

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 6

Artikel: Grossgaragen mit d'Humy-Rampen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-42447>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

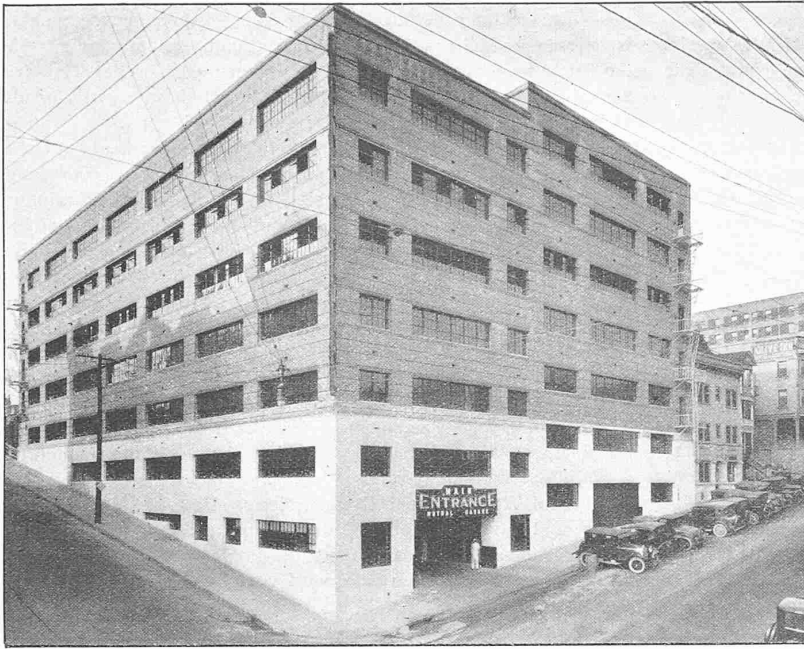


Abb. 4. Nelson-House-Garage in Poughkeepsie, N. Y. — Architekt E. C. Schmidt.

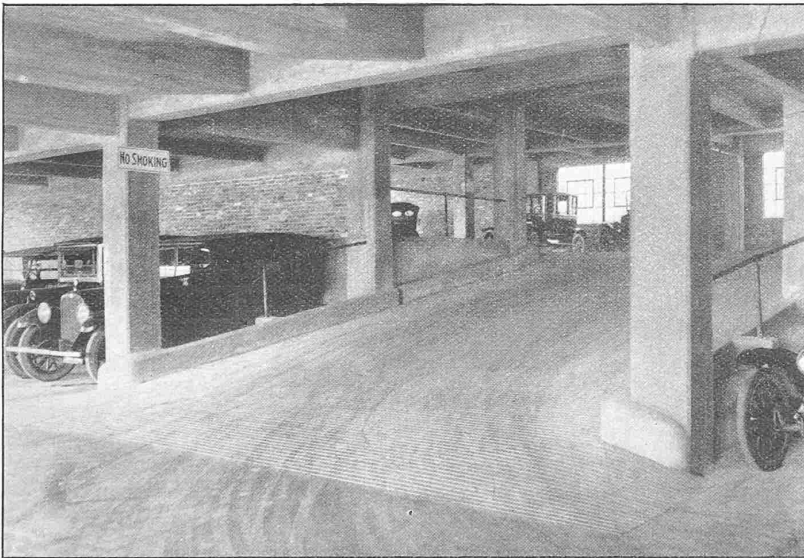


Abb. 5. Inneres der Nelson-House-Garage mit d'Humy-Rampen.

dass man „auf jeden Fall ein Realrecht erwerbe, das dem Wechsel der Zufälle nicht unterworfen sei“. „Legt das Geld im Wohnungsbau an!“ so sagte man in Deutschland in der Inflation und so sagen jetzt auch die Pariser. In Gold umgerechnet sind die Preise übrigens auch hier nicht hoch. Alle diese Anstrengungen haben aber die Regie bis heute nicht wesentlich vorwärts gebracht.

So stellt sich die Pariser Wohnungsfürsorge dar als ein weitverzweigtes, oft gar nicht so leicht zu entwirrendes Gebilde.¹⁾ Man kämpft, wesentlich behindert durch die Inflation und die damit verbundene (vermeintliche) Bauhausse, und kommt nur langsam vorwärts. Insbesondere ist das für die Regie der Fall. Sollen immer wieder Anleihen aufgenommen werden? Das ist in Paris jetzt die Frage. Die Sozialisten wollen, unter Berufung auf die billigen Wiener

¹⁾ Wir verweisen auf die bezügliche Berichterstattung von Paul Razous: Les habitations à bon marché. Etat actuel de la législation et de la construction, in „Génie civil“ vom 16./23. Februar 1924 und: La construction des groupes d'habitations à loyer modéré de la Ville de Paris in „Génie civil“ vom 24./31. Januar 1925. Red.

