

## SUOMENLINNAN TELAKAN HISTORIASTA

### TELAKAN PERUSTAMINEN JA RUOTSALAISEN KAUDEN RAKENNUSTYÖT

Viaporin telakka ei kuulunut Augustin Ehrensvärdin varhaisimpiin linnoitussuunnitelmiin, vaan tarkoituksena oli ympäröidä linnoitusaarten välinen vesialue puolustusmuurein ja näin luoda laivastolle turvallinen talvehtimispaikka.

Varsin pian, jo v. 1749, Ehrensvärd innostui kuitenkin " Daniel Thunbergin kehittämästä uudesta tavasta säilyttää kaleereja kuivalle maalla niin, että niitä ei kuitenkaan tarvitsisi vetää ylös" ja esitti ensimmäiset suunnitelmat kuivatelakkaa varten. Menetelmän etuna hän katsoi olevan mm. sen että laivojen rakennukseen voitaisiin käyttää mäntypuuta vaikeasti saatavan tammen sijaan, kun lahoamisongelma näin olennaisesti pienenisi. Ehrensvärd sai hankkeelleen heti kuninkaan tuen ja Thunberg ja hän ryhtyivät innokkaasti laatimaan uusia suunnitelmia telakkaa varten.

Daniel Thunberg oli saapunut Viaporiin jo vuonna 1748. Thunberg oli sinnikkyydellään päässyt v. 1745 tuolloin jo 84-vuotiaan, kuuluisan Christopher Polhemin oppilaaksi, ja kun Ehrensvärd Viaporin rakennustöiden alkaessa keräsi ympärilleen avustajajoukkoa, kehotti Polhem häntä ottamaan mukaansa lahjakkaan Thunbergin. Viaporin telakasta tuli eräs hänen mestarillisimmista luomuksistaan. Monissa muissakin rakennushankkeissa mainetta niittänyt Thunberg aateloitiin sittemmin af Thunberg -nimellä.

Kuivatelakan paikaksi Ehrensvärd ja Thunberg olivat valinneet Susisaaren pohjoisosan, mihin muodostui luonnostaan allas pääsaaren ja sen pohjoispuolella sijainneiden pikkusaarten väliin. Ensimmäinen työ oli saada allas padotuksi merestä, ja tämä saatiin aikaan valtaisan työpadon avulla. Tämän jälkeen alettiin rakentaa varsinaista patoa keskimmäisten saarten välille sekä täyttää saarten välisiä salmia. Samalla louhittiin altaan pohjaa syvemmäksi. Työtä tekivät Dalin ja Itä-Götan jalkaväkirykmenttien miehet.

Rakennustyön kestäessä telakka-altaat pidettiin tyhjänä vedestä Thunbergin konstruoiman tuulimyllyn avulla. Se seiso i bastioni Sethin pihalla ja pystyi yhtäaikaan pumppaamaan vettä, sahaamaan lautoja ja jauhamaan jauhoja.

Telakka-altaiden ympärille kohosivat vähitellen bastionit Höpken, Adlerfelt, Stiernstedt, Taube ja Cedercreutz sekä Thunbergin padon päälle rakennettu varastorakennus. Suuri kaleeriallas oli lähes valmis v. 1756 ja samana vuonna alettiin sen länsipuolelle rakentaa pienempää nk. laivatelakkaa.

Ruotsin liittymisen Pommerin sotaan v. 1757 keskeytti rakennustyöt Viaporissa lähes kokonaan. Ehrensvärd itse joutui lähtemään Pommeriin, missä hän eteni lopulta joukkojen ylipäälliköksi.

Heti Viaporin perustamispäätöksestä lähtien Ehrensvärd oli määrätietoisesti työskennellyt myös laivaston kehittämisen hyväksi. Hänen keskeinen ajatuksensa oli, että Suomenlahden turvaamiseksi tuli perustaa erityinen avomerilaivastosta erotettu, amiraliteetista riippumaton, maavoimien alainen saaristolaivasto, joka pystyisi nopeasti puolustautumaan idästä tulevan uhkan edessä. Ehrensvärdin toive toteutui vihdoinkin vuonna 1756, jolloin saaristolaivasto perustettiin. Ehrensvärd sai tämän laivaston komennukseensa ja vuodesta 1760 lähtien siitä alettiin käyttää "Armeijan laivaston" -nimeä.

Pommerin sodan aikana Ehrensvärd sai apulaisekseen taitavana laivanrakentajana tunnetun Fredrik Chapmanin, jonka kanssa hän alkoi suunnitella aivan uudentyyppisiä aluksia saaristolaivaston tarpeisiin. Ensimmäiset alukset rakennettiin Stralsundin telakalla vielä sodan kestäessä ja nämä olivat kolmimastoinen Turunmaa sekä kaksimastoiset Uusimaa gamla ja Pohjanmaa gamla, jälkimmäisiä voitiin tarvittaessa myös soutaa.

