Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 24

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: Neue Linien der Pariser Stadtbahn. — Die Pauluskirche in der Länggasse zu Bern. — Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vom Hauptbahnhof Zürich bis Wollishofen. — „Die Verwertung inländischer Wasserkräfte ins Ausland." — Elektrischer Betrieb auf schweizer. Normalbahnen. — Miscellanea: Hydroelektrische Kraftgewinnung am Tessin. Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel. Städtische Parkanlagen in Luzern. Einsturz der Bahnhofhalle Charing-Cross in London. Werke der Beuroner Malerschule in St. Scholastika bei Tübach. Bundesbauten im Jahre 1906. Das Stadtbild von Charlottenburg. Schulhausneubau in Mels. — Konkurrenzen: Der Friedenspalast im Haag. — Nekrologie: † Joseph Déglise. — Literatur: Die Pariser Stadtbahn. Kalender für Strassen- und Wasserbau- und Kultur-Ingenieure. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

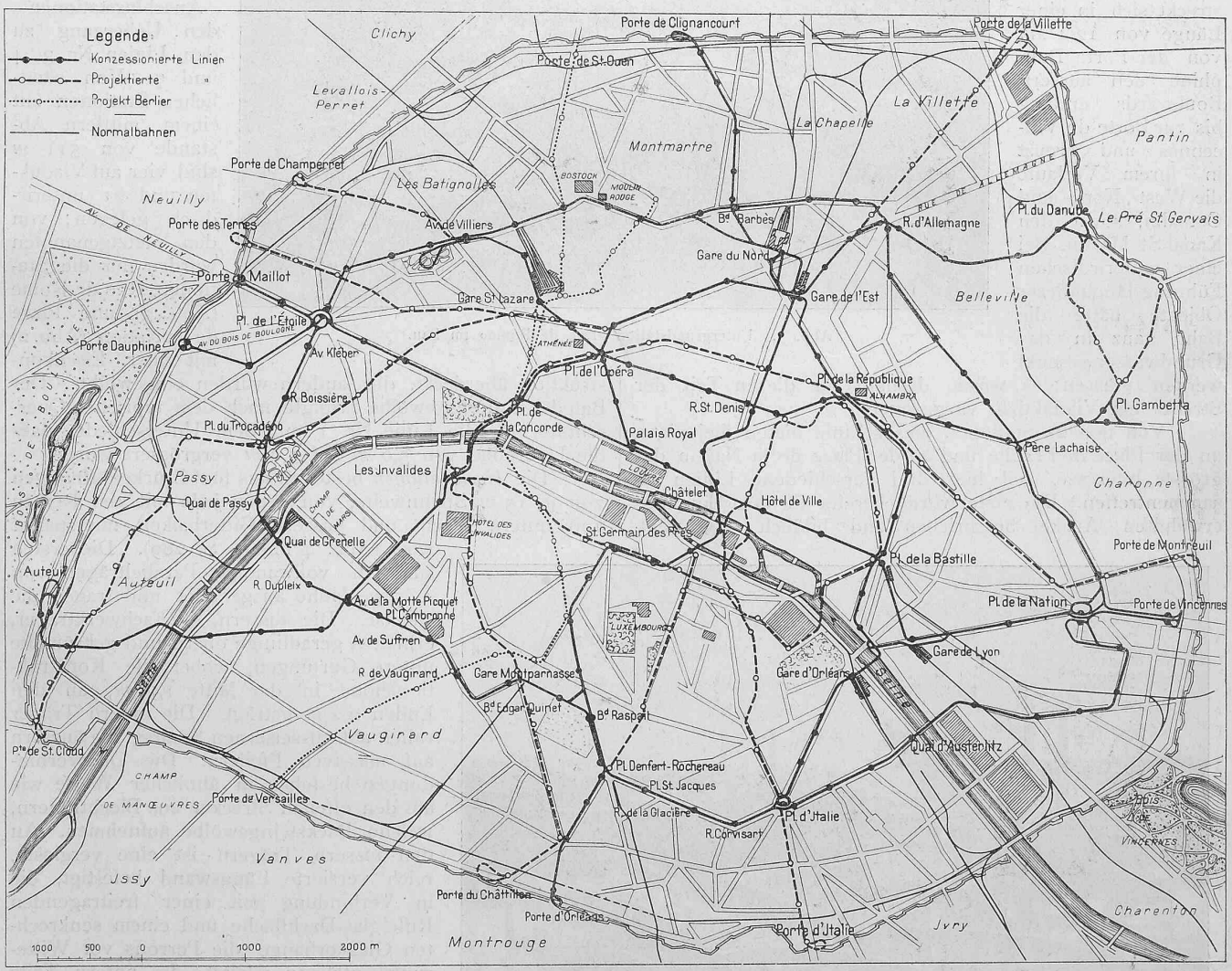
Feuilleton: Meine ersten Bauherren. II.

