

Marjaana Niemi & Jussi Semi, "Suunniteltu ja eletty kaupunki – Viipurin kaupunkitila 1800-luvun puolivälistä 1930-luvulle" / "A Town Planned and Lived in – Urban Space in Vyborg from the mid-1800s to the 1930s"

Published in: Kimmo Katajala, Marjatta Hietala, Marjaana Niemi, Pirjo Uino, Martti Helminen, Antti Härkönen ja Helena Hirvonen (eds), *Viipuri – Historiallinen kaupunkikartasto / Vyborg – Historic Towns Atlas*. Scandinavian Atlas of Historic Towns. New Series, No 3, Suomi-Finland. Espoo: AtlasArt 2020, 108–125.

See below (from page 21) for the English version

Suunniteltu ja eletty kaupunki: Viipurin kaupunkitilan suunnittelu ja kehitys 1800-luvun puolivälistä 1930-luvulle

Kaupungin rakentaminen on menneisyyden ja tulevaisuuden yhteensovittamista. Rakennettu kaupunkiympäristö muuttuu hitaasti yleensä silloinkin, kun suuret murrokset myllertävät kaupungin taloutta ja sosiaalisia suhteita.¹ Niinpä 1800-luvun viipurilaiset, joiden elannosta kasvava osa tuli kaupankäynnistä ja teollisuudesta, elivät edelleen sotilaallisia päämääriä palvelemaan luodussa kaupunkitilassa. He saattoivat haaveilla modernista kaupunkielämästä lehmusbulevardeineen ja puistoineen, mutta kävelivät vanhoilla, kapeilla kaduilla odotellessaan linnoitusmuurien purkamista ja uusien katujen valmistumista.

Kaupunkisuunnittelun tehtävänä on katsoa tulevaisuuteen, mutta usein suunnittelijatkin ovat vahvasti kiinni omassa ajassaan. Viipurin tulevaisuutta 1800-luvun puolivälissä pohdittaessa ei osattu arvata kaikkia kaupungin tulevaisuuden tarpeita tai kasvun vauhtia. Kun suunnittelu ja rakentaminen eivät pysyneet kasvun ja muutosten tahdissa, kaupunkilaiset loivat omia tarpeitaan vastaavaa kaupunkitilaa. Linnoitusmuurien purkua odotellessaan kaupunkilaiset laidunsivat valleilla lehmiään. Kun vähävaraisille ei osoitettu tarpeeksi edullisia tontteja kaupungin sisältä, he rakensivat omia esikaupunkejaan kaupungin hallinnollisten rajojen ulkopuolelle.²

¹ Beauregard, Robert A. & Haila, Anne, The Unavoidable Continuities of the City. Teoksessa Marcuse, Peter & van Kempen, Ronald (toim.), *Globalizing Cities: A New Spatial Order?* Blackwell, Oxford 2000, 22–36; Niemi, Marjaana, Breaking from and Building on the Past: Helsinki and Dublin after Independence. Teoksessa *Irish Historical Studies*. Issue 160/ 2017, 238–255.

² Niemi, Marjaana, A Place in Its Own Right: The Rural-Urban Fringe of Helsinki from the Early Nineteenth Century to the Present. Teoksessa Soens, Tim & Schott, Dieter & Toyka-Seid, Michael & de Munck, Bert (toim.), *Urbanizing*

Tässä luvussa pohditaan sekä kaupunkitilan suunnittelua että sitä, miten kaupunki lopulta kehittyi 1800-luvun puolivälistä 1930-luvulla. Mitkä suunnitelmat toteutuivat, millä tavoin ja missä tahdissa, ja toisaalta mitkä suunnitelmat jäivät ikuisiksi ajoiksi paperille? Miten kaupunkilaiset elivät suunnitellussa kaupungissa ja muokkasivat sitä omalla toiminnallaan, ja toisaalta miten he elivät suunnitellun kaupungin ulkopuolella?

1861 asemakaava: nopeat ja hitaat muutokset, pitkät jatkuvuudet

Viipuri kohtasi vanhat rajansa 1800-luvun puoliväliin tultaessa. Siihen saakka kaupunkia ja sen kehitystä rajoittivat hyvin konkreettisesti bastionit ja kurttiinit, jotka vähitellen olivat menettäneet alkuperäisen sotilaallisen tehtävänsä. Linnoitus oli vanhentunut eikä sillä ollut samanlaista puolustuksellista merkitystä kuin ennen.³ Keskusteluissa nousi esiin ajatus uusien linnoituslaitteiden rakentamisesta, mutta Viipurin porvarit eivät tälle tielle halunneet lähteä. Linnoitusmuurien ja vallihautojen vanhanaikaisuus avasi heille mahdollisuuden päästä linnoituslaitteista eroon ja uudistaa kaupunkia aikaisempaa kokonaisvaltaisemmin. Kaupungin tilallisten rakenteiden uudistaminen oli tärkeää tilanteessa, jossa esimerkiksi Saimaan kanavan valmistuminen (1856) oli luonut vahvat edellytykset kaupungin taloudelliselle kasvulle ja väestön lisääntymiselle.⁴

Kunnallispormestari Robert Isidor Örn aloitti neuvottelut venäläisten sotilasviranomaisten kanssa, ja rohkaisua neuvotteluihin saatiin siitä, että Tallinna ja Riika olivat jo saaneet oikeuden purkaa vanhat linnoituksensa.⁵ Venäläiset sotilasviranomaiset myöntivät Viipurin kaupungin toivomuksiin marraskuussa 1859. Neuvotteluissa päätettiin, että Viipurin linnoituksista säilytetään linna, osa linnoitusvallista ja Pyhän Annan kruunu. Muuten linnoitukset luovutettaisiin Viipurin kaupungille purettavaksi. Neuvottelutulos avasi aivan uudenlaiset mahdollisuudet suunnitella

Nature: Actors and Agency (Dis)connecting Cities and Nature Since 1500. Routledge, London 2019, 65–86; Neuvonen, Petri, *Linnoituksesta historialliseksi muistomerkiksi. Viipurin vanhakaupunki 1856–1939*. Aalto-yliopisto, Espoo 2017, 77; Perälä, Tauno, *Kaupunkien aluepolitiikka ja esikaupunkikiitokset 1875–1918*. Teoksessa Tommila, Päiviö (toim.), *Suomen kaupunkilaitoksen historia 2: 1870-luvulta autonomian ajan loppuun*. Suomen kaupunkiliitto, Helsinki 1983, 35–36.

³Miltšik, Mihail, Viipurin rakentamisen historiaa. Teoksessa Kauppi, Ulla-Riitta & Miltšik, Mihail, *Viipuri – Vanhan Suomen pääkaupunki*. SKS, Helsinki 1993, 33.

⁴ *Wiborg* 5.9.1856; Neuvonen 2017, 79.

⁵ Neuvonen 2017, 78.

Viipurin kaupungin tulevaa kehitystä ja laajentumista.⁶ Yleisesti ottaen 1800-luvun puoliväliä voidaan pitää Viipurin asemakaavan kehityksessä murroskohtana, jossa vanha, militaristisiin periaatteisiin pohjautunut kaupunkisuunnittelu sai väistyä uuden, kasvuun ja kehitykseen perustuvan suunnittelun tieltä.⁷

Kun lupa linnoitusmuurien purkamiseen oli saatu, Viipurille ryhdyttiin laatimaan uutta asemakaavaa. Kaupungin vilkas rakennustoiminta hiljeni hetkeksi odottamaan uusia suuntaviivoja, joiden mukaan kaupunkia tästä lähtien kehitettäisiin.⁸ Asemakaavatyön ohjenuorana oli vuonna 1856 annettu kaupunkien yleinen rakennusjärjestys, joka toisaalta yhdenmukaisti suomalaista kaupunkirakentamista mutta toisaalta myös eriytti sitä. Tässä rakennusjärjestyksessä Viipuri oli sijoitettu "kivikaupunkien" ryhmään Helsingin ja Turun kanssa, ja näitä kaupunkeja rohkaistiin jatkamaan 2–3 -kerroksisten kivitalojen rakentamista keskustoihinsa.⁹

Viipurin uuden asemakaavan laatiminen annettiin tehtäväksi lääninmaanmittari Berndt Otto Nymalmille, mutta ilmeisesti myös kunnallispormestari Örn sai kynänjälkensä kaavassa näkyviin. Uusi asemakaava, joka moninkertaisti kaupungin kaavoitetun alueen, hyväksyttiin 1861. Vanhojen kaupunginmuurien purkaminen oli tällöin jo aloitettu. Joihinkin asemakaavakarttoihin muurit piirrettiin edelleen himmeänä näkyviin kuin merkiksi siitä vahvasta jäljestä, jonka ne jättivät Viipurin kaupungin myöhempäänkin kehitykseen.¹⁰ Esimerkiksi kirjailija Olavi Paavolainen totesi vuosikymmeniä myöhemmin (1931), että muurit tuntuivat "vieläkin joskin näkymättömänä kohoavan Vanhan Viipurin ympärille".¹¹

Uudella kaavalla pyrittiin vahvistamaan taloutta ja edistämään väestönkasvua, mutta näiden tavoitteiden lisäksi kaava palveli muitakin päämääriä. Nämä päämäärät eivät yleensä olleet

⁶ Ruuth, J.W. ja Meurman, Otto-I. (uudistanut), Kaupunkiasutuksen laajeneminen ja kaupungin rakentaminen. Teoksessa Ruuth, J.W. et al., *Viipurin kaupungin historia IV: 2 osa. Vuodet 1840–1917*. Uudistaneet Aimo Halila et al. Torkkelin säätiö, Lappeenranta 1981, 160–161.

⁷ Katajala, Kimmo, The Physical Formations of the Old Town of Vyborg. Teoksessa Katajala, Kimmo (toim.), *In Meanings of an Urban Space. Understanding the Historical Layers of Vyborg*. Mittel- und Ostmitteleuropastudien 12. Lit Verlag, Zurich 2016, 71.

⁸ *Otava, Sanomia Viipurista*, 11.8.1860.

⁹ Lilius, Henrik, Kaupunkipolitiikka ja kaupunkirakennetta uudistava lainsäädäntö 1800-luvun jälkipuoliskolla. Teoksessa Tommila, Päiviö (toim.), *Suomen kaupunkilaitoksen historia 2: 1870-luvulta autonomian ajan loppuun*, 128–133.

¹⁰ Neuvonen 2017, 88.

¹¹ Paavolainen, Olavi, Vanhaa Wiipuria. *Suomen Kuvalehti*, 1931.

viipurilaisten itsensä asettamia vaan suurimmaksi osaksi juonsivat juurensa suoraan kaupunkien yleiseen rakennusjärjestykseen. Näin ollen ne olivat yhteisiä kaikille tänä aikakautena laadituille suomalaisten kaupunkien asemakaavoille. Ensimmäinen näistä päämääristä liittyi paloturvallisuuteen. Vaikka Viipurin asemakaavassa ei lähdetty yhtä kunnianhimoisille linjoille kuin esimerkiksi Vaasan ja Kuopion kaavoissa, myös Viipuri jaettiin esplanadin ja puistokatujen avulla kaupunginosaan paloturvallisuuden lisäämiseksi ja kaupunkilaisten viihtyvyyden parantamiseksi. Samalla tonttien lukumäärää kortteleissa vähennettiin ja kaksikerroksisten puutalojen sekä ullakkohuoneiden rakentaminen kiellettiin. Linnoituksen kaupunginosaan eli niin sanottuun vanhaan kaupunkiin sai rakentaa ainoastaan kivitaloja.¹²

Toinen keskeinen tekijä vuoden 1861 kaavassa liittyi kaupungin hallinnollisten rajojen sisäpuolella olevien esikaupunkien järjestämiseen. Linna, Pyhän Annan kruunu ja Neitsytneimen esikaupunki olivat pitkään säilyneet jokseenkin muuttumattomina, mutta Viipurin itäisillä ja kaakkoisilla alueilla suunnittelematon kasvu oli ollut nopeaa. Kaavoitustyössä tämä otettiin huomioon niin, että uusia kortteleita suunniteltiin nimenomaan kaupungin itäiseen osaan Salakkalahteen ja sen takana sijainneelle Papulanniemelle sekä kaakkoon lähelle Patterinmäkeä. Vanha Pietarin esikaupunki jaettiin neljään osaan: Repolaan, Pantsarlahteen, Aninaan (myöhemmin Kaleva) ja Papulaan.¹³

Esikaupungeista muodostui eräänlainen kaupungin ja maaseudun välinen tila, jonka ainakin kaupungin päättäjät näkivät tilapäisenä ja alati muuttavana. Nämä reuna-alueet eivät olleet enää maaseutua mutta eivät vielä kaupunkiakaan. ”Tilapäisyys” kesti kuitenkin niin pitkään, että monet asukkaista todennäköisesti tunsivat esikaupunkialueet ”pysyviksi” kodeikseen. He saattoivat asua mutkaisten katujen varrelle rakennetuissa vaatimattomissa puutaloissaan vuosikymmeniä huolimatta siitä, että asemakaavakartoilla heidän asuinalueensa oli jo pyyhitty pois.¹⁴ Esimerkiksi Pietarin esikaupungin lopullinen järjestely vuoden 1861 kaavaa vastaavaksi saatiin tehtyä vasta 1800-luvun viimeisinä vuosina. Asemakaavan toteuttamisen tiellä oli monenlaisia esteitä, ja erityisesti Repolan alueella esteenä oli laaja vanha esikaupunkiasutus. Kaupunki lunasti Repolassa

¹² Meurman, Otto I., Katsaus Wiipurin asemakaavan kehitykseen ajanjaksona 1293–1918. Teoksessa *Wiipurin Teknillisen Klubin 25-vuotisjuhlajulkaisu, 1895–1920*. Wiipurin Teknillinen Klubi, Viipuri 1920, 53; Lilius, Henrik, Kaupunkirakennustaide 1800-luvun jälkipuoliskolla. Teoksessa Lilius, Henrik & Kärki, Pekka (toim), *Suomen kaupunkirakentamisen historia II*. SKS, Helsinki 2014, 314–321; Ruuth & Meurman 1981, 160–161; Miltšik 1993, 33.

