

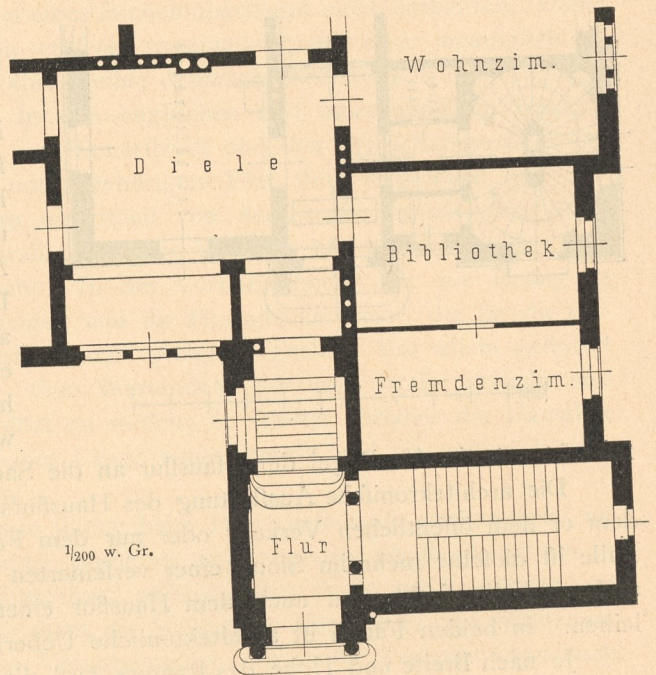
114.  
Beispiele.

Fig. 79 giebt die Anordnung eines Hausflurs in einem freistehenden Familienhaufe, das zu einer grösseren Fabrikanlage gehört. Man betritt ihn unmittelbar, weil im Erdgeschoss Geschäftsräume — Sprechzimmer des Besitzers, Buchhaltereie und Magazine für Warenproben — untergebracht sind. Der Zugang zu der im Obergeschoss liegenden Wohnung ist besonders abgeschlossen.

Der Hausflur eines grösseren freistehenden Familienhauses in Frankfurt a. M. (Arch.: Schmidt) ist mit den ihm folgenden Räumen in Fig. 80<sup>78)</sup> dargestellt. Er führt unmittelbar zur Haupttreppe, der gegenüber eine Diele als Vorraum angeordnet ist. Kleiderablage und Spülabart sind vom Treppenhaufe aus bequem zugänglich.

Die Anordnung von Flur und Treppe in einem umfangreichen, freistehenden, von zwei Familien bewohnten Haufe in Leipzig (Arch.: Ihne & Stegmüller) zeigt Fig. 81<sup>79)</sup>. Vom Flur aus gelangt man einerseits auf kürzestem Wege zur Haupttreppe, andererseits zu der im Erdgeschoss befindlichen Wohnung und betritt zunächst eine als Vorzimmer dienende, geräumige Diele, die den Zugang zu einer grösseren Anzahl von Räumen vermittelt.

Fig. 81.



Von einem Wohnhaufe zu Leipzig<sup>79)</sup>.  
Arch.: Ihne & Stegmüller.

### β) Durchfahrt.

115.  
Aufgabe.

Zur Durchfahrt wird ein Flur, der dem Wagenverkehr dient. Er ist dann entweder nur für den Wagenverkehr bestimmt, wenn für den Fußverkehr ein selbständiger Flur vorhanden ist, oder er dient beiden Verkehrsarten zugleich: Flur und Durchfahrt verschmelzen in einen Raum. Diese minderwertige Anordnung wird bedingt entweder durch den Rang des Hauses — sie ist bei Häusern mittleren Ranges die Regel — oder durch beschränkten Bauplatz und muß infolgedessen auch öfters beim Herrschaftshaufe zur Ausführung gelangen.

