

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 33 (1946)
Heft: 4

Artikel: Projekt für den Wiederaufbau von Rovaniemi in Finnisch Lapland :
Ausgearbeitet 1945 von Prof. Alvar Aalto und der Wiederaufbauzentrale
des Finnischen Architektenverbandes in Helsinki

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-26318>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.06.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Abb. 1 Rovaniemi, Fliegerbild Die schwarzen Punkte bezeichnen die übrig gebliebenen Häuser

Projekt für den Wiederaufbau von Rovaniemi in Finnisch Lappland

Ausgearbeitet 1945 von Prof. Alvar Aalto und der Wiederaufbauzentrale des Finnischen Architektenverbandes in Helsinki

Erläuterungs-Bericht

Rovaniemi ist die Hauptstadt von Finnisch Lappland, eines 30 000 km² umfassenden Gebietes mit überwiegend arktischem Charakter. Die Stadt, mit einer Vorkriegsbevölkerung von ca. 5000 Personen, ist der bedeutendste Verkehrsknotenpunkt dieser Region.

Beim Rückzug der Deutschen im Herbst 1944 wurde Rovaniemi so gut wie «ausradiert». Von den 970 Häusern blieben kaum ein halbes Dutzend übrig. Es handelt sich also hier um ein typisches Beispiel einer zerstörten Stadt, die von Grund auf neu geplant und aufgebaut werden muß.

Der Wiederaufbau der Region von Finnisch Lappland wird von einer aus vier Regierungsmitgliedern beste-

henden Kommission geleitet. Die Stadtverwaltung von Rovaniemi übertrug schon im Herbst 1944 der Wiederaufbauzentrale des Finnischen Architektenverbandes, welche unter der Leitung von Prof. Alvar Aalto steht, die Ausarbeitung des neuen Stadtplanes für den Wiederaufbau des heute vom Erdboden verschwundenen Ortes. Dieses Projekt liegt heute in seinen Grundzügen vor; einige charakteristische Pläne und eine Zusammenfassung des Erläuterungsberichtes werden hier veröffentlicht.

1. Allgemeines.

Die sorgfältige Prüfung des heutigen Zustandes der Stadt Rovaniemi ergab, daß eine allfällige Verlegung an einen andern Standort aus verschiedenen Gründen nicht in Frage kommen kann. Obschon die Zer-

störung eine annähernd völlige ist, sprechen die im Boden erhaltenen Werte, vor allem aber die eindeutig bestimmte geographische Lage für den Wiederaufbau an der heutigen Stelle.

Rovaniemi war schon immer das bedeutendste Verkehrszentrum von Finnisch Lappland, und seine Lage im Delta, das die Flüsse Ounasjoki und Kemi bilden, ist auch in bezug auf seine zukünftige Entwicklung und Bedeutung als richtig zu bezeichnen. Im neuen Wiederaufbauplan muß auf diese zukünftige Entwicklung der Stadt als Verkehrszentrum besondere Rücksicht genommen werden.

2. *Mutmaßliche Entwicklung der Stadt*

Die Projektverfasser können in der Beurteilung der zukünftigen Entwicklung Rovaniemis nur von Vermutungen ausgehen, die sich aus der bisherigen Entwicklung ableiten lassen. Im Vordergrund stehen die verkehrstechnischen Fragen, und in dieser Beziehung geht die zukünftige Bedeutung der Stadt schon allein daraus hervor, daß Rovaniemi am wichtigen Verbindungsweg von der Ostsee, resp. vom Bottnischen Meerbusen zum Weißen Meer und zum Nördlichen Eismeer gelegen ist. Es ist ferner zu berücksichtigen, daß Rovaniemi in einem Teil Finnlands liegt, welcher reich an noch unausgenützten Wasserkraften und an bedeutenden Erz- und anderen Bodenschätzen ist und daher als zukünftiges Umschlagszentrum einer bedeutenden Zukunft entgegen geht.

In der Ausarbeitung des neuen Stadtplanes muß diesen wichtigen, jedoch zahlenmäßig und begrifflich schwer erfassbaren Faktoren Rechnung getragen werden, was praktisch eine möglichst elastische und entwicklungsfähige Planung verlangt.

