

schnitte ausgeführt. Die Kopfstationen *Vincennes*, *Maillot*, *Dauphiné* und *Etoile* (für die Linie *Etoile-Trocadéro*) sind, wie es Fig. 2 ersichtlich macht, ösenförmig angeordnet, d. h. beim Anfange des Bahnhofes trennen sich die beiden Geleise immer mehr und mehr voneinander, um schliesslich in einen Bogen von 30 m Halbmesser überzugehen, in welchen sie sich vereinigen. Für die kommenden und gehenden Züge bestehen getrennte Bahnsteige. Der besagte Kehrbogen ist allerdings mit 30 m Halbmesser sehr scharf, allein doch noch günstiger, als beispielsweise bei

130 m Länge angelegt. Einen zweiten interessanten Punkt bildet zunächst der Station am Bastilleplatz, welche nebenbei bemerkt, die einzige ist, die oberirdisch zu liegen kommt, die Uebersetzung des ungefähr 80 m breiten Arsenalbassins. Da die Unterquerung mit allzugrossen Schwierigkeiten und Kosten verbunden gewesen wäre, musste man sich entschliessen, das Bassin zu überbrücken. Zu diesem Ende wurde ein 50 m langer Erddamm angelegt und in seine Mitte eine 20 m lange Pilotenbrücke eingeschaltet, die für die Boote eine 5,16 m hohe Durchfahrt freilässt. Die Station *Champs Elysées*, welche nach dem ursprünglichen Projekte in der Achse der Strasse vorgesehen war, wird nun endgültig unter der linksseitigen Nebenallee am Ende der Avenue Alexander III. eingerichtet, gerade gegenüber dem Eingange des alten Industriepalastes. Die Zugangstrepfen für beide Richtungen befinden sich also in unmittelbarer Nähe der Thore der Weltausstellung, wodurch es den Passagieren möglich sein wird, direkt von der Station in die Ausstellung zu gelangen, ohne durch das Gewirre des Strassenverkehrs behindert oder belästigt zu werden. Als eine der wichtigsten und interessantesten Stellen, nicht nur der Linie 1, sondern des ganzen Metropolitanbahnnetzes, verdient wohl die Durchquerung der *Place de l'Etoile* bezeichnet zu werden, wo drei Linien bzw. fünf Strecken zusammen-

treffen, wie dies Fig. 1 und des näheren Fig. 3 es ersehen lassen. Für

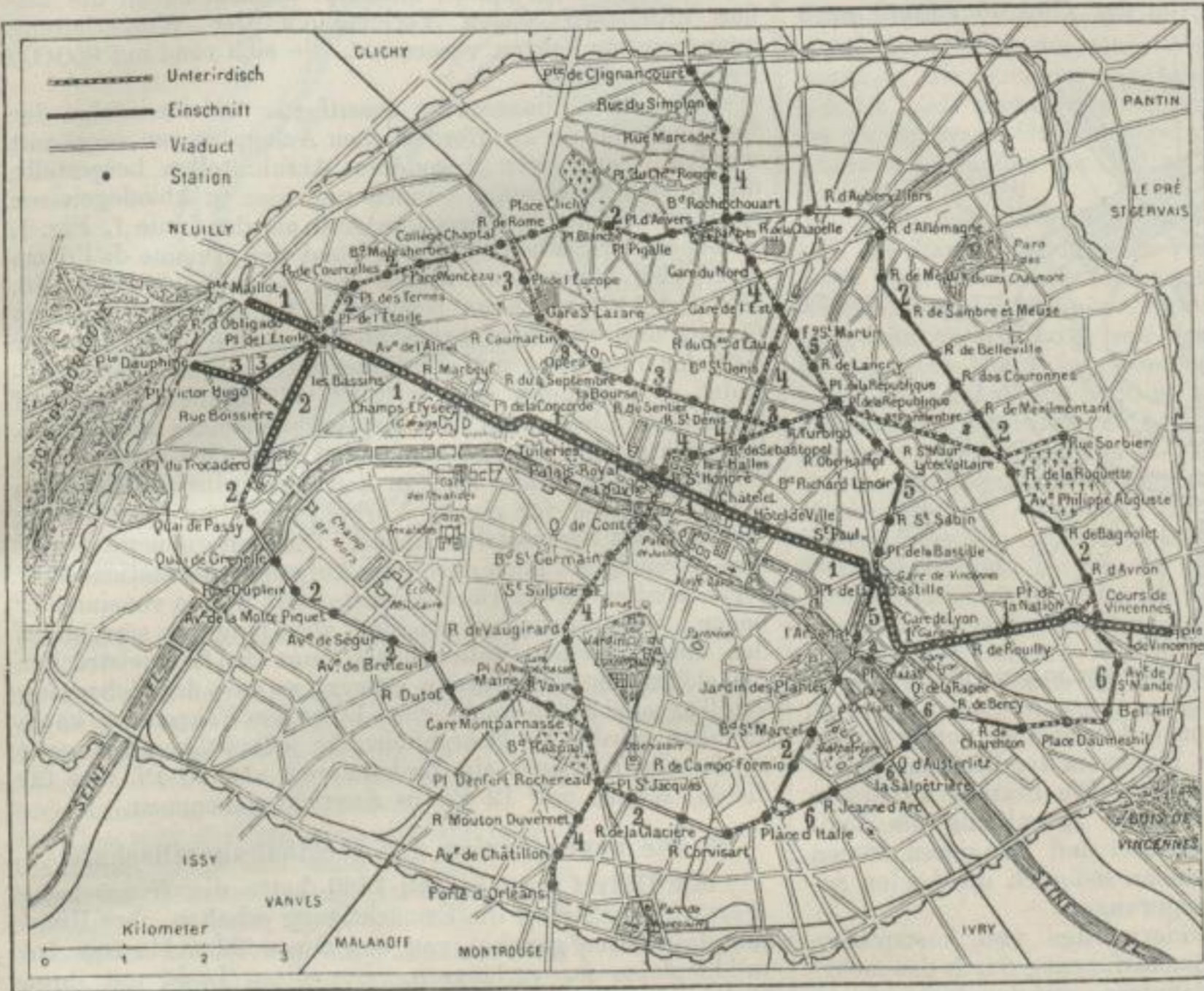


Fig. 1. Plan der Pariser Metropolitanbahn.

