

Stockholms Skeppsholmskyrkan
Konzept für die Einbindung in die vorhandene Struktur

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades einer/s
Diplom-Ingenieurin/Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung : Architektur

David Reibenschuh

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: Neuwirth, Holger, Ao.Univ.-Prof.i.R. Dipl.-Ing. Dr.techn. Univ.-Doz. Architekt
Institut für Kunst- und Kulturwissenschaften

Januar 2012

Deutsche Fassung:
Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008
Genehmigung des Senates am 1.12.2008

EIDESSTÄTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am

.....

(Unterschrift)

Englische Fassung:

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

.....

date

.....

(signature)

INHALTSANGABE

• Einleitung _____	3		
• Beschreibung des Auslandsaufenthaltes in Stockholm _____	5		
1. TEIL - ANALYSE _____	9	2. TEIL - ENTWURF _____	81
• Überblick Stockholm _____	10	• Projektübersicht _____	82
• Beschreibung _____	10	• Kavernen - Konzept Übersicht _____	84
• Zahlen und Fakten _____	12	• Kavernen - Gestaltung _____	86
• Geschichte Stockholms _____	14	• Tunnel Ausführung _____	88
• Stockholmer Stadtplanung _____	14	• Grundriss Übersicht _____	90
• Materialien, Technologien und Form _____	22	• Skeppsholmskyrkan _____	92
• Geschichte von Skeppsholmen und Kas- telholmen _____	26	• Grundrisse _____	92
• Skeppsholmen _____	26	• Schnitte _____	96
• Kastellholmen _____	41	• Ansicht _____	102
• Skeppsholmskyrkan _____	54	• Ostasiatisches Museum _____	105
• Entstehung _____	54	• Högvakten - Einrichtung als Café _____	106
• Beschreibung der Kirche _____	56	• Renderings _____	108
• Architekt F. Blom _____	60		
• Kavernen _____	62	• Literaturverzeichnis _____	112
• Skeppsholmen - Beschreibung _____	64		
• Beschaffenheit _____	64		
• Neue Änderungen _____	74		

EINLEITUNG

Das Projekt beschäftigt sich mit dem Gebiet um die Skeppsholmskirche in Stockholm, die auf der innenstadtnahen Insel Skeppsholmen liegt, östlich der Altstadt Gamla Stan. Diese Kirche aus dem 19. Jahrhundert ist seit ihrer Säkularisierung im Jahr 2002 nicht mehr öffentlich zugänglich. Es finden lediglich vereinzelt Konzerte statt, die von einem vorübergehend eingemieteten Chor veranstaltet werden, wofür jedoch die Akustik nicht optimal ist. Ansonsten ist die Kirche immer geschlossen.

Die Insel Skeppsholmen wird für verschiedene kulturelle Aktivitäten genutzt, und vor allem durch die Einbindung der umliegenden Museen und der darunter befindlichen Kavernen aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs soll sich die Kirche mithilfe eines neuen Wegesystems in die bestehende Struktur besser eingliedern, und so zu einer dauerhaften Einrichtung werden. Weiters muss auf wichtige Faktoren, wie dem Erholungsfaktor der Insel, die auch Teil des Nationalstadtparks Stockholms ist, sowie der Vergangenheit als Marinestützpunkt, die noch sehr deutlich im Gesamtbild dieser Insel mitschwingt, eingegangen werden.

Da in der Vergangenheit Stockholms oft nicht gerade sensibel mit den vorhandenen Gebäuden umgegangen wurde, soll diese Arbeit eine andere Richtung einschlagen. Mithilfe vorsichtiger Eingriffe soll der ursprüngliche Charakter erhalten bleiben und auch die eher ruhigere Verkehrssituation nicht zu stark verändert werden. Ziel ist es den modernen Anforderungen in einem historischen Umfeld entgegenzukommen.



FOTO VOM INNEREN DER SKEPPSHOLMSKYRKAN UM 1950
QUELLE: STOCKHOLMSKALLAN

BESCHREIBUNG DES AUSLANDSAUFENTHALTES IN STOCKHOLM

Im Rahmen des Stipendiums für kurzfristige wissenschaftliche Arbeiten und fachspezifische Kurse im Ausland (KUWI) war ich von 25. November 2010 bis zum 25. März 2011 in der Schwedischen Hauptstadt Stockholm. Schweden hat mich schon immer fasziniert, vor allem die Stadt Stockholm mit ihrer einzigartigen Lage und ihrer Geschichte im Umgang mit alten Strukturen und Gebäuden ist in architektonischer und städtebaulicher Hinsicht sehr interessant. Es gibt sowohl sehr positive als auch extrem negative Beispiele in diesem Bereich, einige davon auch direkt in der Innenstadt.

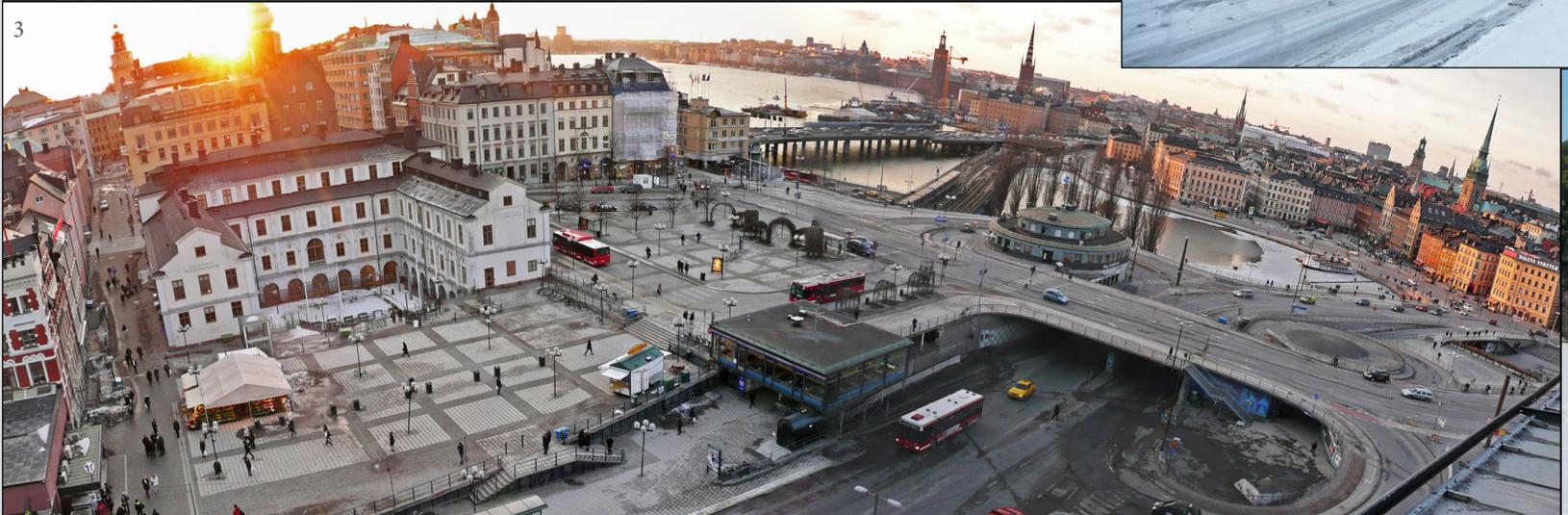
Die Findung des Diplomarbeitsthemas war ein relativ langwieriger Prozess. Ich wurde im Sommer 2010 durch die Homepage der Technischen Hochschule in Stockholm (KTH) aufmerksam auf Professor Johan Mårtelius, der auf der Universität vor allem für den Bereich Kunst- und Architekturgeschichte zuständig ist, und einige für mich sehr ansprechende Forschungsprojekte geleitet hatte. Da mich der Umgang mit alter Substanz auch sehr interessiert, wollte ich in diesem Bereich mein Diplomarbeitsthema finden, was ich dann auch während der ersten Wochen in Stockholm in der nicht optimal genutzten Kirche mit den darunterliegenden Höhlen fand.

Stockholm an sich ist eine einzigartige Stadt, was vor allem durch deren Lage inmitten des Schärengartens, sowie dem hohen Anteil an Grünflächen bestimmt ist. Durch die vielen Inseln und Kanäle erhält die Stadt einen lagunenartigen Charakter, und man wird ständig von Wasser umgeben. Auch die vielen Kontraste und Unterschiede der verschiedenen Stadtteile, die oft auch eigene Inseln sind, sind ein wichtiges Merkmal, sowie auch die für eine Hauptstadt ziemlich verkehrsberuhigte Innenstadt. Da in der Stadt im Winter die Tage relative kurz werden, ist das Beleuchtungskonzept relativ gut ausgeprägt.

Insgesamt kann man über die Stadt sagen, dass sie über eine vielseitige Architektur und Landschaft, eine sehr gute Infrastruktur, und relativ viele Freizeitangebote verfügt, weswegen sie auch als Hauptstadt Skandinaviens gilt.



AUSSCHNITT AUS DER ÄLTESTEN BEKANNTEN STADTKARTE
STOCKHOLMS VON 1625, QUELLE: STOCKHOLMSKÄLLAN



- 1_Blick von Skeppsholmen auf Djurgården / 2_Blick vom Stadshuset in Richtung Südwesten / 3_Slussen auf Södermalm gesehen vom Lift
 4_Djurgården / 5_Västerlånggatan in Gamla Stan / 6_Ostseite Skeppsholmens (Östra Brobänken) / 7_Fjällgatan im Norden Södermalms
 8_Blick auf die Nordwestseite Södermalms / 9_Kindstugatan in Gamla Stan / 10_Skogskyrkogården / 11_Bergsprängargränd (Södermalm)
 12_Stadshuset / 13_Gamla Stan von Skeppsbron aus gesehen / 14_Zwischen Kungsholmen und Norrmalm
 15_Haus in Mäster Mikael's Gata (Södermalm) / 16_Stortorget (Gamla Stan)



7



8



14



9



11



15



10



12



13



16

TEIL I

ANALYSE

ÜBERBLICK STOCKHOLM

BESCHREIBUNG¹

LAGE

Stockholm liegt an der Ostküste Schwedens, an der Schnittstelle von Mälarsee und Baltischem Meer, im Stockholmer Schärenpark, der aus unzähligen Inseln besteht. Rund 30% der Stadt bestehen aus Wasser und weitere 30% sind Grünflächen.

KLIMA

Das Wetter in Stockholm ist trotz der nördlichen Lage relativ mild im Vergleich zu Städten ähnlicher Breitenlage. Die Sonnenstunden reichen von nur sechs Stunden im tiefen Winter bis zu über achtzehn Stunden im Hochsommer. Insgesamt regnet es relativ gemäßigt bis wenig und Schnee gibt es normalerweise von Dezember bis März. Der Februar ist der kälteste Monat mit durchschnittlich rund -3°C und der Juni der wärmste mit rund 17,2°C. Die Temperatur kann aber im Winter oft unter -15°C fallen und im Sommer an die 30°C erreichen.

INFRASTRUKTUR

Stockholm liegt im Zentrum von Skandinavien und hat ein gut ausgebautes Netzwerk an öffentlichen Verkehrsmitteln wie Flugzeuge, Züge und Fähren in alle umliegenden Gebiete. Die Stadt hat fünf Flughäfen, von denen Arlanda der größte ist. Auch innerhalb der Stadt gibt es ein ausgezeichnetes öffentliches Verkehrsnetzwerk und rund 70.000 Menschen nutzen es täglich. Insgesamt macht es 78% des innerstädtischen Verkehrs aus. Durchschnittlich fliegen 48.000 Menschen pro Tag nach oder von Stockholm, 20.000 fahren mit der Fähre und 33.000 mit dem Zug. Die Einführung der Innenstadtmaut 2007 führte zu einer Verminderung des privaten Verkehrs. Die wichtigsten innerstädtischen öffentlichen Verkehrsmittel sind Metro, Bus und Fähre.

¹ vgl. Stockholms Stad

UMWELT

Stockholm sieht sich selbst als nachhaltige Stadt. Im Jahr 2010 wurde Stockholm als erste Stadt als Grüne Hauptstadt Europas ausgezeichnet. Gründe dafür sind unter anderem die Reduzierung der Treibhausgase um 25% seit 1990, der große Ausbau des Fahrradverkehrs, die Reduzierung des Verkehrs in der Innenstadt in den letzten Jahren um 20%, und der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzwerkes. Weiters sind die vielen Grünflächen und etwa 1.000 Parks, sowie die Initiativen zum Schutz der Umwelt ein wichtiges Merkmal der Stadt. Stockholm hat sich auch zum Ziel gesetzt, bis 2050 frei von Fossilbrennstoffen zu sein. Das öffentliche Verkehrsnetzwerk funktioniert zu fast 100% ohne fossile Brennstoffe.

Die Stadt konzentriert sich seit 2008 auf sechs wichtige Punkte im Hinblick auf Nachhaltigkeit:

- Ökologisch effizienter Verkehr
- Nicht-toxische Produkte und Gebäude
- Verwendung Nachhaltiger Energie
- Nachhaltige Nutzung von Land und Wasser
- Umwelteffiziente Abfallwirtschaft
- Gesundes Raumklima

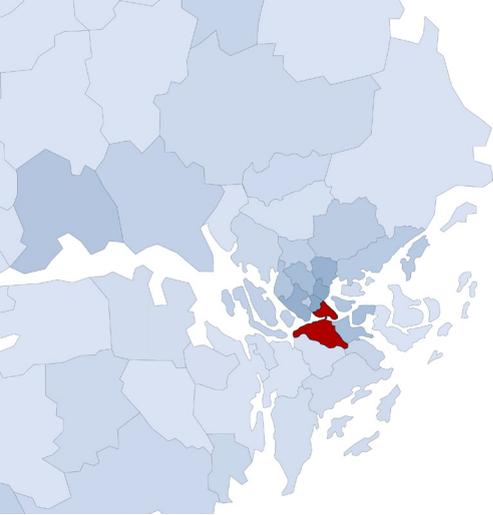
BILDUNG

Forschung und Bildung sind ein wichtiger Faktor in der Stadt. In der Region Stockholm gibt es 21 Universitäten und Universitätskollegs. Da die Bildung vom Staat finanziert wird, müssen keine Studiengebühren bezahlt werden.



STADTEMBLEM

QUELLE: STOCKHOLMS STAD



ZAHLEN UND FAKTEN¹

	Stockholm	Schweden
BEVÖLKERUNG		
Einwohner (31.12.2010)	847 073	9 415 470
Bevölkerung 65 Jahre oder älter	14%	18%
Bevölkerung 0-15 Jahre	17%	17%
Einwohner mit Migrationshintergrund	28%	18%
Lebenserwartung Männer	78,1 Jahre	79,4 Jahre
Lebenserwartung Frauen	82,7 Jahre	83,4 Jahre
Durchschnittsalter	39,1 Jahre	41 Jahre
ARBEIT		
Erwerbstätige im Alter von 16-64	72%	65%
Durchschnittseinkommen (2007)		
Männer 20-64 Jahre	363 400 SEK (40 000 Euro)	
Frauen 20-64 Jahre	276 600 SEK (30 500 Euro)	

GEOGRAPHIE	
Gesamtfläche	209 km ²
Landfläche (davon 40% Parks und Grünflächen)	188 km ²
Wasserfläche	21 km ²
Bevölkerungsdichte (Einwohner / Quadratkilometer)	4 309
GEBÄUDE	
Anzahl der Wohnungen (31.12.2009)	439 000
Mehrfamilienhäuser	90%
Einfamilienhäuser	10%

¹ vgl. Stockholms Stad

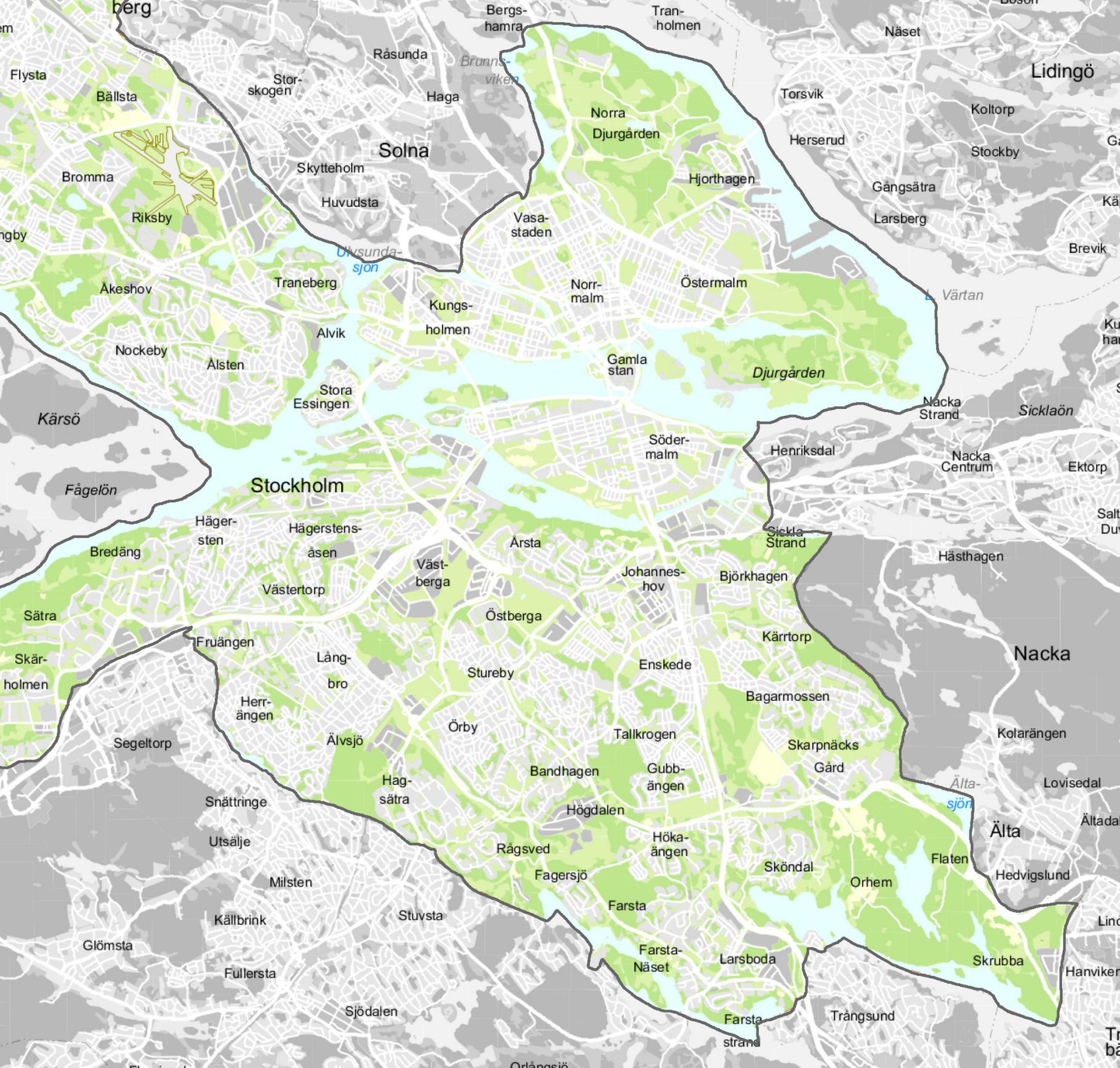
HÖCHSTE GEBÄUDE

1. Kista Science Tower, 158 Meter
2. Kaknästornet, 155 Meter
3. Klara Kyrka, 116 Meter
4. Stadshuset, 106 Meter

ÄLTESTE GEBÄUDE (INNENSTADT)

Storkyrkan und Riddarholmskyrkan (Ende 13. Jahrhundert)

DIENSTLEISTUNGEN	
Kindergärten	950
Grundschulen	254
Gymnasien	89
Pflegeheime	144
Schwimmbäder	16
Sportplätze	27
Sporthallen	31
Spielplätze	125
Bibliotheken	46
Friedhöfe	11
Naturreserve	8
Öffentliche Angestellte	40 000



Solna

Stockholm

Nacka

Lidingö

Älta

Norra Djurgården

Djurgården

Bällsta

Stor-skogen

Råsunda

Haga

Bergs-hamra

Tran-holmen

Näset

Torsvik

Kolltorp

Stockby

Bromma

Skytteholm

Huvudsta

Vasa-staden

Hjorthagen

Gångsätra

Larsberg

Riksby

Traneberg

Kungs-holmen

Norr-malm

Östermalm

Åkeshov

Alvik

Nockeby

Ålsten

Stora Essingen

Gamla stan

Nacka Strand

Sicklaön

Kärsö

Fågelön

Söder-malm

Henriksdal

Nacka Centrum

Ektorp

Bredäng

Hägersten

Hägerstens-åsen

Årsta

Väst-berga

Johannes-hov

Björkhagen

Hästhagen

Sätra

Västertorp

Östberga

Enskede

Kärrtorp

Nacka

Skär-holmen

Långbro

Stureby

Bagarmossen

Skarpnäcks Gård

Kolarängen

Segeltorp

Herr-ängen

Älvsjö

Örby

Talkrogen

Gubb-ängen

Lovisedal

Snättringe

Hag-sätra

Bandhagen

Högdalen

Sköndal

Älta-sjön

Ältada

Utsälje

Rågsved

Höka-ängen

Hedvigslund

Milsten

Stuvsta

Fagersjö

Farsta

Sköndal

Orhem

Flaten

Glömsta

Källbrink

Sjödalen

Farsta-Näset

Larsboda

Trängsund

Skrubba

Farsta strand

Lind

Hanviken

Tr



14. JAHRHUNDERT, 6.000 EINWOHNER
QUELLE: STOCKHOLMS STADSMUSEUM

STOCKHOLMER STADTPLANUNG¹

1250-1630

Die Altstadt ist der älteste Stadtteil Stockholms. Durch ihre Position als strategisch gelegene Insel weitete die Stadt sich während des 13. Jahrhunderts zu einer befestigten Handelsstadt aus. Von dieser Lage aus konnten sowohl die Nord-Süd Handelswege an Land, als auch die Ost-West Wege übers Meer kontrolliert werden.

Das damals entstandene organische Straßennetz ist auch heute noch erkennbar, obwohl die Insel durch Zunahme der Landmassen größer wurde. Die älteste Stadtmauer befand sich an der Innenseite von Österlånggatan und Västerlånggatan.

Als sich die Siedlung während des 14. Jahrhunderts über diese Straßen hinaus ausdehnte, wurden schmale Gassen in Richtung der Docks geschaffen und Gebäude stufenweise gebaut. In den 1920er-Jahren wurde der westliche Teil der Insel durch ein Feuer verwüstet. Darauf wurde ein rechtwinkeliges Straßennetz angelegt, in dem Stora Nygatan und Lilla Nygatan von Norden nach Süden verlaufen.

Es gab im 13. Jahrhundert auch schon Siedlungen auf den anderen Inseln, die jedoch spärlich besiedelt und nicht von städtischer Form waren. Erst im 16. Jahrhundert wurde die Entwicklung offensichtlicher, aber sogar die Häuser aus dem 17. Jahrhundert waren noch einfache Lagerhäuser und Schuppen, ohne ein wirkliches Straßensystem.

Die umliegende ländliche Gegend war schon lange für die Landwirtschaft genutzt worden.

1630-1720

In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts hatte sich die Rolle Stockholms in der internationalen Szene geändert. Die Stadt war jetzt eine Hauptstadt im modernen Sinn. Die Notwendigkeit eines repräsentativen Erscheinungsbildes wurde dringender. Zur gleichen Zeit stiegen die Bevölkerungszahlen dramatisch an, von 15.000 Einwohnern im Jahr 1635 auf

¹ vgl. The complete guide to Architecture in Stockholm



1590ER-JAHRE, 9.000 EINWOHNER



1670ER-JAHRE, 45.000 EINWOHNER



1790ER-JAHRE, 72.000 EINWOHNER



1880ER-JAHRE, 200.000 EINWOHNER

QUELLE: STOCKHOLMS STADSMUSEUM



PANORAMA RIDDARHOLMEN, OTTO AUGUST MANKELL 1870
 QUELLE: KUNGLIGA BIBLIOTEKET



STORTORGET

60.000 im Jahr 1685.

Wachsende Ambitionen und Wohlstand der königlichen Macht und des Adels äußerten sich in einer umfassenden Errichtung von Palästen. Speziell Riddarholmen und Blasieholmen wurden zu Palastbezirken. Architekten aus Europa wurden in die Stadt bestellt. Zur Jahrhundertmitte war Deutsche und Holländische Renaissance vorherrschend, gefolgt von der Französischen und Italienischen. Simon de la Vallée aus Paris machte die ersten Zeichnungen für die Hochburg des Adels, Riddarhuset. Sein Sohn Jean und Nicodemus der Ältere wurden führende Architekten.

1697 brannte der Tre Kronor Palast nieder. Der neue Palast, geplant von Nicodemus Tessin dem Jüngeren, wurde zum vorrangigen Bauprojekt Stockholms bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts. Unter der Führung des ersten Statthalters Klas Fleming wurden die Inseln nach Renaissance-Ideal gemäß einem strengen Schachbrettmuster organisiert, welches größtenteils noch heute existiert. Nach Stiftung des Landes wurden die Inseln zu Stadtgebiet, was zur Gründung von Södermalm, Norrmalm und schließlich auch Östermalm führte.

In außenliegenden Gebieten nahe der Stadt wurden in dieser Zeit eine Großzahl an Palästen, Schlössern und Herrenhäusern errichtet. Dazu gehörten Drottningholm, Karlberg, Örby slott, Hässelby slott und Åkeshov slott.

1720-1870

Die Rolle Schwedens als Großmacht endete 1721 und das Wachstum stockte. Erst zur Mitte des 19. Jahrhunderts überstieg die Bevölkerung 100.000.

Im ersten Teil des 18. Jahrhunderts konzentrierte man sich auf den Bau des neuen Palasts. Weitere vom Staat initiierte Projekte beinhalteten prunkvolle Parks außerhalb der Stadt, wie zum Beispiel Drottningholmsparken und Hagaparken.

Mitte des 19. Jahrhunderts war die Altstadt noch immer der einzige Stadtteil mit einer dichten urbanen Struktur, während die umliegenden Inseln einen eher ländlichen Charakter hatten. Aber mit Beginn der Industrialisierung hatte eine neue Ära begonnen. Industrien wurden am Stadtrand angesiedelt,

öffentliche Bauprojekte wurden vollzogen und Eisenbahnlinien wurden gebaut. Durch die schnellwachsende Klasse von Industriearbeitern kam es zu einer Wohnungsknappheit.

Um die Entwicklung auf den Inseln zu kontrollieren wurde 1866 der sogenannte Lindhagen-Plan angenommen, benannt nach dem Jurist Albert Lindhagen. Gemäß europäischem Muster sollte ein System von Promenaden das Straßennetz aus dem 17. Jahrhundert durchkreuzen. Durch diesen Plan entstanden unter anderem Karlavägen, Ringvägen und Vallhallavägen.

1870-1910

Mit den landesweiten Baustatuten von 1874 und den örtlichen Baubestimmungen von 1876 wurde ein ein neues System von Kodes und Regeln geschaffen, das große Bedeutung für die einheitliche Entwicklung Stockholms haben sollte. In der Zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als sich die Stadtbevölkerung von 100.000 auf 300.000 Einwohner verdreifachte, erfolgte eine intensive Bauphase als Reaktion auf den akuten Wohnungsmangel. Die meisten der geplanten Stadtblöcke in der Innenstadt wurden während dieser Zeit errichtet - in den 1870er-Jahren nach einem ziemlich einheitlichen Muster, aber später mit größerer Vielfalt und als Reaktion auf verschiedene Trends wie Jugendstil, Rationalismus und Klassizismus.

Neben Unterkünften wurden auch eine Vielzahl an öffentlichen Gebäuden errichtet, darunter die Kungl Bibliotek („Die schwedische Nationalbibliothek“), Operan („die Oper“), Dramaten („Königliches Dramatisches Theater“), Nordiska museet („das Nordische Museum“), Naturhistoriska riksmuseet („Naturhistorisches Reichsmuseum“) und Riksdagshuset („Reichstagsgebäude“), sowie Ragnar Österbergs Stadshuset („Rathaus“).

Die Innenstadt wurde mit neuen Geschäftsgebäuden, Banken und neuen Straßen umgeformt. Das Stadtzentrum verschob sich von der Altstadt nach Norrmalm.

Zur gleichen Zeit erhielten die umliegenden Stadtgebiete durch den Ausbau der Eisenbahn eine neue Struktur. Die ersten Industrien wurden außerhalb der Stadt neben den Ei-



STOCKHOLMS SCHLOSS (KUNGLIGA SLOTTET)



SCHLOSS DROTTNINGHOLM



STOCKHOLMS STADSHUS



STADSBIBLIOTEKET

senbahnlinien errichtet, womit auch die ersten informellen Siedlungen in Erscheinung traten. Schließlich wurden diese zu städtischen Gemeinden, wie zum Beispiel Liljeholmen im Jahr 1898.

Die immer selbstbewusstere und wohlhabendere bürgerliche Klasse übernahm neue vom Ausland beeinflusste Wohnideale und es wurden exclusive Villengemeinschaften in naturbelasseneren Gebieten weit entfernt von der überfüllten Innenstadt gebaut. Djursholm war die erste Gartenvorstadt im Jahr 1872, 1873 folgte Saltsjöbaden.

1910-1930

Zu Beginn des neuen Jahrhunderts begannen neue Stadtplanungsideale in Richtung einer weicherer, eher künstlerischen Herangehensweise an das Planen aufzukommen. Unter der Leitung vom Stadtbauleiter Per Olof Hallman wurde diese Art zu planen in den wenigen unbebaut gebliebenen Gebieten innerhalb des Stadtrasters angewandt, einschließlich Röda Bergen, Blecktornsområdet und Lärkstaden.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts begann die Stadt auch Gebiete außerhalb der Stadtgrenzen aufzukaufen. Durch ein neues Bahnsystem wurden diese Gebiete frei für neue Vorstädte. Mehrere Stationen wurden hinzugefügt und die Gartenstädte wuchsen. Zum Beispiel Bromma wurde 1913 gebaut, und Enskede 1918.

In der Innenstadt wurden verschiedener kulturelle Institutionen eingerichtet, die hauptsächlich durch Spenden finanziert wurden. Heute zählen diese neoklassizistischen Gebäude, wie Konserthuset („Konzerthaus“) und Stadsbiblioteket („Stockholms Stadsbibliotek“), zu den herausragendsten Bauwerken Stockholms.

In den 1920er-Jahren wurden auch soziale und politische Fragen wichtige Anliegen und es entwickelte sich ein neues ästhetisches Ideal, das historisierende Architektur ablehnte und eine neue „moderne“ Form bewarb, die zur Massenproduktion geeignet war. In Schweden wurde diese Bewegung Funktionalismus genannt (international heißt sie Moderne), deren Durchbruch mit der Stockholmer Ausstellung 1930 ein-

herging. Aber auch schon früher hatten radikale Architekten wie Sven Markelius mit dem „funktionalistischen Stil“ experimentiert.

1930-1945

Die Sozialdemokratische Partei kam in Schweden 1932 an die Macht, was den Einsatz der Gesellschaft im Wohnbau noch verstärkte. Mit Einrichtung des Staatlichen Baukredit-Amts (1933) und Gründung von öffentlichen Wohnungsbau-Firmen konnten Wohnungen in großem Rahmen mit industriellen Methoden hergestellt werden.

Mitte der 1930er-Jahre begann die Stadt sich ernsthaft über die Innenstadt hinaus auszudehnen. In Traneberg und Hammarby wurden die ersten vom Staat unterstützten Projekte für Großfamilienhäuser nach funktionalistischen Planungsidealen realisiert. Um den Rand der Innenstadt wurden ebenfalls Wohngebäude nach funktionalistischen Prinzipien gebaut, wie Fredhäll, Eriksdal und Gärdet.

Die Stadterweiterung verursachte auch Verkehrsprobleme. Slussen und Västerbron („Die Westbrücke“) waren zwei große Projekte, die zu dieser Zeit realisiert wurden. 1941 wurde der Bau eines U-Bahn-Systems beschlossen. Der Krieg in Europa hielt den Bau jedoch auf einer kleinen Stufe.

1945-1960

Im Masterplan für Stockholm, der von 1944-52 entwickelt wurde, beschloss man, dass die Stadt nicht in konzentrischer Weise wachsen sollte, sondern eher als eine Art Perlenkette entlang der U-Bahn-Linien. Jeder Außenbezirk sollte öffentliche und gewerbliche Dienste um eine U-Bahn-Station, und ringsum eine Mischung verschiedener Wohnungstypen beinhalten.

Årsta, das Anfang 1943 gebaut wurde, war der erste nach diesem Gedanken konzipierte Vorort, jedoch in diesem Fall ohne U-Bahn. Auch Björkhagen und Västertorp wurden gebaut. In Vällingby wurde diese Idee am konsequentesten umgesetzt, was auch internationale Beachtung erhielt. Diese Art

von Siedlung heißt in Schweden ABC-Stadt (Schwedische Abkürzung für arbete-bostäder-centrum: Arbeit-Wohnungs-Zentrum). Drei solcher Städte wurden für den Süden Stockholms geplant: Skärholmen, Högdalen und Farsta.

Für die Innenstadt wurden während des 20. Jahrhunderts sieben radikale Stadterneuerungskonzepte präsentiert. Am bekanntesten ist der Architekturwettbewerb von 1932, wo 350 Vorschläge eingereicht wurden, darunter einer von Le Corbusier. Mit dem Stadtentwurf von 1946 begann ein langer Prozess der Stadterneuerung, der als Ziel hatte, die Innenstadt dem steigenden Verkehr und den Ansprüchen der Moderne anzupassen.

Die Umwandlung des Stadtzentrums, geplant unter anderem von Sven Markelius, führte zum Abriss von noch benutzten Gebäuden auf mehr als 160 Grundstücken, die zum Großteil noch in einem sehr guten Zustand waren. Die weitgehenden Zerstörungen, gegen die es schon früh Proteste gab, vereinfachten auch die Errichtung der U-Bahn. 1959 wurde der erste Abschnitt des Büro- und Geschäftszentrums am Hötorget eröffnet.

1960-1970

1965 wurde das sogenannte Millionenprogramm in Kraft gesetzt. Zwischen 1965 und 1975 wurden eine Million Wohneinheiten im Land errichtet, um den Wohnungsmangel zu beheben. Eine umfangreiche industrielle Produktion von Wohnungen in großen Blöcken wurde angespornt. Das führte zu einheitlichen Wohnungsprojekten wie Hallunda und Tensta-Rinkeby.

Seit den 1960er-Jahren gab es auch schon Kritik gegen diese Projekte. Obwohl diese Gebäude oft gute Wohnungsgrundrisse hatten, war die Außenausstattung einfach und dürftig, was oft zu sozialen Problemen führte.

1970-1998

Zwischen 1960 und 1980 stieg die Bevölkerungszahl Stockholms um 220.000 Einwohner auf 1,4 Millionen. Aber



KULTURHUSET AM SERGELS TORG



SLUSSEN AUF SÖDERMALM

zu Beginn der 1970er-Jahre wurden die großen Projekte in Stockholm und Schweden aus ökonomischen und ideologischen Gründen beendet, was sowohl die meisten Wohnbauten, als auch die umfangreiche brutale Neugestaltung des Stadtzentrums betraf.

Die Proteste gegen die Stadtsanierungspolitik, die ohne Einwilligung der Bevölkerung stattfand, erreichten ihren Höhepunkt mit dem sogenannten Ulmenkrieg von 1971. Die Polizei griff mit Gewalt gegen die Demonstranten ein, die die Fällung der Ulmen im Kungsträdgården, wo ein neuer U-Bahn-Eingang geplant war, verhindern wollten. Die Demonstration war erfolgreich und die Ulmen blieben stehen.

Kurze Zeit später wurde klar, dass das Millionenprogramm ein Misserfolg war. Das Land hatte einen Überschuss von 40.000 Wohnungseinheiten, von denen sich die meisten in minderwertigen Gebieten befanden. Zur gleichen Zeit wurde durch eine weltweite „Energiekrise“ das Wort Ökologie wichtiger.

