

das andere für die Ankunft — wieder für den Vorortverkehr, und die zwei letzten als Rangiergeleise dienen; letzteres gilt auch hinsichtlich des 15. Geleises, das in Fig. 8

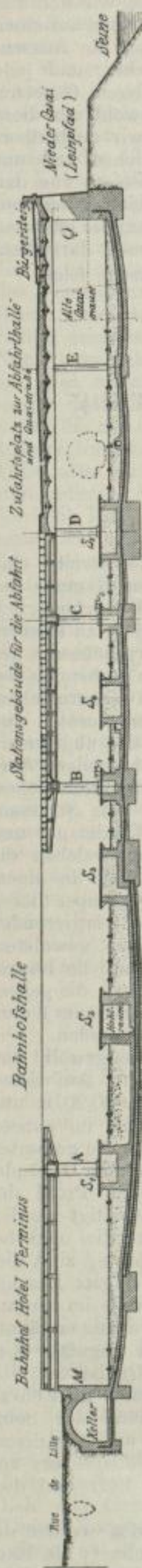


Fig. 8.

Querschnitt des Bahnhofuntergeschosses am Quai d'Orsay.

nicht eingezeichnet ist. Fünf neben den Ein- und Ausfahrtsgeleisen hergestellte Bahnsteige S_1 bis S_5 sind für die Reisenden bestimmt und haben eine Länge von 185 bis 240 m und ihre Sohle liegt 0,85 m über Schienenoberkante. Zwei von diesen Bahnsteigen, nämlich S_2 und S_3 haben 7, die übrigen 6 m Breite. Zwei weitere, schmalere Bahnsteige m_1 und m_2 sind den Bahnbediensteten zur Durchführung der Gepäcksverladung und jener Dienstverrichtungen vorbehalten, welche hinsichtlich der Beleuchtung, Beheizung oder Schmierung u. s. w. der Züge erforderlich werden. Auf der der Seine abgekehrten Seite befinden sich unter dem Bürgersteig der *Rue de Lille* die 4 m breiten, mittels Tonnengewölben überspannten Keller eines Gasthofes, des sogen. „Hotel Terminus“, welches seitens der Bahngesellschaft errichtet und hier auf der Mauer M und der Ueberdeckung MA erbaut wird. Die ganze Deckung des Bahnhofuntergeschosses besteht aus quadratisch oder trapezförmig gemaschten Eisenrösten, die auf der Seite der *Rue de Lille* durch die Grundmauer M , d. i. das Fundament der Fassadenmauer des Hotels Terminus, getragen werden, im Geleisplatze aber auf fünf massig untermauerten Säulenreihen A , B , C , D und E , und im letzten Felde auch auf der Quaimauer Q ruhen. Die Spannweiten betragen zwischen M und A 9,00 m, zwischen A und B , in welchem Felde übrigens die Ueberdeckung auf 30,04 m unterbrochen und durch einen Hallenüberbau ersetzt ist, 40,18 m, im Felde BC 16,34 m, CD 8,53 m und DE 15 m, endlich zwischen E und Q 13,00 m. Die Gesamtfläche des eigentlichen Bahnhofes bildet ein Rechteck von 268 m Länge, parallel zur *Rue de Lille* und von 102 m Breite, parallel zur *Rue de Bellechasse*. Der auf der Mauer M und auf der Säulenreihe A ruhende Deckenrost reicht über A um 4,12 m hinaus. Der zweite, gegen die Wasserseite liegende Teil der Trägerdecke besteht aus zweierlei Konstruktionen, von der die eine, stärkere, auf den Säulenreihen B , C und D ruht und bei B mit einer Ausladung von 6,02 m vorsteht, wogegen die andere, schwächere, von der Säulenreihe D und E sowie von der Quaimauer Q getragen wird. Während das äusserste linke Feld MA , wie bereits erwähnt, das Gebäude des Hotels „Terminus“ trägt, ist das offene Feld AB durch eine Glashalle überspannt, die aus sieben Bögen von Eisenkonstruktion mit

