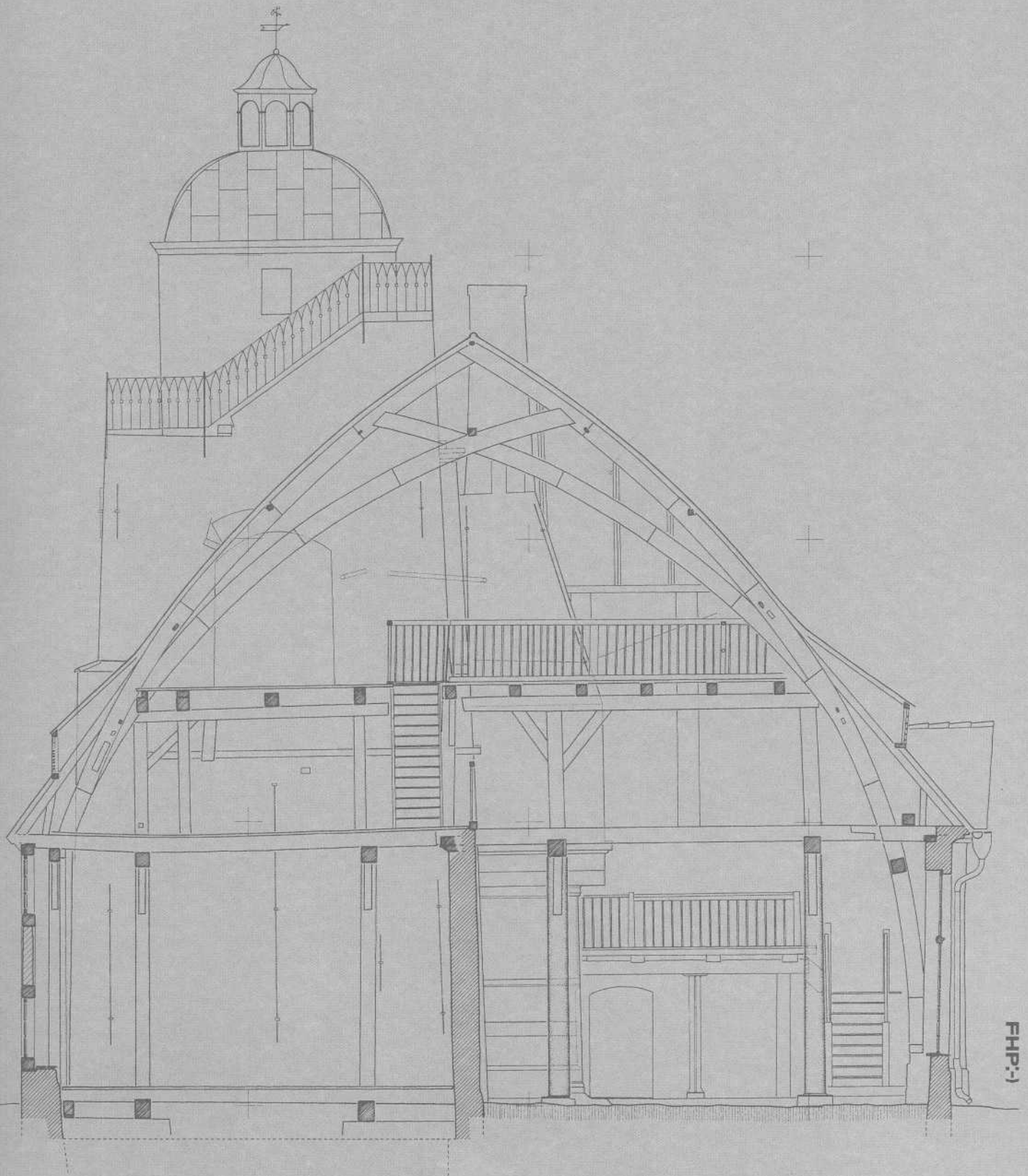


ALTES HAUS UND NEUES LEBEN

9. FACHTAGUNG HOLZBAU
BERLIN UND BRANDENBURG



FHP-1

Impressum

ALTES HAUS UND NEUES LEBEN

9. Fachtagung Holzbau Berlin und Brandenburg

25. November 2005

Tagungsband

Herausgegeben von der Rektorin der Fachhochschule Potsdam,
Prof. Dr. Helene Kleine und Prof. Bernd Steigerwald, Fachbereich
Bauingenieurwesen in Verbindung mit dem Landesbeirat Holz
Berlin/Brandenburg und dem Informationsdienst Holz, gefördert
aus Mitteln des Holzabsatzfonds

Titel

Querschnitt der Hochofenhalle Peitz, Bauaufnahme 2002

Keller+Wittig Architekten mit J. Meister, F. Zens und T. Bunk

Gestaltung, Layout & Satz

Michael Barth, freybeuter, Potsdam

Bildbearbeitung

Björn Gripinski, freybeuter, Potsdam

Schrift

gesetzt unter Verwendung der Proforma Book, Medium & SemiBold

von The Font Bureau, Boston

der Titel wurde in der Schrift Sun light von LucasFonts, Berlin gesetzt

Druck

Der Umschlag wurde auf Munken Pure 300 g/m² und der Innenteil

auf Munken Pure 170 g/m² durch die Druckerei Rüss, Potsdam im

Offsetverfahren gedruckt

Die Deutsche Bibliothek -ciP-Einheitsaufnahme

ISBN: 3-934329-33-0

Et stykke Norge i Potsdam - Norwegische Holzarchitektur in Potsdam und die Wiedererrichtung von Kongsnaes

Jörg Limberg

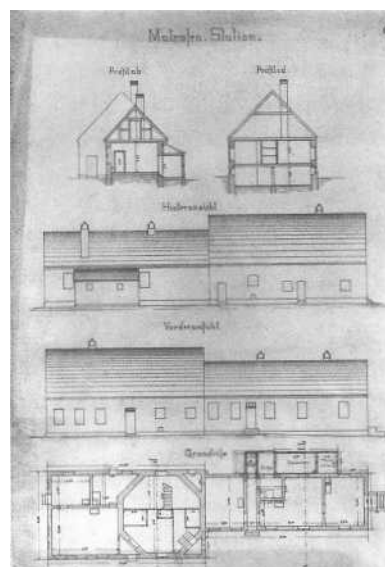
Dank der zahlreichen Aktivitäten des Fördervereins „Kongsnaes“ e.V. Potsdam, deren erster Höhepunkt die Wiedererrichtung des Eingangsportals im Jahre 2000 war, ist die ehemalige Kaiserliche Matrosenstation in der Schwanenallee 7 wieder in aller Munde und die Nutzung der Bastion als Anlegestelle für den Nachbau der einst hier vor Anker liegenden Miniaturfregatte „Royal Louise“ sowie die Fährverbindung nach Sakrow durch ein nachgebautes Wikingerschiff haben die Besonderheit dieses Ortes unterstrichen.