¹³ Ruuth & Meurman 1981, 165; Miltšik 1993, 33; Katajala 2016, 71–73.

¹⁴ Tiläpäisyydestä ja pysyvyydestä esikaupunkialueilla, ks. Niemi 2019.

tontteja yksitellen, ja näin vanhojen hökkelien ja sekavan katuverkoston korvaaminen modernimmalla kaupunkitilalla vei vuosikymmeniä. Pansarlahden aluetta puolestaan päästiin kunnolla kehittämään vasta, kun alueella oleva iso suo oli kuivattu. Monet julkiset instituutiot hakeutuivat 1800-luvun loppupuolella esikaupunkialueille ja vaikuttivat omalta osaltaan niiden kehitykseen. Wiipurin pataljoonan kasarmit ja lääninvankila sijoitettiin Papulaan 1880-luvulla, ja Aninan kaupunginosaan puolestaan rakennettiin 1890-luvulla suuria sairaalarakennuksia.¹⁵

Kolmas keskeinen teema vuoden 1861 yleiskaavassa oli kaupunkitilan jäsentäminen ja yhtenäisen kaupunkikokonaisuuden luominen katujen, teiden ja puistojen avulla. Tärkeäksi koettiin esimerkiksi kaupungin keskustan ja esikaupunkien liittäminen toisiinsa luontevalla tavalla. Viipurissa vanhojen ja uusien kaupunginosien yhdistäjäksi suunniteltiin Esplanadin puisto (myöhemmin Torkkelipuisto), joka ulottui kauppatorilta Punaisenlähteentorille ja kääntyi siellä kulkemaan etelään merta kohti. Hankkeen tärkeydestä kertoo se nopeus, jolla puistoa lähdettiin toteuttamaan. Maistraatin asettama toimikunta laadittiin promenadi-suunnitelman 1865, ja jo seuraavana vuonna entisen kaalimaan paikalle istutettiin ensimmäiset lehmukset.¹⁶ Esplanadeja rakennettiin samaan aikaan muissakin kaupungeissa. Helsingissä säätyläiset olivat tottuneet promenadikävelyihin jo 1820-luvulla, mutta esimerkiksi Tampereen Esplanadille (nykyinen Hämeenpuisto) istutettiin ensimmäiset lehmukset 1860-luvulla ja varsinaiseen istutustyöhön päästiin kaupunginpuutarhurin johdolla 1870-luvulla.¹⁷

Esplanadin puistosta ja sen rinnalle rakennetusta Torkkelinkadusta tuli Viipurin uusi paraativäylä, ja samalla jatkettiin myös kaupungin vanhaa pääkatua, Katariinankatua (myöhemmin Linnankatu). Pääkadut – uusi ja vanha – halkoivat rinnakkain kaupunkia lännestä itään puistovyö välillään. Nämä kadut leikkasi suorassa kulmassa uusi Aleksanterin perspektiivi (myöhemmin Aleksanterinkatu ja Karjalankatu), jonka pohjoiseksi päätepisteeksi nousi rautatieasema. Asemalle oli jo varattu paikka vuoden 1861 kaavassa, ja Helsinki–Pietari -rautatieyhteyden avautumisen yhteydessä 1870 paikalle valmistui puinen asemarakennus. Vuonna 1913 tämän rakennuksen

¹⁵ Meurman 1920, 55; Ruuth & Meurman 1981, 183–195; Iltanen, Jussi, *Viipurin historiallinen kartasto. Kaupungin vaiheet keskiajalta nykypäivään*. Karttakeskus, Helsinki 2017, 59–61.

¹⁶ Meurman 1920, 51; Hirn, Sven & Lankinen, Juha, *Viipuri – kansainvälinen kaupunki*. Gummerus, Jyväskylä 1988, 14–15; Neuvonen 2017, 91–94.

¹⁷ Häyrynen, Maunu, *Maisemapuistosta reformipuistoon. Helsingin kaupunkipuistot ja puistopoliittikka 1880-luvulta 1930-luvulle*. Helsinki-Seura, Helsinki 1994, 65, 71–72; Hirvikallio, Seija, *Hämeenpuisto. Tampereen Esplanadi*. Tampere-Seura, Tampere 2012, 15–18.

tilalle nousi Eliel Saarisen suunnittelema monumentaalisempi rakennus, jonka avara halli ja komea julkisivu tekivät muutama vuosi myöhemmin julkaistun matkaoppaan mukaan ”valtavan vaikutuksen”.¹⁸

Vaikka alkuun lähdettiin ripeästi 1861 kaavan hyväksymisen jälkeen, suunnitelman keskeisimpienkin osien toteuttaminen vei vuosikymmeniä. Rakennustyömaat olivat pitkään olennainen osa Viipurin keskustan elämään – ja kaupunkikuvaa leimasi vahvasti keskeneräisyys. Uudet pääkadut, Torkkelinkatu ja Aleksanterin perspektiivi, valmistuivat 1870- ja 1880-luvuilla, ja viimeisiä muurinosia purettiin ja vallihautoja täytettiin samaan aikaan. Vanhan kaupungin alue oli voimakkaassa murroksessa 1880-luvulta lähtien, jolloin monet matalat puutalot korvattiin kivisillä asuin- ja liiketaloilla. Eurooppalaisten esikuvien mukaan kivitaloista rakennettiin nyt entistä korkeampia, 4–5 -kerroksisia, ja samalla kaupunkikuvasta tuli kompaktimpi. Monin paikoin kivitallot seisoivat pääty päätyä vasten muodostaen korkeita ja tiiviitä katuseinämiä. Kivitalojen yläkerroksissa oli isoja porvarisasuntoja ja alakerroksissa – erityisesti Katariinankadulla – liikehuoneistoja houkuttelevine näyteikkunoineen. Tonttien tehokas käyttö toi kuitenkin mukanaan myös epäkohtia, kuten ahtaita pihvoja ja asuntoja.¹⁹ Näiden suurten muutosten rinnalla kaupunkitilassa oli myös vahvoja jatkuvuuksia. Vanhan kaupungin katulinjaukset, osa vanhoista rakennuksista sekä Panssarilahden bastioni ja sitä ympäröivät muurit säilyivät muutosprosessin keskellä.

Unelma monumentaalikeskustasta

Vuoden 1861 kaava oli merkittävä, koska vahvuuksineen ja puutteineen se ohjasi kaupungin kehitystä pitkän aikaa. Kaavaa täydennettiin vuonna 1871 vahvistetulla rakennusjärjestyksellä, mutta sen jälkeen uudistusinto hiipui. Kaavaa tehtäessä oli toki osattu aavistaa monia tulevaisuuden tarpeita mutta ei kaikkia. Seuraavina vuosikymmeninä tulikin usein esiin, ettei kaava enää täysin vastannut uusia käsityksiä toimivasta, viihtyisästä ja edustavasta kaupunkitilasta. Erityisesti 1890-luvulla ja 1900-luvun alussa, jolloin Viipuria rakennettiin voimakkaasti, insinöörit ja

¹⁸ Ruuth & Meurman 1981, 161, 166–167; Miltšik 1993, 33; Katajala 2016, 73. Lainausta *Suomi: Matkaopas. Käytännöllinen käsikirja* (kolmas, lisätty painos). Suomen matkailijayhdistys, Helsinki 1917, s. 328.

¹⁹ Ruuth & Meurman 1981, 212; Lilius 2014, 318; Neuvonen 2017, 97–107.

arkkitehdit toivoivat asemakaavan tai edes rakennusjärjestyksen ajanmukaistamista, mutta toiveet eivät toteutuneet.²⁰

Kritiikkiä tuli myös Viipurin ulkopuolelta. Työuransa 1900-luvun taitteessa aloittaneet suomalaiset kaupunkisuunnittelija-arkkitehdit, kuten Bertel Jung ja Eliel Saarinen, kritisoivat ankarasti insinöörien mittaustyönä tekemiä vanhoja asemakaavoja. Esimerkiksi Viipurin kaavasta Jung ja Saarinen antoivat lohduttoman kuvan: ”Viipurin kaupungin uudemmissa kaupunginosissa on mieltä masentamassa rajattomien, suorien ja leveiden katujen yksitoikkoinen perspektiivi sekä tarkoituksettomasti sijoitetut puistot, jotka ovat katsottavat epäonnistuneiksi jäljitelmiksi etelän bulevardeista ja tuuheista puutarhoista.”²¹ Uuden arkkitehtipolven mielestä kaupunkisuunnittelun tuli lähteä aivan erilaiselta perustalta. Kaavamainen katujen piirtäminen ja etelän bulevardien jäljittely tuli lopettaa, ja suunnittelun lähtökohdaksi tuli ottaa alueen omat luonnonolosuhteet ja historiallinen maisema. Tämä muutos edellytti kriitikoiden mielestä myös sitä, että maanmittausinsinöörien sijaan suunnittelu annettaisiin arkkitehtien tehtäväksi. Heillä oli paitsi teknistä ja tieteellistä osaamista myös tarvittavaa taiteellista näkemystä.²²

Viipurin ensimmäiseksi asemakaava-arkkitehdiksi 1918 nimitetty Otto-livari Meurman pohti ensitöikseen vuoden 1861 kaavan merkitystä, sen luomia mahdollisuuksia ja ongelmia. Meurman piti kaavaa pääosin onnistuneena, mutta myös hän luetteli monia puutteita. Hänen mukaansa kaavan laatijoiden olisi pitänyt ottaa paremmin huomioon esimerkiksi rautatien kasvava tilantarve. Tämä seikka oli hänen mielestään ollut nähtävissä jo ennen kuin yksikään juna oli pysähtynyt Viipurin asemalla. Vielä suurempi ongelma oli kuitenkin se, ettei 1861 kaavassa luotu Viipurille keskipistettä, monumentaalikeskustaa, joka olisi jäsentänyt kaupunkitilaa ja antanut kaupungille arvokkaan suurkaupunkimaisen yleisilmeen.²³

²⁰ Nikula, Riitta, Asemakaavoitus n. 1900–1920. Teoksessa Tommila, Päiviö (toim.), *Suomen kaupunkilaitoksen historia 2. 1870-luvulta autonomian ajan loppuun*, 231–232; Neuvonen 2017, 101, 163.

²¹ Neuvonen 2017, 163

²² Wäre, Ritva, Bertel Jungin näkemys kaupungista. Teoksessa Schalin, Mona & Sundman, Mikael (toim.), *Bertel Jung. Suurkaupungin hahmottaja*. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki 1988, 52–56; Niemi, Marjaana, Kaupunkisuunnittelijat ilman rajoja. Eliel Saarinen luomassa kansallisia, kansainvälisiä kaupunkeja. Teoksessa Sulkunen, Irma & Niemi, Marjaana & Katajala-Peltomaa, Sari (toim.), *Usko, tiede ja historiankirjoitus. Suomalaisia maailmankuvia keskiajalta 1900-luvulle*. SKS, Helsinki 2016, 237–238, 248–254.

²³ Meurman 1920, 51–54; Meurman, Otto-livari, Generalplan för Wiborg. Teoksessa *Arkkitehti* 4 1921, 7–12.

Monumentaalikeskustan tärkeys oli toki ymmärretty pitkään. Jo 1700-luvun lopulla Venäjän keisarinna Katariina II oli käynnistänyt Viipurissa rakennusprojektin, jonka tavoitteena oli uuden hallinnollisen ja kirkollisen keskuksen luominen kaupungille Vallin kaupunginosaan. Tuolloin Katariinantoriksi kutsutun aukion ympärille nousivat muun muassa edelleen olemassa olevat kenraalikuvernöörin palatsi (1784) ja ortodoksinen kirkko (1787). Vuoden 1793 tulipalon jälkeen aukiolle rakennettiin kivinen raatihuone (1797) ja toria ryhdyttiin vähitellen kutsumaan Uudeksi raatihuoneentoriksi. Aivan 1700-luvun lopussa julkisten rakennusten ryhmää täydennettiin vielä torin läheisyyteen rakennetulla luterilaisella Pietari-Paavalin kirkolla.²⁴

Uutta raatihuoneentoria pyrittiin kohentamaan 1800-luvun loppupuoliskolla monin tavoin, jotta tori olisi heijastanut ja vahvistanut Viipurin kasvavaa merkitystä. Esimerkiksi raatihuone uudistettiin 1860-luvulla sekä sisältä että ulkoa. Uudistuksista huolimatta raatihuone tuntui jo 1880-luvulla riittämättömältä kaupungin tarpeisiin, ja seuraavalla vuosikymmenellä asiaa pohtimaan asetettu valiokunta ehdottikin kaupunginvaltuustolle uuden monumentaalisen raatihuoneen rakentamista vanhan viereen. Samalla olisi päästy eroon palokunnan puisesta ruiskuhuoneesta ja puodeista, joiden ei katsottu sopivan hallinnollisena ja kirkollisena keskuksena toimivalle aukiolle. Aivan vuosisadan lopulla kaupungintalon suunnittelusta järjestettiin arkkitehtuurikilpailu, jonka voittajat – helsinkiläisarkkitehdit Usko Nyström ja Vilho Penttilä – kehittivät vielä ehdotustaan eteenpäin Viipurin päätöksentekijöiden toivomalla tavalla. Nyströmin ja Penttilän korjaamassa luonnoksessa komeilee monumentaalinen rakennus, jonka korkea kellotorni olisi noussut kaupungin tärkeäksi maamerkiksi.²⁵

Valiokunta ehdotti 1909 uuden kaupungintalon rakentamista Nyströmin ja Penttilän luonnoksen perusteella. Suunnitelmasta ei kuitenkaan tullut mitään, vaikka paineita arvokkaan kaupungintalon saamiseksi oli paljonkin. Monissa pienemmissäkin suomalaiskaupungeissa investoitiin 1910-luvulla näyttäviin kaupungintaloihin. Esimerkiksi kansakunnan nimekkäimmäksi arkkitehdiksi nousseelle Eliel Saariselle sateli kaupungintalotilauksia sekä suoraan että arkkitehtuurikilpailujen kautta.

