

Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 271 (1992)

Werbung

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: 30.12.2025

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

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 1990 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
40

km Landwirtschaft

und

km Kategorie F

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

Off. Vertretung seit über 10 Jahren

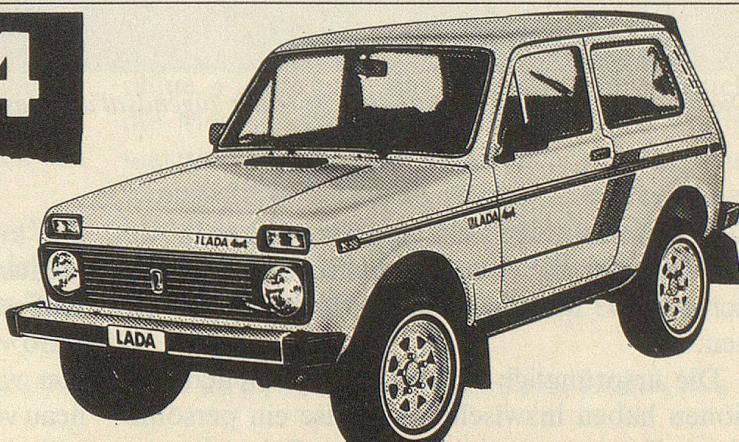
Martinsbrugg-Garage

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

Rufen Sie Ihren
LADA-Vertreter an!

LADA