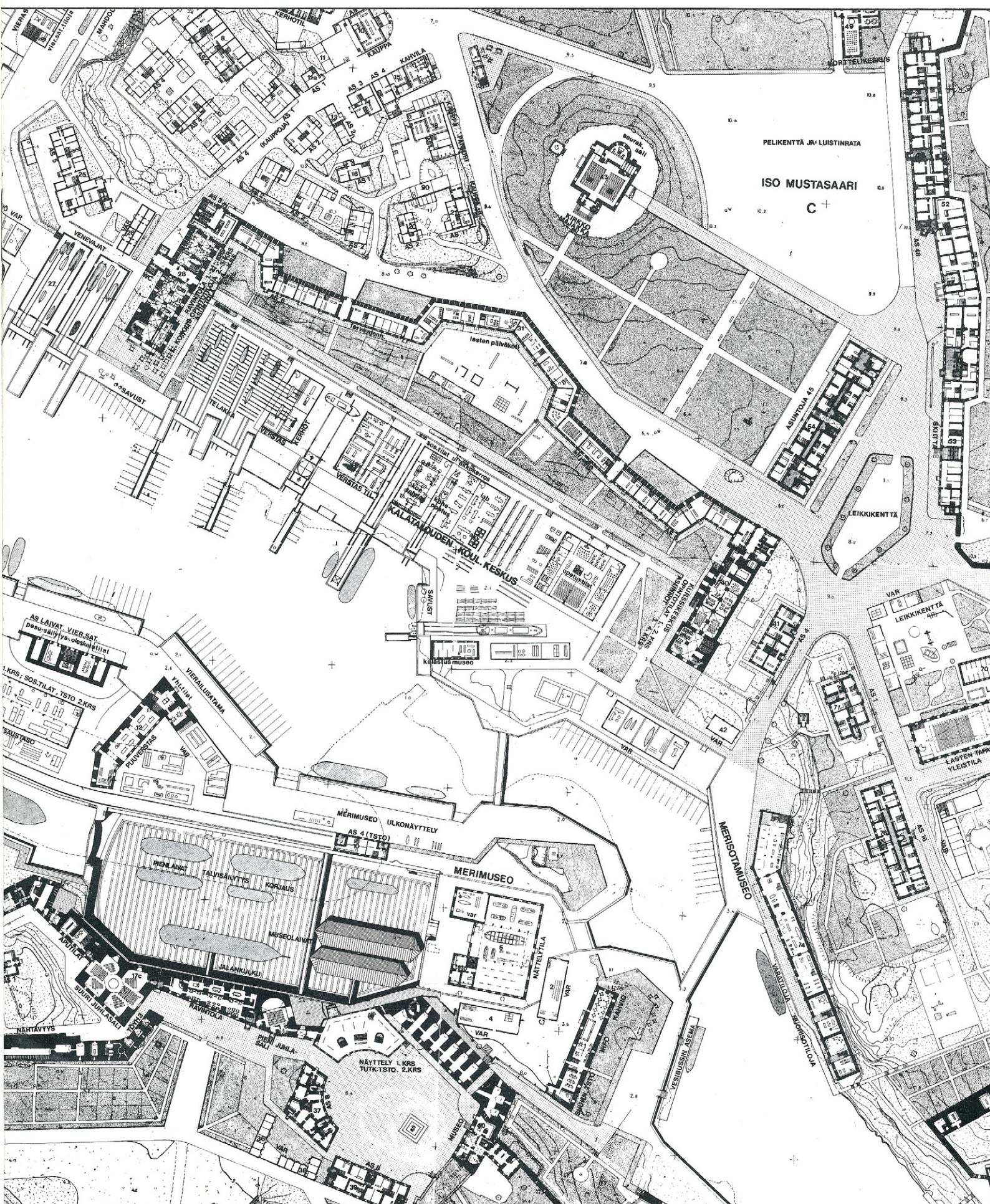


# SVEABORG'S DISPOSITIONSPLAN

## THE PLANNING PROPOSALS FOR SUOMENLINNA

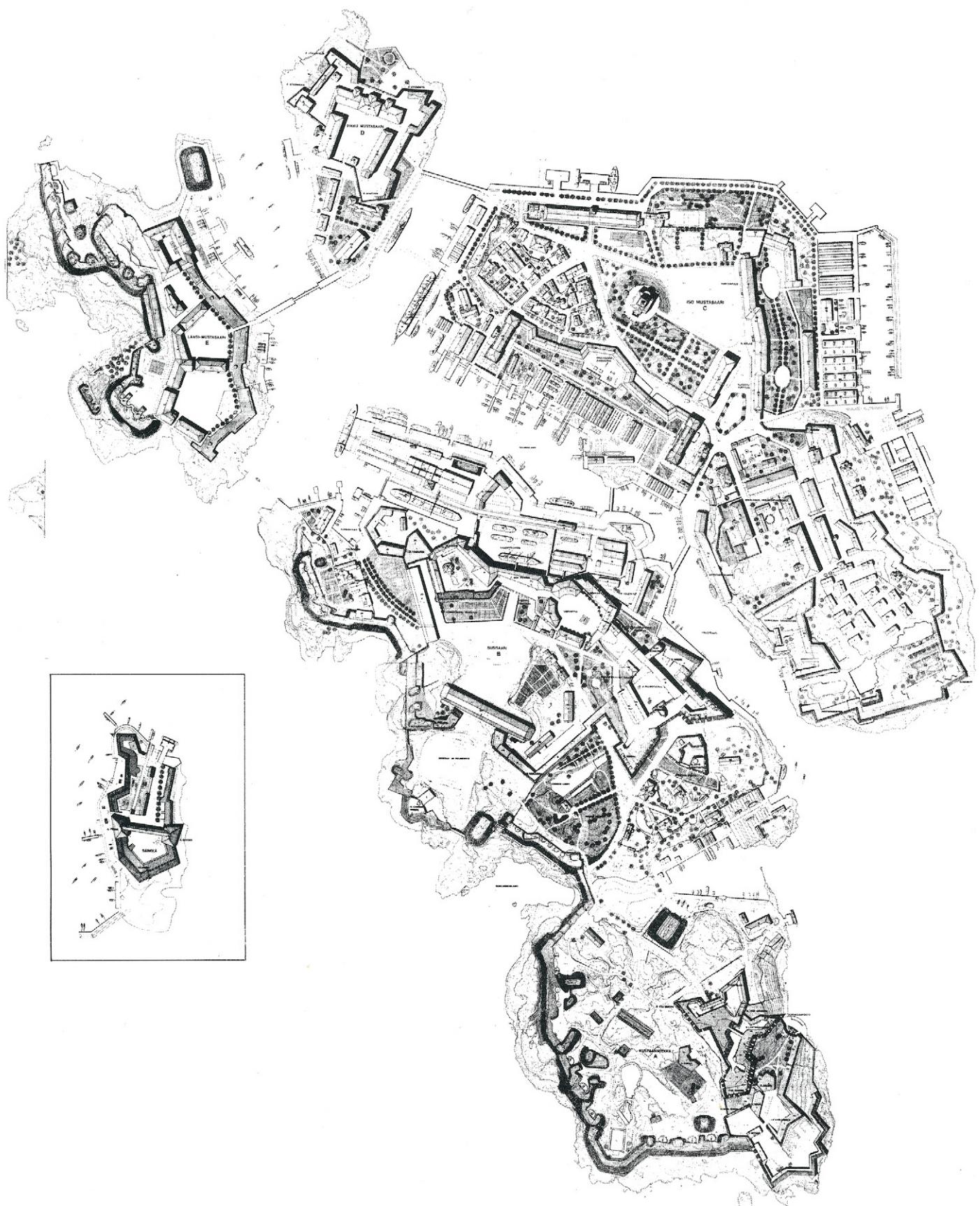
### ПРОЕКТ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУОМЕНЛИННА



SVEABORG'S DISPOSITIONSPLAN ILLUSTRATIONSRTNING/TAKPLAN

PROPOSED GENERAL PLAN/ROOF PLAN

ПРОЕКТ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУОМЕНЛИННА, ИЛЛЮСТРАЦИЯ/КРОВЕЛЬНЫЙ РИСУНОК (СВЕРХУ)



SVEABORG'S DISPOSITIONSPLAN  
SAMMANDRAG OCH BILDTEXTER  
Översättning: Åke Lindeberg

sid 5

THE PLANNING PROPOSALS FOR SUOMENLINNA  
SUMMARY AND ILLUSTRATION CAPTIONS  
Translation: Hennu Kjisik

page 13

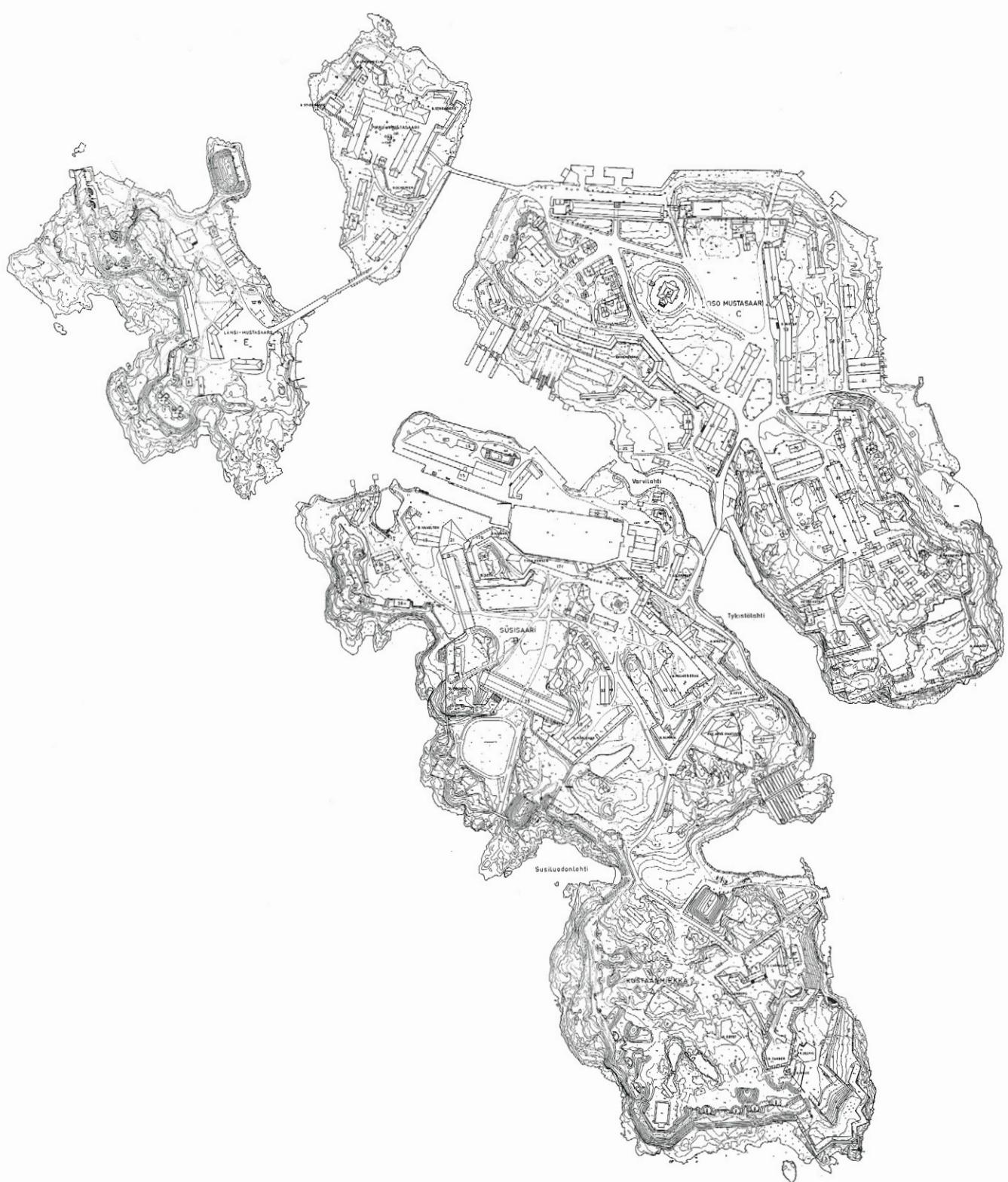
ПРОЕКТ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУОМЕНЛИННА  
СОКРАШЕННОЕ ИЗДАНИЕ И ТЕКСТЫ  
ИЛЛЮСТРАЦИИ

Перевод: Катя Лозович и Татьяна Хямляинен      стр. 21

Editor: Reijo Lahtinen

ISBN 951-9437-07-X

NULÄGET PÅ SVEABORG  
SUOMENLINNA TODAY  
СУОМЕНЛИННА СЕГОДНЯ



# INLEDNING

Denna publikation på svenska, engelska och ryska innehåller en förkortning av de väsentligaste punkterna samt bildtexterna i Sveaborgs dispositionsplan. (ISBN 951-9074-18-x) Publimeringen av denna översättning har ansetts nödvändig eftersom det internationella intresset för Sveaborgs restaureringsarbete alltjämt växer. Ett av målen vid restaureringen är att skapa ett internationellt sett betydelsefullt monument.

Vid planeringen av Sveaborg kommer redan i den närmaste framtiden flera intressanta och svåra restaureringsproblem att bli aktuella. En förutsättning för att lösa dessa problem är att man tar i beaktande expertutlåtanden både från hem- och utlandet. Denna översättning torde också kunna tjäna detta ändamål. Förvaltningsnämnden för Sveaborg, som bär ansvaret för Sveaborgs restaurering, kommer i fortsättningen att utge förkortade översättningar av alla sina viktigare planer.

I detta sammandrag har ett sidnummer antecknats i början av varje kapitel. Detta nummer hänvisar till textens placering i den finskspråkiga originaltexten. Kapitlens ordning har ändrats så att den historiska överblicken och inventeringen av situationen i dag har placerats direkt efter förordet. Därefter följer de kapitel som redogör för de egentliga planerna, deras bakgrund och mål.

Sveaborg den 28 september 1979

JAAKKO NUMMINEN

Kanslichef vid undervisningsministeriet

Ordförande för Sveaborgs förvaltningsnämnd

# FÖRORD

(sid 5)

Ett viktigt skede har nåtts vid planeringen av Sveaborg. Nu när dispositionsplanen blivit färdig övergår förfallet av det värdefulla forminnet till återuppbyggnad.

Avisken med Sveaborgs dispositionsplan är inte att diktera slutgiltiga alternativ för förverkligandet av Sveaborgs restaurering. Detta antydes redan i det nu publicerade förslaget som ger vid handen att många problem kan lösas på olika sätt. De nu publicerade förslagen är exempel på verksamhetens karaktär, storlek, placering etc. Å andra sidan har man tills vidare endast velat få till stånd en mera djupgående diskussion kring vissa centrala frågor. Dispositionsplanen bör ses som en ramplan som man vid framtida planering bör kunna justera. Sveaborgs dispositionsplan kan inte omedelbart realiseras i detalj. Efter museiverkets behandling och utlätande fastslås den slutliga dispositionsplanen som kommer att utgöra grunden för all fortsatt planering. Det egentliga byggnadsarbetet kan påbörjas först när dessa olika faser genomgåtts. Det är dock nödvändigt att arbetet fortgår med projekt som inte är beroende av dispositionsplanen och för vilka godkännande finns. Det skede som nu nåtts betyder också att å ena sidan staten och Helsingfors stad och å andra sidan de statliga myndigheterna sinsemellan kan påbörja konkreta underhandlingar om sina respektiva finansiella insatser vid restaureringen av Sveaborg.

Medel investerade i byggnadsarbetet bör inte ses enbart som en uppoftning för bevarandet av ett monument. Sveaborg kommer att bli en vital omgivning att bo och leva i och samtidigt ett viktigt centrum för kultur- och fritidsverksamhet. Vanliga s.k. nyttobyggnadsprojekt kommer att stå för största delen av byggnadskostnaderna, projekt, som man även utan Sveaborgs specialkaraktär, vore tvungen att bygga någonsin.

Det är speciellt viktigt att betona att bevarandet av Sveaborgs specialkaraktär förutsätter ett beaktande av dispositionsplanens huvudlinjer vid alla framtida planering. Detta förutsätter att all kommande planering på Sveaborg baserar sig på samma enhetliga målsättning gällande även grunderna för reglering av verksamhetsformer.

Helsingfors 31 oktober 1974

MARKKU LINNA

Ordförande för Sveaborgs dispositionsplans förhandlingsgrupp

# SVEABORG'S HISTORIAS OLIKA SKEDEN

(Dispositionsplanen sid 106)

## Svenska tiden

Sveriges riksdag fattade år 1747 ett beslut att bygga en centralfästning som skulle fungera som huvudbas för hela Finlands försvar. Fästningen placerades i Helsingfors och för att förverkliga projektet kallades den då 37-åriga artilleriofficeren Augustin Ehrensvärd. Sålunda påbörjades det största byggnadsarbetet, som det svenska riket någonsin hade gett sig in på. Två år senare fick den nya fästningen namnet Sveaborg, varifrån man kan härleda dess tidigare finskspråkiga namn Viapori. År 1918 ändrades namnet Viapori till Suomenlinna, som idag är fästningens officiella namn.

Som bakgrund till byggnadsbeslutet fanns 3 orsaker. Riket hade i 2 krig förlorat alla sina gamla fästningar i Rysslands riktning. Enbart denna faktor tvingade till nybyggen, eftersom man enligt den tidens uppfattning inte ens kunde tänka sig att framgångsrikt bedriva försvar utan fästningar. Man behövde en bas för lantstridskrafterna.

För det andra hade vid Finska viken, som tidigare varit ett svenskt innehav, uppenbarat sig Kronstadts sjöfästning och den ryska flottan. Man behövde en bas för den egna flottan. För det tredje hade de tidigare krigens erfarenheter handgrippligen påvisat att skärgården hade strategisk betydelse som ett område som lika lite kunde behärskas med armén som med högsjöflottan. Skärgården fordrade sitt eget vapenslag, skärgårdsflottan, och den å sin sida en bas. För att uppnå dessa tre syften beslöt man bygga en land- och sjöfästning i Helsingfors.

Kronstadt kan anses vara ryssarnas utmaning och Sveaborg svenskarnas svar på denna utmaning. Vidpass hundra år tidigare hade man på motsvarande sätt byggt Karlskrona som svenskarnas utmaning och danskarna svarat med att bygga Christiansö. Av dessa Östersjöns fyra sjökrigsbaser har endast Sveaborg erfarit en verlig belägring med katastrofala följer. I 1808–9 års krig höll fästningen men garnisonen gav vika. ”Den mänskliga faktorn” tillintetgjorde under en knapp månad två generationers ansträngningar. Politiskt betydde byggandet av Sveaborg ett vidlyftigt, nästan förtivlat försök att förhindra den tadelning som hotade riket, dvs. ett försök att hindra att man förlorade Finland. Uppgiften var dock överväldigande.

