

Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 271 (1992)

Artikel: Die Métro ist "durch und durch pariserisch"
Autor: Ulrich, Kurt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-376839>

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: 15.04.2026

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

Die Métro ist «durch und durch pariserisch»

Von Kurt Ulrich

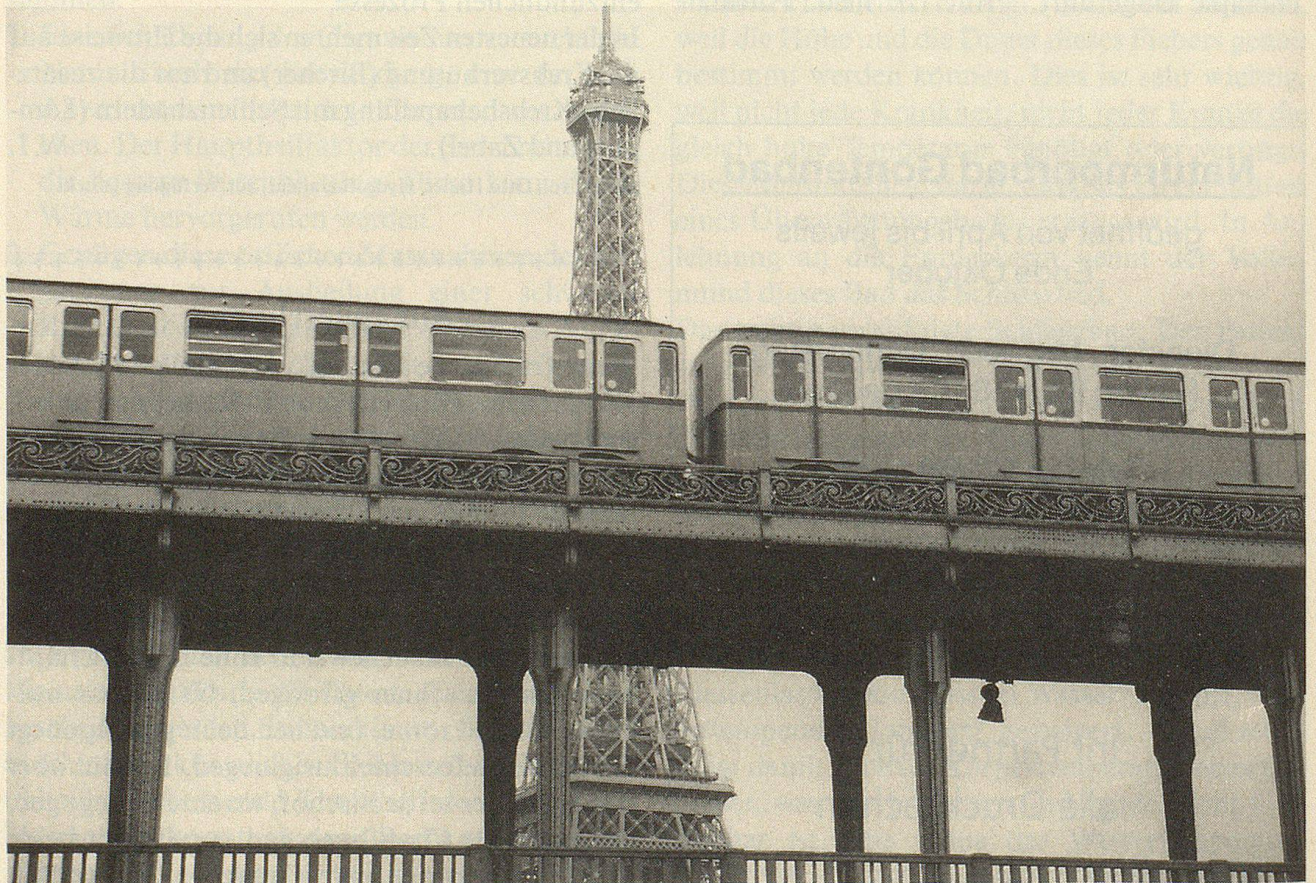
Für umgerechnet 86 Rappen mit der Bahn durch den Simplon nach Rom, weiter über Stalin-grad und Bir-Hakeim zu den Pyramiden? Die Pariser Métro macht's möglich. Ihre Stationen haben mal geografische Namen, mal sind sie nach Heiligen, Künstlern, Wissenschaftlern, Generälen oder Politikern benannt.

Einst gab es auch die Stationen Berlin, Alle-magne und gar Wilhelm, die den deutschen Kai-ser Wilhelm II. ehrte, was allerdings im Ersten Weltkrieg schleunigst geändert wurde. Geblieben ist jedoch die Station Bréguet; sie erinnert an den gebürtigen Schweizer *Abraham-Louis Bréguet*, dessen Urenkel eines der ersten französischen Flugzeuge konstruiert hat.

Seit dem Jahr 1900 rattert die Métro durch Frankreichs Metropole, transportiert jährlich über eine Milliarde Passagiere und gilt damit einerseits als populärstes, andererseits als effizien-tes Massenverkehrsmittel der Seine-Stadt. Ge-wiss, in London ist die Untergrundbahn älter (1863 eingeweiht), in Moskau pompöser, in Bu-dapest billiger. Doch die Pariser Métro hat nun einmal ihr ganz besonderes Flair.

