

# Neue Linien der Pariser Stadtbahn

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 24

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-25541>

## **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.

**INHALT.** — Neue Linien der Pariser Stadtbahn. — Die Pauluskirche in der Längsasse zu Bern. — Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vom Hauptbahnhof Zürich bis Wollishofen. — „Die Verwertung inländischer Wasserkräfte ins Ausland.“ — Elektrischer Betrieb auf schweizer Normalbahnen. — Miscellanea: Hydroelektrische Kraftgewinnung am Tessin. Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel. Städtische Parkanlagen in Luzern. Einsturz der Bahnhofhülle Charing-Cross in London. Werke der Beuroner Malerschule in St. Scholastika bei Tübach. Bundesbauten im Jahre 1906. Das

Stadtbild von Charlottenburg. Schulhausneubau in Mels. — Konkurrenzen: Der Friedenspalast im Haag. — Nekrologie: + Joseph Déglise. — Literatur: Die Pariser Stadtbahn, Kalender für Strassen- und Wasserbau- und Kultur-Ingenieure. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten.Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Feuilleton: Meine ersten Bauherren. II.

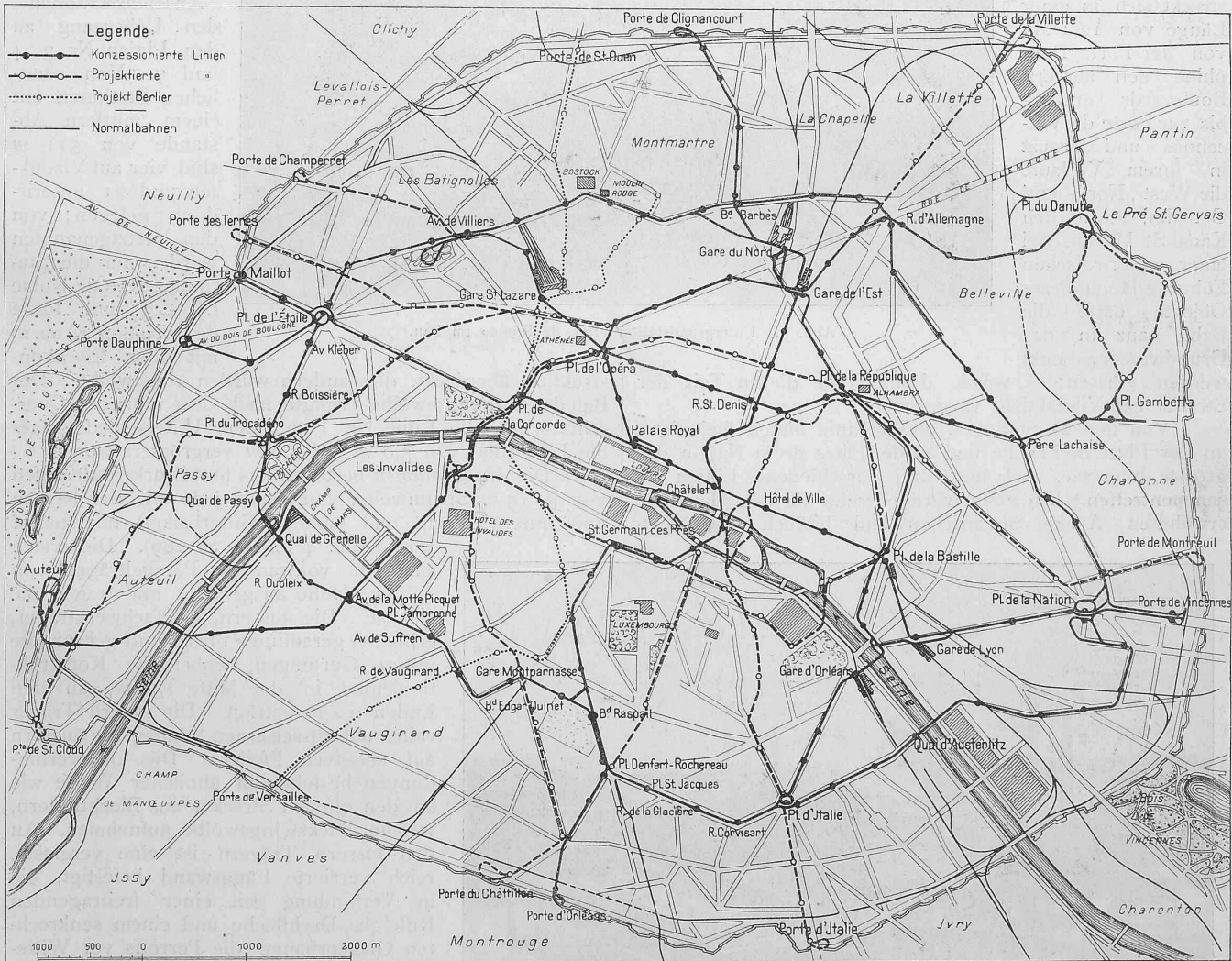
Hiezu Tafel XII: Die Pauluskirche in der Länggasse zu Bern; Blick in die Kirche von der südlichen Empore.

*Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.*

## Neue Linien der Pariser Stadtbahn.

Ueber die Pariser Stadtbahn wurden im Jahrgang 1902, Bd. XXXIX, S. 191 der „Schweizer. Bauzeitung“ an Hand einer von Ingenieur A. Dumas bearbeiteten Monographie, betitelt: „Le chemin de fer métropolitain de Paris“, einschlässliche Mitteilungen veröffentlicht. Der betreffende Artikel verbreitete sich nach einer gedrängten Schilderung der Vorgeschichte dieses Unternehmens über die allgemeine

übergeben; die Teilstrecken Nr. 2 Süd und Nr. 4 und 5 sowie die Strecke Montmartre-Montparnasse sind im Bau begriffen. Die frühere Linie Nr. 6: Place d'Italie—Place de la Nation ging in der Linie Nr. 2 Süd auf; die Linien Nr. 7 und 8 wurden inzwischen konzessioniert. Infolge des sehr stark anwachsenden Verkehrs beschloss die Stadtverwaltung im Jahre 1904, das ursprünglich vorgesehene Achtliniennetz zu vervollständigen. Diese Ergänzungslinien, sowie die von Ingenieur Berlier vorgeschlagenen Teilstrecken



**Bezeichnung der Linien:** 1. Porte Maillot, Pl. de l'Etoile, Pl. de la Concorde, Pl. de la Bastille, Gare de Lyon, Pl. de la Nation, Porte Vincennes. — 2. *Nord.* Porte Dauphine, Pl. de l'Etoile, Av. de Villiers, Moulin Rouge, Bd. Barbès, R. d'Allemagne, Père Lachaise, Porte de Vincennes. — 2. *Süd.* Pl. de l'Etoile, Pl. du Trocadéro, Quai de Passy, Pl. Cambronne, Gare Montparnasse, Pl. Denfert-Rochereau, Pl. d'Italie, Quai d'Austerlitz, Pl. de la Nation. — 3. Av. de Villiers, Gare St-Lazare, Pl. de l'Opéra, R. St-Denis, Pl. de la République, Père Lachaise, Pl. Gambetta. — 4. Porte Clignancourt, Bd. Barbès, Gare du Nord, Gare de l'Est, R. St-Denis, Châtelet, St-Germain des Prés, Bd. Raspail, Pl. Denfert-Rochereau, Porte d'Orléans. — 5. Gare du Nord, Gare de l'Est, Pl. de la République, Pl. de la Bastille, Gare d'Orléans, Pl. d'Italie. — 6. (ist in 2 Süd aufgegangen). — 7. Pl. du Danube, R. d'Allemagne, Gare de l'Est, Pl. de l'Opéra, Palais Royal. — 8. Auteuil, Av. de la Motte Piquet, Les Invalides, Pl. de la Concorde, Pl. de l'Opéra.

Abb. 1. Lageplan des Pariser Stadtbahn-Netzes. — Masstab 1 : 60 000.

Anlage des Bahnnetzes, über das in Aussicht genommene Bau- und Betriebssystem und die ungefähren Erstellungskosten. Im Anschluss daran folgte eine Beschreibung der im Juli 1900 eröffneten *Hauptlinie Nr. 1*, die von der Porte Maillot zur Porte de Vincennes führt (Abb. 1). Auch über die im Oktober 1900 begonnene Linie Nr. 2 Nord konnten einige Angaben beigefügt werden, die sich namentlich auf die dort vorkommenden Viaduktbauten bezogen. Seither wurden die Linien Nr. 2 Nord und Nr. 3 dem Betriebe

sind in den obenstehenden Plan eingezeichnet; sie durchziehen die innern Boulevards, sowie peripherisch gelegene Baugebiete. Das derartig ausgebildete Stadtbahnnetz wird auf einer Bodenfläche von 7802 ha 270 Stationen und 24 Endschleifen umfassen, und Paris damit ein vorzügliches Bahnnetz erhalten.

Nachfolgend soll das Wesentliche über die neuern Linien der Pariser Stadtbahn mitgeteilt werden, die namentlich einige bemerkenswerte Brückenbauten und schwierige

Konsolidierungsarbeiten im Gebiete der alten Steinbrüche erforderten. Ausser den bezüglichen Veröffentlichungen des „Génie Civil“ konnte hiezu auch eine im April des Jahres erschienene, sehr gründliche Beschreibung der Bahnanlage und der Betriebseinrichtungen benutzt werden, die als erweiterter Sonderabdruck einer in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ von 1903 bis 1905 veröffentlichten Artikelserie erschien.<sup>1)</sup>

Die *Linie 2 Nord* (Circulaire Nord) erstreckt sich in einer Länge von 12,4 km von der Porte Dauphine den äussern Boulevards entlang bis zur Porte de Vincennes und kreuzt in ihrem Verlaufe die West-, Nord- und Ostbahn, sowie den Kanal St. Martin. Bei einer unterirdischen Führung längs dieser Objekte hätte die Bahn ganz in das Grundwasser gesenkt werden müssen; es wurde deshalb für diesen Teil der Strecke ein Viaduktbau vorgezogen.

