

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 15

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

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

INHALT: Die Erweiterung der Gare de l'Est in Paris. — Krisis der modernen Architektur. — Wettbewerb für den Neubau des Kunst-Museums in Basel. — Vom Basler Rhein- und Hafenverkehr. — 1 D 2 Schnellzuglokomotive neuer Bauart der Oesterreichischen Bundesbahnen. — Mitteilungen: Schallwellen, die Löcher bohren. Weltkraft-Teilkonferenz über Wasserkraftnutzung in Barcelona 1929. Welt-

Ingenieurkongress in Tokio 1929. Pullmann-Autocars zwischen Boulogne-sur-Mer und Nizza. Grosse Gasbehälter. Basler Rheinhafenverkehr. Ein Nachtluftpostdienst Paris-London. — Nekrologe: J. J. Schobinger, Karl Leisinger. — Wettbewerbe: Bebauungsplan für Bahnhof- und Bubenbergrplatz in Bern. Umgestaltung des Barfüsserplatzes in Basel. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine: S. I. A. Sektion Bern.

Band 93

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 15

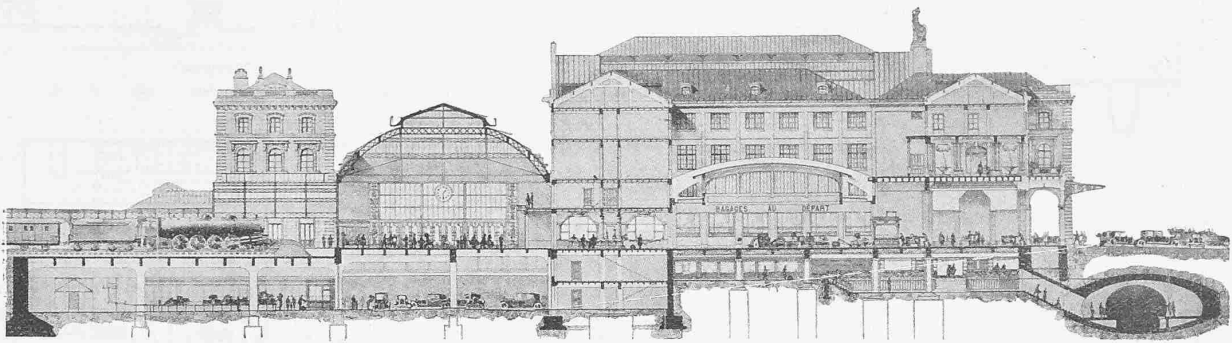


Abb. 4. Querschnitt durch Kopfperron und Gepäckaufgabe, unterirdische Gepäckausgabe mit Auto-Abfahrt-Rampe (weisser Strich). — Etwa 1 : 800.

Die Erweiterung der Gare de l'Est in Paris.

Unsere Ausführungen zur Erweiterung des Zürcher Hauptbahnhofs in Nr. 10 (9. März) waren schon im Druck, als „Génie Civil“ (Nr. 9, vom 2. März) und gleichzeitig „La Technique des Travaux“ (Nr. 2, 1929) eintrafen und eingehende Darstellungen vom gegenwärtig im Gange befindlichen Umbau der „Gare de l'Est“ in Paris brachten. Nun sind die topographischen Verhältnisse jenes Kopfbahnhofs à niveau denen des Zürcher Bahnhofs in mehrfacher Hinsicht so ähnlich — abgesehen von der gegenüber Zürich-Hauptbahnhof um etwa die Hälfte grösseren Breite und der Verkehrsdichte der Gare de l'Est —, dass wir es im Interesse der zur Zeit wünschbaren Abklärung für angezeigt halten, unsere Zürcher Bahnhof-Besprechung zu unterbrechen, um eine kurze Schilderung dessen einzuschieben, was gegenwärtig in Paris gemacht wird. Die Verkehrsfragen im allgemeinen und die Bahnhöfe im besonderen berühren jedermann, und so werden es auch die nichteisenbahntechnisch interessierten Leser der „S.B.Z.“ verstehen und entschuldigen, dass wir diesem Gebiet vorübergehend besondere Aufmerksamkeit schenken, d. h. Raum gewähren. Die beigelegten Abbildungen haben wir, zwecks möglichster Beschleunigung, nach den Veröffentlichungen der genannten französischen Zeitschriften ohne Umzeichnung angefertigt.