Die Geschichte der Matrosenstation ist untrennbar verbunden mit der gegenüberliegenden Pfaueninsel. In den Mitteilungen des Vereins für die Geschichte Potsdams kann man ausführlich nachlesen, wie sich die Beziehungen über das Wasser hin gestalteten: „Nachdem König Friedrich Wilhelm II. die Pfaueninsel sozusagen neu entdeckt hatte, entwickelte sich an ihren Ufern ein lebhafter Schiffsbetrieb. Vom Marmorpalais fuhr der Monarch, ein weidgerechter Nimrod, zur Schnepfen- und Entenjagd. Auch in Gesellschaft von Damen des Hofes besuchte er das liebe Eiland, veranstaltete festliche Tänze auf der Waldwiese und ländliche Spiele mit türkischen Zelten und Musik. Schließlich erwarb der Herrscher die dem Potsdamer Waisenhaus gehörige Insel und schuf dort Schloss- und Parkanlagen. Mit Vorliebe weilte auch der Thronfolger, der spätere König Friedrich Wilhelm in. mit seiner Gemahlin Königin Luise hier in den Sommermonaten. Kähne und überdachte Gondeln dienten zu ausgedehnten Wasserfahrten. Mit den Befreiungskriegen gewann der Wassersportbetrieb der Insel dank der damaligen herzlichen Beziehungen zu England großen Aufschwung. Der König erhielt aus Anlass eines Besuches in England im Jahre 1814 von König Georg IV. eine kleine Fregatte geschenkt, und als diese nach 14 Jahren dem Einfluss von Wind und Wetter erlegen war, 1832 eine richtige Fregatte in verkleinerten Abmessungen (1/3 der natürlichen Größe). Beide Fahrzeuge hatten auf der Insel ihren Liegeplatz. Dort wurde der noch heute stehende Winterschuppen zur Unterbringung des Schiffes errichtet (1833); auch für die Bedienungsmannschaften waren darin Unterkunftsräume vorgesehen.“

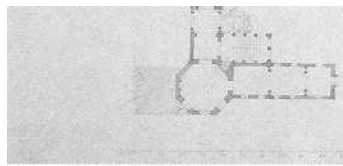
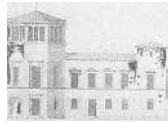
Umständlich war allerdings das Holen der Boote durch einen Bediensteten deshalb entschloss sich Friedrich Wilhelm [iv. in](#) unmittelbarer Nähe des Neuen Gartens eine Anlegestation errichten zu lassen. Der König interessierte sich seit seinem Amtsantritt für den Erwerb der Uferflächen, weil er die günstigere Verbindung vom Neuen Garten über die Glienicke Brücke nach Berlin nutzen wollte. So kaufte in seinem Auftrag Anfang der 1840er Jahre der Kgl. Gartendirektor Peter Joseph Lenne (1789-1866) auch das landseitig gelegene Mühlenanwesen. Es bestand aus einem eingeschossigen massiven Wohnhaus mit diversen Schuppen und Stallanlagen und einem neuen Wohnhaus mit Anbau. Die 1802 hier errichtete holländische Windmühle war abgebrannt und der achteckige Mühlenstumpf in das neue Wohnhaus integriert worden.



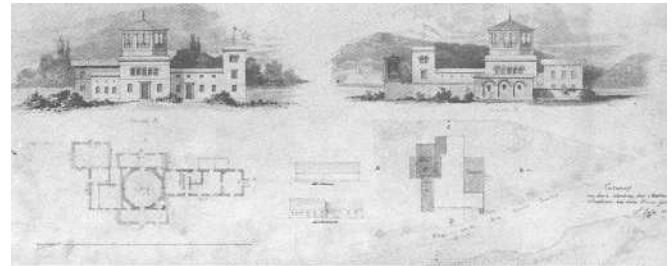
1 Einweihung des Eingangsportal am 9. September 2000



2 Mühlenhaus Nr. 7, Grundriss, Ansichten, Schnitte, um 1860



3 Friedrich August Stüler, Matrosenhaus (Entwurf zum Umbau der Matrosenstation), 1857

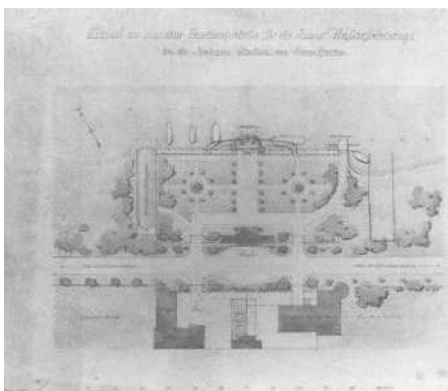


4 Ludwig Ferdinand Hesse „Entwurf zu einem Umbau der Matrosen-Station bei dem Neuen Garten“, 1847

Die Gebäude wurden für die Bedienung der ‚Royal Louise‘ provisorisch hergerichtet und 1842 siedelten die Fregatte und alle übrigen Wasserfahrzeuge von der Pfaueninsel zum Jungferensee über. Als am 30. April 1850 die ersten Matrosen von der preußischen Flotte zur Bedienung der Kgl. Lustfahrzeuge eintrafen, bürgerte sich nach und nach auch die Bezeichnung ‚Matrosenstation‘ ein. Das Provisorium blieb bis Friedrich Wilhelm IV. 1847 den Architekten Ludwig Ferdinand Hesse (1829-1886) mit einem Entwurf zum Umbau der Matrosenstation beauftragte. Hesse baute auf der bestehenden Gebäudesituation auf und entwarf durch Anfügung kleinerer Anbauten eine gestaffelte Baugruppe. Den Kern des neuen Gebäudes bildete der über dem Mühlenstumpf errichtete dreigeschossige Turm mit einem oktogonalen Belvedere und Zeltdach als oberem Abschluss, einem zweigeschossigen Vorbau mit einem portalartig gerahmten Eingang und einer Rundbogengalerie im ersten Obergeschoss. Die Wohnhäuser wurden mit flachen Dächern versehen. Dem alten Wohnhaus setzte Hesse am Ende einen kleinen Turm mit einem Flaggenmast auf. Sein Umbauvorschlag blieb jedoch unrealisiert. Zehn Jahre später, 1857, fertigte Friedrich August Stüler (1800-1865) einen ähnlich angelegten, jedoch kompakteren Entwurf. „Der nicht ausgeführte Entwurf wird mit drei Zeichnungen, einer perspektivischen Vorderansicht, einem Rückseitenaufriß und dem Obergeschossgrundriß, als eine Villa vorgeführt. Dominierendes Motiv ist der dreigeschossige Achteckturm, bei dem man entfernt an den Turm der Winde in Athen denken könnte. Um den Turm gruppieren sich die anderen Gebäudeteile, wie das eingeschossige Haus, das zweigeschossige Haus mit seiner Halbgeschosseshöhe an seinem Ende und der Säulenhalle mit Treppe. Durch die Fensterform und die Geschosseinteilung ist das Oberge-

schoss, als das Hervorgehobene zu definieren. Der Grundriß läßt die Unmöglichkeit des Bewohnens des Hauses erkennen, ohne hinreichend die Funktion des Gebäudes deutlich werden zu lassen. Lediglich durch Bezeichnung läßt sich die Verbindung zur maritimen Thematik des Gebäudes herstellen. Dies schien jedoch unwichtig gewesen zu sein, da die Gebundenheit an die Parkarchitekturen Friedrich Wilhelms IV. gegeben wäre.“ Aus Matthias Gärtner's Beschreibung kann man entnehmen, dass Stüler ebenso auf der alten Gebäudekonstellation aufbaute. Aber auch sein Entwurf wurde nicht ausgeführt.