Byggnadshistoriskt sett betydde Sveaborgs byggande att en bastionsfästning och en befäst stad placerades i skärgårdslandskapet. Också ur denna synpunkt var företaget till sin skala väldigt och ärtill ytterst svårt. Det kvarstående monumentet, våra dagars Sveaborg, påvisar dock att Ehrensvärd lyckats som byggherre, trots att priset var högt: han var tvungen att göra avkall på nästan alla dätidiga normer gällande befästningar och städer.

Monumentets samlande kraft och nyckeln till ett förstående av Sveaborg är befästningsplanen, som under dätidta förhållanden motsvarade en stadsplan. Att komma till insikt om Sveaborgs befästningsplan är ingen lätt uppgift för en forskare. I själva verket är det otänkbart att förstå saken utan att känna till vissa, under själva arbetets gång, inträffade förändringar i målsättningen. Dessa utkristalliseras sig till följande:

1. Den ursprungliga planen av 1747 förutsatte byggandet av en dubbelfästning, dvs. en kombinerad land- och sjöfästning. Helsingfors stad, Vargskären och några andra holmar skulle befästas och Kronbergsfjärden skulle omformas till en skyddad flottbas. Inom ramarna för denna plan arbetade man några år både i Helsingfors och på Vargskären.

2. På våren 1750 inskränkte man radikalt detta program: man gav upp befästandet av Helsingfors tillsvidare och arbetena koncentrerades till Vargskären, där man skulle bygga slutna fästningar på de olika holmarna. Befästandet av Helsingfors skulle ske senare.

3. År 1774, efter Ehrensvärd död, gjorde nya män upp de slutgiltiga befästningsplanerna. Man avstod slutgiltigt från Helsingfors befästande. Detta innebar att det på Vargskären uppbyggda Sveaborg måste göras till en självständig fästning, vilket å sin sida innebar ett höggradigt förstärkande av

de nordliga befästningsslängerna. Från och med nu skulle ett fientligt angrepp sannolikt ske från fastlandssidan.

Dessa förändringar i byggnadsprogrammet återspeglades på Vargskären först i en minskning och senare i en ökning av den befästa arealen samt flyttandet av försvarslinjerna och i byggandet av nya linjer.

I skydd av den för krigstida bruk planerade och byggda fästningen upptog också en garnisonsstad för fredstida bruk. Denna stad var näst Åbo Finlands största stad, också om den stadsplanemässigt hade ringa likheter med en vanlig civil stad. I garnisonsstaden kan vi skilja på tre olika byggnadsgrupper:

- a) Själva befästningsanläggningarna, som enligt vad förhållanden medgav också användes som nyttobyggnader. Sålunda byggde man de långa bastionsflyglarna så att de kunde användas som kaserner osv.

- b) De övriga nyttobyggnaderna grupperades kring öppna platser, vilka formades till arkitektoniska helheter. De olika torgen var stadsplanemässigt helt oberoende av varandra. Man planerade tio dylika platser – men endast en blev slutförd.

- c) Då statens byggnadsverksamhet visade sig vara för långsam och fullständigt otillräcklig räddade den privata företagsamheten situationen. Området fylldes av privatbyggda trähus som avsågs bli tillfälliga. Dessa bildade en i ögonenfallande motsats till befästningarna och stenhusten kring torgen. Av denna trähussstad återstår endast små fragment.

I skydd av fästningen fanns också Sveaborgs viktigaste byggnadsgrupp: skärgårdsflottans torrdocka och i samband med den verkstads- och lagerutrymmen. Då de ursprungliga anläggningarna visade sig otillräckliga byggde man ytterligare stora båtskjul utanför murarna på östra sidan av Stora Svartö.

Som befästning byggdes Sveaborg nästan färdigt under svenska tiden, och som garnisonsstad halvfärdigt. Det som under ryska tiden åstadkoms blev ur stadsplanemässig synpunkt rätt anspråklöst på grund av föregående faktum.

## Ryska tiden

Efter att ryssarna erövrat fästningen fortsatte de inte att förstärka den. Detta i och för sig förvånansvärdas faktum får ses som förklaring mot bakgrund av tidens storpolitiska händelser. Wienkongressen och den Heliga alliansen skapade en långvarig fredsperiod i Europa som garanterades av den ryska tsaren. Det fanns ingen orsak att befästa. Det fanns inget större bruk för skärgårdsflottan och den stora bassängen blev en kanal del.

När Krimkriget sedermera år 1855 påvisade att fästningen var helt föräldrad, tvingade den inom artilleriet inträffade utvecklingen till en placering av försvarslinjerna så avlägsen som möjligt från skyddsobjektet. 1860-talets befästningar placerades på södra och västra sidan av Sveaborg och på de närliggande holmarna; 1910-talets fästen placerades i den yttre skärgården. Den gamla fästningen blev bakom dessa. I och för sig är dessa försvarslinjer både vidlyftiga och betydelsefulla byggnadsverk.

Nyttobyggnader som behövdes för garnisonens funktioner byggdes under ryska tiden i stora mängder. Empiretidens enda stora byggnadsprojekt var ännu nära anknutet till de gamla planerna från svenska tiden. Som målsättning hade man att fullborda två av piazzorna. Arbetet blev dock till största delen ofullbordat (jfr. D 12). Det ryska garnisonskvarteret på Stora Svartö blev till vid en senare tidpunkt (byggnaderna C 71, 76–86). Detta förblev den ryska tidens enda stadsplanemässiga förnyelse. Faktum är att byggnadsverksamheten var rätt livlig också senare men efter ungefär 1870 beaktar man inte längre stadsplanemässiga synpunkter i nybyggnadsverksamhet. Detta faktum som gör tidsrymden 1870–1917 till ett sorgligt kapitel i Sveaborgs historia torde å sin sida bero på att planeringen hade lagts i händerna på byrokraterna i St. Petersburg. Dessa saknade personlig kontakt med området och kunde sålunda inte värdesätta den gamla befästningsplanen och dess byggnader.

## Självständighetstiden

Under åren 1918–1972 fungerade den före detta fästningen som finsk militärförläggning. De av ryssarna ärvda byggnaderna

derna var tillräckliga för garnisonens ändamål och nybygg-nadsverksamheten stod sälunda stilla. Ändringen av kyrkans ytter skal år 1928, servicebyggnaden på Väster Svartö år 1951 och den nya folkskolan år 1959 var de enda byggnadsprojek-ten av någon betydelse.

(Olof av Hällström)

## SVEABORG'S DISPOSITIONSPLANS INNEHÅLL OCH BAKGRUND

### Bakgrund

(Disp. plan sid 10)

När Sveaborg den 17.4.1918 hade anslutits till republiken Finland upphörde helhetsplaneringen för nästan 5 decennier. Detta skedde trots att Gustavssvärd och Vargön den 8.4.1919 med statsrådets beslut utlystes till historiska minnesmärken som bör bevaras.

Den slumpartade planeringen berörde endast några vidlyftiga regionala helheter.

Den helhetsbetonade planeringen av Sveaborg började först på 1960-talet. Statsrådet tillsatte 1969 en kommitté – Sveaborgskommittén – som fick till uppgift att göra ett förslag för ordnandet av förvaltningen av Sveaborgs område och att göra ett dispositionsplaneförslag för området och dessa byggnader. Kommittébetänkandet blev färdigt år 1972.

### Utarbetandet av dispositionsplaneförslaget

Förutsättningen för att Sveaborgs restaureringsarbeten skall fortskrida effektivt är att det existerar en godkänd plan för områdets disponering. På den grund uppmanade undervisningsministeriet museiverket att skrida till åtgärder för att uppgöra en dispositionsplan för Sveaborgs område och för de enskilda byggnaderna. Detta skulle ske på basen av kommittébetänkandet och de utlåtanden som man erhållit om det.

Museiverket tillsatte Sveaborgs dispositionsplans arbetsgrupp och till dess chefplanerare kallades arkitekt Erkki Kairamo och tekn.licentiat Reijo Lahtinen. För att övervaka arbetet tillsattes undervisningsministeriets byråchef Markku Linna.

### Utgångspunkter och huvudmålsättningar

(Disp. plan sid 13, 14 och 15)

### Utgångspunkter

Sveaborg är till sin helhet ett historiskt monument som bör bevaras för kommande generationer. Sveaborgs byggnadsbestånd är ineffektivt utnyttjat och förfaller med ökande hastighet. Byggnadsbeståndet förstörs snabbare än vad man med nuvarande resurser hinner reparera. Både Sveaborgs värde som monument och faran att oersättliga värden förstörs ligger i första hand som grund för de byggnadsarbeten som föreslås i dispositionsplanen.

Sveaborgs betydelse som militärförläggning har upphört och dess betydelse som fästning upphörde redan 1918. År 1974 upphörde å sin sida Sveaborgsvärgets nybygg-nadsverksamhet. Sedan 1960-talet har Sveaborgs popularitet som friluftsområde hela tiden ökat. Av rekreationsformerna står friluftslivet i främsta rummet. Detta begränsas dock av väderleksförhållanden och de allmänna semestertiderna. Dessa faktorer har fått till stånd ett funktionellt ojämviktstillstånd på Sveaborg: sommarsässongens besökarantal är ungefär 90 % av hela årets besökarantal; heltids arbetsplatser finns i så ringa grad att inte basservicenäreningarna kan fungera och samtidigt är också servicen som betjänar boendet bristfällig eller fungerar på gränsen till lönsamhet. Dessa faktorer utgör basen för dispositionsplanens funktionella utgångspunkter.

Monumentets historiska värde fungerar som både utgångspunkt och ram för det kommande planeringsarbetet. På stadsplanenivå står de tidigare helhetsplanerna och de förverkligade lösningarna som bas. Då det gäller byggnader

fungerar som utgångspunkt förstörda byggnader av olika grad och gamla byggnadsplaner eller relationsritningar.

### Huvudmålsättningar

Dispositionsplanens huvudmotiv är att bevara Sveaborg som ett historiskt monument och att skapa ramarna för Sveaborgs senare byggande:

1. till nationell och internationell sevärdhet
2. till regional sevärdhet och frilufts- och kulturområde
3. till en livsduglig bostads- och arbetsmiljö

### Byggandets målsättningar

Målet är att alla byggnader skall repareras och tas i bruk. Rivning undviks i de fall, då det inte står i strid med en åtgärd genom vilken man erhåller ett större bruksvärde. Utöver nybyggnaderna skall alla historiskt betydelsefulla byggnader och områden upprustas till sevärdheter eller till rekreationsändamål.

Nybygg-nadsverksamhetens målsättningar måste ligga på en funktionell bas och stöda dispositionsplanens huvudmålsättningar. Nybygg-nadsverksamheten är möjlig enbart på sådana ställen där den inte står i strid med Sveaborgs historiska bakgrund.

Sveaborg är inte enbart ett skyddsobjekt. Det är dock skäl att starkt poängtera skyddet, eftersom man inte kan anse det berättigat mot kommande generationer att kulturhistoriskt värdefulla objekt skulle försättas i fara att förstöras. I enlighet med denna målsättning bör man undvika alla sådana åtgärder som åstadkommer oåterkalleliga förluster av kulturhistoriska värden.

Som målsättning för rekonstrueringsarbetena har man tagit att förtydliga helheten som Sveaborgs olika historiska lager utgör. Sälunda bör man på ett vettigt sätt kunna gestalta både de olika lagren och helheten som de utgör.

Till detta har man strävat genom att föreslå att den uppländade helhetens centrala delar skulle utmärkas och de viktigaste detaljerna skulle återbördas till sin ursprungliga skepnad.

### De funktionella målsättningarna

De olika funktionerna bör passa in i Sveaborgs historiska miljö. Eftersom Sveaborg är byggt på ör, kan man anse med havet förknippade funktioner som passande eftersom dessa är både traditionella och i nutiden passande. För att den historiska helheten också till denna del skulle förblif klar bör man undvika att välja sådana funktioner som är främmande för Sveaborg. Sveaborgs historiska miljö bör också beaktas i det hänsynet att man kan garantera publiken ett fritt tillträde till de historiskt intressanta objekten. Utrymmena kan antingen fungera som enbart sevärdheter eller så att de i dem fördragda funktionerna är tillräckligt publika.

### Dispositionsplanens funktion som ledning för planeringen

Då man värderar dispositionsplanen bör man hålla i minne att många av funktionerna fortfarande är enbart förslag. Funktionernas lokalisering på Sveaborg är framför allt beroende av sådana beslut som man inte kunnat göra inom ramen för dispositionsplanens tidtabell.

Man bör därför betrakta funktionsförslagen som modell exempel, som ger en bild av de funktioner som skulle vara möjliga på Sveaborg. Dessutom strävar man att ge en uppfattning av funktionens vidlyftighet, placering eller annan speciell egenskap. Valet av funktioner är sälunda inte ovillkorligt.

Dispositionsplanens illustrationsritningar avbildar det föreslagna byggandets maximala utbredning. Målet är inte att uppnå detta maximum, utan ett byggande som enligt ovanstående huvudprinciper uppfyller de olika regionala behoven.

### Renoveringen och nybygg-nadsverksamheten

(Disp. plan sid 25)

Byggnadernas renoveringsbehov har bestämts genom en detaljerad inventering av det nuvarande byggnadsbeståndet. På basen av inventeringen har man kunnat bestämma de grundreparationer eller ändringsarbeten som varit behövliga för uppgörandet av en kostnadskalkyl och tidtabell.

## Byggnadsrekonstrueringen

(Disp.plan sid 28–34/exempel)

**Vargöns borggårds** arkitektoniska helhet föreslås att rekonstrueras genom att återuppföras högvakten och utmärka de viktigaste förstörda byggnaderna och byggnadsdelarna i terängen vid sidan av det nuvarande byggnadsbeståndet. Den ursprungliga borggården kunde sålunda gestaltas oberoende av det så kallade Blåa huset (B 39). Man borde dock i frågan om borggården sträva till att undersöka olika alternativ noggrant.

Bilderna föreställer borggården före 1855, i dess nuvarande skick och i en skepnad där utmärkning av olika grad har utförts och i ett delvis rekonstruerat skick.

**Galärdockans** östra ända fylldes för att fungera som byggnadsparts för den 1915 uppförda flygplansfabrikshallen (B 5). Om rekonstrueringen av den utfyllda delen av dockan och slussen till Varvsviken är man allmänt av olika åsikt. Rekonstrueringen skulle bland annat innebära att den fortfarande mycket användbara hallbyggnaden skulle elimineras.

Som förverkligsdugligt förslag framförs att hallen åtminstone tillsvidare inte skulle rivas, men infartskanalen skulle öppnas och dockans plats skulle visas genom utmärkning. Därtill kunde man tänka en rekonstruering av slussporten som ett exempel på sin tids tekniska prestation.

**Sveaborgs kyrka.** Dispositionsplansen föreslår en diskussion i fråga om Sveaborgs kyrka (C 43), den tidigare Alexander Nevski kyrkan vars nuvarande skick härstammar från åren 1922–28, borde återställas till sitt ursprungliga skick med lökkupoler. De ursprungliga konstruktionerna (utan kupoler) finns så gott som helt bevarade innanför det nuvarande skelet.

Kyrkans nuvarande skick har ett visst antikvariskt värde. Den är ett exempel på ett arkitektoniskt ingrepp vars motiveringar varit betingade av utpräglade nationella känslor. Å andra sidan är ett återställande av kyrkan icke heller omotiverat och denna möjlighet borde sålunda också begrundas i fortsättningen. En återställning skulle betyda att fyren måste flyttas.

## Nybyggnadsverksamheten

(Disp.plan sid 35–42)

Byggandet av **Väster Svartö** stora servicecentrum avbröts år 1774. Man föreslår att byggandet skulle fortsättas på basen av den gamla planen så att man med eftertanke skulle använda moderna byggnadsmetoder. Med hjälp av de ursprungliga planerna har man kunnat rekonstruera en ritning föreställande byggnadsgruppen på Väster Svartö.

**Trädhusområdet på Stora Svartö** kunde utfyllas med byggnader motsvarande det nuvarande byggnadsbeståndet. Utöver bostadslägenheter kunde man i byggnaderna också placera serviceutrymmen, vilket skulle vara en fortsättning på fältbutikstraditionen. Den bästa byggnadstypen för området är en- eller tvåfamiljers tråhus som uppfyller kraven för statens bostadsbeläning. Vid byggandet av området kan man icke iakta en enhetlig typplanering. Varje byggnad bör planeras skilt med iakttagande av bindande bestämmelser gällande material, färgsättning, takform osv.

**Strandområdet vid båthamnen på Stora Svartöns** östra strand har traditionellt använts som båtupplag. På området finns kvar två ryska båtskul (C 60 och 61). Området föreslås att kompletteras med byggnader som motsvarar den traditionella båtskulstypen. Byggnaderna skulle användas för båtbyggnad och båtupplag.

## Friområdena och trafiken

(Disp.plan sid 44, 45)

### Vägarna och de öppna platserna

Friområdenas skick på Sveaborg är närmelsevis lika dåligt som byggnadsbeståndets.

Sveaborgs vägbestånd täcker i sin nuvarande utsträckning hela området. Vägar vilkas höjdläge förändrats bör byggas om så att det motsvarar den ursprungliga nivån på sådana ställen där man företar betydande rekonstrueringar av de omgivande byggnaderna. Bygatorna, gårdarna och parkerna bildar enhetliga promenadrutter. Vägarnas ytstruktur och det

faktum att vägarna i främsta rummet är avsedda för fotgängartrafik medför hastighetsbegränsningar på området. Som högsta hastighet för motorfordon föreslår man 20 kilometer i timmen.

### Sveaborgs landskap

Sveaborgs landskapsbild är nästan helt förändrad av mänskohand. En klar tredelning har alltid givit sin prägel åt landskapet: de offentliga grönområdena i naturligt tillstånd, privata trädgårdar och den byggda naturen. Denna tredelning gäller än idag trots att gränderna blivit oklarare på grund av användningens art och förändringen av användarantalet. Målsättningen för planeringsarbetet har varit att igenom en skötsel av omgivningen skapa en 1700- och 1800-talsstämnings. Detta betyder utöver rekonstruering och restaurering också en omprogrammering av de nuvarande skötselmetoderna.

Trots att det här är frågan om en kulturhistoriskt värdefull miljö, borde man sträva till möjligast stort självförsörjande beträffande grönområdena.

### Fästningsmurarnas restaurering

(Disp.plan sid 50)

En av målsättningarna för fästningsmurarnas restaurering är att få dem i ett sådant skick som klart kan motiveras på basen av murarnas nuvarande skick och utseende eller på basen av de antikvariska krav som byggnadernas omgivning ställer. Senare tiders tillbyggnader på murarna, som vapnens och krigsföringens utveckling fört med sig, måste anses antikvariskt likvärdiga med fästningens ursprungliga skick.

### Kommunalteknik

(Disp.plan sid 51–58)

**Uppvärmningen.** Största delen av Sveaborgs byggnader uppvärms för tillfället med vedeldade ugnar. Runt om på området finns också fastigheter med centralvärme. De äldsta av dessa med fast bränsle fungerande pannor är i dåligt skick.

Man föreslår att Sveaborg skulle anslutas till Helsingfors stads fjärrvärmén under 1981. För detta ändamål kommer man att bygga en tunnel för rördragningarna från Brunnsparken, under Långörn till Väster Svartö. I tunneln kommer man också att placera vattenledning och möjlig avlopp.