Von den 25 Stationen dieser Linie bieten diejenigen an der Place de l'Étoile und an der Place de la Nation das grösste Interesse, weil hier drei verschiedene Linien zusammenreffen. Die erste wurde bereits in dem eingangs erwähnten Artikel beschrieben und bildlich dargestellt.

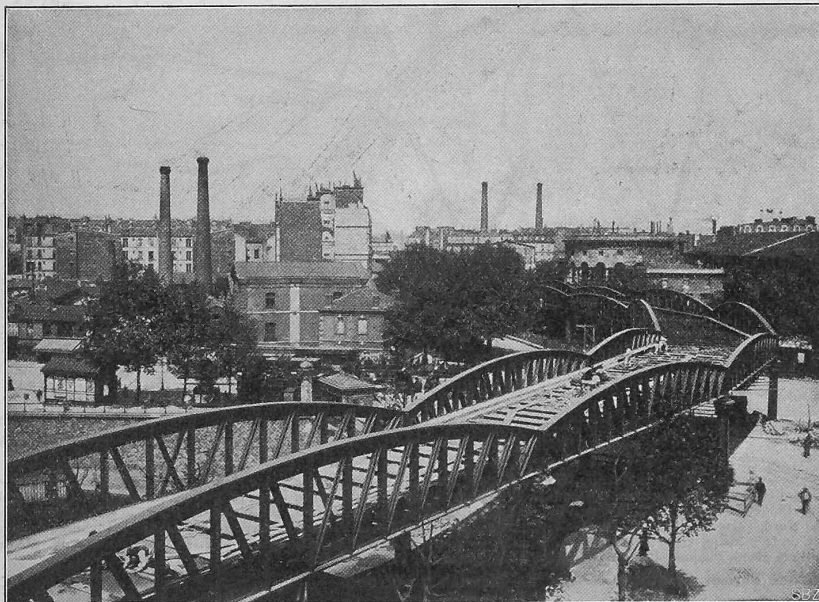


Abb. 6. Viadukt bei der Rue d'Allemagne. — Draufsicht.

Die Stationsanlage an der Place de la Nation umfasst nach Abbildung 2 zwei doppelgleisige Schleifen für den Nord-

<sup>1)</sup> Siehe unter Literatur S. 298. Der Gefälligkeit des Verfassers verdanken wir die Unterlage zu den Abbildungen 3, 5 und 6 dieses Artikels. In gleicher Weise hat uns die Redaktion des Génie Civil die photographischen Aufnahmen zu den Abbildungen 7, 8 und 27 freundl. zur Verfügung gestellt.

und Südring, zwischen denen sich die Stammlinie Nr. 1 durchzieht, sodass drei Stationen nebeneinander und in gleicher Höhe auf der Südseite des Platzes angelegt werden konnten. Gleichlaufend mit der Linie Nr. 1 wurde von

hier aus bis zur Station Porte de Vincennes ein vergleicher Wagentunnel von 372 m Länge erstellt, der mit dieser Station und den Werkstätten in der Rue des Maraîchers in Verbindung steht.

Ausser diesen grössern Endstationen vermitteln noch vier

Anschlussstationen den Uebergang zu den Linien Nr. 3, 4 und 7. Von sämtlichen Stationen mit einem mittlern Abstände von 511 m sind vier auf Viadukten und 21 unterirdisch gelegen; von den letztgenannten wurden nur die Stationen Rue de Rome (Abb. 3) und Place de la Nation (Abb. 2)

mit einer Eisenkonstruktion überdeckt, die andern wurden eingewölbt. Der Bau der Stationsgewölbe erfolgte nach dem typischen Querschnitt für die Linie Nr. 1 mit dem Unterschiede, dass die Lichthöhe von 5,0 m auf 5,2 m vergrössert wurde.

Die *Hochstationen* bestehen aus fünf Brückenöffnungen von je 15 m Spannweite, von denen jede mit vier Reihen von innern Blech- und äussern Gitterbalken überspannt wird (Abb. 4 und 5, S. 289). Die ersten sind als vollwandige Parallelträger von 1,85 m Höhe ausgebildet und tragen die Geleise. Die äussern, die Fachwerkträger, erhielten geradlinige obere und gekrümmte untere Gurtungen, wobei die Konstruktionshöhe in der Mitte 1,9 m, an den Enden 2,2 m beträgt. Die innern Träger ruhen auf gusseisernen Säulen, die äussern auf massiven Pfeilern. Die Querverbindungen bestehen in ähnlicher Weise wie auf den offenen Strecken aus Blechträgern, welche Backsteingewölbe aufnehmen. An den äussern Trägern ist eine verglaste, reich verzierte Längswand befestigt, die in Verbindung mit einer freitragenden Riffelglas-Dachfläche und einem senkrechten Glasvorhange die Perrons vor Witterungseinflüssen schützt. Im untern Teile sind die Längswände bis zu 0,85 m Höhe über der Perronfläche mit Kunstziegeln verkleidet. Der Zugang zu den oberirdischen Stationsanlagen erfolgt auf Treppen, die unter den anschliessenden Brückenträgern und seitlich davon angeordnet und durch eine Plattform für die Billetaussgabe getrennt sind, wie dies aus Abbildung 5

ersichtlich ist. Die *Tunnelbauten* dieser und der übrigen Linien wurden entsprechend den zu Anfang aufgestellten Typen und ohne Anwendung eines Schildes nach der belgisch-französischen Bauweise ausgeführt. Auf den Schildvortrieb verzichtete man gänzlich, weil er sich bei der Stammlinie Nr. 1 nicht bewährte, bei grossen Anschaffungskosten zu kleine Tagesfortschritte ergeben hatte und überhaupt nicht

