjä suunnitteluratkaisuja. Vuosina 1940–1943 valmistuneiden työpajarakennusten arkkitehtuurissa on yhtymäkohtia puolustusministeriön perushankintojen rakennustoimistossa 1930-luvulla suunniteltuihin tehdasalueisiin, mm. Valtion Lentokonetehtäseen ja Valtion Tykkitehtäseen. Kasarmialueelle vuonna 1944 valmistuneet asuin-, hallinto- ja huoltorakennukset ovat jatkumoa 1930-luvun laadukkaalle varuskuntarakentamiselle. Pansion kasarmialueen rakennuksille tyypillisiä piirteitä olivat selkeät rakennushahmot, vaaleaksi rapatut seinäpinnat ja lähes räystäättömät harjakatot.

Sota-aika löi oman leimansa Pansion alueen rakennuttamiseen. Merivoimien sodanaikaiset rakennukset suunniteltiin ja rakennutettiin yleensä Merivoimien esikunnan linnoitustoimistossa, mutta Turun Laivastoasemalla oli oma suunnittelu- ja rakennustoimistonsa. Sitä johti laivastoaseman päällikkönä 1939–41 ollut komentaja, vuodesta 1941 kommodori Eino Huttunen (1895–1949). Kommodori Huttunen jatkoi Pansion suunnittelu- ja rakennustoimiston päällikkönä koko sodan ajan, vaikka siirtyikin toisiin tehtäviin ensin Laivaston esikuntaan ja sitten Merivoimien esikuntaan. Toimiston luonnossuunnittelusta ja rakentamisen valvonnasta vastasi sotilasvirkamies, reservin insinööriluutnantti ja arkkitehti Risto-Veikko Luukkonen (1902–1972).

Jatkosodan jälkeen Turun laivastoasema menetti suuren osan teknisistä rakennuksistaan ja alueistaan sotakorvauslaivoja rakentamaan perustetulle Valtion Laivatelakan Pansion osastolle. Se liitettiin vuonna 1946 osaksi Valtion Metallitehtaita, myöhemmin Valmetia. Valmet täydensi ja laajensi laivastoaseman käyttöön rakennettuja telakka-alueita suurilla työpajarakennuksilla ja työväen asuntoalueilla.







Laivastovoimat olivat sotien jälkeen pitkään alamaissa, eikä laivastoaseman olosuhteiden parantamiseen juuri ollut varoja. 1940-luvun loppupuoliskolla rakennettiin nopeasti kantahenkilökunnan asuntoja Valmetille menetettyjen tilalle. Merkittävin 1950-luvun rakennustyö oli Pansion ensimmäinen varsinainen kasarmirakennus (rak. n:o 164).

Laivasto sai 1960-luvun alussa monia uusia aluksia. Samaan aikaan myös Pansion laivastoasemaa ryhdyttiin täydennys- ja uudisrakentamaan. Alus- huollon rakennusten lisäksi rakennettiin mm. ajanmukainen aliupseerikerho, päävartio ja asuinkerrostaloalue. Uudisrakennusvaiheen päätti vuonna 1977 valmistunut varusvarasto- ja saunarakennus. Rakennusten suunnittelusta vastasi pääasiassa Marianna ja Mikko Heliövaaran arkkitehtitoimisto.

Tämän jälkeen Pansion laivastoaseman uudisrakentaminen on ollut vähäistä. Yleistä kehitystä myötäillen laivastoaseman kantahenkilökunnan asuinalueet ovat siirtyneet yksityisomistukseen. Sen sijaan vuonna 1992 laivastoasema sai takaisin sotien jälkeen Valmetille menettämänsä telakka-alueen sinne myöhemmin rakennettuine rakennuksineen.

Pansion keskeisin rakennuskanta on edelleen puolustuslaitoksen toimijoiden käytössä ja nykyisin Senaatti-kiinteistöjen hallinnassa. Puolustuslaitoksen käyttötarve eräille rakennuksille on vähentynyt tai muuttunut alkuperäisestä. Tämä Senaatti-kiinteistöjen tilaama rakennushistorian selvitys toimii yhtenä lähtökohtana pohdittaessa Pansion alueen kokonaisvaltaista kehittämistä sekä yksittäisten rakennusten roolia aluekokonaisuuden osana. Selvityksen tilaajan edustajana oli asiantuntija Astrid Suojoki Senaatti-kiinteistöistä. Museovirastoa edusti intendentti Maarit Mannila. Laivastoaseman rakennuksiin tutustumisessa avusti rakennusmestari Jari Nieminen Puolustushallinnon rakennuslaitoksesta.

Selvitys koostuu alueen rakennusvaiheiden tutkimuksesta ja nykytilanteen esittelystä. Tutkimuksessa on keskitytty tarkemmin laivastoaseman vanhimpaan rakennuskantaan sotien ajalle asti sekä yleispiirteisemmin sotien jälkeiseen rakentamiseen 1940-luvun lopulta 1970-luvulle sekä myöhempiin vaiheisiin. Kokonaisuuden hahmottamiseksi mukaan on otettu myös 2000-luvulla valtiolta yksityisomistukseen siirtyneet rakennukset, jotka sijaitsevat nykyisen Pansion tukikohdan ulkopuolella.

**MARKUS MANNINEN**

Arkkitehtitoimisto Manark Oy





## ISOTALO JA VÄHÄTALO 1800–1899

### Vähätalo kauppias Trappin aikana

Heinäkuussa 1804 pidettiin Pansion kylässä, Raision pitäjässä virallinen katselmus. Pansion kylän muodostaneista kahdesta talosta, Isotalosta ja Vähätalosta jälkimmäinen oli edellisvuonna vuokrattu 30 vuodeksi turkulaiselle kauppiasalle *Christian Trappille*. Vähätalon vuokranantajana oli valtio ja sen vuokratuotot menivät Seilin saarella sijainneen mielisairaalan ylläpitoon. Seilin sairaalassa eli hospitaalissa oli sen perustamisesta 1620-luvulta aina 1700-luvun loppupuolelle asti hoidettu lepra- eli spitaalipotilaita. Vähätalo oli ollut alusta asti Seilin nk. hospitaalitalana, ja sitä ennen, vuodesta 1542 Turun Pyhänhengenhuoneen vaivaistalon alaisena vuokratilana.

Pansion Vähätalon hospitaalitilan katselmuksessa käytiin läpi sen rakennuskanta, pellot, niityt ja metsät. Mikäli niiden hoitoa oli laiminlyöty, annettiin vuokralaiselle määräys suorittaa tarvittavat korjaukset. Nyt sellaiseen ei ollut rakennusten kohdalla syytä, sillä niiden kaikkien katsottiin olevan hyvässä tai ainakin kohtalaisessa kunnossa. Vähätalon miespiha, jonka kolmelle sivulle tilan kolme asuinrakennusta oli ryhmitetty, sijaitsi korkealla, peltojen ympäröimällä kalliolla. Talot oli rakennettu ”hyvin ja järjestelmällisesti”.

Kaksi katselmoiduista asuinrakennuksista on vielä nykyäänkin jäljellä, tosin myöhemmin laajennettuina. Niistä vanhempi oli rakennettu edellisen vuokralaisen, ylitirehtöörin *Josef Bremerin* toimesta vuonna 1801 miespihan eteläisivulle. Tässä lampuodin käyttöön tarkoitettu hirsisessä **asuinrakennuksessa [n:o 24]** oli keittiö ja kaksi kamaria. Huoneiden ikkunat avautuivat etelään merta ja Ruissalon saarta kohti. Pihan pohjoislaidalla oli kesän 1804 katselmuksen aikaan juuri valmistunut hirsinen **renki- ja leivintupa [n:o 23]**. Siinä oli suurehko asuinhuone, jossa oli leivinuuni, sekä hieman pienempi tupa.

Miespihan itäisivulla oli kaksikerroksinen, vuonna 1784 rakennettu asuinrakennus. Christian Trapp laajensi tätä rakennusta vielä vuoden 1804 aikana niin, että molemmissa kerroksissa oli sali ja kaksi kamaria. On todennäköistä, että tämä sittemmin hävinnyt rakennus oli tarkoitettu kauppias Trappin kesähuvilaksi, koska ainoastaan sen saleissa oli uunit. Muut rakennukset olivat Vähätalon maatilaa hoitavien tilanhoitajan, renkien ja piikojen käytössä.

Länsisivultaan miespiha oli rajattu lankkuaidalla, jonka ulkopuolelle varsinaiset maatilarakennukset jäivät. Lampuodintalon eteläpuolella oli jo 1800-luvun alussa suurehko, aidattu puutarha. Vuoden 1840 katselmukseen mennessä sinne oli istutettu hedelmäpuita ja marjapensaita sekä rakennettu huvimaja.<sup>1</sup>

### Pansion muut talot 1800-luvun alussa

Isotalo, Pansion kylän toinen talo sijaitsi välittömästi Vähätalon luoteispuolella. Isotalo, kuten Vähätalokin oli ollut keskiajalla, viimeistään 1400-luvun jälkipuoliskolta asti, itsenäinen talonpoikaistila. Sellaisena se myös säilyi, lukuun ottamatta kautta Pernon kartanon, Raision silloisen ainoan kartanon rälssitalona 1600-luvun vaihteen molemmin puolin.

Isotalo oli 1800-luvun alkupuoliskon Christian Trappin ja hänen poikansa omistuksessa. Isontalon omistus ja Vähätalon vuokraoikeus säilyivät henkilövaihdoksista huolimatta yksissä käsissä aina 1930-luvulle asti, kunnes tilojen maille ryhdyttiin rakentamaan laivastoasemaa.

Kahden tilan yhteisviljelys ja -hallinta mahdollisti sen, että maatalousrakennuksia, navettoja, talleja, sikaloita, kanaloita, riisiä, latoja ym. oli tarpeen

Pansion isojakokartta vuodelta 1781. Vähätalo on kartan keskiosassa ja Isotalo siitä luoteeseen. Läntisellä kalliolla on ollut tuulimylly. Tuolloisen Pansion lahden eli nykyisen Valkamalahden pohjukassa on Pernon kartanon torppa. Sen itäpuolella on pieni sotamiehentorpan tontti Vähätalon mailla. KA Maanmittaushallitus





rakentaa vain toisen tilan maille. Isotalon asuinrakennukset oli 1780-luvun alussa tehdyn isojakokartan mukaan ryhmitelty miespihan ympärille, kuten Vähätalonkin. Näyttää kuitenkin siltä, että 1800-luvun kuluessa, ja viimeistään 1880-luvulla, ne olivat jo hävinneet, ja kahden tilan hoitaminen ja asuminen olivat keskittyneet Vähätalon rakennuksiin.

Pansion kaksi taloa muodostivat vuodesta 1695 vuoteen 1809, Suomen sotaan ja Venäjän valtaan tuloon saakka ruotsalaisen sotalaitosmuodon, ruotujakolaitoksen yhden ruodun. Sen mukaisesti talot asettivat yhden ruotusotamiehen, Turun läänin jalkaväkirykmentin Nousiaisten komppanian 33. ruodun sotamiehen, joka sai kotikylänsä mukaan nimen Panzer. Sotamiehelle annettiin Vähätalon maalta, nykyisen kasarmirakennuksen [rak. 164] lähistöltä asuttavaksi sotamiehentorppa ja pienehkö viljelysmaa-alue.

Neljäs nykyisen laivastoaseman alueella 1800-luvun vaihteessa ollut, ja seuraavan vuosisadan alkuun asuttuna pysynyt maanviljelystila oli Pernon kartanon alainen torppa Valkamalahden pohjukassa.<sup>2</sup>

#### **Muutoksia 1840-luvulla**

Kauppaneuvos Christian Trapp kuoli keväällä 1841 ja Vähätalon vuokraoikeus siirtyi hänen Christian-pojalleen, joka oli samoin kauppias. Nuorempi Trapp kunnosti ja laajensi ensi töikseen Vähätalon rakennuksia. Kaksikerroksiseen huvilaan rakennettiin vuonna 1842 katettu porrashuone. Lampuodinrakennusta jatkettiin länsipäähän rakennetulla vieraskamarilla. Myös renki- ja leivintuvan länsipäähän rakennettiin uusi asuinhuone, joka oli tarkoitettu renkivoudille.

Pansion kylään johti vanhastaan tie pohjoisesta, Pernon kartanon suunnasta. Vanha tielinja on pääosin edelleen olemassa (se johtaa Riilahdentienä nykyisen kasarmin pohjoispuolelle ja jatkuu kasarmin parkkipaikan kohdalta lounaaseen kohti Laivastontietä ja esikuntarakennusta).

Trappien aikaan merkittävämmäksi kulkuväyläksi muodostui kuitenkin leveä ja suora, Vähätalolta Ruissalon vastaiselle rannalle johtanut tie. Rannassa, nykyisen telakka-alueen kohdalla oli Pansion päälaituri, jonne matka Turusta kävi kätevimmin laivalla. Päälaiturin kohdalla ollut korkea, lähes rantaan saakka ulottunut kallio on myöhemmin louhittu pois. Krimin sodan aikaan, 1850-luvun puolessavälissä se oli tärkeässä asemassa Turun kaupungin puolustusta järjestettäessä.<sup>3</sup>

Vähätalon renki- ja leivintupa n:o 23 kallion päällä vuonna 1940 otetussa kuvassa. Vasemmalla näkyy lampuodintalon n:o 22 kattoa ja takana ulkorakennusta n:o 24. Kuvan keskiosassa on navetan n:o 27 pääty ja siitä oikeaan Isotalon tilan tallirakennus n:o 26. PhRakL



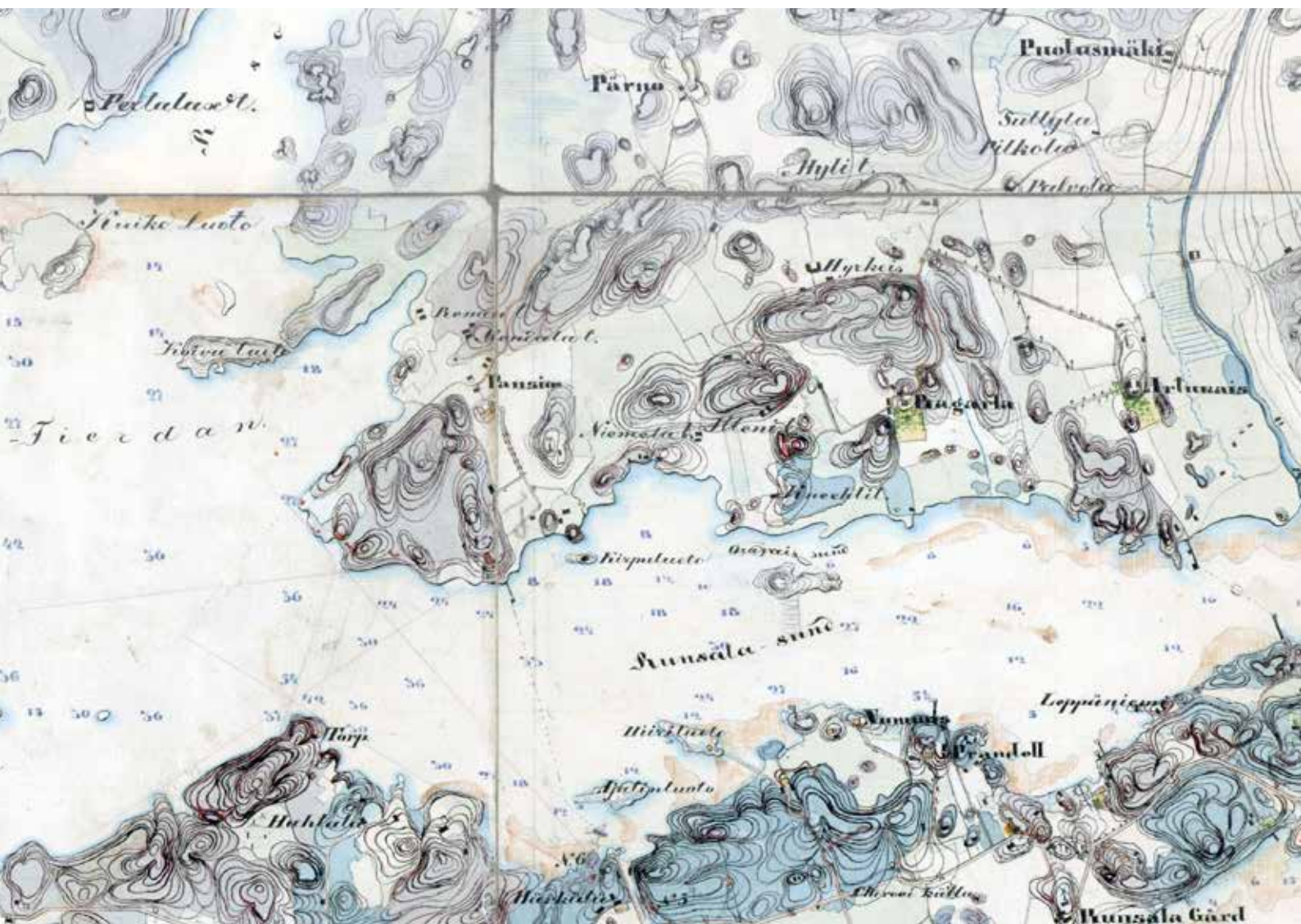
### Krimin sodan tykkipatteri

Krimin sota alkoi, kun Venäjä oli kesällä 1853 miehittänyt Turkin hallitseman rajaprovinsin, eli suurin piirtein nykyisen Romanian alueen, ja tuhonnut Turkin laivaston. Suuri brittiläisranskalainen laivasto-osasto purjehti vuonna 1854 Turkin tueksi Mustallemerelle pääkohteenaan Sevastopolin satama Krimin niemimaalla. Itämerellä liittoutuneiden pienemmän laivasto-osaston sotatoimet kohdistuivat lähinnä Suomen rannikon kaupunkeja, niissä sijaitsevia raaka-ainevarastoja ja Venäjän lipun alla purjehtivia suomalaisia kauppa-aluksia vastaan.

Monien rannikkokaupunkien puolustusta parannettiin nopeasti maasta ja kivistä rakennetuilla tykkipattereilla, joihin siirrettiin aseistusta mm. venäläisistä sota-aluksista. Turun puolustusta ryhdyttiin parantamaan Suomen kenraalikuvernöörin toimesta keväällä 1854. Kaupunkiin johtavat kolme laivaväylää suljettiin tykkipattereilla ja vasta käyttöön otetuilla merimiinoilla. Ruissalon ja Pansion välisen väylän puolustusta varten Ruissalon pohjoisrannalle rakennettiin kesällä tai syksyllä 1854 tykkipatteri, joka sai numeron 6. Todennäköisesti samoihin aikoihin valmistui patteri n:o 7 Pansion rantakalliolle.

Näiden kahden patterin tulella pystyttiin tarvittaessa suojaamaan Pansion niemen ja Ruissalossa sijaitsevan Kallanpään välille asetettua miinakenttää. Ainakin Pansion puoleiselle rannalle kasattiin myös erillisiä luonnonkivivalleja, joiden suojasta tarkk'ampujat saattoivat estää miinakenttään kajoamista. Yksi näistä valleista on säilynyt 1939 rakennetun miinavaraston n:o 50 lähistöllä.

Osa Krimin sodan aikoihin tehdystä kartasta, johon on merkitty tuolloin rakennettuja puolustusvarustuksia. Pansion niemen etelärannalla näkyy päälahti ja sen pohjoispuolisella kalliolla punaisella väritetty tykkipatteri n:o 7. Patterin ampuma-ala on piirretty liijiykynällä ja ulottuu lounaaseen Ruissalon koillisrannalle. Pansion niemen etelä- ja lounaisrannalla on punaisella merkittyjä kivisiä suojavalleja tarkk'ampujille. Pernon kartano näkyy kartan läreunassa. KA VKP



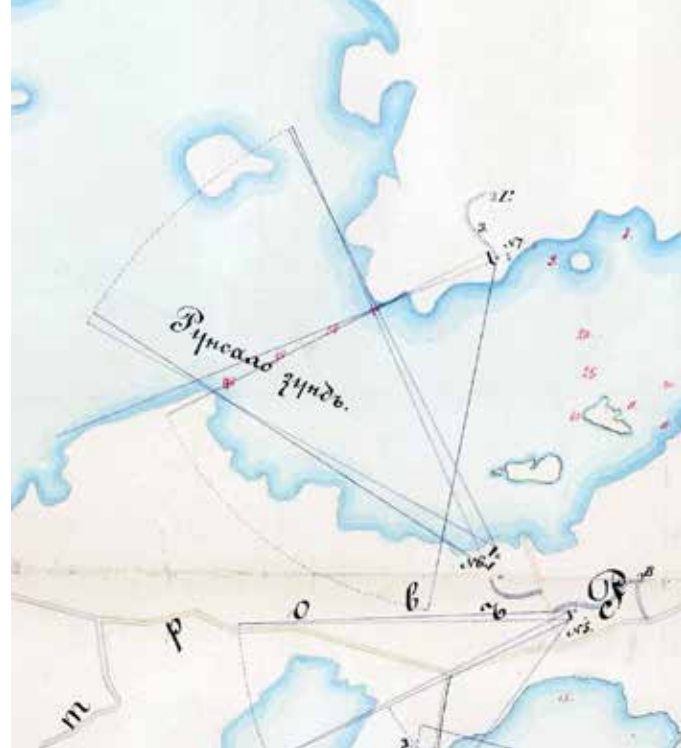


Pansion tykkipatteri hävisi 1940- ja 1950-lukujen vaihteessa suoritetuissa louhintatöissä. Tiedossa kuitenkin on, että patterissa oli maaston mukaisesti ainakin kolmelle tasolle rakennetut tykinalustat, joille oli sijoitettu neljä kenttätykkiä. Patterin luokse rakennettiin ruutikellari ja uuni tykinkuulien tulenhehkuisiksi kuumentamista varten. Vähätalon rantatieltä johdettiin uusi tykkitie ylös kallion päälle. Pellon laitaan kallion koillisreunalle rakennettiin sadan miehen majoitusparakki. Patterin upseeristo majoitettiin Pernon kartanoon.

Liittoutuneiden laivasto-osasto kävi Turun lähistöllä elokuussa 1854, jolloin ilmeisesti myös Pansion patterista ammuttiin laukauksia. Varsinaista hyökkäystä ei Turkuun kuitenkaan tehty. Keväällä 1856 solmitun rauhan jälkeen patterien luona olleet parakit, ruutikellarit, rakennusmateriaalit yms. myytiin julkisissa huutokaupoissa. Pansion tilalla huutokauppa pidettiin 10. heinäkuuta 1856. Christian Trapp sai sodan aikana mailleen kohdistuneista vahingoista 200 ruplan vahingonkorvauksen.<sup>4</sup>

#### Tilanjakoa 1800-luvun loppupuoliskolla

Trappien kauppiassuvun aika Pansiossa loppui pian Krimin sodan jälkeen. Vuonna 1857 Trapp myi Pansion Isontalon seppämestari Otto Söderströmille ja samalla jälkimmäiselle siirtyi myös Vähätalon vuokraoikeus. Jo 1859 Isontalon ja Vähätalon vuokraoikeuden osti tilanomistaja Wilhelm Johansson,





Vas.: Runsalan salmen sekä Pansion patterin n:o 7 ja sen ampuma-alueen käsittävä osa lokakuun lopussa 1854 laaditusta Turun kaupungin rannikkopatterien kokonaissuunnitelmasta. Karttaan on merkitty myös patterin takana ollut ruutikellari ja ammustenhehkutusuuni, patterille rakennettu tykkitie (kyrillinen E) sekä miehistöparakki (G). VIK

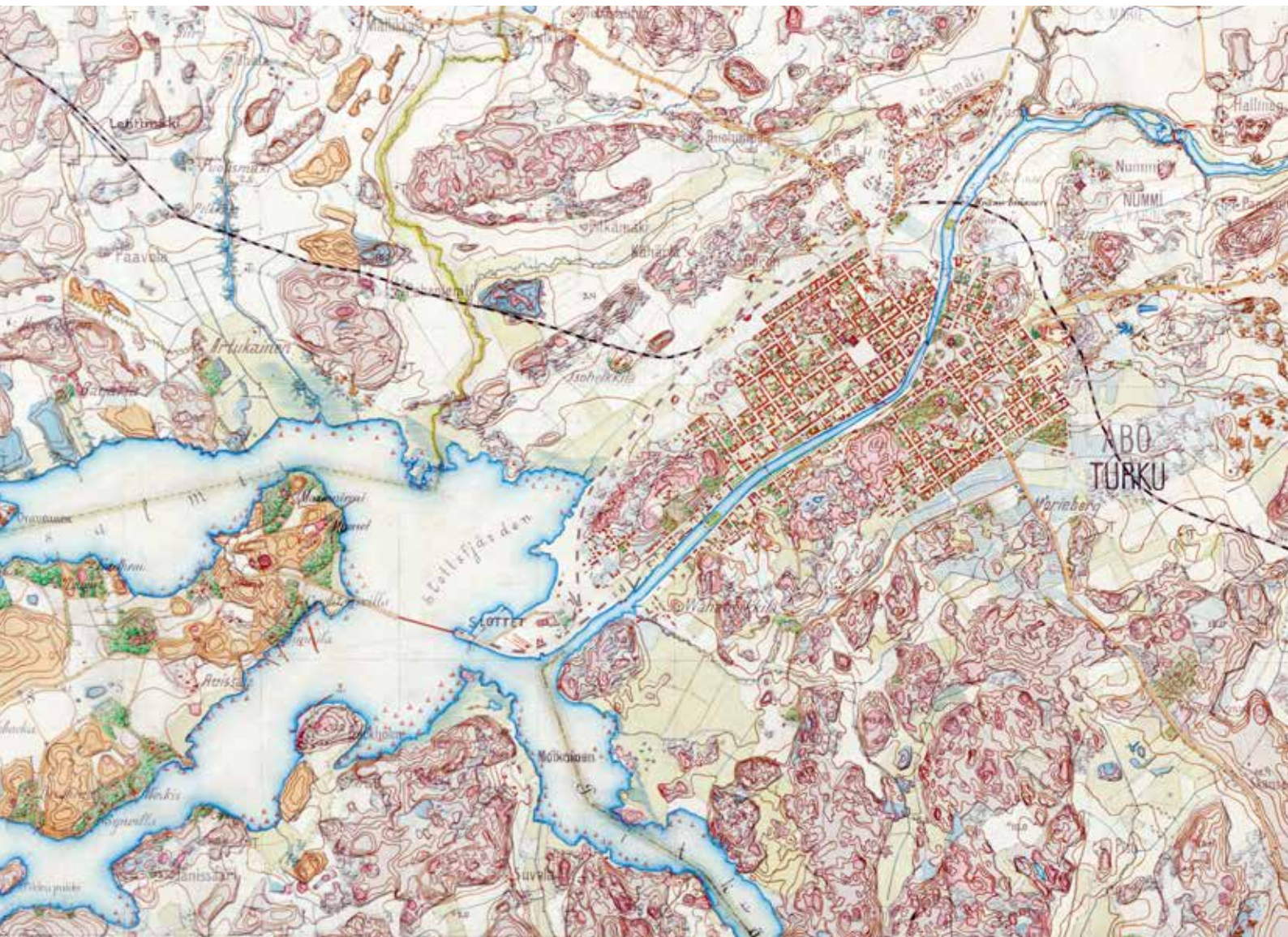
Alla: Venäläinen topografikartta vuosilta 1880–81 (yhdistelmä kahdesta kartasta). Keskellä Pansion alue. Punaisella väritetyistä asuinrakennuksista sinne on merkitty Vähätalon pihapiiri sekä Rantalan, Niemen, Mäkilän ja Pernon torpat. KA Maanmittaushallitus

joka piti Pansion kylää hallussaan seuraavat 20 vuotta. Kesäisin Johansson vuokrasi Vähätalon kaksikerroksista huvilaa. Vuokrailmoituksissa mainittiin mm. käytettävissä ollut uimahuone ja 1870-luvun puolella päivittäinen höyrylaivayhteys Turkuun Pansion laiturista.

1880-luvun alkuun mennessä Pansion alueelle oli muodostettu kaksi uutta torppaa. Isotalon mailla, aivan Pansion niemen kärjessä oli Niemen torppa. Sen päärakennus sijaitsi kallionnyppylällä (myöhemmän tykkipajan n:o 58 luona), ja viljelysmaat sen koillispuolisella alavalla alueella (nykyään parkkialue).

Vähätalon alueelle, Kriminsodan tykkipatterin alapuolella vanhastaan olleen niityn laitaan, nykyiselle telakka-alueelle, oli rakennettu Rantalan torppa. Entisen sotamiehentorpan tontilla ei enää ollut rakennusta, mutta sille kuuluneen viljelysmaan laidalle oli noussut Mäntylän torpan rakennuksia (Mäntylä-nimitys muuttui myöhemmin Mäkiläksi). Ruotuväkilaitoksen lopettamisen jälkeen sotamiehentorpat muuttuivat usein tavallisiksi torpiksi.

Vuonna 1879 Pansion Iso- ja Vähätalojen uudeksi isännäksi tuli Johan Karlström. Hän ryhtyi välittömästi kohentamaan maatalousrakennuksia ja rakennutti Vähätalon maille mm. uuden lampolan, kanalan, sikalan, pesutuvan ja riihen. Vuonna 1891 tehdyssä katselmuksessa Johanssonin todettiin kuitenkin olleen välinpitämätön hospitaalitalon rakennuksia kohtaan ja vuokrasopimus irtisanottiin.







Uudeksi tilanomistajaksi ja -vuokralaiseksi tuli Arthur Mild. Mildin aikana 1890-luvun alkupuoliskolla Pansioon teki useita huvimatkoja turkulainen raittiusyhdistys Toivo II. Näissä ”kansanhuveissa” esitettiin torvisoiton, puheiden, laulujen ja runonlausuntojen lisäksi myös näytelmiä.

Mildin jälkeen Pansion tilaa ryhtyi vuonna 1895 viljelemään Piikkiöstä kotoisin ollut nuori tilanomistaja Vihtori Airikkala. Hän kuoli Vähätalon mailla 1897 sattuneessa ampumavälikohtauksessa. Airikkalan leski Amanda ja hänen kaksi lastaan jäivät asumaan Pansion tilalle vielä muutamaksi vuodeksi.

Amanda Airikkalan anomuksesta Isotalon ja Vähätalon yli sata vuotta aiemmin tehtyä isojakoa täydennettiin ja rajoja järjestettiin uudelleen vuosien 1898–1901 välisenä aikana. Merkittävimmät muutokset tilanrajoissa kohdistuivat Pernon kartanon vastaiseen pohjoiseen metsäalueeseen, joka siirtyi kokonaisuudessaan Vähätalolle. Toisaalta varsinaisella Pansion niemellä siirtyi Isotalolle suuri osa eteläisestä, Ruissalon vastaisesta ranta-alueesta.

Uudistukseen liittyvässä tiluskartassa rakennetut alueet sijoittuivat pääosin entiseen tapaan. Vähätalolta Isotalolle siirtyneellä ranta-alueella Rantalan naapurissa oli kuitenkin jo uutta rakentamista ja laituri tulevan Tamminiemen viljelystilan kohdalla.

Vuosisadan vaihteessa Pansioon tekivät huviretkiä muutkin kuin raittiusseura. ”Pansion pattereilla” järjestivät kesäjuhliiaan mm. Turun maalarien Liitto vuonna 1899 ja seuraavana vuonna Arbetets vännen i Åbo Segelklubb, eli nykyinen Airisto Segelsällskap.<sup>5</sup>

Isotalon läntisiä pelkoaukeita. Vasemmalla on Isotalon pihapiirissä ollut ulkorakennus, jonka paikkeille rakennettiin vuonna 1943 hallintorakennus 76. Metsän laidassa kulkee vanha tie kohti Niemen tilaa Pansion niemen kärjessä. Oikealla olevien puiden takaa pilkistää Valkamalahti. PhRakL

Valkamalahden rantaa Länsiranta-huvilan kohdalta itään kesällä 1940. Kuvauspaikka on viereisen sivun kartassa näkyvän T-laiturin kohdalla. Vasemmalla, kaukana kaislikon takana hämmöttää Rauhan talo. PhRakL





## Huvimatkoja Pansioon

(Toivo II:sen kesähuvipaikkaan),  
tekee höyrypursi „Elnek“ tai „68“  
Kauppiaskadun päässä olevalta laiturilta  
Helluntai-maanantaina k:lo 2,  $\frac{1}{2}$  ja  
5 j.pp. — Maksu edestakaisin 75 p.,  
jäseniltä 50 p. Viimeinen laiva palaa  
takaisin k:lo  $\frac{1}{2}$  11 illalla.

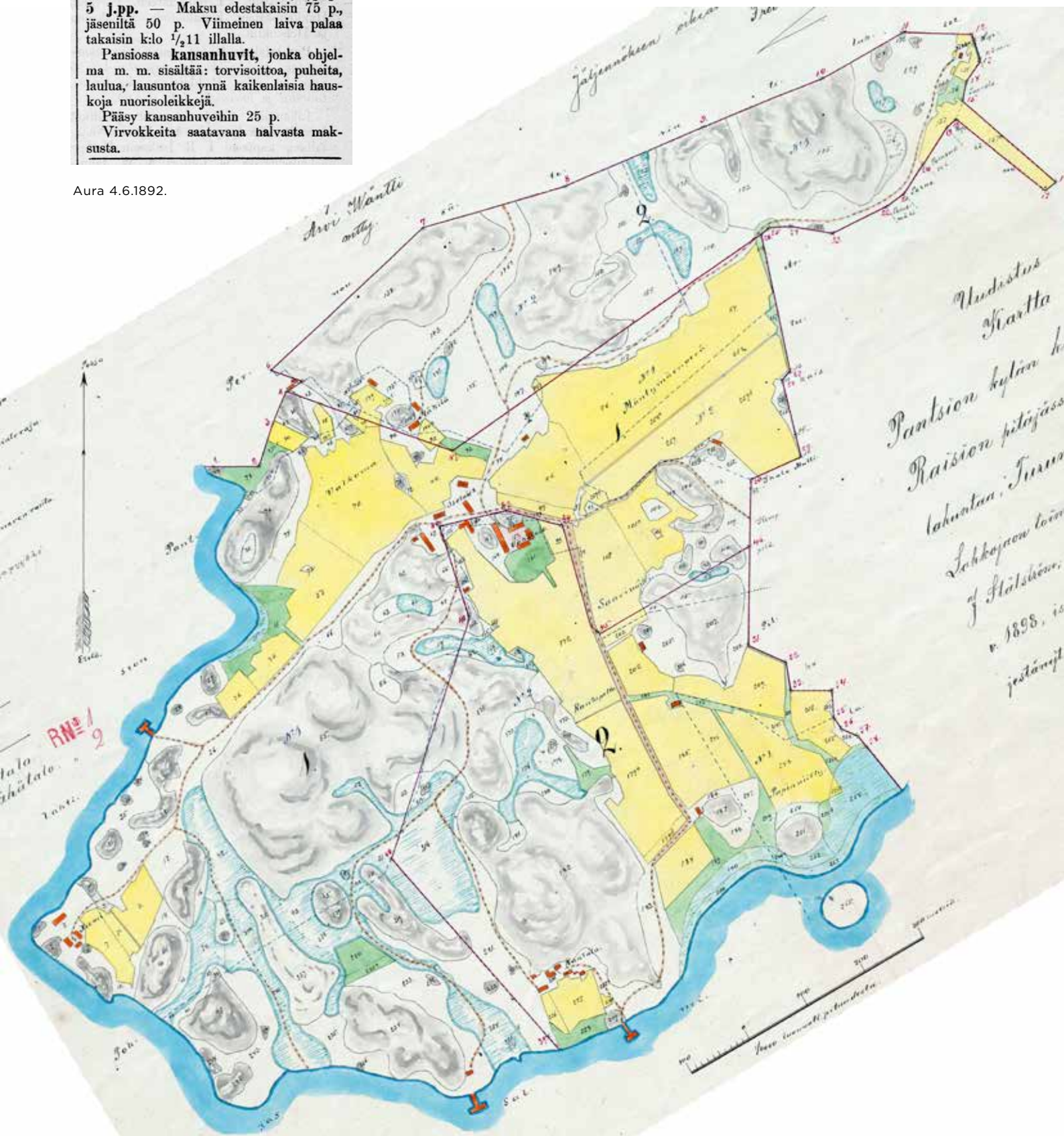
Pansiossa kansanhuvit, jonka ohjel-  
ma m. m. sisältää: torvisoittoa, puheita,  
laulua, lausuntoa ynnä kaikenlaisia haus-  
koja nuorisoleikkejä.

Pääsy kansanhuveihin 25 p.

Virvokkeita saatavana halvasta mak-  
susta.

Pansion uudistuskartta vuodelta 1901. Kartassa  
näkyvät Iso- ja Vähätalojen lisäksi mm. Niemen,  
Rantalan ja Mäkilän tilat. Kartan lounaiskulmas-  
sa on Vähätaloon kuulunut Nikkarilan tila. KA  
Maanmittaushallitus

Aura 4.6.1892.



### Huvilarakentaminen 1900-luvun alussa

Pansion Isotalon ja Vähätalon isäntä vaihtui useampaan kertaan 1900-luvun alkuvuosina. Kelloseppä *Frans Hjalmar Ahlström* osti Isotalon marraskuussa 1901 ja vuokrasi Vähätaloa keväästä 1904 syksyyn 1908. Hän rakennutti ja mahdollisesti myös suunnitteli Isotalon tilan uuden, suurehkon **Rauhala-**nimisen **päärakennuksen [n:o 33]**.

Rauhala rakennettiin peltojen keskelle työntyvälle mäelle, josta aukesivat näkymät niin etelään Ruissaloa kohti kuin lounaaseen Valkamalahden rantaan. Julkisivut heijastelevat Ruissaloon 1880-luvun lopulla rakennettujen koristeellisten huviloiden tyylipiirteitä. Rauhala on ainoa nykypäivään säilynyt Pansion 1900-luvun alun rakennus.

Lokakuussa 1909 Pansion kantatilat saivat jälleen pidempiaikaisemman haltijan, kun hovioikeudenauskultantti Johan Kahiluoto hankki Isotalon ja vuokrasi Vähätalon. Samoihin aikoihin ryhdyttiin molemmilta tiloilta erottamaan pienehköjä huvilapalstoja. Syksyllä 1909 vahvistettiin mm. Lyseprick-nimisen palstatilan (myöh. Oravalinna) erottaminen Isotalon tilasta. Se sijaitsi kauniilla paikalla kalliolla Valkamalahden pohjukassa, Pernon kartanon maiden rajalla.

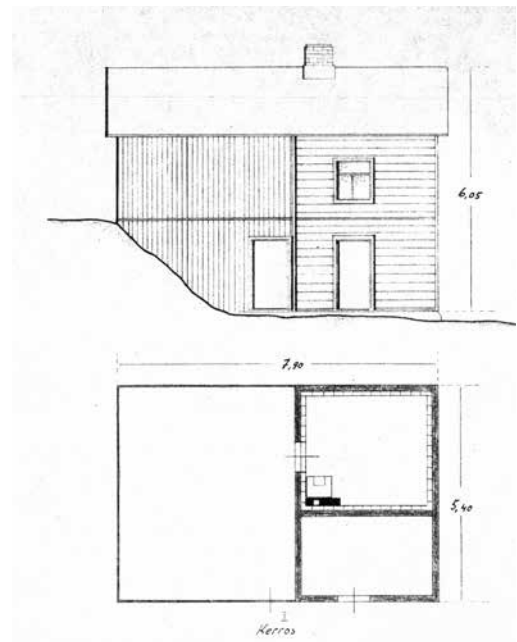
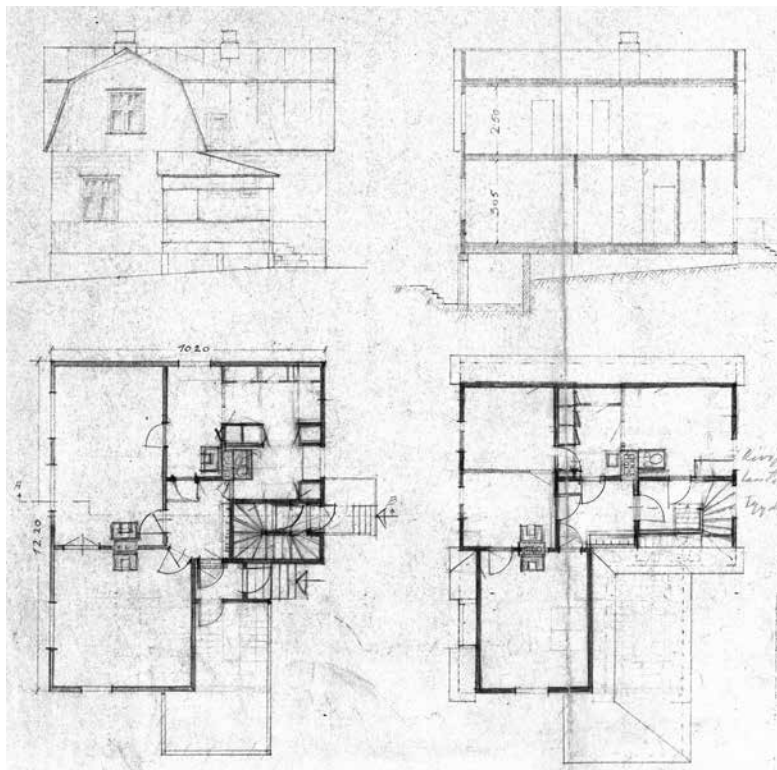
Syksyllä 1915 silloinen varatuomari Kahiluoto möi Isotalon päälohkon sekä Lyseprickin, Niemen ja Tamminiemen palstat. Tämä liittyi nähtävästi siihen, että Vähätalon vuokrasopimus oli voimassa enää kevääseen 1916 asti. Keisarillinen senaatti oli nimittäin muuttamassa virkatalojen taloudellista järjestelmää.

Vähätalon virkatalon maat palstoitettiin yhdeksään tilaan, joista yksi pohjoinen, suurempi metsäpalsta jäi valtion omaan käyttöön. Muut viljelys- ja asuntotilat vuokrattiin keväällä 1916 erikseen halukkaille. Kahiluoto jäi Vähätalon kantatilan vuokralaiseksi.

Mäkilän tilan vuokrasi torppari Gabriel Vehmanen ja Rantalan Serafia Lundgren, kummatkin vanhoja asukkaita. Mäkilän naapurista, nykyisen kasarmien kohdalta, vuokrasi kansanedustaja ja naisasianainen Lucina Hagman Siinalaksi nimetyn asuntotilan. Keskellä Pansion niemeä oli Metsälä-niminen



Pansion niemen luoteisranta ja Valkamalahti Koivu- luodolta 1940 otetussa kuvassa. Länsiranta-huvila hämmöttää kuvan keskivaiheilla. Oikealla näkyy Niemen tilan sauna, jonka kohdalla on nykyään Nuoli- hallin ruuvitelakka. PhRakL



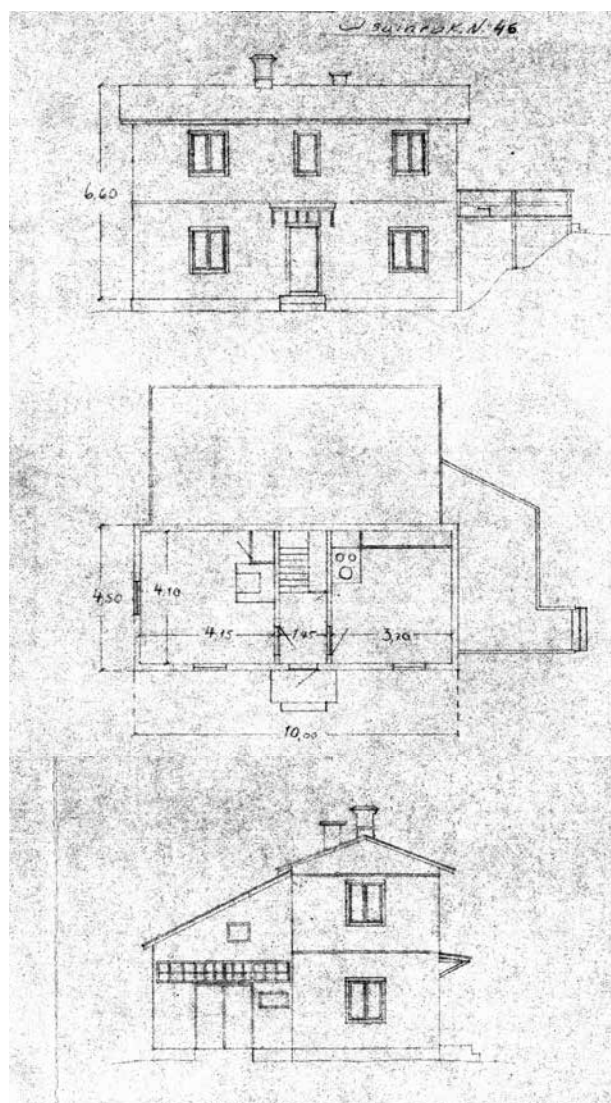
Yllä: Rauhalan ulkorakennuksen n:o 34 mittaus- piirros. PhRakL

Vas.: Siinalan huvilan, eli rakennuksen n:o 35 mit- tauspiirustukset syyskuulta 1942. PhRakL





Lyseprickin päärakennus n:o 46 ilmeisesti jatkosodan aikaan tehdyssä mittauspiirustuksessa. Ph-RakL



viljelyspalsta, jonka vuokrasi torpparinpoika Kustaa Liukku. Muut, nykyisen laivastoaseman alueen ulkopuolelle jäävät Vähätalon tilat olivat etelärannalla ollut Tammimäen huvilapalsta, pieni Kirppuluodon saari sekä aivan alueen itäpäässä ollut Nikkarila-niminen viljelyspalsta.

Pansion Isotalon tilan alueelta palstoitettiin ja myytiin 1910-luvulla useita huvilatontteja. Koko Ruissalon vastainen eteläranta Niemen ja Tamminiemen tilojen välissä jaettiin tonteiksi. Syntyneiden kuuden huvilatontin nimiksi tuli lännestä itään: Louhikko, Solbacka (myöh. Aurinkoinen), Satulinna, Luonnonhelma, Tyynelä ja Gunnarsro (myöh. Onnela). Valkamalahden puoleiseen rantaan muodostettiin Länsiranta-niminen huvilapalsta. Viljelijäpariskunta Oscar ja Maria Lystelinin omistaman Tamminiemi-tilan länsiosasta erotettiin vielä Tamminiemi II -niminen huvilapalsta, jonka osti joulukuussa 1916 rouva Tyra Appelqvist.

Isotalon huvila- ja viljelyspalstojen omistajina oli vuoden 1917 alussa kelloseppä J.H. Ahlström, opettaja K.E. Helisevä, tehtailija J.W. Maijala, tuomari Antti Mikkola, toimittaja P. Artti, tehtailija W. Wilén, vanginvartija K. Nyberg, kalastaja Suominen ja rouva J. Lampinen sekä em. T. Appelqvist ja Lystelin. Ahlströmin lisäksi tuomari, kansanedustaja ja Turun Sanomien perustaja Antti Mikkola oli ollut vuosisadan alussa lyhyen aikaa Isotalon ja Vähätalon isäntänä. Tämä orastava huvilayhdyskunta siirtyi kuitenkin pian muihin käsiin.<sup>6</sup>

### Transitosatamahanke

Tammikuussa 1917 alkoi Turussa kiertää huhuja jo kauan pohdinnan alla olleen Turun sataman laajennuskysymyksen ratkaisusta. Vanha satama Aurajoen suulla oli ahdas, matalavetinen ja vaikeapääsyinen, eikä Turun kaupungin alueella ollut sopivaa laajennusaluetta. Hitaan kunnallisen päätöksenteon ohittamiseksi satamakysymyksen käytännön toimiin oli muodostettu liike- miesten konsortio.

Ideana oli, että tämä väliaikaiseksi ajateltu yhteenliittymä hankkisi Raision rannikolta, ja erityisesti Pansiosta tarkoitukseen sopivat alueet, rakennuttaisi satamalaitteet ja suunnittelisi alueen asemakaavan. Sen jälkeen valmis satama tarjottaisiin Turun kaupungille lunastettavaksi ilman voitontavoittelua, kuten hankkeen alullepanija, insinööri J.C. Wiese ilmoitti. Insinööri Wieselillä oli kokemusta suurisuuntaisista hankkeista, koska hän oli 1910-luvun alkupuolella suunnitellut ja johtanut Suomen ensimmäisen sementtitehtaan rakennustöitä Paraisilla.

Satamahankeen onnistumisen edellytyksenä oli erittäin tuottoisalta vaikuttavan Venäjän kauttakulkuliikenteen ohjaaminen rautateitse Turun sataman kautta. Venäjä oli ennen ensimmäistä maailmansotaa ulottanut rautatieverkkoaan Siperian ja Pohjois-Venäjän alueille, joiden suuret raaka-aineverannot haluttiin saada maailmanmarkkinoille.

Turun kauttakulkusatamahankkeella oli kilpailevia suunnitelmia mm. Baltian alueella, joten oli ryhdyttävä nopeasti toimiin. Merkittävä kilpailutekijä Turulle olisi ollut uuden radan rakentaminen Riihimäeltä suoraan

uuteen satamaan – tämäkin aiottiin saada aikaan tarpeen vaatiessa yksityisellä rahoituksella.

Pansion niemi oli suunnitelmissa keskeisellä sijalla. Insinööri Wiesen teettämien tutkimusten ja ulkomaalaisilta asiantuntijoilta pyydettyjen arvioiden mukaan satama voitaisiin rakentaa sinne verrattain helposti ja edullisesti. Laivaväylä Airstolta oli syvä ja selkeä. Pansion alueen rakentamisen jälkeen satamaa laajennettaisiin muille hankituille alueille.

Satamakonsortio osti ja hankki ostositoumuksia Raision rannikkoalueen tiloista ja huviloista Turun rajalla sijaitsevan Pahanien maista aina Pansion pohjoispuoliseen Upalinkoon saakka. Pansion Vähätalon tilojen vuokraoikeuden siirtoa konsortion edustajille anottiin Suomen senaatilta lokakuussa 1917. Myöhemmin virkatalon maat suunniteltiin vaihdettaviksi valtion kanssa muihin, kauempana sijaitseviin alueisiin. Itsenäistyneen Suomen senaatti teki päätöksen Vähätalon vuokraoikeuksien siirrosta satamakonsortiolle joulukuun lopussa 1917.<sup>7</sup>

### Pansio-yhtiö

Venäjän bolševikkivallankumous ja sitä seurannut sisällissota saattoi Pansion kauttakulkusatamahankkeen epävarmalle tolalle. Alueet oli kuitenkin jo hankittu, ja helmikuussa 1919 konsortion tilalle perustettiin osakeannin jälkeen *Ab Åbo Transitohamn – Turun Transitosatama Oy*, jota yleisesti kutsuttiin ”Pansio-yhtiöksi”. Yhtiö jätti pian valtiolle anomuksen Riihimäen-Turun radan rakentamisesta.

Satama-alueen asemakaavasuunnitelmaa laatimaan Pansio-yhtiö palkkasi arkkitehti Bertel Jungin. Hän oli vastikään ollut laatimassa Pro Helsingfors- eli Suur-Helsingin asemakaavasuunnitelmaa yhdessä arkkitehti Eliel Saarisen kanssa. Pansion alueen ohella Jung kehitti Suur-Turku-suunnitelmaa, jossa kaupunkia laajennettaisiin esikaupungeilla mm. juuri Pansio-yhtiön hankkimille maa-alueille. Vuoden 1919 lopussa Turun kaupungille tarjottiin yhtiön vähemmistöosakkuutta, johon se ei kuitenkaan suostunut.

Pansion suursatamahanke ei enää edennyt pidemmälle. Turun Transito Satama Oy:n ostamat lukuisat huvilat seisoivat kesällä 1920 tyhjinä. Turun asemakaava-arkkitehdiksi siirtynyt Bertel Jung esitteli keuhkokuumeellaan Turun uutta asemakaavaa. Pansion alueen tarkemman asemakaavan hän kertoi olevan tekeillä. Syksyn 1921 kuluessa suursatamahanke kuitenkin raukesi rahoitusongelmiin.<sup>8</sup>

### Turun kaupungin hallintaan

Turun kaupunki lunasti Turun Transito Satama Oy:n osakkeet ja samalla Pansion alueet sekä vuokraoikeudet huhtikuussa 1922. Seuraavan vuoden alussa alueen suunnittelu- ja asemakaavoitustehtävät siirrettiin kaupungin viranomaisille. Osa yhtiön maista myytiin ja huvila-alueet annettiin vuokralle. Satamayhtiön pyrkimyksenä oli edelleen Pansion Vähätalon ja lisäksi toisen valtion virkatalon, Pahanien Keskitalon, hankkiminen tilusvaihdolla kaupungille.

Satamayhtiön hallussa olevalta Valkamalahden pohjoispuoliselta ja aiemmin Pernon kartanoon kuuluneelta Koivuluodolta annettiin Turun sosialidemokraattiselle työläisnuorisio-osastolle vuokralle kesänviettopaikka. Rauhalan huvila annettiin 1920-luvun kuluessa Turun Lastensuojelulautakunnan käyttöön 70 lastentarhaikäisen kesäkodiksi. Muita huviloita, ainakin Louhikkoa, Solbackaa, Satulinnaa, Gunnarsrota ja Kirppua tarjottiin vuokralle viiden vuoden sopimuksilla. Vähätalon tilojen vuokraoikeudet siirrettiin helmikuussa 1926 satamayhtiön edustajilta Turun kaupungille.

Pientilallinen Gabriel Vehmanen anoi oikeutta lunastaa vuokraamansa, Vähätalon alueeseen kuuluneen Mäkilän tilan itselleen 1918 säädetyin maanvuokralainsäädännön perusteella. Mäkilä siirtyi Vehmasen omistukseen vuonna 1932. Kesällä 1923 myös Lucina Hagman anoi lunastusoikeutta Siinala-vuokratilaansa ja onnistui tässä myöhemmin.<sup>9</sup>



Näkymä ”rantakukkulan” eli todennäköisesti Tamminen kohdalta Turun Öljysatamaa kohti kesällä 1940. PhRakL

Oik.: Arkkitehti-lehdessä 4/1921 julkaistu Bertel Jungin laatima asemakaavaluonnos Turun läntisistä alueista Pansio mukaan lukien. Alla katkelma artikkelin selostuksesta.

”Tämän jälkeen on Turun kaupungin lähimpänä päämääränä, varsinkin huolehtia, että Pansioyhtiön, Raision joen kummallakin rannalla (17) Lehtimäen aseman (18) ja Pansion (19) luona sekä Airston syvän sataman varrella sijaitseville tehdasalueille varataan asuintiloja. [...] Pansion alueiden [...] asemakaavoittelu on kuitenkin paraikaa tekeillä ja tarjoo paljon mielenkiintoista. Luonto on mitä ihanin, maasto korkea sekä vaihteleva ja asemakaavatehtävä täpösen täynnä erilaatuisia vaatimuksia, jotka kukin pyrkivät etualalle.”

Bertel Jung, Turun asemakaavat, Arkkitehti 4/1921, s. 6.

”Turun Pansio-satama jää kaupungin kauniiksi unelmaksi varsinkin sen jälkeen, kun Hangon vapaasatama ehtii sitä todellisemmaksi asiaksi kylmässä todellisuudessa. Mutta se unelma jää mieliin, sillä Pansio on kuin onkin mitä ensiluokkaisin satama-alue ja Turku – jos rautatieverkko maassamme niin uudistuu, että rata vedetään Turusta Riihimäelle ja toinen Satakuntaa kohti – on Suomen kansainvälisen yhdysliikenteen tuleva keskus.”

Pakinantapaista Turusta. ”Yrjänä”, Uusi Suomi 14.12.1921

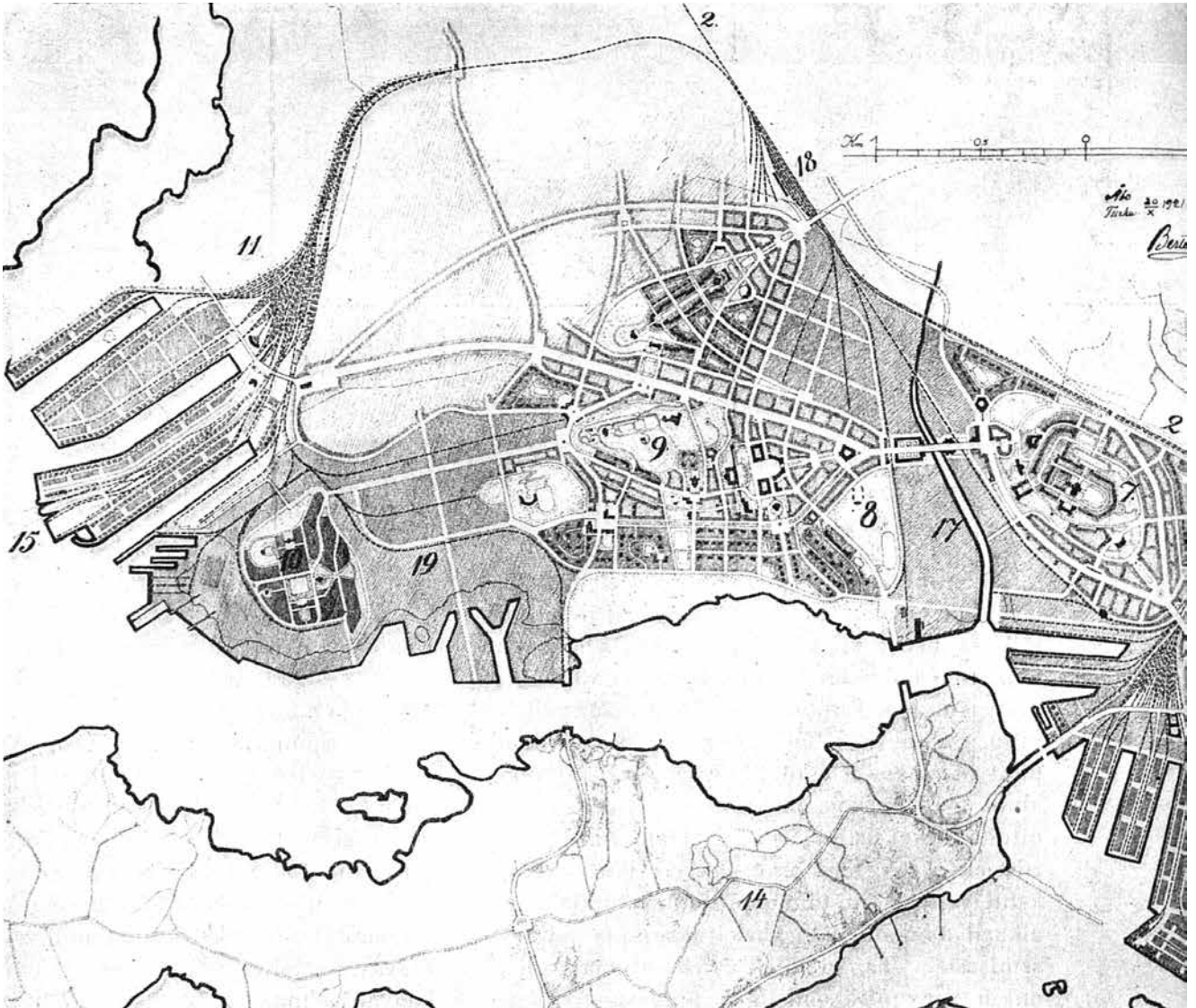


**Turun tukikohta**

Hiipunut suursatamahanke toi Pansion alueen yleiseen tietoisuuteen erinomaisena satama-alueena. Varhain syntyi ajatus myös sotasataman, tai ainakin laivaston tukisataman sijoittamiseksi sinne.

Tammikuussa 1924 turkulaisessa Uusi Aura -lehdessä korostettiin Turun ja Pansion soveltuvuutta laivaston käyttöön artikkelissa ”Turku Suomen kauttakulku- ja sotalaivaston tukisatamana”. Suomen sotalaivasto oli pieni, eikä sillä ollut mahdollisuutta pitää avomerellä puoliaan vihollislaivastoa vastaan. Turku oli turvallisen matkan päässä Neuvostoliitosta ja hyvin saariston suojassa. Omalla laivastolla oli Pansioon helppo pääsy, ja sinne johtavat väylät voitiin helposti miinoittaa ja linnoittaa. Lehden mukaan puolustuslaitoksella olikin syytä kiinnittää vakavaa huomiota asiaan ja ”ryhtyä ajoissa tarpeelliseksi havaitsemiinsa toimenpiteisiin”.

Toimenpiteisiin ryhtyminen Pansion laivastotukikohdan aikaansaamiseksi tuli viemään aikaa. Vuonna 1928 Pansion käyttöä suunniteltiin kuitenkin jo tarkemmin insinöörikomentajakapteeni *Ilmari Rewellin* laatimassa sotakorkeakoulun sotateknillisen osaston tutkielmassa. Rewell nimettiin heinäkuussa 1928 Helsingin Katajanokalla sijaitsevan, laivaston ainoan varsinaisen tukikohdan, Sotasataman teknillisen toimiston päälliköksi.



Tutkielmassaan Rewell vertaili keskenään puolustusvoimien hallussa olevaa Vähä-Heikkilän kasarmialuetta ja Pansion aluetta Turkuun sijoitettavan tukiaseman ja siitä vähitellen kehitettävän toisen sotasataman mahdollisena sijoituspaikkana. Pansio oli näistä kaikin tavoin edullisempi alue, joka oli jäämässä ”ilmeisesti arvaamattomiksi ajoiksi kaupungin satamalaajennushankkeiden ulkopuolelle”.

Sotasataman sijaintia pohdittiin myös laajasti vuoden 1928 aikana ilmestyneissä Laivastolehden artikkeleissa (lehden päätoimittaja oli Turun Laivastoaseman tuleva päällikkö Eino Huttunen). Laivaston entinen komentaja kontra-amiraali Gustaf von Schoultz oli Turun kannalla sotilaallisista syistä, kun taas Helsingin sotasatamaan läheisesti liittyvän Valtion Telakan insinööri W.E.T. Grönroos otti vahvasti kantaa Katajanokan ja Suomenlinnan sotasataman laajentamisen puolesta taloudellisiin syihin vedoten.

Lokakuussa 1928 puolustusministeri, Yleisesikunnan päällikkö ja muita puolustuslaitoksen edustajia, mm. komentajakapteeni Rewell, kävivät tutustumassa Turun sataman oloihin ja laajennushankkeisiin. Vireillä ollut suuren kuivatelakan rakentaminen, johon toivottiin valtion tukea, liittyi läheisesti Turkuun mahdollisesti sijoitettavan laivastotukikohdan tarpeisiin. Vierailun yhteydessä käytiin tutkimassa vesitse myös Pansio-yhtiön alueita.<sup>10</sup>

### Pansio osaksi Turkua 1931

Turku teki valtioneuvostolle keväällä 1929 anomuksen Pansion sekä muiden satamayhtiön alueiden, Artukaisten, Hyrköisten, Pakarlan, Paavolan ja Pilkolan liittämisestä kaupunkiin. Anomuksessa liitosta perusteltiin nimenomaan sataman laajentamishankkeella. Seuraavana vuonna tehty liitospäätös astui voimaan vuoden 1931 alussa.

Lokakuussa 1931 valmistui laivastoa ja rannikkotyöstä johtaneen Meripuolustuksen Esikunnan laatima salainen yleissuunnitelma, joka koski laivastoasemien ja tukikohtien perustamista ja järjestelyä. Sen eräänä lähtökohtana oli laivastoaseman perustaminen Turkuun ja nimenomaan Pansion alueelle.

Tuolloin oli laivastolle varattu Turussa vain pieni sadan metrin pituinen laiturialue Aurajoen varrella keskellä satamaa, nk. Arandan alue. Alueliitoksen myötä kaupungin laajenemis- ja satamasuunnitelmat tulisivat tekemään uusien alueiden hankkimisen myöhemmin kalliiksi ja vaikeaksi. Siksi Pansion lunastustoimenpiteisiin oli ryhdyttävä ensi tilassa.

