Grossgarage "Marbeuf" Autos Citroën, Paris

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 8

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-43955

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

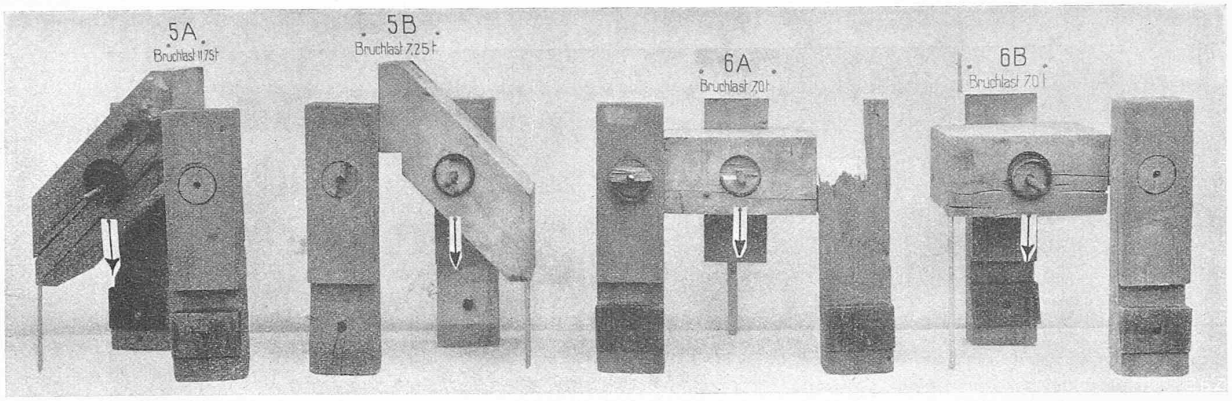


Abb. 9. Probekörper Nr. 5 und 6, mit Ringdübelverbindungen System Terner & Chopard, Zürich.

Die dritte Versuchreihe, die in Abbildung 10 dargestellte Verbindung betreffend, diente der Beobachtung des Verhaltens eines Dübelpaares bei stumpfen Stössen: bei Körper Nr. 7 A kamen hölzerne, bei Nr. 7 B eiserne Verbindungslaschen zur Anwendung. Massgebend ist nun die grössere Dübelhälfte mit einer Stauchfläche von $9{,}8 \times 1{,}5 = 14{,}7$ cm², die somit um 67 % grösser ist als die Stauchfläche von $8{,}8 \times 1{,}0 = 8{,}8$ cm² der kleinern Dübelhälfte. Die Länge des Vorholzes wie auch der gegenseitige Abstand der Dübel wurden, mit 25 cm von der Dübelaxe aus gerechnet, entsprechend grösser als für die Versuchskörper Nr. 4 (15 cm ab Dübelaxe) gewählt.

Nach Massgabe der Stauchflächen wäre, im Vergleich zu der Bruchlast von 8,15 t der Körper Nr. 4, für diese Stossverbindungen eine Tragfähigkeit von $2\,(8{,}15 \times 1{,}67) = 27{,}2$ t zu erwarten gewesen. Der Abbildung 11 ist dagegen zu entnehmen: eine Bruchlast von 26,0 t für den Versuchskörper Nr. 7 A mit Holzlaschen und eine solche von 20,0 t für den Körper Nr. 7 B mit Eisenlaschen. Diesem Unterschied in den Bruchlasten entspricht auch ein gleich verschiedenes Verhalten der in Abbildung 12 dargestellten Verschiebungen der gestossenen Stäbe in Bezug auf die Laschen: Beim Versuchskörper Nr. 7 B zeigten sie sich doppelt so gross wie bei Nr. 7 A. Es rührt dies nur davon her, dass zwischen den hölzernen Laschen und den gestossenen Stäben infolge starken Anspannens der Bolzen Reibungswiderstände entstehen, die bei der Anordnung mit den Eisenlaschen ausgeschlossen sind. Diesem Umstand ist wohl die bei Körper Nr. 7 A sehr befriedigende Uebereinstimmung zwischen der wirklichen Bruchlast von 26,0 t und der aus der Bruchlast des Versuchskörper Nr. 4 erwarteten von 27,2 t zuzuschreiben. Es beweist dies also deutlich, dass bei dieser Dübelverbindung mit einer ansehnlichen Entlastung der Dübel durch den bis zum Bruch sich erhaltenden Reibungswiderstand zwischen den gefassten Hölzern gerechnet werden muss.

