

## e) Stadtbahnen zu Paris.

(Chemin de fer métropolitain de Paris<sup>203</sup>).280.  
Bahn.

Zu den jüngsten Stadtbahnbauten gehören diejenigen zu Paris, deren Netz nach der Vollendung eine Gesamtlänge von 75,5<sup>km</sup> haben wird und deren erste 10,3<sup>km</sup> lange Untergrundstrecke Cours de Vincennes—Porte Maillot im Sommer 1900 dem Betriebe übergeben wurde. Dieses Netz bringt alle entlegenen Stadtgebiete mit dem Stadttinneren in unmittelbare Verbindung; die Hauptbahnhöfe der großen Bahnlinien lassen sich leicht erreichen. In Rücklicht auf die Bodengegestaltung und auf andere örtliche Verhältnisse ist die Höhenlage der Bahngleise eine sehr wechselnde, so daß die Stadtbahn zwar vornehmlich als Untergrundbahn, jedoch mit eingehobenen Hochbahn- und Einschnittstrecken ausgeführt wird, während die Bindeglieder zwischen den verschiedenen Herstellungsarten stark geneigte Rampen bilden. Die Hochbahnstrecken wurden namentlich im Süden der Stadt notwendig; an anderen Stellen mußte die Seine untertunnelt und der Schiffahrtskanal St.-Martin unterfahren werden; an noch anderen Stellen wurden diese beiden Wasserläufe hoch überbrückt.

Die Pariser Stadtbahn wird zum allergrößten Teile zweigleisig ausgeführt. Die Stadtverwaltung baut die Tunnel, die Einschnitte, die Viadukte und die Haltestellen mit den Bahnsteigen; die Aktiengesellschaft, von der der Betrieb geführt wird, stellt die Zugänge zu den Haltestellen, einschließlich der Treppen, den Oberbau und die Signaleinrichtungen her.

Fig. 242.

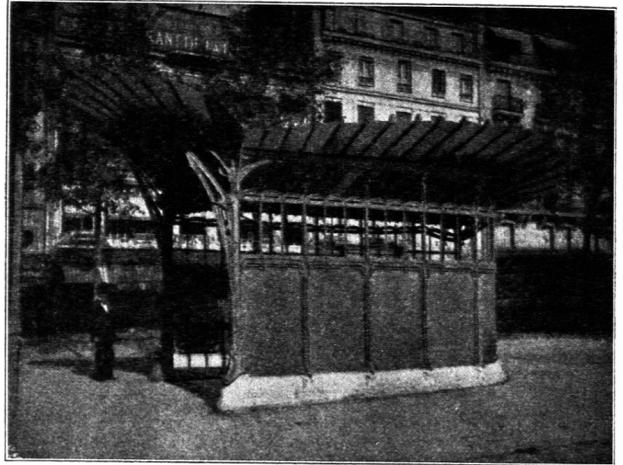
Zugang zur Haltestelle Porte Maillot<sup>204</sup>.

Fig. 243.

Zugang zur Haltestelle Hôtel-de-Ville<sup>204</sup>.

<sup>203</sup> Siehe: HERVIEU, J. *Le chemin de fer métropolitain municipal de Paris etc.* Paris 1908. — *Le chemin de fer métropolitain de Paris. Nouv. annales de la const.* 1899, S. 33 ff. — TROSKE, L. Die Pariser Stadtbahn. *Zeitschr. d. Ver. deutsh. Ing.* 1903, S. 1617 ff.

<sup>204</sup> Fakt.-Repr. nach: *Zeitschr. d. Ver. deutsh. Ing.* 1903, S. 1837.