### Neue Linien der Pariser Stadtbahn.

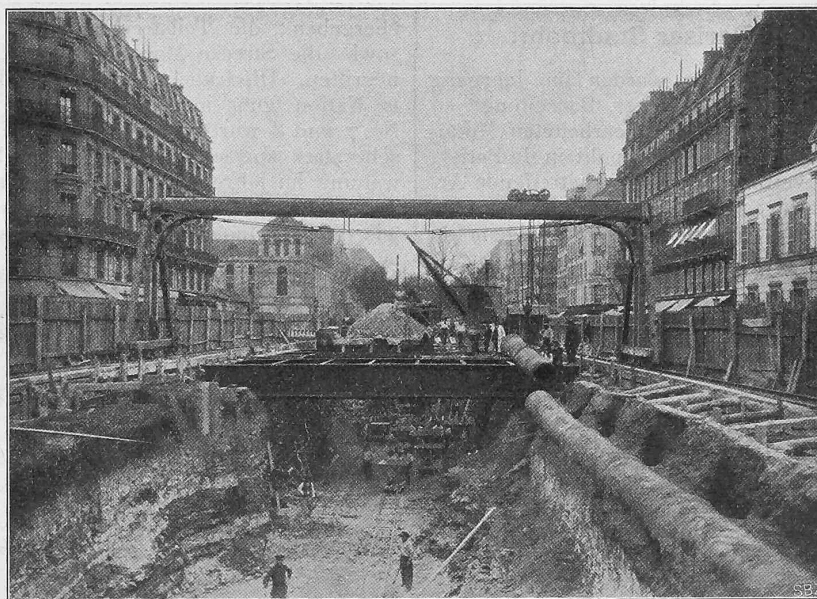


Abb. 3. Untergrundstation «Rue de Rome» im Bau.



in jedem Terrain benützt werden konnte. Die Verwendung von kreisförmigen Ganzschilden wird nur noch für die spätern Untertunnelungen der Seine in Aussicht genommen. Bei den neuern Linien erfolgt der Tunnelbau in der Weise, dass zunächst ein Firststollen und, im festen Boden, gleichzeitig zur Materialabfuhr ein Sohlstollen vorgetrieben wird, die beide in gewissen Abständen durch Oeffnungen in Verbindung stehen. Hierauf folgt die Ausweitung des Firststollens und der Bau des Deckengewölbes, nachher, bei gutem Terrain, die Beseitigung der Strosse und die Erstellung der Widerlager und der Sohlengewölbe. Bei schlechtem Baugrund wurden nach dem Gewölbebau, unter Belassung des mittlern Erdkernes, vorerst die Widerlager in je 3 m langen, 9 m von einander entfernten Teilstücken aufgebaut und erst nach gänzlicher Vollendung derselben die Strosse weggenommen und dann das Sohlengewölbe eingespannt. In der Regel wurden die Deckengewölbe aus Bruchstein, Widerlager und Sohlengewölbe aus Beton erstellt und zur Vermeidung allfälliger Strasseneinkunungen alle Hohlräume über dem Gewölbe mit Zementmörtel unter Druck ausgefüllt.

Auf den in Ausführung begriffenen Linien sind ein- oder zweigeleisige Nebentunnel vorgesehen, welche die im Betriebe beschädigten

Züge aufnehmen sollen, damit der übrige Bahnverkehr ungestört bleibt. Die Querschnittsübergänge in den Schleifen bedingten glockenartige oder stufenförmig ausgestaltete Tunnelstrecken. Bei den Untergrundstationen mit Gewölbedecken wurden zuerst

die Widerlager eingebaut; hierauf erstellte man das Gewölbemauerwerk, und zwar aus Rücksicht für den Strassenverkehr gewöhnlich in 3 m langen Ringen. Die Widerlager der Stationen mit Eisenträgerdecke wurden in der Regel bergmännisch, die Decke im Tagebau erstellt.

Besondern Schwierigkeiten begegnete der Bau der Linie Nr. 2 Nord bei der Durchfahrung von alten, zusammengefallenen Gipsbrüchen, die sich in den Hügeln des Montmartre und bei Belleville

fanden. Dort wurde eine Unterstützung der Tunnel durch besondere Entlastungsgewölbe notwendig, deren Pfeiler und Widerlager auf den gewachsenen Felsen bis in eine Tiefe von 20 m abgesetzt werden mussten.