Sodan jälkeen 1762, Ehrensvärd palasi Viaporiin Chapman mukanaan ja yhdessä he ryhtyivät innostuneina töihin. Telakka-altailla työt edistyivät vauhdilla ja samanaikaisesti alettiin kaleerialtaan pohjalla rakentaa ensimmäistä alusta, Hämemaa Odenia. V.1764 koitti vihdoinkin suuri hetki, kun altaan itäinen, kallioon louhittu porttiauukko saatiin puhkaistuksi ja Oden saatettiin laskea vesille.

Vaikka työtahti telakan rakennustöissä olikin merkittävästi hidastunut sotavuosina, oli jotakin kuitenkin saatu aikaan: kaleerialtaan eteläreunalle oli jo v. 1759 valmistunut uusi pumppuhuone, jonka kautta kaleeriallas saatiin tyhjennetyksi. Pumppuhuoneessa oli kaksi kallioon louhittua kaivoa jotka tyhjennettiin hevosveitoisten pumppukoneistojen avulla. Kumpaakin pumppua pyöritti yhtä aikaa kuusi hevosta, vesi nostettiin ylös holvin lattiatasossa kulkevaan ränniin, ja johdettiin sitä myöten holvatussa käytävässä bastioni Sethin ja kurttiini Hamilton-Polhemin alitse mereen. Jos koneistot pidettiin käynnissä ympäri vuorokauden, tyhjensi telakka noin kahdessa vuorokaudessa.

Suotuisissa merkeissä alkanut 1760-luvun rakennuskausi päättyi äkinäisesti v.1765, kun siihen asti valtaa pitänyt hattupuolue kukistui ja valtaan astuivat myssyt. Ehrensvärd syrjäytettiin linnoitustöiden johdosta, ja säästäväistä talouspolitiikkaa harjoittaneet myssyt pysäyttivät lähes kaiken rakennustoiminnan Viaporissa. Myssyjen valtakausi ei kuitenkaan kestänyt kauan, vaan jo v. 1769 Ehrensvärd palasi tehtäviinsä. Tuolloin hänen terveytensä oli jo kuitenkin jo heikentynyt ja hän anoi vapautusta linnoitustöiden johdosta v. 1771. Kreivilliseen arvoon korotettu ja sotamarsalkaksi yllennetty Ehrensvärd kuoli keuhkotautiin kotonaan Saaren everstinpuustellissa seuraavana vuonna.

Jakob Magnus Sprengtporten määrättiin Viaporin linnoitustöiden johtoon heti Ehrensvärdin kuoltua. Linnoitusta varten laadittiin hänen johdolla uusi laaja yleissuunnitelma, jonka toteutus jäi kuitenkin hänen seuraajansa, Nils Mannekrantzin harteille Sprengtportenin luovuttua tehtävistään v.1774. 125

Uuden yleissuunnitelman mukaan alettiin telakan pumppuhuoneen ympärille rakentaa uutta varustusta, tenalji von Fersenin, johon sijoit-

## SUOMENLINNAN TELAKKA

### RUOTSALAISEN KAUDEN RAKENNUSTYÖT

Kuningas Fredrik I hyväksyi Hans Henrik von Liewenin, Mikael Strusenfeltin ja Augustin Ehrensvärdin laatiman Helsingin ja sen edustalla sijaitsevien Susiluotojen linnoitussuunnitelman 9.11.1747. Tämän suunnitelman mukaan Susiluodot olisivat muodostaneet varikkolinnoituksen ja kaleerien talvehtimispaikan Kruunuvuoren selän toimituksessa avomerilaivaston sotasatamana. Varsinaisen telakan rakentaminen ei vielä tässä vaiheessa sisältynyt linnoitussuunnitelmiin.

Varsin pian linnoitustöiden käynnistyttyä niiden johtoon määrätty Augustin Ehrensvärd esitti ensimmäiset suunnitelmat kuivatelakkaa varten ja sai hankkeelleen heti myös kuninkaan tuen. Kuivatelakan ideoija ja varsinainen luoja oli Daniel Thunberg (myöh. af Thunberg), joka osallistui Viaporin suunnittelutöihin vuodesta 1748 lähtien.

Kuivatelakan paikaksi Ehrensvärd ja Thunberg valitsivat Susisaaren pohjoisosan, mihin muodostui luonnostaan allas pääsaaren ja sen pohjoispuolella sijainneiden pikkusaarten väliin. Ensimmäinen työ oli saada allas padotuksi merestä, ja tämä saatiin aikaan valtaisan työpadon avulla. Tämän jälkeen alettiin rakentaa varsinaista patoa keskimmäisten saarten välille sekä täyttää saarten välisiä salmia.- Samalla louhittiin altaan pohjaa syvemmäksi.

