

PRO HELSINGFORS



BERTEL JUNG

ETT FÖRSLAG TILL STADSPLAN
FÖR
„STOR-HELSINGFORS“

UTARBETAT AV
ELIEL SAARINEN
M. FL.

HELSINGFORS 1918
AKTIEBOLAGET LILIUS & HERTZBERG

Världskriget vållar både politiskt och socialt en omstörtning, som djupt ingriper i det kultursamhället under sekler uppbyggt. Alla värden förändras. Förskjutningar och omkastningar drabba ej allenast ekonomiska ting; mänsklighetens hela livsåskådning tyckes vackla. Längesedan utmönstrade åsikter omfattas ånyo, det nyss modärna kastas bort såsom antikverat. Hur blir det sedan? Skall allt gå åter i gamla gängor eller byggas om efter nya principer?

Man tvingas att reservationsvis börja på detta sätt, då man, såsom i denna lilla skrift skall ske, går att fantisera om framtiden och, trots det mörker som vilar över stundande dagar, ämnar grunda sina påståenden på antagandet att, då fredens fackla sent omsider ånyo lyser över jorden, utvecklingen skall fortgå ungefär i den riktning, som före kriget blev utstakad. Ty vem vet, kanske endast tempot blir ett annat.

Helsingfors framtid i stadsplanetekniskt och -konstnärligt avseende skola vi här syssla med.

Mer än förr kommer det allmänna läget i Finland att härefter avspegla sig i Helsingfors, landets liv att kraftigast pulsera på denna ort. „Gränsmarken“ är vorden ett rike, de ryska småsatripernas residens en rikshuvudstad, kanhända en konungastad. I samma mån Finlands rike konsolideras, utvecklar sig, blir mäktigt, i samma mån eller kanske ännu snabbare skall rikets huvudstad växa i rikdom och folkmängd, i prakt och glans. Är staden fullt medveten om sin upphöjelse, är den redo att värdigt fylla den roll, ödet givit den? Skall den av kriget orsakade tillbakagång, i form av minskad trafik och avfolkning, som nu gör sig gällande, insöva den i dådlöshetens sömn? Förr eller senare läkas de sår våldet tillfogat oss. Livet tar ny fart och en tidsålder av intensivt arbete med ty åtföljande uppsving står för dörren. Det duger därför ej att nu sitta med händerna i kors. Det rådrum, som nu bjudes oss, böra vi taga vara på till att pröva, vad vi kunna göra för att Helsingfors med lugn tillförsikt skall kunna gå till mötes kommande dagar med deras krav.

Rikets huvudstad.

Diskussion nödvändig.

Det projekt som härmed offentligen framlägges och som nedanstående rader avse att i korthet beskriva, framträder utan alla anspråk på att anses såsom den bästa lösningen för ordnande av det blivande „Stor-Helsingfors“ plan. Allvarligt uppsåt och mycken möda ligga visserligen bakom förslaget. Men säkerligen skall man rubricera mycket av vad det innehåller såsom hugskott. Må så vara. De egga till motsägelser, kanske till hån. Diskussionen kommer i gång och vårt inlägg i debatten har icke varit förgäves. Må projektet betraktas såsom ett sådant inlägg och såsom ett lystringsrop till alla dem saken gäller. Såsom en väckelseskraft för de höga vederbörande, som sitta inne med makt och myndighet, och vilkas plikt det är att styra skutan fram där färden går säkrast och farten kan hållas.

Huru projektet tillkommit.

Först några ord om planens tillkomst.

Redan länge har bland personer, som genom sin verksamhet livligare än andra — av tvång eller böjelse — intressera sig för Helsingfors' utveckling i stadsplanetekniskt avseende, dryftats förslaget att få till stånd ett i stora drag avfattat program för huvudstadens expansion. Man har tänkt sig att eventuellt bearbeta opinionen för en internationell tävling, särskilt i avsikt att få frågan om hamnarnas utbyggande allsidigt belyst. Men även i stadens inre vore omställningar av nöden. Huvudbangårdens utvidgningsmöjligheter äro mycket kringskurna och dess läge olyckligt för de inre kommunikationerna emellan stadsdelarna öster och väster därom. Intressekonflikter synas på väg att uppstå mellan staden och de privata bolag, som äga och för stadsmässigt bebyggande exploatera marker invid stadens yttre gränser, och en överenskommelse på grundvalen av en plan, som beaktade en av alla parter erkänd förmånlig gestaltning av det hela, vore synnerligen önskelig. Vid ett tillfälle, då dylika frågor diskuterades, framställde en av vår stads mest bemärkta och klarsynta affärsmän *Julius Tallberg* förslaget att på privat initiativ åstadkomma en framtidsbild av „Stor-Helsingfors“, sådan de vid tillfället närvarande personerna drömde sig staden. Särskilt intresserade sig Tallberg för tanken att få stadens affärscentrum utvidgat och stationsförhållandena så ordnade, att den blivande storstadens trafik bleve fullt tillgodosedd, medan åt järnvägen bereddades i alla avseenden fria utvecklingsmöjligheter, utan att stadsplanens intressen därav skulle lida något intrång. Han berörde främst sin gamla idé att flytta centralbangården till Fredriksberg och, genom Tölövikens utfyllning, i Helsingfors' hjärta skapa ett dyrbart nytt stadsområde för monumentalt bebyggande.

Julius Tallbergs idéer.

Arbetet i gång.

De uttalade tankarna föllo i tacksam jordmån. Arkitekterna *Elie Saارين* och *Einar Sjöström* voro snart fulla av entusiasm för idén och förstodo att för företaget vinna den som skriver dessa rader. Till en början hade vi endast för avsikt att röra vid stadens inre delar, för

såvitt de sammanhänge med de projekterade omkastningarna av järnvägen. Arbetet skulle utföras av oss tre arkitekter och bekostas av Tallberg samt skänkas åt staden vid Tallbergs 60-års dag, som inföll den 25 maj senaste år. Under arbetets gång svällde emellertid uppgiften ut över den ursprungligen tillskurna ramen. Det var så mycket annat, som trängde på, så mycket som man tyckte sig vilja lösa och framvisa. Nya problem sprungo fram för varje gång man tog pennan i hand, och man fann snart att tiden tillmätts för knappt. Den 25 maj kom och med den dagen den vackra Tallbergska donationen till hans stiftelse „Pro Helsingfors“, avsedd för Helsingfors' förskönande, medan vi arkitekter fortfarande voro sysselsatta med den uppgift, som kanske mer än annat låg donator om hjärtat, då han så frikostigt såg sin stad till godo. Det var ett drygt förberedande arbete, som erfordrades för att få samlade och sammanställda de kartor, som voro ett nödvändigt underlag för projektet. På kommunens försorg hade nämligen ingen dylik sammanställning tidigare gjorts. Planläggningen av nya stadsdelar för Helsingfors har skett bit för bit i den mån det närmaste behovet krävt, ett mosaikarbete, utan någon klart ledande grundidé. Man kan ej heller begära mera. Stadens tekniska embetsmän äro få och deras krafter mången gång mer än utnyttjade i de löpande ärendenas utslåtande trampkvarn.

