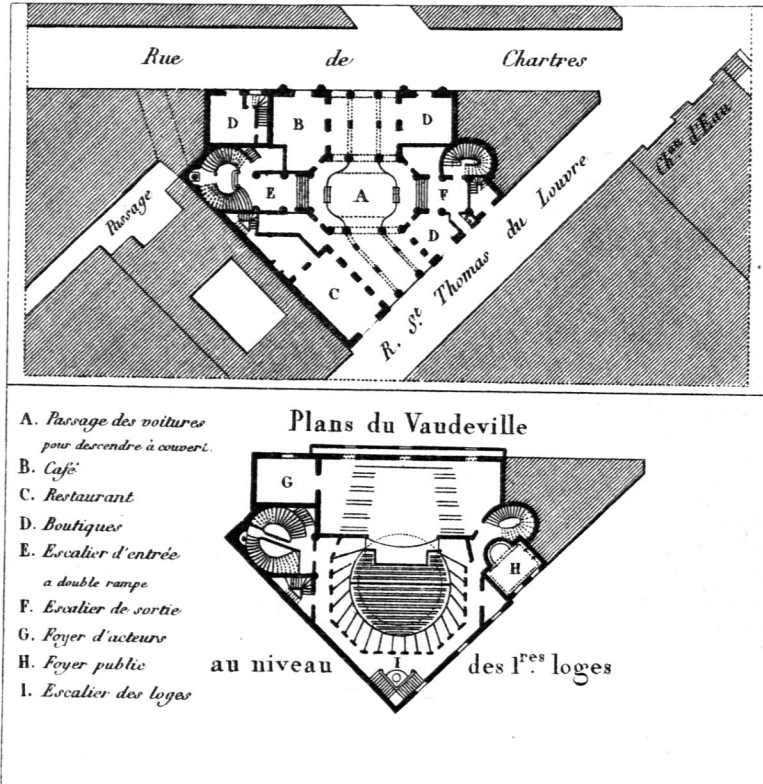


Zu 7. Es erübrigt hiernach für die Lage der Unterfahrt nur noch der unter dem eigentlichen Zuschauerraum befindliche Teil.

Beispiele hierfür sind: *Opéra Italien (Salle Ventadour)* in Paris, *Teatro Reale* in Turin und Neues Hoftheater in Wiesbaden.

Der Natur der Sache nach können auch die an dieser Stelle angeordneten Unterfahrten zumeist nur eine sehr mäßige Höhe erhalten, solange nicht andere, schwerwiegende Uebelstände in den Kauf genommen werden sollen: allzu große Ueberhöhung des Parkett- und Parterrefußbodens oder rampenartige Senkung der Zufahrten etc.

Fig. 43.

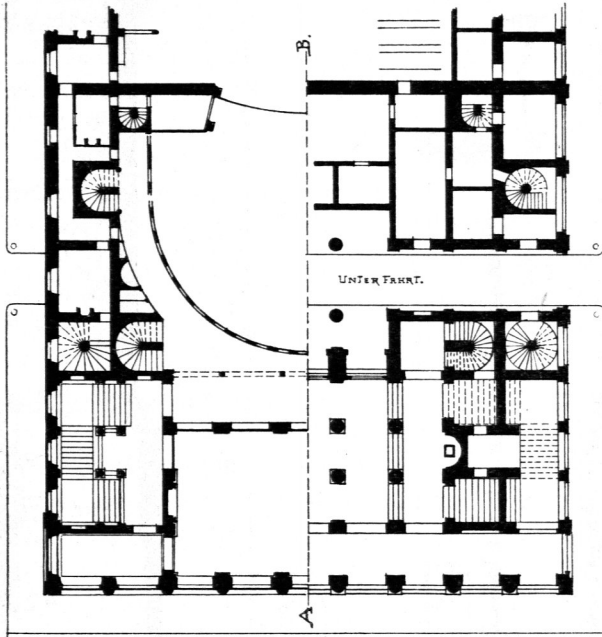
Früheres Vaudeville-Theater zu Paris <sup>36)</sup>.

ca. 1/900 w. Gr.