Mit dänischen und anderen Beispielen als Vorbild fand eine Neuorientierung in Richtung Wohnungen in kleinerem Maßstab statt, bei denen „dicht und niedrig“ die bestimmenden Prinzipien wurden. Pläne für weitere Neugestaltungsprojekte wurden umgezeichnet und die Planung konzentrierte sich mehr auf sorgfältige Renovierung. Aber erst gegen Ende der 1970er-Jahre wurde begonnen, das Prinzip umzusetzen. Im Stadtzentrum gingen Abriss und Neubau nach den fixen Plänen weiter.

Diese Neuausrichtung bereitete den Weg für die Postmoderne in Schweden. Anstatt den seit den 1930er-Jahren dominierenden funktionalistischen Theorien, die auf Zonierung und offenen Stadtplänen beruhten, kamen nun internationale Theorien, die die Stadtwiederherstellung und den gemischt genutzten Stadtblock als Muster hatten. Als erstes Beispiel kann Skarpnäck gesehen werden, und später folgte Södra stationsområdet („Stockholm-Süd-Wohngebiet“).

Die Abwertung der Schwedischen Krone 1982 und der Anstieg der Anleihen durch Kreditinstitute führte zu einer Baukonjunktur während der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre.

Ein Zeitraum umfangreichen spekulativen Bauens hatte begonnen, besonders im Bereich von Bürogebäuden, und hauptsächlich durch private Investoren.

Charakteristisch für diese Zeit waren Renovierungen, die das mietbare Grundstücksgebiet in attraktiven Innenstadtbereichen vergrößerte. Planen durch Verhandeln wurde ein neuer Begriff. Das bedeutete, dass die Stadt private Bauunternehmer dazu anspornte, öffentliche Gebäude zu bauen, indem sie Baurechte anbot und die Errichtung spekulativer Büros garantierte. Globen und Cityterminalen sind zwei Beispiele dafür.

Die Baukonjunktur endete mit dem Immobilien- und Börsensturz in den 1990er-Jahren.

Während der Rezession die seither vorherrscht wurde sehr wenig gebaut. In Stockholm wurden in den 1990er-Jahren nur zwei Großprojekte durchgeführt, das Wohngebiet beim Hammarby-Hafen und das St Eriks Wohngebiet.

Auf der anderen Seite investierte die Stadt in große infrastrukturelle Projekte.

Im Generalplan für Stockholm von 1998 wurde betont, dass die zukünftige Erweiterung der Stadt hauptsächlich auf bereits bebauten Flächen stattfinden sollte. Die Vorgehensweise kann folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Wiederverwendung bereits bebauter Flächen und Bewahrung wertvoller Grünflächen.
- Entwicklung von Gebieten um die Stadtgrenzen und Neugestaltung älterer Industriegebiete zu Stadtbezirken.
- Entwicklung von Satellitenzentren in der Peripherie.
- Bauen an Orten mit guter Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetzwerk.
- Ausbau und Verdichtung bestehender Stadtbezirke.

MATERIALIEN, TECHNOLOGIEN UND FORM¹

DIE STEINSTADT

Stockholm hat eine jahrhundertealte Tradition des Steinbaus, die in Schweden einzigartig ist. Ansonsten wurden die meisten Städte und Gemeinden in diesem Land bis ins Zwanzigste Jahrhundert überwiegend aus Holz gebaut. In dieser Hinsicht hat also Stockholm mehr Gemeinsamkeiten mit der kontinentalen Stadtentwicklung.

Auch hat das Stadtbild nicht sehr viel von der baltischen Maurerarbeit der mittelalterlichen Stadt beibehalten. Diese Stadtgeschichte wird von Denkmälern wie der Riddarholmskirche und der Storkirche vertreten, ist aber ansonsten hinter dem Mauerwerk der vieltransformierten Gebäude der Altstadt verborgen. Zweifellos hätten sowohl größere als auch bessere Häuser aus Holz gebaut werden können, aber Erwägungen des Brandschutzes, der militärischen Sicherheit, Prestige und Ästhetik begünstigten die Verwendung von Ziegeln als Baustoff.

Allerdings waren die Gebäude nicht ganz aus Stein. Gemischte Techniken wie Fachwerkkonstruktionen waren an der Tagesordnung, und Holzaufbauten in Form von Erkern, Galerien und Dachböden, nicht zu vergessen Hütten und Schuppen kleinerer Dimensionen, waren die übliche Praxis. Die „ausschließlich Mauerwerk“-Regel konnte erst nach dem großen Brand von 1625 wirklich wirksam durchgesetzt worden sein, als auch Regeln für feuerfestere Aufbauten eingeführt wurden. In den Vororten hingegen war bis dahin umfangreiches Bauen in Stein aus Verteidigungsgründen verboten gewesen. Sowohl Norrmalm als auch Södermalm wurden bald mit kleinen Holzhäusern bebaut, und Holz blieb auch in diesem Jahrhundert der wichtigste Baustoff in abgelegenen Gebieten.

KLASSIZISMUS IN GIPS

Während das mittelalterliche Stockholm eine Stadt aus

roten Ziegeln mit weißen oder bunten Aussparungen war, ging die Stadt des 16. Jahrhundert mit dem Mainstream der europäischen Architektur, was den klassischen Vorstellungen ausgehend von der italienischen Renaissance entsprach. Diese Ideale erlangten besonders festen Halt unter Johan III und ihre Erscheinungsformen beinhalteten mehrere königliche Erlässe, die verlangten, Gebäude in weißen oder blassen Farbtönen zu streichen. Das Königshaus drängte auch zu einer prunkvolleren Architektur.

Die Baumeister und Architekten, die zum Beispiel zur Arbeit an der Burg Tre Kronor herangezogen wurden, brachten die ausgeklügelte Nördliche Renaissance mit sich, deren wichtigste Kennzeichen überschwängliche Giebel und Turmkuppeln waren. Diese verschwanden aus der Skyline der Stadt mit der Zerstörung der alten Burg, aber eine spätere Phase der Renaissance-Architektur, in der der rote Ziegel zurückkam, ist reichlich unter den erhaltenen Gebäuden des frühen 17. Jahrhunderts vertreten. Dieser Baustil war vor allem in Deutschland und den Niederlanden verwurzelt.

Westeuropa lieferte auch den akademischeren klassischen Stil, der nach 1650 bald die zuletzt errichtete Vorführ-Architektur, mit ihren detailliert gemeißelten Sandsteinportalen und -giebeln, als altmodisch gelten ließ. Dieser Italienisch-Französische Klassizismus, deren moderne Vertreter unter anderem De la Vallée und Tessin der Ältere waren, begünstigte blass verputzte Fassaden. Zeitweise jedoch erreichte der niederländische Palladianismus, der mit der Spannung zwischen Ziegeln oder rotem Putz und kolossalen Pilastern und Dekorationen aus Sandstein spielte, bedeutende Ausprägungen. Die auffallendste ist das Riddarhuset (das Ritterhaus, Haus des Adels), dessen prachtvolles Barock durch das grüne zweistufige Kupferdach ergänzt wird - eine wesentliche Komponente der architektonischen Persönlichkeit Stockholms.

Die Architektur von Stockholm blieb Italien und Frankreich zwei Jahrhunderte lang treu.

Tessin der Jüngere folgte geradeaus Rom und der Schule des Bernini in seinem Entwurf des neuen königlichen Palastes, der in seiner langen Reifezeit als Ausbildungsstätte für

¹ vgl. Stockholm architecture and townscape

Handwerker und Architekten diene. Für seine Nachfolger bedeutete jedoch der Kontakt mit Frankreich am meisten. Das sinnliche Hochbarock wird nur durch zwei Werke vertreten, die beide bemerkenswert sind: die majestätische Kuppel der Katharinenkirche und die elegante Kuppel der Jakobskirche. Klassische Zurückhaltung wurde nicht nur zum Kennzeichen der eher pompösen Werke von Hårleman und Adelcrantz sondern auch in nicht geringerem Ausmaß von alltäglichen Profanbauten. Die glatten Putzfassaden mit ihrer Einfachheit im Detail und ihrer linearen Rustika gaben dem Stadtbild eine gelassene Einheitlichkeit, unterstrichen von der eisenoxidgelben oder weißen Farbe, die von Hårleman empfohlen und den Immobilienbesitzern durch die Stadtarchitekten aufgedrängt wurde. Die Betonung der Oberflächeneffekte in der spätbarocken Architektur konnte auch durch den Wechsel zwischen Kieselrauputz und glattem Putz erreicht werden.

Die Sandstein-Färbung der Fassaden umschloss auch die Bemalung von verputzten oder blockförmigen Sockeln und Gesimsen in grau oder olivgrün. Der rote Roslagen-Sandstein oder das einfachere Granit-Bruchsteinmauerwerk der Kellerwände konnte auch mit schwarzem Teer übermalt werden. Die Mansarddächer erhielten ebenfalls ein provinzielles Design nach französischem Muster. Größtenteils waren sie mit schwarzem Blech gedeckt, jedoch konnten die Unterdächer von prunkhafteren Gebäuden gefliest werden. Das gewöhnliche Stockholmer Haus zwischen 1740 und 1840 hatte blasse rötlich-gelbe Wände als Kontrast zu den dunklen Sockeln und Dächern, und die Fassaden waren auch durch bündige Fenster mit schlanken oder gar keinen Randeinfassungen gekennzeichnet.

In der vorindustriellen Stadt wurde zwischen öffentlichem und privatem Raum unterschieden. Es gab immer eine deutliche Grenze zwischen Straße und Grundstück. Deren Materialbeschaffenheit konnte sehr stark variieren - es konnte eine Fassadenwand, Geländer oder Gitterzaun sein - aber man konnte sie nur über deutlich gekennzeichnete Öffnungen durchqueren. Die Straßenfront sollte die soziale Stellung des Inhabers würdevoll vermitteln.

Selbst die unpräntiösesten städtischen Gebiete entsprachen diesem Muster. Außerhalb der Stadt hingegen gab es Spielraum für das Villenideal freistehender Häuser, wie das über 200 Jahre andauernde Bauen auf Djurgården bezeugt. Auch das war ein Ideal, das die Gartenstädte einer späteren Zeit prägen sollte.

Die abstrakte Formensprache des Klassizismus und Empire-Stils bedeutete keine wirkliche Unterbrechung in der architektonischen Tradition. Es wurden jedoch flach geneigte Dächern für alle neuen Gebäude jeder Größe vorgeschrieben, teils aus Stilgründen, aber vor allem aus Brandschutzgründen, um Dachgeschosswohnungen zu vermeiden. Stattdessen wurde ein Fries aus kleinen Dachfenstern unter dem Dachgesims ein charakteristisches Merkmal der Empire-Architektur.

ROMANTIK UND REALISMUS IM FABRIKSZEITALTER

Durch die Industrialisierung bekam die Bauindustrie neue Materialien, Technologien, und die Architektur von Stockholm folgte den Innovationen und wechselnden Moden im übrigen Europa. Gusseisen wurde bereits im 18. Jahrhundert für bestimmte strukturelle Details wie die Brüstung der Nordbrücke oder die Säulen des Deutschen Brunnens verwendet. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurde Gusseisen häufig anstelle von Holz für die Säulen und Bodenstrukturen von Versorgungsgebäuden verwendet, weshalb sie größer gemacht werden konnten, und es wurde auch für großflächig verglaste Ladenfronten eingesetzt, wie man es noch an einigen Beispielen in der Altstadt sehen kann. Und natürlich wurde es auch für aufwändigere Strukturen, wie dem Turm der Riddarholm-Kirche und verschiedene Brücken verwendet. Aber die Gusseisen-Epoche war kurzlebig, aufgrund der überlegenen strukturellen Möglichkeiten des Schmiede- und Walzeisens.

Die Kombination aus Eisen und Glas kam bei Dachlaterne voll zur Geltung, die einen neuen Ansatz für die Beleuchtung bedeuteten. Jetzt sind wir in einer Epoche, in der die klassischen Zwänge vorübergehend von größerer Vielfalt und Individualismus verdrängt worden sind.

Vorgefertigte Dekorationselemente aus Holz, Stuck und Terrakotta kamen bereits gegen Ende der 18. Jahrhunderts in Gebrauch. Die standardisierten Formteile und Deckenrosetten sind erkennbar in den Innenräumen der Empire-Zeit und die Kragstein-Fenster-Gesimse, Friese und Ornamente an den Fassaden wurden ebenso typisch.

Aber die Industrialisierung hatte die größte Auswirkung auf die Holz-Technologie.

Es dauerte nicht lange bis die Zimmerei-Industrie auch vorgefertigte Bauteile und sogar komplette vorgefertigte Häuser herstellte. Fredrik Blom leistete in den 1820er Jahren Pionierarbeit bei der Gestaltung von montagefertigen Gebäuden aus Beplankung und Verschalung, von denen man heute einige auf Djurgården sehen kann. Auch große, komplizierte Gebäude konnten auf diese Weise hergestellt werden.

Die Zimmerei-Industrie ermöglichte ein schnelles Wachstum der Villen am Stadtrand und ermöglichte auch aufwendige Innenausstattungen. Der „Do-It-Yourself“-Ansatz der Hausbesitzer-Bewegung wäre ohne vorgefertigte Holzelemente nicht denkbar gewesen.

Ab den 1840er-Jahren hatten die Architekten ein wachsendes Repertoire an Ausdrucksmitteln zur Verfügung, obwohl es erst in den 1880er-Jahren voll zum Ausdruck kam. Wichtige Baumaterialien waren Gips, Stuck, Beton, Gusseisen, Zink, aber auch Hohlziegel und Granit. Durch die verbesserten Transportbedingungen wurden die Materialien leichter zugänglich.

INDIVIDUALISMUS UND NATIONALISMUS

In den 1890er-Jahren wandten sich einige Architekten von der modernen Anwendung historischer Stile hin zum Historismus, der in Material und Gestalt vergangene Epochen wiederbeleben sollte.

Diese Herangehensweise erreichte ihren Höhepunkt in der Architektur von Ragnar Östberg, dessen monumentale Gebäude aus dunklem Ziegel sich englischen und anderen nordwesteuropäischen Entwicklungen anschloss. Das Material sprach für sich selbst und auch die Arbeit des Zimmer-

manns sollte sich in den Projekten manifestieren, im Gegensatz zu der kühlen technischen Perfektion der 1880er-Jahre. Vorbilder waren auch Strömungen wie das Art-Nouveau und besonders die Wiener Moderne.

TRADITIONALISMUS, FUNKTIONALISMUS UND FORMALISMUS IM BETONZEITALTER

Die Suche nach Tradition und die realistische Behandlung von Materialien erlangte ihre volle Ausformulierung im Neoklassizistischen Revival, das sich ab dem ersten Weltkrieg entwickelte, begünstigt natürlich auch durch die einfache Formbeschaffenheit von Betonbauteilen. Beton wurde zum wichtigsten Baumaterial.

Davor gab es eine kurze Zeit der Stahlkonstruktion. Auch für einige Gebäude vor 1914 wurden schon Stahl- und Betonkombinationen verwendet.

Anfang des 20. Jahrhunderts kam auch die Tradition der Mauerwerkfassaden wieder zurück, die wieder in den selben Farben wie im 18. Jahrhundert und zu Zeiten des Empire-Stils gehalten waren, mit Ausnahme von gelb, das bis dahin die Stadt komplett domiert hatte. Grau und weiß tauchte häufig auf, aber es gab auch eine Hinwendung zu stärkeren Farben wie blau und rot, wie das Beispiel des Konserthuset zeigt.

Einheitlichkeit und blasse Fassaden zählten auch zum Erscheinungsbild des Funktionalismus. Die wirkliche Neuerung war eine systematisch orientierte Herangehensweise an die Architektur. Gleichzeitig bevorzugte man im Funktionalismus moderne Materialien wie Beton und Stahl. Die städtische Landschaft sollte so offen wie möglich gestaltet werden.

Ende der 1930er-Jahre kam wieder ein Interesse an einem traditionelleren Vokabular auf, dessen Inspiration aus Dänemark und Nordwesteuropa kam. Die begrenzt vorhandenen Baumaterialien während des Zweiten Weltkriegs machten die Nutzung von Ziegeln notwendig.

In der Architektur und Stadtentwicklung der 1950er und 1960er-Jahre finden sich Einflüsse des Internationalismus und amerikanisch-inspirierten Neofunktionalismus, wie zum Bei-

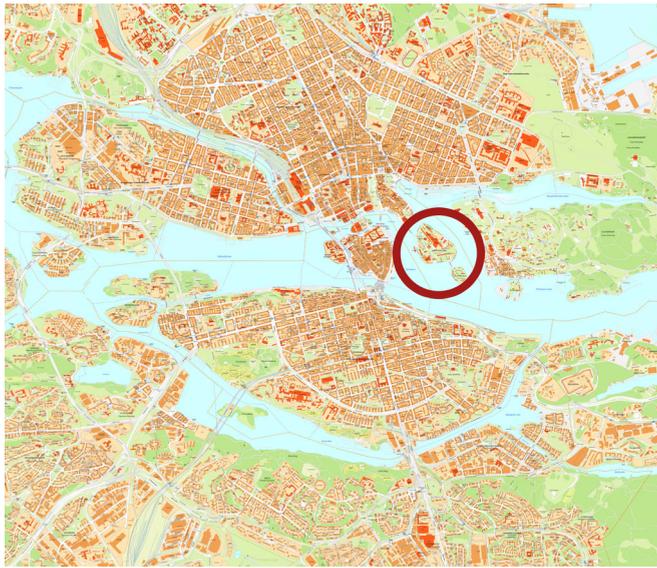
spiel an den Glasfassaden der Hötorgs-City zu sehen ist.

Das war auch die Zeit der großen Bürokomplexe und Einkaufszentren, deren Maßstab auch auf die neuen Wohnungskomplexe übertragen wurde. Die große Freiheit der technischen Möglichkeiten wurde überschattet vom Fehlen von Ornamenten oder kleinteiligen Details, die die Brutalität verringern hätten können.

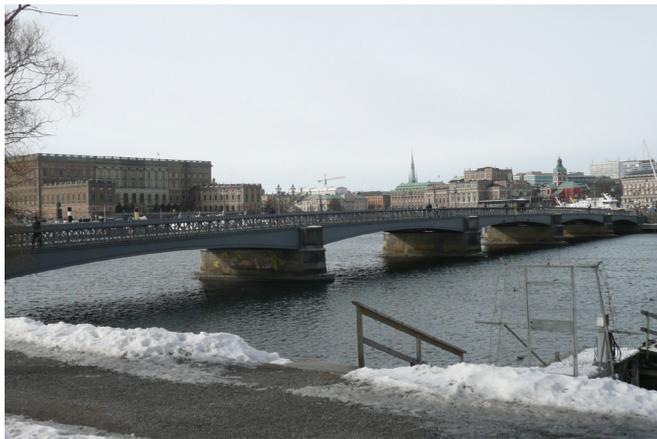
Die Renovierungen von Gebäuden ab den 1970er-Jahren gingen schnell von statten und gaben den Gebäuden in den Vorstädten teilweise ein billiges und mehrfarbiges Erscheinungsbild.

In den 1980er-Jahren änderte sich wieder einiges daran. Man lernte langsam zu renovieren, ohne das Vorhandene in Bezug auf Funktion, Material und Struktur zu zerstören. Postmodernismus als internationale Reaktion auf die Moderne wurde in Stockholm eingegliedert. Ziegel, Details und eine weitgehendere Formensprache wurden wieder verwendet und die Renovierungsarbeiten wurden sensibler ausgeführt. Energiespeicherung zeigte sich vor allem in den Fassaden, die nicht mehr von Fenstern dominiert werden.

GESCHICHTE VON SKEPPSHOLMEN UND KASTELLHOLMEN



LAGE VON SKEPPS- UND KASTELLHOLMEN IN STOCKHOLM
QUELLE: STOCKHOLMS STAD



SKEPPSHOLMSBRON [180]

SKEPPSHOLMEN¹

FRÜHE GESCHICHTE

Skeppsholmen wurde erstmals urkundlich im Sechzehnten Jahrhundert erwähnt, als es unter anderem Vagnsö und Lustholmen (deutsch: Genussinsel) genannt wurde. Die Insel wurde bis etwa zur Mitte des Siebzehnten Jahrhunderts für die Erholung und Ausflüge von der königlichen Familie eingesetzt. In den 1630er-Jahren wurde entschieden, dass ein Teil des Marinestützpunkts auf die Insel verlegt werde, daher der heutige Name Skeppsholmen („Schiffsinsel“).

Sowohl Skeppsholmen als auch Kastellholmen spiegeln die Ideale des späten 18. Jahrhunderts wieder, obwohl die Gebäude von gemischter Herkunft sind und keines von ihnen aus dieser Zeit ist. Nur der „Englische Garten“ mit seinen zahlreichen Bäumen wurde während der 1790er-Jahre entwickelt. Die gelbe horizontale Linie des alten Arsenal-Gebäudes und die perfekt symmetrische Kirche ragen mit einer neo-klassizistischen geometrischen Abstraktion aus dem Grün heraus. Die anderen Gebäude bieten das romantische Zubehör, nämlich gotische Türme, Tempelfronten und Pavillons. Was all diese Gebäude wirklich gemeinsam haben, ist, dass sie einst praktischen Nutzen für die Marine hatten, und Unterkünfte für Soldaten und Offiziere, Lehr- und Ausbildungsstätten, Büros, Lager und Werkstätten bereitstellten. Dieser Abschnitt ist jetzt vorbei, und die Gebäude wurden von verschiedenen kulturellen Institutionen übernommen. Der Zweite Weltkrieg hinterließ in den Fels gesprengte Lagerräumen und Zufluchtsorte.²

SKEPPSHOLMSBRON (SKEPPSHOLM-BRÜCKE) [180]

Der Bau der ersten Brücke wurde im Jahr 1630 begonnen. 1822 wurde sie durch einen Brand zerstört und durch eine temporäre Pontonbrücke (Schiffbrücke) ersetzt. Eine neue feste Brücke aus gewalztem und geschmiedetem Eisen wurde

1 vgl. Wollin, Nils G: Skeppsholmen under 300 år

2 vgl. Stockholm Architecture and Townscape

1858 beschlossen und 1861 eröffnet.

HÖGVAKTEN VID SKEPPSHOLMSBRON (DIE HAUPTWACHE BEI DER SKEPPSHOLM-BRÜCKE) [3]

In den 1640er-Jahren gab es am südlichen Ende der Brücke ein einfaches Wachhaus aus Holz. Nach dessen Abriss wurde 1725-26 ein neues Holzhaus errichtet und 1776 abgerissen. Charles Apelqvist, ein Konstrukteur der Marine, baute ein neues. In den ersten Jahrzehnten des Neunzehnten Jahrhunderts zeichnete Fredrik Blom Pläne für den Wiederaufbau, wozu es jedoch nicht kam. Anfang der 1870er wurde das Wachhaus nach Plänen von Victor Ringheim wiedererrichtet. Mehr Platz wurde vorgesehen und die Hauptfassade änderte sich komplett.

Heute befinden sich Büros der Skärgårdsstiftelsen (Schärgartenstiftung) in dem Gebäude.



HÖGVAKTEN [3]

KASERN I / AMIRALITETSHUSET (KASERNE I / ADMIRALS-HAUS) [18]

Der Großteil dieses Gebäudes wurde 1647 und 1648 in deutsch-niederländischem Stil errichtet, und hieß das „Neue Admirals-Haus (Amiralitetsshuset)“. Das noch erhaltene Portal wurde wahrscheinlich von Jost Henne gebaut, und das Gebäude selbst von Louis Gillis. 1680 zog die Marine von Stockholm nach Karlskrona und das Gebäude wurde in Reserve gehalten und unter anderem als Archiv verwendet. 1705-06 wurde es gründlich repariert, und die hohen Giebel wurden entfernt und die Gauben hinzugefügt. Die Archive wurden in den 1750er-Jahren übersiedelt. Im Jahre 1715 waren einige Einheiten der königlichen Marine nach Stockholm zurückgekehrt. Das Gebäude wurde von Carl Harleman in einen Getreidespeicher umgewandelt, wofür es aber zu feucht war. 1791 wurde eine Nutzung als Kirche vorgeschlagen, aber 1794 wurde es in eine Kaserne umgewandelt.

Von 1810 bis 1840 wurden Reparaturen und Umbauten diskutiert. 1844 wurden Fredrik Bloms Entwürfe für einen Umbau im „holländischen Stil“ genehmigt, weil man fälschli-



AMIRALITETSHUSET [18]

cherweise annahm, dass das Gebäude ursprünglich ein Sommerhaus für König Johan III war, der Ende des Sechzehnten Jahrhunderts regierte.

1952 wurde es durch Rudolf Cronsted umgebaut, und 1997 gab es eine Renovierung durch White-Architekten. Im Haus befinden sich heute Büros.³

SKEPPSHOLMSKYRKAN (SKEPPSHOLM KIRCHE) [10]

Im Sechzehnten Jahrhundert war die Nichtteilnahme am Gottesdienst für alle, die in Marineschiffen dienten, eine Straftat. Als zu Beginn des Siebzehnten Jahrhunderts der Stockholmer Marinestützpunkt auf Blasieholm – wo jetzt das Nationalmuseum ist – verlegt wurde, musste dort eine Kirche gebaut werden. Diese erste Admiralskirche war aus Holz und wurde in den 1630er-Jahren durch eine neue Holzkirche nahe dem nördlichen Ende der Brücke ersetzt. Die neue Kirche wurde 1657 vergrößert und 1723 umgebaut und erweitert. Alle Fenster wurden 1817-18 erneuert. Dies gab der Kirche einen typischen Karl-Johan-Stil.

Im Juni 1822 wurde die Kirche zusammen mit der Brücke durch einen Brand zerstört und bis 1842 wurde ein Zimmer

3

vgl. Statens fastighetsverk



SKEPPSHOLMSKYRKAN [10]

im Südteil für Dienstleistungen verwendet. Vier Vorschläge für eine neue Kirche wurden 1823 gemacht, zwei von ihnen von Fredrik Blom. Einer davon wurde genehmigt. Aus finanziellen Gründen und Arbeitsschwierigkeiten ging die Arbeit langsam voran. 1833 wurde beschlossen, dass die Kirche ein Kuppeldach haben sollte, und im folgenden Jahr wurde das Gebäude fertiggestellt, aber ohne die Laterne, die erst 1841 hinzugefügt wurde. 1840-41 wurde die Kuppel in Kassetten gegliedert und das Innere der Kirche bemalt. Sie wurde am 24. Juli 1942 geweiht und erhielt den Namen Karl-Johan Kirche, nach dem König, dem französischen Feldmarschall Jean Bernadotte, der als Karl XIV Johan von 1818 bis 1844 regierte. Weder die Orgel noch die Kanzel waren vorhanden, als die Kirche geweiht wurde. Die Kanzel, von Fredrik Blom entworfen, wurde im folgenden Jahr installiert.

Fredrik Bloms zentrale Kirche ähnelt dem Schwedischen Klassizismus, sowohl dem älteren Stil, der in den Zentralkirchen Nicodemus Tessin des Jüngeren bei Kungälv und Karlskrona aus ca. 1700 zum Ausdruck kommt, als auch dem Neoklassizismus. Gleichzeitig ist der italienische Einfluss nicht zu leugnen, der vor allem in Hinblick auf die Laterne sichtbar ist. Es gibt vieles, was an Palladio erinnert, und die Kuppel mit Kassettengewölbe und verglaste Kalotte basiert auf dem Pantheon in Rom. Dennoch hat die Kirche ihren eigenen Charakter, der typisch für diese Zeit ist.

In Schweden war es vor allem der französische Architekt Louis Jean Desprez der dem Radikalismus Ausdruck verliehte. Dieser ging von Frankreich aus, wo er hauptsächlich von Claude Nicolas Ledoux und später in Deutschland von Friedrich Gilly vertreten wurde. Blom wurde in Stockholm von Desprez persönlich beeinflusst, und seine Pläne aus etwa 1820 sind ein klarer Beweis dafür. Dieser neue Trend zeigte sich in erster Linie in dem Wunsch, Gebäude wieder auf möglichst einfache Einheiten zurückzusetzen, und dem Widerwillen, unterschiedliche Formen unterzuordnen, um organische dekorative Effekte zu erzielen. Stattdessen wurde Schönheit durch sekundäre Effekte gesucht. Wo früher organischen Einheitlichkeit und Harmonie zum Ziel gesetzt wurden, such-

te man jetzt mehr oder weniger abrupte Gegensätze. In der Skeppsholm Kirche äußert sich dies vor allem in den vier kurzen, blockartigen Flügeln, die lose an das Hauptgebäude platziert scheinen, anstatt ein integraler Bestandteil des Ganzen zu sein.

Die Kirche wurde 2002 säkularisiert und seit 2010 hat sich der Eric-Ericsson-Chor eingemietet.⁴

TYGHUSET (DAS ZEUGHAUS / ARSENAL) [114]

Das erste Gebäude auf dem Gelände war eine Reiferbahn für die Marine. Es wurde 1662 fertiggestellt und 1676 durch ein Feuer beschädigt. Als die Marine vier Jahre später begann, Stockholm zu verlassen, wurde es einem privaten Seilmacher überlassen, und zusätzlich als Lagerhaus genutzt. Als das königliche Schloss in Stockholm im Mai 1697 verbrannte, fing die Reiferbahn zusammen mit mehreren anderen Gebäuden wieder Feuer. Es wurden damals viele arme und obdachlose Menschen auf Skeppsholmen untergebracht, und einige lebten in dem beschädigten Gebäude. 1699 gab König Karl XII bekannt, er wolle die Reiferbahn in Stallungen für die Pferde seiner Leibwächter umwandeln. Das Äußere wurde 1700, das Innere 1704 nach Plänen von Nicodemus Tessin des Jüngeren fertiggestellt. Die Leibwächter zogen nie nach Stockholm, und der südliche Teil des Gebäudes wurde zwischen 1724 und 1728 in ein Zeughaus umgewandelt.

Für eine kurze Zeit während des Spätsommers 1731, wurde der nördlichen Teil als Stall für wilde Tiere, die König Fredrik I als Geschenk vom Bey von Algerien erhalten hatte, eingesetzt („Löwengrube“). 1740 schlug J.E. Carlberg vor, das Gebäude in ein Lager für Tauwerk umzuwandeln, mit Ausnahme der ehemaligen „Löwengrube“, die in eine Werkstatt umfunktioniert worden war. Des Weiteren benötigte das Gebäude Reparaturen, vor allem das Dach, das 1742-43 als einfaches Satteldach mit Gauben ausgeführt wurde. Der große Dachboden wurde unter anderem zum Trocknen der Segel verwendet. Gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts wurde das Gebäude Zeughaus genannt.

4

vgl. Statens fastighetsverk



TYGHUSET [114]

Nach gescheiterten Plänen zur Umwandlung in eine Kaserne wurde Ende der 1820er-Jahre auch die Löwengrube in ein Lager umgewandelt. 1848 wurde entschieden, dass ein Zeughaus eingerichtet werden sollte, und Fredrik Blom zeichnete verschiedene Pläne, die jedoch nicht realisiert wurden. Es wurde beschlossen, dass es nur ein Lager für Waffen werden sollte. Es wurde beschlossen, ein Stockwerk hinzuzufügen, um mehr als 1000 Quadratmeter zusätzlichen Platz zu erhalten. Die Pläne wurden 1855 von G.A. Blom gezeichnet - Fredrik Blom starb im Jahr 1853. Die Änderungen wurden 1858 beendet. 1903 wurden Änderungen vorgenommen, um Platz für den Marine-Ballon zu schaffen, und im nördlichen Teil wurde 1917/17 ein weiteres Stockwerk hinzugefügt.

Nach einem großen Umbau nach Plänen von Per Olof Olsson zog das Ostasiatische Museum 1963 in das Gebäude. 2003-2004 wurde der Haupteingang umgebaut, sowie Rampen und Treppen gebaut, um die Zugänglichkeit zu verbessern.⁵

5

vgl. Statens fastighetsverk



EXERCISSKOLAN [15]



PRÄSTGÅRDEN [16]

EXERCISSKOLAN (DIE TURNHALLE) [15]

Der Kommandant der Station, Coyet, verlangte im Jahr 1850, dass ein Gebäude errichtet werden sollte, um Übungen mit Waffen während der Wintermonate durchführen zu können. Fredrik Blom zeichnete mehrere Pläne, und das schlussendlich genehmigte Projekt umfasste ein eingeschossiges Gebäude, das ausschließlich eine Turnhalle beinhaltete (1851). Die Front ohne Fenster diente als Begrenzungswand zur Werft. Das Gebäude wurde 1853 fertiggestellt. Nach ein paar Jahren musste ein provisorischer hölzerner Vorbau vor dem Eingang gebaut werden. 1876-77 wurde das Gebäude erweitert, um Platz für Trainingsübungen zu liefern, und 1881 wurde beschlossen, es nach Plänen von Victor Ringheim umzubauen. Das Dach wurde angehoben und Dachventilatoren wurden installiert. Neue Anbauten wurden 1883 und 1917 hinzugefügt.

1955 zog das Nationalmuseum in das Gebäude und später das Moderne Museum. 1995-98 baute Rafael Moneo rund um die alte Turnhalle einen Museumskomplex auf. In der alten Turnhalle und einem kleinen Anbau im Süden befindet sich heute das Architekturmuseum und nördlich davon das Moderne Museum. Das neue Gebäude hat blaue Fensterrahmen und Kupferdetails, die einen Kontrast zur weißen Fassade und den reinen Oberflächen des Hauses bilden. Beide Museen haben einen gemeinsamen Eingang.⁶

PRÄSTGÅRDEN (DER PFARRHOF) [16]

Der Vorgänger des jetzigen Pfarrhofs wurde in den 1720er und 30er-Jahren geplant, so dass Arbeiter bei schlechtem Wetter Unterschlupf finden konnten. Das Gebäude wurde 1738-39 errichtet. Mitte des Achtzehnten Jahrhunderts, wurde einer der Räume als Unterkunft für die Reserve verwendet. Es wurde schließlich „Stein-Pension“ genannt. 1818 machte Fredrik Blom ein paar Entwürfe für einen Umbau, doch es kam nur zu einer sehr kleinen Veränderung. Die Nutzung des Gebäudes als Kantine wurde fortgesetzt, aber einige Wohnungen kamen

⁶ vgl. Statens fastighetsverk

hinzu. In 1820er-Jahren wurden einige Zimmer im Dachgeschoss als Schule eingerichtet. Das Gebäude wurde ab den 1840er-Jahren als Esszimmer und Küchen eingerichtet und als Schule für Schiffsjungen und arme Kinder genutzt.

1865 wurde das Gebäude nach Plänen von Victor Ringheim umfassend umgebaut. Da die Klassenräume auf Skeppsholmen groß waren, und sich über zwei Stockwerke erstrecken sollten, mussten die Fenster geändert werden, was die gegenwärtigen, großen Rundbogenfenster erklärt. 1926/27 wurde das Gebäude gründlich renoviert und als Pfarrhaus eingerichtet. Die Klassenräume wurden zur Gemeindehalle.

KASERN II / BÅTSMANSKASERNEN (KASERNE II / DIE BOOTSMANNSKASERNE) [12]

1812 wurde gemeldet, dass eine Bootsmannskaserne gebraucht werde. Ein von Fredrik Blom gezeichneter Plan wurde 1815 genehmigt und ist ein typisches Beispiel für Bloms Arbeit und die zeitgenössische schwedische Architektur. Das kleinere Projekt, so groß wie die alten Fundamente eines 1803 begonnenen Gebäudes, wurde 1817-18 realisiert. Gemäß den Plänen, war die Fassade grau und das Dach mit Blech bedeckt. 1869 galten Einbauten und Ausstattung der Kaserne als veraltet, und der Platz als unzulänglich, und um mehr Platz zu schaffen, wurde im Osten ein Treppenhaus nach Plänen von Victor Ringheim gebaut. Kachelöfen wurden in den Räumen installiert. Während der Arbeiten wurden einige Projekte vorgeschlagen, aber keines wurde realisiert. 1907 wurden die Fenster vergrößert, was einen eher stilfremden Vertikalismus einführte.