Just då de „sista strecken“ skulle dragas kom den röda tiden och skilde oss åt, utan möjlighet att träffas för samarbete. Under denna tid fortsatte Saarinen, oförtrutet och energiskt, ensam. Han inarbetade i planen de projekt undertecknad uppgjort för Brändö, Hertonäs, Wik och Degerö samt gav den slutliga gestaltningen åt sådana idéer, som vi arkitekter tillsammans med Tallberg tidigare diskuterat och enat oss om. Under arbetets gång fann han dessutom på en mängd intressanta lösningar av detaljer, vilka alla införts i projektet. Då han därjämte ensam planlagt alla de norr och väster om staden liggande områdena, kom förslaget sådant det nu framträder att i stort sett bära sin prägel av Saarinen's mästarhand och har med all rätt signerats av honom ensam. Men det kan också betraktas såsom ett uttryck för Julius Tallbergs störuvna affärsfantasi. Med de ekonomiskt djupt ingripande omvälvningar, som här föreslås, hade vi arkitekter knappast fördristat oss att offentligen framträda utan det moraliska stöd Tallberg skänkte oss såsom en i finansiella frågor erkänt omdömesgill person. Och den entusiasm, uppgiften i sig själv skänkte oss, hade kanske ej varit nog att bära oss över svårigheterna utan den uppmuntran, som från hans sida i rikt mått kom oss till del.

Saarinen's insats.

Planen har av Tallberg skänkts till stiftelsen „Pro Helsingfors“ och kommer att i enlighet med av dess styrelse fattat beslut överlämnas till Helsingfors' stadsfullmäktige att av dem på lämpligt sätt förvaras.

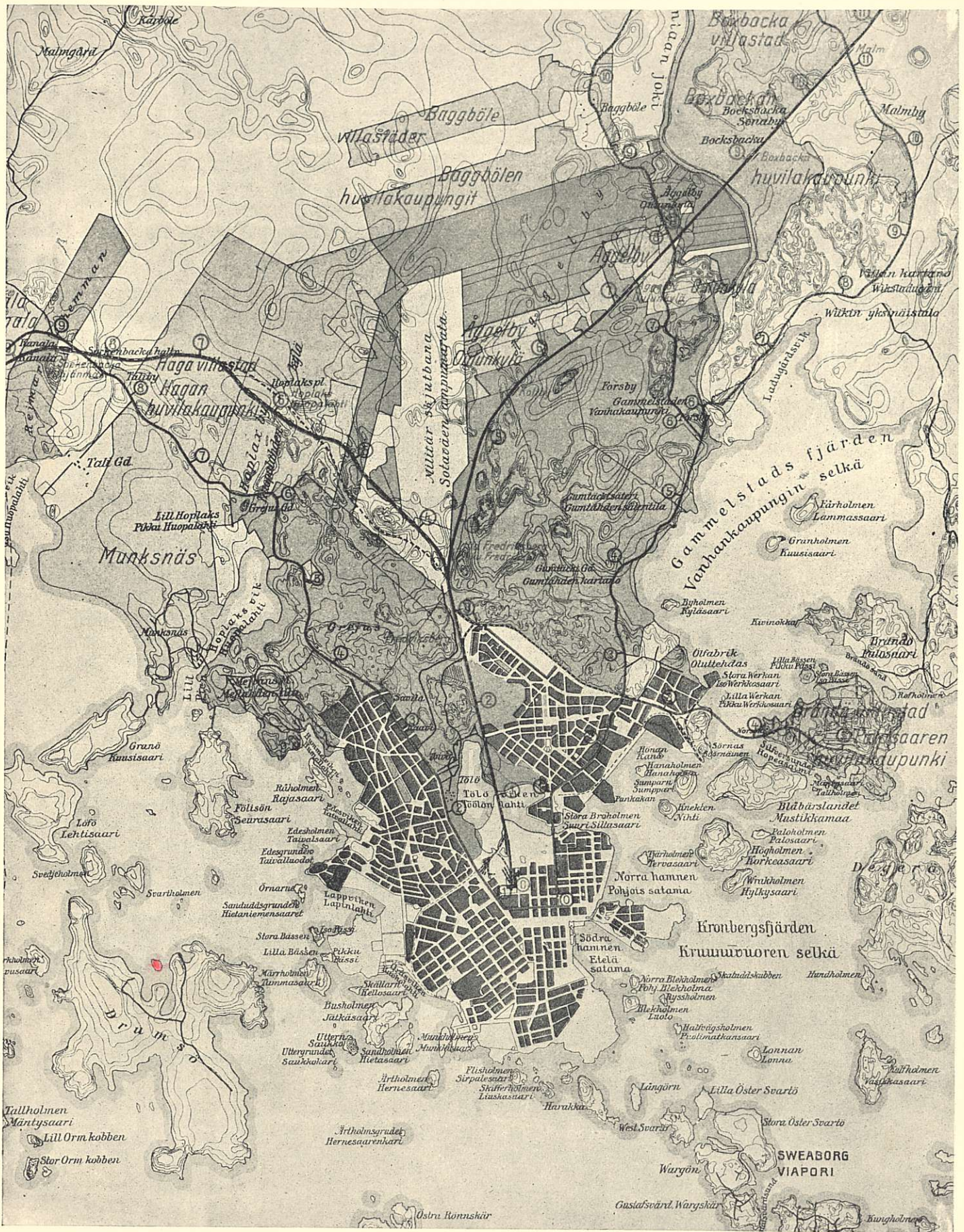
„Pro Helsingfors.“

Om jag rätt fattat avsikten med ovannämnda stiftelse, åsyftas där-

En generalplan för
„Stor-Helsingfors“.