Die Viaduktbauten der offenen Strecke bestehen aus einer Reihe von Halbparabelträgern mit 22,5 m normaler Spannweite (Abbild. 6 u. 7, S. 291). Kleinere Spannweiten kommen vereinzelt vor, während die breiten Strassen solche von 27 bis 48 m bedingten. Die Einschnitte der Nord-

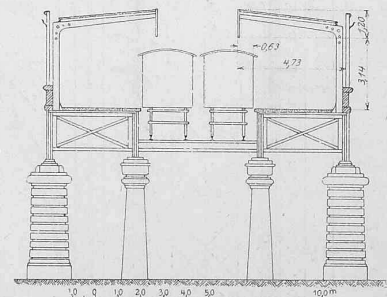


Abb. 4. Hochbahnstation. — Querschnitt.  
Masstab 1 : 300.

und Ostbahn mussten mit Trägern von 75,25 m Stützweite überbrückt werden; diejenige für die Nordbahn und deren zukünftige Verbreiterung sind in Abbildung 8, S. 291 dargestellt. Da die Hochbahnstrecken zumeist

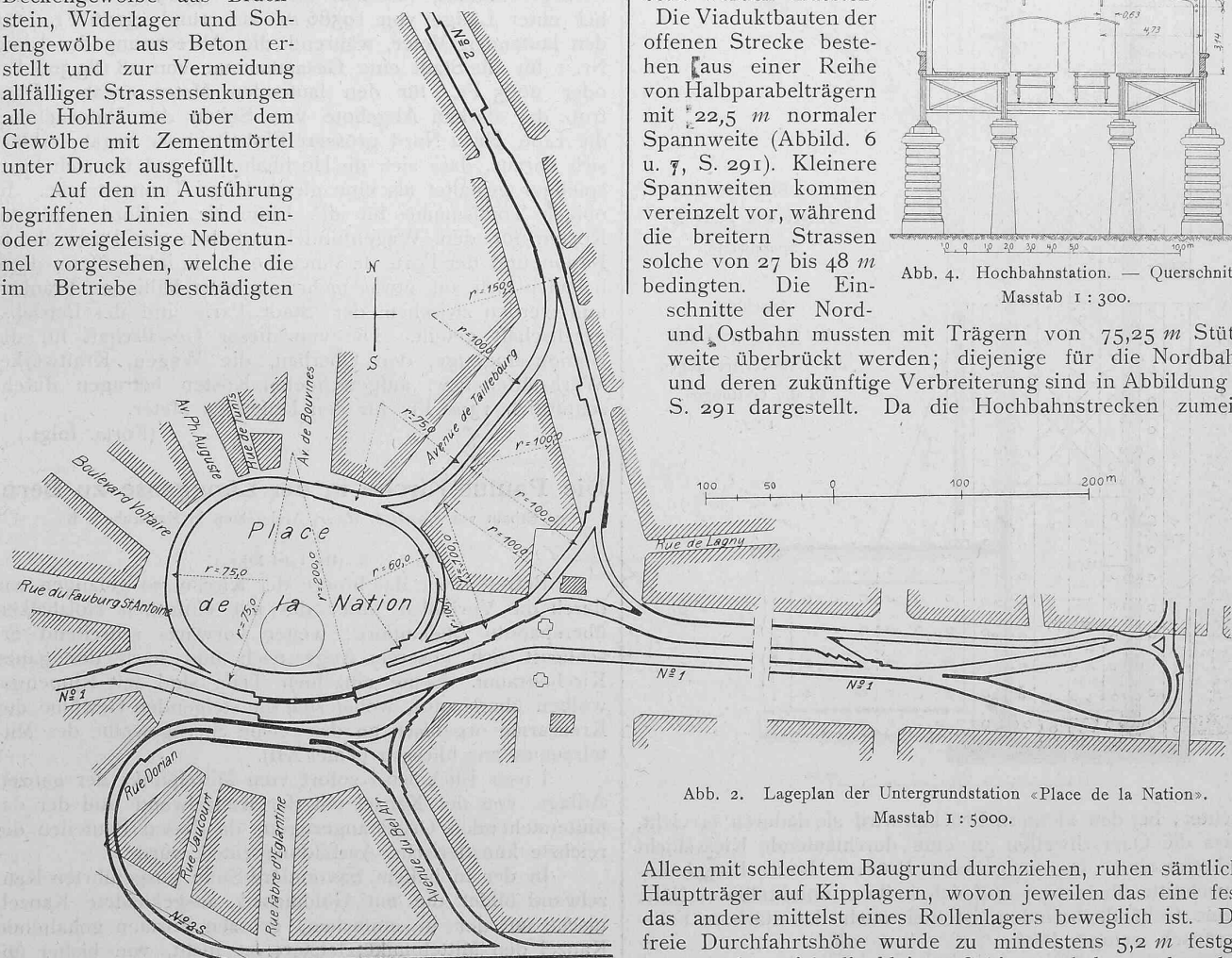


Abb. 2. Lageplan der Untergrundstation «Place de la Nation».  
Masstab 1 : 5000.