1953 wurde das Gebäude der Kunsthochschule überlassen. Nach Renovierungen konnte 1988 die Grafikschule der Kunsthochschule einziehen.⁷

SJÖKARTEVERKET / HOLMSKEPPARENS BOSTÄLLE, MOR PÅ TUPPEN (DIE SEEWARTE / KAPITÄNSWOHNUNG) [21]

An dieser Stelle war zuvor die Wohnung eines Schmieds,

eine einfache Holzhütte. Gegen Ende der 1840er-Jahre wurde das Gebäude dem Kapitän als Wohnung überlassen, der hier ein Gasthaus eröffnete, das Tuppen (der Hahn) hieß, was er bis 1861, als das Gebäude abgerissen wurde, führte. 1872 wurde das Gebäude der Seewarte an etwa dieser Stelle nach Plänen von Victor Ringheim errichtet. Es wurde 1910 um ein neues Stockwerk ergänzt, und 1937-38 wurden drei Fenster-



BÅTSMANSKASERNEN [12]



SJÖKARTEVERKET [21]

7

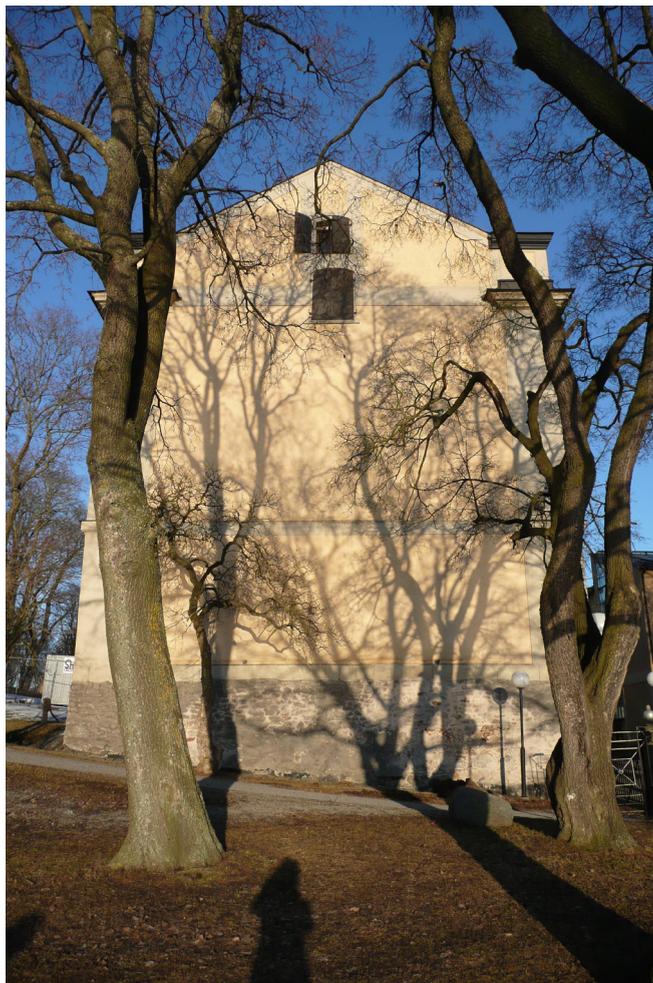
vgl. Statens fastighetsverk



HANDVERKSKASERNEN [19]



KASERN III [26]



ARMÉNS INTENDENTURFÖRRÅDET [24]

achsen hinzugefügt, wodurch die ursprünglichen reizvollen Proportionen des Gebäudes verloren gingen.

Von 1962 bis zur Umsiedlung in die alte Turnhalle 1998 war hier das Architekturmuseum untergebracht.⁸

Das Gebäude wurde für einige Zeit von der Architektur- schule der Kunsthochschule genutzt und seit 2005 beherbergt es das Designforum für Schwedische Kunst.⁹

HANDVERKSKASERNEN OCH KUNGL. VEDGÅRDEN (DIE HANDWERKERKASERNE UND DER KÖNIGLICHE HOLZ- PLATZ) [19]

Die Handwerkerkaserne ist eines der besterhaltenen Ge- bäude auf Skeppsholmen im Karl-Johan-Stil (Karl Johan XIV regierte 1818-1844). 1785 wurde im Bereich, wo es steht, ein Holzplatz für das Stockholmer Schloss angelegt. In den frü- hen 1820er-Jahren wurde es immer notwendiger, Quartiere für Handwerker zu finden. 1827 wurde beschlossen, eine Ka- serne aus Stein an der Stelle des Holzplatzes zu errichten, da der Ort als ungeeignet galt, das Feuerholz dort weiterhin zu lagern. Fredrik Blom zeichnete Pläne. Sowohl die einheitliche Gestalt, die die Horizontalen betont, als auch die Wiederho- lung gleichweriger Einheiten machen diese Kaserne zu Bloms bezeichnendsten profanem Gebäude dieses Zeitraums auf Skeppsholmen. Leider wurden die Proportionen während den Bauarbeiten ruiniert. Sie wurde 1832 fertiggestellt.

Das Gebäude war lange Zeit Wohnraum für Werftarbeiter. In den letzten Jahren wird es vor allem als Büro für die Ma- rineverwaltung benutzt. 1983 wurde es in eine Jugendherber- ge umgebaut und seit 1949 betreibt diese auch das Hostel auf dem Schiff der AF Chapman.¹⁰

ARMÉNS INTENDENTURFÖRRÅDET (DAS ARMEE-QUAR- TIERMEISTER-DEPOT) [24]

1728 wurde eine Vergrößerung des Kornspeichers dis-

kutiert. Ein neues Gebäude wurde 1728-31 nach Plänen von J.E. Carlberg auf Skeppsholmen errichtet. Das verwendete Material war mit Sandstein verkleideter Granit sowie reiner Sandstein. Das Dach wurde mit Blech gedeckt und eiserne Läden verdeckten die Löcher in den Wänden. Ein Sockel aus Stein wurde an der Unterseite jeder Etage eingefügt, um Mäu- se fernzuhalten. Das erklärt die Steinfriese, die während des Achtzehnten Jahrhunderts auch bei Häusern der Oberschicht üblich wurden. Erst 1733 konnte der Getreidespeicher mit voller Kapazität genutzt werden. Die Fundamente mussten 1754 verstärkt werden und innenseitige Fensterläden aus Holz wurden innerhalb der äußeren eisernen eingepasst. Ein paar Jahre später wurde das Gebäude gelb bemalt. Obwohl es ein ausgezeichneter Getreidespeicher war, wurde 1795 beschlos- sen, es als Lager für Waffen zu verwenden. Das zuvor für die- sen Zweck verwendete Fredrikshov-Schloss war in schlech- tem Zustand, und wurde stattdessen als Brot- und Kornlager vorgesehen. Die Veränderungen der Ausstattung wurden im Februar 1797 fertiggestellt. Seit längerer Zeit wird das Gebäu- de als Lager verwendet.

KASERN III (KASERNE III) [26]

Als 1715 eine Marine-Einheit auf Skeppsholmen zurück- kehrte, wurde ein rotes Holzhaus für Masten und Spieren er- richtet. 1770 hatte es ausgedient. 1777 wurde eine Kornkam- mer auf dem Gelände des roten Holzhauses nach Plänen von Carl Fredrik Adelcrantz gebaut. Das Gebäude wurde 1878 der Marine übergeben, um als Kaserne genutzt zu werden. Victor Ringheim zeichnete die Pläne für den Umbau, und er versuch- te nicht, seine Pläne dem Klassizismus von Adelcrantz anzu- passen, sondern folgte den vielseitigen Idealen seiner Zeit. Ein typisches Merkmal ist die Rustika mit ausschließlich horizon- talen Fugen. Die Arbeit wurde 1878-79 durchgeführt.

1993-95 wurde das Gebäude für die Kunsthochschule um- gebaut. Es wurde mit dem danebenliegenden Gebäude durch ein verglastes Atrium verbunden. Die neue Kunsthochschule passt sich in Bezug auf Farbe und Materialien den anderen

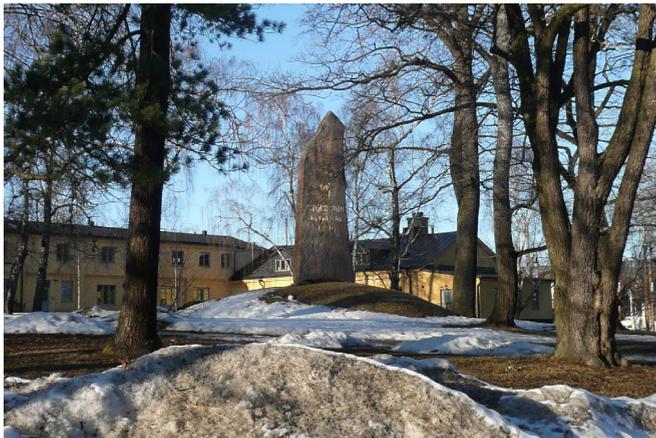
8 vgl. Statens fastighetsverk

9 vgl. www.sjogard.se

10 vgl. Statens fastighetsverk



SjöKRIGSSKOLAN [32]



SVENSSUND-MONUMENT [51]

Gebäuden auf Skeppsholmen an.¹¹

SjöKRIGSSKOLAN (DIE MARINE-AKADEMIE) [32]

Die Militärakademie wurde 1862 neu organisiert, und 1876 wurden Zeichnungen von Axel Nyström dem Jüngeren für eine Marineschule akzeptiert. Der gewählte Standort war seit dem Achtzehnten Jahrhundert nur für Werkstätten genutzt worden. Die Zeichnungen beinhalteten mehrere sorgfältig erstellte Detailpläne und die Pilaster sollten entweder aus Portlandzement, oder, wie der Rest der äußeren Dekoration, aus feuerfestem Material umhüllt mit Zement hergestellt werden. Einige Details sollten vergoldet werden. Das Gebäude wurde 1879 fertiggestellt. Es wurde beschlossen, dass ein kleiner Bereich um die Schule eingeschlossen und für Leibesübungen genutzt werden sollte, aber der Zaun sollte „ziemlich niedrig und leicht“ sein.

1943 zog die Marine-Akademie ins Näsby-Schloss in Täby. Dieses Gebäude blieb das Büro der Marinestation. Seit 1987 befindet sich die Marineschule in Karlskrona und Berga.¹²

MONUMENT (DIE DENKMÄLER) [52] [51]

1880 wurde in der Nähe der Marine-Akademie ein Denkmal errichtet um der ersten Umsegelung von Asien zu gedenken. Auf der Rückseite des Steines befindet sich eine Karte mit der Route der Expedition.

In der Nähe der östlichen Offizierswohnungen (in der langen Zeile), wurde 1890 ein Denkmal errichtet um dem Sieg über Russland an Svenssund im Golf von Finnland zu gedenken.

LÅNGA RADEN (DIE LANGE ZEILE) [33] [34]

1699 wurde beschlossen, dass die königlichen Husaren von König Karl XII nach Stockholm siedeln sollten. Um sie unterzubringen, mussten zwei Kasernen auf Skeppsholmen errichtet werden. Stallungen für die Pferde, die durch einen Brand beschädigt worden waren, sollten in der Reiferbahn

11 vgl. Statens fastighetsverk

12 vgl. Statens fastighetsverk

(Zeughaus) gebaut werden. Nicodemus Tessin der Jüngere zeichnete die Pläne für die Kaserne und die Ställe, die einen Einfluss aus Frankreich andeuten. Der Außenbereich der Gebäude wurde 1700 fertig. Die Ausmalung wurde in gelb ausgeführt, mit Leisten, Fenstern und Türrahmen in weiß und grauen Sockelleisten. Das „Säteritak“ (Anm.: Walmdach, das durch einen kurzen vertikalen Teil unterbrochen wird) wurde mit roten Dachziegeln gedeckt. Die Arbeiten am Innenputz, Verkleidungen, etc., wurden 1702 begonnen.

Nach den großen Verlusten gegen Russland in der Schlacht von Poltawa von 1709 gab es eine Zeit des Mangels in Schweden. Viele arme Menschen wanderten nach Stockholm. Um diese beherbergen zu können, wurden Veränderungen in der Kaserne gemacht. Im Sommer 1710 kam die Pest aus dem Baltikum nach Stockholm. Es waren etwa 400 kranke Menschen in der Kaserne und die sanitären Verhältnisse waren furchtbar. Die Krankheit verschwand im Februar 1711, danach wurde das Gebäude für temporäre Unterbringungen verwendet.

Als 1715 wieder ein Geschwader der Königlichen Marine auf Skeppsholmen stationiert war, wurden die Gebäude der Marine zur Verfügung gestellt, um sie unter anderem als Behausungen zu nutzen. 1720-21 wurden umfangreiche Reparaturen durchgeführt. In den 1730er-Jahren wurde sie wieder gelb bemalt, aber Fensterrahmen und Fußleisten wurden schwarz gestrichen. 1754 wurde ein Anbau in der Ost-Kaserne durchgeführt, und das Dach wurde in ein Satteldach mit sechzehn Gauben umgewandelt. Einige Jahre später wurde auch das Dach der West-Kaserne verändert. 1777-79 wurde die gesamte Ost-Kaserne in Wohnungen umgewandelt. 1889 und 1891 wurden die Dachziegel durch mit grauer Ölfarbe bemaltes Eisenblech ersetzt.

2007-2009 wurden die beiden Gebäude in ein Hotel und Restaurant umgewandelt.¹³

CAISA RULTA [53]

Der Brunnen, der Caisa Rulta genannt werden sollte, wurde unmittelbar südöstlich des Standorts des Svensksund

13

vgl. Statens fastighetsverk



LÅNGA RADEN [33] [34]



CAISA RULTA [53], QUELLE: SJOGARD.SE

Steins angelegt. Er wurde angeblich nach einer alten Frau, die im Brunnen ertrank, benannt. Ein „Brunnhaus“ wurde schon 1777 erwähnt und 1786 wurde ein neues Brunnhaus gebaut, mit dem Namen der Frau darauf. Der Brunnen war der einzige auf der Insel, und die Situation konnte mühsam sein. Im Sommer 1871 musste das Brunnhaus verschlossen bleiben, und wurde nur ein- oder zweimal täglich für kurze Zeit geöffnet, obwohl Leitungswasser in mehreren Gebäuden angeschlossen worden war. Das Brunnhaus wurde 1876 abgerissen und durch ein billiges Pumpenhaus aus Eisen ersetzt.

KANSLIHUSEN (DIE ÄMTER/BÜRORÄUME) [129] [130]

Die beiden Ämter befinden sich auf beiden Seiten des Eingangs zum Werftgelände. Das erste Gebäude an der Westseite



KANSLIHUSEN [129] [130], QUELLE: SJOGARD.SE



BYGGNADSDEPARTEMENTET [131], FOTO: HOLGER ELGAARD



BADHUS [35], BILD: HERMAN LINDQVIST, 1886



NORRA OCH SÖDRA FUNDAMENTEN [119] [120],
FOTO: HOLGER ELGAARD

wurde in den 1670er-Jahren errichtet, ein kleines Gebäude mit ein paar Zimmern als Regenunterkunft und für die tägliche Musterung der Arbeiter. Als die Marine in den frühen 1680er-Jahren von Skeppsholmen wegging, verlor das Gebäude seine Bedeutung und verfiel. In den 1720er-Jahren wurde ein weiterer Holzbau für etwa den gleichen Zweck dort errichtet. Ab Beginn der 1730er-Jahre diente es auch als Wachhaus. Es wurde durch einen Brand 1745 zerstört und Pläne für ein einfaches Steinhaus wurden vorgestellt. Diese Pläne wurden genehmigt, und das Gebäude wurde wie zuvor verwendet: als Wachhaus und als Musterungsort für Arbeiter. Um 1780 zeichnete Charles Apelqvist einen Plan, eventuell in Verbindung mit einem Umbau. Anfang des Neunzehnten Jahrhunderts wurde das Gebäude als Wachhaus eingesetzt.

1862 wurden neue Pläne von Victor Ringheim vorgestellt. Das alte Wachhaus sollte ersetzt werden und das neue Platz für Büros und Werkstätten bieten. Das Erscheinungsbild der neuen Gebäude musste, um Einheitlichkeit zu gewährleisten, im Einklang mit den bereits auf Skeppsholmen vorhandenen gebracht werden. Um Symmetrie zwischen dem bestehenden Westgebäude und dem neuen zu erhalten, sollte nur der östliche Vorderteil erweitert werden. Eine Neuzuteilung der Zimmer geschah 1873 in Verbindung mit einer Umstrukturierung.

BYGGNADSDEPARTEMENTET (DIE BAUABTEILUNG) [131]

In den 1730er-Jahren gab es eine Reihe von kleinen Gebäuden bei der großen Schmiede. Um 1780 wurden diese teilweise abgerissen und nach Plänen von Charles Apelqvist umgebaut, unter anderem in zwei große Holzlagerhallen. 1861 wurde beschlossen, dass der Werftbereich eingeschlossen werden sollten. Ein Plan von Victor Ringheim von 1864 wurde genehmigt: eine Wand mit Fenstern und Werkstätten in Richtung Werft. Ein Anbau wurde 1916 fertiggestellt, um Büros für die Bauabteilung bereitzustellen, wofür es heute noch verwendet wird.

BADHUS (DIE BÄDER) [35]

Eine Schmiede wurde 1729 am Werftgelände nach Plänen vom Stadtarchitekten J.E. Carlberg errichtet. 1821 wurde eine neue Schmiede in der „Südstiftung“ eingerichtet. Die alte Schmiede wurde nach Plänen von Fredrik Blom 1862 in eine Küche umgewandelt. Das kleine Gebäude sollte Küche, Bäckerei, Waschhaus und Wohnräume enthalten. Ende der 1860er-Jahre wurde das Gebäude, nachdem es etwas vergrößert worden war, nach Zeichnungen von Ringheim mit Sauna, Bad und Waschhaus mit Trockenraum ausgestattet. Es wurde bis 1873 nicht verwendet. Unterhalb des Gebäudes wurde 1846-47 „ein Bad und Schwimmhalle“ für die Marine nach Plänen von Fredrik Blom errichtet. 1873 wurde eine Hütte als Wohnraum für den Verantwortlichen der Badhäuser gebaut. 1923 wurde das Baden mit der Begründung, das Wasser sei nicht sauber genug, verboten. 1868 wurde die in den 1850er-Jahren gebaute Badeanstalt für Frauen auf Kastellholmen nach Skeppsholmen umgesiedelt. Die Badeanstalt bestand aus zwei großen Becken, zehn kleinen und einem Sprungturm. Zu Beginn des Zwanzigsten Jahrhunderts wurde das Wasser für zum Baden ungeeignet erklärt und die Gebäude wurden abgerissen.

NORRA OCH SÖDRA FUNDAMENTEN (DIE NORD- UND SÜD-„FUNDAMENTE“) [119] [120]

Während der 1730er-Jahren, wurde mit der Planung der Stationierung der Galeeren auf Skeppsholmen begonnen. Die Pläne für Galeerenhäuser wurden von Direktor Carl Hårleman gezeichnet, bestehend aus zwei Häusern für je zwei Galeeren. Aus finanziellen Gründen wurde erst 1751 mit der Arbeit begonnen und 1752 wurde der Bau aus Kostengründen eingestellt. Es wurde beschlossen, die Gebäude in Lagerhäuser umzubauen. Ein Plan wurde 1753 von Westrell gezeichnet, der die Arbeiten beaufsichtigte. Im Jahre 1755 waren die Gebäude fast fertig, samt Mansarddächern und Gauben. 1786 wurden sie neu überdacht und erhielten die heutige Form.

Der Begriff „Fundament“ tauchte in der 1770er-Jahren



STYCKEKRAN [100], FOTO: HOLGER ELGAARD



TORPEDDEPARTEMENTET [103]

auf, und wurde seither immer gebräuchlicher. Er entstand wahrscheinlich, weil die Gebäude lange Zeit nicht fertiggestellt waren, und nur zwei lange Wände, „Fundamente“, existierten. 1820 begann Fredrik Blom das Süd-Fundament unter anderem mit Werkstätten und einem Segelmacher-Betrieb auszustatten. Die Veränderungen waren 1822 abgeschlossen, aber da die Kirche durch einen Brand beschädigt war, wurde ein temporäres Gotteshaus eingerichtet. Die Gebäude wurden 1878-79 repariert und zum Teil nach Plänen von Victor Ringheim umgebaut, und erhielten so ihr heutiges Aussehen.

2009 wurde der Eingang umgebaut, um auch mit Rollstuhl in die Gebäude zu kommen.¹⁴

STYCKEKRANEN (DIE GESCHÜTZ-KRÄNE) [100]

1647 wurde ein Geschütz-Kran für den An- und Abtransport der Kanone zu und von den Schiffen eingerichtet. 1749 brach er zusammen und konnte nicht repariert werden. Ein neuer Kran wurde 1751 errichtet und drei Jahre später verbessert und 1938 repariert. Man kann ihn immer noch auf Skeppsholmen sehen.

2003 wurde der Kran renoviert.¹⁵

TORPEDDEPARTEMENTET / ARTILLERIE- OCH TYGGÅRDEN (DIE TORPEDO-ABTEILUNG / ARTILLERIE- UND WAFFENHOF) [103]

Unter den Gebäuden an der Ostküste von Skeppsholmen war in der zweiten Hälfte des Siebzehnten Jahrhunderts ein primitives „Artillerie-Haus“. Anfang des Achtzehnten Jahrhunderts wurden dort sowohl ein Artillerie- als auch ein Geschützhof errichtet. Der Artilleriehof war 1755 praktisch fertig. Vorschläge von Desprez und Blom zur Erweiterung wurden nicht realisiert. Später begannen Dampfschiffe Segelschiffe zu ersetzen und in den 1870er-Jahren wurde das Torpedo in der schwedischen Flotte eingeführt. 1879-80 wurde ein Torpedo-Haus auf dem Gelände des alten Waffenhofs

14 vgl. Statens fastighetsverk

15 vgl. Statens fastighetsverk

errichtet. Trotz mehrerer kleineren Restaurierungen blieb das Äußere im Großen und Ganzen unverändert.

1969 übernahm das Sjöfartsverket die Werkstätten. Seit den 1980er-Jahren finden verschiedene kulturelle Aktivitäten im Haus statt. 2008-2010 wurde das Gebäude gemeinsam mit dem danebenliegenden Mindepartementet renoviert. Der Werkstattcharakter blieb sowohl außen als auch innen erhalten. Es wurde ein Aufzug eingerichtet und der Eingang wurde behindertengerecht gestaltet. Eine der Werkstätten ist heute ein Restaurant.¹⁶

MINDEPARTEMENTET (DIE MINENABTEILUNG) [102]

In den 1730er-Jahren wurde ein Fasskeller an der Stelle gebaut, wo im Obergeschoss in den 1770er-Jahren eine Fassmacherei war. Fredrik Blom entwarf 1825 Pläne für die Umwandlung in Artillerie-Werkstätten. Die Änderungen wurden 1827 abgeschlossen. Mehre Veränderungen wurden von Blom geplant, unter anderem die Erweiterung um einen Flügel für eine Dampfmaschine. 1874 wurde das Gebäude in einen Bergwerksbetrieb und ein Büro für die Minenabteilung umgewandelt. Ein weiteres Stockwerk für Werkstätten wurde 1916/17 hinzugefügt.

In den letzten Jahren gab es immer wieder verschiedene kulturelle Aktivitäten im Gebäude. 2008-2010 wurde es gründlich renoviert und ein Teil der Werkstätten wurde in ein Restaurant umgewandelt.¹⁷

RÅSEGLARHUSET (DAS RAHSEGEL-HAUS) [101]

1650 wurde beschlossen einen Trocknungsschuppen aus Holz für die auf Skeppsholmen erzeugten Seile nördlich der Reiferbahn zu bauen. 1659 wurde der Schuppen aus Ziegeln wiedererrichtet. Sowohl die Reiferbahn als auch der Trocknungsschuppen wurden 1676 durch ein Feuer beschädigt und wieder repariert. 1697, als das Stockholmer Schloss abbrannte, wurde die Reiferbahn zerstört. Sie wurde nicht wieder aufgebaut, und der Trocknungsschuppen wurde überflüssig. Nach

16 vgl. Statens fastighetsverk

17 vgl. Statens fastighetsverk



MINDEPARTEMENTET [102]



RÅSEGLARHUSET [101]

1715, als das Stockholmer Geschwader gegründet wurde, wurde der Trocknungsschuppen repariert und als Werkstatt und Lager genutzt und später wurde ein weiteres Stockwerk hinzugefügt. Da die Ausrüstung für die Rahsegel dort aufbewahrt wurde, wurde es Rahsegel-Haus genannt.

1854 wurde das Gebäude nach Plänen von G.A. Blom, Fredrik Bloms Nachfolger, verändert. Das Haus wurde 1884 renoviert, einige Fenster wurden vergrößert und einige neu gemacht, aber der Gesamteindruck von 1854, der sich an den Schwedischen Stil aus der ersten Hälfte des Neunzehnten Jahrhunderts anlehnt, bleibt unverändert.

Heute befindet sich in dem Gebäude ein Geschäft, das Boots-ausrüstung verkauft.¹⁸

18

vgl. Statens fastighetsverk

KASTELLHOLMEN

KASTELLHOLMSBROARNA OCH GALÄRHAMNEN (DIE KASTELLHOLMS-BRÜCKEN UND DER GALEEREN-HAFEN) [280]

Kastellholmen und Skeppsholmen wurden wahrscheinlich in der zweiten Hälfte der 1640er-Jahre durch eine Brücke verbunden. Zusammen mit einer zweiten Brücke bildete sich ein Hafen, der durch eine weitere Brücke in zwei Becken geteilt war. In den 1720er-Jahren wurde ein Hafen für Galeeren zwischen den Brücken installiert. Eine neue Ost-Brücke wurde 1732-33 gebaut, und wo die West-Brücke gewesen war, wurde eine Ölsperre gelegt. 1806 wurde der Hafen ausgebaggert und eine neue Ölsperre aus Dalben und Rundhölzern wurde gemacht. Eine neue Brücke, unmittelbar östlich der alten, wurde 1818 fertiggestellt. 1880 wurde sie durch eine eiserne Brücke ersetzt, die 1936 wiedererrichtet wurde.



KASTELLHOLMSBRON [280]

KASTELLET - SÖDRA RUNDELEN - OCH CORPS DE GARDET (DAS SCHLOSS UND WACHHAUS) [204]

Ab 1660er-Jahren wurde eine Salutfahne auf Kastellholmen platziert und es gab es eine Hütte für die Wache in der Nähe des Fahnenmasts. Sie wurde Corps-de-Garde genannt. Gegen Ende des Jahrzehnts wurde eine kleine einstöckige achteckige Festung errichtet. In den frühen 1740er-Jahren wurde ein Stein-Gebäude als Wachhaus und zu Wohnzwecken errichtet. 1845 brach das Gebäude zusammen. Fredrik Blom fertigte Zeichnungen für eine neue Festung basierend auf Skizzen von Oberst Meijer an. Der auffälligste Unterschied zwischen den Skizzen und den Zeichnungen ist ihre vollkommene und architektonisch strenge Form. Die Flügel sind organisch vom Dachboden, von dem aus sich der Hauptturm erhebt, auf den zentralen Teil bezogen. Meijers Skizzen haben einen Hauch von Romantik des späten achtzehnten Jahrhunderts. 1848 wurde die Außenseite der Festung fertiggestellt. Sie sollte vor allem als Kaserne genutzt werden. Die ersten Leute zogen 1850 ein, aber die Zimmer waren feucht und die Fenster zu klein. Die Kaserne war gesundheitsgefährdend.



KASTELLET [204]



HANTVERKARE- OCH UNDEROFFICERSBOSTÄLLET [201] [202]



FLAGGKONSTAPELBOSTÄLLET [203], FOTO: HOLGER ELGAARD

1831 wurden die Männer in die Kaserne II umgesiedelt. 1858 wurde die Festung renoviert und für Wohnungen angepasst.

In den 1970er-Jahren wurden Büro- und Konferenzräume eingerichtet. Die Flotte verließ Skeppsholmen und das Schloss 1990. Die Flagge wird trotzdem noch hin und wieder gehisst.¹

HANTVERKAREBOSTÄLLET OCH UNDEROFFICERSBOSTÄLLET (DIE HANDWERKER- UND UNTEROFFIZIERS-WOHNUNGEN) [201] [202]

1737 wurde ein neues Kasernengebäude für kranke Bootsleute auf Kastellholmen, am Ende der Brücke, errichtet, um das alte auf Djurgården zu ersetzen. Ein älteres Fundament konnte teilweise genutzt werden. Es war mit Rasen überdacht. Kurz darauf wurde ein Badehaus errichtet, nicht nur für Patienten, sondern auch für die Offiziere und Truppenmänner. 1759 wurde das Gebäude verlängert. 1789 wurde für neue Stationen ein weiteres Stockwerk aus Holz hinzugefügt. 1828 wurde ein temporäres Krankenhaus südlich des dauerhaften errichtet. Es war ein Fertighaus aus Brettern und Bohlen nach Bloms Methode der „beweglichen Häuser“ errichtet und wurde Sommer-Krankenhaus genannt.

Ab 1840 begann man das Sommer-Krankenhaus als Kaserne zu verwenden, und ein Vorschlag ab 1845 als Kaserne für Schiffsjungen zu nutzen. 1859 wurde ein Quarantäne-Gebäude auf Djurhamn von 1855, ein rotes zweistöckiges Holzhaus, abgebaut und auf dem Gelände der Sommer-Krankenhauses neu errichtet. Es beherbergte ein Krankenhaus, eine Kaserne und Wohnungen für Unteroffiziere. Später wurde es ausschließlich für Unteroffizierswohnungen verwendet. 1878 wurde das alte Krankenhaus, die spätere Schiffsjungen-Kaserne, nach Plänen von Victor Ringheim in Wohnungen umgewandelt.

FLAGGKONSTAPELBOSTÄLLET / BLÅSUT (DIE FLAGGOFFIZIERS-WOHNUNG / BLÅSUT) [203]

Dieses einfache Gebäude aus Stein wurde in den 1770er-

¹ vgl. Statens fastighetsverk

Jahren am Südufer Kastellholmens errichtet. Die Pläne wurden von Charles Apelqvist gezeichnet, und das Haus wurde von dem Flaggoftizier und einem Wächter besetzt. Victor Ringheim nahm 1879 einige Änderungen vor. Kurz darauf wurde eine Taverne im Garten eröffnet. Sie wurde Blåsut (Gebläse) genannt. Als zur Jahrhundertwende Einschränkungen für den Verkauf von Alkohol eingeführt wurden, musste das Restaurant 1916 geschlossen werden. Jetzt wird das Gebäude wieder für Wohnungen genutzt.

KOLSKJULET (DER KOHLENSCHUPPEN) [205]

Als die Flotte um 1850 Dampfschiffe zu nutzen begann, wurden Lagerplätze für Kohle benötigt. Auf der Südseite Kastellholmens wurde zu Beginn der 1850er-Jahre ein Kohleschuppen gebaut; die Pläne wurden von Fredrik Blom gezeichnet.

Als die Flotte 1969 die Inseln verließ, wurde das Gebäude bis in die 1990er-Jahre als Lager verwendet. 2006-2009 wurde es Büro- und Besprechungsräume umgebaut. Trotz seiner Unscheinbarkeit ist der Kohleschuppen heute ein wichtiges technikhistorisches Denkmal.²

BADHUS OCH SKRIDSKOPAVILJONGEN (DAS BADEHAUS UND DER KÖNIGLICHE EISLAUF-PAVILLON) [211]

1848 wurde eine Badehaus für Frauen auf Kastellholmen errichtet, aber da es finanziell erfolglos blieb, wurden in den 1850er-Jahren neue Bäder eröffnet und mit den früheren verbunden, doch wegen des langen Weges und der schlechten Wasserqualität war es schlecht besucht. 1868 wurde es nach Skeppsholmen übersiedelt.

Wintersport wurde zu dieser Zeit populär und die Mode des Schlittschuhlaufens verbreitete sich schnell. Der Königliche Eislauf-Verein wurde in Stockholm gegründet, der die Meerenge zwischen Skeppsholmen und Kastellholmen verwendete. Nach dem Abriss der Schwimmbäder wurde 1882 an deren Stelle der Pavillon errichtet.

2

vgl. Statens fastighetsverk



KOLSKJULET [205], FOTO: HOLGER ELGAARD



SKRIDSKOPAVILJONGEN [211]

Der Königliche-Eislauf-Verein wurde 1901 aufgelöst und bis 1919 verwendete der königliche Yachtclub den Pavillon. 1924 übernahm der Staat das Gebäude und zwischen 1926 und 1971 wurde es vom Chor der Flotte genutzt. Ende der 1980er-Jahre war es ein Architekturbüro. 2009 wurde der Pavillon renoviert und er wird heute als Tagungs- und Festsaal für das Hotel Skeppsholmen verwendet.³

NACHSATZ

Die Flotte verließ Skeppsholmen und die Skeppsholmen-Gemeinde wurde 1969 aufgelöst. Ein Rahmenplan für die künftige Nutzung von Skeppsholmen und Kastellholmen wurde 1966 erstellt. Seit damals gibt es eine neue Kommission, die 1969-Skeppsholmen-Kommission, deren Aufgabe es ist, einen Gebäudeplan auf der Grundlage dieses Rahmenplans zu erstellen. Generell sollen die Inseln für kulturelle Zwecke und für Tourismus und Erholung genutzt werden.