Mieten¹⁾, eine Steuer haben, um aus „verlorenen Zuschüssen“ (fonds morts) zu schöpfen. Die Mieten in den Wohnungen der Regie sind auf 8000 bis 10000 francs angelangt, wodurch nach den jetzigen Einkommensverhältnissen des Pariser Mittelstands für diesen die Wohnungen unerschwinglich geworden sind. Man hat teilweise sogar schon Ausländer hineinsetzen müssen, um sie nicht leerstehen zu lassen.

Man fühlt, dass man etwas grundlegend Neues in der Finanzierung beginnen muss, insbesondere will man die Privatinitiative dadurch anregen, dass die öffentliche Hand die Rente des Hauses durch Besteuerung von höchstens 3% auf 9% bringen will.

Schwierigkeiten allüberall, das ist das besonders Lehrreiche von Studien im Ausland, und, wer sie macht, kann wenigstens die Gewissheit mit nach Hause nehmen, dass er nicht der einzige ist, dem die Lösung der Finanzprobleme Kopfzerbrechen macht und oft unverdient scharfe Kritik einträgt. Chemnitz, 20. August 1927.

Grossgaragen mit d'Humy-Rampen.

Bei mehrstöckigen Automobil-Garagen, wie sie in Grosstädten je länger je mehr unentbehrlich werden, kommen für die Höhenüberwindung Aufzüge oder Rampen in Betracht. Obwohl sie bedeutend mehr Raum erfordern, als Aufzüge, wird den Rampen, wegen ihrer grösseren Betriebssicherheit, oft der Vorzug gegeben. Eine bemerkenswerte bezügliche Lösung, die ausser einer bedeutenden Raumersparnis einige weitere Vorteile bietet, stammt vom Amerikaner d'Humy. Sein als „d'Humy-Rampen“ bezeichnetes System²⁾ besteht darin, in der einen Hälfte des Gebäudes die Geschosse gegenüber denen der andern Hälfte um eine halbe Geschosshöhe zu versetzen (siehe Abb. 1). Die zur Verbindung von zwei Geschossen nötigen Rampen fallen dadurch halb so lang aus, wie wenn sie eine volle Geschosshöhe zu überwinden hätten. Die Länge einer derartigen Kurzrampe entspricht mit 10 bis 12 m (= max. 15% Steigung bei 3 m Geschosshöhe) annähernd der doppelten Standlänge eines Wagens, sodass es möglich ist, sie ohne Beeinträchtigung der Fahrstrassen anzuordnen, wie aus dem Grundriss Abb. 2 ersichtlich ist. Die Anordnung hat ferner den Vorteil, dass die Kurven stets auf ebenem Boden genommen werden, und dass die Uebersichtlichkeit recht gut ist, sodass die Rampen auch von Ungeübten sicher befahren werden. Beim Abwärtsfahren ist auf so kurzen Rampen auch bei Versagen der Bremsen ein Durchbrennen des Wagens ausgeschlossen. Der Grundriss lässt ferner erkennen, dass der Mehrbedarf an Raum gegenüber Aufzügen nicht wesentlich ist. Bei Garagen für mehr als ungefähr 300 Wagen wird man zwei Rampen vorsehen müssen, wovon dann die eine nur für den Aufstieg, die andere nur für den Abstieg verwendet werden wird.

In den Vereinigten Staaten sind schon zahlreiche Grossgaragen nach diesem System erstellt worden. Einzelne davon erreichen ein Fassungsvermögen von 1500 Wagen. Die Abbildungen 3 bis 5, von denen die erste dem „Bulletin Technique de la Suisse romande“ vom 14. August 1926, die beiden andern dem Werk von Dr. Ing. G. Müller „Grosstadt-Garagen“³⁾ entnommen sind, zeigen einige Ausführungen. Abbildung 5 lässt erkennen, wie sonst unerwünschte Höhenunterschiede im Gelände bei Garagen mit d'Humy-Rampen zu Nutzen gezogen werden können.

¹⁾ Siehe hierüber Band 88, S. 219 und 230 (16./23. Oktober 1926). Red.

²⁾ Generalvertreter für die Schweiz ist Ing. F. Couchepin in Lausanne.

³⁾ Vergl. Besprechung in Bd. 86, Seite 324 (19. Januar 1925).