Allein mit schlechtem Baugrund durchziehen, ruhen sämtliche Hauptträger auf Kipplagern, wovon jeweiligen das eine fest, das andere mittelst eines Rollenlagers beweglich ist. Die freie Durchfahrthöhe wurde zu mindestens 5,2 m festgesetzt, sodass sich die kleinste Schienenerhebung über dem

Terrain auf 6,36 m beläuft. Die Eisenkonstruktionen ruhen teils auf gusseisernen, in kräftigen Steinfundamenten verankerten Säulen, teils auf massiven Pfeilern; solche kamen aber nur bei den Stationen oder bei schwierigen Fundamenten in Anwendung.

Ein typischer Brückenträger von 22,5 m Spannweite wurde bereits früher beschrieben<sup>1)</sup>; die betreffende Abbildung 24 ist dahin zu berichtigen, dass die Querversteifung zwischen den Säulenkapitälern entfallen ist.

Bei den Brücken von über 40 m Spannweite wurden die Hauptträger in Zwillingsform ausgestaltet, wobei die einzelnen Träger, wie aus Abbildung 9 und 10 zu entnehmen ist, um 0,48 m von einander abstehen. Die kastenförmigen Gurtungen umschliessen vergitterte schräge Wandglieder und I-förmige Vertikalen. Die aus Quer- und Längsträgern gebildete Fahrbahn der 75,25 m langen Brücken wird durch ein 8 mm starkes Riffelblech abgedeckt, das zugleich als unterer Windverband funktioniert; der obere Windverband besteht aus gitterförmigen, durch Andreaskreuze versteiften Querträgern mit elliptisch gestalteter Untergurtung. Die Schienen ruhen auf eichenen, unmittelbar auf den Längsbalken befestigten Langschwelen. Auf eine Schalldämpfung wurde hier aus Sparsamkeitsrücksichten ver-

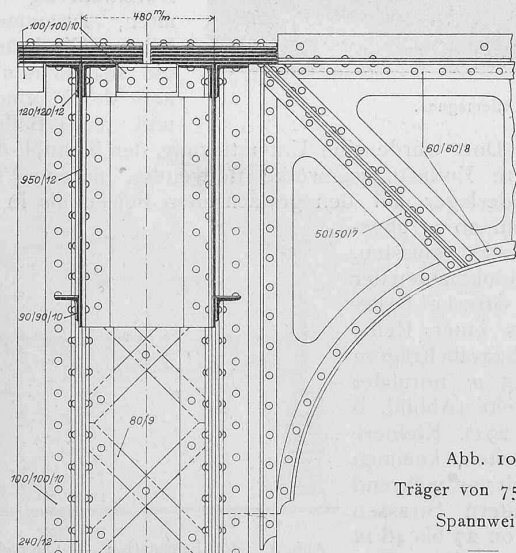
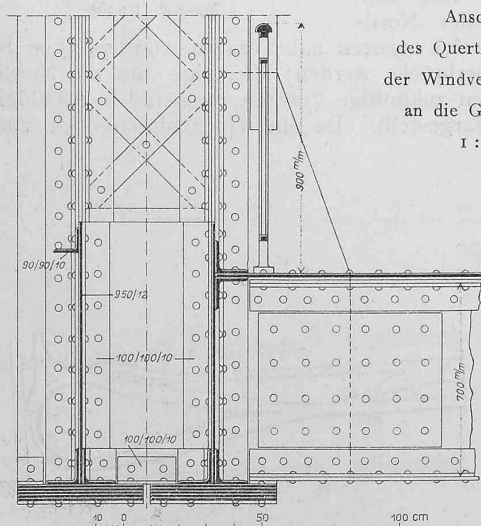


Abb. 10.  
Träger von 75,25 m  
Spannweite.



Anschluss  
des Querträgers und  
der Windverbreitungen  
an die Gurtungen.  
1 : 25.

zichtet; bei den kleinern Brücken wird sie dadurch erreicht, dass die Querschwellen in eine durchlaufende Kiesschicht gebettet sind. Da die grossen Brücken breite Eisenbahneinschnitte übersetzen und sich in ihrer unmittelbaren Nähe keine Gebäude befinden, ist hier auch das stärkere Fahrgeräusch weniger lästig.

<sup>1)</sup> Bd. XXXIX, S. 233.

Der Bau der Linie Nr. 2 Nord (Place de l'Étoile — Place de la Nation) dauerte vom Oktober 1900 bis zum März 1903; er wurde in neun Losen vergeben, von denen die Lose 4 bis 6 die Hochbahnstrecke umfassten. Der Abschnitt von der Porte Dauphine bis zur Place de l'Étoile konnte bereits im Dezember 1900 dem Betriebe übergeben werden. Die Baukosten dieser Linie, mit Ausnahme der

#### Neue Linien der Pariser Stadtbahn.

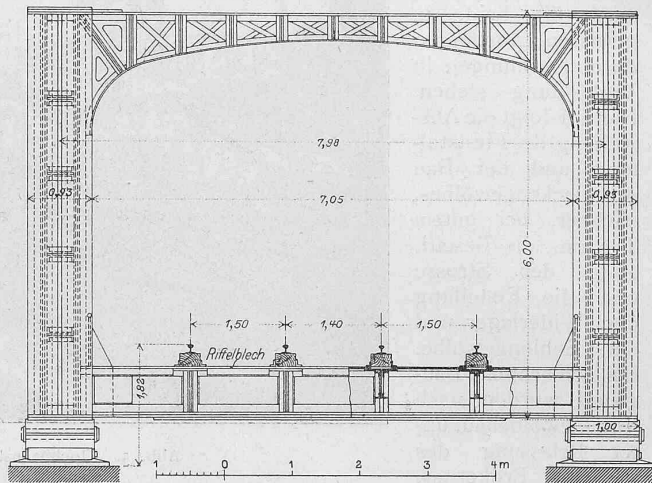


Abb. 9. Stirnansicht des Trägers von 75,25 m Spannweite.  
Masstab 1 : 100.