3. *Rovaniemi als Verkehrszentrum Lapplands*

Der neue Stadtplan hat einerseits auf das «Verkehrszentrum Lapplands» und andererseits auf die interne Verteilung der Wohngebiete und Industriezone Rücksicht zu nehmen. Die heute zu treffenden Entscheidungen bezüglich der Verkehrsregelung müssen im Hinblick auf eine Steigerung des Straßen- und Bahnverkehrs und auf neue Verkehrsarten auf jeden Fall so getroffen werden, daß die Wohngebiete auch in einer späteren Zeit nicht in Mitleidenschaft gezogen werden.

Nach reiflicher Überlegung sind die Projektverfasser zum grundsätzlichen Entschluß gekommen, den Überlandverkehr nicht etwa an der Stadt vorbei, sondern *durch* dieselbe zu führen. Die großen Distanzen in Lappland bringen es mit sich, daß der Verkehr automatisch auf die Stadt zufließt. Die heute in der unmittelbaren und weiteren Umgebung Rovaniemis bestehenden Brücken rechtfertigen diesen Entschluß, unabhängig von der Tatsache, daß speziell die Brücken in Stadtnähe zerstört sind, jedoch wieder brauchbar gemacht werden können.



Abb. 2 *Rovaniemi ist heute ein Trümmerfeld*



Abb. 3 *Selbstgebaute Behelfshütte*

Abb. 4 *Im stehengebliebenen Backofen wird wieder gebacken*



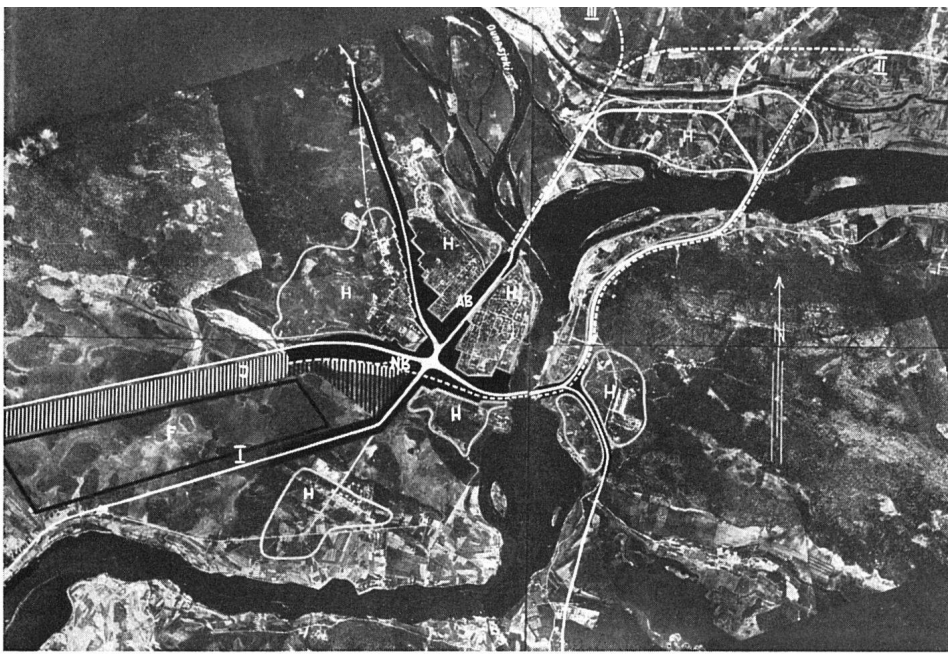


Abb. 5 Rovaniemi, neuer Verkehrsplan

- I Bahnlinie nach Kemi
- II Bahnlinie nach Kämijärvi
- III Projekt. Bahnlinie nach Norden
- AB Alter Bahnhof
- NB Neuer Bahnhof
- H Wohngebiete
- J Industriegebiete
- F Flugfeld

4. Die Verkehrsführung

Zur einwandfreien und in die Zukunft weisenden Lösung dieser Fragen werden der zukünftigen Verkehrsregelung breite zusammenhängende Gebiete zur Verfügung gestellt, welche zu öffentlichen Grünflächen (dem sog. «Reindeer-horn») ausgebildet werden sollen. Diese Verkehrs- und Grünzonen sind weiträumig genug angenommen, um alle mit dem Straßen- und Bahnverkehr zusammenhängenden baulichen Anlagen aufzunehmen und um auch eventuellen späteren neuen Ansprüchen zu genügen. An Bauten kommen vor allem in Frage: der Bahnhof mit seinen Werkstätten, sowie alle mit dem Straßenverkehr zusammenhängende Garagen, Parkierungsflächen, Servicestationen und Reparaturwerkstätten, ferner, im Zentrum, Bauten der Provinzverwaltung und die übrigen öffentlichen Bauten der Stadt. Das so geschaffene Verkehrs- und Parksyste^m teilt die Stadt in die verschiedenen Wohngebiete, die vom Durchgangsverkehr unberührt bleiben.