²⁴ Meurman, Otto-livari, Katsaus Viipurin asemakaavoitukseen. Teoksessa *Viipurin Suomalaisen Kirjallisuusseuran toimitteita 8*. VSKS, Helsinki 1987, 151–154; Katajala, Kimmo, Kaupungin utopiat. Kuinka ihanteet ja suunnittelu muovasivat Viipurin keskustaa. Teoksessa *Futura 4* 2017, 9.

²⁵ Neuvonen 2017, 248–249; Wäre, Ritva, Rakennustoiminta 1900–1917. Teoksessa *Suomen kaupunkilaitoksen historia 2. 1870-luvulta autonomian ajan loppuun*. Suomen Kaupunkiliitto, Helsinki 1983, 240–241 (kuvaliite).

Hänen työpöydällään syntyneiden suunnitelmien mukaan rakennettiin monumentaaliset kaupungintalot Lahteen vuonna 1912 ja Joensuuhun kaksi vuotta myöhemmin.²⁶

Vaikka kaupungintaloa suunniteltiin Uudelle raatihuoneentorille, paikkaa monumentaalikeskustalle haettiin jo 1900-luvun alussa aktiivisesti muualta. Luonnolliselta paikalta uudelle keskustalle tuntui keskeisimpien katujen – Torkkelinkadun ja Aleksanterinkadun – risteyskohta, jossa vilkkaimmat ihmis- ja liikennevirrat kohtasivat. Tämä ratkaisu olisi kuitenkin vaatinut suuria muutoksia. Näiden katujen kohtaamispaikka oli 1900-luvun alussa (kuten nytkin) vain tavallinen risteys. Se ei avautunut arvokkaaksi aukioksi, jota olisivat reunustaneet tärkeät julkiset rakennukset. Monet pitivät kuitenkin muutosta tarpeellisena. Esimerkiksi arkkitehdit Bertel Jung ja Eliel Saarinen, joilta pyydettiin asiassa lausuntoa, uskoivat monumentaalikeskustan rakentamisen tuovan helpotusta aikaisemman asemakaavan (1861) ”raakuuden” seurauksiin.²⁷

Konkreettisia askelia asiassa otettiin vuosina 1912–1913, jolloin Viipurin kaupunki järjesti asemakaavakilpailun juhlanan kaupunkitilan luomiseksi Torkkelinkadun ja Aleksanterinkadun kulmaan. Suunnittelukilpailun ohjelmassa arkkitehdeille annettiin melko vapaat kädet. Vaatimuksena oli vain, että aukiolle tuli sijoittaa kaksi julkista rakennusta, esimerkiksi teatteri ja museo. Kilpailuehdotuksissa juhlavuuden tavoite otettiin lopulta niin tosissaan, että arvosteluraadin mielestä vähempikin olisi riittänyt. Voittajaksi valittiin veljesten Kauno S. Kallion ja Oiva Kallion ehdotus, jonka katsottiin parhaiten sopivan Viipurin kokoiseen kaupunkiin, mutta heidänkin ehdotuksensa jäi lopulta paperille.²⁸

Vaikka yhtäkään kilpailuun jätetyistä ehdotuksista ei toteutettu, ajatus monumentaalisesta kiintopisteestä jäi elämään. Ajatukseen tarttui seuraavaksi Helsingin asemakaava-arkkitehtina toiminut Bertel Jung, jota pyydettiin 1915 laatimaan asemakaava Viipurin Eteläsatamaa ja sitä ympäröivää aluetta varten. Jung hyödynsi suunnittelutyössään periaatteita, joiden puolesta hän oli vuosikausia puhunut. Hän piirsi Eteläsataman ympäristöön rauhallisesti kaartuvia katuja, liitti ne luontevasti vanhaan asemakaavaan ja hyödynsi maaston korkeuseroja. Hän myös suunnitteli

²⁶ Niemi, Marjaana, 1917. Matkaopas rikkiinäiseen, pystypäiseen Suomeen. Teoksessa Villstrand, Nils Erik & Karonen, Petri (toim.), *Kulkemattomat polut. Mahdollinen Suomen historia*. Gaudeamus, Helsinki 2017, 180–181.

²⁷ Neuvonen 2017, 163.

²⁸ Nikula 1983, 231–232; Salmela, Ulla, *Urban Space and Social Welfare: Otto-livari Meurman as a Planner of Finnish Towns 1914–1937*. Taidehistoriallisia tutkimuksia 30. Taidehistorian Seura, Helsinki 2004, 184.

alueella monumentaalisen fokuksen. Suunnitelman mukaan Pantsarlahden bastionin muurit vahvistettaisiin ja restauroitaisiin ja bastionin laelle rakennettaisiin arvokas julkinen rakennus.²⁹

Taiteen pyhäkkö ja kiistanalainen kirjasto

Ensimmäisen maailmansodan aikana ja heti sen jälkeen Suomessa tehtiin kaupunkisuunnittelun alalla tärkeitä avauksia. Koska rakennustoiminta oli hiljentynyt maailmansodan ja sisällissodan haastavissa oloissa, arkkitehtien tilauskirjat olivat tyhjiä ja heillä oli aikaa miettiä tulevaisuuden suuria suuntaviivoja. Näissä suunnitelmissa yhdistyi usein kaksi näkökulmaa. Haluttiin luoda edustavia kaupunkikeskustoja, ja tämä innostus vain vahvistui Suomen itsenäistyessä ja etsiessä paikkaansa sodanjälkeisessä Euroopassa. Toisaalta samaan aikaan katsottiin myös kaupungin hallinnollisten rajojen yli ja pohdittiin laajemmin koko kaupunkiseudun kehittämistä. Laajempaan näkökulmaan suunnittelijoita innoittivat monet 1900-luvun alun kaupunkiteoreetikot, alkaen puutarhakaupunkiliikkeen perustajasta brittiläisestä Ebenezer Howardista. Tunnetuimpia suomalaisia suunnitelmia 1910-luvulla olivat Eliel Saarisen Munkkiniemi–Haaga -suunnitelma (1915) ja ehdotus Helsingin yleiskaavaksi, *Pro-Helsingfors* (1918). Viipurissa aktiivisuus kaupunkisuunnittelun alalla näkyi asemakaavakonttorin avaamisena ja asemakaava-arkkitehdin viran perustamisena. Virkaan valittu Meurman oli työskennellyt Saarisen kanssa ja toi mukanaan Viipuriin ajattelua, joka oli keskeisenä Saarisenkin projekteissa: työtä tehtiin sekä monumentaalisen keskustan että toimivan laajemman kaupunkiseudun luomiseksi.³⁰

Saarinen oli Munkkiniemi–Haaga -suunnitelmassaan piirtänyt julkisia rakennuksia korkeille paikoille muun kaupungin ylle, ja samaa ideaa oli kehitellyt Bertel Jung Viipurin Eteläsataman ympäristössä. Meurman jatkoi kirjoituksissaan tästä. Hän piti valitettava, ettei Torkkelinpuistoa ollut jatkettu suoraan Patterinmäelle saakka. Patterinmäki olisi hänen mielestään ollut mitä loistavin paikka monumentaalisten julkisten rakennusten ryhmälle. Tämän ryhmän ”juhlallinen asema muuhun kaupunkiin nähden, sekä sen ympärillä avautuvat näköalat, olisivat tehneet siitä kilpailijan Washingtonin Capitolumille.”³¹

²⁹ Meurman 1920, 57; Nikula 1983, 231–232.

³⁰ Mikkola, Kirmo, Eliel Saarinen ja kaupunkisuunnittelu. Teoksessa Marika Hausen & Kirmo Mikkola & Anna-Lisa Amberg & Tytti Valto (toim.), *Eliel Saarinen: Suomen aika*. Otava, Helsinki 1990, 203–217; Niemi 2016, 249–258.

³¹ Meurman 1920, 51.

Jung ja Meurman suunnittelivat Viipuriin monumentaalisten rakennusten kruunaamia kukkuloita, mutta tarvittiin kolmas arkkitehti, Uno Ullberg, toteuttamaan heidän ajatuksensa. Viipurin Taiteenyhdistys oli jo 1910-luvulla pyytänyt Ullbergia suunnittelemaan rakennuksen taidekoululle ja -museolle, mutta sota sotki suunnitelmat. Vasta seuraavalla vuosikymmenellä hanke sai myötätuulen taakse. Kaupunki tuli mukaan hankkeeseen antamalla tontin rakennusta varten Panssarlahden bastionilta ja osallistumalla myös rakentamiseen. Ullberg hylkäsi vanhat piirustuksensa jugendtyylisestä palatsimaisesta rakennuksesta ja valitsi muotokieleksi pelkistetyn klassismin. Rakennustyöt aloitettiin kesällä 1929 ja kaksiosainen rakennus valmistui seuraavana vuonna. Yhdistys sai taidekoulun ja Viipurin kaupunki taidemuseon. Samalla saatiin kauan kaivattu monumentaalinen kiintopiste, kaupungin ylle kohoava, hohtavan valkoinen taiteen pyhäkkö. Muistelmissaan 1980-luvulla Meurman kiitteli Ullbergin arvokasta työtä Viipurin kaupunkikuvan luomisessa. Viipurin linnan lisäksi Ullbergin taidemuseo ja hänen Tervaniemelle suunnittelemansa Maakunta-arkisto (1933) olivat Meurmanin mielestä ne rakennukset, jotka ”tekivät Viipurista Viipurin, antoivat kaupungille oman ulkonäön.”³²

Toinen keskeinen kaupunkilaisia palveleva kulttuurilaitos oli kirjasto. Viipurin kaupunginkirjasto toimi 1910-luvulla ahtaissa tiloissa Punaisenlähteentorin kulmassa, ja oma rakennus oli toiveena jo silloin. Mahdollisuus kirjaston rakentamiseen avautui kuitenkin vasta 1923 Maria Lallukan testamenttilahjoituksen myötä. Vuonna 1927 Viipurin kaupunki järjesti kirjastosta arkkitehtuurikilpailun, jonka voitti uraansa aloitteleva Alvar Aalto. Kirjaston uskottiin valmistuvan nopeasti, mutta suunnittelu ja rakentaminen osoittautuivat mutkikkaiksi prosesseiksi. Suuren laman aikana rakentamista siirrettiin eteenpäin, ja erilaisia kiistoja käytiin niin kirjastorakennuksen arkkitehtonisesta muotokielestä kuin sen sijaintipaikastakin.³³

Osa viipurilaisista oli arkkitehti Uno Ullbergin johdolla sitä mieltä, että kirjaston tulisi ehdottomasti olla osa monumentaalista keskustaa. Sitä ei pitäisi piilottaa puiston keskelle puiden siimekseen, kuten Aalto oli suunnitellut. Toisten kaupunkilaisten mielestä taas näin moderni rakennus ei lainkaan sopinut lähelle 1890-luvulla valmistunutta uusgoottilaista tuomiokirkkoa. Useampi sata kaupunkilaista kirjoitti kirjastorakennusta vastustavan adressin ja Aaltoa syytettiin jopa ”kulttuuribolsevismistä”. Osa kaupunkilaisista taas oli huolissaan siitä, että kirjasto lohkaisisi liian

³² Meurman, Otto-livari & Huovinen, Maarit, *99 vuotta Mörrin muistelmia*. WSOY, Helsinki 1989, 164.

³³ Salmela 2004, 186–187.

ison osan Torkkelinpuistoa. Vihreää tilaa oli kaupungissa muutenkin hyvin vähän. Meurman toimi tapauksessa välittäjänä, ja lopulta funktionalistinen kirjastorakennus avasi ovensa kaupunkilaisille Torkkelinpuiston kaakkoiskulmassa 1935.³⁴

Vanha Viipuri ja uuden ajan vaatimukset

Viipurissa oli 1900-luvun alkupuolella vielä paljon rakentamatonta maata, mutta uutta kaupunkitilaa luotaessa täytyi ja usein haluttiinkin purkaa alta vanhaa pois. Esikaupunkien hökkeleitä ei kukaan ainakaan julkisessa keskustelussa jäänyt kaipaamaan, mutta Linnoituksen kaupunginosan vanhojen rakennusten arvosta käytiin usein keskustelua. Yksi keskustelun kohteista oli Pyöreä torni, joka 1860-luvulla oli jäänyt ylhäiseen yksinäisyyteensä. Vallit tornin ympäriltä oli purettu ja viereen oli tasoitettu kauppatori. Tornin kalliiseen ylläpitoon kyllästyneenä kaupungin päättäjät suunnittelivat tornin purkamista jo 1880-luvulla, mutta 1883 annettu asetus muinaisaikaisten muistomerkkien rauhoittamisesta nousi esteeksi. Viipurilaiset ymmärsivät, ettei purkulupa todennäköisesti heltyisi. "Romutornille" oli kuitenkin vaikea löytää sopivaa käyttötarkoitusta, ja tämä piti yllä kiistaa siitä, pitäisikö torni kunnostaa vai purkaa. Keskustelu kiihtyi taas 1900-luvun alussa, kun Pyöreän tornin taakse nousi Pohjoismaiden Osakepankin nelikerroksinen uusrenessanssitalo. Vanha ja uusi maailma tuntuivat olevan liian kaukana toisistaan. Vuosia jatkuneen kiistelyn jälkeen tornin säilyttämisen kannattajat voittivat 1908.³⁵

Monessa muussa kiistassa tulos oli kuitenkin toinen. Kuten *Wiborgsbladetiin* kirjoittanut nimimerkki Publius totesi, "paljon vanhaa ja kunnianarvoisaa [on jo] saanut väistyä uuden ajan vaatimusten tieltä."³⁶ Jotta vanhaa voitiin säilyttää, oli yleiskaavatyössä entistä tarkemmin mietittävä kaupungin eri toimintojen sijoittamista. Meurman painotti kirjoituksessaan 1921, että liike-elämän toimintoja pitäisi edelleen siirtää kaupungin vanhimmista osista uudempiin. Tämä suojelunäkökohta sisällytettiin 1920-luvulla laadittuun yleiskaavaan ja näin vähennettiin painetta vanhojen rakennusten purkamiseen.³⁷ Tätä ratkaisua on myöhemmin arvostettu. Esimerkiksi kirjailija Kersti Bergroth muisteli 1950-luvulla, missä Viipurin sydän todella oli:

³⁴ Salmela 2004, 186–193.

