Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **39/40 (1902)**

Heft 18

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

INHALT: Die Pariser Stadtbahnen. I. — Neubau der Allg. Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-A.-G. «Zürich». III. (Schluss.) — Wettbewerb für den Neubau einer Kantonalbank in Schaffhausen. I. — Zur Erhaltung des Fischmarktes in Basel. — Miscellanea: Aktiengesellschaft der Schweiz. Kalkfabriken. Betonsegment-Bogenbrücke mit drei Gelenken. Maschinen-Ein- und Ausfuhr Deutschlands im Jahre 1901. Hydroelektr. Anlagen bei St. Petersburg. Die 43. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure. Gotthardbahn. Die elektr. Strassenbahn Dietikon-Bremgarten. Prof. Dr. Gustav Zeuner. — Preisausschreiben für Entwürfe zu Mosaikbildern im Hofe des Landesmuseums in Zürich. — Litteratur: Reliefkarte der Oberitalienischen Seen mit ihrem Exkursionsgebiet. Eingeg. litterar. Neuigkeiten. — Berichtigung. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: XXXIII. Adressverzeichnis.

Hiezu eine Tafel: Das neue Verwaltungsgebäude der Allg. Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-A.-G. «Zürich».

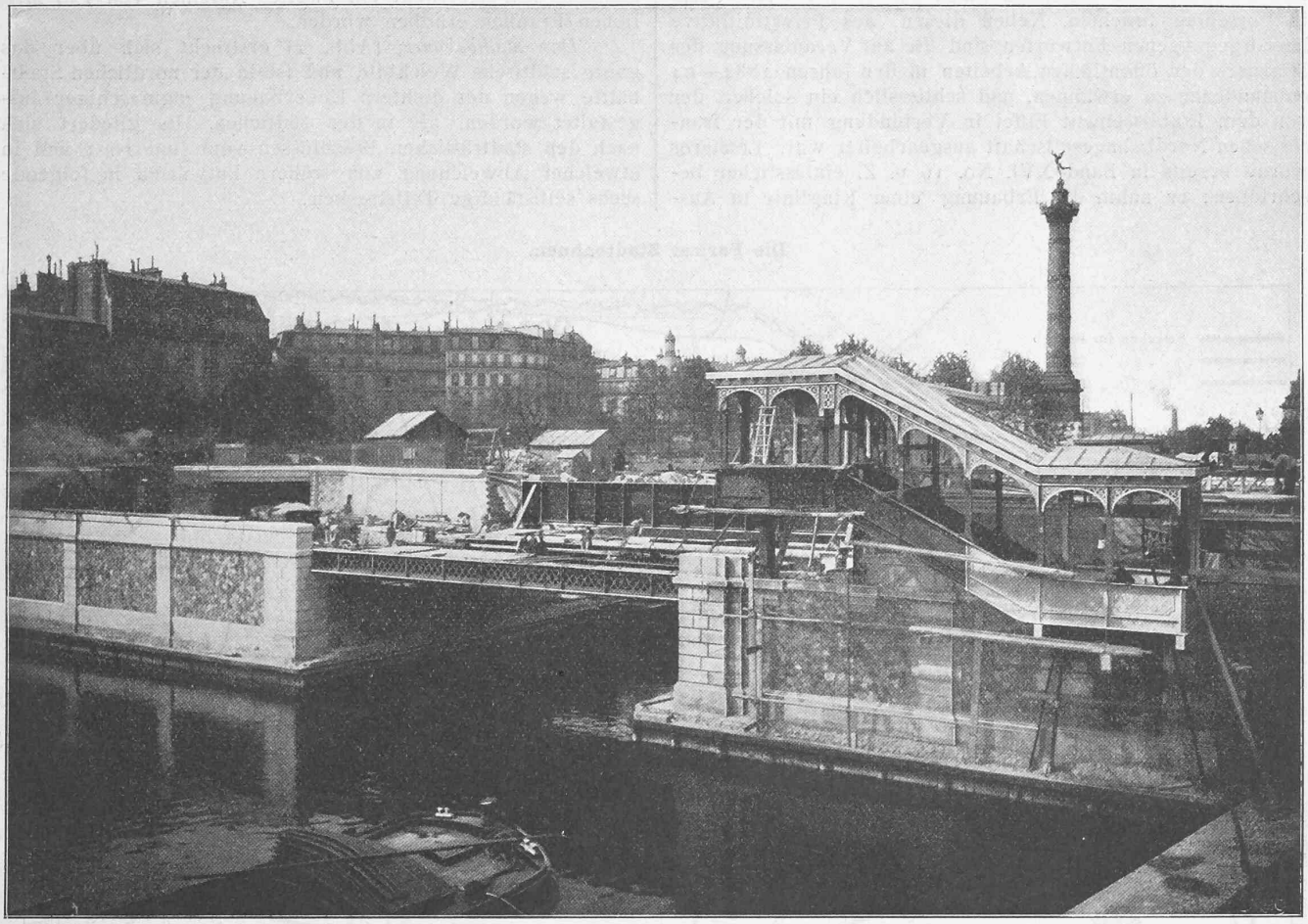

Abb. 8. Station der Place de la Bastille am Kanal St. Martin.

Die Pariser Stadtbahnen.

I.

Die zum ersten Male schon im Jahre 1856 erwogene Frage der Ausführung eines über die französische Metropole sich ausdehnenden Stadtbahnnetzes ist erst 1898 durch einen bezüglichen Gesetzesentwurf gelöst worden, nachdem fast alle anderen Weltstädte sich dieses Verkehrsmittels schon seit einiger Zeit bedienten. Die Gründe, weshalb dieses Unternehmen in Paris Jahrzehnte brauchte, um eine definitive Gestalt zu gewinnen, sind nur zum Teil in dem ungewöhnlich grossen Kostenaufwande zu suchen; mehr als dieser war der Konflikt daran schuld, der zwischen den Eisenbahngesellschaften und der Stadtverwaltung dadurch entstand, dass letztere die Stadtbahnen ganz unabhängig und unbeeinflusst von den in Paris einmündenden Linien zu erbauen beabsichtigte. Auch über die Wahl des Bau- und des Betriebsystems konnte lange Zeit