Die Verschiebungsdiagramme lassen abermals gute Proportionalität zwischen Belastungen und Verschiebungen erkennen, bis zum Augenblick des Abscherens der Dübelkerne, worauf die Knicke in den Verschiebungslinien bei etwa 16 t zurückzuführen sind. Für die Tragfähigkeit sind also die Dübelkerne wiederum nicht massgebend, dagegen zeigt sich neuerdings deutlich, dass sie die elastischen Nachgiebigkeiten im innern der Verbindung, innerhalb der praktischen Belastung, stark verringern. Ursache des Bruches war bei beiden Körper Nr. 7 das Aufspalten der gestossenen Stäbe; von einem Ausscheren des Vorholzes fand sich keine Spur, weil die Scherfläche hier verhältnismässig grösser war als bei Körper Nr. 4. (Schluss folgt.)

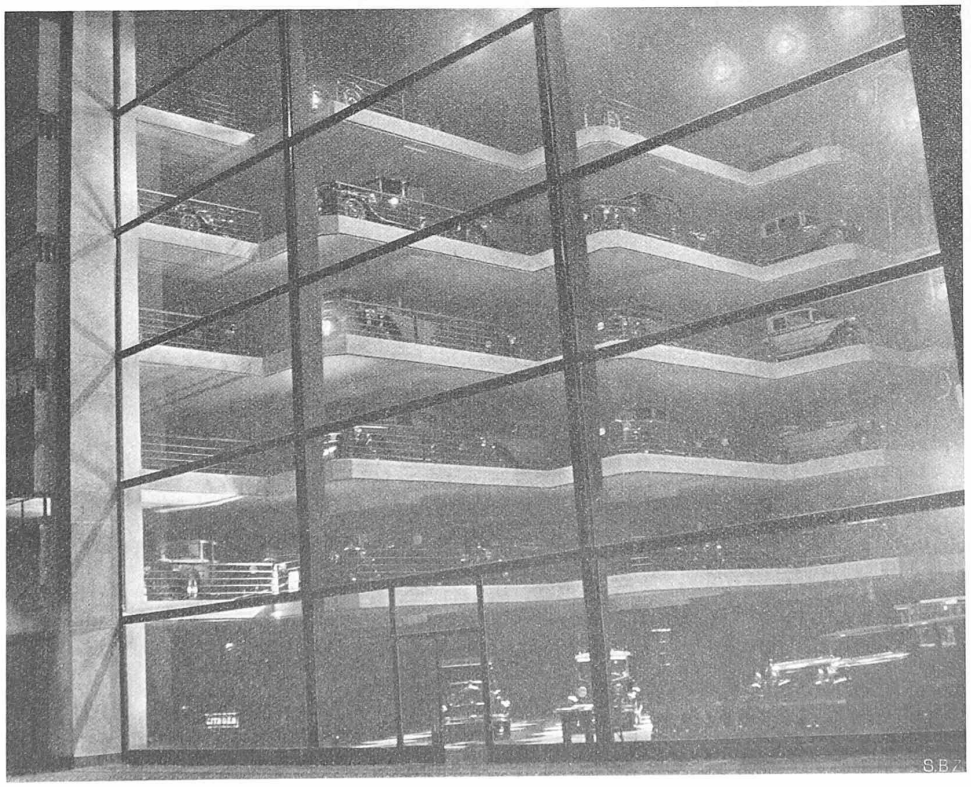


Abb. 3. Einblick von der Rue Marbeuf ins Ausstellungshaus der Automobilwerke Citroën.

