

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 39/40 (1902)
Heft: 19

Artikel: Die Pariser Stadtbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-23361>

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: 23.02.2026

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

des Kunden und eines Beamten, von denen jeder einen besonderen Schlüssel hat, geöffnet und wieder geschlossen werden können. Die Schlüssel können nicht ausgezogen werden, bevor das Fach wieder vollständig geschlossen ist; dieses kann daher durch Vergesslichkeit nicht offen gelassen werden. Jedes Schrankfach enthält eine Blechkassette zur Aufbewahrung der hinterlegten Werttitel u. s. w.

Die Stahlpanzerungen sind von Bauer & Söhne und Schwyzer & Cie. in Zürich ausgeführt, die Panzerthüren und Stahlbetoneinlagen von Goetz & Cie. in Stuttgart, die Safes-Schränke von Bauche & Cie. in Reims geliefert worden.

Vor den Safes liegt das Vorzimmer für die Kunden, mit Einzelkabinen zum Ordnen der hinterlegten Titel, Abschneiden von Coupons u. dgl.

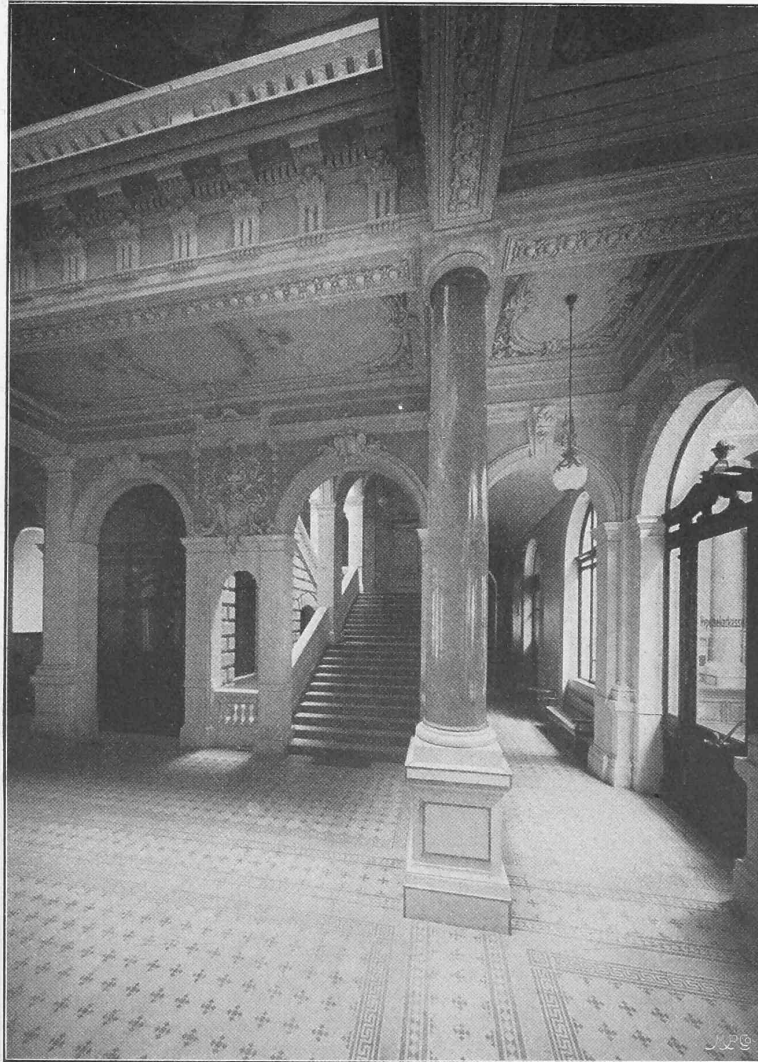
Dieses Vorzimmer, dessen Wände mit heller Fayence bekleidet sind und vor welchem ein vertiefter Lichtschacht liegt, erhält durch drei Fenster direktes Licht. Sämtliche Gewölbe dagegen, die zur Aufbewahrung von Wert-sachen dienen, sowie die Einzel-Kabinen sind ausschliesslich elektrisch beleuchtet.

Das Gebäude hat eine Warmwasserheizung von Gebrüder Sulzer in Winterthur, deren drei Heizkessel im Kellergeschoss untergebracht sind. In den Mauern sind genügende Ventilationszüge angelegt worden. Die elektrische Lichtanlage ist durch die Firma Stirnemann & Weissbach in Zürich eingerichtet worden. Für den internen Verkehr der verschiedenen Bureaux unter sich sind 22 Telefonstationen durch A. Zellweger in Uster aufgestellt worden.

