BERTEL JUNG

ENTWURF ZU EINEM STADTPLAN FÜR „GROSS-HELSINGFORS“

AUSGEARBEITET VON
ELIEL SAARINEN
U. A.

HELSINGFORS 1918
ACTIENGESELLSCHAFT LILIUS & HERTZBERG

Der Weltkrieg verursacht sowohl politisch wie sozial einen Umsturz, der tief in alles das hineingreift, was die Kulturgesellschaft im Laufe der Jahrhunderte aufgebaut hat. Eine Umwertung aller Werte findet statt. Und nicht nur ökonomische Dinge werden verschoben und verändert: die ganze Weltanschauung der Menschheit scheint zu schwanken. Seit langem abgedankte Ansichten kommen wieder zu Ehren, das eben noch Moderne wird als veraltet beiseite geworfen. Wie wird es darnach? Wird alles wieder ins alte Geleise kommen, oder nach neuen Prinzipien wieder neu aufgebaut werden?

Man ist gezwungen auf diese Art mit Fragezeichen zu beginnen, wenn man, wie es in dieser kleinen Schrift geschehen soll, daran geht die Zukunft auszumalen und, trotz des Dunkels, das über den kommenden Tagen ruht, die Absicht hat seine Behauptungen auf die Annahme zu begründen, dass wenn die Fackel des Friedens einmal in späten Tagen wieder über der Erde leuchtet, die Entwickelung ungefähr in derselben Richtung sich fortbewegen wird, wie es vor dem Kriege der Fall war. Denn, wer weiss, vielleicht wird das Tempo nur ein anderes.

Die Zukunft von Helsingfors in stadtplantechnischer Hinsicht wollen wir hier einer Betrachtung unterziehn.

Die Hauptstadt des Reiches.

Mehr als früher wird künftig die allgemeine Lage in Finnland sich in Helsingfors abspiegeln. Das Leben des Landes wird hier am kräftigsten pulsieren. „Das Grenzgebiet" ist ein Reich geworden, die Residenz der russischen Provinz-Satrapen hat sich in eine Reichshauptstadt verwandelt und wird vielleicht eine Königsstadt. In demselben Masse wie das finnische Reich sich konsolidiert, sich entwickelt, mächtig wird, in demselben Masse oder vielleicht noch rascher, wird auch die Hauptstadt des Reiches an Reichtum und Bevölkerung, an Pracht und Glanz zunehmen. Ist die Stadt ihrer Erhöhung voll bewusst, ist sie bereit die Rolle würdig zu spielen, die das Schicksal ihr gegeben hat? Wird der vom Kriege verursachte Rückgang in Form verminderten Verkehrs und verminderter Bevölkerung, die sich

jetzt geltend machen, die Stadt in den Schlaf der Tatenlosigkeit versenken? Früher oder später werden doch die Wunden heilen, die die Gewalt uns geschlagen hat. Das Leben wird von neuem erwachen und ein Zeitalter intensiver Arbeit, voller Kraft und Aufschwung, steht vor der Tür. Es taugt darum nicht jetzt mit den Händen im Schoss zu sitzen. Die Frist, die uns noch geboten wird, müssen wir auch gut ausnutzen, um zu prüfen was wir tun können, damit Helsingfors mit ruhiger Zuversicht den kommenden Tagen und ihren Forderungen entgegengehen könne.

Diskussion notwendig.

Das Projekt, das hiermit der Öffentlichkeit vorgelegt wird und das die folgenden Zeilen in Kürze zu beschreiben beabsichtigen, tritt ohne alle Ansprüche die beste mögliche Lösung eines Planes für das künftige „Gross-Helsingfors" zu sein, auf. Ernstes Streben und viel Mühe liegen allerdings diesem Vorschlage zu Grunde. Aber sicherlich wird man doch vieles was es enthält als phantastische Einfälle rubrizieren. Mag sein! Sie mögen zu Widersprüchen, vielleicht zu Hohn reizen. Die Diskussion kommt aber jedenfalls in Gang und unser Einsatz in die Debatte ist nicht vergebens gewesen. Mag das Projekt als ein solcher Einsatz betrachtet werden und als ein Sammlungsruf an Alle, die es betrifft. Eine Mahnung soll es sein an die hohen Behörden, die alle Macht und Befugnis haben und die Pflicht haben das Schiff so zu steuern, dass es sicher und rasch vorwärts geht.

Zuerst einige Worte über die Entstehung des Planes.

Wie das Projekt entstand.

Schon lange wurde unter Personen, die durch ihre Tätigkeit lebhafter als andere — aus Zwang oder Neigung — sich für die Entwickelung von Helsingfors in stadtplantechnischer Beziehung interessieren, der Vorschlag besprochen ein in grossen Zügen verfasstes Programm der Expansion der Hauptstadt zustandezubringen. Man hat beabsichtigt eventuell die öffentliche Meinung für einen internationalen Wettbewerb zu interessieren, speziell in der Absicht um die Frage von dem Ausbau der Häfen allseitig zu beleuchten. Aber auch im Inneren der Stadt wären Umgestaltungen von nöten. Die Erweiterungsmöglichkeiten des Hauptbahnhofes sind sehr begrenzt und dessen Lage sehr nachteilig für den inneren Verkehr zwischen den Stadtteilen östlich und westlich von der Bahn. Interessenkonflikte scheinen im Entstehen begriffen zwischen der Stadt und den privaten Gesellschaften, welche Grundstücke zwecks stadtmässiger Bebauung an den äusseren Grenzen der Stadt besitzen, und ein Übereinkommen auf der Basis eines Planes, der eine von allen Parteien anerkannte vorteilhafte Gestaltung des Ganzen bezweckte, wäre sehr wünschenswert. Bei einer Gelegenheit, als dergleichen Fragen besprochen wurden, machte einer der hervorragendsten und scharfsichtigsten Grosskaufleute unserer Stadt, J u l i u s T a l l b e r g, den Vorschlag auf private Initiative ein Zukunftsbild von „Gross-Helsingfors" zustandezubringen, so wie die bei der Gelegenheit anwesenden Personen sich die Zukunft der Stadt erträumten. Besonders

Julius Tallbergs Ideen.

interessierte sich Tallberg für den Gedanken, das Geschäftszentrum der Stadt zu erweitern und die Bahnhofsverhältnisse so zu ordnen, dass der Verkehr der künftigen Grosstadt durchaus befriedigt würde, während der Eisenbahn in aller Beziehung freie Entwickelungsmöglichkeiten bereitet würden, ohne dass die Interessen des Stadtplanes dadurch in irgend einer Weise beeinträchtigt würden. Er berührte vor allem seine alte Idee den Zentralbahnhof nach Fredriksberg zu verlegen und mittels Ausfüllung der Tölöbucht im Herzen von Helsingfors ein kostbares neues Stadtgebiet für monumentale Bauten zu schaffen.

Die Arbeit in Gang.

Die ausgesprochenen Gedanken fielen auf dankbaren Boden. Die Architekten Eliel Saarinen und Einar Sjöström waren bald voller Begeisterung für die Idee und es gelang ihnen den Verfasser dieser Zeilen für das Unternehmen zu gewinnen. Anfangs hatten wir nur die Absicht an den inneren Teilen der Stadt zu rühren, insofern diese mit der vorgeschlagenen Umgestaltung der Eisenbahn zusammenhingen. Die Arbeit sollte von uns drei Architekten ausgeführt und von Tallberg bestritten werden und der Stadt an Tallbergs sechszigstem Geburtstage, der auf den 25 Mai vergangenen Jahres fiel, geschenkt werden. Während des Ganges der Arbeit schwoll inzwischen die Aufgabe weit über den ursprünglichen Plan hinaus. Es war so vieles andere, das sich hinzudrängte, so vieles was man lösen und nachweisen wollte. Neue Probleme sprangen hervor jedesmal wo man zur Feder griff und man fand bald, dass die Zeit zu knapp bemessen war. Der 25 Mai kam und mit ihm der Tag der schönen Tallbergschen Schenkung, seiner Stiftung „Pro Helsingfors", die Verschönerung von Helsingfors bezweckend, während wir Architekten noch immer mit der Aufgabe beschäftigt waren, die vielleicht mehr als jede andere dem Donator am Herzen lag, als er so freigebig die Stadt bedachte. Es war eine grosse vorbereitende Arbeit nötig um die Karten, die dem Vorschlage zugrundelagen, zu sammeln und zusammenzustellen. Die Kommune hatte nämlich keine Schritte ergriffen um früher eine solche Zusammenstellung zu ermöglichen. Der Entwurf neuer Stadtteile für Helsingfors ist Stück für Stück erfolgt in dem Masse wie das zunächstliegende Bedürfnis es erforderte, eine Mosaikarbeit ohne klare, leitende Grundidee.