Rakennustyön kestäessä telakka-altaat pidettiin tyhjänä vedestä Thunbergin konstruoiman tuulimyllyn avulla. Se seisoi bastioni Sethin pihalla ja pystyi yhtäaikaan pumppaamaan vettä, sahaamaan lautoja ja jauhamaan jauhoja.

Telakka-altaiden ympärille kohosivat vähitellen bastionit Höpken, Adlerfelt, Stiernstedt, Taube ja Cedercreutz sekä Thunbergin padon päälle rakennettu varastorakennus. Suuri kaleeriallas oli lähes valmis v. 1756 ja samana vuonna alettiin sen länsipuolelle rakentaa pienempää nk. laivatelakkaa.

Heti Viaporin perustamispäätöksestä lähtien Ehrensvärd oli määrätietoisesti työskennellyt myös laivaston kehittämisen hyväksi. Hänen keskeinen ajatuksensa oli, että Suomenlahden turvaamiseksi tuli perustaa erityinen avomerilaivastosta erotettu, maavoimien alainen saaristolaivasto, joka pystyisi nopeasti puolustautumaan idästä tulevan uhkan edessä. Ehrensvärdin toive toteutui vihdoinkin vuonna 1756, jolloin saaristolaivasto perustettiin.

Seuraavana vuonna Ehrensvärd joutui kuitenkin tilapäisesti jättämään Viaporin osallistuakseen Pommerin sotaan Ruotsin joukkojen ylipäällikkönä. Laivaston kehittämistyö ei kuitenkaan keskeytynyt sodan aikana, vaan Ehrensvärd anoi ja sai apulaisekseen taitavana laivanrakentajana tunnetun Fredrik Chapmanin, jonka kanssa hän alkoi suunnitella aivan uudentyyppejä aluksia saaristolaivaston tarpeisiin. Ensimmäiset alukset rakennettiin Stralsundin telakalla vielä sodan kestäessä .

Sodan jälkeen, v.1762 Ehrensvärd palasi Viaporiin Chapman mukanaan. Telakka-altailla työt edistyivät nopeasti ja samanaikaisesti alettiin kaleerialtaan pohjalla rakentaa ensimmäistä alusta, Hämemaa

Odenia. V.1764 saatiin altaan itäinen, kallioon louhittu porttiauko puhkaistuksi ja Oden saatettiin laskea vesille.

Vaikka työtahti telakan rakennustöissä olikin huomattavasti hidastunut sotavuosina, oli jotakin kuitenkin saatu aikaan: kaleerialtaan eteläreunalle oli jo v. 1759 valmistunut uusi pumppuhuone, jonka kautta kaleeriallas saatiin tyhjennetyksi. Pumppuhuoneessa oli kaksi kallioon louhittua kaivoa jotka tyhjennettiin hevosveistoisten pumppukoneistojen avulla. Kumpaakin pumppua pyöritti yhtä aikaa kuusi hevosta, vesi nostettiin ylös holvin lattiatasossa kulkevaan ränniin, ja johdettiin sitä myöten holvatussa käytävässä bastioni Sethin ja kurttiini Hamilton-Polhemin alitse mereen. Jos koneistot pidettiin käynnissä ympäri vuorokauden, tyhjjeni telakka noin kahdessa vuorokaudessa.

Ehrensvärdin kuoltua v.1772 määrättiin Jacob Magnus Sprengtporten Viaporin linnoitustöiden johtoon. Linnoitusta varten laadittiin hänen johdolla uusi laaja yleissuunnitelma.

Uuden yleissuunnitelman mukaan alettiin telakan pumppuhuoneen ympärille rakentaa uutta varustusta, tenalji von Fersenin, johon sijoitettiin suuri leipomo ja hevosvetoinen viljamyly. Pumppuhuone korotettiin kaksikerroksiseksi ja yhdistettiin uuteen varustukseen. Telakkalahden (nyk.Varvilahden) toiselle rannalle alettiin rakentaa uutta suurta varustusta, kruunulinna Ehrensvärdiä, johon sijoitettiin tilat mm. purjeneulomoa, köydenpunontarataa, takila- ja keulakuvaveistämöä ym. laivanrakennukseen liittyviä toimintoja varten. Piha-alueen täyttivät laivojen rakennusalustat.

Vilkas rakennustoiminta jatkui koko 1770-luvun. Suuri kaleeriallas rakennettiin valmiiksi Chapmanin suunnitelmien mukaan. Se jaettiin väliseinällä kahteen osaan, ja itäisestä pienemästä osasta tuli korjaustelakka kolmelle alukselle, suurempaan taas tehtiin alustat kahdelletoista alukselle. Työn viimeinen vaihe, laivojen suojakotokset, valmistui vasta seuraavalla vuosikymmenellä. Myös laivatelakalla jatkuivat rakennustyöt, mutta niitä ei saatu päätökseen ennen 1790-lukua, jolloin suunnitelmia muutettiin siten, että siitä päätettiin tehdä korjaustelakka yhdelle suurelle alukselle. Tästä suunnitelmasta ei valmistunut kuitenkaan kuin altaan suulle suunniteltu kivilaituri ja telakka-aitaiden välille rakennettu kolmikerroksinen ja puisella yläosalla varustettu tuulimylly.