Die Baurechnung ist zwar z. Z. noch nicht ganz abgeschlossen, doch werden die Baukosten voraussichtlich den Voranschlag von 885000 Fr. nicht überschreiten.

Das neue Kantonalbankgebäude in Zürich.

Architekt: Ad. Brunner in Zürich.



R. Ganz, Phot. in Zürich.

Aetzung von Meisenbach, Riffarth & Cie. in München.

Vorhalle im Erdgeschoss und Haupttreppe.

Die Pariser Stadtbahnen.

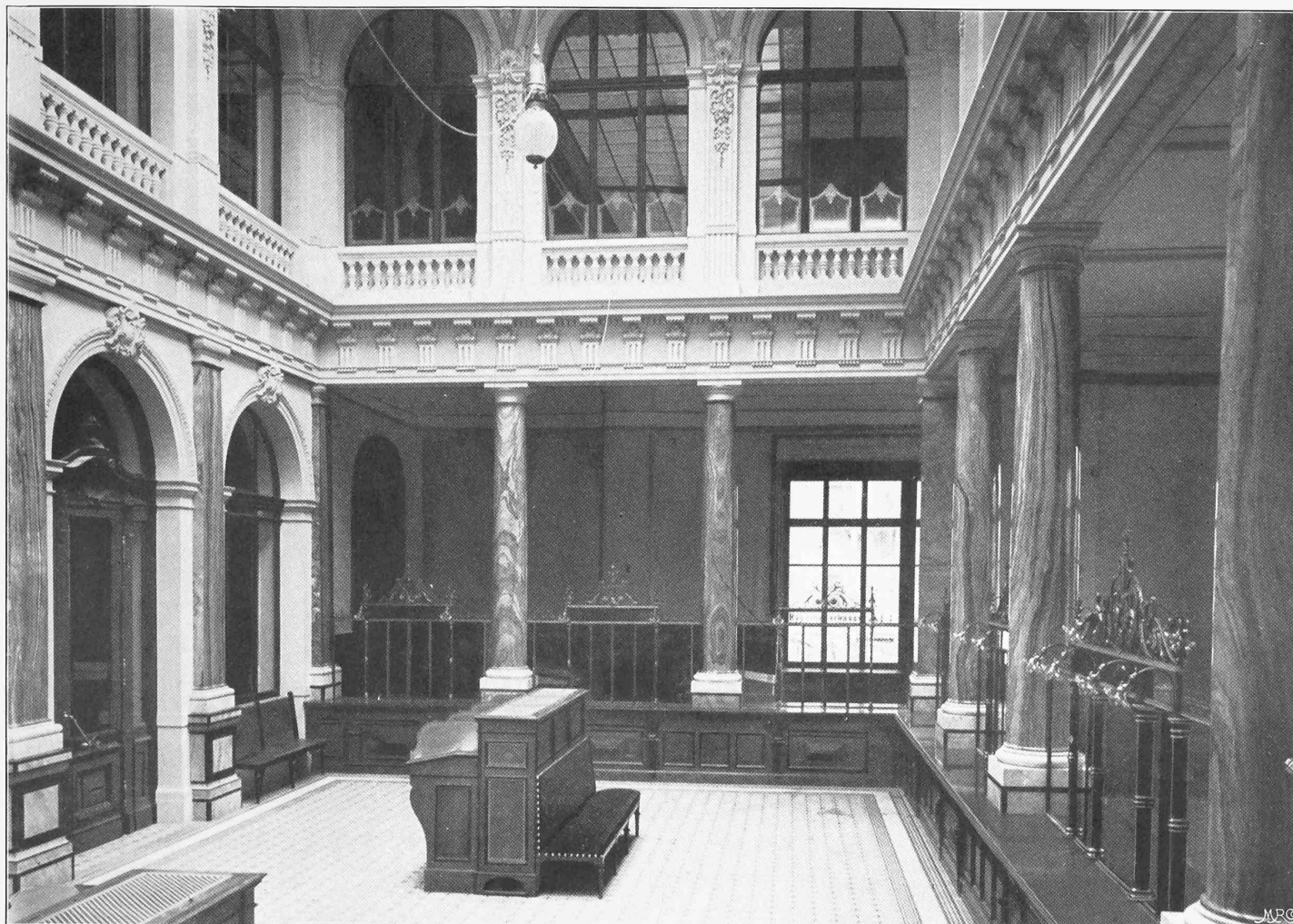
II.