Auf dem Lageplan Abb. 1 ist durch die strichpunktierte Linie a-b-c-d der bestehende Teil des Bahnhofs (links) abgegrenzt gegen die östlich (rechts) angefügte Erweiterung, für die vorerst durch Abbruch von Wohnhäusern und Verlegung der Rue du Faubourg St. Martin Platz geschaffen werden musste. Die Einschürung der Zufahrt im Einschnitt unter der Rue Philippe de Girard wird von sechs auf neun Geleise erweitert, die gleichzeitig je drei ein- und ausfahrende Züge aufnehmen und drei Verschiebemanöver ermöglichen können. Diese Strassenüberführung, sowie jene der Rue de l'Aqueduc und der Rue Lafayette waren zu ersetzen, erstgenannte in Eisenkonstruktion (im Bau), diese in Eisenbeton (eröffnet 1928, Abb. 12 u. 13, S. 182).

Gegenüber 18 Perrongeisen im bestehenden Bahnhof wird der neue deren 30 aufweisen, ihr Ende wird dabei um rund 45 m nach dem Kopfbahnhof zu verschoben, sie werden also verlängert und, mit Ausnahme der vier letzten, auf eine Flucht gebracht.

Für den Fernverkehr ist *Richtungsbetrieb* vorgesehen: Die Perrongeise 1 bis 10 dienen der *Abfahrt der Fernzüge*, die Geleise 11 bis 22 der *Ankunft und Abfahrt der Vorortzüge*, die Geleise 23 bis 30 der *Ankunft der Fernzüge*. Immerhin lassen sich diese grundsätzlichen Zuweisungen

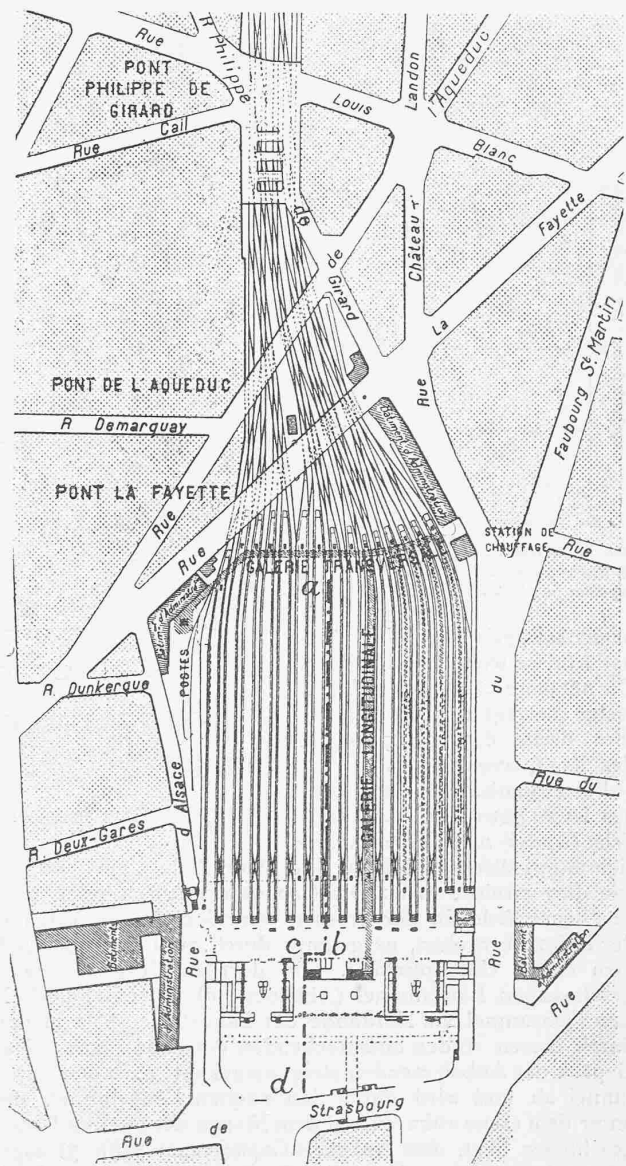


Abb. 1. Lageplan der Gare de l'Est in Paris. — Masstab 1 : 5000.

Links der Linie a-b-c-d der im Betrieb befindliche, alte Teil; Rechts dieser Linie die im Bau begriffene Erweiterung auf 30 Geleise.