

Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser

Autor(en): **Junk, C.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **33/34 (1899)**

Heft 13

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-21399>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

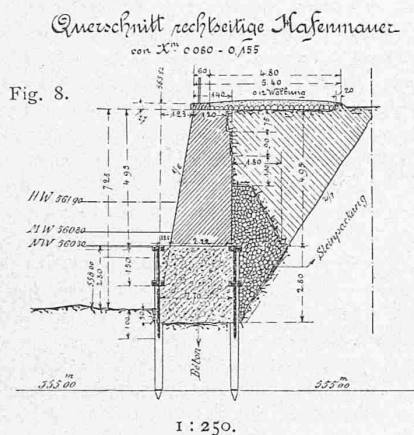
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

in gerader Fortsetzung der linksseitigen Lände, bildet eine offene Rampe mit 6% Steigung. Er führt direkt auf den Platz und die Strassen oberhalb des Hafens (*b* Fig. 4). Der zweite (*g* Fig. 4) unterfährt die Bahnhofgeleise und die Aussteigehalle am Süden des Bahnhofgebäudes und endigt in eine Treppe, die zum Bahnhofplatz hinaufführt, da wo die Omnibusse und Fuhrwerke aufgestellt werden. Ausserdem führen noch kleinere Treppen zu den Landungsstellen.

Durch diese Anordnung und Lage des Hafens hart an den Hauptverkehrsstrassen und dem Bahnhof wurden für den Verkehr Vorteile erzielt, die die grossen Anlagekosten durchaus aufwiegen, mit denen eine solche Stellung naturgemäss verknüpft ist. Eingekeilt zwischen der Aare und dem Bahnhof verblieb am obren Ende eine Strecke weit nur ein Zwischen-



raum von 15 m zwischen der Quaimauer, der Aare und der rechtsseitigen Hafenmauer.

Mit Rücksicht auf die Beschaffenheit des Untergrundes, des nicht unbedeutenden Höhenunterschiedes beider Wasserspiegel, war es geboten, auf die Gründung der rechtsseitigen Hafenmauer alle Sorgfalt zu verwenden, um gegen jeden Einbruch der Aare gesichert zu sein, (Siehe Fig. 5 u. 8). Die Mauerfundamente bestehen aus Versenkbeton von 2,70 m Breite, bis auf Niederwasserstandshöhe zwischen Spuntwände mittels Röhren eingebracht. Ueber Wasser wurde Bruchsteinmauerwerk mit hydraulischem Mörtel verwendet und dessen Sichtfläche mit Spitzsteinen verkleidet.

Das linke Aareufer war mit schwach bemessenem Trockenmauerwerk gedeckt, an dessen Stelle, soweit das Eigentum der Gesellschaft reichte, eine Mörtelmauer, auf einen Betonfuss gegründet, aufgeführt wurde.

Die übrigen Teile des Hafens, da wo keine Landungsanlagen anzubringen waren, sind aus Sparsamkeitsrücksichten mit Wandmauern verkleidet, meist trocken vermauert. Sie sind auf einen Pfahlrost mit zwischenliegenden Steinschüttung fundiert (Fig. 9).

Zwischen Aare und Hafen ist auch die Turbinenanlage eingebaut, von der später die Rede sein wird.

Zu ganz erheblichen Kosten, mit mühsamen Unterhandlungen verbunden, führte der Grunderwerb, namentlich für den obren Teil des Kanals und die Hafenanlage, die gegenüber dem Vorprojekte wesentlich umgestaltet und erweitert wurde. Nur wenige Landankäufe konnten auf gutlichem Wege abgeschlossen werden.

Der neue Hafen erforderte vor allem die Beseitigung

der dortigen Gasfabrik, allerdings einer Anlage mit ältern Einrichtungen, deren Wertermittlung man übereingekommen war, einem Schiedsgericht zu übertragen. Auch ein anderes überbautes Grundstück wurde im Interesse der Freilegung des Zugangs erworben und das Gebäude beseitigt.