Die Uebelstände, die bei gemeinschaftlicher Benutzung auftreten, werden beseitigt, wenn man unmittelbar neben der für den Wagenverkehr bestimmten Durchfahrt auch für den Fußverkehr Sorge trägt, wenn neben dem Thore eine Pforte, die nur dem Fußverkehre dient, angelegt wird. Eine Steigerung tritt ein, wenn zu beiden Seiten der Durchfahrt selbständige Eingänge für den Fußverkehr vorhanden sind, eine Anlage, die bei umfangreichen Herrschaftshäusern des öfteren zur Ausführung gelangt. Bei dergleichen Gebäuden verbleiben meist zwei so bedeutende Hausteile zu beiden Seiten der Durchfahrt, daß die Benutzung der Fußbahnen, ohne die Fahrbahn überschreiten zu müssen, gerechtfertigt, ja geboten ist. Die für den Fußverkehr bestimmten Seitenteile erhalten dann oft gleiche Abmessungen wie die Durchfahrt und bilden mit dieser in ihrer Gesamtheit eine besonders für Paläste geeignete und für diese zugleich charakteristische Anlage.

<sup>79)</sup> Nach: Leipzig und seine Bauten. Leipzig 1892. S. 383.

An verschiedenen Stellen des Hauses gelegen, werden beide Arten der Verkehrsräume — Hausflur und Durchfahrt — zu selbständigen Räumen, zwischen denen ein Teil der Wohnung liegt, oder zwischen zwei Durchfahrten fügt sich ein Zugang für den Fußverkehr ein, der in eine Flurhalle oder einen geräumigen Vorplatz der Haupttreppe führt und für die architektonische Gestaltung entschieden günstig ist.

Bei umfangreichen Herrschaftshäusern wird man selten genötigt sein, Ein- und Ausfahrt durch eine und dieselbe Durchfahrt nehmen zu müssen; nur bei beschränktem Bauplatze tritt dieser Uebelstand ein, der besonders bei lebhaftem Verkehr und bei Abhaltung von Festlichkeiten sich unangenehm störend geltend macht und zugleich zeitraubend wirkt. Man findet deshalb Ein- und Ausfahrt, jede selbständig, unmittelbar nebeneinander gelegt, also auch zwei Thore nebeneinander angeordnet. Es ist nicht zu leugnen, daß der Verkehr, insbesondere der Hofverkehr — einen genügend großen Hof vorausgesetzt — durch solche Anordnung gewinnt; der architektonische Eindruck der Fassade dagegen entschieden leidet, es sei denn die Möglichkeit vorhanden, den über den beiden Thoren liegenden Teil der Fassade durch ein großes Architekturmotiv — einen Erker oder eine Loggia — zu schmücken.

Bei Doppelhäusern findet man die Anordnung auch so getroffen, daß dem einen Hause die Durchfahrt, dem anderen der nur für Fußgänger bestimmte Flur angehört; beide liegen unmittelbar nebeneinander und sind durch breite Thüröffnungen miteinander verbunden; die Durchfahrt dient dann zur gemeinschaftlichen Benutzung für die Bewohner beider Häuser. Diese Anordnung setzt selbstverständlich voraus, daß sich beide Häuser in einem Besitze befinden oder die gemeinschaftliche Benutzung der Durchfahrt durch irgend ein Abkommen zweier Besitzer geregelt ist. Der Grundriß eines Doppelwohnhauses in Frankfurt a. M. auf Taf. 63 der »Süddeutschen Neubauten« möge als entsprechendes Beispiel gelten.

Die Durchfahrt findet sich auch manchmal als Anbau im Erdgeschoß ohne weitere Ueberbauung vor und nähert sich somit der Unterfahrt. Man trifft diese Anordnung, um den an die Durchfahrt angrenzenden Räumen der oberen Stockwerke genügend Licht zu geben und dennoch im Erdgeschoß eine geschlossene Häuserreihe aufrecht zu erhalten. Das flache Dach der Durchfahrt wird zum Altan. An Stelle des letzteren tritt auch manchmal ein Wintergarten, insbesondere dann, wenn es zugleich gilt, eine kahle Brandmauer des Nachbargebäudes möglichst gut zu verdecken. Die Anlage eines Wintergartens ist hier ganz am Orte, da sowohl entsprechende Luftzuführung, als auch das für das Gedeihen der Pflanzen dringend nötige Deckenlicht neben dem Seitenlicht vorhanden ist, und da überdies die Möglichkeit vorliegt, eine zweckmäßige Heizung durch das Einlegen der Heizkörper unter dem Fußboden anordnen zu können. Eine Anlage mit Altan geben Fig. 82 u. 83<sup>80)</sup>.