40 m Spannweite getragen wird. Rechts davon befindet sich auf den Feldern BC und CD das Gebäude mit dem Vestibule zur Abfahrthalle, mit den Wartesälen und verschiedenen Amträumlichkeiten. Das Feld DE liegt unter

dem Zufahrtsplatze zur Abfahrtseite und EQ unter der Quaistrasse. Vor und hinter der über das Feld AB gespannten Glashalle ist das genannte Feld nicht offen gelassen, sondern gleichfalls im Strassenniveau mit Fachwerkträgern, ähnlich den Feldern MA , BC und CD abgedeckt und mit zwei Säulenreihen, die auf den Bahnsteigen S_1 und S_2 aufgesetzt sind, unterstützt, so dass also der Bahnhof sowohl an der Anfangs- als an der Endseite seiner ganzen Breite nach durch einen im Strassenniveau liegenden Deckenrost abgeschlossen ist. Davon dient der in der *Rue de Bellechasse* liegende Teil als Basis für das Gebäude mit den Ankunftshallen und den zugehörigen Amträumen, während der am Bahnhofsanfang gegenüber dem Palais der Depositenkasse gelegene Teil vorläufig nicht überbaut ist und für verschiedene Hilfsbetriebe verwendet werden wird. Das letzte rechtsseitige Feld der Bahnhofsdeckung EQ (Fig. 8) war vorläufig eigentlich nicht notwendig, wurde aber trotzdem ausgeführt, weil hier die Unterbringung jener doppelgleisigen Strecke vorgesehen ist, welche seiner Zeit den Bahnhof „Aux Invalides“ der Westbahn mit dem Bahnhofe „Quai d'Orsay“ der Orleansbahn in Verbindung bringen soll. Die über AB gespannte grosse Glashalle wird durch einen breiten Steg überquert, der die Verbindung mit dem linken Gebäudeflügel und zu allen Abfahrtsperrentreppen vermittelt. Von den Ankunftsperrons führen besondere Stiegen in das an der Front der *Rue de Bellechasse* gelegene Ankunftsgebäude, welches letzteres übrigens gleichfalls mit dem Hotelflügel in Verbindung gebracht ist.

Ein Bruch des Sammelkanals *de Bièvre*, welcher während des Baues der unterirdischen Teile des Bahnhofes eingetreten war, hatte eine Ueberschwemmung der Baustelle herbeigeführt und eine empfindliche Störung der Arbeiten verursacht; ebenso sind durch Sickerwasser der Seine erhebliche Schwierigkeiten bei Anlage der Fundierungen entstanden; nichtsdestoweniger hat man die Fertigstellung des Untergeschosses in verhältnismässig sehr kurzer Zeit zu stande gebracht.

An jenem Ende des Bahnhofes, wo sich die Hauptweichen befinden, also zunächst jenes eisernen Deckenrostes, der die Quaistrasse sowie einen Teil des Palais der Depositenkasse und des alten *Café d'Orsay* trägt, vereinigen sich die Geleise in einem Tunnel, der die *Pont Royal* vor dem Widerlager des Landpfeilers kreuzt. Dieser Tunnel hat ein aus Beton hergestelltes Deckengewölbe, welches das Brückenwiderlager stark anschneidet, eine Länge von 20,20 m und eine Höhe von 6,70 m vom Scheitel bis zur Schienenoberkante besitzt. Es ist unter freiem Himmel gebaut worden, indem man sich des Erdbodens als Bogengerüste bediente. An dieser Stelle verlief bis dahin der Sammelkanal „de la Bièvre“, welcher beseitigt und durch einen längs des Boulevards *St. Germain* neu zu erbauenden Hauptkanal ersetzt werden musste.

Von der *Pont Royal* läuft die Linie wieder als ausgemauertes, mit eisernen Trägerrösten überdeckter Einschnitt bis zur *Rue de Beaune*. Von hier aus zur *Pont Neuf* schliesst sich dann ein Zwillingsstunnel an, dessen beide nebeneinander liegende Strecken je 8 m Spannweite besitzen. Von den beiden doppelgleisigen Profilen des Zwillingsstunnels ist das eine für die in Rede stehende Hauptlinie „Quai d'Orsay-d'Austerlitz“ bestimmt, das andere aber für eine seiner Zeit auszubauende Flügelbahn vorgesehen, die nach *Sceaux* führen und an der geschilderten Stelle unter dem *Quai Voltaire* und *Malacquois* von der Hauptlinie abzweigen wird. Da auch hier die Arbeiten von der vorausgegangenen Herstellung des Ersatzkanals am Boulevard *St. Germain* abhängen, konnte man sie erst später in Angriff nehmen. Der besagte Zwillingsstunnel wurde gleichfalls wieder unter freiem Himmel ausgeführt, und zwar sind die mittleren Grundmauern und die beiden Deckengewölbe — das flussseitige auf Leargerüsten, das stadtseitige auf blosser Erde — gleichzeitig erbaut worden. Zunächst des „Institutes“ hört der Zwillingsstunnel auf, und nur der eine Strang setzt sich in der gleichbleibenden lichten Weite von 8 m bis zum *Quai des Grands Augustins* fort. Diese Strecke konnte aber nicht mehr unter freiem Himmel, d. h. in der Art eines ummauerten Einschnittes ausgeführt werden, sondern erwies es sich als