**Avloppssystemet.** Sveaborgs avloppssystem är i sin nuvarande form bristfälligt. En stor del av fastigheterna är helt utan avlopp. Avloppen fungerar husvis och rinner direkt ut i havet.

Avloppsnätet föreslås att byggas områdes- och övis på så sätt att närens uppsamlingsavlopp leds till pumpstationer belägna vid strandområdena, varifrån avloppsvattnet längs havsbotten leds till en centralpumpstation och därifrån via tunneln till Helsingfors stads avloppsnät.

**Vattenförsörjningen.** Helsingfors stads vattenverks huvudledning från fastlandet kommer längs havsbotten via Långörn till Väster Svartö och därifrån vidare till Öster Svartö och Stora Svartö. Till Vargön och Gustavssvärd går en till näset ansluten sommarvattenledning. För skötseln av vattenförsörjningen på Sveaborg föreslår ett utvidgande av vattenledningsnätet så att det omfattar hela ögruppen.

Vattenledningsnätet bör i den mån det är möjligt följa samma linjer som värmerören och avloppen. Huvudledningen från fastlandet kommer att placeras i samma tunnel som t.ex. fjärrvärmeförledningarna.

### Trafiken

(Disp.plan sid 60–63)

Huvudparten av persontrafiken är föreslagen att sköts med den nuvarande färjan. Färjans bildäck byggs om till passagerarutrymmen. Därvid beaktas dock att det vid behov finns utrymme för ett utryckningsfordon.

Varutransporter sköts från och med hösten 1978 med en skild servicefärja som kommer att kunna trafikera året om.

Man föreslår att Sveaborgs område i framtiden skulle utvecklas till ett bilfritt samhälle. På längre sikt föreslås att man i servicetrafiken helt skulle övergå till hästdordon.

## Funktioner föreslagna att förläggas till Sveaborg

(Disp.plan sid 67 – 90)

Vid valet och placerandet av på Sveaborg passande funktioner bör bland annat följande faktorer beaktas:

- Vid valet av nya funktioner till Sveaborg bör man sträva till att poängtala sådana funktioner som på olika sätt är beroende av havet eller annars anknyter till havet.
- Poängtala bör att funktionerna inte får bilda slutna enheter. De bör i möjligast hög grad kunna idka samverkan sinsemellan och de bör ge allmänheten frihet att röra sig på sina områden.

Funktionerna bör dessutom uppspiklas i mindre fungerande enheter, som å sin sida kan placeras på olika håll på Sveaborg.

- Vid valet och placerandet av till Sveaborg föreslagna funktioner bör klart framhävas faktorer som hör till miljö och naturskydd.

● Basservicen för boendet bör mälsättas så att den motsvarar den planerade befolkningsmängden på så sätt att de som bor, arbetar eller annars besöker Sveaborg inte placeras i en olikvärdig ställning i förhållande till andra stadsdelar. Vid mälsättningen av publik- och boendeservicen bör därutöver öns särprägel som turistmål och friområde beaktas.

På Sveaborg behövliga funktioner och sådana som föreslats att förläggas där har i dispositionsplanen grupperats enligt följande indelning:

1. Boendet: i detta avsnitt behandlas både stadigvarande och tillfälligt boende och till dessahörande service.
2. Servicenärings, som omfattar både publikservice och boendeservice.
3. Anstalter och vid dem jämförbara arbetsplatser.

### Boendet

På Sveaborg bodde i början av 1974 sammanlagt ungefär 1 070 fast bosatta och 500 tillfälligt bosatta (de största grupperna hörande till det senare antalet är sjökrigsskolans elever och fångarna i Sveaborgs arbetskoloni).

Den i bruk varande bostadsytan var ca 19 000 m<sup>2</sup> och fördelade sig på 326 bostäder. Bostädernas medelyta var sälunda något under 60 m<sup>2</sup>. Bostadsytan per person var i medeltal 18 m<sup>2</sup>.

Det reparerade och nybyggda byggnadsbeståndet på Sveaborg kommer att innefatta ca. 61 000 m<sup>2</sup> bruttoareal som lämpar sig för bostadsändamål.

Om det mot arealen motsvarande invånarantalet till sin tätthet är 30,0 m<sup>2</sup> bruttoareal per invånare erhåller man ett framtida invånarantal på 2 035 personer. Om tättheten är 25,5 m<sup>2</sup> värningsyta per invånare, motsvarande 34 m<sup>2</sup> bruttoareal blir invånarantalet 1 800 personer. För att styra planeringen har man i dispositionsplanen på basen av detta för planeringen valt ett invånarantal på 2 000 personer.

**Bostadsbåtarna.** Man har föreslagit att förlägga ett begränsat antal bostadsbåtar till Sveaborg. Erhållandet av en plats förutsätter en årlig sjövärdighetsbesiktning. Båtarna bör dessutom kunna röra sig för egen maskin. Båtarna kommer att i två eller tre grupper förläggas till Sveaborgs vattenområde. Bryggorna bör utrustas så att båtarna kan anslutas till kommunaltekniken. Bostadsbåtarnas maximiantal torde stiga till femton – tjugo stycken. Motsvarande högsta invånarantal torde röra sig omkring 50–60 personer.

### Service

Boendeservicen på Sveaborg är relativt bra. Den allmänna servicen är dock för tillfället bristfällig. De endast under

sommarsäsongen arrangerade programmen, matserveringarna och guideturerna förbättrar inte servicens helhetsnivå.

Till den offentliga publik- och invånarservicen räknas också kommunikationer och fastighetsservice. Allmänt taget är persontrafiken omsköt på ett tillfredsställande sätt. Den kommunala trafiken kompletteras under högsäsongen av privat båttrafik.

Beträffande servicenivån på Sveaborg bör man sträva till att oberoende av Sveaborgs isolerade ställning erbjuda invånarna samma service som erbjuds Helsingfors övriga invånare. Sveaborg är betydande som friluftsmål och sevärdhet. Besökarna måste garanteras en sådan grundservicenivå att de under sitt besök kan få sina behov tillfredsställda vad kommer an på föda, hygien och friluftsliv. För turisterna bör också arrangeras en tillräcklig information om området och dess historia. Likaså bör för dem arrangeras skyddade ställen ifall av dålig väderlek. Vid ordnandet av servicen på Sveaborg bör olika ålders- och socialgrupper beaktas jämlikt. Servicen på Sveaborg bör harmoniera med områdets historiska särart. Vid valet och planerandet av servicen bör man framhäva sådan service som ansluter till den historiska omgivningen.

### Övriga arbetsplatser och anstalter

(Disp.plan sid 86 – 90)

Sveaborgs mest betydande arbetsgivare för tillfället vid sidan av den offentliga och kommersiella servicen är Sveaborgs förvaltningsnämnd, Sveaborgs arbetskoloni (straffkoloni), delar av museiverket, sjökrigsskolan och Valmets Sveaborgsvärk. Inom dessa anstalter tjänstgör för tillfället uppskattningvis ca. 180 personer. I arbetskolonin finns dessutom ca. 100 fångar som avtjänar sina straff. Servicenäringarna och övriga arbetsplatser höjer antalet till 400 året om anställda och till 500 om man beaktar säsongsarbetarna.

Sveaborgs arbetskoloni är förlagd till Sveaborg tills områdets upprustnings- och restaureringsarbeten har slutförts. De bestraffades maximiantal torde stiga till ca. 150 fångar.

**Sjökrigsskolan** hela personalstyrka har uppskattats till ca. hundra personer. Då man räknar med beväringarna och andra kursdeltagare är helhetsstyrkan högst c. 400 – 500 man.

De av **Valmets Sveaborgsvärk** disponerade områdenas och byggnadernas användning kan effektiviseras. På så sätt kan man stegevis ta en del om områden i allmänt bruk. Varvsverksamheten torde huvudsakligen begränsa sig till västra delen av det nuvarande området, runt den yttre dockan. Trots det kan man dock utföra långvarigare reparationsarbeten i den större dockan. Varvets personalantal varierar mellan ca. 20–60 anställda.

**Nordiskt konstcentrum** startade sin verksamhet på Sveaborg sommaren 1978. Minimipersonalen i begynnelseskedet har uppskattats till 5 personer. Dessutom kommer man att inom ramarna för konstcentret att bygga ateljebostäder för 5 konstnärer från de olika nordiska länderna.

### Dispositionsplanens förverkligande

(Disp.plan sid 91)

Tidtabellen för förverkligandet av Sveaborgs dispositionsplan grundar sig på en 20 års byggnadstid. Byggnadskostnaderna som innehåller alla de byggnadsarbeten som dispositionsplanen förutsätter har uppskattats stiga till sammanlagt ca. 340 000 000 mark (enligt kostnadsnivån år 1977).

## Bildtexterna till Sveaborgs dispositionsplan

1. Generalplan över Sveaborgs fästning år 1809.
2. Sveaborgs dispositionsplan illustrationsritning/takplan.
3. Sveaborgs dispositionsplan illustrationsritning/bottenplan.
- 4–7. På Sveaborg förvitrar nu förtiden försvarsmurar, sandvallar och byggnader.
8. Förslag till kommande disposition av Sveaborgs centrala öar. Arkitekt Birger Brunila år 1919.
9. Plan för Sveaborgsvaret uppgjord 1943 av statens skeppsvarv.
10. Dispositionspolitiken anslutning till olika ämbetsverk.
11. Arbetsprogram för Sveaborgs dispositionsplanearbete.
12. Planeringsritning av år 1793.
13. Sveaborgs fästnings generalplan av år 1822.
14. Modellfotografi av Sveaborg (situationen ungefär år 1809). I förgrunden galärdockan med sin utrustning. Bakom dockan till vänster Vargöns borggård. I övre högra hörnet Polhemsskansen. (Bilden från Stockholms Kungliga Armémuseum).
15. De första skisserna för sjukhusbyggnaden på Östra Svartö från år 1820.
16. Trots sitt liknande formspråk har anslutningen av Sveaborgs folkskola till de gamla fästningsmurarna inte lyckats.
17. Nuläget på Sveaborg.
18. Gustavssvärd. Detalj av dispositionsplanens illustrationskarta (bild 3). Skala 1:2500.
19. Vargön. Detalj av dispositionsplanens illustrationskarta (bild 3). Skala 1:2500.
20. Stora Svartö. Detalj av dispositionsplanens illustrationskarta (bild 3). Skala 1:2500.
21. Öster Svartö och Väster Svartö. Detalj av dispositionsplanens illustrationskarta (bild 3). Skala 1:2500.
22. Långörn. Detalj av dispositionsplanens illustrationskarta (bild 3). Skala 1:2500.
23. Byggnadsplan.
24. Författning till kartans tecken.  
väningsyta  
Nybyggnad, sten ..... 19 150 m<sup>2</sup>  
Nybyggnad, trä eller annat  
lätt material ..... 18 050 m<sup>2</sup>  
Rekonstruktion, ny interiör ..... 5 400 m<sup>2</sup>  
Skyddstak  
Förnyad byggnad  
Vindsutrymme möjligt att utnyttjas ..... 4 150 m<sup>2</sup>  
Tunnel, underjordiskt utrymme ..... 3 630 m<sup>2</sup>  
Byggnad som skall rivas ..... 3 590 m<sup>2</sup>  
Tak som skall rivas ..... 3 650 m<sup>2</sup>  
2500 sammanlagd tilläggsväningsyta  
250 tilläggsväningsyta ny väningsyta (utan winds och underjordiska utrymmen) ..... 42 600 m<sup>2</sup>  
Byggnadsbeständets klassificering enligt dess nuvarande skick.  
Värdering (jfr. stället inventering)  
Teckenförklaring:  
0 grundreparation utförd  
1 måttligt skick  
(inventeringsklassificering 1–3)  
2 dåligt skick  
(inventerings klassificering 4)
- 25–27. En del av överste Ivaskevits fotografiserie av år 1901. Fotografiet taget från bastion Höpkens flaggtorn.
28. Kronoverket Ehrensvärds västra flygelbyggnads (C 28) södra gavel i dess nuvarande skick.
29. Kronoverket Ehrensvärds östra flygelbyggnads (C 40) södra gavel i dess nuvarande skick.
30. Den östra flygelbyggnadens (C 28) fasad i sitt ursprungliga skick.
31. Den västra flygelbyggnadens (C 28) fasad i sitt ursprungliga skick.
32. Den västra flygelbyggnadens (C 28) verkställda förändring av år 1856.
33. Den västra flygelbyggnadens (C 28) skärning i sitt ursprungliga skick och den verkställda förändringens skärning av år 1856.
34. Ritning av Inventariekammaren (C 74) av år 1910. Jämför också bilderna 26 och 27.
- 35–36. Ritning av porten mellan bastionerna Ära och Härleman av år 1829. Skärning och planritning och den nordvästra fasaden.
37. Vargöns borggård i sitt nuvarande skick. Bilden tagen från väster.
- 38–42. Några förslag till en lösning av Vargöns borggård. Bild 38 förställer nuläget och bild 42 hur den troligen såg ut på Ehrensvärds tid.
43. Fotografiet i bild 37 rekonstruerat att förställa alternativet i bild 40.
44. Gustavssvärd fästning enligt en ritning av 1821. Sandvallarnas byggnande har påbörjats fyra decennier senare.
45. Plan för uppsamlingsbassäng för sötvatten på Gustavssvärd uppgjord år 1840.
46. Relationsritning av tenalj Casimir Wrede år 1787 (del av större ritning).
47. Restaureringsförslag för bastion Hamilton och sluphamnen. Detalj av dispositionsplanens illustrationsritning (bild 2).
- 48–49. Galärdockan från öster och sydväst. Modellfotografier av Sveaborg (situationen är 1809). (Bilden från Stockholms Armémuseum)
50. Första skedet av galärdockans restaurering. Detalj av dispositionsplanens illustrationskarta (bild 2).
51. Alternativ långsiktsplan (över 20–30 år) för restaureringen av galärdockan.
- 52–53. Perspektivbilder motsvarande bilderna 50 och 51.
- 54–57. Galärdockan under svenska tiden med sina befästningar. Relations och planritningar av åren 1778–81.
58. Bastion Härlemans förstörda del syns under ordet "TYÖH 12.". I bildens övre högra hörn bl.a. porten mellan bastionerna Ära-Härleman. Detalj av dispositionsplanens illustrationskarta (bild 2).
- 59–60. Sveaborgs kyrkas nuvarande och ursprungliga utseende. Den senare bilden torde härröra från ungefär 1910.
61. Kartbilden föreställer bl.a. kaponier Blomcreutz och de Carnal samt ravelinen Godt Samvete utan sina nuvarande vattentakskonstruktioner.
62. Motsvarande bild av Hamiltons fästningsgrupp. Bilderna deltar i dispositionsplanens illustrationskarta (bild 2).
63. Bryggeri – bränneri – bageribyggnadens övre våningar alternativa inkvarterings- och bostadsanpassningar.
64. Kopia av 1747–53 års plan av servicecentralen på Väster Svartö. Planritning.
65. Förslag till nybyggnadsverksamheten på Väster Svartö. Planritning. Detalj av dispositionsplanens illustrationskarta (bild 3).
- 66–69. Perspektivbildsmontage och modellfotografier av Väster Svartös nuvarande skick samt av de föreslagna nybyggnaderna.
70. Rekonstruktionsbild av Väster Svartö enligt planerna av 1747–53.
71. Skärning av östra strandens bastionsbyggnad på Väster Svartö enligt nybyggnadsplanen.
72. Förslag till nybyggnadsverksamhet på Västra Svartö. Skala 1:2500. Detalj av dispositionsplanens illustrationskarta (bild 2).
- 73–76. Fasaderna på Väster Svartö mot öster (73), mot väster (74), mot norr (75) och mot söder (76), enligt nybyggnadsplanen.
77. Förslag till kompletterande byggande på trähusområdet på Stora Svartö. Detalj av dispositionsplanens illustrationskarta (bild 3).
78. Mot bild 77 svarande detalj av dispositionsplanens illustrationskarta (bild 2).
79. Översiktskarta av trähusområdet på Stora Svartös västra del av 1848. På kartan hade inritats den blivande kyrkans konturer. Kyrkan byggdes några år senare på denna plats.
80. Perspektivillustration av förslaget i bilderna 77 och 78.
81. Exempelprojekt till trähusvärter som motsvarar bygget i slutet av förra seklet. I vindsvåningen till den nuvarande byggnaden V 15 har man placerat en fotografiateljé.
- 82–83. Gamla båtskjulstyper. Den förra från 1808 och den senare från 1856.
84. Förslag till ordnande av båthamn på Stora Svartös östra strand. Detalj av dispositionsplanens illustrationskarta (bild 2).
- 85–86. Detaljer av båthamnen synliga i gamla kartskisser. Bild 85 av år 1809 och bild 86 av år 1851.
- 87 A,B Förslag till kronoverket Ehrensvärds gårdsplan. Detaljer ur dispositionsplanens illustrationskarta (bilderna 2 och 3).
- 88–89. Perspektiv motsvarande bild 87.
90. Förslag till byggande av västra stranden av Stora Svartö. Detalj ur dispositionsplanens illustrationskarta (bild 2).
92. Utvidgningsförslag för Sveaborgs arbetskoloni på dess nuvarande område på Stora Svartö sydspets. Detalj ur dispositionsplanens illustrationskarta (bild 2).
93. Olika möjligheter för sprängning av Stora Svartö servicetunnel. Ritningen innehåller flera alternativ för bildandet av tunnelutrymmena.
94. Förslag för komplettering av trähusområdet vid sluphamnen på Vargön.
95. Förslag för komplettering av trähusområdet vid båtvarvet på Vargö. Detalj ur dispositionsplanens illustrationskarta (bild 2).
96. Detalj av sluphamnsområdets karta av år 1842.
97. Den nuvarande fasaden av "Prästgården" (B 24) på Vargön.
98. Byggnadsvolymer (teckenförklaring)
- 65-45-300 väningsyta • lägenhetsyta • volym, det gamla byggnadsbeståndet
- 180 • 500 väningsyta • volym, nytt byggnadsbestånd

