

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 35/36 (1900)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser  
**Autor:** Jung, C.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-21939>

### **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:** 18.04.2026

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

Art. 5. Die Strassenbahnen, welche der Personenbeförderung innerhalb einer Ortschaft und deren Umgebung dienen, und die nur während der Sommermonate im Betriebe stehenden eigentlichen Bergbahnen, welche nicht Bestandteile des Netzes einer Hauptbahn bilden, sind nicht verpflichtet, wenn der Betrieb durch Naturereignisse zeitweise unterbrochen wird, auf andere Weise für Herstellung des periodischen Personentransportes bis zur Wiedereröffnung des Bahnbetriebes zu sorgen.

Art. 6. Die Bestimmungen des Art. 25 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 betreffend Begünstigungen für die Militärtransporte finden keine Anwendung auf Nebenbahnen, welche der Personenbeförderung innerhalb einer Ortschaft dienen, und auf die nur während der Sommermonate im Betriebe stehenden Bergbahnen, welche nicht Bestandteile des Netzes einer Hauptbahn bilden.

Art. 7. Die Kreuzung in Schienenhöhe bestehender Haupt- oder Nebenbahnen durch eine neu zu erstellende Nebenbahn kann vom Bundesrate unter Anordnung der zur Wahrung der Betriebssicherheit erforderlichen Vorkehrungen gestattet werden; die bezüglichen Kosten sind von der Bahnunternehmung zu tragen, welche die Kreuzung verlangt.

Wenn aus Gründen der Betriebssicherheit eine Kreuzung in Schienenhöhe nicht zulässig erscheint, fallen die Erstellungskosten der zur Vermeidung der Niveaure Kreuzung auszuführenden Unter- oder Ueberführung ebenfalls zu Lasten der die Kreuzung verlangenden Bahnunternehmung, mit Ausnahme des Falles, dass die Kreuzung auf einer öffentlichen Strasse stattfindet, oder die im übrigen auf einer öffentlichen Strasse angelegte Nebenbahn zur Vermeidung der Niveaure Kreuzung ausserhalb derselben geführt werden muss. In diesem Falle sind die bezüglichen Kosten zwischen der bereits bestehenden und der neuen Bahnunternehmung im Verhältnisse des durch die betreffenden Bahnlagen zu vermittelnden Verkehrs zu verteilen.

Die Kostenverteilung wird in Ermanglung einer Verständigung unter den Beteiligten vom Bundesgerichte bestimmt.

Art. 8. Soweit zur Herstellung des technischen und Betriebsanschlusses von Nebenbahnen unter sich und an Hauptbahnen die Mitbenützung bestehender Bahnhofanlagen und Bahnstrecken bis zur Einmündungsstation erforderlich wird, ist dafür angemessene Entschädigung nach folgenden Grundsätzen zu leisten. Der Bahn, welche die Anschlussstation, beziehungsweise Anschlussstrecke besitzt und verwaltet, sind unter Berücksichtigung der Vorteile, welche ihr durch den Anschluss erwachsen, höchstens die ihr zufolge der Mitbenützung erwachsenden Mehrausgaben an Verzinsung des Anlagekapitals der nach Bedarf erweiterten Anlagen und Einrichtungen, sowie an Betriebskosten zu vergüten, jedenfalls aber nicht mehr als der Betrag, welcher von der Anschlussbahn für Verzinsung der Anlage einer eigenen Endstation, beziehungsweise Zufahrtsstrecke, und für Besorgung des Betriebsdienstes auf denselben auszugeben wäre. Die zu entrichtende Entschädigung wird in Ermanglung einer Verständigung unter den Beteiligten vom Bundesgerichte bestimmt.

Art. 9. Bei Erlass des in Art. 36 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 vorgesehenen Transportreglementes wird der Bundesrat den Nebenbahnen nach Möglichkeit Erleichterungen gewähren und diese für die einzelnen Kategorien nach Anhörung der Bahnverwaltungen in einem Anhang zum Transportreglement namhaft machen.

Art. 10. Den Nebenbahnen, welche nicht Bestandteile des Netzes einer Hauptbahn bilden, werden bei Anwendung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896 folgende Ausnahmen gestattet:

1. Bei Bemessung der normalen Einlagen in den Erneuerungsfonds sind die bei den Nebenbahnen bestehenden besonderen Verhältnisse zu berücksichtigen.

2. Bei Festsetzung der Fristen für die Tilgung der zu amortisierenden Verwendungen und der allfälligen Defizite des Erneuerungsfonds ist der finanziellen Lage der Nebenbahnen Rechnung zu tragen.

Art. 11. Der Bundesrat wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die

Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser.



Fig. 29. Haus zur Berolina, Hausvoigteiplatz 12. Arch.: *Allerthum & Zadek* (Krause) in Berlin.

Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser.

Von Baurat *C. Junk* in Charlottenburg. (Mit einer Tafel.)

VI.

In den Ansichten auf beiliegender Tafel bringen wir drei der bemerkenswertesten Kaufhäuser „Am Hausvoigteiplatz“ 11a, 12, 13 (von rechts nach links gezählt) zur Darstellung:

I. Rechts erscheint das in Backstein- und Sandstein-Architekturteilen 1889 von *E. Peters* für die Buch- und Steindruckerei von *Rob. Winkelmann* ausgeführte Haus Nr. 11a, von welchem ein Grundriss nicht erhältlich ist; dasselbe enthält im Erdgeschoss, mit Zugang vom linken Thorbogen die öffentlichen Geschäftsräume des Besitzers, im I. und II. Obergeschoss Lager- und Verkaufsräume einer Konfektionsgrossfirma und im III. und IV. Obergeschoss Wohnräume. Leider ist die Fassade neuerdings durch vorgehängte Schilder entstellt worden.

II. Das „Haus zur Berolina“ (auf der Tafel das mittlere) ist 1886 von *Allerthum & Zadek* unter künstlerischer Mitwirkung von *H. A. Krause* auf einem Grundstück von langgestreckter, geknickter Form (Fig. 28)



Haus zur Berolina, Hausvoigteiplatz 12.

Arch.: *Allerthum & Zadek* (Krause)

in Berlin.

Legende:

- A Aufzüge,
- B Hebebühne,
- C Personenaufzüge.

Fig. 28. Erdgeschoss-Grundriss 1:1000.

zur Vermietung an verschiedene Klein- und Grossfirmen (grösstenteils der Konfektion und verwandten Zweigen angehörend) erbaut worden.

Die äusserst geschickte Grundriss- und Aufbaulösung gewährleistet eine den Bedürfnissen entsprechende Beleuchtung für die tieferen Geschäftsräume und die vom Benutzer aufzustellenden Regale und Fächer.

Ebenso ist in den grossen wagrechten Inschriftbändern, auf den Front-Mauerflächen des Erdgeschosses und in der Einfahrt vollständigste Genüge gegeben für die erforderlichen Firmenschilder in zweckmässigster Lage.

Die an romanische Motive anklingende dekorative Fassadenbildung verrät Wallot'sche Schule. Zu besserer Veranschaulichung geben wir in Fig. 29 und 30 Teile des Mittelbaues in grösserem Masstabe. Der Giebelaufbau, die Uhr mit ihrem in weiss und gold emailierten Zifferblatt, der Ueberschrift „carpe diem“ und dem geflügelten Stundengläse, die Bären (das Berliner Wappentier) der Thorgiebel mit der Büste der „Berolina“ und selbst die an Wasserspeier anklingenden Konsolbildungen können als Meisterwerke plastisch-dekorativer Kunst gelten; gleiches gilt von der Behandlung der oberen und unteren Inschriftbänder und den zwar nur zu dekorativen Zwecken dienenden Wasserspeiern des Kranzgesimses u. s. w.

Man kann hier recht erkennen, wie erfreulich eine heitere sinnfällige Symbolik wirkt, gegenüber unverständlichem Symbolismus, welcher leider des öfteren in Aufnahme gekommen ist.

III. Das Haus „D. Levin“, Hausvoigteiplatz 13, (s. Tafel und Fig. 31 und 32) ist unmittelbar nach Aufbau des vorhergenannten (Berolina, in welchem während der Bauzeit das Levin'sche Geschäft untergebracht war) durch Cremer & Wolfenstein für die genannte Konfektionsgrossfirma neu erbaut und 1897 vollendet worden. Die Erdgeschossräume und das I. Obergeschoss sind hauptsächlich für den Einzelverkauf bestimmt und dazu in dem hinteren Räume besondere Anprobezimmer u. s. w. eingerichtet. Der grosse Fahrstuhl rechts dient zur Beförderung der an Ständerregalen auf Bügeln aufgehängten Damenmäntel u. dgl. von und nach den Hauptlagern und Garnierwerkstätten in den oberen Geschossen, in welchen auch der Grossverkauf stattfindet. Die eine Front des Gebäudes liegt an der engen Niederwallstrasse, wodurch nur eine wesentlich geringere Bauhöhe zulässig war als für das

#### Haus D. Levin, Hausvoigteiplatz 13.

Arch.: Cremer & Wolfenstein in Berlin.