Erst unter Kaiser Wilhelm II. wurde ein Architekt mit einem Neubau für eine Matrosenstation beauftragt. Franz Häberlin (1841-1899) entwarf im Juni 1888 eine Anlage, die bereits die städtebaulichen Grundzüge der wenige Jahre später errichteten Anlage vorwegnahm: zum einen die zum Jungferensee orientierte Empfangshalle mit einer vorgelagerten Bastion, zum anderen die hofartige Anlage der landeinwärts gelegenen Nebengebäude. „Den Kern der Anlage bildet ein Salon mit dreibogiger, zum Wasser offener Holzhalle, von zwei offenen achteckigen, flachgedeckten Treppentürmen flankiert, hohem gittergekröntem Schieferdach und niedrigen Anbauten rechts und links. Davor Flaggenmasten und eine steinerne gotische Bastion mit acht Geschützen hinter Schießscharten. In der Mitte ein achteckiger spätgotischer Leuchtturm mit zwei Schiffsschnäbeln im unteren Drittel; oben über Zinnen eine kleine Laterne. Rechts und links leichte Laubengänge. Links ein Schuppen für die Boote mit leichtem Holzgiebel, rechts zwei Schuppen für den Salon-dampfer und die Dampfbarkasse. Alles Holzwerk zierlich gesägt“, beschrieb Voigt den ersten von zwei Entwürfen. Der überarbeitete zweite Entwurf vom Juli 1888 zeigt eine etwas



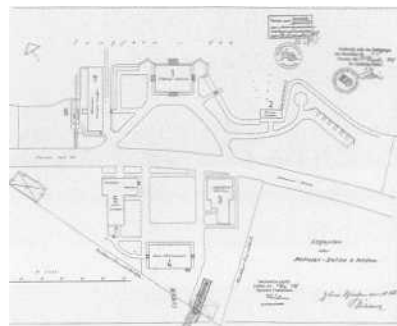
5 Franz Häberlin, „Projekt zu einem Landungsplatze für die Königl. Wasserfahrzeuge bei der Matrosenstation am Neuen Garten“, Lageplan, die Bastion ist schon in der Form des zweiten Entwurfes überzeichnet worden, Juni 1888



6 Franz Häberlin, „Projekt zu einem Landungsplatze für die Königl. Wasserfahrzeuge bei der Matrosenstation am Neuen Garten“, Ansicht vom Wasser, Juni 1888



7 Holm Hansen Munthe, Kaiserliches Jagdhaus Rominten, 1891



8 Kaiserliche Matrosenstation, Lageplan, 1928

veränderte Empfangshalle und die Nebengebäude in englisch beeinflussten gotischen Formen, die seit der Errichtung des Babelsberger Schlosses besonders in der Berliner Vorstadt häufig Verwendung fanden.

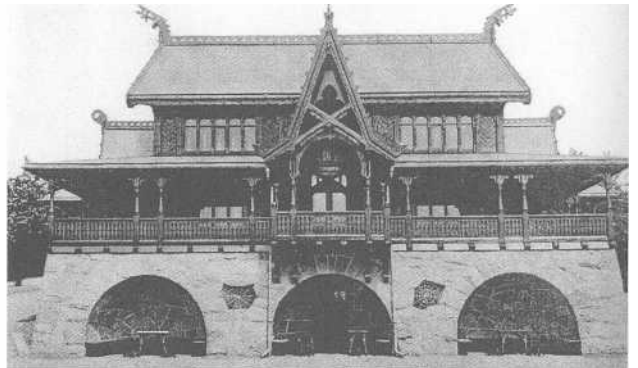
„Auch ein prunkvoller Entwurf aus der Admiralität mit Säulengang zur Glienicker Brücke wurde verworfen - glücklicherweise! Denn er hätte in die einfache ländliche Umgebung nicht gepasst. Diese Entwürfe kamen nicht mehr in Betracht, als der Kaiser auf seinen Nordlandfahrten die ebenso malerisch wie kraftvoll wirkende nordische Holzarchitektur kennen und schätzen gelernt hatte“, berichtete Voigt weiter. Von 1889 bis 1914 war der deutsche Kaiser alljährlich für einige Wochen mit seiner Yacht „Hohenzollern“ unterwegs, vorrangig in den norwegischen Fjorden. Seine Nordlandfahrten als Teil seiner ausgeprägten Reiseaktivitäten, nicht umsonst nannte man ihn den „Reisekaiser“, spiegeln zum einen die allgemeine Flotten- und Marinebegeisterung als starkes Element einer gewachsenen nationalen Gesinnung, ferner die aufkommende Skandinavien-Begeisterung in Deutschland wieder. Für die Hohenzollern war es nicht die erste Begegnung mit norwegischer Architektur. Schon 1840 hatte Johann Christian Clausen Dahl für Friedrich Wilhelm IV. die aus dem 13. Jahrhundert stammende Stabkirche vom

Wanger Fjord erworben. Ursprünglich für die Pfaueninsel gedacht, wurde sie 1844 in Brückenberg im Riesengebirge aufgestellt und in Anwesenheit des Königspaars geweiht.

Für den Entwurf einer neuen Matrosenstation zog Wilhelm u. nun den in Hannover ausgebildeten norwegischen Stadtbaumeister Holm Hansen Munthe (1848-1898) aus Christiania (heute Oslo) heran. Der Kaiser hatte dessen Arbeit in Norwegen kennen gelernt und ihn 1891 bereits für den Bau einer Stabkirche und des Kaiserlichen Jagdhauses in Rominten an der Kurischen Nehrung in Ostpreußen herangezogen. Munthe stand an der Spitze einer Renaissancebewegung norwegischer Architektur gegen Ende des 19. Jahrhunderts, die wieder Bezug auf die Gestalt des horizontalen Blockbaus und der vertikalen Konstruktion der Stabkirchen sowie deren malerischer Ausbildung durch Giebel, Vorhallen und reich geschnitzte Pfosten, Balken und sonstige Ornamentik nahm und in den sogenannten Drachenstil mündete. Insbesondere das Anfang der 1890er Jahre auf dem Holmenkollen errichtete Touristenhotel sowie das Frognerstøtteren-Restaurant in Oslo wurden schulbildend für diese Bewegung. Munthe baute für die Potsdamer Anlage auf den Entwürfen von Häberlin auf, schuf landeinwärts eine Hofanlage, setzte aber den Empfangspavillon direkt an den Jungferensee.