Pansiosta olisi pakkoluovutettava noin 200-250 hehtaarin kokoinen alue, joka riittäisi ensi vaiheessa tehtävää laivastoaseman polttoaine- ja tykistövarikkoa varten ja myöhemmin koko tulevan laivastoaseman tarpeisiin. Alueelle oli saatava mahtumaan laivastotelakka, kasarmit, kantahenkilökunnan ja paja- ja telakkatyöläisten asuntoalueet sekä harjoituskentät ja ampumaradat. Meripuolustuksen Esikunta esitti, että puolustusministeriö laatisi tällaisen ”täydellisen laivastoaseman” yksityiskohtaisen suunnitelman.<sup>11</sup>

### Puolustusneuvosto tekee päätöksen 1932

Silloisen ratsuväenkenraalin, C.G.E. Mannerheimin johtamalla puolustusneuvostolla oli 1930-luvun Suomessa puolustuslaitoksen korkein sana määriteltäessä puolustussuunnittelun suuria linjoja ja päätettäessä hankinnoista. Puolustusneuvoston huhtikuussa 1932 Tasavallan Presidentille osoittamassa kirjeessä otettiin kantaa Turun suurtelakan rakentamisen puolesta. Samalla puolustusneuvosto teki päätöksen Turun kehittämisestä laivaston päätukikohdaksi Helsingin sijaan.

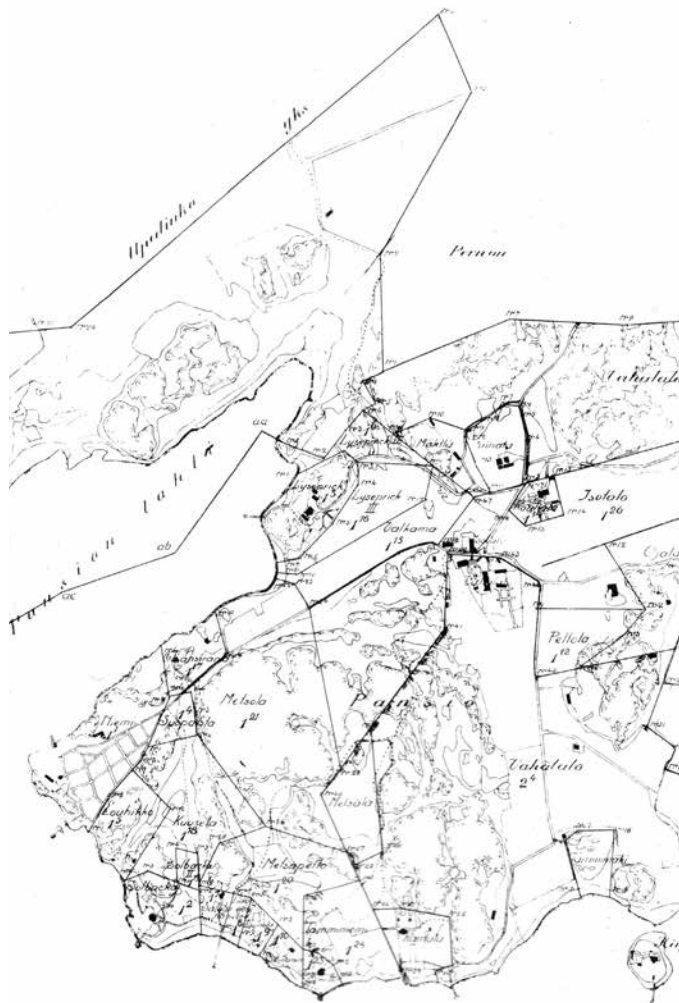
Laivaston päätukikohta oli siirrettävä, koska itse laivasto oli muuttunut oleellisesti 1930-luvun vaihteessa. Ennen vuonna 1927 säädettyä laivastolakia Suomella oli ollut ainoastaan muutamia Venäjän vallan perintönä saatuja ”toisarvoisia, miinanlaskuun ja vartiopalvelukseen rannikolla soveltuvia aluksia”. Niiden toiminta-alueeksi oli määritelty Helsingin edusta ja sen itäpuoliset rannikkovedet.

Laivastolain seurauksena valmistui vuonna 1932 entisiin aluksiin ver-



Insinöörikommodori Ilmari Rewell Turun Laivastoaseman esikunnassa Marjaniemessä huhtikuussa 1944. Hänen veljensä oli arkkitehti Viljo Revell, joka palveli sotien aikana mm. 1941 upponneessa panssarilaiva Ilmarisessa. SA-kuva

Osa vuonna 1930 laaditusta kartasta, jossa esitettiin Turkuun 1931 liitettävä Pansion alue. Karttaa käytettiin myöhemmin pohjana vuoden 1938 tilusvaihtosopimusta laadittaessa. KA T-22254/3





rattuna huomattavasti suurempi panssarilaiva Väinämöinen, ja sen sisaralus Ilmarinen oli rakenteilla. Aivan uudentyyppisiä alustyyppienä laivasto oli saanut käyttöönsä neljä sukellusvenettä ja moottoritorpedoveneitä. Uusien alusten myötä laivastolle voitiin antaa laajempia ja vaativampia tehtäviä, joista tärkeimmät olivat Ahvenanmaan sekä länteen suuntautuvien kauppayhteyksien suojaaminen Lounais-Suomesta ja Pohjanlahden yli. Näiden tehtävien suorittamiseen Turun päätukikohta olisi sijainniltaan hyvässä asemassa.

Helsinki oli aivan liian lähellä vihollisen, eli Neuvostoliiton laivaston ja ilmavoimien tukikohtia. Siten se oli alttiina äkkihyökkäyksille ja ilmapommituksille. Tämä korostui, jos Neuvostoliitto saisi vallattua Viron alueen. Turkuun kohdistuvia ilmahyökkäyksiä vihollisen oli vaikeampi toteuttaa ja laaja saaristo antoi satamalle luonnollista suojaa. Turun puolesta puhui myös mahdollisen yhteistoiminnan helpottuminen Ruotsin kanssa sekä se, että Turussa sijaitsi maan suurin laivaveistämö, Crichton-Vulcan, joka oli rakentanut pääosan uusista laivoista ja kykeni myös parhaiten suorittamaan niiden tarvitsemat korjaukset.

Turun Panssiosta tulisi kuitenkin päätukikohta vasta maanlunastustoimenpiteiden ja huomattavan suurten rakennustöiden kautta. Niille ei ollut määrärahoja tiedossa vielä moneen vuoteen, joten toistaiseksi puolustusneuvoston päätös oli vain periaatteellinen.

Sillä välin Turun kaupunki jatkoi satama-alueensa laajennushanketta. Se sai valtioneuvoston joulukuussa 1934 antamalla päätöksellä oikeuden pakkolunastaa Pansion Vähätalon virkatalon ranta-alueet, joihin kuuluivat mm. Rantalan, Tammimäen ja Kirpun palstat. Helmikuussa 1935 pakkolunastuslupa laajennettiin koskemaan myös varsinaista Vähätalon kantatila.<sup>12</sup>

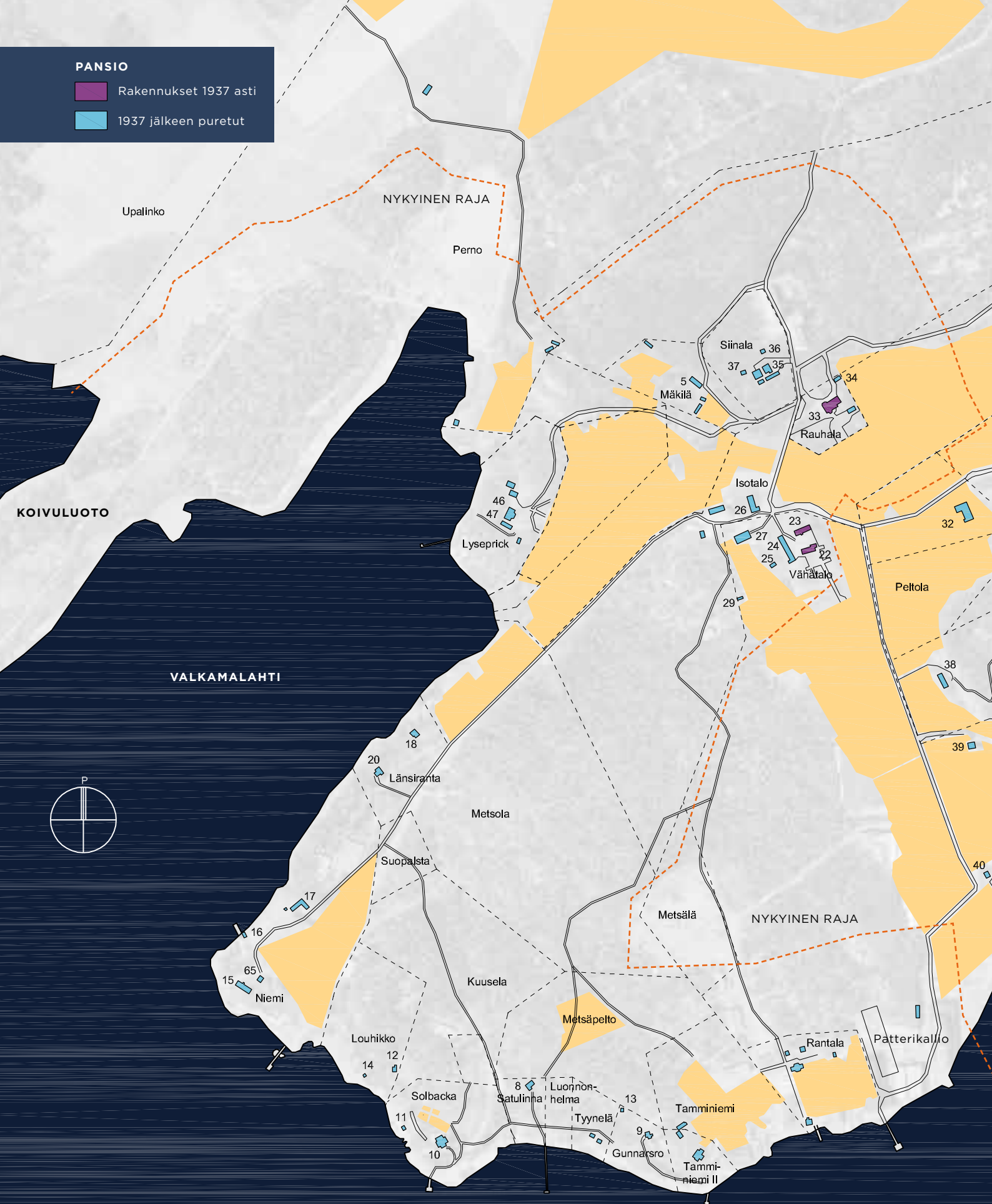
Panssarilaiva Väinämöinen Crichton-Vulcanin kuitelakalla Turussa toukokuussa 1944. Etualalla sukellusvene Vesikko. SA-kuva



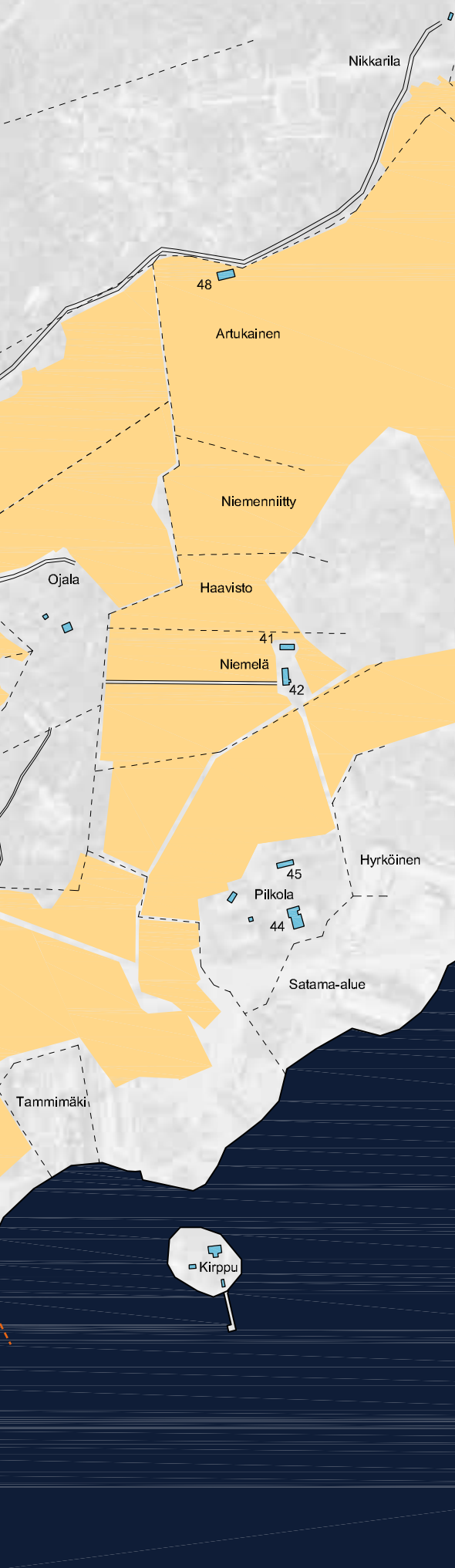
# PANSIO

Rakennukset 1937 asti

1937 jälkeen puretut







## RAKENNUKSET VUOTEEN 1937 ASTI

Pansiossa on jäljellä kolme vuoteen 1937 mennessä rakennettua taloa: Vähätalon lampuodintalo n:o 22 ja renki- ja leivintupa n:o 23 sekä Rauhalan päärakennus n:o 33. Monet Pansion huviloista olivat asuinkäytössä vielä 1950- ja 1960-luvuille asti. Niistä viimeiset purettiin 1970- ja 1980-lukujen aikana.

5. Mäkilän vaja (jäävarasto)
8. Satulinna
9. Gunnarsro
10. Solbacka 1919
11. Solbackan sauna 1920
12. Louhikko 1922
13. Gunnarsron käymälä
14. Louhikon käymälä 1927
15. Niemi
16. Niemen sauna
17. Niemen ulkorakennus
18. Länsiranta 1
20. Länsiranta 2
22. Vähätalon lampuodin talo 1801
23. Vähätalon renki- ja leivintupa 1804
24. Vähätalon ulkorakennus 1915
25. Vähätalon perunakellari
26. Isotalon talli 1915
27. Vähätalon navetta
28. heinälato
29. Vähätalon sauna 1916
32. puimalato
33. Rauhala
34. Rauhalan halkovaja ja kellari
35. Siinala 1915
36. Siinalan halkovaja-käymälä 1919
37. Siinalan sauna 1922
38. riihi
39. heinälato
40. heinälato
41. heinälato 1916
42. Niemelä (Kemppilänniemi)
44. Pilkola (Pikkuniemi)
45. Pilkolan käymälä ja halkovaja
46. Lyseprick 1922
47. Lyseprickin perunakellari 1923
48. heinälato 1913
49. käymälä
65. Niemen kellarirakennus

Numeroidut rakennukset olivat jäljellä vuonna 1944 ja punaisella merkityt vielä nykyään. Numerointi on Turun laivastoaseman sotien aikana käyttöön ottama. Tiedossa olevat rakennusvuodet perustuvat pääosin laivastoaseman ennen 1950-lukua laatimiin luetteloihin.



ent. 22 ja 23

### **PANSION VÄHÄTALO**

1801 Lampuodin talo 22 - hirsirakenteinen, 142,5 m<sup>2</sup>

1804 Renki- ja leivintupa 23 - hirsirakenteinen 141,5 m<sup>2</sup>

Pansion kylän 1800-luvun rakennuksista ovat säilyneet Vähätalon tilan lampuodin asuinrakennus n:o 22 ja renki- ja leivintupa n:o 23. Talojen rakennus-, laajennus- ja kunnostusvuodet käyvät ilmi vuodesta 1804 lähtien laadituista hospitaalitilan katselmuspöytäkirjoista. On mahdollista, että niiden rakennusmateriaaleina on käytetty hyväksi paikalla olleiden vanhempien talojen rakenteita, esim. lampuodin talon kattotuoliin on erään tiedon mukaan kaiverrettu vuosiluku 1777.

Vähätalon miespihan ympärillä oli kaksi muutakin rakennusta. Itä laidalla oli hospitaalitilan vuokralaisen ”omaksi mukavuudekseen” rakentama kaksikerroksinen huvilamainen rakennus. Tässä rakennuksessa majoittuivat ilmeisesti vain kesäaikaan hospitaalitilan 1800-luvun alkupuolen vuokralaiset, ainakin Josef Bremer ja Christian Trapp, joilla oli kaupunkiasunnot Turussa. 1800-luvun loppupuolen vuokralaiset viljelivät tilaa yleensä itse, jolloin huvilaa vuokrattiin kesäasukkaille. Rakennus purettiin nähtävästi 1910-luvulla.

Miespihan länsilaitaa reunusti puuaita. Sen toisella puolella oli 22 metriä pitkä kaksiosainen ulkorakennus n:o 24, jossa oli jyväättä, vaja ja talli sekä vaunuvaja ja kaksi aittaa. Tämä rakennus säilyi käytössä myös Turun Laivastoaseman aikana. Se purettiin viimeistään 1960-luvulla. Ulkorakennuksen luoteispuolella oli Vähätalon navetta n:o 27, jota käytettiin 1950-luvulle asti tallina. Ennen vuotta 1942 käytössä oli ollut sen pohjoispuolella ollut Isotalon talli n:o 26. Lampuodin talon eteläpuolella nykyisin oleva puuvaja on rakennettu 1963.<sup>13</sup>

#### **Lampuodin talo n:o 22**

Hospitaalitilan vuokraviljelijän eli lampuodin asuintalo on rakennettu vuonna 1801 ylitirehtööri Josef Bremerin ollessa Vähätalon vuokralaisena. Talossa





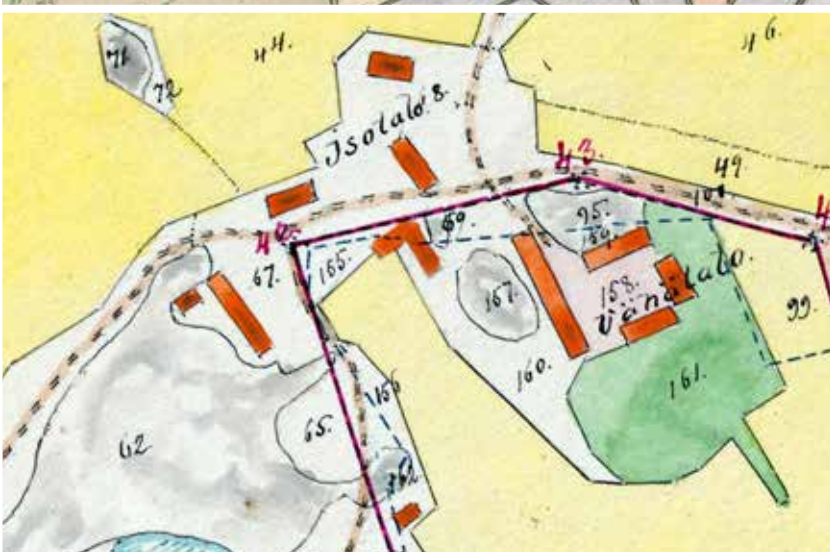
Yllä: Vähätalon rakennusten punamullatut päädyt itäiseltä kukkulalta kesällä 1940 kuvattuna. Etualalla on riihen n:o 32 katto. PhRakL

Vas.: Vähätalon (n:o 2) ja Isotalon (n:o 1) pihapiirit käsittävä osa Pansion isojakokartasta vuodelta 1781. Vähätalon suurin rakennus on myöhemmän renki- ja leivintuvan paikalla. KA Maanmittaushallitus



Alla vas.: Pansion uudistuskartassa vuodelta 1901 näkyy Vähätalon pihapiirissä kolme asuinrakennusta ja pitkä ulkorakennus n:o 24. KA Maanmittaushallitus

Alla: Vähätalon pakkolunastuskartan ote vuodelta 1937. Navetta n:o 27 on vasemmassa yläkulmassa. KA Maanmittaushallitus





oli kolme mäntyhirsistä rakennettua huonetta: länsipäässä liedellä ja leivinuunilla varustettu keittiö sekä kaksi tilavaa, tiiliuunein varustettua kamaria. Huoneiden ikkunat antoivat etelään ja itään. Pohjoissivulla eli pihan puolella oli lautarakenteinen eteinen, joka oli jaettu kolmeen osaan.

Rakennus oli laudoitettu, punamullattu ja sen listat oli öljymaalattu. Talo oli 13,2 metriä pitkä, 5,5 metriä leveä ja 3,6 metriä korkea, mitattuna 1,2 metrin korkuisen kivijalan yläreunasta tuohi- ja lautakattoon. Alkuperäinen rakennus käsitti siis nykyisistä huoneista kolme itäisintä.

Kesällä 1842 Lampuodin talon länsipäähän rakennettiin vielä yksi hirsinen vieraskamari, jossa oli oma keittonurkkaus, ja sen eteen eteishuone kuten vanhassa osassa. Rakennuksen kokonaispituudeksi tuli 17,5 metriä.

Talo oli samanlaajuinen vielä marraskuussa 1902 tehdyssä katselmuksessa. Sisustuksesta mainittiin, että molemmissa vanhoissa kamareissa oli uudet tapetit ja sisäkatot paperoitu ja maalattu valkoisiksi. Keittiön ja uudemman kamarin seinät oli paperoitu. Keittiöön oli asennettu uusi hella ja rakennettu länsiseinän komerot.

Lampuodintalon suurempaa kamaria kutsuttiin vuoden 1911 katselmuksessa saliksi. Salin pihanpuoleinen lasiveranta ja itäpäädyn avoveranta on rakennettu ilmeisesti sen jälkeen, kun Vähätalon kaksikerroksinen päärakennus oli purettu. Päärakennus oli jäljellä vielä vuosina 1915–16 laadituissa virkatalokartoissa. On mahdollista, että lasiverannan ulko-ovena oleva paripeiliövi ja ikkunat ovat päärakennuksen purun jälkeen uusiokäyttöön otettuja.

Vuodesta 1939 lähtien lampuodin talo oli Turun Laivastoaseman asuinkäytössä ja sille annettiin rakennusnumero 22. Vuoteen 1949 mennessä rakennus oli jaettu neljään asuntoon, joista kolmessa oli hella ja yhdessä sähköhella. Asuinkäyttö jatkui ainakin 1970-luvulle asti. Vuonna 1976 talo oli yhden perheen asuntona.

Nykyään talossa on keskuslämmitys, mutta keittiössä on jäljellä hella. Ovet ovat vanhoja peiliovia tai eteistiloissa paneeliovia. Seinä- ja kattopinnat on varsinaisissa huoneissa pääosin levytetty ja lattioissa on muovimatot. Sisäikkunat on uusittu aikaisintaan 1940-luvulla, mutta ulkoikkunat ovat vanhemmat.<sup>14</sup>



Länsipääty.



Lampuodintalon eteläjulkisivu.

Alla: Lasiverannan pariovi.





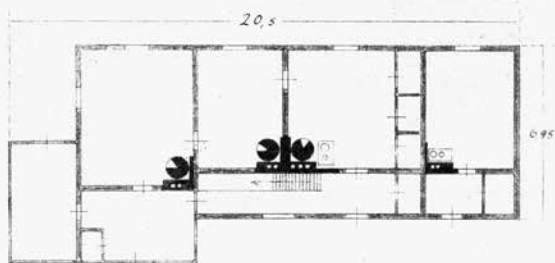
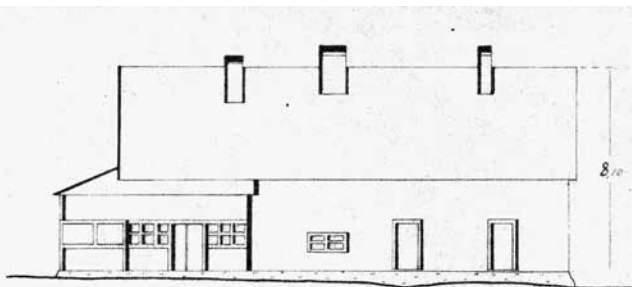


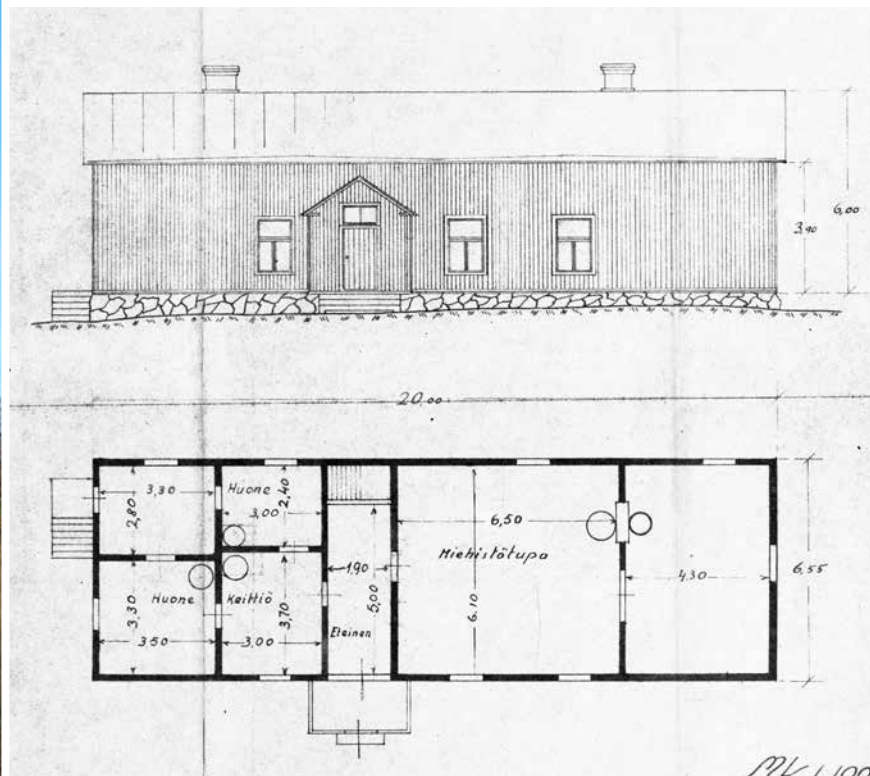
Pohjoisjulkisivu. Keskellä olevasta ovesta päästään eteisen kautta keittiöön.

Oik.: Suurempi asuinhuone.

Oik. alla: Eteisovi ja keskimmäisen kamarin ovi.

Alla: Rakennuksen 22 mittauspiirustus ilmeisesti 1950-luvulta. Käyttötarkoituksena oli asunto ja puhelinkeskus. PhRakL





### Renki- ja leivintupa eli väentupa n:o 23

Vähätalon pihan pohjoislaidalla on kesällä 1804 valmistunut, kauppias Christian Trappin rakennuttama hirsinen renki- ja leivintupa. Rakennusta on laajennettu ja muutettu useassa vaiheessa. Alkujaan siinä oli kaksi huonetta ja eteinen. Suuremmassa asuintuvassa oli liesi ja leivinuuni sekä kolme ikkunaa. Sen ja pienemmän vierastuvan välillä oli eteinen. Nämä huoneet muodostavat ilmeisesti rakennuksen nykyisen pääsisäänkäynnin itäpuolisen osan.

Vuonna 1842 rakennuksen länsipäähän rakennettiin uusi asuinkamari, joka oli tarkoitettu renkivoudille. Siinä oli oma eteinen ja rappu rakennuksen länsipäädyssä.

Rakennuksen länsipuolisko sai nykyisen asunsa vuonna 1902 tehdyssä remontissa. Nykyinen pääsisäänkäynti ja eteinen paneloitiin ja sen yhteyteen rakennettiin kaksi kamaria, joista toisessa oli peltinen uuni. Uuni lämmitti myös viereistä maitokamaria. Länsipäädyssä oli erillinen huone, johon oli pääsy oman eteisen kautta. Länsipäädyssä oli puinen ruokakelloteline.

Yllä: Mittauspiirustus 1940- tai 1950-luvulta. PhRakL

Yllä vas.: Länsipääty.

Eteläjulkivisu.







Vuonna 1939 väentupa muutettiin Turun Laivastoaseman vartioasemaksi, jossa oli miehistötupa ja toimisto. Keväällä 1944 rakennuksessa majoittui Turun Laivastoaseman Meripataljoonan 4. komppania. Kasarmiparakkien valmistuttua 1944 lopussa komppanian miehistömajoitus ja esikunta siirrettiin sinne.

Vanha renkitupa vuokrattiin marraskuussa 1946 Turun kaupungin kansakoulujen johtokunnalle Pansion kansakouluksi. Osa rakennuksesta oli kantahenkilökunnan asuinkäytössä. Kouluhuoneen lisäksi talossa oli 1949 yksi varsinainen huone ja kaksi keittiötä helloineen. Kun kansakoulu oli muuttanut uusiin tiloihinsa syksyllä 1950, otettiin rakennus kokonaan asuinkäyttöön. Vuonna 1976 se oli jo tyhjillään ja kylmänä.<sup>15</sup>

Vähätalon kallio pohjoisesta kuvattuna kesällä 1940. Renki- ja leivintuvan n:o 23 länsipäädystä näkyy ruokakelloteline. Sen oikealla puolella on ulkorakennus n:o 24.PhRakL

#### NYKYTILA

Vähätalon rakennukset ovat ulkoapäin ja huonejärjestykseltään pitkälti vuoden 1939 asussa. Rakennuksen 22 huoneiden pintamateriaaleja on uudistettu 1900-luvun loppupuoliskolla. Rakennuksen 23 eteinen on vanhassa asussaan. Sen muihin tiloihin ei ollut pääsyä.



Sisäänkäynti ja eteinen ovat säilyneet 1940-luvun asussa.



**RAUHALA - UPSEERIKERHO**

n. 1902–08 / kelloseppä Frans Hjalmar Ahlström?

- hirsirakenteinen, 2 kerrosta

Pansion Isotalon tilalla ei 1900-luvun alussa ollut päärakennusta, sillä kaikki sen isännät olivat asuneet vuokraamansa Vähätalon rakennuksissa ainakin 1800-luvun alusta asti. Turkulainen kelloseppä Frans Hjalmar Ahlström osti Isotalon marraskuussa 1901 lakitieteen kandidaatti Antti Mikkolalta. Lehtitietojen mukaan Ahlströmille siirtyi samalla myös Vähätalon vuokraoikeus, mutta virallisesti vuokrasopimus siirrettiin hänelle vasta maaliskuussa 1904.

Pansion tilat olivat Ahlströmin hallussa vuoteen 1908 asti. Tänä ajanjaksona hän rakennutti ja ilmeisesti myös suunnitteli Isotalon tilan alueelle uuden huvilamaisen päärakennuksen, Rauhalan. Se muistuttaa arkkitehtuuriltaan 1800-luvun loppupuolella rakennettuja Ruissalon huviloita, mm. Marjanie-messä sijaitsevaa Rettigin huvilaa, mutta on niitä astetta vaatimattomampi.

Harjakattoisessa puupaneeliverhoilussa hirsirakennuksessa on jyrkä graniittikivijalka. Eteläpuolella on suurehko veranta, jonka portaan kohdalla on pieni torni. 1950-luvun lopun piirustuksista päätellen veranta jatkui symmetrisesti myös tornin itäpuolelle, mutta on myöhemmin muutettu sisätilaksi. Rakennuksen eteläisivulla oli kolme suurempaa huonetta, joista keskellä oleva sali työntyy ulos muusta julkisivusta. Pohjoisivulla on viisisivuinen lasiveranta, joka oli alun perin jaettu kahteen osaan säilyneen epäsymmetrisen ikkuna-jaon mukaisesti. Ikkunoista päätellen myös ullakko on ollut asuinkäytössä. Huonetilojen alkuperäisistä käyttötarkoituksista ei kuitenkaan ole tietoa.

Rauhalan rakennuspaikka oli Isotalon alueen pohjoislaidalla peltojen keskelle työntyvällä mäellä. Tuohon aikaan sieltä aukesi näkymä laajan peltomai-seman lisäksi etelään Ruissalon vastaiselle rannalle ja länteen Valkamalahden rantaan. Etelä- ja länsipuolilla oli puutarha. Päärakennuksen koillispuolelle rakennettiin kaksikerroksinen hirsinen ulkorakennus, jossa oli pieni asunto, halkovaja ja kylmäkellari (laivastoaseman rak. n:o 34, purettu).

F.H. Ahlström avioitui Pansion pohjoispuolella sijainneen Pernon kartan-on omistajan tyttären Gertrud Matildan kanssa. Ahlströmit möivät Rauhalan vuoden 1916 lopussa tai 1917 alussa Pansion satamakonsortiolle 65 000 markalla. Uuden talon he rakennuttivat Pernon kartanosta lohkotulle tilalle



Eteläpuoli.

Pohjoisjulkisivu.







vuonna 1918. Ahlström myös suunnitteli tämän edelleen olemassa olevan rakennuksen, nykyisen Pernon kartanon.

Turun Transito Satama Oy:n osake-enemmistö ja mm. Rauhalan huvila siirtyivät vuonna 1922 Turun kaupungille. Rauhala annettiin viimeistään vuonna 1927 Turun lastensuojelulautakunnan käyttöön. Se toimi päiväkotikäikäisen lapsen kesäsiirtolana. Lapsia mahtui 70 ja opettajia oli kaksitoista. Kesäsiirtolatoiminta jatkui ainakin vuoteen 1937 saakka.

Talvi- ja jatkosotien aikana 1939–44 Turun Laivastoasema oli sotilaskotina. Tuona aikana sinne vedettiin ainakin vesijohdot ja todennäköisesti rakennettiin myös wc-tilat. Syyskesällä 1942 sotilaskodin käyttöön sen länsipuolelle rakennettiin kellari n:o 66, joka on säilynyt.

Sotilaskoti muutti vuodenvaihteessa 1945 käyttöön otettuun huoltorakennukseen n:o 77. Rauhala luovutettiin huhtikuussa 1945 Valtion Laivatelakan hallintaan ja se oli telakanjohtajan asuntona. ensimmäinen asukas oli insinööri Volmari Särkkä.

Syksyllä 1949 Rauhala luovutettiin takaisin Turun Laivastoasemalle. Meriupseeriyhdistyksen alainen Turun Meriupseerikerho siirrettiin sinne Marjaniemestä 1. marraskuuta 1949. Marjaniemen kerho oli toiminut yhdessä Laivaston esikunnan huoneessa syksystä 1947 lähtien. Sitä ennen tätä tarkoitusta oli palvellut panssarilaiva Väinämöisen upseerimessi ja osa kerhon kalustosta oli sen perintöä. Jäseniä kerhossa oli 82.

Upseerikerhorakennus peruskorjattiin vuosina 1959–1961. Kesällä ja syksyllä 1959 Rauhala muutettiin keskuslämmitteiseksi ja liitettiin kasarmin keskuslämmitysverkkoon. Vanhat uunit purettiin. Yläkertaan kunnostettiin kerhon emännän asunto. Vuoteen 1961 mennessä tilanjakoa uudistettiin nykyiseksi vanhoja väliseiniä purkamalla. Juhlasali sijoittui rakennuksen pohjoispuolelle, jossa oli myös paljeseinällä erotettu baari. Keittiö ja ruokasali kunnostettiin eteläisivulle. Keittiötä uudistettiin 1970-luvun lopulla. Viimeisin peruskorjaus tehtiin Arkkitehtitoimisto Heliövaaran suunnittelemana vuosina 1993–94.<sup>16</sup>

#### NYKYTILA

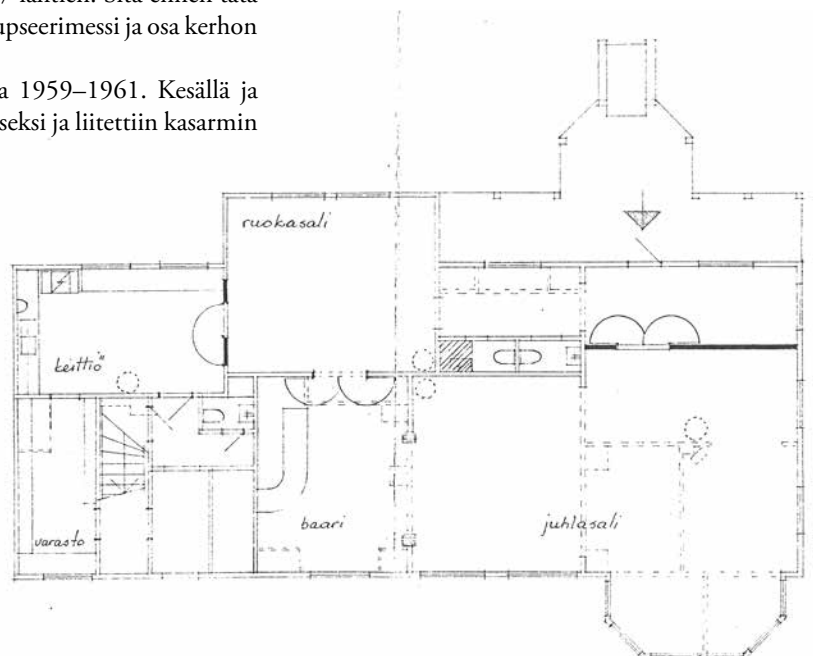
Ulkopuolelta rakennus on pääosin alkuperäistä vastaavasta asussa. Sisätiloja on uudistettu muutamassa vaiheessa 1950-luvun lopulta 1990-luvulle.



Yllä: Länsipääty vuonna 1979. SA-kuva

Yllänä: Upseerikerhon juhlasali 1965. SA-kuva

Alakerran muutospiirustus kesäkuulta 1959. PhRakL







## PANSION HALTUUNOTTO 1937–1939

## Tilusvaihto

Merivoimien komentaja kenraalimajuri *Väinö Valve* teki aloitteen Pansion alueen pakkolunastustoimien aloittamisesta helmikuussa 1937 Yleisesikunnan päällikölle lähettämässään kirjeessä. Jotta Turkuun saataisiin muodostettua ”edes jonkinlainen tukikohdan alku”, olisi Pansion alue varattava kiireellisesti ja rakennettava sinne puolustusvoimien perushankintaohjelmaan sisältynyt miinavarikko. Jatkossa kaikki Laivastoaseman, eli entisen Sotasataman uudistukset ja laajennukset tuli rakentaa Helsingin sijaan Pansioon. Näin sinne muodostuisi vähitellen laivaston tukiasema ja sodan aikainen päätukikohta.

Kevään 1937 aikana asia eteni puolustusministeriöön, joka sopi syksyllä neuvottelujen aloittamisesta Turun kaupungin kanssa. Aluetta ei pakkolunastettaisi, vaan kaupungin kanssa suoritettaisiin tilusvaihto. Turun kaksi vuotta aiemmin saama pakkolunastuslupa Vähätalon alueisiin peruutettiin. Kaupungin kanssa käytyihin neuvotteluihin otettiin Merivoimien esikunnan pyynnöstä mukaan myös Helsingin Laivastoaseman komentaja *Eino Huttunen* (1895–1949). Virka-asemansa ansiosta hän oli perehtynyt laivastoasemien ja varikkojen sijoitteluun ja suunnitteluun.<sup>17</sup>

Turun kaupunginvaltuusto hyväksyi tilusvaihtosopimuksen keväällä 1938. Valtioneuvosto antoi hyväksynnän samana syksynä, kun ensin oli säädetty laki sopimukseen kuuluvien valtion alueiden luovuttamisesta Turun kaupungille. Tilusvaihtosopimus allekirjoitettiin 29. joulukuuta 1938 ja se astui voimaan vuoden 1939 alusta.

Valtio sai lisämaata yhteensä 127 hehtaaria. Sille eivät siirtyneet pelkästään Pansion Isotalon maat, vaan myös osia sen itä- ja pohjoispuolisista tiloista Artukaisista, Hyrköisistä, Ihalasta, Jokisylttilästä, Kemppilästä, Pilkolasta, Polusmäestä, Paavolasta ja Pernosta. Viimeksi mainittu tilanosa oli näistä suurin ja käsitti Koivuluodon 39 hehtaarin kokoisen alueen Valkamalahden pohjukassa ja pohjoissivulla.

Vähätalon virkatalon maat siirrettiin helmikuussa 1939 maatalousministeriöltä puolustusministeriön alaisuuteen ja liitettiin edelleen laivastoaseman alueeseen. Sen sijaan Vähätalosta jo aiemmin erotetut Mäkilän ja Siinalan tilat eivät vielä kuuluneet alueeseen.<sup>18</sup>

## Alustava suunnittelu

Samaan aikaan tilusvaihtosopimuksen teon kanssa ryhdyttiin laatimaan tarkempia laskelmia ja suunnitelmia laivastoaseman tarvitsemista rakennuksista ja rakenteista. Laivastoaseman toiminta jakaantui kahteen pääosaan: ensinnäkin telakkatoimintaan eli alusten talvehtimiseen, varustamiseen ja huoltoon sekä toiseksi varikkotoimintaan; miinojen, torpedojen, tykkien ym. aseiden varastointiin, kunnossapitoon ja korjaukseen. Kolmanneksi oli rakennettava normaali kasarmialue henkilöstön majoitus- ja huoltotiloihin, sähkö-, lämpö-, vesi- ja viemärijohdot sekä rautatie- ja maantieyhteydet.

Kuten Turun kauttakulkusataman suunnittelun yhteydessä oli jo todettu, oli myös laivastoaseman tarvitsemille laitureille, hinaustelakalle, työpajoille sekä kasarmi- ja muille rakennuksille rakennusteknillisesti edullisia sijoitus-

Pansion niemen länsikärki toukokuun lopussa 1941 otetussa kuvassa (pohjoinen vasemmalla). Keskellä näkyy Niemen tilan vanha päärakennus ja sen viljelyksiä. Ylälaidassa on 1939 valmistunut miinavarikko ja Louhikko-huvila. Vasemmalla on sähköpajan 56 työmaa. Aallonmurtajaa, tykkilaiturin juurta ja rantatien pohjaa täytetään louhoskivillä. Sotamuseo IVKK



mahdollisuuksia – telakalle parhaat mitä Turun lähistöllä oli. Telakkatoiminnan suunnittelussa laivastoasemalle tukeutuvaan aluskantaan laskettiin kuuluviksi olemassa olevien panssarilaivojen, sukellusveneiden, tykkiveneiden, moottoritorpedo-, raivaus- ja muiden pienempien veneiden lisäksi myös laivaston uudisrakennusohjelmassa olleet neljä hävittäjää ja kaksi miinanlaskijaa.

Vielä tässä vaiheessa moottoritorpedoveneiden ja muiden pikkualusten telakoiden ja venevajojen paikaksi kaavailtiin Valkamalahden rantoja. Keskkikokoisille aluksille, hävittäjille ja tykkiveneille yms. oli tarkoitus rakentaa hinaus- ja säilytystelakka Pansion niemen kärjessä olevalle tasaiselle alueelle eli Niemen tilan maille. Myöhemmin sekä moottorivene- että laivatelakan sijoituspaikaksi tarkentuivat entisten Tamminiemen ja Rantalan tilojen maat Pansion etelärannalla. Koivuluodon alue oli alustavassa asemakaavasuunnittelussa varattu polttoainetarastojen sijoituspaikaksi.

Pansion niemen jyrkkäkallioinen maasto helpotti eri toimintojen suojaamista ja mm. alueelle sijoitettavien varastojen eristämistä toisistaan räjähdys- ja tulipalovaaraa silmällä pitäen. Itse kallioihin voitiin louhia miina-, torpedo- ja ammusvarastoja.

Idässä, Artukaisten vuonna 1935 valmistuneen lentokentän ja Turun uuden öljysataman puolella laivastoaseman alue ulotettiin peltoaukeille niin kauas, että telakan laajennuksille ja kasarmialueelle saatiin riittävästi tilaa. Pansiosta oli mahdollista saada hyvä yhteys öljysatamaan ja edelleen itse kaupunkiin rakentamalla noin kilometrin jatke olemassa olleisiin rauta- ja maanteihin.<sup>19</sup>

### Miinarikontalon rakentaminen 1939

Pansion laivastoaseman ensimmäinen rakennustoimenpide oli 25 suuren varoitustaulun valmistaminen ja pystyttäminen alueen rannoille ja pitkälle maarajalle maaliskuussa 1939. Maihinnotus- ja pääsykieltotauluilla Turun kaupungin asukkaista haluttiin heti alkuun poistaa vanha tapa viettää Pansiossa vapaa-aikaansa ja pitää ”aluetta yleensäkin jonain yleisenä kansanpuistona”, kuten Laivastoaseman päällikkö Huttunen asian ilmaisi.

Varsinaisten rakennustöiden aloittaminen oli viivästyneenä määrärahojen puutteen vuoksi. Valtioneuvosto oli vähentämässä puolustusvoimien vuoden 1939 perushankintamäärärahoista peräti 500 miljoonaa markkaa, mikä olisi merkinnyt mm. Pansion miinarikontalon karsimista budjetista.

Merivoimien esikunnan syksyllä 1938 laatimissa laskelmissa Pansion laivastoaseman rakentaminen oli jaettu kahteen rakennusjaksoon. Ensimmäisen rakennusvaiheen kustannusarvio oli noin 20 miljoonaa markkaa: alueen suunnitteluun, rautatie- ja tieyhteyksiin sekä LVIS-töihin kului 8,7 milj.,

”Pansion aluetta lähemmin tutkittaessa on sen havaittu tyydyttävästi täyttävän korkeatkin laivastotukiaseman sijoitukselle asetettavat vaatimukset.”

Merivoimien komentaja Väinö Valve 21.5.1937 Yleisesikunnalle. YE Op 2 sal. kirj. 1937, KA T-2867/1.





Laivastoaseman itäinen maaraja Artukaisten lentokentän suunnasta kuvattuna kesällä 1940. Vähäntalon, Isotalon ja Rauhalan rakennukset sijoittuvat kuvan keskivaiheille. PhRakL

satamalaitteisiin 4 milj. ja kallioon rakennettaviin miina-, ammus-, torpedokärki- ja detonaattorikellareihin 7,7 milj. markkaa. Toinen rakennusvaihe, jonka kustannusarvio oli yli 33 milj. markkaa, tulisi sisältämään mm. laivojen huoltoon tarvittavia varastotiloja, sukellusvenevajan ja -latausaseman sekä suurimpana työnä kasarmi-, keittiö-, sauna- ja henkilökunnan asuinrakennukset.

Puolustusneuvosto näki vuonna 1939 Suomen puolustuksessa ”pelottavia aukkoja”, joista merivoimien suuret materiaaliset puutteet muodostivat vain osan. Puolustusneuvoston käsitellessä 2. syyskuuta 1939, Saksan Puolaan hyökkäystä seuraavana päivänä laivastoaseman rakennusohjelman menoarviota, siinä nähtiin supistamisen varaa. Ensi alkuun oli rakennettava ainoastaan laivojen ja aseiden huoltoon tarvittavat teknilliset rakennukset ja laitteet sodanaikaista toimintaa silmällä pitäen. Kasarmit ja henkilökunnan asuinrakennukset olisi toteutettava tilapäisjärjestelyin, parakkirakenteisina.

Tilapäisrakennuksia oli Pansioon jo kesällä 1939 ryhdytty rakentamaan. Koska perushankintojen yhteydessä oli tilattu paljon miinakalustoa, oli niille välttämättä rakennettava tilapäisiä varastotiloja. Kalliovarastojen sijaan Pansion miinavarikolle rakennettiin kaksi puista **miinavarastoa n:o 50 ja 52** sekä pieni tiilestä muurattu **nallivarasto n:o 51**.

Varastot suunnitteli puolustusministeriön teknillisen osaston rakennustoimiston arkkitehti Kalle Lehtovuori huhti-toukokuun 1939 vaihteessa. Ne rakensi heinäkuussa 1939 solmitulla urakkasopimuksella turkulainen Rakennustoimisto Arvonen & Heinonen. Solbackan huvilan alueelle sijoitetun miinavarikon rantaan rakennettiin laituri ja työntörata miinankuljetusvaunuille. Kolme kesähuvilaa kunnostettiin vartio- ja varastohenkilökunnan käyttöön.<sup>20</sup>

Näkymä Pansion miinavarikon laiturilta itään kesällä 1940. Aluksen lipputangosta oikeaan näkyy Tammiemen huvilan kohdalla ollut laituri. Oikealla Ruisalon rantaa. PhRakL



## Liikekannallepano- ja valmistelut

Turun Laivastoaseman (TuLA) perustaminen 12. lokakuuta 1939 liittyi liikekannallepano- ja valmisteluihin, eli ylimääräisiin harjoituksiin (YH). Ne seurasivat Neuvostoliiton lokakuun alussa Suomelle esittämiä aluevaatimuksia.

Pansioon ei vielä tällöin ollut valmistunut mitään uusia rakennuksia – miinavarastot valmistuivat vasta marraskuun alussa 1939. Siksi Pansion miinavarikko, Miinavarikko 7 perustettiin lokakuun puolivälissä kolmeen Valkamalahteen ankkuroituneeseen proomuun, jotka saapuivat Helsingin Laivastoasemalta. Sieltä saapui junilla myös muuta materiaalia, mm. varustettaviin aluksiin tarkoitettuja tykinammuksia, jotka varastoitiin paremman puutteessa Vähätalon navettaan ja riiheen.

Miina- ja ammusvarastoja vartioi komennuskunta, joka majoittui Pansion vanhoihin asuinrakennuksiin. Muu laivastoasema, mm. esikunta, majoitus-tilat ja varastot ripoteltiin ympäri Turkua. Miehistö ja henkilökunta, mm. Turun Laivastoaseman ensimmäinen päällikkö, komentaja *John Konkola* (1886–1955) tulivat Helsingin Laivastoasemalta.

Kun miinavarikko oli valmistunut, ryhdyttiin Tamminiemen ja Rantalan alueelle rakentamaan väliaikaista tykistövarikkoa. Se tuli käsittämään miinavarikon tapaan kaksi puista varastoa n:o 53 ja 54 sekä **tiilisen nallivaraston n:o 55**, joka on säilynyt.

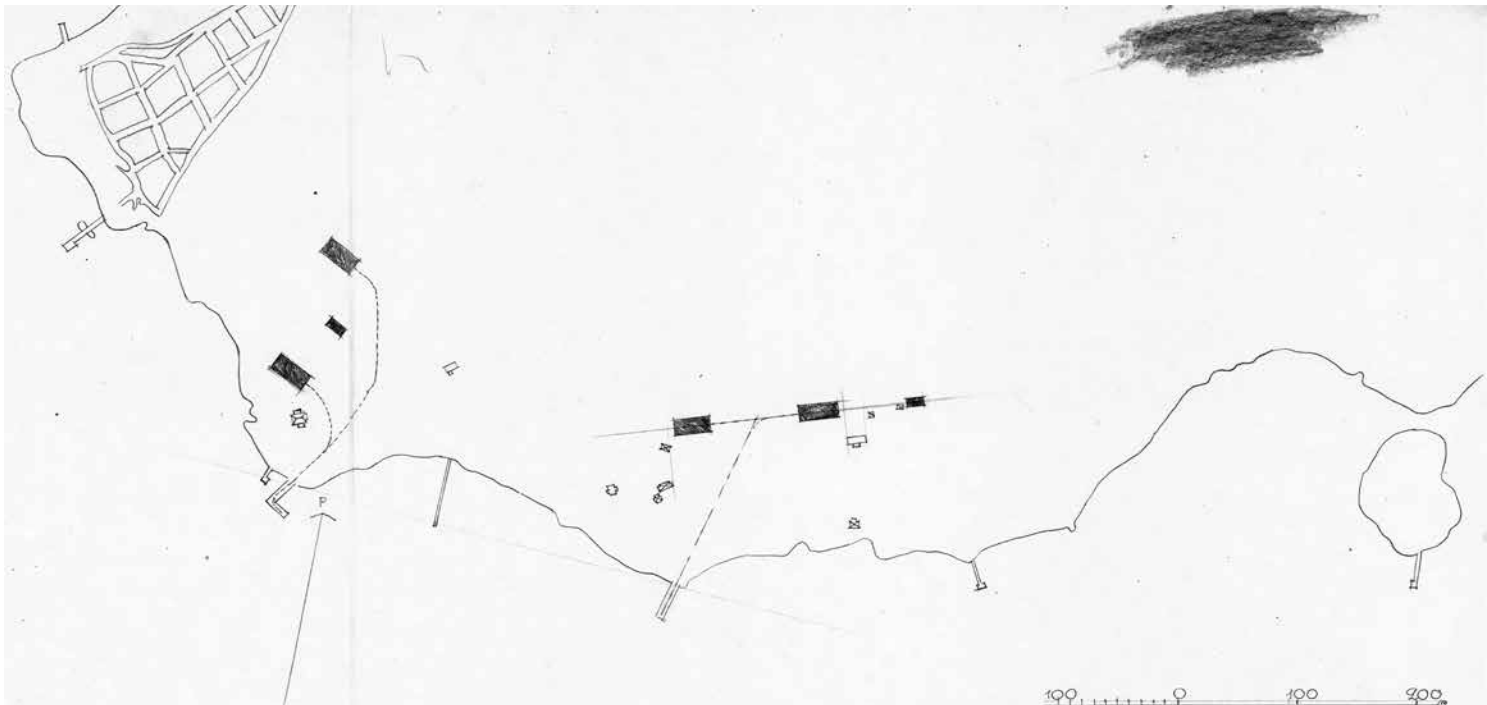
YH:n aikana, lokakuun puolivälissä 1939 valmistui puolustuslaitoksen perushankintakomitean mietintö. Kuukauden työskennelleen komitean mietinnössä esitettiin ”muuttuneiden olojen” aiheuttamat kiireelliset lisäykset perushankintaohjelmaan ja niiden rahoitusehdotus. Kaikkiaan yli 4,4 miljardiin markkaan päätyvään ohjelmaan kuuluivat 440 milj. markkaa maksanut laivaston lisärakennusohjelma ja laivastoaseman arviolta 80 milj. markan rakennusohjelma.

Puolustusneuvoston päätöksen mukaisesti perushankintoihin sisältyvään laivastoaseman rakennusohjelmaan kuului ainoastaan teknillisiä rakennuksia, joiden toteutus katsottiin mahdolliseksi vuoden 1940 loppuun mennessä. Näitä olivat työpajarakennukset, tykkipaja, takomo, puusepän paja, torpedopaja ja miinapaja sekä kallioon louhitut asevarastot, laiturit, laivojen varus- ym. varastot sekä tie-, rautatie- ja LVIS-rakennustyöt.<sup>21</sup>



Vähätalon riihi n:o 38 kesällä 1940. PhRakL

Vuosina 1939–40 rakennetut varastorakennukset Pansion etelärannalla. Vasemmalla miinavarikko ja oikealla tykistövarikko. Molemmille alueille rakennettiin laiturit ja kenttärata. Vasemmassa yläkulmassa on Niemen tilan viljelyksiä ja laitureita. PhRakL







### Talvisodan päätukikohdaksi

Neuvostoliitto hyökkäsi ja talvisota alkoi 30. marraskuuta 1939. Sotaa edeltävien suunnitelmien mukaisesti merivoimien komentaja Väinö Valve määräsi 6. joulukuuta, että laivaston päätukikohta oli siirrettävä Helsingistä Turun Laivastoasemalle. Komentaja Eino Huttunen ja pääosa Helsingin Laivastoaseman muusta henkilökunnasta matkasivat käskyn mukaisesti Turkuun. Osa Helsingissä sijainneista asepajoista ja -varikoista siirrettiin Turkuun ja TuLA:n alaiselle Uudenkaupungin Janhuan alueelle.

Kun siirrot oli saatu tehtyä, kuului uuden päätukikohdan kokoonpanoon jouluaattona 1939 annetun päiväkäskyn mukaan laivastoaseman uuden päällikön komentaja Huttusen johtama esikunta. Siinä oli viisi toimistoa: järjestely-, ase-, hallinto- ja satamatoimistot sekä teknillinen toimisto. Teknillisen toimiston toimenkuvaan kuuluneet rakennusteknilliset suunnittelutyöt oli tarkoitus erottaa erillisen rakennustoimiston tehtäväksi. Muutosta ei oltu tehty ainakaan vielä tammikuun 1940 loppupuolella, ja nähtävästi rakennustoimisto perustettiin vasta talvisodan jälkeen.

Teknillisen toimiston rakennusteknillisistä töistä huolehtivaksi toimistoupseeriksi oli Helsingistä siirtynyt sotilasvirkamies, reservin insinööriluutnantti *Risto-Veikko Luukkonen* (1902–1972), joka oli siviiliammaltaan arkkitehti. Hän oli mm. voittanut vuonna 1935 Messuhallin suunnittelukilpailun, yhden Helsingin funktionalismin merkkiteoksista, yhdessä Aarne Hytösen kanssa. Luukkosesta tuli sodan kuluessa kommodori Huttusen luottomies Pansion rakennussuunnittelussa.

Esikunnan lisäksi TuLA:aan kuuluivat Pansion varikko, Turun kaupungissa sijainnut torpedovarikko ja Uudenkaupungin miinapaja sekä Varikkopataljoona, joka vastasi mm. varikoiden vartioinnista. Pataljoona miehitti myös Pansion ilmatorjuntaan asetettua kolmea vanhaa venäläistä 75 mm:n Canet-tykkiä.<sup>22</sup>

Panssarilaiva Ilmarinen oli talvisodan aikana maaliskuussa 1940 ankkuroituna Ruissalon eteläpuolelle Turun ilmapuolustuksen osaksi. SA-kuva

### Pansion kokonaissuunnitelma 1940

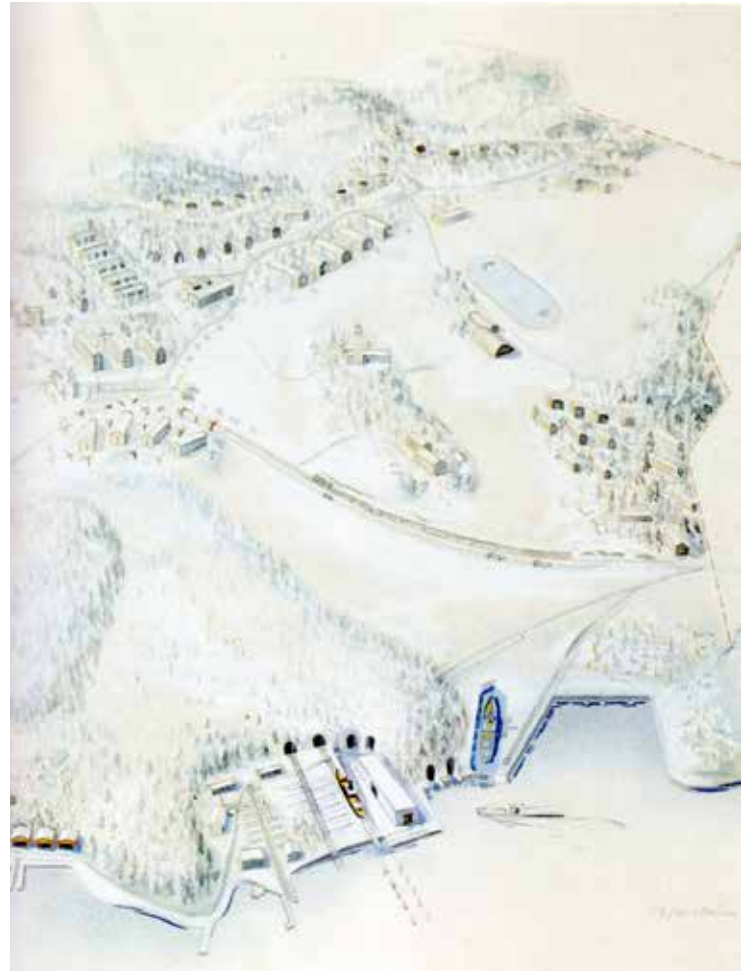
Pansion alueella tehtiin maaperätutkimuksia ja alueen asemakaavaa kehitettiin vuoden 1939 aikana. Vuodenvaihteessa 1940 Merivoimien komentajalle esitettiin rakennukset ja niiden alustavat kustannuslaskelmat käsittänyt kokonaissuunnitelma. Se oli jaettu portaittain eri rakennusvaiheisiin Turkuun siirrettävien laivaston osien sekä työpaja- ja varastotoimintojen mukaan. Isoa osaa tästä kustannuksiltaan 160 milj. markan suunnitelmasta ei koskaan toteutettu. Se oli kuitenkin Pansiossa sotien aikana suoritettujen rakennustöiden sekä toteuttamattomien rakennussuunnitelmien pohjana.

Pääosa laivastoaseman laitoksista sekä kasarmit ja asutusalueet sijoitettiin Pansion hieman yli 200 hehtaarin alueelle. Sinne ei kuitenkaan ollut enää tarkoitus tehdä miina- ja ammusvarastotunneleita tai räjähdysaineiden käsittelyyn tarvittavia laitoksia. Niille hankittiin Turun kaupungilta erillinen alue turvallisen matkan päästä Ruissalon luoteisrannalta. Tämän 30 hehtaarin kokoisen Kallanpään alueen, eli Ruissalon varikon hankintaneuvottelut valtion ja kaupungin välillä olivat 1940-luvun vaihteessa vielä käynnissä.

Polttoainevarastojen sijoittamisesta Pansion Koivuluotoon oli luovuttu ja niille oli määrää hankkia toinen erillisalue lähiseuduilta. Sellaiseksi kaavailtiin tässä vaiheessa Naantalin Luonnonmaan-saaren eteläpäästä. Osa nestemäisistä polttoaineista varastoitiin Turun öljysatamaan tehtyihin puolustuslaitoksen kalliovarastoihin.

Pääosa vuoden 1940 kokonaissuunnitelmaan kuuluneista teknisistä rakennuksista valmistuivat sota-ajan kuluessa. Toteuttamatta jäi sen sijaan lähes koko kasarmialue, eli yhteensä 1000 hengen kasarmit, 12 aliupseeritaloa, 8 upseeritaloa, 13 työläisille tarkoitettua asuinrakennusta, miehistösauna,

Miina-aseen tarkastajan toimistossa palvelleen S.O. Saarelaisen vuonna 1943 tekemä näkymäkuva Pansioon suunnitellusta rakentamisesta. Suurinta osaa kuvassa näkyvistä rakennuksista ei toteutettu. Kuva teoksesta: Auvinen, Turku laivaston tukikohtana, s. 84-85 (alkuperäinen on ollut hallintorakennuksen 76 kahvion seinällä)







Pansion päälaiturin pohjaa ruopataan joulukuussa 1940. Etualalla Solbackan huvilan laituri. Vuonna 1939 pystytetyn kieltotaulun takana, kallion osin peittämänä näkyy saman huvilan saunarakennus n:o 11. Ruoppaajan kohdalla on Louhikon huvilan aivan rannassa sijainnut pieni käymälä n:o 14. Taustalla Koivuluodon kärki. Sotamuseo IVKK

sairaala, koulutus-, voimistelu- ja juhlasalirakennus, sotilaskoti, upseeri- ja aliupseerikerhot, paloasema sekä mm. urheilu- ja tenniskentät. Suunnitelmasta toteutuivat ainoastaan yksi asuinkerrostalo, hallintorakennus sekä huolto- eli keittiö- ja ruokalarakennus. Osa toteuttamattomasta kasarmialueesta korvattiin parakeilla Puolustusneuvoston aiemman päätöksen mukaisesti.

Pansioon suunnitellun kasarmialueen asemakaavasta saa jonkinlaisen käsityksen jatkosodan aikana, vuonna 1943 laaditusta akvarellista, jossa aluetta tarkastellaan lintuperspektiivistä. Sen mukaan kasarmit ja asuinalueet olisivat sijoittuneet pääosin Vähätalon ja Isotalon rakennusten paikalle sekä niiden pohjois- ja itäpuolisille metsä- ja peltoalueille. Upseerien rivitaloasuinalueita suunniteltiin erilleen Koivuluodon ja Pernon alueella sijaitseville mäille. Upseerikerholle oli varattu keskeinen paikka Lyseprickin huvilan kalliolla.

Laajuudestaan huolimatta kokonaissuunnitelmaan ei oltu otettu mukaan telakan rakennustöitä. Niiden osalta periaatteena oli siirtää Helsingin Laivastoaseman rinnalla toiminut Valtion Laivatelakka (VLT) vaihteittain Pansioon. VLT:n johtaja insinööri *Volmari Särkkä* (1898–1971) oli laatinut tästä alustavan suunnitelman marraskuun alussa 1939. Sen toteuttaminen riippui siitä, kuinka suunniteltu laivanrakennusohjelma edistyisi varsinkin suurempien alusten osalta.

Insinööri Särkän mielestä paras paikka suurempien alusten telakalle oli Tammimäen ja Kirppuluodon ranta-alueilla ja niitä reunustavilla peltoaukeilla. Tanne telakka laajeni kuitenkin vasta sotien jälkeen. Tuolloin rakennettiin myös suuri osa Särkän kaavailemista telakkarakennuksista ja työläisten asuinalueesta.<sup>23</sup>



## SUURTYÖN ALOITUS 1940

### Perushankintatyöt aloitetaan

Turun Laivastoaseman varikkojen ja työpajojen työt tehtiin perushankintamäärärahoihin. Puolustusministeriöön oli vuonna 1938 perustettu erityinen perushankintojen rakennustoimisto, jossa eri puolille maata rakennettavat puolustuslaitoksen tehtaat ja varikot suunniteltiin. Toimiston johdossa ollut diplomi-insinööri *Toivo Reijo (T.R.) Vähäkallio* (1906–62) oli aiemmin vartannut mm. Valtion Lentokone- ja Valtion Tykkitehtaiden suunnittelusta.