- (S) inre utrymme  
I våning
99. Trottoaren med regnvattendike sedd från Vargöbron mot basation Höpken.
- 100–104 Gamla staketrutningar från olika delar av Sveaborg. Planerna är från år 1856 utom bild 101 som är från 1913.
105. Grönområdesklassificering.
106. Plan för artilleriställningarna på Väster Svartö norra del av år 1880. På bilden kan urskiljas de skarpkantade vallarna i sitt ursprungliga skick.
107. 1779 års relationsritning, som föreställer strandkonstruktionerna på Vargön på norra sidan av galärdockan.
- 108– Principskisser av nya föreslagna strandkonstruktioner.
- 114
115. Plan av båt- och servicehamnens bryggor på Stora Svartö. Avvägnings och borrhålens stället samt skärning av vågbrytaren.
116. Stränderna, strandfästen och murar/upprustningsprogram. (teckenförklaring)  
Kännetecken för strandkonstruktion  
Typ för strandkonstruktion  
Kännetecken för strandförsvar eller murkonstruktion  
Strandförsvar  
Murkonstruktion
- 117–120 Diverse utrustning som hört till försvarsmurarna: kanonställning av år 1828 (117), Vargöns och Gustavssvärdens fästningar var utrustade med vakttorn byggda i sten (118), bastion Höpkens träbroar, staket, vaktgångar mm. ungefär år 1820 (119, 120).
121. Föreslag till dragnings rör- och kanaltunneln från Sveaborg till fastlandet.  
(teckenförklaring)  
tunnel  
förbindelse till markytan
122. Fjärrvärmens byggnadsprinciper
123. Byggnadsprinciper för vatten- och avloppsledningar
124. Distributionsnät, system för gemensam storantenn och övervakningssystem 1
- 125–126 Belysningsupphängningar från ryska tiden, som fortfarande finns kvar på väggtyorna på Sveaborg.
127. Karta över belysningsnätet på Stora Svartö, troligen från slutet av 1800-talet.
128. Distributionsnät, system för gemensam storantenn och övervakningssystem 2
129. Föreslag uppgjort 1974 av Helsingfors stads stadsplanekontor för ordnandet av Salutorget med omgivning.
130. Passagerarräckning per färjtur 12–15.1.1972.
131. Passagerarräckning per färjtur 25–31.5.1974.
132. Prognos för ökningen av resor per år i en riktning
133. Trafikförbindelser mellan Sveaborg och stadskärnan (teckenförklaring)  
– persontrafik, huvudförbindelse  
– persontrafik, tilläggsförbindelse  
– spårvägs- och bussrutt  
– varustransport, huvudförbindelse  
– varustransport, tilläggsförbindelse
134. I skiftet mellan 1960- och 70-talet försvann hästen från Sveaborgs landskapsbild.
135. Som servicefärja till Sveaborg lämpar sig till exempel den på bilden synliga isförstärkta transportfärjan (Parkano Oy), för vilken man erhållit ett anbud.
136. Stranden vid avskrädeshögen på Stora Svartö.
137. Avfallsservice, blivande.
138. Service, blivande.
139. Bostäder med tillhörande service.
140. Principiell exempelbild av vindsutrymmenans användningsmöjligheter. Skärning av Palmstjernas kasern på Vargön.
141. Bostäder med tillhörande service/framtida situation.
142. Service/nuläge
143. Ett barndaghem föreslås i första rummet att placeras i kronoverket Ehrensvärds mittbastion. Detalj av dispositionsplanens illustrationskarta (bild 3).
144. På Väster Svartö föreslås ett barndaghem att placeras till exempel i den för nybyggnad avsedda strandbyggnaden. Detalj av dispositionsplanens illustrationskarta (bild 3).
145. Service, kommande situation.
146. Föreslag till Sveaborgs förvaltningsnämnds servicecentral, byrå och socialutrymmen på Stora Svartö.
147. Båtar, vinterförvaring.
- 148–150 Sommar och vinterförvaringsplatser för båtar: Vargöns båtvär och gästhamnen på norra sidan av Gustavssvärd (148), båtbryggor och skjul i sydvästra hörnet av Stora Svartö (149) och bojplatsområdet med omgivande stränder mellan
- Väster Svartö och Lilla Öster Svartö (150).
- 151–153 I kronoverket Ehrensvärds östra flygelbyggnad (C 40) har man föreslagit att placera både kurscentrets inkvarterings-, mötes- och andra utrymmen (151), i den tidigare matsalsbyggnaden (C 81) föreslår man föreläsningsalar (152) och i tenalj v. Fersen en offentlig plats för teateruppföranden, utställningar och andra tillställningar (153).
- 154–156 Bastion Wredes och Åras valv i och för sig sevärdheter (154), i bastion Carpelan på Gustavssvärd föreslår man att placera Sveaborgs befästningshistoriska museum (155) och Ehrensvärd-museet har föreslagits att bevaras i sina nuvarande utrymmen i byggnad B 40.
157. Tenalj v. Fersens pumpanordningar. Ritning av år 1856.
158. Relationsritning av galärdockans slussport av år 1778.
159. U-båten Vesikko föreslås att flyttas från sin nuvarande plats t.ex. till Stora Svartöns västra strand.
160. Det förenade sjökrigsmuseet föreslås att placeras i en del av Inventariekkammaren C 74 samt i skeppsvärrets plåthall B 5. Strandområdet på norra sidan av plåthallen lämpar sig som uteområde för sjökrigsmuseet. Som fiskerimuseum föreslås oljeförrådet C 37 med uteområden som befinner sig på området för skolningscentralen för fiskerinäringarna.
- 161–169 Undersökningar gällande ravelinen Godt Samvetes passlighet som sommartid: bild 161 visar modellen för en plan uppgröd av arkitekt Osmo Mikkonen. Bilderna 162–169 visar funktionella alternativ för själva teaterns arrangemang uppgröda av arkitekt Pentti Piha.
170. Föreslagen estrad på Gustavssvärdens sydspets.
171. Tenalj v. Fersens pumpsal. Se bild 153.
172. I Manegen C 77 har man föreslagit att placera ett kultur- och aktivitetsscentrum för barn.
173. Södra ändan av kronverket Hessenstein och Inventariekkammaren har föreslagits att reserveras för olika ungdomsorganisationers bruk.
- 174–176 För friluftslivets och turismens ändamål föreslår man att grundlägga en turistterminal i närheten av kommunikationsmedlen. På Gustavssvärd finns den för ändamålet passliga byggnaden A 3 (174), på Vargön en del av traversen Adlerfeldts B 1 nedre våning (175) och på Stora Svartö en del av utrymmena i Strandkasernen C 1 (176).
- 177–179 Sveaborgs centrala klubb, samlings- och restaurangutrymmen föreslås att placeras i kronoverket Ehrensvärds västra flygelbyggnad C 28. Uttrymmena i byggnadens översta våning kan också användas för inkvartering. Bild 177 visar skissen till en planlösning och bilderna 178 och 179 första och andra våningens välvda utrymmen.
180. Framtida arbetsplatser.
181. Sjökrigsskolans utrymmen på Öster Svartö. Öns gamla försvarsmurar med välvda kasematte föreslås att bevaras som sevärdheter. Samma gäller det gamla båhuset D 9 med sina ursprungliga operationsbord.
182. Valmet Oy:s varv kommer att koncentrera sig på reparationsverksamhet som sker kring den nuvarande ytter bassängen.
183. Föreslag för utvidgning av Sveaborgs arbetskoloni inom dess nuvarande område.
184. Huvudalternativet för placeringen av Nordiskt Konstcentrum är på Vargön i byggnaden B 28 "Kolhosen".
185. Det primära placeringsalternativet för havsforskningsinstitutets utrymmen är på Väster Svartö i den för nybyggnad föreslagna norra delens första och andra våningars östra sida samt en del av den för nybyggnad avsedda bastionsbyggnaden vid Östra stranden. I närheten av havsforskningsinstitutet har man också föreslagit att placera utrymmen för Östersjöns skyddssekretariat.
186. Uttrymmen invid kronoverket Ehrensvärd som föreslagits för fiskerinäringens skolningscentral och för fiskeriforskningsanstalten.
187. Det Ortodoxa sidoklostret och stiftscentrumet har primärt föreslagits att placeras i den brutna kurtinen C 53.
188. Friå målarskolan och tryckeriet för konstgrafik har föreslagits att placeras i "Rusthållet" B 20.
- 189–190 För båtbyggnad och reparationsverksamhet av båtar föreslår man att reservera utrymmen på Stora Svartöns östra strand i närheten av båthamnen (189) samt på Vargöns nuvarande båtvär.
191. Sveaborgs dispositionsplans tidtabell för förverkligandet av år 1974.
192. Byggnadskostnaderna för åtgärderna inom ramen för Sveaborgs dispositionsplan.
193. Byggnadsverksamhetens service.
194. Perspektivbild.
195. Byggnadshistorisk karta.



## PREFACE

This publication in Swedish, English and Russian consists of a summary of the General Planning Proposals for Suomenlinna (ISBN 951-9074-18-x) including the most essential points and the captions for the illustrations.

The publication of a translation has been considered necessary due to the growing international interest towards the restoration of Suomenlinna. One aim of the restoration work is to make Suomenlinna an internationally notable monument. Already in the near future many interesting and difficult restoration problems will arise in Suomenlinna. The solutions will require expert opinion from both home and abroad. It is hoped that the translation will serve this problem too. The governing body of the restoration work of Suomenlinna (Suomenlinnan hoitokunta) which is responsible for the restoration scheme will from now on publish translations also of its other important reports.

In this summary, the page number at the beginning of each section shows where the corresponding text is to be found in the original Finnish text. In the summary the order of the chapters has been changed as follows: Immediately after the foreword follows the chapter dealing with the historical background of Suomenlinna and the inventory of the present situation. After this follow the chapters describing actual plans, their background and aims.

Suomenlinna September 28th 1979

JAAKKO NUMMINEN

Secretary-General of the Ministry of Education

Chairman of the governing body for the restoration work of Suomenlinna

## FOREWORD

(page 5)

An important phase has been reached in the planning of Suomenlinna. With the completion of the planning proposals, the present decay of a valuable ancient monument will have been converted into rebuilding.

The aim of the general plan is not to produce final solutions. This is shown by the planning proposals which indicate that many things can be solved in several different ways. The suggested solutions are examples that refer to varying characteristics like the size and situation of different activities. Concerning certain central problems the function of this report is merely to initiate a more profound dialogue. The planning proposals should be considered a framework, which can be adapted to suit future plans. The planning proposals do not constitute a plan that could immediately be implemented in detail. These are proposals that will form a guideline for the further stages of the design process after being approved by the National Board of Antiquities and Historical Monuments and other state authorities. Only the results of the further design stages can form the concrete basis of restoration and building work. On the other hand, it is important that work continues on projects that approved plans, that are not affected by the planning proposals, exist for.

The completion of this report also means that the Government, the City of Helsinki and various state authorities can commence concrete negotiations on their respective roles in the financing of the rebuilding of Suomenlinna. The money invested in this building work should not be seen merely as a sacrifice for the sake of preserving a monument. Suomenlinna will on completion of the restoration be a versatile environment for living and working in, with abundant cultural and spare-time services. A large part of the cost will be spent on general utilitarian buildings that would, even without the special characteristics of Suomenlinna, be needed anyway.

It has been emphasized, however, that the preservation of the special character of Suomenlinna, demands that the guidelines of these proposals are adhered to. This implies that all future planning, choice of activities and decisions affecting these matters should be based on these same aims.

Helsinki October 31st 1979

MARKKU LINNA

Chairman of the negotiating committee for the planning proposals for Suomenlinna

# SUOMENLINNA – A HISTORICAL RÉSUMÉ

(p. 106)

## The Swedish Period

In 1747 the Swedish Diet made a decision to build a centralized fortress as a defence base for the whole of Finland. The fortress was to be located in Helsinki and Augustin Ehrensvärd, a 37-year old artillery officer was called to realize the undertaking. Thus started the most far-reaching building enterprise that the Swedish Kingdom had ever before engaged in. Two years later the fortress was named Sveaborg, from which its old Finnish name Viapori was derived. In 1918 the name Viapori was changed to Suomenlinna, which nowadays is the official name of the fortress.

Three factors contributed to the decision to build Suomenlinna. In two wars Sweden had lost to Russia all the fortifications situated in the eastern part of the kingdom. To carry out a successful defence without fortresses was in those days considered unthinkable and thus the construction of new ones was seen as a necessity. The army was in need of bases.

Another factor was that whereas the Gulf of Finland had previously been a Swedish inland sea, it now contained the naval fortress of Kronstadt and a Russian navy. Thus a base was also needed for the Swedish navy. The previous wars had in addition substantially demonstrated the strategic importance of the Archipelago as an area which could not successfully be dominated by either the army or the navy. It required its own special kind of force, the Gunboat Flotilla. This new force thus also needed a base. These three requirements led to the building of a land- and seafortress in Helsinki.

Kronstadt can be seen as the Russian challenge and Viapori as the Swedish response to that challenge. Nearly a century earlier Karlskrona had been built by the Swedes as a challenge to the Danes who then responded with Christiansö. Viapori is the only one of these four Baltic naval fortresses ever to have experienced a full-scale siege. The consequences of the siege during the Swedish-Russian war of 1808–09 were devastating. The fortress whitstood but the garrison yielded. In less than a month "the human factor" obliterated the efforts of two generations.

The building of Viapori signified a politically far-reaching, almost desperate effort to try and prevent a division of the kingdom i.e. the loss of Finland. The task, however, proved altogether too immense. The building of Viapori signified an effort to build a bastion and a fortified town on a group of islands. This contributed greatly to the vast scale of the enterprise and also added numerous difficulties. The monument that remains, today's Suomenlinna, proved that Ehrensvärd, as a builder, was successful. He paid a high price, however, having to ignore all the regulations and standards that dictated contemporary fortress design and town planning.

The cohesive force of the monument and the key to an understanding of Suomenlinna is the fortification plan, which in those days was the equivalent of a town plan. Grasping the fortification plan is not an easy task. In fact it is impossible to understand at all unless you know about certain changes in the final aims, that took place during the construction work itself. These can be crystallized as follows:

1. The original plan from 1747 involved the construction of a dual fortress, in other words a combined land- and seafortress. The town of Helsinki, the Susiluodot-islands and some other islands were to be fortified. Kruunuvuori Bay was to become a protected naval base. Work based on this scheme was carried out during a few years both in Helsinki and on the islands.
2. This programme was radically cut down in the spring of 1750. The fortification of Helsinki was postponed and the work was concentrated on the islands, where each island was to be equipped with a closed fortress. The fortification of Helsinki was to take place later.
3. In 1774, after Ehrensvärd's death, new men drew up the final fortification plans. The plan to fortify Helsinki was now

abandoned altogether. This meant that Viapori which was being built on the Susiluodot-islands had to become an independent fortress, which in turn required the large-scale strengthening of the northern defense lines. From now on an attack by the enemy was likely to come from the direction of the mainland.

Those changes in the building programme resulted first in a decrease and later in an increase of the area to be fortified, the re-directing of defense lines and the building of new ones on the Susiluodot-islands.

Protected by the fortification, built for war-time use, a garrison town for peace-time use was created. This town was, next to Turku, the largest in Finland, although it had, in terms of town planning, very few similarities with an ordinary civilian town.

In the garrison town three different building types can be distinguished:

- a) Actual fortifications, which to whatever extent that was possible, were used as utilitarian buildings. The long bastion wings were built in such a way that they could be used as barracks, and so on.
- b) Other utilitarian buildings were grouped around open spaces, and given an architectural unity. The different squares were in town planning terms totally independent of each other. Ten such squares were planned, only one was completed.
- c) Private enterprise intervened and saved the situation, when it became clear that building operations run by the state were too slow, and also insufficient. The area was filled with privately built wooden houses, intended as temporary. These formed a noticeable contrast with the fortifications and the stone buildings around the squares. Only small fragments remain of this wooden town.

The most important group of buildings in Suomenlinna was also protected by the fortress: the dry dock of the Gunboat Flotilla with its workshops and stores. When the original equipment proved insufficient, large boat-houses were built outside the walls on the eastern shore of Iso Mustasaari.

As a fortress Viapori was well nigh completed and as a garrison town half built during the Swedish period. Because of this fact, the accomplishments during the Russian period were, in town planning terms, relatively modest.

## The Russian period

The Russians did not continue to strengthen the fortress after having conquered it. This fact, which in itself seems surprising, is explained by the general political situation in the world at that time. The Congress of Vienna and the Holy Alliance created a long period of peace in Europe, which was guaranteed by the Russian Czar. There was no need to build fortifications. The Gunboat Flotilla was not needed and the large dock basin became part of a canal.

The Crimean War showed subsequently in 1855, that the fortress was totally outdated. The development of artillery made it necessary to situate defense lines as far as possible from the object of the defense. The fortifications built in the 1860's were placed on the southern and western sides of Viapori and on the nearby islands; those built in the 1910's were built in the outer archipelago. The old fortress remained behind these lines. These new defense lines were in themselves building projects of a large scale and significance.

A large number of utilitarian buildings required by the garrison were built during the Russian period. The only larger project of the Neo-classical era was still closely connected to the old plans from the Swedish period. The aim was to complete two squares. Most of this work remained undone. Later, the so-called Russian garrison blocks were erected on Iso Mustasaari (buildings 71, 76–86) which proved to be the only novelty of the period as regards town planning. There was a fair amount of activity in the building operations even later, but after 1870 no notice was taken of planning considerations. This state of affairs, which makes the period 1870–1917 a sad one in the history of Viapori, was probably due to the fact that bureaucrats in St. Petersburg were now responsible for the planning. They lacked personal contact with the area and thus were not able to appreciate the old fortification plan and its buildings.

## The Period of Independence

During the years 1918–72 the old fortress was used as a Finnish military base. The buildings inherited from the Russians satisfied the demands of the garrison and very few buildings were built. The re-shaping of the church (1928), the utility building on Länsi Mustasaari (1951), and the new Primary School (1959) were the only building projects of any importance.

(Olof af Hällström)

### Reconstruction of buildings

(pp. 28–34, examples)

It is proposed to renovate the Castle Courtyard in Susisaari by reconstructing the main guard building and by outlining the most important other demolished buildings and constructions on the site. The original Castle Courtyard could thus be spatially envisaged in spite of the existence of the so called "Blue House" (B 39). The solution for Susisaari Castle Courtyard should however not be finalised without thorough investigation of different alternatives. The drawings show the Castle Courtyard before 1855, in its present state and with varying degrees of reconstruction.

The eastern end of the Galley Dock was filled up in connection with the construction of the aeroplane factory in 1915. There has been disagreement about the reconstruction of the sluice between this part of the dock and the Dock Bay. Reconstruction would require the demolition of the useful factory hall building.

As one possible solution it is suggested that the hall should at least for the time being be preserved, while the entrance channel is opened and the position of the dock basin is outlined. It might also be possible to reconstruct the sluice gate as an example of the technology of its time.

Suomenlinna Church. In the general planning proposals debate concerning the future of Suomenlinna Church (C 43), previously known as the church of Alexander Nevski, reconstruction is suggested. The present state of the church dates from 1922–28. The question is whether it should be reconstructed to its original appearance which was dominated by onion shaped cupolas. The structures of the original towers (not including cupolas) remain almost intact within the present facade of the church. Also, the present appearance has a certain historical value. It serves as an example of an architectural measure, inspired by the requirements of growing nationalism. Both alternatives should thus still be considered. Reconstruction would however necessitate the moving of the lighthouse.

## BACKGROUND AND CONTENTS OF THE GENERAL PLANNING PROPOSALS FOR SUOMENLINNA

### Background

After Viapori had been incorporated into the Republic of Finland on April 17th 1918 any integrated planning ceased for nearly five decades. This happened in spite of the fact that Kustaanmiekka and Susisaari were declared historical monuments by the Cabinet on 8th April 1919.

The random efforts of planning which did occur only concerned larger regional entities.