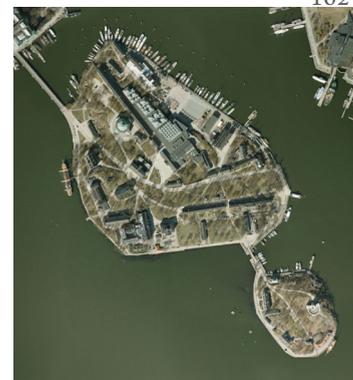
1959 wurde beschlossen, dass die Inseln in Zukunft ein Zentrum für Kunst und Kultur werden sollen. Seit 1993 verwaltet das Statens Fastighetsverk, SFV, die Inseln. SFV restauriert die Gebäude und versucht, neue Nutzungen zu finden. Heute sind die Inseln auch ein Teil des Nationalstadtparks, der 1995 als der erste seiner Art entstanden ist. Der Park erstreckt sich von Ulriksdal nahe des Haga Schlosses über Djurgården bis nach Skepps- und Kastellholmen. Die Gegend ist wegen ihres hohen Kultur- und Naturwerts geschützt.⁴

3 vgl. Statens fastighetsverk

4 vgl. Statens fastighetsverk



1625



LUFTBILD



HEUTE



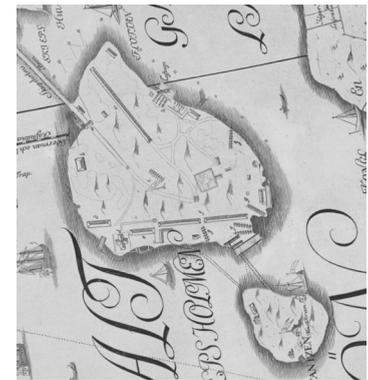
1640



1642



1702



1733



1751



1805



1828



1863



1885



1899



1909

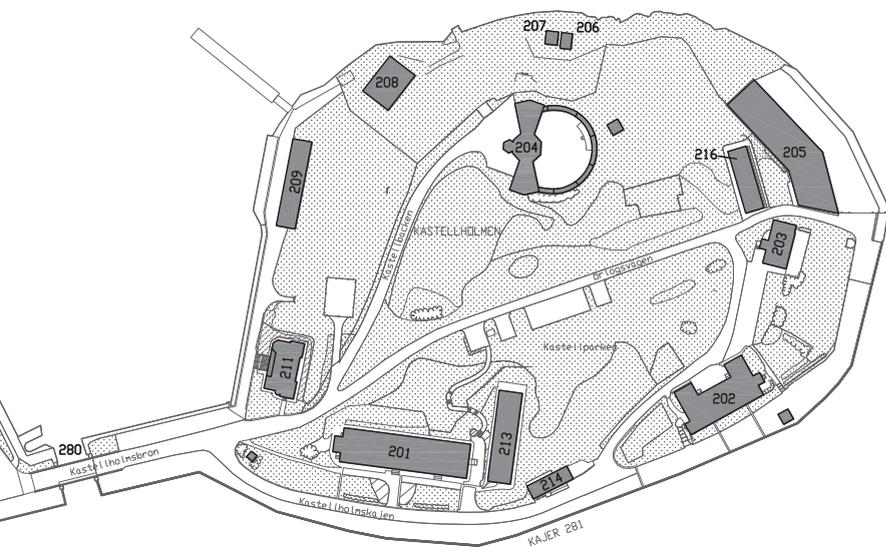


1913

BILDQUELLE: STOCKHOLMSKÄLLAN



AF CHAPMAN



SKEPPSHOLMEN	
3	Högvakten
9	Uthus till Kasern I
10	Skeppsholmskyrkan
11	Marketenteriet
12	Båtsmanskasernen
13	Ateljehuset
14	Arresten
15	Moderna Museet/ Arkitekturmuseet
16	Prästgården
18	Amiralitetshuset, Kasern I
19	Hantverkskasernen
20	Vattentorn
21	Sjökarteverket
22	Vättenstandsmätarhuset
23	Kompasskontrollhuset
24	Intendenturförrådet
26	Konsthögskolan, Kasern III
28	FD Kasernslöjden
29	Kasernbefälshavar- bostället
30	Rivet
31	FD Sjövärnskåren
32	Gamla Sjökrigsskolan
33	V Boställshuset
34	Ö Boställshuset
35	Gamla Badanstalten
36	Bostadshus
37	Omformarstation
38	Sopstation
40	Uthus till Kasern III
41	Uthus till V Boställs- huset
42	Uthus till Ö Boställs- huset
51	Minnesstenen Svenskund
52	Vegastenen
53	Kajsa Rultas Pump
100	Styckekranen

101	Råseglarhuset
102	Mindepartementet
103	Torpeddepartementet
104	Torpedförrådet
106	Uthus
111	Förråd
114	Tyghuset, Östasiatiska Museet
117	Kanonverkstaden
119	N Fundamentet
120	S Fundamentet
129	Ämbetshus Bad, Västra Kanslihuset
130	Ämbetshus Cövs, Östra Kanslihuset
131	Byggnadsdepartementet
132	Sanitetsbyggnad
133	Sprutbod
134	Sjöreservens Kasern
135	Beckboden
136	Årbod
137	Förråd
142	Klockstapel
180	Skeppsholmsbron
KASTELLHOLMEN	
201	Hantverkarbostället
202	Underofficersbostället
203	Flaggkonstapelbostället
204	Kastellet
205	Kolkskjulet
206	Kruthuset
207	Fosforförrådet
208	Sjövillan
209	Kanothuset
211	Skridskopaviljongen
213	Uthus till 201
214	Tvättstuga och Uthus till 203
216	Uthus till 203
280	Kastellholmsbron
281	Kajen

SKEPPSHOLMEN								
Nr.	Name	Deutsch	Weitere Funktionen/Namen	Baujahr	Um- /Zubauten	Architekt/Baumeister	jetzige Verwendung	Mieter (Stand 2005)
3	Högvakten	Hauptwache		1778	1874, 1958	C. Apelquist, V. Ringheim	u.a. Büros	Skärgårdsstiftelsen (Schärengartenstiftung)
9	Uthus till Kasern I	Nebengebäude Kaserne I	Restaurant Krogkonst		1878, 1957, 1995		Restaurant	Frantzens hotell & rest.
10	Skeppsholmskyrkan	Skeppsholmskirche	Karl Johans kyrka	1842		F. Blom	Chorcenter	Eric Ericson Chor
11	Marketenteriet			1918	1957, 1995		Büros	Bokförl. Max Ström/Leo Form/Modena Museet
12	Båtsmanskasernen	Bootsmannskaserne	Kaserne II, Kunsthochschule	1819	1879, 1954, 1988	F. Blom, Ringheim, Hedqvist	Bildung, Ateliers	KKH (Kungl. Kusthögskolan), seit 1954
13	Ateljehuset	Atelier	Marinenflottenhaus, Schulpavillon	1893	1907, 1922, 1958, 1963, 1987, 2004		Ausstellungen	KKH (Kungl. Kusthögskolan), seit 1963
14	Arresten	Gefängnis		1867	1902, 1921			Moderna Museet
15	Exercishuset/Moderna Museet/Arkitekturmuseet	Turnhalle	Arkitekturmuseet, Modernes Museum	1853	1877, 1881, 1883, 1913, 1917, 1957, 1975, 1998	F. Blom, Ringheim, Olsson, R. Moneo	Museum, seit 1957	MM und AM/NaM/SFV
16	Prästgården	Pfarrhaus	Steinkneipe, Seereserve, Schulhaus	1739	1818, 1865, 1927, 1998, 2001	XX, F. Blom, V. Ringheim	Büros	Moderna Museet Büros
18	Amiralitetshuset, Kasern I	Admiralitetshaus	Matrosenkaserne, Kaserne I	1650	1706, 1758, 1794, 1846, 1953, 1997	XX, Tessin, Cronstedt, F. Blom	Büros	STF AB Hauptsitz
19	Hantverkskasernen	Handwerkerkaserne	Jugendherberge	1832	1942, 1945, 1958	F. Blom, G.A. Blom	Jugendherberge	STF (Svenska Turistföreningen)/Frantzens
20	Vattentorn	Wasserturm		?				
21	Sjökarteverket	Seewarte	Kapitänswohnung, Wirtshaus Tuppen (der Hahn)	1872	1910, 1938, 1964, 1986, 2002	V. Ringheim	u.a. Bildung, Ausstellung	KKH seit 1964/Svensk Form (Sw. Society of Crafts and Design)
22	Vättenstandsmätarhuset			1680				SMHI (Swedish Meteorological and Hydrological Institute)
23	Kompasskontrollhuset	Kompasskontrollhaus	Instrumentenkontrollhaus, Instrumentenwerkstatt	1854			Büros	Stiftelsen Norden (Nordic Culture Fund)
24	Intendenturförrådet	Quartiermeisterdepot		1731	1755, 1958	J.E. Carlberg	Kühlager	mehrere Mieter
26	Konsthögskolan, Kasern III	Kunsthochschule		1995		G. Edberg	Bildung, Ateliers	KKH
28	FD Kasernslöjden	Kasernenwerk		?	2005			KKH
29	Kasernbefälshavarbostället	Kasernenbefehlshaberwohnung	Personalswohnung	1849	1944?, 196?		Wohnungen	2 Wohnungen

Nr.	Name	Deutsch	Weitere Funktionen/Namen	Baujahr	Um- /Zubauten	Architekt/Baumeister	jetzige Verwendung	Mieter (Stand 2005)
30	Rustkammaren	Rüstkammer		1943	abgerissen 2003			
31	FD Sjövärnskåren	Seewehr		1943			Büros, Ausbildungsort	SFV
32	Gamla Sjökrigsskolan	Marine-Akademie	Kanzleihaus	1879	1940, 1947, 1983	A.F. Nyström	u.a. Bildung	Nordregio
33	V Boställshuset, Långaraden	West-Wohnhaus	Kaserne, Wachhaus, Admiralshaus, Generalshaus	1700	1755	Tessin d.y., P. Westrell	Hotel (seit 2009)	Hotel Skeppsholmen
34	Ö Boställshuset, Långaraden	Ost-Wohnhaus	Kaserne, Wachhaus, Admiralshaus, Generalshaus	1700	1710, 1721, 1755, 1868	Tessin d.y., P. Westrell	Hotel (seit 2009)	Hotel Skeppsholmen
35	Gamla Badanstalten	alte Bäder	Grobschmiede, Küche, Badehaus	1729	1823, 1871, 1922, 1956, 2001	J.E. Carlberg, F. Blom, V. Ringheim	Wohnungen, Büros	2 Wohnungen/SFV (Statens fastighetsverk)
36	Bostadshus	Wohnhaus	Dienstwohnungen	1849	1875, 1938, 2001	F. Blom	Sommercafé	Skeppsholmsgården
37	Omformarstation	Umspannwerk		1926	2005			
38	Sopstation			2004		G. Edberg Architekturbüro		
40	Uthus till Kasern III	Nebengebäude der Kaserne III		1919				Kanuclub Strömstararna
41	Uthus till V Boställshuset	Nebengebäude W-Wh		1875	1987	V. Ringheim	Musikstudio	Benny Andersson Prod. AB
42	Uthus till Ö Boställshuset	Nebengebäude O-Wh		1875			Garage, Lager	
51	Minnesstenen Svensund	Svensund-Stein						
52	Vegastenen	Vega-Stein			restauriert 1998			
53	Kajsa Rultas Pump	Brunnen			restauriert 2005			
100	Styckekranen	Geschütz-Kran		1647	1751, abgebrannt 1978, umgebaut 1981/82, 2004			
101	Räseglarhuset	Rahsegel-Haus	ursprünglich 2 Häuser: Trocknungsschuppen, Tau- und Nagellager	1658	1676, 1697, 1738, 1748, 1854, 1884, 1947			Holm P./Dyarkarl/Ahlström E.
102	Mindepartementet	Minenabteilung	Fassmacherei, Werklager	ca. 1735	1826, 1851, 1874, 1917, 1928, 1940	XX, F. Blom	Ateliers	Kulturförvaltningen Stockholm
103	Torpeddepartementet	Torpedo-Abteilung	Torpedoüberprüfungswerkstatt	1880	1895, 1900, 1930, 1944	V. Ringheim, A.F. Medberg	Theater/Handwerk	Moderna Dansteatern/Pille Repmarkar'n/SFV
104	Torpedförrådet	Torpedolager		1918	2005		Museum, Östasiatiska	SMVK (Statens museer för världskultur)

Nr.	Name	Deutsch	Weitere Funktionen/Namen	Baujahr	Um- /Zubauten	Architekt/Baumeister	jetzige Verwendung	Mieter (Stand 2005)
106	Uthus	Nebengebäude	„Lusknäppen“ (Museum)					
111	Oljeförråd	Öllager					Lager	
114	Tyghuset, Östasiatiska Museet	Zeughaus/Arsenal, Ostasiatisk. Museum	Reiferbahn, Leibwächterstallungen, „Löwengrube“, Lager für Tauwerk, Östasiatiska museet	1663	Brand 1676, 1704, 1728, 1737, 1740, 1744, 1829, 1858, 1917, 1963	Tessin d.y., G.A. Blom, P.O. Olsson	Museum, Östasiatiska, seit 1963	SMVK (Statens museer för världskultur)
117	Kanonverkstaden	Kanonenwerkstatt		1943	1969, 1994, 2006			KKH (Kungl. Kusthögskolan)/Moderna Museet
119	N Fundamentet	Nord-Fundament	Galeerenhaus	1755	1877, 1901, 1916	Härleman, V. Ringheim	Bildung	Skeppsholmsgården/SFV
120	S Fundamentet	Süd-Fundament	Galeerenhaus	1755	1821, 1877, 1890, 1928	Härleman, F. Blom, V. Ringheim	Bildung	Skeppsholmsgården
129	Ämbetshus Bad, Västra Kanslihuset	westliche Werftkanzlei	Musterungssaal, Holzhaus, Offiziersbüro	1745	1778, 1864	C. Apelquist, V. Ringheim		Arkitekturmuseet
130	Ämbetshus Cövs, Östra Kanslihuset	östliche Werftkanzlei	Blockmacherwerkstatt, Wachhaus, Werfleiter-Büro	1864		C. Apelquist, V. Ringheim	Ateliers	KKH (Kungl. Kusthögskolan)
131	Byggnadsdepartementet	Bauabteilung		1864	1916, 1958, 1973, 2003	V. Ringheim	Büros, Ateliers	SFV/KKH
132	Sanitetsbyggnad	Sanitärgebäude		2003			Büros	SFV
133	Sprutbod	Spritzkabine		1926				
134	Sjöreservens Kasern	Reserven-Kaserne		1908	1933, 1974, 1998		Büros	SFV
135	Beckboden	Pechhütte						
136	Årboden	Jahresspeicher		1865				
137	Förråd	Lager						
142	Klockstapel	Glockenturm			2000			
180	Skeppsholmsbron	Skeppsholm-Brücke	vorherige Brücken: 1645, 1822	1861	1887, 1917, 1923, 1951, 1983, 1997	G. de Geer, O. E. Carlsund		

KASTELLHOLMEN								
Nr.	Name	Deutsch	Weitere Funktionen/Namen	Baujahr	Um- /Zubauten	Architekt/Baumeister	jetzige Verwendung	Mieter (Stand 2005)
201	Hantverkarbostället	Handwerkerwohnung	Krankenhaus, Schiffsjungenkasernen, Wohnung 1	1736	1759, 1789, 1878, 1999	XX, V. Ringheim	Wohnungen	13 Wohnungen
202	Underofficersbostället	Unteroffizierswohnung	ehemalig Quarantänegebäude, Neues Kasernen- und Krankenhausgebäude, Wohnung 2	1860	1867, 2000		Wohnungen	9 Wohnungen
203	Flaggkonstapelbostället	Flaggoffizierswohnung	Ende de 19.Jh Gasthaus "Bläsut" mit Pavillon/Hütten. Wohnung 3	1770	1880, 2006	C. Apelquist, V. Ringheim	Wohnungen	2 Wohnungen
204	Kastellet	Schloss	"Södra rundelen" und Wache, früheres Schloss ab 1670	1848	1957	F. Blom, C. Meijer	Vereinssitz	Försvarmakten
205	Kolkskjulet	Kohlenschuppen	Kohlelager	1859	1941	F. Blom	Lager	SFV
206	Kruthuset	Pulverhaus	Phosphor-Lager	1913				
207	Fosforförrådet	Phosphorlager		1845				
208	Sjövillan	Seevilla	Munitionslager, Seehaus	1916	2000		Büros	Hot management AB
209	Kanothuset	Kanuhaus		1942			Vereinssitz	Birka Bootsclub
211	Skridskopaviljongen	Eislauf-Pavillon	Musikpavillon	1882	1997	A. E. Melander		
213	Uthus till 201	Anbau zu 201		1840			Wohnungs-Ergänzung	
214	Tvättstuga och Uthus till 203	Waschhaus	für Unteroffiziers-Wohnung	1880	1996		Wohnungs-Ergänzung	
216	Uthus till 203	Nebengebäude zu 203	für Unteroffiziers-Wohnung oder Flaggoffiziers-Wohnung	1880			Wohnungs-Ergänzung	
280	Kastellholmsbron	Kastellholm-Brücke	ältere Brücken 1650, 1674, 1818, 1880	1936				
281	Kajer	Kai						





SKEPPSHOLMSKYRKAN

ENTSTEHUNG¹

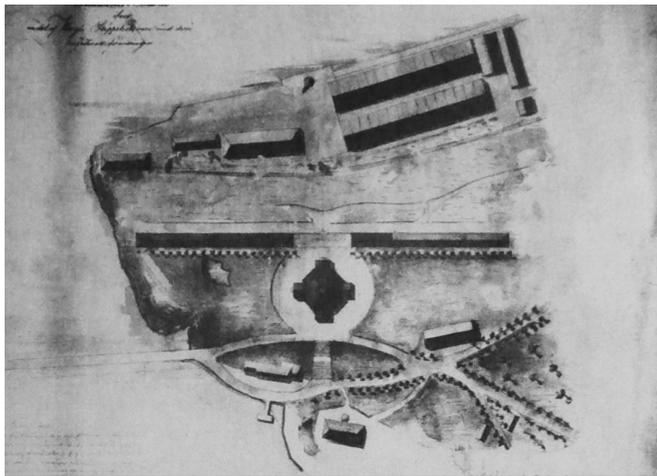
Anfang des 17. Jhs. wurde auf dem jetzigen Blasieholmen eine einfache Holzkirche für die Flotte erbaut.

Etwa 1630 wurde anstelle der älteren eine neue Längskirche aus Holz auf der Insel errichtet (ab damals Kyrkholmen genannt), die an der Stelle des heutigen Nationalmuseums lag.

1657 wurden ein Querschiff und mehrere "Wappenhäuser" zugebaut; gegen Ende der 1690er-Jahre wurde die Kirche mit einem Dachreiter gekrönt.

Nach einer 1732 genehmigten Bauzeichnung wurde die Kirche um 4 bis 5 Dachbalken erhöht, um für doppelte Emporen Platz zu schaffen. Der in dieser Zeit heruntergenommene Dachreiter wurde nicht wieder aufgesetzt. Anfang des 19. Jahrhunderts wurden mehrere Emporen weggenommen und die Fenster erheblich vergrößert. Im Juni 1822 brannte die Kirche ab.

Nachdem die Architekten Carl Fredrik Sundvall, Fredrik



SITUATIONSPLAN FÜR DIE SKEPPSHOLMSKIRCHE, FREDRIK BLOM, 1835, QUELLE: SKEPPSHOLMSKYRKA ELLER KARL JOHANS KYRKA I STOCKHOLM (REICHSARCHIV)

Blom und Fredrik M. Bäck verschiedene Vorschläge für eine neue Kirche ausgearbeitet hatten, genehmigte die Regierung ein von Blom vorgelegtes Projekt einer Zentralkirche aus Ziegel mit achteckigem Grundriss, aus dem kreuzförmig 4 "Flügel" vorspringen, mit niedrigem Pyramidendach und Laterne. 1824 begann der Bau an der jetzigen Stelle auf Skeppsholmen mit freier Aussicht über die Stadt. Karl XIV. Johan gab 1833 seine Zustimmung, dass der Bau mit einer Kuppel überwölbt werde. Die Säulen im Inneren wurden mit Ziegel auf Sandsteinbasen mit ionischem Kapitell aus armierten Gips ausgeführt. Die Kassettierung der Kuppel und sonstige Innenbemalung führte Prof. Linnell aus. Die Kanzel wurde nach Vorschlag von Fredrik Blom, das Altarbild von J.G. Sandberg 1840 ausgeführt. Nachdem der Bau wegen Geld- und Arbeitsmangels eine Zeit lang stillgelegt hatte, wurde die Kirche schließlich am 24. Juli 1842 eingeweiht und nach dem König Karl Johans Kirche genannt.

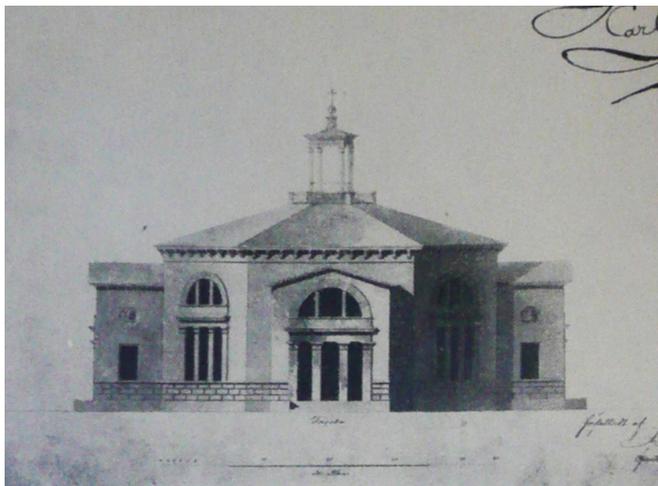
Im April 1863 wurde in der Kirche eine Heizung eingebaut. Der Bau ist in seiner ursprünglichen Lage erhalten, die Farbzusammenstellung wurden während einiger Reparaturen immer wieder geändert, doch heute ist sie wieder der ursprünglichen angepasst.

Der Friedhof liegt seit 1742 auf Galärvarvet.

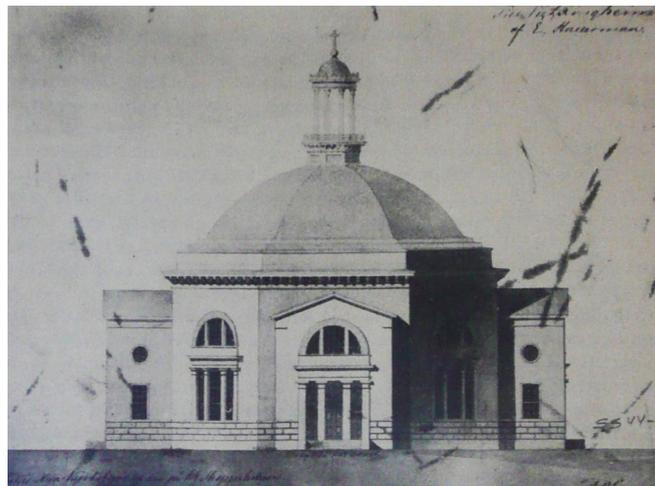
Nach einer Renovierung des Äußeren wurde die Kirche 2002 säkularisiert und danach auch der Innenraum renoviert.²

1 vgl. Skeppsholmskyrkan eller Karl Johans Kyrka i Stockholm

2 vgl. SFV: Förvaltningsprogram för Skepps- och Kastellholmarna



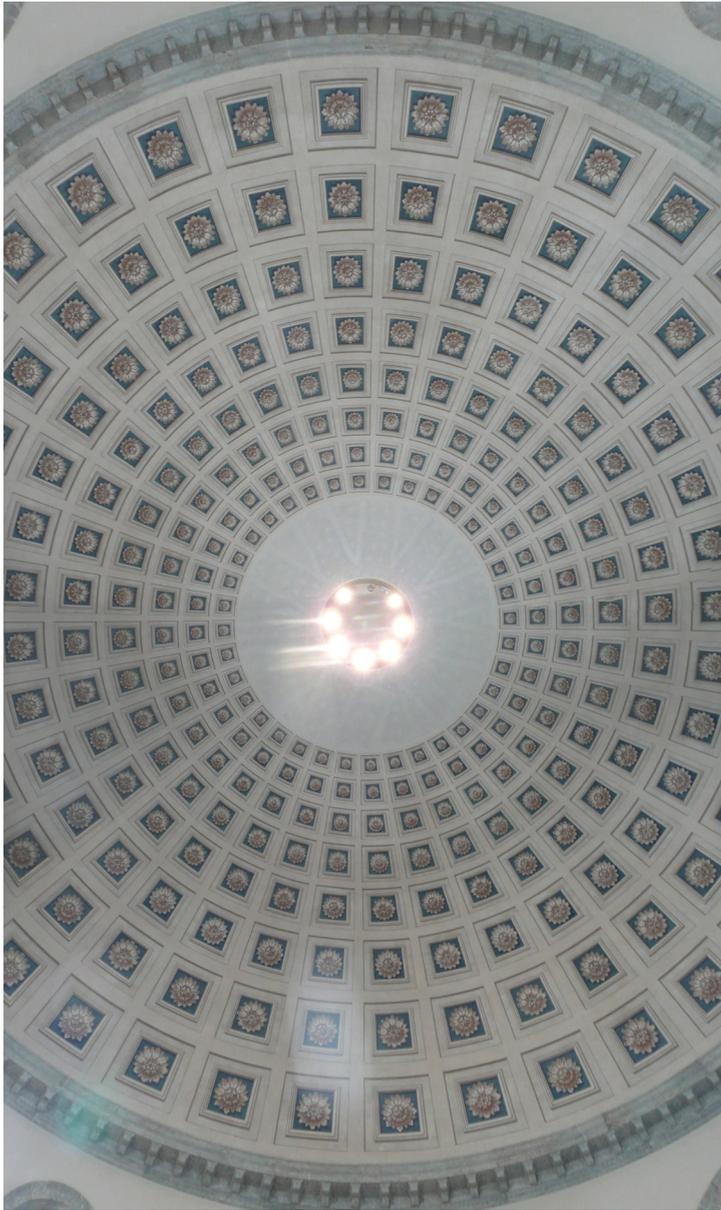
FASSADENZEICHNUNG VON FREDRIK BLOM, 1823
 QUELLE: SKEPPSHOLMSKYRKA ELLER KARL JOHANS KYRKA I
 STOCKHOLM (SjÖHIST. MUSEET)



FASSADE MIT DER 1833 BESCHLOSSENEN KUPPEL
 QUELLE: SKEPPSHOLMSKYRKA ELLER KARL JOHANS KYRKA I
 STOCKHOLM (SjÖHIST. MUSEET)



BLICK VON SKEPPSHOLMSBRON IN RICHTUNG SKEPPSHOLMSKYRKAN UND HÖGVAKTEN



BEMALTE KASSETTIERTE KUPPEL IM INNEREN DER KIRCHE

BESCHREIBUNG DER KIRCHE¹

Der bräunlich-gelb bemalte Backsteinbau mit grau bemaltem Sockel und Fensterrahmen hat einen achteckigen Grundriss aus dem kreuzförmig vier "Flügel" hervorspringen. Die Flügel im Norden und Süden sind als Fortsetzung vom Mittelraum gestaltet, der Ausbau im Osten enthält zwei Sakristeien und über diesen einen ungenutzten Raum, der Westen ist als ein Portikus mit ovalem Grundriss ausgeführt und enthält im inneren Teil eine Treppe zur Orgelempore. Sie sind mit einem Satteldach überdeckt.

Der Sockel ist mit einer Rustika versehen. Das Fenstermotiv, bestehend aus drei, von dorischen Säulen umfassten Fenstern ist über dem Gebälk von einer halbkreisförmigen Lichtöffnung gekrönt. Das Thema wiederholt sich viermal am Baukörper selbst und auf jedem Flügel, aber nur im Westen gibt es Öffnungen zwischen den Pfeilern. An den Wandfeldern zwischen diesen befinden sich stehende und runde Nischen, die perspektivisch bemalt sind. Die Seitenwände der Flügel sind durch ein einfach umfasstes rechteckiges Fenster artikuliert und über dieses durch eine runde Nische. Das stark vorspringende Dachgesims enthält eine einfache, undekorierte Konsole aus Sandstein. Die ebenfalls völlig schmucklose Attika hat eine einfache Kammeleiste. Eine Eisenplatte verkleidet die niedrige Kuppel, die durch eine schwarz lackierte Laterne mit acht durch Eisenplatten beschlagene Holzsäulen korinthischer Ordnung gekrönt wird. Sie tragen über dem Gebälk eine kleine kupferbedeckte Kuppel mit vergoldetem Kreuz, die 1930 neu gemacht wurde.

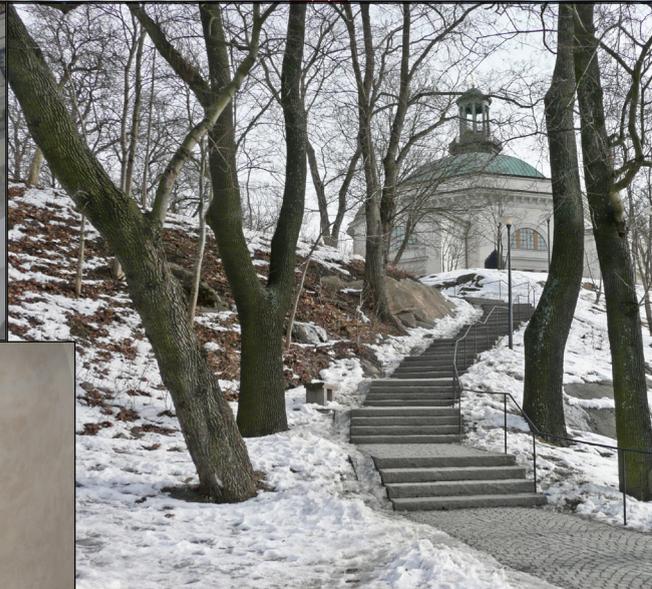
Der Innenraum besteht aus einer bemalten, kassettierten Kuppel, die von acht gekuppelten ionischen Säulen mit regelmäßigem Gebälk unterstützt wird, welche etwa vier Meter innerhalb der Außenwand platziert sind. Zwischen jedem Säulenpaar befinden sich Rundbögen. Oberhalb der Säulenpaare sind kreisförmige Aussparungen in der Wand. Das Kranzgesims am Ansatz der Kuppel wird durch kleine, undekorierte Konsolen getragen. Das Licht trifft hart durch die breiten

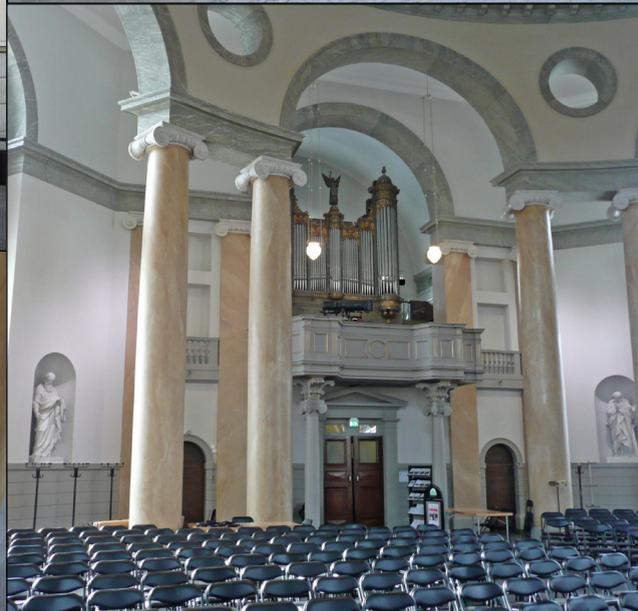
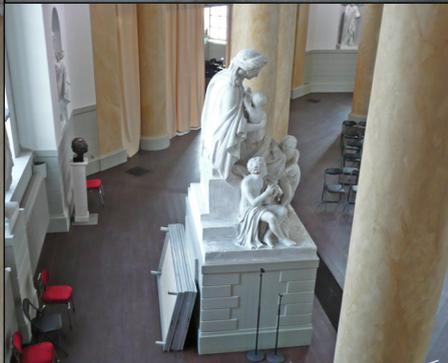
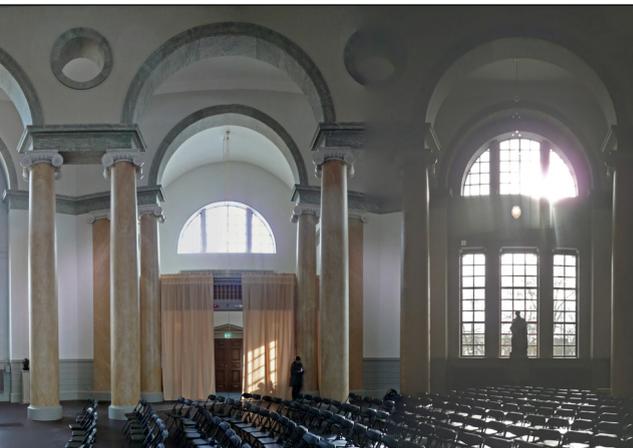
¹ vgl. Skeppsholmskyrkan eller Karl Johans Kyrka i Stockholm

Fenster zwischen den Säulenpaaren herein. Die Kalotte ist seit mehreren Jahrzehnten mit mattem Glas verschlossen, und ist daher leider ohne natürlichen Lichteinfall. Die weiß getünchte Decke des Durchgangs ist flach und die Flügel tonnengewölbt. Die Wände sind gelb gestrichen. Die Säulen, die in Backstein auf der Grundlage von Sandstein gebaut wurden, sind in dunklen Tönen marmoriert, die weißen Kapitelle sind mit eleganten und formsicheren Details in verstärktem Gips ausgeführt. Die Architrave, Archivolte und Umrandungen der kreisförmigen Lichtöffnungen sind als Kolmårdenmarmor gemalt. Die Kassetteneinteilung der Kuppel mit acht Kassetteneihen in der Höhe ist perspektivisch in grau mit braunen Schatten ausgeführt.

Die beiden Schalen der Kuppel sind aus Holz mit konstruktiv einfachen Verstrebrungen.

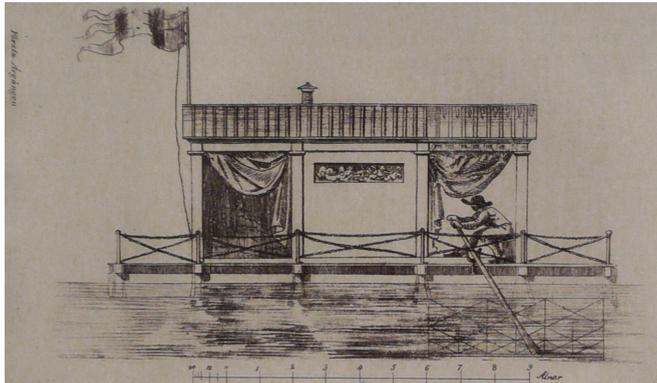








PORTRAIT BLOMS VON FREDRIK WESTIN
QUELLE: EN FLYTIG MAN



BLOMS SCHWIMMENDES BADEHAUS, BOYES MAGASIN 1832
QUELLE: FREDRIK BLOM. KARL JOHANS ARKITEKT

FREDRIK BLOM

BIOGRAPHIE¹

Blom wurde am 24. Januar 1781 in Karlskrona geboren. Er ging früh in Lehre beim Bildhauer Johan Törnström. Später studierte er an der Kunstakademie in Stockholm unter Louis Jean Desprez. 1801 wurde er Dirigent in der Marine, was die niedrigste Offiziersstelle war, danach 1805 Leutnant Mechanikus und 1808 wurde er zum Kapitän befördert. Er wurde schon früh mit Aufträgen betraut. 1817 wurde Blom Bauleiter der Flotte in Stockholm und Professor an der Kunstakademie. 1818 wurde Karl XIV Johan König, und da Blom an den Arbeiten an der Burg mitgewirkt hatte, kam es zu mehreren Aufträgen für den König und Blom wurde schließlich Hofarchitekt. Die Tatsache, dass Bloms Bauten immer wieder militärische Elemente beinhalteten, war für den König offenbar attraktiv.

1822 wurde Blom Oberstleutnant und war verantwortlich für die meisten Marinegebäude, die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts immer wichtiger wurden. Das heutige Aussehen Skeppsholmens kommt zum Großteil aus dieser Zeit. Aus dieser Zeit stammt auch die Skeppsholmskyrkan, bei deren Bau Blom sowohl vom Pantheon in Rom als auch von der Dreifaltigkeitskirche in Karlskrona, Bloms Heimatstadt, inspiriert worden war.

Die Formsprache Bloms war hauptsächlich von der militärischen Bautradition Schwedens geprägt, was einfache, funktionale und gut proportionierte Gebäude zur Folge hatte. Aber auch Einflüsse der neuantiken französischen Architektur des 18. Jahrhunderts werden vor allem in den früheren Werken deutlich. Er wurde auch von zahlreichen Reisen, wie 1829-31 nach Italien, Frankreich, England und Deutschland und 1849 nach England, Belgien und Frankreich, geprägt.

Wahrscheinlich inspiriert durch Arbeiten für den König am Exerzierplatz, begann er, transportable Holzhäuser zu entwickeln, die als „flyttbara husen“ bekannt wurden. Diese

¹ vgl. En flytig man

Häuser waren eine sehr frühe Form von Fertigteilhäusern und konnten auch teilweise im Winter abgebaut werden, wie es zum Beispiel mit einzelnen Gebäuden auf Djurgården geschehen ist. Ebenfalls ein wichtiger Teil des Lebens von Blom war seine Rolle als Professor an der Kunstakademie, sowie seine Tätigkeiten an der Landwirtschaftsakademie.

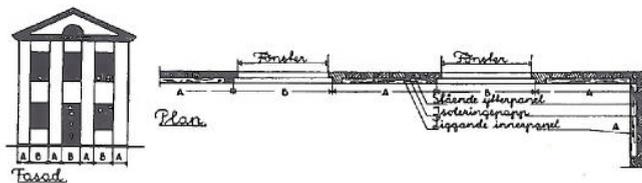
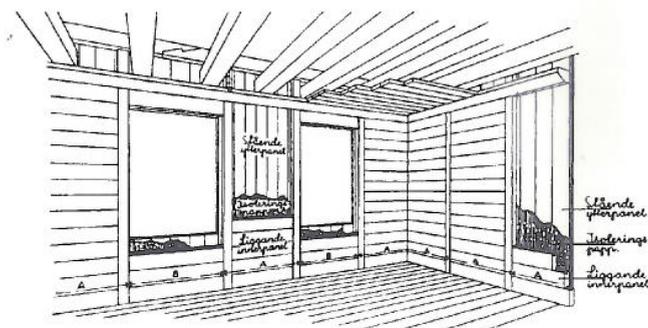
Blom starb am 25. September 1853 im Zuge einer Choleraepidemie. Er galt vor allem zu seiner Zeit unter seinen Kollegen als trocken und phantasielos. Dieses Bild hat sich aber nach seinem Tod verändert, und jetzt zählt er zu den bedeutendsten schwedischen Architekten des 19. Jahrhunderts.