Bei allen Zwischenstationen der Stadtbahnen sind die Perrons auf beiden Seiten der Geleise angeordnet worden und beträgt deren Länge 75 m, ihre Breite 4,1 m; sie liegen 0,85 m über Schienenoberkante und 0,25 m unter dem Wagenfussboden. Auf den Endstationen kommen auch Inselperrons vor. Die Zwischenstationen sind durch Treppenanlagen zugänglich, die von den Trottoirs oder Plätzen aus zunächst in einen Raum führen, in dem die Billetaussgabe erfolgt. Bei dem ausserordentlichen Verkehr war es von grossem Interesse, die Ausgabe der Billette möglichst rasch

bewerkstelligen und auf einfache, sichere Art kontrollieren zu können. Zu diesem Zwecke befindet sich in jeder Station neben dem Schalteraum eine sinnreiche, automatisch arbeitende Vorrichtung, mit der je nach Bedürfnis bis 320 Billette in der Minute angefertigt werden. Dieser Apparat besteht aus vier kleinen, an einer Achse befindlichen Druckmaschinen, die durch einen Elektromotor bewegt werden und die Billette mit den erforderlichen Bezeichnungen versehen, sowie abschneiden. Jede dieser Maschinen kann mittels eines Handgriffes von der Billetaussgeberin in Tätigkeit gesetzt werden. Durch einen Zählapparat wird die Anzahl der abgestempelten Billette angegeben und dadurch die Kontrolle bedeutend vereinfacht.

Von dem Schalteraum aus kann der nächstliegende Perron durch eine Treppe direkt, der entgegengesetzte mittelst einer die Geleise übersetzenden Passerelle erreicht werden (Abb. 9). Die Endstationen besitzen je für die Ankunft und für die Abfahrt getrennte Zugänge, die über den Geleiseschleifen angeordnet sind. Die Ausmündung der Treppen auf die Strassenoberfläche ist entweder durch ein Gitter abgegrenzt oder mit einem Treppenhäuschen überdacht (Abb. 10).

Die überwölbten Stationen erhielten einen aus zwei aneinander stossenden halben Ellipsen bestehenden Querschnitt, der eine Lichtweite von 14,14 m und eine Lichthöhe von 5,7 m besitzt (Abb. 11 S. 204). Die Stärke des obern Gewölbes beträgt 0,7 m, die des untern 0,5 m und jene der Widerlager in der Horizontalachse 2,0 m. Das Sohlengewölbe ist mit einem 2 cm dicken Cementüberzug versehen und die sichtbaren Gewölbeflächen sind mit weissen Emailziegeln verkleidet, die das elektrische Licht in vorteilhaftester Weise reflektieren. Die Perrons werden durch Backsteingewölbe oder Konstruktionen aus armiertem Beton getragen und mittels Granitplatten abgegrenzt. Da wo solche Anlagen unter das Grundwasser reichen, wurde die Bauhöhe zwischen Schienen und Strassenoberfläche durch Erstellung von horizontalen Decken vermindert, die aus einem Gerippe von I-Eisen mit dazwischen gespannten Backsteingewölben bestehen (Abb. 12 und 13 S. 204). Die Lichtweite beträgt bei dieser Anordnung 13,5 m, die Lichthöhe 4,7 m. Die zwei getrennten Perrons für die Ankunft und Abfahrt an der Endstation jeder einzelnen Linie bilden mit einander einen spitzen Winkel und sind durch eine eingeleisige, halbkreisförmige Schleife von 30 m Radius verbunden (Abb. 14 und 15 S. 205); letztere wird stets mit gemässiger Geschwindigkeit durchfahren. Bei dieser Anordnung können die



Das neue Kantonalbank-Gebäude in Zürich.

Architekt: *Adolf Brunner* in Zürich. — Kassenraum.

Seite / page

202 (3)

leer / vide /
blank

ankommenden, rechts fahrenden Züge ohne zeitraubende Manöver in das Abfahrtsgeleise gelangen und dadurch der Stationsaufenthalt bedeutend abgekürzt werden. Diese Stationen sind gewölbeartig ausgebaut mit 11,7 m Gewölbeweite; der Uebergang von den Perronanlagen zur offenen Strecke und zur Schleife wird durch zweiseitige, spitzbogenartige Gewölbe vermittelt.

