

Die Pariser Stadtbahnen

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **39/40 (1902)**

Heft 19

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-23361>

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.

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.

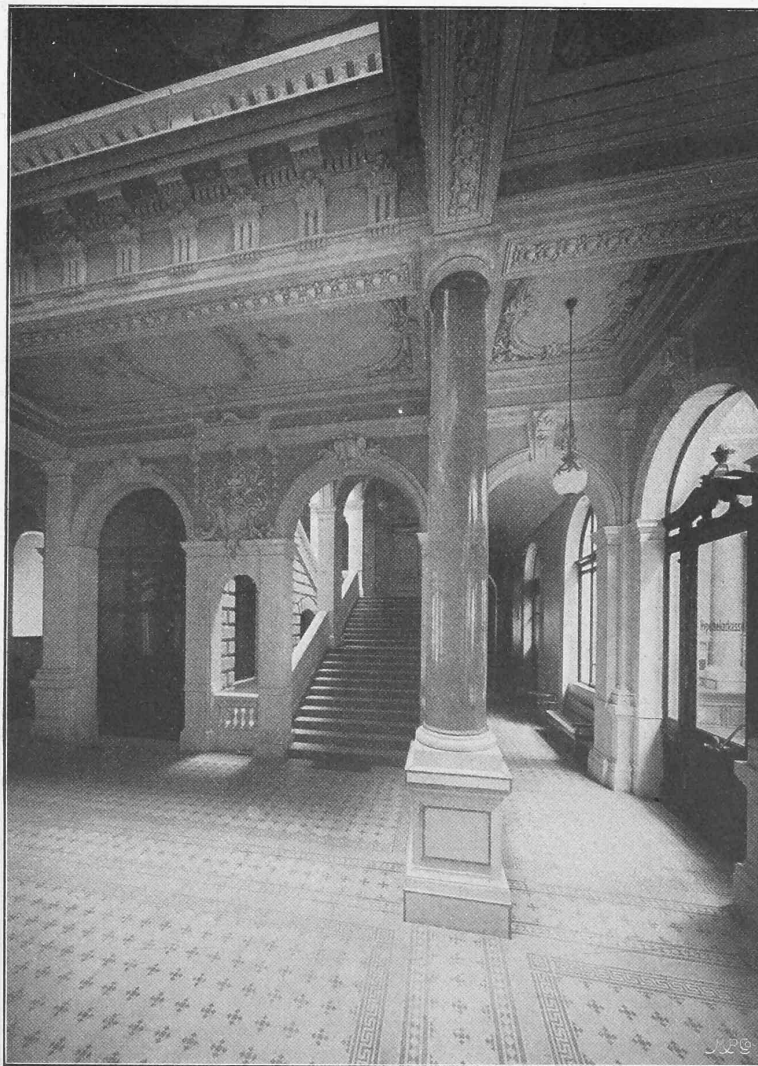
Dieses Vorzimmer, dessen Wände mit heller Fayence bekleidet sind und vor welchem ein vertiefter Lichtschacht liegt, erhält durch drei Fenster direktes Licht. Sämtliche Gewölbe dagegen, die zur Aufbewahrung von Wert-sachen dienen, sowie die Einzel-Kabinen sind ausschliesslich elektrisch beleuchtet.

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.

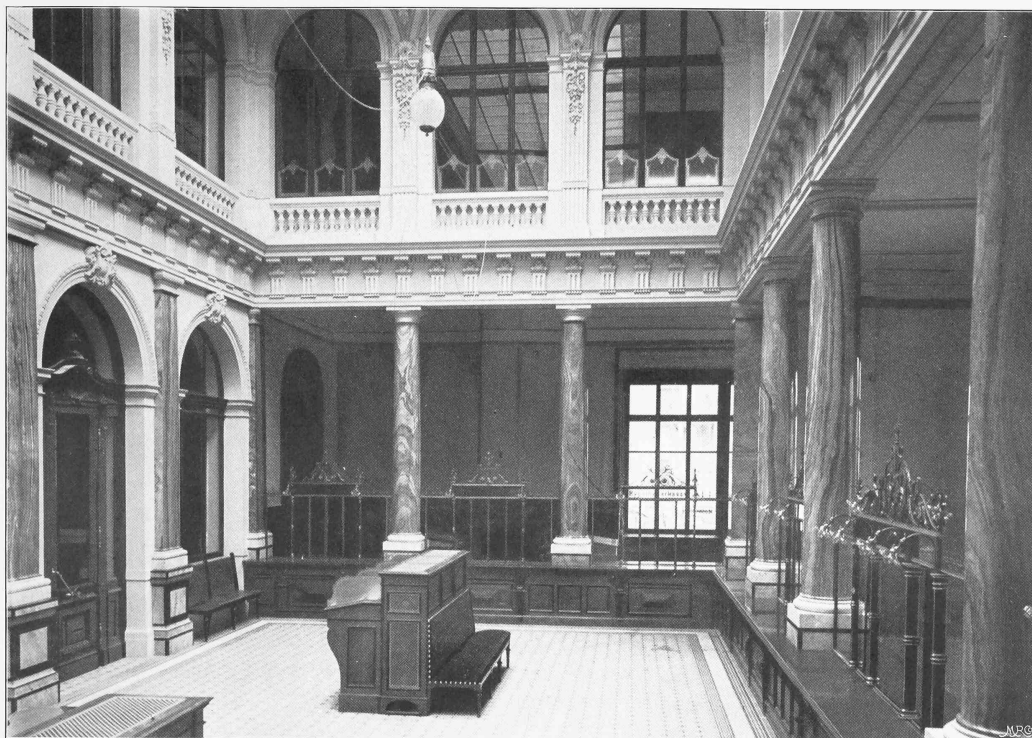
II.