5. Anlage der Eisenbahnen

Ursprünglich war Rovaniemi Eisenbahn-Endstation, und der Bahnhof befand sich damals ungefähr in der Mitte der Stadt, an ungünstiger Lage (Abb. 5, AB). Mit der Verlängerung der Eisenbahn nach Kämijärvi am Weißen Meer (Abb. 5, II) wurde der Bahnhof an den Südrand der Stadt (Abb. 5, NB) verlegt, wobei gleichzeitig zwei neue Brücken erstellt wurden. Diese sind, wie schon erwähnt, bis auf die Fundamente zerstört; jedoch ist der Wiederaufbau an derselben Lage als gerechtfertigt heute schon beschlossen. Gleichzeitig muß mit einer neuen Bahnlinie (Abb. 5, III) nach Norden gerechnet werden, was eine neue Brücke über den Ounasjoki bedingt. Über die definitive Regelung der Eisenbahnführung ist man sich heute noch nicht ganz im klaren, jedoch sieht der neue Stadtplan sowohl die Wiederinstandstellung der Linie nach Osten, wie auch

die Neuanlage nach Norden vor. Dabei soll der Bahnhof etwas in westlicher Richtung hinausgeschoben werden. Neu ist der Vorschlag, die Eisenbahn in einem Einschnitt versenkt zu führen, so daß keinerlei Kollision mit dem Straßenverkehr zustande kommt (siehe Abb. 5, III). Zur rationellen Lösung der Brückenfragen will man Eisenbahn und Straße prinzipiell gemeinsam über die selben Brücken führen, jedoch auf verschiedenem Niveau.

6. Der Straßenverkehr

Die Führung der Hauptstraßen deckt sich mit der strahlenförmigen Anlage des Zentralparks. Die Zufahrtsstraße von Süden her war insofern unglücklich geführt, als sie durch eine unübersichtliche Bahnunterführung in die Stadt einmündete. Mit der Verlegung des Bahnhofes in westlicher Richtung und der Neuanlage der Eisenbahn auf einem tieferen Niveau kann der Fernverkehr von Süden flüssig und kreuzungsfrei in die Stadt geführt werden. Mit einer späteren Schnellverkehrs-Überlandstraße von Rovaniemi nach dem im Süden am Bottnischen Meerbusen gelegenen Kemi ist zu rechnen, und sie soll südlich des diese beiden Städte verbindenden Kemiflusses verlaufen. Alle vorgesehenen, wieder instand gestellten, revidierten oder neuen Straßenzüge lassen sich ohne Schwierigkeiten im weiträumigen Zentralpark entwickeln, ohne daß dadurch eine Beeinträchtigung der Wohngebiete zu befürchten wäre.

7. Das Verkehrs- und Verwaltungszentrum

Rund um den Schnittpunkt der Hauptverkehrsstraßen ist die Anlage vor allem dem Verkehr, der kommunalen und regionalen Verwaltung und dem Handel dienender Bauten vorgesehen. Der Bahnhof, das Autobuszentrum und der Flugplatz, welche westlich des Stadtzentrums liegen, befinden sich in verhältnismäßig kurzer Distanz von diesem. Östlich des Verkehrszentrums befindet