Wie beim Hausflur kann auch die Lage der Durchfahrt im Grundstücke selbst eine sehr verschiedene sein. Größe und Gestalt des Bauplatzes, Lage desselben zur Umgebung — zur Nachbarhaft und zur Straße — der Rang des Gebäudes, die Art der architektonischen Durchbildung — monumental oder malerisch — werden bestimmend auftreten. Dabei muß die Lage der Durchfahrt zugleich so gewählt werden, daß der Zusammenhang der einzelnen Wohnungsteile nicht leidet, ein Zerreißen der Wohnung oder eines zusammengehörigen Wohnungsteiles nicht stattfindet. Zugleich soll die Durchfahrt möglichst wenig Raum des Hauses selbst in

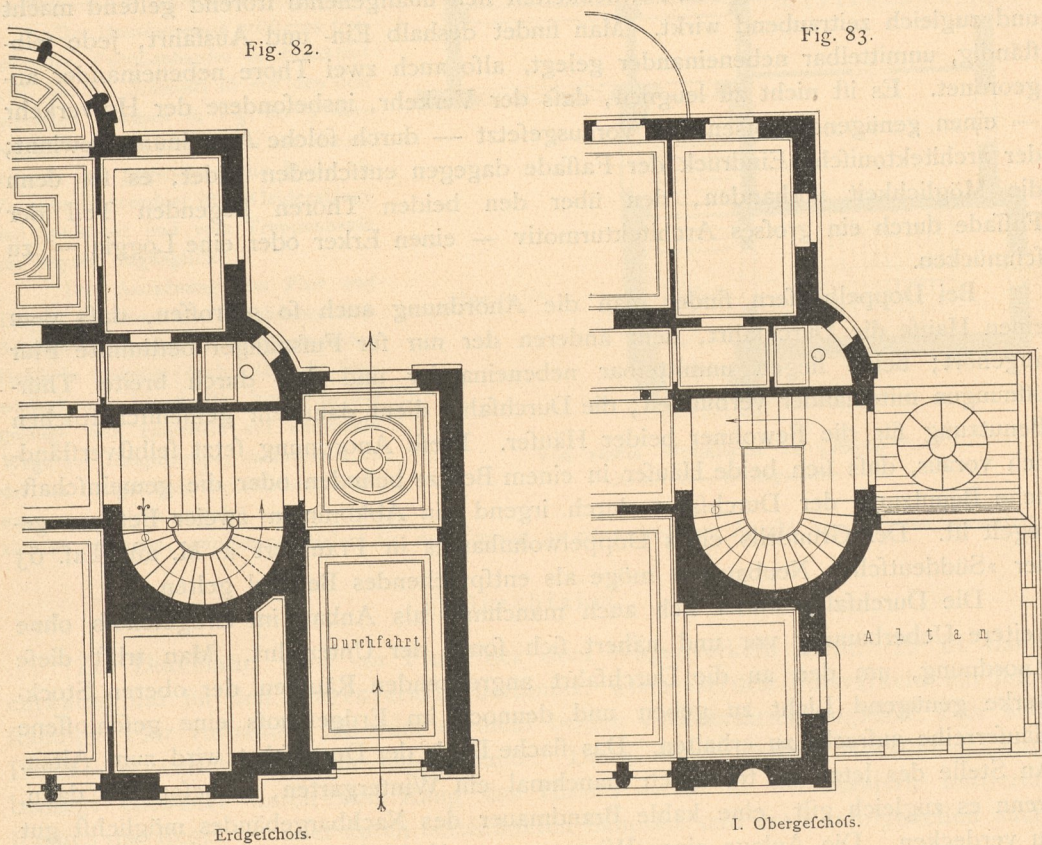
116.  
Lage.

<sup>80)</sup> Nach: LICHT, H. Architektur Deutschlands. Berlin 1878—82. Bl. 25.

Anspruch nehmen, also, wenn der Bauplatz dies irgend gestattet, dort liegen, wo, allgemein ausgedrückt, das Haus die geringste Tiefe hat.