Die Folge hiervon muß zunächst sein, daß die an sich nicht bedeutende Höhe dieser Unterfahrten bei der der ganzen Breite des Theaters entsprechenden großen Länge derselben noch geringer erscheinen und der ganzen Anlage einen tunnelartigen, gedrückten und unerfreulichen Eindruck geben muß. Dies muß namentlich da der Fall sein, wo eine solche Einfahrt auf einen durch Mauern eingeschlossenen Fahrweg von einer nur für je einen Wagen genügenden Breite beschränkt ist, wie dies bei der *Opéra Italien* in Paris (Fig. 44 u. 45) der Fall war. Weitens größer ist die Anordnung der den ganzen Raum des Auditoriums einnehmenden Unterfahrt im *Teatro Reale* in Turin (Fig. 46 u. 48), wofelbst mehrere durch Pfeilerstellungen getrennte Fahrbahnen nebeneinander liegen. Die Höhe dieser Unter-

Fig. 44.

Fig. 45.



*Opéra Italien*  
zu Paris.

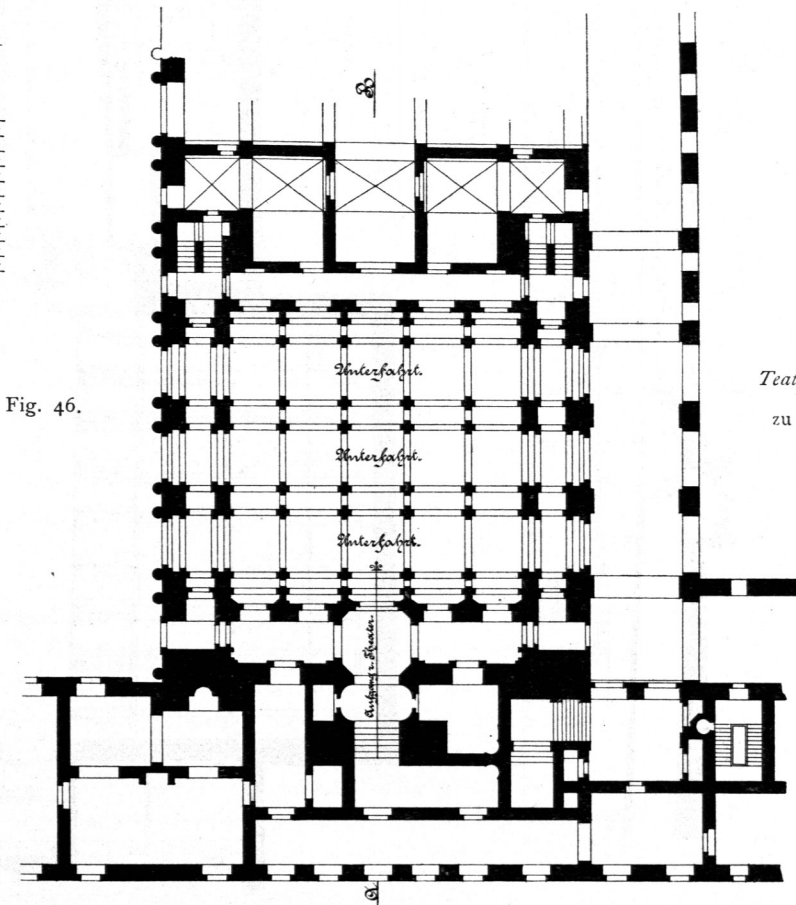
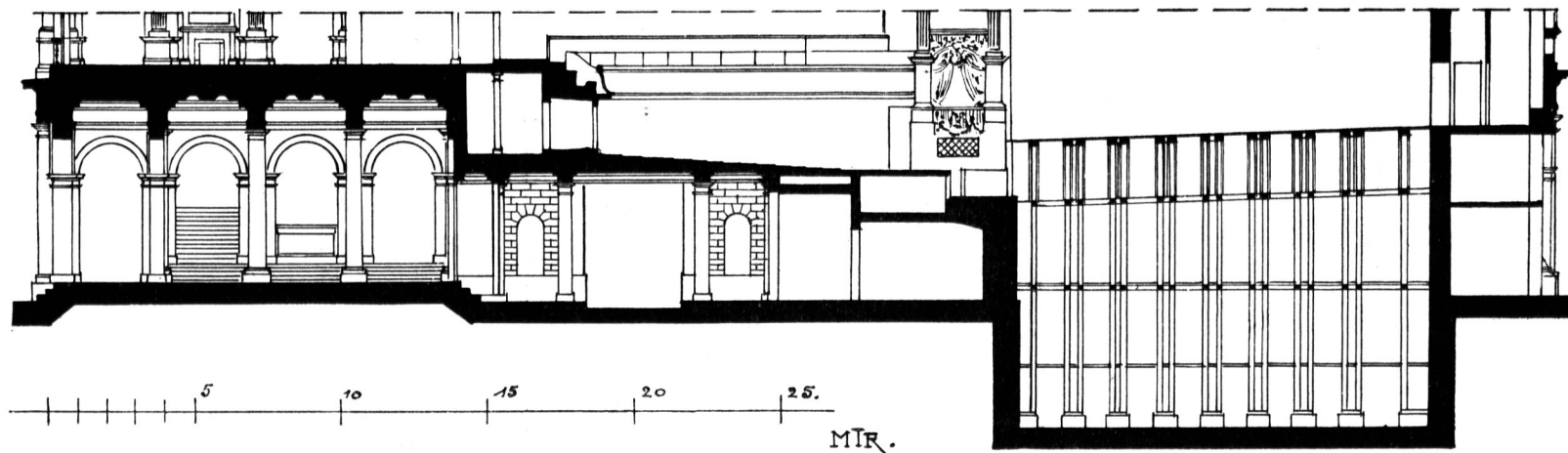


