

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **271 (1992)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

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.

tiert und diskutiert: Die einen plädierten für eine vergleichsweise kostengünstige Hochbahn, die auf Stelzen über Avenues und Boulevards verkehren sollte. Andere, angeführt von der Gesellschaft der Freunde der Pariser Denkmäler mit dem Schriftsteller *Victor Hugo* als Wortführer, bevorzugten eine Untergrundbahn, die das Strassenbild nicht verschandeln würde.

Letztere setzten sich endlich durch, 1888 war Baubeginn. Die Zeit drängte: Rechtzeitig zur Pariser Weltausstellung von 1900 sollte die erste Linie der Chemin de fer métropolitain, später zu Métro verkürzt, ihren Betrieb aufnehmen.

Fulgence Bienvenüe, ein 46jähriger Ingenieur aus der Bretagne, übernahm die Gesamtleitung; an den «Vater der Métro» erinnert heute die Station Montparnasse-Bienvenüe. Hector Guimard war für die Gestaltung der «Les Bouches» genannten Stationseingänge verantwortlich. Er entwarf formschöne Namenstafeln, Geländer und Kandelaber im modischen Jugendstil. Kunsthistoriker sprechen vom «Style Métro».

Eröffnung ohne Spektakel

Am 19. Juli 1900 nahm Linie eins, die zehn Kilometer lange Strecke zwischen Pont de Neuilly und Château de Vincennes, ihren Betrieb auf. Die Zeitung «Le Temps» berichtete: «Es gab keine Eröffnungszeremonie. Für den ersten Zug wurde eine einzige Fahrkarte verkauft.» Paris stand im Fieber der Weltausstellung und zeigte anfänglich keinerlei Interesse für die neue Stadtbahn.

Das Bahnnetz wurde zügig ausgebaut, im Ersten Weltkrieg umfasste es bereits 92 Kilometer. Während der deutschen Besetzung im Zweiten Weltkrieg diente die Métro nicht nur als Transportmittel: Hier suchte die Bevölkerung Schutz bei Fliegeralarm, traf sich heimlich die Widerstandsbewegung und funktionierten die Nazis zwei Stationen zu militärischen Fabriken um.

Zwischen 5 Uhr 30 und 1 Uhr 15 fahren heute 3500 Métro-Wagen auf 192 Schienenkilometern, wovon 9,5 Kilometer über der Erde. Sie verkehren

NIVA 4x4

auch lieferbar

30

km Landwirtschaft

und

40

km Kategorie F

Beide Modelle auch mit Katalysator erhältlich
ab Fr. 18 450.-

Off. Vertretung seit über 10 Jahren

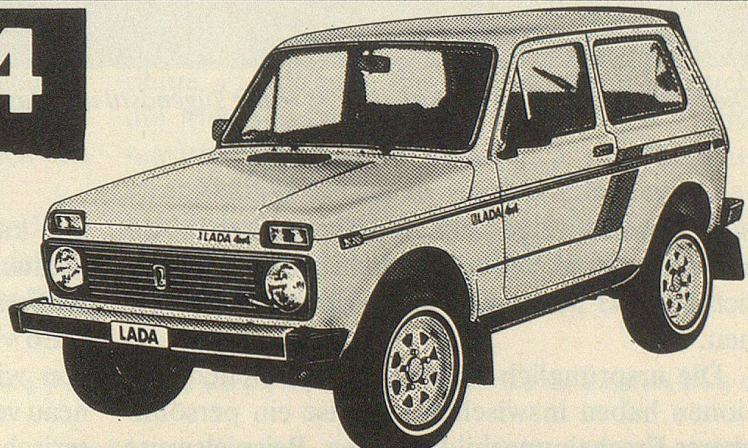
Martinsbrugg-Garage

Martinsbruggstr. 107
9016 St.Gallen



Tel. G. 071/35 51 96
Tel. P. 071/95 23 47

Bekannt für guten Service
Seit über 50 Jahren in St.Gallen-Ost
Laufend einwandfreie Occasionen
Inhaber Hs. Baumgartner



AB **16'950.-**

5 Gänge - Übertragungsgetriebe: 10 Vorwärts-
und 2 Rückwärtsgänge - Anhängelast: 1500 Kg
Auch die Versionen 30 und 40 Std/Km

Rufen Sie Ihren
LADA-Vertreter an!

 **LADA**