Fully comprehensive planning of Suomenlinna started in the 1960's. The Ministry formed a committee in 1969 to prepare proposals about the future administration of Suomenlinna, and to create development plan proposals for the area and its buildings. The report of the committee was completed in 1972.

### The compilation of Development Plan Proposals

In order to carry out continuous, effective restoration work in Suomenlinna, a ratified development plan must exist. This is why the National Board of Antiquities and Historical Monu-

ments was recommended by the Ministry of Education to compile a comprehensive development plan, based on the findings and conclusions of the committee, for the area and each individual building.

The National Board of Antiquities and Historical Monuments then formed the Suomenlinna development plan working group, to which Erkki Kairamo and Reijo Lahtinen, architects, were invited to act as principal designers. To supervise the work the Ministry of Education formed a negotiating council chaired by Mr. Markku Linna.

### Starting points and basic aims

(pp. 13–15)

#### Starting points

Suomenlinna is, in its entity, a historical monument which must survive for future generations to enjoy. The buildings are underused and decaying rapidly. The buildings are becoming ruined at a faster rate than they can be restored at with present resources. The value of Suomenlinna as a monument and the danger of the destruction of irreplaceable historical values have been the primary bases for the measures proposed in the development plan.

The importance of Suomenlinna as a garrison has by now ceased, while its importance as a fortress ceased as early as 1918. The dock in Suomenlinna ceased producing new vessels in 1974. Suomenlinna's importance as a recreation area has consistently increased since the 1960's. Outdoor recreation, which dominates, is limited by climatic factors and holiday periods. This has resulted in an unbalanced situation. 90 % of all the visits to Suomenlinna take place during the summer. There are so few all-year-round work places that public services cannot be profitable; even the services catering for the inhabitants operate on marginal profits only. These facts form the basis for the mode of action proposed in the development plan.

As well as forming the starting point, the historical past of Suomenlinna also creates the framework for future design and planning work. Decisions and a town-planning level are based on previous general plans and realized projects. Those concerning individual buildings depend on wholly or partly destroyed structures, old drawings and specifications, for guidance.

#### Principal aims

The principal aims of the Development Plan Proposals are to preserve Suomenlinna as a historical monument and to create a framework for future restoration:

1. As an international and national place of interest
2. As a regional place of interest, a recreational area and cultural centre
3. As a vital environment to live and work in.

#### Aims of the construction work

The aim is that all buildings should be restored and taken into use. Demolition is avoided, unless it becomes necessary due to measures resulting in improved usage. Important historical constructions and outdoor areas will be restored as sights and for recreational use, as well as the dwelling-houses and utility buildings.

New building is to be based on utilitarian demands and will follow the principal aims as stated in the Development Plan Proposals. New building can take place only in such places where a conflict with the historical past cannot occur.

Although Suomenlinna is not merely an object for preservation, this aspect should be strongly emphasized. There is no justification for jeopardising the existence of historically important sites and constructions. Thus all measures that cause irretrievable loss of old cultural values should be avoided.

The reconstruction aims are directed towards a clarification of the various historical strata that exist in Suomenlinna. Thus both these individual strata and the totals they form should be clearly outlined. To achieve these aims it is suggested that the essential parts of destroyed totals should be marked out and that the most important details should be reconstructed.

## **Functional aims**

The functions should be appropriate to the historical environment. Since Suomenlinna is an island fortress, activities connected with the sea can be considered appropriate, being traditional functions as well as applicable today. In order to maintain a clarity in the historical unity, functions and activities alien to the character of Suomenlinna should be avoided. Free entry for the public to historically interesting sights should be secured. These buildings could function purely as sights or they could house activities of a sufficiently public character.

## **The Planning Proposals as a design guide**

When appraising the Planning Proposals it is important to remember that most of the suggested activities are as yet merely proposals. The distribution of these activities depends on such decisions which within the time-table of the compilation of the planning proposals have been impossible to ratify. The suggested functions should thus be treated as model solutions that indicate their scale, location and relevance to Suomenlinna. The activities and functions have thus not categorically been laid down and determined.

The proposed extent of new building as shown in the illustrations is based on the maximum permissible amount. The aim is not to reach this total but to achieve a final result that adheres to the main principles listed above and takes place as a response to localized needs.

## **Restoration of buildings and new building**

The need for repairs has been determined through thorough examination of the present building stock. This inventory has facilitated the compilation of necessary long-term cost estimates and implementation time-tables.

### **New buildings**

(pp. 35–42)

The construction of the large service centre of Länsi-Mustasaari was interrupted in 1774. It is suggested that building continues based on the old plans, using modern building technology in a sensitive manner. The drawing showing the buildings on Länsi-Mustasaari is based on a reconstruction using the original plans.

It is suggested that the area of wooden housing on Iso-Mustasaari should be supplemented with housing comparable to the existing. Small-scale services can be included to continue the "field shop" tradition of the fortress. The most suitable type of building for the areas is a one- or two-family house that complies with the conditions for state mortgages. No single type or unit should be used throughout the scheme. Every building must be designed separately and every design based on a design guide laying down the principles for external finishes, colours, roof pitches etc.

The small-boat harbour on the eastern shore of Iso Mustasaari has traditionally been used as a boat depot. Two Russian boat-houses (C 60 & 61) remain in the area. It is suggested that these traditional boat-houses should be supplemented with comparable buildings. These could be used both for storage and construction of boats.

## **Outdoor areas and traffic**

(pp. 44–45)

### **Roads and squares**

The condition of the outdoor areas is at present as bad as that of the buildings, almost throughout the area.

The road network now covers the whole area. The contours of the roads have changed wherever surrounding buildings undergo a more thorough restoration, the roads should be rebuilt to their original contours. Walkways, gardens, courtyards and parks form continuous pedestrian routes. The road

coverings and the fact that they are mainly intended for pedestrian use call for strict speed limits. For motor vehicles the recommended limit is 20 km/h.

### **The landscape of Suomenlinna**

The landscape is almost wholly man-made. There has always been a clear division into three different landscape categories: public green areas in their natural state, closed gardens and built-up nature. This still remains true today, although the distinction has become somewhat blurred due to the changes in usage patterns and the increasing number of visitors.

The aim here is to recreate the atmosphere of the 18th and 19th centuries through environmental care. This requires a re-programming of present patterns of care, as well as rebuilding and restoration.

Although the environment is of great historical value, maximum selfsufficiency of the green areas should be a priority.

### **Reparation of the Fortress Walls**

(p. 50)

The Fortress Walls should be restored in such a way, that their appearance is logical in terms of their present shape and condition and in accordance with the historical requirements set by these structures and their surroundings.

Later additions, which have enhanced the value of the walls as fortifications as arms technology and warfare have progressed, should be considered historically equally important as the original parts of the walls.

### **Environmental service**

(pp. 51–58)

**Heating.** Most of the buildings in Suomenlinna are heated by means of heating stoves. The most common fuel is wood. In some parts of the area there are centrally heated buildings. Some solid fuel boilers in these buildings are in a bad condition. It is suggested that Suomenlinna should be connected to the Helsinki City heating network by 1981. A tunnel for the ducting will be constructed from Kaivopuisto under Särkkä to Länsi Mustasaari. Water pipes and possibly drainage pipes will also be placed in the tunnel.

**Drainage.** At the moment the drainage system in Suomenlinna is inadequate. Most of the homes lack drainage altogether. Almost all the drains are individual and flow straight into the sea.

It is proposed that the drainage networks should be built separately for each area and island in such a way that the main sewers are directed to pumps near the shore, whereby the waste flows along the pressure drains at the bottom of the sea to the central pumping station and from there through the tunnel, joining the drainage network of Helsinki.

**Water.** The Helsinki City waterworks main from the city runs along the bottom of the sea through Särkkä to Länsi Mustasaari and continues from there to Pikk Mustasaari and Iso Mustasaari. So called summer mains are in use on Susisaari and Kustaanmiekka, which are connected to the mains during the summer.

It is proposed that the mains network should be extended to cover all the islands. The water mains should wherever possible use the same routes as the heating ducts and drains. The main from the city will also be situated in the same tunnel as heating ducts etc.

### **Traffic**

(pp. 60–63)

Most of the traffic, it is recommended, should continue to operate using the present ferry. The vehicle space on the ferry is to be taken into use for passengers in such a way that it can, when necessary, accommodate an emergency vehicle.

The goods traffic will from autumn 1978 be served by a separate service ferry, which will be able to operate all the year round.

The Suomenlinna area should in the future be developed as a carfree community. Long range plans recommend the use of horses for service traffic.

## The Activities

When choosing and locating activities suitable and appropriate for Suomenlinna the following factors, among others, should be considered:

- Activities that in various ways relate to the sea or utilize it should have priority
- Isolated and insular activities should not be encouraged. All functions should be able to co-operate, and free movement should be secured for the public in all areas.
- It would also be preferable if new activities and functions were such that they could be divided into smaller operational units which could be dispersed in different parts of Suomenlinna
- Preservation of the environment and the nature and the aims related to these matters should be emphasized when choosing and placing new functions
- The basic service should be appropriate and in scale with the planned population figures in such a way that those living or working in Suomenlinna enjoy a comparable situation to those living elsewhere in the city. In determining the scale of services for inhabitants and visitors, the special characteristic of the island as a place for tourism should be taken into account.

Required and suggested activities have been grouped in the general planning proposals using the following division:

1. Inhabitation, permanent and temporary, including directly related services
2. Other services connected to inhabitants and visitors
3. Places of work

### Inhabitation

The population of Suomenlinna at the beginning of 1974 was 1070 permanent and 500 temporary inhabitants, the latter mainly students at the Naval Academy and inmates of Suomenlinna occupational open prison. The total living area was 19.000 m<sup>2</sup>, consisting of 326 dwellings. The average size of dwelling was thus just under 60 m<sup>2</sup>. The living area per person was on average 18 m<sup>2</sup>.

The total capacity for housing in terms of living area will, when the restoration works and the new building has been carried out, be approx. 61.000 km<sup>2</sup>.

With a density of 30 m<sup>2</sup>/person the future population would be approx. 2035 persons. When using 34 m<sup>2</sup>/per person the corresponding figure is 1800 persons. It is on this basis that the permanent population figure of 2000 has been chosen as a guideline for planning.

### Houseboats

A limited number of houseboats should be placed in Suomenlinna. The boats should be required to pass the annual test of seaworthiness. They should also be operable by their own engines. They would be placed in two or three groups in different parts along the Suomenlinna shoreline. The quays should be so equipped that the houseboats could be connected to the environmental service ducts and mains. The number of houseboats is unlikely to exceed 15–30. The corresponding number of inhabitants would be 50–60.

### Services

Services that exist for the inhabitants are reasonably satisfactory. Public services are, however, insufficient. Special

events, guided sightseeing tours and catering services, all of which happen only during the summer season, do not significantly improve the general standard of services.

Traffic is also included among the public services. This is on the whole operating in a satisfactory manner. The public sector is supplemented by private boat traffic during peak seasons.

It is important that the same standard of services is available for the people of Suomenlinna as for those living elsewhere in Helsinki, in spite of the relative isolation of the area.

Suomenlinna is an important object for open-air recreation and sightseeing. A level of services should be provided, which would satisfy the basic nourishment and hygiene requirements of the visitors. Sufficient orientation aids and information about the area and its history should also be provided for the tourists, as well as shelters in case of bad weather. The demands of all different social and age-groups should be treated equally in planning these services.

These services should be so planned that they do not clash or interfere with the existing historical character and values. Services connected to the historical traditions of the surroundings should be emphasized.

### Other work places, institutions

(pp. 86–90)

In addition to public and private commercial enterprise, the most notable employers in Suomenlinna are Suomenlinnan Hoitokunta (subdepartment of the Ministry of Education that is in charge of the maintenance and future planning and construction work in most of Suomenlinna) part of the National Board of Antiquities and Historical Monuments, the Naval Academy and the Suomenlinna dock of Valmet Oy. Approx. 180 people work for these employers. The occupational open prison has approx. 100 inmates. Service jobs and other work places raise the overall figure to approx. 400 permanent employees, and to approx. 500 if seasonal work is included.

The occupational open prison will remain in Suomenlinna until the restoration work has been completed. The maximum number of inmates will be approx. 150.

The overall number of staff at the Naval Academy is estimated at approx. 100. When conscripts and part-time students attending courses are included, the maximum capacity is approx. 400–500 men.

The utilization of the buildings and outdoor areas belonging to the dock of Valmet Oy could be intensified. Parts of the complex could, in stages, be taken into public use. The dock operations would be concentrated mainly in the western end, around the outer dock basin. It would still be possible to use the larger basin for longer-term repair work.

The number of staff at the dock varies between 20 and 60 people.

## Implementation of the General Planning Proposals

(p. 91)

The implementation time-table is based on 20 years of building. It is estimated that the total cost, including all the measures mentioned in the General planning proposals, will amount to 340 mill. Fmk (1977 index).

1. 1809 general plan of Viapori Fortress.
2. Proposed general plan/Roof plan.
3. Proposed general plan/plan.
- 4–7. Effects of wear and tear on fortifications, sand banks and buildings.
8. Proposals for the development of the central island. Birger Brunila, Architect, 1919.
9. Plan for Suomenlinna dock by the State Ship Building Co. 1943.
10. Diagram showing the connections between the General Planning Proposals and related civil authorities.
11. Compilation program for General Planning Proposals.
12. Plan for Viapori from 1793.
13. General plan for Viapori from 1822.
14. Model photograph of Viapori (around 1808). In the foreground the Galley Dock. To the left behind the dock, the Susisaari Castle Courtyard. In the top right hand concern the Polhem Barracks (Photo: Stockholm Military Museum).
15. First sketches for the hospital on Pikku Mustasaari from 1820.
16. In spite of efforts towards a matching aesthetic approach, the Primary School does not respond to the surrounding fortification walls in a satisfactory manner.
17. Suomenlinna today.
18. Kustaanmiekka. Detail from illustration map (ill. 3). Scale 1:2500.
19. Susisaari. Detail from illustration map (ill. 3). Scale 1:2500.
20. Iso Mustasaari. Detail from illustration map (ill. 3). Scale 1:2500.
21. Pikku Mustasaari and Länsi Mustasaari. Detail from illustration map (ill. 3). Scale 1:2500.
22. Särkkä. Detail from illustration map (ill. 3). Scale 1:2500.
23. Building plan
 

New buildings, stone .....	19 150
New buildings, lightweight incl. wood .....	18 050
Reconstruction, new interiors	

 Canopy
 Buildings to be rebuilt
 Attic space possibly taken into use ..... 4 150
 Tunnel, underground space ..... 3 630
 Buildings to be demolished ..... 3 590
 Roofs to be demolished ..... 3 650
24. Classification of building stock according to present condition
 

0 Basic rehabilitation been carried out	
1 Satisfactory condition (categories 1–3 in the inventory)	
2 Poor condition (Category 4 in the inventory)	
• Defect requiring immediate repair (i.e. leaking roof)	
- 25–27. Part of a series of photographs taken from the flagtower of the Höpken Bastion by colonel Ivaskevich in 1901.
28. The southern gable of the west wing (C 28) of the Ehrensvärd Crownwork in its present state.
29. The southern gable of the east wing (C 40) of the Ehrensvärd Crownwork in its present state.
30. Original elevation of the west wing (C 28).
31. Original elevation of the east wing (C 40).
32. The changes in the elevation of the west wing (C 28) made in 1856.
33. Section of the west wing (C 28) in its original state and after the changes of 1856.
34. Drawing of the inventory chamber from 1910. Compare ill. 26 & 27.
- 35–36. Drawing of the gate between the "Honour" and Härleman Bastions from 1892. Section, plan and north-west elevation.
37. Present state of Susisaari Castle Courtyard, from the west.
- 38–42. Alternative solutions for Susisaari Castle Courtyard. Ill. 38 shows the present situation and ill. 42 the probable situation in Ehrensvärd's time.
43. The photograph of ill. 38 reconstructed using the alternative in ill. 40.
44. Kustaanmiekka fort according to drawing from 1821. The building of the sand banks was started four decades later.
45. Plan for drinking water basins in Kustaanmiekka 1840.
46. Drawing of the Casimir Wrede Tenaille from 1787. (Part of a larger drawing).
47. Proposal to restore the harbour by the Hamilton Bastion and Kultaranta. Detail from illustration map (ill. 2).
- 48–49. The Galley Dock from the east and south-west. Photograph of model of Suomenlinna (Stockholm Military Museum).
50. First phase of the restoration of the Galley Dock. Detail from illustration map (ill. 2).
51. Long term (20–30 years) alternative plan for the restoration of the area shown in the previous illustration.
- 52–53. Perspectives of the proposals shown in ill. 50 and 51.
- 54–57. The Galley Dock with equipment during the Swedish time. Drawings from 1778–81.
58. The destroyed part of the Härleman Bastion underneath the word "Työh. 12". In the right hand top corner the gate be-
- tween the "Honour" and Härleman Bastions. Detail from illustration map (ill. 3).
- 59–60. Present and original state of Suomenlinna Church. The latter photograph around 1910.
61. Shown on the map are the Blomcreutz and De Carnal Caponiers and the "Clear Conscience" Ravelin, without their present roof structures.
62. Similar illustration of the Hamilton Fortification. Details from illustration map (ill. 2).
63. Alternative solutions for converting the top floor of the brewery-bakery building into flats.
64. The 1747–53 plan for the service centre on Länsi Mustasaari.
65. Proposed extent of new building on Länsi Mustasaari. Detail from illustration map (ill. 2).
- 66–69. Photo montages and model photographs of the present state of Länsi Mustasaari and suggested development.
70. Reconstruction of the 1747–53 plan for Länsi Mustasaari.
71. Section of the Bastion on the eastern shore of Länsi Mustasaari as suggested in the Development Proposals.
72. Development proposals for Länsi Mustasaari. Scale 1:2500. Detail from illustration map (ill. 2).
- 73–76. Elevations of the proposed development of Länsi Mustasaari. East (73), west (74), north (75) and south (76).
77. Proposed infill development for the area of wooden houses in the western part of Iso Mustasaari. Detail from illustration map (ill. 3).
78. Roof plan of the area shown in 77. Detail from illustration map (ill. 2).
79. Map of the area of wooden houses on Iso Mustasaari from 1848. The outline of the church, which was built on that spot a few years later is shown on the map.
80. Perspective illustration of the proposals shown in ill. 77 and 78.
81. Examples of possible types of infill development. A photographer's studio has been planned for the attic of the present building C 15.
- 82–83. Old boat-house types. 1808 and 1856.
84. Proposed arrangement of the small boat harbour on the eastern shore of Iso Mustasaari. Detail from illustration map (ill. 2).
- 85–86. Old plans showing details of the harbour. Ill. 85 from 1809, ill. 86 from 1851.
- 87A–87B. Proposal for the courtyard area of the Ehrensvärd Crownwork.
 

Details from illustration maps (ill. 2 & 3).
--
- 88–89. Perspective drawings relating to ill. 87A–87B.
90. Proposed development on the western shore of Iso Mustasaari.
 

