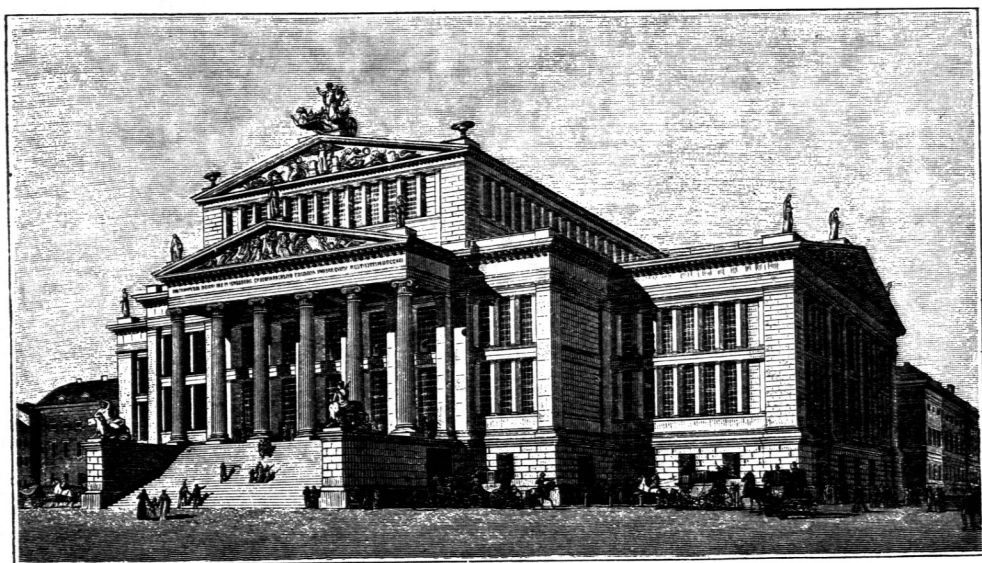


das hier Angeführte dienen. Ihrer mannigfachen und großen Unbequemlichkeiten wegen ist die Benutzung dieser Freitreppe als Hauptzugang des Theaters längst aufgegeben worden. Die unter derselben liegende Unterfahrt dient seitdem zugleich den zu Wagen, wie auch den zu Fuß kommenden Theaterbesuchern und ist deshalb, fowie aus anderen Gründen keineswegs beliebt.

Zu  $\beta$ . Auch gegen den Raum unter der Bühne als Platz für die Unterfahrt sprechen eine Anzahl sehr großer Bedenken. Dieser Raum wird durch die Unterbühnen bis zu einer sehr beträchtlichen Tiefe in Anspruch genommen. Die Anordnung der Unterfahrt unterhalb der Sohle des untersten Bühnenkellers würde unter gewöhnlichen Verhältnissen mit den allergrößten Schwierigkeiten verbunden sein, fowohl bezüglich der Bewegung der Wagen, als auch bezüglich der Verbindung der

Fig. 42.



Königl. Schauspielhaus zu Berlin.

Arch.: Schinkel.

Unterfahrten mit dem Logenhaus. Der Versuch einer Ueberwindung dieser Schwierigkeiten würde zu gekünstelten Lösungen führen und nie in vollkommen befriedigender Weise gelingen können. Man darf deshalb von einem weiteren Eingehen auf solche Anlagen absehen, die ersichtlich unter normalen Verhältnissen niemals ernstlich in Betracht kommen können.

Der Eigentümlichkeit wegen sei in Fig. 43.<sup>36)</sup> der Grundriss eines kleineren, nicht mehr bestehenden Pariser Theaters mitgeteilt, in welchem in der Tat die Unterfahrt schräg unter Zuschauerraum und Bühne hindurchführte, das einzige mir bekannte Beispiel. Da ein Durchschnitt nicht zu erlangen war, kann auch nicht festgestellt werden, wie sich die Höhenverhältnisse gestaltet und wie sich die Bühne mit ihren Kellern mit solcher Anlage abgefunden hatte. Die Beziehungen dieser Unterfahrt zum Zuschauerraume scheinen, nach diesem Planchen zu urteilen, sehr günstige gewesen zu sein.

<sup>36)</sup> Nach: KAUFFMANN, J. A. *Architectonographie des théâtres etc.* Paris 1837—40.  
Handbuch der Architektur. IV. 6, e.