Perushankintojen rakennustoimisto toimi puolustusvoimien rakentamisesta vastanneen teknillisen osaston rakennustoimiston rinnalla. Sillä oli omat insinöörit ja arkkitehdit, joista yksi oli Pansionkin suunnittelutöihin osallistunut *Märtha Lilius-Tallroth* (1904–?). Toimiston laatimat suunnitelmat tunnistaa ”Varikot”-otsikosta.

Turun seudulla oli perushankintavaroilla rakennettu jo mm. Pääskylvuoren varikkoja ja öljysataman polttoaineväestöjä. Rakennustöitä suoritti teknillisen osaston alainen Puolustusministeriön Rakennustyö 4, joka sai vastuulleen myös Turun Laivastoaseman työt. Ruissalon Kallanpään miina- ja ammusvarikon rakentaminen aloitettiin helmikuussa 1940, alueen siirryttyä puolustuslaitoksen hallintaan. Kallanpään työt jatkuivat rinnan Pansion rakentamisen kanssa lähes koko sotien ajan.<sup>24</sup>

### Välirauhan aikaiset työt

Talvisodan päätyttyä 13. maaliskuuta 1940 Neuvostoliitolle oli luovutettava, kaiken muun ohella, Hankoniemen tukikohta. Tämä pakotti jakamaan laivaston käytännössä kahteen osaan, joista toisen tukikohtana oli Helsinki ja toisen, pääosan tukikohtana oli Turun Laivastoasema. Näin Pansiolla ei ollut merkitystä pelkästään sodanaikaisena päätukikohtana, vaan sen rakentaminen oli myös rauhanaikainen välttämättömyys.

Laivaston huoltoa ja valmiudessa pitoa varten oli Turun Laivastoasemalle saatava aikaan laiturit ja työpajat, osin maanpäällisin rakennuksiin ja osin



Vas.: Tällä ja seuraavalla aukeamalla kuvia Pansion työpajatunneliston rakentamisesta huhtikuussa 1944. Kuvassa kahta luolaa yhdistävä toisen kerroksen käytävä. Alareunassa sisäseinärakenteiden puisia betonivalumuotteja. SA-kuva

kallioon louhien. Rakennusten alustavat tilantarvelaskelmat ja tilakaaviot laadittiin Turun Laivastoasemalla komentaja Huttusen johdolla. Ne kävivät lausunnolla Merivoimien esikunnassa, mm. laivastoasaston päälliköksi siirtyneellä insinöörikommodori Ilmari Rewellillä. Lopulliset suunnitelmat laadittiin puolustusministeriössä.

Ensimmäiset asema- ja luonnospiirrokset Pansion uusista rakennuksista on päivätty toukokuun alussa 1940. Suurin suunnitteilla ollut maanpäällinen rakennus oli tykkipaja, johon liittyi ”optillinen laitos” eli tykistön etäisyysmittareiden yms. laitteiden korjaamo. Tykkipajan toimintaan liittyi erillinen takomorakennus. Tykeille ja niiden tarvikkeille sekä laivavarusteille oli suunnitteilla omat varastonsa. Alusten sähköhuoltotöihin tarvittiin sähköpaja.

Pansion suurin ja kallein rakennustyö oli työpajatunnelisto. Kallion sisään, pommitukselta suojattuihin tiloihin kahteen kerrokseen oli tarkoitus rakentaa kaikki laivaston huoltoon sodan aikana tarvittavat pajatilat varastointeen. Tunnelin sisään johdettiin rautatie ja sillä oli omat lämmitys-, ilmanvaihto- ja varavoimalaitoksensa. Työpajatunneliston suunnitteluvastuussa oli T.R. Vähäkallion alainen insinööri *B. W. Schildt*. Pansion työpajatunnelit vertautuvat muihin perushankintojen rakennustoimiston sotien aikana suunnittelemiin tunnelitehtaisiin, mm. Valtion Lentokonetehtaan Vuoresvuoren tehtaaseen.

Kesältä 1940 on säilynyt puolustusministeriön arkkitehtien ja/tai insinöörin ottama kuvasarja, jossa laivastoaseman alue on vielä rakentamista

Alla: Tunneliston tiloja yhdisti 1944 kookas keskuskäytävä, jonne pääsi rautatietä pitkin. Vasemmalla sisäänkäynti yhteen luolasaleista. SA-kuva





Yllä: Kaksi kuvaa tunneliston varavoima-asemasta lämmityskattiloineen 1944. SA-kuva

Vas.: Työpajasali valmiina huhtikuussa 1944. Saliin on varastoitu työvälineitä. Sivuseinillä näkyvät nosturikiskot, mutta nosturia ei ole vielä asennettu. Tämän salin yläpuolella oli toinen, matalampi sali. SA-kuva

Oik. ylh.: Korkea luolasali, jonne oli 1944 varastoitu mm. laivojen it-aseistusta. SA-kuva

Oik.: Toisen kerroksen pajasaleja yhdistävä käytävä 1944. SA-kuva

Äärimmäisenä oik.: Työpajasalin keskeneräinen konttorikoppi ja yhdystunneli viereiseen saliin 1944. SA-kuva





edeltävässä asussaan. Elokuun alussa 1940 Puolustusministeriö myönsi 2,5 milj. mk määrärahan Pansion ensimmäisen rakennusvaiheen aloittamiseen. Ensimmäinen maanpäällinen työkohte oli **sähköpaja n:o 56**, joka sijoittui entisen Niemen tilan viljelysten koillispuolella olleelle mäelle. Sen suunnitteli rakennustoimiston arkkitehti *Kyllikki Halme* (1909–1979) R.-V. Luukkosen laatimien luonnosten pohjalta.

Pansion niemen kärkeen ryhdyttiin rakentamaan pitkää aallonmurtajaa, jossa käytettiin tunneliston louhinnassa saatuja kiviä. Sen suojaan sijoittui Pansion sotasatama ja päälaituri eli ”tykkilaituri”. Laiturialueen pohja- ja syvennystöitä varten puolustusministeri Rudolf Walden anoi kauppa- ja teollisuusministeriöltä luvan lainata Turun tiepiiriin ruoppaajaa.<sup>25</sup>

## Organisaatiomuutoksia

Merivoimien organisaatiota, johon kuului laivaston lisäksi myös rannikkotykistö, oli heinäkuussa 1940 uudistettu siten, että kaikki laivastovoimat oli koottu yhden esikunnan, Laivaston esikunnan alaisuuteen. Laivaston komentajaksi nimitettiin entinen Rannikkolaivaston päällikkö kommodori Eero Rahola.

Laivaston komentajalle olivat alistettuina niin Turun Laivastoasema kuin Turussa majaileva Rannikkolaivasto, eli laivaston päävoimat, sekä mm. Turun, Saaristomerén ja Selkämerén rannikkolinnakkeista vastannut Rannikkotykistörykmentti 5. Lokakuussa 1940 laivaston alusten ja aseiden huoltotyöt keskitettiin Laivaston esikunnan alaisuuteen Turun Laivastoasemalle. Merivoimien muu asehuolto, eli käytännössä rannikkotykistön huolto oli Helsingin Laivastoaseman vastuulla.

Turun Laivastoaseman esikunta siirrettiin Turun keskustasta Ruissalon Marjaniemessä sijainneeseen Rettigin huvilaan. Sieltä sai tilat myös Laivaston esikunta. Viimeksi ravintolana toimineen Marjaniemen korjaustöihin myönnettiin määräraha elokuussa 1940. Lokakuussa 1940 kunnostettiin myös useita Pansion huviloita, mm. Rauhala, joka oli muutettu sotilaskodiksi.

Turun Laivastoaseman organisaatiota uudistettiin vuoden 1941 alussa siten, että sen esikunnan alaisuuteen tuli kolme osastoa: komento- ja hallinto-, ase- sekä laivastoasat eri toimistoinen (toimistot 1–12). Yksi itsenäinen toimisto, rakennustoimisto n:o 13 vastasi rakennusten kunnossapidosta ja uusien suunnittelusta.

Rakennustoimiston päällikön, insinööri P. Vihavaisen tehtävänä oli rakennustöiden piirustusten, rakennusteknisten laskelmien ja kustannusarvioiden laatiminen. Hänen laajaan toimenkuvaansa kuului myös hankkia rakennusmateriaalit ja LVIS-laitteistot sekä rakennustöiden ja työpajojen yleisteknillinen valvonta. Rakennustoimisto keskittyi kuitenkin etupäässä luonnossuunnitteluun ja valvontaan, sillä perushankintavaroin tehtävät varikko- ja pajarakennukset suunniteltiin puolustusministeriössä.<sup>26</sup>

Puolustusministeriön teknillinen osasto lakkautettiin vuoden 1941 vaihteessa ja sen rakennustoimisto muutettiin itsenäiseksi rakennusosastoksi. Perushankintojen rakennustoimisto jatkoi toimintaansa sen rinnalla. Muutos liittyi Puolustusvoimain pääesikunnan, eli sodanaikaisen Päämajan toimenkuvan laajentamiseen puolustusministeriön kustannuksella. Ministeriön vaikutusvalta supistui lähinnä lainsäädäntöön sekä kiinteistö- ja rakennusasioihin. Rakennusosasto nimesi Aulis Blomstedtin Pansion töistä vastaavaksi arkkitehdiksi 16. tammikuuta 1941. Se kuinka paljon hän vaikutti (tai ehti vaikuttaa) Pansion rakennusten suunnitteluun jää kuitenkin epäselväksi.

Pansion ja Kallanpään töiden oli määrä laajentua huomattavasti vuoden 1941 aikana. Kaikkien rakennustöiden järjestäminen ja johto keskitettiin Puolustusministeriön Rakennustyö 4:lle, jonka vastaavana mestarina oli rakennusteknikko H. Tallgren. Tallgren oli ollut mukana Valtion Tykkitehtaan rakennustöissä ja siirtynyt perushankintojen rakennustoimistoon vuonna 1938. Rakennustyö 4:n konttori oli Niemen tilan vanhassa ulkorakennuksessa n:o 17.<sup>27</sup>

# Kolme teknikkoa

otetaan palvelukseen Turun Laivastoaseman asepajoille. Hakemukset palkkavaatimuksineen tulee osoittaa Turun Laivastoaseman päällikölle, Turku.

89404

## ESIKUNTA PALVELUKSEEN PYSTYVÄ

# ALIUPSEERI

(esikuntapursimies) otetaan Turun Laivastoaseman palvelukseen ylimääräisen aliupseerin (pursimies) toimeen. Hakemukset, joihin on liitettävä ansioluotto, lääkärin lausunto, palvelus- y.m. todistukset, on osoitettava Turun Laivastoaseman päällikölle, Turku.

89403

HS 8.9.1940

LAIVASTON ESİK. OS. KUNTL. NIMIN. VASTAUSKIRJE 1.

Hyvässä kunnossa oleva

# kärkisorvi.

Kärkiväli n. 1.500–2.500 mm, kärkikorkeus n. 250–300 mm, miehuimmin kädellä ja omalla vaihdelaatikolla varustettu. Vastaukset hinta- y.m. selvityksiin pyydetään lähettämään osoitella.

26082

TURUN LAIVASTOASEMA, Turku.

HS 30.6.1940



### Taistelujen keskelle

Keväällä 1941 myönnettiin määrärahat rakenteilla olleen sähköpajan työkoneiden ja varusteiden hankintaan. Varat myönnettiin myös jo pitkään suunnitella olleiden tykkipajan, takomon ja moottorikorjaamon koneistoihin. Niiden rakennustöitä ei kuitenkaan päästy aloittamaan ennen jatkosodan syttymistä.

Toisin kuin talvisodassa, jatkosodan sytyttyä 25. kesäkuuta 1941 laivastoasema joutui välittömästi taistelujen keskelle. Aamulla hieman kello kuuden jälkeen antoi Pansion alueen varikkokomppania ilmahälytyksen. Artukaisten lentokentän suunnasta saapuneet 21 neuvostokonetta ylittivät Pansion ja pudottivat neljä pommia. Niistä kolme putosi Koivuluotoon tai sen länsipuolelle mereen, mutta yksi 100 kg:n pommi räjähti Rauhalan sotilaskodin ja Vähätalon entisen väentuvan välisellä alueella, tulevan rautatien pohjalla. Räjähdyspaine rikkoi molempien rakennusten ja kahden huvilan ikkunat.

Seuraavan yön pommituksissa lentokenttää ja Turun kaupunkia pommitettiin rajusti. Sadat pommit tuhosivat Turun linnan lisäksi sen lähistöllä olleet TuLA:n hiilivarastot ja laivanvarusvaraston sekä Arandan torpedopajan aluetta. Pansiossa syttyi ainoastaan muutamia palopommien aiheuttamia metsäpaloja.

Viholliskoneet hyökkäsivät päivittäin myös laivaston aluksia vastaan ja laskivat miinoja Turkuun johtaville väylille. Rannikkolaivasto eli mm. kaksi panssarilaivaa käsittäneet laivaston päävoimat suojasivat jatkosodan alussa Ahvenanmaata ja miinoittivat sitä ympäröiviä vesiä. Heinäkuun vaihteessa 1941 Laivaston esikunta käski Rannikkolaivaston katkaisemaan Neuvostoliiton Hangon tukikohdan yhteyksiä. Turun Laivastoaseman oli pidettävä

Kallanpään miinavarikon tunneli toukokuussa 1944. Keskellä miina-aseen tarkastaja, kommodori Eino Huttunen ja vasemmalla hänen alaisensa luutnantti Kiviniemi. SA-kuva



yksi hinaaja ja proomu valmiina ympäri vuorokauden, jotta sen varastoista voitaisiin milloin vain siirtää ampumatarvikkeita aluksille.

Rannikkolaivasto koki kovan iskun 13. syyskuuta 1941, kun sen lippulaiva panssarilaiva Ilmarinen ajoi miinaan ja upposi. Ilmariselta pelastuneiden joukossa oli Laivaston komentaja Rahola ja Rannikkolaivaston päällikkö. Rannikkolaivasto lakkautettiin vuodenvaihteessa 1942. Panssarilaiva Väinämöinen ja sitä suojaavat vartiomoottoriveneet (VMV) muodostivat Osasto Väinämöisen, joka pysytteli loppusodan ajan pääasiassa suojaisilla saaristovesillä.<sup>28</sup>

### Tykkipajan rakentaminen alkaa

Turun Laivastoaseman päällikkö, kommodoriksi ylennetty Eino Huttunen siirrettiin 6. heinäkuuta 1941 Laivaston esikunnan esikuntapäälliköksi. Hänen tilalleen TuLA:n päälliköksi nimitettiin entinen Merivoimien esikuntapäällikkö, kommodori *Ragnar Hakola* (1896–1975). Kommodori Huttunen jatkoi silti Pansion suunnittelu- ja rakennustöiden päällikkönä.

Merivoimien komentaja Väinö Valve myönsi perushankintojen rakennustoimistolle Pansion tykkipajan, takomon ja moottorikorjaamon rakentamiseen tarvittavat määrärahat heinäkuun alussa 1941. **Tykkipajan n:o 58** määräraha oli 2,8 milj. markkaa. Perushankintojen rakennustoimiston arkkitehti Märtha Lilius-Tallroth viimeisteli sen lopulliset pääpiirustukset lokakuun puolivälissä 1941. Työpiirustuksia valmistettiin marraskuun vaihteesta lähtien. Tykkipajaan tuli suuri työskentelyhalli ja neljään kerrokseen varastoja, pukuhuoneita, toimistotilat ja piirustussali.

Tykkipaja sijoittui sähköpajan tapaan Niemen tilan maille päälaiturin tuntumaan. Rakennuksen perustustyöt ja rakennusaineiden hankinnat käynnistettiin PLM:n Rakennustyö 4:n toimesta. Marraskuun alussa 1941 sitä kehoitettiin kuitenkin siirtämään jäljellä oleva rakennusmääräraha takaisin Turun Laivastoasemalle, koska kommodori Huttunen oli päättänyt antaa rakennusurakan Rakennusliike Arvonen & Heinosen tehtäväksi.

Turkulaisen rakennusmestari *Veli Arvosen* (1908–1994) yritys oli urakoinut vuonna 1939 Pansion miinavarikon parakit ja jatkosodan sytyttyä mm. Porin Reposaaressa rannikkotykistölinnakkeen tykkiasemia. Reservin vänrikki Veli Arvonen oli jatkosodan syttymisestä ainakin lokakuun 1941 lopulle asti Merivoimien esikunnan linnoitustoimiston palveluksessa. Hän teki tarkastuskäyntejä rannikkotykistön linnoitustyömaille, mm. juuri Reposaaressa. Arvosen rakennusliike urakoi jatkossa, PLM:n Rakennustyö 4:n rinnalla, suuren osan Pansion jatkosodan aikaisista maanpäällisistä ja osin maanalaisistakin rakennustöistä.

Piirustusten päiväyksistä päätellen tykkipajan sisätoita päästiin tekemään jo vuoden 1941 lopussa, ja sisustustöitä, mm. työnjohtajan koppia tammi-kuussa 1942. Valmistumassa olleeseen sähköpajaan hankittiin samaan aikaan irtokalustusta, mutta sen toimintaa ei kuitenkaan päästy aloittamaan, koska sota vaikeutti ulkomaisia laite- ja työkonetoimituksia.<sup>29</sup>



Turun Laivastoaseman päällikkö kommodori Ragnar Hakola Marjaniemen esikunnassa huhtikuussa 1944. SA-kuva



Turun Laivastoaseman rautatie huhtikuussa 1944. Taustalla työpaja-alueen rakennuksia, mm. tykkipaja n:o 58. SA-kuva



### **Moottorivenetelakka**

Jatkosodan asemasotavaiheen aikana Pansion rakennustyöt jatkuivat kiihtyvällä vauhdilla. Keväällä 1942 valmisteltiin telakka-alueen rakennustöiden aloitusta. Jotta kaikkia laivaston aluksia pystyttäisiin korjaamaan ja huoltamaan, Pansiossa olisi tarvittu kolmenkokoisia telakoita. Suurimpia aluksia, panssarilaiva Väinämöistä ja koululaiva Suomen Joutsenta varten ei kuitenkaan kannattanut rakentaa niiden tarvitsemaa kuivatelakkaa. Ne voitiin tarvittaessa huoltaa 1930-luvulla rakennetulla ”Turun suurtelakalla” eli Crichton-Vulcanin kuivatelakalla.

Keskikokoisille aluksille, sukellusveneille, tykkiveneille ja miinalaivoille sekä hankintasuunnitelmissa edelleen olleille hävittäjille tarvittiin 500–1000 tonnin hinaustelakka. Kaikkein kiireellisimmin oli kuitenkin 50 tonnin nostokykyinen moottorivenetelakka. Valtaosa laivaston aluksista oli puurakenteisia moottoriveneitä, ml. moottoritorpedoveneet ja miinanraivaajat. Ne oli hinattava maihin korjaustöihin ja talvehtimaan.

Moottorivenetelakan rakennustöihin myönnettiin 1,55 milj. mk määräraha huhtikuussa 1942, ja se oli määrä saada valmiiksi ennen talven tuloa. Rakennustyöt suoritti PLM:n Rakennustyö 4. Venetelakan eli entisen Tamminiemen tilan maasto oli loivasti nouseva, eikä siinä tarvinnut tehdä suuria maansiirtotöitä.

Venetelakan nostoradasta tuli noin 80 metriä pitkä ja sen molemmin puolin oli mahdollista rakentaa noin 25 metrin levyiset sivullevetoraiteet telakoimista varten. Ensimmäinen rakennettiin vain lännenpuoleiset sivullevetoraiteet. Niille mahtuisi talvehtimaan kaksitoista raivaajavenettä tai paljon enemmän pienempiä moottoriveneitä.<sup>30</sup>

### **Moottorikorjaamo**

Moottoritelakan toiminnan edellytyksenä oli moottorikorjaamon rakentaminen. Moottorihuoltotilojen lisäksi sinne tuli puusepän osasto, maalaus- ja purjetyöosastot sekä paja. Perushankintojen rakennustoimistolle oli edellisessä myönnetty 1 milj. mk:n määräraha moottoripajan rakentamiseen.

VMV-vartiomoottoriveneitä, jotka kuuluivat Osasto Väinämöiseen toukokuussa 1942. SA-kuva



Kustannuslaskelma oli kuitenkin noussut 1,75 milj. markkaan, ja uupuva osa otettiin tykkipajan takomolle tarkoitetuista rakennusmäärärahoista.

Kuten tykkipajan kohdalla oli menetelty, siirrettiin **moottorikorjaamon n:o 61** urakka Puolustusministeriön Rakennustyö 4:ltä Arvonen Oy:lle toukokuussa 1942. Moottorikorjaamon pääpiirustukset valmistuivat 8. toukokuuta. Ne laati perushankintojen rakennustoimiston arkkitehti Märtha Lilius-Tallroth.

Toinen Pansion suunnittelussa mukana ollut perushankintojen rakennustoimiston arkkitehti oli *Eino Ek*. Jatkosodan aikana hän suunnitteli laivastoasemalle pienempiä puurakennuksia.

Turun Laivastoaseman rakennustoimiston arkkitehti Risto-Veikko Luukkonen oli rakennuttajan nimeämänä valvojana moottorikorjaamon rakennustyössä ja muissa Arvoselle annetuissa urakoissa. Hän myös tilasi Arvosen työmaalle rakennustarvikkeet PLM:n Rakennustyö 4:ltä.<sup>31</sup>

#### Paja-alue valmistuu

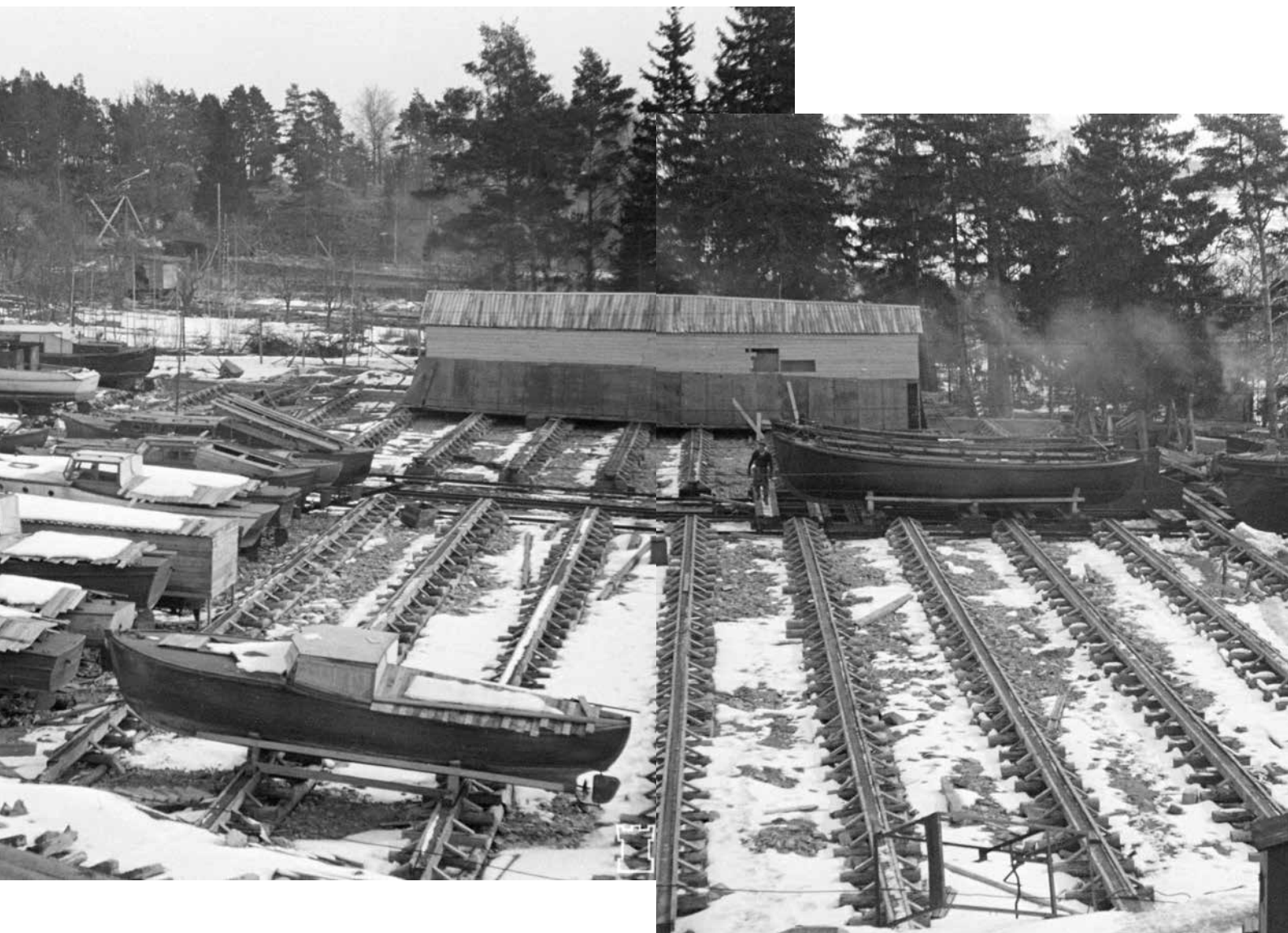
Laivaston esikunta muutti huhtikuun 1942 alussa Kotkaan Hotelli Kotkan Torniin. Kommodori Huttunen jäi kuitenkin Turkuun, vapautettiin esikuntapäällikön tehtävästä ja nimettiin merivoimien miina-aseen tarkastajaksi. Se oli häntä varten räätälöity uusi, välittömästi merivoimien komentajan alainen virka. Näin kommodori Huttunen pystyi jatkamaan myös Pansion suunnittelu- ja rakennustöiden päällikkönä. Hänen johtamansa Miina-aseentarkastajan toimisto (tsto 1) ja Pansion suunnittelu- ja rakennustöiden päällikön toimisto (tsto 2) pysyivät Marjaniemessä Laivaston esikunnan entisissä tiloissa.

Oik.: Vuonna 1943 valmistunut moottoritorpedonehalli n:o 73 keväällä 1944. SA-kuva

Alla: Moottorivenetelakan alue huhtikuussa 1944. Panoraamakuva on otettu moottorikorjaamon n:o 61 katolta. Vasemmalla näkyy moottorikorjaamon konttorisiipi. Talvella 1943–44 telakalla talvehti mm. muutama magneettimiinojen raivausalus, kahdeksan raivaajavenettä ja 49 pienempää moottorivenettä. Oikealla näkyvä lautakatos suojasi moottoritorpedovenettä. Telakan vintturikopin n:o 63 takana näkyy tykkivarikon puinen varastorakennus n:o 54, sauna- ja puuvajarakennus n:o 64, asuinrakennus n:o 62 ja nallikellari n:o 55. Tautalla oikealla, rakenteilla olleen laivatelakan takana olevalla kalliollla hämmöttää Krimin sodan aikaisen tykkipatterin valleja. SA-kuva







Merivoimien komentaja Väinö Valve lähetti 22. kesäkuuta 1942 Päämajaan merivoimien hankintasuunnitelman vuodeksi 1942. Pansioon esitetyt työt olivat pääosin jo käynnissä ja osittain lähes valmiita. Niiden 25 milj. markan määrärahasta oli tehty päätös esiteltäessä asiaa tasavallan presidentille Risto Rytille. Presidentti Ryti, pääministeri J.W. Rangell ja puolustusministeri Rudolf Walden kävivät juhannuksen alla myös paikan päällä Turun Laivastoasemalla tutustumassa sen rakennustöihin kenraali Valveen ja kommodori Huttusen johdolla.

Kesäkuun lopulla 1942 tykkipaja n:o 58 oli juuri valmistumassa. Sinne siirrettiin Turussa torpedovarikolla (Linnankatu 56) tilapäistiloissa olleita vanhoja sekä uusia, vasta hankittuja laitteita. Tykkipajan vieressä sijainnut Niemen tilan vanha puuvaja ja sen korkea kivinen kellariosa oli kunnostettu poltto- ja voiteluainevarastoksi n:o 65.

Uutena rakennustyönä oli vastikään aloitettu **takomon n:o 59** rakennustyöt tykkipajan lähistölle. Märtha Lilius-Tallroth oli tehnyt takomon pääpiirustukset perushankintojen rakennustoimistossa kesäkuun alussa. Koska osa Takomolle jo myönnettyistä määrärahoista oli siirretty moottoripajan osalle, oli vajuus saatava uuden määrärahan muodossa takaisin.

Pansion suurimmat työt, eli työajatunnelien louhintatyöt olivat edenneet siihen vaiheeseen, että niitä voitiin lähiaikoina ryhtyä sisustamaan. Tunnelien sisätoista oli kevään aikana käyty neuvotteluja perushankintojen rakennustoimiston ja kommodori Huttusen välillä.

Uusien pajarakennusten sekä muutamien kunnostettujen asuinrakennusten sähkö- ja vesijohtotyöt olivat työn alla. Turun öljysatamasta Pansion pajoille johtavan rautatien pohja oli valmis ja siihen oli tilattu Valtion Rautateiltä kiskotus. Vuoden loppuun mennessä valmistui tykkipajan pohjoispuolelle myös kookas tarveainevarasto n:o 60.<sup>32</sup>

#### Suunnitteluorganisaatio muuttuu

Takomo n:o 59 oli viimeinen perushankintojen rakennustoimiston Pansioon suunnittelema rakennus. Toimisto lakkautettiin heinäkuun alussa 1942 puolustusministeriön rakennusosaston uudelleenorganisoinnin yhteydessä. Rakennusosastoon tuli neljä toimistoa: uudisrakennus-, rakenne-, sähkötekniillinen ja lämpötekniillinen toimisto.

Rakennusosaston uudisrakennustoimiston päällikkö oli arkkitehti, insinöörikapteeni Niilo Niemi. Hänen vastuulleen siirtyi T.R. Vähäkalliolta aiemmin ollut Pansion rakentamiseen liittyvä yhteydenpito. Rakennetoimistoon siirtynyt insinööri B.W. Schildt jatkoi edelleen mm. Pansion tunneleiden ja telakoiden suunnittelutöissä.

Uudisrakennustoimistossa Pansion suunnitelmia teki ainakin arkkitehti Kyllikki Halme. Hän laati syyskuussa 1942 luonnospiirustuksen esiupseereille tarkoitetuista paritaloista. Toteutumattomissa taloissa olisi ollut kaksi noin 100 m<sup>2</sup>:n neljän huoneen asuntoa palvelijantiloineen. Vuodenvaihteen 1943 molemmin puoli hän luonnosteli myös miehistöruokalaa.<sup>33</sup>

Myös Turun Laivastoaseman rakennustoimistossa työskennellyt arkkitehti Luukkonen teki luonnossuunnittelua. Elokuussa 1942 hän laati luonnokset Pansion upseerikerhosta. Arkkitehtuuriltaan kunnianhimoinen, mutta toteuttamatta jäänyt upseerikerho olisi rakennettu Lyseprickin huvilan paikalle Valkamalahden pohjukkaan. Lennokkaassa funktisrakennuksessa olisi ollut monessa tasossa oleskelusaleja, ravintola ja upseerien majoitushuoneita sekä useita erilaisia terasseja, katoksia ja jopa panssarilaivan tulenjohtotornia muistuttavan näköalatorni.

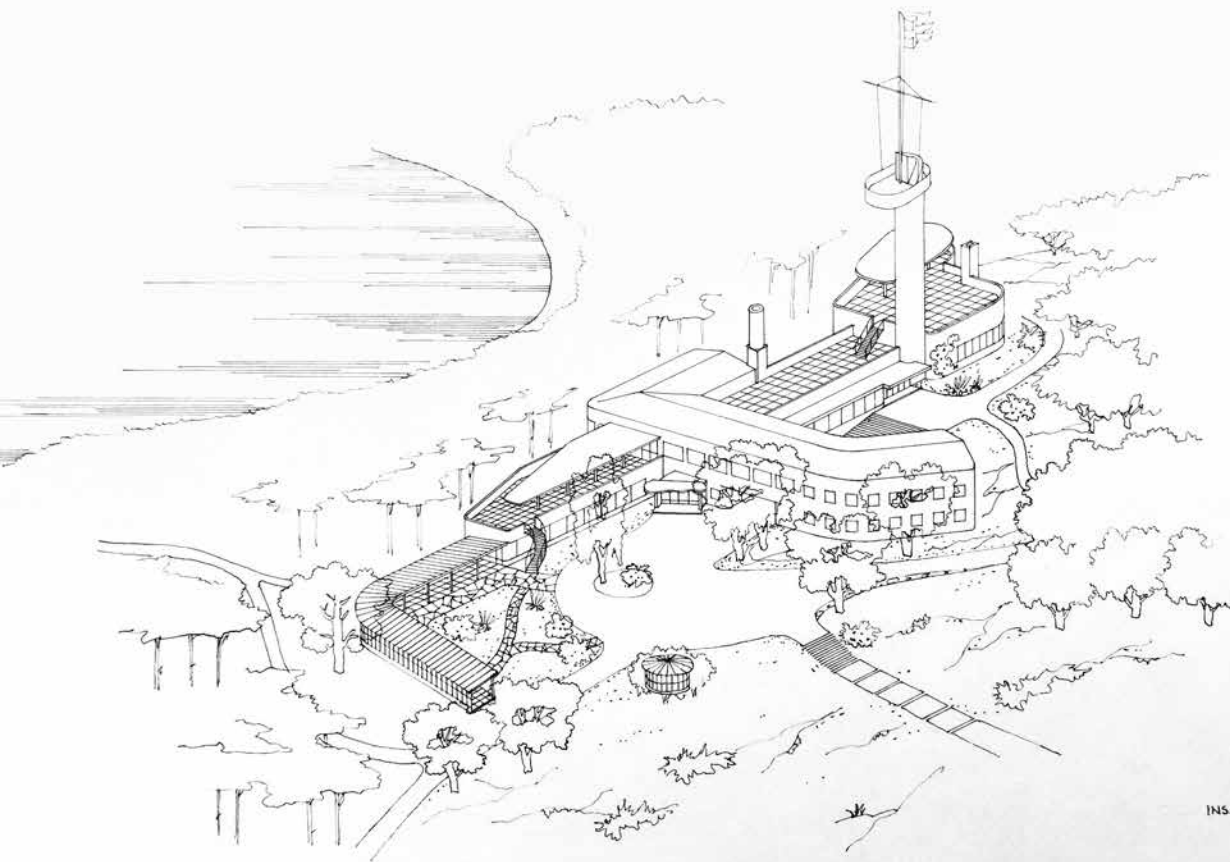
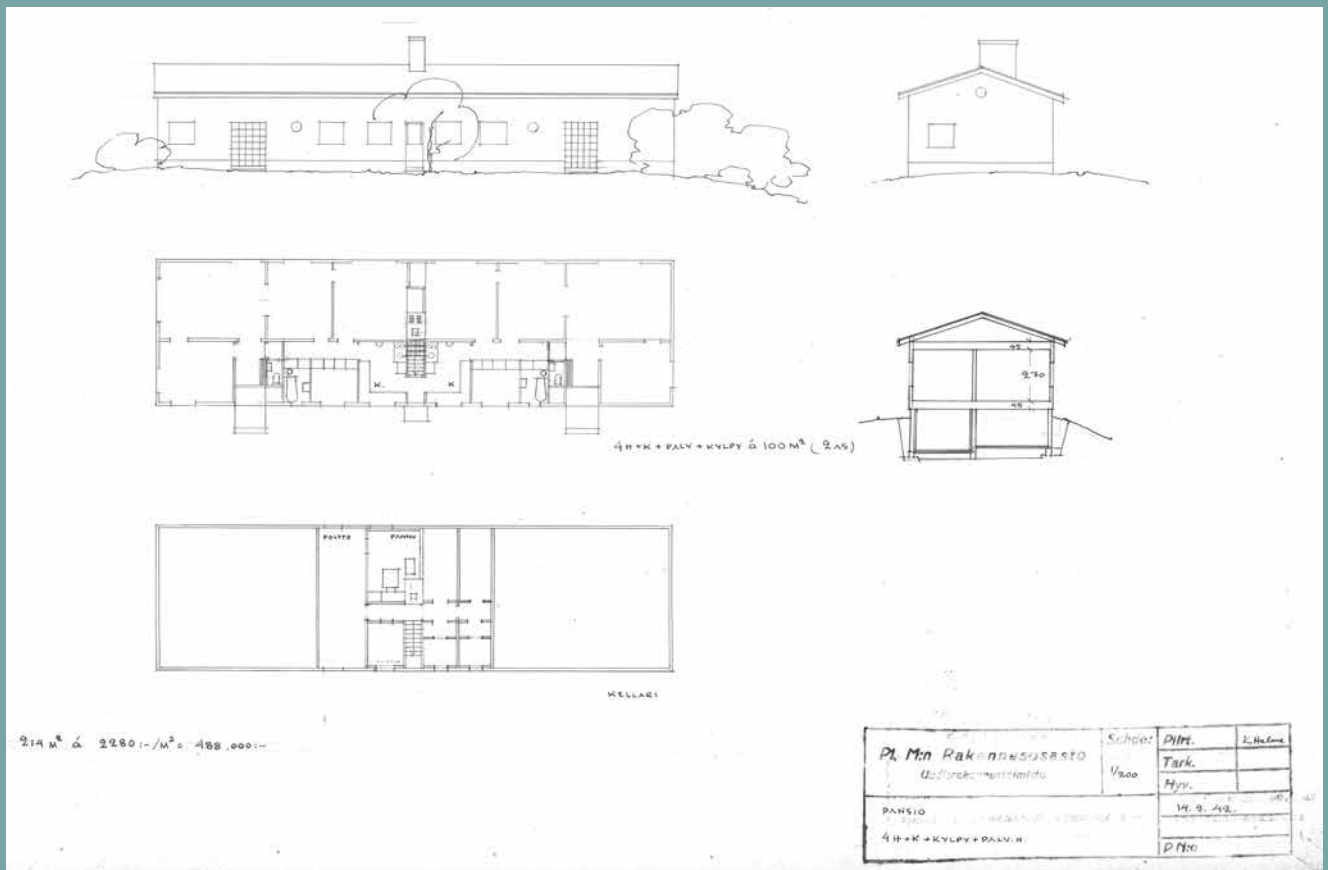
Kommodori Huttusen esityksestä merivoimien komentaja määräsi joulukuussa 1942, että insinöörikapteeniksi ylennetty arkkitehti Luukkonen siirrettäisiin vuoden 1943 alusta lähtien Miina-aseen tarkastajan eli Pansion suunnittelu- ja rakennuspäällikön toimistoon ”erikoistehtäviä varten”. Näihin tehtäviin tuli kuulumaan valvontatöiden lisäksi myös luonnossuunnittelua.<sup>34</sup>



Yllä: Kommodori Eino Huttunen (vas.) esittelee takanaan seisovalle presidentti Risto Rytille, pääministeri J.W. Rangellille, puolustusministeri Rudolf Waldenille ja Merivoimien komentajalle Väinö Valveelle Turun Laivastoaseman suunnitelmia 23. kesäkuuta 1942. Oikealla seisoo sotilasmestari Hällström. Kuva teoksesta Suomen laivasto 1918–1968, osa 2, s. 367.

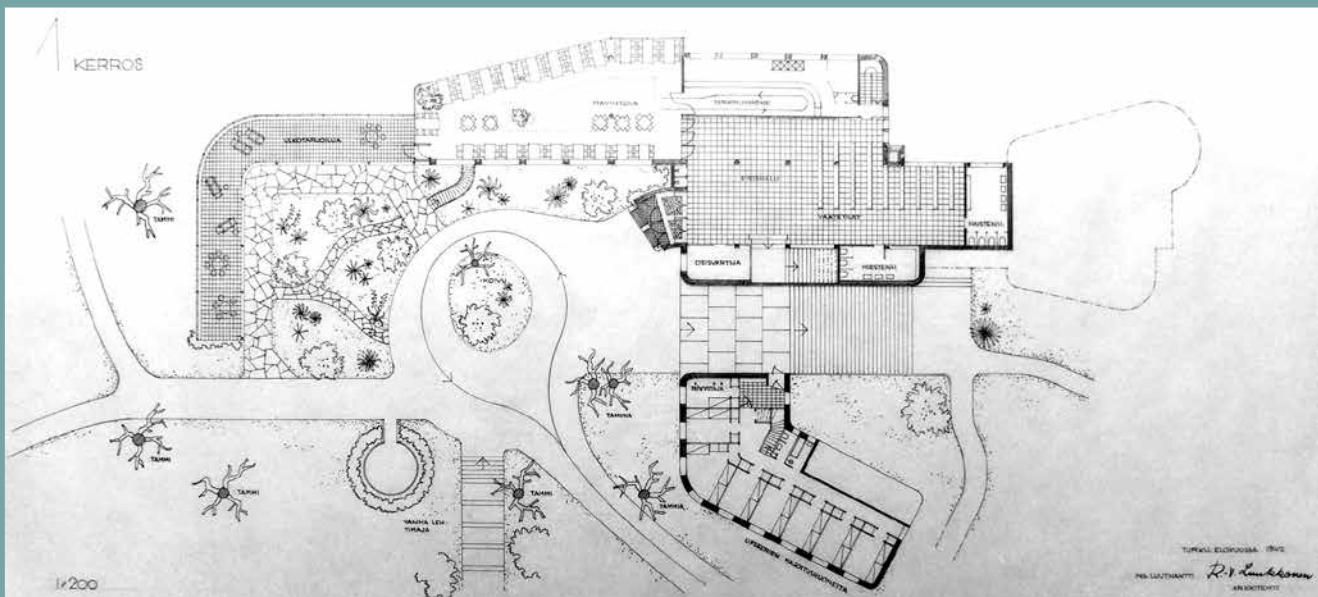
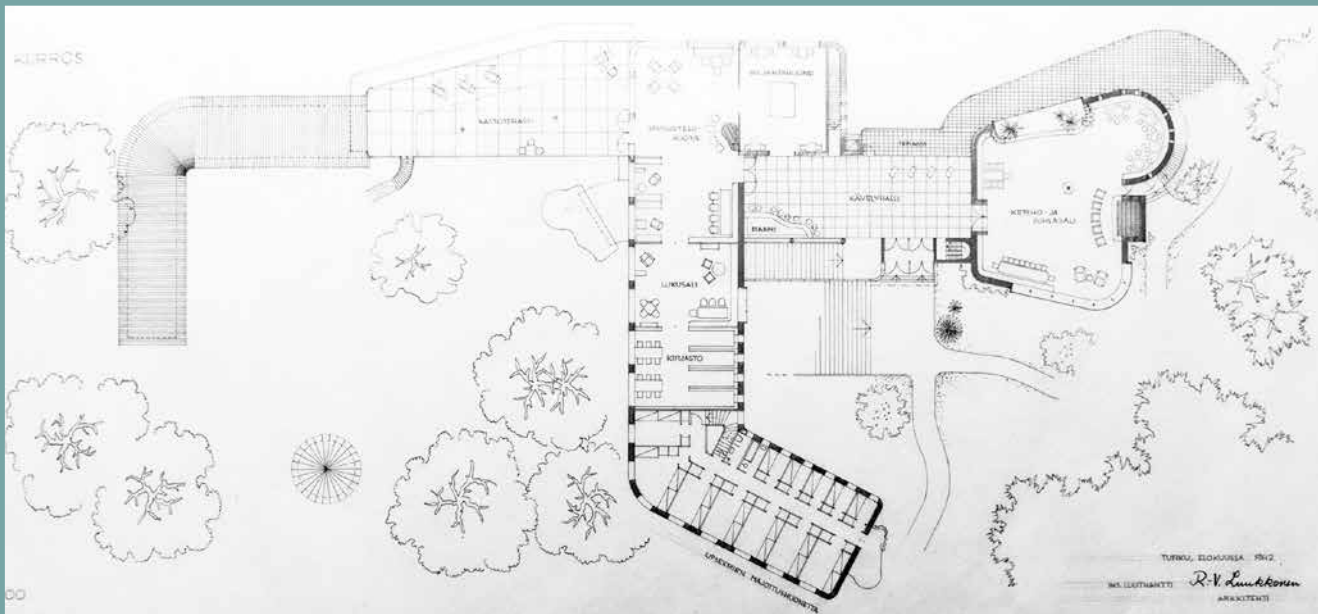
Oik. ylh.: Arkkitehti Kyllikki Halmeen 14.9.1942 signeeraama luonnospiirustus Pansion upseeritaloista. PhRakL

Oik. alh.: Arkkitehti Risto-Veikko Luukkosen esitelykuva Turun Laivastoaseman toteuttamattomasta upseerikerhosta elokuulta 1942. AM



TURKU, ELOKUUSSA 1942  
INS. LUUTNANTTI *R. V. Luukkonen*  
ARKKITEHTI





### Telakkatoiminta käynnistyy

Moottorivenetelakka, joka tässä vaiheessa käsitti ainoastaan ylösvetoradan lännenpuoleisen alueen, valmistui aikataulussa. Venetelakalle nostettiin ensimmäinen alus 6. marraskuuta 1942 lämpötilan laskettua pakkasen puolelle. Joulukuun alussa jäät lopettivat puurunkoisten alusten kulkukauden ja raivaajalaivueen veneet nostettiin talviteloille.

Pansioon telakoitiin kaikkiaan 51 venettä, mutta lämmitettävien hallien puuttuessa ei vielä moottoritorpedoveneitä. Niistä vanhimmat oli jo romutettu. Jäljellä oli ainoastaan kaksi vuonna 1929 rakennettua Thornycroft-venettä ja kaksi neuvostolaivastolta sotasaaliiksi saatua venettä. Kuusi uutta Taisto-luokan moottoritorpedoveneitä oli kuitenkin rakenteilla Turun veneveistämöllä ja Italiassa Baglietto-tehtaalla oli valmistumassa viisi MAS-tyyppistä venettä.

Telakan äärelle, Rantalan entisen ulkorakennuksen paikalle oli syksyllä 1942 rakennettu mahdollisesti telakkatyöntekijöiden ruokalanakin toiminut **asuinrakennus n:o 62**. Sen vieressä oli vanhemmasta rakennuksesta kunnostettu **halkovaja- ja saunarakennus n:o 64**. Telakka-alueen laidalla olleista tykkivarikon varastoista yksi, n:o 53, otettiin moottoripajan käyttöön, kun se oli saatu tyhjennettyä tykkipajaa varten hankituista työkoneista.

Pansion miinavarikolta, jonka nimi oli nyt Miinavarikko 6/P, oli varsinaiset miinat jo siirretty Kallanpäähän Ruissalon varikolle (MiV 6/R) tai sotatoimiin. Vanhoissa puisissa varastoissa n:o 50 ja 52 säilytettiin raivaus- ja sumutuskalustoja. Varaston 52 länsipuolelle rakennettiin samojen piirustusten mukaan, kolmas puinen **varastorakennus n:o 68** syksyllä 1942. Entistä nallikellaria n:o 51 käytettiin raivauskalustojen korjaamona.<sup>35</sup>

Vas. sivu: Toteuttamattoman upseerikerhon 1. ja 2. kerrosten pohjapiirroksot ja asemapiirros elokuulta 1942. AM

Alla: Vastavalmistuneet Taisto-luokan moottoritorpedoveneet Turun Veneveistämöllä Ruissalossa kesäkuussa 1943. Taustalla vasemmalla pommitettu Turun linna. SA-kuva





**Asuin- hallinto- ja huolto- sekä laivakalustorakennukset**

Miina-aseen tarkastajan toimisto, arkkitehti R.-V. Luukkonen edustajanaan luovutti 19. helmikuuta 1943 Turun Laivastoasemalle siihen mennessä valmistuneita paja-, varikko- ja telakka-alueen rakennuksia. Niistä pääosa oli valmistunut ja otettu käyttöön jo huomattavasti aikaisemmin. Keväällä 1943 ryhdyttiin rakentamaan ensimmäisiä laivastoaseman kasarmialueen rakennuksia.

Kenraaliluutnantti Valve valtuutti 13. toukokuuta 1943 Turun Laivastoaseman rakennuttamaan neljä uutta tiilirakennusta yhteensä 17 milj. markan määrärahan turvin. Kaikki rakennukset annettiin Rakennusliike Arvonen Oy:n rakennettaviksi ja ne olivat rakenteilla viimeistään toukokuussa 1943. Rakennuksista kolme, asuinrakennus n:o 75 (3,5 milj.), huoltorakennus n:o 77 (4,9 milj.) ja hallintorakennus n:o 76 (5,5 milj.) tulivat kasarmialueelle varsinaisen sotasatama-alueen ulkopuolelle. Neljäs rakennus oli kaksikerroksinen **laivakalustorakennus n:o 71** (2,5 milj.). Se sijoittui Pansion miinavarikkoalueen viereen ja käytti hyväksi sen kuljetusrataa ja rannassa olevaa varustelulaituria.

Kasarmialueen ensimmäisen, ja ainoaksi jääneen kantahenkilökunnan **asuinkerrostalon n:o 75** pääpiirustukset valmistuivat, ja urakkasopimus Arvonen Oy:n kanssa solmittiin jo huhtikuussa 1943. Kaksikerroksisen, kaksi porrasta ja kahdeksan asuntoa käsittäneen tiilisen asuintalon suunnitelti puolustusministeriön arkkitehti Kyllikki Halme. Rakennus oli edelleen kehitetty muunnos puolustusministeriössä 1930-luvun loppupuoliskolla eri kasarmialueille, mm. Immolaan, Luonetjärvelle ja Niinisaloon suunnitelluista upseeri- ja aliupseeritaloista, joita mm. arkkitehti Halme oli suunnitellut.

Pansioon suunnitellussa talossa oli sekä upseerien ja insinöörien asuntoja että aliupseerien asuntoja. Asuinkerrostalo sijoitettiin aivan laivastoaseman

Huoltorakennuksen keittiö alkuperäisasussaan vuonna 1965. Patojen takana näkyy tiilistä muurattu leivinuuni. SA-kuva







Laivatelakan työmaa huhtikuussa 1944. Taustalla telakan sivullevetoratojen betonivalutöitä. SA-kuva

Karttaotteessa vuodelta 1930 näkyy Rantalan tilan alue ja Krimin Sodan aikaisen patterin kallio sen itäpuolella. KA Asutushallitus



alueen kaakkoislaitaan, entisten Pilkolan ja Hyrkösten tilojen maille ja oli siten ilmeisesti tarkoitettu nimenomaan telakka- ja pajahenkilöstön majoitukseen – laivaston upseerien ja aliupseerien suunnitellut asuinalueet olivat laivastoaseman pohjoisosissa.

Kyllikki Halmeen suunnitteleman, Rauhalan itäpuolelle rakennetun **huoltorakennuksen n:o 77** pääpiirustukset on päivätty toukokuun lopussa 1943. Kaksikerroksinen huoltorakennus sisälsi keittiön ja miehistöruokalan lisäksi taloushuollon varastoja.

**Hallintorakennus n:o 76** rakennettiin Vähätalon naapuriin, Isotalon purettujen ulkorakennusten paikalle. Suurikokoisessa kaksikerroksisessa keski-ikäväärakennuksessa oli lisäksi matalampi piirustussalisiipi. Hallintorakennus oli tarkoitettu erillisille, mutta rinnakkain kommodori Hakolan alaisuudessa toimineille Turun Laivastoaseman esikunnalle ja Telaman toimistolle.<sup>36</sup>

#### Telaman perustaminen

Turun Laivastoaseman organisaatio uudistettiin 12. maaliskuuta 1943 niin, että kaikki alusten ja aseiden huoltoon tarkoitettut osat yhdistettiin yhteisen johdon alaiseksi ”Telamaksi”. Telama-uudissana oli luotu kuvaamaan pelkkää telakkaa laajempaa kokonaisuutta, joka sisälsi myös tykistö-, miina- ja torpedovarikot sekä sähköpajan. Se vastasi näin ollen koko laivaston huollosta ja korjauksista.

Entiseen esikuntaan kuuluneet ase- ja laivaosastot olivat tästä lähin vastaavien Telaman alaisten varikkojen ja telakan toimistoja. TuLA:n esikunnalle jääneet tehtävät vastasivat jatkossa pitkälti ”normaalien” joukko-osastojen esikuntien toimenkuvaa. Laivaosaston entinen päällikkö ins.kommodori Ilmari Rewell jäi TuLA:n esikuntaan laivaston alusteknillisen huollon tarkastajaksi.

TuLA:n kolmas osa oli Meripataljoona, jolla oli oma esikuntansa. Laivastoaseman miehistökoulutuksesta ja vartioinnista yms. vastanneen pataljoonan kokoonpano ei juuri muuttunut. Meripataljoonan esikunta ja henkilöstö majaili pääosin Vähä-Heikkilän kasarmialueella, Turun eteläpuolella.<sup>37</sup>

### Laivatelakka

Keväällä 1943 aloitettiin telakka-alueen toisen rakennusvaiheen eli sukellusveneille, tykkiveneille ja miinalaivoille tarkoitetun laivatelakan suunnittelu. Aluksista suurimmat eli sukellusveneet painoivat noin 450 tonnia. Laivatelakka mitoitettiin kuitenkin nostamaan jopa 800 tonnia painavia aluksia, jotta siellä voitaisiin korjata myös laivanrakennusohjelmaan kuuluneita, mutta rakentamatta jääneitä hävittäjiä.

Laivat oli tarkoitus nostaa telakalle vain tilapäisesti korjattavaksi ja mm. pohjamaalausta varten, mutta sukellusveneet tarvitsivat mieluusti myös talvehtimispaikan maissa. Näin ollen laivatelakalle suunniteltiin venetelakan tapaan sivullevetoraiteita kuuden aluksen talvehtimiseen.

Toisin kuin venetelakka, oli laivatelakka rakennettava mahdollisuuksien mukaan vaakatasoon. Tämä tarkoitti maansiirto- ja louhintatöitä varsinkin laivatelakka-alueen, eli entisen Rantalán tilán länsiosassa. Maa-aines oli kuljetettava kenttärataa pitkin täyttömaaksi 700 metrin päähän Kirppusaaren ja mantereén väliselle alueelle. Rakennusosaston insinööri Schildt vastasi laivatelakan suunnittelutyöstä.

Laivatelakan tarvitsemille pajoille oli tarkoitus louhia tilat tunneleihin alueen reunalle. Vuonna 1943 laaditun lintuperspektiivikuvan (s. 40) mukaan suunnittelijoiden ajatuksissa oli jopa kallioon louhittujen sukellusvenesuojien rakentaminen. Ne olisi tehty laivatelakan itäpuolelle, Krimin sodan aikaisen tykkipatterin alaiseen kallioon. Kenties juuri tästä syystä kommodori Huttunen ja insinööri Schildt kävivät maalís-huhtikuun vaihteessa 1943 kahden viikon matkalla Saksassa ja Ruotsissa tutustumassa sukellusvenetelakoihin ja tunnelilouhintoihin.

Laivatelakan rakennustöihin myönnettiin 5,27 milj. markan määräraha 13. toukokuuta 1943. Puolustusministeriön Rakennustyö 4:n aloittama laivatelakka aiottiin saada valmiiksi yhtä nopeasti, eli saman purjehduskauden loppuun mennessä kuin viereinen moottorivenetelakka – aikataulu ei kuitenkaan toteutunut. Lokakuussa 1943, kun määrärahasta oli käytetty vasta vajaa 800 000 markkaa, siirrettiin jäljellä oleva rakennustyö Rakennustoimisto Arvonen Oy:n suoritettavaksi.<sup>38</sup>

Yllä: Laivatelakan rantaan juntataan paaluja huhtikuussa 1944. Taustalla näkyvä laituri kuului moottorivenetelakalle. SA-kuva





Yllä oik.: Laivatelakka rakennettiin Rantalan tilan maille. Alueelta täytyi kaivaa pois runsaasti entistä peltomaata. Taustalla oikealla näkyy sauna- ja puuvajarakennus n:o 64. SA-kuva

Vas.: Pansion rakennustöitä kuvanneen filmiryhmän jäsenet sotilasvirkamies (Aarne?) Kajonterä ja kersantti Kosunen. Laivatelakalta poistettu maa-aines kuljetettiin kuvan oikeassa reunassa näkyvällä kenttäradalla taustalla olevalle Tammimäen tilan ja Kirpun luodon väliselle alueelle. SA-kuva



#### Moottoritorpedovenevajat

Merivoimat oli hankkinut toukokuussa 1943 neljä vanhaa Italian laivaston MAS-moottoritorpedovenetä. Ne olivat olleet vuonna 1942 Laatokalla saksalaisten apuna ja keväällä Suomenlahdella, kunnes italialaisten miehistöjen oli palattava kotimaahansa. Lisäksi Italian Bagliettosta saapui huhtikuussa viisi vuonna 1940 tilattua venettä ja kuusi Taisto-luokan venettä valmistuisivat kesän aikana Turun veneveistämöllä. Kaikki veneet olivat puurunkoisia ja niitä tuli säilyttää talviteloille nostettaessa lämpimässä kuivumassa vähintään kuukauden ajan jäätymisvaurioiden estämiseksi. Siksi Pansioon ryhdyttiin suunnittelemaan lämmitettäviä venevajoja

Kahden moottoritorpedovenevajan urakkasopimus solmittiin Rakennustoimisto Arvonen Oy:n kanssa 21. kesäkuuta 1943. Vajojen tuli olla valmiita jo syyskuun loppupuolella. Molemmissa vajoissa oli tilat kolmelle veneelle. Venevaja n:o 73 sijoitettiin venetelakan rantaan niin, että sen ovet avautuivat itään nosteradalle päin. Vajan länsipuolelle rakennettiin pieni tiilinen **pannuhuone n:o 74**, jonka lämmöllä veneitä kuivatettaisiin. Syksyn aikana moottorivenetelakkaa laajennettiin nosteradan itäpuolisella 1250 m<sup>2</sup>:n lisäalalla, kuten aiemmin oli suunniteltu.

Toinen **moottoritorpedovenevaja n:o 72** rakennettiin miinavarikon viereen. Sille rakennettiin oma pieni telakkansa nosto- ja sivullevetoraiteineen. Vajan itäpuoliselle alueelle, Satulinnan huvilan rantaan varattiin paikat vielä kahdelle samanlaiselle vajalle, joita ei kuitenkaan koskaan rakennettu. Venevajaan n:o 72 asennettiin sähkökäyttöiset lämminilmapuhaltimeet, joten se ei tarvinnut erillistä pannuhuonetta.

Moottoritorpedovenevajat valmistuivat siten, että niihin voitiin talven tultua telakoida kuusi Moottoritorpedoveneosaston kymmenestä veneestä. Vajaan n:o 72 nostettiin kolme italialaista MAS-venettä. Vajaan n:o 73 nostetun kolmen Taisto-luokan veneen lisäksi venetelakan länsireunaan rakennettiin lautainen suojakatos vielä yhdelle samanlaiselle. Ainakin Taisto 1, 3, 5 ja 6 -veneiden rungon ja moottorien korjaukset suoritettiin moottoritelakalla ja -pajassa talven aikana.<sup>39</sup>



### Tehojarrutuslaitos

Moottoripaja n:o 61 otettiin käyttöön vasta kesäkuussa 1943 "force-majeure" syiden, eli rakennuttajan rakennusmateriaalitoimitusten viivästymisen takia – sota-aika vaikutti muidenkin rakennusten valmistumisen venymiseen. Moottoripajalla oli oma laitur, jossa ainakin suurempien veneiden moottorit nostettiin työntöradalle ja edelleen sisälle korjattaviksi. Nosto- ja kuljetusvälineiden tuli olla järeitä, koska tehokkaimmissa moottoritorpedoveneissä oli kaksi 1,5 tonnin painoista moottoria.

Moottoritorpedoveneiden määrän lisääntyä huomattavasti oli moottoripaja jo alkuun käymässä liian pieneksi. Valtion Laivatelakan toimitusjohtaja Särkkä arveli toukokuussa 1943, että olisi ollut "erittäin hyvä työ", jos Pansiossa olisi saatu korjattua 6–8 moottoritorpedoveneen moottorit talvikauden aikana.

Moottoripajan suurin puute oli moottorien koekäyttölaitoksen puuttuminen. Tähän nk. tehojarrutuslaitokseen tilattiin heinäkuussa 1943 Saksasta Junkers-merkkinen vesijarrulaitteisto. **Tehojarrutuslaitos n:o 79** rakennettiin Arvonon Oy:n urakoimana moottoripajan eteläpuolelle ja se valmistui keväällä 1944. Miina-aseentarkastajan toimistossa laadittiin lokakuussa 1943 suunnitelma moottoripajan lämmitetystä varastolaajennuksesta, jota ei kuitenkaan toteutettu.<sup>40</sup>

### Rahan ja työvoiman tarve

Laivastoaseman kustannusarviot olivat ylittyneet varsinkin työpajatunneliston louhinta- ja sisustsmäärärahojen osalta. Vuoden 1943 lopussa keskeneräisten töiden käytettävissä olleet määrarahat olivat PLM:n Rakennustyö 4:n osalta 74 milj. markkaa. Niiden loppuun saattamiseen tarvittiin lisää lähes 17 milj. markkaa tai muuten työmaan käyttövarat loppuisivat tammikuussa 1944. Kommodori Huttusen mielestä lisämäärärahan perusteluissa oli kuitenkin "paljon oikomisen varaa".

Rakennusmateriaali- ja laitetoimitusten lisäksi sodan aikana oli vaikea saada Pansioon töihin riittävästi työvoimaa, saati ammattitaitoista sellaista. Työvoiman järjestäminen myös Arvonon Oy:n työmaille oli Rakennustyö 4:n vastuulla. Kesällä 1943 puolustusministeriön rakennusosasto pyysi Turun keskusvankilasta ja Turun lääninvankilasta mahdollisimman paljon vankeja Pansion työmaille. Vankien kuljetukset ja vartiointi järjestettiin Rakennustyö 4:n puolesta. Vuoden lopulla saapui Arvonon Oy:n käyttöön 175 virolaista työvelvollista ja seuraavan vuoden alussa vielä 250 lisää. Pansio oli suurin virolaistyövoimain käyttäjä puolustusministeriön alaisilla työmaille.

Marraskuussa 1943 Pansion laivastoaseman alueella oli käynnissä yhteensä seitsemän erillistä Puolustusministeriön Rakennustyö 4:n ja Rakennustoimisto Arvonon Oy:n työmaata. Koko 200 hehtaarin kokoinen alue ja sen kolmen kilometrin pituinen maaraja oli aitaamaton. Ainoastaan miina- ja tykkivaras-tot oli suojattu piikkilanka-aidalla ja niillä oli omat vartiomiehensä. Lisäksi öljysatamasta tulevan päätien varressa oli liikennetarkastuspiste ja tykkipajan luona yksi vartiopaikka. Päämajan valvontaosaston vastavakoilutoimiston tarkastuksessa pidettiin mahdottomana estää asiattomien, jopa neuvostovakoojien tai tuhotyöntekijöiden pääsyä alueelle.<sup>41</sup>

Täysin ammattilaitoisia

**VIILAAJIA,  
METALLIHÖYLÄÄJIÄ,  
JYRSIJÖITÄ,  
TYÖKALUHIOJA ja  
KONEKAIVERTAJA**

oletaan vakinaiseen työhön. Hakem. selostuksineen (todistuslajennokset) ja palkkavaatim. (työaikana mahdollisuus tiedustella puhelimitse: Turku — 10781/13) lähetettävä os.:  
**TURUN LAIVASTOASEMA, Turku. SI 16086 75712**

HS 28.11.1943



## Rakennuksia valmistuu

Helsingin ja Turun pommitukset helmikuussa 1944 aiheuttivat varotoimenpiteitä myös Turun Laivastoasemalla. Telakoilla vierivieressä olleet alukset olivat alttiina pommituksille ja sirpalevaurioille. Laivaston esikunnan 28. helmikuuta antaman käskyn mukaisesti aluksia yritettiin suojata miinavarikolta lainatuin rautalevyin.<sup>42</sup>

Maaliskuun alussa 1944 Miina-aseen tarkastajan toimisto luovutti Turun Laivastoasemalle useita rakennuksia. Osa niistä oli valmistunut ja otettu käyttöön jo edellisvuonna, kuten takomo 59, moottoripaja 61 sekä moottoritorpedovenevajat 72 ja 73. Venetelakka-alueelle oli valmistunut myös puurakenteinen **vintturivaja 63**, johon ei tosin oltu saatu vielä Tanskasta tilattua A/S Titanin valmistamaa vintturikoneistoa.

