

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 53/54 (1909)
Heft: 23

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: 10.01.2026

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

INHALT: Die Seine-Unterfahrung durch die Linie IV der Pariser Untergrundbahn. — Zwei Genfer Landhäuser. — Wettbewerb für eine Teilkapelle in Lausanne. — Das Baubudget der Schweiz. Bundesbahnen für 1910. — Neuerungen im Antrieb elektrischer Lokomotiven bei Verwendung von Gestellmotoren. — Eidgen. Polytechnikum in Zürich. — Miscellanea: Hauenstein-Basistunnel. Eisenbahn über die Anden. Schweiz. Bundesbahnen. Das Haller-Denkmal in Bern. Drahtseilbahn von Chur auf den Mittenberg. Uferschutz am Bodensee und Rhein. Sitterviadukt der Bodensee-Torgenburg-Bahn. Museum in Frauenfeld. Vom Bau des Waldfriedhof Schafhausen. Baudirektor

V. Stürmann. Verband schweizerischer Eisenbahnen. Matterhornrelief von X. Imfeld, Schweiz, Technikerverband. — Konkurrenzen: Um- und Neubauten für das eidgen. Polytechnikum in Zürich. Schulhaus Emmen-Gerliswil. Welttelegraphendenkmal in Bern. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweiz, Ingenieur- und Architekten-Verein, Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein, Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein, Tessinischer Ingenieur- und Architekten-Verein, Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Tafel XXV: Gesamtansicht der Villa Gardy im Vallon bei Genf.

Band 54.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 23.

Die Seine-Unterfahrung durch die Linie IV der Pariser Untergrundbahn.

Ueber die Pariser Stadtbahnen ist in der „Schweiz. Bauzeitung“ wiederholt berichtet worden, indem über deren Vorgeschichte und die allgemeine Anlage, sowie über die Hauptlinie Nr. 1 in Band XXXIX, S. 191, und über die später ausgeführten Linien Nr. 2 bis 5 in Band XLVI, S. 287, einlässliche Mitteilungen zur Veröffentlichung gelangten. Für die betreffenden Artikel konnten die im „Génie civil“ periodisch erschienenen und von dem Chefredaktor jener Zeitschrift, Ing. *A. Dumas*, stammenden Darstellungen dieses Unternehmens benützt werden. Derselben Quelle verdanken wir auch die nachfolgenden Ausführungen und Bilder, sowie die Unterlagen zu unsrern geometrischen Zeichnungen, die sich auf eine besonders interessante Teilstrecke der Stadtbahnlinie Nr. 4 beziehen.

Von den im Uebersichtsplane¹⁾ des Pariser Stadtbahnnetzes enthaltenen Linien sind die in west-östlicher Richtung verlaufenden Bahnstrecken Nr. 1 bis 3 seit April

fahrend. Das südliche Teilstück vom Carrefour de l'Odéon bis zur Porte d'Orléans wurde im Jahre 1904, das nördliche 1905 in Angriff genommen und die Strecke von der Porte de Clignancourt bis Châtelet im April 1908 eröffnet.

Das im nachfolgenden zu beschreibende Bahnstück zwischen den Stationen Châtelet und Carrefour de l'Odéon bildet das siebente Baulos der Linie Nr. 4 und umfasst die Unterfahrung der beiden Seinearme, sowie der Cité und der beidseitig angrenzenden Uferstrecken. In Abbildung 1 ist der Lageplan und das Längenprofil dieses Teilstückes dargestellt, wobei zu bemerken ist, dass die ursprünglich projektierte, westlicher gelegene Linienführung von der ausgeführten beträchtlich abweicht. Erstere benützte die Rue du Louvre, um nachher die Seine unterhalb der Cité-insel, zwischen Pont neuf und Pont des arts zu durchkreuzen und sich gegen eine geplante Verlängerung der Rue de Rennes zu wenden. Das neue, nach längern Verhandlungen gewählte Tracé vermied die angefochtene Unterfahrung des Palais de l'Institut und ermöglichte die Anlage einer Station „Cité“, von der aus die hervorragenden öffentlichen Gebäude dieses ältesten Stadtteiles leichter