Detail from illustration map (ill. 2).
--
91. Proposed arrangement of the service area on the eastern shore of Iso Mustasaari. Detail from illustration map (ill. 2).
92. Proposed extension of the Suomenlinna Occupational Open Prison within its present area on the southern tip of Iso Mustasaari.
 

Detail from illustration map (ill. 2).
--
93. Alternative lay-outs for the excavation of the service tunnel.
94. Proposed infill development for the area of wooden houses in Kultaranta. Detail from illustration map (ill. 2).
95. Proposed infill development for the area of wooden houses by the dock on Susisaari. Detail from illustration map (ill. 2).
96. Detail of map of Kultaranta on Susisaari from 1842.
97. Present west elevation of the Vicarage on Susisaari.
98. Building areas and volumes
 

65 • 45 • 300	total area • habitable area • volume, old building stock
180 • 500	total area • volume, new building stock
(s)	interior
	floors (no of)
99. Pavement leading from Iso Mustasaari bridge to Höpken Bastion with its cobbled rainwater gutter.
- 100–104. Old Plans of fences and railings for different parts of Suomenlinna. 101 from 1913, the others from 1856.
105. Classification of green areas.
106. Plan for the cannon stations in the northern part of Länsi Mustasaari from 1880. Note the original sharp form of the walls.
107. A drawing of the situation in 1779 which shows the structures on the shoreline on Susisaari north of the Galley Dock.
- 108–114. Suggested alternative solutions for shoreline structures.
115. Proposed quays for the Iso Mustasaari small boat and service harbour. Grading and boring points and cross-section of the breakwater.
116. Shores, shore fortifications and walls
 

Symbol of shore structure
Type of shore structure
Symbol of shore fortification or wall
Shore fortification
Wall

- 117–120. Different fittings and equipment related to the fortification walls: cannon station from 1828 (117), the forts of Susisaari and Kustaanmiekka were equipped with guard huts built of stone (118), wooden bridges, fences, guarding platforms etc in the Höpken Bastion from 1820 (119, 120).
121. The proposed service tunnel from the mainland to Suomenlinna.
- — tunnel
    - tunnel rises to ground level
122. Basic principle of the construction of the heating network.
123. Basic principle of the construction of the plumbing and drainage networks.
124. Electrical supply network, centralized aerial and control system 1.
- 125–126. Some light fittings from the Russian period still remain in Suomenlinna.
127. Lighting map of Iso Mustasaari, probably from the end of the 19th century.
128. Electrical supply network, centralized aerial and control system 2.
129. Proposal from 1974 by the Helsinki City Planning Office for the re-arrangement of the Market Square area.
130. Passenger counts by ferrytimes 12–15.1.1972.
131. Passenger counts by ferrytimes 25–31.5.1974.
132. Forecast of the increase in the number of one-way trips.
133. Traffic connections between Suomenlinna and the City.
  - Pedestrian traffic, main connection
  - Pedestrian traffic, auxiliary connection
  - Tram- and bus-routes
  - Goods traffic, main connection
  - Goods traffic, auxiliary connection.
134. Horses had disappeared from Suomenlinna by the turn of the decade 1960–70.
135. A suitable type of service ferry for Suomenlinna could be this ice-reinforced goods ferry (Parkano Oy).
136. The dump on Iso Mustasaari.
137. Refuse collection, proposal.
138. Services, proposal.
139. Inhabilitation and related services/present situation.
140. Various ways of using attic spaces are indicated in this section through the Palmstierna Barracks.
141. Inhabilitation and related services/proposed.
142. Other services/present situation.
143. It is proposed that the childrens' day care centre on Iso Mustasaari should be located primarily in the central Bastion of the Ehrensvärd Crownwork. Detail from illustration map (ill. 3).
144. On Länsi-Mustasaari the children's day care centre could be located in the new building near the shore. Detail from illustration map (ill. 3).
145. Other services/proposal.
146. Proposal for the service centre, offices and staff facilities for Suomenlinnan Hoitokunta on the eastern shore of Iso Mustasaari.
147. Detail from illustration map (ill. 3).
- 148–150. Summer- and winter mooring and storage of boats: Susisaari dockyard and visitors' harbour on the northern shore of Kustaanmiekka (148), jetties and boat-houses in the s.w. corner of Iso Mustasaari (149), and the buoying area between Pikkku and Länsi Mustasaari with surrounding mooring places.
- 151–153. It is proposed that a Course Centre (151), including hotel facilities and conference- etc. rooms should be placed in the eastern wing of the Ehrensvärd Crownwork (C 40), lecture theatres (152) in the old dining hall building (C 81), and public performance and exhibition spaces (153), in the von Fersen Tenaille.
- 154–156. The vaulted interiors of the Wrede and "Virtue" Bastions are sights in themselves (154), the Carpelan Bastion on Kustaanmiekka could house the Suomenlinna Museum of Fortifications (155) and the Ehrensvärd Museum could stay in its present location (B 40).
157. Pumping equipment in the von Fersen Tenaille. Drawing from 1856.
158. Drawing of the Galley Dock sluice gates from 1778.
159. It is proposed that the Vesikko submarine is moved from its present location to the western shore of Iso Mustasaari.
160. It is proposed that the combined Museum of Naval Warfare is placed in parts of the Inventory Chamber (C 74) and in the Sheet Hall (B 5). The shore area north of the Sheet Hall is a suitable outdoor exhibition area for the Museums of Naval Welfare. The present oil store (C 37) with its external areas could house the Fishing Museum.
- 161–169. Feasibility studies on the use of the "Clear Conscience" Ravelin as an outdoor summer theatre: Model photograph of project by Osmo Mikkonen, architect (ill. 161), alternative functional solutions for the theatre by Pentti Piha, architect (ill. 162–169).
170. Proposed performance area on the southern tip of Kustaanmiekka.
171. The pumproom of the von Fersen Tenaille. Compare ill. 153.
172. A cultural and activity centres for children is proposed for the Manège C 77.
173. It is proposed that the southern parts of the Hessenstein Horn-work and the Inventory Chamber are reserved for the common use of different youth organisations.
- 174–176. It is suggested that terminals for tourism are established near the public transport connections. The Kurikomppania building A 3, on Kustaanmiekka (174), part of the ground floor of the Adlerfelt Traverse B 1 (175), part of the Rantakasarmi building C 1 on Iso Mustasaari, would be suitable for this purpose.
- 177–179. The central club-meeting- and restaurant facilities in Suomenlinna should be situated in the western wing of the Ehrensvärd Crownwork (C 28). The top floor could contain hotel facilities. Sketch plans (ill. 177), vaulted interiors on the ground floor (ill. 178) and the first floor (ill. 179).
180. Future work places.
181. The Naval Academy on Pikku Mustasaari. The old casement-vaulted fortifications are suggested to be kept as sights. The same applies to the old Mortuary D 9 with its original operating tables.
182. The activities of the Valmet Oy Dock will be concentrated around the present outer dock basin.
183. The proposed extension of the Suomenlinna Occupational Open Prison within its present area.
184. The "Kolhoosi" building (B 28) on Susisaari has been suggested as a main alternative for the location of the primary activities of the Nordic Arts Centre.
185. The two alternatives for locating the Naval Research Institute are the ground and first floors of the eastern side of the northern part of the new building on Länsi Mustasaari and part of the reconstructed Bastion building on the eastern shore of Länsi Mustasaari. It is suggested that facilities for the Protection Secretariat of the Baltic Sea area placed near the Naval Research Institute.
186. Facilities for the Fishing Industry Training Centre and the Fish Research Institute could be situated in the courtyard area of the Ehrensvärd Crownwork.
187. The suggested alternative for the situation of the Greek Orthodox Monastery Annexe is the so-called Folded Curtain (C 53).
188. It is suggested that facilities for the Open Art School and the Graphic Paint Workshop are provided in the so-called "Rag Store" building (B 20).
- 189–190. Facilities could be provided for boat building and repair activities on the eastern shore of Iso Mustasaari in connection with the small boat harbour (189) and from the present dock in Susisaari.
191. Implementation time-table of the General Planning Proposals for Suomenlinna 1974.
192. Implementation costs of the General Planning Proposals for Suomenlinna.
193. Services during building operations.
194. Perspective drawing.
195. Map showing the historical strata of the architecture in Suomenlinna.



## ВВЕДЕНИЕ

Это издание на шведском, английском и русском языках содержит в сокращенном виде основные пункты проекта эксплуатации Суоменлинна (ISBN 951-9074-18-X) тексты и иллюстрации.

Опубликование перевода сочли необходимым из-за расстущего международного интереса, проявляемого к восстановлению Суоменлинна. Одной из целей реставрации Суоменлинна является, именно, восстановление его в значительный международный памятник.

Уже в ближайшем будущем проектирование Суоменлинна будет соприкасаться с интересными и сложными реставрационными проблемами. При их решении предусматривается выслушать мнения не только отечественных но и авторитетных международных лиц. Надеемся, что перевод будет, со своей стороны, служить также этой цели. Государственная районно-эксплуатационная контора Суоменлинна, которая несет ответственность за восстановление Суоменлинна, будет теперь публиковать также сокращенные переводы других своих важных проектов.

В начале каждого раздела этого перевода указано местонахождение соответствующего текста в проекте эксплуатации Суоменлинна. Порядок глав проекта эксплуатации изменен в переводе так, что первой, непосредственно после предисловия, поставлена глава, в которой рассматриваются ранние исторические периоды и описание настоящей обстановки Суоменлинна. Затем следуют главы, описывающие основной проект, его цели и прошлое.

В Суоменлинна 28-го сентября 1979 г.

ЯАККО НУММИНЕН

Постоянный заместитель министра при Министерстве просвещения, Председатель Государственной районно-эксплуатационной конторы Суоменлинна

## ПРЕДИСЛОВИЕ

(проект; стр. 5)

В проектировании Суоменлинна достигнут важный этап. Восстановление ценного древнего памятника начнется после того, как будет разработан и утвержден проект всеобщего его использования.

Целью проекта эксплуатации Суоменлинна не является окончательное принятие решений, осуществляемых при реставрации Суоменлинна. Это подтверждается уже существующим проектом эксплуатации, согласно которому многие вопросы можно разрешить различным образом. Предложенные решения служат примерами характера, размера, расположения и других видов функционирования. С другой стороны, возникло лишь желание подвергнуть некоторые вопросы более содержательному обсуждению. Таким образом, проект является своего рода ориентировочным проектом, который при дальнейшем проектировании может подлежать пересмотру. Характер проекта эксплуатации Суоменлинна не позволяет приступить непосредственно к осуществлению деталей. Данный проект, который после обсуждения и заключения Музейного ведомства станет основой утверждаемого проекта эксплуатации Суоменлинна, будет служить руководством к следующим стадиям проектирования. Лишь на их основе можно будет начать восстановительные или строительные работы. С другой стороны, необходимо, чтобы восстановительная работа на тех объектах, которые не входят в состав проекта эксплуатации и, о которых имеются принятые решения, продолжалась полным ходом. Окончание подготовки проекта эксплуатации Суоменлинна означает также, что, с одной стороны, государство и город Хельсинки и, с другой стороны, различные органы государственной власти могут вступить в конкретные переговоры между собой касательно своего экономического участия в восстановлении Суоменлинна. Средства, вложенные в строительство, не должны считаться затратами ради охраны памятника. Суоменлинна станет после восстановления жизнеспособной средой для жилья и работы, а также важным и многосторонним центром культуры и отдыха.

Большая часть расходов на восстановление приходится на обычное полезное строительство, осуществление которого было бы в любом случае необходимым, несмотря на особый характер Суоменлинна.

Следует, однако, особенно подчеркнуть, что сохранение характера Суоменлинна предусматривает то, что дальнейшее проектирование будет придерживаться тех главных принципов проекта эксплуатации, которые будут стремиться сохранить указанные пределы. Это предполагает то, что дальнейшее проектирование Суоменлинна — основы выбора, регулирующие характер функций, и решения, оказывающие на них влияние, должны осуществляться на основе одинаковых принципов.

В Хельсинки 31-го октября 1974 г.

МАРККУ ЛИННА

Председатель совещательной комиссии проекта эксплуатации Суоменлинна

# ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР СУОМЕНЛИННА

(проект; стр. 106)

## Шведский период

Сессия парламента Швеции вынесла в 1747 году резолюцию о строительстве центральной крепости для главной базы обороны всей Финляндии. Крепость решили расположить в Хельсинки и Аугустин Эренсверд. 37-летний офицер артиллерии был приглашен осуществить замысел. Так началось самое грандиозное строительство, за которое шведское государство когда-либо принималось. Через два года новая крепость получила название Свеаборг, откуда и ведет начало его прежнее финское название Виапори. В 1918 году Виапори было переименовано в Суоменлинна, которое является сегодня официальным названием крепости.

К принятию этого решения привело три фактора. Во время двух войн Швеция потеряла все прежние крепости в направлении России. Уже этот факт заставил строить новые сооружения, так как по понятиям того времени успешную оборону без крепостей было невозможно даже вообразить. Требовалась база для сухопутных сил. Во-вторых, на Финском заливе, который раньше являлся внутренним морем Швеции, появились кронштадтская морская крепость и российский флот. И так, потребовалась база для шведского флота. В-третьих, полученный военный опыт наглядно показал, что архипелаг играл военную роль как территории, над которой ни армия ни океанский флот не могли господствовать. Для архипелага требовался специальный род войск — шхерный флот. Он, со своей стороны, требовал базу. Эти три фактора привели к решению соорудить в Хельсинки земляную и морскую крепость.

Кронштадт можно считать вызовом русских, а Виапори — ответом шведов на этот вызов. Около ста лет тому назад построили соответственно Карлскруна, как вызов шведов, а Кристианье — ответом датчан на это.

Из этих военно-морских баз Прибалтики лишь одна — Виапори — претерпела блокаду и с разрушительными последствиями. Во время Финской войны в 1808 году крепость выдержала атаку, но гарнизон изменил долг. Усилия двух поколений свелись за месяц к нулю из-за «человеческого слабости». Строительство Виапори являлось в политическом отношении грандиозной и почти отчаянной попыткой предотвратить угрозу разделения государства, т.е. потерю Финляндии. Задача была, однако, непосильной. В архитектурно-историческом смысле строительство Виапори значительно тем, что расположение бастионной крепости и города-крепости должно было вписаться в шхерный пейзаж. Уже с этой точки зрения замысел являлся грамадным по своим масштабам и, притом, крайне трудным. Однако, дошедший до наших дней памятник Суоменлинна доказывает, что Эренсверду удалось решить задачу, хоть и дорогой ценой. Он был вынужден отказаться почти от всех правил, которые тогда соблюдались при проектировании крепостей и городов.

Главная сила памятника заключается в фортификационном проекте, который является ключом к пониманию Виапори. Фортификационный проект в то время соответствовал современному проекту детальной планировки. Исследователю он открывается с трудом. В сущности, его нельзя вообще понять без ознакомления с некоторыми изменениями, сделанными в постановке самой цели во время работы. Они излагаются коротко в следующем:

1. Первоначальный проект от 1747 года предусматривал двойную крепость, иначе говоря, строительство соединен-

них наземной и морской крепости. Требовалось укрепить город Хельсинки, острова Сусилуодот и некоторые другие острова и превратить плес Крюунувуори в защищенный военный порт. В рамках этого проекта работали пару лет как в Хельсинки так и на островах Сусилуодот.

2. Весной 1750 г. эта программа была радикально сокращена: от фортификации Хельсинки решили пока отказаться и сосредоточить работы на островах Сусилуодот, где на разных островах предусматривалось построить закрытые крепости.

Фортификацию Хельсинки намеревались осуществить позднее.

3. В 1774 году, после смерти Эренсверда, новые лица составили окончательный фортификационный проект. Фортификацию Хельсинки отставили окончательно. Это означало, что Виапори, построенный на Сусилуодот, должен был превратиться в самостоятельную крепость, что, со своей стороны, требовало грандиозного укрепления линий обороны с северной стороны. Впредь атака врага осуществлялась бы, очевидно, со стороны суши. Эти изменения в программе строительства отразились на островах Сусилуодот и изменением укрепляемой площади, перемещением фронтов обороны и сооружением новых линий.

Вместе с крепостью, спроектированной и построенной для использования в военное время, возник также защищенный ею гарнизонный город мирного назначения. Этот город был в Финляндии вторым по величине после Турку, хотя с точки зрения планировки в нем было мало общего с обычным штатским городом. В гарнизонном городе можно выделить три различные группы типовых построек: обычным штатским городом. В гарнизонном городе можно выделить три различные группы типовых построек:

а) Сами фортификационные сооружения и укрепления, которые использовались по мере возможности и в бытовом назначении. Так, длинные флигели бастиона были построены для размещения в них казарм и т.д.

б) Остальные здания бытового назначения были сгруппированы на площадях по общей архитектурой схеме. Каждая площадь была полностью независима от другой в отношении детальной планировки. Их было намечено построить десять, но только одна была построена.

Частное предпринимательство спасло положение, когда государственное строительство оказалось слишком медленным и совершенно недостаточным. Территория заполнилась временными деревянными домами, построенными частными лицами. Они составляли бросающийся в глаза контраст укреплениям и каменным домам площадей. От этого деревянного городка осталась лишь ничтожная часть.

Крепость оберегала также важнейший строительный комплекс Виапори: доковой бассейн шхерного флота и прилегающие к нему рабочие помещения и склады. Так как первоначальное оборудование оказалось недостаточным то, с наружной стороны стен, на восточном берегу острова Исо Мустасаари, были построены еще большие навесы для лодок.

В шведский период строительство Виапори как крепости было почти закончено, а как гарнизонный город остался недостроенным. Поэтому русский период невольно составил лишь скромную часть в отношении детальной планировки.

## Русский период

Русские не принялись укреплять недавно завоеванную ими крепость. Этот, в сущности, странный факт объясняется событиями политической жизни того времени. Венский конгресс и Святой альянс создали в Европе длительный

мирный период, гарантированный царем России. Не было повода для фортификации. Также не особенно требовался шхерный флот и большой бассейн стал частью канала. Полученный опыт в Крымской войне в 1855 году показал полную устарелость крепости и ход развития артиллерии заставил расположить оборонительные линии как можно дальше от защищаемого объекта. Укрепления 60-х годов 19 века были расположены на западных и южных берегах Виапори и соседних островах, а укрепления 10-х годов 20 века на отдаленных шхерах. Старая крепость осталась позади них. Сами по себе эти новые оборонительные позиции являются масштабными и строительными сооружениями. В русский период строили обильно требуемые гарнизоном бытовые здания. Единственный крупный архитектурный проект ампирного периода еще тесно связывался с бывшими проектами шведского периода. Стремились закончить строительство двух площадей. Большой частью работа осталась незаконченной (ср. D 12). Позднее возник т.н. русский гарнизонный квартал на острове Исо Мустасаари (здания С 71, 76—86), который остался единственной новизной детальной планировки за весь период. Однако, строительство было и позже довольно оживленным, но после 1870 года на новостройках прекратили обращать внимание на планировочные обстоятельства.

И поэтому русский период 1870—1917 г.г. — это печальная эпоха в истории Виапори, вызванная, очевидно, тем, что проектирование было передано под ответственность бюрократов Петербурга. У них отсутствовал личный контакт с Виапори и, поэтому они не отдавали должного старому фортификационному проекту и старым зданиям города.