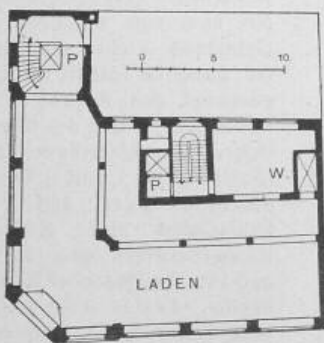


Fig. 31. Erdgeschoss-Grundriss. 1:500.

Nebenhaus (Berolina). Da die Ecke des Hauses von grösserer Entfernung, von „Unter den Linden“ her, sichtbar ist, so war es geboten, durch Anlage eines Thurmes die Aussicht auf den Giebel des Nachbarhauses möglichst zu decken, wenn auch durch den damit verbundenen Aufwand von Frontfläche noch eine weitere Gesamthöheinschränkung der übrigen Fassaden bedingt wurde.

#### Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser.



Fig. 30. Haus zur Berolina, Hausvoigteiplatz 12.

Arch.: Allerthum & Zadek (Krause) in Berlin.

Auch war es schwer, ein günstiges Bild im Anschluss an das um ein Stockwerk höhere Nebenhaus rechts zu erzielen, namentlich den üblen Eindruck zu vermeiden, welchen der Schub des fast 7 m breiten Bogens des Berolina-Hauses auszuüben scheinen würde, wenn nicht die Baumassen des Levin'schen Hauses eine wirksame Gegenstrebe bildeten, wie dies aus der Detailfigur (Fig. 32) zu ersehen ist.

(Forts. folgt.)

#### Magnetische Observatorien und elektrische Bahnen.

Eine Reihe von Untersuchungen der letzten Jahre hat leider die unerfreuliche Thatsache festgestellt, dass die selbst im weitesten Umkreise von magnetischen Stationen angelegten elektrischen Bahnen ein gedeihliches Arbeiten der letztern, soweit es sich um wissenschaftliche Erhebungen handelt, völlig in Frage stellen. Die elektrischen Bahnen mit Oberleitung und Rückführung des Stromes durch die Schienen senden Teilentladungen durch die Erde, welchen man den bezeichnenden Namen «vagabondierende» Ströme beigelegt hat. Diese äussern ihre Wirkung auf die empfindlichen magnetischen Instrumente noch bis auf weite Ent-

fernungen hin und zwar so intensiv, dass jede genaue Aufzeichnung in den stabilen Observatorien deswegen zur Unmöglichkeit wird. Die Störungen geben so weit, dass z. B. Nordamerika gegenwärtig kein einziges, wirklich störungsfreies, magnetisches Observatorium mehr besitzt und auch eine ganze Anzahl von europäischen Instituten ist bedroht. So hat auf eine Anfrage der Wiener-Akademie der Wissenschaften die Direktion des österreichischen Centralobservatoriums geantwortet, dass die bis April v. J. monatlich veröffentlichten magnetischen Beobachtungen nicht mehr erscheinen können, da sich die letztern, in Folge der durch die elektrischen Betriebe bei der Strassen- und bei der Stadtbahn veranlassten Störungen, als gänzlich unbrauchbar erweisen.

Erstrebt man bei der Beobachtung oder bei der Registrierung durch die feinen magnetischen Variationsapparate eine Genauigkeit von  $\mu = 0,00001$   $\left\{ \begin{array}{l} \text{cent. gramm} \\ \text{sek.} \end{array} \right.$ -Einheiten in der Horizontal- und Vertikalintensität der erdmagnetischen Kraft, sowie eine solche von  $1/10$  Bogenminuten bei Feststellung der magnetischen Deklination, so ergibt sich: z. B. für nachstehende Observatorien:

	Bei nächster Entf. von der Bahn	eine Störung der		
		Deklin.	Horiz. Int.	Vert. Int.
in Washington	420 m	von etwa 1'	etwa 10 $\mu$	etwa 300 $\mu$
Toronto	120 »	5—10'	60—120 $\mu$	150—300 $\mu$
Greenwich	6800 »	nicht messbar	4—7 $\mu$	4—9 $\mu$

Schon diese kleine Tabelle spricht für sich selbst und bedarf kaum eines weitem Kommentars. Sehr einlässlich sind die Verhältnisse namentlich in Berlin untersucht worden, wo vom Direktor des dortigen meteorologisch-magnetischen Observatoriums, Professor von Bezold, lebhaftes Einsprache gegen die Anlage einer elektrischen Bahn im nähern Umkreise



**Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser am Hausvoigtei-Platz.**

Haus D. Levin, Hausvoigteipl. 13.

Haus zur Berolina, Hausvoigteipl. 12.

Haus Winkelmann, Hausvoigteipl. 11<sup>a</sup>.

Arch.: *Cremer & Wolfenstein.*

Arch.: *Allerthum & Zatek* (Krause).

Arch.: *E. Peters.*

Seite / page

40 (3)

leer / vide /  
blank