Laivanrakennustoiminta Viaporin telakalla jäi varsin vähäiseksi itse aitaiden rakennustöiden vuoksi. Kustaa III:n sota (1788-90) muutti kuitenkin tilanteen ja toisena sotavuonna rakennettiin Viaporissa kaikkiaan 33 tykkijollaa ja kuusi Turunmaa-fregattia. Talvi 1789-90 oli samoin vilkasta laivanrakennus ja -kunnostuskautta.

## VENÄLÄINEN KAUSI

Suomen sota 1808-1809 päätti Viaporin ruotsalaisen kauden. Maaliskuussa 1808 allekirjoitettiin Lonnan saarella rauhansopimus, jonka mukaan Viapori siirtyi venäläisten hallintaan.

Venäläinen kausi alkoi vähemmän suotuisasti, sillä toukokuussa 1808 räjähti toinen Susisaaren suurista ruutikellareista. Räjähdyksen voima oli niin suuri, että se sytytti lukuisia tulipaloja rakennuk-

tettiin suuri leipomo ja hevosvetoinen viljamyly. Pumppuhuone korotettiin kaksikerroksiseksi ja yhdistettiin uuteen varustukseen. Telakkalahden (Nyk. Varvilahden) toiselle rannalle alettiin rakentaa uutta suurta varustusta, kruunulinna Ehrensvärdiä, johon sijoitettiin tilat mm. purjeneulomoa, köydenpunontarataa, takila- ja keulakuvaveistämöä ym. laivanrakennukseen liittyviä toimintoja varten. Piha-alueen täyttivät laivojen rakennusalustat.

Vilkas rakennustoiminta jatkui koko 1770-luvun. Suuri kaleeriallas rakennettiin valmiiksi Chapmanin suunnitelmien mukaan. Se jaettiin väliseinällä kahteen osaan, ja itäisestä pienemästä osasta tuli korjaustelakka kolmelle alukselle, suurempaan taas tehtiin rakennusalustat kahdelletoista alukselle. Työn viimeinen vaihe, laivojen suojakatokset, valmistui vasta seuraavalla vuosikymmenellä. Myös laivatelakalla jatkuivat rakennustyöt, mutta niitä ei saatu päätökseen ennen 1790-lukua, jolloin suunnitelmia muutettiin siten, että siitä päätettiin tehdä korjaustelakka yhdelle suurelle alukselle. Tästä suunnitelmasta ei valmistunut kuitenkaan kuin altaan suulle suunniteltu kivilaituri ja telakka-altaiden välille rakennettu kolmikerroksinen ja puisella yläosalla varustettu tuulimylly.

Telakan rakennuksiin kuului myös vuosina 1778-83 Tykistölahden rannalle rakennettu inventaariokamari, jonka suunnittelija oli ilmeisesti Chapman. Rakennuksessa sijaitsivat eri alusten varusvarastot ja sen länsipäädyssä sijaitsi ns. pyöröpuuvaja. Rakennuksen keskellä oli puinen mastokraana.

Laivanrakennustoiminta Viaporin telakalla jäi varsin vähäiseksi itse altaiden rakennustöiden vuoksi. Kustaa III:n sota (1788-90) muutti kuitenkin tilanteen ja toisena sotavuonna rakennettiin Viaporissa kaikkiaan 33 tykkijollaa ja kuusi Turunmaa-fregattia. Talvi 1789-90 oli samoin jatkuvaa laivanrakennus ja -kunnostustyötä ja keväällä 1790 Viaporista purjehti ulos laivasto, jonka iskukyvyistä Ruotsinsalmessa 9.7. saavutettu mahtava voitto oli näytävä todiste.

## VENÄLÄINEN KAUSI

Huhtikuussa 1808 allekirjoitettiin Lonnin saarella rauhansopimus, jonka mukaan Viapori siirtyi venäläisten hallintaan. Venäläinen kausi alkoi sanan mukaisesti "räjähtäen", sillä toukokuussa 1808 räjähti toinen Susisaaren suurista ruutikellareista. Räjähdyksen voima oli niin suuri, että se sytytti lukuisia tulipaloja rakennuksen ympäristössä. Telakan kattorakenteet ja Thunbergin padon päällä ollut varastorakennus tuhoutuivat.

