

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 33/34 (1899)
Heft: 11

Artikel: Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser
Autor: Junk, C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-21391>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.04.2026

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

INHALT: Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser. III. — Der Schiffs-Kanal vom Thunersee bis Interlaken, die damit zusammenhängenden Anlagen und öffentlichen Werke. I. — Saugpumpenbagger mit Sammelbehälter. — Miscellanea: Ueber die Anordnung der Diagonalen eiserner Fachwerkbrücken. Elektrisch betriebener Krahn von 150 t Tragfähigkeit. Die neuen Oberbau-Systeme der elektrischen Strassenbahnen im Innern der Städte. Zugwiderstand schnellfahrender Eisenbahnzüge auf gerader Bahn.

Eine 5000kerzige elektrische Glühlampe. Für eine Stiftung der deutschen Industrie anlässlich des hundertjährigen Jubiläums der technischen Hochschule in Charlottenburg. — Konkurrenzen: Neubau für eine Schule der schönen Künste und eine Primarschule in Genf. — Litteratur: Eingegangene literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser.

Von Baurat C. Junk in Charlottenburg.

III.

Derselben Epoche entstammt das 1895 von *Messel & Altgelt* für die „Berlin-Luckenwalder Wollwarenfabrik“ erbaute Geschäftshaus „Krausenstrasse 40“ (am Dönhofsplatz) (Fig. 9-11). Das an der Vorderfront nur 8,50 m breite, nach hinten sich erweiternde Grundstück trägt auf dem hinteren Ende ein Warenlagergebäude, zu welchem eine Durchfahrt notwendig war.

Das streng nach den Forderungen des Bauprogrammes durchgeführte Vordergebäude enthält Mietläden im Erd- und I. Obergeschoss, Geschäftsräume des Besitzers im II. Obergeschoss und im III. und IV. die Wohnung desselben. Die zulässige Bauhöhe (22 m) konnte nicht ausgenützt werden, und damit das Gebäude nicht nach Umbau des rechten Nachbarhauses zwischen beiden Nachbargebäuden eingeklemt erscheine, sah sich der Architekt genötigt, den Schmuckgiebel hochzuziehen und ihn mit einer Statue zu krönen. Das auf unserem Bilde (Fig. 11 S. 100) linksseitige Haus ist schon früher von *Techow & Dietrich* erbaut (S. B. B. Abb. 106).

Im Jahre 1896 kamen einige Kauf- und Warenhäuser zur Ausführung auf Grundstücken, welche zwar günstig gelegen, aber bis dahin zu derartigen Zwecken insofern als wenig geeignet angesehen wurden, weil die Möglichkeit ihrer zweckmässigen und gleichzeitig architektonischen Ausbildung in Frage stand, darunter zunächst das von *Alterthum & Zadeck* erbaute:

Warenhaus „Niederwallstrasse 37“ (Fig. 12-14, S. 98 u. 99). Das nur 7,5 m in der Fassade breite Haus ist zwar selbständig für sich, jedoch zusammenhängend mit dem: „Kleine Jägerstrasse 3-4“ gebaut, mit welchem es das in Fig. 13 dar-

Geschäftshaus Krausenstrasse 40.

Architekten: *Messel und Altgelt* in Berlin.

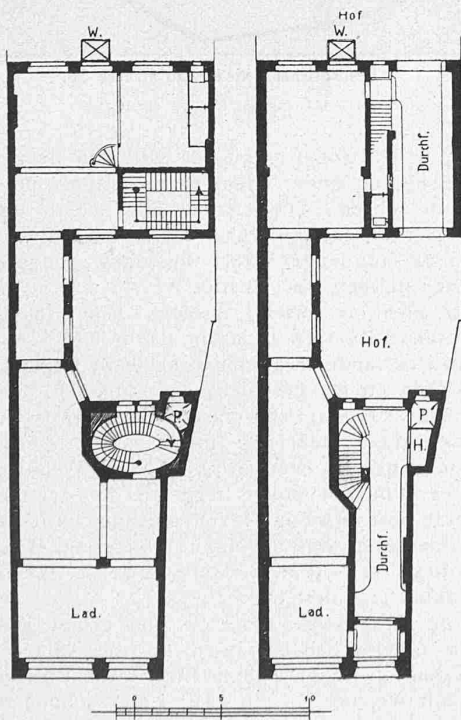


Fig. 9 u. 10. I. Obergeschoss. 1 : 400. Erdgeschoss.

Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser.



Fig. 15. Warenhaus Kurstrasse 36.

Architekten: *Alterthum & Zadeck* in Berlin.

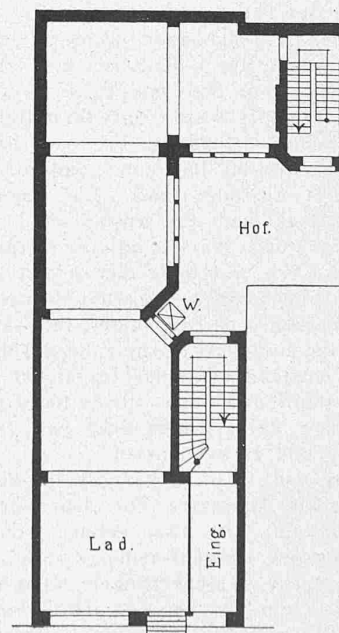


Fig. 16. Erdgeschoss-Grundriss.

1 : 300.

gestellte Eckhaus Niederwallstrasse 38 [B. B. ¹⁾ Abb. 138] umfasst. Auf dieser Abbildung erscheint links das Haus Kl. Jägerstrasse 3—4 und rechts das Niederwallstrasse 37, dessen Fassadenbildung (Fig. 12) von der Loggien-Architektur des vorgenannten (S. Teilgrundriss Fig. 14a) abgeleitet ist. Nach unserm Bilde erscheint die Fassade etwas gedrückt, jedoch ist das in der engen Niederwallstrasse in Wirklichkeit nicht auffällig, weil das Untergesims sich als Fries darstellt. Die enge Strasse erlaubte keine grössere Höhengestaltung; das Dachgeschoss dient als Lager und Werkstätte für das II. Obergeschoss.

Wie der Augenschein lehrt, ist das Haus in beiden Teilen durchaus praktisch und findet allgemeinste Anerkennung in der Geschäftswelt wie bei den mit dem Bau von Warenhäusern vertrauten Architekten. Das tritt umso mehr hervor, weil das Eckhaus Nr. 38 mit seiner aufwändigen Backstein-Architektur wenig Anklang findet, namentlich da die Anbringung angemessener Schilder dazu *zwingt*, die Pfeiler und Gesimse damit derart zu überdecken, dass von der ganzen schönen Architektur nur wenig sichtbar bleibt.

Eine ebenso günstige Beurteilung findet das mit vorstehend genannten ungefähr gleichzeitig von denselben Architekten errichtete Warenhaus „Kurstrasse 36“ (Fig. 15 u. 16). Zu einer einachsigen Lösung war die rd. 9,5 m breite Front wenig geeignet, namentlich wenn die der Strassenbreite entsprechende geringe Höhe gut ausgenützt werden sollte. Der zur Errichtung von den Hauptgeschossen nicht beanspruchte Teil des zulässigen Masses an Frontfläche, ward zur Herstellung der Dachkerker ausgenützt und damit konnten vorteilhaft zu benützende Räume beleuchtet werden; gleichzeitig wurde durch die Dachkerker eine für die Fernwirkung günstige Kennzeichnung des Gebäudes gewonnen.

(Forts. folgt.)

Der Schifffahrts-Kanal vom Thunersee bis Interlaken, die damit zusammenhängenden Anlagen und öffentlichen Werke.

Von Ingenieur *Fr. Allemann*.

I.

Unter den zahlreichen in diesem Jahrzehnt im Berner Oberlande neu geschaffenen Verkehrseinrichtungen befindet sich auch der Schifffahrtskanal, auf dem die Dampfschiffe vom obern Ende des Thunersees heute nun bis an die Westseite von Interlaken fahren können, während die Schiffe des Brienersees das Ostende durch den obern hier schiffbaren Teil der Aare erreichen. Für die Dampfschiff-Gesellschaft des Thuner- und Brienersees wurde die Herstellung einer ununterbrochenen Schiffsverbindung bis nach Interlaken zu einer Lebensfrage, als der Bau einer linksufrigen Thunerseebahn in sicherer Aussicht stand. Das schon vor vielen Jahren gehegte Projekt kam zur Ausführung.