(Forts. folgt.)

Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser.

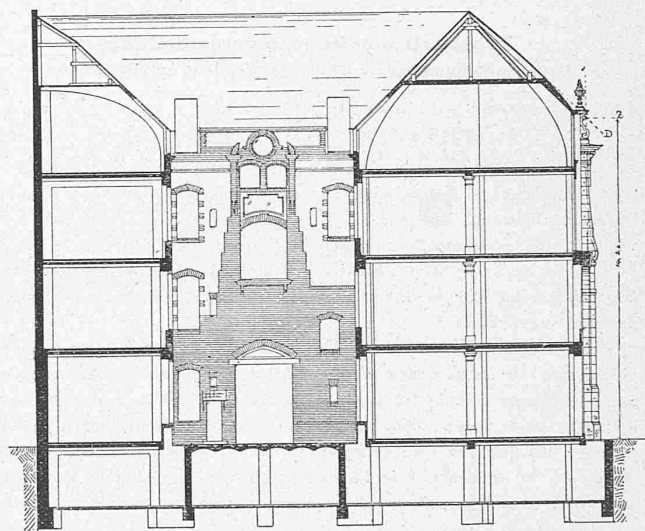
Von Baurat C. Junk in Charlottenburg.

V.

Ein besonders lehrreiches Geschäftshaus grösserer Art ist mit den in Fig. 12—16 (Nr. 11) dargestellten gleichzeitig durch Messel & Altgelt zur Ausführung gekommen, nämlich:

Kaufhaus Joseph in Berlin, Ecke Kur- und Alte Leipziger-Straße.

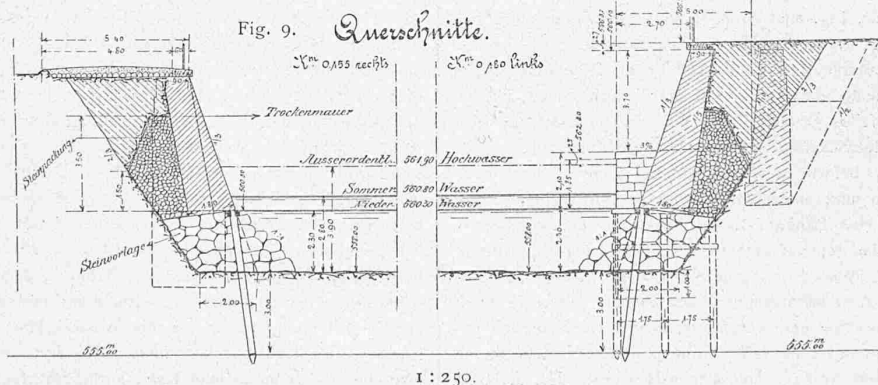
Architekt: Messel & Altgelt in Berlin.



„Kaufhaus Joseph“, Ecke der Kurstrasse und Alte Leipzigerstrasse (Fig. 25—27). Es handelte sich darum, das an der nur rd. 14,2 m breiten Kurstrasse gelegene Gebäude in der Höhe von vier Stockwerken genügend beleuchtet auszunutzen. Die Architekten erzielten dies durch Anwendung eines mit strenger Folgerichtigkeit durchgeführten Pfeilerbaues (s. Fig. 26 S. 121).

Im Schnitt (Fig. 25) bedeuten Z die zulässige Fronthöhe in der Strassenflucht, F und D die zugehörige Dachneigungslinie. Indem nun die Front des II. und III. Obergeschosses zwischen den Pfeilern zurückgesetzt, das Gesims fast vollständig unterdrückt wurde, entstand tatsächlich

der Himmelsbeleuchtung der Strasse keinerlei Beeinträchtigung, sondern eine Verbesserung gegenüber der allgemein üblichen Bauart, bei welcher ein 50 cm breit vor der Bauflucht vorspringendes Hauptgesims zulässig wäre; damit konnte eine ausnahmsweise Genehmigung für die Ueberschreitung der Fronthöhe und gleichzeitig die erforderliche Innenbeleuchtung erlangt werden. Der Konstruktion kam zu Hilfe der Umstand, dass eine scharfe Trennung zwischen I. und II. Obergeschoss geboten war; damit ward eine



wirksame Verspannung der Pfeiler in zweckmässiger Höhenlage erzielt.