Arvonen Oy:n edelliskeväänä aloittamista rakennuksista voitiin luovuttaa laivakalustorakennus 71 ja asuinkerrostalo 75. Maaliskuun aikana asuinrakennukseen muuttivat mm. Louhikko-huvilassa n:o 12 asunut laivastoaseman varainhoitaja V.E. Laude sekä Länsiranta-huvilassa n:o 18 asunut työnjohtaja N. Kröger. Sotilasmestari Y.A. Koskinen muutti 1. kerroksen asuntoonsa lähistöllä sijainneesta entisestä Niemelän tilan päärakennuksesta n:o 42, jonne hänen tilalleen muutti kerrostalon uusi talonmies. Vaikka asukkaat olosuhteiden pakosta jo muuttivat asuinkerrostaloon, ei se ollut vielä valmis, mm. sähkö-, lämpö- ja vesijohtotyöt sekä keittiöiden sisustustyöt olivat kesken laitteiden ja varusteiden toimitusvaikeuksien takia.

Huhtikuun vaihteessa 1944 järjestettiin Turun Laivastoaseman esikunnan muuttoa Marjaniemestä uuteen hallintorakennukseen 76. Osa Marjaniemen kalusteista otettiin mukaan, mutta pääosa jätettiin sinne jääneen Miina-aseen tarkastajan toimiston käyttöön. Hallintorakennusta laivastoasemalle luovutettaessa 15. huhtikuuta ei sen ulkoseiniä oltu vielä rapattu ja monessa huoneessa oli kiireen aiheuttamia pikkuvikoja ja toimitusvaikeuksista johtuvia sähkö- ja lämpöjohtopuutteita.<sup>43</sup>

## Uusia rakennuskohteita

Pansiossa aloitettiin keväällä 1944 muutamia uusia rakennustöitä. Laajin rakennuskohde oli majoitusparakkialue. Sen oli määrä ”väliaikaisesti” korvata myöhemmin rakennettavia pysyväkenteisiä kasarmeja ja asuinrakennuksia. Kolmesta A-tyyppin ja neljästä B-tyyppin työväen asuinparakista sekä kahdesta C-tyyppin kasarmiparakista solmittiin maaliskuussa 1944 urakkasopimus Arvonen Oy:n kanssa.

Parakkialue sijoittui peltoalueille Vähätalon tilan itäpuolella olevan kukkulan ympärille. Kasarmiparakit n:o 82 ja 83 pystytettiin kukkulan pohjoispuolelle vastapäätä rakenteilla ollutta huoltorakennusta 77. A- ja B-tyyppin asuntoparakit (n:o 86, 88, 90, 92, 95, 98 ja 101) tulivat kukkulan itäpuolelle, asuinrakennusta 75 vastapäätä. Niissä oli 36 yhden huoneen ja keittiön sekä 24 yhden huoneen asuntoa, joilla oli erilliset ulkokäymälät.

Kasarmiparakeissa oli omat lämmitysuuninsa, mutta asuntoparakeille päätettiin heinäkuussa 1944, rakennustöiden jo edettyä pitkälle, rakentaa keskuslämmityslaitteet ja yhteinen tiilinen lämpökeskus- ja saunarakennus n:o 93. Kasarmi- ja asuinparakkien rakennustyöt venyivät pitkiksi, sillä ne otettiin käyttöön vasta marraskuussa 1944. Asunnot jaettiin laivastoaseman ja Telaman viran- ja toimenhaltijoille ja työläisille.

Moottoripajan taakse siirrettiin vanha, todennäköisesti Hangon tukikohdasta peräisin ollut neuvostoparakki n:o 78, jonne varastoitiin moottorirekien varaosia. Useita potkurityöntöisiä moottorirekiä oli saatu sotasaaliiksi ja niitä varastoitiin purjehduskauden alettua tyhjiksi jääneissä MT-venevajoissa.

Sotasataman aallonmurtajalle ryhdyttiin toukokuussa 1944 rakentamaan PLM:n Rakennustyö 4:n toimesta laivojen luokitusasemaa n:o 102. Tähän rauta-alusten magneettisuutta mittaavaan asemaan kuului mittausrakennus

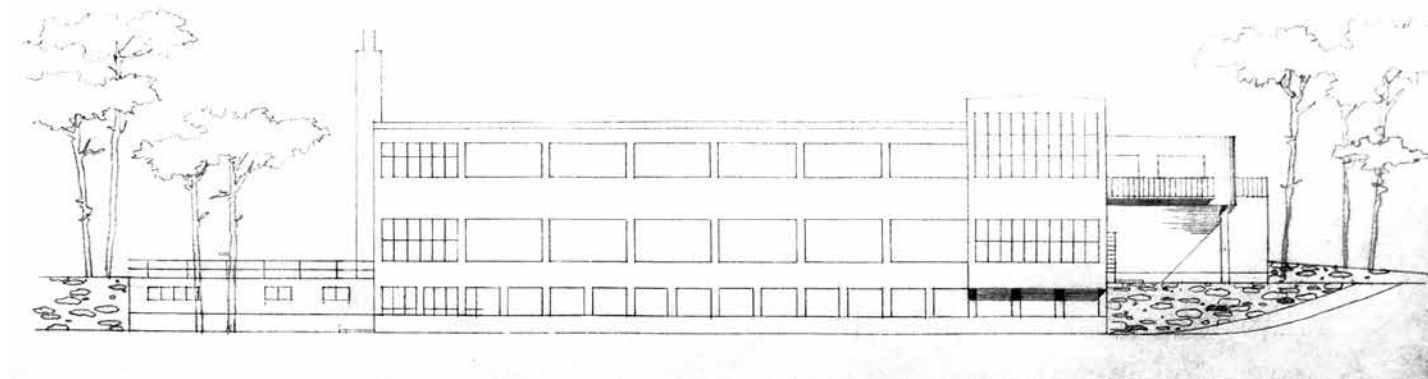
”Mainitussa asiassa on aikaisemmin myös kommodori Huttunen minulle maininnut, että niin kauan kuin alueella on rakennustoimintaa, noudatettaisiin jossain määrin joustavuutta (lupa-asioissa). Lisäksi voin mainita, että joht. Arvonen on pari kertaa vartiomiehen toimesta alueella pidätetty, liikkuen ilman kulkulupaa. Kompanian vääpelin ilmoituksen mukaan mainittu Herra oli ollut hurjana, että kuinka hänetkin uskalletaan pidättää.”

TurLA:n Meripataljoonan 4. komppanian päällikkö luutnantti S. Sutinen 11.1943 TurLA:n päällikölle. TurLA sal. kirj. 1943, KA T-16406/5.

Vas. ja alla vas.: Vihtavuoren tehtaalta vanhana ostettu veturi vaunuineen telakkatunnelin työmaalla keväällä 1944. SA-kuva

Alla: Laivatelakan työmaalla huhtikuussa 1944 seisoo keskellä lippalakki päässä rakennusmestari Veli Arvonen ja hänen oikealla puolellaan lierihatussa Arvosen työnjohtaja Pauli Lappalainen. SA-kuva





ja konehuone sekä veteen rakennettuja laitteita. Rantaan tykkipajan luokse valmistui vuoden aikana myös pieni puurakenteinen puusepän työhuone ja asuinparakki n:o 105. Tykkilaiturille pystytettiin 15 tonnin kääntyvä nostokurki.

Pansion aallonmurtaajaa oli käytetty tykkipajan koeampumapaikkana, josta oli ammuttu konetykeillä ja pienempikaliiperisilla laivatykeillä kohti Naantalalin puolella olevaa Luonnonmaan saarta. Vuoden 1943 aikana paikka oli todettu sopimattomaksi, koska osa ammuksista oli räjähtänyt Luonnonmaalla sijainneiden asuintalojen läheisyydessä. Koeampumapaikka siirrettiin siksi Ruissalon puolelle, josta voitiin ampuu Airiston pituussuuntaan. Pansion alueelle rakennettiin tähän liittynyt koeampumaradan työskentelyhuone n:o 104.

Tykkipajan länsipuolelle oli vuonna 1943 laaditussa laseerauskaavailtu paikkaa toiselle pajarakennukselle. Tämä oli mahdollisesti ”optillinen paja”, josta arkkitehti Luukkonen laati luonnospiirustuksia vuodenvaihteen 1944 molemmin puolin. Sen pääasiallinen tehtävä olisi ollut korjata laivatykistön tulenjohtoon käytettyjä etäisyysmittareita.

Optillista pajaa oli alun perin suunniteltu tykkipajan yhteyteen. Vuodenvaihteessa 1944 suunnitellussa erilliskäytössä olisi ollut pajatilojen lisäksi piirustus- ja opetussalit sekä ”tehtaanjohtajan” huone ja erilaisia toimistotiloja, mikä viittaa laajempaan käyttöön Telaman alaisten pajojen hallintorakennuksena. Aivan Pansion niemen kärkeen rakennettuna, korkeine lipputankoineen tämä toteuttamaton rakennus olisi toiminut laivastoaseman julkisivuna merelle päin.<sup>44</sup>

#### Toteutumattomia suunnitelmia

Neuvostoliiton suurhyökkäyksen alettua 9. kesäkuuta 1944 jatkettiin Pansion keskeneräisiä rakennustöitä, mutta ei aloitettu enää uusia. Parannus- ja täydennystöitä suunniteltiin kesäkuun aikana ainakin telakka-alueelle. Alusteknisen huollon tarkastaja Ilmari Rewell esitti mm. kahden uuden moottoritorpedonevajan rakentamista ja moottoripajan laajentamista uudella asennushallilla, joista viimeksi mainittuun kommodori Huttunen varasi määrärahojakin. Edelleen rakenteilla olleelle laivatelakalle kaavailtiin isojen, 860 tonnin ”sikaarien” sivuunvetoalustoja ja venetelakalle vastaavasti pienten 12 tonnin ”sikaarien” alustoja. Telakoiden täydennystyöt jäivät kuitenkin tekemättä.<sup>45</sup>

Päämajan sotatalouspäällikkö antoi 6. heinäkuuta 1944 määräyksen kaikkien puolustuslaitoksen rakennustöiden rajoittamisesta ”vallitsevan tilanteen johdosta”. Myös Pansion rakennuspäällikön toimiston oli tarkistettava vuoden 1944 rakennusohjelma niin, että vain kaikkein välttämättömyimpiä töitä jatkettiin tai aloitettiin.<sup>46</sup>

#### Välirauhansopimuksen vaikutukset

Sotatoimet päättyivät syyskuun alkupuolella 1944. Välirauhansopimuksessa 19. syyskuuta annettiin määräyksiä, jotka vaikuttivat merkittävästi Turun Laivastoaseman toimintaan. Puolustusvoimat oli asetettava rauhanaikaiselle kannalle ja kaikki sota-alukset palautettava tukikohtiinsa. Pansioon saapuivat

Arkkitehti Risto-Veikko Luukkonen tammikuussa 1944 laatima luonnos Pansion ”O.P.-laitoksen” eli optillisen pajan pääjulkisivusta. Rakennuksen pohjakerroksessa olisi ollut keskuslämmityksen pannuhuone ja varastotiloja. Keskimmäiseen ja ylimpään kerrokseen suunniteltiin pajatiloja pääjulkisivun puolelle ja toimistotiloja takapuolelle. Parvekkeellinen tehtaanjohtajan huone sijoittui ylimmän kerroksen oikeaan päähän ja sen taakse oli tarkoitus tehdä suurehko piirustussali. AM



”Laivastoaseman [...] kirjelmän johdosta ilmoitetaan, että Sotatalouspäälikkö ei ole pitänyt kirjelmässä mainittujen sirpalesuojien rakentamista ajankohtaisena. Asiaa koskeva kustannusarvio piirustuksineen palautetaan sen vuoksi oheisena.”

Merivoimien Esikunta, Kaupallisen toimiston päällikkö, komentaja Hakon Grönholm 3.10.1944 Turun Laivastoasemalle. TurLA muistiot ja kirj. 1925–51, KA T-22254/1.

”Kirjelmällään 1405/44 Rak.sal. on rakennusosasto jälleen anonut 6.919.980 mk ylitysten peittämiseksi Rak.työmaa 4:ssä. Mainittu summa kokonaisuudessaan siirretään täten Rak.osastolle Pansion kuluvan vuoden määrärahoista 20 Pl.I:5/44 esittelylistalla n:o 1315/229 M/10.11.44. Työn on tällä määrärahalla tultava vihdoin loppuunsa.”

Pansion suunnittelu- ja rakennustöiden päällikkö, kommodori E. Huttunen 11.11.1944 PIM:n Rakennusosastolle. PIM:n Rak.os. kirj. 1944, KA T-19558/5.

mm. panssarilaiva Väinämöinen ja jäljellä olleet neljä Taisto-luokan moottoritorpedovenettä.

Sotatarviketeollisuuden tuotantoa ryhdyttiin keskeyttämään 23. syyskuuta siten, että kaikkien sotatarvikkeiden valmistuksen aloittaminen raaka-aineista ja puolivalmisteista lopetettiin. Keskenäisten viimeistelyvaiheissa olevien tarvikkeiden valmistus saatettiin loppuun. Teollisuuslaitoksissa, puolustuslaitoksen varikoissa, korjaus- ja työpajoissa oli kaikki työvelvolliset heti vapautettava, lukuun ottamatta niitä, jotka vapaaehtoisesti halusivat jäädä. Työvelvolliset vapautettiin 25. syyskuuta myös kaikilla puolustusministeriön alaisilla rakennustyömailla. Pansion tai useimpien muidenkaan työmaiden rakennustöitä ei kuitenkaan keskeytetty, vaan niitä jatkettiin ohjelman mukaisesti.<sup>47</sup>

Laivastoaseman sodanjälkeisen ajan kannalta oli merkittävää, että merivoimien komentaja antoi 14. lokakuuta 1944 käskyn erottaa TuLA:n päällikön alaisuudessa ollut Telama itsenäiseksi, mutta Turun Laivastoasemaan yhä kuuluvaksi ”Pansion Telamaksi”. Insinöörikommentaja Volmari Särkkä nimettiin Pansion Telaman päälliköksi. Hänen alaisuudessaan olivat tykistö-, miina- ja torpedovarikot sekä niissä olleet työpajat, työpajatunnelit ja varastot sekä telakat moottoripajoihin, venevajiin ja laivanvarusvarastoihin. Hallintorakennuksesta Pansion Telaman käytössä oli osa alakerran toimistotihuoneista ja piirustussali.

Telaman muuttamista siviililuonteiseksi oli valmisteltu ilmeisesti jo välirauhaneuvottelujen aikana. Välirauhansopimus rajoitti puolustusvoimien sotilashenkilökunnan määrää ja pääosa Pansion Telaman henkilöstöstä oli siviilityöntekijöitä. Pansion Telamalle oli 30. syyskuuta 1944 siirretty kaikkien sen alueella olleiden rakennustöiden jäljellä olleet määrärahat, kuten mm. laitureiden, paja- ja telakkatunnelien, nosturien ja telakkavintturien sekä tyyppirakennusten eli majoitusparakkien määrärahat. Laivastoaseman uusi päällikkö kommodori *Oiva Koivisto* (1904–1987) epäili kuitenkin, että liittoutuneiden valvontakomissio tuskin pitäisi Pansion Telamaa siviililaitoksena, koska se kuului yhä Turun Laivastoasemaan.<sup>48</sup>

#### Viimeiset rakennustyöt

Pansion suunnittelu- ja rakennustöiden päällikön toimisto ei vielä lopettanut toimintaansa. Loppuvuonna se tilasi vielä joitakin pienehköjä uudisrakennuksia. Puolustusministeriön Rakennustyö 4:lle annettiin 4. marraskuuta 1944 rakennettavaksi arkkitehti Eino Ekin suunnittelema **satamapalvelijain päivystyshuone n:o 108**. Rantaan sotasataman äärelle, Solbackan huvilan alapuolelle sijoittuva rakennus tehtiin vauhdilla, koska sen tuli olla valmiina vuoden loppuun mennessä. Ilmeisesti vielä vuoden 1944 puolella valmistui myös pieni betonirakenteinen **pumppuhuone n:o 111** Valkamalahden rantaan sekä saman lahden pohjukkaan puurakenteinen **sauna n:o 113**.<sup>49</sup>

Merivoimat siirtyi 4. joulukuuta 1944 Liittoutuneiden Valvontakomission määräysten mukaiseen rauhanajan kokoonpanoon. Turun Laivastoaseman, kuten muidenkin laivasto- ja rannikkojoukkojen ensisijaisena tehtävänä oli tukea ja suorittaa Suomen vesialueen miinanraivauksia. Laivaston ja rannikkotykistön aluksista muodostettiin tätä varten perustetun Raivaajalaivaston osastoja.

Miina-aseen tarkastajan toimisto liitettiin Laivaston esikunnan yhteyteen. Tästä seurasi, että Pansion rakennus- ja suunnittelutöiden johto siirtyi Pansion Telaman päällikölle Volmari Särkälle. Näin ollen hän sai vastuulleen mm. huoltorakennuksen n:o 77 viimeistelytyöt, kun se otettiin käyttöön vuodenvaihteessa 1945.

Kenttäarmeijan kotiuttaminen merkitsi sitä, että Turun Laivastoaseman oli luovuttava Vähä-Heikkilän kasarmialueesta, eli käytännössä kaikista kunnollisista kasarmitiloistansa. Pansion kahden kasarmiparakin lisäksi laivastoasema sai, Turun Rannikkotykistörakennuksen ohella, majoitustilaa saksalaisten Turun kaupunkialueelle jättämästä parakkikylästä, ”Pikku Berliinistä”.<sup>50</sup>

# PANSIO

- Rakennukset 1937 asti
- Rakennukset 1939–1944
- 1944 jälkeen puretut





## RAKENNUKSET 1939–1944

Suurin osa Turun Laivastoaseman vuosien 1939–1944 aikana rakennetuista, pysyviksi tarkoitetuista rakennuksista on säilynyt. Sen ansiosta myös sotien aikana rakennetut toiminnalliset osa-alueet ovat edelleen hahmotettavissa. Näitä ovat Pansion niemen kärjessä oleva työpaja-alue, sen itäpuolella oleva miinavarikon ja moottoritorpedovenetelakan alue, telakka-alue sekä kesken-eräiseksi jäänyt kasarmialue. Laivastoaseman rakennukset sijoiteltiin harvakeltaan ilmapommitusuhan takia, ja alue on näin ollen myös maisemallisesti säilynyt pitkälle sotien aikaisessa asussaan.

Puretut tai muuten hävinneet rakennukset ovat olleet enimmäkseen parakkeja tai muuten puurakenteisia. Pääosa niistä oli puolustusvoimien nykyisen alueen ulkopuolella olevalla asuntoalueella.<sup>51</sup>

- |                                      |                               |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| 1. palokaluvaja 1939                 | 79. tehojarrutuslaitos 1944   |
| 2. vartiotupa                        | 80. vartiokoju 1944           |
| 3. halkovaja-käymälä                 | 81. muuntajakoju 1944         |
| 4. halkovaja-käymälä 1940            | 82. miehistöparakki 1944      |
| 6. käymälä                           | 83. miehistöparakki 1944      |
| 7. parakki 3 1940                    | 84. käymälä 1944              |
| 19. halkovaja-käymälä 1940           | 85. käymälä 1944              |
| 21. halkovaja-käymälä 1940           | 86. asuinrakennus 1944        |
| 30. parakki 1                        | 87. käymälä 1944              |
| 31. parakki 2                        | 88. asuinrakennus 1944        |
| 50. miinavarasto 1939                | 89. perunakellari 1944        |
| 51. miinavarikon nallikellari 1939   | 90. asuinrakennus 1944        |
| 52. miinavarasto 1939                | 91. käymälä 1944              |
| 53. moottorikorjaamon varasto 1940   | 92. asuinrakennus 1944        |
| 54. tykistövarasto 1940              | 93. lämpökeskus ja sauna 1944 |
| 55. tykistövarikon nallikellari 1940 | 94. perunakellari 1944        |
| 56. Sähköpaja                        | 95. asuinrakennus 1944        |
| 57. sotilaskodin kaivo               | 96. käymälä 1944              |
| 58. tykkipaja 1942                   | 97. käymälä 1944              |
| 59. takomo 1943                      | 98. asuinrakennus 1944        |
| 60. raaka-ainevarasto                | 99. perunakellari 1944        |
| 61. moottorikorjaamo 1942            | 100. käymälä 1944             |
| 62. asuinrakennus 1942               | 101. asuinrakennus 1944       |
| 63. vintturihuone 1944               | 102. luokitteluasema          |
| 64. sauna-puuvaja                    | 103. muuntaja                 |
| 66. perunakellari                    | 104. ampumaradan työhuone     |
| 67. muuntajakoppi 1940               | 105. puusepän työhuone        |
| 68. miinavarasto                     | 106. purjetyöhuone            |
| 69. halkovaja                        | 107. levysepän työhuone       |
| 70. kaivo                            | 108. satamatoimisto 1944      |
| 71. laivakalustorakennus 1944        | 109. kiitorekivarasto         |
| 72. mt-venevara 1944                 | 110. kiitorekivarasto         |
| 73. mt-venevara 1944                 | 111. pumppuhuone              |
| 74. pannuhuone 1944                  | 112. vartiotupa               |
| 75. asuinkerrostalo 1944             | 113. sauna                    |
| 76. hallintorakennus 1944            | 114. parakki, kauppa          |
| 77. huoltorakennus 1944              |                               |
| 78. moottorirekivaraosavarasto 1944  |                               |

Punaisella merkityt rakennukset ovat säilyneet. Numerointi on sotien aikana käyttöön otettu. Se on miinavarikon rakennuksista lähtien (n:o 50-) pääasias- sa kronologinen. Tämä numerointi esiintyy asiakirjoissa 1950-luvun loppuun asti. 1960-luvun uudisrakennusvaiheen jälkeistä numerointia ei voida käyttää. Rakennusvuosi on merkitty, kun se on tiedossa. Osa listan loppupään raken- nuksista valmistui vuoden 1945 puolella.



**MIINAVARASTOT**

1939 varastot 50 ja 52 sekä 1942 varasto 68 / PLM, arkkitehti Kalle Lehtovuori ja A.L. (1939)

- puurakenteisia betoniperustalla, 415–420 m<sup>2</sup>

Turun Laivastoaseman ensimmäiset uudisrakennukset Pansion alueella, miinavarastot 1 ja 3 (myöh. 50 ja 52) sekä nallivarasto 2 (kts. rak. 51) suunniteltiin puolustusministeriössä keväällä 1939. Rakentamispäätös tehtiin kesällä ja ne valmistuivat marraskuussa 1939 ennen talvisodan syttymistä. Kolmas varasto 68 rakennettiin samojen suunnitelmien mukaan jatkosodan aikana vuonna 1942.

Puurakenteisten miinavarastojen piirustukset ovat signeeranneet puolustusministeriön rakennustoimiston arkkitehti Kalle Lehtovuori ja ”A.L.” huhtikuun lopussa 1939. Arkkitehti Lehtovuori oli suunnitellut vuonna 1935 Helsingin Laivastoaseman alaiselle Melkin miinavarikolle varastorakennukseen. Melkin varaston tapaan Pansion varastoihin johdettiin sisään kenttärata, jota myöten miinat voitiin kuljettaa varustelulaiturille. Lehtovuoren johdolla oli 1930-luvun alkupuolella suunniteltu myös suuri määrä aluejärjestön puuja tiilirakenteisia varastoja, joiden rakenneratkaisut muistuttavat Pansion miinavarikon varastoja.

Miinavarastot ovat suorakaiteen muotoisia noin 30 metriä pitkiä ja 14 metriä leveitä matalaharjaisia puurakennuksia. Julkisivut on verhottu vaakasuuntaisin, kulmista jiiratuin paneelilaudoin. Pitkillä sivuilla on neliönmuotoiset 1 m<sup>2</sup>:n kokoiset puuikkunat, joissa on sisäpuolella teräksiset suojuuaukut (jäljellä ainakin varastossa 52). Toisessa päädyssä oli kaksi metriä leveä pariovi, joka oli sijoitettu syvennykseen. Myöhemmin oviaukkojen ulkopuolelle on asennettu liukuovet. Sisäosa oli yhtenäistä varastotila. Betonisen alapohjan keskiosassa oli 1,2 metrin levyinen syvennys kenttäradalle. Keskiosan puupilarit seisovat betoniperustuksilla. Kattorakenne on puusta.

Miinavarastojen rakentamisesta solmittiin heinäkuussa 1939 urakkasopimus Rakennustoimisto Arvonen & Heinosen kanssa. Rakennustyö oli kiireellinen, sillä perushankintojen yhteydessä hankitulle miinakalustolle oli saatava pikaisesti uusia varastotiloja. Turun Laivastoaseman varsinaiset miinavarastot oli tarkoitus louhia kallion sisään myöhemmin. Puiset miinavarastot valmistuivat 1. marraskuuta 1939 mennessä.



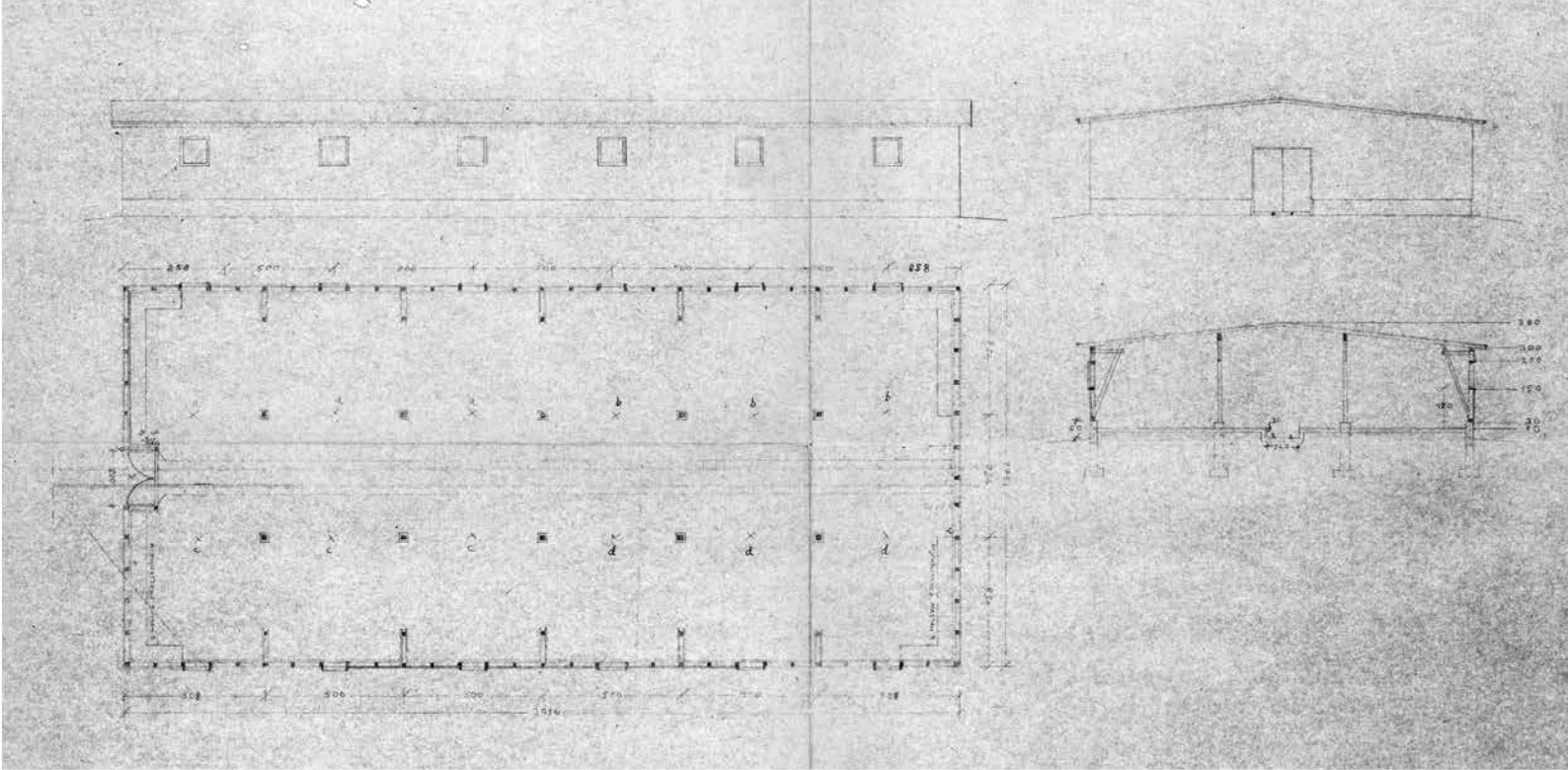
Yllä: Osa toukokuussa 1941 otetusta ilmakuvasta, jossa ylhäällä piikkilanka-aidalla ympäröity varasto 52 ja alakulmassa varasto 51. IVKK

Yllä oik.: Kopio MeVE:n varastojen 50 ja 52 piirustuksesta 28.4.1939. PhRakL

Alla ja oik.: Varasto 52 ja sen ikkuna-aukko.







Varasto 50.

Miinarvarasto 1, joka myöhemmin sai numeron 50, sijoittui kalliolle Solbackan huvilan taakse, sen puutarhan paikalle. Varasto 3 eli myöhempi 52, rakennettiin sen pohjoispuolelle metsän keskelle etäämmäs rannasta. Molempiin johdettiin rannasta kenttärata ja ympäröitiin piikkilangalla. Vuoden 1939 lopulla aloitettiin kahden tykistön varaston rakentaminen pitkälti samojen piirustusten mukaan idemmäs, tulevan moottoritelakan alueelle (n:o 53 ja 54, purettu).

Kallanpään miinarvarikon valmistuttua Pansion miinarvarastoja, eli Miinarvarikkoja 6 P käytettiin sumutus- ja miinanraivauskalustojen varastointiin. Vuonna 1942 rakennettiin vielä kolmas samantyyppinen varasto n:o 68 miinarvarikkoalueen länsiosaan. Miinarvaraston 50 vieressä on pieni puinen ulkokäymälä, jonka rakennusajasta ei ole tietoa.<sup>52</sup>

#### NYKYTILA

Varastot 52 ja 68 ovat ulkopuolelta pääosin alkuperäisasussaan. Varastossa 50 on mm. ulkolaudoitus uusittu. Sisätiloihin ei ollut pääsyä.

Ulkokäymälä varaston 50 luona.



**NALLIVARASTOT**

1939 ja 1940 nallivarastot / PLM, arkkitehti Kalle Lehtovuori ja A.L. (1939)

- tiilirakenteisia betoniperustalla, 60,5 m<sup>2</sup> (1940)

Pansioon rakennettiin vuosina 1939–40 kaksi tiilirakenteista varastoa samojen, keväällä 1939 laadittujen piirustusten mukaan. Miinavarikon alueelle rakennettu nallivarasto 2, eli myöhempi n:o 51 valmistui marraskuun alussa 1939. Tykistövarikon käyttöön valmistui vuoden 1940 alkupuolella nalli- tai sytytinvarasto 55. Turvallisuussyistä sytyttimet ja nallit oli varastoitava erillään miinoista ja ammuksista.

Puolustusministeriön rakennustoimiston arkkitehti Kalle Lehtovuori ja ”A.L.” laativat nallivarastojen piirustukset toukokuun alussa 1939. Rakennusurakoitsijana oli varastojen 50 ja 52 tapaan Rakennustoimisto Arvonen & Heinonen.

Paksuilla 600 mm:n tiiliseinillä varustetuissa rakennuksissa on betoninen alapohja ja lämmöneristetty, puurakenteinen yläpohja ja pulpettikatto. Sisäänkäynti johti eteistilaan, jossa oli vesikiertoisen keskuslämmityksen kattila. Teräsovella varustettu varastohuone oli mitoiltaan 10 x 5 x 2,5 metriä. Varastohyllyt sijoituivat riviin takaseinälle ja pääjulkisivun puolella on viisi 1 m<sup>2</sup>:n kokoista ikkunaa.

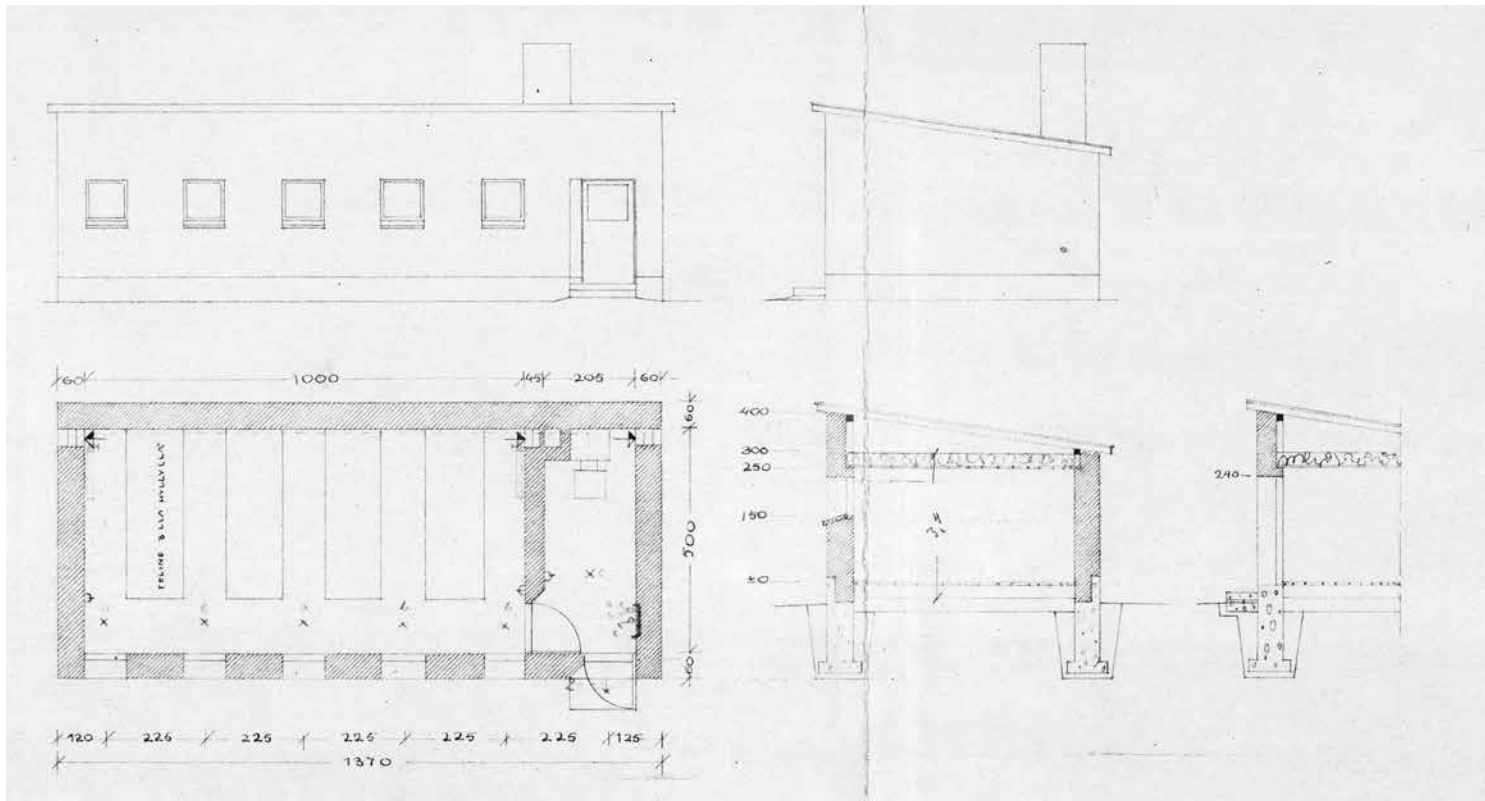
Jatkosotaan mennessä Pansioon varastoidut miinat ja ammukset siirrettiin Kallanpään Ruissalon varikolle. Varasto 51 muutettiin Miinavarikko 6 P:ssä varastoitujen sumutus- ja miinanraivauskalustojen korjauspaikaksi. Varastossa 55 säilytettiin tykistövarikon tulenjohtovälineistöä ja sen eteisessä oli aluksi varastoalueen toimisto. Koska eteisessä ei kuitenkaan ollut lämpöpattereita, oli se kylmä ja kostea, joten lämmityslaitteilla varustetusta varastotilasta erotettiin lautaseinillä 10 m<sup>2</sup>:n toimistotila. Täältä sai myös hoitonsa ja muonituksensa tykkivarastoalueen vartiokoira.

Jatkosodan jälkeen varasto 55 siirtyi Valtion Laivatelakan ja sitten Valmetin hallintaan. Se oli aluksi telakan purjeneulomona. Vuonna 1961



Varaston 51 länsipääty.

MeVE:n varaston n:o 2 piirustus 4.5.1939. PhRakL







Yllä: Varasto 51.

Yllä oik.: Varasto 55.

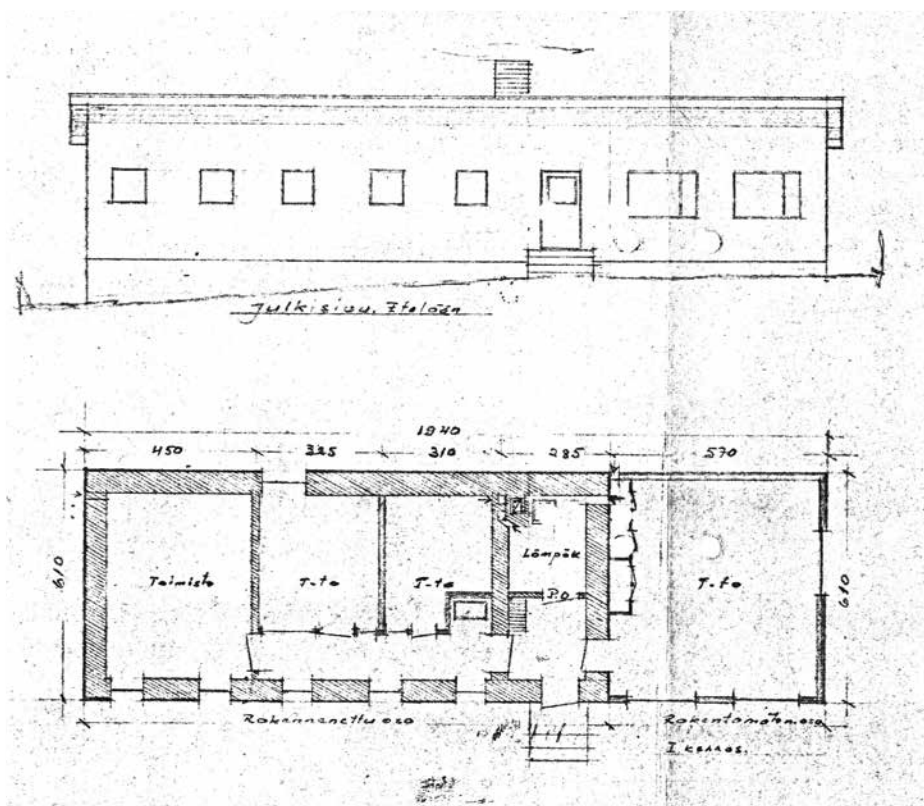
rakennus muutettiin telakan yhteystoimistoksi ja sitä jatkettiin itäpäästä puisella, lämmöneristetyllä laajennusosalla. Varasto-osasta erotettiin kolme toimistohuonetta ja niitä yhdistävä käytävä. Takajulkisivuun avattiin uusi ikkuna-aukko. Toimistohuoneiden alaosastaan paneloidut puulasiseinät ja -ovet ovat säilyneet.<sup>53</sup>

Alla oik.: Varaston 55 laajennuspiirustus yhteystoimistoksi 8.2.1961. PhRakL

Alla: Varaston 55 eteläjulkisivu.

#### NYKYTILA

Varasto 51 on säilynyt ulkoasultaan alkuperäisenä. Varastoa 55 on jatkettu puisella laajennusosalla vuonna 1961 ja sen sisätilat on muutettu toimistokäyttöön.



**SÄHKÖPAJA**

1941 / PLM, arkkitehti Kyllikki Halme ja TuLA rak.tsto, arkkitehti Risto-Veikko Luukkonen (1940–41)

- tiili- ja betonirakenteinen, 395 m<sup>2</sup>

Sähköpaja oli ensimmäinen Turun Laivastoaseman työpaja-alueen rakennuksista. Sen pääpiirustukset valmistuivat välirauhan aikana, elokuun alussa 1940. Suunnitteluvaiheessa sähköpaja oli työpaja-alueen rakennus n:o 5, mutta sai myöhemmin laivastoaseman yleisen rakennusnumeron 56.

Arkkitehti Risto-Veikko Luukkonen oli laatinut sähköpajan luonnokset TuLA:n rakennustoimistossa sen päällikön, insinööri P. Vihavaisen johdolla. Varsinaiset suunnitelmapiirroukset teki puolustusministeriön rakennustoimiston arkkitehti Kyllikki Halme. Hän kävi elokuun 1940 aikana kirjeenvaihtoa insinööri Vihavaisen kanssa sähköpajan työpajateknisistä yksityiskohdista.

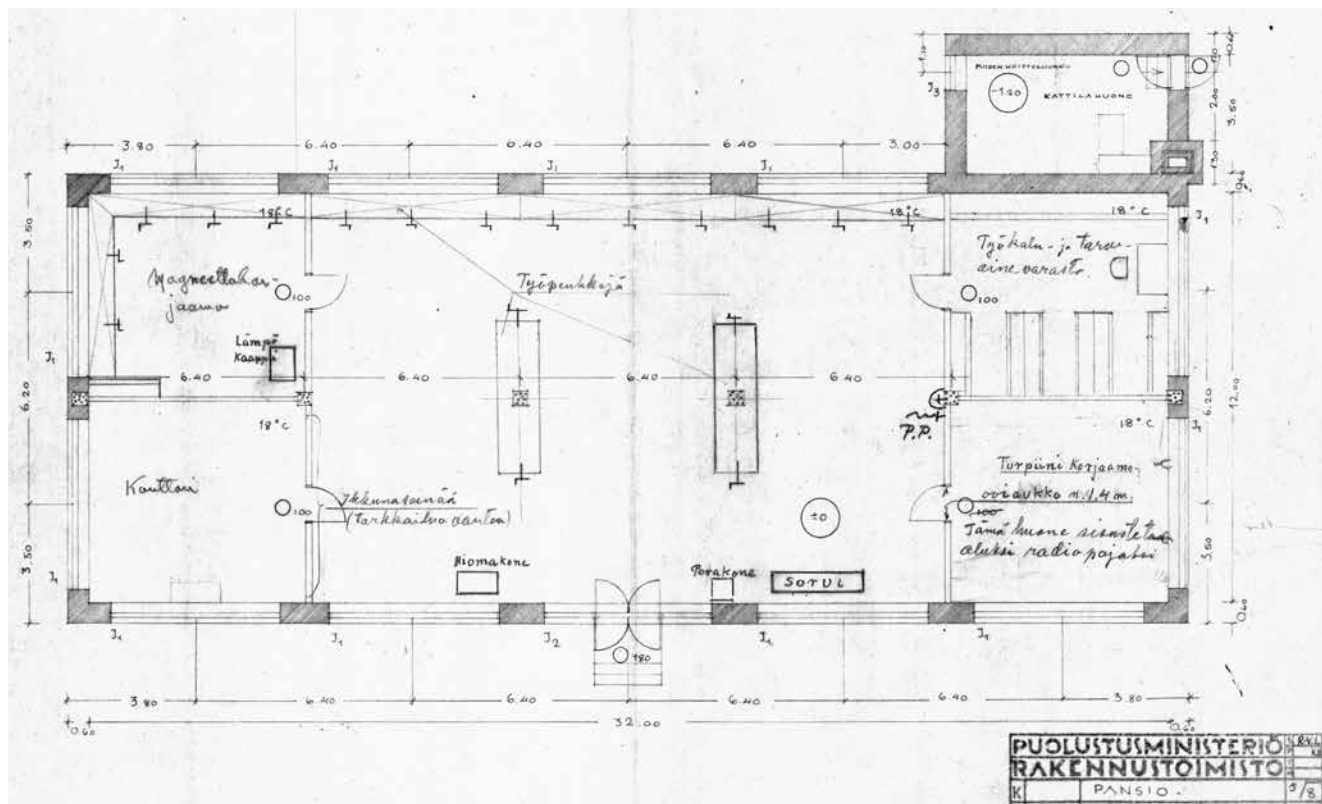
Sähköpaja oli rakenteilla viimeistään syyskuussa 1940. Työpiirustuksia on säilynyt heinäkuulta 1940 maaliskuulle 1941, jolloin sähköpajan sisustustyöt olivat käynnissä. Kaikkia sähköpajaan tilattuja laitteita ja korjausvälineitä ei saatu toimitusvaikeuksien takia vielä seuraavankaan vuoden puolella. Sähköpaja saatiin kuitenkin käyttöön vuoteen 1942 mennessä. Siellä kunnostettiin mm. alusten kuuntelulaitteita, kaikuluotaimia, hyrräkompassseja sekä sukellusveneidien akkumulaattoreita. Työtä haittasi se seikka, että korjattavat alukset olivat pitkän matkan päässä Turun satamassa, telakoilla tai Vähä-Heikkilän laiturissa. Virallisesti sähköpaja luovutettiin Miina-aseen tarkastajan toimistolta Turun Laivastoasemalle vasta helmikuussa 1943 usean muun rakennuksen ohella.

Sähköpaja edustaa puolustusministeriön tarkoituksenmukaista ja vähäeleistä tehdasarkkitehtuuria. Varsinainen pajarakenus on 32 metriä pitkä ja 12 metriä leveä suorakaiteen muotoinen, laakealla harjakatolla varustettu rapattu tiilirakenus. Luoteiskulmaan liittyy hieman matalampi 21 m<sup>2</sup>:n kokoinen keskuslämmityksen pannuhuone. Sen käytöstä poistetun lämmityskattilan savupiippu on nykyään madallettu vesikaton tasoon.



Sähköpajan pääsisäänkäynti.

Sähköpajan pohjapiirustus 5.8.1940. PhRakL







Yllä ja yllä oik.: Sähköpajan pannuhuone ja länsijulkisivu sekä länsisivun ikkuna.

Oik. ja alla oik.: Pohjoispääty ovineen.



Sähköpajan joka sivulla on todennäköisesti alkuperäiset, suuret 16-ruutuiset ikkunat. Uusittu pääovi on itäisivulla. Pohjoissivulla on pannuhuoneen ovi ja alkuperäispiirustuksista puuttuva sivuovi, jotka heloituksesta päätellen ovat alkuperäisiä. Pannuhuoneessa on pieni ikkuna, joka lisättiin suunnitelmiin rakennusvaiheessa marraskuussa 1940.

Sähköpajan sisätilat jakaantuivat symmetrisesti viiteen huonetilaan: keskellä oli 19 metrin pituinen päätyötila sekä etelä- ja pohjoissivuilla pienemmät huoneet magneetto- ja radiokorjaamoille, konttorille sekä työkalu- ja tarveainearastolle. Sisätilat olivat periaatteessa muunneltavia, koska sisäseinät olivat keveitä ja katto oli tuettu keskilinjalla olevin betonipilarein. Konttorihuoneen ja päätyötilan välillä oli työnteon tarkkailun mahdollistava lasiseinä.

Vuonna 1945 sähköpaja luovutettiin Valtion Laivatelakan hallintaan ja edelleen Valtion Metallitehtaille, joka käytti sitä telakan työläisten keskusruokalana. Vuoden 1949 lopulla se siirtyi takaisin Turun Laivastoaseman käyttöön. Rakennus muutettiin 100 miehen majoitustiloiksi. Sivutiloihin tehtiin komppanian toimistohuoneet, kuivaushuone ja wc-tila sekä pieni varastohuone. Entinen sähköpaja oli laivojen miehistöjen talvimajoituksessa, kunnes uusi kasarmi valmistui 1950-luvun alkupuolella.

Rakennus muutettiin 1950-luvun kuluessa Pansion korjaamon levytyöosastoksi. Sen toiminta liittyi pääasiassa Kallanpään varikon miinojen korjaus- ja huoltotöihin. Levyosaston peruskorjauksesta laadittiin suunnitelmat vuonna 1961. Rakennusta oli tarkoitus laajentaa myös uudella puutyöverstaalla, joka olisi korvannut laiturialueella vuodesta 1944 parakkimaisissa tiloissa toimineen puusepänpajan.<sup>54</sup>

#### NYKYTILA

Sähköpaja on säilynyt ulkoisesti lähes alkuperäisasussaan. Sisällä on tehty tilamuutoksia, mutta niiden laajuudesta ei ole tietoa (kaikkiin sisätiloihin ei ollut pääsyä).



**TYKKIPAJA**

1942 / PLM, Märtha Lilius-Tallroth (1941)

- tiili- ja betonirakenteinen, 4 kerrosta, 900 m<sup>2</sup>

Tykkipaja on laivastoaseman sodanaikaisen työpaja-alueen suurin rakennus. Näkyvästi päälaiturin viereen ja rannan suuntaisesti sijoitettuna se on ainoa alkuperäiseen rakennusohjelmaan kuulunut rakennus, joka muodosti Turun Laivastoasemalle julkisivua merelle päin. Tykkipajan luoteispuolelle oli jatkosodan aikaisissa luonnossuunnitelmissa varattu paikka myös toiselle, vielä näkyvämmälle työpajarakennukselle, todennäköisesti optilliselle laitokselle.

Merivoimien esikunnan välirauhanaikaisessa, syksyllä 1940 laaditussa rakennusohjelmassa mm. tykistön etäisyysmittareita huoltanut optillinen laitos oli tarkoitus sijoittaa tykkipajan yhteyteen. Tykkipajan toimintaan liittyvistä rakennuksista toteutettiin takomo (n:o 59) sekä väliaikaisrakenteisiin tiloihin tykki-, voiteluaine- ja tarveainevarastot sekä puusepäntyöhuone.

Tammi- ja helmikuussa 1941 laadittiin Helsingin Laivastoasemalla luonnospiirustukset tykkipajan koneistus- ja asennushallin järjestelyistä erilaisine laitteineen, joihin kuului mm. sorveja, jyrsin-, pora-, hioma- ja kaiverruskoneita sekä höyliä. Merivoimien komentajan esittelyssä Turun Laivastoasema oikeutettiin hankkimaan tykkipajaan työkoneita ja varusteita 2 milj. markan edestä. Laivastoaseman luonnosten perusteella puolustusministeriössä tehtiin tykkipajan pääpiirustukset touko- ja kesäkuun aikana 1941.

Jatkosodan sytyttyä kesäkuun lopussa 1941 Turun Laivastoaseman rakentaminen sai vauhtia. Merivoimien komentaja myönsi tykkipajan rakennusmäärärahan 2,8 milj. markkaa heinäkuun alussa puolustusministeriön perushankintojen rakennustoimistolle. Perushankintojen rakennustoimiston arkkitehti Märtha Lilius-Tallroth laati tykkipajan lopulliset suunnitelmat lokakuun 1941 aikana.

Tykkipaja noudattaa julkisivuiltaan ja sisätiloiltaan funktionalismin periaatteita eli arkkitehtuuri on määräytynyt toiminnan ehdoilla. Märtha Lilius-Tallrothin mukaan puolustusministeriössä suunniteltujen tehdasrakennusten suunnittelun pääasiallisena tehtävänä olikin suunnitella kuoret tietyille koneille ja toiminnalle mahdollisimman taloudellisesti.

Ulkoseinien kantavat pilarit ja palkit, välipohjat sekä mm. laakeaharjainen vesikattorakenne räystäineen ovat teräsbetonia. Pitkien julkisivujen alkupe-  
räiset, suurikokoiset, mutta pieniruutuiset ikkunat antavat valoa suurelle, koko rakennuksen korkuiselle koneistushallille. Ala- ja yläikkunoiden välissä on umpiosat, joiden kohdilla kulkevat juoksunosturin kiskojen tukipalkit. Koneistushallissa on järeät kattopalkit, jotka poistavat sisäpuolisten pilarien tarpeen. Tiilimuurausta on käytetty todennäköisesti ainakin osassa rapatun julkisivun umpiosista.



Tykkipajan pohjoissivu. Etualalla pannuhuonesiipi.

Tykkipaja pohjoisesta vuonna 1968. SA-kuva



Alkuperäisiä ikkunoita.

Helsingin Laivastoasemalla 20.1.1941 laadittu luonnos koneistushallin järjestelyistä. PhRakL

Tykkipaja otettiin käyttöön 15. kesäkuuta 1942. Henkilökuntaan kuului käyttöinsinööri ja työnjohtajan lisäksi kaksi piirtäjää, tuntikirjuri, varastonhoitaja apulaisineen, lähetti sekä koneistushallissa 18 ammattityöntekijää, kahdeksan reserviläistä ja kolme naista. Kaikki LVI-työt eivät olleet käyttöö-











Yllä: Alkuperäinen työnjohtajien koppi.

Ylinnä vas.: Lämminilmalaitte.

Vas.: Koneistushallin ovi.

Vas. alla: Alkuperäinen puupaloista tehty lattia ja kiskot, joihin voitiin kiinnittää työstölaitteita.

otettaessa valmiita, ja rakennus luovutettiin virallisesti Turun Laivastoasemalle vasta helmikuussa 1943. Keskuslämmitys ei vielä silloinkaan täysin toiminut, eikä piirustuskonttoriin saatu tarpeeksi lämpöä.

Tykkipajan työohjelmaan kuului vuonna 1942 mm. laivastoaseman telakkavaunujen valmistus sekä erilaisten laivatykkien perushuoltoa, vuonna 1943 taas merivoimien kaikkien konetykkien huolto ja koko maan Madsen-konetykkien muutos- ja standardisoimistyö. Tykkien koeammuntoja suoritettiin sotasataman laiturista Naantalin Luonnonmaan suuntaan, kunnes toiminta siirrettiin proomuun Kallanpään puolelle.

Huhtikuussa 1945 tykkipaja siirtyi Valtion Laivatelakan ja edelleen Valtion Metallitehtaiden käyttöön, mutta sen hallinta säilyi Turun Laivastoasemalla. Rakennus luovutettiin takaisin laivastoasemalle kesällä 1949. Siitä muodostettiin Laivaston Koulun alainen nk. opetuspaja suorittamaan pienimuotoista alushuoltotoimintaa, mm. moottorihuoltoa. Vuonna 1957 alistus Laivaston Koululle lopetettiin ja nimi muutettiin Korjauspajaksi, myöhemmin Pansion Korjaamoksi.

Korjaamo siirtyi vuonna 1998 telakka-alueelle Valmetin entiseen konehalliin. Entinen tykkipaja peruskorjattiin uuteen käyttöön vuosina 1998–99. Rakennuksen päätila, suuri koneistushalli on kuitenkin säilynyt lähes alkuperäisessä asussaan.<sup>55</sup>

#### NYKYTILA

Tykkipaja on ulkopuolelta ja korjaamohallin osalta alkuperäisasussaan, mm. ikkunoiden, ulko-ovien pintamateriaalien sekä erilaisten laitteiden kuten patterien ja tuulettimien sekä juoksunosturin osalta. Peruskorjauksessa 1998–99 on tehty muutoksia osaan sisätiloista.

Vas.: Rautatieovi ja kiskot.

Vas. sivu yllä: Koneistushalli ja sen alkuperäinen juoksunosturi.

Vas. sivu alla: Tykkipajan eli silloisen korjaamon koneistushalli 1965. Taustaseinällä näkyvät ikkunat on murattu umpeen. SA-kuva

**TAKOMO**

1942 / PLM, arkkitehti Märtha Lilius-Tallroth ja TuLA rak.tsto, arkkitehti Risto-Veikko Luukkonen (1941-42)

- tiili- ja betonirakenteinen, 272 m<sup>2</sup>

Takomorakennus liittyi välittömästi Turun Laivastoaseman tykkipajan 58 toimintaan. Metallin taonnan lisäksi takomorakennuksessa oli karkaisuosasto. Toteuttamatta jäi suunniteltu maalaamo ja hitsaamo. Rakennus oli yhdistetty Pansion rautatiehen ja sieltä johtivat kiskot suoraan tykkipajaan. Takomo kuului laivastoaseman alkuperäiseen rakennusohjelmaan ja sen ensimmäiset luonnokset ovat toukokuulta 1940. Rakennustyöt aloitettiin kuitenkin vasta kesällä 1942.

Puolustusministeriön rakennustoimiston arkkitehti Kyllikki Halme laati Takomon pääpiirustukset sekä ovi- ja ikkunatyöpiirustukset elo- ja syyskuussa 1940, eli samaan aikaan kuin sähköpajan 56 toteutuspiirustukset. Takomo ei kuitenkaan vielä saanut rakennusmäärärahoja.

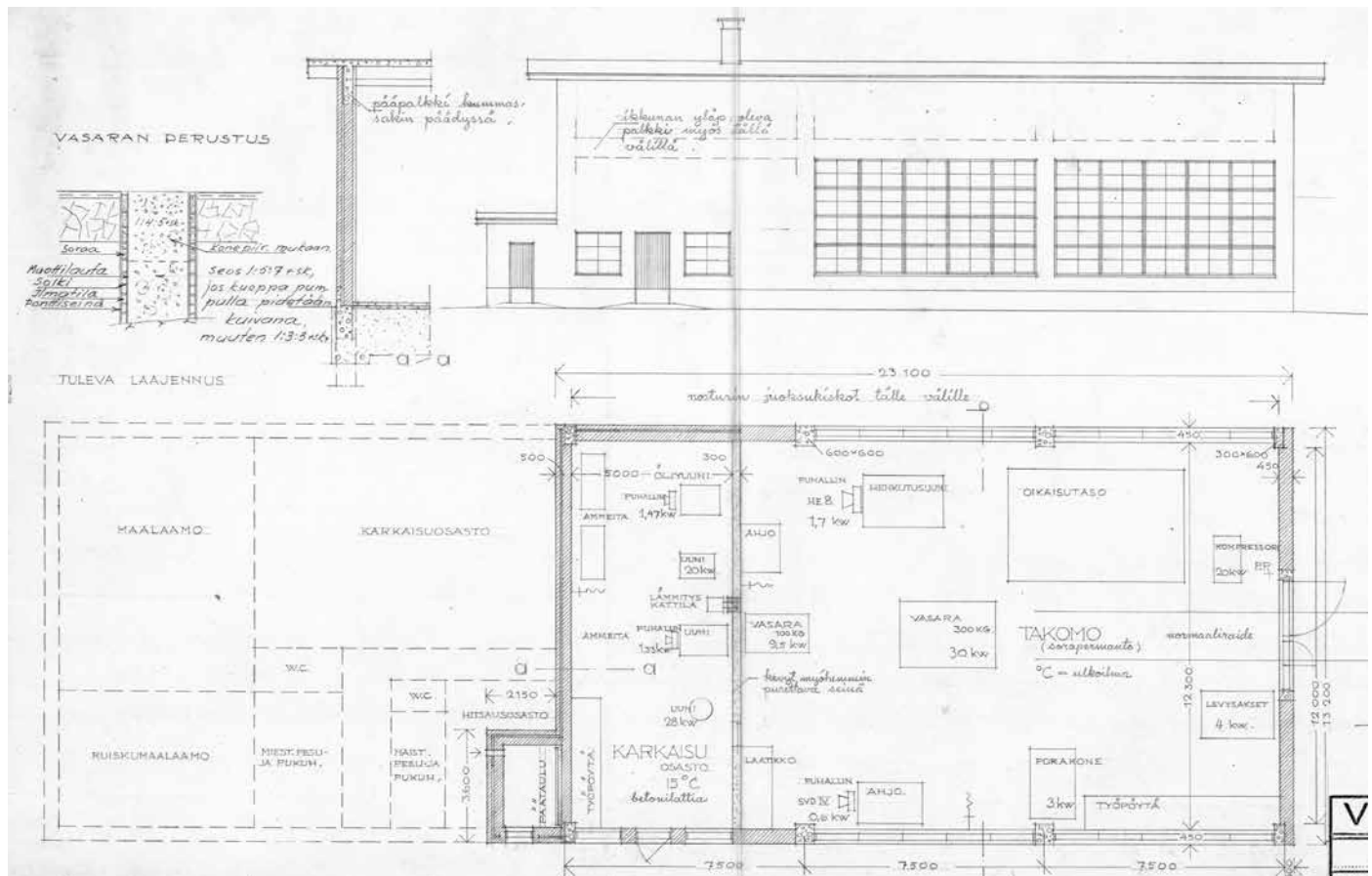
Tammikuun lopulla 1941 Turun Laivastoaseman rakennusosaston arkkitehti Risto-Veikko Luukkonen laati ehdotukset tykkipaja- ja takomorakennusten sisäjärjestelyistä ja laitteistoista. Niiden perusteella puolustusministeriössä kehitettiin kevään 1941 aikana molempien rakennusten suunnitelmia ja Turun Laivastoasema tilasi tarvittavia työkoneita. Jatkosodan alettua takomon rakentamiseen myönnettiin 1,9 milj. markan määräraha yhdessä tykkipajan ja moottorikorjaamon kanssa heinäkuussa 1941. Rakennustöiden aloittamista kuitenkin lykättiin. Toukokuussa 1942 osa takomon määrärahoista siirrettiin moottorikorjaamon viimeistelytyöhön.

Takomon rakentaminen alkoi tykkipajan valmistuttua kesäkuussa 1942 myönnetyn uuden määrärahan turvin. Lopulliset piirustukset laativat puolustusministeriön perushankintojen rakennustoimiston arkkitehti Märtha Lilius-Tallroth ja rakennusinsinööri B.W. Schildt. Suunnitelmat eivät il-



Takomon pohjoispääty ja ilmeisesti 1944 rakennettu puinen laajennus.

Takomon pääpiirustukset 5.6.1942. PhRakL







Itäjulkisivu.

meisesti eronneet juurikaan aiemmin laadituista, ja niissä oli maininta ”arkkit. R-V. Luukkosen piirustuksen mukaan”.

Arkkitehtuuriltaan takomo noudatteli pitkälti tykkipajassa käytettyjä ratkaisuja. Yksinkertaisen suorakaiteenmuotoisen rakennuksen kantavana rakenteena ovat ulkoseinissä olevat teräsbetoniset pilarit, kattopalkit ja nosturiradan kohdalla olevat seinäpalkit. Betonirakenteiden välit ovat 450 mm:n vahvuista tiilimuurausta tai niissä oli ikkuna-aukot. Alkuperäispiirustuksissa näkyvät ainoastaan nosturipalkkien alapuoliset kookkaat, pieniruutuiset ikkunat, mutta rakenne mahdollisti ikkunoiden

avaamisen myös seinän yläosaan tykkipajan tapaan. Länsi- ja itäjulkisivuissa nykyään olevat yläikkunat on ilmeisesti avattu myöhemmissä muutostöissä. Laakeaharjainen vesikatto oli betonia ja päällystetty bitumihuovalla.

Rakennustyön suoritti rakennusliike Arvonen Oy. Työt viivästyivät rakennusaineiden hankintojen viivästyttyä. Vuoden 1942 loppuun mennessä voitiin kuitenkin jo suorittaa pienempiä sepäntöitä tilapäispajassa. Takomoa ja karkaisuosastoa varten tilatuista koneista olivat saapuneet mm. 300 kg ja 100 kg ilmavasarat, hehkutusuuni ja hitsauslaitteita sekä karkaisu-uunit. Varustuksesta puuttuivat vielä esim. takomon 5 tonnin katonosturi ja karkaisuosaston ammeet.

Takomorakennus saatiin kokonaisuudessaan käyttöön toukokuussa 1943. Urakoitsija Arvonen luovutti takomon Pansion suunnittelu- ja rakennustöiden toimistolle tammikuun lopussa 1944 ja se siirtyi laivastoaseman hallintaan 7. maaliskuuta 1944. Silloin rakennuksen ulkoseinissä oli ilmennyt pakkasvaurioita ja halkeilua. Takomon puolella ei ollut lämmityslaitteita, mutta karkaisuosastossa oli pienehkö lämmityskattila.