9 Empfangspavillon von Südwesten, um 1894



10 Hasselbaaken-Restaurant, Oslo



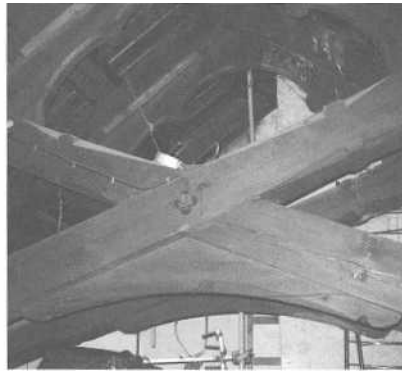
11 Empfangspavillon, Innenansicht, um 1900

Die 1891/92 errichtete „Ventehalle“ hatte ihr direktes Vorbild in einem von Munthe entworfenen Restaurant auf dem St. Hans Haugen in Oslo. Diese Übernahme wurde in dem Vertrag zwischen Munthe und der Fabrik, welche die einzelnen Teile liefern sollte, ausdrücklich festgeschrieben: „Der für die Fabrik Alfheim Unterzeichnende verpflichtet sich hiermit in Christiania zur Vorfertigung und Lieferung an die Dampfschiffahrtsanlegestelle einer von Architekt Munthe entworfenen Wartehalle für den ‚Neuen Garten‘ in Potsdam, wo das Gebäude wieder aufgeführt und in fertigem, kompletten Zustand abgeliefert wird, wobei sich die Ausführung in allen Teilen an das hier neulich aufgeführte Restaurantgebäude auf dem St. Hans Haugen anlehnt, selbstverständlich hiervon ausgenommen, was die vorliegenden Zeichnungen nicht ausweisen.“ Für die Errichtung des Pavillons wurden das Seeufer ausgebaggert, die Fundamente auf Pfahlrosten gegründet und darüber ein massiver Unterbau errichtet. Anlässlich der Fertigstellung des Pavillons beschrieb ihn die Baugewerkszeitung am 27. August 1892 ausführlich: „Was den schwedischen Pavillon angeht, so enthält derselbe nur einen großen Saal mit Toilettenanlagen für die Kaiserlichen Herrschaften. Um diese innere geschlossene Anlage zieht sich eine überdeckte Veranda von ungefähr 1,5 m Breite. Der Haupteingang zum Pavillon liegt gegenüber der Landungsbrücke; es führen überhaupt 4 Eingänge in den Pavillon. Mit Ausschluss des massiven Unterbaues wurde der Pavillon in Schweden vollständig vorgefertigt, nach Potsdam befördert und dort von

schwedischen Zimmerleuten aufgestellt. Nach dem Wiederaufbau ist die Ausmalung der inneren Räume, wie auch der äußeren Ansichten in der in Schweden üblichen Weise durch schwedische Maler erfolgt. Um dem ziemlich großen Saale bei der sonst nicht großen Etagenhöhe eine entsprechende Höhe zu geben, ist die Dachkonstruktion sichtbar geblieben und bildet die Schalung, auf welcher die Dachschindeln aufliegen, die Decke des Saales. Zur Gewinnung von hinreichendem Licht läuft eine fortlaufende Reihe von Rundbogenfenstern um das Gebäude, welche bis zum First des Verandadaches reichen. Die äußeren Holztheile und auch ein Theil der inneren Strukturtheile sind mit einer rothbraunen Farbe gestrichen. Die Formgebung der einzelnen Holztheile ist eine sehr einfache, mit Ausnahme der Giebelbretter, Akroterien usw., welche vielfach als Drachenköpfe und andere Thierbildungen der nordischen Sagenwelt ausgebildet sind. Entsprechend der einfachen Gestaltung der äußeren Fassaden ist auch der Innenraum nur einfach ausgestattet und wirkt derselbe hauptsächlich durch eine sorgfältige, fein angestimmte Bemalung der einzelnen Konstruktionsteile. Die einzelnen Holzverzierungen schmiegen sich an die Struktur des Holzes an und wirken besonders die an Säulen und anderen Holzflächen eingekerbten Rosetten durch einfache, aber passende Muster. Rund um die Wände des Hauptsalles läuft eine einfache niedrige Holzbank, hinter welcher sich ein dunkles Holzpaneel befindet, an den Thüren ist dieselbe durch hohe Lehnen angeschlossen, welche oben in Voluten endigen.



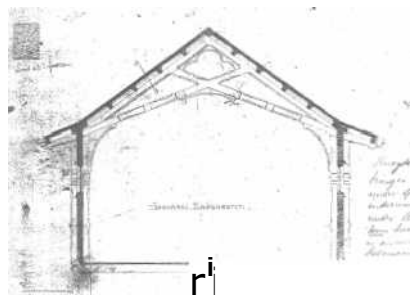
12 Wohn- und Werkstattgebäude



13 Bootsschuppen, Tragkonstruktion, Detail



14 Bootsschuppen, Übergang von der Werkstatt zum Bootsschuppen



15 Holm Hansen Munthe, Bootsschuppen, Tragkonstruktion, Detailzeichnung



16 Wohn- und Werkstattgebäude, um 1900

Die Hölzer über dem Paneel sind in einer sehr hellen Farbe gestrichen, die höher liegenden Flächen dagegen mit Vorhängen bemalt, welche einfache Muster von Stickereien in brauner Farbe zeigen. Unter den Sparren zieht sich ein durchlaufender Fries hin, welcher aus Verschlingungen von Thieren des nordischen Sagenkreises gebildet und in einfachen Farben ausgeführt ist. Darüber befindet sich eine Palmettenverzierung in brauner Farbe (...) statt der Verdachungen über den Thüren sind sogenannte Zierbretter vorgestreckt, welche in Konsolbrettern ruhen und als Drachenköpfe ausgebildet sind. Die Kronleuchten im Innern des großen Saales und die Laternen im Äußeren sind ebenfalls in Schweden hergestellt und zeichnen sich durch einfache, aber geschmackvolle Arbeit aus." Das Ufer vor dem Pavillon war durch ein Zyklopenmauerwerk aus Feldsteinen zu einer massiven Kaimauer befestigt worden. In der Mitte führte eine von zwei Wangen gefasste Treppe ins Wasser, beiderseits des Pavillons war die Mauer an den Enden zu Bastionen erweitert. Die zinnenartige Abdeckung der Brüstung in rotem Sandstein unterstrich den militärischen Charakter. Im folgenden Jahr 1893 entstand der nordwestlich davon errichtete Langschuppen für das von der Preußischen Seehandlung gekaufte Kaiserliche Dampfschiff „Alexandria“. Vervollständigt wurde die Station durch die südwestlich der Schwanenallee angelegte U-förmige Anlage aus Holzhäusern, einem Wohn- und Werkstattgebäude mit Bootsschuppen (1893), dem Kasernement für die Matrosen (1894) und dem Wohnhaus für den Leiter der Station (1895), den Königlichen Schiffsführer Velten. Die Au-

ßenlagen der Kaiserlichen Matrosenstation stammten vermutlich von der Hand des Königlichen Oberhofgärtners Carl Gustav Theodor Nietner ic. (1822-1894), der von 1878 bis 1894 für den Neuen Garten zuständig war. Für den Empfangspavillon hatte er eine vom Neuen Garten aus kommende Vorfahrt entworfen, die durch das Eingangsportal führte. Östlich des Pavillons lag hinter einer kleinen Bucht eine Batterie von sechs kleinen Belagerungsgeschützen, aus denen bei besonderen Gelegenheiten Salut geschossen wurde. Passend zur norwegischen Architektur nahm Nietner eine Bepflanzung u.a. mit Birken und Tannen vor.

