

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **53/54 (1909)**

Heft 23

PDF erstellt am: **21.10.2019**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die Seine-Unterfahrung durch die Linie IV der Pariser Untergrundbahn. — Zwei Genfer Landhäuser. — Wettbewerb für eine Telskapelle 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. Museum in Frauenfeld. Vom Bau des Sitterviadukts der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Waldfriedhof Schaffhausen. Baudirektor

V. Stürnimann. 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 unsern geometrischen Zeichnungen, die sich auf eine besonders interessante Teilstrecke der Stadtbahnlinie Nr. 4 beziehen.

Von dem im Uebersichtsplane<sup>1)</sup> 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 Bauos 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 Citéinsel, 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

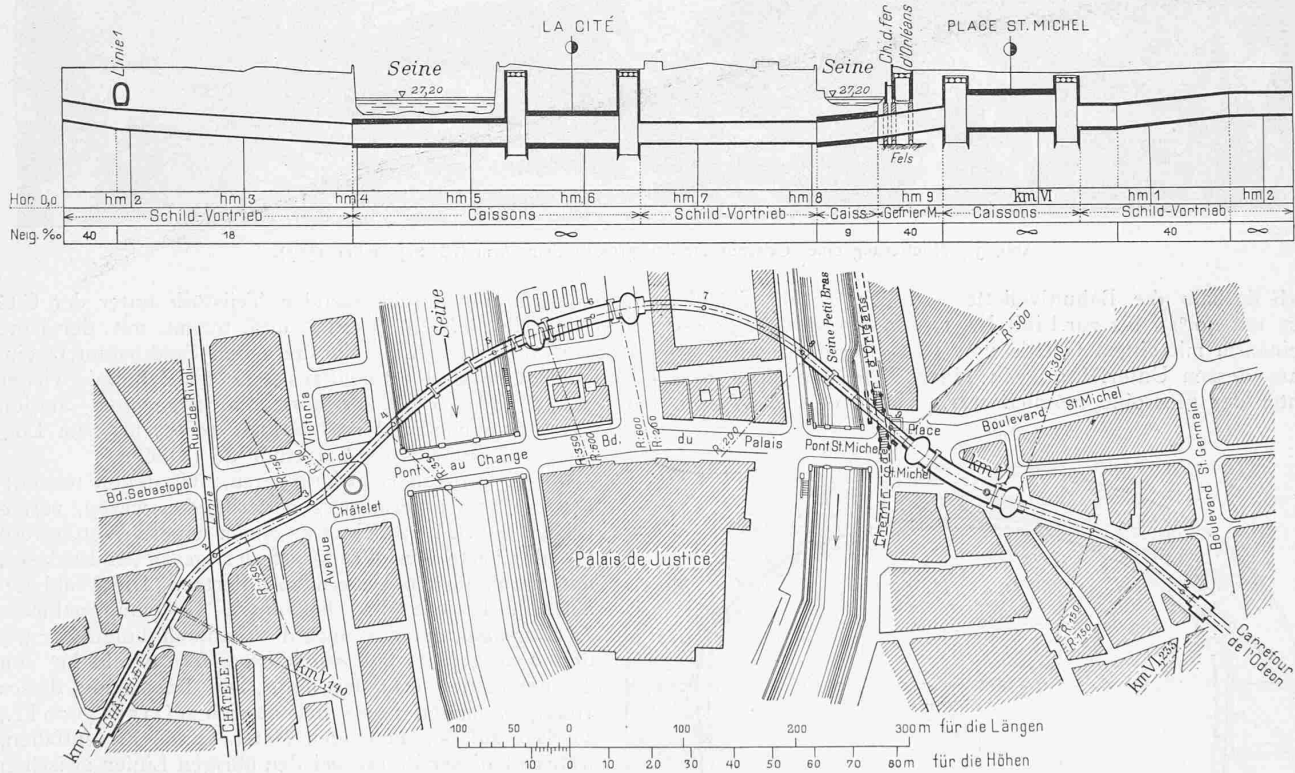


Abb. 1. Lageplan und Längenprofil des 7. Bauos der Pariser Stadtbahnlinie Nr. 4. — Masstab: Längen 1 : 6000, Höhen 1 : 1700.

1906 im Betrieb, während zu dieser Zeit unter den von Norden nach Süden sich erstreckenden Linien noch keine vollständig beendet 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 geführt 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 Unterfahrung 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 Seinearms gelegenen Orléansbahn, sowie die beiden Flusssohlen massgebend. Es senkt

<sup>1)</sup> Band XLVI, Seite 287.