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.

Photographie von *R. Ganz* in Zürich.

Typ. Zürcher & Furrer, Zürich.

Ätzung von *Metsenbach, Riffarth & Cie.* in München.

Seite / page

202 (3)

leer / vide /
blank

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.

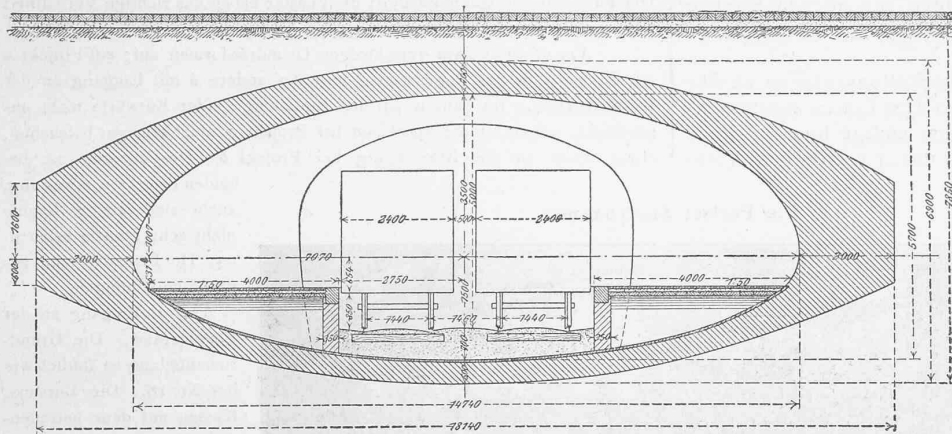


Abb. 11. Typischer Querschnitt einer gewölbten Station. — Masstab 1:150.

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-

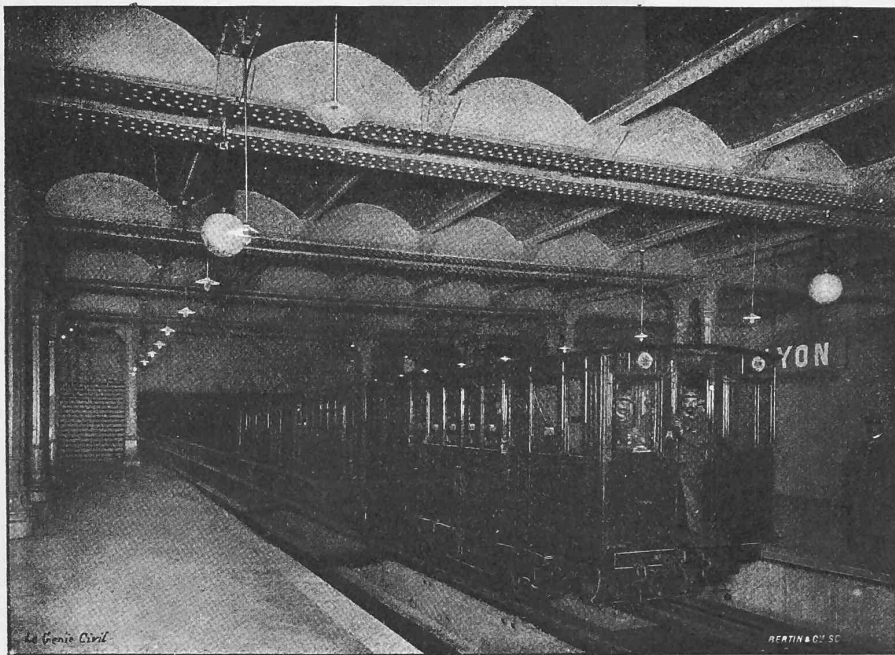


Abb. 13. Ansicht eines Zuges in der überdeckten Station bei der Gare de Lyon.

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

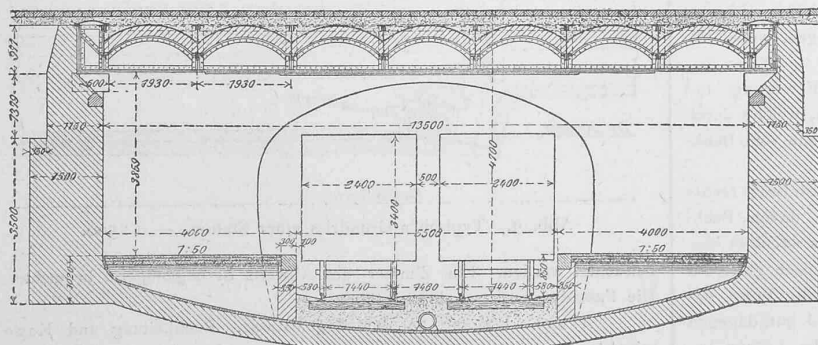


Abb. 12. Typischer Querschnitt einer überdeckten Station. — Masstab 1:150.