Fig. 46.

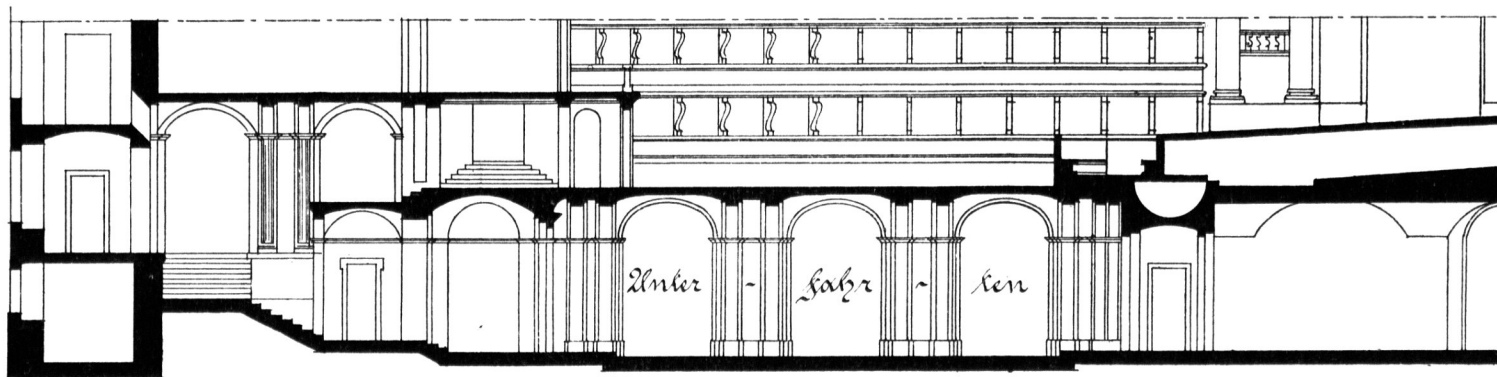
*Teatro Reale*  
zu Turin.

Fig. 47.



Schnitt nach *AB* in Fig. 44 u. 45.

Fig. 48.



Schnitt nach *AB* in Fig. 46.