Das Erdgeschoss (s. Fig. 26 S. 121) enthält in den gegen die Nachbargrenzen gelegenen Räumen das Haupt-Paketpostamt für das „Konfektionsviertel“, so dass auch der Hof eine zweckmässige Ausnützung (zum Beladen der Paketwagen) fand. Der übrige Erdgeschossteil, soweit er nicht zu dem kleinen Restaurant an der Ecke gehört, enthält die Tuchlager und den Zuschneidraum eines das I. Stockwerk einnehmenden Konfektions-Grossgeschäftes, während das II. und III. Stockwerk von einer andern solchen Firma eingenommen sind.

(Forts. folgt.)

XXXVIII. Jahresversammlung des Schweiz. Ingenieur- u. Architekten-Vereins am 23., 24. und 25. Sept. 1899 in Winterthur.

Protokoll der Generalversammlung

vom 24. September, vormittags 9 1/2 Uhr im Stadthaus.

Anwesend sind 273 Mitglieder und eine Anzahl Gäste.

1. Der Präsident des Lokalkomitees, Herr Professor A. Müller eröffnet die Sitzung mit folgenden Worten:

Hochgeehrte Versammlung! Zum ersten Male seit seiner Gründung begehrt der Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein seine alle zwei Jahre wiederkehrende Generalversammlung in Winterthur.

Von der festgebenden Sektion und der Delegiertenversammlung Ihres Vereins, ist mir der ehrenvolle Auftrag zu Teil geworden, die heutigen Verhandlungen zu leiten.

Ich entledge mich dieses Auftrages zunächst dadurch, dass ich Sie alle namens der festgebenden Sektion herzlich willkommen heisse und indem ich Ihnen meinen innigsten Dank ausspreche für die so zahlreiche Beteiligung an dieser Versammlung; ich verbinde damit den aufrichtigen Wunsch, es möge uns gelingen Ihre gehegten Erwartungen bezüglich des von uns Gebotenen zu erfüllen und in Ihnen eine gewisse Befriedigung zu erzielen über die Durchführung des mit der Generalversammlung verbundenen Festes.

Die Sektion Winterthur des Schweiz. Ing.- und Arch.-Vereins verfügt nicht über die Mittel, über welche die Sektionen verfügen, die vor uns die Abhaltung der Generalversammlung übernahmen und es drängte sich uns wohl hie und da die Frage auf, ob wir auch die nötige Kraft besitzen werden, um den uns nach bisherigem Usus gestellten Anforderungen zu genügen. Wohl an meine Herren Kollegen, wir haben geleistet, was in unseren Kräften stand, und sollten Sie nicht Alles in so vortrefflichem Masse organisiert finden, wie bei früheren Versammlungen, so bitte ich Sie, den guten Willen für die That zu nehmen, denn wir alle waren von der redlichen Absicht geleitet, Sie würdig zu empfangen.

Hochgeehrte Gäste und Kollegen! Es war bis jetzt an den Generalversammlungen des Schweiz. Ing.- und Arch.-Vereins üblich, dass der Vorsitzende einige allgemeine Angaben über die Entwicklung der Stadt machte, in welcher die Generalversammlung stattfand. Das Recht, diesem Gebrauche nachzuleben, möchte ich heute gerne für Winterthur beanspruchen, und so werden Sie auch mir zweifellos gestatten, dass ich meinem Eröffnungswort einige Notizen über die Entwicklung *unserer* Stadt beifüge.