keine Einigung erzielt werden; es tauchten die verschiedenartigsten Projekte auf für Hoch-, Tief- und Schwebebahnen mit Schmal- und Normalspur, sowie für Dampf-, elektrischen und für Kabelbetrieb. Erst die für das Jahr 1900 in grossartigem Rahmen geplante Weltausstellung mit der von ihr erwarteten ausserordentlichen Verkehrssteigerung leistete diesen Bestrebungen Vorschub und brachte das Unternehmen soweit zur Reife, dass bekanntlich die Hauptlinie des Stadtbahnnetzes, die Strecke Porte Maillot—Porte de Vincennes, im Juli des genannten Jahres eröffnet werden konnte.

Ueber die verschiedenen Phasen die das Unternehmen durchlaufen, wurde von Ing. A. Dumas im „Génie Civil" wiederholt berichtet. Diese Berichte sind mit einigen Ergänzungen von ihrem Verfasser zu einem Buche zusammengestellt worden[1]), an Hand dessen im nachfolgenden über die wichtigsten und charakteristischen Momente des Unternehmens Mitteilung gemacht werden soll.

Die ersten *Vorprojekte* wurden im Jahre 1856 von Brame und Flachat aufgestellt; es lag denselben die Idee zu Grunde, die Centralhallen mit den Vororten in Verbindung zu setzen, um die Lebensmittelzufuhr zu erleichtern. Eine Reihe anderer Lösungen wurde seitdem vorgeschlagen bis sich 1871 der „Conseil général de la Seine" entschloss Entwürfe für ein ganzes Stadtbahnnetz nach dem Vorbilde der Londoner Metropolitanbahnen ausarbeiten zu lassen; die so entstandenen Vorlagen sind in ihren Grundzügen bei den nun genehmigten Linien masgebend gewesen. Spätere Entwürfe, die teils durch städtische Ingenieure, teils durch die Eisenbahngesellschaften bearbeitet wurden, scheiterten sämtlich an der Unmöglichkeit für dieselben zwischen der Stadt und dem Staate ein erspriessliches Zusammenwirken zu erzielen. Unter diesen Entwürfen sind diejenigen von Heuzé, von Chrétien und von Vauthier hervorzuheben, die Hochbahnen mit besonderm Tracé oder mit Benützung bestehender Strassenzüge in Vorschlag brachten. Ein aus dem Jahre

[1]) Le chemin de fer métropolitain de Paris, par *A. Dumas*, Ing. des arts et manufactures. — Ch. Béranger, éditeur, 15, Rue des Saints-Pères, Paris.