## Финский период

Бывшая крепость служила финским гарнизоном в период 1918—1972 гг. Здания, унаследованные от русских, удовлетворяли потребности гарнизона — строительство было в застое. Единственными важными строительными проектами являлись: изменение внешнего вида церкви — 1928 г., здание обслуживания на острове Лянси-Мустасаари — 1951 г. и новая народная школа — 1959 г.

(Улоф аф Хельстрём)

## СОДЕРЖАНИЕ И ПРОШЛОЕ ПРОЕКТА ЭКСПЛУАТАЦИИ СУОМЕНЛИННА

### Прошлое

(проект; стр. 10)

После присоединения Виапори 17-го апреля 1918 года к Финляндской Республике, всеобщее проектирование его приостановилось почти на пять десятилетий. Так произошло даже несмотря на то, что Кустаанмиекка и Сусисаари были объявлены уже 8-го апреля 1919 года постановлением Государственного Совета Финляндии сохранными историческими памятниками. Случайное проектирование касалось только некоторых более обширных территориальных комплексов.

Предварительное проектирование Суоменлинна началось лишь в 60-х годах 20 века. Государственный Совет создал в 1969 г. комитет — Комитет Суоменлинна —, которому было поручено составить предварительные проекты устройства управления и эксплуатации территории и зданий Суоменлинна. Проекты Комитета были закончены в 1972 г.

## СОСТАВЛЕНИЕ ПРОЕКТА ЭКСПЛУАТАЦИИ СУОМЕНЛИННА

Эффективное продолжение реставрационных работ Суоменлинна предусматривает наличие принятого проекта по использованию территории. Поэтому Министерство просвещения посоветовало Музейному ведомству принять меры для составления Суоменлинна проекта эксплуатации территории и каждого здания в отдельности на основе предварительных проектов Комитета и их заключении.

Для создания проекта эксплуатации Суоменлинна, Музейное ведомство сформировало проектную группу. Главными конструкторами были приглашены архитектор Эркки Кайрамо и кандидат технических наук Рейво Лахтинена. Для наблюдения за работой Министерство просвещения начальника отдела Министерства просвещения, Маркку Линна.

## Исходные пункты и главные цели

(проект: стр. 13, 14 и 15)

### ИСХОДНЫЕ ПУНКТЫ

В целом, Суоменлинна является историческим памятником, который должен сохраниться для последующих поколений. Здания Суоменлинна эксплуатируются только частично, и они разрушаются быстрее и больше. Здания превращаются в развалины быстрее чем существующие ресурсы позволяют их восстанавливать. Первичными исходными пунктами строительных работ, предложенных в проекте эксплуатации, являются ценность Суоменлинна как памятника и опасность уничтожения незаменимых сокровищ.

Значение Суоменлинна как гарнизона окончилось. Свое фортификационное значение оно потеряло уже в 1918 году. А в 1974 году завершилась новостройка верфи Суоменлинна. Начиная с 60-х годов 20 века популярность Суоменлинна как места отдыха стало возрастать быстрым темпом. Из разновидностей отдыха первое место занимают прогулки на свежем воздухе, которые, правда, ограничиваются климатическими условиями и сезонами летних отпусков.

Это привело к неравномерному функционированию Суоменлинна: численность посетителей составляет в летний сезон около 90 % годовой посещаемости. Количество круглогодовых рабочих мест настолько низко, что основные формы обслуживания не преуспевают, а также некоторые бытовые услуги жителей недостаточны или граничат с нерентабельностью. Указанные факты составляют исходный пункт для функциональных предложений проекта эксплуатации.

Историческое значение памятника ставит как исходные пункты так и пределы будущему проектированию. Проектирование детальной планировки основывается на предыдущих предварительных проектах и принятых решениях. Основой строительства служат разрушенные в различной степени здания, старые строительные проекты или пояснительные чертежи.

### ГЛАВНЫЕ ЦЕЛИ

Главной целью проекта эксплуатации является сохранение Суоменлинна как исторического памятника и создания в нем условий для дальнейшего превращения его:

1. в международную и государственную достопримечательность;
2. в краеведческую достопримечательность, в место отдыха и центр культуры;
3. в жизнеспособную среду для проживания и работы,

## ЦЕЛИ СТРОИТЕЛЬСТВА

Целью строительства является восстановить и взятие в эксплуатацию всех зданий, избегая сноса помещений в тех случаях, если они не являются необходимыми из-за мероприятия, имеющего более высокое эксплуатационное значение. Помимо полезного строительства будут восстанавливаться также значительные исторические здания и площади для использования их в качестве достопримечательностей или мест отдыха.

Цели новостройки должны исходить из функциональной основы и поддерживать главные цели проекта эксплуатации. Новостройка возможна лишь в том случае, если она не противоречит историческому облику Суоменлинна. Суоменлинна не представляет собой только объект охраны. Однако, значение охраны следует особенно подчеркнуть, так как подвергать культурно-исторические ценности опасности — несправедливо к будущим поколениям. Согласно этому принципу следует избегать всех мероприятий, которые будут вызывать бесповоротную утрату культурно-исторических сокровищ.

Целью реконструкции считалось также четкое описание ансамбля Суоменлинна, состоящего из исторических наслойений разных веков. При этом следует описать разумно как разные наслойения так и составляемое ими единое целое. Для этого предлагается маркировать существенные части разрушенных ансамблей и восстановить их важнейшие детали в первоначальный вид.

## ЦЕЛИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ

Функции должны гармонировать с историческим пространством Суоменлинна. Так как крепость Суоменлинна находится на острове, функции, связанные с морем, считаются подходящими, так как они традиционны и актуальны. Для сохранения исторического комплекса на вышеуказанных началах следует избегать чуждых для Суоменлинна функций. При устройстве исторической среды следует учсть возможность свободного входа публики в исторически интересные объекты. Помещения могут служить в качестве достопримечательности или нести достаточно общественный характер.

## ПРОЕКТ ЭКСПЛУАТАЦИИ – РУКОВОДСТВО К ПРОЕКТИРОВАНИЮ

При оценке предлагаемого проекта важно отметить, что многие из функций являются пока предположениями. Распределение функций в Суоменлинна будет зависеть прежде всего от решений, утверждение которых не оказалось возможным в рамках графика проекта эксплуатации. Поэтому к предложениям следует относиться как к примерам решений, которые дают представление о совместимости функций с крепостью Суоменлинна, о размере, расположении или других их качествах. Таким образом, функции не подвергались определенному наименованию или выбору. На иллюстративных чертежах проекта эксплуатации новостройка изображает максимальный объем строительства. Но целью не является выполнение всего объема строительства, оно должно быть согласовано с территориальными потребностями и вышеуказанными главными принципами.

## Восстановление зданий и новостройка

(проект; стр. 25)

Степень восстановления зданий определена с помощью детального осмотра существующих зданий. На основе этого осмотра смогли определить требуемые капитальные ремонты или восстановительные работы для разработки сметы расходов и графика выполнения работ.

## РЕКОНСТРУКЦИЯ ЗДАНИЙ

(проект; стр. 28—34/примеры)

**Крепостной двор Сусисаари** — этот архитектурный ансамбль предполагается реставрировать путем реконструкции гауптвахты и маркировки в место важнейших разрушенных зданий и сооружений рядом с существующими зданиями. Тогда станет возможно определить объем первоначального крепостного двора, несмотря на наличие т.н. «Синего дома» (В 39). Однако, вопрос о крепостном дворе острова Сусисаари следует выяснить посредством фундаментального исследования различных альтернатив. На рисунках показаны крепостной двор до 1855 года, современный его вид, маркировка различных решений на местности, в частично реконструированном виде.

Восточный конец **Галерного дока** был засыпан в 1915 году в связи с конструированием ангара авиазавода (В5). Вообще, точки зрения расходятся касательно реставрации засыпанного бассейна и шлюза, видящего от него в бухту Телаккалахти. Реставрация означала бы м.п. устранение весьма пригодного в настоящее время ангара. Пока предлагается осуществляющее решение не демонтировать ангар листовой конструкции, а открыть входной канал и указать расположение докового бассейна маркировкой. А также учитывается возможность реконструировать ворота шлюза дока, чтобы наглядно рассказать о технических достижениях того времени.

**Церковь Суоменлинна.** В проекте эксплуатации предлагается на обсуждение вопрос, следует ли вернуть в первоначальный вид (луковица) церковь Суоменлинна (С 43), бывшая церковь Александра Невского, которая получила свой современный облик в 1922—28 гг. Первоначальные конструкции колоколен (без куполов) находятся почти целыми в стенах настоящей церкви.

Современный облик церкви несет также определенный зодческий характер. Это образец архитектурного жанра, основанного на требованиях подчеркнутого национального самосознания. С другой стороны, реставрация церкви считалась вообще обоснованной, так что и этот вариант следует обсудить. Реставрация означала бы перемещения маяка.

## НОВОСТРОЙКА

(проект; стр. 35—42)

Строительство крупного центра обслуживания на острове **Лянси-Мустасаари** прекратилось в 1774 году. Предлагается продолжить строительные работы согласно старому проекту, применяя при этом обдуманно современные методы строительства. Чертеж, изображающий группу зданий на острове Лянси-Мустасаари, реконструирован на основе первоначальных проектов.

Район деревянных домов на острове **Исо Мустасаари** предлагается застроить жилыми домами соответственно существующему архитектурному стилю. Кроме квартир в здании можно также расположить помещения бытового обслуживания и продолжить традиции «походной торговли» крепости. Самым подходящим типовым зданием для территории считается удовлетворяющий государственные условия займа деревянный дом для одной или двух семей. В строительстве нельзя придерживаться единого типового проектирования зданий. Каждое здание будет проектироваться отдельно на основе обязательных инструкций об отделочных материалах, окраски, формы кровли и т.п.

Побережье лодочной гавани на восточной стороне острова **Исо Мустасаари** традиционно использовалось как лодочный парк. На территории остались два русских лодочных сарая (С 60 и 61). Предлагается расположить на территории здания, соответствующие традиционному

облику данных сараев. Здания будут предназначены для стоянки и строительства лодок.

## Незастроенные участки и транспорт

(проект; стр. 44, 45)

### ДОРОГИ И ПЛОЩАДИ

Общее состояние незастроенных участков Суоменлинна, как правило, также бедно как, и состояние существующих зданий.

Сеть дорог Суоменлинна охватывает сейчас всю территорию. Изменившийся уровень высоты дорог следует перестроить соответственно первоначальному уровню на таких объектах, где окружающие здания будут реставрироваться в более значительной степени. Улицы, дворы и сады составляют единые прогулочные маршруты. Дорожные покрытие и тот факт, что дороги предназначены прежде всего для пешеходов, требуют ограничения скорости транспорта. Итак, предлагаемая максимальная скорость автомототранспорта — 20 км/час.

### ПЕЙЗАЖ СУОМЕНЛИННА

Человек изменил почти полностью пейзаж Суоменлинна. Следующее разделение на три части было всегда характерной чертой ландшафта: общественные, естественные зеленые участки, закрытые сады и застроенная природа. Это разделение действительно еще и в настоящее время, хотя пределы его стали менее ясными при изменении характера эксплуатации и количества посетителей Суоменлинна.

Целью проектирования было создание атмосферы 18-го и 19-го веков с помощью ухода за окружающей средой. Это потребует реорганизации как принципов строительства и реставрации так и существующих методов ухода. Хотя вопрос касается исторически-культурной ценной среды, максимальное использование ресурсов самих зеленых участков следует поставить на первое место.

### ВОССТАНОВЛЕНИЕ КРЕПОСТНЫХ СТЕН

(проект; стр. 50)

Одним из принципов восстановления крепостных стен является приданье им исторического облика, который будет логично гармонировать с современным видом и состоянием стен или с историческими требованиями, выдвигаемыми окружающими застройкой.

Пристроенные дополнительные конструкции, которыми при развитии орудийной техники и военного искусства стремились повысить роль сооружений в крепостях, должны иметь одинаковое историческое значение как и первоначальный облик крепости.

### КОММУНАЛЬНОЕ ХОЗЯЙСТВО

(проект; стр. 51—58)

**Отопление.** В настоящий момент большинство зданий Суоменлинна снабжено печным отоплением. Общераспространенное топливо — древесина. Некоторые районы снабжены также центральным отоплением. Старые, работающие на твердом топливе котлы этих зданий находятся в плохом состоянии.

Предлагается присоединить Суоменлинна к тепловой сети города Хельсинки до 1981 года. Для этого будет построен трубопроводный туннель из Кайвопуисто из-под Сярккя к острову Лянси-Мустасаари. В туннель будут располо-

женены также водопровод и, возможно, канализационные трубы.

**Канализация** Канализационная система Суоменлинна в настоящее время недостаточна. Большинство недвижимостей полностью лишено канализации. Почти все сточные трубы, не связываясь с канализацией, ведут прямо в море.

Предлагается построить канализационную сеть на каждую территорию и остров отдельно. Коллекторы сетей проведены на насосные станции прибрежных районов, откуда воды будут перекачиваться на центральную насосную станцию по напорным трубопроводам, установленным на дне моря и, затем, через туннель в канализационную сеть города Хельсинки.

**Водоснабжение** Главный водопровод системы водоснабжения города Хельсинки проходит по морскому дну через Сярккя на остров Лянси-Мустасаари и оттуда далее на острова Пикку-Мустасаари и Исо-Мустасаари. На острове Сусисаари и в Кустаанмиекка работает т.н. «летний водопровод», включаемый в сеть летом.

Для обеспечения Суоменлинна водоснабжением предлагается распределить водопроводную сеть на всю группу островов. Водопроводную сеть следует по мере возможности провести по той же каналам как теплопроводные и канализационные трубы. Главный водопровод с города будет располагаться в одном туннеле с тепловой сетью.

### ТРАНСПОРТ

(проект; стр. 60—63)

Предлагается осуществить главную часть пассажирского транспорта курсирующими в настоящее время паромом. Помещение для перевозки транспортных средств будет переделано для перевозки пассажиров, обеспечивая, однако, возможность доставки на остров, в случае надобности, транспортных средств аварийной службы.

Перевозка грузов будет обеспечена с осени 1978 года отдельным обслуживающим паромом, который может курсировать круглый год. Будущее развитие территории Суоменлинна рекомендуется осуществлять без учета автотранспорта. В перспективе предлагается заменить обслуживающие транспортные средства гужевым транспортом.

### Предлагаемые функции Суоменлинна

(проект; стр. 67—90)

При выборе и расположении подходящих в Суоменлинна функций следует учесть м.пр. следующее:

- При выборе новых функций в Суоменлинна следует отдать предпочтение функциям, связанным тем или иным образом с морем;
- Особенно следует подчеркнуть то, что они не должны превращаться в изолированные единицы. Каждая из них должна быть способна взаимодействовать с другими функциями и предоставлять публике возможность ходить свободно повсюду. Притом должна иметься возможность разбить новые функции на небольшие действующие единицы и расположить их на разных участках Суоменлинна.
- При выборе и расположении предлагаемых в Суоменлинна функций следует подчеркивать цели, связанные с охраной природы и окружающей среды.
- Основные бытовые обслуживания следует определить согласно численности населения, чтобы проживающие, работающие или посещающие Суоменлинна лица, не находились в неравном положении по отношению к лицам

других районов города Хельсинки. Далее, при определении бытового обслуживания посетителей и населения следует учесть особенный характер острова как центра туризма и отдыха.

Требуемые и предлагаемые в Суоменлинна функции (например бытовое обслуживание) подразделяются в проекте эксплуатации следующим образом:

1. Жилище: постоянное и временное жительство; связанные непосредственно с ним обслуживающие помещения.
2. Другие формы обслуживания жителей и посетителей.
3. Предприятия и рабочие места.

## ЖИЛИЩЕ

Численность населения была в начале 1974 года около 1 070 постоянных и 500 временных жителей (последняя цифра включает главным образом слушателей Военно-морского училища и трудовую колонию правонарушителей в Суоменлинна).

Общая площадь жилья была ок. 19 000 м<sup>2</sup> полезной площади \*), которая разделялась на 326 квартир. Таким образом средняя площадь квартир была немного ниже 60 м<sup>2</sup>. Полезная площадь на душу населения была в среднем 18 м<sup>2</sup>. После восстановления и новостройки используемая общая жилая площадь (этажная площадь \*\*) будет составлять ок. 61 000 м<sup>2</sup> этажной площади.

При площаде на душу населения 30,0 м<sup>2</sup> этажной пл., численность населения составит в будущем ок. 2 035 человек. При распределении полезной площади 25,0 м<sup>2</sup>/чел. и соответственно 34 м<sup>2</sup> эт.пл./чел. получается численность в 1800 человек. На этой основе определили постоянную численность населения Суоменлинна в ок. 2 000 человек в качестве руководства для разработки проекта эксплуатации.

\*) полезная площадь = этажная площадь, включая наружные стены, несущие конструкции и площадь лестничных пролетов.

\*\*) этажная площадь = площадь этажей с наружными стенами

В Суоменлинна предполагается разместить ограниченное количество жилых судов. Они должны ежегодно проходить техосмотр мореходных качеств. Притом судна должны быть в состоянии передвигаться на собственных двигателях. Их следует расположить двумя-тремя группами на водном пространстве Суоменлинна. Сооружением причалов следует обеспечить возможность включения судов к системам коммунальных услуг. Максимальное количество жилых самоходных судов достигнет, вероятно, 15–30 шт. Соответственно максимальное количество жителей будет 50–60.

## БЫТОВЫЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ

Степень бытового обслуживания жителей Суоменлинна относительно высокая. Но обслуживание публики в настоящий момент, наоборот, недостаточное. Программы, общественное питание и экскурсии с гидом, организуемые лишь в летний сезон, не повышают общего качества обслуживания.

Бытовое обслуживание публики и населения включает также транспорт и сервис. В общем, пассажирский транспорт организован удовлетворительно. Данный сектор комплектуется частным морским транспортом в самый разгар сезона.

Несмотря на изолированность Суоменлинна, население его следует обеспечить одинаковыми формами обслуживания как и других жителей города Хельсинки.

Суоменлинна является значительной достопримечательностью и центром отдыха. Посетители должны быть обеспечены достаточными формами обслуживания каса-

тельно питания, гигиены и прогулок. А также туристам должна быть предоставлена возможность на получение в достаточной степени информации о территории и ее истории.

На территории должны быть предусмотрены навесы в случае непогоды. При организации в Суоменлинна форм обслуживания следует учесть объективно различные возрастные и социальные группы.

Бытовое обслуживание в Суоменлинна должно гармонизировать с историческим характером территории. Формы обслуживания, связанные с исторической средой, должны подчеркиваться при выборе и планировке бытового обслуживания.