Ilmeisesti telakka jäi tämän jälkeen käyttämättömäksi aina vuoteen 1832, jolloin sulkuportteja vahvistettiin. Jo vuonna 1837 yksi sulusta kuitenkin rikkoutui ja kaikki kolme allasta täyttyivät vedellä. Uusi yritys telakoiden kuivaamiseksi tehtiin vuosikymmenten vaihteessa, mutta yritys ei tälläkään kertaa tuottanut toivottua tulosta, sillä vettä tihkui telakkaan Thunbergin padon läpi. Vuonna 1845 altaat saatiin vihdoin kuivatuiksi ja telakalla korjattiin joitakin pienempiä aluksia. Myrskyn seurauksena altaat täyttyivät kuitenkin jälleen vedellä v. 1848. Ne tyhjennettiin vielä kerran v. 1852, mutta Krimin sodan pommitus v. 1855 aiheutti telakka-alueella niin paljon vahinkoa, ettei sen korjaamiseen enää ryhdytty.

Telakka-alue oli tämän jälkeen pääasiassa käytössä varasto- ja työpaja-alueena. 1860-luvulla telakan pohjoispuolen länsiosaan rakennettiin maapatteri n:o 4, joka muodostettiin osittain bastioni Cedercreutzin vasemmasta siivestä. Sen suojaan rakennettiin pieni kivinen ammuskellari v. 1869. (Rakennus B 7). Bastioni Cedercreutzin oikea kylki ja siipi sitä vastoin purettiin ja niiden paikalle rakennettiin tykistön ammusvalimo vuosina 1870-71. (B 13) Inventaariokamarin ylin kerros tuhoutui Krimin-sodan pommituksessa ja se madallettiin kaksikerroksiseksi ja muutettiin muonavarastoksi. Pyöröpuuvajaosa tuhoutui lopullisesti vasta II maailmansodan aikana.

Kauppias Dementjev rakennutti Thunbergin padon päälle saunan Viaporin varuskuntaa varten v. 1877. Asiakirjat eivät kerro uitiinko entisessä kaleerialtaassa mahdollisesti tuolloin!

Bastioni Taube oli moninaisessa käytössä eri aikoina, siellä oli mm. insinöörijoukkojen työpajoja ja laivaston viinavarasto. Vuosisadan lopulla se sisustettiin kulkutautisairaalaksi desinfioimislaitoksineen.

1800-luvun loppuvuosikymmeninä telakka-alueelle pystytettiin lisäksi lukuisia puisia varastoja eri joukko-osastojen käyttöön.

#### SUURI UUDELLEENRAKENNUSTYÖ V. 1916-1917

Ensimmäinen maailmansota sai sotilasviranomaiset vihdoin kiinnostumaan mahdollisuudesta saattaa Viaporin telakka jälleen käyttökuntoon. Jo Venäjän - Japanin -sodan katastrofaalinen lopputulos, Venäjän laivaston täydellinen tuhoutuminen, oli käynnistänyt laajamittaisen rannikkopuolustusjärjestelmän uusimistyon. Suomenlahden rannikolla rakennettiin kiivasti Pietari Suuren merilinnoituksen nimellä kutsuttua uutta linnoitusvyöhykettä. Viapori oli tämän linnoituksen sisintä osaa ja sitä alettiin jälleen kehittää laivastotukikohdaksi ja sotasatamaksi. Viaporin sotasatama käsitti Viaporin lisäksi myös Katajanokan sataman ja telakan.

Vuoden 1915 lopussa laadittiin kustannusarviot Viaporin telakan miinalaivatelakaksi muuttamista varten. Rakennustyöt käynnistyivät heti seuraavana vuonna ja ne saatiin valmiiksi hämmästyttävän nopeasti vuoden 1917 aikana, juuri ennen Viaporin siirtymistä itsenäisen Suomen hallintaan.

Suoritettussa muutostyössä täytettiin telakan itäinen suuaukko ja korjaustelakkaosa entisen kaleerialtaan syventämisestä syntyneellä louhe kivellä ja maalla. Väliseinä altaiden väliltä purettiin. Syvennetty allas verhoiltiin kvaaderikivin ja altaan pohja nupukivetettiin. Täytetyn korjausaltaan päälle rakennettiin tiilirakennus (nyk. B 5), johon sijoitettiin telakan uusi pumppuhuone pumppukuiluineen, kattilahuone, paineilmalaitteistot sekä suuri rakennushalli ja työpajaosasto.

Telakan länsiosan rakennustyö jäi osittain viimeistelemättömäksi, mutta sekä altaiden väliportti että telakan uloin porttiaukko rakennettiin samanlaisiksi siten, että Pietarissa v. 1862 rakennetulla uivalla portilla (nyk. väliportti) telakka voitiin sulkea kummankin portin kohdalla. Tiedossa ei ole oliko venäläisten tarkoi-

tuksena rakennuttaa toinen samanlainen portti vai käyttää ainoastaan tätä yhtä.