WERKAUSWAHL (KURZER AUSZUG)²

- 1802 - Brücken und Kaigebäude in Karlskrona
- 1804 - Mastkran in Karlskrona,
- Kammarrättens hus auf Riddarholmen
- 1807 - Brücke bei Uddevalla
- 1811 - Sanierung des Stedingk Palasts in Stockholm,
- Renovierung der Riddarholmskyrkan
- 1813 - Brücke bei Strömstad,
- Wiederaufbau von Kais am Norrström
- 1814 - Reparaturen an der Kathedrale in Lund,
- Reparatur des alten Garnisons-Krankenhauses
- 1817 - Bootsmannskaserne auf Skeppsholmen
- 1824 - Skeppsholmskyrkan (1942 fertiggestellt)
- 1824 - Karl-Johan-Kirche in Göteborg
- 1827 - Hantverkarkasern auf Skeppsholmen
- 1828 - Klinik für Kastellholmen,
- Rosenvik, Frontnas und Bellmansro auf Djurgården,
- Pavillon Götgatan 28
- 1829 - Brücke bei Flottsund, Oakhill auf Djurgården
- 1832 - Theater in Kristianstad
- 1842 - Denkmal für Karl Johan im Hafen von Helsingborg
- 1844 - Amiralitetshuset auf Skeppsholmen
- 1846 - Kastellet auf Kastellholmen
- 1853 - Exercishus auf Skeppsholmen
- 1859 - Kolskjul auf Kastellholmen

2

vgl. Fredrik Blom. Karl Johans arkitekt



KONSTRUKTIONSSCHEMA FÜR EIN TRANSPORTABLES HAUS
QUELLE: EN FLYTIG MAN



SKEPPSHOLMSKYRKAN UND AMIRALITETSHUSET VON BLOM

KAVERNEN

BESCHREIBUNG¹

Die Höhlen auf Skeppsholmen wurden während der Zeit des Zweiten Weltkriegs angelegt. Zwischen 1939 und 1940 wurde mit der Sprengung begonnen. Heute sind die Höhlen geleert und die damaligen Vorrichtungen und Installationen für die Nutzung alle nicht mehr vorhanden.

Die dominierende Gesteinsart ist Gneis und dazwischen befinden sich kleine Anteile aus Granit. Auch Pegmatit kommt in geringer Dichte vor. Der durchschnittliche Grundwasserspiegel ist etwa -0,2 m, variiert jedoch je nach Wasserstand im Saltsjön von -0,8 bis etwa +2 m.

Die Kavernen haben sechs Ein- und Ausgänge, zwei beim Batteriparken, drei in Richtung Norra Brobänken und eine zur Östra Brobänken. Die Innenräume sind flach und haben fast kein Gefälle und die Böden befinden sich etwa auf derselben Ebene wie der Boden außerhalb der Eingangsbereiche. Die lichte Höhe variiert zwischen 2,5 und 5 m, könnte aber an einigen Stellen um 1 bis 1,5 m erhöht werden. Die gesamten Kavernen haben eine Nutzfläche von ungefähr 4.300 m². Der ursprüngliche Innenausbau wurde relativ schnell beschädigt, da die Holzstrukturen durch leichte Feuchtigkeit anfangen zu schimmeln, und die Stahl- und Eisenelemente mit der Zeit stark zu rosten begannen.

Während der Arbeiten zum neuen Modernen Museum wurden die Höhlen komplett geleert und seit diesem Zeitpunkt sind sie aus Sicherheitsgründen bis auf einzelne Ausnahmen für die Öffentlichkeit unzugänglich. Zwischen 1995 und 1999 wurde die Felsqualität geprüft, mit dem Ergebnis einer Beurteilung von mittelmäßig bis gut. An manchen Stellen ist der Fels in einem nicht mehr einwandfreiem Zustand, wo man zur Sicherung entweder Anker oder Spritzbeton anbringen muss. In den letzten Jahren wurde die Höhle teilweise schon für vereinzelt Asstellungen benutzt.

Der bestehende Fels stellt natürlich die Tragstruktur für die Kavernen dar, und da es im Norden einige Stellen gibt, in den die Felsqualität nicht so gut ist, wie in anderen Bereichen,

sollte hier auf eine allzugroße Verbreiterung der Gänge verzichtet werden. Auch in den anderen Bereichen sollte die allerhöchste Breite von 10 m nicht überschritten werden. Da die ohnehin schon sehr verzweigten Höhlen eine einfache Orientierung nicht garantieren, sollte im Entwurf ein vereinfachtes und überschaubares Wegesystem erstellt werden.

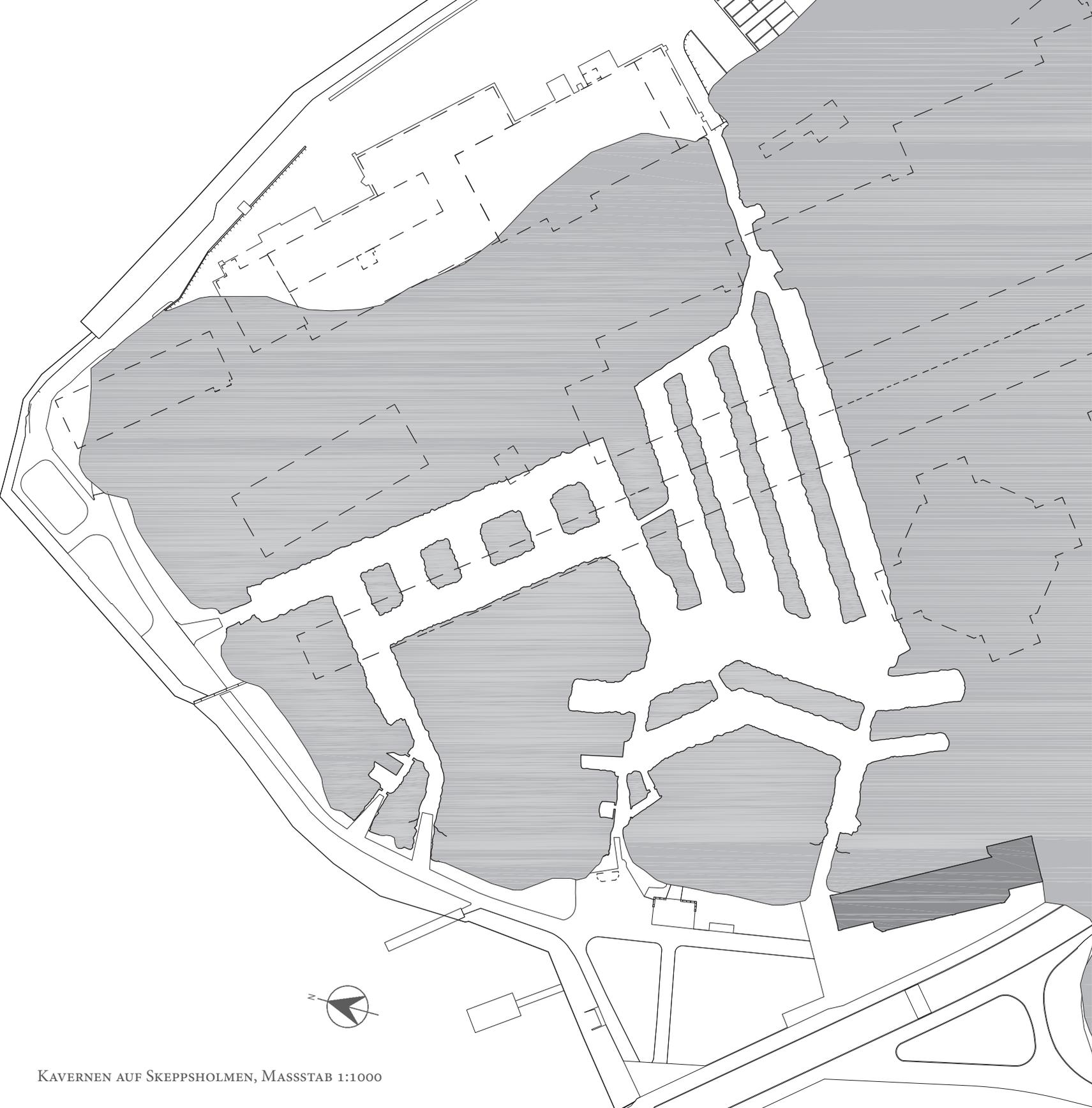
Die Oberflächentemperatur des Fels variiert nach Messungen vom SFV zwischen 9 und 13°C. Das ist ein wichtiger Aspekt, um im Winter die Heizung zu reduzieren, und für die Kühlung im Sommer.

Wichtige Aspekte für den späteren Entwurf sind zum Beispiel die Versorgungsleitungen, die entweder in einer Bodenkonstruktion angelegt, oder an der Decke entweder sichtbar oder versteckt angebracht werden können. Auch das Licht ist ein wichtiger Aspekt. Die natürliche Belichtung von den Eingängen sollte so gut wie möglich in die Kavernen gebracht werden, deshalb empfehlen sich verglaste Türen in den äußeren Bereichen. Aufzüge oder Treppen müssen im Bereich, wo sie den Fels schneiden wahrscheinlich durch eine Betonkonstruktion unterstützt werden.



DER WESTLICHE EINGANG BEIM BATTERIPARKEN NEBEN DER HÖGVAKTEN, IM HINTERGRUND DIE SKEPPSHOLMSKYRKAN

¹ vgl. SFV: Förstudie Nobelmuseum på Skeppsholmen



KAVERNEN AUF SKEPPSHOLMEN, MASSSTAB 1:1000

SKEPPSHOLMEN - BESCHREIBUNG

BESCHAFFENHEIT¹

Skeppsholmen bietet Gelegenheit für Erholung, die über lange Zeit auch von der Flotte praktiziert wurde. Zusammen mit den kulturellen Möglichkeiten konnte die Insel ihren einzigartigen abwechslungsreichen Charakter bewahren. Die Insel ist Teil des Nationalstadtparks. Heute ist Skeppsholmen ein nationales Denkmal, und die Skeppsholmskyrkan, Högvakten und Amiralitetshuset zählen zu den geschützten Gebäuden. Für alle Änderungen sind besondere Gründe erforderlich. Die Lage inmitten der Stadt unterstreicht auch die Bedeutung für den Tourismus.

SKEPPSHOLMSKYRKAN

Die Kirche auf Skeppsholmen ist das einzige Gebäude der Insel, das noch komplett aus der Bauzeit erhalten ist (mit Ausnahme einzelner Oberflächen). Wichtige Strukturen in der Kirche sind die Kassettendecke und die Fenster aus Eiche mit doppelter Verglasung, die wahrscheinlich die ersten Isolierverglasungen des Landes waren. Der Raumeindruck sollte so gut wie möglich seinen ursprünglichen Charakter bewahren, was eine Verwendung von technischer Ausstattung wie Bildschirmen oder ähnliches ausschließt.

Die Kirche ist empfindlich gegenüber Abnutzung, was vor allem im Inneren die technischen Möglichkeiten einschränkt. Eine moderne Heizung einzubringen ist schwierig, da durch die Erwärmung vor allem die Deckenbemalungen gefährdet werden könnten. Auch die Kanzel, die Orgel und das Altarbild sind empfindliche Einrichtungen. Im Winter sollte vermieden werden, die Kirche zu stark aufzuheizen, da durch eine Luftfeuchtigkeit von unter 20% eine große Gefahr für Rissbildung an der Inneneinrichtung entsteht. Auch eine künstliche Befeuchtung, um die Temperatur höher halten zu können, ist ungeeignet, da dadurch ein zu großer Dampfdruck entstehen würde und da die Kuppel keine Dampfsperre hat, würde die Gefahr bestehen, dass die Feuchtigkeit in die Tragkonstruktion eindringt. Es gibt zwei Möglichkeiten für die Lösung des

¹ vgl. SFV: Förstudie Nobelmuseum på Skeppsholmen

Problems der Temperatur. Entweder man lässt die Temperatur im Winter gleichmäßig auf höchstens 18°C, oder man beheizt sie nur in Ausnahmefällen und lässt sie bei normaler Nutzung auf höchstens 12°C abkühlen. Damit durch schwankende Sonneneinstrahlung nicht zu große Temperaturunterschiede entstehen können, kann innerhalb der Verglasungen ein dünner Vorhang Abhilfe schaffen.

Eine wichtige Änderung am Jetztzustand wäre, dass das aus Wärmetechnischen Gründen geschlossene Oberlicht für natürliche Belichtung und Belüftung wieder geöffnet wird. Sanitäre Ausstattungen sollten so gut es geht nicht in der Kirche untergebracht werden. Dafür bieten sich die darunterliegenden Höhlen an. Akustisch ist der Innenraum der Kirche durch die hohe Nachhallzeit eher ungeeignet für eine unverstärkte Sprachverständlichkeit. Dadurch ist auch die momentane Nutzung als Chorzentrum mit vielen Kompromissen verbunden.

Durch die Bedeutung der Kirche als freistehendes Objekt, das von überall aus sichtbar ist, sollten sichtverstellende Anbauten oder Ähnliches vermieden werden. Auch Blom hatte damals schon vorgeschlagen, nur eine niedrige Hecke um die Kirche anzulegen.

HÖGVAKTEN

Das Hauptwachengebäude, das das zweite Gebäude nach der Skeppsholmsbron war, hat seinen symbolischen Wert als Eingangsgebäude für Skeppsholmen nicht eingebüßt. Das Äußere des Gebäudes ist ebenfalls geschützt und sollte nach Möglichkeit bewahrt werden. Im Moment wird das Gebäude für Büros der Schärgartenstiftung verwendet.

PARKMÖGLICHKEITEN

Ein wichtiger Vorteil der relativ verkehrsberuhigten Lage der Insel ist natürlich, dass die Umwelt besser erlebt werden kann, was auf Skeppsholmen auch von zentraler Bedeutung ist. Zu Marinezeiten wurde die Insel nachts auch abgesperrt, um öffentlichen Zugang zu beschränken.

Die Parkmöglichkeiten auf Skeppsholmen sind relativ begrenzt, sowohl in Bezug auf Besucher und Mitarbeiter, aber vor allem für Busse. Ein wichtiges Anliegen der Stadt ist es, dass die Parkplätze vom Wasser aus nicht sichtbar sein sollten, deshalb wurden auch die Parkplätze, die zuvor am Ufer gelegen sind, verlegt, um den Lichteinfall der Scheinwerfer auf andere Teile der Stadt zu reduzieren. Im Moment sind die meisten Parkplätze an der Ostseite der Insel.

VERKEHR

Laut Untersuchungen von 2006 war die Anzahl der täglich fahrenden Autos zwischen Svensundvägen und Amiralitetsbacken rund 2.000, an Wochentagen über 2200 und an Wochenenden unter 1600. Auf ganz Skeppsholmen herrscht eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h, die jedoch wenig beachtet wird. Auf Kastellholmen ist unbefugter Verkehr verboten, was jedoch auch nicht immer eingehalten wird.

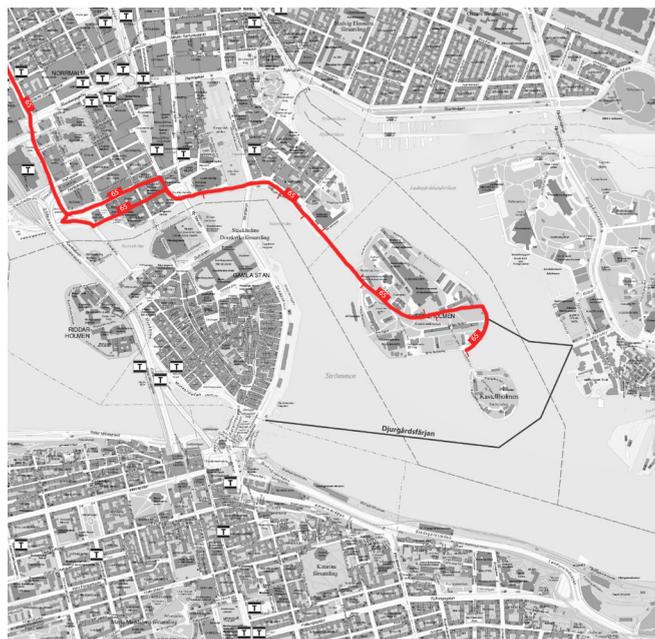
Der Fußgänger- und Fahrradverkehr ist auf Skeppsholmen sehr verbreitet und die Insel, sowie auch Kastellholmen, dient vielen Leuten zum Flanieren. Es gibt keine separaten Radwege, wie sonst häufig in der Stadt, und so wird auch auf den Gehwegen radgefahren. Die Busse zum Architektur- und Modernen Museum halten im Moment hauptsächlich am Slupskjulsplan. Es gibt keine Busse direkt zur Skeppsholmskyrkan.

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Es gibt eine öffentliche Buslinie, die nach Skeppsholmen fährt, die Nummer 65. Sie fährt an Wochentagen 46 mal und an Wochenenden 28 mal. Die Bushaltestelle, die zuvor beim Exercishus war, wurde an eine besser erschlossene Stelle weiter östlich zum Svensundvägen verlegt. Neue Bushaltestellen wurden beim Pfarrhaus und der Kastellholmsbron eingerichtet. Bei der Haltestelle am Batteriplan ist kein Wartehäuschen, da das den öffentlichen Raum behindern könnte. Viele Buslinien fahren am Kungsträdgården vorbei, der ca. 700 Meter von Skeppsholmen entfernt liegt. Weitere Buslinien gibt es am Dramaten/Nybroplan in etwa 900 Meter Entfernung.



ANFANG DER SKEPPSHOLMSBRON, BLICK RICHTUNG SKEPPSHOLMEN



ÜBERSICHT ÖFFENTLICHER VERKEHR

Die nächstliegende U-Bahn-Station ist ebenfalls beim Kungsträdgården in 700 Meter Entfernung. Weitere U-Bahn-Stationen sind Östermalmstorg und T-Centralen, die beide etwa 1200 Meter entfernt liegen. Es wurde schon öfters diskutiert, die U-Bahn-Linie nach Skeppsholmen zu erweitern, womit aber mit Sicherheit einiges vom jetzigen Charme der Insel verloren gehen würde.

Die Fähre (Djurgårdsfärjan) fährt 38 mal täglich, sowohl wochentags als auch am Wochenende zwischen Slussen, Skeppsholmen und Djurgården.

BELEUCHTUNG²

Um den Schärgartencharakter zu erhalten wurde auf der Insel nur eine dezente Beleuchtung mit warmen Farben eingerichtet. Hohe Laternen gibt es nur entlang der Hauptwege, Svensksundsvägen und Slupskjulsvägen. Entlang der Gehwege und Nebenverkehrswege ist eine Parkbeleuchtung mit modernem Charakter. Nur am Batteriplan gibt es einige historisierende Leuchten, wie die Armaturen der Skeppsholmsbron. An manchen Gebäuden ist eine Fassadenbeleuchtung angebracht.

NATIONALSTADTPARK

Skeppsholmen befindet sich innerhalb des Nationalstadtparks, der auch als Ekoparken bekannt ist und seit 1995 existiert. 2006 wurde von der Stadt ein Vorschlag zur Unterscheidung zwischen natürlicher Umgebung und Parklandschaften, sowie zwischen besiedelten Gebieten und Grünflächen, gemacht. Skeppsholmen zählt innerhalb des Nationalstadtparks zu den mehr besiedelten Gebieten, und lässt somit mehr Interventionen zu, als die natürlicheren Bereiche. Somit sind neue Aktivitäten auf der Insel erlaubt und erwünscht, es sollte jedoch gleichzeitig der Charakter der gebauten Umwelt erhalten bleiben. Es muss auch innerhalb der Insel zwischen natürlichen Räumen, die nach Möglichkeit ohne Änderungen bleiben sollten, und kulturellen Räumen unterschieden werden. Der Freiraum zwischen Skeppsholmskyrkan und Ostasi-

2 vgl. SFV: Förvaltningsprogram för Skepps- och Kastellholmarna

atischem Museum, wo sich auch der Tyghusplan befindet, ist als kultureller Raum anzusehen.

Um die Müllbeseitigung auch dem Konzept des Ekoparken anzupassen, wurde ein kleines Elektroauto eingerichtet, das nach dem „Riddarholmen-Modell“ den Müll zu einer zentralen Sammelstelle bringt. Die größte Umweltbelastung auf der Insel sind die Museen und der Verkehr. Auch der Zustand der zahlreichen an der Küste anliegenden Boote ist nicht nur für die Erfahrung der Insel wichtig, sondern auch aus ökologischer Sicht.³

VEGETATION⁴

Auf Skeppsholmen gibt es sowohl einheimische als auch später importierte Baumarten, aber ausschließlich Laubbäume. Dominante Arten sind Ulme, Ahorn, Linde, Birke, Eiche und Kastanie. Die meisten wurden im 19. Jahrhundert gepflanzt, im 20. Jahrhundert gab es nur wenige Neupflanzungen. Alle Bäume sollten so gut es geht durch gleiche ersetzt werden, außer den Ulmen, um die Ulmenkrankheit zu vermeiden.

HÖHLEN

Durch die begrenzte Höhe des Hügels ist es schwierig, großzügige Raum-im-Raum-Lösungen in den Kavernen bereitzustellen, die vollständig unabhängig voneinander funktionieren. Dadurch, dass die Grundstruktur der Höhlen schon durch die Sprengungen vorgegeben ist, sind die Möglichkeiten der Raumaufteilungen schon stark begrenzt, und auch bei der Platzierung der vertikalen Erschließung muss auf die vorhandene Struktur eingegangen werden. Wichtige Faktoren für die Nutzung der Höhlen sind die Entfeuchtung und Heizung.

Da für eine Nutzung als Ausstellungen natürliches Licht meistens hinderlich ist, bieten die Höhlen in dieser Hinsicht ideale Voraussetzungen dafür. Der Höhenunterschied von etwa 12 Meter zwischen Höhlen und Kirche (etwa 10 Meter zum Erdgeschoss vom Ostasiatischem Museum) entspricht

3 vgl. SFV: Förvaltningsprogram för Skepps- och Kastellholmarna

4 vgl. SFV: Förvaltningsprogram för Skepps- och Kastellholmarna

etwa einem vierstöckigem Gebäude.

MUSEEN

Es gibt drei Museen auf Skeppsholmen: Das Ostasiatische Museum, das Architekturmuseum und das Moderne Museum. 2005 waren über 1 Million Besucher in den drei Museen.

OBERFLÄCHEN⁵

Asphalt: Die Wege wurde ursprünglich zwischen den wichtigen Zielpunkten angelegt. Das waren spontane Gehwege, die sich im Laufe der Zeit entwickelt haben. Die nassen und empfindlichen Stellen wurden nach und nach mit Schotter oder Pflaster gestärkt. Als der Verkehr zunahm, brauchte man mehr stabile Oberflächen, und die am meisten befahrenen Straßen wurden asphaltiert. Die Hauptverkehrswege bestehen heute hauptsächlich aus Asphalt, und es wurde immer versucht, dessen Aussehen kiesähnlich zu gestalten. Dafür wurde ein steinreicher Asphalt verwendet aus 25% rotem Porphyrt und 75% grauem Granit. Bei einigen Aufträgen wurde leider ein anderer Asphalt verwendet.

Kies: Auf gewissen Plätzen, wie zum Beispiel dem Exercisplan, war es kulturgeschichtliche Bedingung, die Oberfläche aus Kies zu machen, aufgrund der früheren Nutzung als Truppenübungsplatz. Dieser Platz wurde 1997 der Eingangsbereich für das Moderne und das Architekturmuseum, was starken Verkehr zur Folge hatte. Deshalb wurde asphaltgetränkter Kies ausprobiert, was aber für den regen Busverkehr nicht ausreichte. Vor allem entlang der Kais wurde Kies verwendet. Zu Beginn war es Naturschotter, aber aufgrund erhöhter Anforderungen an die Behindertengerechtigkeit wurde zunehmend Mahlgut in Größen von 0-8 mm verwendet.

Naturstein: Gehwegplatten aus Granit wurden verwendet, um die Zugänglichkeit zu gewissen Bereichen zu erhöhen.

Pflastersteine: Kleine Pflastersteine wurden in größeren Bereichen am Batteriplan und Slupskjulsplan eingesetzt, während große Pflastersteine als Friese und Rinnen verwendet wurden.

5 SFV: Förvaltningsprogram för Skepps- och Kastellholmarna

Kopfstein: Ältere kopfsteingepflasterte Flächen gibt es in der Umgebung der Kunsthochschule.

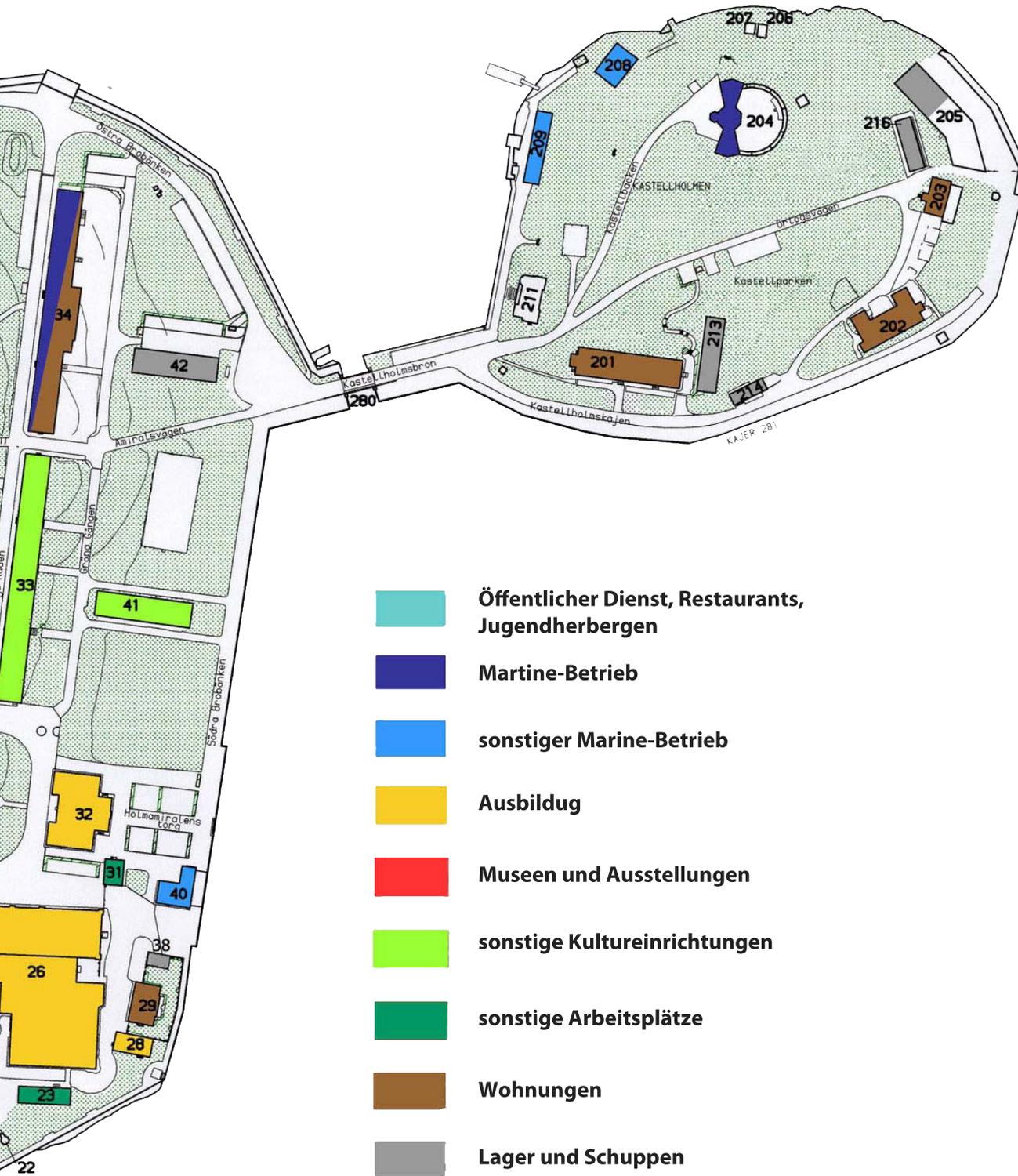


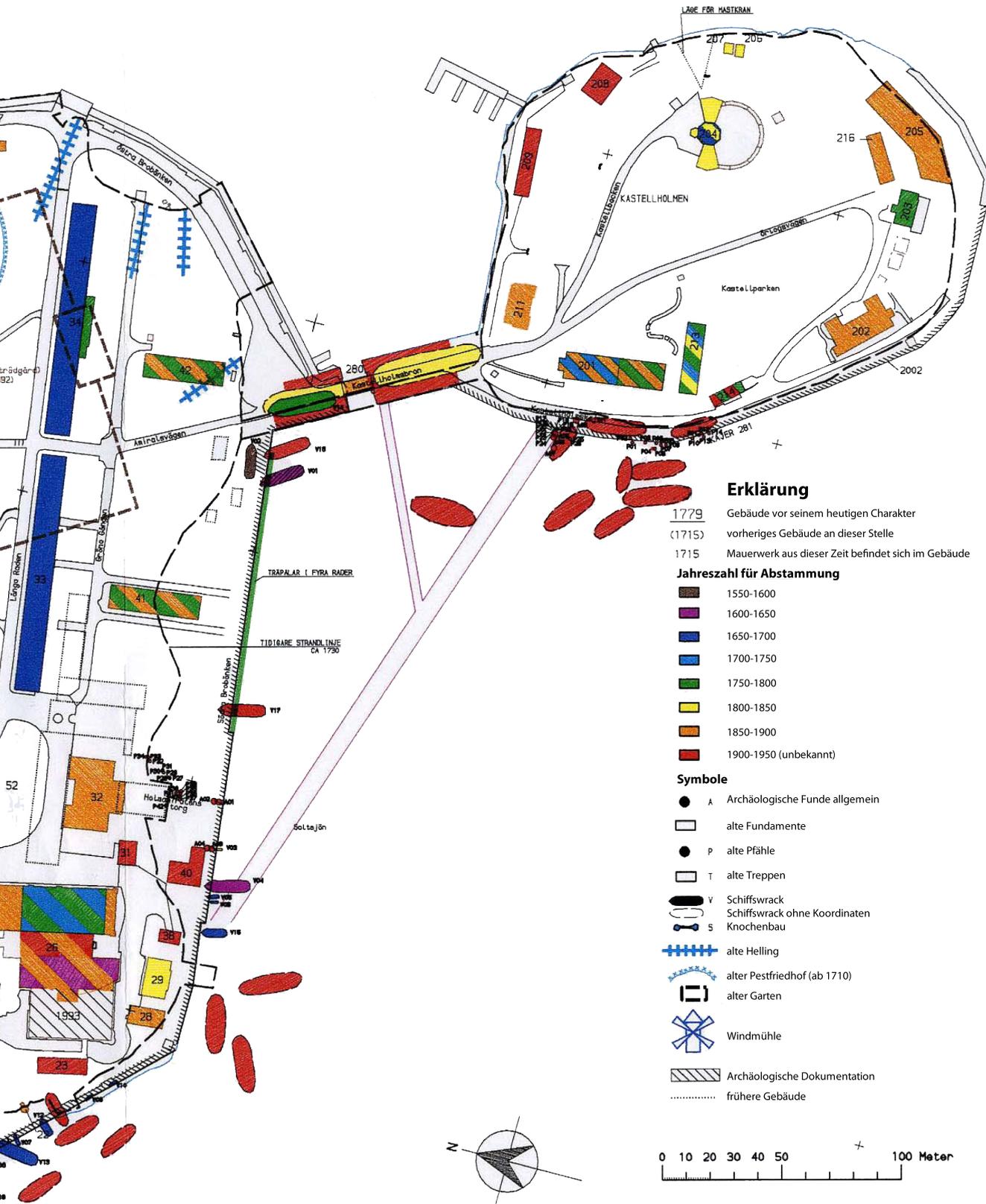
MAUER AM NORDUFER SKEPPSHOLMENS



BLICK VON KASTELLHOLMEN AUF SKEPPSHOLMEN











1_SCHIFF AN DER SÜDWESTKÜSTE SKEPPSHOLMENS / 2_MAUER AN DER NORDSEITE SKEPPSHOLMENS / 3_ATELJEHUSET / 4_FENSTER VON ARRESTEN
5_Blick von VÄSTRA BROBÄNKEN NACH OSTEN / 6_KOMPASSKONTROLLHUSET UND KUNSTHOCHSCHULE
7_ÜBERBLICK SKEPPSHOLMEN VON SÖDERMALM GEGEBEN / 8_NEBENGEBÄUDE VOM VÄSTRA BOSTÄLLSHUSET
9_TÜR UND FENSTER AN DER OSTSEITE DES OSTASIATISCHEN MUSEUMS

NEUERE ÄNDERUNGEN¹

BESCHILDERUNG UND INFORMATIONEN

Es wurden vier Arten von Zeichen entwickelt: Pfeiltafeln mit Straßennamen, Orientierungs-, und Geschichtstafeln und Aushangsschilder für die verschiedenen Aktivitäten auf der Insel.

SERVICE, DIENSTLEISTUNGEN

Es gibt drei freistehende öffentliche Toilettenhäuser mit jeweils zwei WCs auf den Inseln. Die Toiletten am Slupskjulplan/Styckekran sind behindertengerecht. Für die Bootsanlegestellen gibt es sanitäre Anlagen, die jedoch nicht für den dauerhaften Einsatz konzipiert sind.

AUSSTATTUNG

Bei den Sanierungsarbeiten hat man versucht, einen einheitlichen Charakter für die externe Ausstattung zu erhalten. Einige Bänke wurden aufgestellt. Die Bänke entlang der Kais wurden speziell entworfen. Einige wurden mit bodennahem Licht zur besseren Orientierung ausgestattet. Papierkörbe, Mülltonnen, Fahrradständer, Blumenbehälter, Geländer, Zäune und Befestigungspfähle (teilweise aus vergrabenen Kanonenrohren) sind weitere Beispiele für die neue Grundausstattung.

FARBGEBUNG

Die neue externe Ausstattung aus Metall ist in dunkelgrauer Farbe lackiert. Die neuen Holzzäune und Planken wurden mit Eisenvitriol behandelt.

KUNST

Mit der Einrichtung der Museen auf Skeppsholmen kam eine Anzahl an Kunstwerken in den Außenbereich. Die Skulpturengruppe „Paradies“ von Niki de Saint Phalle und Jean Tinguely wurde 1971 am Batterieplan platziert, wurde aber

¹ vgl. SFV: Förvaltningsprogram för Skepps- och Kastellholmarna



ORIENTIERUNGSSCHILD



SKULPTURENGRUPPE „PARADIES“

später auf den heutigen Standort auf der Anhöhe neben dem Svenksundvägen versetzt. Alexander Caldes Skulptur „Die vier Elemente“ erhielt einen neuen Standort im Hof vor den Museen. Aus Sicherheitsgründen ist diese bewegliche Skulptur leider von einem Zaun umgeben. Picassos Skulpturengruppe „Frühstück im Grünen“ steht neben dem Architekturmuseum.