Man kann auch nicht mehr verlangen. Die Zahl der technischen Beamten der Stadt ist gering und ihre Kräfte sind oft bis zum Übermass ausgenutzt in der ermüdenden Tretmühle der laufenden Geschäfte.

Saarinens Einsatz.

Eben als die „letzten Striche" gezogen werden sollten, kam die rote Zeit und trennte uns, ohne dass wir die Möglichkeit gehabt hätten weiter zusammen zu arbeiten. Während dieser Zeit arbeitete Saarinen unentwegt und energisch, ganz allein weiter. Die Entwürfe, welche der Endesunterzeichnete für Brändö, Hertonäs, Vik und Degerö ausgearbeitet hatte, baute er in den Plan hinein und gab die endgültige Gestaltung solchen Ideen, die

wir Architekten zusammen mit Tallberg früher besprochen und vereinbart hatten. Während der Arbeit fand er ausserdem eine Menge interessanter Lösungen von Einzelheiten, die er in das Projekt einführte. Da er zugleich allein alle die nördlich und westlich von der Stadt gelegenen Gebiete planmässig entworfen hatte, erhielt der Entwurf, wie er jetzt vorliegt, im Grossen gesehen, das Gepräge der Meisterhand Saarinens und ist folglich mit vollem Rechte von ihm allein signiert worden. Der Entwurf kann aber auch als ein Ausdruck der grosszügigen Geschäftsphantasie, die Julius Tallberg auszeichnet, gelten. In Anbetracht der ökonomisch tiefeingreifenden Umwälzungen, die hier vorgeschlagen werden, hätten wir Architekten es kaum gewagt mit diesen Entwürfen öffentlich hervorzutreten ohne die moralische Unterstützung Tallbergs, der ja allgemein in finanziellen Fragen als eine Autorität gilt. Und die Begeisterung, welche die Aufgabe an sich in uns erweckte, wäre vielleicht nicht genügend gewesen um uns über alle Schwierigkeiten hinwegzuhelfen, hätten wir nicht die Aufmunterung gehabt, die uns von ihm in so reichlichem Masse zuteilwurde.

„Pro Helsingfors."

Der Plan ist von Tallberg der Stiftung „Pro Helsingfors" geschenkt worden und wird gemäss dem Beschluss des Verwaltungsrates dieser Stiftung den Stadtverordneten von Helsingfors übergeben werden, um von diesen in geeigneter Weise aufbewahrt zu werden.

Ein Generalplan für „Gross-Helsingfors".

Falls ich den Zweck der obigen Stiftung richtig aufgefasst habe, so bezweckt dieselbe vor allem die grossen Richtungslinien für den Ausbau von „Gross-Helsingfors" nach künstlerischen und praktischen Prinzipien klarzulegen und das Interesse dafür zu wecken. Das Ganze muss in der Hauptsache durchdacht und gelöst sein, bevor man sich in das Netz der Einzelfragen verstrickt, bis man den Wald vor lauter Bäumen nicht sieht. Sehr oft ist auch öffentlich darauf hingewiesen worden, dass die Entwickelungsgeschichte von Helsingfors manche traurige Beispiele dessen aufweist, wie kurzsichtig man die mit dem Wachstum der Stadt verknüpften Erscheinungen betrachtet hat und wie wenig man es gewagt hat an ihre künftige Grösse zu glauben. Der Erwerb von Grundstücken für Rechnung der Stadt, der neuerdings vielfach stattgefunden hat, scheint auf einen Umschlag des Kurses hinzudeuten. Auch andere Symptome deuten darauf hin, vor allem die lebhafte Aufmerksamkeit, die man letzterer Zeit angefangen hat den Fragen bezüglich der Häfen und Industriebezirke zu widmen. Man muss ja auch zugeben, dass die Handlungsfreiheit der Kommune während der Kriegszeit in hohem Grade begrenzt war und dass aus diesem Grunde viele Reformen unausgeführt bleiben mussten. Die in Privatbesitz befindlichen Vororte, welche — man sage was man wolle — einen Teil des künftigen Helsingfors bilden werden, betrachten die betreffenden kommunalen Behörden noch immer beinahe als gar nicht existierend. Wenigstens ist bisher von Seiten der Stadt nichts getan worden um ein Zusammenar-

beiten mit diesen Vororten zu erzielen, am wenigsten wenn es gilt den Verkehr zu ordnen. Davon hätte aber die Stadt in der nächsten Zukunft nur Nutzen zu erwarten. Würde man einen allgemeinen Stadtplanwettbewerb zustandebringen, so müsste man dabei an das ganze Gebiet denken, das innerhalb übersehbarer Zukunft den Begriff „Gross-Helsingfors„ umfasst, unabhängig davon ob der Besitzer des Grund und Bodens zur Zeit die Stadt oder jemand anders ist. So macht man es anderwärts in der Welt, so machte man es u. a. vor kurzem in Kopenhagen. Die Kosten, die auf ein solches Unternehmen verwandt werden würden, wären wahrlich nicht weggeworfen. Nur ein Blick auf die jetzt veröffentlichte Karte genügt einen Jeden davon zu überzeugen, wie ungeheuer viele Fragen bei der Ausarbeitung eines solchen Entwurfes entstehen und darauf pochen auf eine befriedigende Weise gelöst zu werden, bevor der entscheidende Zeitpunkt versäumt worden.

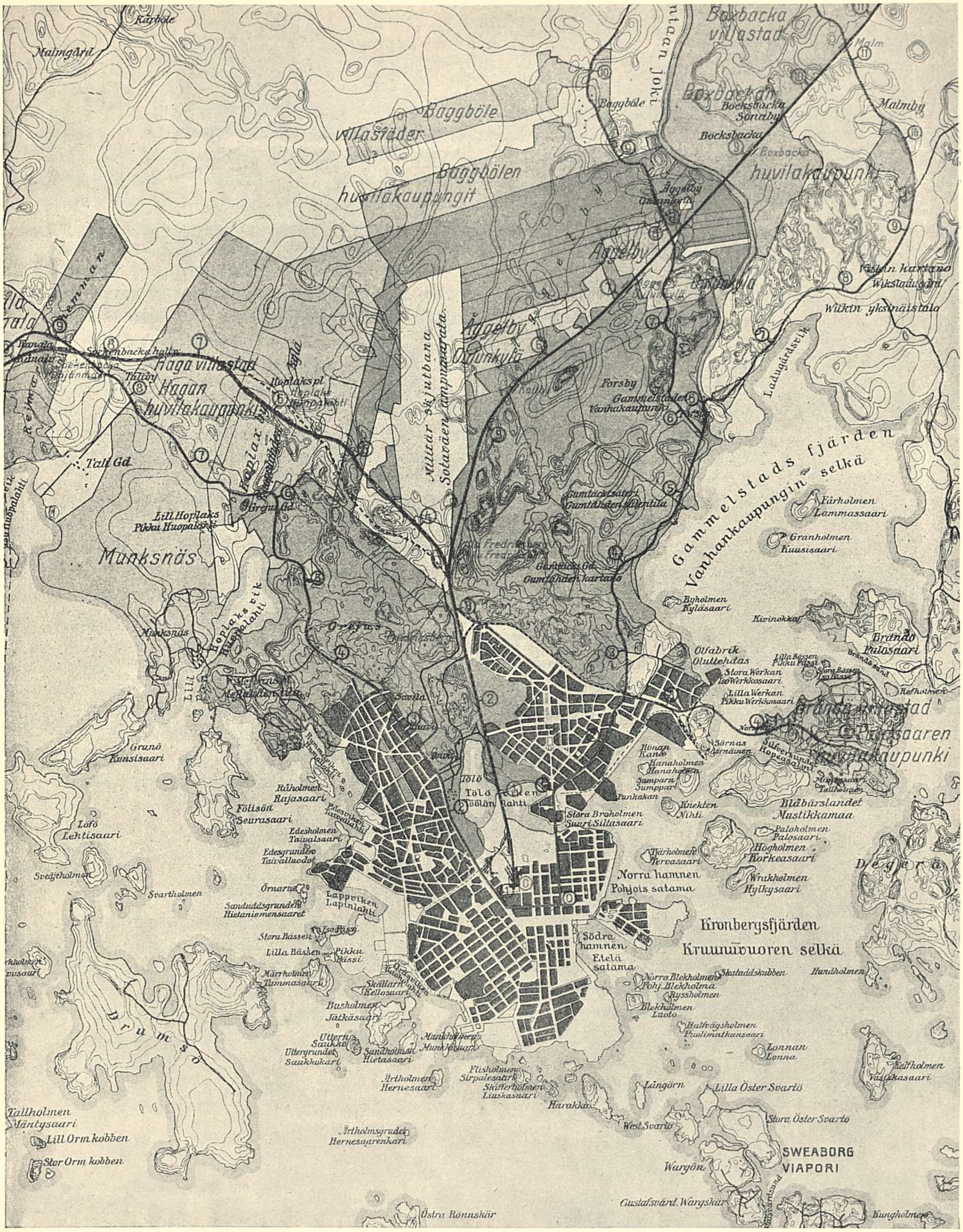
Wäre es zu kühn zu glauben, dass der vorliegende Plan einigermassen dazu beitragen wird den Betreffenden die Augen darüber zu öffnen, wie wichtig es ist, ein im Grossen durchdachtes Programm der Entwickelung von Helsingfors zu entwerfen, unabhängig davon ob dieses durch einen allgemeinen Wettbewerb oder auf andere Weise zustandekommt?