letzten genannten Strecke und ohne die Ausgaben der Betriebsgesellschaft, belaufen sich auf 33 094 500 Fr. oder bei einer Länge von 10 586 m auf rund 3126 Fr. für den laufenden Meter, während die Abrechnung der Linie Nr. 1 für die Stadt eine Gesamtsumme von 28 183 300 Fr. oder 2665 Fr. für den laufenden Meter ergab. Dass trotz der starken Abgebote von Seiten der Unternehmer die Linie Nr. 2 Nord grössere Einheitspreise ergab, erklärt sich daraus, dass sich die Hochbahn an und für sich kostspieliger gestaltet als eine gleich lange Tunnelstrecke. In obiger Totalsumme für die Linie Nr. 2 Nord sind die Kosten für den Wagentunnel zwischen der Place de la Nation und der Porte de Vincennes nicht inbegriffen; diese belaufen sich auf etwas mehr als zwei Millionen Franken und werden zwischen der Stadt Paris und der Betriebsgesellschaft geteilt. Die von dieser Gesellschaft für die Stationseingänge, den Oberbau, die Wagen, Kraftwerke, Werkstätten usw. aufgewendeten Kosten betragen durchschnittlich 1300 Fr. für den laufenden Meter.

(Forts. folgt.)

#### Die Paulus-Kirche in der Länggasse zu Bern.

Erbaut von Curjel & Moser, Architekten in Karlsruhe i. B.

II. (Mit Tafel XII.)

Betreten wir das Innere der Kirche, so gelangen wir durch die Vorhallen unter die mit einfachen Holzbalken überspannte Südempore; weiter vorwärts schreitend erschliesst sich unserem Auge nach und nach der ganze Kirchenraum. Seine einzelnen Teile sind mit Rippengewölben überspannt, wobei sich die steigenden Gewölbe der Kreuzarme organisch an das reiche Sterngewölbe des Mittelraumes anschliessen (Tafel XII).

Unser Blick wird sofort vom Mittelpunkt der ganzen Anlage, von der Kanzel mit der Kanzelwand und der dahinterstehenden Orgel angezogen, da diesen Bauteilen die reichste künstlerische Ausbildung zuteil wurde.

In der in hellem Savonnière-Stein ausgeführten Kanzelwand bildet die mit Goldmosaik ausgekleidete Kanzelnische mit der in einfachen, grossen Formen gehaltenen Kanzel den Mittelpunkt; letztere ist nicht, wie bisher üblich, wie ein Schwalbennest nachträglich an einen Pfeiler



gehängt, sondern organisch mit der Kanzelwand, zu der sie gehört, verwachsen.

Ueber der Kanzel steht eine nach dem Modell des Bildhauers *Oskar Kiefer* in Ettlingen in Stein gehauene Gruppe, Christus den Kinderfreund darstellend, die durch ihre eigenartige Auffassung und den ihr innewohnenden Reichtum an Gedanken die Aufmerksamkeit des Beschauers in Anspruch nimmt.

Das ganze Bild aber erhält seinen vollkommenen Abschluss erst durch die abschliessende, blaugehaltene Orgelnische mit der Orgel und den Glasgemälden der seitlich der Orgel angeordneten Fenster, die in meisterhafter Ausführung durch drei singende und drei musizierende Engelsgestalten Kirchengesang und Kirchenmusik versinnbildlichen. Auf diese Weise haben Kanzel und Kanzelwand eine ihrer Bedeutung entsprechende künstlerische Behandlung erfahren. Dadurch erhält das Gotteshaus sein Gesicht, einen seiner Bestimmung entsprechenden Ausdruck, der den Beschauer ergreift und ihn von allem Nebensächlichen abzieht.

Der eigentliche Kirchenraum ist weiss verputzt; die Architekturteile in graugrünem Bernersandstein heben sich davon ab und nur die vier Pfeilerkapitäl und die Gewölbezapfen mit dem Schlussring lassen die in der Orgelnische zum höchsten Effekt gesteigerte Farbstimmung ausklingen.