EXERCISPLAN UND NÄHERE UMGEBUNG DES MODERNEN UND ARCHITEKTURMUSEUMS - 1998-2004

Der Bau des neuen Museums war ein großer Schritt. Die Gegend um das Gebäude wurde durch die Eingänge und Fassaden einbezogen. Bevor das Museum im Februar 1998 eröffnet wurde, begann die Sanierung des Exercisplans. Hier sollte Anlaufstelle für sowohl Bus-, Auto- und Fußgängerverkehr für die Museen sein. Aus kulturhistorischen Gründen blieb der einfache Charakter des Platzes erhalten. Die Oberfläche war ursprünglich Kies, aber da der Busverkehr eine hohe Belastung bedeuten würde, wurde eine Kies-Betonmischung als Kompromiss verwendet. Entlang des Platzes wurde eine Gehfläche aus Granitplatten angebracht. Behindertenparkplätze wurden direkt neben dem Eingang eingerichtet. Die Fläche vor dem Marketeriet wurde als Rasen ausgeführt, und als Grenze zwischen Rasen und Kies dient Mauerstein. Das „Leninmonument“ wurde renoviert. Die Fläche zwischen Exercisplan und Svenksundvägen wurde als schlanker Hof ausgeführt, mit einer niedrigen Stützmauer aus Granit. Bäume und Hecken wurden an der Hofgrenze gepflanzt. Später wurden Calders „Die vier Elemente“ im Hof aufgestellt.

SLUPSKJULSPLAN - 1998-1999

Man sah ursprünglich vor, dass der Slupskjulspan unbebaut bleiben sollte. Es gab eine große Nachfrage nach Parkmöglichkeiten für die umliegenden Aktivitäten auf der Insel. Der Platz selber wurde in Pflastersteinen ausgeführt und ein Busparkplatz in asphaltiertem Kies wurde eingerichtet. Entlang des Slupskjulsvägen wurden Parkplätze für Autos aus



MODERNES MUSEUM



BLICK ENTLANG DES SLUPSKJULSVÄGEN RICHTUNG SÜDEN



BATTERIPLAN



SVENKSUNDVÄGEN

Kies gemacht. Der Hintereingang zum Modernen Museum wurde zum Angestellteingang, und Fahrrad- und Behindertenparkplätze wurden angelegt. Entlang der Kais wurden teilweise Kanonenrohre vergraben, um unerlaubtes Parken zu verhindern.

BATTERIPLAN - 1999-2000

Der Platz, der direkt nach der Skeppsholmsbron liegt, war früher sehr stark durch Verkehr belastet. Der gesamte Platz wurde geräumt, um eine geschlossene und friedliche Atmosphäre zu schaffen. Die Kanone, die ebenfalls auf dem Platz war, wurde näher ans Kai versetzt. Große Teile des Bodens wurden aus Pflasterstein im Bogenmuster ausgeführt, die Gehsteige aus asphaltgetränktem Kies. Zwischen die Wege wurde eine dreieckförmige Grasfläche gelegt, ähnlich wie auf historischen Zeichnungen. Die Beleuchtung auf dem Platz ist dezent, um den Blick auf die Stadt nicht zu stören. Es wurden spezielle Sitzbänke entworfen und eine öffentliche Toilette wurde vorm Hügel eingerichtet.

SVENSKSUNDVÄGEN

Im Zusammenhang mit dem Exercisplan und Batteriplan wurde auch der Svenksundvägen verbessert. Die Straßenbreite wurde der für öffentliche Verkehrsmittel geforderten von 6,5 m angepasst und die Gehsteigkanten wurden erhöht, um ein leichteres Einsteigen in die Busse zu gewährleisten. Nur am Batteriplan blieb die Gehsteigkante aus optischen Gründen niedriger.

Die Straße erhielt einen neuen Asphaltbelag aus grauem Granit und rotem Porphyrr als Ballast. Um die Fahrgeschwindigkeit niedrig zu halten, wurden ein paar „Übergangsstellen“ aus Pflastersteinen dazwischen eingelegt.

KASTELLHOLMEN - 2004

Früher war auch auf Kastellholmen ein Parkplatz entlang des Kais am Westufer. Dieser wurde durch einen neuen entlang des Örlogsvägen ersetzt so dass der Kaiweg frei von Autos

war. In Verbindung mit dieser Renovierung wurden auch die Linden am Westufer entfernt, die der Insel einen deutlichen Schörgartencharakter gegeben hatten.

SJÖKARTEVERKET - 2001-2002

Die Zugänglichkeit zum Sjökarteverket wurde verbessert, was durch die Hanglage aber schwer war. Die Treppe vom Flaggmansvägen wurde verbreitert und etwas flacher gemacht. Behindertenparkplätze wurden so nahe am Eingang wie möglich angelegt.

TYGHUSPLAN, BEREICH UM DIE KIRCHE - 2003-2004

Parkflächen wurden näher ans Zeughaus verlegt. Am Hang wurden Eichenbänke platziert. Eine neue Treppe wurde vom Batteriplan gebaut mit Bänken und Gehwege wurden angelegt, um die Treppen mit dem Eingang zum Ostasiatischen Museum und der Kirche zu verbinden. Auch entlang des Zeughauses wurde ein schmaler Gehweg gebaut.

Beim Tyghusgängen, zwischen Zeughaus und Arsenal, wurde eine neue Drainage entlang der Fassade angebracht. Ein neuer Eingang an der Ostseite wurde während der Renovierung des Ostasiatischen Museums eingefügt, der über Treppen und Rampen erreichbar ist.

Die Fläche um die Kirche wurde planiert, bekam eine runde Form und erhielt einen Asphalt- und Kiesbelag. Hinter der Kirche wurden Parkplätze angelegt, um von der Stadt nicht gesehen zu werden. Sowohl bei der Kirche als auch beim Markenteriet wurden rollstuhlgerechte Eingänge gebaut und auch Behindertengerechte Parkplätze wurden in der Nähe angelegt.

Die Kirche und das Arsenal werden mit Flutlicht beleuchtet.



TYGHUSPLAN UND OSTASIATISCHES MUSEUM (TYGHUSET)



ZWISCHEN SKEPPSHOLMSKYRKAN UND OSTASIATISCHES MUSEUM (BLICK NACH NORDEN)





TEIL II

ENTWURF

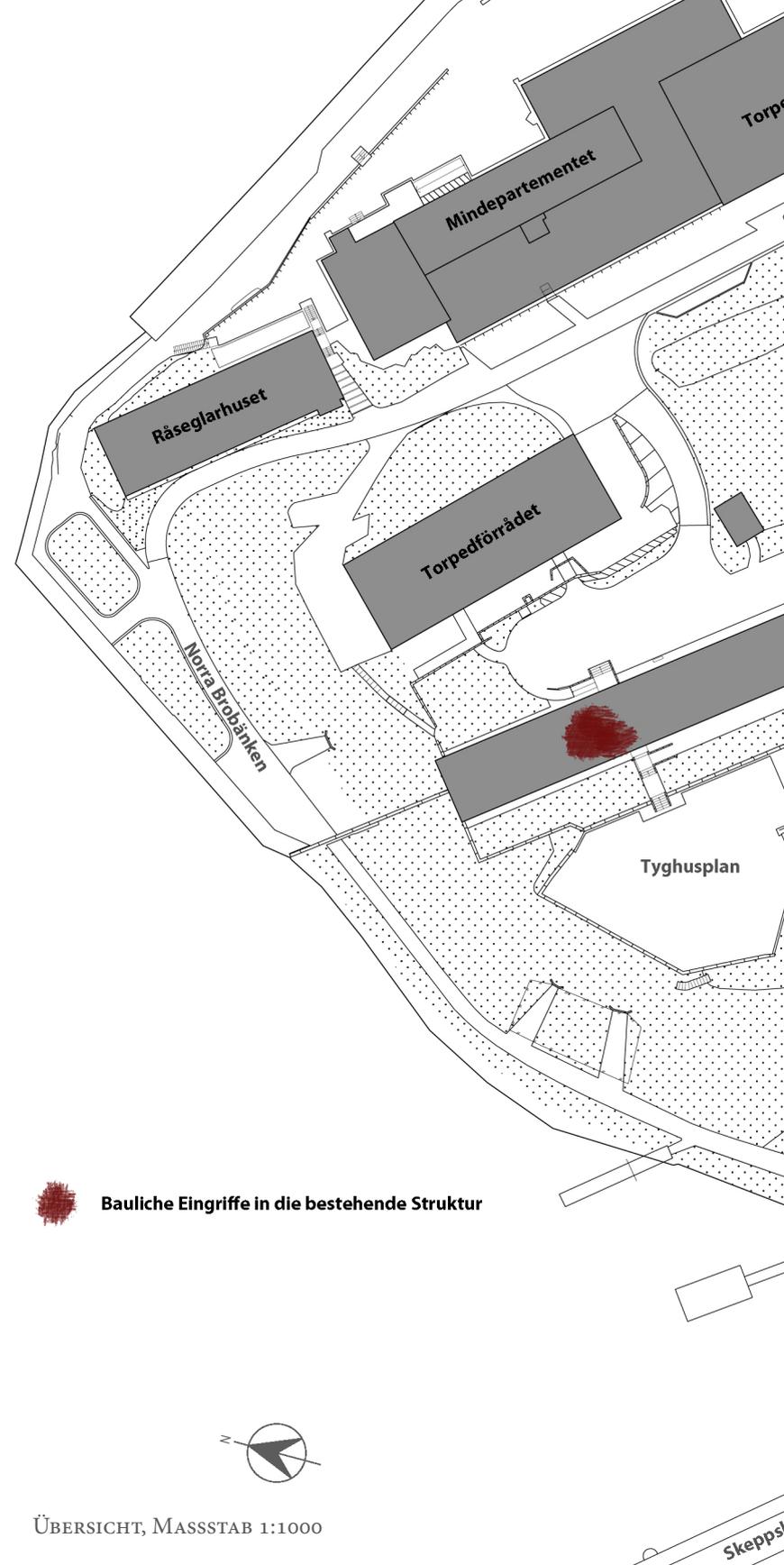
PROJEKTÜBERSICHT

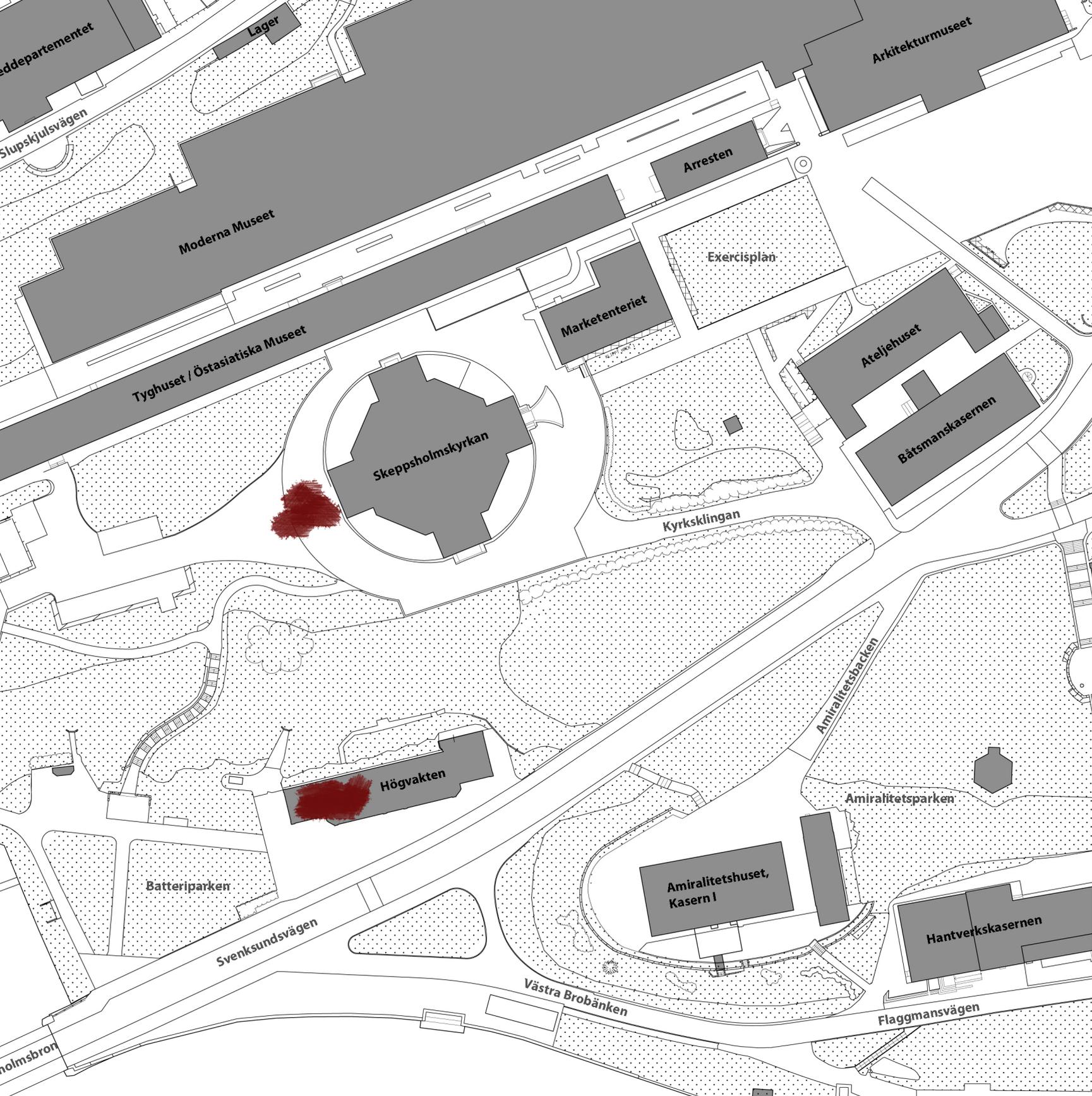
Das Projekt setzt sich zum Ziel, einerseits die Wegeführungen zu verbessern, um alle Bereiche ohne Probleme erschließen zu können, und andererseits, die Kavernen öffentlich zugänglich zu machen, indem ein Nutzungskonzept erstellt wird.

An den markierten Stellen im Plan rechts sieht man die Bereiche an den Gebäuden, die durch einen Eingriff verändert werden. Bei der Skeppholmskirche und dem Ostasiatischen Museum ist es die vertikale Erschließung, bei der Hauptwache ist es die Umnutzung als Café. Der zweite wichtige Eingriff im Bereich der Kavernen ist später dargestellt.

Da die Kirche im Moment nicht öffentlich zugänglich ist, soll sie auf diese Weise in die restlichen Nutzungen eingebunden werden, und keine neue Nutzung, die aus Denkmalschutzgründen unmöglich wären, gefunden werden. Durch dieses Konzept wird die Kirche als Vermittlungsort zwischen den verschiedenen Einrichtungen dienen und für öffentliche Zwecke wie Präsentationen, Informationen, Kongresse und Ähnlichem genutzt werden. Bei Nichtverwendung der Kirche bleibt diese trotzdem geöffnet, um jeder Person die Möglichkeit zu geben, sie zu besichtigen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt dieses Projekts ist die Verwendung von auf dieser Insel schon bewährten Materialien wie roten Ziegeln und Holz, um so einerseits den Eingriff klar in Kontrast mit der alten Struktur zu stellen, und andererseits die neue Struktur in das Gesamtbild der Insel einzugliedern.





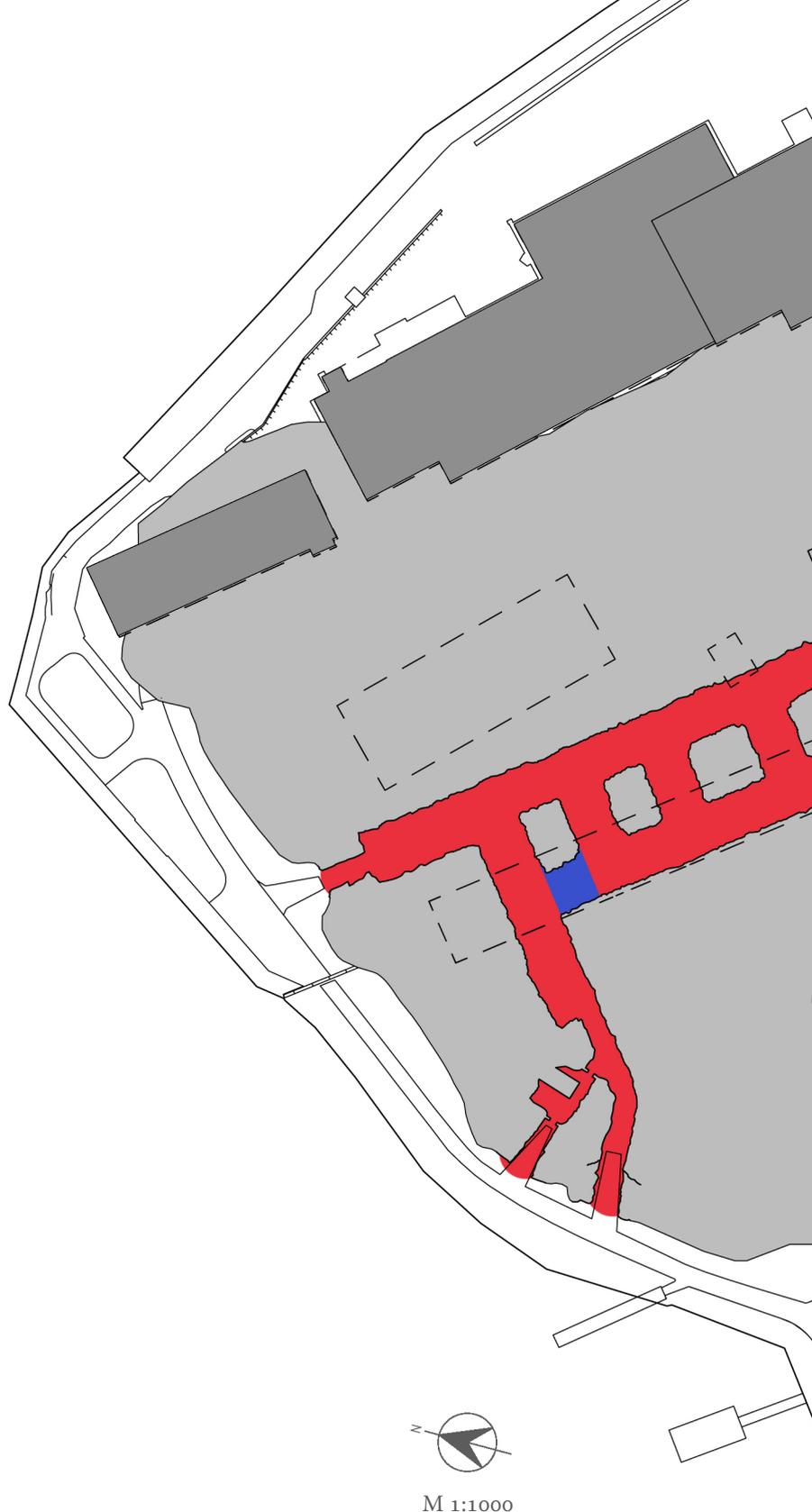
KAVERNEN - KONZEPT ÜBERSICHT

Das Hauptkonzept des Projekts stellt die Umnutzung der Kavernen dar, wodurch ein neues Wegesystem entstehen und dadurch sowohl die Niveauunterschiede als auch die horizontale Trennung der Insel durch den Hügel überbrückt werden soll. Die Erschließung stellt im Moment das Hauptproblem dar, und deshalb soll mit möglichst wenigen Eingriffen und ohne den Charakter der Insel zu verändern eine erhebliche Verbesserung des Besucheranstroms erzielt werden.

Das Neunutzungskonzept für die Kavernen soll eine relativ übersichtliche Nutzung gewährleisten und die Wegeführungen verbessern. Durch diese Erschließung wird erstmals die Ost- und Westseite der Insel auf direktem Wege durch die Höhlen verbunden und der Höhenunterschied zwischen Kirche bzw. Museum und Kavernen wird durch zwei Lifte überbrückt.

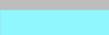
Die Permanente Ausstellung an der Nordseite samt Lift und Treppen ist dem Ostasiatischen Museum zugeordnet und ist ebenfalls wie das Museum nur gegen Bezahlung zugänglich. Die restlichen Bereiche, also temporäre Ausstellungen, öffentliche Bewegungsflächen und Sanitärbereiche, sowie der Aufzug vor der Kirche sind öffentlich zugänglich und sollten von Passanten genutzt werden. Zusätzlich sind noch einige Lager- und Technikbereiche angelegt, der größte davon im Bereich der Kirche neben dem Lift.

Die meisten Türen, vor allem in den äußeren Bereichen, sind aus Glas, um hier einen möglichst großen Anteil an natürlichem Licht durchlassen zu können.



M 1:1000



- Wegesystem** 
- Erschließung vertikal** 
- Sanitärbereiche** 
- Technik/Lager** 
- Permanente Ausstellung** 
- Temporäre Ausstellung** 

KAVERNEN - GESTALTUNG

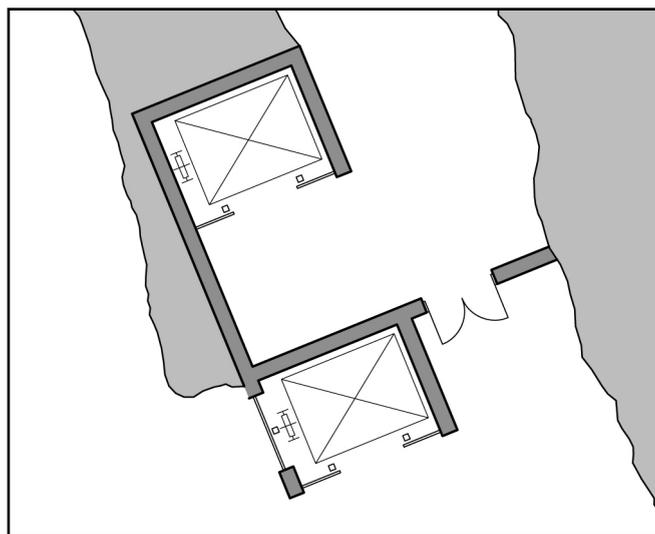
Die Gestaltung der Kavernen folgt im Grunde genommen zwei Hauptkonzepten: einem Raum-im-Raum-Prinzip für die Ausstellungsbereiche, Lager und technische Räume und eine Lösung, in der der Fels sichtbar bleibt, wie in den Erschließungsbereichen.

Der grüne Bereich bildet die Erschließungszone, in der der Charakter der Kavernen durch möglichst geringes Eingreifen erhalten bleibt. Die wichtigsten Verbindungen sind hier die Ost-West-Achse durch den Hügel und der erste Lift, mit dem man an die Nordseite der Skeppsholmskyrkan gelangt. Die Versorgungsleitungen werden hier sichtbar entlang der Decke geführt, entlang dieser können auch Leuchten angebracht werden.

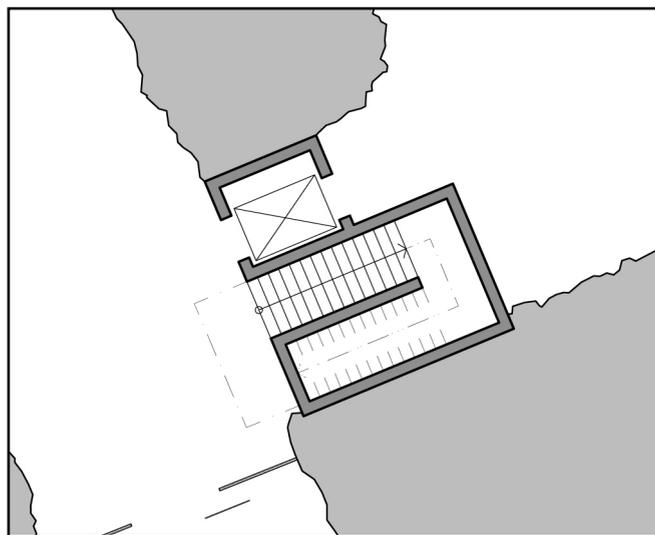
Auf der Nordseite der Kavernen befindet sich der Teil, der für das Ostasiatische Museum bestimmt ist (braun/rot). Dieser wird, wie auf der nächsten Seite erläutert, nach einem Raum-im-Raum Konzept angelegt, um die erforderlichen Bedingungen (Heizung, Feuchteschutz) für den Museumsbetrieb zu gewährleisten. Die Nordwestseite ist für einen kleinen Shop und einen zusätzlichen Ausgang vorgesehen, sowie einem kleinen Bereich zu Lagerzwecken. Der restliche Teil wird das ganze Jahr über vom Ostasiatischen Museum als Ergänzung zur Ausstellung im Zeughaus darüber verwendet. Das Zeughaus ist durch den Lift und die Stiegen (Lift 2) von den Höhlen aus zu erreichen.

Die blauen Bereiche sind für temporäre Ausstellungen gedacht, die vom Architektur- und vom Modernen Museum, sowie von der Kunsthochschule organisiert werden. Deshalb ist auch die Öffnung und Schließung dieser Bereiche abhängig vom Angebot und Bedarf dieser Einrichtungen. Der westliche Teil kann bei Nichtnutzung als Seminar- oder Vorführraum verwendet werden.

Von den Lager- und Technikräumen, sowie den Sanitärbereichen (violett) ist der südöstliche längliche Bereich neben dem ersten Lift als Lagerraum für den Bedarf der Skeppsholmskyrkan vorgesehen, aus welchem Grund auch ein Teil des Lifts als Lastaufzug ausgeführt ist.

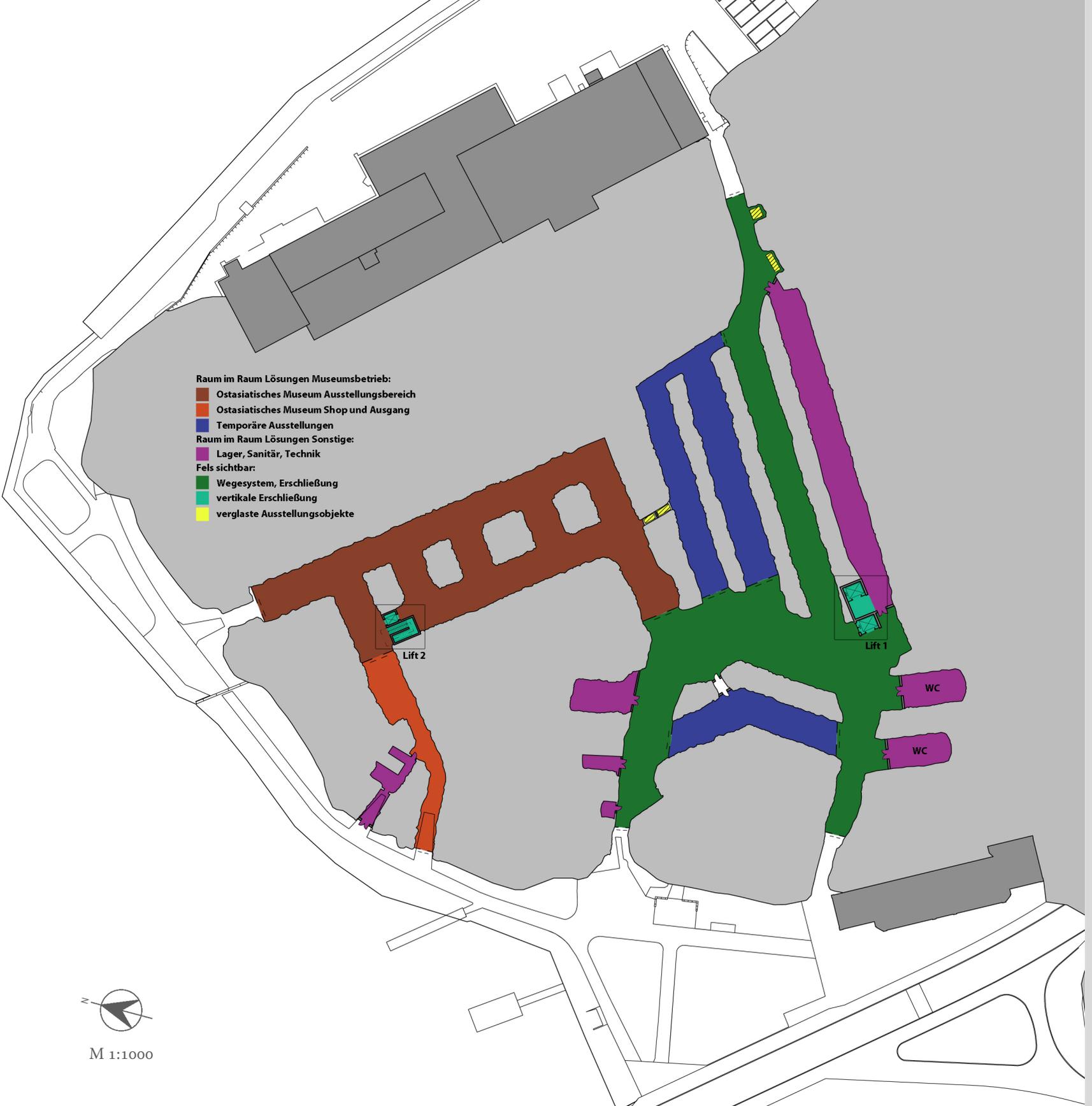


LIFT 1 (ZUR SKEPPSHOLMSKYRKAN) M 1:200
1 LASTAUFZUG (OBEN) UND 1 PERSONENAUFZUG (UNTEN)



LIFT 2 (ZUM OSTASIATISCHEN MUSEUM) M 1:200
1 PERSONENAUFZUG UND EINE TREPPE

- Raum im Raum Lösungen Museumsbetrieb:**
- Ostasiatisches Museum Ausstellungsbereich
 - Ostasiatisches Museum Shop und Ausgang
 - Temporäre Ausstellungen
- Raum im Raum Lösungen Sonstige:**
- Lager, Sanitär, Technik
- Fels sichtbar:**
- Wegesystem, Erschließung
 - vertikale Erschließung
 - verglaste Ausstellungsobjekte



M 1:1000

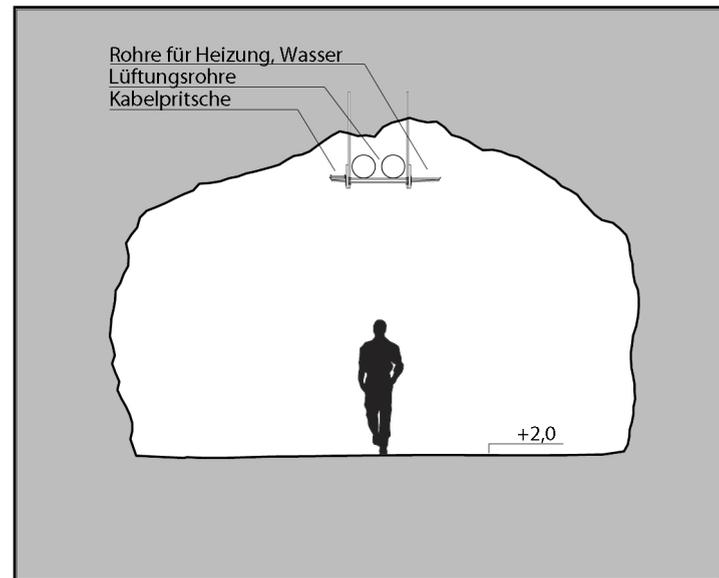
TUNNEL - AUSFÜHRUNG

Die Innengestaltung der Kavernen wird hauptsächlich auf zwei Arten ausgeführt. Die öffentlichen Bereiche wie die Erschließungszonen, die keine besonderen Anforderungen an starken Feuchteschutz oder Klimatisierung erfordern, werden auf minimalistische Weise gestaltet, indem der Fels den jetzigen Charakter behält und so die Struktur der Kavernen in ihrer unmittelbarsten Weise erfahren werden können. Die Versorgungsleitungen werden sichtbar entlang der Decke angebracht, um den Eingriff auch klarzumachen. Da der Boden jetzt schon relativ flach ist, ist es auch nicht notwendig, hier einen starken Eingriff vorzunehmen.

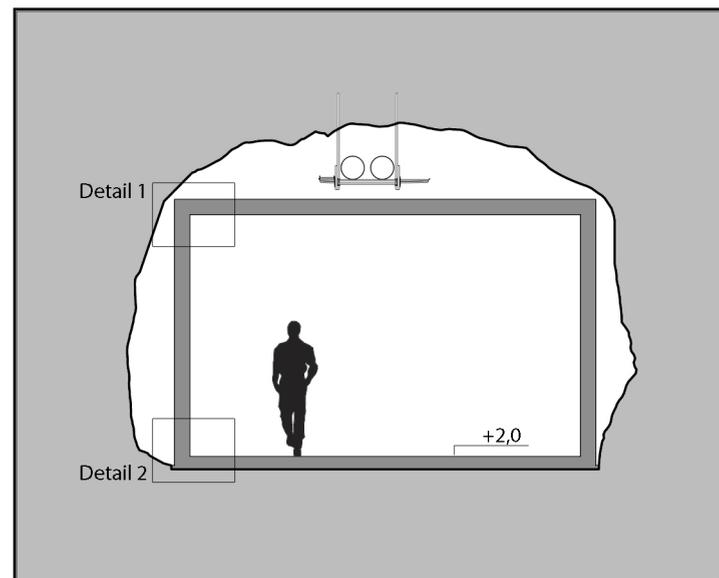
Die zweite Art ist eine Art Raum-im-Raum-Lösung, bei der in die Kavernenstruktur eine durch Rahmenbauweise getragene Boxenkonstruktion eingefügt wird, um die klimatischen und feuchtetechnischen Voraussetzungen zu schaffen, hier einen Museumsbetrieb zu ermöglichen. Das Niveau des Höhlenbodens in diesen Bereichen wird leicht verringert, um den neuen Fußboden auf das Niveau der restlichen Kavernen zu bringen. Verkleidet wird der Innenraum sowohl im Boden- als auch im Wand- und Deckenbereich mit Dielen aus Eiche, was auch eine der Hauptholzsorten auf der Insel ist, die geölt und verklebt werden. An der Wand werden sie vertikal angeordnet und an Boden und Decke längs entlang der Ausdehnung der Höhlenstruktur. An geeigneten Stellen wird die tragende Struktur im Fels verankert, um eine ausreichende Standsicherheit zu gewährleisten.

Die technischen Leitungen können ohne Probleme an der Außenseite geleitet werden und an den für Heizung, Lüftung und Licht benötigten Stellen wird die Struktur durchbrochen.