Welche Bedeutung eine ununterbrochene Schiffsverbindung zwischen Thun und Interlaken neben der Bahn für die Hebung des oberländischen Fremdenverkehrs und für die Entwicklung seines Mittelpunktes Interlaken im besonderen zur Folge hatte, ist leicht zu erfassen.

Allerdings entstand ein scharf geführter Konkurrenzkampf zwischen Schiff und Bahn. Beide Beförderungsmittel haben ihre Vorzüge, beide tragen dazu bei, den Fremdenverkehr zu heben und zu erleichtern.

Wer in Eile und Hast, in kurz bemessener Frist die Landschaftsbilder am Thunersee vor sich vorüber ziehen lassen will, wem für die Abwicklung von Geschäften wenig Zeit zugemessen, erreicht seinen Zweck schneller mit der Bahn und braucht in Scherzlingen nicht umzusteigen. Wer aber den Reiz der ganzen See- und Gebirgslandschaft mit dem steten Wechsel der Bilder in Form und Farbe in

¹⁾ *Berlin und seine Bauten*. Verlag von Wilh. Ernst & Sohn in Berlin, Wilhelmstr. 90. Geheftet 2 Bände 60 M., gebd. 72 M.

Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser.

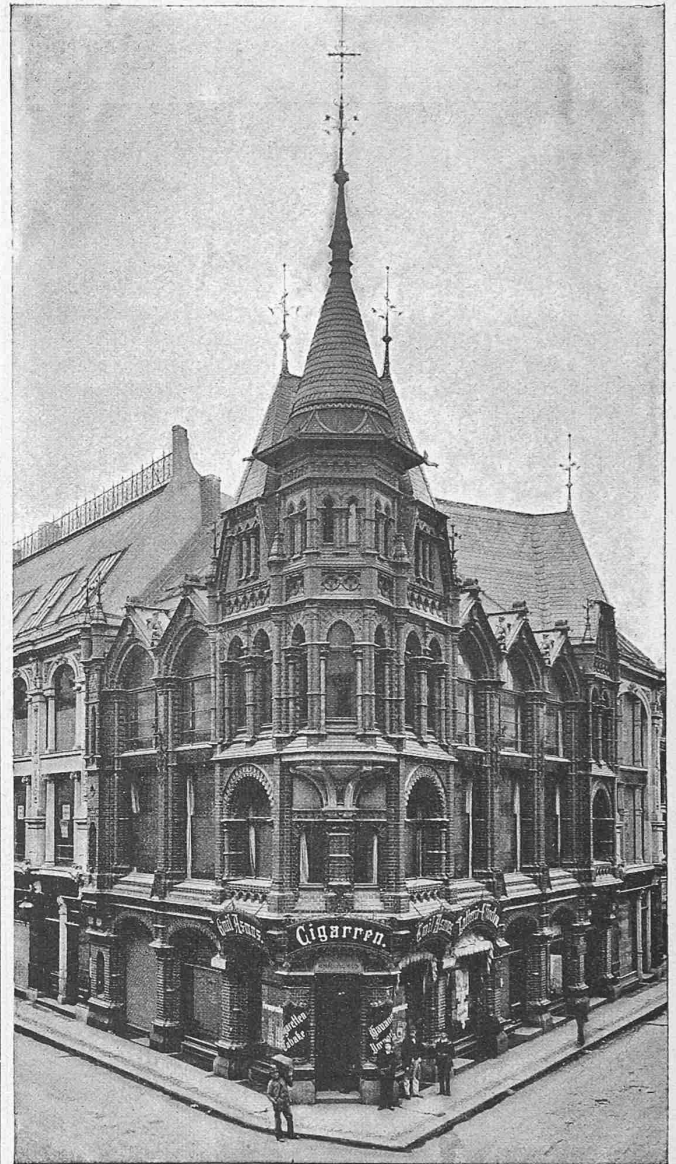


Fig. 13. Geschäftshaus Niederwall-Strasse 38.

Architekten: *Abesser & Kröger* in Berlin.

Musse und in vollen Zügen geniessen will und darin seine Freude und Erholung findet, dem ist anzuraten, mit dem Dampfschiff zu fahren. Die erfrischende Seeluft und die Möglichkeit einer freien Bewegung auf dem Schiff entschädigen ihn für die auf langer Fahrt im Bahnwagen erlittene Ermüdung und Steifheit der Glieder.