Uudistetusta telakasta käytettiin Itämeren laivaston komentajan mukaan nimitystä "Amiraali Essenin telakka".

Suomalaisen kauden alkaessa telakka oli viittä vaille käyttökunnossa, pumppulaitteetkin oli jo hankittu, mutta niitä ei ollut vielä asennettu paikoilleen. Ennen lähtöään venäläiset päästivät kuitenkin altaat täyttymään vedellä.

## ITSENÄISYYDEN AIKA

12.5.1918 Viaporin vanha nimi muutettiin Suomenlinnaksi. Alkuvaiheessa suomalaiset käyttivät telakasta kuitenkin venäläistä nimeä, "Amiraali Essenin telakka". Lehtitiedot lokakuun 10. päivältä v.1918 kertovat, että telakka on saatettu käyttökuntoon suomalaisten insinöörien voimin. Telakan rakennustyön on arvioitu maksaneen venäläisille 10 miljoonaa silloista markkaa. Telakkaa ylistetään tekniikaltaan loistavaksi ja samalla kiitellään sitä, että laivayhtiöt nyt voivat korjauttaa aluksensa kotimaassa, sen sijaan että joutuisivat lähettämään ne Englantiin tai Ruotsiin korjattaviksi. Telakasta mainitaan, että se voidaan täyttää viidessä tunnissa ja tyhjentää neljässä ja puolessa tunnissa. Lisäksi mainitaan, että telakkaan voidaan ottaa kaikkiaan neljä Bore-tyypin alusta rinnakkain.

Telakka oli toimintansa ensimmäiset vuodet Viaporin teknillisen hallituksen alaisen konepajan hallinnassa. Merkittävin Suomenlinnan telakalla sen ensimmäisinä toimintavuosina suoritetuista telakoinneista oli jäänmurtaja "Väinämöisen", joka oli alkuaan venäläinen "Volynets", telakointi v. 1919. Telakalla korjattiin lisäksi joitakin pienempiä aluksia, mutta eräiden teknillisten vaikeuksien vuoksi telakoinnit jäivät kuitenkin vähäisiksi.

Vuonna 1921 telakka-alue siirtyi Ilmailuvoimien, myöhemmin Valtion lentokonetehtaan hallintaan. Korjaushallista tuli nyt lentokoneiden kokoomapaikka. Telakka luovutettiin sittemmin Valtion laivatelakan hallintaan v.1930, ja samana vuonna se määrättiin myös sukellusvenelaivaston tukikohdaksi. Sukellusvenelaivasto muodostui v.1930 valmistuneista Vetehisestä, Vesihidestä ja Saukosta, myöhemmin joukko kasvoi vielä Iku-Tursolla ja Vesikolla, mitään näistä aluksista ei kuitenkaan rakennettu Suomenlinnassa.

1930-luvulla telakalla oli siis useampia käyttäjiä, lentokonetehtas jatkoi toimintaansa Suomenlinnassa vuoteen 1936 ja sukellusveneet talvehtivat yhtä talvea lukuunottamatta telakan sisäaltaassa aina sodan jälkeisiin vuosiin saakka, ja vielä sodan jälkeenkin ne tuotiin Suomenlinnaan odottamaan romuttamistaan. Valtion laivatelakka aloitti kuitenkin ulkoaltaan uudelleenrakennustyöt heti 1930-luvun alussa.

Leveä ulkoallas oli osoittautunut hankalaksi, jopa vaaralliseksi käyttää, ja tästä syystä sen reunat täytettiin, jolloin saatiin aikaan pitkä ja kapea allas. Ulkoallasta varten rakennettiin oma

pumppukuilu pumppuineen ja altaanreunalle hankittiin ensimmäinen telakkanosturi. Telakka saatiin käyttökuntoon 1930-luvun puolivälissä. Altaan rakennustyön yhteydessä purettiin viimeiset jäännökset ruotsalaisaikaisen porttimuurin jäännöksistä sekä bastioni Cedercreutzin jäljelläolevat osat, jotka olivat uuden nosturiradan tiellä. Bastioni Taubeen sijoitettiin puutyöverstas jo v. 1918.

Valtion laivatelakan aikana telakoitiin ulkoaltaassa mm. panssari-tykkiveneet Väinämöinen ja Ilmarinen ja koululaiva Suomen Joutsen.

Toisen maailmansodan jälkeen järjestettiin Valtion laivatelakan hallinto uudelleen siten, että se liitettiin vastaperustettuun Valtion Metallitehtaat -yhtymään, josta muodostettiin myöhemmin Valmet Oy.