med främst att väcka intresse för och bidra till klarläggande av de stora riktlinjerna för „Stor-Helsingfors“ utbyggande enligt konstnärliga och praktiska principer. Det hela bör i huvudsak vara genomtänkt och löst, innan man snärjer in sig i detaljfrågor och ej ser skogen för träd. Mången gång har även offentligen påvisats, att Helsingfors utvecklingshistoria lämnar sorgliga exempel på, huru närsynt man betraktat de med dess tillväxt sammanknippade företeelserna och huru litet man vågat sätta tro till dess framtida storhet. De omfattande jordinköp för stadens räkning, som nyligen avslutats, synas lova ett omslag i kursen. Även andra symptom tyda härpå, främst den vakna uppmärksamhet, som under de senaste tiderna börjat ägnas frågan om hamnar och industriområden. Erkännas bör ju ock att kommunens handlingsfrihet i hög grad inskränkts under krigstiden och att på den grund många reformer fått vila. Men hälst betraktas på officiellt kommunalhåll de privata förorterna, vilka — säga vad man vill — skola utgöra en del av morgondagens Helsingfors, nästan såsom icke befintliga. Åtminstone har hittills från stadens sida intet gjorts för ett samarbete med dem, allra minst då det gällt att ordna kommunikationerna. Därav skulle staden dock redan i närmaste framtid hava endast gagn. Om man skulle arrangera en allmän stadsplanetävlan, borde man såsom tävlingsobjekt naturligtvis tänka på hela det område, som inom överskådlig framtid kan anses innefattas i begreppet „Stor-Helsingfors“, oberoende av om jordägaren för tillfället är staden eller någon annan. Så gör man på andra ställen av världen, så gjorde man bl. a. för icke så länge sedan i Köpenhamn. De kostnader, som nedlades på ett dylikt företag, vore sannerligen ej bortkastade. Endast en blick på den nu publicerade kartan är nog för att övertyga envar, huru ofantligt många frågor som vid avfattandet av ett dylikt förslag framträda och pocka på att — innan tiden är försutten — tillfredsställande lösas.

Är det för djärft att tro att denna plan i någon mån skall kunna bidra till att öppna vederbörandes ögon för vikten av att ett i stort genomtänkt program för Helsingfors' utveckling utstakas, oberoende av om detta sker genom en allmän tävlan eller på annat sätt?



NUVARANDE HELSINGFORS MED OMGIFNINGAR

Då man går att draga upp konturerna för framtidens Helsingfors, märker man snart att hamnarnas placering spelar en viktig roll. Naturen har i ovanligt hög grad utrustat denna ort till en hamnstad. Här är icke fråga om den enda möjligheten för anläggande av en hamn i stor stil, såsom t. ex. i Reval var fallet. Här gäller det endast att välja de bästa platserna av de många, som stå till buds. Alltför länge har man därför, synes det mig, stirrat sig blind på Gammelstadsfjärden såsom den enda lämpliga industrihamnen, medan man samtidigt ryggat tillbaka för de oerhörda kostnader en utbyggnad här skulle kräva.

Hamnar och industriområden.

Å „projektet Saarinen“ — låt oss för korthetens skull kalla det så — hava beaktats de flesta av de hamnförslag, som offentligen eller enskilt varit under diskussion. Dock har den i Drumsöfjärden utskjutande Sandudden samt norra delen av Lappudden, för vilka hamnplaner av myndigheterna uppgjorts, här lämnats helt ur räkningen. Projektet Saarinen har nämligen av den jämförelsevis grunda fjärden, som begränsas av natursköna till största delen redan nu i hög kultur varande stränder, skapat en av en sammanhängande parkgördel helt omsluten parksjö, omsvallande den vackra Fölisön. Då projektet uppgjordes, medan ryssarna ännu sutto stadigt på Sveaborg och Skatudden, äro här icke beaktade de möjligheter till hamnutbyggnader, som på dessa håll numera yppat sig. Det stora, till Sveaborg hörande Sandhamn med dess välskyddade västra strand torde säkerligen med fördel kunna apteras för sjöfartens behov, isynnerhet som järnväg med lätthet kan föras ditut över Hertonäs, Degerö och det smala Hästnässund, såsom å projektet även antytts. Man får väl dock antaga att det främst, kanske uteslutande, blir marinmyndigheterna förbehållet att betjäna sig av denna plats.

Det östra hamnområdet.

Vad åter Skatudden vidkommer ha, genom ryssarnas avlägsnande från dess norra och östra del, vidsträckta områden öppnats för hamnanläggningar, som dessutom kunde ställas i järnvägsförbindelse med såväl hamnbanan som, medels utbyggnader i Norra hamnen, med Sörnäs. I

detta avseende är, på anförda grunder, projektet Saarinen redan föråldrat. Och detta är att beklaga så mycket mer, som här upptages det av stadsmyndigheterna väckta synnerligen beaktansvärda förslaget att över holmarna Sumparn och Knekten framdraga en bred hamnpir, genom vars utförande Norra hamnens karaktär såsom en av brännpunkterna för den stora sjötrafiken en gång för alla bleve fastslagen.

Även för Gammelstadsfjärdens vidkommande har en betydande avvikning gjorts från de projekt, som av byggnadskontoret framlagts, i det att Byholmen och de närmast denna belägna stränderna såväl norr som söderut apterats till park, varom närmare längre fram. Angående övriga anordningar i nämnda fjärd kunna ju meningarna gå åtskilda. De utbyggnader projektet Saarinen visar söderom Wik, ville jag beteckna såsom ett maximum för exploateringen av dessa grunda vatten med deras lösa lerbotten. Industriområdena norr om fjärden kunna säkerligen komma till rätta med betydligt anspråkslösare anläggningar, om de i huvudsak betjäna sig av prämatrafik, särskilt som Wik har sina naturliga djupa uthamnar i Sörnäs och Hertonäs. Sörnäs hamn och Turholmsfjärden kunna visserligen icke i vidd mäta sig med den stora Gammelstadsfjärden, men i skyddat läge äro de jämgoda, gällande detta särskilt Hertonäs hamn, som dessutom äger förmånen av goda grundförhållanden och djupt vatten.

Såsom centralhamn för de föreslagna industristadsdelarna å östra delen av Wik, Hertonäs och Botby komma Hertonäs' i Turholmsfjärden förlagda hamnpirer att få sin stora betydelse. En utvidgning av dessa kajer längre söderut längs Killingsholmen och Degerölandet låte väl tänka sig, ehuru de höga stränderna österom Kronbergfjärden utgöra besvärliga hinder. Projektet antyder därför endast en mindre hamn jämte en docksanläggning vid Håkansvik och Hundholmen såsom en framtida möjlighet, om utrymmet i Hertonäs bleve för trångt. I Botbyviken visas jämväl en industrihamn, närmast avsedd för det lokala behovet. Här kunde endel tomter få rå om egen strand, medan en allmän hamnmolo skulle anläggas på det djupaste stället mitt för inloppet till viken. I vinter företagna mätningar giva vid handen att detta kustparti på ett tjänligt sätt låter sig härtill utnyttja.

