

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte

Band: 6 (1930)

Heft: 7

Artikel: Ein Warenhaus für Autos

Autor: Giedion, S.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-755673>

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: 19.01.2026

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

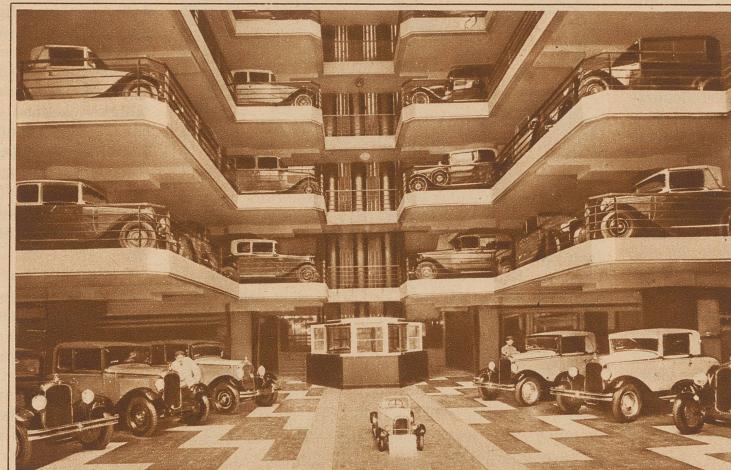
EIN WARENHAUS FÜR AUTOS



Blick durch die 5 stöckige Glaswand eines Pariser «Warenhauses» für Autos. Die Wand erscheint ganz schwebend, trotzdem das Eisengerippe der ungewöhnlichen Glasflächen 19 000 kg wiegt.

In allen Großstädten wird augenblicklich der Kampf zwischen Auto und Straße ausgefochten. Das Auto hat sich entwickelt. Die Stadt ist starr geblieben. Wird das Auto von der Wohn- oder Geschäftsstraße verschwinden, oder wird der Stadtplan sich ändern? Werden an Stelle von hygienisch unehrbaren Vierteln im Stadtinneren planmäßig und in weiten Abständen Wolkenkratzer entstehen, oder wird man mit Hilfe von komplizierten Tunnels und Aufbauten die Kreuzungsstellen des Verkehrs auflösen?

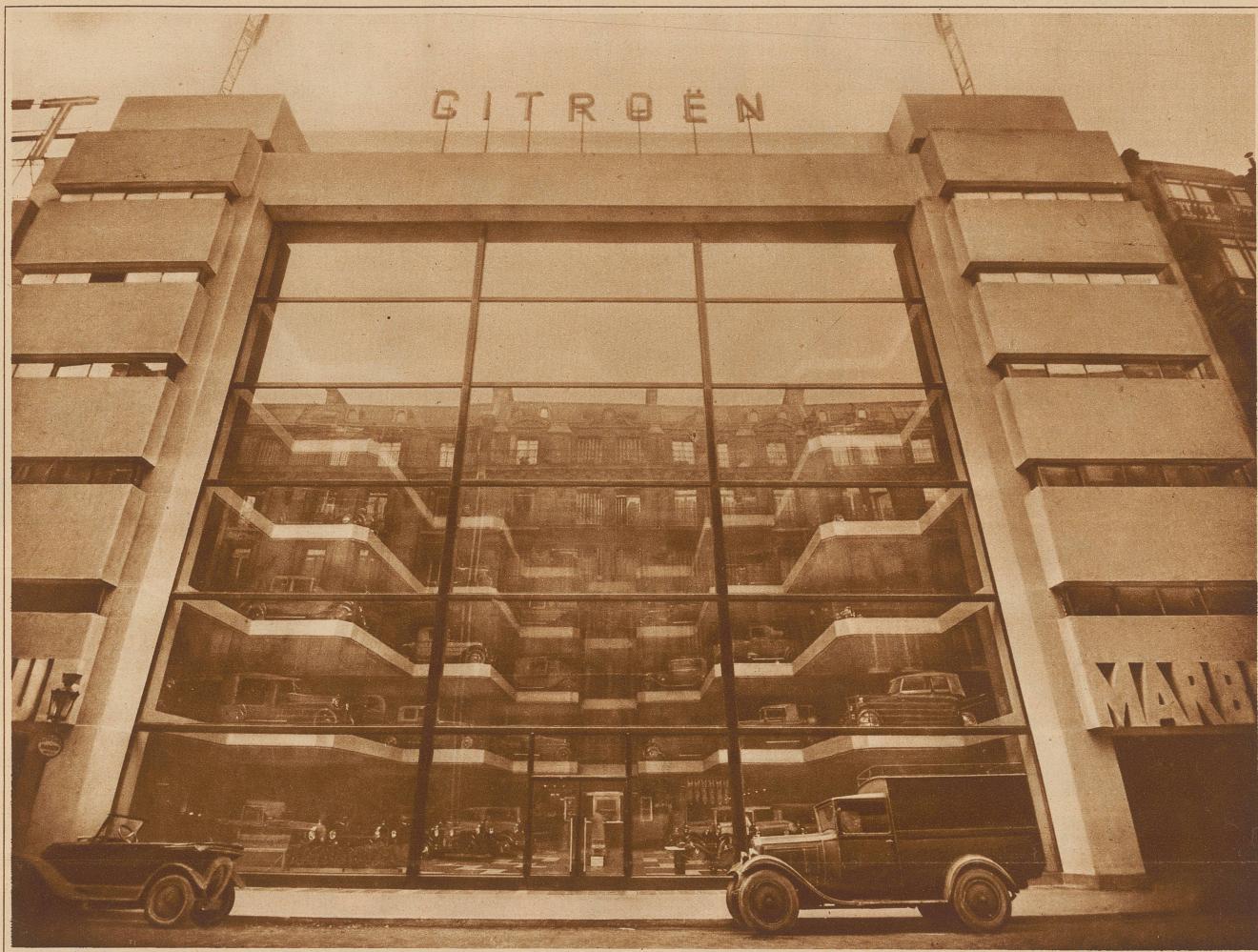
Das Auto wird eine dieser Lösungen erzwingen, denn in fünf Jahren wird zum mindesten in London oder Paris ein Verkehr unmöglich sein. Paris hat auf dem Kontinent das dichteste Verkehrsnetz. Dazu ist es konzentrisch angelegt; der Verkehr strömt nach dem innersten Stadtkern und kann sich nicht — wie etwa in Berlin — nach verschiedenen Mittelpunkten verteilen. Niemand weiß, wie in fünf Jahren den Uebelständen abgeholfen werden kann.