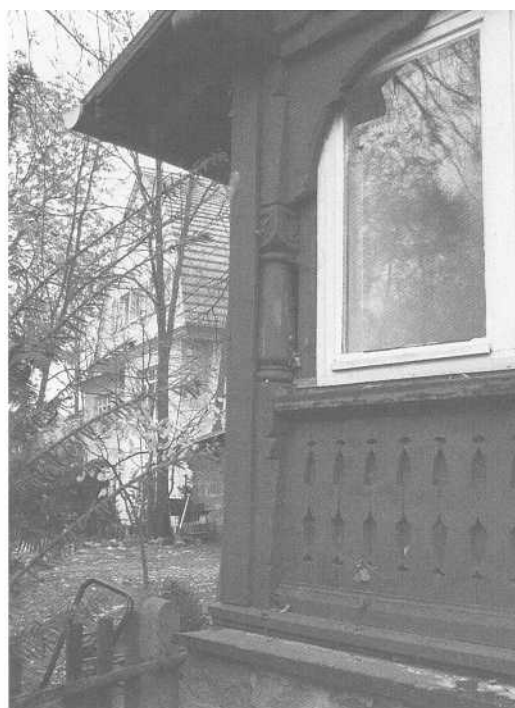
Das T-förmig angelegte Werkstatt- und Wohngebäude orientiert sich mit dem Wohnteil parallel zur Schwanenallee und ist im Erdgeschoss in Holzständer-Bauweise mit Geschoss hohen Doppel-Stielen, an den Gebäudeecken in Blockbauweise mit Rundbohlen ausgeführt worden. Ein erster Entwurf sah noch die vollständige Ausführung als Blockhaus vor. Die Rundbohlen setzen sich als Verschalung zwischen den Ständern fort. Der Wohnteil überragt den rückwärtig asymmetrisch angefügten Bootsschuppen mit Abortanlage, der als offene Halle mit Doppelstielen und einem Hänge-Sprengwerk konstruiert worden ist. Der Wechsel zwischen der Ständerbauweise und dem Blockbau im Wohnhaus scheint bewusst gewählt, um hier den Übergang zu der anschließenden Bootshauskonstruktion zu ermöglichen. In der Mitte der Werkstatt rahmen Schulterbögen der Verbohlung die Durchfahrt. Über eine Rampe wurden durch sie kleinere Boote in den anschließenden Bootsschuppen geschleppt.



17 Kasernement, Hofansicht



19 Haus des Stationsleiter, Loggia im Obergeschoss



18 Haus des Stationsleiter, Eckloggia

Die Durchfahrt bestimmt mit dem darüber risalitartig vorspringenden Giebel wesentlich die Gestalt der Straßenfassade. Die Erdgeschossräume wurden für Werkstattträume, Heizungs- und Kesselraum sowie den Aufenthaltsraum der Bootsbauer genutzt. Zum Aufenthaltsraum gehört eine Eckveranda, die über eine Treppe mit dem Hof verbunden war. Im Dachgeschoss befand sich die Wohnung des Werkstattleiters.

In der Mittelachse der Hofanlage, früher dem Empfangspavillon als Pendant gegenüberliegend und den Hofraum abschließend, steht das Gebäude des ehemaligen Kasernements für die Matrosen. Das eingeschossige Gebäude mit Satteldach erhebt sich über einem Feldsteinsockel auf einem rechteckigen Grundriss. Die äußere Erschließung erfolgte über vorgelegte hölzerne Treppen von den Giebelseiten des Hauses. Ein Mittelflur bestimmte die innere Funktionsgliederung. Zum Hof orientierten sich der Speisesaal, die Küche, die Speisekammer und eine kleine Rollkammer, zum rückwärtigen Garten lagen zwei Schlafsäle für die Matrosen und das Zimmer des Unteroffiziers. Die unterschiedliche Raumnutzung ist auch heute noch in der Vielgestaltigkeit der Fensterformen und -größen ablesbar. Dem Unteroffizier war eine vom Flur aus erschlossene Eckveranda zugeordnet, die Matrosen nutzten vor dem Nordwestgiebel eine über die gesamte Hausbreite reichende Veranda. Die Ausbildung eines Dremfels ermöglichte auch hier die Nutzung des Dachgeschosses. Die Kammern erhielten durch breite Fenster in den Giebeln und durch Gauben an den Längsseiten das

erforderliche Tageslicht. Die Anlage einer größeren mittleren Gaube, flankiert von zwei kleineren, folgt dabei der Axialsymmetrie der Anlage. Die Kaserne ist ebenfalls gemischt als Bohlen- und Ständerkonstruktion ausgeführt worden. Ihre Verwendung scheint hier funktionellen Gründen zu folgen: an der Hofseite dient die Ständerbauweise dem Speiseraum und der Überbrückung des großen Fensters, die Hoffassade ist dagegen vollständig als Blockbau ausgeführt worden.

Das eingeschossige, teilunterkellerte Haus des Stationsleiters über einem kreuzförmigen Grundriss ruht ebenso auf einem Feldsteinsockel und hat ein Satteldach mit Dremfel. Rückwärtig schließt an das Wohnhaus analog dem Wohn- und Werkstattgebäude mit Bootsschuppen asymmetrisch ein eingeschossiger Anbau mit Satteldach an. An der nördlichen Gebäudeecke lag das Dienstzimmer des Schiffsführers. Von seiner Veranda, die mit der Eckveranda des Werkstattgebäudes korrespondiert, konnte er sowohl den Hof wie auch den Bereich vor dem Empfangspavillon einsehen. Im Erdgeschoss war neben dem privaten Bereich mit Küche und Speisekammer auch die Hofküche zur Versorgung der Matrosen untergebracht. Der Anbau mit einem Vordach nahm ein WC, die Waschküche und eine Rollkammer auf, das Dachgeschoss Schlafzimmer und Kammern sowie das Bad. In den Giebeln zur Straße und zum Hof lockerten Loggien den Baukörper weiter auf. Der hierarchischen Ordnung der Anlage entsprechend ist das Kapitänshaus nicht mit Rundbohlen, sondern mit den geraden Blockbohlen verschalt. Das hierarchische

Prinzip galt auch für die Ausbildung der Loggien und Veranden. Am Haus des Stationsleiters sind sie durch ein Bogenwerk mit geschnitzten Säulen aufwendiger gestaltet. Alle übrigen Veranden haben eine Einfassung durch Schulterbögen aus Rundbohlen.

Allen Häusern gemeinsam sind gemauerte Schornsteine und im Übergang zur Holzkonstruktion anschließende kurze gemauerte Wandstücke. Die Deckenbalken sind aufgekämmt, so dass die Balkenköpfe überstehen und eine leichte Auskrugung schaffen. Die Obergeschosse werden von einfachen Ständern mit Beplankungen - außen einer vertikalen Verschalung mit gespundeten Brettern, innen gespundeten Brettern in verschiedenen Lagen, Kehlprofilen und Deckleisten - gebildet. Die äußeren Schalungsbretter enden rund bzw. dreieckig. Die Dachkonstruktionen sind Pfettendächer mit doppeltem Stuhl, Kniestock und weitem Dachüberstand, auf verzierten Knaggen stehen Blindgespärre vor den Giebeln. Die Firste waren ursprünglich mit einem durchbrochenen Firstkamm und an deren Enden mit Schnitzereien - verschlungenen Drachenköpfen oder floralen Motiven - verziert. Durchfensterte Giebel und verschiedene Gauben belichten die Dachräume. Im Innern sind die Fußböden mit Dielen, die Flure zweifarbig mit rhombenförmigen Fliesen und orthogonale Randfliesen belegt. Die in die Wände eingeschnittenen Fenster und Türen werden durch hölzerne Bekleidungen gerahmt, außen sind sie aufwendiger durch Verdachungen und hölzerne Sohlbänke auf Konsolen gestaltet. Türblätter und andere Details weisen die sogenannte Schiffskelchle als typisches Dekorationsmotiv auf. Die Treppengeländer schmücken prächtige Anfänger, deren geschnitzten Balusterbretter kehren auch in den Brüstungen der Veranden und Loggien wieder.