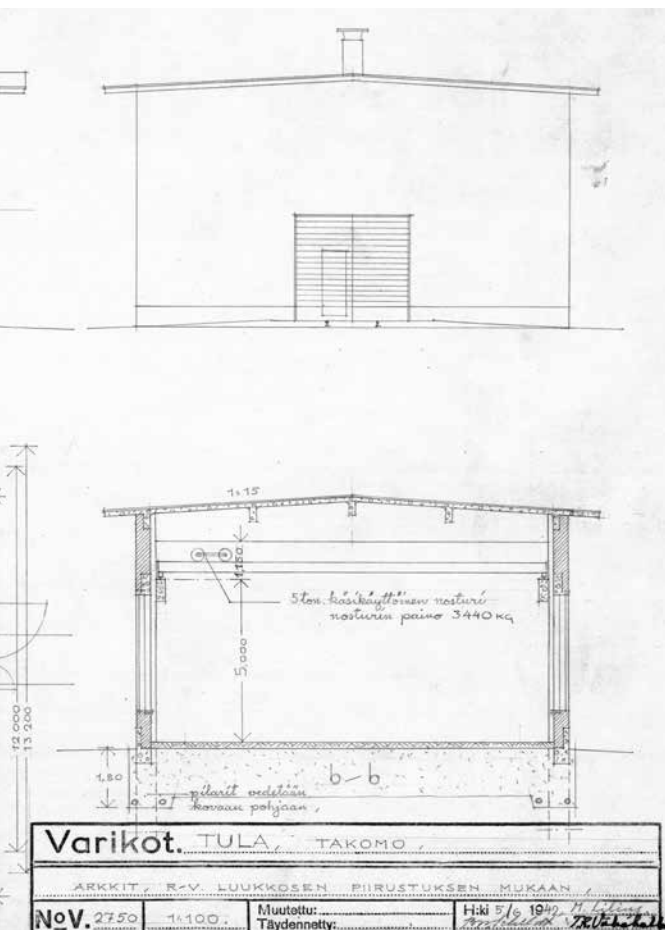
Heinäkuussa 1944 PL.M:n Rakennustyö 4:l:ltä tilattiin takomon yhteyteen tehtävän hiekkapuhallin- ja kompressorihuoneen rakennustyö. Tämä on ilmeisesti rakennuksen pohjoispuolella, sähkökeskuksen vieressä oleva puurakenteinen lisärakennus, jossa on kaksi pientä huonetilaa.

Muiden työpaja-alueen rakennusten tapaan takomo siirtyi sodan jälkeen Valmetin telakan hallintaan ja palautettiin laivastoasemalle vuonna 1949. Vuonna 1958 tehtiin esitys toisarvoisessa käytössä olleen takomon muuttamisesta moottorikorjaamoksi. Varsinaisen moottorikorjaamon lisäksi rakennukseen suunniteltiin sähköjarrulla toiminutta koekäyttölaitteistoa, työnjohtajan huonetta ja varastoja sekä entistä pienempää takomoa. Lisätilaa saatiin jakamalla osa rakennuksesta välipohjalla kahteen kerrokseen. Muutostyöt aloitettiin huhtikuussa 1961 ja saatiin päätökseen vuoden loppuun mennessä.

Rakennuksen käyttötarkoitus on muuttunut tämän jälkeen ja sitä on korjattu ja muutettu sen mukaisesti.<sup>56</sup>

#### NYKYTILA

Takomorakennus on ulkohahmoltaan ja mm. suurten ikkunoidensa osalta alkuperäisessä asussaan. Sisällä on tehty tilamuutoksia, mutta alkuperäinen korkea hallitila on pääosin säilynyt.





**MOOTTORIKORJAAMO JA TEHOJARRUTUSLAITOS**

1942–43 / PLM, arkkitehti Märtha Lilius-Tallroth (1942)

- tiili- ja betonirakenteinen, 592 m<sup>2</sup>

1943–44 / PLM

- tiili- ja betonirakenteinen, 104 m<sup>2</sup>

Moottorikorjaamo 61 ja sen tehojarrutuslaitos 79 eli koekäyttölaitos liittyivät välittömästi Turun Laivastoaseman vuonna 1942 rakennetun moottorivene-telakan toimintaan. Telakoiduista veneistä irrotettiin moottorit, kuljetettiin kenttärataa pitkin moottorikorjaamoon tai sen vieressä olleeseen, purettuun varastorakennukseen n:o 53 ja huollettiin talven aikana. Huollon jälkeen ainakin suuritehoisimmat moottoritorpedoveneiden moottorit oli tarkoitus koekäyttää tehojarrutuslaitoksessa. Korjaamo suunniteltiin laivastolla vuonna 1942 olleiden moottoriveneiden huoltoa varten, joita olivat 4–6 Vosper-moottoritorpedovenettä kaksine 1000 hv moottoreineen, kahdeksan vartiomoottoriveneettä, kuusi A-luokan raivaajaa ja joukko pienempiä moottoriveneitä.

Moottorikorjaamon huonetilaohjelma alustavine pohjapiirroksineen laadittiin Turun Laivastoasemalla maaliskuussa 1941. Varsinaiset rakennussuunnitelmat laadittiin insinööri T.R. Vähäkallion johtamassa puolustusministeriön perushankintojen rakennustoimistossa touko- ja kesäkuussa 1942. Pohjapiirroksia laati arkkitehti Märtha Lilius-Tallroth. Moottorikorjaamon yhteensä 517 m<sup>2</sup>:n kokoiset huonetilat oli ryhmitelty L-muotoon niin, että työskentelytilat olivat pitemmässä ja korkeammassa osassa ja toimisto- ja sosiaalitilat matalammassa itäsiivessä.

Rakennuksen eteläpäädyssä oli kaksi erillistä huonetilaa, joista suurempi oli puusepänerverstas ja pienempi ohutlevyseppä- ja takomopaja. Keskiosassa oli suuri 200 m<sup>2</sup>:n koneistus-, viilaus- ja asennushalli, jonne moottorit tuotiin pesuhuoneen kautta. Hallin eteläosassa oli maalaamo ja pohjoisiosassa työkalu- ja raaka-aineväestöt sekä ikkunallinen työnjohtajan koppi, johon liittyi konttorihuone. Itäsiivessä, koneistushalliin johtaneen käytävän varrella oli purjetyöhuone, erilliset työnjohtajien ja -tekijöiden wc- ja pesuhuonetilat sekä itäpäädyssä 40 hengen ruokailu- ja pukuhuone.

Moottorikorjaamo sai 1 750 000 markan määrärahan merivoimien komentajan esittelystä 8. toukokuuta 1942. Osa varoista ”lainattiin” lykkääntyneen takomon rakennusmäärärahoista. Rakennustyöt teki urakalla Arvonen Oy ja rakennustyön päävalvojana oli TuLA:n rakennustoimiston arkkitehti Risto-Veikko Luukkonen. Hän laati myös moottorikorjaamon kalustepiirustukset heinäkuussa 1942.



Entisen moottorikorjaamon eteläpääty. Ikkunan kohdalla oli ennen oviaukko ja moottorien pesuhuone.

Alla vas. ja alla: Tehojarrutuslaitos alkuperäisine ovineen.





Väliaikaiseen kuntoon saatu moottorikorjaamo aloitti toimintansa marraskuussa 1942. Rakennusaineiden hankintojen viivästyemisestä johtuen se valmistui lopullisesti kesäkuussa 1943. Varsinainen vastaanotto tapahtui vasta tammikuussa 1944 yhdessä useiden muiden Arvon Oy:n urakoiden rakennusten kanssa.

Erillinen tehojarrutuslaitos rakennettiin moottorikorjaamon eteläpuolelle ilmeisesti sen kanssa samoihin aikoihin. Sitä ei kuitenkaan saatu käyttöön ennen Saksasta heinäkuussa 1943 tilatun Junkers C 4 kk-tyyppisen vesipyörrejärrukoneen toimitusta ja asennusta. Laitteiston oli tarkoitus muodostaa koekäyttöaltaseen voimakas vesipyörre niin, että moottoreita voitiin käyttää täydellä teholla. Laitteistoa käytettäessä tarvittiin runsaasti merestä pumpattua vettä. Tammikuussa 1944 myönnettiin määräraha toisen Junkers-jarrukoneen tilaamiseksi. Tehojarrutuslaitos valmistui käyttökuntoon ilmeisesti maaliskuuhun 1944 mennessä.<sup>57</sup>

#### NYKYTILA

Moottorikorjaamo peruskorjattiin vuonna 1994 Puolustushallinnon rakennuslaitoksen käyttöön. Tässä yhteydessä uusittiin ikkunat, ovet ja vesikatto sekä sisätilojen pintarakenteet. Myös huonejärjestys poikkeaa osin alkuperäisestä. Entisen tehojarrutuslaitoksen ikkunat on muurattu umpeen. Sisätiloihin ei ollut pääsyä.

Pohjapiirustus 8.5.1942. PhRakL

Alla vas.: Moottorikorjaamon itäsiivu.

Alla. Moottorikorjaamon ruokailusiipi ja laiturille vievä kenttärata huhtikuussa 1944. SA-kuva





## ASUINRAKENNUS JA ULKOHUONE

1942 asuinrakennus 62 / PLM (1942?) - laajennettu 1979

- puurakenteinen, 67,5 m<sup>2</sup> (1942)

1942(?) halkovaja-sauna 64 / PLM?

- puurakenteinen 33 m<sup>2</sup>

Entisen Rantalan tilan alueelle, tykistövarikon ja moottorivenetelakan viereen rakennettiin vuonna 1942 puinen asuintalo n:o 62. Mahdollisesti se toimi myös telakka-alueen ruokalana. Arkkitehtuuriltaan ja tilajäsentelyltään se muistuttaa suuresti mm. puolustusvoimien liikekannallepanovarastoalueille 1930-luvun aikana rakennettuja toimisto- ja asuinrakennuksia, esim. Niinisalossa.

Asuinrakennusta on jatkettu pohjois- ja itäisivuolta vuonna 1979. Julkisivun etelä- ja länsisivuilla rakennusaikaiset piirteet ovat kuitenkin säilyneet hyvin: betonipilariperustus puuristikkoineen, vaakasuuntainen, kulmissa jiirattu limilauditus, pieni veranta katoksineen (porras ja kaiteet ovat uudet) ja todennäköisesti alkuperäiset ikkunat.

Telakan ollessa Valmetin hallussa, asuinrakennukselle annettiin nimi ”telakkatupa”. Vuoden 1979 laajennuksen yhteydessä rakennuksen kaakkoiskulmaan rakennettiin wc-tila.

Asuinrakennuksen länsipuolella oleva ulkokuone n:o 64 kunnostettiin vuonna 1942 ja on siten sitä vanhempi. On mahdollista, että saunana ja halkovajana toiminut rakennus on vanha Rantalan tilan ulkorakennus. Esimerkiksi vuonna 1930 laaditussa kartassa ulkorakennuksen nykyisellä paikalla on rakennus, joka sijaitsi Rantalan pohjoisesta etelään lävistävän suoran pihatien varrella. Rantalan päärakennus oli tämän rakennuksen eteläpuolella.

Sauna sijaitsi ulkorakennuksen eteläpäässä ja halkovaja pohjoispäässä. Tilajärjestely näyttää säilyneen ennallaan. Ulkokuoneen julkisivulauditus, ovet ja ikkunat sekä vesikatto on uusittu.<sup>58</sup>

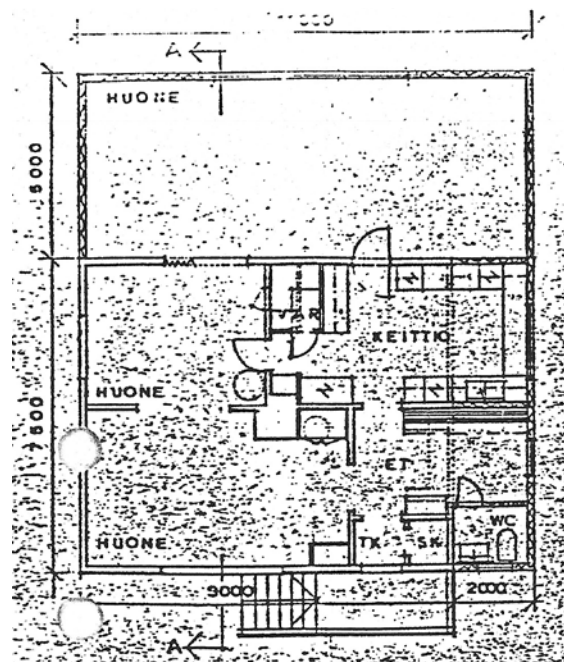
### NYKYTILA

Asuinrakennuksen vanha osa on ja laajennusosa ovat säilyttäneet alkuperäisiä piirteitään, mm. ikkunat. Ulkorakennusta on uusittu laajemmin. Sisätiloihin ei pääsyä.

Oik.: Asuinrakennuksen 62 sisäänkäynti ja alkupe-  
räinen ikkuna.

Alla oik.: Muutospäivä 27.4.1979. PhRakL

Alla: Ulkokuone n:o 64.







Asuinrakennus 62 (keskellä) ja ulkokuone 64 (vas.) huhtikuun alussa 1944 otetussa kuvassa. Nallikel-lari 55 on kuvan oikeassa laidassa ja sen edessä romahtamispisteessä ollut Rantalan tilan vanha maakellari. Etualalla valetaan 800 tonnin nostote-lakan betoniperustuksia. Telakka-alue tasoitettiin Rantalan päärakennuksen ja pellon paikalle maata poistamalla ja osin louhimalla. SA-kuva

Asuinrakennuksen 62 itäpääty laajennuksineen.

Ulkohuoneen 64 uusittua julkisivua.





**VINTTURIHUONE**

1944 / PLM? (1944?)

- puurakenteinen, 32,5 m<sup>2</sup>

Vuonna 1977 rakennetun hiekkapuhallushallin takana, vanhojen mäntyjen siimeksessä on säilynyt pala 1940-tunnelmaa. Hyvin alkuperäisessä asussaan säilynyt moottorivenetelakan vintturihuone n:o 63 rakennettiin maaliskuun loppuun 1944 mennessä. Rakennus luovutettiin tuolloin Pansion suunnittelu- ja rakennustöiden päällikön toimistolta Turun Laivastoasemalle ilman vintturilaitteita. Vintturi tilattiin tanskalaiselta A/S Titan -tehtaalta 24. maaliskuuta 1944 tehdyn määrärahopäätöksen perusteella.

Vintturihuone on puurunkoinen ja verhoiltu kulumista jirautulla limilaudoituksella. Jykevä betoniperustus jatkuu etupuolessa vintturivaijereiden ohjauspyörien perustana. Sisällä on kookas vintturi ja sen käyttöön liittyviä varusteita.

Vuonna 1977 Valmet rakensi venetelakan nostoradan päälle, vintturihuoneen eteläpuolelle ja osin sen päälle hiekkapuhallushallin. Halli on teräspalkkirunkoinen, verhoiltu aaltopellillä ja sen sisäseiniä kiertävät teräksiset työskentelytasot.<sup>59</sup>

**NYKYTILA**

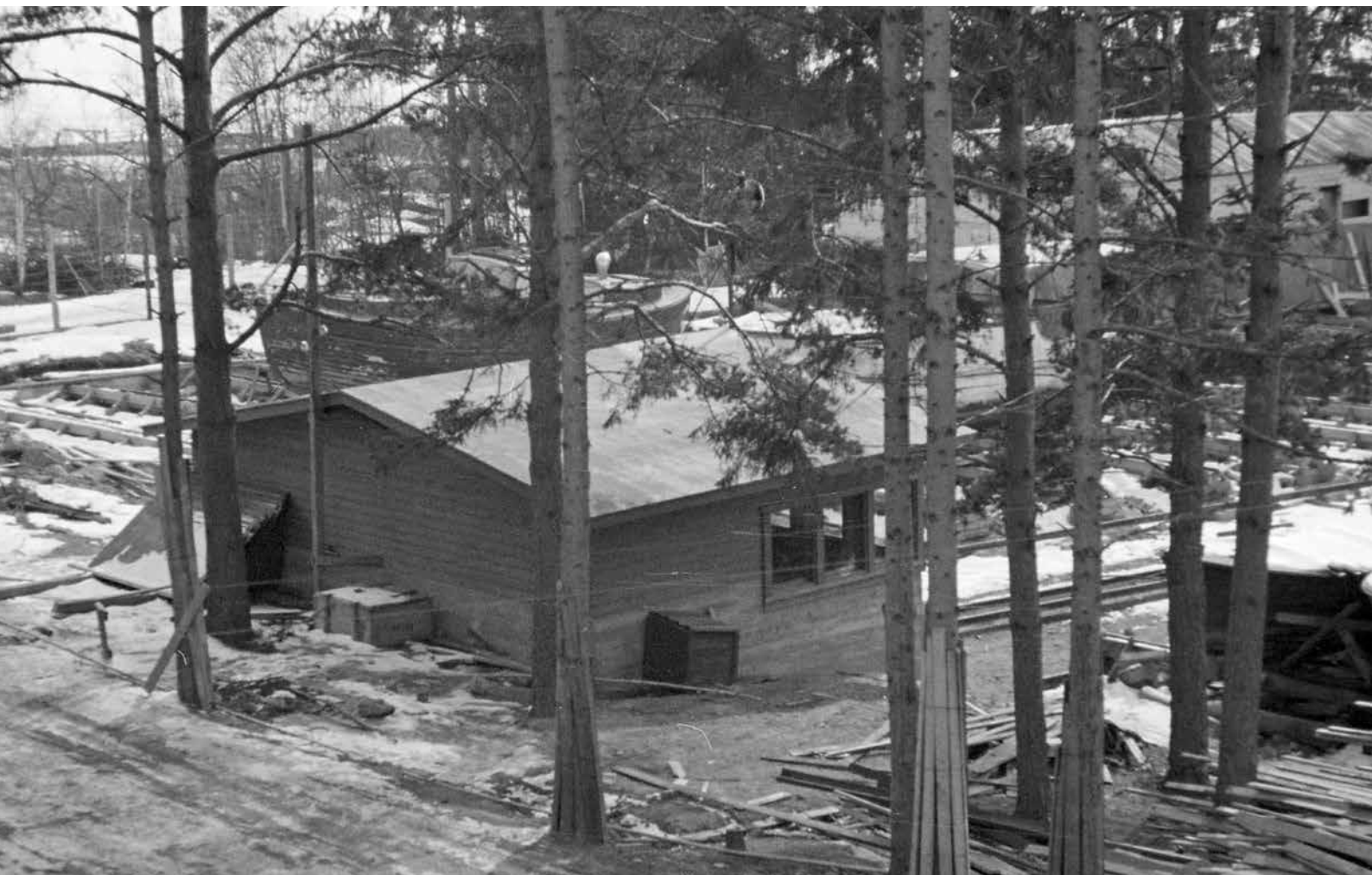
Vintturihuone on säilynyt niin sisäältä kuin ulkoa hyvin alkuperäisessä asussaan vintturilaitteineen.



Yllä: Kyltti vintturihuoneen seinällä.

Oik. Vintturi.

Alla ja alla oik.: Vintturihuoneen länsisivu 1944 (SA-kuva) ja nykyään.







Vaijerikela.

Vas.: Vintturihuone huhtikuussa 1944. SA-kuva



Yllä ja alla: Eteläsivulla on betoninen vaijeriperusta.





## LAIVAKALUSTORAKENNUS

1943–44 / PLM, arkkitehti Sam Salvesen (1943)

- tiili- ja betonirakenteinen, 2-kerrosta + kellari, 1097 m<sup>2</sup> (1944)

Turun Laivastoaseman vuoden 1940 rakennusohjelmaan kuulunutta laivanvarus- ja laivakalustovarastorakennusta ryhdyttiin rakentamaan keväällä 1943 ja se valmistui vuoden 1944 alkuun mennessä. Siihen asti laivanvarus- ja kalustovarastot oli sijoitettu (vuonna 1942) kolmeen rakennukseen eri puolella Turun kaupunkia, kaukana satamasta.

Laivanvarusvarasto huolehti alusten tarvitsemien kalustoesineiden ja kulutustarvikkeiden hankkimisesta, varastoimisesta ja jakelusta. Laivakalustovarastossa säilytettiin talven ajan aluskohtaisesti kaikki niiden peruskalustoon kuuluneet esineet, mm. tilaa vievät köydet, patjat yms. Rakennuksen sijoituspaikan oli oltava lähellä alusten varustelulaituria. Pansiossa käytettiin hyväksi miinavarikon laituria ja sen varastoihin vienyttä kenttärataa.

Turun Laivastoaseman rakennustoimisto teki ehdotuksen yhdistetystä laivanvarus- ja kalustovarastosta toukokuussa 1940. Saman vuoden syyskuussa tehdystä merivoimien perushankintaesityksessä tilavuudeltaan 9168 m<sup>3</sup>:n laivanvarusvaraston (silloin rakennus n:o 6) rakentamiseen varattiin 2,1 milj. markkaa. Laivakalustorakennukselle eli LK-rakennukselle n:o 71 myönnettiin rakennusmääräraha 2,52 milj. markkaa kuitenkin vasta toukokuussa 1943.

Rakennusurakka annettiin Rakennusliike Arvonen Oy:lle. Rakennustöitä hidastutti sota-ajan olosuhteista johtunut rakennusainehankintojen viivästyminen. Pansion suunnittelu- ja rakennustöiden toimisto vastaanotti LK-rakennuksen tammikuun lopussa 1944 ja luovutti sen laivastoasemalle maaliskuussa 1944.

Laivakalustorakennuksen suunnitelmat laadittiin puolustusministeriön uudisrakennustoimistossa toukokuussa 1943 ja ne on signeerannut ”S.S.” eli arkkitehti Sam Salvesen. Rakennuksen ulkoseinät on muurattu tiilistä ja rapattu. Välipohjat ja niitä kannattavat pilarit ovat teräsbetonia. Ulkoarkkitehtuuriltaan LK-rakennus edusti puhdaslinjaista funktista. Muiden Pansioon samaan aikaan rakennettujen tiilirakennusten 75, 76 ja 77 tapaan tiilisen harjakaton päädyissä ei ollut räystäitä ja pitkillä sivuilla vain sadevesikourut.

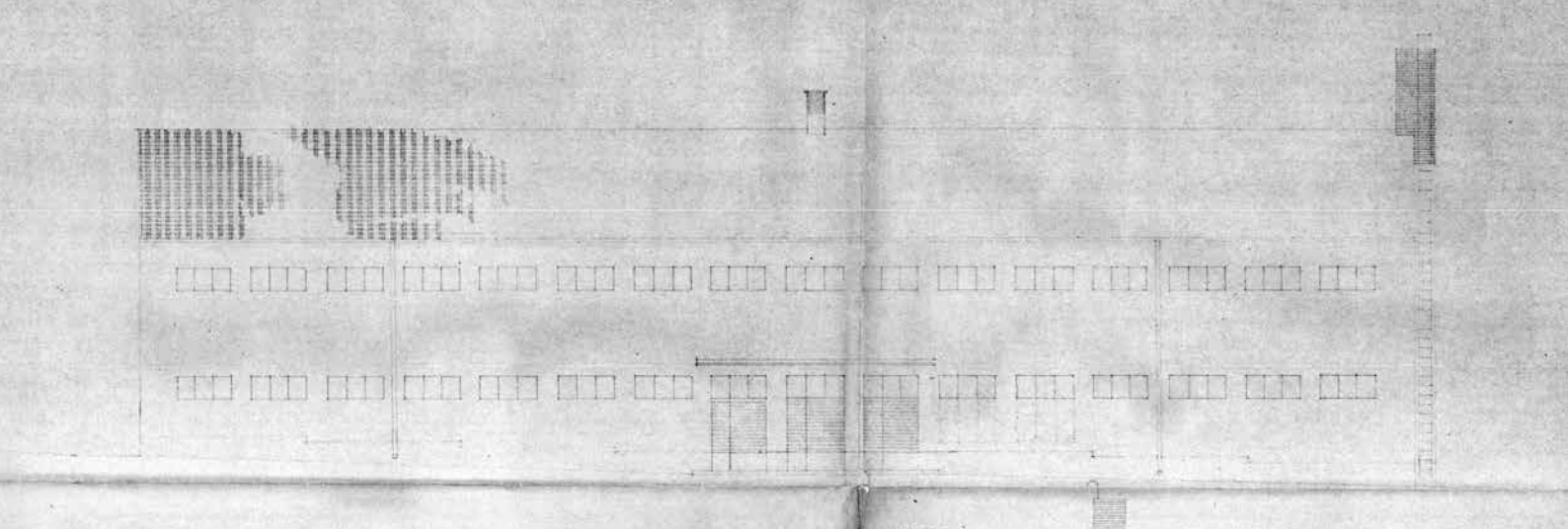
Piirustusten mukaan länsijulkisivun keskiosassa oli alun perin kolme leveää pariovea ja sisäänkäynnin suojana betoninen lippa. Pitkillä sivuilla oli matalat, kolmeen ruutuun jaetut ikkunat. Päädyt olivat umpinaisia, lukuunottamatta ullakolle vievää luukkua. Eteläpäädyssä on säilynyt kellarissa sijainneen keskuslämmityksen pannuhuoneen korkea savupiippu.

Raskaampia esineitä sisältänyt kalustovarasto sijoitettiin kantavammalla (600 kg/m<sup>2</sup>) välipohjalla varustettuun alakertaan ja varusvarasto yläkertaan. Varastotilan vapaa korkeus palkkien alla oli kolme metriä. Hissiä ei ollut vaan yläkertaan vei rakennuksen keskilinjassa oleva leveä mosaiikkibetoniporras. Tämä porras kaiteineen ja puisine käsijohteineen on nähtävästi ainoa jäänne alkuperäisestä sisustuksesta. Molemmissa kerroksissa oli portaan molemmin puolin yhtenäiset varastohuoneet. Ainakin alakerran kalustovarastossa tilaa oli jaettu kevein väliseiniin aluskohtaisiin osastoihin.

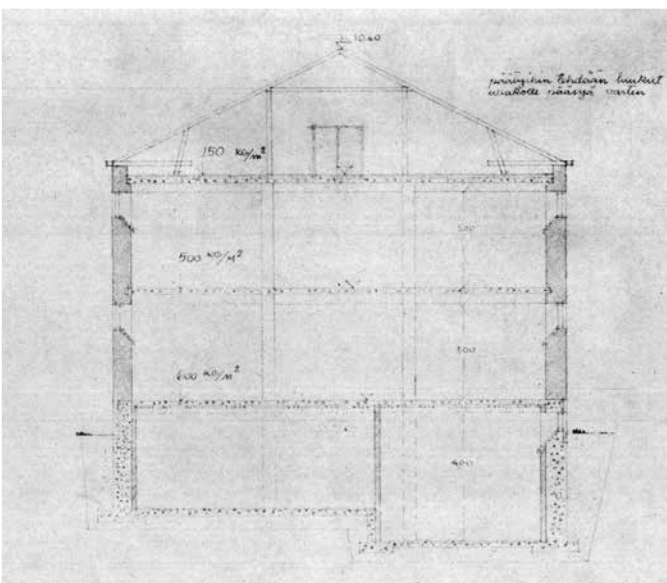
Sodan jälkeen LK-rakennus on kokenut käyttötarkoituksen muutoksia, joiden yhteydessä sen ulko- ja sisäpuolia on muutettu. Vuonna 1945 se luovutettiin Valtion Laivatelakan ja edelleen Valtion Metallitehtaiden Pansion telakan hallintaan. Rakennus muutettiin telakan konttorirakennukseksi. Todennäköisesti tässä yhteydessä ikkuna-aukot suurennettiin nykyiselleen ja niitä lisättiin päätyihin. Alakerta jaettiin seitsemääntoista huonetilaan ja yläkerta vähintään yhdeksään suurempaan ja pienempään huoneeseen.

Vuonna 1951 tehdyllä maanvaihtosopimuksella Valmet sitoutui luovuttamaan laivakalustorakennuksen takaisin Turun laivastoasemalle, mutta tämä tapahtui vasta helmikuussa 1954. Laivastoasema sijoitti rakennukseen





Yllä ja alla: Länsijulkisivu ja leikkaus 17.5.1943.  
PhRakL



monia eri toimintoja, mutta pääasiallisen käyttötarkoituksensa mukaan sitä ryhdyttiin kutsumaan Rantakasarmiksi.

Viimeistään syksyllä 1955 Rantakasarmien alakerran kolmeen huoneeseen siirrettiin parakkimajoituksessa olleen Laivaston Koulun kanta-aliupseerikurssin majoitus. Alakerrassa oli lisäksi kolme luokkaa ja opettajahuone sekä huonon asunotilanteen takia myös seitsemän kantahenkilökunnan majoitushuonetta.

Kaksi yläkerran huonetta muutettiin talvikauden kasarmituviksi kolmekymmenelle laivaston 1. Lippueen värvätylle. Kesällä 1955 Rantakasarmissa majoittui Moottorirykmentin laivue. Yhdessä suuressa ja kolmessa pienemmässä yläkerran huoneessa oli sähköisten tulenjohto-, tähystys- ja viestivälineiden huoltola. Rakennuksen majoitus- ja varastotiloja käytti myös laivaston vastaperustettu sukeltajakurssi.

Rantakasarmia käytettiin majoitustiloina vuoteen 1963 asti, vaikka se ei varsinainen kasarmi ollutkaan. Se muutettiin takaisin alkuperäiseen käyttöönsä laivanvarusvarastoksi puolustusministeriön rakennusosastossa maaliskuussa 1963 laadittujen suunnitelmien mukaan. Suuret varastohuoneet palautettiin purkamalla suurin osa väliseinistä.

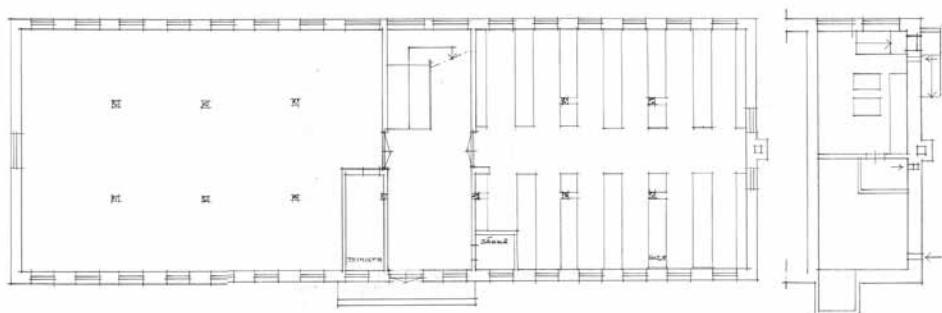
Vuosien 1977–78 peruskorjauksessa Rantakasarmi palautettiin jälleen majoituskäyttöön. Molempiin kerroksiin rakennettiin keskikäytävien varrelle huonetilajoja. Tämän ajan sisäseinät ovat maalattua tiilimuurausta ja ovet sileitä vaneri- tai teräslasioivia. Myös ikkunat ja ulko-ovet uusittiin.<sup>60</sup>

#### NYKYTILA

Ulkohahmoltaan alkuperäisenä säilynyt rakennus on kokenut useita ovi- ja ikkunamuutoksia ja sen uusittuun vesikattoon on tehty pitkät räystäät. Sisätilat ovat huoneajaltaan ja materiaaleiltaan pääosin 1977–78 peruskorjauksen asussa.

Vas. sivu ja vas.: Eteläpääty, länsisivu ja pääporras.

Kellarin ja 1. kerroksen pohja 2.3.1963. PhRakL





## MOOTTORITORPEDOVENEVAJA JA PANNUHUONE

1943 venevaja / PLM (1943)

- puu- ja betonirakenteinen, 480 m<sup>2</sup>

1943 pannuhuone / PLM (1943)

- tiilirakenteinen, 33,75 m<sup>2</sup>



Turun Laivastoasemalle rakennettiin vuoden 1943 lopussa kaksi moottoritorpedovenevaja n:o 72 ja 73, joista vain ensimmäinen on säilynyt. Venevajojen rakentaminen oli tarpeen, koska moottoritorpedoveneiden määrä kasvoi uudisrakentamisen ja vanhojen italialaisveneiden hankintojen myötä. Molempiin vajiin mahtui kolme venettä ja ne sijoitettiin erilleen pommitusvaurioiden ehkäisemiseksi. Vaja 73 (purettu) rakennettiin jo valmiin moottorivenetelakan yhteyteen. Vajan 72 rakennustöiden yhteydessä rakennettiin myös uusi moottoritorpedovenetelakka. Vajan itäpuolelle varattiin tilaa kahdelle samanlaiselle, joita ei koskaan toteutettu.

Puurakenteiset veneet oli pidettävä lämpimässä noin 4–5 viikkoa telakoimisen jälkeen, jotta jäätyvä vesi ei vaurioittaisi niiden rakenteita. Tätä varten tilattiin sähköllä toimivat lämminilmapuhallinlaitteet Puhallintehdas Oy:ltä heinäkuussa 1943. Puhaltimet saatiin ainoastaan vajaan 72. Vajan 73 lämmittämiseksi sen viereen rakennettiin pieni tiilinen pannuhuone n:o 74, joka on säilynyt.

Arvonen Oy:n kanssa tehdyn urakkasopimuksen mukaan vajojen tuli olla valmiina 20. syyskuuta 1943. Ne olivat vielä lokakuussa rakenteilla 1943, mutta saatiin valmiiksi ennen talven tuloa. Vajat rakennettiin nopeasti ja mm. sähköasennustöissä oli tammikuussa 1944 tehdyn palotarkastuksen mielestä paljon parannettavaa. Helmi- ja maaliskuun vaihteessa 1944 vajojen ulkopuolelle asetettiin rautalevystä tehty tilapäiset sirpalesuojat pommituksen varalta.

Venevajan 72 runkona on betoniset pilarit ja se on muuten puurakenteinen. Seinät oli verhoiltu vaakasuuntaisella ponttilaudoituksella, joka oli jirattu

Italialta keväällä 1943 hankitut MAS-moottoritorpedoveneet Pansion venevajassa n:o 72. Huhtikuussa 1944 otetussa kuvassa ovat kevätkunnostuksen kohteena (vasemmalta) Jymy (MAS529), Jyske (MAS528) ja Jyry (MAS527). SA-kuva

Oik. yllä: Venevaja n:o 72 ulkoa. Ovien karmeissa on alkuperäisten saranoiden tyngät ja hajonneen paneloinnin alta näkyy vanhaa julkisivulaudoitusta.

Oik.: Moottoritorpedovenevaja n:o 73 huhtikuussa 1944. Etualalla on A-luokan raivausvene. SA-kuva









Pannuhuone 74 ja sen alkuperäinen korkea piippu näkyvät puitten siimeksessä moottoritorpedonevaja 73:n oikealla puolella keväällä 1944. SA-kuva

kulmista. Vajan alkuperäinen verhoilu on nähtävästi säilynyt myöhemmin lisätyn punaisen lautaverhoilun alla. Eteläsivulla olleet kolme suurta puuverhoiltua pariovea on uusittu metallioviksi. Vanhat karmit saranantynkineen ovat jäljellä. Pitkien seinien yläosissa on neliömäisiä, uusittuja ikkunoita. Itäseinässä oli alun perin käyntiovi, joka on myöhemmin verhoiltu umpeen. Vajassa oli alun perin louhoskivillä peitetty maalattia.

Pannuhuone 74 on rakennettu kalkkiehkekatiilistä betoniperustalle. Julkisivut ovat pääosin alkuperäisessä asussaan pieniruutuisine ikkunoinen, mutta katto on uusittu. Rakennus muutettiin Valmetin kaudella pajaksi ja sisätilat ovat tässä asussaan. Sisällä on pieni ahjo, puisia hyllyjä ja I-teräksinen nosturipalkki. Katon levytyksestä ja sähköasennuksista päätellen muutostyö on tehty 1960-luvulla.<sup>61</sup>

#### NYKYTILA

Venevajan nykyinen ulkoverhoilu, ovet ja ikkunat ovat 2000-luvun korjauksesta. Sisätiloihin ei ollut pääsyä. Pannuhuone on julkisivultaan ja rakenteiltaan alkuperäisessä asussa. Rakennus on Valmetin aikana muutettu pajaksi ja on sisätiloiltaan tässä asussa.

Vas. sivulla: Pannuhuoneen 74 ulkopuoli ja sisätila.



## ASUINKERROSTALO

1943–44 / PLM, arkkitehti Kyllikki Halme (1943)

- tiili- ja betonirakenteinen, 2 kerrosta (+ kellari), 3700(?) m<sup>2</sup>

Pansioon rakennettiin jatkosodan aikana ainoastaan yksi kantahenkilökunnan asuinkerrostalo – muut asunnot olivat parakkirakenteisia. Kaksikerroksinen asuintalo n:o 75 oli pääpiirteiltään samanlainen kuin puolustusministeriössä 1930-luvun loppupuoliskolla eri kasarmialueille suunnitellut upseeri- ja aliupseerirakennukset. Poikkeavaa Pansiossa oli se, että samaan rakennukseen oli yhdistetty suurempia upseeri- ja insinööriasuntoja A-portaassa ja pienempiä aliupseeriasuntoja B-portaassa.

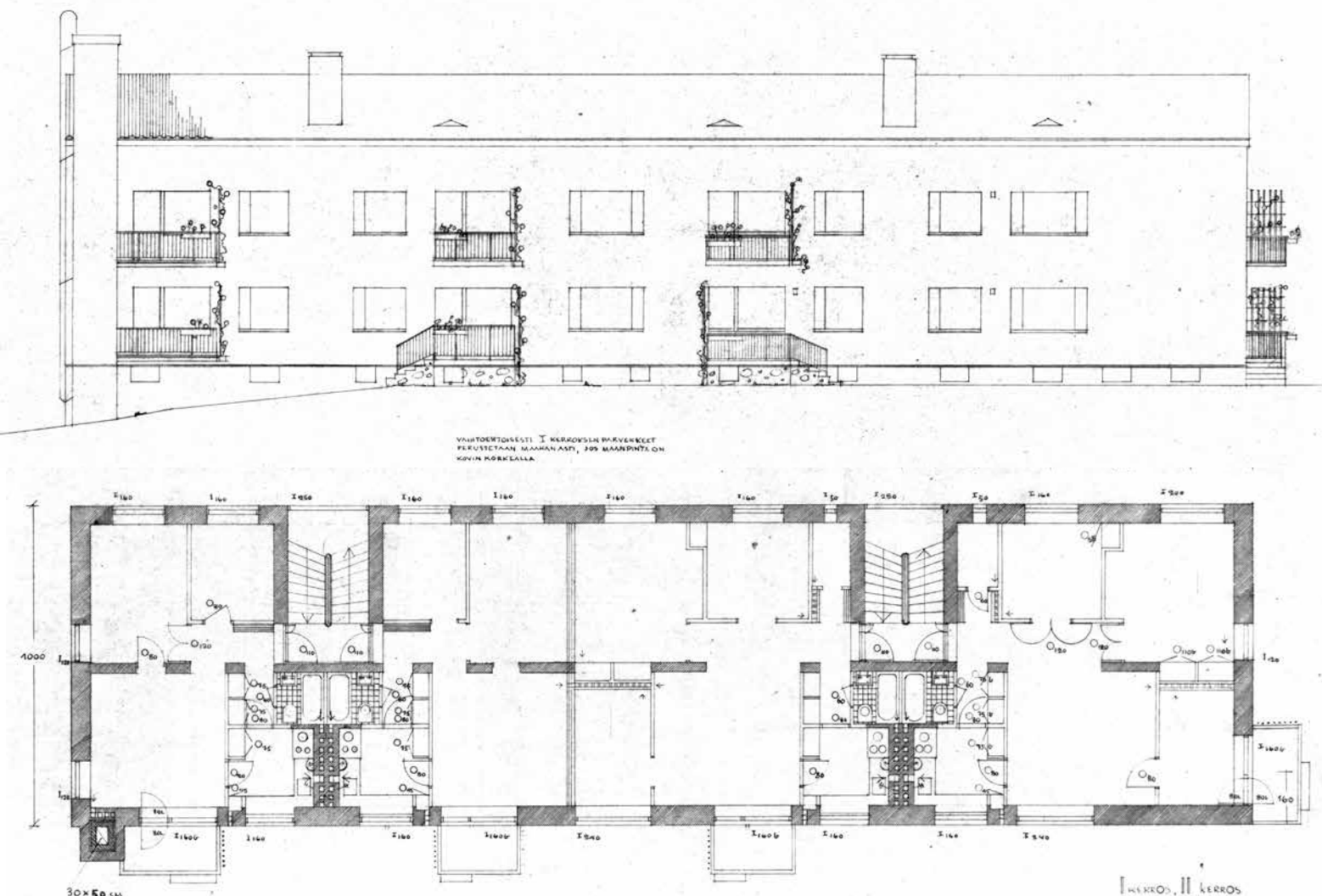
Rakennuksen piirustukset laati keväällä 1943 rakennusosaston arkkitehti Kyllikki Halme (1909–1979). Ensimmäiset puolustuslaitoksen asuintalot, Immolan aliupseeritalot Halme oli suunnitellut vastavalmistuneena arkkitehtina vuonna 1935. Upseeritaloja hän oli suunnitellut ainakin Jaakkimaan ja Kauhavalle 1936–37. Pansioon hän oli aiemmin, syksyllä 1942 laatinut upseereille tarkoitettujen paritalojen luonnospiirustukset, joita ei kuitenkaan toteutettu.

Pansion asuinkerrostalossa oli kaksi porrashuonetta ja yhteensä kahdeksan keskuslämmitettyä asuntoa. Eteläisessä A-rapussa oli 67 m<sup>2</sup>:n kokoisia neljän huoneen, keittiön ja hyvin pienen palvelijahuoneen asuntoja. Upseeria-sunnoiksi ne olivat melko pieniä, kun esimerkiksi Niinisaloon juuri ennen sotaa keväällä 1939 valmistuneen upseeritalon pienimmät asunnot olivat 78

Alla oik.: Eteläpääty.

Alla: Itäjulgisivu.





Länsijulkisivu ja 1. ja 2. kerrosten pohja 29.4.1943. PhRakL



m<sup>2</sup>:n suuruisia. Pansiossa wc:t olivat kylpyhuoneissa, kun ne aiemmin olivat erikseen. B-rapun asunnot olivat 52 m<sup>2</sup>:n kokoisia kolmioita.

Kaikissa asunnoissa oli länteen tai etelään suunnatut parvekkeet. Julkisivut ovat säilyttäneet hyvin alkuperäisen ilmeensä lyhyine, päädyissä olemattomine räystäineen ja rytmikkäine ikkuna-aukokuksineen. Asuntojen kokoerot näkyvät ikkunoiden ja niiden välisten seinäpintojen vaihtelevassa leveydessä.

Asuinkerrostalon urakkasopimus solmittiin 18. huhtikuuta 1943 Rakennustoimisto Arvonen Oy:n kanssa. Pansion suunnittelu- ja rakentamisen päällikön toimisto vastaanotti rakennuksen helmikuun lopussa 1944 osin keskeneräisenä. Rakennustarvikkeiden hankintavaikeuksien takia sähkö-, lämpö- ja vesijohtotyöt sekä keittiöiden sisustustyöt olivat puutteellisia. Ulkokalkkausta ei oltu vielä suoritettu. Turun Laivastoasema vastaanotti asuintalon viikkoa myöhemmin.

Ensimmäinen asukas, Pansion komendantti kapteeni Eränpalo muutti ensimmäisen kerroksen eteläpään asuntoonsa helmikuun lopussa ja loput asukkaat maaliskuun aikana. Kolme asukasta, laivastoaseman varainhoitaja Laude, sotilasmestari Koskinen ja työnjohtaja, asentaja Kröger olivat asuneet vanhoissa huvila- ja asuinrakennuksissa. Talo siirtyi huhtikuussa 1945 Valtion Laivatelakan hallintaan ja myöhemmin Valmetille.<sup>62</sup>

#### NYKYTILA

Asuintalo on säilynyt ulkoisesti pääosin alkuperäisasussaan.



**HALLINTORAKENNUS**

1943–44 / PLM, mahdollisesti arkkitehti Olavi Sortta (1943)

- tiili- ja betonirakenteinen, 2 kerrosta (+ kellari ja ullakko), 752 m<sup>2</sup>

Turun Laivastoaseman hallintorakennus oli suurempi kuin puolustusministeriön 1930-luvun aikana rakennetut varuskuntien esikunnat, sillä sinne varattiin tilat kahdelle laivastoaseman päällikön alaisuudessa olleelle hallintoyksikölle: TuLA:n esikunnalle ja laivaston alushuollosta vastanneelle Telamalle.

Hallintorakennus sai rakennusmäärärahansa 5,54 milj. markkaa merivoimien komentajan esittelyssä 13. toukokuuta 1943. Alkuperäiset arkkitehtipiirustukset eivät ole säilyneet, mutta rakennus on lähes varmasti suunniteltu puolustusministeriön rakennusosaston uudisrakennustoimistossa, kuten kaikki muutkin Pansion sodanajan merkittävimmät rakennukset. Säilyneissä LVI-kuvissa syyskuulta 1943 on uudisrakennustoimiston nimiö, johon on täytetty ainoastaan suunnitelmien tarkastajan kohdalle arkkitehti Olavi Sortan nimikirjaimet.

Olavi Sortta oli jatkosodan aikaan uudisrakennustoimiston suunnittelutohtoria johtava arkkitehti. On täysin mahdollista, että hän oli tarkastajan ominaisuutensa lisäksi myös hallintorakennuksen suunnittelija. Hänen tunnetuin sodanaikainen suunnittelutyönsä oli kadettikoulun rakennusryhmä Santahaminassa 1939–40. Kadettikoulun rakennusten päätiloissa käytettiin runsaasti kiiltäväksi maalattuja pilareita, kuten Pansion hallintorakennuksen sisäänkäyntiaulassa.

Kadettikoulun suunnittelussa oli mukana myös useita rakennuksia Pansioon suunnitellut Kyllikki Halme. Hallintorakennuksen alkuperäinen linjakas rakennushahmo räystäättömine harjakattoineen vastaa samaan aikaan rakennettuja asuin- ja huoltorakennuksia, jotka Halme suunnitteli. Hallintoyllä ja yllä vas. Eteläsiivu ja itäpääty.

Vas. ja alla: Pääsisäänkäynti.





Yllä ja alla: Hallintorakennus alkuperäisasussaan 1968. SA-kuva  
Vas. Pohjoissivusta.



rakennuksen julkisivut noudattavat ikkuna-aukotuksensa, metallikaiteisten parvekkeidensa (joista osa on poistettu) ja keskikäytävien päissä olevien suurten lasiseiniensä puolesta puolustusministeriössä 1930-luvulla suunnitelluissa funkisesikunnissa esim. Immolassa käytettyjä ratkaisuja.

Eräät piirteet, kuten kulmien ympäri kiertyvät ikkunat päädyissä, ulko- ja sisäovien pyöreäkulmaiset lasiaukot ja varsinkin piirustussalisiiven vaakasuuntaiset pyöreäkulmaiset ikkunat muistuttavat arkkitehti Risto-Veikko Luukkosen Pansion upseerikerhon luonnoksia vuodelta 1942. Pääsisäänkäynnin lämpimänsävyiset lasitetut tiilet tuovat mieleen Luukkosen sodan jälkeen suunnitteleman, Helsingin olympialaisiin 1952 valmistuneen Olympiaterminaalin. On mahdollista, että Luukkonen oli luonnostellut myös hallintorakennusta, ennen kuin puolustusministeriön arkkitehdit ottivat tehdäkseen sen lopulliset suunnitelmat.

Hallintorakennus rakennettiin Isotalon tilan vanhan miespihan paikalle. Isotalon ja Vähätalon välinen vanha raja kulki hallintorakennuksen eteläpuo-







Yllä: 1. kerroksen käytävä.

Yllä vas.: Koilliskulmahuone.

Vas.: Pääporras.

Alla: Pääsisäänkäynti alkuperäisovineen ja pyöreine pilareineen.





lelta. Vähätalon navetta n:o 27 jäi aivan hallintorakennuksen eteläpuolelle ja Isotalon talli n:o 26 sen itäpuolelle. Pitkälle 1950-luvulle käytössä olleista eläinsuojista koitui hallintorakennuksen edustavuutta alentavia hajuhaittoja. Tallin ja navetan välistä kulki aikoinaan tie Pansion niemeä kärkeä eli nykyistä sotasatamaa kohti metsikön laidassa, nykyistä ylempänä.

Turun Laivastoasema vastaanotti hallintorakennuksen Pansion suunnittelu- ja rakennustöiden päällikön toimistolta 15. huhtikuuta 1944. Laivastoaseman esikunta muutti Pansioon Marjaniemestä, jonka se oli jakanut Miina-aseen tarkastajan toimiston kanssa. Rakennus oli monin osin keskeneräinen, ulkoseiniä ei oltu rapattu eikä portaita viimeistelty, sähkö- ja lämpöjohtotyöt olivat puutteellisia yms. Marjaniemestä tuotiin suuri määrä vanhaa toimistokalustoa, jota oli sota-aikana vaikea hankkia uutena.

Hallintorakennuksen seinät on muurattu tiilistä ja rapattu. Välipohjat ovat teräsbetonia. Koillis-lounassuuntaisessa pääsiivessä on kaksi keskikäytävällistä noin 300 m<sup>2</sup>:n toimistokerrosta. Pääsisäänkäynti ja pääporras ovat pääsiiven keskikohdassa. Itäpäädyn kellarissa oli keskuslämmityksen pannuhuone ja ullakko oli rakentamaton. Yksikerroksisessa luoteissiivessä oli 110 m<sup>2</sup>:n piirustussali. Yhteensä käytössä oli 39 varsinaista huonetta ja neljä pesuhuonetta. Käytävissä oli alun perin massalattia ja muissa huoneissa betonipintaiset lattiat, jotka oli tarkoitus myöhemmin päällystää nk. stragula-matoilla eli pula-ajan korvikekorkkimatoilla.

Huhtikuussa 1945 hallintorakennuksesta, jota nyt jo kutsuttiin esikuntarakennukseksi, luovutettiin Valtion Laivatelakan hallintaan suurin osa alakerrasta ja piirustussalisiipi. Laivastoaseman esikunnalla oli käytössään koko 19 huoneen yläkerta ja kolme alakerran huonetta. Sama jako oli todennäköisesti ollut käytössä jo aiemmin esikunnan ja Telaman välillä.

Valtion Metallitehtaat jatkoi esikuntarakennuksen tilojen käyttämistä Pansion Telakan konttorina vuoteen 1949 asti, jolloin sen oma konttorirakennus valmistui. Valmetilta vapautuneisiin tiloihin voitiin siirtää ainakin I Raivausosaston esikunta sekä huoltorakennuksen kellarin itäpäädyssä ollut Turun Laivastoaseman rahasto. Vuonna 1950 esikuntien yhteisvahvuus oli 33 upseeria, 36 aliupseeria ja 18 muuta ”henkisen työn tekijää”. Marraskuussa 1949 kolmeen alakerran huoneeseen muutti poliklinikka eli vastaanotto-odotus- ja lääkärihuoneet. Poliklinikka oli esikunnassa aina 1970-luvun lopulle asti.<sup>63</sup>

#### NYKYTILA

Hallintorakennuksen sisätilojen asu pintamateriaaleineen on pääosin peruskorjauksesta 1992–93. Silloin otettiin käyttöön ullakkokerros ja sinne tehtiin kattoikkunat. Alkuperäinen ulkoasu on muuttunut tämän lisäksi lähinnä uuden pitkäräystäisen vesikatkon, keskuslämmityspiipun purun ja uusien poistumistieportaiden osalta. Koillisen kulmahuoneen parveke on purettu. Suurin osa alkuperäisistä ovista ja ikkunoista on säilynyt.

Yllä: Piirustussali ja sen pohjoispäädyn ikkuna.

Alla: Alkuperäisovi.

Alinna: Piirustussalin eteläikkuna.





## HUOLTORAKENNUS

1943–44 / PLM, arkkitehti Kyllikki Halme (1943)

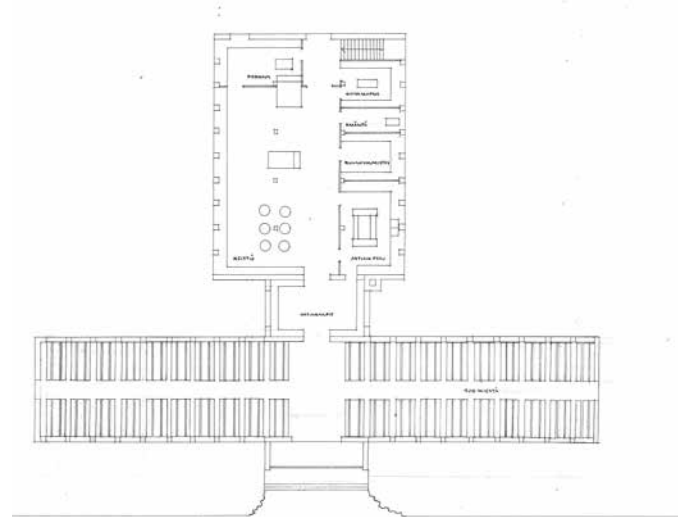
- tiili- ja betonirakenteinen, 2 kerrosta, 941 m<sup>2</sup>

Turun Laivastoaseman huoltorakennus suunniteltiin puolustusministeriön rakennusosaston uudisrakennustoimistossa keväällä 1943. Syksyllä 1942 ja vielä tammikuussa 1943 Pansioon laadittiin luonnospiirustuksia miehistöruokalasta keittiöineen. Toteutetussa rakennuksessa oli kuitenkin muitakin varuskunnan huoltoon liittyviä tiloja – siitä huoltorakennus-nimitys. Tammikuun ruokalaluonnoksen laati puolustusministeriön arkkitehti Kyllikki Halme. Hän laati hyvin todennäköisesti myös lopulliset, 27. toukokuuta 1943 päivätyt pääpiirustukset, vaikka niissä ei olekaan signeerausta.

Huoltorakennusta ryhdyttiin rakentamaan toukokuussa 1943 4,88 milj. markan määrärahan turvin. Urakoitsijana oli Rakennusliike Arvonen Oy ja Vesijohto Rakentaja teki LVI-työt. Huoltorakennuksen ulkoseinät ja suurin osa sisäseinistä muurattiin tiilistä ja rapattiin. Välipohjat ja rakennuksen sisäosien pilarit ovat teräsbetonia. Varsinaiset rakennustyöt olivat pääosin valmiit toukokuussa 1944, mutta keittiölaitteiden hankinta ja keittiön ym. tilojen sisustustyöt venyivät kesään ja syksyyn 1944. Huoltorakennus otettiin käyttöön vuoden 1945 ensimmäisenä päivänä.

Rinteseen rakennetussa huoltorakennuksessa on kaksi kerrosta ja kaksi siipeä: itä-länsisuuntainen 45 metriä pitkä pääsiipi ja sen pohjoispuolella 21 metriä pitkä keittiösiipi. Pääsiiven alakerrros on päädyistä ja eteläisivulta kokonaan maan päällä, mutta rakennuksen pohjoispuolisko on pääosin maan alla. Pääsiiven itäpuolisko on lyhyempi kuin länsipuoli, ja sitä oli suunnitelmapiirustusten mukaan määrä pidentää tarpeen mukaan – tammikuun 1943 luonnoksissa pääsiipi oli pidempi ja rakennus oli siten keskiakselin suhteen symmetrinen. Maanpinnan tasoerot vaativat huomattavia maanmuokkaus- ja tasoitustöitä, jotka tilattiin lokakuussa 1944 PLM:n Rakennustyö 4:ltä.

Alun perin huoltorakennus jakautui neljään toiminnalliseen osaan, keittiöön ja ruokalaan, sotilaskotiin, luentosaliin sekä kalustovarastoon. Eri osilla ei ollut sisäisiä yhteyksiä ja niiden sisäänkäynnit sijaitsivat eri puolilla rakennusta. Harjakattoisen pääsiiven ja hieman matalamman keittiösiiven välissä oli alun perin tasakattoinen nivelosa, jossa sijaitsi ruokalan pääsisäänkäynti. 1980-luvulla ja sen jälkeen tehdyissä muutoksissa keittiösiipeä on jatkettu kiinni pääsiipeen ja pääsisäänkäynnin kohdalla ollut visuaalinen kohokohta, korkea keskuslämmityssavupiippu on purettu.



Miehistöruokalan luonnos 10.1.1943. PhRakL

Itäpuoli ja sotilaskodin sisäänkäynti vuonna 1971. SA-kuva





Ylinnä: Huoltorakennus lännestä alkuperäisasussa 1965. SA-kuva

Yllä: Pohjoisjulkisivu ja nykyinen pääsisäänkäynti.

Alla oik.: Länsipääty.

Alla: Keittiössä oli vielä 1960-luvulla alkuperäinen puna-valkokuudullinen kaakelilattia, jossa oli syvät saumat. SA-kuva



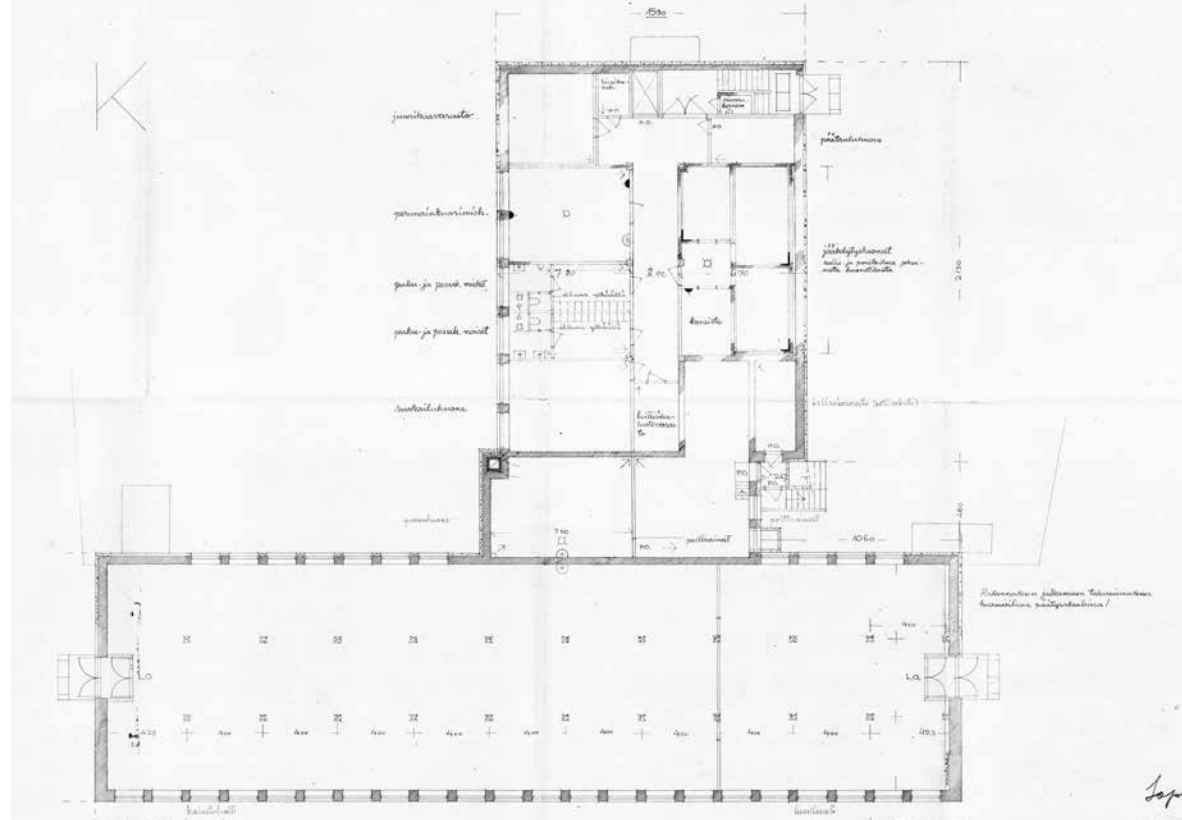
Tiilisissä (nykyään muovitiilisissä) harjakatoissa ei alkujaan ollut katon reunan ylittäviä räystäitä rakennusten 71, 75 ja 76 tapaan. Muutostöissä rakennus on saanut pitkät räystäät, mikä on muuttanut alkuperäisen selkeän funkis-ulkohahmon ”puutalomaiseksi”. Myös ruokalan nykyisessä pääsisäänkäynnissä ollut betonilippa on saanut harjakaton.

Nykyinen pääsisäänkäynti johti alkujaan pääsiiven länsipäädyssä olleisiin kahteen erilliseen ruokasaliin. Ne oli todennäköisesti tarkoitettu upseereille ja insinööreille. Pääsiiven keskiosassa olleessa miehistöruokasalissa oli 290 paikkaa. Muut salit mukaan lukien ruokalassa oli tilaa 450 hengelle. Heitä varten saatiin kesäkuussa 1944 Päämajan Intendenttiosastolta 45 pöytää ja 90 penkkiä, jotka olivat vanhoja ja kuluneita.

Itäpäädyssä, umpinaisen väliseinän takana oli Rannikkosotilaiden Huoltoyhdistyksen ylläpitämä pienehkö 70 hengen sotilaskoti, johon liittyi luentosali ja varusmieskirjasto. Sotilaskodin sisäänkäynti oli koilliskulmassa ja sotilaskodin keittiöön oli pääsy tasakattoisesta nivelosasta. Pääsiiven koko toinen kerros yhdistettiin suureksi ruokasaliksi peruskorjauksessa 1982–83. Pintamateriaalit, kalusteet ja mm. päädyissä olevat wc-tilat ovat peruskorjauksen ja sen jälkeisten muutostöiden aikaisia.

Uudistetun keittiösiiven huonejako vastasi alun perin hyvin pitkälti Elsi Borgin vuonna 1935 suunnittelemaa Immolan Lentoasema 6:n talousrakennusta. Keittiöön kuljettiin nivelosassa olleen tarjoiluvälikön kautta, jonka seinillä oli astiakaappeja. Käytävästä päästiin ruoanvalmistustilaan, jossa oli





mm. kuusi höyrypataa, liesi ja paistinuuni. Pohjoispäädyssä oli perkaushuone ja itäpuolella astianpesuhuone, emännän huone ja varastotilaa. Immolaan verrattuna Pansiossa oli uutta pohjoispäädyn tavarahissi, jolla elintarvikkeet voitiin viedä kuorma-autosta suoraan pohjakerroksen juurikas-, jauho- ja kylmävarastoihin. Pohjakerroksessa olivat myös henkilökunnan pukuhuonetiilat. Keittiösiivessä oli koneellinen ilmanvaihto, joka saatiin toimintakuntoon vuoden 1945 alkupuolella.

Nivelosan pohjakerroksessa oli keskuslämmityksen pannuhuone ja sen polttoainevarasto. Pääsiiven pohjakerros jakaantui kahteen osaan, joihin päästiin rakennuksen päädyistä. Länsiosassa oli suunnitelmien mukaan suuri kalustohalli ja itäpäässä luentosali. Näissä käytöissä tilat eivät kuitenkaan koskaan ehtineet olla. Kalustohallia oli tarkoitus käyttää laivastoaseman elintarvikkeiden keskusvarastona, mutta muiden tilojen puutteessa se oli pakko ottaa majoituskäyttöön. Vuoden 1947 alussa hallissa majaili 60 I Raivausosaston miestä ja seuraavana vuonna majoitusvahuus oli 120 Merikomppanian miestä. Luentosali oli alkuun laivastoaseman rahaston käytössä ja myöhemmin toimistokalustovarastona.

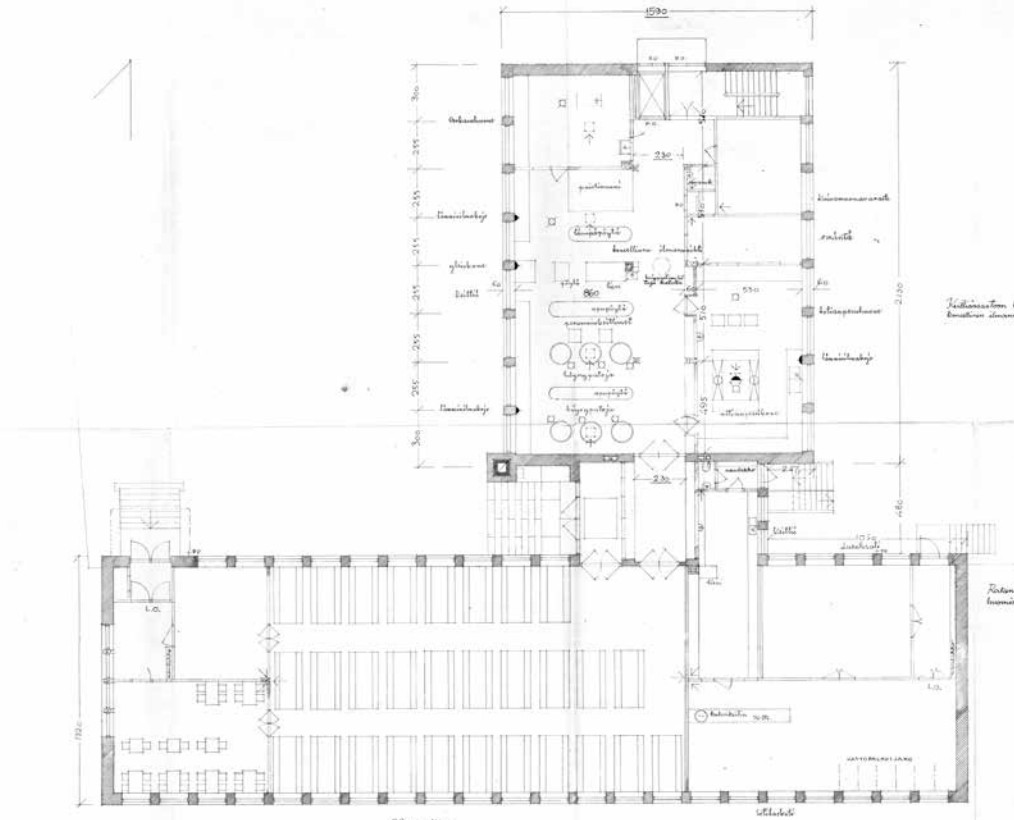
Viimeistään vuodesta 1955 lähtien ainakin 1960-luvulle asti kaavailtiin huoltorakennuksen jatkamista alkuperäisten suunnitelmien mukaisesti, jotta sinne olisi saatu tilaa keskusvarusvarastolle. Väliaikaisesti se sai tiloja pohjakerroksen itäpäädyn toimistokalustovarastosta. Sotilaskoti oli alusta asti pieni laivastoaseman miehistövahvuuteen nähden. Sen siirtämistä muualle ja ruokasalin laajentamista itäpäätyyn asti esitettiin toistuvasti 1960-luvulta lähtien.