Grossgarage „Marbeuf" Autos Citroën, Paris.

Dieses Gebäude von etwa 2500 m² Grundfläche, an der Rue Marbeuf, in nächster Nähe der Champs Elysées, enthält im vorderen Teil die Ausstellungs- und Verkaufsräume für Automobile Citroën, im hintern Teil gegen die Rue de Marignan Garagen in neun Geschossen, die untereinander durch Einbahn-Rampen verbunden und von dieser Nebenstrasse aus zugänglich sind (Grundriss und Schnitt Seite 106). Diese Garagenhälfte wurde für sich allein erbaut und vor dem Verkaufshaus in Benützung genommen. Die

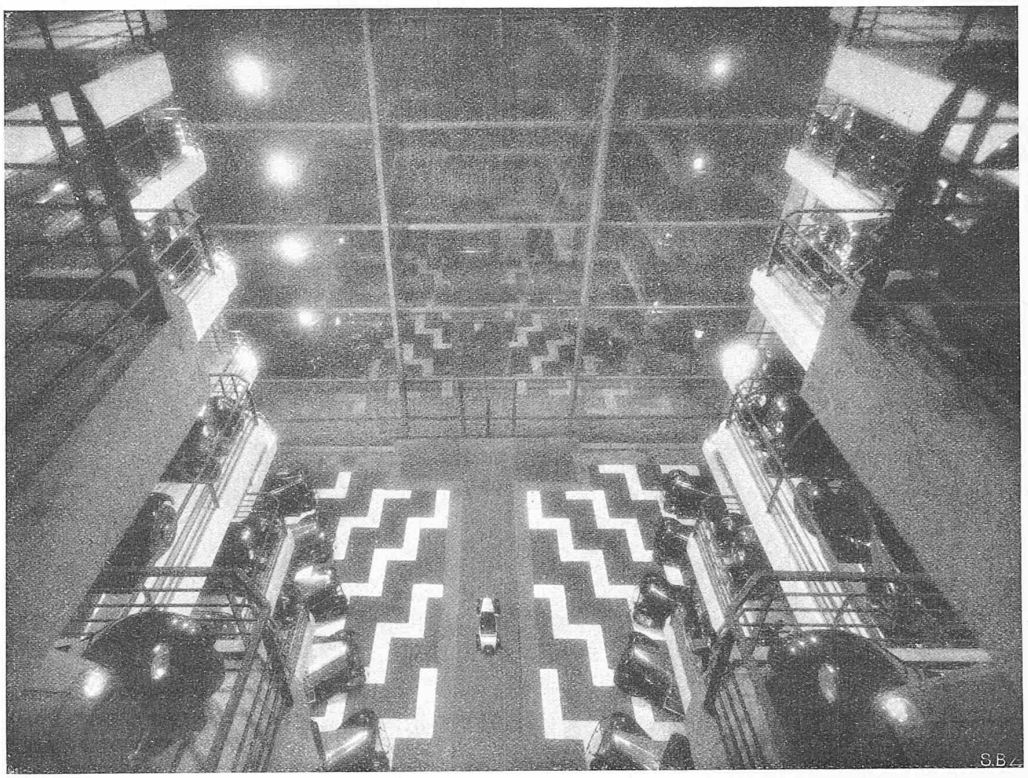
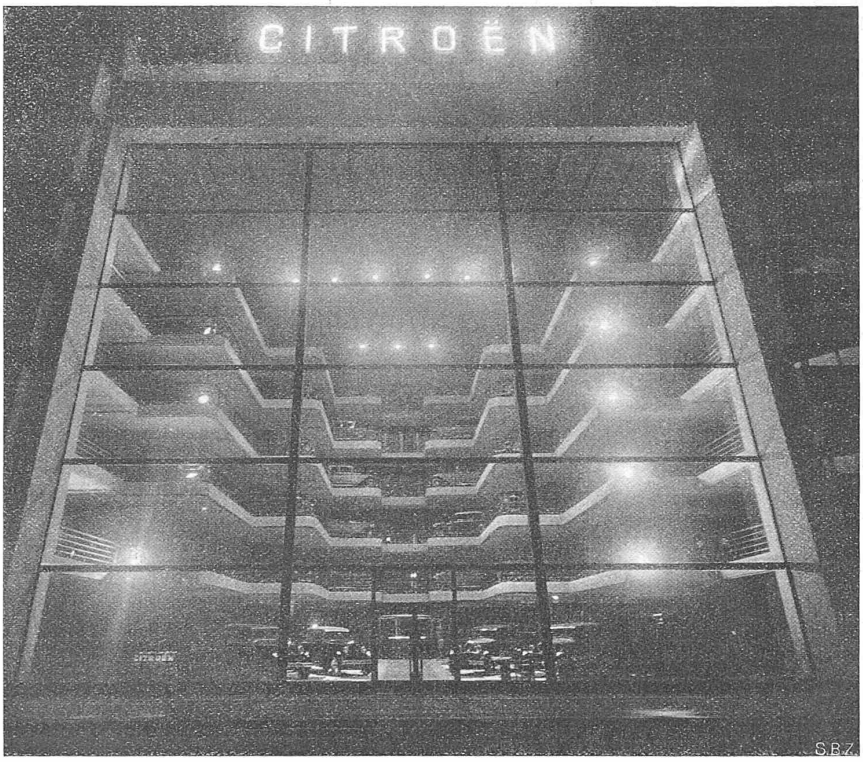