Suomenlinnan telakalla alkoi vilkas laivanrakennuskausi, kun siellä alettiin rakentaa sotakorvausaluksia SOTEVAN tilauksesta. Laivojen rungot rakennettiin pääasiassa Suomenlinnassa ja sisustustyöt tehtiin Katajanokalla. Kaikkiaan sotakorvaustoimituksiin rakennettiin Suomenlinnassa 10 800hv:n merikalastustroolaria, kolme 300tn proomua ja lisäksi kalanjalostuslaitteita ja nuottavinttureita.

Telakka-alueelle valmistui arkkitehti Heikki Sysimetsän suunnittelema uusi levyhalli v. 1945. Sen yläkerrassa oli piirtämö ja malli-veistämö. Vanha levyhalli oli myös jatkuvasti käytössä.

Sotakorvausalusten lisäksi rakennettiin Suomenlinnan telakalla mm. Suomenlinnan ja Korkeasaaren lautat sekä kelirikkoalus Aranda.

Valmet oy jatkoi toimintaansa Suomenlinnassa aina vuoteen 1985. Viimeiset telakalla kunnostetut alukset olivat aikoinaan Neuvostoliitolle toimitettuja sotakorvausaluksia.

Valmetin lähdettyä Suomenlinnasta siirtyi telakka-alue kokonaisuudessaan Suomenlinnan hoitokunnan hallintaan, joka on viime vuosina vuokrannut telakka-alueen sekä merenkulkuhallitukselle että Viaporin telakka ry:lle. Vanhojen puualusten myötä telakka on näin siirtynyt lähemmäksi historiallisia perinteitään.

sen ympäristössä. Telakan kattorakenteet ja Thunbergin padon päällä ollut varastorakennus tuhoutuivat.

Ilmeisesti telakka jäi tämän jälkeen käyttämättömäksi aina vuoteen 1832, jolloin sulkuportteja vahvistettiin. Jo vuonna 1837 yksi sulusta kuitenkin rikkoutui ja kaikki kolme allasta täyttyivät vedellä. Uusi yritys telakoiden kuivaamiseksi tehtiin vuosikymmenten vaihteessa, mutta yritys ei tälläkään kertaa tuottanut toivottua tulosta. Vuonna 1845 altaat saatiin vihdoinkin kuivatuiksi ja telakalla korjattiin joitakin pienempiä aluksia. Myrskyn seurauksena altaat täyttyivät kuitenkin jälleen vedellä v. 1848. Ne tyhjennettiin vielä kerran v. 1852, mutta Krimin sodan pommitus v. 1855 aiheutti telakka-alueella niin paljon vahinkoa, ettei altaiden korjaamiseen enää ryhdytty.

Telakka-alue oli tämän jälkeen pääasiassa käytössä varasto- ja työpaja-alueena. 1860-luvulla telakan pohjoispuolen länsiosaan rakennettiin maapatteri n:o 4, joka muodostettiin osittain bastioni Cedercreutzin vasemmasta siivestä. Sen suojaan rakennettiin pieni kivinen ammuskellari v. 1869. (Rakennus B 7). Bastioni Cedercreutzin oikea kylki ja siipi sitä vastoin purettiin ja niiden paikalle rakennettiin tykistön ammusvalimo vuosina 1870-71. (B 13)

Kauppias Dementjev rakennutti Thunbergin padon päälle saunan Viaporin varuskuntaa varten v. 1877. (Rakennus B 10)

Bastioni Taube oli moninaisessa käytössä eri aikoina, siellä oli mm. insinöörijoukkojen työpajoja ja laivaston viinavarasto. Vuosisadan lopulla se sisustettiin kulkutautisairaalaksi desinfioimislaitoksineen.

1800-luvun loppuvuosikymmeninä telakka-alueelle pystytettiin lisäksi lukuisia puisia varastoja eri joukko-osastojen käyttöön.

#### SUURI UDELLEENRAKENNUSTYÖ V. 1916-1917

Ensimmäinen maailmansota sai sotilasviranomaiset vihdoinkin kiinnostumaan mahdollisuudesta saattaa Viaporin telakka jälleen käyttökuntoon. Suomenlahden rannikolle alettiin rakentaa Pietari Suuren merilinnoituksen nimellä kutsuttua uutta linnoitusvyöhykettä. Viapori oli tämän linnoituksen sisintä osaa ja sitä alettiin jälleen kehittää laivastotukikohdaksi ja sotasatamaksi. Viaporin sotasatama käsitti Viaporin lisäksi myös Katajanokan sataman ja telakan.

Vuoden 1915 lopussa laadittiin kustannusarviot Viaporin telakan miinalaivatelakaksi muuttamista varten. Rakennustyöt käynnistyivät heti seuraavana vuonna ja ne saatiin valmiiksi hämmästyttävän nopeasti vuoden 1917 aikana, juuri ennen Viaporin siirtymistä itsenäisen Suomen hallintaan.