Es liegt nicht in unserer Absicht, näher in all die verkehrspolitischen Kämpfe zwischen Bahn- und Schiffsverbindungen im Oberlande in alter und neuer Zeit einzutreten. Immerhin dürften einige geschichtliche Angaben über die Schiffbarmachung der Aare zwischen beiden Seen erwünscht sein. Für den Weiterstehenden muss zum bessern Verständnis voran gestellt werden, dass der Wasserspiegel des Brienersees um 6 m höher liegt, als der des Thunersees, dass beide Seen etwa 6 km von einander entfernt sind und dass in Interlaken, das ungefähr auf halbem Wege des Seeabflusses liegt, seit alten Zeiten Stauwerke zur Betreibung von Mühlen etc. bestehen.

Schon im Jahre 1825 beschloss der grosse Rat des Kantons Bern untersuchen zu lassen, ob die Anlage eines schiffbaren Kanals zwischen beiden Seen technisch ausführbar sei und mit welchen Kosten. Die Untersuchung wurde aber nie durchgeführt.

Das erste Dampfboot auf dem Thunersee: „*Bellevue*“

Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser.



Fig. 12. Warenhaus Niederwall-Strasse 37.
Architekten: *Alterthum & Zadeck* in Berlin.

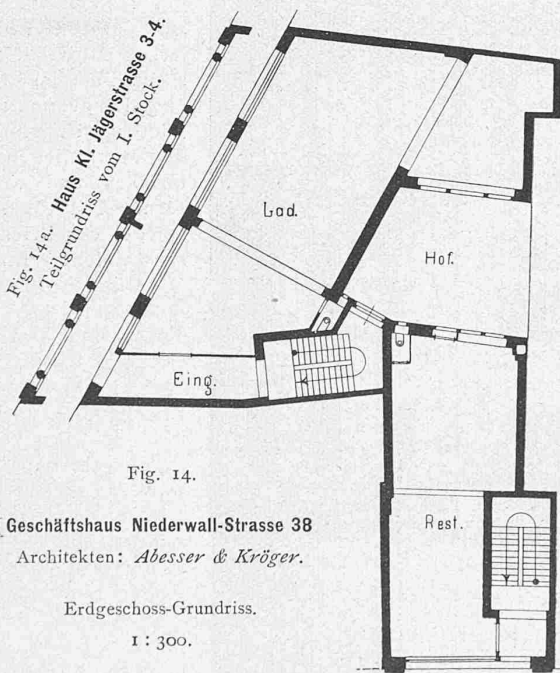


Fig. 14.

Geschäftshaus Niederwall-Strasse 38
Architekten: *Abesser & Kröger*.

Erdgeschoss-Grundriss.

1 : 300.

Warenhaus Niederwall-Str. 37.
Arch.: *Alterthum & Zadeck*.

liessen Oberst J. J. Knechtenhofer und sein Bruder, die Eigentümer des Etablissement Bellevue in Thun waren, im Jahre 1834 durch *Caré* in Paris bauen. Das Unternehmen prosperierte infolge des vermehrten Zuflusses von Touristen gut. Der Verkehr nahm zusehends zu. Ein Konkurrent kaufte im Jahre 1839 in Ouchy ein älteres kleines Promenaden-Dampfboot und liess es auf den Thunersee und bald darauf auf den Brienersee bringen. Das Boot musste je-

doch bald seiner Untauglichkeit wegen die Fahrten einstellen.