Aus einem uralten, befestigten Städtchen hat sich Winterthur zu einer an Industrie reichen und bedeutenden Stadt emporgearbeitet, und wenn Sie, meine Herren, vom Bahnhof Ihren Weg nach dem Stadthaus einschlagen, so bewegen Sie sich auf dem Gebiete des Wallgrabens dieser ehemals befestigten Stadt. Wenn Sie ferner von dem in einer kleinen halben Stunde erreichbaren Aussichtspunkt «zum Bäumli» auf die Stadt herniedersehen, so bemerken Sie eine verhältnismässig kleine, länglich gezogene Gruppe von Häusern mit alten hohen Giebeln, inmitten eines weiten Kranzes von mit Gärten und Anlagen umgebenen Häusern, oder an hochragenden Kaminen erkenntlichen Fabrikanlagen.

Das erstere ist die Altstadt Winterthur, das letztere giebt Ihnen ein Bild über die bauliche und industrielle Entwicklung der Stadt.

Die Entwicklung Winterthurs findet hauptsächlich ihren Ausdruck in der raschen Bevölkerungszunahme der letzten hundert Jahre. Im Jahr 1798, also ziemlich genau vor 100 Jahren zählte Winterthur 2528 Einwohner und die Ausgemeinden Töss, Wülflingen, Veltheim, Ober-Winterthur und Seen zusammen 5320, also Total 7848 Einwohner. Nach fünfzig Jahren hat sich die Einwohnerzahl ungefähr verdoppelt, und heute zählt Winterthur 23000 Einwohner, die oben genannten Ausgemeinden 20600 Ein-

wohner, Total 43600 Einwohner. Es hat sich demnach die Bevölkerung der Stadt in den letzten 100 Jahren vervierfacht und in den letzten fünfzig Jahren vervierfacht. — Die Bevölkerung von Winterthur und Umgebung beträgt heute das 5 1/2 fache wie vor 100 und etwas mehr als das dreifache wie vor 50 Jahren. Wie Sie aus diesen Zahlen ersehen können, ist die Bevölkerungszunahme in der Stadt Winterthur selbst bedeutend grösser als in den Aussengemeinden, und das hat dazu geführt, dass sich seine Bau-thätigkeit bis an die Grenzen der Stadt ausdehnte. — Gleichzeitig suchten die ärmern Klassen ihre Wohnstätten in den Aussengemeinden mit ihren billigen Mietpreisen auf und verursachten mit ihren kinderreichen Familien und geringer Steuerkraft eine drückende Erhöhung der Steuern, so dass diese Gemeinden nunmehr eine Vereinigung mit Winterthur anstreben, ähnlich wie das zwischen Zürich und Aussersihl bzw. seinen Ausgemeinden der Fall war.

In architektonischer Hinsicht weist Winterthur, ausser dem Stadthaus keine eigentlichen Prachtbauten auf, und dieses letztere ist den Herren Architekten so bekannt, dass sie mir wenig Dank dafür wüssten, wenn ich sie mit der Beschreibung desselben aufhalten wollte. Immerhin dürfen wir die in edlem gotischen Stil erbaute katholische Kirche und die Friedhofskapelle im Lindt als Bauten bezeichnen, die durch ihre vornehme Architektur wohlthuend wirken. Im Ferneren sei hingewiesen auf die bequeme Ausgestaltung unseres Bahnhofes, auf das prächtige im laufenden Jahre eröffnete Postgebäude, auf das Technikum und das neue Sekundarschulhaus am St. Georgenplatz. Es sind das Gebäude, deren Schwerpunkt mehr in der praktischen inneren Einrichtung liegt, als in der äussern künstlerischen Ausgestaltung. — Neben den ältern Schulhäusern in der Altstadt, Gymnasium und Primarschulhaus besitzt Winterthur zwei Quartierschulhäuser, das eine in der sogen. Neuwiese, das andere im Tössfeld. Ein neues, geräumiges Schulhaus ist für das Geiselweidquartier geplant und die Ausführung von der Stadtgemeinde beschlossene Sache. Neue grosse Geschäftshäuser und eine grössere Anzahl von kleinern und grösseren Villen legen ein beredtes Zeugnis ab vom allgemeinen Wohlstand, dessen sich Winterthur zur Zeit erfreut.