Abb. 8. Ueberbrückung der Nordbahn.

gen. Im übrigen aber geben die gemalten Fenster dem Innern genügend farbigen Schmuck. Einfache geometrische Verglasungen erhöhen gerade durch ihre Anspruchslosigkeit den Reiz des Gesamtbildes. Die grossen Rundbogenfenster der Ost- und Westseite schmücken figürliche Darstellungen in Verbindung mit pflanzlichen Ornamenten; zwei Bilder aus dem Leben des Apostels Paulus vor seiner Bekehrung: Steinigung des Stephanus, Saulus Bekehrung

vor Damaskus; zwei Bilder nach seiner Bekehrung: Paulus auf dem Areopag in Athen und Paulus im Sturm auf dem Meer, sowie zwei Medaillonbilder von Christus und Moses. Gegenüber der Kanzelwand ist im Südfenster die Auferstehung zur Darstellung gekommen. Diese Fenster, ausgeführt nach Kartons des Herrn Professor *Max Länger* in Karlsruhe, sind ein treffliches Beispiel glücklicher Vereinigung mittel-

alterlicher Technik und moderner Formgebung.<sup>1)</sup>

Dank der hochherzigen Stiftungen von Familien aus der Gemeinde konnten mit der Fertigstellung der Kirche auch schon sämtliche Fenster eingesetzt werden, sodass das Gotteshaus gleich vom ersten Tage an in vollem Schmucke prangen wird.

Einen weiteren Schmuck der Kirche, der hauptsächlich bei Abendgottesdiensten dem Innenraum ein festliches Gepräge verleihen wird, bildet die elektrische Beleuchtung; im Sterngewölbe der Vierung hängt ein grosser, in Neusilber getriebener Kronleuchter

mit 72 kleinen Lämpchen (Abb. 17, S. 293), während in den Gurtbögen der Vierung 60 weitere Pendel den Emporen reichliches Licht spenden.

Der ganze Kirchenraum umfasst rund 1000 Sitzplätze, wovon drei Fünftel im untern Kirchenraum und zwei Fünftel auf den Emporen untergebracht sind; des fernern bietet die Orgelempore Platz für 100 Sänger und der Konfirmandensaal für 120 Zuhörer. Das Gestühl ist konzentrisch um die Kanzel angeordnet mit zwei Hauptgängen, entsprechend den beiden Hauptportalen. Der Boden ist mit dunkelblauem Inlaid-Linoleum bedeckt.

Die Kirche wird durch eine gut funktionierende Niederdruckdampfheizung erwärmt, deren Heizkörper grösstenteils in den Fensternischen untergebracht sind.

Bei der ganzen Anlage und der Gliederung des Bauwerks ist anzunehmen, dass die Akustik bei voller und leerer Kirche eine gute sein wird, da allgemein anerkannt ist, dass eine Kreuzanlage mit den richtigen Raumabmessungen zweifellos auch für eine gute Akustik Gewähr bietet.

Ueber den Stil der Kirche ist viel hin und her erörtert worden; der Bau hat während seines Entstehens manche scharfe Kritik über sich ergehen lassen müssen, weil er das Bestreben zeigte, vom gewöhnlichen und alltäglichen abzugehen. Der leitende Grundsatz war, in erster Linie

das praktische Bedürfnis zu decken und dem Gebäude Formen zu geben, die seinen hohen Zwecken entsprechen; dabei wurden die ihrem Wesen nach wichtigern Gebäude-teile durch entsprechende Steigerung der Ornamentik ausgezeichnet und erzeugen so in Verbindung mit den sie umgebenden ruhigen Mauerflächen wirkungsvolle Kontraste.

<sup>1)</sup> Wir werden Abbildungen der Glasgemälde in einer der nächsten Nummern veröffentlichen.

#### Neue Linien der Pariser Stadtbahn.

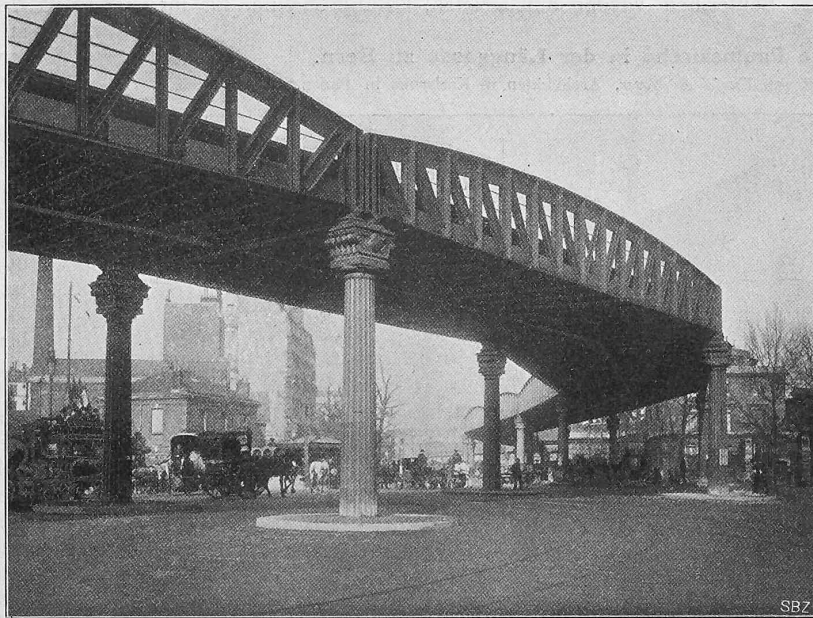


Abb. 7. Viadukt bei der Rue d'Allemagne. — Ansicht von unten.