Besonderes Interesse bieten die Stationsanlagen an der Place de l'Etoile (Abb. 16 S. 205), wo drei Linien zusammen-treffen. Der Südring der Gürtelbahn endigt hier in einer grösseren, zweigeleisigen Schleife, an deren nördlichem Teile sich die Station befindet. Neben derselben liegt die Station der Hauptlinie I, welche die Schleife in nördlicher Richtung umfährt. Annähernd rechtwinklig zu der Doppelstation, aber tiefer als diese ist die Station für den Nordring II gelegen, welche Linie die beiden vorgenannten in einer Tiefe von 16 m unterfährt und mit der Linie I eine eingeleisige Verbindung besitzt. Eine solche besteht auch auf der Ostseite der Doppelstation zwischen den Linien I und III und auf der Südseite der Schleife. In ähnlicher Weise ist die Anlage bei der Place de la Nation geplant, die nach dem endgültigen Entwurfe den Ausgangspunkt für den Nordring und für den Südring bildet und eine Zwischenstation der Linie I enthält, sodass hier zwischen zwei Schleifen eine dreifache Station erstellt werden muss.

Die Pariser Stadtbahnen.

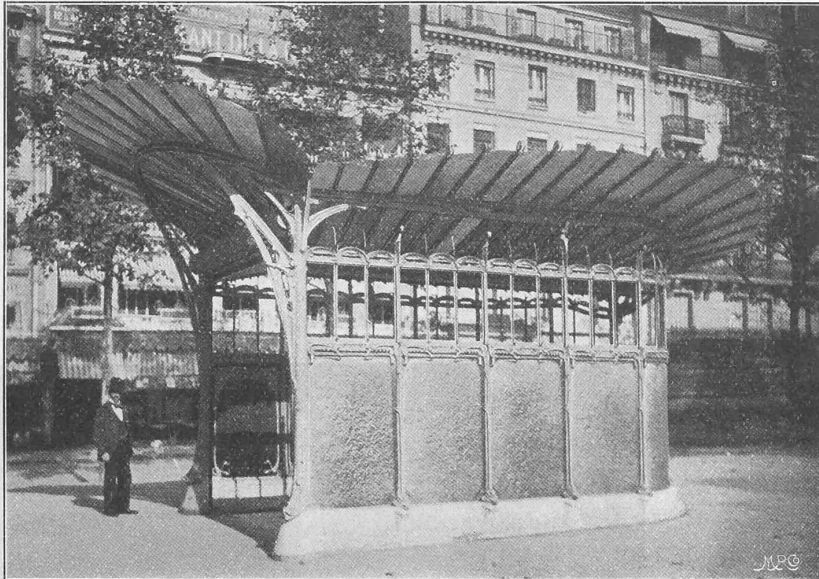


Abb. 10. Treppenhäuschen der Ankunftstation bei der Porte Maillot.

Wettbewerb für den Neubau der Kantonalbank in Schaffhausen.

II.

Die Darstellungen auf Seite 206 und 207 dieser Nummer geben den mit dem II. Preise ausgezeichneten Entwurf wieder. Kennzeichen: Frauenkopf mit Wappen-dialem (gez.). Sein Verfasser ist Architekt Albert Meyer in Lausanne. Bezüglich der Beurteilung der dargestellten Entwürfe sei auf das Gutachten des Preisgerichtes verwiesen, dessen zweiter Teil hier folgt:

Bericht des Preisgerichtes.

(Schluss.)

Es verblieben nun noch 18 Projekte. Bei einem dritten Umgang wurden diese wiederum einer einlässlichen Prüfung unterzogen, wobei folgende Bemerkungen gemacht wurden:

Es sei hier noch beigefügt, dass nach reiflicher Erwägung und Prüfung sich diejenigen Lösungen als vorteilhaft erwiesen, welche durch Anordnung einer besonderen Wohnungstreppe diesen Verkehr vom Bankverkehr trennten.