Häfen und Indutriebezirke.

Wenn man daran geht die Konturen des zukünftigen Helsingfors zu ziehen, so merkt man bald eine wie wichtige Rolle die Anordnung der Häfen spielt. Die Natur hat diesen Ort in ungewöhnlich hohem Grade zu einer Hafenstadt prädestiniert. Hier ist es nicht, wie z. B. in Reval, nur die Frage von e i n e r Möglichkeit, einen Hafen grossen Stils anzulegen. Hier gilt es nur die b e s t e n P l ä t z e von den vielen, die da sind, zu wählen. Mir scheint, dass man sich all zu sehr in die Gammelstadsföhrde verbissen hat, indem man diesen Platz als den einzig möglichen Industriehafen betrachtete, während man zugleich von den ungeheueren Kosten abgeschreckt wurde die ein Ausbau dieses Platzes fordern würde.

In Saarinen's Projekt — wir wollen es der Kürze halber so nennen — sind die meisten Häfenentwürfe beachtet worden, die öffentlich oder privat einer Debatte unterzogen wurden. Doch sind der in die Drumsöföhrde sich erstreckende Sandudden so wie der nördliche Teil des Lappudden, für welche die Behörden Hafenpläne ausgearbeitet haben, aus dem Spiele gelassen worden. Saarinens Entwurf hat nämlich aus der verhältnismässig flachen Föhrde, die von naturschönen, zum grössten Teil schon hoch kultivierten Ufern begrenzt wird, einen von einem zusammenhängenden Parkgürtel ganz umflossenen Parksee geschaffen, der die schöne Fölisöinsel umspült. Da der Entwurf zustande kam, als die Russen noch auf Sveaborg und Skatudden ganz fest sassen, sind hier die Möglichkeiten von Hafenanlagen nicht berücksichtigt worden, die an diesen Plätzen jetzt zutagegetreten sind. Die grosse, zu Sveaborg gehörende Insel Sandhamn mit ihrem gut geschützten westlichen Strande dürfte sicherlich mit Vorteil für die Bedürfnisse der Schiffahrt verwandt werden können, besonders da eine Eisenbahn ohne Schwierigkeit über Hertonäs, Degerö und den schmalen Hästnässund dahin gebaut werden kann, wie es auch im Entwurfe angedeutet worden ist. Man muss aber doch annehmen, dass es vor Allem, vielleicht ausschliesslich, den Marinebehörden vorbehalten bleibt sich dieses Platzes zu bedienen.

Das östliche Hafengebiet.



DAS JETZIGE HELSINGFORS MIT UMGEBUNGEN

Was wiederum den Skatudden betrifft, so haben sich durch die Entfernung der Russen aus dessen nördlichem und östlichem Teil, Möglichkeiten eröffnet grosse Gebiete dieses Stadtteiles für Hafenanlagen zu verwerten, die ausserdem in Eisenbahnverbindung mit sowohl der Hafenbahn wie auch mittels besonderer Anlagen im Nördlichen Hafen mit Sörnäs stehen können. In dieser Beziehung ist aus obigen Gründen Saarinens Entwurf schon veraltet. Und dieses ist um so mehr zu bedauern, da hier der von den Stadtbehörden angeregte, sehr beachtenswerte Vorschlag vermerkt ist: über die Inseln Sumparn und Knekten eine breite Hafenmole zu bauen, wodurch der Charakter des Nördlichen Hafens als eines der Brennpunkte des grossen Seeverkehrs ein für alle mal festgenagelt ist.

Auch bezüglich der Gammelstadsföhrde bemerken wir eine bedeutende Abweichung von dem Entwurf, den das städtische Baukontor vorgelegt hat, indem die Insel Byholmen und die derselben zunächstgelegenen Strände sowohl nord- wie südwärts für Parkanlagen bestimmt sind, worüber näheres weiter unten. Betreffend der übrigen Anordnungen in der genannten Föhrde können ja die Meinungen auseinandergehn. Die Ausbauten, welche Saarinens Entwurf südlich von Vik aufweist, möchte ich als den Höhepunkt der Ausnutzung dieser flachen Gewässer mit deren weichem Lehmboden bezeichnen. Die Industriebezirke nördlich von der Föhrde könnten sich ohne Zweifel mit bedeutend anspruchsloseren Anlagen begnügen, wenn sie in der Hauptsache sich des Prahmverkehrs bedienen, besonders da Vik seine natürlichen tiefen Aussenhäfen in Sörnäs und Hertonäs besitzt. Der Hafen von Sörnäs und die Turholmsföhrde können sich allerdings in Bezug auf Umfang nicht mit der grossen Gammelstadsföhrde messen, aber in geschützter Lage sind sie gleichwertig, was besonders vom Hafen in Hertonäs gilt, der ausserdem den Vorzug guter Bodenverhältnisse und tiefen Wassers besitzt.

Als Zentralhafen für die vorgeschlagenen Industriestadtteile im östlichen Teile von Vik, Hertonäs und Botby werden die auf die Turholmsföhrde verlegten Hafenmolen von Hertonäs ihre grosse Bedeutung gewinnen. Eine Erweiterung dieser Quais länger südwärts längs den Inseln Killingholmen und Degerölandet wäre wohl denkbar, obgleich die hohen Strände östlich der Kronbergsföhrde in dieser Beziehung beschwerliche Hindernisse bilden. Der Entwurf deutet deshalb nur einen kleineren Hafen an nebst Dockanlagen bei Håkansvik und Hundholmen als eine zukünftige Möglichkeit, wenn der Raum in Hertonäs zu eng wird. In der Botbybucht bemerken wir auch einen Industriehafen, zunächst bestimmt für die örtlichen Bedürfnisse. Hier könnten einige Grundstücke ihren eigenen Strand bekommen, während eine allgemeine Hafenmole auf der tiefsten Stelle gegenüber der Einfahrt zur Bucht gebaut würde. Im Winter vorgenommene Messungen geben an die Hand, dass diese Küstenstrecke sich recht gut dazu ausnutzen lässt.

Das westliche Hafengebiet.

Während die Gewässer östlich der Stadt solcher Art vor allem die Industrie und den Export bedienen würden, hat der Import seinen natürlichen Platz im Westen von Helsingfors auf Sandholmen, Busholmen, Södra Lappudden und Märrholmen, sowie auch auf Drumsö bekommen. Auf Busholmen dürfte Platz für den Freihafen der Stadt bereitet werden, falls ein solcher als wünschenswert angesehen werden sollte. Ein Vergleich zwischen den Freihafenanlagen, die in anderen nördlichen Städten existieren oder im Entstehen begriffen sind, beweist, dass der Platz für eine lange Zukunft genügen würde. Ein successiver Ausbau würde mit Leichtigkeit durchzuführen sein in dem Masse wie dieses möglich befunden würde und der Import von Helsingfors könnte gleichzeitig befriedigt werden ohne den Freihafenverkehr zu stören. Hier draussen am offenen Meer müsste auch der Fährenverkehr mit Reval seinen Ausgangspunkt haben, wie der Entwurf es andeutet. Betreffend des Umfanges der Hafenanlagen auf Drumsö können verschiedene Gesichtspunkte vorgebracht werden, je nachdem welche Ansichten man bezüglich der allgemeinen Entwickelung des Handels der Stadt hegt. Es scheint doch am richtigsten zu sein alle Möglichkeiten offen zu halten, wenn es einen Platz mit Drumsö's ausgezeichneter Lage sowohl im Verhältnis zum Meere wie zur Stadt betrifft. Wie diese Insel in Saarinens Entwurf schematisch eingeteilt ist, könnte hier auch Raum für eine bedeutende Industrie bereitet werden. Sicherlich wäre es von allen Gesichtspunkten gesehen am vorsichtigsten, dass die Stadt in so hohem Grade wie möglich sich das Recht des Hausherrn auf dieser Insel zusichern würde.

Zentralhafen für Finnland.