Suoritettussa muutostyössä täytettiin telakan itäinen suuaukko ja korjaustelakkaosa entisen kaleerialtaan syventämisestä syntyneellä louhe kivellä ja maalla. Väliseinä altaiden väliltä purettiin. Syvennetty allas verhoiltiin kvaaderikivin ja altaan pohja nupukivetettiin. Täytetyn korjausaltaan päälle rakennettiin tiilirakennus (nyk. B 5), johon sijoitettiin telakan uusi pumppuhuone pumppukuiluineen, kattilahuone, paineilmalaitteistot sekä suuri rakennushal-

li ja työpajaosasto.

Telakan länsiosan rakennustyö jäi osittain viimeistelemättömäksi, mutta sekä altaiden väliportti että telakan uloin porttiaukko rakennettiin samanlaisiksi siten, että Pietarissa v. 1862 rakennetulla uivalla portilla (nyk. väliportti) telakka voitiin sulkea kummankin portin kohdalla. Uudistetusta telakasta käytettiin Itämeren laivaston komentajan mukaan nimitystä "Amiraali Essenin telakka".

Suomalaisen kauden alkaessa telakka oli viittä vaille käyttökunnossa, pumppulaitteetkin oli jo hankittu, mutta niitä ei ollut vielä asennettu paikoilleen. Ennen lähtöään venäläiset päästivät kuitenkin altaat täyttymään vedellä.

#### ITSENÄISYYDEN AIKA

Itsenäisyyden ajan ensimmäiset vuodet Suomenlinnan telakka oli nk. Suomenlinnan teknillisen hallituksen alaisen konepajan hallinnassa. Merkittävin Suomenlinnan telakalla sen ensimmäisinä toimintavuosina suoritetuista telakoinneista oli jäänmurtaja "Väinämöisen", (alkuaan "Volynets"), telakointi v. 1919. Telakalla korjattiin lisäksi joitakin pienempiä aluksia, mutta eräiden teknillisten vaikeuksien vuoksi telakoinnit jäivät kuitenkin vähäisiksi.

Vuonna 1921 telakka-alue siirtyi Ilmailuvoimien, myöhemmin Valtion lentokonetehtaan hallintaan. Korjaushallista tuli nyt lentokoneiden kokoomapaikka. Telakka luovutettiin sittemmin Valtion laivatelakan hallintaan v.1930, ja samana vuonna se määrättiin myös sukellusvenelaivaston tukikohdaksi.

1930-luvulla telakalla oli siis useampia käyttäjiä, lentokonetehtas jatkoi toimintaansa Suomenlinnassa vuoteen 1936, ja sukellusveneet talvehtivat yhtä talvea lukuunottamatta telakan sisäaltaassa aina sodan jälkeisiin vuosiin saakka. Valtion laivatelakka aloitti kuitenkin ulkoaltaan uudelleenrakennustyöt heti 1930-luvun alussa.

Leveä ulkoallas osoittautui hankalaksi, jopa vaaralliseksi käyttää, ja tästä syystä sen reunat täytettiin, jolloin saatiin aikaan pitkä ja kapea allas. Ulkoallasta varten rakennettiin oma pumppukuilu pumppuineen ja altaan reunalle hankittiin ensimmäinen telakanosturi. Telakka saatiin käyttökuntoon 1930-luvun puolivälissä. Altaan rakennustyön yhteydessä purettiin viimeiset osat ruotsalaisaikaisesta bastioni Cedercreutzista uuden nosturiradan tieltä.

Toisen maailmansodan jälkeen alkoi Suomenlinnan telakalla vilkas laivanrakennuskausi, kun siellä alettiin rakentaa sotakorvausaluksia SOTEVAN tilauksesta. Laivojen rungot rakennettiin pääasiassa Suomenlinnassa ja sisustustyöt tehtiin Katajanokalla. Kaikkiaan sotakorvaustoimituksiin rakennettiin Suomenlinnassa 10 800hv:n merikalastustroolaria, kolme 300tn proomua ja lisäksi kalanjalostuslaitteita ja nuottavinttureita.

Telakka-alueelle valmistui arkkitehti Heikki Sysimetsän suunnittelema uusi levyhalli v. 1945. Sen yläkerrassa oli piirtämö ja malliveistämö. Vanha levyhalli oli myös jatkuvasti käytössä.

Valmet oy jatkoi toimintaansa Suomenlinnassa aina vuoteen 1985. Viimeiset telakalla kunnostetut alukset olivat aikoinaan Neuvostoliitolle toimitettuja sotakorvausaluksia.

Valmetin lähdettyä Suomenlinnasta siirtyi telakka-alue kokonaisuudessaan Suomenlinnan hoitokunnan hallintaan, joka on viime vuosina vuokrannut telakka-aluetta sekä merenkulkuhallitukselle että Viaporin telakka ry:lle.

HR 1992