Nr. 11. Der Eingang befindet sich an der Bogenstrasse; rechts vom Eingang liegen die Zimmer des Abwärts und links davon Buchhaltung, Hauptkasse und Sparkasse, alle gut beleuchtet. Es ist bloss eine Treppe vorhanden. Die Einteilung ist im grossen und ganzen gut. Im ersten Stock sind zwar alle Räume vorhanden, jedoch ist die Form des Vorraums unschön, der Korridor dunkel. Die Fassaden sind gut, dagegen muss die Anordnung der Giebel als eine weniger glückliche Lösung betrachtet werden.

Nr. 17. Auch hier liegt der Eingang an der Bogenstrasse und ist die Anordnung in der Grundrisseinteilung ähnlich dem vorigen Projekt; es ist ebenfalls bloss eine Treppe vorhanden. Die Lösung im ersten Stock ist eine glücklichere als bei Nr. 11, das Vestibül ist hell und geräumig. Die Fassaden sind gut gegliedert, die Fenster haben das richtige Verhältnis; dagegen ist die Erkerlösung nicht ganz gelungen.

Nr. 18 weist zwei verschiedene Grundrissformen auf; ein Projekt a mit Eingang an der Bogenstrasse und das andere b mit Eingang an der Bahnhofstrasse. Im ganzen ist die Einteilung beider Entwürfe nicht ungeschickt, jedoch ist die Sparkasse bei Projekt a nicht sehr gut beleuchtet, etwas besser ist die Beleuchtung bei Projekt b. Der Vorraum ist bei

beiden Projekten etwas eng, auch sind einige Räume nicht sehr günstig beleuchtet. Die Fassaden sind unruhig und monoton.

Nr. 19. Eingang an der Bogenstrasse. Die Grundrisseinteilung ist ähnlich wie bei Nr. 18. Die Bureaux, Kassen mit dem betreffenden Vorraum sind gut disponiert, auch sind zwei Treppen vorhanden; diese sind jedoch nicht sehr glücklich angebracht; hauptsächlich die Treppe, die zur Wohnung führt, ist eng und gewunden, daher ist der Zugang zu derselben ungenügend. Die Fassaden sind einförmig und ohne bestimmten Ausdruck.

Nr. 22. Eingang an der Bahnhofstrasse. Der Grundriss ist zwar klar, jedoch ist die Treppe vom Vorraum für das Publikum nicht abgeschlossen, sodass

alle Personen, die sich in den ersten oder zweiten Stock begeben wollen diesen Vorraum passieren müssen; eine Anordnung, die nicht empfohlen werden kann. Es ist zwar noch eine Servicetreppe mit besonderem Eingang vom Hof angelegt, doch kann solche nicht als Zugang zur Wohnung

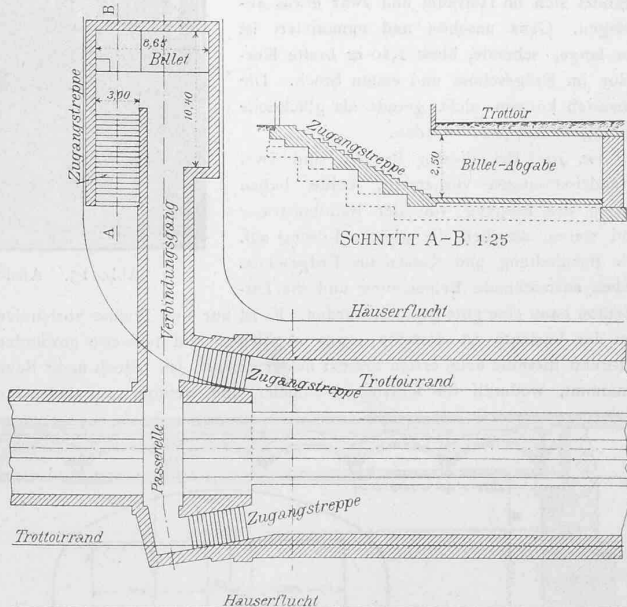


Abb. 9. Typischer Grundriss einer Station. — 1:500.

betrachtet werden. Ein Zimmer des Abwärts ist ungenügend beleuchtet. Die Fassaden sind gut durchgeführt.