„Im Jahre 1896 erhielt die Station dann den norwegischen Namen Kongsnaes. Das bedeutete so viel wie ‚des Königs Landzunge‘ und war in großen, geschnitzten Buchstaben auf dem Torbogen zu lesen. (...) Wahrscheinlich hat Wilhelm bei der Namensgebung die Halbinsel Bygdøy außerhalb Kristianias vor Augen gehabt. Dort hatte Oscar n., König von Schweden und Norwegen, vom Verfall bedrohte alte Holzhäuser aus ganz Norwegen sowie eine Stabkirche aufstellen lassen. Dieses Ensemble hatte ein Tor, welches dem der Potsdamer Matrosenstation sehr ähnelte.“ Der Nachbau des Torbogens erfolgte auf der Grundlage der Originalzeichnungen des Osloer Stadtmuseums durch die Initiative des Fördervereins „Kongsnaes“ e.V und mit finanzieller Unterstützung des norwegischen Staates sowie zahlreicher Einzelspender in Norwegen und wurde am 19.09.2000 im Beisein des norwegischen Botschafters wieder eingeweiht. Zwei weitere Entwürfe für ein Portal befinden sich in der Plankammer der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten.

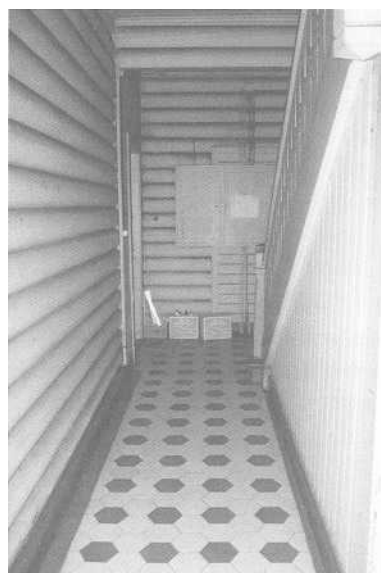
Im sogenannten Fürstenausgleich vom 29. Oktober 1926 zwischen dem Preußischen Staat und den Hohenzollern verblieb das Anwesen an der Schwananallee dem ehemaligen Königshaus. Die Matrosenstation wurde vom Kaiserlichen Yacht-Club und dem „Seglerhaus am Jungfernsee“ genutzt



20 Wohn- und Werk i gebäude, Obergeschoss



21 Wohn- und Werkstattgebäude, Obergeschoss, Deckenprofil



22 Kasernement, Treppe



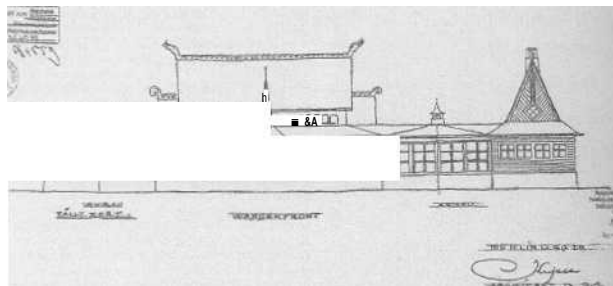
23 Kasernement, Außentreppe



24 Holm Hansen Munthe, Portalentwurf, 1896

und in der Bucht vor der Batterie ein Hafen angelegt. Die Verpachtung war offensichtlich schon früher erfolgt, denn der Kaiserliche Yacht-Club nahm schon 1924 kleinere bauliche Veränderungen an den Gebäuden vor und sorgte für eine Entwässerungsanlage. 1925 durfte er unter der Bedingung des Abbruchs eines anderen Schuppens seitlich an den Langschuppen eine offene Unterstellmöglichkeit für Bootsmasten anfügen. Schließlich beantragte der K. Y. C. im Jahre 1929 eine größere Erweiterung des Empfangsgebäudes an seiner Nordwestseite durch einen Klubraum mit einem Gaststätten- teil, Toiletten und einer Küche mit Nebenräumen. Der Klubraum ragte wie eine Spitze aus der seeseitigen Gebäudeflucht hervor und war großzügig verglast. Ein analoger Anbau auf der anderen Gebäudeseite wurde fallen gelassen. Das ganze Teil fungierte als Verbinder und nahm in seinem flachen Dach die Neigung der umlaufenden Veranda des Pavillons auf. Es setzte sich im Küchenteil fort, dem rechtwinklig zur Haupthalle und in Anlehnung an deren äußere Form ein steiles Satteldach aufgesetzt war. Durch Ausführung als Holzbauwerk mit durchbrochenem Firstkamm und Drachenköpfen sollte der Anbau in seiner Gestaltung den norwegischen Charakter aufnehmen. Den Entwurf fertigte das Berliner Architekturbüro Kujath, allerdings wurde er nicht ausgeführt. Unter Berufung auf den bereits genehmigten Anbau wurde 1930 ein neuer, deutlich schlichterer Anbau in Hestia-Bauweise von der Zimmerei und Bautischlerei Hartmann aus Potsdam ausgeführt.

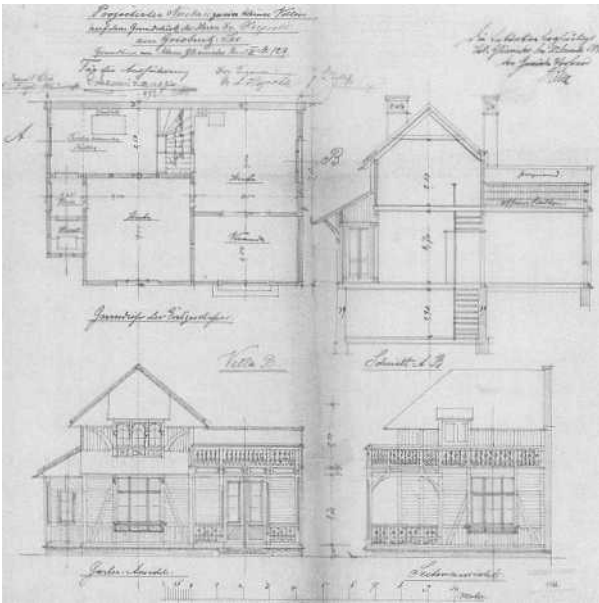
In den letzten Kriegstagen gingen das Prunkstück der Anlage, der reich geschmückte ehemalige Kaiserpavillon sowie der Langschuppen und das Eingangsportal in Flammen auf. Die Reste wurden vermutlich im Zusammenhang mit der Errichtung der Grenzanlagen nach 1961 abgetragen. In den 1940er Jahren noch für die Wehrmacht genutzt, folgte nach dem Krieg in allen anderen Gebäuden ein zunehmender Ausbau zu Wohnzwecken. Dabei wurden die Durchfahrt zugemauert, alle Veranden und Loggien zu Wohnzwecken geschlossen und der Bootsschuppen umgebaut. Im Innern haben sich trotz alledem wesentliche Details, wie die

KLUBHAUS OASPOIS M.
UM-u z Uw, TesUN39AV '1:00.