Winterthur hat auch eine besondere Eisenbahngeschichte aufzuweisen. — Als bedeutender, central gelegener industrieller Ort, war es wohl selbstverständlich, dass die Linien nach der Ostschweiz und der nordöstlichen Landesgrenze über Winterthur geführt wurden. Aber Winterthur gab sich mit diesen Verkehrswegen nicht zufrieden, es wollte seine eigenen Bahnen mit Verwaltungssitz in der Stadt selber haben. — Diesem Grundgedanken entsprang der Bau einer Eisenbahn von hier durch das obere Tössthal nach Wald und der für die Stadt verhängnisvolle Bau der Linien Winterthur-Etzwilen und Winterthur-Zofingen. — Sie kennen wohl Alle den Ausgang dieser unglücklichen Eisenbahnbestrebungen. — Wir wollen aber hiebei nicht vergessen, dass wenn Winterthur mit dieser Schöpfung nicht reüssierte und infolge dessen schwere Zeiten durchzumachen hatte, ein indirekter Vorteil darin zu suchen war, dass es jetzt überall hin gute Verbindungen besitzt und heute vermöge dieses Umstandes und der thatkräftigen und besonnenen Mithilfe der ganzen Einwohnerschaft als geachtetes und wohl geordnetes Gemeindewesen dasteht.

Schwere Sorge bereiteten den Stadtverwaltungen die Bahnhofverhältnisse. Das à niveau angelegte Bahngeleise, die stets sich mehrenden aus und eingehenden Bahnzüge und der Umstand, dass sich naturgemäss die Bauspekulation des dem Bahnhof zunächst gelegenen Baurains bemächtigte und den Verkehr an den vorhandenen Strassenübergängen vermehrte, schuf eine wahre Kalamität für die Stadt. Durch Umbau des Bahnhofes und einer nördlich desselben erstellten Unterführung, wurde dem dringenden Bedürfnisse abgeholfen. Doch bleibt als dringende Notwendigkeit übrig die Errichtung einer weiteren Unterführung auf der Südseite des Bahnhofes. Jahrelange Verhandlungen haben heute noch zu keinem befriedigenden Abschluss geführt. Wohl in demselben Masse begegnet die Einführung der elektrischen Beleuchtung und Kraftversorgung der Stadt grossen Schwierigkeiten. Da die Wasserkräfte der Töss und Eulach auf ihrem ganzen Gebiet schon industriell verwertet worden sind, so suchte man die nötige motorische Kraft hiezu am zürcherischen Ufer des Rheinfalls zu gewinnen. Allein der Ausführung eines bezüglichen Projektes widersetzten sich einerseits die Behörden des Kantons Schaffhausen, andererseits beanspruchte der hohe Regierungsrat des Kantons Zürich das Vorrecht der Ausführung, um auch andere Teile des Kantons mit Kraftanlagen versehen zu können. Infolgedessen entstanden auch hier langwierige Prozesse und Verhandlungen, deren endgültige Erledigung wir nicht so bald erwarten dürfen. Da aber das Projekt der Regierung des Kantons Zürich eine Dampfreserve-Station in Zürich und eine solche in Winterthur vorsieht, so wird gegenwärtig die Frage ventilirt, ob es sich wohl lohnen würde, vorläufig, bis zur Beseitigung der oben erwähnten Hindernisse, diese Reserve-

Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser.