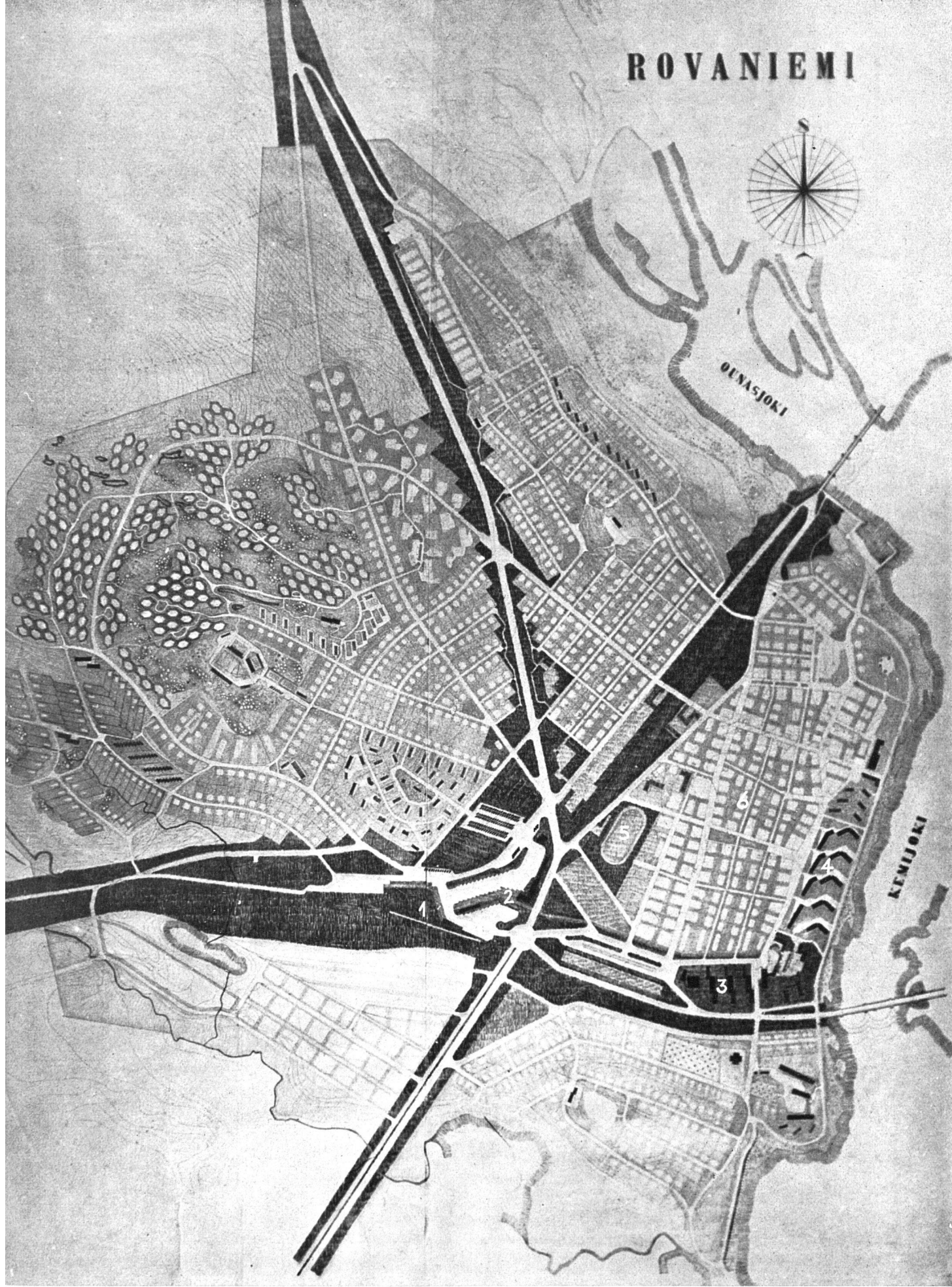


Abb. 6 Rovaniemi, Wiederaufbauplan mit den neuen Verkehrswegen innerhalb des Zentralparkes Maßstab ca. 1:8000

1 Bahnhof 2 Verkehrszentrum 3 Verwaltungszentrum 4 Apartmenthäuser für Staatsangestellte 5 Sportplatz 6 Alt-Rovaniemi



Abb. 7 Einfamilienhäuser mit sechseckigen Grundstücken, die eine lockere Bebauung erleichtern

sich das Areal für ausgedehnte Parkierungsflächen und für Ladenbauten. Ebenso befinden sich rund um das Verkehrszentrum Versammlungs- und Konzertsäle, Theater und Kinos, Restaurants und Klublokale. Die ausgesprochenen Verwaltungsbauten liegen in einer Grünzone, nördlich der nach Kemijärvi führenden Eisenbahn und in unmittelbarer Nähe des Kemiflusses. Die Zusammenlegung der Verkehrs- und Verwaltungsbauten, wobei sie dennoch locker in die weiten Parks eingestreut werden sollen, ist deswegen angebracht, weil die aus ganz Lappland in die Stadt kommende Bevölkerung gleichzeitig in den verschiedensten Verwaltungsbauten zu tun hat (Bezirksverwaltung, Straßen- und Flußfahrtsämter, Zweigniederlassung der Bank von Finnland, Handelshäuser, Militärbehörden usw.).