Beim Vorhandensein eines Hofes oder mehrerer Höfe ist ihre Lage und Größe bestimmend für die Lage der Durchfahrt, insbesondere dann, wenn innerhalb eines Hofes das Umlenken des Geschirres nötig ist.

Auch der Rang der Straßen und der damit verbundene Wert der Innenräume kann maßgebend für die Lage der Durchfahrt werden. Der Fall tritt ein bei schmalen, bedeutend tiefen, an zwei Straßen verschiedenen Ranges gelegenen herrschaftlichen



Von einem Familienhause zu München, Brienerstraße 80).  
Arch.: Schmidt.

Grundstücken und kommt bei Eckhäusern verschiedener Art vor, die an nicht gleichwertigen Straßen liegen. Man legt in solchem Falle öfters an die besonders wertvolle Hauptstraße nur den Zugang für den Fußverkehr, während man die Zufahrt von der minderwertigen Straße aus nimmt.

In architektonischer Beziehung wird man Durchfahrten, die auf Monumentalität Anspruch erheben, eine bevorzugte Stelle einräumen und sie architektonisch wertvoll gestalten, während bei einem Hause untergeordneten Ranges jede Lage gerecht ist, sobald sie der zweckmäßigen Benutzung des Hauses entspricht.

Die Breite der in einer Durchfahrt verkehrenden Wagen bestimmt selbstverständlich zunächst die Breite der Thore. Die geringste Breite eines Thores be-

trägt, von feiner Benutzung durch breitgebaute Lastwagen abgesehen, 2,25 m; hier- nach ergibt sich als geringste Breite einer Durchfahrt 2,50 m. Auf dieses Maß wird man die Thorbreite nur im Falle der Not, in Ausnahmefällen, etwa durch be- schränkten Bauplatz bedingt, herabdrängen; man wird, wenn irgend möglich, schon des bequemen Einfahrens wegen die Breite des Thores auf 2,50 m vergrößern, und demgemäß auch die Durchfahrt selbst entsprechend verbreitern. Deshalb ist 3,00 m lichte Weite der Durchfahrt als Mindestforderung aufzustellen. Die geringste Höhe des Thores rechnet man zu 2,80 m, während für das Durchfahren des Thores mit herrschaftlichen Wagen, bei denen der Kutscher auf dem Wagenbocke verbleibt, eine Höhe von 3,50 m nötig ist.

Bei Herrschaftshäusern und Palästen bestimmt die Architektur die Thorhöhe. Die in der Regel benutzte Höhe (bis Kämpfer des Thores) beträgt im Palaß des Erzherzogs *Ludwig Viktor* in Wien 4,20 m, im Palaß des Erzherzogs *Wilhelm* da- selbst 4,50 m u. f. w.

Bei geringen Abmessungen ist es dringend erwünscht, dem die Durchfahrt benutzenden Fußgänger bei gleichzeitiger Benutzung derselben durch Wagen das Ausweichen und geschützte Verweilen zu ermöglichen; insbesondere ist dies bei langen Durchfahrten geradezu unerlässlich. Durch nischenartige, um eine Stufe über die Fahrbahn erhöhte Flurerweiterungen, deren seitliche Begrenzungen Schäfte, Pfeiler oder Säulen bilden, wird u. a. ein solcher Schutz gewährt.

Bei besonders langen und dabei nicht breiten Durchfahrten sind diese Erwei- terungen ohnedies in architektonischer Beziehung von besonderem Werte; sie mindern den Eindruck der Enge, verlangen aber zugleich eine besondere Erhellung durch Deckenlichter oder Lichthöfe, da sie von den beiden Enden der Durchfahrt aus nicht genügend erhellt werden können. Geschieht die Erweiterung über das eigent- liche Bedürfnis hinaus, so wird die Durchfahrt zu einer Flurhalle, einem Vestibule.

Bei Durchfahrten jeder Art und Größe wird es erwünscht sein, den Rädern des Wagens eine bestimmte Bahn anzuweisen. Dies geschieht am besten durch eine über die Fahrbahn erhöhte Stufe, die, beiderseits angeordnet, auch bei sehr schmaler Durchfahrt überdies die Wände vor Beschädigungen schützt. Bei breiten Durch- fahrten werden diese beiderseits angeordneten Stufen erhöhte Fußbahnen, die das Ausweichen gestatten, genügend Schutz gewähren und zugleich bequem beim Be- steigen und Verlassen des Wagens sind. Die Fahrbahnbreite, also der Abstand zwischen den beiden Stufen oder Fußbahnen beträgt in der Regel etwa 2,00 m.