Man hat von einem Zentralhafen für Finnland gesprochen und mehrere Städte wetteifern um die Ehre diese lohnende Rolle zu übernehmen. Wenn man auch der Meinung sein kann, dass Helsingfors als die Hauptstadt und grösste Stadt des Landes das grösste Recht besitzt seine Ansprüche geltend zu machen, muss man doch andererseits zugeben, dass auch andere Städte — vor allem Åbo — in vielen Beziehungen eben so gute, ja vielleicht bessere Voraussetzungen haben, der Haupthafen des Landes zu sein, besonders während der Wintermonate. Wenn der neue, grossartige Pansioplan in Åbo verwirklicht wird und ausserdem neue Eisenbahnverbindungen angeordnet werden zwischen den inneren Teilen des Landes und dieser in ökonomischer Beziehung kräftigen und in komunaler Beziehung vorwärtsstrebenden Stadt, so muss Helsingfors sich vorsehen, dass es nicht überflügelt wird. So wie die Stadtkasse zur Zeit angestrengt wird, dürfte nur wenig Aussicht vorhanden sein, Hilfe von dieser Seite zu bekommen. Es ist darum am sichersten sich auf die eigenen Kräfte zu verlassen und diese ernstlich anzustrengen, falls man den ersten Platz im Konkurrenzkampfe behalten will.

Die Ausnutzung der Strände.

Gott und Mammon.

In intimster Abhängigkeit von der Plassierung der Häfen und der Industriebezirke stehen einerseits, die Regelung der Wohnungsverhältnisse

und andererseits die Durchführung der grossen Verkehrsadern. Da Handel, Schiffahrt und Industrie die notwendigen Bedingungen für die Funktion und die Blüte des Lebens der Stadt bilden, so müssen vor allem die geeignetesten Plätze für diese Zweige der gesellschaftlichen Tätigkeit gewählt werden. Aber die Forderungen der Wohnungsverhältnisse dürfen deswegen doch keineswegs übersehen werden. Denn ebenso wichtig wie Handel und Gewerbe für die Ökonomie sind, ebenso wichtig sind gute Wohnungsverhältnisse für die Gesundheit und das allgemeine Wohlbefinden. Wenn folglich die Wohnplätze gewissermassen beiseiterücken müssen, wenn die ökonomischen Interessen mehr Raum fordern, so dürfen sie doch nicht stiefmütterlich behandelt werden. Hier wie in so vielen andern Fällen muss man gleichzeitig sowohl Gott wie Mammon dienen können. In einer Stadt wie Helsingfors, wo das Meer in tiefen Buchten sowohl im Osten wie im Westen einschneidet, eine zwanzig — dreissig kilometerlange Küste bildend, darf man es nicht zulassen, dass die Wohnplätze ganz und gar von den Stränden verdrängt werden. In dieser Beziehung versucht Saarinen's Entwurf alle gerechten Forderungen zu erfüllen. Die Bucht Bredviken und die Drumsöföhrde sind ganz und gar von dem grossen Seeverkehr befreit und lassen den Einwohnern im ganzen westlichen „Gross-Helsingfors" freien Zutritt zum Meere. An den westlichen und östlichen Ufern der Gammelstadsföhrde sind auch bedeutende Strecken für Parks und Wohnplätze reserviert, wo die Bevölkerung in Gumtäckt, Vik, Hertonäs und anderen Orten in Berührung mit dem Wasser kommen kann. Seit vielen Jahren existiert schon der Vorschlag den Brunnspark mit dem Stadtteil Helsingenäs mittels eines Strandparkes zu verbinden, der Ausläufer auf den Inseln im Seehafen und, wie Saarinens Entwurf es zeigt, auch auf Harakka bekommen sollte. Ausserdem müssten ja Högholmen, Vrakholmen und Blåbärslandet ungestört der Benutzung des Publikums überlassen bleiben. Auch der Brobergs — und der Norraquai sind im Entwurfe in die Breite erweitert worden um Strandpromenaden Raum zugeben als direkte Fortsetzungen des Kaisaniemi und des Botanischen Gartens. Wir haben jedoch früher hervorgehoben, dass es in Frage gestellt werden kann, ob nicht diese Plätze unter den veränderten Verhältnissen, die jetzt im nördlichen Teile des Skatuddens auf dem Altar des Gottes Mammon geopfert werden müssen. Jedenfalls beweist Saarinens Entwurf, dass eine Konzentrierung der Häfen auf einige wenige Punkte es ermöglicht, dass sehr lange Küstenstrecken, auf verschiedene Stadtteile verteilt, den Einwohnern der Stadt freien Zutritt zur See oder freie Aussicht über dieselbe gewähren, ungeachtet dessen, dass verhältnismässig grosse Bodenflächen an den Ständen dem Handel und der Industrie überlassen worden sind.

Vororte.

Die ausserhalb des Stadtkernes selbst — dem gegenwärtigen Helsingfors — liegenden neuen Teile von „Gross-Helsingfors" sind in Saarinens

Entwurf zu aparten kleinen Städtchen ausgeformt worden, die ihr eigenes Leben führen oder mit der Mutterstadt verschmelzen können, je nach dem Gange der Entwickelung. Wir sehen dergleichen „Städtchen" in Baggböle, Åggelby, Boxbacka, Malm, Hertonäs, Brändö, Degerö und anderen Orten, wo schon jetzt eine starke Bildung von Vorstädten zu bemerken ist. Jeder dieser Vororte bildet ein Ganzes für sich und hängt mit der Mutterstadt mittels einer oder mehrerer durchgehender Verkehrsadern zusammen, welche täglich seine Einwohner in die Zentralstadt bringen werden, wo die meisten dieser Einwohner ihre Tätigkeit haben. So wie diese Vororte im Entwurf angeordnet sind, kann es ziemlich gleichgültig sein wo die Grenze von „Gross-Helsingfors" gezogen wird, da der Ausbau des Stadtkernes oder der City ganz unabhängig davon geschehen kann, ob die eine oder die andere der Peripheriestädte zur Entwickelung gelangt oder nicht. — Der Mangel an zuverlässigem Kartenmaterial hat den Verfasser des Planes gezwungen die meisten Vororte schematisch in der Planzeichnung zu behandeln: in der Mitte einen Stadtkern für intensive Bebauung und für öffentliche Gebäude, auf der Karte dunkel gelb bezeichnet, um diesen Kern herum Stadtteile für Reihenhäuser und für damit vergleichbare s. g. halboffene Bebauung, hellgelb bezeichnet, und am äussersten Rande Villenviertel, in hellgrün. Eine besondere Art von Vororten bilden die reinen Industriegebiete Vik und Botby, während Drumsö und Hertonäs sowohl Wohnungs- wie auch Industriegebiete umfassen. Grundstücke für Industrien, Lagerhäuser und Niederlagen sind mit brauner Farbe bezeichnet. Munksnäs—Haga so wie die künftigen Stadtteile nördlich von der Sörnäsbahn sind als zum Stadtkern gehörend bezeichnet worden.

Bevor wir die Verkehrsverhältnisse zwischen diesen verschiedenen Teilen von „Gross-Helsingfors" beschreiben, wollen wir eine Frage, welche den Verkehr im Inneren der Stadt berührt, näher erörtern.

Die Veränderung ist ja sehr in die Augen fallend: die Tölöbucht ist gefüllt, der Zentralbahnhof ist nach Fredriksberg verlegt worden und eine mächtige, breite, neue Prachtstrasse ist von der Gegend der gegenwärtigen Brunnsgatan in nördlicher Richtung bis zu dem neuen Bahnhof gezogen, d. h. ungefähr längs der Linie, welche die Eisenbahnstrecke Helsingfors—Fredriksberg bezeichnet. Es war ja ursprünglich der Gedanke diese kühne Idee zu verwirklichen, der Saarinens Entwurf ins Leben rief.

Wollen wir sehen ob diese Idee sich verteidigen lässt!

Eine radikale Umwälzung im Inneren der Stadt.

Das Geschäftszentrum der Stadt ist bekanntlich gegenwärtig auf die Esplanaden — und Alexandersstrassen nebst den Verbindungsgliedern zwischen ihnen zusammengedrängt. Die Beschaffenheit der Terrains: die steilen Anhöhen der Skilnads-, Högbergs- und Kasernstrassen sowie der Berg-, Fabians- und Unionstrassen, nebst der geringen Breite der meisten dieser Strassen haben auf die Entwickelung des Geshäftszentrums nach Süden

und Norden längs diesen Strassen abschreckend gewirkt. Noch bleiben ja die Henriks-, Boulevards- und die neue Kaisaniemistrasse mit ihrer Fortsetzung der Broholmstrasse übrig, von denen man annehmen kann, dass sie in der Hauptsache den Charakter von Geschäftsstrassen tragen werden. Diese sind jedoch schon zum grossen Teil ausgenutzt und können in obiger Beziehung keinen Vergleich mit den erstgenannten typischen Geschäftsstrassen von Helsingfors vertragen.