³⁵ Ruuth & Meurman 1981, 160–161, 214–215; Neuvonen 2017, 148–155.

³⁶ *Wiborgsbladet* 27.9. 1900.

³⁷ Meurman 1921,10.

”Koulutyttönä kuljin joka aamu torin yli Pyöreän tornin ohi Karjaportinkadulle. Pyöreästä tornista alkoi sitten Vanha Kaupunki, se joka lopultakin oli koko kaupunkimme paino ja kunnia.”³⁸

”Villit” esikaupungit osaksi kaupunkia

Kun Meurman aloitti työnsä Viipurin asemakaava-arkkitehtina vuonna 1918, hänellä oli edessään haastava työsarja. Päätöksentekijät niin Viipurissa kuin monissa muissakin suomalaisissa kaupungeissa olivat pitkään aliarvioineet kaupungistumisen tahdin ja tarjonneet liian vähän kohtuuhintaisia tontteja kasvavalle väestölle. Halpaa rakennusmaata haluavilla ei ollut juuri muuta mahdollisuutta kuin lähteä kaupunkien hallinnollisten rajojen taakse, jossa yksittäiset maanomistajat tai maayhtiöt tarjosivat maatalousmaasta palstoittamiaan halpoja tontteja. Kaupungin rajojen ulkopuolelle houkutteli myös se, ettei siellä ollut rakennusjärjestyksiä rakentamista rajoittamassa. Jokainen sai rakentaa sellaisen kodin kuin halusi ja mihin varat riittivät. Järjestämättömien esikaupunkien muodostuminen oli näin kaupunkilaisten ja maanomistajien vastaus jäykälle ja hitaalle kaupunkisuunnittelulle. He loivat itse uutta kaupunkitilaa ja heitä oli paljon. Merkittävä osa kaupunkikasvusta Suomessa 1900-luvun alussa tapahtui kaupunkien hallinnollisten rajojen ulkopuolella, yleensä yksityisellä maalla ja näin ollen kunnallisen kontrollin ulottumattomissa.³⁹

Helsingin ympäristössä esikaupunkeja oli suuri määrä, mutta suhteellisesti ottaen pahin ”esikaupunkiongelma” oli juuri Viipurissa. Suomen Virallisen Tilaston mukaan vuonna 1920 Viipurin esikaupungeissa asui enemmän väkeä (28 400) kuin itse kaupungissa (25 200).⁴⁰ Kaupungin ulkopuolella tapahtuvaa rakentamista oli yritetty saada jonkinlaiseen kontrolliin jo 1900-luvun ensimmäisinä vuosina. Viipurin esikaupungit oli silloin määritelty ”taajaväkiseksi yhdyskunniksi”, mutta Meurmanin mukaan tämä uudistus ei ollut tuonut mitään oleellista parannusta: ”Kadut, jos niitä edes sillä nimellä voi kutsua, ne kun ovat aivan tasoittamattomia,

³⁸ Bergroth, Kersti & Jääskeläinen Lempi & Kojo, Viljo, *Rakas kaupunki*. Otava, Helsinki 1951.

³⁹ Harvia, Yrjö, Kaupunkikuntien tonttipolitiikasta. Teoksessa *Suomen ensimmäinen yleinen asuntokongressi. Pöytäkirja*. Yhdistys yleishyödyllisen rakennustoiminnan edistämiseksi, Helsinki 1918, 48–73; Perälä, Tauno, Kaupunkien aluepolitiikka ja esikaupunkiliitokset 1875–1918. Teoksessa Tommila, Päiviö (toim.), *Suomen kaupunkilaitoksen historia 2. 1870-luvulta autonomian ajan loppuun*, 29–48; Niemi 2019.

⁴⁰ Perälä 1984, 41.

ilman katukäytäviä ja viemärlaitosta, ovat kapeita ja ulkonäöltään suorastaan inhottavia. Niitä reunustavat hökkelipahaset kilpailevat keskenään rumuudessa ja likaisuudessa.”⁴¹

Viipurin maalaiskunta oli halukas pääsemään köyhimmistä esikaupungeista eroon ja tarjosi niitä kaupungille. Samoin monet esikaupunkilaiset anoivat asuinalueidensa liittämistä kaupunkiin. Kaupungin päättäjät ja virkamiehet vastustivat kuitenkin liitoksia vedoten siihen, että laajojen esikaupunkialueiden uudelleen kaavoittaminen ja infrastruktuurin rakentaminen ajaisivat kaupungin taloudellisiin vaikeuksiin.⁴²

Koska sama ongelma vaivasi – enemmän tai vähemmän – kaikkia suurempia suomalaisia kaupunkeja, pohdittiin kysymystä usein myös valtakunnallisella tasolla. Jo 1900-luvun alussa senaatin asettama esikaupunkikomitea oli suositellut Viipurin esikaupunkien liittämistä kaupunkiin, mutta samaan aikaan komitea oli katsonut, ettei vastahakoista kaupunkia voitu liitokseen pakottaa. Pian itsenäistymisen jälkeen asiaa ryhtyi ajamaan sosiaalhallitus. Viipurin kaupunki vastusti edelleen hanketta, mutta nyt oli nähtävissä myös merkkejä vastarinnan murtumisesta. Kaupunki oli jo selvästi omaksumassa aktiivisempaa roolia ympäröivien alueiden kehittämisessä esimerkiksi tekemällä maaostoja esikaupunkialueilla.⁴³

Valtio päätti Viipurin esikaupunkialueiden liittämisestä kaupunkiin vuonna 1922 ja hyvitteli kaupunkia pitkäaikaisella lainalla ja lupauksella osallistua uudistuksesta koituviin kustannuksiin. Lisäksi prosessi toteutettiin viipurilaisten toivomusten mukaan vaiheittain: 1924, 1928 ja 1933. Ensin kaupunkiin liitettiin keskustasta kaakkoon sijainneet Kolikkoinmäen, Tiiliruukin ja Kangasrannan esikaupungit, joiden ajateltiin aiheuttavan kaupungille eniten huolta ja kustannuksia. Samaan aikaan osaksi kaupunkia tuli myös laaja esikaupunki- ja maaseutualue koillisesta. Tämän jälkeen, vuonna 1928, mentiin kauemmaksi kaakkoon ja kaupunkiin liitettiin Kelkkalan alue sekä Maaskolan maat, jotka kaupunki oli jo aikaisemmin hankkinut omistukseensa. Viimeisenä liitettiin läntiset alueet (Sorvali, Saunalahti, Hiekka, Pikiruukki ja Tienhaara) ja Uuras.⁴⁴

Ennen kuin minkäänlaista päätöstä liittämisestä oli tehty, esikaupunkialueet otettiin jo täysipainoisesti huomioon kaupunkisuunnittelussa. Meurman esitteli ensimmäisen esikaupungit

⁴¹ Meurman 1920, 56; Nikula 1983, 231.

⁴² Perälä 1984, 42–44; Salmela 2004, 219.

⁴³ Perälä 1984, 43–44.

⁴⁴ Perälä 1984, 42–44; Salmela 2004, 219; Iltanen 2017, 102–104.

kattavan Viipurin yleiskaavaluonnoksen ja sen perustana olevia näkemyksiä *Arkkitehti*-lehdessä vuonna 1921. Täydennetty yleiskaavaehdotus valmistui 1923. Yleiskaava ohjasi maankäytön suuria linjoja ja suunnitelmaa tarkennettiin sitten aluekohtaisilla asemakaavoilla, jotka kaakkoisten esikaupunkien osalta valmistuivat 1926. Viipurin kaavoitus ja sen taustalla olevat ideat henkilöityvät usein Meurmaniin, mutta tulevaisuuden Viipuria suunniteltiin ja piirrettiin asemakaavatoimistossa monen henkilön voimin. Meurmanin kanssa työtä tekivät muun muassa arkkitehdit Clara Meuschen, Agda Aspelin, Elsi Borg ja Elli Ruuth.⁴⁵

Esikaupunkialueiden suunnittelussa yleisenä tavoitteena oli luoda sosiaalisesti ja arkkitehtuurisesti hyväksi nähtyjä, terveellisiä asumisympäristöjä: "villeistä" esikaupungeista haluttiin muokata selkeää ja hallittua kaupunkitilaa. Meurman korosti myös, että kaupunkia ja esikaupunkeja tuli nyt ajatella kokonaisuutena. Tämä oli Viipurissa suurempi haaste kuin monissa muissa kaupungeissa, koska maaston muotojen vuoksi kaupunki oli pirstoutunut ja asutuksen täytyi välillä harpata esimerkiksi patterialueen yli. Näihin haasteisiin oli Meurmanin mielestä kuitenkin vastattava, vaikka muutokset vääjäämättä veivätkin aikansa. Esimerkiksi aivan kaupungin rajalla sijainnut ja kaupunkiin 1924 liitetty Kolikkoinmäki sai oman raitiotielinjansa jo ennen yhdistymistä vuonna 1912, mutta esimerkiksi vesijohto- ja viemäriverkostoon koko alue saatiin liitettyä vasta 1930-luvun lopulla.⁴⁶

Yleisenä päälinjana kaavoituksessa oli matala ja väljä rakentaminen. Esitellessään kaavaa *Arkkitehti*-lehdessä vuonna 1928 Meurman painotti, että saksalaistyyppisten kivikasarmien rakentamisen sijaan Suomessa pitäisi seurata "anglosaksista matalaa kaupunkien rakentamistapaa...". Korkeiden kivitalojen hän katsoi sopivan lähinnä vain ydinkeskustaan, maaseudulle johtavien pääväylien varsille ja esikaupunkien pääkaduille. Muualle niitä tulisi rakentaa vain hyvin perustelluista syistä. Yleisenä periaatteena esimerkiksi oli, ettei korkeita rakennuksia enää rakennettaisi vanhaan kaupunkiin. Meurmanin mukaan tästä säännöstä voitiin kuitenkin poiketa, jos tarkoituksena oli korjata vanhoja virheitä ja luoda – 1920-luvulla hyvin

⁴⁵ Meurman 1921; Meurman & Huovinen 1989, 135–136; Salmela 2004, 219–220.

⁴⁶ Otto. I Meurmanin lausunto Esikaupunkiasiaain Valiokunnalle 1.12.1920, 10, Viipurin kaupunginvaltuuston kokous, pöytäkirja 11.1.1921, Ca:39, KA (Mikkeli); Meurman 1921, 11; Salmela 2004, 219–221.

arvostettua – yhtenäistä kaupunkikuvaa. Uusilla korkeilla kivitaloilla voitiin vanhassa kaupungissa kätkeä jo olemassa olevia paljaita palomureja ja luoda yhtenäisempiä rakennusryhmiä.⁴⁷

Kaupunkitilan jakaminen eri toiminnoille tarkoitettuihin alueisiin kuului olennaisena osana funktionalistiseen kaupunkisuunnitteluun, joka vahvistui 1930-luvulta alkaen. Pienemmässä mittakaavassa tällaista toimintojen eriyttämistä oli toki jo aikaisemmissakin kaavoissa. Viipurin 1910- ja 1920-lukujen yleis- ja asemakaavoissa tämä tavoite näkyi paitsi vanhan kaupungin suojelemisena liiketoiminnalta myös erillisten teollisuusalueiden perustamisena. Ensimmäinen Viipurin teollisuusalue oli kaavoitettu jo 1911 Pyöräsuolle (entinen Rosuvoi), joka sijaitsi keskustan itäpuolella Pietarin radan ja Pietarin maantien välissä ja jossa teollisuuslaitoksia oli ollut 1860-luvulta lähtien. Laatiessaan 1920-luvun yleiskaavoja Meurman jatkoi tästä pohtien paljon sitä, miten teollisuus oli hyvä modernissa kaupungissa sijoittaa ja miten sen infrastruktuuritarpeet otettiin huomioon. Merkittäväksi teollisuus- ja varastorakennusalueeksi kehittyi 1930-luvulla esimerkiksi Pantsarlahden ja Eteläsataman välinen alue, jonne nousi kaupunkikuvassa vahvasti näkyvät, arkkitehti Erkki Huttusen suunnittelemat funkkistyylliset SOK:n mylly ja viljavarasto.⁴⁸

Kaavoitukseen vaikutti 1930-luvulla myös lainsäädännöllinen kehitys, ja ennen kaikkea vuonna 1932 voimaan tullut asemakaavalaki. Pääpaino laissa oli kaupunkiyhteisön taloudellisten toimintaedellytysten ja terveydellisten olojen takaamisessa, kun taas rakennustaiteellisten tavoitteiden edistäminen jäi enemmän kaupunkien harrastuneisuuden varaan. Keskeinen uudistus oli se, että kunnat saivat kaavamonopolin ja asemakaavoitus ulotettiin koskemaan myös yksityisiä ja valtion maita. Tämän uudistuksen myötä kaupungit pystyivät järjestelmällisemmin kaavoittamaan alueita ja tukemaan omaa kasvuaan.⁴⁹ Lakien lisäksi kaupunkielämä muuttui, ja nämä muutokset tuli asemakaavoissa myös ottaa huomioon. Yksi muutoksista oli autoliikenteen vähittäinen lisääntyminen. Kun Viipurin yleiskaavaa päivitettiin vuonna 1932, länteen johtava pääväylä muutettiin nopealle autoliikenteelle sopivaksi kaduksi.⁵⁰

⁴⁷ Meurman 1921, 10; Meurman, Otto-I., *Wiborgska stadsplaner. Randanteckningar till bilderna*. Teoksessa *Arkkitehti* 10 1928, s. 143–144.