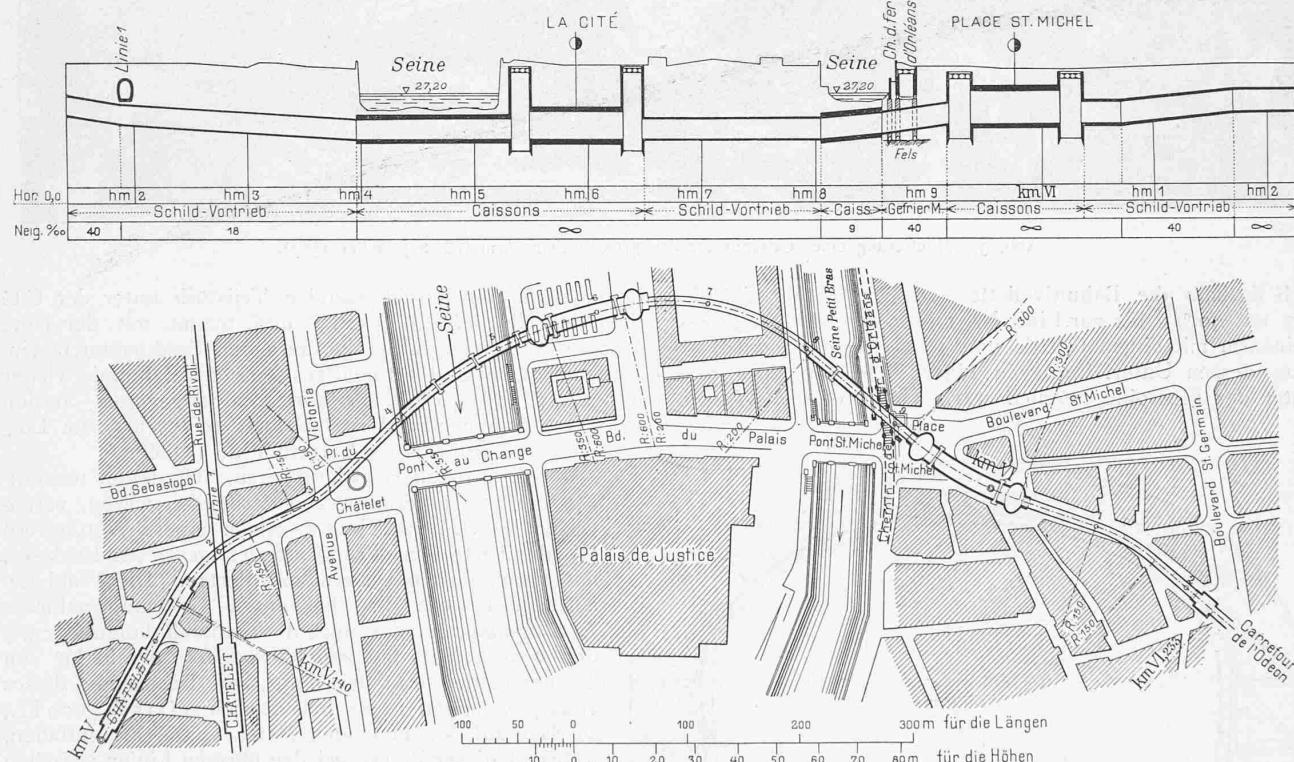


Abb. 1. Lageplan und Längenprofil des 7. Bauloses der Pariser Stadtbahlinie Nr. 4. — Maßstab: Längen 1:6000, Höhen 1:1700.

1906 im Betrieb, während zu dieser Zeit unter den von Norden nach Süden sich erstreckenden Linien noch keine vollständig beendigt war. Diese Lücke im Bahnnetz war deshalb besonders empfindlich, weil sie den bedeutenden Transversalverkehr zwischen den beiden Seineufern lähmte, da die betriebenen Strecken nur an ihren Endpunkten unter einander in Verbindung standen. Die 11,2 km lange, ganz unterirdisch angelegte Linie Nr. 4 ist an die kleine Gürtelbahn angeschlossen und erstreckt sich von der Porte de Clignancourt bis zur Porte d'Orléans, in ihrem Verlaufe die andern Linienzüge der Stadtbahn und die Seine unter-

erreichbar sind. Ausser dieser Stationsanlage wurde auf dem linken Seineufer noch eine Station „Place St-Michel“ zur Ausführung gebracht. Die nahezu im Halbkreis geführte Bahnlinie enthält bei der Place du Châtelet einen kleinsten Krümmungshalbmesser von 150 m; die Tunnelstrecke unter dem grossen Seinearm liegt in einem Kreisbogen von 350 m Radius, während die Untersfahrung des kleinen Arms in gerader Linie erfolgte. Für die Ausgestaltung des Längenprofils waren die Tiefenlagen der im Anfang des Loses zu unterfahrenden Hauptlinie Nr. 1 und der am linksseitigen Ufer des kleinen Seinearmes gelegenen Orléansbahn, sowie die beiden Flussohlen massgebend. Es senkt

1) Band XLVI, Seite 287