Ferner!

Der jetzige Hauptbahnhof, der die Endstation für eine Menge von Eisenbahnlinien des Landes bildet, besitzt, besonders in der unmittelbaren Nähe des Bahnhofes, sehr geringe Entwickelungsmöglichkeiten, da die Stadtviertel von allen Seiten sich herandrängen. Der Bahnhof selbst ist zu klein, die Anzahl der Geleise ist zu knapp bemessen für den Verkehr, der schon nach wenigen Jahren erwartet werden kann. Eine Vergrösserung des Bahnhofes ist nur denkbar durch Einführung von Geleisen in einem anderen Niveau als dem jetzigen!

Und dann noch ein Missverhältnis:

Der Bahnhof nimmt den Raum im Zentrum der Stadt ein, der ganz besonders für die „City" der Stadt geeignet wäre und spaltet Helsingfors in zwei von einander ganz isolierte Teile, einen westlichen und einen östlichen. Es ginge wohl an die Stadtteile Tölö und Berghäll mittels Viadukte mit einander zu verbinden, dieses wäre aber für den Bahnhofsverkehr hinderlich, kostspielig und hässlich. Es wäre ja auch möglich Tunnels unter dem Eisenbahngebiet zu bauen, diese würden aber unter dem Niveau der Wasseroberfläche liegen und würden folglich sehr teuer im Bau und im Unterhalte sein. Verbindungsglieder zwischen zwei Stadtteilen, in derselben wirklichen Bedeutung wie auf beiden Seiten bebaute, breite und ebene Strassen, wären weder die Viadukte noch die Tunnels.

Noch ein Umstand:

Das gegenwärtige Helsingfors ist auf einer sich ins Meer erstreckenden Halbinsel gebaut. Auf dieser Halbinsel werden auch in Zukunft die wichtigsten Häfen und die bedeutendsten so wie die meisten öffentlichen Gebäude der Stadt sich befinden. Eines der Hauptzentra wird darum in aller Zukunft da unten liegen, wollen wir sagen in der Gegend der Esplanadenstrasse d. h. sehr exzentrisch im Verhältnis zu „Gross-Helsingfors", dessen geographisches Zentrum weit im Norden zu suchen ist. Dieser Umstand erzwingt die Einrichtung bequemer Verkehrsadern zwischen dem alten Stadtkern und den peripherischen Teilen im Norden. Solche giebt es jetzt nicht. Die Chausseen, sowohl die östliche wie die westliche sind schmal, uneben und krum, und stehen überhaupt in schlechter Verbindung mit den Stadtteilen, mit denen sie den Verkehr vermitteln sollen. Besonders ist dies der Fall mit der Östlichen Chaussee, die durch eine einzige zusammen-

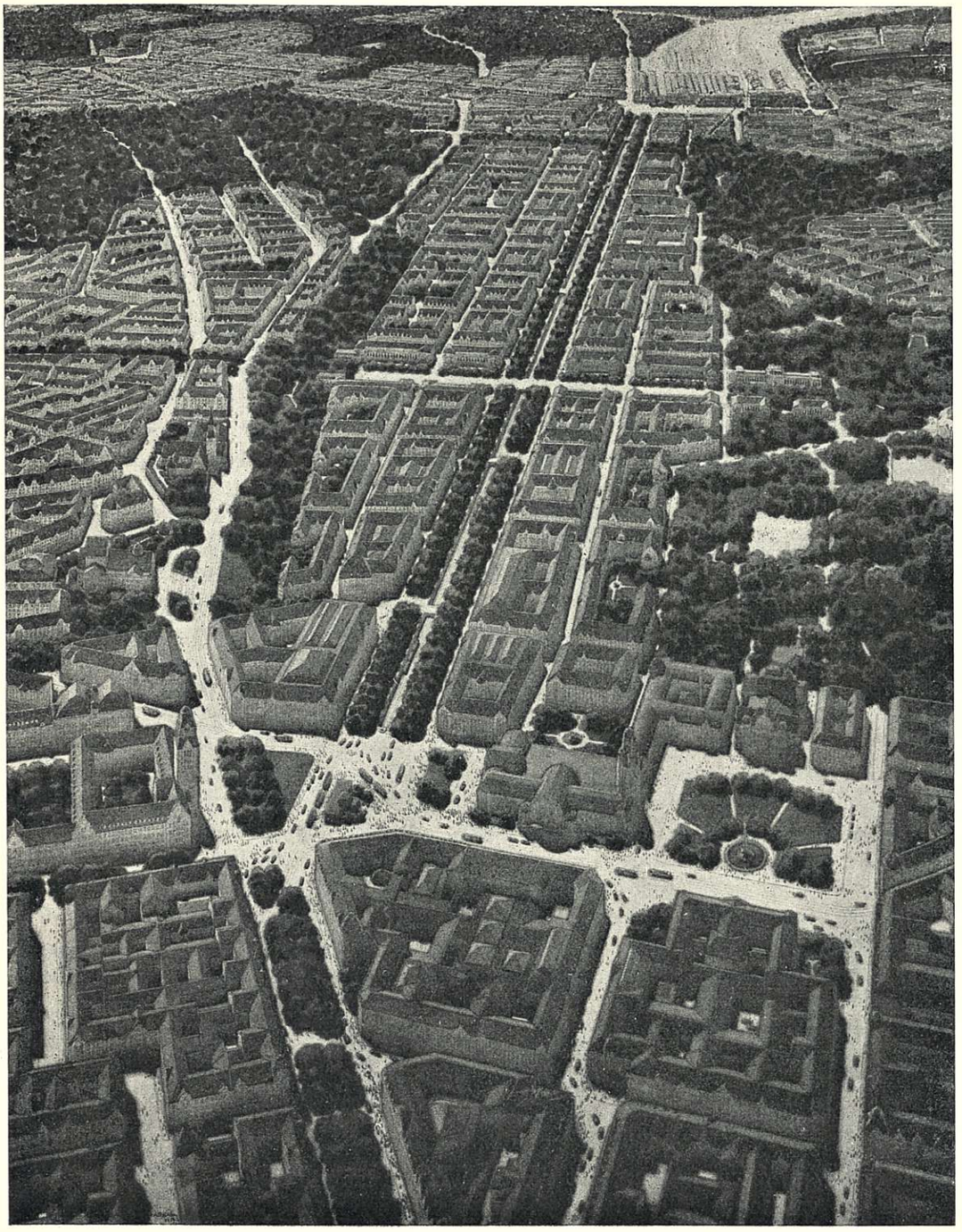
hängende Bergwand von Berghäll getrennt ist, welchen grossen Stadtteil sie übrigens nur berührt, während sie auch im Verhältnis zu dem gewaltigen Stadtgebieten nördlich der Sörnäsbahn sehr unbequem verläuft und keineswegs deren Forderungen auf eine gute Einfahrt in die Stadt entspricht.

Zu allen obengenannten praktischen Mängeln gesellt sich noch ein ästethischer:

Wir entbehren innerhalb der Stadt aller solcher Einheiten grösseren Stils, die den Hauptstädten der Welt einen grossartigen Charakter verleihen: einen breiten Fluss, eine hochgelegene Akropolis, eine grossartige Avenue. Wir möchten in dem „Gross-Helsingfors" von dem wir träumen, eine imposante Zentralstrasse sehen, die in Bezug auf Dimensionen und Ausschmückung der finnischen Metropole ein architektonisches Rückgrat verleihen und nach aussen die geistige Bedeutung derselben als Reichshauptstadt manifestieren würde. Dazu genügen weder die Esplanadenstrasse, die nur als ein schöner Ansatz zu betrachten ist, noch der Senatsplatz. Dazu bedarf es eines stolzen und geraden Königsweges, der zu gleicher Zeit eine Hauptpulsader des Verkehrs, ein stattlicher, schöner Promenadenweg und eine Strasse für Geschäftshäuser und öffentliche Gebäude wäre. Eine Avenue, die der Stadt Haltung und Charakter verleihen und Möglichkeiten für monumentale Behandlung grossen Stils eröffnen würde.

Die Königsavenue.