8. Die Wohnquartiere

Der Zentralpark mit seinen fünf Armen teilt das Stadtgebiet in verschiedene Wohnzonen auf (siehe Übersichtsplan: weiß umrandete Wohngebiete). Diese verschiedenen, größeren und kleineren Wohngebiete sollen mit den nötigen Bauten für das soziale und kulturelle Leben, mit Kindergärten und Schulen ausgestattet werden. Ein besonders schönes Wohngebiet befindet sich am abfallenden Ufer am Kemifluß. Hier sollen Apartmenthäuser und Wohnungen für anspruchsvollere Mieter gebaut werden, und dieses Gebiet untersteht einer besonders strengen architektonischen Kontrolle. Vorderhand sollen an dieser Stelle, weil es nicht anders möglich ist, Holzbauten errichtet werden, mit der Absicht, sie später durch dreigeschossige Massivbauten zu

ersetzen. Allgemein sollen die neuen Wohngebiete zum größten Teil mit zweigeschossigen Reihen-Einfamilienhäusern bebaut werden. Im Gebiet westlich des alten Bahnhofes (Abb. 5 AB) ist eine gemischte Bauweise von 1–2geschossigen Holzhäusern und 3geschossigen Massivbauten zugelassen. Die Verfasser machen für die äußere, westliche Zone dieses Gebietes einen neuen Vorschlag bezüglich der Grundstückform. Es handelt sich um eine den Bienenwaben ähnliche Aneinanderreihung von sechseckförmigen Parzellen, die nach Auffassung der Projektverfasser eine bessere Anpassung an das Gelände erlauben. Diese neue Parzellierung bedingt gegenüber einer normalen, rechteckigen auf keinen Fall vermehrte Straßenflächen. Es wird damit vor allem eine lebendige Gruppierung der einzelnen Bauten und eine Vermeidung der stereotypen Aufreihung erzielt.

Allgemein will man von Anfang an gewisse Baukomplexe in ihrer erwünschten definitiven Abmessung und Form erstellen, wobei allerdings zunächst wegen der gewaltigen Wohnungsnot die einzelnen Häuser überbelegt werden müssen. In einem zweigeschossigen Einfamilienhaus soll z. B. vorderhand je eine Familie im unteren und im oberen Geschoß untergebracht werden. Später, wenn genügend Neubauten vorhanden sind, kann eine Familie über das ganze Haus verfügen. Dies bedingt gewisse Maßnahmen bezüglich der grundrißlichen Lösung, die für das heutige und spätere Stadium von Anfang an in entsprechender Weise getroffen werden müssen.

9. Alt-Rovaniemi

Es wäre naheliegend gewesen, dieses im Osten der Stadt gelegene Gebiet vollständig neu zu planen. Eine gründliche Prüfung dieser Frage hat aber dazu geführt, davon abzusehen und zwar aus folgenden Gründen: Durch die Neuregelung des Hauptverkehrs im Zentralpark genügen die heutigen Straßenzüge dieses Stadtgebietes den zukünftigen verkehrstechnischen Anforderungen. Man will ferner die bestehende Parzellierung im großen ganzen belassen und ganz allgemein diesem Gebiet, dem ehemals ein besonderer Charme eigen war, den früheren Charakter bis zu einem gewissen, vertretbaren Maße wieder geben. Dennoch sollen die neu zu erstellenden Häuser gesamthaft neu gruppiert werden, wobei es den Hausbesitzern frei steht, in Stein oder Holz zu bauen. Größere, zusammenhängende Hauszeilen sind jedoch in dieser Zone nicht gestattet.

Der in allen Teilen sorgfältig durchgearbeitete Wiederaufbauplan für Rovaniemi liegt nun bei der Stadtverwaltung zur Genehmigung vor. Er ist ein typisches Beispiel für die enge Verbundenheit der Verkehrslösung und der Stadtstruktur, wobei die erstere eine völlig neue Form aufweist. In dieser Hinsicht ist der Wiederaufbauplan Rovaniemis insbesondere ein wertvoller Beitrag für die Beurteilung und Lösung der Verkehrsfragen in zerstörten, aber auch in vom Kriege unberührten Städten im allgemeinen.