Hiezu Tafel XII: Die Pauluskirche in der Länggasse zu Bern; Blick in die Kirche von der südlichen Empore

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Neue Linien der Pariser Stadtbahn.

Ueber die Pariser Stadtbahn wurden im Jahrgang 1902, Bd. XXXIX, S. 191 der „Schweizer. Bauzeitung" an Hand einer von Ingenieur A. Dumas bearbeiteten Monographie, betitelt: „Le chemin de fer métropolitain de Paris", einlässliche Mitteilungen veröffentlicht. Der betreffende Artikel verbreitete sich nach einer gedrängten Schilderung der Vorgeschichte dieses Unternehmens über die allgemeine Anlage des Bahnnetzes, über das in Aussicht genommene Bau- und Betriebssystem und die ungefähren Erstellungskosten. Im Anschluss daran folgte eine Beschreibung der im Juli 1900 eröffneten *Hauptlinie Nr. 1*, die von der Porte Maillot zur Porte de Vincennes führt (Abb. 1). Auch über die im Oktober 1900 begonnene Linie Nr. 2 Nord konnten einige Angaben beigefügt werden, die sich namentlich auf die dort vorkommenden Viaduktbauten bezogen. Seither wurden die Linien Nr. 2 Nord und Nr. 3 dem Betriebe übergeben; die Teilstrecken Nr. 2 Süd und Nr. 4 und 5 sowie die Strecke Montmartre-Montparnasse sind im Bau begriffen. Die frühere Linie Nr. 6: Place d'Italie—Place de la Nation ging in der Linie Nr. 2 Süd auf; die Linien Nr. 7 und 8 wurden inzwischen konzessioniert. Infolge des sehr stark anwachsenden Verkehrs beschloss die Stadtverwaltung im Jahre 1904, das ursprünglich vorgesehene Achtliniennetz zu vervollständigen. Diese Ergänzungslinien, sowie die von Ingenieur Berlier vorgeschlagenen Teilstrecken sind in den obenstehenden Plan eingezeichnet; sie durchziehen die innern Boulevards, sowie peripherisch gelegene Baugebiete. Das derartig ausgebildete Stadtbahnnetz wird auf einer Bodenfläche von 7802 *ha* 270 Stationen und 24 Endschleifen umfassen, und Paris damit ein vorzügliches Bahnnetz erhalten.



Bezeichnung der Linien: 1. Porte Maillot, Pl. de l'Etoile, Pl. de la Concorde, Pl. de la Bastille, Gare de Lyon, Pl. de la Nation, Porte Vincennes. — 2. *Nord.* Porte Dauphine, Pl. de l'Etoile, Av. de Villiers, Moulin Rouge, Bd. Barbès, R. d'Allemagne, Père Lachaise, Porte de Vincennes. — 2. *Süd.* Pl. de l'Etoile, Pl. du Trocadéro, Quai de Passy, Pl. Cambronne, Gare Montparnasse, Pl. Denfert-Rochereau, Pl. d'Italie, Quai d'Austerlitz, Pl. de la Nation. — 3. Av. de Villiers, Gare St-Lazare, Pl. de l'Opéra, R. St-Denis, Pl. de la République, Père Lachaise, Pl. Gambetta. — 4. Porte Clignancourt, Bd. Barbès, Gare du Nord, Gare de l'Est, R. St-Denis, Châtelet, St-Germain des Près, Bd. Raspail, Pl. Denfert-Rochereau, Porte d'Orléans. — 5. Gare du Nord, Gare de l'Est, Pl. de la République, Pl. de la Bastille, Gare d'Orléans, Pl. d'Italie. — 6. (ist in 2 Süd aufgegangen). — 7. Pl. du Danube, R. d'Allemagne, Gare de l'Est, Pl. de l'Opéra, Palais Royal. — 8. Auteuil, Av. de la Motte Picquet, Les Invalides, Pl. de la Concorde, Pl. de l'Opéra.

Abb. 1. Lageplan des Pariser Stadtbahn-Netzes. — Masstab 1 : 60 000.

Nachfolgend soll das Wesentliche über die neuern Linien der Pariser Stadtbahn mitgeteilt werden, die namentlich einige bemerkenswerte Brückenbauten und schwierige