Victor Hugo Kämpfer für U-Bahn!

Bereits in der Mitte des 19. Jahrhunderts hat-ten die Pariser Stadtväter Pläne für ein modernes Transportsystem. 40 Jahre wurde darüber debat-



Die dreizehn Linien der Pariser Métro bedienen 363 Stationen. Sie sind ebenso populär wie effizient.

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

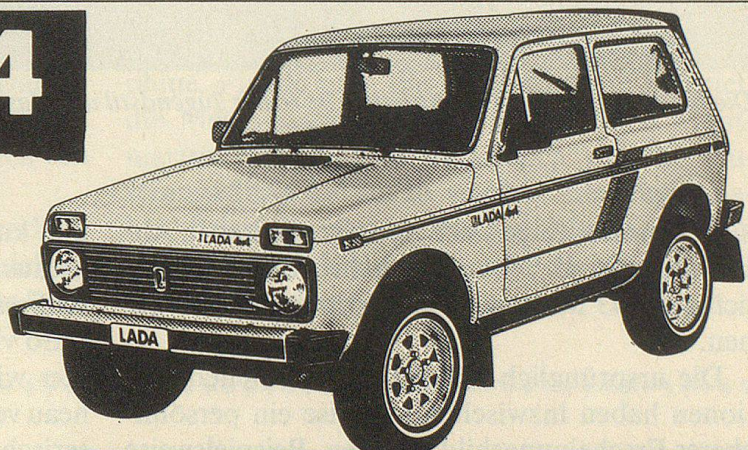
Martinsbrugg-Garage

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**



Die Station Abesses in Montmartre ist reiner Jugendstil und das wohl schönste Beispiel eines Métro-Eingangs.

auf 13 Linien, folgen sich zu Spitzenzeiten in Abständen von 95 Sekunden, halten durchschnittlich alle 543 Meter an und bedienen 363 Stationen.

Die ursprünglich einheitlich gekachelten Stationen haben inzwischen teilweise ein persönlicheres Erscheinungsbild erhalten. Beispielsweise Louvre-Rivoli mit Werken aus dem benachbarten Louvre-Museum, Varenne mit Abgüssen von Rodin-Statuen oder Bastille mit Darstellung aus der französischen Geschichte.

Geblieden ist die charakteristische Métro-Stimmung: Nordafrikaner halten Süßigkeiten und Schleckereien feil, Musiker spielen Musette-Melodien oder Cool-Jazz. Die Züge – teils auf Metall-, teils auf Gummirädern rollend – halten

nur kurz, Reisende rempeln sich rücksichtslos heraus und hinein. Ein kurzer Hupton, die Türen schliessen automatisch, der Zug fährt ab.

So viel lokale «Ambiance» hat denn auch immer wieder Künstler inspiriert: Raymond Queneau verfasste über «dieses durch und durch pariserische Transportmittel» den Roman «Zazie in der Métro», Peter Handke beschrieb in «Die Stunde der wahren Empfindung» eine Fahrt mit der Linie neun, Franz Kafka monierte in seinem Tagebuch «die unnatürliche Gleichgültigkeit der Passagiere».

Wiederholt diente die Chemin de fer métropolitain als Schauplatz von Filmen: Bourvil verkörperte einen Kassierer der Untergrundbahn, der sich mit den Tageseinnahmen davonmachte,

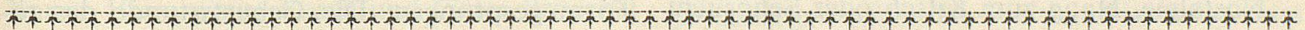


In der Station Bastille erinnern grossflächige Bilder an Szenen aus der französischen Geschichte.

Jean-Paul Belmondo hetzte über die Dächer eines Métro-Zuges, Luc Bessons «Subway» spielte sich fast ausschliesslich unter den Strassen von Paris ab.

Leider mussten viele der alten Jugendstil-«Bouches» gesichtslosen Neubauten weichen. Noch gibt es jedoch 90 Originale, u.a. Porte Dau-

phine, Pigalle und, das wohl schönste Beispiel, die Métro-Station Abesses im Stadtteil Montmartre. Andere sind inzwischen gar für museumswürdig befunden worden, Einzelteile haben beispielsweise im Pariser Musée d'Orsay oder im New Yorker Museum of Modern Art Aufnahme gefunden.



Geistvolle Schmeichelei

Auf einer kleinen, von der Königin Marie Antoinette gegebenen Gesellschaft wurde eine Reihe von Scherzfragen gestellt. Die Königin fragte: «Was ist der Unterschied zwischen einer Pendeluhr und mir?» – Da antwortete der galante Fürst von Ligne: «Bei der Pendeluhr bemerkt man die Stunden, bei Eurer Majestät vergisst man sie.»

Warum Shaw nicht Pfarrer wurde

«Sie hätten ausgezeichnet zum Kanzelredner gepasst. Warum sind Sie nicht Geistlicher geworden?» sagte jemand zu Bernard Shaw.

«Nein», antwortete der Dichter, «ich hätte nie Pfarrer sein können, denn da müsste ich auch Trauungen vornehmen, und Sie wissen, ich bin ein grundsätzlicher Gegner des Glückspiels.»