Abb. 7. Tiefblick vom fünften Geschoss gegen die Strassenfront-Fensterwand im Ausstellungsraum der Autos Citroën, Rue Marbeuf, Paris.

Abb. 6. Ausstellungsraum vom Boden aus.



AUTOHAUS CITROEN UND GARAGE MARBEUF, PARIS.
ARCHITEKTEN A. LAPRADE UND L. E. BAZIN, PARIS.

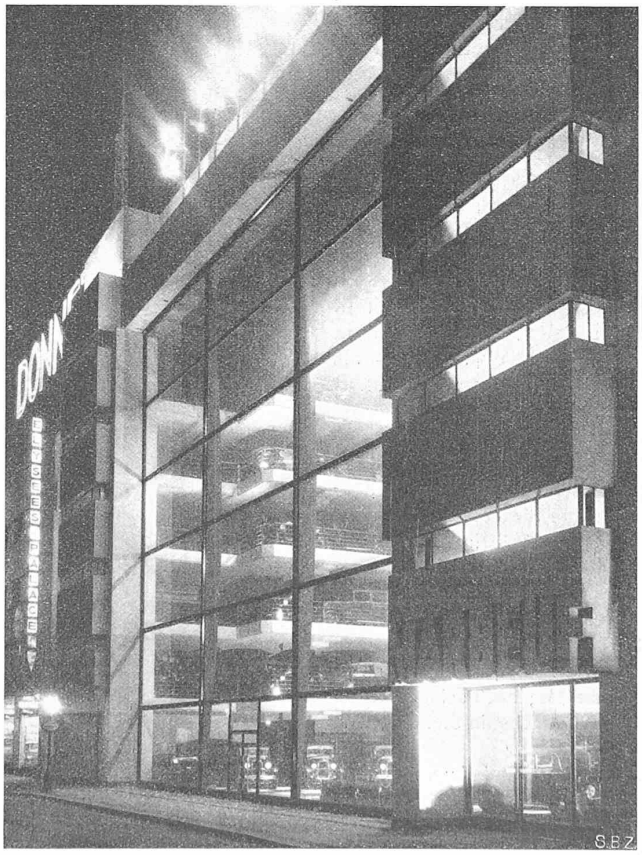


Abb. 4 und 5. Ansicht von der Strasse.