Alle obengenannten Mängel würden verschwinden, alle ideellen Wünsche würden erfüllt, wenn eine „K ö n i g s a v e n u e" — wollen wir sie so nennen — wie sie in Saarinens Entwurf zu sehen ist, zustandekäme. In geographischer Beziehung wäre die Lage dieser Strasse die denkbar beste. Als eine direkte Fortsetzung des gegenwärtigen Zentrums der Stadt führt die „Königsavenue" mitten durch die Stadt gerade aus auf einen grossen Platz im Norden, von dem aus — wie der Entwurf es darlegt — grosse Verkehrsadern strahlenförmig sich nach allen Seiten in „Gross-Helsingfors" verzweigen können. Diese Avenue würde also sowohl die Westliche wie die Östliche Chaussee ersetzen. In Bezug auf die Beleuchtung ist die Richtung, Süden-Norden, die beste; keine Seite der Strasse kommt dabei zu kurz, den Anpflanzungen wird die Sonne nicht entzogen. Zum grössten Teil ihrer Länge wird die Avenue die Tölöbucht und den Djurgårdenpark durchschneiden, also solche Gebiete, die vorläufig beinahe völlig von der Bautätigkeit unberührt geblieben sind. Durch Ausfüllung der genannten Bucht und die Verlegung des Bahnhofes erhielte man die Möglichkeit Tölö und Berghäll auf eine intime Weise mit einander zu verbinden. So könnte z. B. die breite Hesperiastrasse ostwärts bis zur östlichen Chaussee verlängert werden und der Kreuzungspunkt zwischen dieser Strasse und der Königsavenue könnte zu einer imposanten architektonischen Stadtpartie ausgebildet werden, die in der Reichshauptstadt ausgezeichnet gelegen wäre.



Auf dieser Stelle und in der Gegend des Epidemiekrankenhauses würden Anpflanzungen die übrig gebliebenen Teile des Djurgårdens mit einander verbinden, auf diese Art einen Parkgürtel bildend, der diesen ganzen zentralen Stadtteil umschliessen würde. Trotz ihres intimen Verkehrs mit den anliegenden Stadtpartien würden hierdurch die Viertel um die Königsavenue ein abgesondertes Ganzes für sich bilden, das einheitlich behandelt werden könnte mit hohen Geschäftshäusern und öffentlichen Gebäuden zur Avenue hin und vornehmen Privatwohnungen auf die Parks hinaus.

Die Avenue ist auf einem so hohen Niveau gedacht, dass unter ihrer Oberfläche Eisenbahn- und Strassenbahnverkehr stattfinden könnte. Hierdurch würde eine successive Verlegung des Bahnhofes erleichtert und der Verkehr auf der Hafenbahn könnte ungestört weitergehen. Die Breite der Strasse soll c. 90 Meter betragen, ein Mass, das Raum giebt für all den Verkehr, der hier vorkommen kann: Eisenbahn-, Strassenbahn-, Auto-, Reit-, Wagen- und Fussgängerverkehr. Ihre Länge c. 3 Kilometer ist nicht grösser als die Strecke zwischen dem Brandenburger Tor und dem Zoologischen Garten in Berlin, die Strecke Gare du Nord—Isle de la Cité oder Louvres—Triumphbogen in Paris, die Strecke Admiralität—Nikolaibahnhof in S:t Petersburg oder die Strecke Gare du Nord—Gare du Midi in Brüssel. Da eine besondere Autobahn vorgesehen ist, so kann diese Wegstrecke leicht in drei Minuten zurückgelegt werden.

Die Anlage der Königsavenue und die Verlegung des Bahnhofes würden Raum geben für einen weitläufigen neuen Bahnhof mit unbegrenzten Erweiterungsmöglichkeiten, ferner gute Verbindungen ermöglichen zwischen den westlichen und östlichen Teilen der Stadt und bequeme radiallaufende Verkehrswege zu den peripheren Stadtteilen, eine erweiterte City mit äusserst wertvollen neuen Grundstücken und schliesslich Möglichkeiten einer monumentalen Behandlung des Zentrums von „Gross-Helsingfors" wie wir es unter den vorhandenen Umständen uns gar nicht träumen können.

Soll diese grossartige Idee nur auf dem Papier verbleiben und der Plan der Stadt wie bisher mühevoll bergauf und bergab sich abplagen, ängstlich dem kleinsten Hindernis ausweichend, demütig sich vor den Knausereien und den Kompromissen des Tages beugend, welche die gewaltigen Gewinne verhindern, die der kommende Tag uns als reife Frucht in den Schoss werfen würde, wenn wir nur den Mut hätten den Beschluss zu fassen? Man kann kaum etwas anderes erwarten. Kalt und nüchtern wird man mit „bindenden Gründen" die Motive, die hier angeführt wurden, zerstückeln und zerreissen.

„Schöne Träume und Phantasien!" Es ist so leicht Einen mit diesem billigen Lob abzufertigen. Mit diesen Worten ist vieles in der Welt totgeschlagen worden.

Aber wir kehren zum Entwurf zurück und werden von den Verkehrsverhältnissen reden. Eisenbahnen.

Von dem neuen Zentralbahnhof, in welchen die jetzigen und neuvorgeschlagenen Fernverkehrslinien, in rot bezeichnet, einmünden und welche unter einander mittels einer durch die Peripheriorte gezogene Ringbahn verbunden sind, gehen Linien für den Güterverkehr, in grauer Farbe, aus bis zu sämtlichen vorgeschlagenen Hafen- und Industriegebieten, welche auf diese Weise mit dem Hauptbahnhof und unter einander im Verkehr stehen. Solch eine Bahn erstreckt sich von der Gegend der Station Alberga durch Hagalund und über Drumsö nach Lappudden und Busholmen, sich bei Gräsviken mit der jetzigen Hafenbahn vereinigend. Man nimmt an, dass der ganze Hauptverkehr in der Richtung auf Drumsö und Busholmen zu durch dieses Geleise vermittelt werden könnte, wodurch der Verkehr auf der Bahnstrecke zwischen dem Hauptbahnhofe und der Hafenbahn wesentlich entlastet würde. Auf der letzteren müssten elektrische Lokomotiven in Anwendung kommen, teils des Geräusches wegen, teils um die Rangierarbeit innerhalb der Häfen der Stadt bequemer und leichter zu machen. Ein anderer Bahnarm ist vorgeschlagen von der Stammbahn durch Vik und Hertonäs bis zum Hafen von Hertonäs und weiter nach Botby, Degerö und Sandhamn. Der Hauptgüterbahnhof liegt gleich östlich von dem grossen Zentralbahnhof, während lokale Güter- und Rangierbahnhöfe innerhalb jedes grösseren Verkehrgebietes vorgeschlagen sind.

Zu den Vorstädten sind, ausser der erwähnten Ringlinie, welche diese Orte in direkte Verbindung mit allen Fernverkehrbahnen bringt, besondere Vorstadtbahnen für Schnellverkehr (in gelber Farbe) mit kleinen Stationen oder Halteplätzen bei örtlichen Verkehrszentren auch innerhalb des Stadtkerns gezogen. Diese Bahnen sind innerhalb der Park- und Waldgebiete auf möglichst langen Strecken so gezogen, dass sie auf dem Niveau des Bodens laufen, während die Strecken, welche bebaute Stadtgebiete passieren, als Tunnel- oder Luftbahnen gedacht sind. Sämtliche Vorortlinien sind mit der Bahnstrecke verbunden, welche durch die Königsavenue laufen wird und dringen folglich bis zum jetzigen Bahnhof vor. Das letztgenannte Gebäude könnte als Post- und Telegraphenzentrale benutzt werden, während die Bahnstege, überdacht, in zentrale Lebensmittelhallen verwandelt würden. Vorstadtbahnen.

Gewöhnliche Strassenbahnlinien sind im Entwurfe nicht angedeutet worden.

Bezüglich des geltenden Stadtplanes sind nur solche bedeutende Veränderungen vorgeschlagen worden, welche durch die Anlage der Königsavenue direkt hervorgerufen werden. Ein bequemer Verkehrsweg hat sich geöffnet zwischen der Avenue und Gräsviken, resp. Lappudden und Drumsö, wodurch diese Insel dem Zentrum der Stadt näher gerückt ist. Am Änderungen im geltenden Stadtplan.

südlichen Ende der Königsavenue auf dem Grundstück der russischen Kaserne ist das Rathausgebäude gedacht, mit einem davorliegenden „Rathausplatz".

Ein Universitätsgebiet.

Auf dem jetzigen Villengebiet von Mejlans im nahen Anschluss an die neuen Universitätskliniken ist Platz angewiesen worden für eine monumental geordnete Gruppe von Universitätsgebäuden. Schreiber dieser Zeilen regte vor etwa drei Jahren den Gedanken eines Austausches von Grundstücken zwischen der Universität und der Stadt an, wobei die Hochschule der Komune ihre an weit entfernt gelegenen Plätzen verlegte Grundstücke und Einrichtungen abtreten würde, da die meisten derselben eine ausgezeichnete Geschäftslage besitzen, aber für ihre gegenwärtigen Zwecke veraltet sind; als Entschädigung würde die Universität von der Stadt eine reichliche Summe zu Bauzwecken sowie ein genügend grosses, in naturschöner, zentraler und stiller Gegend gelegenes Gebiet erhalten, wo alle Gebäude und Einrichtungen der Universität für Gegenwart und Zukunft Platz finden würden, nebst Wohnstätten für sowohl Lehrer wie einen Teil der Schüler. Ein Entwurf in grossen Zügen wurde von mir ausgearbeitet und ein vom Konsistorium eingesetztes Komité schien sich für die Sache sehr zu interessieren. Auf diesem Punkt ist aber, so viel ich weiss, die Sache stehen geblieben. Als Urheber des Projektes habe ich mir inzwischen erlaubt in diesem Zusammenhang den Sachverhalt zu erwähnen und habe darauf gedrungen, dass diese Idee in Saarinens Entwurf aufgenommen wurde (auf dem Platze N. O. von der Insel Fölisö). Einen ähnlichen Platz konnten wir der Technischen Hochschule in der Nähe des obigen, etwas nördlicher, anweisen.