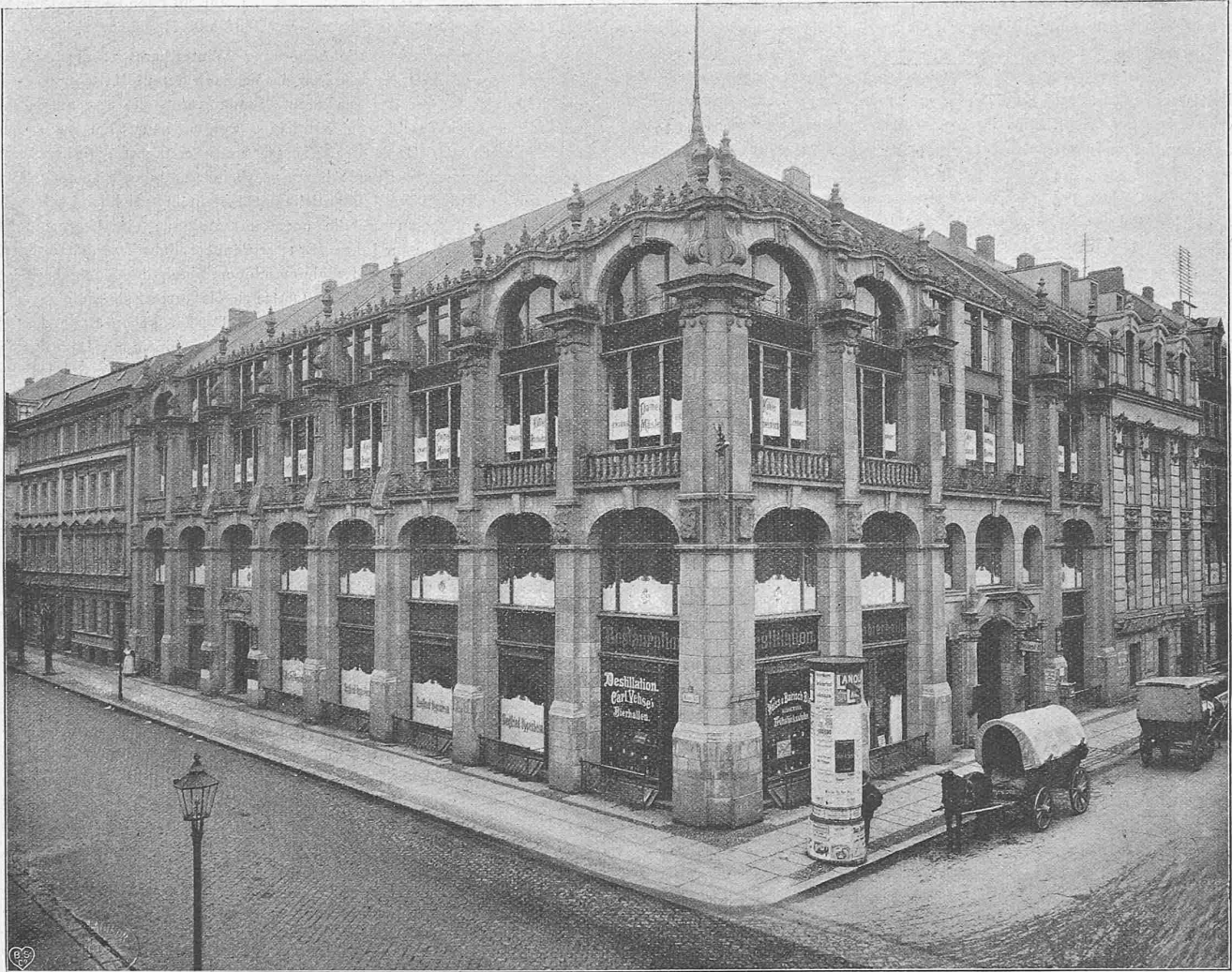


Fig. 27. Kaufhaus Joseph, Ecke Kur- und Alte Leipziger-Strasse.

Architekten: Messel und Altgelt in Berlin.

station in Winterthur auszuführen, um die Stadt früher, als es sonst der Fall wäre, mit billiger elektrischer Kraft zu versehen.