⁴⁸ Meurman 1921, 10; Nikula 1983, 231; Iltanen 2017, 115.

⁴⁹ Littow, Paavo, Kaavoitus ennen maankäyttö- ja rakennuslakia. Teoksessa *Maankäyttö* 4/2006, 22–23; Jauhiainen, Jussi & Niemenmaa, Vivi, *Alueellinen suunnittelu*. Vastapaino, Tampere 2006, 35–38.

⁵⁰ Iltanen 2017, 113.

Vihreämpi Viipuri

Yhtenä keskeisenä tavoitteena vuoden 1923 yleiskaavassa oli tehdä Viipurista vihreämpi kaupunki. Turku ja Helsinki, jotka jo 1800-luvun lopulla harjoittivat selkeää puistopolitiikkaa, olivat edelläkävijöitä vihreän kaupunkitilan luomisessa. Viipurissa ja muissa pienemmissä kaupungeissa asiaan herättiin hitaammin.⁵¹ Viipurissa oli toki Monrepos'n puisto, mutta kuten Kersti Bergroth muisteli, se ei korvannut kaupungissa sijaitsevia lähipuistoja: "Monrepos'ssa viipurilaiset yleensä kävelivät kuin vieraisilla vähän oudoissa oloissa..."⁵² Vuoden 1861 kaavan mukaisesti Viipuriin oli rakennettu Esplanadin puisto, ja 1880-luvulla oli avattu Papulanpuisto pankkiiri Wilhelm Burjamin taloudellisella tuella. Lisäksi varakkaammalla väellä oli mahdollisuus viettää aikaa luonnon helmassa Viipurin ympäristössä. Monet liike- ja virkamiehet viettivätkin kesiään perheineen huviloilla Saimaan kanavan varrella, Suomenvedenpohjan rannoilla – ja 1900-luvun puolella myös Lihaniemessä ja sen lähisaarilla. Huvila-asumisen suosio kasvoi rautatie- ja höyrylaivayhteyksien lisääntyessä, koska hyvät yhteydet mahdollistivat liikkumisen kaupungin ja huvilan välillä jopa päivittäin.⁵³ Kaikille kaupunkilaisille huvila-asuminen ei kuitenkaan ollut mahdollista, ja varakkaampikin väki vietti yleensä suurimman osan vuodesta kaupungissa. Meurman painotti, että Viipurin keskeisille asuinalueille tuli rakentaa enemmän puistoja.⁵⁴

Meurman jakoi Eliel Saarisen ja Bertel Jungin ajatuksen siitä, että yksittäisten viheralueiden tuli olla osa laajempaa viheraluejärjestelmää.⁵⁵ Keskusta-alueelle Meurman suunnitteli puistovyötä, joka olisi kulkenut Havin lahdelta Patterinmäen aluetta myöten Karjalan kaupunginosaan ja Papulaan. Sieltä vihervyö olisi jatkunut pikkusaaria myöten Monrepos'n puistoon ja sitten Pyhän Annan kruunun vallien kautta Tervaniemeen. Tästä puistovyöstä olisi edelleen yhteys esikaupunkialueilla oleviin viheralueisiin. Puistovyön lisäksi Meurman painotti sitä, että ranta-alueet tulisi mahdollisuuksien mukaan pitää puistoina ja avoimena kaupunkilaisille. Suuri osa niistä puistoista, joita Meurman esitti Viipuriin, toteutuivat tavalla tai toisella. Esimerkiksi Patterinmäen

⁵¹ Häyrynen 1994, 71–72.

⁵² Bergroth, Kersti, Kevät. Teoksessa *Oi aika Viipurin*. Viipuri-yhdistys ja WSOY, Helsinki 1981, 74.

⁵³ Iltanen 2017, 105–107.

⁵⁴ Meurman 1921, 11–12.

⁵⁵ Niemi 2019.

vanhasta linnoitusalueesta tuli yksi kaupungin merkittävimmistä ulkoilualueista 1920- ja 1930-luvuilla.⁵⁶ Laajempi viheraluejärjestelmä jäi sen sijaan osittain toteutumatta.⁵⁷

Puistot ja aukiot ovat monella tapaa merkityksellisiä paikkoja kaupungeissa.⁵⁸ Esimerkiksi niihin pystytetyt patsaat ja muistomerkit ovat tärkeä osa kaupunkilaisten jatkuvaa keskustelua identiteetistään. Viipurissa tämä keskustelu tiivistyi 1900-luvun alkuvuosina. Kesällä 1908 Suomen kielen isäksi kutsuttu Mikael Agricola sai Emil Wikströmin veistämän patsaan Viipurin uuden tuomiokirkon viereen. Saman vuoden syksyllä pystytettiin ruotsinkielisten viipurilaisten aloitteesta patsas Viipurin linnan perustajalle, Torkkeli Knuutinpojalle (ruots. Torgils Knutsson), Vanhalle raatihuoneentorille.⁵⁹ Jotta viipurilaiset – niin suomen- kuin ruotsinkielisetkin – eivät unohtaisi kaupunkinsa olevansa osa Venäjää, venäläiset viranomaiset pystyttivät Pietari Suuren patsaan kalliolle Tervaniemen puistoon. Kun Venäjän vallan aika päättyi, Pietari Suuri sai mennä ja tilalle tuli Gunnar Finnen veistämä Itsenäisyyden Leijona. Tämän leijonapatsaan lisäksi Viipuriin hankittiin sotien välisenä aikana useita muitakin patsaita. Esimerkiksi Torkkelinpuistoon pystytettiin Jussi Mäntysen Hirvi vuonna 1927 ja Yrjö Liipolan Metsänpoika vuonna 1931. Patsaat koettiin niin tärkeäksi osaksi kaupunkikuvaa, että yksityiset kaupunkilaiset tekivät tätä tarkoitusta varten lahjoituksia. Hyvin merkittävän lahjoituksen teki Punaisenlähteen apteekkia pitänyt Johan Casimir von Zweyberg, joka jätti testamentissaan lähes 170 000 markkaa Viipurin kaupungin kaunistamiseen.⁶⁰

Kun kaupunkiin 1900-luvulla luotiin lisää vihreää ja avointa tilaa, kysymys ei enää ollut promenadipuistoista. Nyt tärkeää oli saada ihmiset ulos raikkaaseen ilmaan harrastamaan reipasta liikuntaa puistoihin, leikkipaikoille ja pelikentille. Yksi avainhenkilöistä tässä kampanjassa oli pesäpallon kehittäjä ja urheiluekspertti Lauri Pihkala, joka toimi Meurmanin konsulttina urheilualueiden suunnittelussa. Pihkalan suosituksesta Viipuriin rakennettiin leikki- ja urheilukenttien verkosto. Koska Pihkala näki moderneilla urheiluareenoilla organisoitujen urheilukisojen olevan parhaita fyysisen suorituskyvyn mainostajia, hän myös tuki pääurheiluareenan rakentamista

⁵⁶ Salmela 2004, 146–148

⁵⁷ Salmela 2004, 144–147

⁵⁸ *Green Landscapes in the European City, 1750–2010*. Ed. Peter Clark, Marjaana Niemi & Catharina Nolin. Routledge, Lontoo 2017.

⁵⁹ Neuvonen 2017, 125–129.

⁶⁰ Viiste, Juhani O.V., *Viihtyisä vanha Viipuri. Kulttuurimuistojen, kuulujen puistojen, kauniiden tornien kaupunki*. WSOY, Helsinki 1945, 104.

Viipuriin. Meurman suunnittelikin vuoden 1923 yleiskaavaan Patterinmäen alueelle uuden urheilustadionin, joka rakennettiin 1930-luvulla. Stadion vihittiin 1934. Kolme vuotta myöhemmin pidettiin kyseisessä paikassa ensimmäiset yleisurheilun Suomen mestaruuskisat eli Kalevan kisat.⁶¹

Kaupunkisuunnittelijan haasteet

Vaikka Viipurin kaupunki kävi läpi valtavia muutoksia 1800-luvun puolivälistä 1930-luvulle, osa asemakaavoittajan haasteista säilyi samanlaisina. Tärkeä yhteinen haaste oli kaupungin reuna-alueet: järjestämättömät esikaupungit, jotka eivät vielä olleet kaupunkia mutta eivät enää maaseutuakaan. Ensin 1800-luvulla suunniteltiin laitakaupungin hökkelikylien sitomista kaupunkirakenteeseen, ja 1900-luvulla työn alla olivat hallinnollisten rajojen taakse nousseet esikaupungit. Toisena jatkuvana haasteena oli edustavan ja viihtyisän kaupungin luominen. Vuoden 1861 kaavassa oli leveitä katuja ja lehmusesplanadi, mutta varsinainen monumentaalikeskusta jäi suunnittelematta. Puutetta pyrittiin sitten korjaamaan seuraavat vuosikymmenet aina 1930-luvulla saakka. Kolmas yhteinen haaste 1800- ja 1900-luvun kaavoittajille oli suotuisien edellytysten takaaminen kaupalle, teollisuudelle ja satamalle. Jos tähän haasteeseen ei vastattu, ei voitu vastata muihinkaan. Ilman tukevaa taloudellista perustaa ei ollut varaa esikaupunkien kunnostamiseen eikä monumentaalikeskustaan.

Se, mikä muuttui 1800-luvun puolivälistä 1930-luvulle, oli käsitys suunnittelun mahdollisuuksista. Modernin kaupunkisuunnittelun kehittyessä 1800- ja 1900-lukujen taitteessa, sen mahdollisuudet nähtiin rajattomina. Kun ensin vain määriteltiin hyvän elämän edellytykset, suunnittelun avulla mikä tahansa kaupunki voitaisiin muuttaa paikaksi, missä tämä hyvä elämä olisi mahdollista. Ajatteluun liittyi myös determinismia: Kun hyvä kaupunkiympäristö kerran oli luotu, hyvä elämä seuraisi kuin itsestään. Viipurissakin luotettiin 1900-luvulla siihen, että suunnitteluelementeillä voitiin luoda järjestystä ja kontrolloitavuutta kaupunkitilaan ja sitä kautta myös hallita kaupunkiväestöä. Kaupunkitila oli väline, jonka avulla kaupunkilaisista pystyttiin muokkaamaan terveitä ja vastuullisia kansalaisia ja kaupungista harmoninen yhteisö. Koska 1900-luvun alkua leimasivat suuret yhteiskunnalliset jännitteet, kaavoitus sai tärkeän roolin sosiaalisten ongelmien ratkaisijana ja jännitteiden purkajana. Kaavoitus oli yhteiskuntapolitiikkaa.

⁶¹ Salmela 2004, 148–151; Salimäki, Harri, *Isänmaan ja urheilu-uskon mies. Lauri Pihkala modernin urheiluaatteen esitaistelija*. SKS, Helsinki 2000.

Lähtiessään Viipurista uusiin työtehtäviin Otto-livari Meurman koki vastanneensa niihin haasteisiin, joita hänellä oli ollut edessään vuonna 1918: "olin laatinut Viipurille asemakaavoja joka ilmansuuntaan, ja ne riittivät mielestäni kaupungin kasvulle ainakin seuraaviksi kahdeksikymmeneksi vuodeksi. Asemakaavamies oli tehnyt tehtävänsä."⁶² Lähtiessään hän jätti kaupungin, joka oli valmis moniin tulevaisuuden haasteisiin. Kollegoidensa kanssa hän oli luonut hyväksi ymmärrettyä kaupunkiympäristöä, jossa oli väljiä asuinkatuja, tiheään sijoitettuja urheilupaikkoja, tehokkaita teollisuusalueita, ensimmäisiä nopealle autoliikenteelle soveltuvia teitä, mutta myös arvostettuja vanhoja rakennuksia. Kaupunki rakensi voimakkaasti uutta, mutta samaan aikaan se oli myös päätynyt suojelemaan vanhaan.

⁶² Meurman ja Huovinen 1989, 165.

A Town Planned and Lived in – Urban space in Vyborg from the mid-1800s to the 1930s

Constructing a town is reconciling the past and the future. The built urban environment generally changes slowly, even when ruptures shake the urban economy and social relations.¹ Thus the townspeople of nineteenth-century Vyborg, although more and more of their living came from commerce and industry, still inhabited an urban space created to further military goals. They could dream of modern city life on linden-lined boulevards and parks, but they walked in old, narrow lanes waiting for the fortress walls to be dismantled and new streets to be built.

The task of urban planners is to look to the future, but they too are often strongly attached to their own time. Considering the future of Vyborg in the mid-nineteenth century, they could not envision the towns' future needs or pace of its growth. When planning and construction failed to keep pace with growth and change, the townspeople created the urban space to meet their own needs. While they were waiting for the ramparts to be dismantled, the townspeople grazed their cows on the walls. When there were not enough low-cost plots available for them inside the town, poorer people built their own suburbs outside its administrative borders.²

This chapter discusses the planning of urban space and how the town eventually developed from the mid-1800s to the 1930s. Which plans were realized, how and how quickly, and what other plans remained on paper forever? How did the townspeople live in the planned urban space, how did they adapt it to their own needs, and how did they live outside its borders?