Änderungen des Planes für neuvorgeschlagene Stadtgebiete.

Bezüglich der städtischen Gebiete, für welche Projekte ausgearbeitet sind und welche uns vom Stadtplanarchitekten Birger Brunila freundlich zur Verfügung gestellt wurden — wofür wir ihm hiermit unsern besten Dank aussprechen — sind grössere Veränderungen nur insofern vorgenommen worden, als diese durch den Anschluss der grossen Verkehrsadern an die Königsavenue bedingt wurden. Ausserdem ist eine Menge Viertel weggelassen worden um für Parks, Wiesen und Wälder Raum zu bereiten. Diese freigelegten Gebiete, die mittels legislativer Verordnungen der Bautätigkeit ganz entzogen werden müssen, bilden ein zusammenhängendes System und sind überall, wo dieses sich nur hat tun lassen, bis an die Strände herab gezogen worden. Im Westen haben wir solcherart den obenerwähnten Parkgürtel um die Drumsöföhrde; im Osten in der Nähe der Gammelstadsföhrde, das schöne Gumtäckttal und einen Teil „des Paradieses der Vögel" bei Vik, welche Ausläufer des Parksystems bilden, das bei Lappviken, Hagasund und Kaisaniemi bis ins Zentrum der Stadt vordringt und nordwärts in den freien Feldern und rauschenden Wäldern des offenen Landes vertönt.

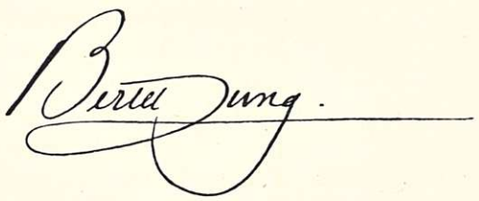
Parks und Wälder.

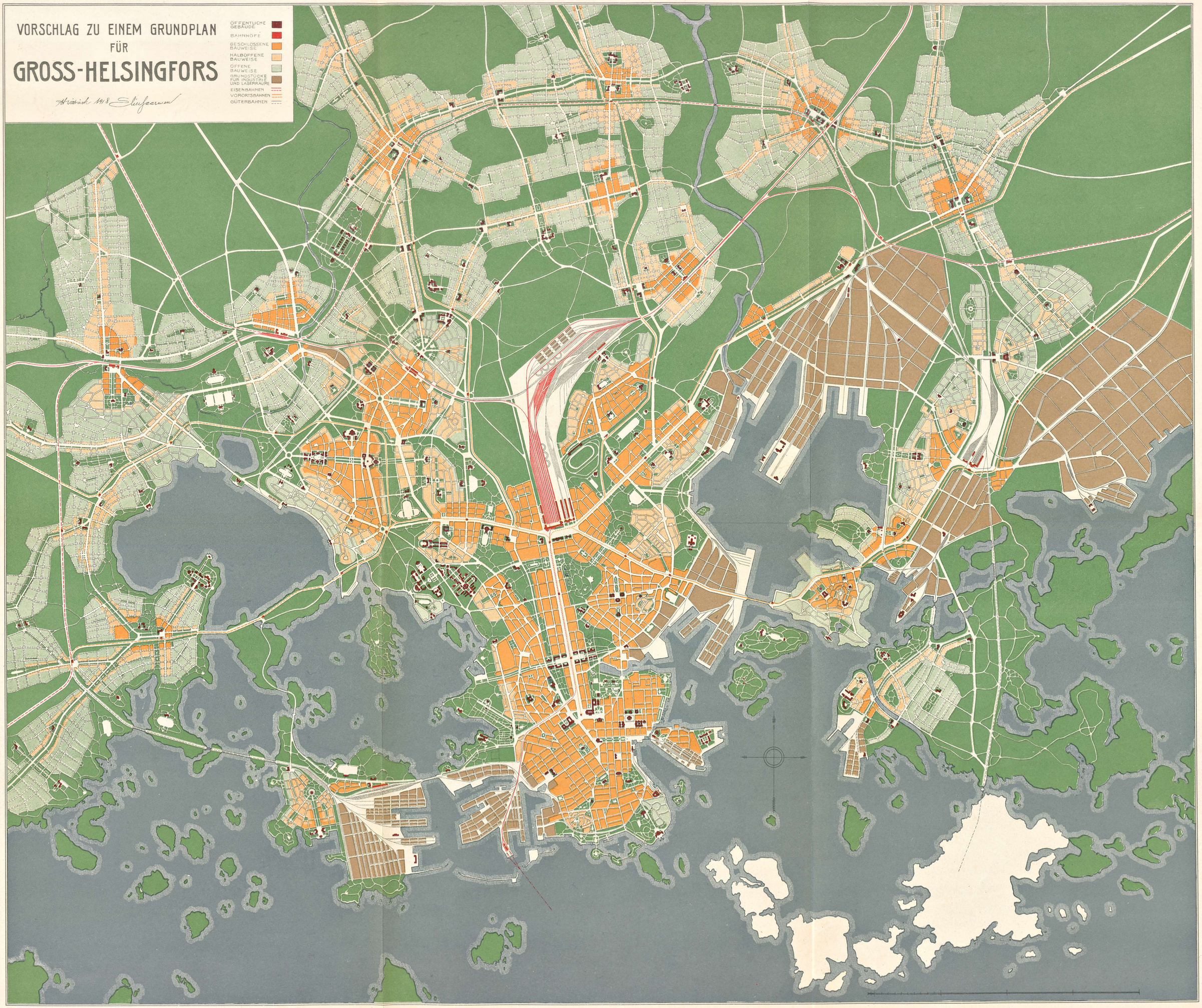
Auf Grund des kleinen Masstabes, worin Saarinens Entwurf publiziert wird, sind aus praktischen Gründen keine Höhenkurven auf der Karte an-

