

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 45/46 (1905)
Heft: 24

Inhaltsverzeichnis

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: 05.04.2026

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

INHALT: Neue Linien der Pariser Stadtbahn. — Die Pauluskirche in der Länggasse zu Bern. — Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vom Hauptbahnhof Zürich bis Wollishofen. — „Die Verwertung inländischer Wasserkräfte ins Ausland.“ — Elektrischer Betrieb auf schweizer. Normalbahnen. — Miscellanea: Hydroelektrische Kraftgewinnung am Tessin. Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel. Städtische Parkanlagen in Luzern. Einsturz der Bahnhofhalle Charing-Cross in London. Werke der Beurer Malerschule in St. Scholastika bei Tübach. Bundesbauten im Jahre 1906. Das

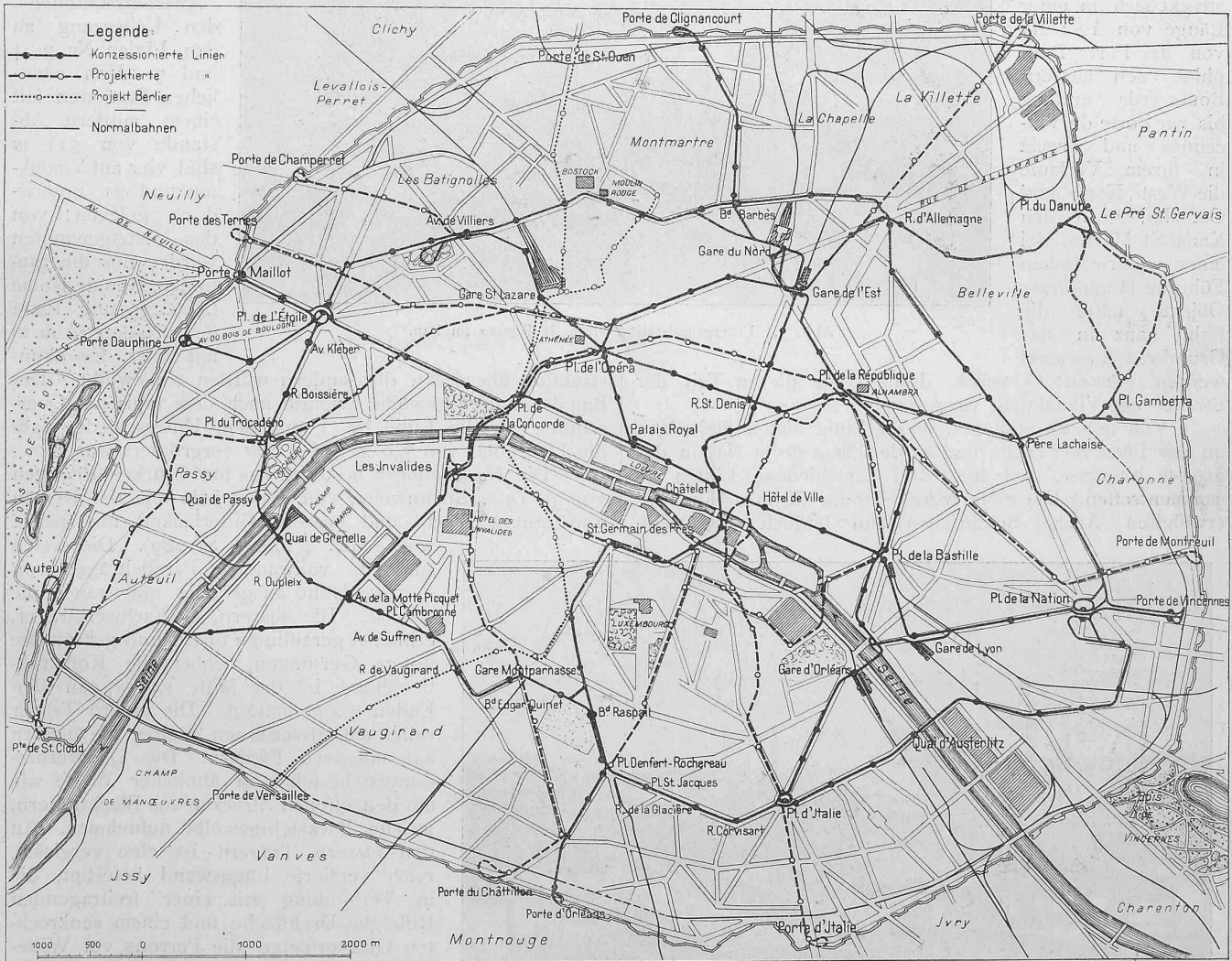
Stadtbild von Charlottenburg. Schulhausneubau in Mels. — Konkurrenzen: Der Friedenspalast im Haag. — Nekrologie: † Joseph Déglise. — Literatur: Die Pariser Stadtbahn. Kalender für Strassen- und Wasserbau- und Kultur-Ingenieure. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung. Feuilleton: Meine ersten Bauherren. II. Heizu Tafel XII: Die Pauluskirche in der Länggasse zu Bern; Blick in die Kirche von der südlichen Empore.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Neue Linien der Pariser Stadtbahn.