Huonoon kuntoon päässeen huoltorakennuksen korvaajaksi oli 1980-luvun vaihteessa tarkoitus rakentaa täysin uusi ruokala- ja muonavarastorakennus, mutta sen sijaan päädyttiin perusteelliseen korjaukseen ja sisätilojen laajaan uudistamiseen 1982–84. Muutostyöt suunnitteli Arkkitehtuuritoimisto Marianna ja Mikko Heliövaara.<sup>64</sup>

#### NYKYTILA

Huoltorakennus on säilynyt alkuperäisessä käytössään ja ulkohahmoltaan pääosin alkuperäisenä. Sisätilojen järjestelyt ja pintamateriaalit sekä monet ulkoasun piirteet ovat 1980-luvulta lähtien tehtyjen korjaustöiden tulosta.





1980-luvun alun peruskorjauksessa ruokasalin päätyihin rakennettiin wc-tilat.

Vas.: Sotilaskoti 1970-luvun alussa. Pöydät tuotiin Upinniemestä vuonna 1962. Miehet pääsivät pienen sotilaskotiin vain vuorolistan puitteissa. SA-kuva

Alla vas.: Ruokala nykyään.

Alla: Miehistöruokasali 1940-luvun loppupuolella. Seinissä ja katossa oli aluksi vaalea liituväri ja lattia oli mosaiikkibetonia. Yksityiskokoelma

"Ruokasali on valoisa ja viihtyisä, kukat ikkunoilla antavat oman panoksensa. Ruokalakalusto oli siistiä ja puhdasta. Valkoiset plastikliinat pöydissä olevien ruokailuvälineiden ja leipäkorien päällä osoittavat, että siisteyteen ja hygieenisyyteen kiinnitetään erikoista huomiota. Peltiset, ajankuluttamat ja tummuneet lautaset ja mukit paljastuessaan siistin liinan alta eivät puolestaan ainakaan kiihota ruokahalua."

3.11.1955 Tur.LA Esikunta Eb:1 1955, KA T-21786/26.





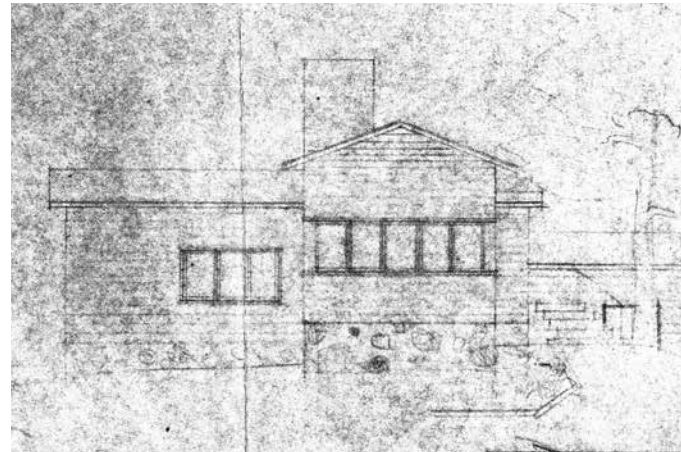
## SATAMAPALVELIJAIN PÄIVYSTYSHUONE

1944 / PLM arkkitehti Eino Ek ja Pansion suunnittelu- ja rak.töiden päällikön tsto, Risto-Veikko Luukkonen (1944)

- puurakenteinen, 72 m<sup>2</sup>

Sotasataman laidalle, Solbackan huvilan kalliolle rakennettiin vuoden 1944 lopussa satamapalvelijain päivystyshuone. Vaakalaudoitetun, harjakattoisen ja funkis-nauhaikkunoin varustetun rakennuksen suunnitteli PLM:n Rakennustyö 4:ään komennettuna ollut arkkitehti Eino Ek. Heinäkuussa 1944 päivätyn piirustuksen on signeerannut myös arkkitehti Risto-Veikko Luukkonen Pansion suunnittelu- ja rakennustöiden päällikön toimistosta. Kommodori Eino Huttunen tilasi rakennustyöt Rakennustyö 4:ltä 4. marraskuuta 1944 ja niiden tuli olla valmiina vuoden loppuun mennessä.

Päivystäjän huone oli rakennuksen eteläpäässä, korkean betoniperustuksen päällä niin, että sieltä oli näkymä niin päälaiturin kuin telakankin suuntaan. Pohjoissivulla oli 6–12 hengen majoitushuone, jossa oli Högforsin hellalla varustettu keittonurkkaus. Rakennuksen luokse ei ollut pääsyä, joten sen nykyasusta ei ole tietoa.<sup>65</sup>



## PUMPPUHUONE

1944–45 / PLM (1941?)

- tiili- ja betonirakenteinen, 25 m<sup>2</sup>

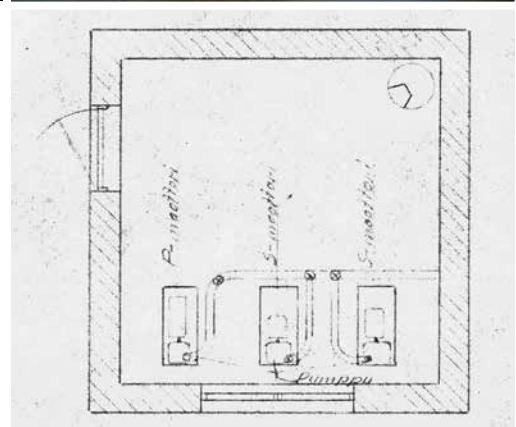


Pieni kuutiomainen pumppuhuone n:o 111 on Valkamalahden rannassa. Se liittyy Pansion sodanaikaisen työpaja-alueen vesijohto- tai viemärijärjestelyihin. Pumppuhuone on rakennettu joko vuoden 1944 loppupuolella tai seuraavan vuoden alussa.

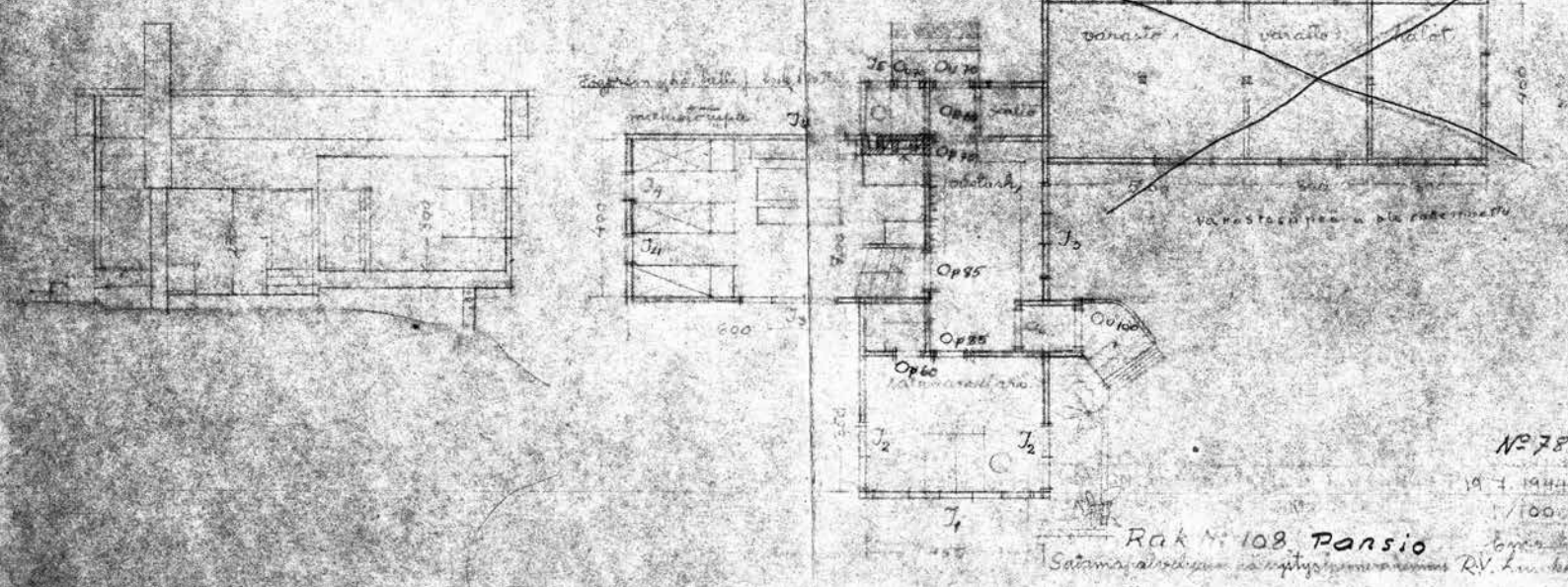
Erittäin hyvin säilyneeltä ulkoarkkitehtuuriltaan pumppuhuone vastaa puolustusministeriön perushankintojen rakennustoimiston Pansioon suunnittelemissa pajarakennuksissa. Rakennus on muurattu tiilistä ja rapattu vaaleaksi. Perusta ja kattorakenne räystäineen ovat betonia. Alkuperäiset pieniruutuiset puuikkunat ovat keltaisiksi maalattuja. Sisällä on kaksi koneperustaa ja yhden puretun perustan paikka.<sup>66</sup>

Yllä ja yllä oik.: Pumppuhuone ulkoa ja sisältä.

Oik.: Pumppuhuoneen mittauspiirustus koneenpohjineen 2.12.1950. PhRakL







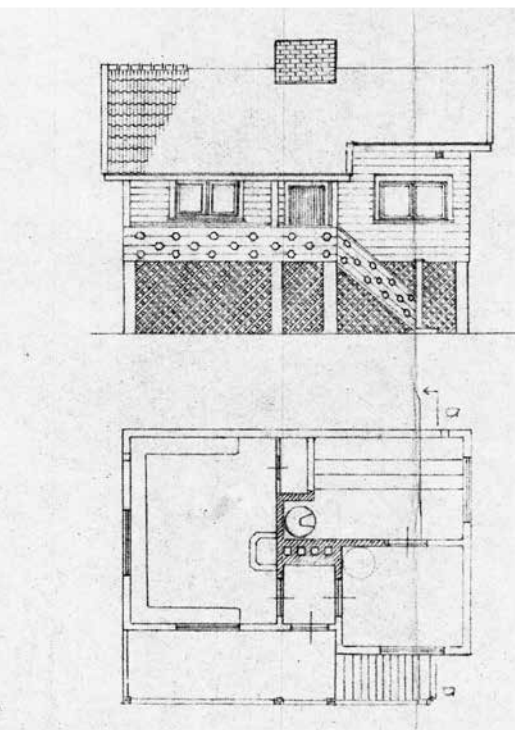
Vas. ja yllä: Satamapalvelijain päivystysuoneen eteläjulkisivu, leikkaus ja pohja 19.7.1944. Toteuttamaton varasto-osa on ruksattu yli. PhRakL

ent. 113

## SAUNA

1944 / ei tietoa suunnittelijasta

- puurakenteinen, 37,5 m<sup>2</sup>



Valkamalahden pohjukassa oleva nk. vierassauna n:o 113 on rakennettu vuoden 1944 lopussa tai 1945 alussa. Sauna oli ilmeisesti alun perin tarkoitettu Pansion vanhoissa huviloissa asuvalle kantahenkilöstölle. Sauna on peruskorjattu melko hiljattain, jolloin sen ikkunat, ovet, vesikatto ja lautaverhoilu listoituksineen on uusittu. Ulkohahmo on kuitenkin todennäköisesti lähellä alkuperäistä. Sauna on perustettu betonipilareille ja on muuten puurakenteinen.

Sisällä on puku-, pesu- ja löylyhuoneet. Pintamateriaalit on pääosin uusittu. Pukuhuoneen avotakka on viimeistään 1950-luvulta. Sen koristeena on laivastoasemalla 1950-luvun alussa varusmiehenä palvelleena taiteilija Heikki Häivöjan tekemä kipsireliefi. Pukuhuoneen ikkunoista avautuu hieno näköala kohti Valkamalahtea ja Airstoa.<sup>67</sup>

Yllä vas.: "Vierassaunan" julkisivu ja pohja (ei pvm.). PhRakL

Yllä kesk. Avotakka kipsireliefineen.





## SODAN AJAN OLOSUHTEISSA 1945–1946

### Kanssakäymistä valvontakomission kanssa

Turun Laivastoasema varautui maaliskuussa 1945 sabotaasiin. Vaikka saksalaiset olivat lähteneet Turusta ja sen ”Pikku Berliinistä” jo syyskuussa 1944, jatkui sota entistä aseveljeä vastaan Lapissa vielä huhtikuun lopulle. Paja- ja telakka-alueiden sekä Puolustusministeriön Rakennustyö 4:n ja Arvonon Oy:n työmaiden vartioinnissa oli laivastoaseman omien vartiomiesten lisäksi poliiseja ja siviilivartioita. Työnjohtajat ja muut vastuulliset velvoitettiin mm. valvomaan ja tarkastamaan rakennusten tuuletusaukkoja, ettei niistä voisi saada pudotettua räjähdyspanoksia sisälle. Tykkilaiturissa olleen panssarilaiva Väinämöisen kannella seisoj jatkuvasti vartiomies konepistoolin kanssa. Rakenteilla oli myös sotasataman aluetta rajaava aita.<sup>68</sup>

Turkua käyttivät yhä jatkuvissa sotatoimissaan tukikohtanaan mm. neuvostolaivaston sukellusveneet. Liittoutuneiden valvontakomission jäsenet järjestivät lukuisia tarkastus- ja neuvontatilaisuuksia Turun Laivastoasemalle. Näissä ”edustustilaisuuksissa” joutuivat laivastoaseman edustajat tarjoamaan venäläisille runsaasti virvokkeita ja mm. omia savukkeitaan.

Yksi valvontakomission vaatimuksista oli palauttaa Neuvostoliittoon kaikki suomalaisten saama sotasaalis. Merivoimat palautti mm. muutamia sotasaalistorpedoveneitä. Turun Laivastoaseman rautatiekiskot oli saatu Hangon motista, joten ne täytyi purkaa ja vaihtaa uusiin VR:ltä ostettuihin kiskoihin. Purettuja kiskoja ei tosin koskaan palautettu.

Neuvostoliiton välirauhansopimuksessa vaatimaan ja Suomen rannikon tehokkaasti kahteen osaan jakaneeseen Porkkalan tukikohtaan oli kevään 1945 kuluessa rakennettu laajoja parakkikasarmialueita. Siellä majaili Suomen vaatimattomiksi supistuneita laivastovoimia selvästi runsaslukuisempia Neuvostoliiton Itämerenlaivaston joukkoja.

Itämerenlaivaston komentaja amiraali Vladimir Tributz saapui 30 kesäkuuta seurueineen tutustumiskäynnille Pansioon. Tributz halusi tutustua ennen kaikkea Pansion teollisuuslaitoksiin ja varsinkin edelleen rakenteilla oleviin työpajatunneleihin. Suomen Laivaston uusi komentaja, Turun Laivastoaseman päällikkönä vuodenvaihteen 1945 molemmiin puolin ollut kommodori Oiva Koivisto esitteli Pansion ja Kallanpään kehitysvaiheita ja vielä toteutettavia suunnitelmia.

Vieraat, joihin kuului mm. kenraalimajuri Komarovski Porkkalan vuokra-alueelta sekä linnoitus- ja rakennusupseereita, olivat erityisen kiinnostuneita louhintamenetelmistä sekä tunnelien tuuletus-, valaistus- ja vesijohtojärjestelmistä. Panssarilaiva Väinämöisellä nautitun lounaan ohessa pidettiin puheita ja käytiin läpi meneillään olevia miinanraivaustöitä.<sup>69</sup>

### Majoitushankaluuksia

Suuri osa Raivaajalaivaston miehistöistä majaili talvikaudella Pansiossa. Majoitustuloja kuvailtiin vuonna 1945 melko hyviksi, tosin ahtaiksi. Osa miehistöstä asui suuremmilla aluksilla myös purjehduskauden ulkopuolella. Mieliala oli

Pansion telakka-alue etelästä maaliskuussa 1955. Suurimmat rakennukset ovat vasemmalta: tehojarrutuslaitos ja moottorikorjaamo, moottoritorpedovenehalli rannassa, puutyöpaja venetelakan takana sekä levypaja, putkipaja ja kaarikattainen konehalli laivatelakan itäpuolella. Konehallin takana on valimo ja Valmetin konttorirakennus. Taustalla oikealla Vähätalon rakennukset ja laivastoaseman hallintorakennus. Uusi telakka jää kuvasta oikealle. Vanhalla telakalla oli rakenteilla kaksi Neuvostoliiton kauppasopimustöihin kuulunutta tankkialusta. Suuret proomut ovat todennäköisesti 2000 tonnin proomuja. Sotamuseo IVKK



yleensä hyvä. Erityinen ilonaihe oli panssarilaiva Väinämöisen rottamyrrytys lokakuussa 1945. Vaikka suurpolitiikka tai valtiolliset kysymykset eivät aiheuttaneet miehistön keskuudessa mielenilmauksia, ei Suomi-Neuvostoliittoseuran Pansiossa maaliskuussa 1946 järjestämään vapaaehtoiseen illanviettoon ollut suurta tungosta.<sup>70</sup>

Pansiossa oli varsinaisia kasarmitiloja ainoastaan sataa miestä varten. Nekin olivat väliaikaisrakenteisia sijaiten kahdessa vuonna 1944 valmistuneessa parakissa 82 ja 83 sekä kolmannessa niiden viereen samojen piirustusten mukaan vuonna 1945 tehdyssä parakissa 125. Käymälät olivat ulkona, eikä kuivaus- tai pesuhuoneita ollut. Huoltorakennuksen 77 alakerrassa olleisiin elintarvikevarastoihin oli majoitettu noin 170 varusmiestä ja kolmeen hataraan vuonna 1939 tehtyyn parakkiin 54 miestä. Loput miehet oli majoitettu Pikku-Berliinin parakkeihin. Normaaleista varuskuntarakennuksista puuttuivat mm. miehistösauna ja sairaala.

Majoituksesta poiketen keittiö- ja ruokalaolosuhteet olivat uuden huoltorakennuksen ansiosta ensiluokkaiset. Koska sen varastotilat olivat kuitenkin majoituskäytössä, oli elintarvikevarastot täytynt sijoittaa parin kilometrin päässä sijainneeseen sodanaikaiseen ilmatorjunta-ammusvarastoon. Lähes kaikki muutkin taloushuollon varastot olivat hajallaan ympäri Turun kaupunkialuetta, mm. Pikku-Berliinin eli Leirikylän parakeissa sekä Turun Satamakonttorin, Turun Maakauppiaitten ja Turun Muna Oy:n varastorakennuksissa.<sup>71</sup>

#### Kantahenkilökunnan asunnot

Sodan jälkeen kärsittiin Turussa ja muissa suuremmissa kaupungeissa asutopulasta. Turun Laivastoasemalle sijoitetulla laivaston kantahenkilökunnalla asuntojen tarve oli suurempi kuin monessa muussa vanhemmassa, ja siten asuinrakentamisen puolesta pidemmälle ehtineessä varuskunnassa. Keväällä 1945 ryhdyttiin parantamaan Pansion asunto-oloja. Kolmelle erilliselle asuinalueelle suunniteltiin kolmentyyppisiä asuntoja: aliupseereille, paja- ja telakkatyöläisille sekä upseereille ja insinööreille. Rakennuttamisesta vastasi vielä tässä vaiheessa Pansion Telaman päällikkö ja suunnitelmat laadittiin Puolustusministeriön Rakennustyö 4:n toimesta.

Nk. ”aliupseerikylän” neljän perheen asuinrakennusten pääpiirustukset valmistuivat maaliskuussa 1945. Ne on signeerannut Eino Ek ja vahvistanut Rakennustyö 4:n työmaapäällikkö Teuvo Karanko (”T.K.”). Kaksikerrokset lautarakenteiset puutalot olivat tyyppirakennuksia, ilmeisesti alun perin puolustusministeriössä suunniteltua tyyppiä 3. Rakennusten molemmissa päädyissä oli ulko-ovet, joista pääsi erillisiin ala- ja yläkerran kahden huoneen ja keittiön asutoihin.

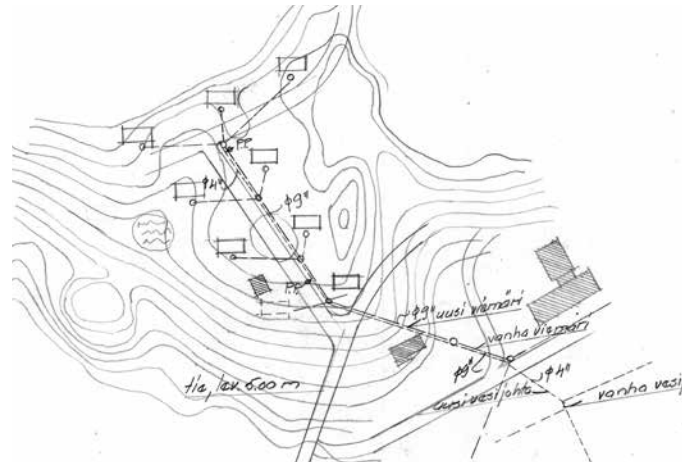
Kahdeksaa aliupseeritaloa n:o 115 ja 117–123 (purettu) ryhdyttiin rakentamaan mälle laivastoaseman koillisosaan. Aliupseerikylä nimettiin myöhemmin Ketosenkyläksi, pommihyökkäyksen kohteeksi 1944 joutuneessa moottoritorpedovene Tarmossa menehtyneen pursimies Erkki Ketosen mukaan.

”Korostan erikoisesti tilauksessani North-State savukkeita, koska Valvontakomissionin jäsenet paksumpaan savukkeeseen tottuneina, eivät pillisavukkeita tunnu suosivan.”

TurLA:n päällikkö kommodori O. Koivisto, Talousosaston päällikkö majuri H. Jokiperä 17.3.1945 Merivoimien Esikunnalle. MeVE Huolto-os. kirj., KA T-17372/2228.

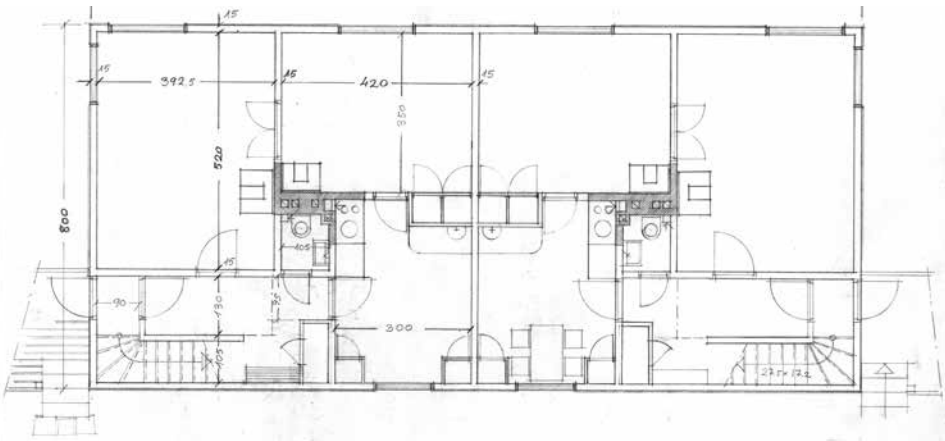
”Psl. Väinämöisellä amiraali Tributz piti kaksi puhetta. Ensimmäisessä hän kiitti Suomen laivaston saavutuksia ja toisessa käsittelee maamme poliittista asemaa tähdentäen erikoisesti, että Neuvostoliitto ei halua suomalaista maata eikä aio sekaantua sisäisiin kysymyksiimme, vaan tahoo turvata Suomen itsenäisyyden ja tukee sitä taloudellisissa kysymyksissä. Myöhemmin KBF:n [so. Itämerenlaivaston] Turun yhteysupseerin, kapteeni Rannan kanssa käydyssä keskustelussa tämä erikoisesti korosti sitä, että amiraalit Tributz ja Levetšenko olivat tehneet matkansa marsalkka Stalinin erikoisesta käskystä ollen heidän päätehtävänsä em. puheiden pitäminen.”

TurLA:n, va. päällikkö, komentaja A. Saukkonen 3.7.1945 MeVE:n Yhteysosastolle. Tur.LA Esikunta sal. kirj. 1945, KA T-22011/6.



Yllä: Eino Ekin ja Teuvo Karangon laatima Insinööri- ja upseerikylän asemapiirros 15.12.1945. Rakennukset oli tarkoitus rakentaa toteutunutta lännemäs. PhRakL

Oik. sivu yllänä: Teuvo Karangon ja nimimerkin ”A.P.” signeeraama upseerikylän asemakaava 23.2.1946. Kahdeksasta suunnitellusta talosta vain kuusi rakennettiin. PhRakL



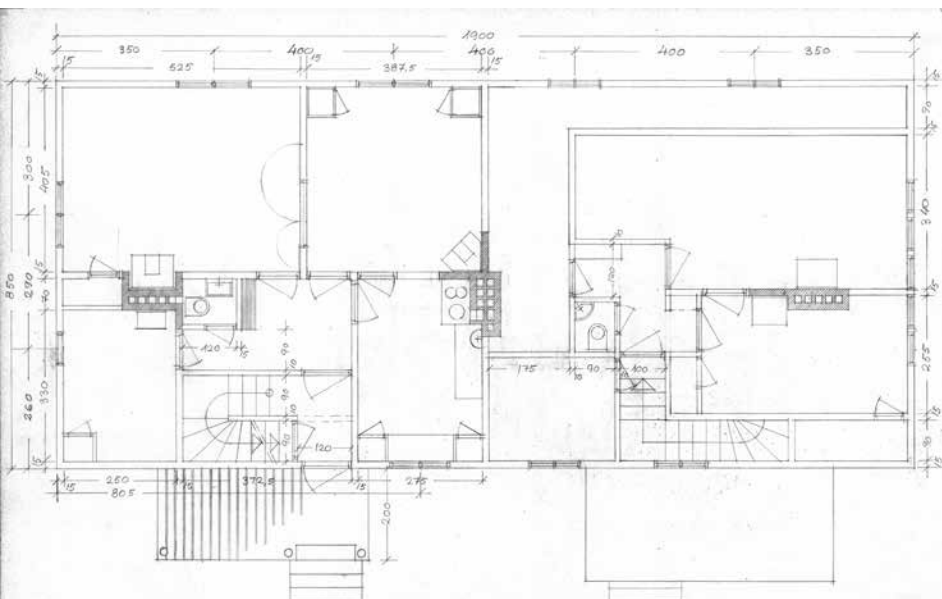
Aliupseerikylän neljän perheen asuinrakennuksen, tyyppi 3 pohjakerros 15.3.1945 (N:oV.4404). Piirustuksen on signeerannut Eino Ek ja sen nimiön otsikkona on: ”Varikot. Telama, Pansio”. PhRakL



Vaikka aliupseeritalojen tyyppipiirustuksissa oli vesi- ja viemärijohdot ja sisä-wc-tilat, ei toteutuneisiin niitä rakennettu. Vesi tuli rakennusten ulkoseinissä olleisiin hanoihin ja pihapiirissä oli yhteinen sauna sekä ulkokäymälät. Viemärintinä oli kaksi yhteistä likakaivoa ja kaksi maakuoppaa likavesien kaatopaikkoina. Talojen lautarakennetta kuvattiin ”hataraksi”. Kylmien ja vetoisten talojen lattioissa mitattiin talvella pakkaslukemia.

Työväenasuinrakennuksen pääpiirustukset valmistuivat syksyllä 1945. Kahdeksan puutalon rakentaminen aloitettiin loppuvuoden aikana. Kaksikerroksiset neljän perheen talot sijoittuvat asuinrakennuksen n:o 75 pohjoispuolelle, nykyisen Valmetintien varteen. Työläistalot ehtivät saada laivastoaseman rakennusnumerot 127–134, mutta valmistuessaan vuoden 1946 puolella ne olivat jo Valtion Metallitehtaiden hallussa.

Kahdeksan insinööri- ja upseeritalon sijoituspaikaksi kaavailtiin kesällä 1945 insinööri Särkän asuttaman Rauhalan sekä Siinalan huvilan pohjoispuolista aluetta. Kun rakennustöihin ryhdyttiin keväällä 1946, oli Telama jo siirtynyt Valtion Laivatelakan hallintaan, ja nyt pelkästään laivastoaseman upseereille tarkoitettuja taloja tehtiin lopulta vain kuusi. Ne sijoitettiin ruo-



ent. 137-142, nyk. As Oy Turun Sotilasmestari

### UPSEERIKYLÄN ASUINTALOT

1946-47 / PLM, arkkitehti Eino Ek (1945-46)

- hirsirakenteisia, 2 kerrosta, 161 m<sup>2</sup>

Yllä vas.: Yksi Iilamonkylän taloista nykyään.

Vas.: Insinööri- ja upseerirakennuksen pohjakerros (vas.) ja ullakkokerros (oik.). Piirustuksen on laatinut Eino Ek 8.12.1945. Siihen on myöhemmin lisätty teksti: ”vanhentunut”. PhRakL



kalan koillis- ja Ketosenkylän länsipuoliselle mäelle. Upseerikylä sai nimen Iilamonkylä jatkosodan alussa kaatuneen tykkivene Hämeenmaan ylikonemestarin Arvid Iilamon mukaan.

**Upseeritalot n:o 137–139, 141–142 ja 144** (säilyneet) olivat aliupseerirakennuksia suurempia, hirsisiä neljän perheen taloja. Niiden kaksi sisäänkäyntiä sijoitettiin eteläisivuille ja molemmissa kerroksissa oli kolmen huoneen ja keittiön asunnot sekä sisä-wc:t. Rakenteidensa puolesta ne eivät olleet aliupseeritaloja parempia, vaan lämmöneristykseltään heikkoja. Upseerikylässä oli aliupseerialueen tapaan oma saunarakennuksensa.

Upseeritalojen rakennustyöt jatkuivat määrärahojen loppumisen takia osin vielä vuonna 1947. Yhtä lukuunottamatta talot jäivät vuoraamatta. Joulukuussa 1947 Puolustusministeriön Rakennustyö 4 lakkautettiin. Turun Laivastoaseman rakennusasiat siirtyivät puolustusministeriön rakennuskonttorin Turku I:n hoidettaviksi. Arvonon Oy oli päättänyt työmaansa Pansiossa vuoteen 1947 mennessä, mutta selvittämättömiä laskuja ja tekemättömiä takuutöitä puitiin edelleen puolustusministeriössä.<sup>72</sup>

### Autotalli ja kansakoulu

Pansion Vähä- ja Isotalojen viljelysmaita hoitamaan oli perustettu puolustusministeriön alainen maatila. Sen tilinpito ja hallinnollinen valvonta oli Turun Laivastoaseman taloustoimiston alaisuudessa – talouspäällikkö majuri Heikki Jokiperälle ja rahastonhoitajalle myönnettiin näistä töistä taannehtivasti neljän vuoden palkkakin vuonna 1949. Laivastoaseman kuljetuksiin käyttämät hevoset saattoivat käyttää tilan laitumia joka päivä töiden päätyttyä. Viiden Pansiossa olleen hevosen majoitusolosuhteet olivat sen sijaan vielä miehistöäkin huonommat, koska tallina oli ”hajoamistilassa” ollut entinen navetta.

Pansion alueella asuvien perheiden lapsille perustettiin oma kansakoulu. Turun kaupungin kansakoulujen johtokunta vuokrasi laivastoasemalta marraskuussa 1946 Vähätalon entisen renkituvan n:o 23 siihen asti, kunnes oma koulurakennus saataisiin aikaan.

Vähätalon ja sen välittömässä läheisyydessä olleen hallintorakennuksen 76 lounaispuolelle rakennettiin vuosien 1945–46 aikana **autotalli n:o 126**. Nykypäivään säilynyt kuuden auton talli poikkesi tiili- ja betonirakenteisena Turun Laivastoaseman muista välittömästi sotien jälkeisen ajan rakennuksista. Määrärahat laivastoaseman alkuperäiseen rakennusohjelmaan kuuluneelle autotallille oli myönnetty jo marraskuun lopussa 1944 ja urakka annettu Arvonon Oy:lle.<sup>73</sup>



Pansion upseerikylän asukkaita keväällä 1950. Siivuilla laivastoaseman huoltopäällikön, majuri Heikki Jokiperän pojat Timo ja Hannu sekä keskellä tykkivene Uusimaan päällikön, luutnantti Bo Klenbergin tytär Marketta. Yksityiskokoelma

ent. 126

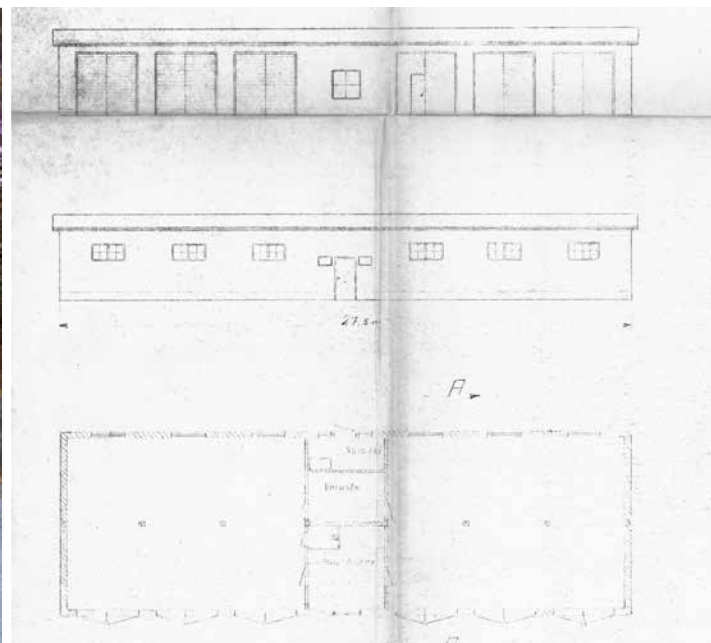
### AUTOTALLI

1945–46 / PLM (1945)

- tiili- ja betonirakenteinen, 258 m<sup>2</sup>

Alla vas. ja oik.: Autotallin pohjoispään ovet ovat todennäköisesti alkuperäiset. Alkuperäinen katto oli matalaharjainen ja betonirakenteinen, mutta sen päädyt oli verhoiltu puupaneloinnin, kuten nykyään.

Alla: Autotallin 126 mittauspiirustus vuodelta 1950. Keskellä olleen pannuhuoneen ja kahden varaston molemmin puolin oli kolmen auton tallit. PhRakL





Yllä ja vas.: Vintturi- tai konehuoneen seinät ja katto ovat teräsbetonia. Eteläisivulla on jäljellä alkupe-  
räinen harmaa teräsovi ja teräksisen ikkunaluukun  
kiinnikkeet. Nosturiradan puolella on puinen silta,  
joka on reunustettu metallikaiteella.



ent. 124

## VINTTURIHUONE

1945 / PLM?

- betonirakenteinen



## Valtion Laivatelakka

Pansion Telama erotettiin puolustusministeriön 8. huhtikuuta 1945 antamalla määräyksellä Turun Laivastoasemasta ja liitettiin puolustusministeriön alaiseen liikelaitokseen, Valtion Laivatelakkaan (VLT). Helsingissä toiminut valtion telakka oli perustettu Suomen itsenäistyttyä ja kuului aluksi Sotasataman yhteyteen. Koska laivaston ja muiden valtion alusten korjaustyöt eivät taanneet telakalle kokovuotista työllisyyttä, oli siitä tehty siviilitoimeksiantojakin ottava liikelaitos. Tilanne oli nyt Turussa samankaltainen.

Kuten muidenkin sotatarviketuotantoa varten perustettujen valtionyhtiöiden laita oli, Valtion Laivatelakan oli ryhdyttävä valmistamaan sotakorvaustuotteita Neuvostoliitolle työllisyytensä takaamiseksi. Sotakorvaustuotantoon siirtymistä oli ryhdytty valmistelevaan puolustusministeriössä marraskuun alussa 1944 ja sitä varten asetetun toimikunnan mietintö oli valmistunut helmikuussa 1945.

Puolustusministeriön huhtikuisen määräyksen toteuttamiseen annettiin vain kuusi päivää aikaa. Turun Laivastoaseman edustajat luovuttivat 15. huhtikuuta 1945 tehdyllä pöytäkirjalla Pansion Telaman teollisuuspuolen rakennukset ja rakenteet laitteineen ja koneistoineen Valtion Laivatelakan hallintaan. VLT:lle siirrettiin neljä eri aluetta. Se sai hallintaansa koko aseparajalueen tykki-, sähkö- ym. pajarakennuksineen ja vanhoine huviloineen sekä työpajatunnelit, vaikkakin osaan sen tiloista laivastoasema jäi vuokralle. Varsinainen sotasatama laitureineen jäi laivastoasemalle.

VLT sai hallintaansa myös telakka-alueen moottoritorpedovenevajasta 72 aina entisen Tammimäen tilan rajalle asti. Telakka-alueella oli tehty vuoden 1945 aikana muutamia täydentäviä rakennustöitä, mm. laivatelakan ylöshinausradan viereen rakennettiin keväällä hirsirakenteinen 42 metriä pitkä telakoimislaituri. Laivatelakan länsireunalle oli suunnitteilla kookas nostokurki, jonka koneistoa varten rakennettiin ilmeisesti jo vuoden 1945 aikana betoninen **vintturihuone n:o 124**.

Paja- ja telakka-alueen lisäksi VLT sai hallintaansa asuntoalueen, joka käsitti vuoden 1944 asuntoparakit, asuinrakennuksen 75 ja suunniteltavana olleen työläisasuntoalueen sekä neljäntenä alueena insinööri Särkän asuntona olleen Rauhalan n:o 33. Hallintorakennuksen 76 alakertaan VLT jäi vuokralaiseksi, kun taas asuinrakennuksen 75 neljään asuntoon jäi vuokralle laivastoaseman kantahenkilökuntaa.

Valtion Laivatelakan edustajina vastaanottotilaisuudessa oli kolme laivastoaseman entistä insinööriupseeria, ja oletuksena merivoimien puolella olikin, että VLT puolustusministeriön alaisena tulisi edelleen palvelemaan myös laivaston tarkoituseriä.<sup>74</sup>



### Siviilituotantoon

Kesällä 1945 oli Neuvostoliitolle toimitettu sotakorvaukseksi yksi rahtialus ja kaksi hinaajaa. Jäljellä oli vielä 11 rahtialusta, 87 hinaajaa, 90 puista kuunaria, 10 kalastaja-alusta, 55 teräsproomua ja 200 nk. komposiittiproomua sekä neljä uivaa telakkaa. Olemassa olevat telakat eivät riittäneet kaikkien alusten rakentamiseen. Siksi oli perustettava uusia ja laajennettava vanhoja telakoita.

Turun Laivastoaseman ja Valtion Laivatelakan Pansion osaston naapuriin rakennettiin vuoden 1945 aikana uusi Laivateollisuus Oy:n telakka, joka otti vastuulleen suurimman osan puisten kuunarien rakentamisesta. Raumalle rakennettiin suurta Rauma-Raahe Oy:n kuivatelakkaa, jossa rakennettaisiin teräsrankaisia, mutta puulaitaisia 1000 tonnin komposiittiproomuja. Valtion Laivatelakan Suomenlinnan osastoa laajennettiin teräksisten kalastusalusten rakentamista silmällä pitäen.

Elokuun lopussa 1945 valtioneuvosto oli asettanut komitean valmistelemaan sotakorvaustuotantoon ja siten kokonaan siviilituotantoon muutettavien puolustusministeriön tehtaiden siirtoa kauppa- ja teollisuusministeriön alaisuuteen. Siirto toteutettiin 6. syyskuuta 1945 ja koski myös Valtion Laivatelakan Suomenlinnan ja Pansion osastoja. Tehtaille muodostettiin niiden toimintaa koordinoiva väliaikainen keskuskonttori. Tarkoituksena oli, että tehdaslaitokset siirrettäisiin seuraavana vuonna edelleen uuteen Valtion Metallitehtaat-nimiseen yhtymään, josta annettava laki oli valmisteilla loppuvuodesta 1945.

Alkuvuodesta 1946 valtion tehtaiden keskuskonttori päätti keskittää Valtion Laivatelakan uudisrakennustoiminnan Pansion osastoon, jossa oli tätä varten laajennusvaraa. Ahtaamassa Suomenlinnassa oli tarkoitus harjoittaa pääasiassa korjaustoimintaa. Pansiossa oli siksi rakennettava useita puuttuvia telakkarakennuksia.

Helmi-maaliskuussa 1946 laadittiin puolustusministeriössä alustavat, ”Varikot”-nimiöllä varustetut suunnitelmat Pansion laivatelakan luokse rakennettavista lisärakennuksista, levypajasta, puusepänerveasta ja konehallista.

Jatkosodan aikainen telakka-alue lännestä päin kuvattuna maaliskuussa 1955. Etualalla olevan moottorivenetelakan sivulla on vuonna 1946 rakennettu, vaaleaksi rapattu puutyöpaja. Laivatelakalla työn alla olevien kahden 1100 tonnin tankkialuksen takana on 1946 valmistunut levypaja. Sen takana putkipaja vuodelta 1949 ja 1948 rakennettu konehalli. Laivatelakan nosturin vieressä näkyy 1945 rakennettu vintturihuone 124. Sen takana on vaaleakatoinen, ilmeisesti 1946 valmistunut vintturihuone. Sotamuseo IVKK

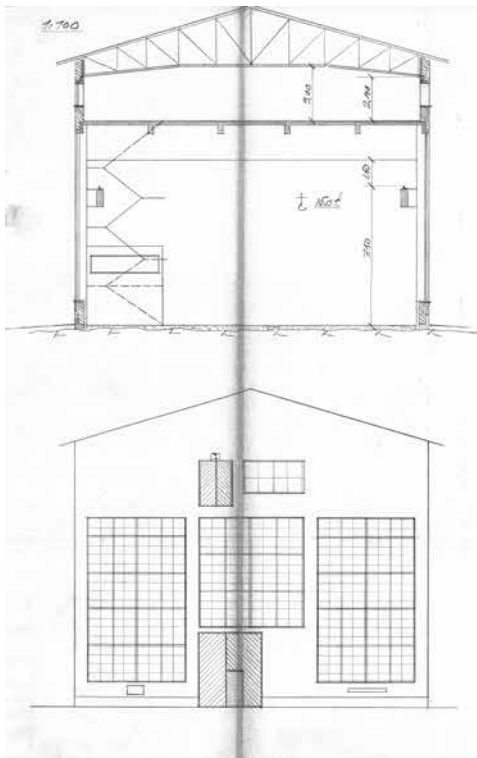




## VINTTURIHUONE

1946? / suunnittelija ei tiedossa  
- puurakenteinen?

Valtion Laivatelakan levypajan pohja- ja leikkauspiirrokset sekä pohjois- ja länsijulkisivut. Piirustuksen on signeerannut T.K. eli Teuvo Karanko 23.3.1946. PhRakL



Laivastoaseman samanaikaisten suunnitelmien tapaan ne ovat Eino Ekin ja insinööri Teuvo Karangon tekemiä.

Turun Laivastoaseman päällikkö, komentaja *Aimo Saukkonen* (1906–1994) ei ollut vielä valmis luopumaan ajatuksesta ”kokonaisesta jakamattomasta” Pansion alueesta laivastoasemana. Hän muistutti, että työpaja- ja telakka-alueet oli huhtikuussa 1945 annettu vain Valtion Laivatelakan hallintaan, ei omaisuudeksi. Niitä ei siis voitaisi siirtää korvauksetta uudelle yhtymälle. Siviilituotantoon ja uudisrakentamiseen keskittyminen veisi Pansion telakalta kyvyn ja ammattitaidon toimia laivaston teknillisenä huoltolaitoksena, jota varten se oli suunniteltu ja perushankintavaroilla rakennettu.<sup>75</sup>

## Valtion Metallitehtaiden perustaminen

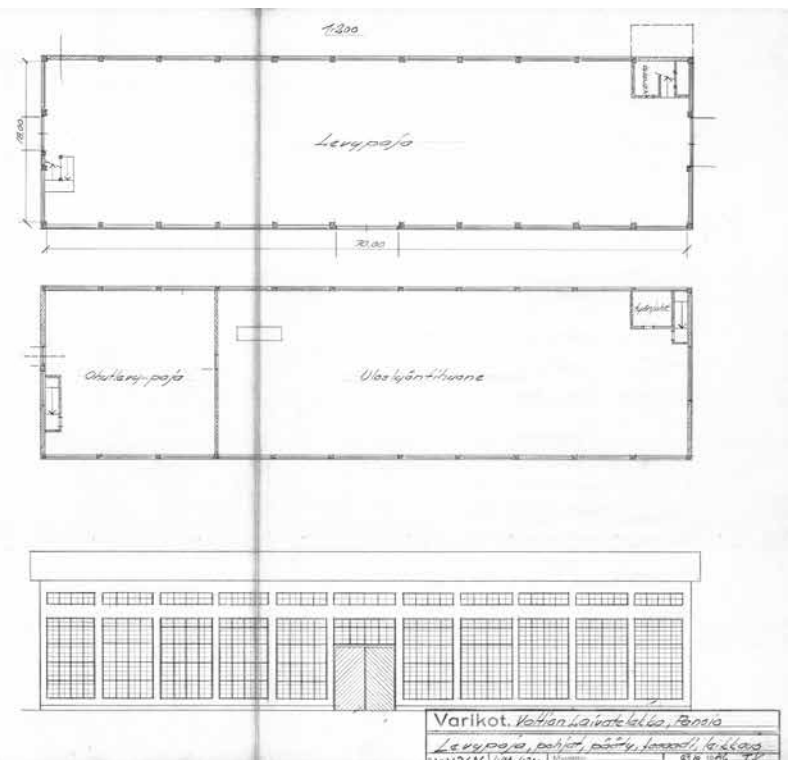
Valtion Metallitehtaiden ohjesääntö vahvistettiin 5. huhtikuuta 1946 ja toimintansa se aloitti seuraavana vappuna. Yhtymä koostui kolmesta teollisuuslaitoksesta, Laivatelakoista, Lentokonetehtaista ja Jyskävuoren Tehtaista, joiden alaisina vanhat puolustuslaitoksen tehtaat toimivat. Työläisiä oli yhteensä noin 8000.

Valtion Metallitehtaiden Laivatelakoiden pääkonttori oli Pansiossa. Laivatelakoiden johtajaksi nimettiin Volmari Särkkä, entinen Valtion Laivatelakan toimitusjohtaja ja Pansion Telaman päällikkö. Pansion telakan johtaja eli ”isännöitsijä” oli insinööri Olavi Viiranen.

Valtion Laivatelakan hallinnasta Metallitehtaille siirretylle omaisuudelle määriteltiin siirtoarvo, joka arvioitiin merivoimien taholla liian alhaiseksi. Heinä- ja elokuun aikana 1946 valtioneuvostossa hiottiin Turun Laivastoaseman ja Valtion Metallitehtaiden välistä aluejakoa. Puolustusministeriö olisi halunnut luovuttaa ainoastaan varsinaisen telakka-alueen, mutta kauppa- ja teollisuusministeriön esityksestä päädyttiin Laivatelakoiden alueeseen liittämään myös mm. laivavarustusvarasto ja moottoritorpedovenevajat sekä koko telakan ja työläisten asuntoalueen välinen peltoalue.<sup>76</sup>

## Levypaja ja puutyöpaja

Valtion Metallitehtaita perustettaessa laadittiin laaja, koko konsernin kattava rakennussuunnitelma, josta em. Pansion telakan vuoden 1946 alussa tehdyt







## LEVYPAJA

1946 / PLM, arkkitehti Eino Ek (1946)

- betonirakenteinen, 2 kerrosta

Vas.: Levypaja on peruskorjattu 1998, jolloin mm. ikkunat uusittiin ja oviaukkoja muurattiin umpeen.



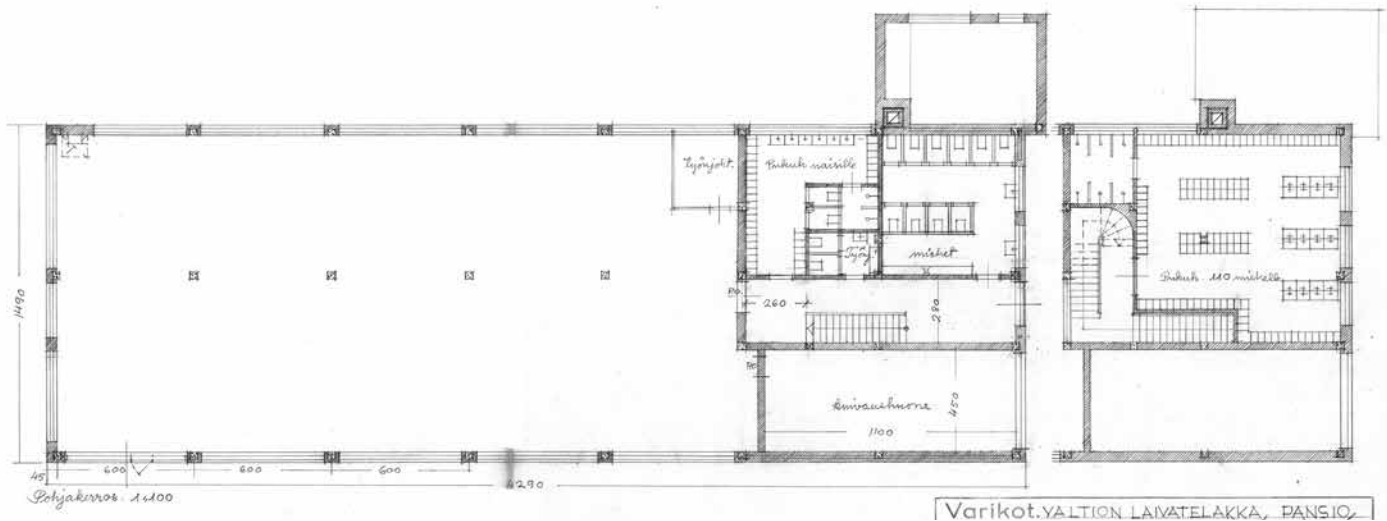
alustavat suunnitelmat olivat osa. Sotakorvaustuotannon aloittamista sil- mällä pitäen telakan tehdastiloja oli laajennettava tuntuvasti. Ensi vaiheessa voitiin käyttää laivastoaseman sodanaikaisia pajatiloja, mutta varsinaiset telakkarakennukset oli rakennettava laivatelakan yhteyteen. Niiden lisäksi oli rakennettava mm. uusi konttorirakennus ja työläisten sosiaali- ja ruokalatilat. Väliaikaisia konttoritiloja saatiin hallintorakennuksessa 76 jo olleiden lisäksi muuttamalla laivakalustorakennus 71 toimistotiloiksi. Entinen sähköpaja 56 taas muutettiin työläisten ruokalaksi.

Pansion telakan rakennussuunnitelmat perustuivat pitkälti Volmari Särkän marraskuussa 1939 tekemään muistioon, jossa käsiteltiin silloisen Valtion Laivatelakan siirtämistä Turun Laivastoaseman yhteyteen sodan syttyessä. Muistiossa luetelluista rakennuksista ryhdyttiin ensimmäisenä toteuttamaan levypajaa ja puutyöpajaa, joille myönnettiin 50 milj. markan määräraha kesä- kuun 1946 lisäbudjetissa.

Sekä levypaja että puutyöpaja mahtuivat olemassa olevalle, kallioiden ympäröimälle telakka-alueelle. Niiden pääpiirustukset valmistuivat touko- ja kesäkuun aikana 1946. Kookas 70 metrin pituinen ja 18 metriä leveä **levypaja** sijoitettiin laivatelakan itäreunan ja kalliorinteen väliin.

HS 23.6.1946

Alla ja alla oik.: Valtion Laivatelakan puusepänvers- taan 1., 1½. ja 2. kerroksen pohjapiirrokset 22.3.1946, Eino Ek. Itäpäädyssä on kolmessa kerroksessa pukuhuone- ja pesutiloja ja länsiosassa kaksi versta- kerrosta. PhRakL



## PUUTYÖPAJA

1946 / PLM, arkkitehti Eino Ek (1946)

- tiili- ja betonirakenteinen, 2 kerrosta

Oik.: Puutyöpaja on peruskorjattu 2001–02. Uusittujen ovien ja ikkunoiden aukotus on pääosin alkuperäinen.

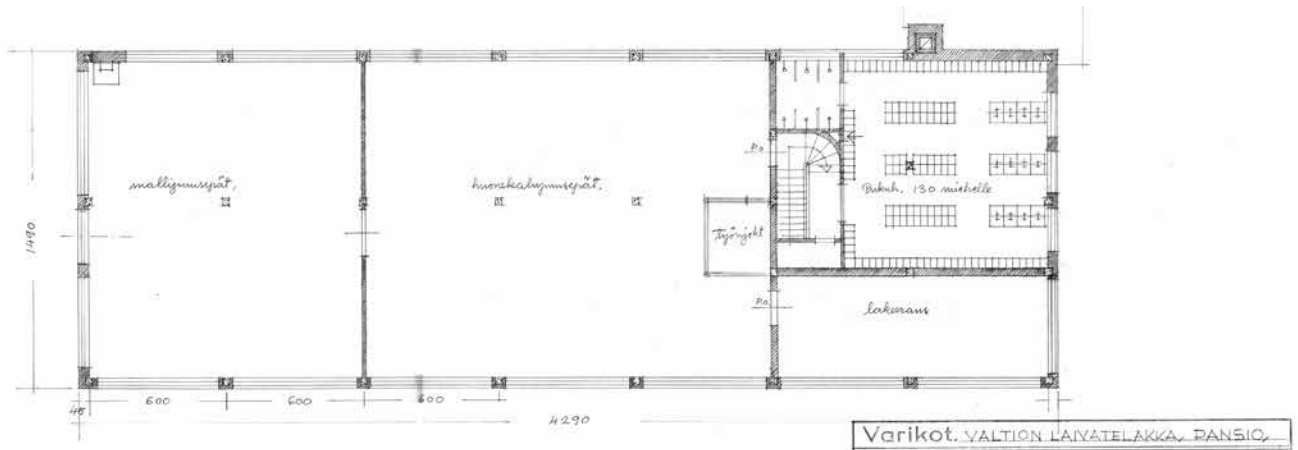


Levypajan alakerrassa oli yhtenäinen yhdeksän metriä korkea hallitila, jota valaisivat suuret, lähes lattiasta kattoon ulottuvat ikkunat. Matalammassa yläkerrassa oli ohutlevypaja ja uloslyöntihuone, jossa alusten rakennuspiirustukset suurennettiin luonnolliseen kokoon. Levypajaan liittyi itäpuolella matalampi lämpökeskus, jonka epäsäännöllinen muoto on edelleen muistutmana myöhemmin poislouhitun kallion linjasta. Levypajan vieressä olleen laivatelakan ylöshinausradan käyttöönotto vaati myös uuden **vintturihuoneen** rakentamista.

Kaksikerroksinen **puutyöpaja** rakennettiin kahden vuonna 1940 valmistuneen varastorakennuksen 53 ja 54 väliin venetelakan pohjoisreunalle. Puutyöpajan länsipuoliskossa oli 30 metrin pituinen ja 15 metrin levyinen verstashalli ja sen yläkerrassa mallipuu-seppien ja huonekalupuu-seppien työtilat. Itäpäädyssä oli kolmessa kerroksessa pukuhuonetiloja yhteensä 240 miehelle sekä erikseen naisille ja työnjohtajille. Pohjoispuolella oli matala pannuhuonesiipi.<sup>77</sup>

### Uusi telakka

Sotakorvaustuotantoa koordinoiva Soteva oli määritellyt Pansion telakan tuotantotarpeeksi yksi tai kaksi komposiittiproomua vuodessa, jotka olisi voitu rakentaa olemassa olevalla hinaustelakalla. Vuoden 1947 alussa Soteva nosti tarvittavien proomujen määrää kuuteen vuodessa, yhteensä 24 proomuun, jolloin Pansiossa oli ryhdyttävä kiireesti suunnittelemaan uusia telakkalaitteita.



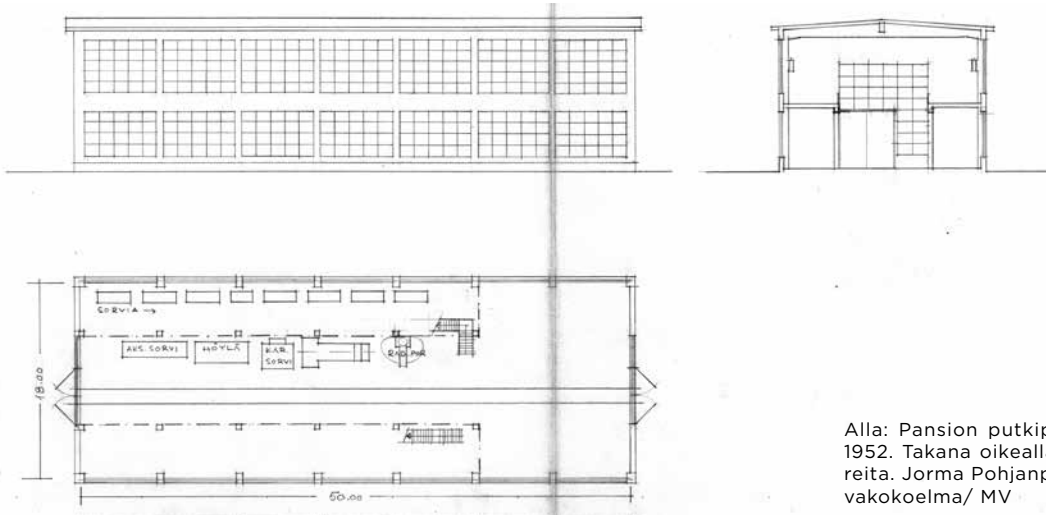


Pansion telakalla oli proomunrakennustöissä 750 työläistä. Ensimmäinen sotakorvausproomu laskettiin vesille vanhalta ”korjaustelakalta” syyskuussa 1947. Sisäraluksia tehtiin jo uuden telakan alustoilla, vaikka sen rakennustyöt mm. laajojen ruoppaustöiden osalta kestäisivät vielä vuoden loppuun.<sup>78</sup>

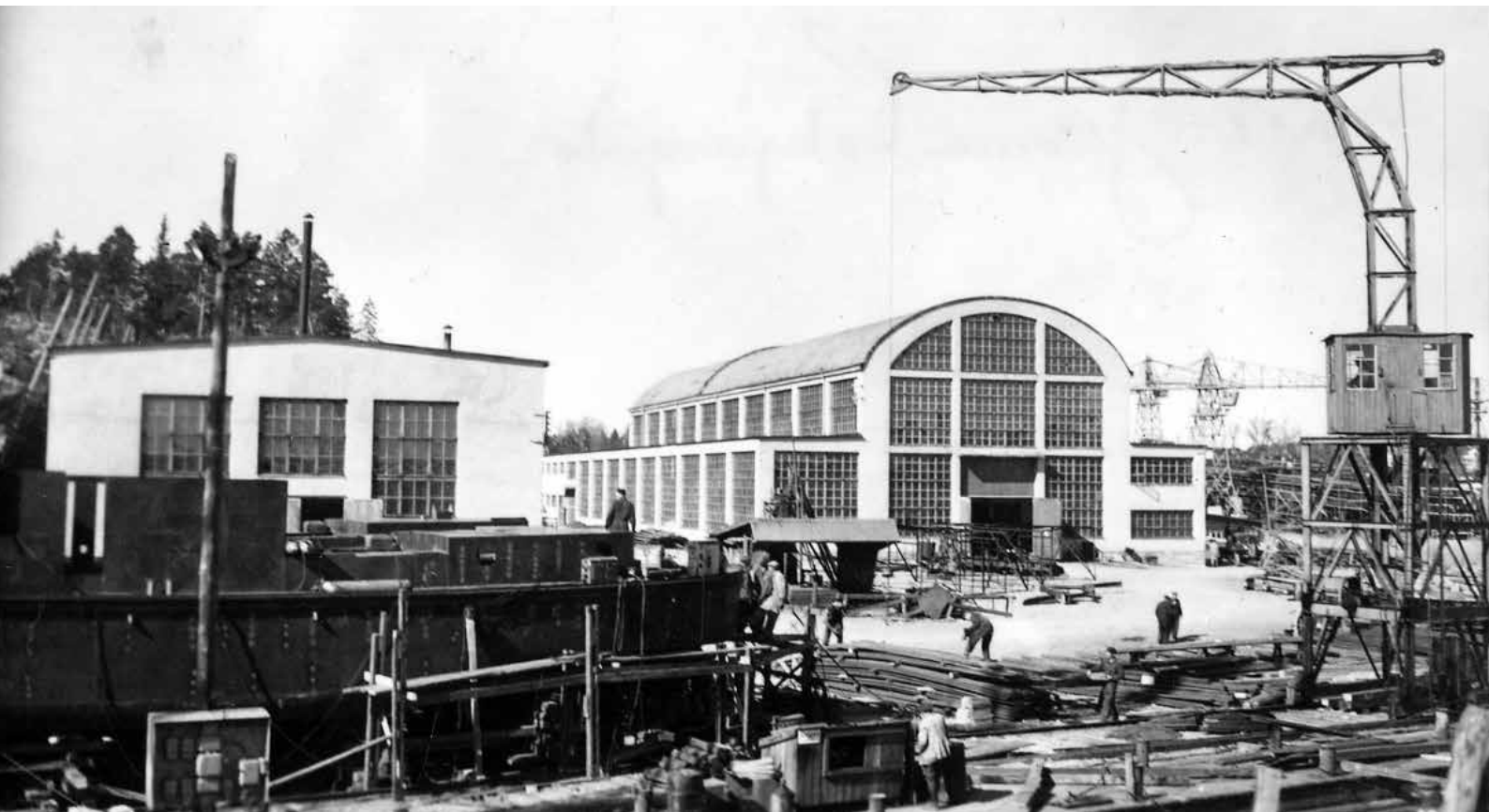
Pansion telakalla oli proomunrakennustöissä 750 työläistä. Ensimmäinen sotakorvausproomu laskettiin vesille vanhalta ”korjaustelakalta” syyskuussa 1947. Sisäraluksia tehtiin jo uuden telakan alustoilla, vaikka sen rakennustyöt mm. laajojen ruoppaustöiden osalta kestäisivät vielä vuoden loppuun.<sup>78</sup>

- tiili- ja betonirakenteinen

Alla: Eino Ekin laatima Pansion konehallin luonnospiirustus 3.3.1946, joka oli huomattavasti toteutettua pienempi. PhRakL



Alla: Pansion putkipaja ja konehalli toukokuussa 1952. Takana oikealla näkyy uuden telakan nostureita. Jorma Pohjanpalo/ Suomen Merimuseon kuvakokoelma/ MV





## PUTKIPAJA

1949 / Valtion Metallitehtaat? (1949)

- tiili- ja betonirunkoinen

Alla oik.: Putkipajan pohjapiirros 30.4.1949 (heikkolaatuinen kopio). Rakennuksen keskiosa oli kaksikerroksinen ja molemmissa päädyissä oli korkeat, noin 17 m levyiset hallit. PhRaKL

Alla: Putkipajan julkisivut on korjattu ja mm. ikkunat uusittu 2000-luvulla.