Inzwischen bildete sich anfangs der 40er Jahre in Bern eine Aktiengesellschaft für den Bau eines neuen Dampfbootes, welcher Knechtenhofer mit seinem Schiffe Bellevue auch beitrug. Ein neues Schiff: „*Der Niesen*“ wurde bei Escher-Wyss & Cie. in Zürich bestellt. In dieser Periode liess der unternehmende Oberst Knechtenhofer durch seinen Freund Oberst *R. Lanicca*, dem bekannten schweiz. Ingenieur, der auch die Projekte für die Juragewässer-Korrektion entworfen, einen Plan für einen durchgehenden Schiffahrtskanal zwischen dem Thuner- und Brienersee ausarbeiten, um ihn der neugegründeten Gesellschaft vorzulegen. Die Herstellungskosten dieses Kanals, für den eine Kammer- und eine Haltestation auf der „Höhenmatte“ in Interlaken vorgesehen war, wurden von Lanicca auf etwa 650 000 Schweizer-Franken alter Währung (rund 930 000 Fr. n. W.) berechnet. Das Lanicca-Knechtenhofersche Projekt wurde aber von der neuen Gesellschaft als ein zu weitgehendes, viel zu grossartiges abgelehnt. Leider konnten diese Pläne Laniccas bis jetzt nicht wieder aufgefunden werden, obwohl sie auch heute noch für uns, schon mit Rücksicht auf die Person ihres Verfassers und seine übrigen Werke, mehr wie nur geschichtliches Interesse bieten dürften.

Der Fremdenbesuch nach dem Berner Oberland nahm fortwährend zu, das anfänglich kleine Dampfbootunternehmen musste weitere Schiffe bauen lassen. Fast 30 Jahre lang vermittelten Omnibusse und Privatfuhrwerke jeder Art die Beförderung von Personen und Gepäck zwischen der obersten Schiffsstation „*Neuhaus*“ am Thunersee und Interlaken, dem Bödeli und dem Brienersee. Die mit Schlep- und Segelschiffen ankommenden Güter wurden mit Lastfuhrwerken abgeführt.

Infolge des zunehmenden Verkehrs regte sich Ende der sechziger Jahre von neuem der Gedanke einer besseren Verbindung zwischen beiden Seen, wobei nun mit dem Schiffahrtskanal eine von einer neuen Gesellschaft vorgeschlagene Eisenbahnverbindung in Wettbewerb trat. Auch die Schiffgesellschaft, die anfänglich an eine blossen Pferdebahn vom Neuhaus weg dachte, bewarb sich dann ebenfalls um eine Dampfbahn-Konzession. Gleichzeitig liess sie durch Bezirksingenieur *Zürcher* in Thun († 1892) ein Projekt für einen durchgehenden Schiffahrtskanal mit Kammer- und Schleusen studieren, dessen Kosten auf 1 050 000 Fr. berechnet wurden. In 50 Minuten Fahrzeit, die Durchschleusung inbegriffen, sollte ohne Umsteigen oder Umladen der Brienersee erreicht werden.

Die Regierung schien anfänglich einem solchen Projekte nicht abgeneigt, aber schliesslich siegte die Bahn-gesellschaft, die als Endziel eine durchgehende Schienenverbindung zwischen Luzern und Thun über den *Brünig* anstrebte. Vorerst erhielt sie die Konzession zum Bau der bekannten *Bödelibahn*, deren unterer Teil von Därligen bis Interlaken schon 1872 dem Betriebe übergeben wurde, und dem der obere nach Bönigen am Brienersee bald nachfolgte. Nach vorausgegangener Verständigung wurde der Anschluss der Schiffe am Thunersee nach *Därligen* am Brienersee nach *Bönigen* verlegt. In Interlaken selbst geht die Bahnlinie an der Nordseite vorbei und kreuzt die Aare zweimal. Damit musste auch der ursprüngliche Gedanke einer durchgehenden Schiffsverbindung für einmal aufgegeben werden.

Dass dieses neue Beförderungsmittel von den Enden beider Seen nach Interlaken infolge des Umsteigens und des Umladens des Gepäcks keine wesentlichen Erleichterungen oder grössere Annehmlichkeiten bringen konnte, war vorauszusehen und es ist nicht zu verwundern, dass damit der Bau einer Thunerseebahn neue Impulse erhielt, als der Touristenstrom immer grösser wurde und der Bau einer Reihe von Bergbahnen im Wurfe lag.¹⁾

¹⁾ Für die Dampfschiffgesellschaft wäre aber der Bau einer Thunerseebahn ohne die Möglichkeit, mit den Schiffen ebenfalls bis nach Interlaken fahren zu können, ein empfindlicher Schlag gewesen.