Strassenfront gegen die Rue Marbeuf besteht aus einem riesigen, durch sechs Geschosse einheitlich hoch geführten Fenster von 29 m Breite und 21 m Höhe, das von zwei schwach vorspringenden Risaliten mit schmalen Horizontalfenstern flankiert wird, ohne dass diese Risalite sich ins Monumental-Hausteinmässige verfestigen würden (Seite 105). Im Innern sind um diesen grossen Ausstellungsraum in fünf Geschossen Galerien angeordnet, die sich gegen den Raumhintergrund in eckigen Abtreppungen immer weiter ins Licht vorschieben (im Grundriss punktiert); sie ruhen auf den ebendort sichtbaren kräftigen Pfeilern. Die tragenden Teile bestehen aus Eisen, die Fundationen, Kellergeschosse, Aussenwände, Zwischenwände, Decken und Dachterrasse aus Eisenbeton, Wandverkleidungen in Muschelkalk, Verkleidung der Tragpfeiler und des Aufzugschachtes vor der Rückwand in rot und schwarz lackierten Metallplatten. Bodenbelag in schwarzen, grauen und weissen Kautschukplatten. Das über der Verkaufshalle liegende Geschoss enthält Bureaux und Direktionsräume; die im Schnitt gezeichneten weiteren zurückgetreppten Dacheschosse sind vorläufig noch nicht erstellt. Die Dachterrasse wird als Auto-Fahrschule benutzt.

Hier ist also das Bestreben aller Warenhäuser und Läden, möglichst viel Ware im Schaufenster zu zeigen, ins Grandiose ausgebaut worden, indem sich der ganze Verkaufsraum mit allen seinen Geschossen nach der Strasse öffnet, und im Einzelnen ist diese grosszügige Idee mit einer simplen Einfachheit durchgeführt worden, neben der weniger grosszügige Geschäftshäuser, sagen wir beispielsweise von Mendelsohn und andern Berlinern, sich wichtigtuerisch pathetisch ausnehmen, von den Zwittergebilden zwischen monumentalem Hausteinklassizismus und moderner Architektur gar nicht zu reden, wie sie sich in Zürich — in der Gegend der „Sihlporte" vor allem — als Normal-Lösung zu etablieren im Begriff stehen. P. M.

AUTO-AUSSTELLUNGSHAUS CITROEN UND GARAGE „MARBEUF", PARIS.

Architekten A. Laprade und L. E. Bazin, Paris.

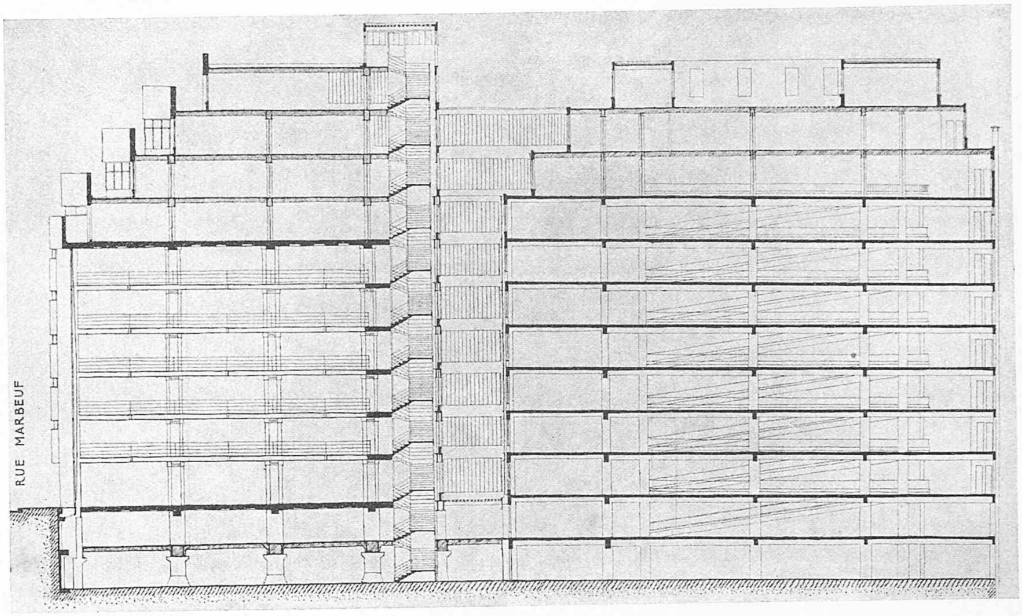


Abb. 2. Längsschnitt, links das neue Ausstellungshaus, rechts die Grossgarage. — Masstab 1 : 500.