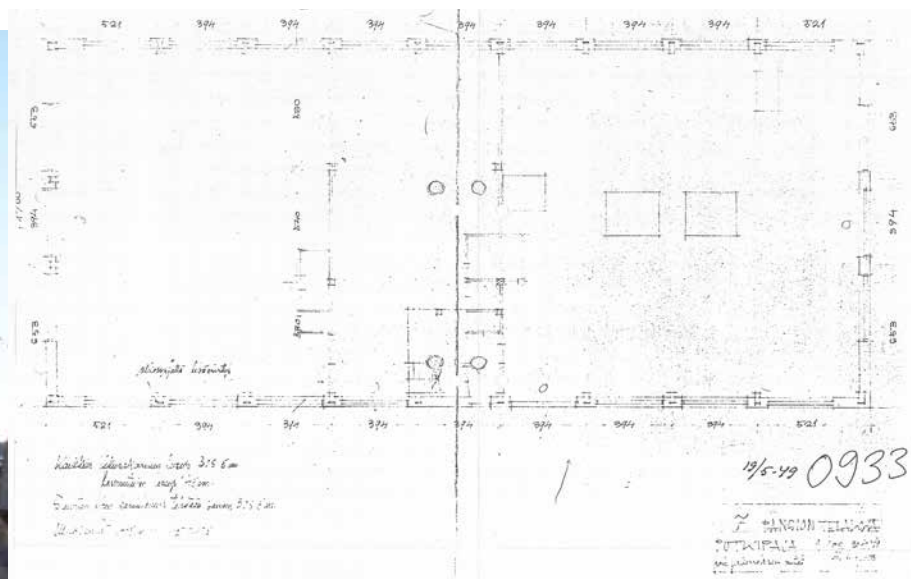


## Konehalli ja putkipaja

Uuden telakan rakennustyöt viivästyttivät ilmeisesti kaarikattoisen **konehallin** aloittamista, vaikka sen alustavat suunnitelmat oli laadittu 1946 samaan aikaan levy- ja puutyöpajojen kanssa. Aiemmista huomattavasti laajentuneet konehallin pääpiirustukset valmistuivat maaliskuussa 1948. Korkean kaarikattoisen keskushallin molemmin puolin oli kahdessa kerroksessa sorveja, höyliä, jyrsijöitä ym. koneistulaitteita.

Konehalli rakennettiin patterikallion itäpuolelle niin, että kallion laitaa oli louhittava piha-alueen laajentamiseksi. Konehallin ja kallion väliin oli tarkoitus johtaa myös laivastoaseman rautatieltä erkaneva pistoraide, jonka muutetut, uuden telakan kiertävät suunnitelmat laadittiin huhtikuussa 1948.

Levytalon ja konehallin väliin rakennetun **putkipajan** pääpiirustukset ovat keväältä 1949. Se oli viimeinen nykyisen laivastoaseman alueelle tehdystä tehdasrakennuksista. Putkipajan rakennuspaikan kohdalta oli louhittava suuri määrä kalliota. Louhintatyöt jatkuivat vielä 1950-luvun alussa levy- ja putkipajojen välisellä piha-alueella, jonka myötä koko kallio Krimin sodan aikaisine pattereineen hävisi.





Muut laajennustyöt kohdistuivat uuden telakan pohjoispuoliselle entiselle Vähätalon peltoaukealle. Sinne rakennettiin mm. valimo ja uusi konttori- ja ruokalarakennus. Sen myötä hallintorakennuksen 76 alakerran tilat vapautuivat laivastoaseman käyttöön vuoden 1949 loppupuolella.<sup>79</sup>

#### Telakan asuinalue

Aivan telakka-alueen pohjoislaitaan, vuonna 1945 palaneen riidirakennuksen paikalle rakennettiin uusi telakanjohtajan asunto. Sen suunnitteli Arkkitehtitoimisto Sysimetsä & Kajava. Tämä vapautti vastaavasti asuinkäytöstä Rauhalan talon, joka muutettiin laivastoaseman upseerikerhoksi. Tehdusrakennustöiden myötä Pansion telakka saattoi kesällä 1949 luopua myös sodanaikaisesta laivastoaseman työpaja-alueesta sekä työpajatunnelistosta.

Pansion telakan asuinalueelle, asuinrakennuksen 75 pohjoispuolelle työläisasuntojen viereen valmistui 1949 Pohjoismaiden Yhdyspankin liikerakennus. Sen arkkitehti Lauri Sipilä oli ollut laivastoaseman palveluksessa sodan aikana. Hänen suunnittelemanaan ryhdyttiin 1950 rakentamaan myös suurta viisikerroksista seurakuntatyökeskusta mäen päälle parakkialueen viereen. Asuinalueen pohjoisosaan rakennettiin 1950 talkootöillä Sysimetsä & Kajavan suunnittelema työväentalo ”Pansiola”.

Valtion Metallitehtaiden asuntoalue liittyi saumattomasti viereiseen, Laivateollisuus Oy:n samaan aikaan rakentamaan, Erik Bryggmanin suunnittelemaan puiseen asuinalueeseen. Bryggmanin suunnittelema olivat myös entiselle laivastoaseman Pilkolan tilan alueelle rakennetut kolmikerroksisen asuintalot.<sup>80</sup>

Alla: Levypajan ja putkipajan välistä kalliota louhittiin pois vuonna 1952. Kuvassa näkyy kallion päällä vielä Krimin sodan aikaisen tykkipatterin valleja. Levypajan itäjulkisivua ja ikkunoita on suojattu laudoituksilla. Turun Kuvaus/ Suomen Merimuseon kuvakokoelma/ MV





Yllä: Suomen Laivateollisuus Oy:n telakka ja Erik Bryggmanin suunnittelema asuinalue Pansiossa lokakuussa 1948. Asuinrakennuksen 75 pääty hohtaa vaaleana Bryggmanin sodanjälkeisten kerrostalojen takana. Valmetin uudempi telakka näkyy alhaalla vasemmalla. Etualalla Kirppuluoto, jonka taakse on läjitetty Pansion laivatelakan työmaalta 1943–44 tuotua maa-ainesta. Sotamuseo IVKK

### Valmet Oy 1951

Valtion Metallitehtaat muutettiin vuoden 1951 alussa valtio-omisteiseksi Valmet osakeyhtiöksi. Uudistuksella pyrittiin saamaan aikaan joustavuutta tehtaiden toimintaan sotakorvausten päättymistä silmällä pitäen. Valmet joutuisi kilpailemaan tasaväkisesti koti- ja ulkomaanmarkkinoilla, ja silloin olivat rationalisointitoimenpiteet todennäköisiä.

Valmet Oy laajensi telakka- ja konepajatoimintaansa Katajanokalla entisille Helsingin Laivastoaseman alueille huhtikuussa 1951 puolustuslaitoksen kanssa tehdyn aluevaihdon seurauksena. Vaihdoissa Valmet lupasi luovuttaa Turun Laivastoasemalle konttoriksi muutetun laivakalustorakennuksen 71, rakennuttaa laivastoasemalle uuden saunarakennuksen ja palauttaa Uudenkaupungin Janhuassa sijainneen entisen miinavarikon.

Helsingin Laivastoasema oli tarkoitus siirtää Valmetin tieltä Santahaminaan. Siirron suunnitteluvaiheessa vuonna 1949 oli Santahaminassa tapahtunut dramaattinen onnettomuus. Harhautuneen harjoituskranaatin räjähdys seurauksena kuolivat merivoimien esikuntapäälliköksi kohonnut kommodori Eino Huttunen ja puolustusministeriön rakennusosaston yliarkkitehti Torsten Elovaara.<sup>81</sup>

### Sotakorvaukset päätökseen

Sotakorvausten päätösjuhlaa vietettiin Pansion telakalla 6. syyskuuta 1952. Pansiossa oli rakennettu Sotevalle yhteensä kahdeksantoista 1000 tonnin komposiittiproomua, kuusi suurempaa 2000 tonnin proomua ja peräti 34 jokihinaajaa sekä alihankintatöinä erilaisia koneita ja laitteita.

Pansion telakka jatkoi alusten toimittamista Neuvostoliittoon kauppasopimustöiden muodossa. Ensimmäisen viisivuotissopimuskauden 1951–55 aikana Neuvostoliitolle valmistui telakan vanhalla ja uudella puolella mm. viisitoista 1100 tonnin tankkialusta ja uivia nostureita. Idänkauppa oli kuitenkin Valmetille tappiollista korkeiden raaka-ainehintojen takia. Esimerkiksi kauppasopimuksen perusteella Neuvostoliitosta tuotavasta laivanrakennukseen käytettävästä teräslevystä jouduttiin maksamaan vapaita markkinoita huomattavasti suurempia hintoja.

Tappiollisten telakoiden irrottamista Valmet Oy:stä ja siirtämistä takaisin valtion välittömään omistukseen esitettiin, mutta ei toteutettu. Vuonna 1957 Pansion telakka oli toimittanut jo yli sata alusta. Telakan 1060 työntekijää olivat täystyöllistettyjä ja tilauksia oli saatu Neuvostoliiton lisäksi myös kotimaasta ja Länsi-Saksasta.<sup>82</sup>



"[...] Neuvostoliiton laivatuontiyhtiön Sudoimportin pääjohtaja E. Hotsinlov on ollut lyhyellä vierailulla maassamme ja osallistunut Valmet Oy:n Pansion Telakalla Turussa ensimmäisen 1700 hv:n pelastushinaajan luovutustilaisuuteen. [...] Tämä alus, joka on suunniteltu Pansion Telakalla ja joka sillä suoritetuissa kokeissa on todettu erittäin tarkoituksenmukaiseksi, on varustettu mitä täydellisimmillä laitteilla alan viimeistä kehitystä seuraten." HS 13.9.1957



### Huollon huolia

Turun laivastoasemalla päästiin merkittäviin uudisrakentamistöihin vasta 1950-luvun puolella. Laivastoaseman huoltotoimiston 1940-luvun loppupuoliskon kirjeenvaihdossa toistui huoli siitä, miten kasarmialueeltaan keskeneräiseksi jääneessä Pansiossa ylipäänsä voitiin harjoittaa normaalia joukko-osastotoimintaa.

Valmetin alueiden erottamisen 1946 jälkeen laivastoaseman maa-alue oli supistunut 127 hehtaariin. Upseeri- eli Iilamonkylän valmistuttua rakennustyöt supistuivat vuosikymmenen lopulla vähiin. Muutamat uudisrakennukset olivat kaikki puurakenteisia. Talkootöillä pystytetty aliupseerikerho n:o 145 valmistui vuoden 1949 alussa mäelle hallintorakennuksen lounaispuolelle. Valkamalahden pohjukan kautta Pernoon johtavan tien varteen rakennettiin pieni asuinrakennus 151 ja radioasema 152.<sup>83</sup>

### Raivauslaivaston tukena

1950-luvun vaihteeseen asti laivastoaseman päähuomion kohteena oli miinanraivaustoiminnan tukeminen. Raivauslaivaston alusten määrää voitiin asteittain vähentää. Syksyllä 1947 voimaan tulleen Pariisin rauhansopimuksen ja liittoutuneitten valvontakomission lakkauttamisen jälkeen Suomi sai itse määritellä raivausosastojensa kokoonpanon.

Suomen aluevedet oli syksyllä 1948 saatu pääosin turvallisiksi ja varsinainen raivaustoiminta siten saatu päätökseen. Raivauslaivastossa oli enää kaksi raivausosastoa, I ja II Raivausosastot, joissa oli lähes pelkästään laivaston omia aluksia ja miehistöä – ei enää rannikkotykistön aluksia tai pakko-otettuja aluksia.

Turun Laivastoasema majoitti oman Merikomppaniansa lisäksi talvikaudella myös I Raivausosaston miehistön. Tykkilaiturissa seisseen ja keväällä 1947 Neuvostoliitolle myydyin panssarilaiva Väinämöisen lähtö oli tehnyt loven laivastoaseman majoituskapasiteettiin, sillä siellä oli asunut noin 180 miestä. Raivaustoiminnan merkittävästi vähennyttyä vuonna 1949, Pansion varusvahvuus oli huomattavasti edellisvuosia pienempi. Tämä helpotti miehistön majoitusjärjestelyjä.

”Ei ole oikein, että vakinaisessa palveluksessa olevaa kantahenkilöstöä rauhan aikana rasitetaan kohtuuttomasti sekä ruumiillisesti, taloudellisesti että henkisesti vaatimalla siltä näissä oloissa täysipitoisia suorituksia. Vähin, mihin valtio on heidän kohdallaan velvollinen, on omien laitosten asianmukainen ja taloudellinen sijoittaminen siten, että työskentelyn perusvaatimukset ovat täytetyt. Tämä merkitsee sitä, että TurLA:n toiminta on voitava keskittää kokonaisuudessaan yhteen paikkaan, Pansioon [...]”

”Kuten edellä olevasta näkyy, on tilanne Pansiossa joukko-osastotoiminnan kannalta jotensakin synkkä.”

TurLA:n Talousos. päällikkö, majuri H. Jokiperä (merk. komentaja A. Saukkonen) 2.2.1947 II. Kasarmihuoltopiiriin Päälikölle. TurLA Talousos. kirjeenvaihto 1947, KA T-18784/4.

”Matkan aikana järjestävät venäläiset muonituksen. Ne, jotka sitä eivät halua, varatkoon mukaansa päivän muonan.”

TurLA, päällikkö, komentaja A. Saukkonen, Matkakäs. 21.5.1947 Psl. Väinämöisen [luovutus]koeajosta ja koeammunnasta. TurLA Esikunta sal. kirj. 1947, KA T-22011/6.





Pansion kasarmi n:o 164 vuonna 1968. SA-kuva

"Tätä majoitusta voidaan verrata hyvin asumiseen pommisuojuissa, joihin ei auringon valo koskaan ulotu. Tunnelleissa on keskuslämmitys ja ilmanvaihto tapahtuu koneellisesti. Pitempiaikainen oleskeleminen tällaisissa umpinaisissa tiloissa käy ihmiselle ennen pitkää epäterveelliseksi."

TurLA:n Talousos. päällikkö, majuri H. Jokiperä 2.2.1947 II. Kasarmihuoltopiiriin Päälikölle. TurLA Talousos. kirjeenvaihto 1947, KA T-18784/4.

"Ensi raivauskautena tulee otettavaksi käytäntöön mm. 12 USA:n ylijäämävarastosta ostettua hinaajaa [...]. Hinaajat ovat kuitenkin niin syvässä kulkevia, että raivauskaluston ollessa meressä, huuhtoo vesi takakannta ja myrskyllä on kansi 20-40 cm korkeudelta veden peittämää. Jotta kansimiehet voisivat menestyksellisesti työskennellä, tarvitaan heitä varten välttämättömästi pitkävartiset kumisaappaat. [...] Lähetys pyydetään osoittamaan Turun Laivastoasemalle, Turkuun."

MeVE Huolto-os., majuri P. Karela 11.3.1947 Pv.PE:n Intendenttitoimistolle. TurLA Talousos. kirj. 1947, KA T-18784/4

Vas.: Raivaajalaivaston aluksia Pansion laiturissa 1940-luvulla. Vasemmalla entinen moottoritorpedoveneiden emälaiva Von Döbeln, sen vieressä miinalaiva Ruotsinsalmi, tykkiveneet Turunmaa ja Karjala sekä oikealla tykkivene Hämeenmaa tai Uusimaa. Yksityiskokoelma

Kolmen kasarmiparakin ja talousrakennuksen kellarikerroksen lisäksi tilapäiseen majoitukseen oli sodan jälkeen täytynyt ottaa kaksi pajatunneliston luolasalia. Yhteen luolasaliin oli saatu sijoitettua 150 miehen vuoteet vieriviereen ja noin 100 m<sup>2</sup> oleskelu- ja opiskelutilaa. Viihtyisyyttä vähensi se, että kaikki tunneliston käytävät olivat täynnä Valmetin tavaroita ja luolien ympäristössä oli edelleen rakennustarvikkeita ja louhimisjätteitä. Vuonna 1948 oli käytössä enää yksi 120 miehen luolasali.<sup>84</sup>

#### Laivaston Koulu

Syyskuussa 1948 perustettiin Pansioon miehistön, aliupseerien ja upseerien erikoiskoulutuskursseja pitänyt Laivaston Koulu. Koulutustoimintaa varten Pansiossa ei tosin ollut tarkoituksenmukaisia luokkatiloja ja opetusta jouduttiin järjestämään myös tunnelistossa.

Vuonna 1949 laivastoaseman oma miehistö, I Raivausosasto ja Laivaston Koulu tarvitsivat noin 500 miehen kasarmitilat. Saatuaan omat uudisrakennustyönsä tehtyä, luovutti Valmetin telakka vuonna 1949 laivastoasemalle Pansion niemen työpaja-alueen rakennuksineen ja tunnelistoineen. Valmetin työväenruokalana toiminut sähköpaja 56 otettiin väliaikaisesti I Raivausosaston talvimajoitukseen.

Esikuntarakennuksen 76 alakerran vapauduttua Valmetilta, pääsi laivastoaseman poliklinikka muuttamaan sinne koululaiva Suomen Joutsenelta marraskuussa 1949. Panssarilaiva Väinämöisessä, ja sen jälkeen Marjaniehemessä laivaston esikunnan tiloissa toiminut Turun Meriupseerikerho sai marraskuussa 1949 uudet tilat Valmetin luovuttamasta Rauhalasta.<sup>85</sup>

#### Uusi kasarmi

Miehistön majoitustilojen puutteen takia Turun Laivastoaseman rakennusohjelmaan kuului vuodesta toiseen lykkääntynyt kasarmirakennus. Tilaa tarvittiin kahta komppaniaa varten eli noin 400 miehelle. Tämä oli saavutettavissa rakentamalla kaksi 200 miehen kasarmia. Molemmissa olisi kymmenen tupaa, kuivaus- ja pesuhuoneet, käymälät, komppanian toimistot, sekä varus- ja ase- ja lomapukuvastot. Toisen kasarmin yhteyteen tarvittiin kaksi luokkahuonetta ja toiseen voimistelusalii.





Kasarmin länsipuoli 1979. Korkeassa osassa oli värvättyjen asuintiloja. SA-kuva

Alla oik.: Kasarmin pääsisäänkäynti.

Alla: Läntisen sisäänkäynnin vieressä oleva betonireliefi.

"Samassa tilaisuudessa oli myös taiteilija, korpraali Heikki Häiväoan [...] muovaileman korkokuvan paljastus. Korkokuva on sementistä valettu, yli 4 m:n korkuinen ja se esittää vanhanaikaista laivan keulakuvaa, jossa naishahmo pitää käsissään päänsä yläpuolelle kohotettua laivaa."

Turun laivastoaseman kasarmirakennus valmis, HS 19.10.1953.



Kasarmitilojen suunnittelussa oli huomioitava erityisesti värvätyn miehistön viihtyvyys. Pansion puutteellisten kasarmitilojen yhtenä suurimpana ongelmana oli ollut sinne saapuneiden värvättyjen ns. "paremman aineksen" pyrkiminen nopeasti pois primitiivisen majoituksen takia.

Toukokuussa 1950 puolustusministeriön rakennusosaston yliarkkitehti Kalle Lehtovuori saattoi ilmoittaa, että Pansioon rakennettavan 300 miehen kasarmin määräraha oli sisällytetty seuraavan vuoden uudisrakennusohjelmaan. Varat ohjelman toteuttamiseen saatiin kuitenkin vasta vuonna 1952.

Pansion **kasarmi n:o 164** suunniteltiin ja rakennettiin kahdessa vaiheessa. Kasarmin eteläpään pääpiirustukset valmistuivat maaliskuussa 1952. Ensimmäisessä vaiheessa saatiin tilat 200 miehelle ja mm. lämpökeskus. Suunnitelmat laati rakennusosaston arkkitehti Vilho Noko. Hän suunnitteli monet 1950-luvun alussa eri varuskuntiin valmistuneet kasarmit, alkaen KTR 2:lle Hyrylään 1951 valmistuneesta 300 miehen nk. olympiakasarmista.





Yllä: Kasarmin ensimmäisen vaiheen luovutustilaisuus 20. joulukuuta 1952 liikuntasalissa. Vasemmalla laivastoaseman päällikkö kommodori Aimo Saukkonen, kaksirivisessä puvussa puolustusministeriön rakennusosaston yliarkkitehti Kalle Lehtovuori ja hänen vieressään yli-insinööri Teuvo Karanko. SA-kuva

ent. 164

## KASARMI

1952–54 / PLM, arkkitehti Vilho Noko (1952–53).  
- betonirakenteinen, 2–4 kerrosta (+ kellari ja ullakko)

Yllä oik.: Liikuntasali.

Alla oik.: Pohjoisosan pohjakerroksen auditorio. Katsomon takana oli alun perin filmikonehuone.

Alla: Kasarmikäytävän lattia on rusehtavanharmaata mosaiikkibetonia. Päädyssä on parveke.

Rakennustyöt suoritti turkulainen Kivikartio Oy, jonka omistajiin kuului Arvonen Oy:n sodanaikaisten rakennusurakoiden työnjohtaja Pauli Lappalainen. Rakennustyöt etenivät nopeasti ja puolet laivastoaseman miehistöstä voitiin majoittaa uuteen kasarmiin joulukuussa 1952. Kasarmin pohjoispää rakennettiin ”ennätysajassa” maaliskuusta lokakuuhun 1953. Tämän osan pohjakerroksessa oli elokuvasali. Kasarmin nelikerroksisessa keskiosassa oli värvätyn miehistön asuintiloja ja liikuntahalli.

Uuteen kasarmiin eivät kuitenkaan mahtuneet aivan kaikki laivastoaseman miehet. Suuret kausivaihtelut olivat laivastoaseman miehitykselle tyypillisiä, ja mm. 1953 osa laivojen miehistöstä piti talven ajaksi edelleen majoittaa huoltorakennuksen elintarvikevarastoksi tarkoitettuun tilaan.<sup>86</sup>

## Sauna ja Rantakasarmi

Valmetin kanssa vuonna 1951 tehdyn ja pääasiassa Helsingin Laivastoaseman Katajanokan telakka-alueita koskeneen aluevaihdon myötä Turun Laivastoasema oli saamassa takaisin laivakalustovaraston 71 ja uuden, Valmetin kustantaman saunarakennuksen. Laivastoaseman miehistö oli joutunut käyttämään viikoittaisiin kylpyvuoroihinsa Valmetin alueen puolelle jäänyttä, vuonna 1944 valmistunutta saunaa maksua vastaan.





Uuden saunan rakentaminen aloitettiin syksyllä 1951 Valkamalahden rantaan Länsiranta-huvilan alueelle. Määrärahojen välillä loputtua valmistui sauna myöhässä seuraavana syksynä 1952. Saunan yläkertaan oli tehty tilat radioasemalle, joka pääsi muuttamaan helmikuussa 1953.

Valmetin toimistotiloiksi muuttaman laivakalustovaraston 71 ja sitä ympäröivän maa-alueen palauttaminen kesti pidempään, aina helmikuuhun 1954 asti. Kaksikerroksista rakennusta oli tarkoitus käyttää etupäässä koulutus- ja varastotilana sekä kasarmina, jonka mukaan sitä ryhdyttiin kutsumaan Rantakasarmiksi.

Rantakasarmissa aloitti toimintansa laivaston ensimmäinen sukeltajakurssi vuonna 1954. Kesällä ja syksyllä 1955 siellä majoittuivat Moottoritykkivene-laivueen miehistöt ja Laivaston Koulun kanta-aliupseerien peruskurssi. Rakennuksessa oli myös Laivaston Koulun erikoisluokkia, kuten miina- ja koneluokat sekä lisäksi sähkö- ja viestihuoltola.

Rantakasarmin myötä Turun Laivastoaseman huoltorakennus voitiin keväällä 1954 ottaa ensimmäistä kertaa kokonaan sille alun perin tarkoitettuun käyttöön. Sen majoituksesta vapautuneeseen pohjakerrokseen siirrettiin sodanajan ilmatorjunta-ammustunnelissa sijainnut muonavarasto. Vuonna 1956 huoltorakennukseen siirrettiin myös työpajatunnelistossa ollut keskusvarusvarasto.<sup>87</sup>

### Asuinkerrostalot

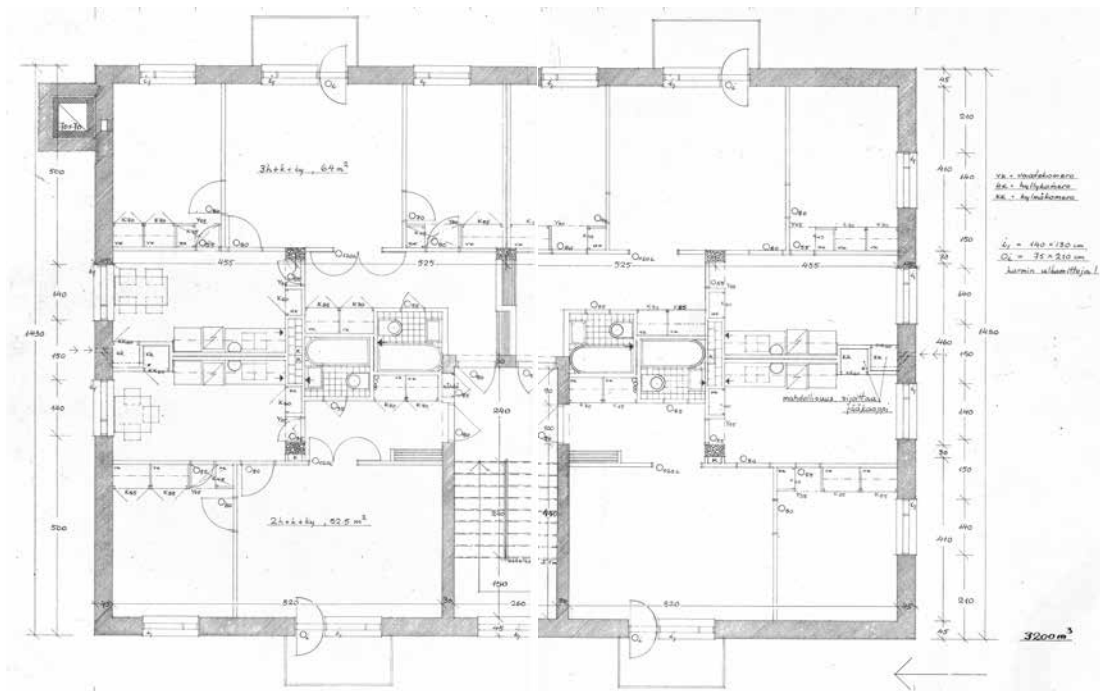
Iilamon- ja Ketosenkylän asuintalot eivät olleet poistaneet Turun Laivastoaseman asuntojen tarvetta. Kesällä 1949 laskettiin Pansiossa tarvittavan aliupseereille 30 yksiotä ja 50 perheasuntoa sekä upseereille 10 yksiotä ja 25 perheasuntoa.

Loppuvuoden 1949 aikana kuudelle perheelle saatiin asunnot kunnostamalla kaksi vanhaa kesähuvilaa perusteellisesti talviasuttaviksi. Vuonna 1955 oli asuinkäytössä lisäksi kuusi huvilaa (n:ot 10, 12, 15, 18, 20 ja 22), joiden korjaaminen katsottiin rakenteiden puolesta jo kannattamattomaksi.

Myös Iilamon- ja Ketosenkylän osin keskeneräisiksi jääneet talot tarvitsivat 1950-luvun alussa jo peruskorjausta niin lämmöneristyksen kuin vesi-, viemäri- ja sähköasennusten suhteen. Kiireellisimpiä töitä oli talojen huonokuntoisten pärekattojen vaihtaminen tiilikattoihin 1953–54. Peruskorjaustyöt jatkuivat koko vuosikymmenen ja viimeiset Iilamonkylän aliupseerirakennuksista saivat wc-tilat ulkokäymälöiden tilalle vasta vuonna 1961.



Kasarmin pääporrashuoneen mosaiikkibetoniportaat. Seinien ja kaiteiden alkuperäiset värisävyt on palautettu vuoden 2018 peruskorjauksessa.



Vas.: Pansion ja Hyrylän asuintalojen pohjapiirros 29.9.1956. Taloissa oli keittiöillä ja kylpyhuoneilla varustettuja kaksioita ja kolmioita. Ulkoseinät ja porrashuoneet ovat tiiltä. Syvän rungon keskellä on teräsbetoniset pilarit. PhRakL



Yllä ja yllä oik.: Asuinkerrostalot 167 A ja B. Vuonna 1979 otetuissa kuvissa alkuperäinen, 1950-luvulle tyypillinen julkisivurappauksen jäsentely vaakasauvoilla näkyy nykyistä selkeämmin. Idänpuoleisessa talossa oli vielä tällöin keskuslämmityksen pannuhuoneen savupiippu. SA-kuva

ent. 167 A ja B, nyk. As Oy Ruotsinsalmenkatu 8

#### ASUINTALOT

1957 / PLM, arkkitehti Heidi Vähäkallio-Hirvelä (1955–56).

- tiili- ja betonirakenteisia, 3 kerrosta

Alla: Asuinkerrostalot 167 A ja B nykyään.

Uusien asuintalojen rahoituksen saaminen kesti pitkään, vaikka ne oli merivoimien rakennusohjelmissa luettu 1. kiireellisyysluokkaan Turun varuskuntien hankalan asuntotilanteen takia. Kesäkuussa 1954 laivastoaseman huoltopäällikkö komentajakapteeni M. Auvinen harmitteli, ettei kulunut päivääkään ilman, että jonkun asian yhteydessä tuli esille kantahenkilökunnan asuntojen puutteen aiheuttamat vaikeudet. Vuonna 1955 Turun Laivastoaseman ja sinne sijoitetun 1. Lippueen henkilöstöstä oli ilman asuntoa yhteensä 50, mikä oli puolet koko Turun varuskunnan asunnontarvitsijoiden määrästä. Osa heistä oli väliaikaisesti koululaiva Suomen Joutsenella asuvia poikamiehiä ja osa muilla paikkakunnilla, Raisiossa ja Naantalissa asuvia.

Puolustusvoimain rakentamiseen saatiin 1950-luvulla työttömyysvaroja, ja niiden avulla voitiin syksyllä 1956 aloittaa kahden 12 perheen **asuinkerrostalon 167 A ja B** rakennustyöt. Kolmikerroksiset tyyppitalot suunnitteli puolustusministeriön rakennusosaston arkkitehti Heidi Vähäkallio-Hirvelä. Lähes samojen piirustusten mukaan on rakennettu henkilökunnan asuintaloja monille muillekin tämän ajan kasarmialueille. Yhden porrashuoneen ympärille kiertyvää pohjakaavaa voitiin muuntaa halutun asuntotyyppijakauman







aikaansaamiseksi. Pansion suunnitelmat olivat yhteiset samaan aikaan Hyrylään rakennettujen asuintalojen kanssa ja niitä käytettiin myöhemmin mm. Kontiolahden varuskunnassa.

Pansion asuintalot rakennettiin Ketosenkylän eteläpuolelle pellon laitaan. Valmistuttuaan vuonna 1957 asuintalot kaksioineen ja kolmioineen paransivat huomattavasti asuntotilannetta. Lisää kuitenkin tarvittiin ja marraskuussa 1959 laadittiin asemapiirros asuinrakennusten C ja D sijoituksesta. Uusia asuntoja rakennettiin kuitenkin vasta seuraavan vuosikymmenen puolivälissä.<sup>88</sup>

#### Hevoset ja autot

Turun Laivastoaseman ja puolustusministeriön Pansion tilan hevoset majailivat 1950-luvun vaihteessa edelleen ”huonossa, sopimattomalla paikalla sijaitsevassa, pian luhistuvassa” Vähätalon vanhasta navetasta muutetussa tallissa hallinto- tai esikuntarakennuksen 76 välittömässä naapurissa. Vuonna 1953 puuttui Turun kaupungin terveydenhoitolautakunta asiaan ja vaati rakennusta hävitettäväksi.

Uuden kymmenen hevosen tallin ja siihen yhdistetyn sikalan n:o 155 (purettu) suunnitelmat laadittiin keväällä 1955. Rakennustöiden edettyä vuoden lopulla suojatyövaiheeseen, loppuivat määrärahat, ja hevoset jouutuivat edelleen tyytymään ”alapuolella kaiken arvostelun” olleeseen vanhaan asuntoonsa vielä seuraavaan vuoteen asti.

Laivastoasemalla oli vuonna 1958 kolme hevosta, mutta uusien kuorma-autojen ja traktorien myötä niistä oltiin vähitellen luopumassa. Vanha kuuden auton talli 124 ei enää riittänyt, ja sen laajentaminen oli pitkään esityslistoilla, kuitenkin toteutumatta. Vuonna 1955 autotalli peruskorjattiin ja sinne tehtiin korjaussyvennys ja betonilattia vanhan sorapohjan sijaan.<sup>89</sup>

#### Porkkalan palautus ja alushuolto

Vuonna 1955 Neuvostoliitto ilmoitti akkiarvaamatta palauttavansa Porkkalan vuokra-alueen ja sinne rakentamansa Upinniemen sotasatama- ja kasarmialu-

”P.I.M:n Pansion tilan vanha navetta seisoo yhä paikallaan levittäen saastaa ja lemua ympäristönsä, koska uuden sikala- ja tallirakennuksen rakennustyöt ovat viivästyneet. Röttelön purkamisen viivästyessä yli kevään istutusajan, jäävät paikan siistimistöihin ehdottomasti kuuluvat istutukset suorittamatta tässä yhteydessä.”

MeVE Huolto-os. päällikkö, komentaja G. Fabritius Kertomus huoltotarkastuksesta 31.5.1956. TurLA Esik. Eb:1, KA T-21786/26.

Vas.: Laivaston Ehrensvärd-luokan yhteysalus, eli vanha venäläinen 1915 valmistunut Viaporin linnoutuksen yhteysalus Pansion moottoritorpedoveneva- ja n:o 72:n edustalla vuonna 1968. SA-kuva

Yllä: Pansion jatkosodan aikaista työpajatunnelistoa käytettiin mm. it-tykistöharjoitteluun. Luolahallin katossa erottuu harjoitusmaalina toimineen lentokoneen pienoismallin kiinnitysvaijeristoa. Kuva on vuodelta 1965. SA-kuva



Uusi kokoonpano  
eet. Upinniemeen päätettiin nopealla aikataululla siirtää Katajanokalla hankalissa oloissa ollut Helsingin Laivastoasema. Keveämmille aluksille, jollaisia kaikki Suomen laivaston näköpiirissä olleet alukset olivat, Upinniemi tarjosi hyvän operaatiotukikohdan etenkin suopeampien jääolosuhteidensa takia. Turun Laivastoasema oli kuitenkin edelleen jäävä laivaston päätukikohdaksi ja varsinkin teknillisen huollon keskuksiksi.<sup>90</sup>

Samana vuonna aloitettiin uudelleen puolustuslaitoksen perushankinnat, joiden myötä laivastokin alkoi saada uusia aluksia. Vuosikymmenen loppupuoliskolla tilattiin nk. H- eli hätäohjelman ensimmäisenä eränä uusi miinalaiva Keihässalmi, kaksi teräsrakenteista R-luokan 90 tonnin raivaajaa Rihtniemi ja Rymättylä sekä kaksi 70 tonnin englannissa valmistettua Dark- eli suomalaisittain Vasama-luokan moottoritykkivenettä erilaisten kuljetusalusten lisäksi.

Pansion parakarakennuksissa oli 1940-luvun loppupuolelta lähtien harjoitettu laivastoaseman omaa pienimuotoista mutta välttämätöntä alushuoltotoimintaa. Koska Valmetin Pansion Telakan kanssa ei voitu suoranaisesti kilpailla, kutsuttiin vanhassa tykkipajassa ja takomossa sekä tunnelistossa olleita korjaamotiloja opetuspajaksi, joka oli alistettuna Laivaston Koululle. Alushankintojen myötä pajan työskentelytiloja laajennettiin vuonna 1956 ja työntekijöiden määrää lisättiin.<sup>91</sup>

Rantakasarmien 71 palauttamisen lisäksi laivastoasema halusi myös sen vieressä olevan moottoritorpedo- eli sodan jälkeen moottoritykkiveneiksi muuttuneiden alusten säilytysvajan 72 telakkoineen. Alue oli Valmetille käytännössä tarpeeton, koska siellä oli säilytetty ainoastaan laivaston aluksia.

Valmet oli halukas vaihtamaan moottoritykkivenetelakan laivastoaseman itäosan peltoalueelta saatavaan työläisten omakotitalojen rakennusalueeseen sekä laivatelakka-alueen laajennukseen Vähätalon eteläpuolella. Aluevaihto toteutui vuonna 1958. Moottoritykkivenetelakka ja sen laiturit kunnostettiin 1950-luvun lopulla.<sup>92</sup>

#### Uusi kokoonpano

Vasama-moottoritykkiveneet ja raivaajat Rymättylä ja Rihtniemi liitettiin laivaston kokoonpanoon vuoteen 1957 mennessä, miinalaiva Keihässalmi vuonna 1958 ja seuraavana vuonna vielä kolme R-luokan vartioalusta Ruisalo, Raisio ja Röyttä. Vanhoja huonokuntoisia aluksia, mm. puurakenteisia raivausveneitä voitiin samalla poistaa käytöstä.

Merivoimat olivat huhtikuussa 1957 siirtyneet uuteen kokoonpanoon eli nk. meripiiriorganisaatioon. Laivaston alukset olivat muodostaneet vuodesta 1952 lähtien kaksi lippuetta, jotka nyt alistettiin Turun ja Helsingin laivastoasemien päälliköille eli tästä lähtien komentajille. Turun Laivastoaseman komentaja johti Turun Lippueen koulutusta, henkilöasioita ja huoltoa. Opetuspaja irrotettiin Laivaston Koulun alaisuudesta ja sen nimeksi tuli Korjauspaja.

Laivastoaseman ja myös RT 2:n eli entisen Turun Rannikkotykistörykmentin rakennuskannan kunnossapidosta huolehti Puolustusministeriön rakennuskonttori rakennusmestareineen. Konttori sai vuonna 1956 uudet tilat käytöstä poistuneesta kasarmiparakista 125.

Laivastoaseman alueella oli 1950-luvun alusta asti ollut myös rajavartioston toimintaa. Lähinnä virkistysalueena käytetystä Koivuluodosta oli erotettu maa-alue Saaristomeren merivartioston hallintaan lentovenesatamalle. Alueelle rakennettiin lentokonesuoja Beaver-vesitasolle, varastoja sekä toimisto- ja asuinrakennukset. Alueen omistus säilyi Turun Laivastoasemalla.<sup>93</sup>

**Merivoimamme — 2.600 tonnia!  
Vertailukohteita voi hakea**

HS 9.10.1958



### Täystyöllisyydestä tuotannonmuutokseen 1960-luvulla

Pansion telakan uudella puolella tehdasrakennustyöt jatkuivat 1960-luvun vaihteessa. Alueen korkein rakennus oli uusi hitsaus- ja levyhalli telakka-alueen pääportin pielessä. Se ja siihen pohjoisen puolella liittyvä halli lisäsivät telakalle 5000 m<sup>2</sup> katettua työskentelytilaa. Telakalla työskenteli yli tuhat laivanrakentajaa pääosin Neuvostoliittoon suuntautuvien rahtialustilausten parissa. Aluksia toimitettiin myös muualle; kaukaisin kohde oli Indonesian hallitukselle rakennettu matkustajarahtilaiva.

Uudisrakennuksen ohella myös korjaustoiminta oli 1950-luvun lopusta lähtien vilkastunut, esim. 1959 telakoitiin yhteensä 45 alusta. Nykyisen laivastoaseman alueella olevan korjaustelakan rakennuskantaa täydennettiin tällä ajanjaksolla vain muutamilla rakennuksilla. Mahdollisesti jo 1950-luvun lopussa, mutta viimeistään 1960-luvulla rakennettiin **kaksi puista varastorakennusta** puutyöpajan pohjoispuoliseen rinteeseen. Varastot liittyivät niiden pohjoispuoliseen metsään raivattuun materiaaliavarastoaukeaan. Tätä kautta kulki myös suurin tieyhteys telakan pääkonttorille ja edelleen pääportille.

Konehallin edessä olevan laajentuneen laiturialueen kulmaan rakennettiin vuosien 1960–61 vaihteessa hiekkatiilinen **satamatoimisto**. Sen alakerrassa oli muuntamo- ja suurjännitejakotilat, jotka liittyivät ilmeisesti lisääntyneen satama- ja telakkanosturimäärän sähkönsyöttöön. Vanhan laivatelakan pohjoisreunaan pystytettiin 1960-luvun lopussa vanhemman parakin korvannut Puutalo Oy:n toimittama **toimistoparakki**. Siinä oli kolme toimistohuonetta, tarkastajan ja neuvotteluhuoneet sekä wc- ja pesutilat. Rakennusta on sittemmin laajennettu ja uudistettu.

Vaikka telakalla oli vielä vuonna 1960 täystyöllisyys, eivät neuvostotilaukset, tai edes presidentti Leonid Brezhnevin vierailullaan syksyllä 1961 esittämät laveat lupaukset kyenneet estämään laivanrakennusteollisuuden maailmanlaajuisen taantuman vaikutuksia. Kesällä 1963 Valmet ilmoitti ryhtyvänsä tuotannon uudelleenjärjestelytoimenpiteisiin Pansion telakalla.

Ilmanvaihtolaitteet olivat 1960-luvun teknistyvän rakentamisen myötä nousseet kysytyiksi tuotteiksi. Valmet rakensi teollisuus- ja huoneilmastointilaitteita Tampereen Lentokonetehtaalla, josta puuttuivat riittävät laajentumismahdollisuudet. Ilmanvaihtolaitteiden tuotanto siirrettiin vuoden 1964 alkupuoliskolla Pansion telakalle, eli nyt ”Pansion tehtaalle”, jolle se merkitsi työllisyyden säilyttämistä entisellään. Laivanrakennusta ei kokonaan lopetettu, mutta sitä keskittyttiin laivojen suunnittelun ohella Helsingin Katajanokan telakalle.<sup>94</sup>



Neuvostoliiton presidentti Leonid Brezhnev Pansion konehallin edustalla 26.9.1961. V.K. Hietanen/ JOKA/ MV

”Jatkuvia tilauksia vaikkapa sadan vuoden tähtäimellä ja täydellistä aseistariisumisen toteuttamista koko maailmassa lupasi presidentti Brezhnev Valmetin Pansion telakkatyöläisille suorittaessaan sinne tänä aamuna tutustumisvierailun. Entinen koneinsinööri Leonid Brezhnev tutustui ilmeisellä mielenkiinnolla telakan hitsaus- ja levytyöhalliin, laivojen rakennusaluksiin ja kaaripajaan.”

HS 27.9.1961

### SATAMATOIMISTO

1960–61 / Valmet (1959)

- betoni- ja tiilirakenteinen, 2 kerrosta

Vas.: Satamatoimiston itäsivuun on myöhemmin lisätty terassi.

Oik. yllä: Pohjoisemman varaston vieressä oleva vanha työmaaparakki.

### TOIMISTOPARAKKI

1969 / Puutalo Oy, arkkitehti Matti Korhonen (1969)

- puurakenteinen, alun perin 127 m<sup>2</sup>

Oik.: Vintturihuoneen 124 länsipuolella on arkkitehti Matti Korhosen 20.9.1969 suunnittelema ja Puutalo Oy:n toimittama parakkitoimisto. Sen paikalla oli jo 1950-luvulla vastaavankokoinen parakki. PhRakL

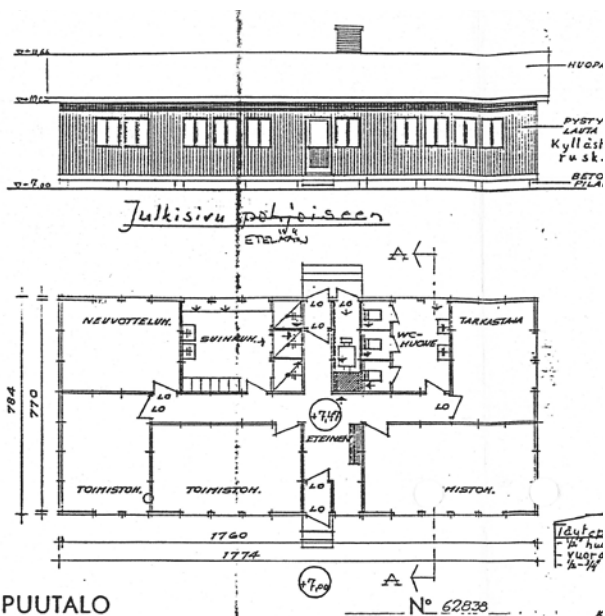


## KAKSI VARASTOA

1950-60-luku / Valmet

- puurakenteisia

Yllä ja yllä oik.: Telakka-alueen pohjoispuolella olevat puurakenteiset varastot ovat todennäköisesti alkuperäisasussaan.



## Teollisuusalueen laajentuminen 1970-luvulla

Kesäkuussa 1973 Valmet vuokrasi puolustusministeriöltä 78 hehtaarin alueen Pansion tehtaan laajentamista varten. Aluejärjestelyyn liittyi uuden, nykyisin käytössä olevan lähestymistien, Metallikadun rakentaminen. Se linjattiin idästä Pernontieltä laivastoaseman ja Valmetin välistä rajaa pitkin aina vanhalle Pansiontielle asti Vähätalon luona. Tehdaslaajennukset poistivat Pansiontien Valmetin puoleisen osan käytöstä, mutta rautatie säilyi edelleen. Risteysalueelle, Vähätalon itäpuolelle tehtiin uusi linja-autojen päätepyssäkki.

Valmetin vuokraama alue mahdollisti uuden yhdystien rakentamisen Metallikadulta laivastoaseman autohallin eteläpuolitse ja Mikkolanvuoren kaakkoislaitea pitkin vanhalle korjaustelakan alueelle. Vastineeksi Valmet lupautui luovuttamaan Rantakasarmen 71 ja venehallin 72 itäpuolelta 70 metrin levyisen maakaistaleen. Tälle alueelle laivastoasema rakensi myöhemmin 1980-luvulla uuden Kiiskihallin. Syntynyt raja säilyi aina 1990-luvulle asti.

Käytöstä poistuneen Pansion tien paikalle ja entisille Vähätalon peltoaukeille Valmet rakensi kevääseen 1974 mennessä yhteensä 7000 m<sup>2</sup>:n kokoiset tehdashallit. Hallien pohjoispuolelle tehtiin Metallikadulle ja uudelle rantatielle ulottuva varastoalue. Sen 11 metriä korkeat ja 35 metriä leveät nosturiradat kiinnittävät nykyäänkin päähuomion Pansioon saavuttaessa.

Pansion tehtaan tuotanto keskittyi nyt entistä enemmän erilaisiin ilmastointi-, jäähdytys- ja kuivauslaitteisiin. Kesällä 1973 luovutettiin Neuvostoliitolle viimeinen rakenteilla ollut rahtialus, eikä uusia laivatilauksia ollut sillä hetkellä tiedossa. Helsingissä aloitti vuonna 1974 toimintansa Valmetin uusi Vuosaaren telakka, jonne suurten alusten valmistaminen keskittyi. Sen myötä poistui käytöstä myös vanha Katajanokan telakka.

Marraskuun lopussa 1973 Valmet osti Pansion tehtaan vieressä sijainneen Laivateollisuus Oy:n ja sen 18 hehtaarin maa-alueet. Kaksi Valmetin Pansiossa omistamaa telakkaa kuitenkin jatkoivat toimintaansa erillisinä vielä seuraavat kymmenen vuotta.

Valmetilla oli vuonna 1976 pyrkimyksiä laajentaa tehdasaluettaan edelleen pohjoiseen päin, Vähätalon rakennusten paikalle. Näiden aikeiden estämiseksi laivastoasema otti yhteyttä myös Museovirastoon Vähätalon rakennusten suojelutarpeen selvittämiseksi.

Pansion telakan vanhaa, laivastoaseman nykyisellä alueella olevaa osaa käytettiin korjaustelakkana. Sen rakennuskantaa täydennettiin vuonna 1977. Puutyöpajan pohjoispuolelle rakennettiin aaltopeltinen maalaamohalli. Vene- telakan nostoradan päälle, vintturihuoneen 63 eteen ja osin päälle valmistui teräsrakenteinen, aaltopellillä verhoiltu halli. Sitä käytettiin suojaamaan korjattavien penialusten hiekkapuhallustöitä.<sup>95</sup>





## UUDISTUKSIA LAIVASTON VANAVEDESSÄ 1960–1979

### Alus- ja asehuolto varastoineen

Vaikka Helsingin Laivastoasema muutti uusvanhoihin, ja paljon aiempaa parempiin tiloihinsa Upinniemeen kesällä 1959, säilyi Turun Laivastoasema laivaston korjaushuollon keskuksena 1960-luvulla. Uudet, aiempaa ”teknillisemmät” alukset asettivat alushuollolle ja Pansion korjaamolle korkeampia vaatimuksia niin henkilöstöön, telakka- ja huoltotiloihin, kuin niiden koneisiin ja laitteisiinkin nähden. Tätä silmällä pitäen merivoimien esikunnassa laadittiin vuonna 1959 kokonaissuunnitelma korjaamotilojen keskittämiseksi ja työtilojen lisäämiseksi.

Pansion korjaamo oli 1960-luvun alussa sijoitettu kolmeen erilliseen rakennukseen ja siellä työskenteli noin 60 siviilityöntekijää. Pääkorjaamon, eli tykkipajan 58 koneistushalli oli tilava, mutta tarvittavien lisälaitteiden asentamiseksi oli siellä toimineelle moottorihuoltamolle löydettävä muita tiloja. Viereinen takomorakennus 59 oli toisarvoisessa käytössä ja kunnostettiin vuoden 1961 aikana uudeksi moottorikorjaamoksi. Takomon jatkeeksi suunniteltiin lisäksi hiekkapuhallinlaitosta, joka sijaitsi tuolloin Arandan alueella Turussa. Tähän ei kuitenkaan löytynyt määrärahoja.

Uusi moottorikorjaamo ei pystynyt korjaamaan uusimpien alusten koneita. 1950-luvun lopulla käyttöön otetuissa Vasama- ja R-luokan aluksissa oli uudenlaisia suurtehdieseleitä, joiden korjaustyöt annettiin Valmetin Linnavuoren tehtaiden toimeksi. Samoin meneteltiin jatkossa mm. 1960-luvulla käyttöön otettujen Nuoli-moottoritykkiveneiden neuvostomoottoreiden kohdalla.

Pansion korjaamoon kuului myös vanha sähköpaja 56. Monia eri vaiheita kokenut rakennus oli 1950-luvun puolenvälin jälkeen muutettu majoituskäytöstä korjaamon levyosastoksi. Sen toiminta liittyi ennen kaikkea Kallanpään varikossa kokoonpantujen miinojen valmistus- ja korjaustöihin. Levyosaston peruskorjauksesta laadittiin suunnitelmat vuonna 1961. Rakennusta oli tarkoitus laajentaa myös uudella puutyöverstaalla, joka olisi korvannut laiturialueella vuodesta 1944 parakkimaisissa tiloissa toimineen puusepänpajan.

Pansion sotasatama ja tykkilaituri nostokurkineen vuonna 1968. Laituriin ovat kiinnittyneet saattajat Uusimaa ja Hämeenmaa (toisesta näkyy vain savu-piippu) ja kaksi R-luokan vartiovenettä. Etualalla kuljetuslautta Kala 5. SA-kuva

**”Laivastomme päässyt aallonpohjasta”  
Tonnisto kuitenkin vain neljännes sallitusta**

HS 10.7.1963



## TARVEAINEVARASTO

1963–64 / PLM? (1963)

- puurakenteinen

Yllä ja yllä oik.: U-muotoisen tarveainevaraston julkisivut on verhoiltu poimutetulla levyllä. Vaakalaukaiset liukuovet ovat alkuperäisiä.



Puusepänpajan toteutuksesta ei ole tietoa, mutta levyosaston viereen rakennettiin lokakuussa 1963 laadittujen suunnitelmien mukaan uusi **tarveainevarasto**. U-muotoinen, pulpettikattoinen puurakennus valmistui 1964. Se korvasi korjaamon alueelta, Nuolihallin paikalta purettuja vanhoja varastorakennuksia.

Vuonna 1963 perustettiin Pansion työpajatunnelistoon korjaamon teleknillinen osasto. Radioiden ym. viestivälineiden lisäksi siellä huollettiin kaikenlaisia sähkölaitteita kuten hyrräkompassia, sukellusvenetorjunnan telelaitteita ja tutkia.<sup>96</sup>

## Nuolihalli

Suomelta oli rauhansopimuksessa kielletty moottoritorpedoveneiden käyttö, mutta sodanaikaiset torpedot olivat yhä varastoissa. Vasama-luokan moottoritykkiveneet voitiin tarpeen vaatiessa varustaa torpedoheittimin, kuten 1960-luvun taitteessa käyttökänsä päässä olleet sodanaikaiset, pienillä tykeillä aseistetut moottoritorpedoveneetkin. Varastossa olleiden torpedojen kunnostus tuli ajankohtaiseksi samoihin aikoihin, ja siten Pansion korjaamojärjestelyt koskivat myös torpedohuoltolan perustamista.

Uusia moottoritykkiveneitä ryhdyttiin rakentamaan vuonna 1960 Laivateollisuus Oy:n telakalla Pansiossa. Nuoli-luokan veneet olivat puurakenteisia, joten ne tarvitsivat lämmitetyt vajatilat talvehtimista ja huoltoa varten. Kaikkia veneitä ei henkilöstön ja määrärahojen vähyyden takia pidetty purjehdus-

Tykkipaja n:o 58 ja Nuolihalli vuonna 1968. Vasemalla näkyy takomon n:o 59 varjo. SA-kuva





kaudellakaan vesillä. Nuoli-veneiden suojaksi oli aikomus louhia luolatiloja Upinniemeen, mutta aietta ei toteutettu.

Moottoritykkivenelaivueen ensimmäiset neljä Nuolta valmistuivat syksyllä 1961, toiset neljä seuraavana vuonna ja 1963 vielä kolme lisää. Veneiden säilytystilojen rakentamisella oli jo kiire. Pansioon rakennettavan moottoritykkivenehallin eli **Nuolihallin** pääpiirustukset valmistuivat toukokuussa 1963, mutta rakennustöihin päästiin vasta vuoden lopussa. Halli sijoitettiin Valkamalahden rantaan tykkipajan pohjoispuolelle. Alueelta oli jo vuosina 1959–60 purettu viimeiset Niemen-tilan rakennukset.

Rantaan entisen Niemen saunan kohdalle rakennettiin nk. ruuvitelakka veneiden ylösnostamiseksi. Siporex-elementtiseinäisessä Nuolihallissa oli rannanpuolella suuret liukuovet, joista veneet voitiin tuoda sisään kuljetusratoja pitkin. Nuolihalli ja ruuvitelakka valmistuivat vuoden 1964 aikana.

Laivastoasemien alaisuudessa muutaman vuoden olleet Turun ja Helsingin Lippueet yhdistettiin toukokuussa 1961 itsenäiseksi sotien aikaista Rannikko-laivastoa vastaavaksi joukko-osastoksi, jolle annettiin nimeksi Laivastolippue. Koululaiva Suomen Joutsen oli poistettu laivaston aluskannasta vuonna 1960. Uudeksi koululaivaksi ostettiin 1962 Englannin Amiraliteetilta käytettynä Porlock Bay -niminen fregatti, joka ristittiin Matti Kurjeksi. Sitä ei liitetty Laivastolippueeseen, vaan se toimi 1960-luvun itsenäisenä merivoimien joukkoyksikkönä.<sup>97</sup>

#### Laivaston Koulu kasarmiin

Pansion alushuoltojärjestelyihin liittyen haluttiin Laivaston Koulun ja sukeltajakurssin käytössä ollut Rantakasarmi muuttaa takaisin alkuperäiseen käyttöönsä laivavarustusvarastoksi. Sukeltajakurssi siirrettiin keväällä 1962 Upinniemeen, jossa sille oli valmistunut ajanmukaiset harjoitustilat uuteen sotilaskoti- ja urheilutaloon.

Aikomuksena oli siirtää perässä myös Laivaston Koulu. Siirto ei kuitenkaan toteutunut vielä pitkään aikaan ja siksi Laivaston Koulun kurssitoiminta keskitettiin vuonna 1962 Pansion kasarmiin. Rantakasarmi muutettiin 1963 jälleen laivakalustovarastoksi.

Ahtaaksi käyneen kasarmin ohella voitiin majoitukseen käyttää talvikaudella myös aluksia, mm. koululaiva Matti Kurkea. Hätäratkaisuna vuonna



#### NUOLIHALLI

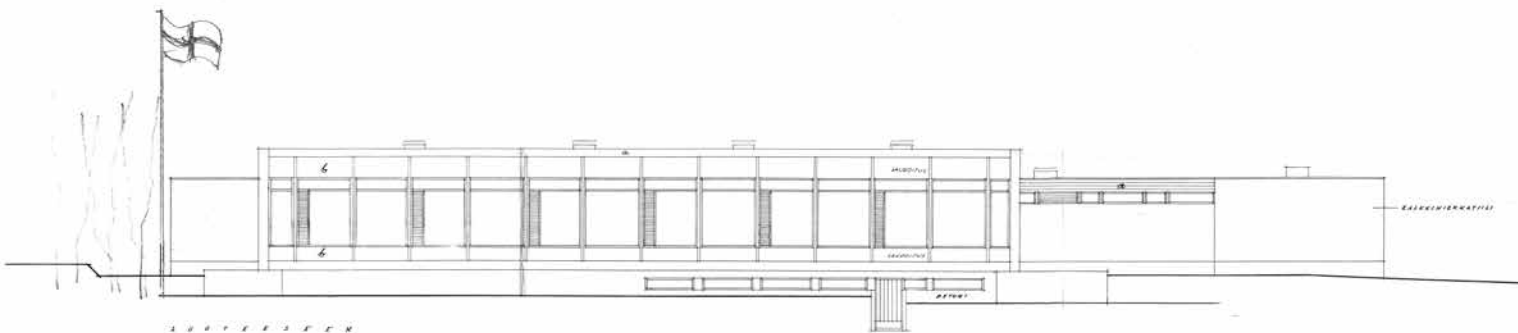
1964 / PLM? (1963–64)

- betoni- ja siporex-rakenteinen

Yllä: Nuolihallin läntiset liukuovet. Siporex-seinät on verhoiltu myöhemmin aaltopeltilevyllä.

Vas. ja alla: Ruuvitelakan nostovaunu ja konehuone.





Pansion aliupseerikerhon luoteis- eli pääjulkisivu, Arkkitehtuuritoimisto Marianna ja Mikko Heliövaara 25.1.1963. PhRakL

1963 siirrettiin alokaskomppania talvikaudeksi kaupunkiin Turun kasarmeille. Ne olivat vapautuneet Porin Prikaatin muutettua Säkylään.

Laivastolippue sai keväällä 1964 käyttöönsä kaksi Neuvostoliittosta käytettynä ostettua fregattia, suomalaisittain saattajaa. Tallinnasta noudetut saattajat Uusimaa ja Hämeenmaa olivat laivaston ajanmukaisimmat taistelualukset. Ne auttoivat osaltaan myös Pansion talvista majoitusahautta. Alokkaita ei enää talvella 1965 tarvinnut sijoittaa monen kymmenen kilometrin päähän Turun kasarmeille.<sup>98</sup>

#### Uudistuvat kerhot

Turun Meriupseerikerho peruskorjattiin 1960-luvun vaihteessa. Rauhalaan asennettiin mm. keskuslämmitys ja sisätilojen pintamateriaaleja ajanmukaistettiin. Laivaston aliupseerikerhon talkootöillä tehtyä rakennusta ei sen sijaan voitu korjaustöillä parantaa. Se oli aivan liian pieni laivastoaseman 250 hengen aliupseerivahvuuteen nähden. Kerho oli mukavuuksiltaan ja keittiönsä puolesta puutteellinen. Poliisiviranomaiset ja alkoholiliike olivat tehneet kerhosta jo useita ”uhkavaatimuksia” ja ulkomaiset laivastovierailut vaativat edustavampia kerhotiloja.

Uuden **aliupseerikerhon** rakentamisesta tehtiin keväällä 1962 puolustusministeriölle kiireellinen esitys. Rakennusosastolla laadittiin kesällä huonetila-ohjelma ja pääpiirustukset valmistuivat tammikuussa 1963. Aliupseerikerhon suunnittelusta vastasi Arkkitehtuuritoimisto Marianna ja Mikko Heliövaara. Rakennustyöt aloitettiin Puolustusministeriön rakennustyön toimesta samana vuonna ja rakennus otettiin käyttöön kesäkuussa 1964.

Matala ja linjakas aliupseerikerho suurine ikkunapintoineen toi Pansion rakennuskantaan uuden vuosikymmenen tuulet. Julkisivuissa korostuu puolustusvoimien 1960-luvun rakentamisen asiallisuus ja kustannustehokkuus. Julkisivujäsentelyssä vuorottelevat umpinaiset kalkkihiekkatiiliset muuripinnat ja vaakasuuntaiset nauhaikkunat. Ikkuna- ja oviaukot on sijoitettu pääasiassa syvennyksiin, joita reunustaa lähes poikkeuksetta tummaksi käsitelty lautaverhoilu ja karkea sahautamuottipintainen betonisokkeli. Sisätiloja hallitsevat aikakaudelle tyypilliset kiiltävät vinyylilaattalattiat ja tummaksi käsiteltyt lauta-alakatot.

Rinnan Pansion aliupseerikerhon kanssa suunniteltiin Upinniemen varuskuntakerho Arkkitehtuuritoimisto Pentti Aholan toimesta. Upinniemessä samaan rakennukseen oli yhdistetty sekä aliupseeri- että upseerikerhot, joten se oli jonkin verran suurempi. Myös Heliövaarat suunnittelivat muutamia



Aliupseerikerhon sisäänkäynnin koristuksena on vanha ankkuri.





Vas.: Aliupseerikerhon juhlasali vuonna 1965. Sisätiloille on tyypillistä tummaksi käsitellyt lautaverhoilut ja vaaleiksi maalatut rappaamattomat tiiliseinät. SA-kuva

Yllä: Sama tila vuonna 2018.

rakennuksia Upinniemeen, mm. vuonna 1964 valmistuneen päävartion ja seuraavana vuonna valmistuneen varuskuntakirkon.

Kaikkien Pansion rakennusten arkkitehtisuunnittelu annettiin Heliövaarojen toimistolle 1960-luvun alussa ja työskäki kesti aina 1980-luvulle asti. Kasarmialueiden arkkitehtitehtäviä oli ryhdytty antamaan pienelle joukolle yksityistoimistoja rakennusosaston yliarkkitehdin Vilho Nokon vuonna 1956 alkaneella kaudella. Rakennusosaston oma suunnittelu vähentyi. Ulkopuolisille toimistoille annettiin tehtäväksi joko yhden varuskunnan kokonaisuunnittelutehtävät tai useita samantyyppisiä rakennuksia eri varuskunnissa. Toimistoille oli valtaosin yhteistä se, että niiden omistajat olivat olleet Vilho Nokon opiskelutovereita.<sup>99</sup>

#### Kivilinnanmäen asuintalot

Kantahenkilöstön asuntotilanne edellytti vuonna 1962 kahden asuintalon rakentamista; henkilökuntaa oli 265, mutta asuntoja vain 102. Vuonna 1963 merivoimien asuntotilanne heikkeni entisestään, sillä uusien alusten miehittämistä varten varusmiesten määrää lisättiin 60 prosenttia palvelukseenastumiserää kohti ja kantahenkilökuntaa 120 hengellä eli 24 prosentilla.

Asuintaloja pantiin rakenteille vuonna 1964 niin Pansiossa kuin Upinniessä. Ketosenkylän itäpuolelle, aivan laivastoaseman rajalle rakennettiin

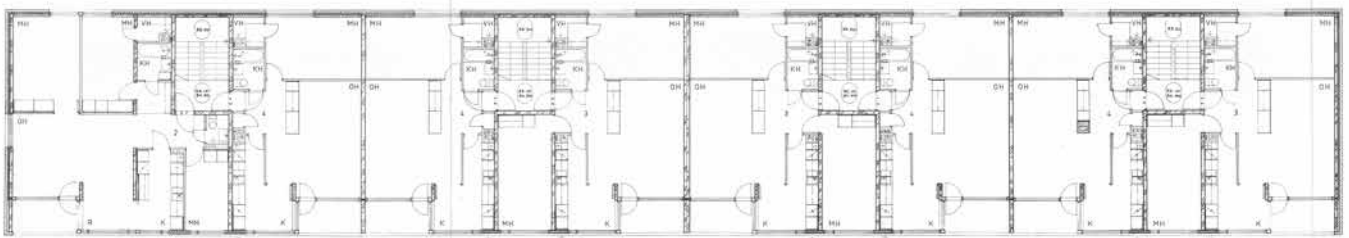
#### ALIUPSEERIKERHO

1964 / Arkkitehtuuritoimisto Marianna ja Mikko Heliövaara (1963)

- betoni- ja tiilirakenteinen

Aliupseerikerhon sisäänkäynti vuonna 1968. SA-kuva





Ylinnä: Kivlinnanmäen kerrostalot vuonna 1968. SA-kuva

Yllä: Asuinrakennuksen A 1. ja 2. kerrosten pohjapiirros, Marianna ja Mikko Heliövaara 25.1.1964. PhRakL

neljä kaksikerroksista asuintaloa. **Asuintalot A, B, C ja D** suunnitteli Arkkitehtuuritoimisto Marianna ja Mikko Heliövaara ja pääpiirustukset valmis-  
tuivat tammikuussa 1964. Arkkitehtuuriltaan ne jatkoivat aliupseerikerhon  
tasakattoista ja matalaa, vaakasuntaista tyyliä.