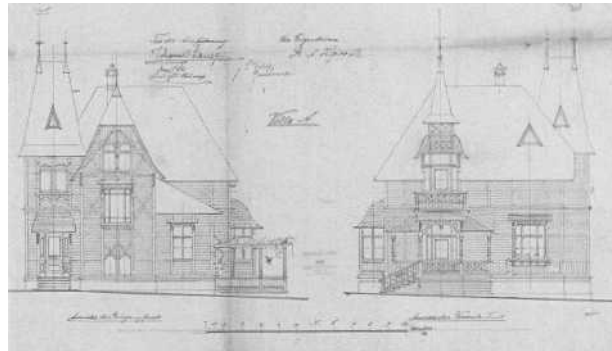
25 Karl Kujath, Klubhaus s.A.l. Potsdam, Um- und Erweiterungsbau, 1929

Treppen mit ihrem Schnitzwerk, die meisten Türen, Innenverkleidungen und Fliesen erhalten. Wohnen stellt heute noch die Hauptnutzung der Gebäude dar. Nach dem Eingangsportaal hat der Förderverein Kongsnaes e.V. seine Aktivitäten für den Wiederaufbau der Empfangshalle verstärkt und ein „Zwillingsprojekt“ angeregt, den gemeinsamen Wiederaufbau des Empfangspavillons in Potsdam und des Restaurants auf dem St. Hans Haugen in Oslo. Dazu hat die norwegische Stiftung „Stiftelsen Byens Fornylse“ im Jahre 2005 eine Studie erarbeitet, die neben dem Wiederaufbau auch Zustand und Nutzungsmöglichkeiten der Hofanlage untersuchte. Darin wurde der Grundkonstruktion nach über 200 Jahren ein guter Zustand bescheinigt. Unabhängig davon weisen insbesondere die Dächer und Entwässerung sowie Teile der Außenverkleidung sichtbare Schäden auf.

Mit der Wiederbelebung nationaler Traditionen und Bauweisen und ihrem Wiederaufleben im Heimatstil und der Heimatschutzbewegung gegen Ende des 19. Jahrhunderts kam auch der Holzbau in Deutschland wieder stärker zur Anwendung. Vorrangig fand das Material „Holz“ Verwendung für die Errichtung von Garten-, Sommer- und Ferienhäusern, zunehmend auch für Villen und Landhäuser. Sogar Mietwohnhäuser wurden reichlich mit Schnitzwerk und Ziergiebeln geschmückt. In dieser Zeit romantischer Verklärung begann die im Hausbau erfahrene Holzindustrie Schwedens in Deutschland vorgefertigte Holzhäuser herzustellen. Die ehemalige Kaiserliche Matrosenstation ist ein Beispiel dafür und zeigt uns die norwegische Holzarchitektur in ihrer typischen Grundgestalt und -konstruktion. Die landseitigen Gebäude der Matrosenstation wurden damals von der Strömmen Traevarefabrik vorgefertigt und in Potsdam aufgebaut. Das Konstruktionsprinzip entsprach der in diesen Jahren propagierten schwedischen Bauweise, nach der seit 1891 z.B. in Lehnitz bei Oranienburg, in Stolpe bei Hennigsdorf und in Waidmannslust bei Tegel kleinere Wohnhäuser errichtet worden sind. Für den gehobeneren Bedarf verfeinerte die Aktiengesellschaft für Holzbearbeitung, später Wolgaster Holzindustrie AG, die Bauweise und errichtete danach auch



26 Johannes Lange, kleine Villa Heyroth



27 Johannes Lange, Villa Heyroth

hölzerne Villen in Berlin und Neubabelsberg. Die Entwürfe schuf der Berliner Architekt Johannes Lange. Er baute als Gegenstück zu „Kongsna2s“ im gleichen Jahr in Spandau den Kaiserlichen Anlegesteg, der durch eine überdachte Treppe mit einem Haltepunkt der Eisenbahn verbunden war. Auch diese Anlage war mit nordischen Motiven geschmückt. Von dem skandinavischen Einfluss zeugte auch der Bootsschuppen der Terraingesellschaft Neu-Babelsberg am Griebnitzsee und die Villa du Bois-Reymond in der Bertinistraße 23. Die Berliner Firma Simon & Co baute sie 1897 mit Unterstützung des Architekten H. Schytte Berg aus Christiania. 1928 wurde sie von den Architekten Ebert & Block für den Bankier Hagen in den Formen der Neuen Sachlichkeit grundlegend umgebaut, jedoch blieb die Konstruktion erhalten und wurde außen mit Holz verkleidet.

Liest man heute publizierte Reprints historischer Fachbücher zum Zimmerhandwerk, so muss man zwangsläufig zu der Erkenntnis kommen, dass diese Konstruktionsweisen gar nicht so unbekannt waren und durch Veröffentlichungen weite Verbreitung fanden. So sind einige ausgeführte Bauten in Norwegen und Deutschland, darunter das Wohnhaus und die Stabkirche des kaiserlichen Sommersitzes in Rominten und der Bootsschuppen der Potsdamer Matrosenstation durch Munthe selbst schon 1893 publiziert worden. „Die Bau- und Kunstzimmerei“ von Theodor Krauth und Franz Sales Meyer von 1895 zeigt viele ähnliche Details und das „Das deutsche Zimmerhandwerk“ von Gustav Blohm aus dem Jahre 1912 widmete den norwegischen Holzkonstruktionen mehrere Seiten. Auf der Basis dieser bekannten Konstruktionsweisen Block- und Ständerbau entstanden in Deutschland schließlich die Anfänge moderner Vorfertigung, wurden die Wolgaster Häuserbau AG und die Fa. Christoph & Unmack aus Niesky Vorreiter im vorgefertigten Holzhausbau. Besonders in der



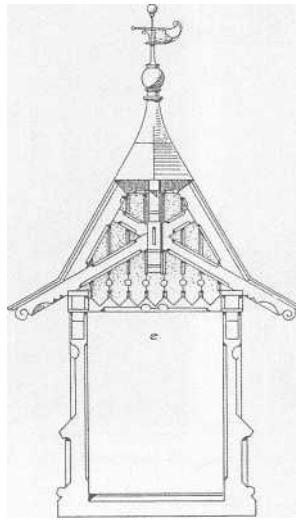
28 Johannes Lange, Kaiserlicher Anlegesteg in Spandau, um 1893



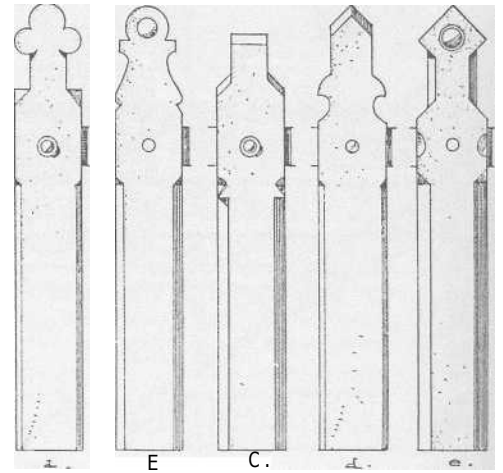
29 Simon & Co/H. Schytte Berg, Villa du Bois-Reymond, um 1928