Die vor Jahresfrist erfolgte Eröffnung der elektrischen Strassenbahn Winterthur-Töss bedeutet einen weiteren Fortschritt im öffentlichen Verkehrswesen unserer Stadt. Die Bahn ist Eigentum der Stadt und die Fahrtaxen sind möglichst niedrig gehalten, so dass es auch Arbeitern mit geringem Verdienste möglich ist, mit der Strassenbahn von und nach Hause zu fahren.

Leider steht die weitere Ausgestaltung unseres Strassenbahnwesens in engem Zusammenhang mit der vorerwähnten Unterführung und Kraftgewinnung. Auf der westlichen Seite des Bahnhofes beginnend und nach dem westlich von Winterthur gelegenen Töss führend, berührt das Tramgeleise die eigentliche östlich vom Bahnhof gelegene Stadt nicht. Wollte man das Geleise bis in einzelne Quartiere der Stadt verlängern, so wäre eine Durchquerung des Bahngeleises südlich vom Bahnhofe, längs der sogenannten Zürcherstrasse, notwendig. Das Schweiz. Eisenbahndepartement gestattet aber einen Uebergang elektrischer Bahnen in gleicher Höhe mit den Eisenbahnschienen einer Hauptbahn nicht und so bleibt nur der eine Ausweg einer *Unterführung* übrig, die aber so grosse Baukosten erfordern würde, dass dadurch die Posperität der Unternehmung in Frage gestellt würde. Dass die Frage billiger Krafterzeugung auf die Ausgestaltung der elektrischen Strassenbahnen günstig einwirken wird, ist wohl mit Sicherheit anzunehmen.

Erwähnt sei noch, dass zwei weitere Projekte einer Strassenbahn von Wülflingen nach Winterthur und von Seen nach Winterthur ihrer definitiven Ausführung haren.

Wir geben hier der Hoffnung Raum, dass diese Fragen in nächster Zeit in für Winterthur zufriedenstellender Weise gelöst werden mögen.

Ein gutes, rationell angelegtes Kanalisationsnetz, welches auf die

sanitarischen Verhältnisse der Stadt Winterthur von grosser Wirkung sein wird, ist der Vollendung nahe. Seit zwei Dezennien ist Winterthur im Besitze einer Quellwasserversorgung, die in den letzten Jahren durch Fassung der sogen. Hornsägequellen dem Bedarf an Wasser auch dann noch genügt,

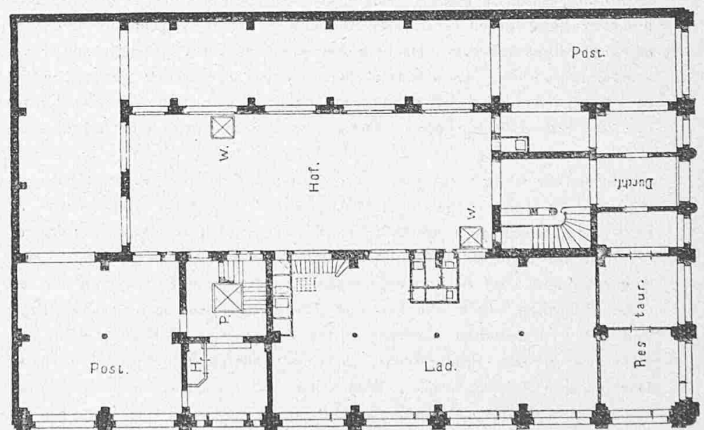


Fig. 26. Erdgeschoss-Grundriss vom Kaufhaus Joseph in Berlin. 1:400.

wenn die Bevölkerungszahl von Winterthur sich verdoppeln sollte. Wir können den Anlass nicht vorbei gehen lassen, ohne des Mannes zu gedenken, der heute nicht mehr unter uns weilt und der als Schöpfer dieser Anlagen gilt, des ehemaligen Stadtrates Dr. Weinmann sel. Ehre seinem Andenken!