Kahteen suurempaan kolmen porrashuoneen taloon tuli 16 asuntoa:  
kaksi suurempaa neljän huoneen asuntoa, kuusi kolmiota ja kahdeksan kak-  
siota. Pienemmissä taloissa oli kaksi porrashuonetta ja kahdeksan asuntoa.  
Kerrostalot valmistuivat 1965–68 ja asuinalue sai nimen Kivlinnanmäki.<sup>100</sup>

nyk. As Oy Turun Kivlinnankatu 8

### ASUINRAKENNUKSET A-D

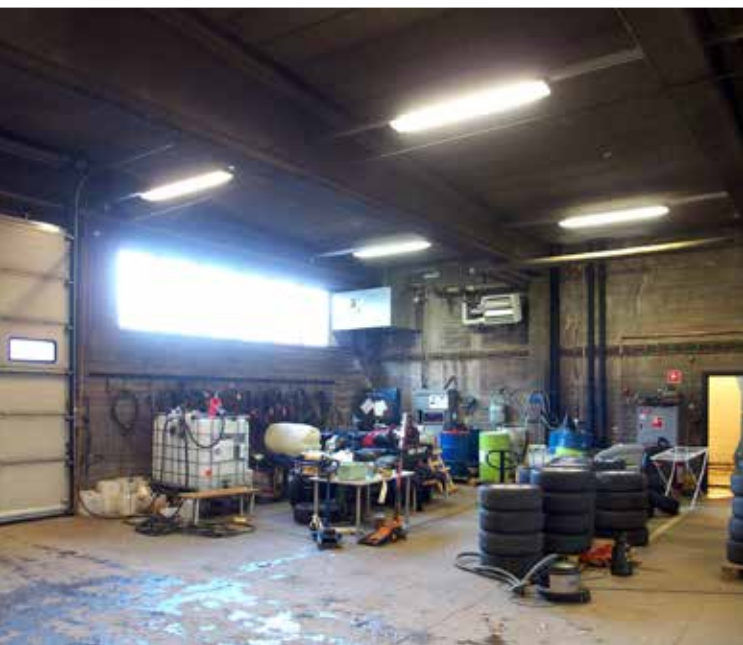
1964 / Arkkitehtuuritoimisto Marianna ja Mikko  
Heliövaara (1964)

- betonirakenteisia, 2 kerrosta



Oik.: Kivlinnanmäen talot pihanpuolelta vuonna 1979. SA-kuva





### Autohalli ja päävartio

Turun laivastoaseman viimeinen hevonen luovutettiin Porin Prikaatille kesäkuussa 1962 ja korvattiin traktorilla ja perävaunulla. Puolustusministeriön Pansion tila jatkoi kuitenkin edelleen toimintaansa. Hevostallin ja sikalan naapuriin suunniteltiin 1960-luvun alussa uutta kalustovajaa, mutta se toteutettiin vasta vuosikymmenen loppupuoliskolla (purettu).

Tilan naapurissa ollut autotalli kävi aina vain ahtaammaksi traktorien ja muiden ajoneuvojen lisääntyessä 1960-luvulla. Sieltä puuttuivat ajamukaiset voiteluaineiden, varaosien, renkaiden ja palokaluston säilytystilat. Upinniemeen valmistui 1962 uusi autohalli ja paloasema. Vanhan autotallin laajentamisyrittämisistä luovuttiin myös Pansiossa ja päädyttiin rakentamaan uusi autohalli- ja huoltola.

Vaikka Pansion ja Upinniemen autohallit ovat lähes samanaikaisia ja julkisivuiltaan kahi-tiilisiä, ei niitä tehty samojen suunnitelmien mukaan. Pansion **autohallin** pääpiirustukset valmistuivat vuoden 1964 alkupuoliskolla. Vuoden aikana Pansioon saatiin ensimmäinen paloauto, joka lainattiin Turun palokunnalta. Autohallin perustuksia kaivettiin vuoden 1964 alussa, mutta rakentaminen venyi. Yläpohjan rakennekuvat laadittiin vasta maaliskuussa 1966. Uuden autohallin valmistuttua vanhaa autotallia käytettiin mm. polkupyörävarastona.

Pansion vanhaa vartiotupaa n:o 112 oli laajennettu 1959 viidellä arestikopilla. Laivastoaseman 1960-luvun viimeinen uudisrakennus oli sen korvanut, sotasataman portille sijoitettu päävartiorakennus (purettu). Myös tässä tapauksessa seurattiin viiveellä Upinniemen rakennusohjelmaa, sillä sinne valmistui vuonna 1964 Arkkitehtuuritoimisto Marianna ja Mikko Heliövaaran suunnittelema päävartio.

Heliövaarojen toimisto laati Pansion päävartion suunnitelmat vuosien 1969–70 vaihteessa. Ulkoiselta tyyliltään se ei juurikaan eronnut jo monta vuotta aiemmin rinteesen sen yläpuolelle valmistuneesta aliupseerikerhosta. Kalkkihiekkatiilijulkisivuja oli siinäkin jäsennelty aukotusten kohdilla tummaksi käsitellyllä lautaverhouksella.<sup>101</sup>

### Varusvarasto- ja saunarakennus

Kaksi tärkeää rakennuskohdetta jäi toteuttamatta 1960-luvun verrattain vireään uudisrakennustoiminnan aikana. Huoltorakennuksessa ollut sotilaskoti ja keskusvarusvarasto sekä 1950-luvun miehistösauna ja kasarmien liikuntasali olivat kooltaan täysin riittämättömät 1960-luvulla nousseelle miehistövahvuudelle.

### AUTOHALLI

1966 / Arkkitehtuuritoimisto Marianna ja Mikko Heliövaara (1964)

- betoni- ja tiilirakenteinen

Yllä: Autohallin pohjoisjulkisivua.

Yllä vas.: Sisätilojen betoniseinät ovat tummentuneet aikojen kuluessa.



Ylinnä: Vartiosotilas sotasataman portilla vuonna 1979. Takana päävartiorakennus. SA-kuva

Yllä: Päävartion arestikoppeja vuonna 1972. SA-kuva

Oik.: Äkseerausta Pansion huoltorakennuksen eteläpuolella vuonna 1979. SA-kuva



"Yleisesti on todettu, että HellAs:illa ei ruoan laatu ole ollut yhtä hyvää kuin TurLAS:illa, mutta perussyitä tähän ei ole kyetty selvittämään."

MeVE esikuntapäällikkö, kommodori O. Haikala, huoltopäällikkö, komentaja A. Komulainen 1.3.1965, Merivoimien huoltotilannekatsaus 1964. MeVE Huolto-os kertomukset 1962–65, KA T-22039/1.





## **VARUSVARASTO JA SAUNA**

1976-77 / Arkkitehtitoimisto Heliövaara ja Uksila (1975-76)  
- betoni- ja tiilirakenteinen

Yllä: Saunatiloihin on pääsy alemmalla tasolla rannan puolelta. Yläosan ulkoseinät ovat betonielementtirakenteisia.

Yllä vas.: Saunan alkuperäiset ikkunalla varustetut teräsulkoiset.

Kesk. vas.: Pohjakerroksen mosaiikkibetonilattiaa.

Vas.: Saunan pukuhuone.

Varusvarasto ja muita taloushuollon varastotiloja olisi saatu lisää laajentamalla vanhaa huoltorakennusta. Laajennus oli suunnitteilla koko 1960-luvun, kuitenkin toteutumatta. Sillä välin varusvaraston toimintaa pyrittiin sujuvoittamaan siirtämällä liinavaatteiden vaihto saunan yhteyteen vuonna 1964.

Toteutumattomaan uudisrakennuskohteeseen, Pansion nk. kuntotaloon suunniteltiin uutta sotilaskotia, voimisteluhallia ja uimahallia sekä miehistösaunaa ja liinavaatteiden vaihtovarastoja, poliklinikkaa ja sukeltajien painekammiohuonetta. Periaatteeltaan se olisi vastannut Upinniemeen 1962 valmistunutta sotilaskoti- ja urheiluhallirakennusta, joka oli Osmo Lapon suunnittelema.

Upinniemen esimerkkiä noudatteli toinenkin toteuttamaton uudishanke, harjoitushalli. Upinniemeen valmistui Pentti Pajarisen piirtämä aseharjoitushalli vuonna 1963. Pansiossa varusmiesten koulutukseen ja Laivaston Koulun kurssitoimintaan tarvittiin vuonna 1964 laaditun esityksen mukaan 1600 m<sup>2</sup>:n kokoinen halli. Asetekniikan koulutustilojen, miina- ja raivaushallin, sukellusvenetorjunta- ja torpedohallin sekä ilmatorjuntahallin lisäksi rakennukseen kaavailtiin muitakin opetus- ja luokkatiloja.

Pansion seuraava suurempi uudisrakennushanke, yhdistetty **varusvarasto- ja saunarakennus** toteutettiin vasta 1970-luvun loppupuolella. Sen arkkitehtisuunnittelusta vastasi Arkkitehtitoimisto Heliövaara ja Uksila. Kaksisinkerroksinen varusvarasto- ja saunarakennus rakennettiin vuosien 1976–77 aikana Valkamalahden rantaan. Saunatilat olivat alakerrassa, josta oli pääsy paikalta puretun Länsiranta-huvilan vanhojen tammien koristamalle rantaluokalle. Toisen kerroksen varusvarastoon oli maantasoyhteys kallion päältä.<sup>102</sup>

Alla: Varusvarasto- ja saunarakennus vuonna 1979 etelänpuolelta toisen kerroksen tasalta. SA-kuva





### Alushuoltoon keskittyminen

Laivaston Koulusta siirrettiin syksyllä 1979 Upinniemeen, jonne laivaston varusmieskoulutus keskitettiin. Siirto liittyi rationalisointitoimiin, joilla pyrittiin vähentämään Turun ja Helsingin Laivastoasemien päällekkäisiä tehtäviä. Pääosa aluksista, mm. 1970-luvulla valmistuneet tykkiveneet Turunmaa ja Karjala sekä niiden erikoishuolto keskitettiin Pansioon. Samaan aikaan, vuonna 1980 Laivastolippueen nimi muutettiin perinteisemmäksi Rannikkolaivastoksi.

Laivaston Koulun siirrosta huolimatta ei Turun Laivastoaseman joukkojen vahvuus pienentynyt, koska alusten määrä lisääntyi. Tästä johtuen suunniteltiin vielä 1979 uutta ruokala- ja muonavarastorakennusta. Päädyttiin kuitenkin vanhan, huonoon kuntoon päässeeseen huoltorakennuksen peruskorjaukseen vuosina 1982–83. Muonavarastotiloja rakennuksen alakerrassa uudistettiin ja niitä laajennettiin varusvarastolta vapautuneisiin tiloihin.

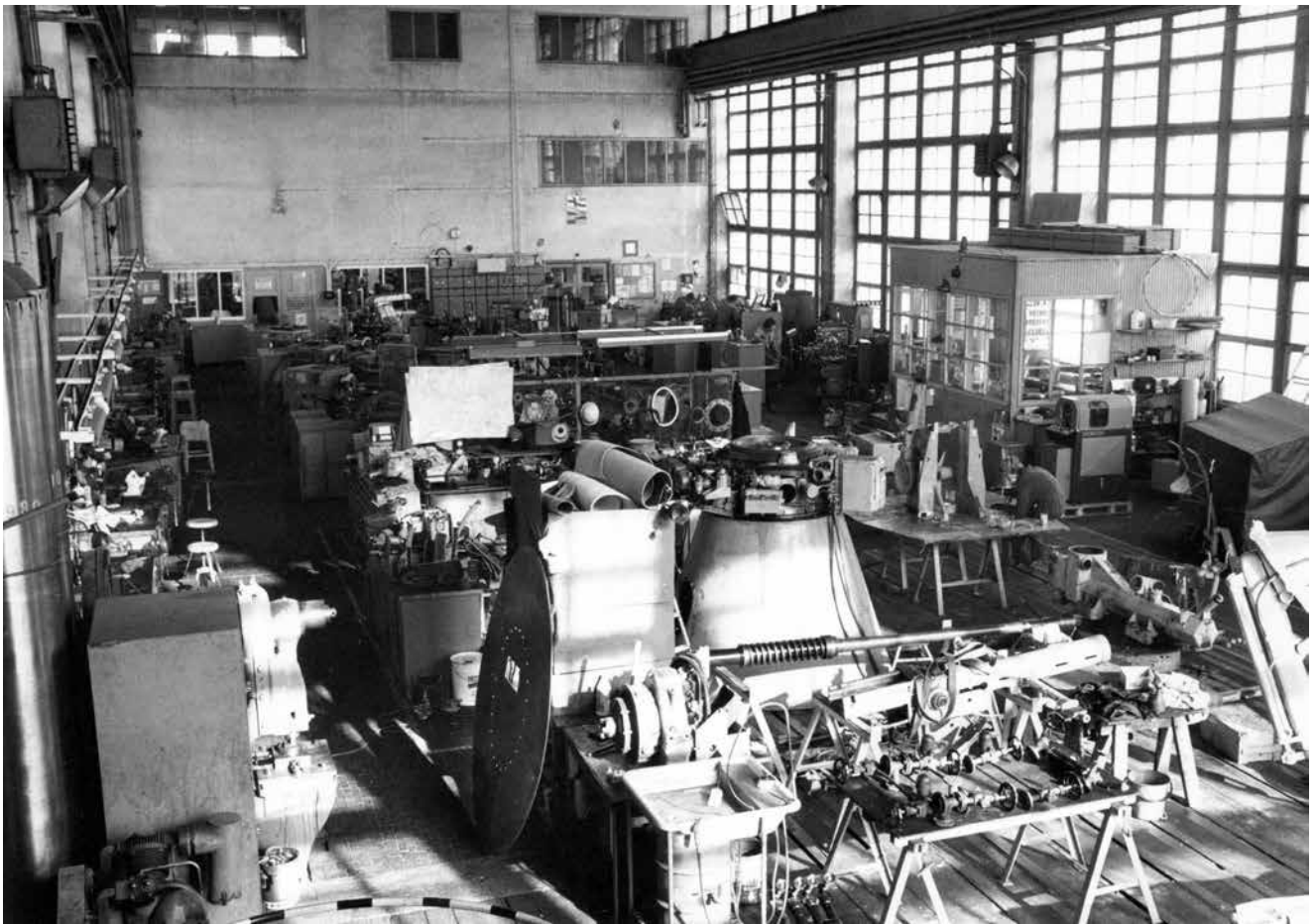
Laivaston Koululta kasarmista vapautuneita tiloja voitiin käyttää hyväksi siirtämällä hallintorakennuksessa 76 ollut poliklinikka sen neljänteen kerrokseen. Poliklinikan siirtämistä kasarmiin pohjakerrokseen laajempiin tiloihin pohdittiin moneen otteeseen, mutta siirto toteutui vasta vuonna 2003. Kasarmiin siirrettiin myös huoltorakennuksen ruokasalin toisessa päässä ahtaissa tiloissa ollut sotilaskoti. Hallintorakennus peruskorjattiin vuosina 1992–93, jolloin sen ullakolle tehtiin uusia tiloja.

Pansion sotasataman laitureita uudistettiin ja laajennettiin 1980-luvun kuluessa alushankintojen, mm. Helsinki-luokan ohjusveneidensä sekä öljyntorjunta-alusten Halli ja Hylje myötä. Kiiski-luokan pienten heräteraivaajien hankinnan yhteydessä niille päädyttiin rakentamaan samantyyppinen säilytys- ja halli kuin aikoinaan Nuoli-veneille. Nk. Kiiskihalli rakennettiin vanhan moottoritorpedovenetelakan paikalle vuonna 1987. Sodanaikaisen miinavarikon lähistölle rakennettiin 1980-luvun lopulla kolme varastohallia alusten yksikkövarastoiksi ja mm. öljyntorjuntavälineistöille.<sup>103</sup>

Oik.: Pansion korjaamo eli vanha tykkipaja n:o 58 vuonna 1979. Takaseinällä näkyvät varasto- ja toimistotilojen ikkunat on nyttemmin murattu umpeen. SA-kuva

Alla: Pansio vuonna 1979. Sotasataman aallonmurtajaan ovat kiinnittyneinä saattajat Uusimaa ja Hämeenmaa. Niiden takana jatkosodan aikana valmistuneet tykkipaja n:o 58 ja takomo n:o 59 sekä Nuolihalli "ruuvitelakkoineen". Taustalla Valmetin telakan laaja varastoalue nostokurkirateineen. SA-kuva





#### **Laivastoasema saa telakkansa**

Turun laivastoaseman telakka-alue palasi alkuperäiseen laajuuteensa 1990-luvun alussa laivanrakennusteollisuuden vaikeuksien myötä. Valmetin Pansion telakka ja Laivateollisuus Oy:n telakka oli vuonna 1984 yhdistetty Valmetin Laivateollisuus Oy:ksi. Telakkatoiminta oli kuitenkin kannattamatonta. Rationalisointipyrkimysten takia Valmet ja sen suurin kilpailija Wärtsilä sopivat yhdistävänsä telakka- ja paperikoneetuotantonsa uusiksi suuryhtiöiksi.

Valmet sai osalleen kannattavan paperikoneeteollisuuden, kun taas Wärtsilä, jonka suurtelakka oli 1970-luvulla rakennettu Pansion pohjoispuolelle, otti vastuulleen vaikeuksissa olleen telakkateollisuuden. Wärtsilä Meriteollisuus Oy aloitti toimintansa vuonna 1987. Pansion vanha telakka-alue tehdashalleineen oli suurimmalta osin Valmet Paperikoneet Oy:n hallussa.

Laivateollisuus Oy fuusioitiin Wärtsilä Meriteollisuus Oy:hyn keväällä 1988. Jo samana kesänä sen laivanrakennustoiminta lakkautettiin. Wärtsilä Meriteollisuus Oy teki konkurssin vuonna 1990. Sen Pansiossa olevat alueet tulivat myyntiin vuoden lopulla järjestetyssä konkurssihuutokaupassa. Turun kaupunki osti pääosan alueista.

Vuonna 1992 puolustusministeriö ja Turun kaupunki sopivat maanvaihdoista, jonka myötä laivastoaseman itäiset, entiset peltoalueet kaavoitettiin asuntorakentamiselle. Vastineeksi laivastoasema sai haltuunsa Pansiosta kaupungin Valmet Paperikoneet Oy:ltä hankkiman 20 hehtaarin maa-alueen. Aluevaihtoon liittyi myös muita Turun alueen maa-alueita sekä mm. kaupungin Vähä-Heikkilän kasarmialueelle rakennuttama uusi koulutusrakennus.

Turun Laivastoaseman saama ”Pansio II” -nimiseksi ristitty maa-alue käsitti sodanaikaiset moottorivene- ja laivatelakat sekä Valmetin rakentamat työparakennukset niiden luona. Ahtaaksi käynyt Pansion Korjaamo voitiin näin siirtää entistä paljon laajempiin tiloihin.

”Telakka-alueella on kaikki, mikä laivastoasemalle muutoin pitäisi rakentaa”

Puolustusministeriön kiinteistötoimiston päällikkö, vanhempi hallitussihteeri Pentti Miettinen, HS 28.5.1991.



- Rakennukset 1937 asti
- Rakennukset 1939–1944
- Rakennukset 1945–1959
- Rakennukset 1960–1979
- Rakennukset 1980–2019
- 1945 jälkeen puretut





Valmetin kaarikattoinen konehalli peruskorjattiin korjaamolle vuoteen 1996 mennessä. Alueelle saneerattiin tilat myös vuonna 1998 perustetulle Merivoimien Varikon keskusvarikolle, Merivoimien Tutkimuslaitokselle sekä Puolustushallinnon Rakennuslaitokselle.

Laajentuneesta laivastoaseman alueesta laadittiin vuosina 1994–95 maankäyttö- ja maisemanhoitosuunnitelma. Maankäytön osalta tavoitteena oli erottaa sotilas- ja siviilitoiminnot omiksi kokonaisuuksikseen ja määritellä niiden tarvitsemat aluevaraukset. Maisemanhoidollisesti pyrittiin mm. maisemallisesti tärkeiden avointen alueiden eli entisten peltoaukeiden ylläpitoon.

Museoviranomaiset ovat osallistuneet eri vaiheissa tehtyjen Pansion rakennusperintöä sekä muinaisjäännoiksi ja vedenalaista kulttuuriperintöä koskevien suunnitelmien tarkasteluun asiantuntija- ja viranomaisroolissa.<sup>104</sup>

### Organisaatio- ja hallintamuutoksia

Turun Laivastoasema on kokenut 1990- ja 2000-lukujen aikana muun puolustuslaitoksen tapaan lukuisia organisaatio- ja nimenmuutoksia. Turun ja Helsingin Laivastoasemat sekä Rannikkolaivasto lakkautettiin vuonna 1993, ja niiden tilalle perustettiin Saaristomeren ja Suomenlahden Laivastot.

Kun 46 vuotta toisistaan erotettuina olleet laivasto ja rannikkotyöstä yhdistettiin vuonna 1998 jälleen merivoimiksi, yhdistettiin myös Saaristomeren Laivasto ja Turun rannikkorykmentti Saaristomeren meripuolustusalueeksi. Samaan aikaan perustettiin myös em. Merivoimien Varikko. Lakkautetusta Saaristomeren Laivastosta siihen liitettiin Pansiossa ollut Elektroniikkakorjaamo.

Laivastoaseman rakennuskanta ja keskeiset maa-alueet siirtyivät vuonna 2003 Senaatti-kiinteistöille ja kantahenkilökunnan asuinalueet Kruunu-asunnot Oy:lle. Vuodenvaihteessa 2015 Saaristomeren meripuolustusalue lakkautettiin. Uudelleenperustetun Rannikkolaivaston esikunta sijoitettiin Pansioon. Tuolloin toteutettuihin uudistuksiin liittyi myös vuodesta 2006 Merivoimien materiaalilaitoksena tunnetun entisen Merivoimien Varikon liittäminen perustettuun Puolustusvoimien logistiikkalaitokseen.

Turun Laivastoasemaa kutsutaan nykyisin Pansion tukikohdaksi. Siellä majailevat Rannikkolaivaston esikunnan lisäksi kaksi laivaston kolmesta taistelualustan laivueesta: Katanpää-, Kuha- ja Kiiski-luokan raivaaja-aluksilla varustettu 4. Miinantorjuntalaivue ja 6. Pintatorjuntalaivue Rauma-luokan ohjusveneineen. Pansion vartiointi- ja huoltotoiminnasta vastaa 8. Huolto-laivue, johon kuuluvat lisäksi mm. öljyntorjunta-alukset.<sup>105</sup>

Pansion kasarmin edustalla vuonna 1979. SA-kuva





# Lähteet ja liitteet

## Lähdeviitteet

- 1 Katselmus 3.7.1804, Turun ja Porin läänin 1. piirin virkatalojen tarkastajan arkisto, Vähätalo Pansio (Vähätalo) F:173, KA. Mäntylä, ”Raision vaiheet 1600-luvun alusta ison vihan päättymiseen”, s. 312. Oja, ”Raision keskiaika ja 1500-luku”, s. 236. Mäntylä, *Raision historia II*, s. 114–115. *Uusi Aura* 14.10.1902.
- 2 Oja, s. 50–54, 70, 236, 241–242. Vähätalo F:173, KA. Isojakokartta 1781, A105:50 ja Senaatin kartasto IX 15 ja IX 16, 1881, KA Maanmittaushallitus (MH). Mäntylä, ”Raision vaiheet...”, s. 318–322.
- 3 Asiakirjat 1840–53, Vähätalo F:173, KA. Turun linnoituskartat (1854?), KA VKP-3/1:1.
- 4 Dahlström, *Ur Runsalas hävder*, s. 171–173, 177, 183–186, 193. *Åbo Underrättelser (ÅU)* 1.7.1856. Turun linnoituskartat 1854, KA VIK IK:4 ja VKP 3/1:1.
- 5 Asiakirjat 1857–1901, Vähätalo F:173, KA. *Åbo Tidningar* 22.5.1860, 17.5.1896, *ÅU* 21.6.1866, 15.6.1874, 11.6.1875, 20.5.1895, 7.7.1900, *Aura* 4.6. ja 3.7.1892, 20.12.1895, *Sanomia Turusta* 9.7.1892, *Viipurin Sanomat* 3.9.1897, *Länsisuomen Työmies* 22.7.1899. Yliaho, ”Asutus rakennukset ja asuminen”, s. 265, 268–269. Uudistuskartta 1901, A105:50, KA MH.
- 6 Asiakirjat 1901–18, Vähätalo F:173, KA. *Turun Sanomat (TS)* 26.1.1917, 31.10.2003, *ÅU* 11.11.1901, *Uusi Aura* 30.10.1909, *Turkulainen* 4.9. ja 9.10.1915, 28.1., 30.3. ja 3.8.1916, *Västra Finland* 8.3.1917.
- 7 Asiakirjat 1918, Vähätalo F:173, KA. *TS* 26.1.1917, *Uusi Aura* 20.10.1917.
- 8 *Uusi Aura* 2.2., 11.3.1919, *Kauppalehti* 14.11.1919. Jung, ”Turun asema-kaavat”, s. 6. *Uusi Suomi* 14.12.1921
- 9 *Maaseudun Sanomat* 4.4.1922, *Sosialisti* 12.1., 17.7.1923, 25.2.1926, *Uusi Aura* 6.5.1927. Asiakirjat 1923–32, Vähätalo F:173, KA. Alaranta, *Lapsuus ei katoa koskaan*, s. 105.
- 10 *Uusi Aura* 20.1.1924. Rewell, ”Tutkimusta tukikohdan kokoonpanosta ja teknillisestä järjestelystä uuden lohkoajan puitteissa”, Sotakorkeakoulu, S.T.O:n merilinja 1928, Turun Laivastoasema (TurLA) muistiot, kirjeenvaihto (kirj.) 1925–51, KA T-22254/1. *Helsingin Sanomat (HS)* 7.7.1928. Schoultz, ”Uusi sotasatamamme – Muutamia strategisia näkökohtia” ja Grönroos, ”Uusi sotasatamamme”, Laivastolehti 8 ja 9/1928. *TS* 10. ja 11.10.1928.
- 11 Mäntylä, *Raision historia II*, s. 321–322. Meripuolustuksen esikunta, Järjestely- ja lkp-toimisto suunnitelmat 1931, KA R-658/1.
- 12 Puolustusneuvoston kirj. 18.4.1932, KA R-628/2. Sotilasvirkatalokartta 1930, 1935 ja 1937, sot.virk. 84, KA Asutushallitus. Pakkolunastuskartta 1937, A105:50, KA MH.
- 13 Vähätalo F:173, KA. TurLA Talouststo kirj. 1942, KA T-16402/14. Piirustukset 1963, PhRakL. Tieto kattotuolista: Sanna Kupila, ”Rakennustutkijan huvittelua ja arkistolöytöjä”, *Varsinais-Suomen kulttuuriperintöblogi* 21.7.2015.
- 14 Katselmukset, Vähätalo F:173, KA. Merivoimien Esikunta (MeVE) Rakennustoimisto (Rak.tsto) rakennuskortit 1949, KA T-17467. ”Kertomus virkamatkasta Pansioon 16.2.1976”, MV.
- 15 Katselmukset 3.7.1804, 15.6.1842, 12.9.1860, 29.9.1880, 15.7.1901, 5.11.1902, 3.10.1911, Vähätalo F:173, KA. MeVE Huolto-os. kirj. 1950, KA T-17425/2880 ja Rak.tsto rakennuskortit 1949, KA T-17467/1. ”Kertomus virkamatkasta Pansioon 16.2.1976”, MV.
- 16 *ÅU* 11.11.1901 ja 5.9.1917. Vuokrasopimus 11.3.1904, Vähätalo F:173, KA. *TS* 26.1.1917, 31.10.2003, kts. myös *Pansion kulttuurikuntoilureitti*. *Uusi Aura* 6.5.1927. Alaranta, s. 105. MeVE Linnoituststo rak.asiat, KA T-16018/1571 ja Huolto-os kert. 1962–65, KA T-22039/1. TurLA Talousos. kirj. 1947 ja 1949, KA T-18784/4 ja T-18784/16. TurLA Esikunta Db:1 1960, KA T-21786/14 ja Eb:1 1961, KA T-21786/26. PE Huoltoststo kirj. 1960, KA T-21261/36 ja muistiot 1961, KA T-21261/10. Piirustukset 1959 ja luettelot, PhRakL.
- 17 Yleisesikunta (YE) Operatiivinen os., Merivoimatsto (Op 2) sal. kirj., KA T-2867/1. MeVE sotilasos. (Os.1) kirj. 1936–37, KA T-13094/2.
- 18 MeVE Talousos. kirj. 1939, KA T-13721/15. Puolustusministeriö (PLM), Teknillinen osasto (Tekn. os.) FI:251 kirj. 1937, KA PLM-39.
- 19 YE Op 2 sal. kirj. 1937, KA T-2867/1. TurLA muistiot ja kirj. 1938–39, KA T-22254/1.
- 20 YE Op 2 sal. kirj. 1937, KA T-2867/1. Puolustusneuvosto ptk:t 1939 ja kirj. 1931–39, KA R-628/2. MeVE Talousos. kirj. 1939, KA T-13721/15. Tekn. os. kirj. 1939, KA T-17953/31 ja T-17953/32. Muistio 1939 TurLA:n arkistosta, kuva teoksessa: Auvinen, s.19.
- 21 TurLA sal. kirj. 1939, KA T-2819/1. PLM mietinnöt ja tutkimukset 1934–42, KA T-24027/4. Kijanen, ”Laivasto sotatoimissa” (osa 1), s. 240–241.
- 22 TurLA sal. kirj. 1939 ja 1940, KA T-2819/1 ja T-2819/2. Kijanen, ”Laivasto sotatoimissa” (osa 1), s. 301–302. AM arkkitehtiesittely: Risto-Veikko Luukkonen.
- 23 Päämaja (PM) Merivoimatoimisto Op.2. asiakirjat 1939–40, KA T-2866/12. TurLA muistiot, kirj. 1939, KA T-22254/1.
- 24 Tekn. os. kirj. 1938, 1939 ja 1940, KA T-17953/8, T-17953/31 ja T-19558/3. PhRakL piirustukset.
- 25 Pv.PE Merivoimatsto kirj. 1940, KA T-2159/2 ja Sot.var.tsto.kirj. 1939–40, KA T-7759/3 ja KA T-7759/6. Tekn. os. kirj. 1940, KA T-19558/5. TurLA muistiot, kirj. 1940, KA T-22254/1. Kijanen, ”Laivasto sotatoimissa” (osa 1), s. 317–319. Valokuvat 1940, PhRakL.
- 26 TurLA sal. kirj. 1940–41, KA T-16399/12. Tekn. os. kirj. 1940, KA T-19558/3. Kijanen, ”Laivasto sotatoimissa” (osa 1), s. 317.
- 27 Tekn. os. kirj. 1938 ja 1941, KA T-17953/8 ja T-19558/4. TurLA Esikunta sal. kirj. 1942, KA T-16402/15.
- 28 TurLA Talouststo tilit 1941, KA T-16402/9. TurLA sal. kirj. 1941, KA T-16399/12. Laivaston Esikunta (LE) sal. kirj. 1941, KA T-15816/14. Kijanen, ”Laivasto sotatoimissa” (osa 2), s. 28, 72.
- 29 Tekn. os. kirj. 1941, KA T-19558/5. MeVE Linn.tsto rakennusasiat, KA T-16018/1571 ja Rak.tsto kirj., KA T-16016/1543. TurLA Talouststo tilit 1941, KA T-16402/9. PhRakL piirustukset. Uola, Jääkärienraalin vuosisata, s. 350.
- 30 LE F:1 sal. kirj. 1942, KA T-22109/40, TurLA muistiot, kirj. 1942, KA T-22254/1 ja Talouststo tilit 1942, KA T-16405/1.
- 31 Tekn. os. kirj. 1942, KA T-19558/4. PhRakL piirustukset. TurLA muistiot, kirj. 1942, KA T-22254/1. PLM Rakennusosasto (Rak.os.) kirj. 1943, KA T-19558/4.
- 32 TurLA Esikunta sal. kirj. 1942, KA T-16402/15. TurLA kirj. 1942, KA T-22254/2 ja Talouststo tilit 1942, KA 16405/1. PM Op.2 kirj. 1942, KA T-15718/6Rak.os. sal. kirj. 1942–43, KA T-23828/57. Tekn. os. kirj. 1942, KA T-19558/5. LE Eca:2 1943, KA T-22109/19.
- 33 Tekn. os. kirj. 1942, KA T-19558/4. Piirustukset, PhRakL.
- 34 Piirustukset, AM. TurLA Esikunta sal. kirj. 1942, KA 16402/15.
- 35 TurLA muistiot, kirj. 1942, KA T-22254/1 ja Talouststo tilit 1942, KA T-16405/1. Rak.os. kirj. 1942, KA T-20600/6. PM Op.2 kirj. 1942, KA T-15718/6. LE Eca:2 1943, KA T-22109/19.
- 36 TurLA sal. kirj. 1943, KA T-16405/3. TurLA Talouststo tilit 1943 ja kirj. 1944, KA T-16409/1 ja T-16410/4. Rak.os. kirj. 1943, KA T-20600/10.
- 37 PM Op.2 kirj. 1943, KA T-15718/11.
- 38 Rak.os. kirj. 1943, KA T-20600/9 ja T-20600/10. Rak.os. kirj. 1943, KA T-19558/5. TurLA Talouststo tilit 1943, KA T-16409/1.
- 39 TurLA muistiot, kirj. 1942–43, KA T-22254/1, sal. kirj. 1943, KA T-16406/5 ja Talouststo kirj. 1942 ja tilit 1944, KA T-16402/14 ja 16413/1. Kijanen, ”Laivasto sotatoimissa” (osa 2), s. 121. Rak.os. kirj. 1943, KA T-20600/9.
- 40 TurLA muistiot, kirj. 1943, KA T-22254/1, Talouststo tilit 1943 ja 1944 sekä kirj. 1944, KA T-16409/1, T-16413/1 ja T-16410/4. Rak.os. kirj. 1943, KA T-20600/10.
- 41 Rak.os. kirj. 1943, KA T-20600/9, T-20600/10 ja T-19558/5. TurLA sal. kirj. 1943, KA 16406/5.
- 42 TurLA muistiot, kirj. 1944, KA T-22254/1.
- 43 TurLA Talouststo kirj. 1944 ja tilit 1944, KA T-16410/4 ja T-16413/1.
- 44 TurLA Talouststo tilit 1944 sekä kirj. 1944, 1947 ja 1948, KA T-16413/1, T-16410/4, T-18784/4 ja T-18784/5. TurLA sal. kirj. 1943, KA 16406/5. Rak.os. kirj. 1944, KA T-19558/5 ja T-20600/11. Piirustukset, AM.

- 45 TurLA muistiot, kirj. 1944, KA T-22254/1.
- 46 MeVe Raktsto kirj., KA T-16016/1544.
- 47 Kijanen, ”Laivasto sotatoimissa” (osa 2), s. 234. Rak.os. kirj. 1944, KA T-19558/3.
- 48 MeVe Raktsto kirj., KA T-16016/1544 ja Op.os kirj. 1944, KA T-16443/1940. TurLA Esikunta sal. kirj. 1945, KA T-22011/6 ja Talouststo tilit 1944, KA 16413/1. Auvinen, s. 107.
- 49 Rak.os. kirj. 1944, KA T-19558/5 ja T-20600/12.
- 50 MeVe Talouststo kirj. 1944, KA T-16438/1850-1852 ja Huolto-os. kirj. 1944, KA T-17372/2228. TurLA Esikunta sal. kirj. 1945, KA T-22011/6.
- 51 TurLA Talouststo kirj. 1944, KA T-16410/4. MeVe Huolto-os. kirj. 1944, KA T-17372/2228 ja Rak.tsto, rakennuskortit 1949, KA T-17467.
- 52 Piirustukset 1939, PhRakL. Tekn. os. kirj. 1939, KA T-17953/31. TurLA sal. kirj. 1939, KA T-2819/1. LE Eca:2 1943, KA T-22109/19. Mäkinen, *Suomen valkoinen sotilasarkkitehtuuri 1926–1939*, s. 240. Manninen, *Niinisalon kasarmialue*, s. 10–13. Muistio 1939, TurLAs arkisto, kuva teoksessa: Auvinen, s.19. Kijanen, ”Laivasto sotatoimissa” (osa 1), s. 241.
- 53 Piirustukset 1939 ja 1961, PhRakL. Tekn. os. kirj. 1939, KA T-17953/31. TurLA sal. kirj. 1939, KA T-2819/1. LE Eca:2 1943, KA T-22109/19.
- 54 Piirustukset 1940–41 ja kirj. elok. 1940 ja luettelot, PhRakL. Pv.PE Sot.var.tsto.kirj. 1939–40, KA T-7759/6. TurLA Talouststo tilit 1941 ja kirj. 1944, 1947, 1948, KA T-16402/9, T-16410/4, T-18784/4, T-18784/5. LE Eca:2 1943, KA T-22109/19. MeVe Huolto-os. kirj. 1950, KA T-17425/2880.
- 55 Piirustukset 1941–1942, PhRakL. Pv.PE Sot.var.tsto.kirj. 1940, KA T-7759/3. TurLA Talouststo tilit 1941, 1942 ja kirj. 1944, 1949, KA T-16402/9, T-16405/1, T-16410/4 ja T-18784/16. TurLA sal. kirj. 1943, KA T-16406/5 ja muistiot, kirj. 1948, KA T-22254/1. PM Op.2 kirj. 1942, KA T-15718/6. LE Eca:2 1943, KA T-22109/19. Mäkinen, ”Puolustusministeriön naisarkkitehdit”, s. 181.
- 56 Piirustukset 1940–42, 1961 ja kirj. elok. 1940, PhRakL. Pv.PE Sot.var.tsto.kirj. 1940, KA T-7759/3. TurLA Talouststo tilit 1941 ja kirj. 1944, KA T-16402/9 ja T-16410/4, Tekn. os. kirj. 1942, 1944, KA T-19558/4 ja T-19558/5. PM Op.2 kirj. 1942, KA T-15718/6. PE Huoltotsto kirj. 1961 ja 1962, KA T-21261/42 ja T-21261/46.
- 57 TurLA muistiot, kirj. 1941–43, KA T-22254/1. TurLA Talouststo kirj. 1944 ja tilit 1943, 1944, KA T-16410/4, T-16409/1 ja T-16413/1. Tekn. os. kirj. 1942, KA T-19558/4. Rak.os. kirj. 1943 ja 1944, KA T-20600/10 ja T-20600/11. LE Eca:2 1943, KA T-22109/19.
- 58 Piirustukset, PhRakL. Sotilasvirkatalkartta 84, KA Asutushallitus. TurLA Talouststo tilit 1942, KA T-16405/1. Rak.os. kirj. 1942, KA T-20600/6.
- 59 TurLA Talouststo tilit 1944 ja kirj. 1944, KA T-16413/1 ja T-16410/4.
- 60 TurLA muistiot, kirj. 1940, KA T-22254/1 ja Esikunta Db:1 1956, KA T-21786/14 ja Eb:1 1956, KA T-21786/26. TurLA Talouststo tilit 1943 ja kirj. 1944, KA T-16409/1 ja T-16410/4. LE Eca:2 1943, KA T-22109/19. Pv.PE Sot.var.tsto.kirj. 1939–40, KA T-7759/6. PE Huoltotsto kirj. 1954, 1962, KA T-21261/22, T-21261/46. MeVe Huolto-os kert. 1962–65, KA T-22039/1. Piirustukset 1943, 1963 ja 1977, PhRakL.
- 61 TurLA muistiot, kirj. 1943–44 ja sal. kirj. 1943, KA T-22254/1 ja T-16406/5. TurLA Talouststo kirj. 1942 ja 1944 sekä tilit 1944, KA 16402/14, T-16410/4, T-16413/1. Rak.os. kirj. 1943 ja sal. kirj. 1943, KA T-20600/10 ja T-23828/58. MeVe Huolto-os. kirj. 1944, KA T-17372/2228.
- 62 TurLA Talouststo kirj. 1944, KA T-16410/4. MeVe Huolto-os. kirj. 1944, KA T-17372/2228.
- 63 TurLA Talouststo tilit 1943, kirj. 1944, 1947, 1949, KA T-16409/1, T-16410/4, T-18784/4, T-18784/16. TurLA muistiot, kirj. 1948, KA T-22254/1 ja Esikunta Eb:1 1956, KA T-21786/26. PLM kirj. 1942, KA T-20600/4. MeVe Huolto-os. kirj. 1944, 1950, KA T-17372/2228, T-17425/2880 ja Raktsto rakennuskortit 1949, KA T-17467/1. Mäkinen, *Suomen...*, s. 203–211. Piirustusnimeiot 1943, PhRakL.
- 64 TurLA Talouststo tilit 1943 ja 1944 sekä kirj. 1944, 1945, 1947–1949, KA T-16409/1 ja T-16413/1 sekä T-16410/4, T-18784/2, T-18784/4, T-18784/5, T-18784/16. TurLA Esikunta Eb:1 1955, 1958, KA T-21786/26 ja Esikunta Db:1 1960, KA T-21786/14. Rak.os. kirj. 1943 ja 1944, KA T-20600/10, T-20600/11 ja T-20600/12. PE Huoltotsto sal. kirj. 1955, kirj. 1962 ja 1964, KA T-21133/5, T-21261/46 ja T-22568/16. MeVe Huolto-os kert. 1962–65 ja kert. 1974-92, KA T-22039/1 ja T-27953/9. Manninen, *Immola*, s. 62–65. Lehti, ”Tuki-kohtavarastot”, s. 305. Piirustukset PhRakL.
- 65 Piirustus 1944, PhRakL, Tekn. os. kirj. 1944, KA T-19558/5. MeVe Huolto-os kert. 1962–65, KA T-22039/1.
- 66 Piirustus, PhRakL.
- 67 Piirustus, PhRakL.Auvinen, s. 112.
- 68 TurLA Esikunta sal. kirj. 1945, KA T-22011/6 ja Talousos. kirj. 1945, KA T-18784/2.
- 69 MeVe Huolto-os. kirj. 1944, KA T-17372/2228. TurLA Huoltotsto kirj. 1948, KA T-18784/ 5 ja Esikunta sal. kirj. 1945, KA T-22011/6. Mattila, ”Merivoimiemme sodanjälkeinen miinanraivaustyö”, s. 280. Manninen, *Upinniemi-Obbnäs*, s. 14–22.
- 70 TurLA Esikunta sal. kirj. 1945–46, KA T-22011/6.
- 71 Piirustukset PhRakL TurLA Talousos. kirj. 1945, 1946, KA T-18784/2, T-18784/3.
- 72 Rak.os. kirj. 1944, KA T-20600/12. TurLA Esikunta sal. kirj. 1945, Db:1 1956 ja Eb:1 1956, KA T-22011/6, T-21786/14 ja T-21786/26. TurLA Talouststo kirj. 1946–1948, KA T-18784/3, T-18784/4 ja T-18784/5. Piirustukset 1945–1946, PhRakL.
- 73 TurLA Talousos. kirj. 1946, 1947, 1948 ja 1949, KA T-18784/3, T-18784/4, T-18784/5 ja T-18784/16.
- 74 Tervasmäki, *Puolustushallinto sodan ja rauhan aikana 1939–1978*, s. 294. Koivisto, ”Uudelleenjärjestely- ja jälleerakennuskausi”, s. 425–426, 432, 434. Rak.os. sal. kirj. 1945, KA T-23828/58. TurLA Talouststo tilit 1944, kirj. 1947, KA T-16413/1 ja T-18784/4. TurLA muistiot, kirj. 1948, KA T22254/1. MeVe Huolto-os. kirj. 1944, KA T-17372/2228.
- 75 HS 20.6.1945. *Laatokka* 13.10.1945. Tervasmäki, s. 294. Koivisto, s. 426. TurLA muistiot, kirj. 1948, KA T-22254/1 ja Esikunta sal. kirj. 1965, KA T-22011/6. Piirustukset PhRakL.
- 76 *Laatokka* 6.4.1946 ja 11.5.1946. HS 14.9.1947. TurLA muistiot, kirj. 1948, KA T-22254/1 ja Talousos. kirj. 1946, 1947, KA T-18784/3, T-18784/4. Tervasmäki, s. 295. KA.
- 77 HS 2.6.1946, 11.11.1949 ja 2.2.1958. TurLA Talousos. kirj. 1947, KA T-18784/4. Piirustukset 1946 PhRakL.
- 78 HS 1.11.1947 ja 14.9.1947. TurLA muistiot, kirj. 1939, KA T22254/1.
- 79 Piirustukset 1948 ja 1949 PhRakL. PLM Kiinteistöasiakirjat Turku KA T-28107/113. Valokuvat 1952, MV.
- 80 TurLA Talouststo kirj. 1944 ja 1949, KA T-16410/4 ja T-18784/16. HS 15.1.1949, 6.9.1949, 11.11.1949 ja 21.1.1952. Suunnittelijatiedot: Pansion kulttuurikuntoilureitti.
- 81 HS 20.1., 23.1., 25.1. ja 11.11.1949, 21.4.1951. Koivisto, s. 426. Mattila, s. 280.
- 82 HS 6.9.1952, 9.9.1953, 27.1.1954 ja 23.5.1957.
- 83 TurLA Talouststo kirj. 1948 ja 1949, KA T-18784/5 ja T-18784/16.
- 84 TurLA Talousos. kirj. 1947, 1948 ja 1949, KA T-18784/4, T-18784/5 ja T-18784/16. TurLA Esikunta sal. kirj. 1947–49, KA T-22011/6.
- 85 Auvinen, s. 128. TurLA Talousos. kirj. 1948 ja 1949, KA T-18784/5 ja T-18784/16.
- 86 TurLA Talousos. kirj. 1947, 1948 ja 1949, KA T-18784/4, T-18784/5 ja T-18784/16. TurLA Esikunta Db:1 1952–54, 1958, KA T-21786/14. MeVe Huolto-os. kirj. 1950, KA T-17425/2880. Piirustukset PhRakL. PE Huoltotsto kirj. 1954 ja sal. kirj. 1955, KA T-21261/22 ja T-21133/5. HS 5.12.1951 ja 19.10.1953.
- 87 TurLA Talousos. kirj. 1949, KA T-18784/16. TurLA Esikunta Db:1 1952–56 ja Eb:1 1956, KA T-21786/14 ja T-21786/26. PE Huoltotsto kirj. 1953, 1954 ja sal. kirj. 1955, KA T-21261/20, T-21261/22 ja T-21133/5. MeVe Huolto-os. kirj. 1950, KA T-17425/2880. Piirustukset 1951–52 PhRakL. HS 21.4.1951. Auvinen, s. 129.
- 88 TurLA Talousos. kirjeenvaihto 1949, KA T-18784/16. TurLA Esikunta Eb:1 1955–56, 1960, KA T-21786/26 ja Db:1 1952–56, 1958, 1960, KA T-21786/14. PE Huoltotsto kirj. 1954, 1955, 1957, 1960, 1961 ja sal. kirj. 1955, KA T-21261/22, T-21261/25, T-21261/30, T-21261/36, T-21261/42 ja T-21133/5. MeVe Huolto-os kert. 1962–65, KA T-22039/1. Piirustukset PhRakL.



- 89 Tur.LA Talousos. kirj. 1947, 1948 ja 1949, KA T-18784/4, T-18784/5 ja T-18784/16. Tur.LA Esikunta Db:1 1952–54, 1956, 1958, 1960, KA T-21786/14 sekä Eb:1 1955, KA T-21786/26. PE Huoltotsto kirj. 1954, KA T-21261/22. Piirustukset 1955 PhRakL.
- 90 MeVE Komtsto sal. kirj. 1955, KA T-22110/9.
- 91 Koivisto, s. 397–398, 426, 428. MeVE Komtsto sal. kirj. 1958, KA T-22110/9. PE Huoltotsto kirj. 1954 ja sal. kirj. 1955, KA T-21261/22 ja T-21133/5. Tur.LA Esikunta Eb:1 1956, KA T-21786/26.
- 92 PE Huoltotsto kirj. 1953, 1958, 1960 ja sal. kirjeistö 1955, KA T-21261/20, T-21261/32, T-21261/36 ja T-21133/5. Tur.LA Esikunta Db:1 1954, 1960, KA T-21786/14 ja Eb:1 1956, 1958, KA T-21786/26. HS 1.2.1958.
- 93 Tur.LA Esikunta Eb:1 1957–58, 1960, KA T-21786/26 ja Db:1 1956–58, KA T-21786/14. Tur.LA Talousos. kirj. 1949, KA T-18784/16. PE Pääintendentintsto kirj. 1951, KA T-21261/17.
- 94 HS 22.6.1960, 31.1.1961, 27.9.1961, 29.8.1963, 13.11.1964 ja 9.4.1965 *Aluksia NL:oon*. Piirustukset 1959–61, PhRakL.
- 95 PLM Kiinteistöasiakirjat Turku, KA T-28107/113. HS 21.6.1973 ja 28.11.1973. ”Oy Laivateollisuus Ab”, KA Arkistonmuodostaja. ”Kertomus virkamatkasta Pansioon 16.2.1976”, MV. Piirustukset 1977, PhRakL.
- 96 Tur.LA Esikunta Eb:1 1958, 1960–61, KA T-21786/26. MeVE Huolto-os kert. 1962–65, KA T-22039/1. PE Huoltotsto kirj. 1961, 1962, 1964 ja muistiot 1961, KA T-21261/42, T-21261/46, T-22568/16 ja T-21261/10. Piirustukset 1961–1963, PhRakL. Lappalainen, ”Telakka-teollisuus merivoimien alushuollossa”, s. 300–301. Lehti, ”Merivoimien korjaamot”, s. 286.
- 97 Tur.LA Esikunta Eb:1 1958, 1961, KA T-21786/26 ja Db:1 1960, KA T-21786/14.. MeVE Huolto-os kert. 1962–65, KA T-22039/1. PE Huoltotsto kirj. 1964, KA T-22568/16. Piirustukset, 1963–64, PhRakL. Koivisto, s. 428. *Puolustusvoimat – Entiset joukko-osastot 1945–2005*, s. 187.
- 98 Tur.LA Esikunta Eb:1 1958, 1960, KA T-21786/26. MeVE Huolto-os kert. 1962–65, KA T-22039/1 ja Komtsto sal. kirj. 1964, KA T-22110/9. PE Huoltotsto kirj. 1962 ja 1964, KA T-21261/46 ja T-22568/16. Auvinen, s. 129. Manninen, *Upinniemi–Obbnäs*, s. 38–39.
- 99 Tur.LA Esikunta Db:1 1960 ja Eb:1 1961, KA T-21786/14 ja T-21786/26. PE Huoltotsto kirj. 1960, 1962, 1964 ja muistiot 1961, KA T-21261/36, T-21261/46, T-22568/16 ja T-21261/10. MeVE Huolto-os kert. 1962–65, KA T-22039/1. PLM Rak.os. kirj. 1962, KA T-23114/237. Piirustukset 1963–64, PhRakL. Manninen, *Pansio, Laivaston aliupseerikerho -dokumentointi*.
- 100 PE Huolto-os. muistiot 1961, KA T-21261/10 ja Huoltotsto kirj. 1964, KA T-22568/16. MeVE Huolto-os kert. 1962–65, KA T-22039/1. Piirustukset 1964 PhRakL.
- 101 Piirustukset 1960–62, 1966, 1969–70 PhRakL. Tur.LA Esikunta Db:1 1960 ja Eb:1 1960–61, KA T-21786/14 ja T-21786/26. MeVE Huolto-os kert. 1962–65, KA T-22039/1. PE Huolto-os. muistiot 1961, KA T-21261/10 ja Huoltotsto kirj. 1964, KA T-22568/16. Manninen, *Upinniemi–Obbnäs*, s. 52, 60–61.
- 102 Tur.LA Esikunta Eb:1 1960–61, KA T-21786/26. MeVE Huolto-os kert. 1962–65 ja 1974–92, KA T-22039/1 ja T-27953/9. PE Huoltotsto kirj. 1961, 1962, 1964, 1965 ja muistiot 1961, KA T-21261/42, T-21261/46, T-22568/16, T-22568/20 ja T-21261/10. Piirustukset 1974–77, PhRakL. Manninen, *Upinniemi–Obbnäs*, s. 84–86.
- 103 Lehti, ”Ylläpitävä ja korjaava huolto aluksilla ja maaorganisaatiossa”, s. 283–284 ja ”Tukikohtavarastot”, s. 305. Auvinen, s. 117, 120, 127–128. MeVE Huolto-os kert. 1974–92, KA T-27953/9 ja saapuneet esitykset 1975–92, KA T-27953/11. Piirustukset 1982–83, 1987, 1989–90, PhRakL.
- 104 HS 31.5.1986, 17.10.1990, 28.5.1991, 9.3.1992 ja 14.8.1992. ”Oy Laivateollisuus Ab”, KA Arkistonmuodostaja. Lehti, ”Ylläpitävä ja korjaava huolto aluksilla ja maaorganisaatiossa”, s. 284, ”Merivoimien korjaamot” s. 288–289 ja ”Tukikohtavarastot”, 305. *Saaristomeren laivasto, Pansio, Turku, maankäyttö- ja maisemanhoitosuunnitelma*, s. 9.
- 105 *Puolustusvoimat, Entiset joukko-osastot 1945–2005*, s. 186–192, 200–203. *Suomen puolustusvoimien joukko-osastoperinteet*, s. 226–229, 233–237. Lappalainen, ”Merivoimien varikon perustaminen”, s. 318. Nykytilannetiedot: Merivoimat, <https://merivoimat.fi/rannikkolaivasto/tietoa-meista>.

## Arkistot

Arkkitehtuurimuseo, AM

Kansallisarkisto, KA

Asutushallitus

Kauppa- ja teollisuusministeriö

Laivaston Esikunta, LE

Maanmittaushallitus, MH

Merivoimien Esikunta, MeVE

Metsähallitus

Puolustusministeriö, PLM

Puolustusministeriö / Teknillinen osasto, PLM-39

Puolustusneuvosto

Pääsikunta, PE

Päämaja, PM

Sotapäiväkirjat (kokoelma), SPK

Turun ja Porin läänin 1. piirin virkatalojen tarkastaja

Turun Laivastoasema, TurLA

Turun Rannikkotykistörykmentti, TRT

Venäläinen insinöörikomennuskunta, VIK

Vanhempi karttakokoelma, VKP

Yleisesikunta, YE

Maanmittauslaitos

Museovirasto, MV

Puolustushallinnon rakennuslaitos, PhRakL

Keskusyksikkö, Hamina

Turun paikallistoimisto

Sotamuseo

Ilmavoimien kuvakokoelma, IlmKK

Puolustusvoimien kuvakeskus, SA-kuva

## Lehdet

Aura

Finlands Almänna Tidning

Helsingin Sanomat, HS

Kauppalehti

Länsisuomen Työmies

Maaseudun sanomat

Sanomia Turusta

Sosialisti

Turkulainen

Turun Sanomat, TS

Uusi Aura

Viipurin Sanomat

Västra Finland

Åbo Tidningar

Åbo Underrättelser, ÅU

## Kirjallisuus

Alaranta, Irma: Lapsuus ei katoa koskaan. Turun lastentarhan tarina 1868–2018. Turku 2017.

Auvinen, Eero: Turku laivaston tukikohtana. Turun laivastoaseman 50-vuotisjuhlaulkaisu 12.10.1989. Turku 1989.

Dahlström, Svante: Ur Runsalas hävder. Åbo 1942.

Enkiö, Sulo – Kijanen, Kalervo – Mattila, Tapani: Suomen laivasto 1918–1968, osa 1. Meriupseeriyhdistys. Helsinki 1968.

Grönroos, W.E.T.: ”Uusi sotasatamamme”, Laivastolehti 9/1928, s. 251.

Bertel Jung, ”Turun asemakaavat”, Arkkitehti 4/1921, s. 6.

Kijanen, Kalervo – Koivisto, Oiva – Mattila, Tapani: Suomen laivasto 1918–1968, osa 2. Meriupseeriyhdistys. Helsinki 1968.

Kijanen, Kalervo: ”Laivasto sotatoimissa”, Suomen laivasto 1918–1968, osa 1, s. 223–326.

Kijanen, Kalervo: ”Laivasto sotatoimissa”, Suomen laivasto 1918–1968, osa 2, s. 7–240.

Kivikoski, Ella – Oja, Aulis – Mäntylä, R. A.: Raision historia I. Raision Historiatoimikunta. Turku 1960.

Koivisto, Oiva: ”Uudelleenjärjestely- ja jälleenrakennuskausi”, Suomen laivasto 1918–1968, osa 2, s. 351–451.

Kunttu, Tapani: Intohimona rakentaminen – Pauli Lappalaisen elämä ja toiminta. Turku 2002.

Lappalainen, Vesa: ”Telakkateollisuus merivoimien alushuollossa” ja ”Merivoimien varikon perustaminen”, Suomen laivasto 1969–2003, s. 296–301 ja 316–319.

Lehti, Aarni: ”Ylläpitävä ja korjaava huolto aluksilla ja maaorganisaatiossa”, ”Merivoimien korjaamot” ja ”Tukikohtavarastot”, Suomen laivasto 1969–2003, s. 281–285, 286–295 ja 304–309.

Manninen, Markus: Immola – Rakennushistoria ja nykytilanne. Arkkitehtitoimisto Manark Oy. Jyväskylä 2016.

Manninen, Markus: Niinisalon kasarmialue, Rakennushistoria ja nykytilanne. Arkkitehtitoimisto Manark Oy. Jyväskylä 2019.

Manninen, Markus: Pansio, Laivaston aliupseerikerho -dokumentointi. Arkkitehtitoimisto Manark Oy 2018.

Manninen, Markus: Upinniemi – Obbnäs, Rakennushistoria ja nykytilanne. Arkkitehtitoimisto Manark Oy. Jyväskylä 2017.

Mattila, Tapani: ”Merivoimiemme sodanjälkeinen miinanraivastyö”, Suomen laivasto 1918–1968, osa 2, s. 241–350.

Mäkinen, Anne: ”Puolustusministeriön naisarkkitehdit 1927–1939”, Taidehistoriallisia tutkimuksia 10, s. 167–188. Taidehistorian seura, Helsinki 1987.

Mäkinen, Anne: Suomen valkoinen sotilasarkkitehtuuri 1926–1939. SKS Bibliotheca Historica 53. Vammala 2000.

Mäntylä, R.A.: Raision historia II. Raision Historiatoimikunta. Turku 1965.

Mäntylä, R.A.: ”Raision vaiheet 1600-luvun alusta ison vihan päättymiseen”, Raision historia I, s. 269–472.

Oja, Aulis: ”Raision keskiaika ja 1500-luku”, Raision historia I, s. 37–268.

Puolustusvoimat – Entiset joukko-osastot 1945–2005, Suomen puolustusvoimien joukko-osastoperinteet, Osa 2, toim. Markku Palokangas. Maanpuolustuskorkeakoulu, 2013

Raision historia III, toim. Ilmar Talve. Raision kaupunki. Raisio, 1990.

Saaristomeren laivasto, Pansio, Turku, maankäyttö- ja maise-manhoitosuunnitelma 12.6.1995. Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy. (moniste)

von Schoultz, G.: ”Uusi sotasatamamme – Muutamia strategisia näkökohtia”, Laivastolehti 8/1928, s. 214–217.

Selén, Kari: C.G.E. Mannerheim ja hänen puolustusneuvostonsa 1931–1939. Keuruu 1980.

Suomen laivasto 1969–2003. Meriupseeriyhdistys ry & Suomi Merellä-säätiö. Keuruu 2008.

Suomen puolustuslaitos 1918–1939 – Puolustusvoimien rauhan ajan historia, toim. Jarl Kronlund. Sotatieteen laitoksen julkaisuja. Helsinki 1990.

Suomen puolustusvoimien joukko-osastoperinteet, toim. Markko Palokangas. Sotamuseon julkaisuja 1/2008. Jyväskylä 2008.

Tervasmäki, Vilho: Puolustushallinto sodan ja rauhan aikana 1939–1978. Hämeenlinna 1978.

Turun sataman historia, toim. Jussi T. Lappalainen. Turun Satama. Jyväskylä 1999.

Uola, Mikko: Jääkärikenraalin vuosisata, Väinö Valve 1895–1995. Hämeenlinna 2001.

Yliaho, Timo: ”Asutus, rakennukset ja asuminen”, Raision historia III, s. 264–311.

## Internet-lähteet

Arkkitehtuurimuseon arkkitehtiesittelyt  
<https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/>

Merivoimat  
<https://merivoimat.fi/rannikkolaivasto/tietoa-meista>

Pansion kulttuurikuntoilureitti  
[https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/kulttuurikuntoilu\\_pansio\\_kartta.pdf](https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/kulttuurikuntoilu_pansio_kartta.pdf)

Turun karttapalvelu  
<https://opaskartta.turku.fi/ims/>

Varsinais-Suomen kulttuuriperintöblogi  
<http://kulperi.blogspot.com/>



## Liite: Pansion arkkitehtipiirustuksia

Puolustusministeriössä 1930- ja 1940-luvuilla suunniteltujen, olemassa olevien rakennusten piirustuksia. Piirustukset ovat PhRakL:n arkistossa.

### Miinavarastot 50, 52 ja 69

Kalle Lehtovuori

- Pohjat, leikkaukset ja julkisivut 1:100 / 4.1939

### Nallivarastot 51 ja 55

Kalle Lehtovuori

- Pohjat, leikkaukset ja julkisivut 1:100 / 5.1939

### Sähköpaja 56

Kyllikki Halme

- Pohjapiirustukset 1:100 / 8.1940
- Työpiirustukset / 7.1940–3.1941

### Tykkipaja 58

Märtha Lilius-Tallroth

- Pohjat, leikkaukset ja julkisivut 1:100 / 4.–5.1941
- Pohjat 1:50 / 6.1941
- Pohjat ja julkisivut 1:100, 1:50 / 10.–11.1941
- Työpiirustukset / 11.1941–2.1942

### Takomo 59

Märtha Lilius-Tallroth

- Pohjat, leikkaukset ja julkisivut 1:100 / 8.1940
- Osapohja ja detaljeja / 8.–9.1940
- Pohjat, leikkaukset ja julkisivut 1:100 / 4. –5.1941
- Pohjat, leikkaus ja julkisivut 1:100 / 6.1942
- Työpiirustukset / 6.1942

### Moottorikorjaamo 61

Märtha Lilius-Tallroth

- Pohja, leikkaus, julkisivut 1:100 / 4.–6.1941
- Pohjat, leikkaukset ja julkisivut 1:100 / 5.1942
- Työpiirustukset / 6.1942

### Asuinrakennus 75

Kyllikki Halme

- Pohjat ja julkisivut 1:100 / 4.1943
- Työpiirustukset / 6.–10.1943

### Hallintorakennus 76

Olavi Sortta?

- ARK-piirustukset eivät ole säilyneet
- LVI-piirustukset / 9.1943

### Huoltorakennus 77

Kyllikki Halme

- Pohjat, leikkaukset ja julkisivut 1:100 / 5.1943

### Satamapalvelijain päivystyshuone 108

Eino Ek, Risto-Veikko Luukkonen

- Pohjat, leikkaukset ja julkisivut 1:100 / 9.7.1944

### Upseerikylän rakennukset 137–142

Eino Ek

- Pohjat ja julkisivut 1:50 / 12.1945
- Työpiirustukset / 4.–5.1946

### Levypaja, VLT

Eino Ek

- Pohjat, leikkaukset ja julkisivut 1:100, 1:200 / 3.–5.1946

### Puutyöpaja, VLT

Eino Ek

- Pohjat, leikkaukset ja julkisivut 1:100, 1:200 / 3.–6.1946

### Asemapiirroksia

- varastorakennusten sijoituskartta / 12.6.1939
- yleiskartta 1:1000 / 20.7.1939
- asemapiirros / 3.5.1940
- punnituskartta / 24.2.1941
- asemapiirros 1:4000 / 19.4.1941
- punnituskartta 1:500 / 13.5.1941
- insinööri- ja upseerialue 1:500 / 29.6.1945
- insinööri- ja upseerikylän alue 1:1000 / 23.2.1946



Sennotti

ISBN 978-952-368-047-0

ISBN 978-952-368-048-7 (PDF)