Nr. 33. Eingang an der Bogenstrasse. Buchhaltung und Kasse mit dem betreffenden Vorraum sind gut disponiert. Die Sparkasse wird teilweise durch Oberlicht beleuchtet. Es sind hier zwei Treppen vor-

handen, doch sind dieselben etwas schmal und gewunden; der Korridor im ersten und zweiten Stock etwas eng. Die Fassaden sind nicht unschön, jedoch die Risalite mit den Giebelaufsätzen nicht motiviert.

werden. Das zweite Zimmer des Abwärts ist ganz ungenügend beleuchtet. Im ersten und zweiten Stock ist die Einteilung keine sehr günstige. Die Fassaden sind gefällig, dagegen ist der Erker nicht gut ausgebildet.

Die Pariser Stadtbahnen.

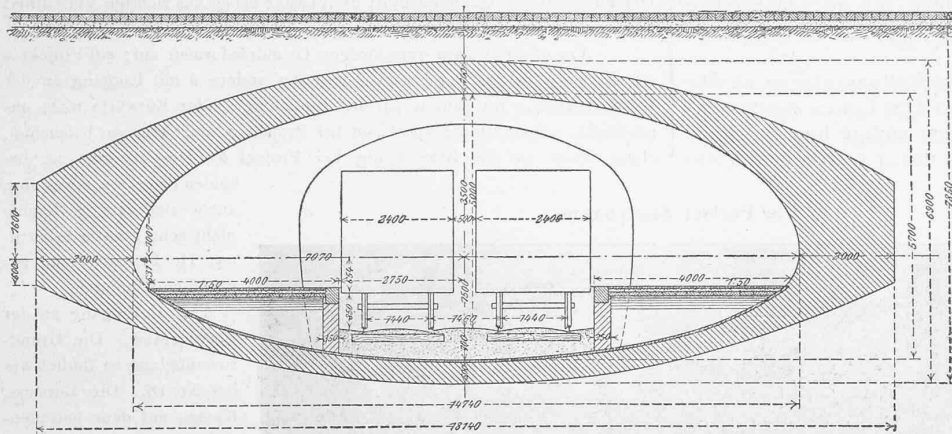


Abb. 11. Typischer Querschnitt einer gewölbten Station. — Masstab 1:150.

Nr. 40. Eingang an der Bahnhofstrasse. Es sind hier zwei Grundrissprojekte vorhanden, die jedoch nicht viel von einander abweichen. Kassen und Buchhaltung im Erdgeschoss sind gut disponiert; ebenso ist ein genügend grosser, abgeschlossener Vorraum vorhanden, jedoch ist der Zugang zur einzigen gut angelegten Treppe nicht schön. Die Aborte und der Zugang zu denselben sind abgelegen; besonders ist die Einteilung im ersten und zweiten Stock unklar. Die Fassaden sind nicht ohne Wert, jedoch etwas unruhig. Im Erdgeschoss ist wegen den Rundbogenfenstern die Beleuchtung der Bureaux und Kassen ungenügend und auch die Rundbogenfenster in der Wohnung können als keine glückliche Lösung bezeichnet werden.

Nr. 44. Eingang an der Bogenstrasse. Die Bureaux und Kassenräume, sowie der Vorraum sind gut beleuchtet. Es sind zwei Treppen vorhanden; eine besondere für die Räumlichkeiten der Bank und eine für die Wohnung im zweiten Stock. Der Eingang für letztere befindet sich im Hofraum und zwar etwas abgelegen. Ganz unschön und unmotiviert ist der lange, schmale, bloss 1,10 m breite Korridor im Erdgeschoss und ersten Stock. Die Fassaden können nicht gerade als glückliche Lösungen bezeichnet werden.

Nr. 49. Bei diesem Projekt sind zwei Grundrisslösungen vorhanden; beide haben jedoch den Eingang von der Bahnhofstrasse und weisen ziemlich die gleiche Lösung auf. Die Buchhaltung und Kassen im Erdgeschoss haben ausreichende Beleuchtung und die Disposition kann eine gute genannt werden. Es ist nur eine Treppe vorhanden. Bei der Variante ist dieselbe etwas abgelegen und teilweise gewunden, während dieselbe beim ersten Projekt besser gelegen ist, jedoch mehr Raum einnimmt, wodurch die Korridore schmäler und weniger gut beleuchtet

zweite Zimmer wurde dann ins Souterrain verlegt. Die Räume für Kassen und Buchhaltung sind hell und geräumig, dagegen ist der Raum für die Utensilien ohne Licht. An der Bogenstrasse ist die Baulinie nicht eingehalten worden, damit am südwestlichen Eck ein rechter Winkel ange-