Det västra hamnområdet.

Medan vattnen österom staden således i främsta rummet komme att betjäna industrin och exporten, har importen fått sin givna plats anvisad västerom Helsingfors på Sand- och Busholmarna, Södra Lappudden och Märholmen samt Drumsö. Å Busholmen skulle beredas plats för stadens frihamn, om en dylik anses böra komma till stånd. En jämförelse mellan de frihamnsanläggningar som finnas eller håller på att utföras i andra nordiska hamnstäder visar, att platsen vore tillräcklig för en lång framtid. En successiv utbyggnad låte sig med lätthet genomföras i den mån sådant befundes nödigt, och Helsingfors import kunde samtidigt tillgodoses utan att störa frihamnsrörelsen. Här, ute vid havet, borde jämväl färjtrafiken

med Reval hava sin utgångspunkt, såsom projektet antyder. Angående omfattningen av hamnanläggningarna på Drumsö kunna olika synpunkter framställas, beroende av vilka tankar man hyser om den allmänna utvecklingen av stadens handel. Det synes dock riktigast att hålla alla möjligheter öppna, då det rör en plats med Drumsös utmärkta läge såväl i förhållande till staden som till havet. Så som holmen i projektet Saarinen skematiskt indelats, kunde här även beredas utrymme för en avsevärd industri. Säkerligen vore det ur alla synpunkter försiktigast, att staden i så hög grad som möjligt förskaffade sig husbondevälde på denna holme.

Man har talat om en centralhamn för Finland och flere städer tävla om äran att få övertaga den lönande rollen. Om man också kan anse, att Helsingsfors såsom landets huvudstad och största stad borde äga de största rättigheterna att göra sina anspråk gällande, bör å andra sidan medgivas att även andra städer — främst Åbo — i många avseenden hava jämgoda, kanske bättre förutsättningar för att hysa landets huvudhamn, särskilt under vintermånaderna. Om det nya, storslagna Pansioförslaget i Åbo realiserats och dessutom nya järnvägsförbindelser anordnas mellan de inre delarna av landet och denna ekonomiskt kraftiga och kommunalt vakna stad, får Helsingsfors se upp, att det ej blir överflyglat. Såsom statskassan för närvarande anstränges, torde endast föga utsikt finnas för en hjälp från detta håll. Det är därför säkrast att lita till egna resurser och att allvarligen anstränga dem, om man vill hålla sig främst i konkurransen.

En centralhamn
för Finland.

Uti intimaste beroende av hamnarnas och industriområdenas placering ligger å ena sidan bosättningens ordnande och å andra sidan de stora trafiklinjernas dragning. Då handeln, sjöfarten och industrin utgöra de nödvändiga betingelserna för stadslivets funktion och blomstring, böra först de lämpligaste platserna väljas ut för dessa grenar av den samhällsliga verksamheten. Men bosättningens krav får fördenskull på intet vis förbises. Ty lika viktig som köpenskapen är för ekonomin, lika nödvändiga äro goda bostadsförhållanden för hälsan och den allmänna trevnaden. Om således boplatserna i viss mån få lov att jämkas med sig, där de ekonomiska intressena pocka på utrymme, må de dock icke behandlas styvmoderligt. Här liksom i så många andra fall måste man kunna tjäna både Gud och Mammon. I en stad som Helsingsfors, där havet skär in i djupa vikar såväl i öster som väster, bildande en flere tiotal kilometer lång kust, bör det ej tillåtas att bosättningen tränges helt undan från stränderna. I detta avseende har projektet Saarinen sökt fullgöra allan rättfärdighet. Bredviken och Drumsöfjärden äro alldeles befriade från den stora sjötrafiken, lämnande inbyggarna i hela det västra „Stor-Helsingsfors“ fritt tillträde till sjön. Vid Gammelstadsfjärdens västra och östra stränder hava ävenledes för parker och bostäder reserverats betydande sträckor, där befolkningen i Gumtäckt, Wik, Hertonäs, m. fl. komma i kontakt med vattnet.

Strändernas till-
varatagande.
Gud och Mammon.

Sedan gammalt finnes förslaget att i söder sammanbinda Brunnsparken och Helsingens medels en grönskande strandpark, som skulle få utlöpare på holmarna i Havshamnen samt, såsom projektet Saarinen visar, på Harakka. Dessutom borde ju Högholmen, Vrakholmen och Blåbärslandet ograverade lämnas till allmänhetens begagnande. Även Brobergs- och Norra kajen har i projektet utbretts för att lämna plats åt strandpromenader, såsom direkt fortsättning av Kajsaniemi och Botaniska trädgården. Vi ha dock tidigare nämnt att ifrågasättas kan, huruvida ej dessa platser under de förändrade förhållanden, som nu råda på norra Skatudden, måste offras på Mammons altare. I alla händelser ådagalägger projektet Saarinen, att en koncentrerings av hamnarna på några få punkter möjliggör, att mycket långa kuststräckor, fördelade på olika stadsdelar, erbjuda stadens invånare tillträde till eller fri utsikt över sjön, trots att jämförelsevis mycket stora arealer reserverats vid stränderna för handeln och industrin. —

Förorter. De utom själva stadskärnan — det nuvarande Helsingfors — liggande nya delarna av „Stor-Helsingfors“ hava i projektet Saarinen utformats såsom särskilda mindre städer, vilka kunna leva sitt eget liv eller samman-smälta med moderstaden, beroende av utvecklingens gång. Vi se dylåka „småstäder“ i Baggböle, Äggelby, Boxbacka, Malm, Hertonäs, Brändö Degerö m. fl. orter, där redan nu en stark förstadsbildning kan varnas. Varje förort bildar ett helt för sig och sammanhänger med moderstaden medels en eller flere genomgående trafikleder, vilka dagligen skola föra dess invånare till centralstaden, där de flesta hava sin verksamhet förlagd. Såsom dessa förorter i projektet anordnats, kan det vara tämligen likgiltigt, var gränsen för „Stor-Helsingfors“ drages, då ju utbyggandet av stadskärnan eller city kan fortgå fullkomligt oberoende av, om en eller annan av periferistäderna kommer till utveckling eller ej. — Bristen på tillförlitligt kartmaterial har tvungit förslagställaren att behandla de flesta förorterna skematiskt i planläggningen: i mitten en stadskärna för intensivt bebyggande och för publika byggnader, betecknad å kartan i mörkgult, däromkring kvarter för rådhus och därmed jämförligt s. k. halvöppet byggnads-sätt, betecknat i ljusgult, och ytterst villakvarter, i ljusgrönt. Ett speciellt slag av förorter bilda de rena industrisamhällena Wik och Botby, medan Drumsö och Hertonäs innesluta såväl bosättnings- som industriområden. Tomter för industrier, magasin och upplag äro utmärkta med brun färg. Munksnäs—Haga samt de blivande stadsdelarna norr om Sörnäsbanan ha här räknats såsom hörande till stadskärnan.