The 1861 plan: rapid and slow changes, long continuities

Vyborg reached its old limits in the mid-nineteenth century. Until then, the town and its development were very physically limited by bastions and curtain walls, which had gradually lost their original military purpose. The fortress was outdated and not as important for defence as it had used to be.³ The idea of constructing new fortifications was raised, but the Vyborg bourgeoisie did not want to take this path. The outdated ramparts and moats presented an opportunity to get rid

of the fortifications altogether and modernize the town more comprehensively. This renewal of the urban space was crucial in a situation where economic and population growth had been sharply stimulated by factors like the completion of the Saimaa Canal (1856).⁴

The municipal mayor, Robert Isidor Örn, undertook consultations with the Russian military authorities, encouraged by the fact that the Tallinn and Riga had already acquired the right to demolish their old fortresses.⁵ The Russian military authorities granted the town's wishes in November 1859. In the negotiations about Vyborg's fortifications, it was decided to preserve the castle, part of the ramparts and St Anna's Crown. The town was allowed to dismantle the rest of the fortifications. This outcome created new opportunities for planning the future development and expansion of the town.⁶ In general, the mid-nineteenth century can be considered a transition point in the development of Vyborg's layout. The militaristic principles behind urban planning made way for new ones: growth and development.⁷

When Vyborg had received the authorization to dismantle the walls, work started on a new town plan. The lively pace of construction activity slowed for a moment to wait for the new guidelines that would direct urban development.⁸ Urban planning was guided by the general building ordinance for Finnish towns, issued in 1856, which both harmonized and differentiated Finnish urban construction. According to this building ordinance, Vyborg was a "stone-built town" like Helsinki and Turku; these towns were encouraged to continue constructing two or three storey stone houses in their centres.⁹

The task of drafting a new town plan for Vyborg was given to provincial surveyor Berndt Otto Nymalm, but municipal mayor Örn also clearly made his mark on the plan. The new town plan, which increased the zoned area of the town by several times, was approved in 1861. By then, demolition work on the old town walls had already started. The walls are still faintly visible on some town plans, as a sign of the strong impression they continued to make on the later development of Vyborg.¹⁰ For instance, the author Olavi Paavolainen said decades later (1931) that the walls seemed "though invisible, still to rise around Old Vyborg."¹¹

The aim of the new layout was to strengthen the economy and promote population growth, but it also served other objectives. These goals were not usually set by the citizens of Vyborg themselves

but largely stemmed directly from the general building ordinance. Thus, they were common to every Finnish town plan during this period. The first of these objectives concerned fire safety. Vyborg's town plan was not as ambitious as, for example, Vaasa's or Kuopio's, but Vyborg was also sectioned off by esplanades and parks to promote fire safety and make it more pleasant to live in. At the same time, the number of plots was reduced and constructing two-storey wooden houses and attic rooms was prohibited. Only stone could be used for buildings in the Linnoitus (Fortress) district, that is, the area known as the old town.¹²

The other key factor in affecting the 1861 layout was the organization of the suburbs situated inside the town's administrative borders. Like the castle, St Anna's Crown and the suburb Neitsytniemi remained largely unchanged, but the districts to the east and south-east of Vyborg grew rapidly. The town planners took this into account by planning for the new blocks to be located in the eastern part of the town in Salakkalahti and beyond it in Papulanniemi, and south-east near Patterinmäki Hill. The old suburb of Petersburg was divided into four parts: Repola, Pantsarlahti, Anina (later Kaleva) and Papula.¹³

Suburbs constituted a kind of space between the town and countryside, which at least the town's decision-makers saw as temporary and constantly changing. These border areas were no longer the countryside, but they were not yet the town, either. This 'provisional state' lasted so long, however, that many of the inhabitants probably saw the suburbs as permanent. They were able to live along the winding streets in modest wooden houses for decades, despite the fact that their residential areas had already been wiped out on the town plans.¹⁴ For example, it took until the last few years of the nineteenth century before the suburb of Petersburg was finally regulated according to the layout planned in 1861. There were many obstacles on the road to realizing this plan; extensive existing settlement in the suburb of Repola posed a particular problem. The town acquired the plots one by one, so replacing old shacks and the confusing street network with a modern urban space took decades. Pantsarlahti could only be developed properly when a big swamp in the area was drained. Many public institutions opted to move out to the suburbs at the end of the nineteenth century, making their own contribution to local development. The barracks of Vyborg Battalion and the provincial prison were relocated to Papula in the 1880s and large hospital buildings were constructed in the district of Anina in the 1890s.¹⁵

The third key theme of the 1861 plan was structuring the urban space and creating a single urban entity using streets, roads and parks. It was considered important to link the suburbs to the centre naturally. To unify the old and new parts of Vyborg, the Esplanade Park (later Torkkeli Park) was planned to extend from the market square to Punaisenlähteentori (Red Fountain Square) and then turn southwards towards the sea. The speed with which the park took shape shows how important the project was. The committee set up by the town's administrative court presented a plan for a promenade in 1865, and the very next year, on what had been cabbage fields, the first lindens were planted.¹⁶ Esplanades were constructed at the same time in other towns. The Helsinki gentry were already accustomed to a promenade in the 1820s, but the first lindens were planted along the esplanade in Tampere (now Hämeenpuisto/Häme Park) in the 1860s and the real planting was only done in the 1870s.¹⁷

In Vyborg, the Esplanade Park and Torkkelinkatu Street became the new parade route, and at the same time the town's old main street, Katariinankatu (later Linnankatu Street) was extended. The parallel main streets – new and old – ran through the town from east to west, with the park belt between them. These streets were cut at a right angle by the new Aleksanterin perspektiivi (later Aleksanterinkatu Street and Karjalankatu Street). The railway station was built at the north end of it. Space had already been reserved for the station on the 1861 plan, and when the Helsinki–St Petersburg line was opened in 1870, a wooden station building stood there. In 1913 the building was replaced by Eliel Saarinen's grander one, with a large hall and a handsome façade which created a "huge impact", according to a guidebook published a few years later.¹⁸

Although work started rapidly after the 1861 plan was approved, key parts of it took decades to be implemented. Building sites were an integral part of life in the town centre of Vyborg for a long time, and the townscape felt highly provisional. The new main streets, Torkkelinkatu and Aleksanterin perspektiivi, were completed in the 1870s and 1880s, which is also when the last sections of the walls were torn down and the moats filled. The old town experienced dramatic change from the 1880s when many of the low wooden houses were replaced with stone residential and commercial buildings. On European models, these stone buildings were constructed taller than previously, with four or five storeys, and at the same time the townscape became more compact. In many places, the stone buildings stood end to end, lining the streets with high and dense walls. Large apartments for the bourgeoisie were on the upper floors, and on the lower floors – especially on Katariinankatu

Street – shops with their enticing windows. Efficient use of the land also had its drawbacks, such as cramped courtyards and homes.¹⁹ Besides these great changes to the urban space, there were also strong continuities. The street alignments in the old town, some of the old buildings, Pantsarlahti Bastion and its surrounding walls still stood in the middle of the changing townscape.

The dream of a monumental centre

The 1861 plan, with its strengths and its limitations, had a significant impact on urban development for a long time. The plan was supplemented by the building ordinance confirmed in 1871, but after that, enthusiasm for reform waned. The planners had been able to foresee many future needs, but not all. In the following decades it became increasingly clear that the plan no longer fully conformed to new concepts of a functioning, pleasant and impressive town. Particularly in the 1890s and early 1900s, when construction in Vyborg was intense, engineers and architects hoped that the town plan, or at least the building ordinance, could be updated, but their hopes were dashed.²⁰

Criticism also came from outside Vyborg. Finnish town planners and architects whose careers took off in the 1900s, such as Bertel Jung and Eliel Saarinen, harshly criticized the old town plans based on surveys by engineers. Jung and Saarinen painted a bleak picture of the layout of Vyborg: "The newer districts of the town of Vyborg have endless monotonous, straight and wide streets, thoughtlessly placed parks, deemed unsuccessful imitations of the boulevards and leafy gardens of the south."²¹ The new generation of architects believed that towns should be planned from a completely different perspective. The schematic street layout and emulation of southern boulevards had to stop, and urban planning should be based on the natural environment and historical landscape. The critics also argued that this change required putting urban planning in the hands not of surveying engineers, but of architects. Besides technical and scientific expertise, they also had the necessary artistic vision.²²

Vyborg's first town planning architect, appointed in 1918, was Otto-livari Meurman. His first task was to evaluate the 1861 plan, the opportunities and problems it created. Meurman found the layout largely successful, but he also listed a number of shortcomings. For instance, he felt that the planners should have better considered the fact that the railway would need more and more space.

He believed that this could have been foreseen before a single train had ever stopped at Vyborg Station. An even greater problem was that the 1861 plan made no provision for a monumental town centre, which would have structured the urban space and give Vyborg a metropolitan feel.²³

The need for a monumental town centre had been recognized for a long time. As early as the end of the eighteenth century, Russian Empress Catherine II had launched a construction project for Vyborg, aiming to create a new administrative and ecclesiastical centre in the Valli (Wall) district. New buildings on the square then known as Catherine Square, included the Governor-General's palace (1784) and the Orthodox Church (1787), both of which are still standing. After the 1793 fire, a stone town hall (1797) was built on the square, which began to be known as New Town Hall Square. At the very end of the eighteenth century, the group of public buildings was supplemented by a new one near the square; the Lutheran Church of Sts Peter and Paul.²⁴

Various attempts to improve the new town hall square were made in the second half of the nineteenth century, to reflect and confirm the growing importance of Vyborg. The town hall was renovated in the 1860s, both inside and out. Despite these renovations, just two decades later the town hall felt inadequate to the needs of the town, and in the 1890s a committee set up to consider the matter proposed to the town council that a new monumental town hall be constructed alongside the old one. The plan was to get rid of the wooden fire station and shops, which were not considered appropriate for a square which served as an administrative and ecclesiastical centre. At the very end of the century a competition for a new town hall design was won by the Helsinki architects Usko Nyström and Vilho Penttilä. They developed their proposal as Vyborg's decision-makers wanted. Nyström and Penttilä's corrected design was for a handsome, monumental building, with a high clock tower which would have been an important landmark for the town.²⁵

In 1909 the committee proposed that the new town hall be constructed based on Nyström's and Penttilä's drawings. The plan came to nothing, however, although there was a lot of pressure in favour of getting the new town hall built. Many smaller Finnish towns invested in showy town halls in the 1910s. Eliel Saarinen, known as the nation's architect, was showered with orders for town halls, both directly and through architecture competitions. His drawings became reality in monumental town halls in Lahti in 1912, and in Joensuu two years later.²⁶

Although the new town hall was planned for old administrative centre, in the early twentieth century the active search for a new location for a monumental centre had already begun. The natural site for a new centre seemed to be the crossroads of the main streets – Torkkelinkatu and Aleksanterinkatu – where the flow of people and traffic was heaviest. This solution would have required major changes, however. At the beginning of the twentieth century (as now), this was just an ordinary intersection. It did not open out into a grand square lined with important public buildings. Nevertheless, many considered the change necessary. The architects Bertel Jung and Eliel Saarinen, who were asked for their opinion on the issue, believed that constructing a monumental centre would meliorate the “brutal” consequences of the existing (1861) town plan.²⁷

Concrete steps were taken in this direction in 1912–1913, when the town of Vyborg organized a town plan competition for creating a grand urban space at the crossroads of Torkkelinkatu and Aleksanterinkatu. The competing architects were given a fairly free rein. The only condition was that the square should have two public buildings, such as a theatre and a museum. The proposal that the plan be grand was taken so seriously that the panellists judging the competition found the designs rather excessive. The winning submission, by brothers Kauno S. and Oiva Kallio, was seen as most appropriate to a town the size of Vyborg, but their proposition also never made it off the page.²⁸

Although none of the designs submitted in the competition were implemented, the idea of a monumental reference point lived on. The dream was kept alive by Helsinki’s town planning architect, Bertel Jung, who was asked to draw up a plan of Vyborg’s south port and the surrounding area in 1915. In his work, Jung applied design principles he had defended for years. He drew calmly curving streets around the south port which were naturally linked to the old town plan and took advantage of the height differences in the terrain. He also planned a monumental focal point for the area. The plan was to strengthen and restore the walls of Pantsarlahti Bastion, building a stately public building on the site.²⁹

A shrine to art and a controversial library

During and immediately after the First World War, a major breakthrough was made in urban planning in Finland. Since construction had slowed in the challenging conditions of the world war and the Civil War, architects' order books were empty and they had time to think about grand schemes for the future. These plans often combined two perspectives. First, planners sought to create impressive urban centres, a desire that only intensified when Finland gained independence and wanted to make its mark on post-war Europe. Second, looking beyond the town's administrative borders, planners also considered the development of the whole region. Their broader perspective was inspired by the many urban theorists of the early twentieth century, starting from the founder of the garden city movement, British Ebenezer Howard. The best-known Finnish plans in the 1910s were Eliel Saarinen's for the districts of Munkkiniemi and Haaga in Helsinki (1915) and his proposed master plan for the whole capital, *Pro-Helsingfors* (1918). The level of urban planning activity in Vyborg could be seen in the opening of a town planning department and the new official position of town planning architect. Meurman, who was selected for the post, had worked with Saarinen and brought one of Saarinen's pet projects to Vyborg: work on both a monumental town centre and creating a functioning urban region.³⁰

In his Munkkiniemi–Haaga plan, Saarinen had placed public buildings at high altitudes above the rest of the city, and Bertel Jung had developed the same concept in his plans for Vyborg's south port. Meurman continued in the same vein. He regretted the fact that Torkkeli Park had not been extended all the way to Patterinmäki. In his view, the hill would have been the ideal site for a group of monumental public buildings. This group, "solemnly overlooking the rest of the town, and its surrounding views, would have rivalled Capitol Hill in Washington."³¹

Jung and Meurman envisioned monumental buildings to crown the hills of Vyborg, but it took a third architect, Uno Ullberg, to implement their vision. In the 1910s, Viipurin Taiteenystävät -yhdistys (Vyborg Friends of Art Association) asked Ullberg to design a building for an art school and museum, but war interfered with the plans. The project only gathered momentum in the following decade. The town got involved by providing the land for the construction at Panssarilahti Bastion and contributing to the construction work. Ullberg rejected his old drawings of a palatial Art-Nouveau building and chose a pared-down, classical style. Construction work began in the summer of 1929 and the two-part building was completed in the following year. The association got its art school and the town its art museum. At the same time, Vyborg got its long-awaited monumental point of

reference, towering over the city and gleaming white: a shrine to art. Writing in his memoirs in the 1980s, Meurman praised Ullberg's valuable work in creating the townscape of Vyborg. Besides Vyborg Castle, in Meurman's view Ullberg's art museum and his 1933 regional archive building at Tervaniemi Cape were the buildings that "made Vyborg Vyborg, giving the town its characteristic profile."³²

The other key cultural institution serving the townspeople was the library. Vyborg's library was confined to limited space on Punaisenlähteentori in the 1910s, and the town already wanted a dedicated building then. It took until 1923 for a bequest by Maria Lallukka to make this possible. In 1927 the town of Vyborg organized an architectural competition for the library, which was won by the then fledgling architect Alvar Aalto. It was thought that the library would be completed quickly, but the process proved complicated. During the Great Depression, construction was delayed, and controversy surrounded both the architectural style and its location.³³

Some people in Vyborg agreed with Uno Ullberg that the library should definitely be part of a monumental town centre. It should not be hidden among the trees in the middle of a park, as Aalto had planned. Other townspeople believed that a modern building would be completely out of place next to the neo-Gothic cathedral, which dated from the 1890s. Hundreds of townspeople signed a petition opposing the library building and Aalto was even accused of "cultural Bolshevism". Other residents were concerned that the library would take up too much space in Torkkeli Park. There was very little green space in the town as it was. Meurman mediated in the case, and finally the functionalist library building opened its doors to the townspeople in the southeast corner of Torkkeli Park in 1935.³⁴

Old Vyborg and the demands of a new age

At the dawn of the twentieth century, there was still an abundance of vacant land in Vyborg, but this filled up as the new urban space took shape and there was often an urge to tear down old buildings. In public discourse, at least, nobody regretted the loss of the shacks in the suburbs, but a lively debate recurred about the value of the old buildings in the Linnoitus district. One landmark under discussion was the Round Tower which stood in splendid isolation on the site since the 1860s.