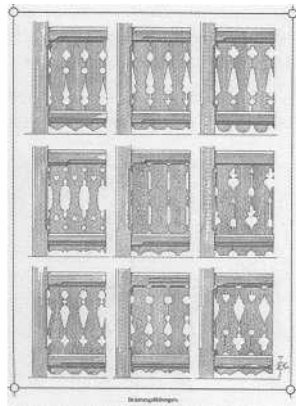
30 Empfangspavillon, Vordach, um 1900



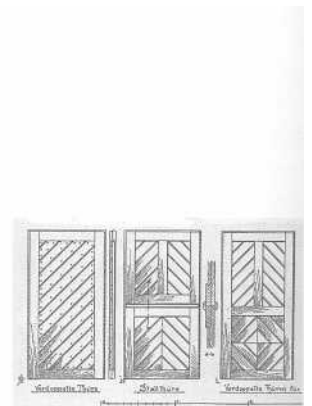
31 Vordach



32 Holzzaun

33 Wohn- und Werkstattgebäude,
Eckloggia mit Balusterbrettern

34 Balusterbretter

35 Haus des Stationsleiter,
Hofeingang mit Eckloggia

36 Türen

Zeit der Weimarer Republik brach eine Welle im Holzhausbau los, die schließlich in den Wochenendsiedlungen und Notunterkünften des Dritten Reiches endete.

Im Jahre 2001 wurden die erhaltenen Reste der Anlage, das sind mehr als 3/4, unter Denkmalschutz gestellt. Sie umfassen die Bastion am Ufer des Jungfernsees, die drei landseitigen Holzhäuser und den wiedererrichteten Torbogen. Von dem repräsentativen Empfangspavillon zeichnen sich im Erdreich noch dessen Fundamentstreifen ab und das Städtische Tiefbauamt hat Teile der Kaimauer und der Bastionen aus dem Wasser geborgen. Mit der Studie aus Norwegen hat der Förderverein Kongnacs e.V. den Versuch unternommen, den Wiederaufbau der Ventehalle und des Restaurants auf dem St. Hans Haugen als Parallelprojekt zu propagieren. Gemeinsam ist beiden die technische Konstruktion, ein Ständerbau mit eingeschobenen Brettern, einen großen Saal umfassend, der durch eine umlaufende Reihe von Oberlichtern belichtet und von einer überdeckten Veranda umgeben wird. Gemeinsam war ihnen auch Dachdeckung mit

Holzschindeln, alles in allem ein fast identisches äußeres Erscheinungsbild. Dazu im Innern die sichtbare Konstruktion, eine Bemalung der äußeren und inneren Holzteile in der typischen rotbraunen Farbe und die vielen Dekorelemente, Paneele, Zierbretter, Schnitzereien und Drachenköpfe. Was unterschied sie? Zum einen war es die Lage: hier in Potsdam ein Standort am Wasser, ebenerdig, mit einer vorgelagerten massiven Uferbastion, dort eine steile Hanglage, die einen Unterbau erforderte, der ähnlich massiv ausgeführt wurde wie die Bastion in Potsdam. In Potsdam war der Raum nur zum kurzen Aufenthalt gedacht, in Oslo für einen längeren. Die Bewirtung erforderte zusätzliche Flächen für Küche, Lager etc., die im teilweise Sockelgeschoss untergebracht waren. Die Idee des gemeinsamen Wiederaufbaus fand auch in Norwegen zunehmendes Interesse und so hat die Rauland-Akademie, eine Bildungseinrichtung, die alte norwegischen Handwerks- und Kunsthandwerkstechniken lehrt, das Angebot unterbreitet, einen Teil der „Ventehalle“ im Rahmen ihrer Ausbildung in einem deutsch-norwegischen

Gemeinschaftsprojekt herzustellen und in Potsdam aufzustellen.

Die Frage nach Sinn und Notwendigkeit des Wiederaufbaus der Empfangshalle ist eine Frage, die sich im Vergleich vieler anderer Wiederaufbauprojekte in Deutschland auch hier stellt. Angesichts der besonderen Konstellation kann es hier auch eine pragmatische Antwort geben. Die bauliche Anlagen der Kaiserlichen Matrosenstation sind zum größten Teil erhalten. Ihr fehlt das Bindeglied zum Wasser, das die städtebauliche Anlage abrundet. Diese „Reparatur“ kann auf den erhaltenen Fundamenten aufbauen und die Wiedererichtung der Empfangshalle hat außerdem eine besondere Bindung an die eigene Entstehungsgeschichte: zum einen an die Wiederverwendung eines schon ausgeführten Entwurfes für das Hasselbakken-Restaurant, zum anderen an die Tatsache, dass die Empfangshalle in Norwegen vorgefertigt und in Potsdam dann zusammengesetzt wurde. Hier finden die Wiederaufnahme einer künstlerischen Idee und deren materielle Umsetzung zusammen. Vergleicht man die norwegische Holzarchitektur über die Jahrhunderte, so wird man einen sehr engen Kanon von Gebäudeform, Konstruktion und schmückenden Beiwerk und eine erstaunliche Kontinuität ihrer Verwendung feststellen. Auch die Detailuntersuchungen an den Gebäuden der Matrosenstation belegen dies. Mit der Errichtung der Matrosenstation in Potsdam ist unter konstruktiven wie ästhetischen Gesichtspunkten Wiederverwendung, Reproduzierbarkeit eines Produktes demonstriert worden, die es legitim erscheinen lassen, den Empfangspavillon der ehemaligen kaiserlichen Matrosenstation in seiner historischen Form wieder aufzubauen.

Autor

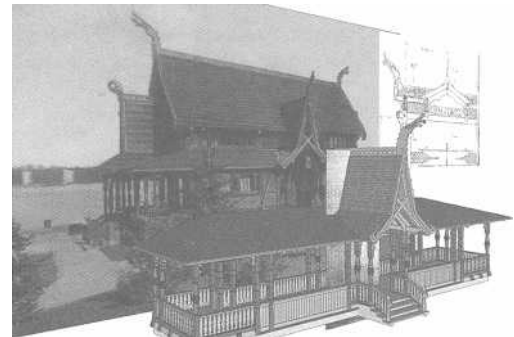
Jörg Limberg

Bereich Untere Denkmalschutzbehörde, Potsdam

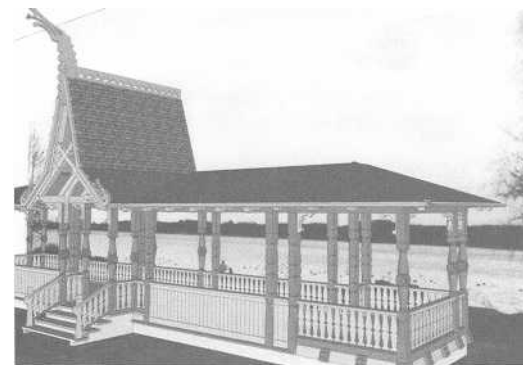
joerg.limberg@[rathaus.potsdam.de](mailto:joerg.limberg@rathaus.potsdam.de)



37 Hasselbakken-Restaurant, Simulation Wiederaufbau



38 Empfangspavillon, Simulation Wiederaufbau



39 Empfangspavillon, Simulation Wiederaufbau