En radikal omkastning i stadens inre.

Innan kommunikationerna mellan dessa olika delar av „Stor-Helsingfors“ beskrivas, skola vi taga till tals en fråga berörande trafiken i stadens inre.

Förändringen är ju mycket i ögonen fallande: Tölövikén är fylld, centralbangården flyttad till Fredriksberg och en mäktig, bred, ny aveny dra-

gen från platsen vid nuvarande Brunnsgatan i nordlig riktning till den nya bangården, d. v. s. i det närmaste längs den linje, som markeras av järnvägssträckningen Helsingfors—Fredriksberg. Det var ju ursprungligen tanken att söka realisera denna djärva idé, som var orsaken till projektet Saarinens tillkomst.

Låt oss se, om den kan försvaras!

Stadens affärscentrum är såsom känt förnärvarande hopträngt till Esplanad- och Alexandersgatorna jämte förbindningslederna dem emellan. Terrängens beskaffenhet: de höga backarna i Skillnads-, Högbergs- och Kasärngatorna samt Berg-, Fabians- och Unionsgatorna jämte de flesta av dessa gators ringa bredd hava visat sig verka avskräckande för den s. k. citybildningens fortgång åt söder och norr längs nämnda gator. Ännu återstå ju Henriksgratan, Boulevard- och den nya Kajsaniemigatan med dess fortsättning Broholmmsgatan, om vilka man kan antaga att de skola i huvudsak få karaktären av affärsgator. Dessa äro likväl allaredan till stor del exploaterade och kunna ej i rangställning uthärda jämförelse med de förstnämnda typiska affärsgatorna i Helsingfors.

Vidare:

Den nuvarande huvudbangården som utgör en ändstation för en mängd av landets banor, äger, i all synnerhet i stationens omedelbara grannskap, mycket små utvecklingsmöjligheter, då stadskvarteren tränga på från alla håll. Själva stationsplanen är för liten, antalet spår för knappt tillmätt för den trafik, som kan motses redan om några år. En ökning kan ske endast genom införande av spår i annan nivå än de nuvarande!

Och så ännu ett missförhållande:

Bangården upptager den mark i hjärtat av staden, som vore synnerligen väl ägnad för stadens „city“, och klyver Helsingfors i tvänne från varandra strängt isolerade delar, en västlig och en östlig. Att medels viadukter över bangården sammanknyta Tölö och Berghäll låte sig väl göra, men vore hinderligt för bangårdstrafiken, dyrbart och fult. Byggandet av tunnlar under järnvägsområdet ligger ju även inom möjlighetens gränser, men dessa komme att befinna sig under vattenytans nivå och bleve antagligen ofantligt dyra i utförande och underhåll. Föreningslänkar mellan två stadsdelar, i samma innerliga betydelse som på båda sidor bebygda, breda och jämna gator, vore varken viadukterna eller tunnlarna.

Ännu en omständighet:

Det nuvarande Helsingfors är byggt på en i havet utskjutande halvö. På denna halvö komma att även i framtiden befinna sig dess viktigaste hamnar, dess betydelsefullaste och flesta publika byggnader. Ett av stadens huvudcentra skall därför i all framtid ligga därnere, låt oss säga i trakten av Esplanadgatan, d. v. s. synnerligen excentriskt i förhållande till det „Stor-Helsingfors“, vars geografiska centrum får sökas långt i norr. Detta

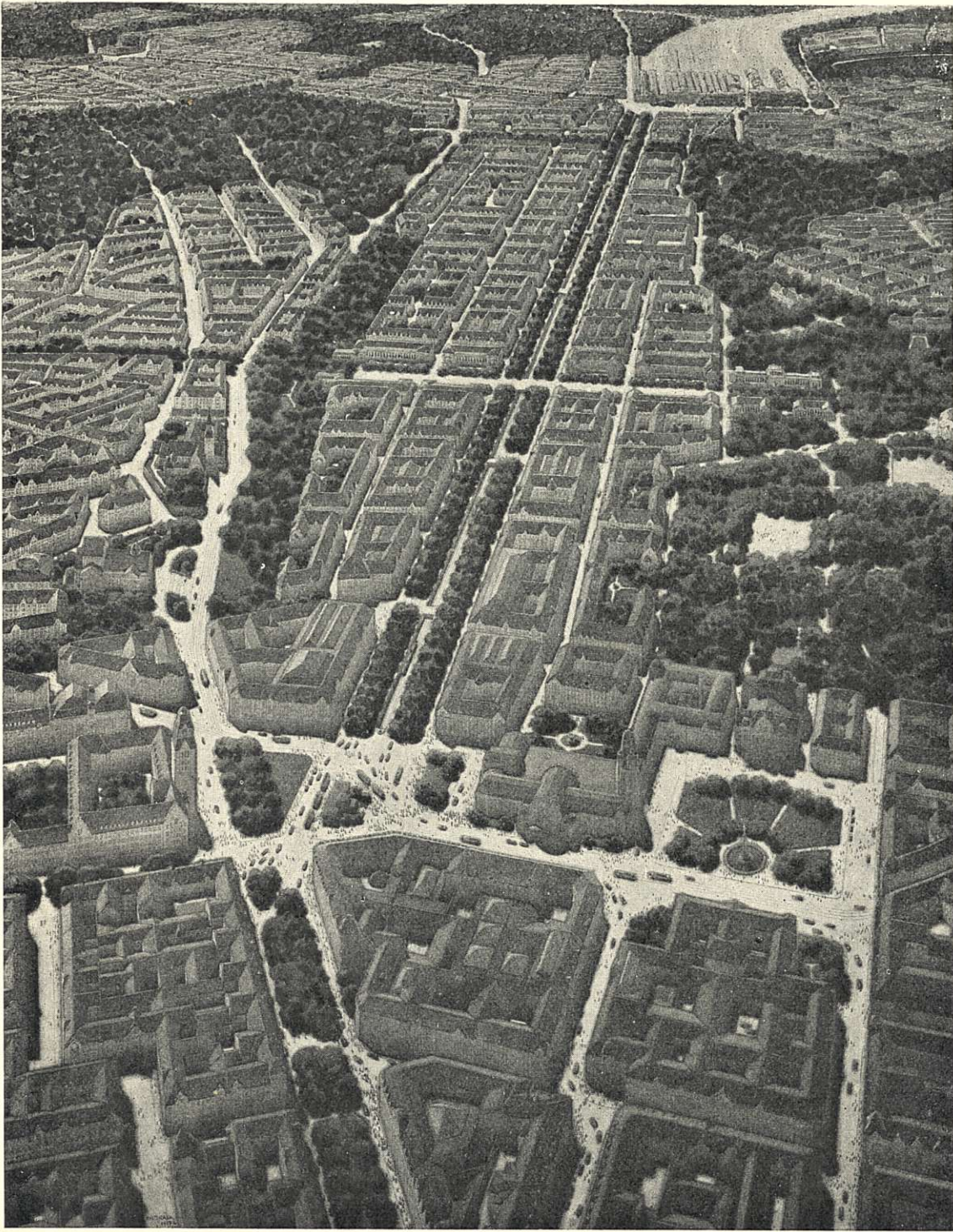
förhållande nödvändiggör inrättandet av bekväma kommunikationsleder mellan den gamla stadskärnan och de periferiska delarna i norr. Sådana finnas ej nu. Chausséerna, såväl den västra som den östra, äro smala, backiga och krokiga samt i allmänhet i dålig förbindelse med de stadsdelar, till vilka de skola förmedla trafiken. Isynnerhet är detta fallet med Östra Chausséen, som av en enda sammanhängande bergvägg avskiljes från Berghäll, vilken stora stadsdel den för övrigt endast tangerar, medan den även i förhållande till de väldiga stadsområdena norr om Sörnäsbanan löper mycket olägligt och ingalunda kan anses fylla deras krav på en god infartsväg till staden.