den Endbahnhöfen der Metropolitanbahnen in *New York* und *Brooklyn*, wo der Halbmesser für die Kehrbögen nur etwa 27 m beträgt.

Die von der Pariser Ringbahn zunächst der *Porte de Vincennes* ausgehende Linie 1 (Fig. 1), nimmt ihren Verlauf unter den Promenadeanlagen von *Vincennes*, biegt dann nach Süden zur *Place de la Nation* ab, folgt weiters dem *Boulevard Diderot* bis zum Lyoner Bahnhofe und dreht sich dann in einem Bogen von 75 m Halbmesser in die Lyonerstrasse, um, den *Boulevard de Contrescarpe* und das *Arsenalbassin* überquerend, die *St. Antoniusstrasse* und die *Rivolistrasse* zu erreichen. Im ferneren Verlaufe biegt die Linie zunächst der *Rue Cambon* nach der *Seine* zu ab, um in schräger Richtung die *Place de la Concorde* zu kreuzen und sodann auf der linken Seite der *Avenue des Champs Elysées* zu folgen, bis die *Alexanderstrasse* erreicht ist; sie benutzt weiters die Mitte der letztgenannten Strasse bis zur *Place de l'Etoile*, unter welcher sie in zwei Contrabögen, wovon der eine 80 m, der andere 76 m Halbmesser besitzt, die am Ende der *Avenue de Wagram* gelegene Station passiert, von der sie sich wieder in einer gleichlangen, symmetrischen Doppelkurve der *Avenue de la Grande-Armée* zuwendet, deren Mittellinie sie bis zu ihrem Ende einhält. Eines der Hauptobjekte der Linie 1 ist die Station nächst des Lyoner Bahnhofes, in welcher vier getrennte Strecken mit zwei zentralen Bahnsteigen von 6 m Breite und 100 m Länge sich vereinigen werden, um den wechselseitigen Uebergang zwischen der südlichen Abzweigung 6, der Ringlinie 2 und der Linie 1 zu vermitteln. Ausserdem wird hier auch noch für Rangierzwecke ein Sackgeleise von

die beiden Linien *Porte Vincennes-Porte Maillot*, 1 (Fig. 3), und *Place de l'Etoile-Trocadéro*, 2, ist ein Doppelbahnhof erbaut, der für die erstgenannte Linie eine Zwischenstation, für die zweitgenannte hingegen eine Endstation bildet, welche letztere in einer birnförmigen Geleisschleife liegt. Was aber

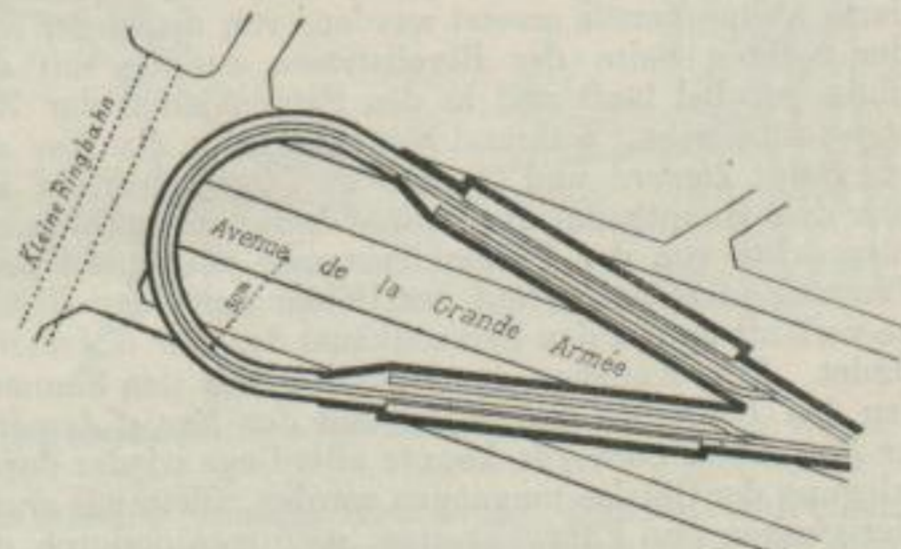


Fig. 2. Lageplan der Endstation Porte de Dauphiné.

die dritte von *Porte Dauphiné* einlangende Linie 3 betrifft, so unterfährt dieselbe im direkten Verlaufe die linksseitige Schleife der Linie 2 und auch den Doppelbahnhof, um in der *Avenue de Wagram* in die zur *Place Clichy* weiterführende Ringlinie 2' überzugehen. Eine etwa 200 m vor der *Place de l'Etoile* nach links ausbiegende Abzweigung 7 gelangt in die nach *Porte Maillot* führende Hauptlinie 1, soll aber