Ueber die Pariser Stadtbahn wurden im Jahrgang 1902, Bd. XXXIX, S. 191 der „Schweizer. Bauzeitung“ an Hand einer von Ingenieur A. Dumas bearbeiteten Monographie, betitelt: „Le chemin de fer métropolitain de Paris“, einlässliche Mitteilungen veröffentlicht. Der betreffende Artikel verbreitete sich nach einer gedrängten Schilderung der Vorgeschichte dieses Unternehmens über die allgemeine

übergeben; die Teilstrecken Nr. 2 Süd und Nr. 4 und 5 sowie die Strecke Montmartre-Montparnasse sind im Bau begriffen. Die frühere Linie Nr. 6: Place d'Italie—Place de la Nation ging in der Linie Nr. 2 Süd auf; die Linien Nr. 7 und 8 wurden inzwischen konzessioniert. Infolge des sehr stark anwachsenden Verkehrs beschloss die Stadtverwaltung im Jahre 1904, das ursprünglich vorgesehene Achlinienetz zu vervollständigen. Diese Ergänzungslinien, sowie die von Ingenieur Berlier vorgeschlagenen Teilstrecken



Bezeichnung der Linien: 1. Porte Maillot, Pl. de l'Étoile, Pl. de la Concorde, Pl. de la Bastille, Gare de Lyon, Pl. de la Nation, Porte Vincennes. — 2. Nord. Porte Dauphine, Pl. de l'Étoile, Av. de Villiers, Moulin Rouge, Bd. Barbès, R. d'Allemagne, Père Lachaise, Porte de Vincennes. — 2. Süd. Pl. de l'Étoile, Pl. du Trocadéro, Quai de Passy, Pl. Cambronne, Gare Montparnasse, Pl. Denfert-Rochereau, Pl. d'Italie, Quai d'Austerlitz, Pl. de la Nation. — 3. Av. de Villiers, Gare St-Lazare, Pl. de l'Opéra, R. St-Denis, Pl. de la République, Père Lachaise, Pl. Gambetta. — 4. Porte Clignancourt, Bd. Barbès, Gare du Nord, Gare d'Est, R. St-Denis, Châtelet, St-Germain des Prés, Bd. Raspail, Pl. Denfert-Rochereau, Porte d'Orléans. — 5. Gare du Nord, Pl. de la République, Pl. de la Bastille, Gare d'Orléans, Pl. d'Italie. — 6. (ist in 2 Süd aufgegangen). — 7. Pl. du Danube, R. d'Allemagne, Gare de l'Est, Pl. de l'Opéra, Palais Royal. — 8. Auteuil, Av. de la Motte Picquet, Les Invalides, Pl. de la Concorde, Pl. de l'Opéra.

Abb. 1. Lageplan des Pariser Stadtbahn-Netzes. — Masstab 1 : 60 000.

Anlage des Bahnnetzes, über das in Aussicht genommene Bau- und Betriebssystem und die ungefähren Erstellungskosten. Im Anschluss daran folgte eine Beschreibung der im Juli 1900 eröffneten Hauptlinie Nr. 1, die von der Porte Maillot zur Porte de Vincennes führt (Abb. 1). Auch über die im Oktober 1900 begonnene Linie Nr. 2 Nord konnten einige Angaben beigefügt werden, die sich namentlich auf die dort vorkommenden Viaduktbauten bezogen. Seither wurden die Linien Nr. 2 Nord und Nr. 3 dem Betriebe

sind in den obenstehenden Plan eingezeichnet; sie durchziehen die innern Boulevards, sowie peripherisch gelegene Baugebiete. Das derartig ausgebildete Stadtbahnnetz wird auf einer Bodenfläche von 7802 ha 270 Stationen und 24 Endschleifen umfassen, und Paris damit ein vorzügliches Bahnnetz erhalten. Nachfolgend soll das Wesentliche über die neuern Linien der Pariser Stadtbahn mitgeteilt werden, die namentlich einige bemerkenswerte Brückenbauten und schwierige