## ДРУГИЕ РАБОЧИЕ МЕСТА, УЧРЕЖДЕНИЯ

(проект; стр. 86–90)

Кроме общественного обслуживания и торговой сети, самые значительные предприниматели в Суоменлинна — Государственная районно-эксплуатационная контора Суоменлинна, трудовая колония Суоменлинна (колония правонарушителей), отделы Музейного ведомства, Военно-морское училище, верфь А/О Валмета в Суоменлинна. В этих учреждениях занято сейчас в среднем 180 рабочих и трудящихся. Притом, в трудовой колонии работает в среднем сто правонарушителей. Сфера обслуживания и другие рабочие места повысят число постоянных рабочих на 400 и, если учесть сезонных рабочих — на 500.

Трудовая колония будет находиться в Суоменлинна пока восстановительные и реставрационные работы не будут закончены. Максимальное количество правонарушителей достигнет вероятно ок. 150.

Предполагаемое общее количество персонала **Военно-морского училища** — прибл. 100 человек. Если включить солдат действительной военной службы и слушатели курсов, максимальное количество будет около 400—500 мужчин.

Эксплуатацию территории и зданий верфи фирмы А/О Валмет в Суоменлинна можно сделать более эффективной. Таким образом часть территории будет постепенно переходить в общее пользование. Работа верфи будет ограничиваться преимущественно западной стороной настоящей территории, вокруг наружного докового бассейна. Однако, и в большом бассейне можно производить более длительные ремонты.

Количество персонала верфи будет составлять 60—20 человек.

Центр искусства Северных стран начнет свою деятельность в Суоменлинна летом 1978 года. Количество персонала будет в начале минимум пять человек (оценка). Притом, в Центре искусства будут предусмотрены ателье для пяти художников из разных государств Северных стран.

## Осуществление проекта эксплуатации

(проект; стр. 91)

График осуществления проекта эксплуатации рассчитан на строительство в продолжении 20 лет. Предполагается, что расходы по осуществлению, включающие все строительные работы, предусмотренные проектом эксплуатации, достигнут в среднем 340 000 000 марок (уровень цен 1977 года).

1. Генеральный план крепости Виапори от 1809 года.
2. Проект эксплуатации Суоменлинна, иллюстрация/вид сверху.
3. Проект эксплуатации Суоменлинна, иллюстрация/общий план.
- 4–7. Выветривание изнашивает в Суоменлинна как крепостные стены, песчаные валы так и здания.
8. Проект будущего устройства центральных островов Суоменлинна от 1919 года, архитектор Биргер Брунила.
9. План дока Суоменлинна, составленный Государственной судостроительной организацией в 1943 году.
10. Подразделение разработки проекта эксплуатации Суоменлинна между должностными лицами.
11. Рабочая программа разработки проекта эксплуатации Суоменлинна.
12. Проект чертежа Виапори от 1793 года.
13. Генплан крепости Виапори от 1822 года.
14. Снимок макета Виапори (прибл. в 1809 году) На переднем плане Галерный док с сооружениями. Сзади дока налево крепостной двор Сусисаари. Наверху в правом углу снимка казарма Полхема. (снимок из Королевского военного музея Стокгольма)
15. Первые проекты госпиталя на Пикку Мустасаари от 1820 года.
16. Народная школа Суоменлинна не гармонирует со старыми крепостными стенами, несмотря на ее одинаковые черты.
17. Суоменлинна сегодня.
18. Кустааниекка. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 3). Масштаб 1 : 2 500.
19. Сусисаари. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 3). Масштаб 1 : 2 500.
20. Исо Мустасаари. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 3). Масштаб 1 : 2 500.
21. Пикку Мустасаари и Лянси-Мустасаари. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 3). Масштаб 1 : 2 500.
22. Сяркяя. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 3). Масштаб 1 : 2 500.
23. Строительный проект Новостройка, каменная Этажная площадь 19 150 м<sup>2</sup>  
Новостройка, деревянной или иной легкой конструкции 18 050 м<sup>2</sup>  
Реконструкция, новые внутренние помещения 5 400 м<sup>2</sup>  
Навес  
Реконструируемое здание  
Возможно используемое чердачное помещение 4 150 м<sup>2</sup>  
Туннель, подземное помещение 3 630 м<sup>2</sup>  
Предназначенное на снос здание 3 590 м<sup>2</sup>  
Предназначенная на снос крыша 3 650 м<sup>2</sup>  
2 500 дополнительная этажная площадь, итого 250 дополнительная этажная площадь новой этажной площади (без чердачных и подземных помещений) 42 600 м<sup>2</sup>
24. Классификация зданий согласно настоящему состоянию  
Классификация состояния:  
0 капитальный ремонт выполнен  
I состояние удовлетворительное (при инвентаризации категории I–3)  
2 состояние плохое (при инвентаризации категория 4)  
повреждение, требующее срочного ремонта (напр. крыша протекает и пр.)
- 25–27. Часть фотосерии полковника Ивашкевича от 1901 года. Фотография снята с башни для флагов бастиона «Хёпкен». Южный конец западного флигеля (С 28) Кронверка Эренсверда в современном виде.
28. Южный конец восточного флигеля (С 40) Кронверка Эренсверда в современном виде.
29. Фасад западного флигеля (С 28). Первозданный вид.
30. Фасад восточного флигеля (С 40). Первозданный вид.
32. Изменения фасада западного флигеля (С 28) от 1856 года.
33. Разрез западного флигеля (С 28) в первоначальном виде и после изменений в 1856 году.
34. Рисунок Инвентарной камеры (С 74) от 1910 года. Сравни также рис. 26 и 27.
- 35–36. Рисунок о воротах между бастионами Кунниа и Хорлеман от 1829 года. Разрез, общий план и северо-западный фасад.
37. Крепостной двор Сусисаари сегодня. Снимок с запада.
- 38–42. Альтернативные решения крепостного двора Сусисаари. На рисунке 38 показан современный вид и на рисунке 42 реконструированный вид двора при Эренсверде.
43. Реконструкция на рисунке 37 согласно альтернативе рисунка 40.
44. Крепость Кустааниекка согласно чертежу от 1821 года. Строительство песчаных валов началось четыре десятилетия позднее.
45. План от 1840 года о коллекторах пресной воды в Кустааниекка.
45. План коллекторов пресной воды в Кустааниекка от 1840 года.
46. Чертеж тенали, составленный Казимиром Вреде в 1787 году (часть более масштабного чертежа)
47. Проект реставрации гавани для кораблей при бастионе Хамильтона и Култаранта. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 2).
- 48–49. Галерный док с востока и юго-запада. Снимки с макета Виапори (обстановка прибл. в 1809 году) из Королевского военного музея Стокгольма.
50. Первая стадия реставрации Галерного дока. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 2).
51. Альтернативный долгосрочный (свыше 20–30 лет) план реставрации вышеуказанного участка.
- 52–53. Перспективы в иллюстрациях, соответствующие рисункам 50 и 51.
- 54–57. Вид Галерного дока с сооружениями в шведский период. Пояснительные и пр. чертежи от 1778–81 гг.
58. Разрушенная часть бастиона Хорлемана под словом »ТҮӨН 12«. Направо, в верхнем углу воротное сооружение между бастионами Кунниа и Хорлеман. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 3).
- 59–60. Современный и первоначальный вид церкви Суоменлинна. Последний рисунок вероятно от 1910 года.
61. На чертеже м.пр. казематы Бломкайц и дэ Карнал и равелин »Хюя Оматунто« (Чистая Совесть) без настоящих кровельных конструкций.
62. Соответствующий вышеуказанному рисунок форта Хамильтона. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 2).
63. Альтернативные решения перестройки верхних этажей зданий пивоварни, обжига и пекарни в общежития и квартиры.
64. Копия центра обслуживания на острове Лянси-Мустасаари в 1747–53 гг. Общий план.
65. Проект новостройки Лянси-Мустасаари. Общий план. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 3).
- 66–69. Фотомонтажи и снимки макетов современного вида и предложенного проекта новостройки Лянси-Мустасаари.
70. Реконструкция Лянси-Мустасаари в 1747–53 гг.
71. Разрез бастиона на восточном побережье Лянси-Мустасаари согласно проекту новостройки.
72. Проект новостройки Лянси-Мустасаари. Масштаб 1 : 2 500. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 2).
- 73–76. Фасады на восток (73), на запад (74), на север (75) и на юг (76) согласно проекту новостройки Лянси-Мустасаари.
77. Проект уплотнения района деревянных домов в западной части Исо Мустасаари. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 3).
78. Деталь иллюстративного материала, соответствующая рисунку 77.
79. Генеральный чертеж от 1848 года деревянных домов в западной части Исо Мустасаари. На чертеже указывается контур будущей церкви. Ее построили на это место несколько лет позднее.
80. Иллюстрация-перспектива проекта рисунков 77 и 78.
81. Пример типового строительства кварталов деревянных домов конца прошлого столетия. На чердак настоящего здания С 15 спроектировано фотоателье.
- 82–83. Старые типы лодочных сараев. Первый от 1808 года, второй от 1856 года.
84. Проект устройства лодочной гавани на восточном побережье Исо Мустасаари. Цеталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 2).
- 85–86. Старые чертежи, касающиеся деталей лодочной гавани. Рисунок 85 от 1809 года, рисунок 86 от 1851 года.
- 87 А, Б Проект строительства двора Кронверка Эренсверда. Детали указаны в иллюстративном материале проекта эксплуатации, (ил. 2 и 3).
- 88–89. Иллюстрации-перспективы соответствующие рисунку 87.
90. Строительный проект западного побережья Исо Мустасаари. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 2).
91. Проект устройства района обслуживания на восточном побережье Исо Мустасаари. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 2).
92. Проект расширения настоящей территории трудовой колонии Суоменлинна в южном конце Исо Мустасаари. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 2).
93. Альтернативные проекты заложения туннеля обслуживания на острове Исо Мустасаари.
94. Проект комплектования района деревянных домов в Култаранта на острове Сусисаари. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 2).
95. Проект комплектования района деревянных домов около

- лодочной гавани Сусисаари. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 2).  
 96. Деталь из схемы Култаранта на Сусисаари от 1842 года.  
 97. Современный фасад на запад здания »Паппила» на Сусисаари.  
 98. Объем строительства  
 65 · 45 · 300 этажная пл. · полезная пл. · объем, старые  
     здания  
 180 · 500 этажная пл. · объем, новые здания  
     (s) внутреннее помещение  
 | этаж  
 99. Тротуар с водосточными желобами дождевой воды, идущий от моста Исо Мустасаари на бастион »Хёлкен» на Сусисаари.  
 100—104. Старые проекты возведения оград в разных частях Виапори. 101 от 1913 года, остальные от 1856 года.  
 105. Классификация зеленых участков.  
 106. Проект артиллерийских сооружений в северной части Лянси-Мустасаари от 1880 года. На рисунке указаны остроконечные вальы в первоначальном виде.  
 107. Чертеж обстановки 1779 года, указывающий береговые конструкции Сусисаари на северной стороне Галерного дока.  
 108—114. Принципиальные решения предложенных новых береговых конструкций.  
 115. Предложенные причалы лодочной и ремонтной гавани на Исо Мустасаари. Реперы нивелирования и бурения, разрез волнолома.  
 116. Берега, береговые укрепления и стены программы восстановления  
     символ береговой конструкции  
     тип береговой конструкции  
     символ берегового укрепления или стеновой конструкции  
     береговая конструкция  
     стеновая конструкция  
 117—120. Различные сооружения и устройства, соприкасающиеся со стенами фортификации: артиллерийская позиция от 1828 года (117), укрепления на Сусисаари и в Кустаанмиекка были снабжены каменными караульными будками (118). м.пр. мосты, ограды и караульные площадки деревянной конструкции в бастионе Хёлкена прибл. от 1820 года (119, 120).  
 121. Предложенный вариант расположения трубопроводного туннеля из Суоменлинна на материк.  
     ----- туннель  
     выход туннеля на поверхность  
 принцип строительства трубопроводного и электропроводного туннеля.  
 122. Принцип строительства централизованной тепловой сети.  
 123. Принцип строительства канализационной и водопроводной сети.  
 124. Распределительная сеть, общая центральная антенна и контрольная система 1.  
 125—126. На стенах Суоменлинна имеются еще световые приборы русского периода.  
 127. Схема устройства искусственного освещения на Исо Мустасаари, очевидно, конца 19-го века.  
 128. Распределительная сеть, общая центральная антенна и контрольная система 2.  
 129. Проект городского комитета планировки города Хельсинки от 1974 года по устройству территории Кауппатори (Рыночная площадь).  
 130. Подсчет пассажиров по очередным рейсам парома от 12-го до 15-го января 1972 года.  
 131. Подсчет пассажиров по очередным рейсам парома от 24-го до 31-го мая 1974 года.  
 132. Прогноз увеличения количества годовых поездок в один конец.  
 133. Транспорт между Суоменлинна и основной территорией города  
     пассажирский транспорт, главная связь  
     пассажирский транспорт, вспомогательная связь  
     рейсы трамваев и автобусов  
     перевозка грузов, главная связь  
     перевозка грузов, вспомогательная связь  
 134. Лошади исчезли из Суоменлинна на рубеже 60-го и 70-го года 20 века  
 135. Приемлемым паромом обслуживания для Суоменлинна является, например, указанный на рисунке грузовой паром с ледовым усилением (А/О Паркано), на поставку которого уже получили заказ.  
 136. Берег свалки на Исо Мустасаари.  
 137. Переработка и обезвреживание мусора и бытовых отходов, в будущем.  
 138. Обслуживание, будущее  
 139. Жилище и обслуживающие помещения сегодня  
 140. Принципиальный рисунок о возможностях применения чердачных помещений. Профиль казарм Палмщерна на Сусисаари.  
 141. Жилище и обслуживающие помещения в будущем
142. Бытовое обслуживание/настоящее положение  
 143. Предлагается расположить детский сад-ясли на острове Исо Мустасаари главным образом в среднем бастионе Кронверка Эренсверда. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 3).  
 144. На острове Лянси-Мустасаари предлагается расположить детский сад-ясли, например, в реконструируемом береговом здании. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 3).  
 145. Бытовое обслуживание в будущем  
 146. Проект центра обслуживания, канцелярии и бытовых помещений для Государственной районно-эксплуатационной конторы на восточном берегу Исо Мустасаари. Деталь иллюстративного материала проекта эксплуатации (ил. 3).  
 147. Судна, лодки, зимнее хранение  
 148—150. Летнее и зимнее хранение лодок: лодочный док Сусисаари и причал туристского транспорта на северном берегу Кустаанмиекка (148), лодочные пристани и сараи на юго-западном участке Исо Мустасаари (149), участок лодочных поплавков между островами Пикку и Лянси-Мустасаари и окружающие лодочные гавани (150).  
 151—153. В восточном флигеле (С 40) Кронверка Эренсверда предлагается расположить помещения для центра проведения курсов, для временного жильства посетителей, для собраний и т.п. (151), в бывшую столовую (С 81) — аудитории (152) и в тенали фон Ферзена — общественный зрительный, выставочный и банкетный зал (153).  
 154—156. Сводчатые внутренние помещения бастионов Вреде и »Хюве» (Добротель) предоставляют уже сами по себе достопримечательность (154), в бастион Карпелан в Кустаанмиекка предлагается расположить Исторический музей крепости Суоменлинна (155) и оставить Музей Эренсверда в настоящем помещении (В 40).  
 157. Перекачивающие устройства в тенали фон Ферзена. Рисунок от 1856 года.  
 158. Пояснительный чертеж ворот шлюза Галерного дока от 1778 года.  
 159. Предлагается переместить подводную лодку »Весикко» с настоящего места, например, на западный берег Исо Мустасаари.  
 160. Военно-морской музей предлагается разместить в одной из частей Камеры инвентаризации С 74 и в ангар листовой конструкции В 5. Береговой участок на север от упомянутого ангара является приемлемым для выставки на открытом воздухе экспонатов Военно-морских музеев. Музей рыболовства предполагается разместить на территории Центра обучения рыбному хозяйству, а так же в настоящем нефтехранилище С 37 и вокруг его.  
 161—169. Исследования о применении равелина »Хювя Оматунто» в качестве летнего театра: снимок 161 с макета проекта, составленного архитектором Осмо Микконеном. На снимках 162—169 альтернативные функциональные решения театра, составленные архитектором Пентти Пиха.  
 170. Предложенная сцена в южном конце Кустаанмиекка.  
 171. Комната перекачки в тенали фон Ферзена. См. рис. 153.  
 172. В манеже С 77 предлагается расположить центр культуры и развития деятельности детей.  
 173. Помещения в Сарвиллинна Хессенштейна и в южной части Камеры инвентаризации предлагается предоставить для различных молодежных организаций.  
 174—176. Предлагается расположить терминалы для туризма вблизи городских транспортных связей. В Кустаанмиекка для этой цели является приемлемым здание Курикомпания А 3 (174), на Сусисаари часть нижнего этажа (175) траверсы Адлерфельта В 1, на Исо Мустасаари часть помещений (176) казармы Рантакасарми С 1.  
 177—179. Главные помещения для кружков, зал собраний и рестораны предлагается расположить в западном флигеле С 28 Кронверка Эренсверда. В верхний этаж здания можно также разместить приезжающих. На рисунке 177 проекты общего плана, сводчатые внутренние помещения первого этажа на рис. 178 и второго этажа на рис. 179.  
 180. Будущие рабочие места.  
 181. Помещения Военно-морского училища на острове Пикку Мустасаари. Старые укрепления острова со сводчатыми казематами предполагается сохранить как достопримечательности, а также бывшую покойницкую Д 9 с первоначальными операционными столами.  
 182. Деятельность верфи А/О Валмет будет сосредоточена вокруг настоящего наружного докового бассейна в виде ремонтного дока.  
 183. Предполагаемое расширение трудовой колонии Суоменлинна показано в настоящем ее местонахождении.  
 184. Основной вариант распределения деятельности Центра искусства Северных стран — Колхоси (Колхоз) В 28 на острове Сусисаари.  
 185. Помещения института океанографии предлагается расположить в восточной части первого и второго этажа реконст-

- труиусемого здания в северном конце Лянси-Мустасаари и в бастион-новостройку восточного берега. Вблизи Института океанографии предлагается расположить также помещения Секретариата охраны Балтийского моря.
186. Для Центра обучения рыбному хозяйству и отделения по исследованию рыб предлагаются помещения во дворе Кронверка Эренсверда.
187. Преимущественная альтернатива расположения скита — т.н. Загнутая куртина С 53.
188. Помещения »Свободного художественного училища» и графики предлагаются расположить в »Рятиварасто» В 20.
- 189—190. Для строительства и ремонта лодок предлагаются помещения вблизи лодочной гавани (189) на восточном берегу Исо Мустасаари и настоящей лодочной гавани Сусисаари.
191. Проект эксплуатации Суоменлинна в 1974 году, график осуществления.
192. Расходы по осуществлению проекта эксплуатации Суоменлинна.
193. Формы обслуживания во время строительства.
194. Перспективный чертеж.
195. Архитектурно-историческая схема.



SVEABORG'S DISPOSITIONSPLAN ILLUSTRATIONSRTNING/BOTTENPLAN  
PROPOSED GENERAL PLAN/PLAN  
ПРОЕКТ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУОМЕНЛИННА, ИЛЛЮСТРАЦИЯ/ОБЩИЙ ПЛАН