Till alla nu nämnda praktiska brister kan fogas en estetisk:

Vi sakna inom staden alla sådana enheter av större mått, som förläna åt världens huvudstäder deras storvulna karaktär: en bred flod, en hög akropol, en väldig aveny. Vi ville se i det „Stor-Helsingfors“, om vilket vi drömma, en mäktig centralgata, som i dimensioner och utsmyckning skulle giva den finska metropolen en arkitektonisk ryggrad och utåt manifestera dess andliga betydelse såsom rikets huvudstad. Härtill krävdes något mer än Esplanadgatan, som endast kan betraktas som en vacker ansats, eller Senatstorget. En stolt och rak kungsväg, som på en gång vore en huvudpulsåder för trafiken, en ståtlig, vacker promenadväg och en gata för affärs- och publika byggnader. En aveny, som gäve staden hållning och karaktär och öppnade möjligheter för monumentalbehandling i stor stil.

„Kungsavenyen“.

Alla de ovananförda bristerna skulle avhjälpas, alla ideella önskningsmål fyllas om en k u n g s a v e n y — låt oss kalla den så — sådan den i projektet Saarinen visas, komme till stånd. I geografiskt avseende vore det läge som här föreslås det bästa. Såsom en direkt fortsättning av stadens nuvarande centrum leder Kungsavenyen mitt genom staden rakt till en stor plats i norr, från vilken stora trafikleder — såsom projektet ådagalägger — lätt kunna strålformigt utgrenas åt alla håll i „Stor-Helsingfors“. Den ersätter således såväl Västra som Östra Chausséen. I belysningsavseende är riktningen söder—norr den bästa; ingendera gatsidan blir vanlottad, solen bortskymmes ej för trädplanteringarna. Till sin största sträckning komme avenyn att löpa genom Tölöviken och Djurgården, således på områden, som tillsvidare äro i det närmaste oberörda av byggnadsverksamheten. Genom utfyllandet av nämnda vik och bangårdens förflyttning erbjödes tillfälle att intimt sammanbinda Tölö och Berghäll. Så kunde t. ex. den breda Hesperiegatan förlängas österut ända till Östra Chausséen och korsningspunkten mellan denna gata och Kungsavenyen utbildas till ett mäktigt arkitektoniskt stadsparti, synnerligen välbeläget i rikshuvudstaden. På detta ställe samt i trakten av epidemisjukhusen skulle planteringar sammanknyta de kvarstående delarna av Djurgården, bildande med dem en parkring, som skulle omsluta hela denna centrala stadsdel. Trots



deras intima kommunikation med kringliggande stadspartier, skulle härigenom kvarteren kring Kungsavenyen bilda ett avskilt helt för sig, som kunde enhetligt behandlas, med höga affärshus och offentliga byggnader mot avenyen och förnäma privatbostäder mot parkerna.

Avenyen är projekterad på så hög nivå att under dess yta kunde försiggå järnvägs- och spårvägstrafik. Härigenom underlättades ett successivt förflyttande av stationen, och trafiken på hamnbanan kunde ostörd få fortgå. Gatans bredd är föreslagen till c:a 90 meter, ett mått som ger plats för all den trafik, som kan ifrågakomma: järnvägs-, spårvägs-, automobil-, rid-, fordons- och gångtrafik. Dess längd, c:a 3 kilometer är ej större än avståndet mellan Brandenburger Tor och Zoologischer Garten i Berlin, avståndet Gare du Nord—Ile de la Cité eller Louvre—Triumfbågen i Paris, avståndet Amiralitetet—Nikolaibangården i Petersburg eller avståndet Gare du Nord—Gare du Midi i Brüssel. Då särskild bilbana finnes, kan denna vägsträcka med lätthet tillryggaläggas på tre minuter.

Kungsavenyens anläggning och bangårdens förflyttning skulle giva oss plats för en rymlig ny järnvägsstation med obegränsade utvidgningsmöjligheter för bangården, goda kommunikationer mellan stadens västra och östra delar och bekväma radiellt gående utfallsvägar till de periferiska stadsdelarna, ett utvidgat city med ytterst värdefulla nya tomter och slutligen möjligheter för en monumentalbehandling av „Stor-Helsingfors“ centrum, sådan vi under nuvarande förhållanden ej kunna drömma om.

Skall denna storslagna idé endast stanna på pappret och stadens plan såsom hittills mödosamt knaggla sig fram på branter och backar, ängsligt vikande för minsta hinder, ödmjukt böjande sig för dagens knussel och kompromisser, som omöjliggöra de väldiga vinningar dem morgondagen som mogen frukt skulle tillkasta oss, om vi nu modigt vore beredda till beslut? Man kan knappt tro annat. Nyktert och kallt skall man med „bindande skäl“ slita sönder och isär de motiv, som här anförts.