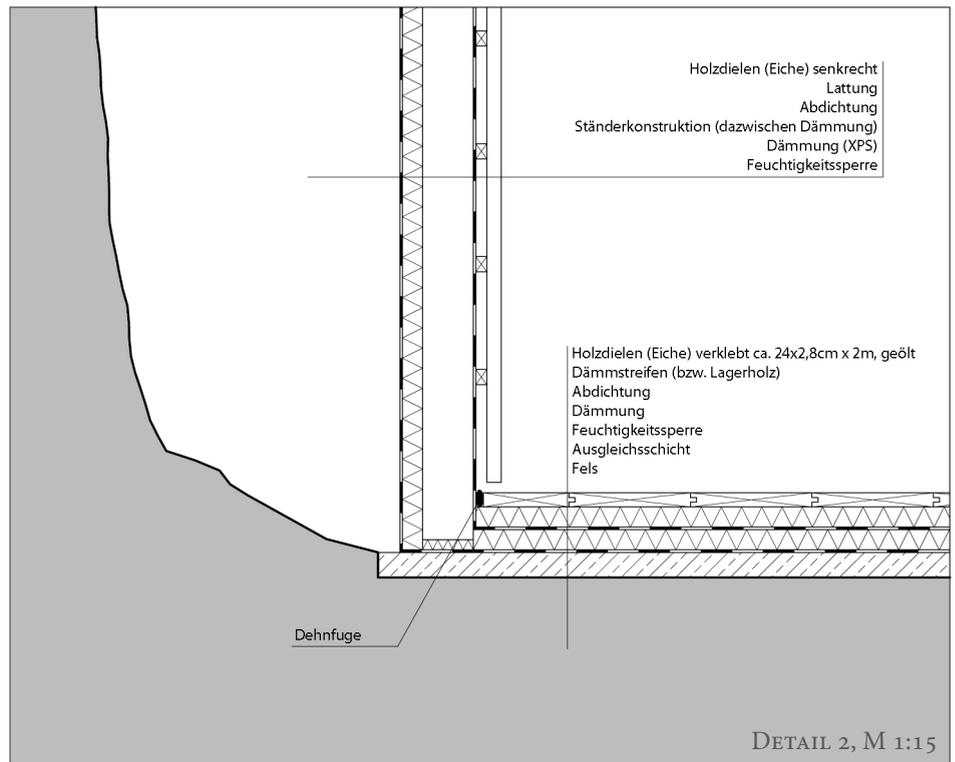
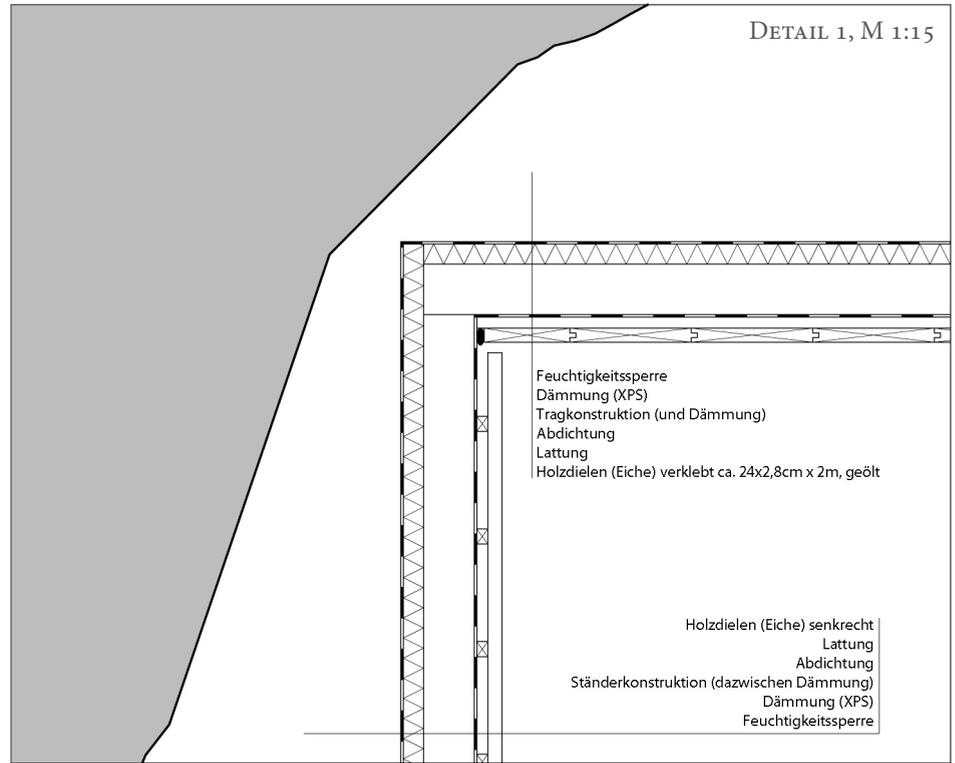
Die errichteten Massivwände werden aus auf der Insel schon häufig verwendeten roten Ziegeln gebaut, die in den Schachtbereichen, wie bei den Liften, durch Betonkonstruktionen ersetzt werden.



TUNNEL SCHNITT 1, M 1:100
ÖFFENTLICHE BEREICHE, HAUPTWEGESYSTEM
OHNE ZUSÄTZLICHE KLIMATISIERUNG

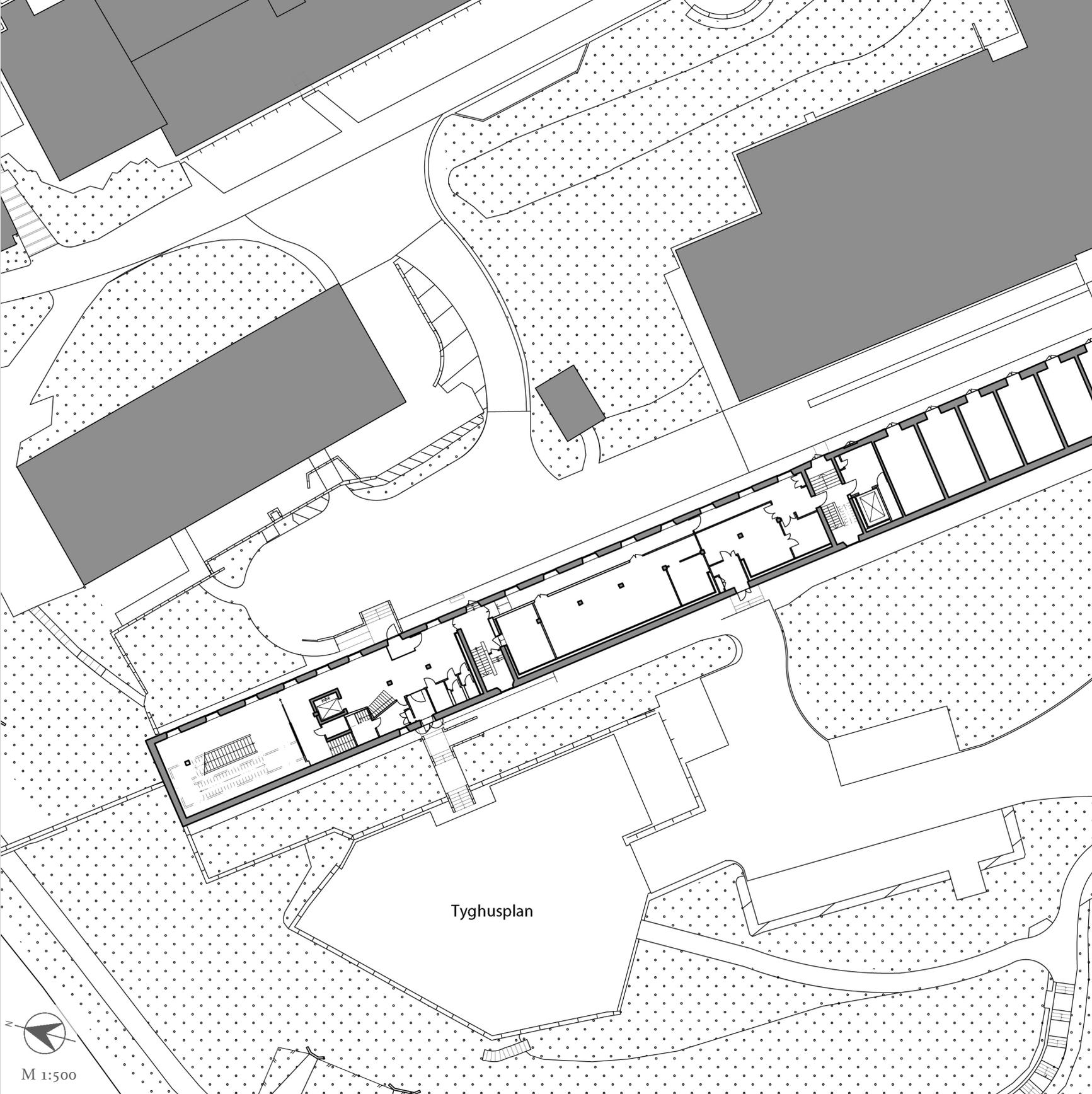


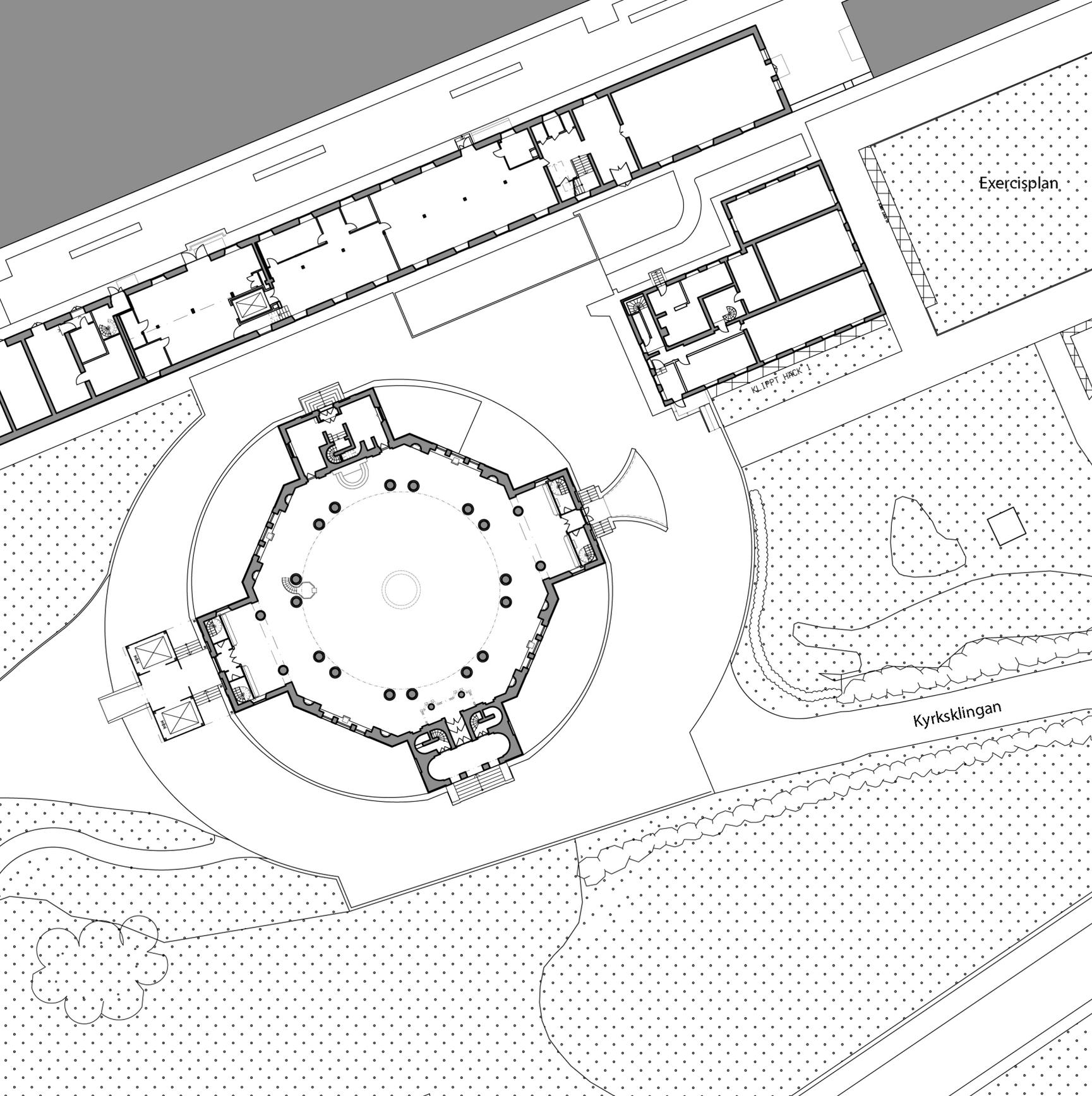
TUNNEL SCHNITT 2, M1:100
PERMANENTE, TEMPORÄRE AUSSTELLUNGEN, LAGER
KLIMATISIERT UND GEGEN FEUCHTIGKEIT GESCHÜTZT



Tyghusplan

M 1:500

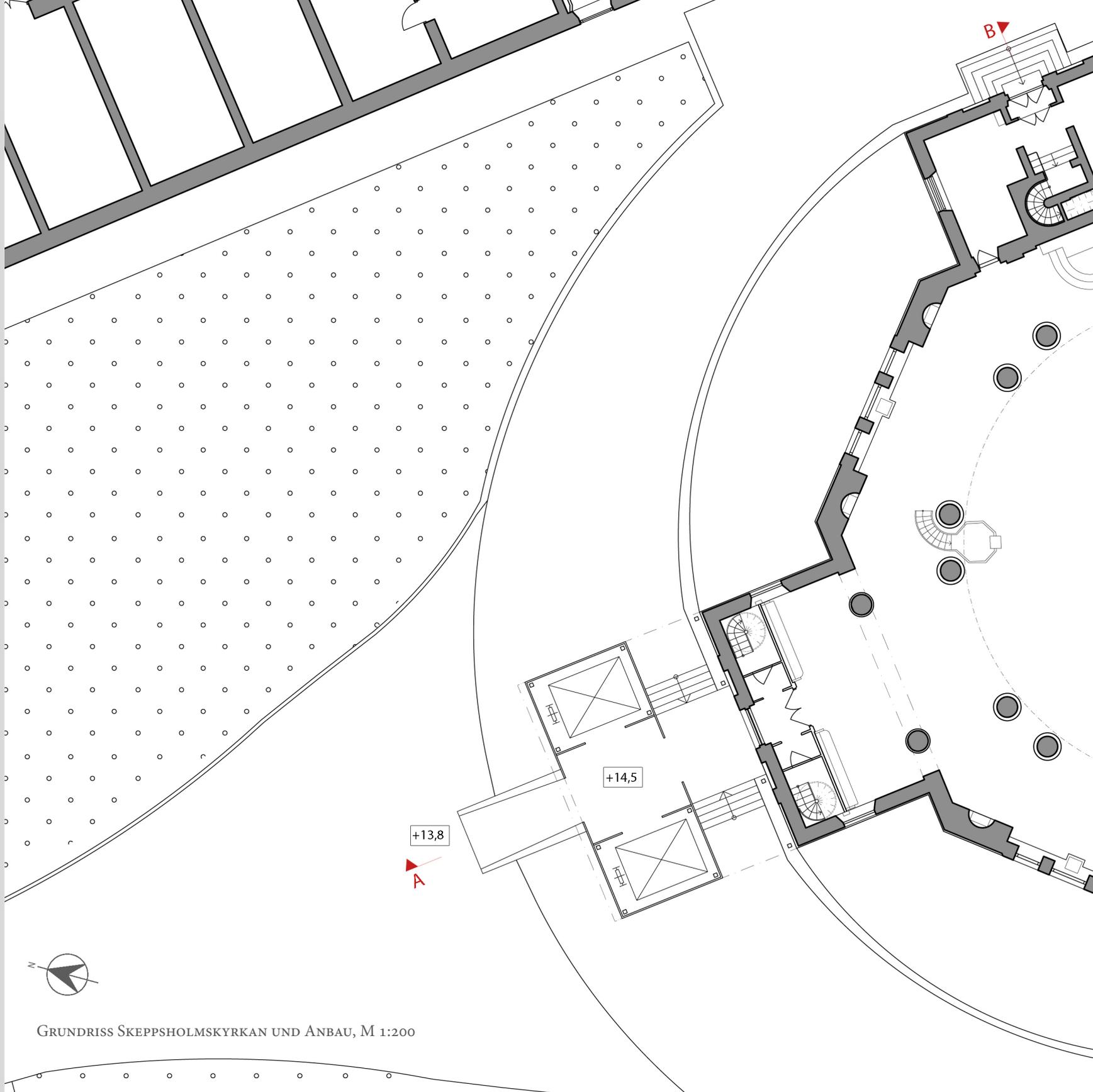


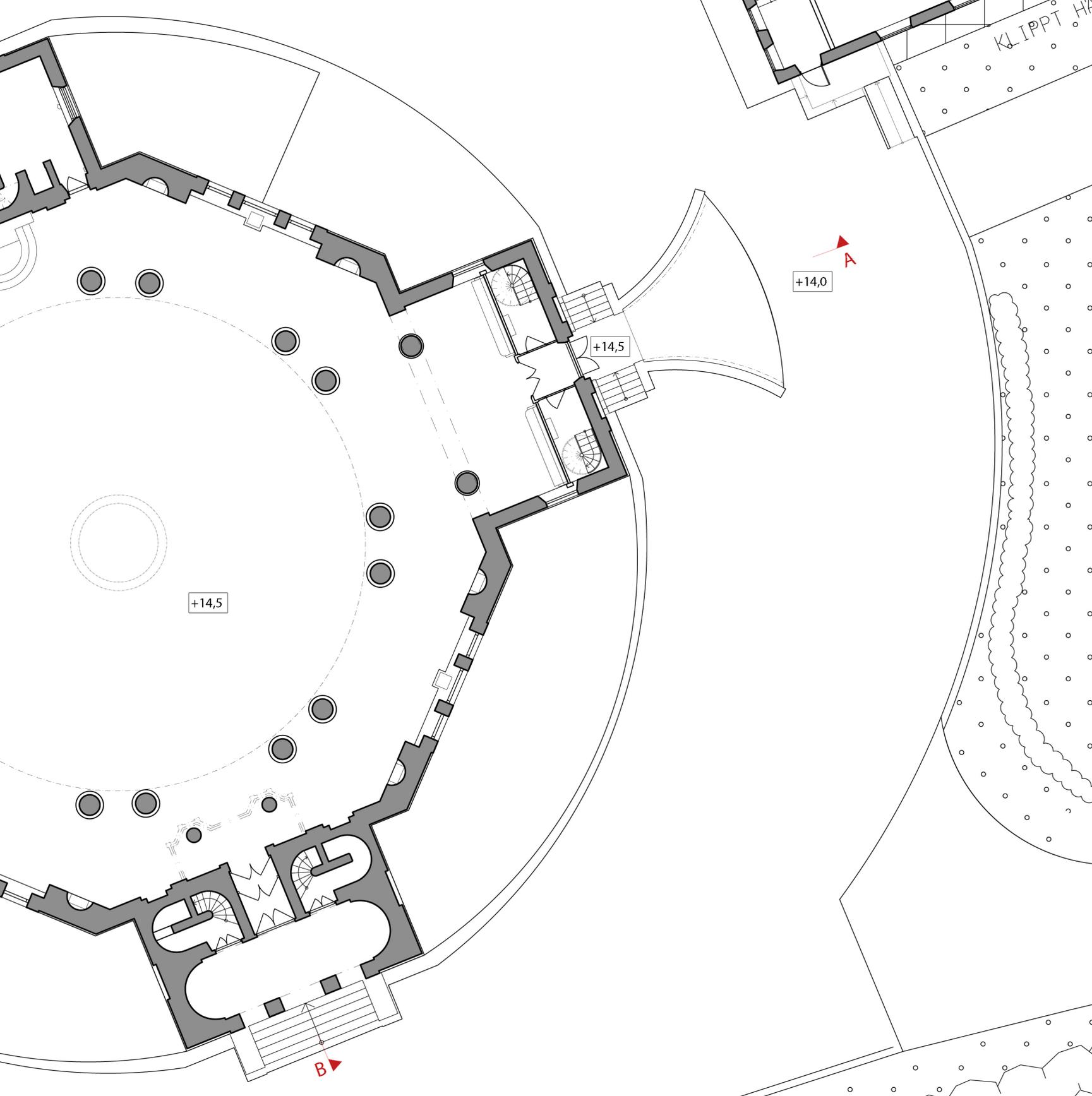


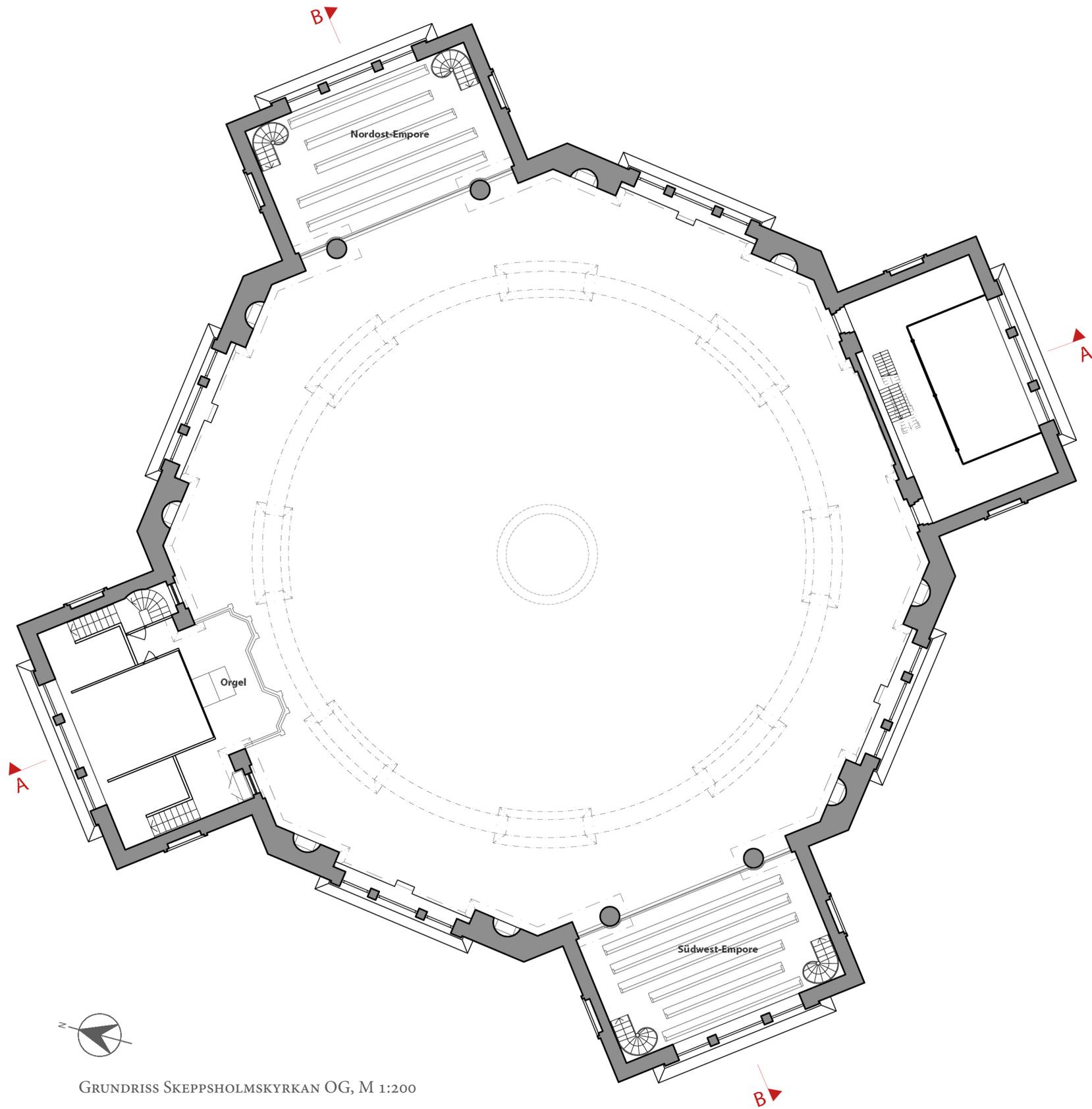
Exercisplan

KLIPPT HURK!

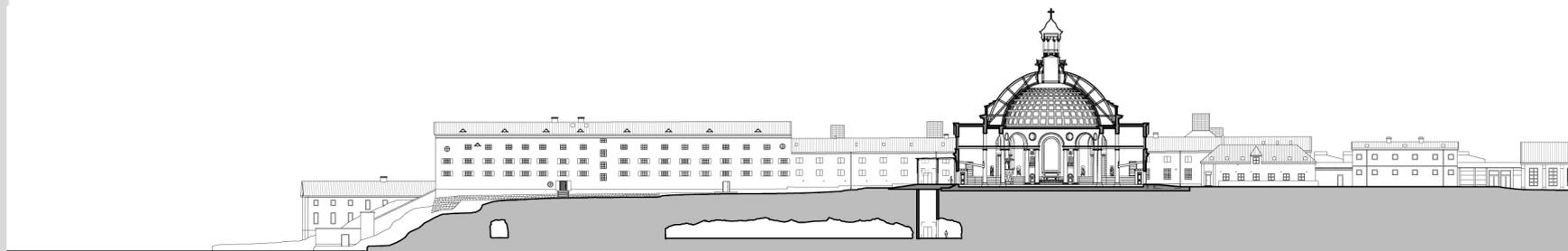
Kyrksklingan





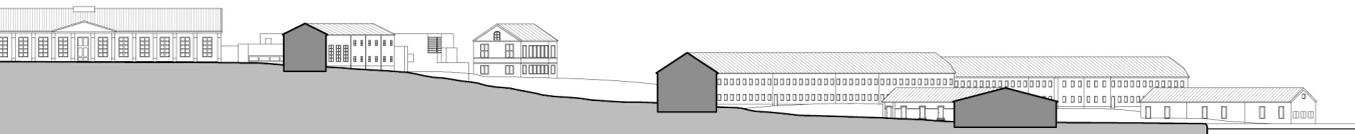




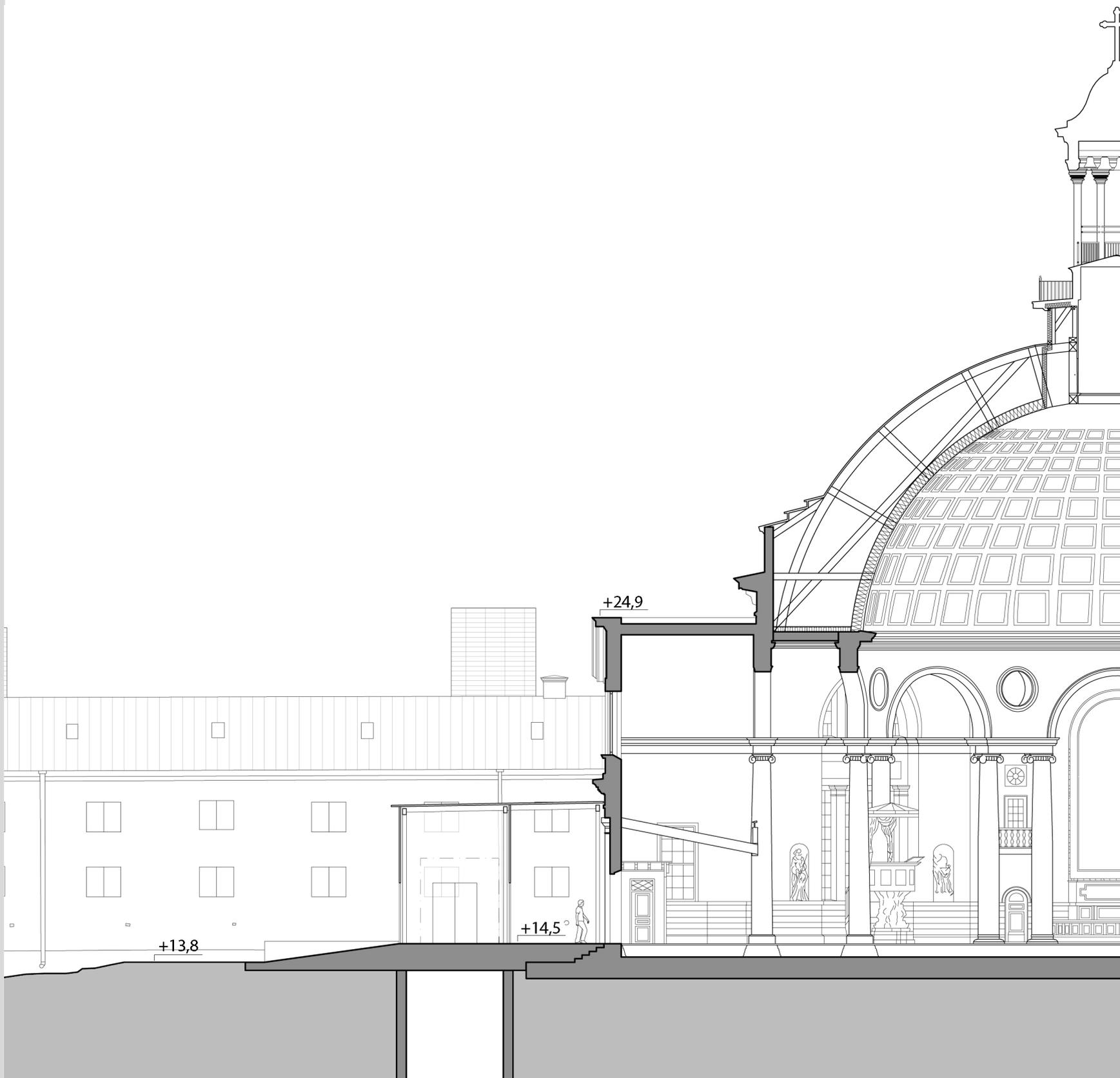




SCHNITT A-A, M 1:500

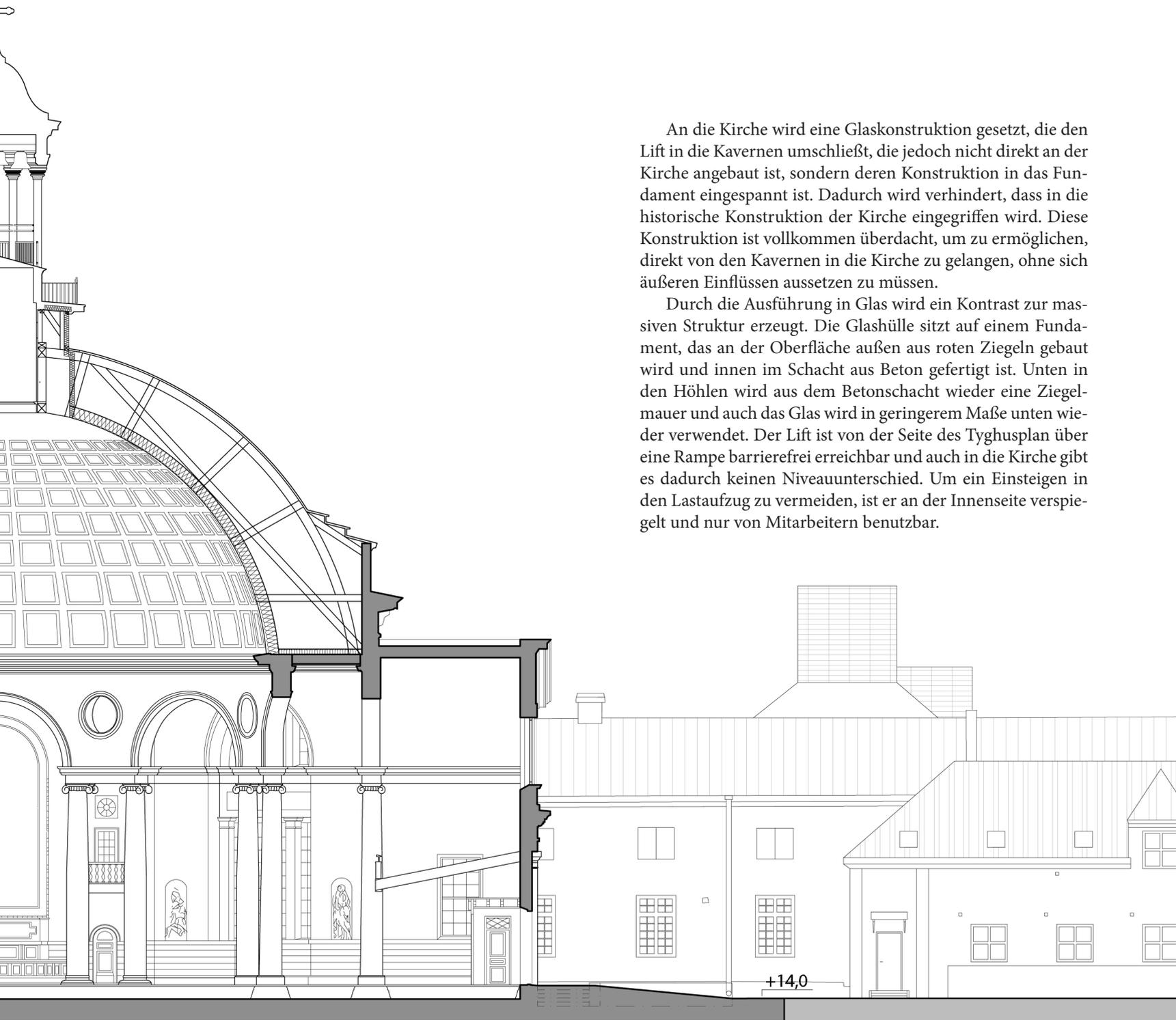


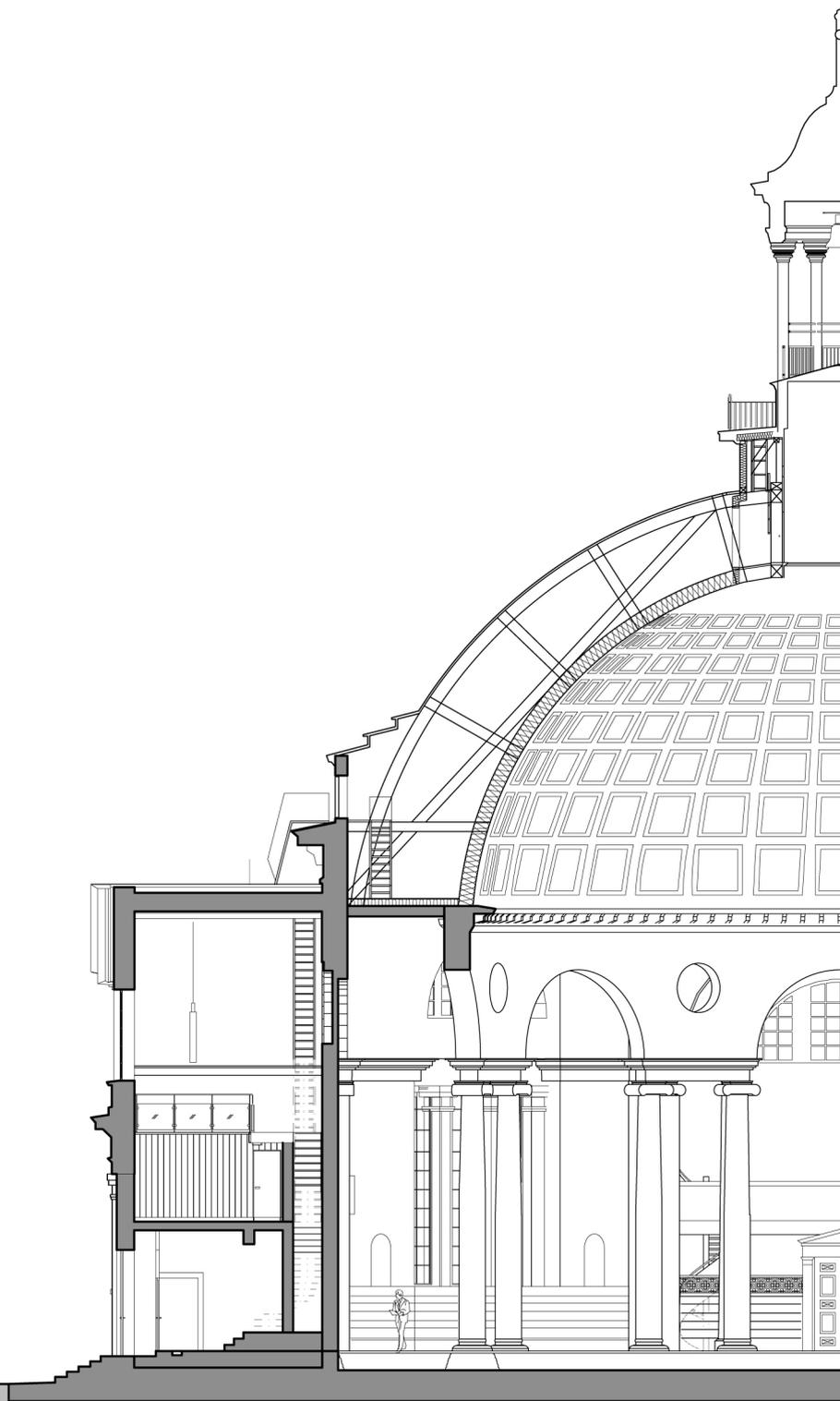
SCHNITT A-A, M 1:1500

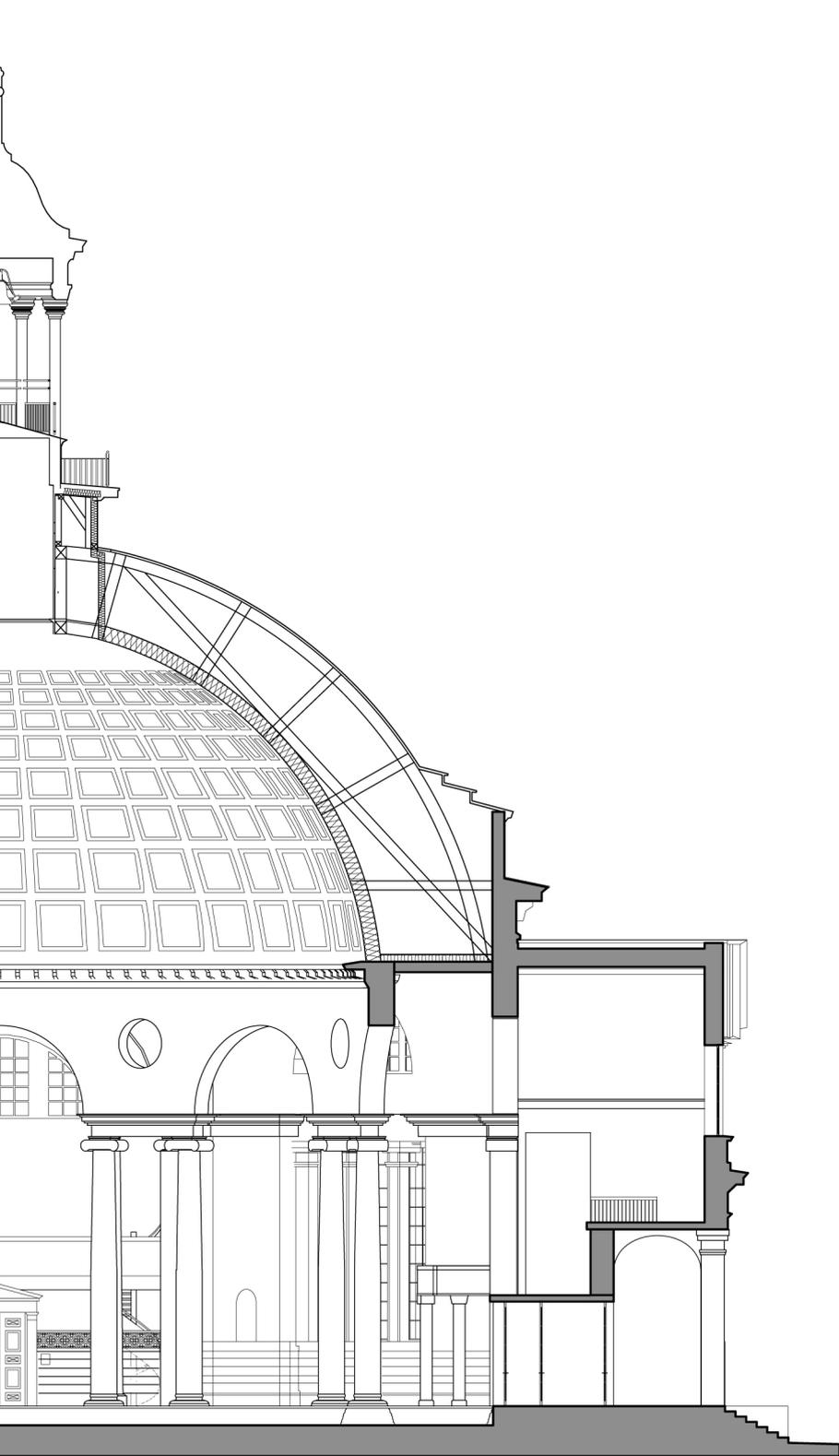


An die Kirche wird eine Glaskonstruktion gesetzt, die den Lift in die Kavernen umschließt, die jedoch nicht direkt an der Kirche angebaut ist, sondern deren Konstruktion in das Fundament eingespannt ist. Dadurch wird verhindert, dass in die historische Konstruktion der Kirche eingegriffen wird. Diese Konstruktion ist vollkommen überdacht, um zu ermöglichen, direkt von den Kavernen in die Kirche zu gelangen, ohne sich äußeren Einflüssen aussetzen zu müssen.