The embankments around the tower were levelled and a new market square located beside it. Weary of the maintenance costs, the town's decision-makers were already planning to dismantle the tower in the 1880s, but the 1883 regulation on preserving ancient monuments presented an obstacle. The people of Vyborg realized that they probably would not get a demolition permit. It was difficult to find the appropriate function for the "rubble tower", however, which kept up the controversy on whether to restore or demolish it. This debate intensified again at the beginning of the twentieth century, when the four-storey building of the Nordic Investment Bank was erected behind the tower. The old and new worlds seemed to be too far apart. After years of controversy, those in favour of preserving the tower won the argument in 1908.³⁵

Many other disputes, however, had a different outcome. As one writer under the pen name Publius put it in the *Wiborgsbladet*, "much that is old and venerable [has already] given way to the requirements of the new era."³⁶ To preserve these old buildings, it was more important than ever before to consider where various activities were located in the town master plan. Writing in 1921, Meurman stressed that business activities should continue to be relocated from older to newer parts of town. This preservation perspective was incorporated in the 1920s master plan, easing the pressure to demolish old buildings.³⁷ The solution was appreciated later on. Writing in 1950, the author Kersti Bergroth recalled where the real heart of Vyborg was. "As a schoolgirl, I walked across the square every morning past the Round Tower to Karjaportinkatu Street. The Round Tower was where the Old Town started, which was the focal point and glory of our whole town."³⁸

The "wild" suburbs become part of town

When Meurman started work as town planning architect of Vyborg in 1918, he was faced with a challenge. As in many other Finnish towns, decision-makers in Vyborg had underestimated the pace of urbanization for a long time and provided too few affordable plots for the growing population. If one wanted cheap land, one usually had no choice but to go beyond the town's administrative boundaries, where individual landowners or property developers offered cheap plots. The other attraction of going outside the town borders was the fact that building regulations did not apply. Anyone could build the home they wanted and could afford. The disorderly formation of the suburbs was the response of both town dwellers and landowners to rigid and slow urban planning. They

created the new urban space themselves, and there were a lot of them. A significant proportion of early twentieth-century urban growth in Finland occurred outside the administrative borders of the towns, usually on private land and therefore out of reach of municipal control.³⁹

Helsinki was surrounded by a great number of suburbs, but relatively speaking Vyborg had the worst "suburban crisis". According to the Official Statistics of Finland, in 1920 more people lived in the suburbs of Vyborg (28,400) than in the town itself (25,200).⁴⁰ Attempts were made to control construction outside the town limits from the early 1900s. At the time, the suburbs of Vyborg were defined as "populous communities" but Meurman argued that this reform had not brought about any substantial improvement: "The streets, even if they were worthy of the name, are completely uneven, without any pavements or sewage system, narrow and downright disgusting to look at. They are flanked by dreadful shacks which jostle for position as the ugliest and dirtiest."⁴¹ The rural district outside Vyborg wanted to get the poorest suburbs off its hands and offered them to the town. Many of the suburbs also applied to be incorporated into the town. The town's decision-makers and officials opposed this, however, citing the fact that rezoning and creating infrastructure in the large suburbs would put a financial strain on the town.⁴²

Since all larger Finnish towns were faced with – more or less – the same problem, the issue was also frequently discussed on a national level. As early as the beginning of the twentieth century, the senate suburbs committee had recommended connecting the suburbs to the town of Vyborg, but at the same time recognized that the town could not be forced to do this. Soon after independence the National Board of Social Welfare began to address the issue. The town of Vyborg still opposed the project, but cracks in the united front were beginning to appear. The town was clearly adopting a more active role in developing the surrounding area, for example by purchasing land in suburban areas.⁴³

The state decided in favour of incorporating the suburbs into Vyborg in 1922 and compensated the town with a long-term loan and promise to help in the costs of suburban renewal. In addition, the process was carried out in stages: 1924, 1928 and 1933. The first areas to be incorporated, the south-eastern suburbs of Kolikkoinmäki, Tiiliruukki and Kangasranta were the ones which were expected to cause the most concern and greatest cost to the town. An extensive suburban and rural area northeast of the town was incorporated at the same time. After this, in 1928, the expansion

extended south-eastwards to incorporate Kelkkala and Maaskola, which the town had already acquired. The western areas (Sorvali, Saunalahti, Hiekka, Pikiruukki and Tienhaara) were incorporated last along with Uuras.⁴⁴

Before any decision about incorporation was made, the suburbs were already fully taken into account in urban planning. Meurman drafted the first comprehensive master plan for Vyborg's suburbs, presented in *Arkkitehti* in 1921. An augmented master plan was proposed in 1923. The master plan directed the general line of land use and was refined by local plans, which were drawn up for the southeast suburbs in 1926. Meurman often personified urban planning in Vyborg and the ideas behind it, but many people were involved in drawing up town plans for the future of Vyborg. Other architects working with Meurman included Clara Meuschen, Agda Aspelin, Elsi Borg and Elli Ruuth.⁴⁵

The overall objective of suburban planning was to create what were seen as socially and architecturally favourable, healthy living environments: The "wild" suburbs were to be tamed to create a clear, orderly urban space. Meurman also stressed that the town and suburbs should be thought of as a whole. This was a great challenge in Vyborg, because the terrain meant that the town was fragmented and residential areas were broken up, for example by Patterinmäki Hill. Meurman believed that these challenges could be faced, though the changes would inevitably take time. For instance Kolikkoinmäki, which was right on the border of the town and incorporated into it in 1924, received its own tram line well before that, in 1912, but the whole area was only connected to the water and sewage system much later, at the end of the 1930s.⁴⁶

As a general rule, buildings were low and spread out. In his presentation of the town plan in *Arkkitehti* in 1928, Meurman stressed that, rather than building German-style stone barracks, Finland should follow the "Anglo-Saxon method of low-rise urban construction...". He considered tall stone houses appropriate mainly in the heart of town, along the main roads leading to the countryside and main streets in the suburbs. There needed to be very good reasons to build them anywhere else. One general principle was that tall buildings would no longer be constructed in the old town. Meurman could envisage exceptions to this rule if the intention was to correct past mistakes and to create – as was very much appreciated in the 1920s – a unified townscape. New

multi-storey stone buildings in the old town could conceal the existing bare firewalls, creating new more cohesive groups of buildings.⁴⁷

The distribution of areas with different functions around the urban space was an essential part of the functionalist planning which gained ground from the 1930s. Naturally, functional separation had already been part of previous town plans on a smaller scale. In the 1910s and 1920s, this could be seen on town plans of Vyborg; commercial activity was kept out of the old town and separate industrial zones were formed. The first industrial zone of Vyborg was on the 1911 plan, at Pyöräsuo (formerly Rosuoi), which was east of the town centre, between the road and railway to St Petersburg. Industrial premises had been based there since the 1860s. Meurman developed the 1920s master plans from this starting point, taking into consideration the placement and infrastructure needs of industrial plants. The area between Panssarilahti and the south port became a major industrial and warehousing area in the 1930s. The functionalist SOK mill and grain warehouse there, designed by architect Erkki Huttunen, dominated the town skyline.⁴⁸

In the 1930s, zoning was significantly affected by a new town planning law (1932). The main focus of the law was to create conditions that promoted economic activity and good health. Furthering architectural objectives was still more the preserve of the town's own enthusiasts. One key reform was giving municipalities a monopoly on planning, which was extended to include private and state land. As a result of this reform, towns were able to zone areas more systematically and support their own growth.⁴⁹ Besides legal change, town life changed too, and this also had to be taken into account in urban planning. One of these changes was the gradual increase in car traffic. When the Vyborg master plan was updated in 1932, the main road leading westwards was improved to accommodate rapid car traffic.⁵⁰

A greener Vyborg

One key aim of the 1923 master plan was to make Vyborg greener. Turku and Helsinki, which had had a clear parks policy since the end of the nineteenth century, were the pioneers in creating green urban space. Vyborg and other smaller towns woke up to the issue more slowly.⁵¹ Vyborg did indeed have Monrepos Park, but as Kersti Bergoth recalled, it could not replace local parks inside the town

itself: "Vyborg people usually felt a little out of place walking in Monrepos..."⁵² In accordance with the 1861 plan, the Esplanade Park was constructed, and in the 1880s Papula Park was opened with the financial support of banker Wilhelm Burjam. Wealthy people also had the opportunity to spend time in the natural setting around Vyborg. Many businesspeople and government officials summered with their family in villas along the Saimaa Canal or the coast of Suomenvedenpohja, and in the twentieth century, also at Lihaniemi and the surrounding islands. Villas became more popular as rail and steamship connections improved and it became possible to travel into town from one's villa even daily.⁵³ Not all townspeople could afford a villa, however, and even the wealthiest spent most of the year in town. Meurman stressed that more parks needed to be built in the central residential areas of Vyborg.⁵⁴

Meurman agreed with Eliel Saarinen and Bertel Jung that scattered green spaces should be combined into a larger system.⁵⁵ Meurman designed a park belt for the town centre which would have extended from Havi Bay, along Patterinmäki Hill to the districts of Karjala and Papula. This green belt would then continue through the islets to Monrepos Park and then through the ramparts of Pyhän Annan kruunu to Tervaniemi. This park belt would then be connected to green spaces in the suburbs. Besides the green belt, Meurman also stressed that the shorelines should be kept as park-like and open to the townspeople as possible. The majority of these parks which Meurman proposed to Vyborg were created one way or another. The old fortress area on Patterinmäki, for instance, became one of the town's most important outdoor recreation areas in the 1920s and 1930s.⁵⁶ The plan for a larger system of green spaces remained partly unrealized, however.⁵⁷

Parks and open spaces are in many ways the most important places in towns.⁵⁸ The statues and monuments placed in them are a significant part of the townspeople's ongoing conversation about their own identity. In Vyborg, this debate intensified in the early years of the twentieth century. In the summer of 1908, Emil Wikström's statue of the "father of the Finnish language," Mikael Agricola, was erected next to the new cathedral. In the autumn of the same year, the Swedish-speaking inhabitants of Vyborg erected a statue to the founder of its castle, Torgils Knutsson, on Vanha raatihuoneentori (Old Town Hall Square).⁵⁹ To ensure that neither the Finnish nor the Swedish speakers in Vyborg forgot that the town was part of Russia, the Russian authorities erected a statue of Peter the Great in Tervaniemi Park. When the Russian period came to an end, Peter the Great had to go and was replaced by Gunnar Finne's *Itsenäisyyden Leijona* (Lion of Independence). Besides

this lion, in the interwar period Vyborg erected several other statues. Torkkeli Park, for instance, was adorned with Jussi Mäntynen's Hirvi (Elk) in 1927 and Yrjö Liipola's Metsänpoika (Son of the Forest) in 1931. The statues were seen as such an essential part of the townscape that private citizens made donations to erect them. One very substantial donation was made by Johan Casimir von Zweyberg in his will. The owner of the pharmacy, Punaisenlähteen apteekki, left almost 170,000 marks for the beautification of the town.⁶⁰

When more green and open space was created in towns in the twentieth century, this no longer constituted parks for promenading in. The new aim was to get people out in the fresh air to perform energetic physical activities in parks, playgrounds and playing fields. One of the key people in this campaign was the inventor of Finnish baseball and sports expert Lauri Pihkala, who served as a consultant to Meurman on planning sports facilities. On his recommendation, Vyborg built a network of playgrounds and sports fields. Because Pihkala saw organized sporting competitions in dedicated arenas as the best advertisement for physical performance, he also supported the construction of a main sports arena in Vyborg. Meurman indeed added a new sports stadium on Patterinmäki to the 1923 town plan, and this was inaugurated in 1934. Three years later, the first Finnish National Athletics Championships were held there, the Kaleva Games.⁶¹

Challenges for urban planners

Although Vyborg underwent tremendous changes from the mid-1800s to the 1930s, some of the challenges to urban planning remained the same. One such challenge was on the fringes of the town: disorderly suburbs that were not yet part of the town but were no longer countryside, either. First, in the nineteenth century, the plan was to incorporate the villages of shacks on the outskirts into the town, and in the twentieth century, the suburbs which had grown up outside the urban administrative borders became the priority. Another ongoing challenge was to create an impressive and pleasant townscape. The 1861 plan included broad streets and a linden-lined esplanade, but still no monumental centre. An attempt was made to address this issue in the following decades, all the way up to the 1930s. The third challenge faced by urban planners in both the nineteenth and twentieth centuries was to ensure favourable conditions for trade, industry and the port. If they

could not rise to this challenge, they could not deal with any of the others. Without a firm economic base, there would be no money for renovating the suburbs and building a monumental centre.