„Vackra drömmar och fantasier!“ Det är så lätt att avfärda folk med detta billiga beröm. Med de orden har mycket dräpts i denna värld.

Men vi återgå till projektet och skola nu tala om kommunikationerna.

Järnvägar.

Från den nya centralbangården, till vilken de nuvarande och nyprojekterade fjärrbanorna ,betecknade i rött' inlöpa och vilka sinsemellan sammanbundits av en genom periferiorterna dragen ringbana, utgå linjer för godsbefordran ,i grå färg' till samtliga de föreslagna hamn- och industriområdena, vilka på detta sätt kommunicera med huvudbangården och sinsemellan. En dylig bana sträcker sig från trakten av Alberga station genom Hagalund och över Drumsö till Lappudden och Busholmen, förenande sig med den nuvarande hamnbanan vid Gräsviken. Man har tänkt sig att all huvudtrafik på såväl Drumsö som Busholmen kunde förmedlas av detta spår, som härigenom skulle väsentligt avlasta rörelsen på bande-

len mellan centralstationen och hamnbanan. På den sistnämnda borde elektriska lokomotiv användas, dels för bullrets skull, dels för att göra all växling inom stadens hamnar bekvämare och lätthanterligare. En annan bana är föreslagen från stambanan genom Wik och Hertonäs till Hertonäs' hamn, Botby, Degerö och Sandhamn. Huvudgodsstationen ligger strax öster om den stora centralstationen, medan lokala godsbangårdar och rangerplaner äro projekterade inom varje större trafikområde.

Till förstäderna äro förutom den nyssnämnda ringlinjen, som ställa dessa orter i direkt förbindelse med alla fjärrbanor, dragna särskilda förstädsbanor för snabbtrafik (i gul färg), med små stationer eller hållplatser vid lokala trafikcentra även inom stadskärnan. Dessa banor hava till så stor del av sin sträckning som möjligt förlagts inom parker och skogsområden, där de kunna löpa i markens nivå, medan de delar som falla inom bebyggda stadsgebit projekterats såsom tunnel- eller luftbanor. Samtliga förortslinjer äro förenade med den bansträcka, som tänkes dragen i Kungsavenyen och tränga sålunda fram ända till den nuvarande järnvägsstationen. Nyssnämnda byggnad kunde användas såsom post- och telegrafcentral, medan perrongplanerna skulle täckas och apteras till en central livsmedelshall.

Förstädsbanor.

Vanliga spårvägslinjer äro ej i projektet antydda.

I avseende å nu gällande stadsplan hava inga andra ändringar av betydelse föreslagits än sådana, som direkt föranledas av Kungsavenyens anläggning. En bekväm förbindelseled har öppnats mellan avenyen och Gräsviken, resp. Lappudden och Drumsö, varigenom denna holme ryckte närmare stadens centrum. Vid Kungsavenyens södra ände, på ryska kasernens tomt är stadshuset projekterat, med ett framför byggnaden liggande „rådhusorg“.

Ändringar i nu gällande stadsplan.

På Mejlans nuvarande villaområde i nära anslutning till de nya universitetsklinikerna är anvisad plats för en monumentalt ordnad grupp av universitetsbyggnader. Tanken på ett utbyte mellan staden och universitetet, varvid högskolan skulle åt kommunen överlämna sina på vitt skilda håll placerade tomter och inrättningar, de flesta med utmärkt affärsläge men gammalmodiga för deras nuvarande ändamål, och i ersättning av staden erhålla en rundlig summa till byggnadshjälp och ett tillräckligt stort, på naturskön, central och stillsam plats beläget område, där alla universitetets byggnader och inrättningar kunde rymmas nu och framdeles jämte bostäder för såväl lärare som en del elever, väcktes av den som skriver dessa rader för c:a tre år sedan. Ett ungefärligt projekt utarbetades av mig och en av konsistorium tillsatt komitté syntes mycket intressera sig för saken. Men därvid har det, såvitt jag känner, tillsvidare stannat. Såsom upphovsman till förslaget har jag emellertid tillåtit mig att i detta sammanhang omnämna sakförhållandet och sett till att idén medtagits på projektet Saarinen (å plat-

Ett universitetsområde.

sen N. O. om Fölsön). En likartad plats för Tekniska Högskolan kunde anvisas i närheten, litet längre norrut.

Ändringar av planen för stadens nyprojekterade områden.

Parker och skogar.

Å de Helsingfors stad tillhöriga områden, för vilka projekt finnas utarbetade och välvilligt ställts till vår disposition av stadsplanarkitekten Birger Brunila, för vars tillmötesgående även i andra avseenden vi här vilja begagna tillfället att uttala vår tacksamhet, hava större förändringar vidtagits endast för så vitt dylåka betingats av de stora trafikådrornas anslutning till Kungsavenyen. Dessutom har en mängd kvarter bortlämnats för att bereda plats för parker, ängar och skogar. Dessa frilagda områden, som borde genom i lagstiftningsväg utfärdade bestämmelser helt undandragas byggnadsverksamheten, bilda ett sammanhängande system och hava överallt, där sådant låtit sig göra, förts ned till stränderna. I väster hava vi sålunda den tidigare omnämnda parkgördeln kring Drumsöfjärden; i öster invid Gammelstadsfjärden den vackra Gåmtäcktsdalen och en del av „fåglarnas paradís“ vid Wik, vilka utgöra utlöpare från detta parksystem, som tränger in i stadens centrum vid Lappviken, Hagasund och Kajsaniemi och norrut förtonar i landsbygdens fria fält och susande skogar.

På grund av den lilla skala, vari projektet Saarinen publiceras hava några höjdkurvor av praktiska skål ej kunnat utmärkas å kartan. Vid originalplanens uppritande hava emellertid höjderna behörigen beaktats. Fullständigt tillförlitliga höjdkartor finnas för de flesta Helsingfors stad tillhöriga marker samt för Drumsö, Munksnäs—Haga, Brändö och Hertonäs. För övriga områden, vilka utmärkts med prickade linjer var man tvungen anlåta ryska militärens topografkort, som i detalj åro mycket bristfälliga. De avfattningar som stått till buds och samlats på olika håll åro, speciellt för de yttre delarnas vidkommande, mycket otillförlitliga, varför en noggrann konnektering av de särskilda områdena icke varit möjlig.

I stort sett torde dock dessa brister ej inverka på projektets ändamål: att framvisa en mängd nya synpunkter för „Stor-Helsingfors“ utbyggande. Och kunna dessa tjåna vår huvudstad till något gagn och i sin mån bereda mark för ett i vida kretsar vaknande intresse för de spörsål som här tangerats, vore vi belönade för vår möda.