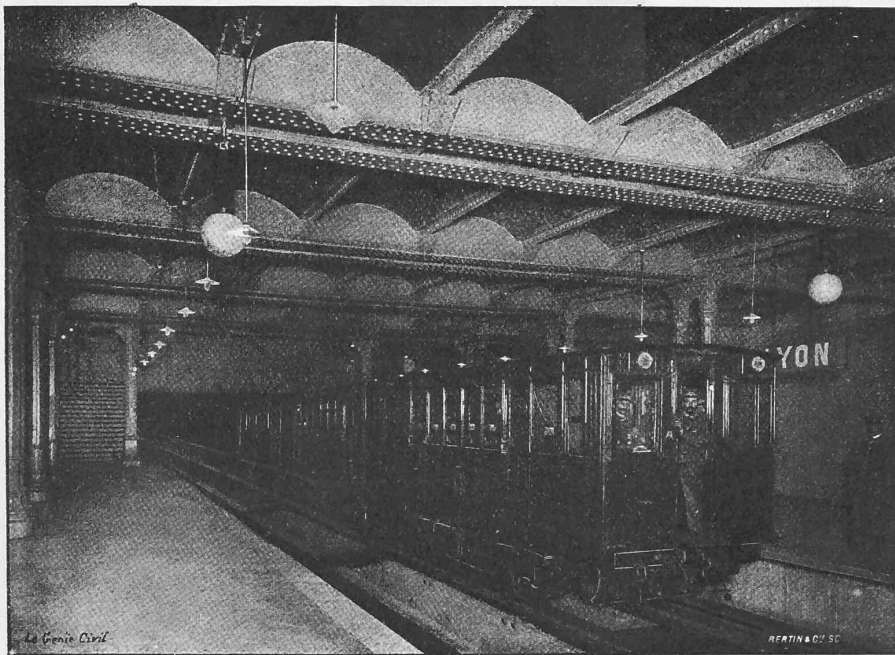


Abb. 13. Ansicht eines Zuges in der überdeckten Station bei der Gare de Lyon.

bracht werden konnte; diese Abweichung ist unzulässig. Die Fassaden sind nicht unschön, jedoch ist der Giebel an der Bahnhofstrasse allzu wichtig.

Nr. 75. Eingang an der Bahnhofstrasse. Es ist nur eine Treppe vorhanden. Die Einteilung ist klar und übersichtlich und sämtliche Räume haben eine gute Beleuchtung, dagegen ist der Vorraum im Erdgeschoss, der als Säulenhalle ausgebildet ist, etwas dunkel. Die Fassaden sind nicht unschön; dafür ist die Lösung der Giebel, hauptsächlich gegen die Bahnhofstrasse zu nicht sehr glücklich.

Nr. 76. Eingang an der Bogenstrasse. Die ganze Einteilung kann als eine sehr glückliche bezeichnet werden. Die Räume im Erdgeschoss, als Buchhaltung und Hauptkasse sind sehr günstig gelegen und auch der Vorraum ist gut beleuchtet. Eine Haupttreppe führt zu den Räumen im ersten Stock, die ebenfalls wieder sehr gut disponiert sind, während eine besondere Treppe zur Wohnung führt, die sowohl vom Haupteingang als vom Hof aus zugänglich ist. Die Fassaden sind sehr glücklich komponiert und haben

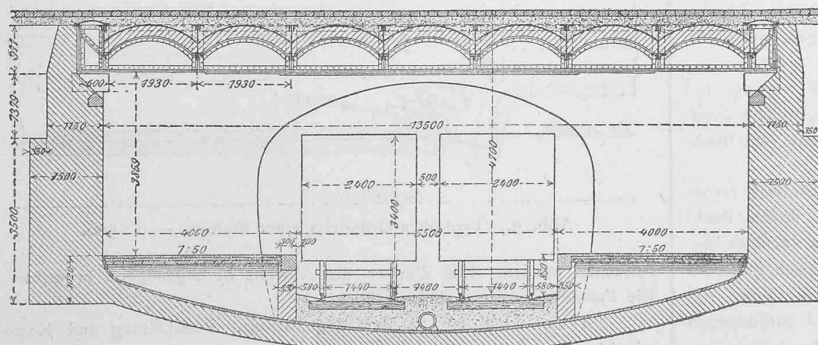


Abb. 12. Typischer Querschnitt einer überdeckten Station. — Masstab 1:150.