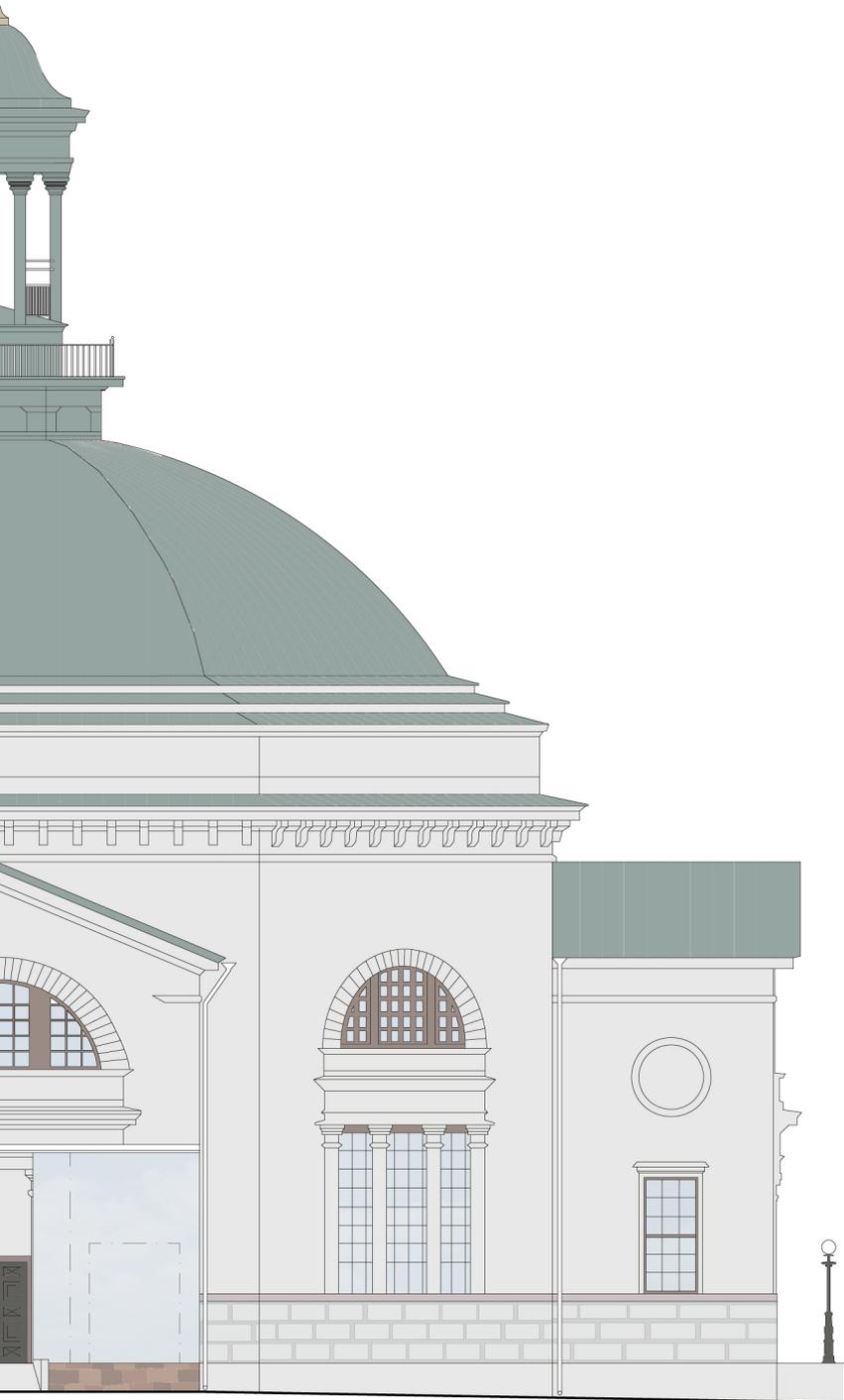
Durch die Ausführung in Glas wird ein Kontrast zur massiven Struktur erzeugt. Die Glashülle sitzt auf einem Fundament, das an der Oberfläche außen aus roten Ziegeln gebaut wird und innen im Schacht aus Beton gefertigt ist. Unten in den Höhlen wird aus dem Betonschacht wieder eine Ziegelmauer und auch das Glas wird in geringerem Maße unten wieder verwendet. Der Lift ist von der Seite des Tyghusplan über eine Rampe barrierefrei erreichbar und auch in die Kirche gibt es dadurch keinen Niveauunterschied. Um ein Einsteigen in den Lastaufzug zu vermeiden, ist er an der Innenseite verspiegelt und nur von Mitarbeitern benutzbar.







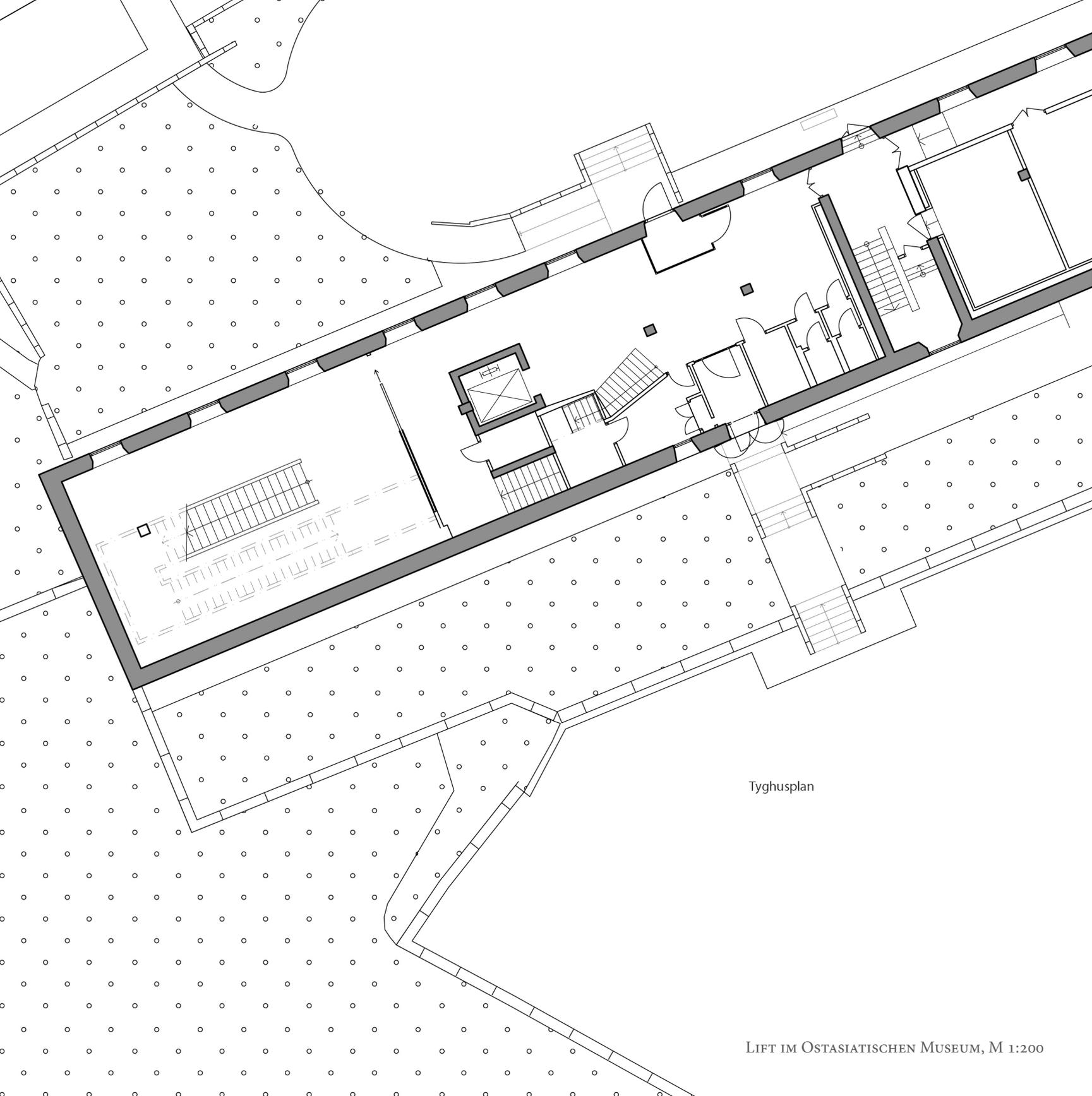




ANSICHT NORDWEST, M 1:200



BLICK VOM NORDEWESTEN AUF SKEPPSHOLMSKIRCHE UND HÖGVAKTEN

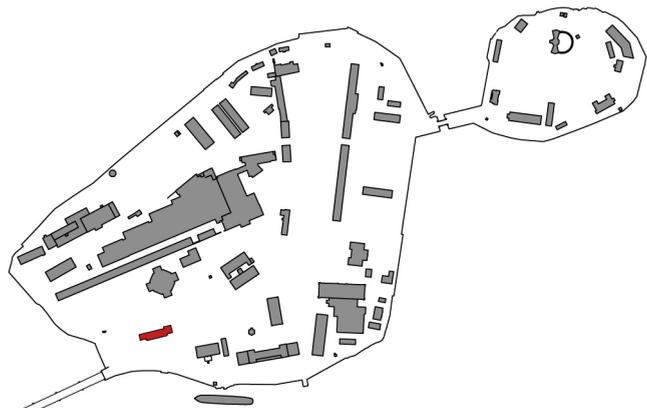


Tyghusplan

LIFT IM OSTASIATISCHEN MUSEUM, M 1:200

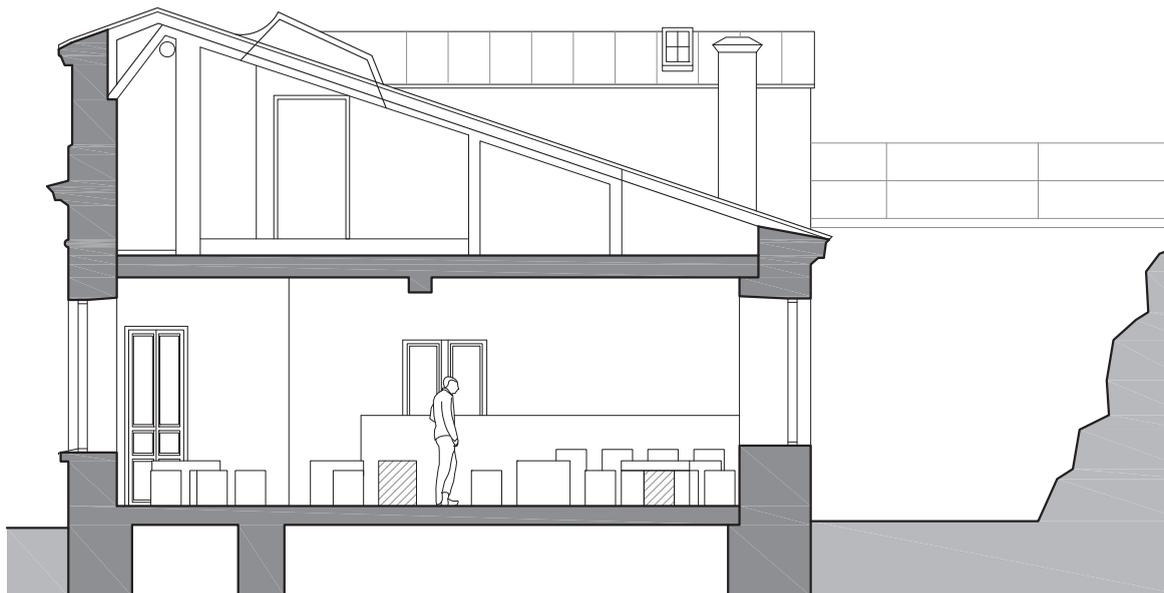
HÖGVAKTEN - EINRICHTUNG ALS CAFÉ

106

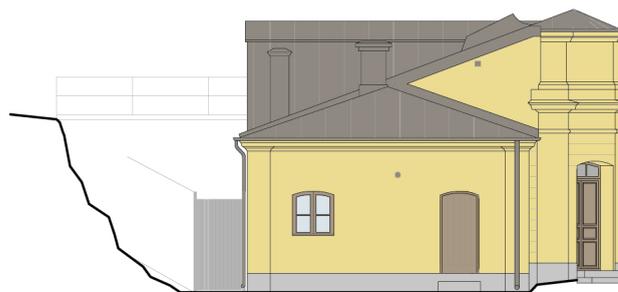
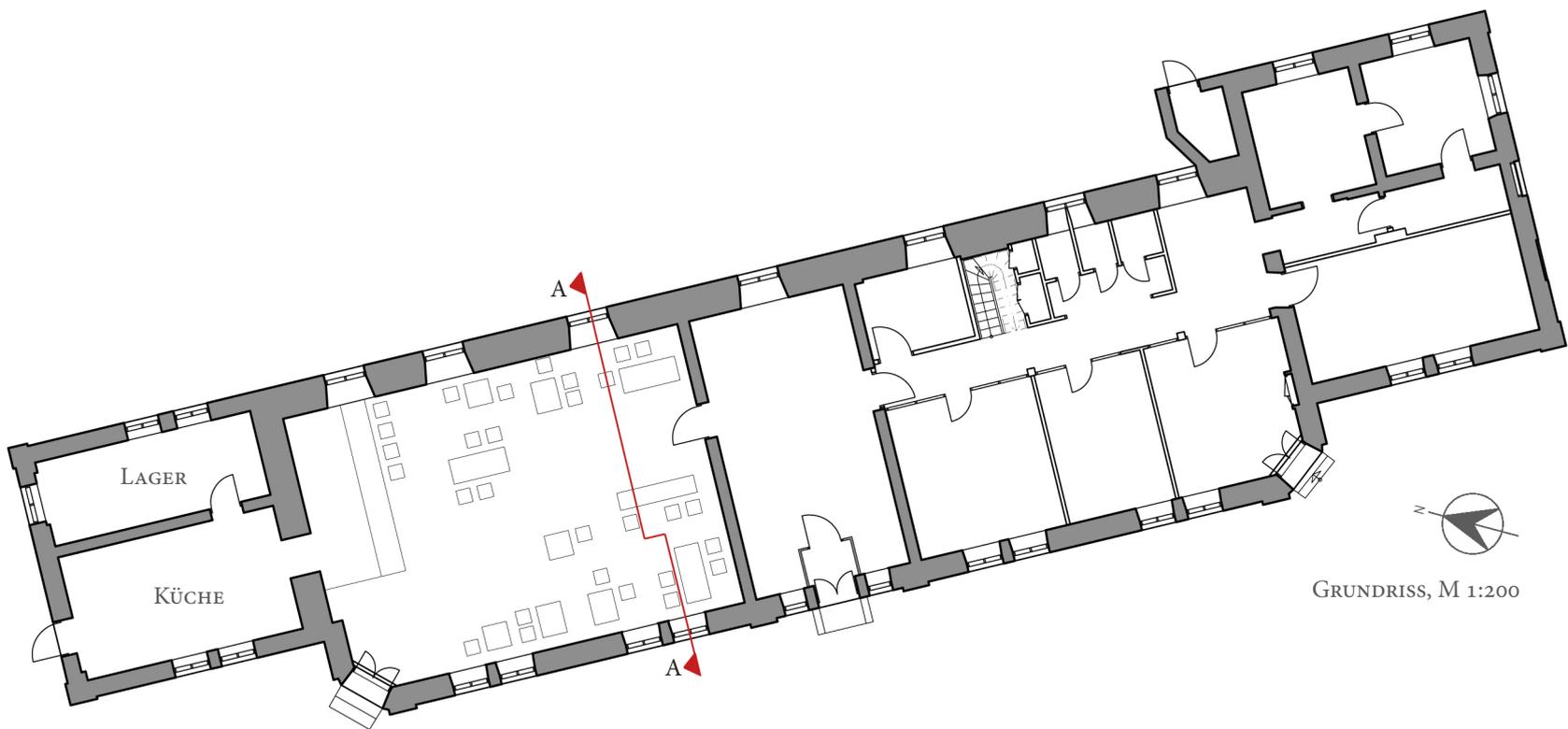


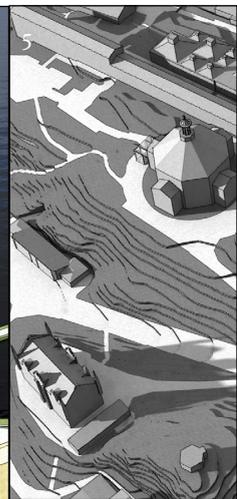
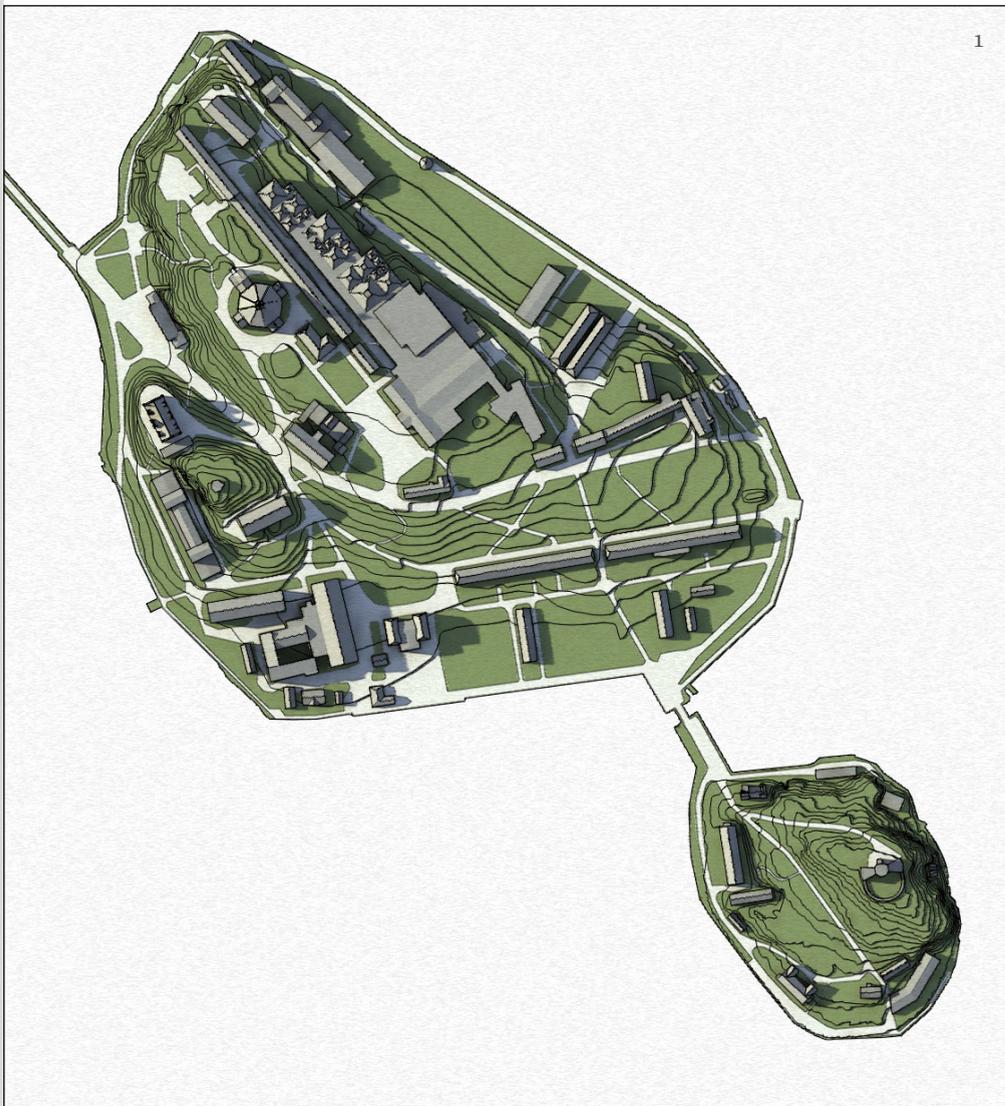
Das Högvakten-Gebäude, das jetzt ausschließlich Büros beherbergt, wird an der Nordseite im Erdgeschoss in ein Café umgebaut, wofür sich die Lage direkt nach der Brücke und am Haupteingang der Höhlen perfekt anbietet. Durch die Tatsache, dass es direkt am Batteriparken liegt, bietet sich die Freifläche im Sommer als Sitzgarten an, um diesen Platz belebter zu machen. Die Erscheinung des alten Gebäudes soll nicht sichtlich berührt werden, nur innen wird im Grundriss „aufgeräumt“, um eine offenere Struktur zu schaffen. Erschlossen wird das Café durch den Eingang an der Nordwestseite, sowie dem Haupteingang in der Mitte an der Westseite, der so als Eingangsbereich für Café und Büros dient.

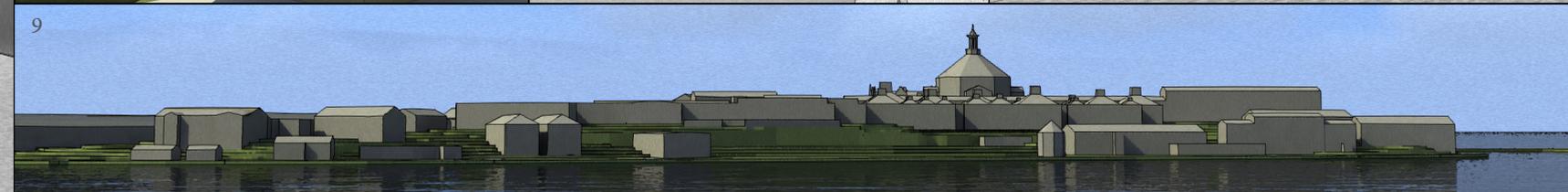
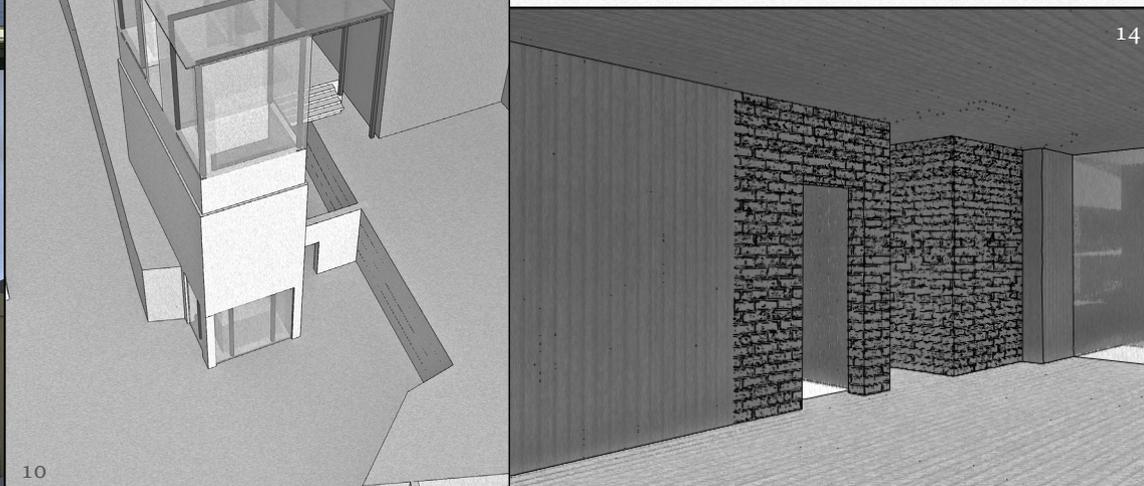
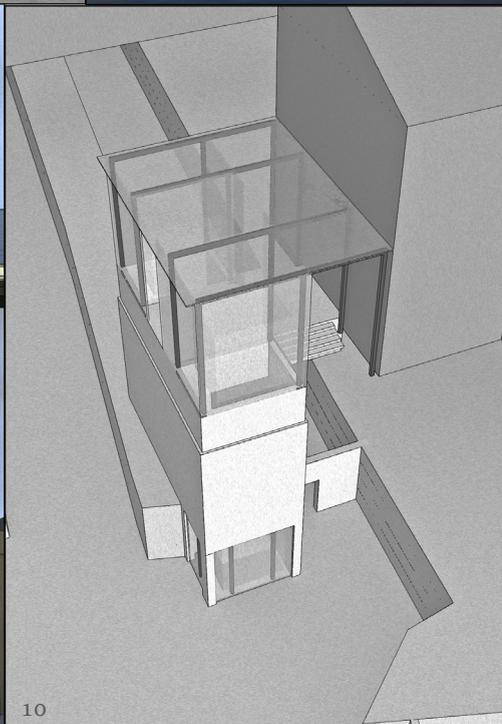
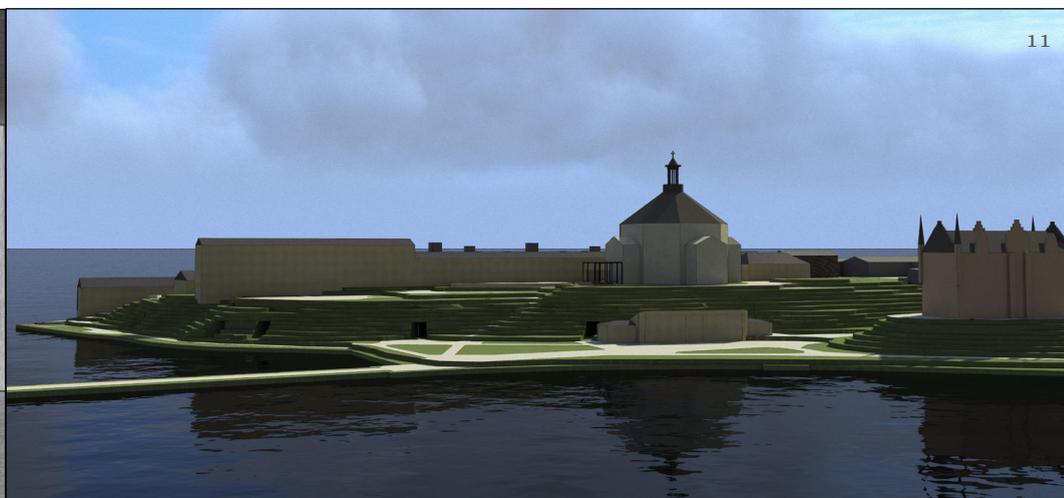
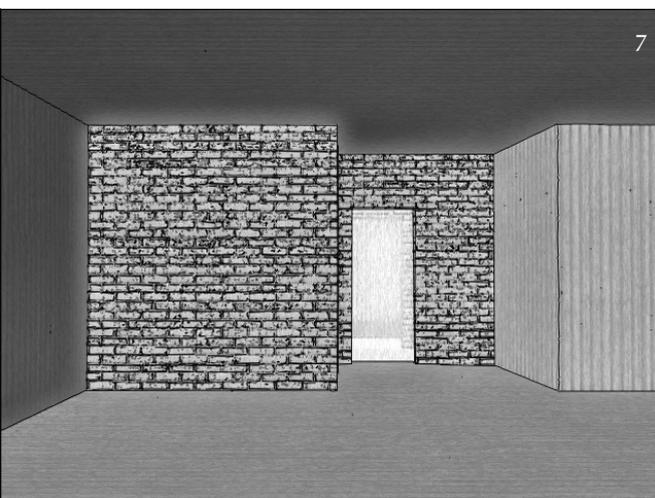
Das Café soll sehr funktionell ausgestattet sein, dadurch wird der Charakter des Gebäudes hervorgehoben und in seiner ehemaligen Wichtigkeit als Empfangshaus für Skeppsholmen wieder erfahren.



SCHNITT A-A, M 1:100







1_ÜBERSICHT SKEPPSHOLMEN UND KASTELLHOLMEN / 2_SKEPPSHOLMEN GESEHEN VON SKEPPSHOLMSBRON
 3_FLUGBILD MODERNES MUSEUM-SKEPPSHOLMSKYRKAN / 4_LIFT 1 IN KAVERNEN / 5_ AMIRALITETSHUSET UNS KIRCHE VON OBEN
 6_BLICK VON NORDWESTEN / 7_LIFT 2 MUSEUMSSEITE / 8_KAVERNENEINGANG NEBEN HÖGVAKTEN / 9_ANSICHT VON OSTEN / 10_AUFBAU LIFT 1
 11_BLICK VON WESTEN / 12_BLICK VOM SÜDOSTEN / 13_ANSICHT VON WESTEN / 14_ LIFT 2 AUF DER EINGANGS-SHOP-SEITE





LITERATURVERZEICHNIS

BÜCHER:

Wollin, Nils G: Skeppsholmen under 300 år. Skeppsholmens, Kastellholmens och Galarvarvets bebyggelsehistoria, Stockholm 1971

Andersson, Henrik O/Bedoire Fredrik: Stockholm architecture and townscape, Stockholm 1988

Wollin, Nils G: Skeppsholmskyrkan eller Karl Johans kyrka i Stockholm och dess föregångare. konsthistoriskt inventarium, Stockholm 1942

Hultin, Olof/Johansson, Bengt Oh/Mårtelius, Johan/Waern, Rasmus: The Complete Guide to Architecture in Stockholm, Stockholm 1998

Roth, Thomas: Fredrik Blom. Karl Johans arkitekt, Stockholm 2009

Arkitekturmuseet Stockholm (Hg.): Rafael Moneo byggnader och projekt 1973-93, Stockholm 1993

Moneo, Rafael/Mårtelius, Johan: Modern Museum and Swedish Museum of Architecture in Stockholm, Stockholm 1980

Länsstyrelsen i Stockholms Län (Hg.): Nationalstadsparken - Mål och riktlinjer för skötsel av park och natur, Stockholm 1999

Stadsbyggnads Kontoret (Hg.): Nationalstadsparkens ekologiska infrastruktur, Stockholm 1997

Andersson, Magnus: Stockholm's Annual Rings: A glimpse into the development of the City, Stockholm 1998

BROSCHÜREN/PUBLIKATIONEN:

Nilsson, Staffan: En flytig man (Artikel aus der Zeitschrift Kulturvärden 1995:3), Stockholm 1995

Roth, Thomas: Karl Johans kyrka på Skeppsholmen (Artikel aus der Zeitschrift Kulturvärden 1995:3), Stockholm 2001

Statens Fastighetsverk (sfv): Förstudie. Nobelmuseum på Skeppsholmen, Stockholm 2007

Statens Fastighetsverk (sfv): Förvaltningsprogram för Skepps- och Kastellholmarna, Stockholm 2007

HOMEPAGES

Statens Fastighetsverk - SFV: <http://www.sfv.se/>

Stockholms Sjögård:
<http://www.sjogard.se/omrade/skeppskastellh.htm>

Stockholms Stad: www.stockholm.se/

Stockholmskällan: www.stockholmskallan.se/

Die Übersetzungen der Quellen aus dem Englischen sowie aus dem Schwedischen stammen von David Reibenschuh.

Alle Fotos, außer bei Kennzeichnung, wurden ebenfalls vom Autor selbst gemacht. Die Ausgangspläne wurden größtenteils vom Statens fastighetsverk (sfv) in Stockholm bereitgestellt.

ICH MÖCHTE FOLGENDEN PERSONEN DANKEN, OHNE DIE DIE ARBEIT NICHT MÖGLICH GEWESEN WÄRE:

Als erstes danke ich natürlich Prof. Holger Neuwirth, meinem Betreuer an der TU-Graz für die freundliche und hilfreiche Betreuung, sowie Prof. Johan Mårtelius von der KTH-Stockholm für die Unterstützung während meines Aufenthaltes in Stockholm.

Weiters möchte ich noch all den Personen danken, die mir in Stockholm in irgendeiner Weise weiterhalfen, an Unterlagen zu kommen oder relevante Orte zu besichtigen. Einerseits Anna Larsdotter Peterson und Kella Naeslund, die es mir ermöglichten, die Kirche genauer anzusehen, sowie Eliane Bassi, Monika Eriksson, Eva Lindquist und Mikaela Fredriksson und dem gesamten sfv, die mir die Pläne zur Verfügung stellten, sowie einige hilfreiche Informationen übermittelten.

Zum Schluss natürlich auch noch ein großes Dankeschön an meine Kollegen Davide Barbieri und Reinhard Unterpertinger, deren Hilfe ebenfalls sehr wichtig war, sowie Christian Lundberg für die Übersetzungshilfe.