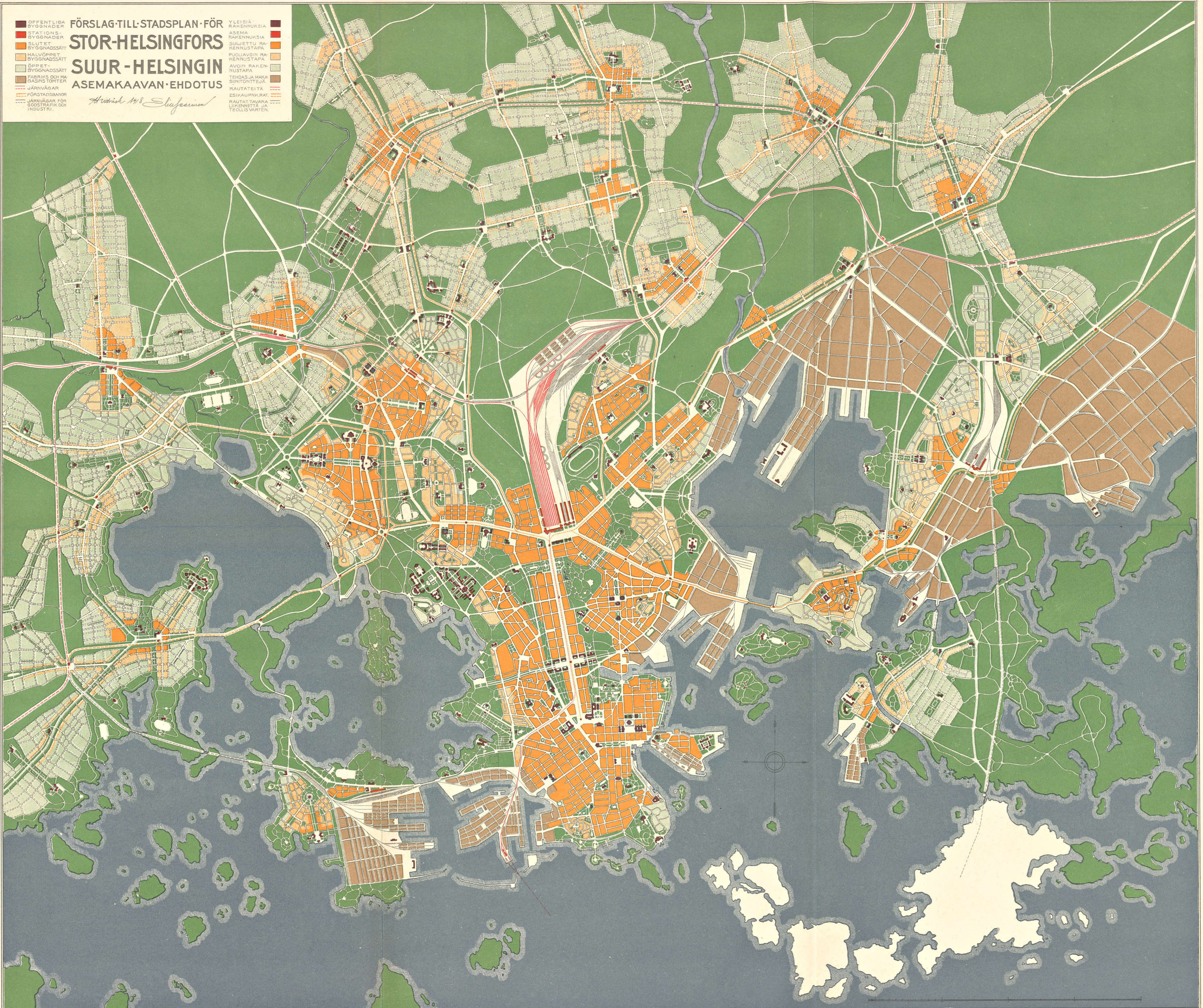
Brändö Villastad i juli 1918.

Birger Brunila

**FÖRSLAG-TILL-STADSPAN-FÖR
 STOR-HELSINGFORS
 SUUR-HELSINGIN
 ASEMAKAAVAN-EHDOTUS**

Arvink 1918 S. Suojanen

- | | |
|---|--|
| ■ OFFENTLIGA BYGGNADER | ■ YLEISIÄ RAKENNUSKESKIA |
| ■ STATIONSBYGGNADER | ■ ASEMA RAKENNUSKESKIA |
| ■ SLUTET BYGGNADSSÄTT | ■ SUJUTTU RAKENNUSKESKIA |
| ■ HALVÖPPET BYGGNADSSÄTT | ■ PUOLIVAIN RAKENNUSKESKIA |
| ■ ÖPPET BYGGNADSSÄTT | ■ AVOIN RAKENNUSKESKIA |
| ■ FABRIK OCH MASJININ TÖRTER | ■ TEHDAS JA MASJININ TÖRTER |
| ■ JÄRNVÄGAR | ■ RAUTATEITÄ |
| ■ FÖRSTADSBAJOR | ■ ESIKAUPUNKI RATA |
| ■ JÄRNVÄGAR FÖR GODSTRAFIK OCH INDUSTRI | ■ RAUTATÄVÄRA LIKENNETÄ JA TEOLLISVARTEN |



**FÖRSLAG TILL STADSPLAN FÖR
STOR-HELSINGFORS
SUUR-HELSINGIN
ASEMAKAAVAN EHDOTUS**

Hedrick M. S. Sjöström

■ OFFENTLIGA BYGGNADER	■ YLEISIÄ RAKENNUKSLA
■ STATIONSBYGGNADER	■ ASEMA RAKENNUKSLA
■ SLUTET BYGGNADSSÄTT	■ SUJETTU RAKENNUSTAPA
■ HALVÖPPET BYGGNADSSÄTT	■ PUOLIVAIN RAKENNUSTAPA
■ ÖPPET BYGGNADSSÄTT	■ AVOIN RAKENNUSTAPA
■ FABRIKS OCH MAGASINTORTER	■ TENDAS JA MAKA SINIÖNTTEJÄ
— JÄRNVÄGAR	■ RAUTATEITÄ
— FÖRSTRÄDSBÄNDER	■ ESIKAUPUNKRAT
— JÄRNVÄGAR FÖR GODSTRAFIK OCH INDUSTRI	■ RAUTATÄMMÄ LIKENNETTA JA FÖLLISVÄRTEN