Nun musste sie sich zum Bau eines schiffbaren Kanals vom Thunersee bis nach Interlaken entschliessen. Mit dem Zustandekommen der Bahn fiel die Berechtigung der Schiffsverbindung nicht dahin, im Gegenteil war es nun Pflicht der Dampfschiffgesellschaft geworden, die von der Natur geschaffene Wasserstrasse vollends bis nach Interlaken auszubauen und die Einrichtungen der Dampfschiffahrt dem grossen Touristenverkehr entsprechend umzugestalten und zu verbessern. Welche Bedeutung die Anlage für Interlaken selbst erhalten werde, ist leicht zu ersehen. Aus verschiedenen Gründen, hauptsächlich der grossen Kosten wegen, musste das Projekt eines durchgehenden Kanals fallengelassen, dafür aber gesucht werden, die Landungsstelle so nahe wie möglich an die Hauptverkehrsstrasse in Interlaken, an die Höhestrasse zu legen. Vom Brienersee her gelangen die Dampfschiffe auf der bei jeder Jahreszeit schiffbaren Aare an das obere Ende dieser Höhestrasse an der Ostseite von Interlaken.

Die ersten Vorstudien liess die Dampfschiff-Gesellschaft im Jahre 1888 durch Ingenieur *B. Studer* in Thun unter der thätigen Mitwirkung des seither verstorbenen Bezirksingenieurs und Nationalrats *Zürcher* in Thun vornehmen. Zum Verständnis der ganzen Anlage ist es nötig, ein Bild über das sogenannte *Bödeli*, die Landfläche, welche beide Seen trennt, und über die hydrotechnischen Verhältnisse des Aarelaufes voranzustellen.

Das Bödeli ist aus zwei mächtigen, ganz flach ausgebreiteten Schuttkegeln gebildet; der oberhalb Interlaken entstammt der links einmündenden *Lütschine*, der unterhalb Interlaken dem rechts einmündenden *Lombach*. Beide Mündungen liegen nicht weit auseinander und sind fast senkrecht gegen die Ufer gerichtet oder waren es früher. Die *Lütschine* hat die Aare, den Auslauf des Brienersees oberhalb und in Interlaken hart

an die Felsabhänge des Harders, also an die rechtsseitige Thalwand, der *Lombach* umgekehrt den Lauf des Flusses hart an die *Heimwehfluh*, an die linksseitige Thalwand gedrängt. Beide Schuttkegel sind von einer 4—6 m mächtigen Schichte von schwarzem, teilweise mit Sand untermischtem

Letten unterlagert. Beide Seen waren also zur Zeit der Schlammlagerung gleich hoch. Ueberlagert ist diese Lettenschichte teils mit Erde, in der Nähe des Flusslaufes, namentlich aber im Ablagerungsgebiet des *Lombachs* mit gröberem Gerölle und Flussschiebe. Die Schiffsfahrts-Anlagen waren also fast ganz in früherem Seeboden auszuführen. Von der Grösse und Gewalt der spätern Ausbrüche beider Wildwasser geben die zahlreichen mächtigen Stämme von Kiefern- und Eichenholz Zeugnis, die in einer Tiefe von 3—4 m unter der Oberfläche, meist etwas über der Lettenschichte gelagert und oft ganze Nester bildend, beim Baggern zum Vorschein kamen.

Die Aare hat zwischen beiden Seen eine Länge von rund 5800 m. Ungefähr in der Mitte liegen Interlaken und Unterseen. Der Wasserspiegel des Brienersees steht durchschnittlich 6—6,5 m höher als der des Thunersees. Bis Interlaken ist nur ein geringes relatives Flussgefälle vorhanden, so dass diese Flussstrecke ohne weiteres bei jedem Wasserstande mit Dampfschiffen befahren werden kann. Seit 1891 landen denn auch die Brienerseeschiffe wieder beim sogenannten *Zollhaus*, gegenüber dem Ostbahnhof (Thalbahnhof), am oberen Ende von Interlaken.

In Unterseen ist das Aarebett eine Strecke

weit in zwei Arme geteilt. In beiden Armen sind *Schleusen* angebracht, die einerseits zum Regulieren des Seabflusses, andererseits den dortigen Wasserwerken zum Aufstauen bei niederm Wasserstande dienen. Der Ursprung dieser Schleusen datiert weit zurück und steht wohl mit der Gründung und

Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser.



Fig. 11. Geschäftshaus Krausen-Strasse 40 (Nach einem Lichtdruck v. Herm. Rückwardt).

Architekten: *Messel & Altgelt* in Berlin.