What did change from the mid-1800s to the 1930s was the idea of what the planners could achieve. At the turn of the nineteenth and twentieth centuries, the possibilities for modern urban planning seemed endless. All planners needed to do was to define the conditions for a good life and any town at all could become a place where this good life could be lived. This train of thought was also associated with determinism: Once a good urban environment had been created, the good life would naturally follow. In 1900s Vyborg, people believed that they could order and control the urban space with planning elements and use these to manage the urban population. The urban space was a medium through which the townspeople could be made into healthy and responsible citizens and the town into a harmonious community. Since the beginning of the twentieth century was marked by major social tensions, urban planning gained a key role in solving these social problems and easing these strains. Urban planning was an aspect of social policy.

When Otto-Iivari Meurman left Vyborg for a new job, he believed he had met the challenges that he had faced in 1918: "I have drawn up plans for all parts of Vyborg which I believe should be sufficient for urban growth for at least the next twenty years. The town planner has done his job."⁶² The town he left behind was prepared for many challenges in the future. With his colleagues, he had built an urban environment which they understood to be a good one: spacious residential streets, plenty of sports facilities, effective industrial areas, the first roads suitable for fast car traffic, but also prestigious old buildings. New construction was progressing rapidly all over town but at the same time, the decision had been made to protect the old.

Translated by Kate Sotejeff-Wilson

¹ Beauregard, Robert A. & Haila, Anne, The Unavoidable Continuities of the City. In *Globalizing Cities: A New Spatial Order?* Ed. Peter Marcuse & Ronald van Kempen. Blackwell, Oxford 2000, 22–36; Niemi, Marjaana, Breaking from and Building on the Past: Helsinki and Dublin after Independence. In *Irish Historical Studies*. Issue 160 2017, 238–255.

² Niemi, Marjaana, A Place in Its Own Right: The Rural-Urban Fringe of Helsinki from the Early Nineteenth Century to the Present. In *Urbanizing Nature: Actors and Agency (Dis)connecting Cities and Nature Since 1500*. Ed. Tim Soens, Dieter Schott, Michael Toyka-Seid & Bert de Munck. Routledge, London 2019, 65–86; Neuvonen, Petri, *Linnoituksesta*

- historialliseksi muistomeriksi. *Viipurin vanhakaupunki 1856–1939*. Aalto-yliopisto, Espoo 2017, 77; Perälä, Tauno, Kaupunkien aluepolitiikka ja esikaupunkiliitokset 1875–1918. In *Suomen kaupunkilaitoksen historia 2: 1870-luvulta autonomian ajan loppuun*. Suomen kaupunkiliitto, Helsinki 1983, 35–36.
- ³ Miltšik, Mihail, Viipurin rakentamisen historiaa. In *Viipuri – Vanhan Suomen pääkaupunki*. Ulla-Riitta Kauppi & Mihail Miltšik. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 1993, 33.
- ⁴ *Wiborg* 5 September 1856; Neuvonen 2017, 79.
- ⁵ Neuvonen 2017, 78.
- ⁶ Ruuth, J.W. & (revised by) Meurman, Otto-I., Kaupunkiasutuksen laajeneminen ja kaupungin rakentaminen. In *Viipurin kaupungin historia IV: 2 osa. Vuodet 1840-1917*, Torkkelin säätiö, Lappeenranta 1981, 160–161.
- ⁷ Katajala, Kimmo, The Physical Formations of the Old Town of Vyborg. In *Meanings of an Urban Space. Understanding the Historical Layers of Vyborg*. Ed. Kimmo Katajala. Mittel- und Ostmitteleuropastudien 12. Lit Verlag, Zurich 2016, 71.
- ⁸ *Otava, Sanomia Viipurista*, 11 August 1860.
- ⁹ Lilius, Henrik, Kaupunkipolitiikka ja kaupunkirakennetta uudistava lainsäädäntö 1800-luvun jälkipuoliskolla. In *Suomen kaupunkilaitoksen historia 2: 1870-luvulta autonomian ajan loppuun*. Suomen Kaupunkiliitto, Helsinki 1983, 128–133.
- ¹⁰ Neuvonen 2017, 88.
- ¹¹ Paavolainen, Olavi, Vanhaa Wiipuria. *Suomen Kuvalehti*, 1931
- ¹² Meurman, Otto I., Katsaus Wiipurin asemakaavan kehitykseen ajanjaksona 1293–1918. In *Wiipurin Teknillisen Klubin 25-vuotisjuhlajulkaisu, 1895–1920*. Wiipurin Teknillinen Klubi, Viipuri 1920, 53; Lilius, Henrik, Kaupunkirakennustaide 1800-luvun jälkipuoliskolla. In *Suomen Kaupunkirakentamisen historia II*. Ed. Henrik Lilius & Pekka Kärki. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2014, 314–321; Ruuth and Meurman 1981, 160–161; Miltšik 1993, 33.
- ¹³ Ruuth & Meurman 1981 165; Miltšik 1993, 33; Katajala 2016, 71–73.
- ¹⁴ On transience and permanence in the suburbs, see Niemi 2019.
- ¹⁵ Meurman 1920, 55; Ruuth & Meurman 1981, 183–195; Iltanen, Jussi, *Viipurin historiallinen kartasto. Kaupungin vaiheet keskiajalta nykypäivään*. Karttakeskus, Helsinki 2017, 59–61.
- ¹⁶ Meurman 1920, 51; Hirn, Sven & Lankinen, Juha, *Viipuri – kansainvälinen kaupunki*. Gummerus, Jyväskylä 1988, 14–15; Neuvonen 2017, 91–94.
- ¹⁷ Häyrynen, Maunu, *Maisemapuistosta reformipuistoon. Helsingin kaupunkipuistot ja puistopolitiikka 1880-luvulta 1930-luvulle*. Helsinki-Seura, Helsinki 1994, 65, 71–72; Hirvikallio, Seija, *Hämeenpuisto. Tampereen Esplanadi*. Tampere-Seura, Tampere 2012, 15–18.
- ¹⁸ Ruuth & Meurman 1981, 161, 166–167; Miltšik 1993, 33; Katajala 2016, 73. Citation from *Suomi: Matkaopas. Käytännöllinen käsikirja* (revised 3rd edition). Suomen matkailijayhdistys, Helsinki 1917, 328.
- ¹⁹ Ruuth & Meurman 1981, 212; Lilius 2014, 318; Neuvonen 2017, 97–107.
- ²⁰ Nikula, Riitta, Asemakaavoitus n. 1900–1920. In *Suomen kaupunkilaitoksen historia 2. 1870-luvulta autonomian ajan loppuun*. Suomen Kaupunkiliitto, Helsinki 1983, 231–232; Neuvonen 2017, 101, 163.
- ²¹ Neuvonen 2017, 163.
- ²² Wäre, Ritva, Bertel Jungin näkemys kaupungista. In *Bertel Jung. Suurkaupungin hahmottaja*. Helsinki, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 1988, 52–56; Niemi, Marjaana, Kaupunkisuunnittelijat ilman rajoja. Eliel Saarinen luomassa kansallisia, kansainvälisiä kaupunkeja. In *Usko, tiede ja historiankirjoitus. Suomalaisia maailmankuvia keskiajalta 1900-luvulle*. Ed. Irma Sulkunen, Marjaana Niemi & Sari Katajala-Peltomaa. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2016, 237–238, 248–254.
- ²³ Meurman 1920, 51–54; Meurman, Otto-livari, Generalplan för Wiborg. In *Arkkitehti* 4 1921, 7–12.
- ²⁴ Meurman, Otto-livari, Katsaus Viipurin asemakaavoitukseen. In *Viipurin Suomalaisen Kirjallisuusseuran toimitteita 8*. Viipurin Suomalainen Kirjallisuusseura, Helsinki 1987, 151–154; Katajala, Kimmo, Kaupungin utopiat. Kuinka ihanteet ja suunnittelu muovasivat Viipurin keskustaa. In *Futura* 4 2017, 9.
- ²⁵ Neuvonen 2017, 248–249; Wäre, Ritva, Rakennustoiminta 1900–1917. In *Suomen kaupunkilaitoksen historia 2. 1870-luvulta autonomian ajan loppuun*. Suomen Kaupunkiliitto, Helsinki 1983, 240–241 (image supplement).
- ²⁶ Niemi, Marjaana, 1917. Matkaopas rikkinäiseen, pystypäiseen Suomeen. In *Kulkemattomat polut. Mahdollinen Suomen historia*. Ed. Nils Erik Villstrand & Petri Karonen. Gaudeamus, Helsinki 2017, 180–181.
- ²⁷ Neuvonen 2017, 163.
- ²⁸ Nikula 1983, 231–232; Salmela, Ulla, *Urban Space and Social Welfare: Otto-livari Meurman as a Planner of Finnish Towns 1914–1937*. Taidehistoriallisia tutkimuksia 30. Taidehistorian Seura, Helsinki 2004, 184.
- ²⁹ Meurman 1920, 57; Nikula 1983, 231–232.
- ³⁰ Mikkola, Kirmo, Eliel Saarinen ja kaupunkisuunnittelu. In *Eliel Saarinen: Suomen aika*. Ed. Marika Hausen, Kirmo Mikkola, Anna-Lisa Amberg & Tytti Valto. Otava, Helsinki 1990, 203–217; Niemi 2016, 249–258.
- ³¹ Meurman 1920, 51.

-
- ³² Meurman, Otto-livari & Huovinen, Maarit, *99 vuotta Mörrin muistelmia*. WSOY, Helsinki 1989, 164.
- ³³ Salmela 2004, 186–187.
- ³⁴ Salmela 2004, 186–193.
- ³⁵ Ruuth and Meurman 1981, 160–161, 214–215; Neuvonen 2017, 148–155.
- ³⁶ *Wiborgsbladet* 27 September 1900.
- ³⁷ Meurman 1921, 10.
- ³⁸ Bergroth, Kersti, Jääskeläinen Lempi & Kojo, Viljo, *Rakas kaupunki*. Otava, Helsinki 1951.
- ³⁹ Harvia, Yrjö, Kaupunkikuntien tonttipolitiikasta. In *Suomen ensimmäinen yleinen asuntokongressi. Pöytäkirja*. Yhdistys yleishyödyllisen rakennustoiminnan edistämiseksi, Helsinki 1918, 48–73; Perälä, Tauno, Kaupunkien aluepolitiikka ja esikaupunkiliitokset 1875–1918. In *Suomen kaupunkilaitoksen historia 2. 1870-luvulta autonomian ajan loppuun*. Suomen kaupunkiliitto, Helsinki 1983, 29–48; Niemi 2019.
- ⁴⁰ Perälä 1984, 41.
- ⁴¹ Meurman 1920, 56; Nikula 1983, 231.
- ⁴² Perälä 1984, 42–44; Salmela 2004, 219.
- ⁴³ Perälä 1984, 43–44.
- ⁴⁴ Perälä 1984, 42–44; Salmela 2004, 219; Iltanen 2017, 102–104.
- ⁴⁵ Meurman 1921; Meurman & Huovinen 1989, 135–136; Salmela 2004, 219–220.
- ⁴⁶ Otto. I Meurman's statement to the Suburbs Committee (Esikaupunkiasian Valiokunta) 1 December 1920, 10, minutes of Vyborg Town Council 11 January 1921, Ca:39, PAM; Meurman 1921, 11; Salmela 2004, 219–221.
- ⁴⁷ Meurman 1921, 10; Meurman, Otto-I., *Wiborgska stadsplaner. Randanteckningar till bilderna*. In *Arkkitehti* 10 1928, 143–144.
- ⁴⁸ Meurman 1921, 10; Nikula 1983, 231; Iltanen 2017, 115.
- ⁴⁹ Littow, Paavo, Kaavoitus ennen maankäyttö- ja rakennuslakia. In *Maankäyttö* 4/2006, 22–23; Jauhiainen, Jussi & Niemenmaa, Vivi, *Alueellinen suunnittelu*. Vastapaino, Tampere 2006, 35–38.
- ⁵⁰ Iltanen 2017, 113.
- ⁵¹ Häyrynen 1994, 71–72.
- ⁵² Bergroth, Kersti, Kevät. In *Oi aika Viipurin*. Wiipuri-yhdistys ja WSOY, Helsinki 1981, 74.
- ⁵³ Iltanen 2017, 105–107.
- ⁵⁴ Meurman 1921, 11–12.
- ⁵⁵ Niemi 2019.
- ⁵⁶ Salmela 2004, 146–148
- ⁵⁷ Salmela 2004, 144–147
- ⁵⁸ *Green Landscapes in the European City, 1750–2010*. Ed. Peter Clark, Marjaana Niemi & Catharina Nolin. Routledge, Lontoo 2017.
- ⁵⁹ Neuvonen 2017, 125–129.
- ⁶⁰ Viiste, Juhani O.V., *Viihtyisä vanha Viipuri. Kulttuurimuistojen, kuulujen puistojen, kauniiden tornien kaupunki*. WSOY, Helsinki 1945, 104.
- ⁶¹ Salmela 2004, 148–151; Salimäki, Harri, *Isänmaan ja urheilu-uskon mies. Lauri Pihkala modernin urheiluaatteen esitaistelija*, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2000.
- ⁶² Meurman & Huovinen 1989, 165.