

# Untergrundbahnen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): - **(1936)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-988004>

## **Nutzungsbedingungen**

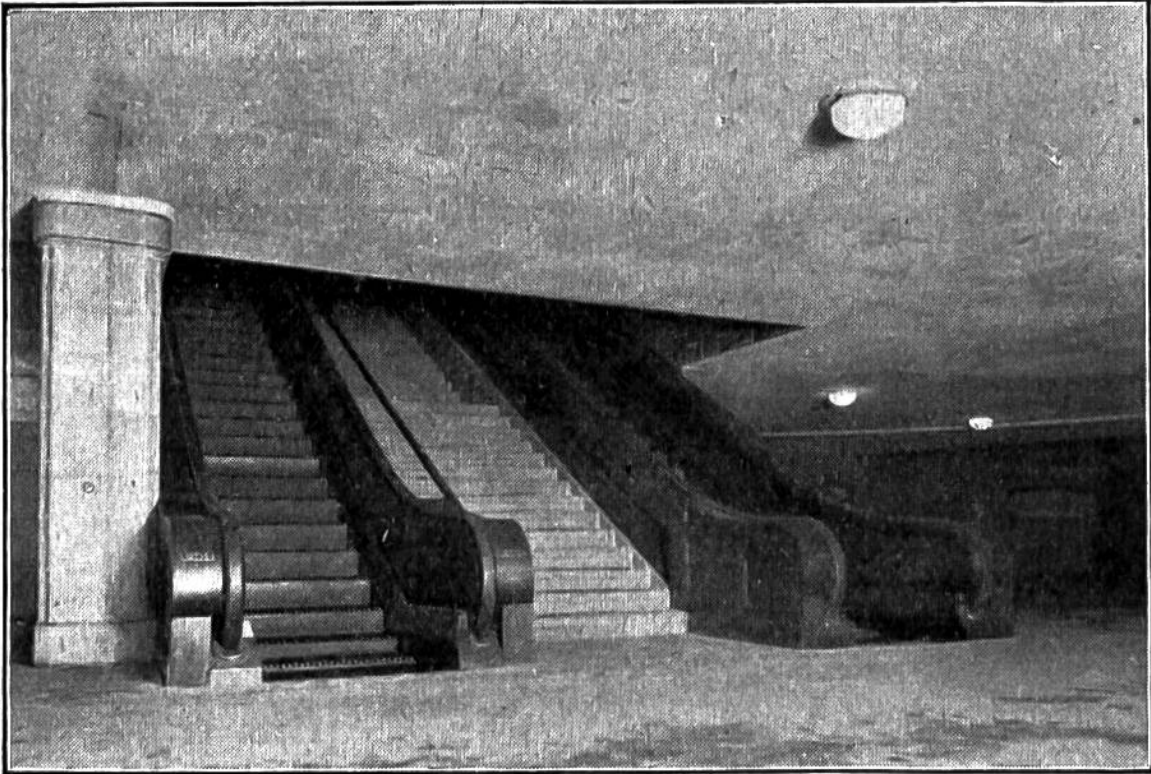
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Treppen, Aufzüge oder Rolltreppen führen 20 und mehr Meter tief in die blitzsauberen, hellerleuchteten Stationen der Untergrundbahn hinunter. Auf unserem Bilde sieht man in der Mitte eine gewöhnliche Treppe und seitlich davon 2 Rolltreppen, die nur zum Aufstieg benützt werden. Die Rolltreppe besteht aus einem Band, das über Walzen läuft; auf dem Band sind die Treppenstufen angebracht. Man steht auf eine Stufe und wird sachte nach oben getragen. Die Seitenlehnen, an denen man sich halten kann, laufen mit.

## **UNTERGRUNDBAHNEN.**

In Grosstädten liegt das Geschäftsviertel meist in der Mitte der Stadt; ringsherum in weitem Umkreise befinden sich die Wohnquartiere. Der ungeheure Menschenstrom, der vor Arbeitsbeginn morgens nach dem Stadtinnern und nach Feierabend wieder zurückfließt, stellt das schwerste Verkehrsproblem der Grosstädte dar. Während dieser Stosszeiten leisten die Untergrundbahnen die vortrefflichsten Dienste. Ihre Züge werden von Verkehrsstockungen, wie sie auf den Strassen so häufig sind, nicht aufgehalten und können daher rasch und in kurzen Abständen fahren.

Untergrundbahnen sind Wunderwerke der Ingenieurkunst. Die Tunnels müssen äusserst widerstandsfähig



Rasch, als ob er vorbeisausen wollte, fährt der elektrische Untergrundbahnzug in die Station ein; plötzlich vermindert sich seine Geschwindigkeit, und schon hält er an, sachte und stossfrei. Der Aufenthalt dauert bloss eine Minute und, kaum im Lauf, saust der Zug schon wieder in voller Fahrt dahin.

gebaut sein, denn sie führen unter den Fundamenten der schwersten Häuserblocks, ja sogar unter Flüssen hindurch. Erstaunlich sind auch die Untergrundbahnhöfe mit ihrem Labyrinth von Gängen und Hallen, in denen man sich doch wiederum so leicht zurechtfindet. In den grösseren Bahnhöfen überkreuzen sich oft mehrere Untergrundlinien. Der Lüftung dieser „Unterwelt“ dienen riesige, elektrische Ventilatoren und in regelmässigen Abständen angelegte Luftschächte. Die Bauungskosten für Untergrundbahnen sind sehr hoch, sie schwankten in London beispielsweise zwischen 4 und 16 Millionen Franken für einen Kilometer. Aber da Hunderttausende täglich die Untergrundbahn benützen, macht sich diese grosse Ausgabe bezahlt, ja die Fahrpreise können sogar sehr niedrig angesetzt werden.