Nach Messungen braucht ein Autobus für die gleiche Strecke während den Stunden intensiven Verkehrs 50 Minuten bis 1 Stunde gegenüber 8 bis 10 Minuten zur Nachtzeit.

Die einzige Straße, die vielleicht auch in Zukunft den Anforderungen des Verkehrs genügen wird, stammt von Ludwig XIV.: Die Champs Elysées. Vielleicht liegt es nicht nur in der allgemeinen Tendenz der westwärts sich verschiebenden Geschäftsviertel, daß sich an dieser Avenue und in ihrer Verlängerung kilometerlang Autoladen an Autoladen reihen, vielleicht ist auch die großartige Breite ausschlaggebend für die Ansiedlung der Autos gewesen. In einer Nebengasse, aber doch so, daß die Glasflächen von der Avenue aus noch gesehen werden können, liegt das neue «Warenhaus für Automobile», das wir hier abbilden. Es umfaßt zehn Stockwerke, acht über

Die Autos stehen auf umlaufenden, frei vorkragenden Terrassen, die einen guten Überblick erlauben



Das «Warenhaus» für Automobile von der Straße aus gesehen.

Mit einem einzigen Augenaufschlag kann man auch von außen das ganze Lager überblicken. Im oben Teil der Glaswand spiegelt sich der gegenüberliegende Häuserblock wider

der Erde, zwei unter ihr. Die fünf umlaufenden Galerien zur Aufnahme der Autos bestehen aus frei vorkragenden Terrassen, die in der Mitte einen mächtigen freien Luftraum lassen, abgeschlossen von einer Glaswand von 400 qm Oberfläche. Auf einem Grundstück von 1216 qm wird ein Aufstellraum von 10,000 qm geschaffen. Schon der Bauvorgang zeichnete sich durch Kühnheit aus. Man wollte für den Herbstsalon 1928 in wenigen Wochen zwei Stockwerke zur Verfügung haben. Da die Zeit für den Aushub des Fundaments nicht gereicht hätte, so grub

man einfach Schächte für die Betonfundamente und goß sie aus. Der Bau dient als Verkaufslokal für Automobile, geht aber unmittelbar in die bereits bestehende Garage Marboeuf über, die Platz für 1000 Autos enthält. Überblickt man die Stockwerke, so darf man wohl sagen, daß es sich um die erste Lösung eines «Warenhauses» für Automobile handelt. Um mit einem Augenaufschlag — auch von außen — das gewaltige Lager umfassen zu können, errichtete man jenen 19 m hohen Glasvorhang, der den Blick von weitem auf sich zieht. Die Wand setzt

sich aus 18 Glasfeldern von $10 \times 3,1$ m zusammen. Sie wird verstellt durch die beiden eisernen Rippen von prachtvoll knapper Dimensionierung, aber die eigentliche Last wird in der Höhe an einen heute unter einer dicken Steinmauerschicht verschwundenen Brückenträger aufgehängt.

Es ist das erstmal, daß eine Glaswand von solchen Dimensionen versucht wird. Bezeichnend ist, daß bei einer solchen Aufgabe nicht der leiseste Platz für dekorative «Verschönerung» übrigbleibt.

S. Giedion.

Eine «Regenbogen»-Hochzeit

Das gesellschaftliche Ereignis der Saison bildete in England die Hochzeit von James Drummond-Hay mit der Tochter des Herzogs von Hamilton. Über 1000 Gäste aus den höchsten Kreisen



waren geladen. Die Bezeichnung «Regenbogen» - Hochzeit, die für diesen Anlaß geprägt wurde, ist so gewählt, daß jede der 16 Brautjungfern ein anderes gefärbtes Kleid trug. Alle Farbtöne waren aber streng harmonisch auf einander abgestimmt. In England ist sonst üblich, daß die Brautjungfern auf letzte Detail genau gleiche Kleider tragen