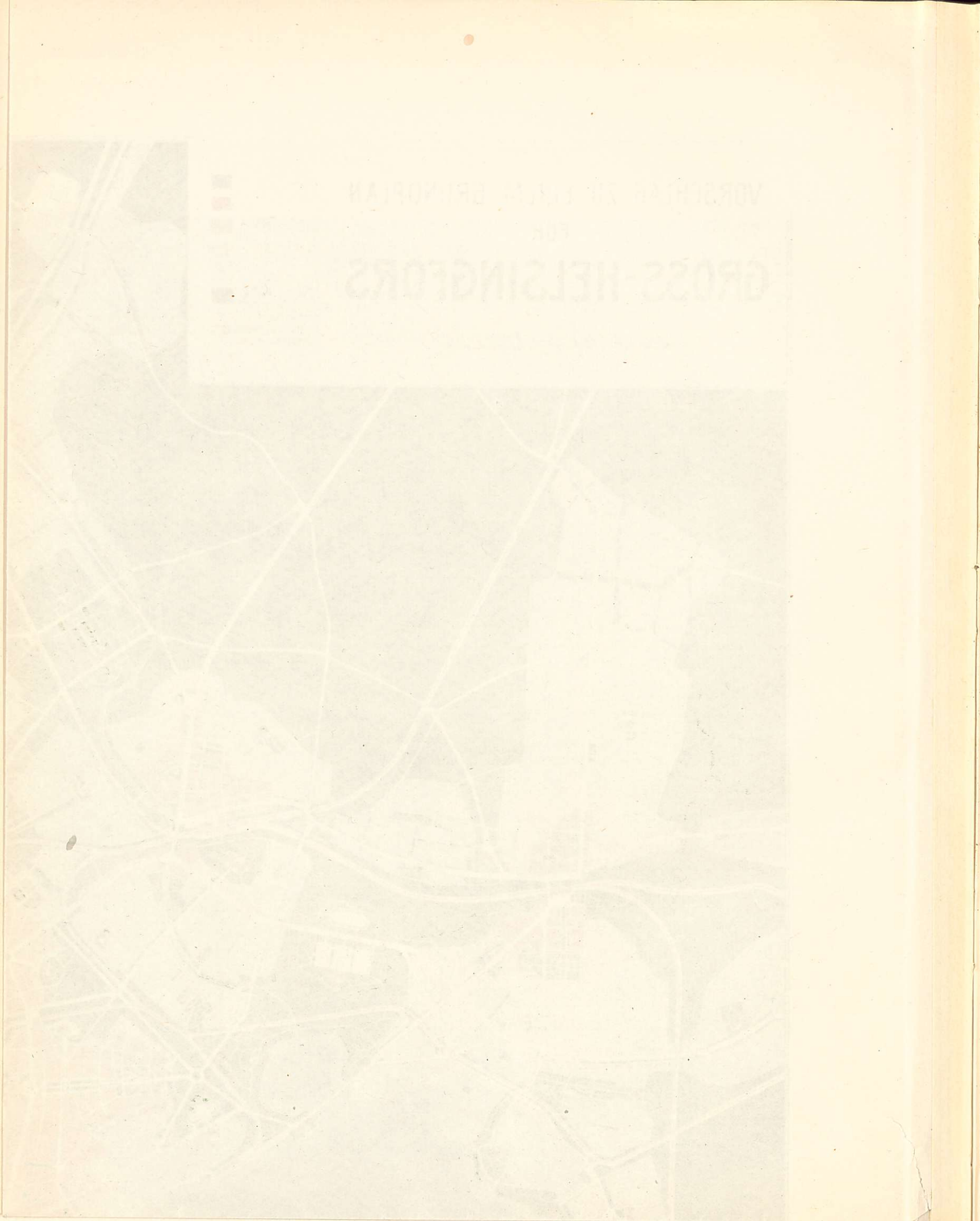
gegeben worden. Beim Zeichnen des Originalplanes sind aber die Höhen genügend in Betracht gezogen worden. Vollständig zuverlässige Höhenkarten liegen vor betreffs der meisten der Stadt Helsingfors gehörenden Gebiete, sowie für Drumsö, Munksnäs—Haga, Brändö und Hertonäs. Für übrige Gebiete, welche durch punktierte Linien bezeichnet sind, war man gezwungen russische Topographenkarten anzuwenden, die im Detail sehr ungenau sind. Das diesbezügliche Material, das zu Gebote stand und von verschiedenen Seiten gesammelt war, ist speciell was die äusseren Gebiete betrifft sehr unzuverlässig, weswegen eine genaue Konnektierung der verschiedenen Gebiete nicht möglich gewesen ist.

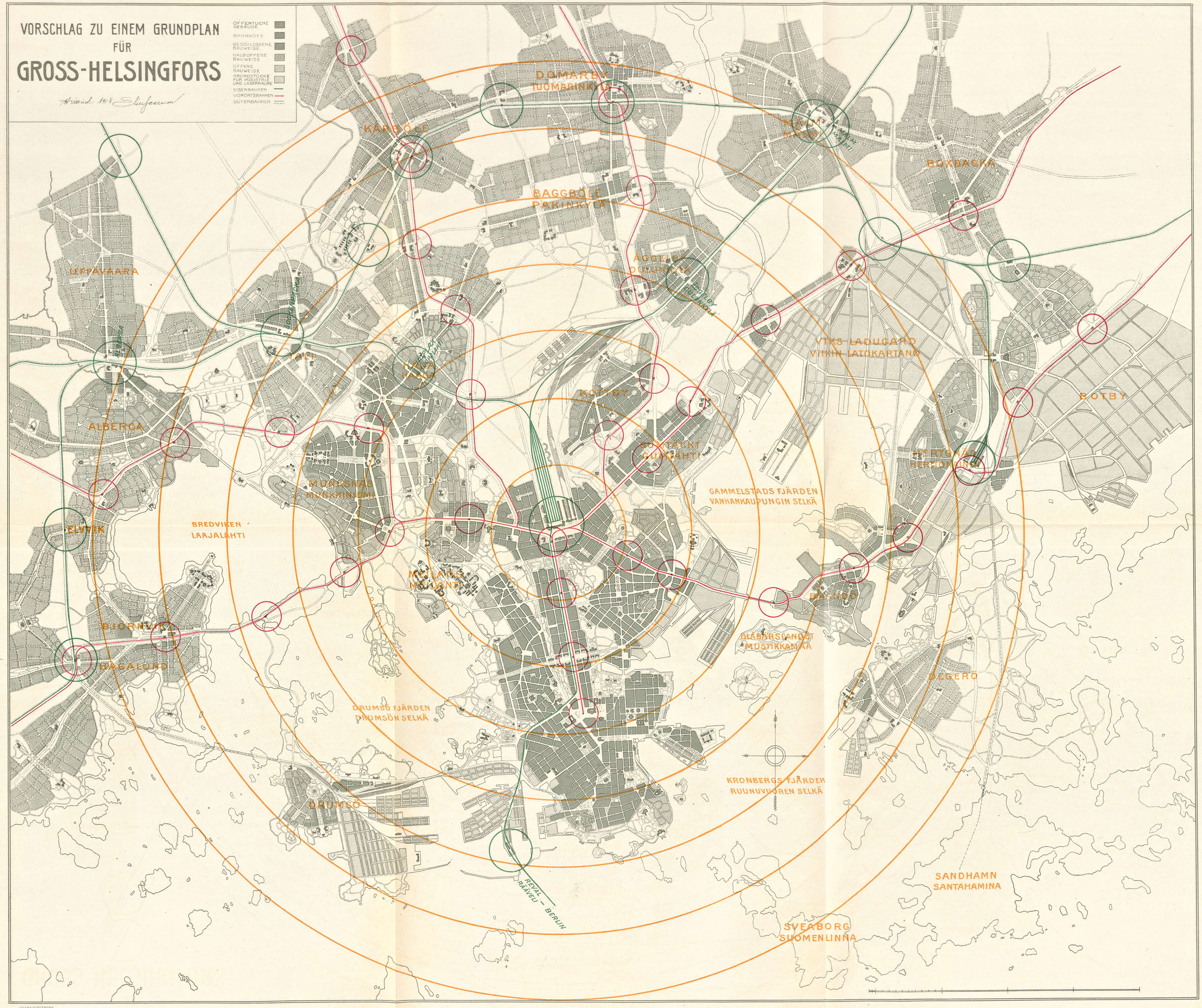
Im Grossen gesehen dürften doch diese Mängel nicht den Zweck des Entwurfes, eine Menge neuer Gesichtspunkte für den Ausbau von „Gross-Helsingfors" aufzustellen, beeinträchtigen. Und können diese Gesichtspunkte unserer Hauptstadt irgend einen Dienst leisten und ihrerseits den Boden dazu bereiten, dass die Fragen, welche hier berührt wurden, in weiten Kreisen Interesse erwecken, so wären wir für unsere Mühe genügend belohnt.

Brändö Villenstadt im Juli 1918.




VORSCHLAG ZU EINEM GRUNDPLAN
FÜR
GROSS-HELSINGFORS
Hvitträsk 1918 Sliefaarnen
ÖFFENTLICHE GEBÄUDE
BAHNHÖFE
GESCHLOSSENE BAUWEISE
HALBOFFENE BAUWEISE
OFFENE BAUWEISE
GRUNDSTÜCKE FÜR INDUSTRIE UND LAGERRÄUME
EISENBAHNEN
VORORTSBAHNEN
GÜTERBAHNEN




VORSCHLAG ZU EINEM GRUNDPLAN
FÜR
GROSS-HELSINGFORS
ÖFFENTLICHE GEBÄUDE
BAHNHÖFE
GESCHLOSSENE BAUWEISE
HALBOFFENE BAUWEISE
OFFENE BAUWEISE
GRUNDSTÜCKE FÜR INDUSTRIE UND LAGERRÄUME
EISENBAHNEN
VORORTSBAHNEN
GÜTERBAHNEN
DOMARBY
TUOMARINKYLÄ
KÄRBÖLE
BAGGBÖLE
PAKINKYLÄ
BOXBACKA
LEPPÄVAARA
ÄGGELBY
VTKS LADUGÅRD
VIIKIN LATOKARTANO
KOTTBY
BOTBY
ALBERGA
MUNKSNÄS
MUNKKINIEMI
GAMMELSTADS FJÄRDEN
VANHANKAUPUNGIN SELKÄ
ELVIK
BREDVIKEN
LAAJALAHTI
BJÖRNVIK
HAGALUND
BLÅBÄRSLANDET
MUSTIKKAMAA
DEGERÖ
DRUMSÖ FJÄRDEN
DRUMSÖN SELKÄ
KRONBERGS FJÄRDEN
RUUNUVUOREN SELKÄ
DRUMSÖ
REVAL
RÄÄVELI – BERLIN
SANDHAMN
SANTAHAMINA
SVEABORG
SUOMENLINNA