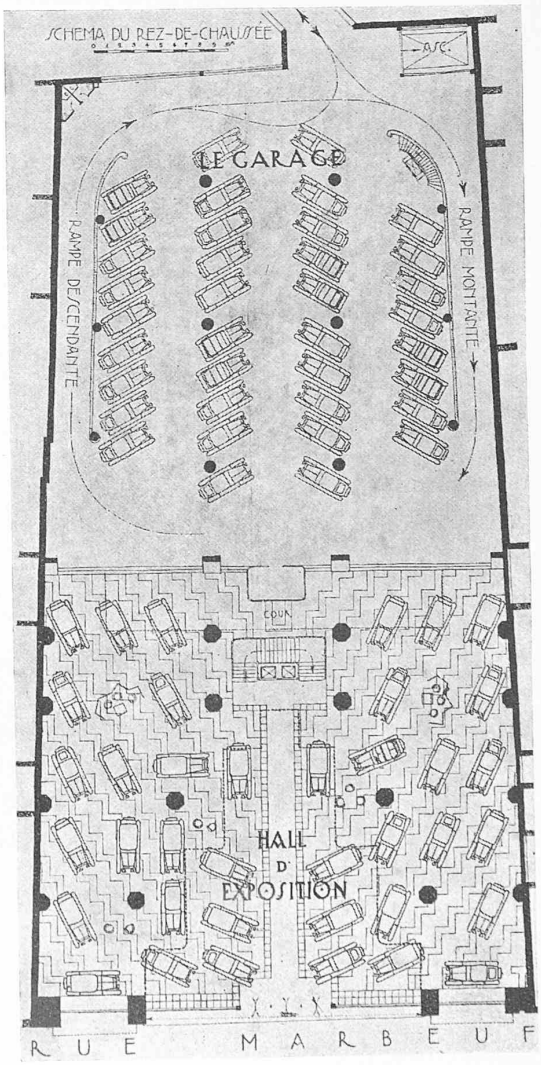


Abb. 1. Grundriss vom Erdgeschoss. — Masstab 1 : 500.

NEKROLOGE.

† **Emil Meier-Braun** stammte aus Zürich-Riesbach, wo er am 16. Juni 1876 zur Welt kam. Er besuchte die Volksschule, dann das Gymnasium, um dann an der Industrieschule im Herbst 1895 die Maturität zu erlangen. Sein Fachstudium absolvierte er an der Eidg. Techn. Hochschule, die ihm im März 1899 das Diplom als Architekt verlieh. Emil Meier begann seine praktische Laufbahn mit einer zweieinhalbjährigen Tätigkeit im Entwurfbureau der städt. Baudeputation Berlin unter Stadtbaurat Hoffmann, von wo er Anfang 1902 krank nach der Schweiz zurückkehrte; nach seiner Wiederherstellung im Sommer 1904 arbeitete er zunächst in Stellung, u. a. auch bei Pfleghard & Häfeli, nachher selbständig.

Im Jahre 1906 verband sich Emil Meier mit J. Aug. Arter zur Architektenfirma Meier & Arter, die eine äusserst fruchtbare Tätigkeit entwickelt hat, von der auch die Bände der „S. B. Z." vielfach Kunde geben. Es sind zahlreiche Ein- und Mehrfamilienhäuser in Zürich und Umgebung, Schulhäuser (z. B. Münchhaldenschule Zürich 8), das Geschäftshaus Ditting am Rennweg, das Bahnhofgebäude Arosa, dann Wettbewerbserfolge, wie I. Preise für Bebauungspläne in Arosa, Frauenfeld und Interlaken, Kirchgemeinde-