Die Höhe der Durchfahrt wird einerseits durch die Höhe des Erdgeschosses des Hauses bestimmt; andererseits sind die Abmessungen ihres Grundrisses maßgebend.

Wenn man als geringste Thorhöhe 2,80 m annimmt, so würde nur ein geringes Mehr an Höhe für den oberen Wandabschluss und die Deckenbildung, also ein Maß von 3,25 m genügen. Jedenfalls sind aber wenig hohe, lange und zugleich schmale Durchfahrten nur dort zulässig, wo es die dringende Notwendigkeit erheischt. Bei weiträumigen Durchfahrten von Herrschaftshäusern, bei solchen z. B., die zu beiden Seiten durch breite, selbständige Fußbahnen begrenzt sind, hat man auf eine dem Raume entsprechende Höhe aus Gründen künstlerischer Gestaltung Rücksicht zu nehmen. Bei dergleichen Häusern fügt man über dem als Sockelgeschoss auftretenden Erdgeschoss oft ein Halbgeschoss ein, für Dienerschaft oder für Wirtschaftszwecke bestimmt, oder beide Geschosse werden architektonisch als ein Geschoss zusammen- gezogen. In solchen Fällen erhält dann selbstverständlich die umfangreiche Zugangs-

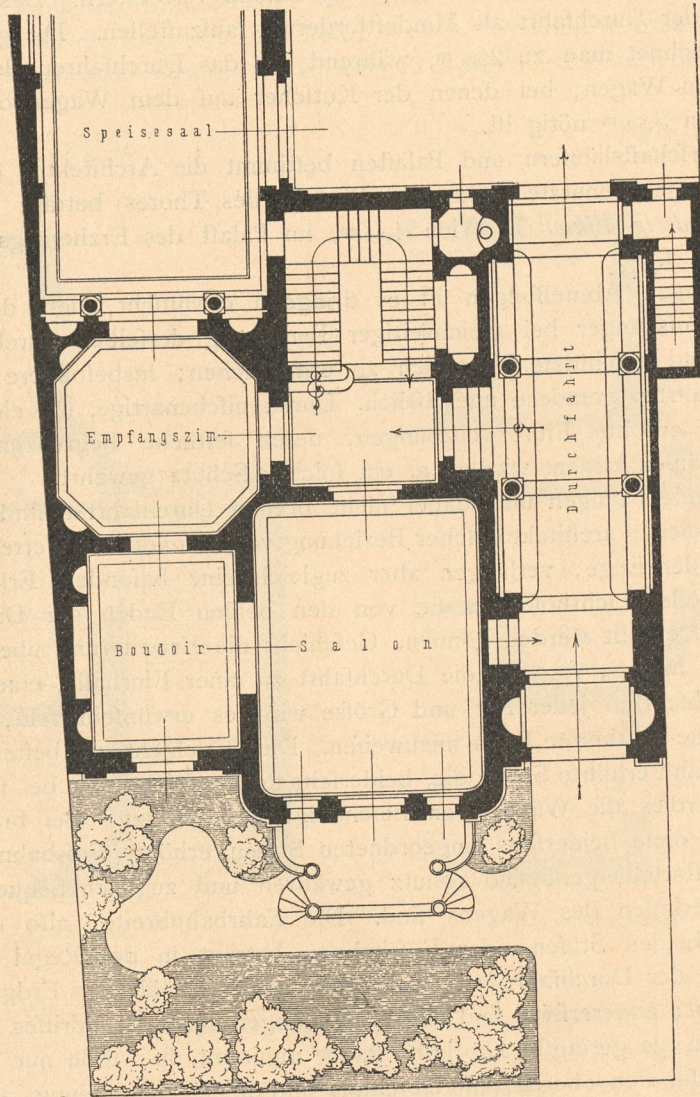
118.  
Erweiterungen.

119.  
Radbahnen.

anlage des Hauses die Höhe beider Geschosse mindestens in dem als Vestibule auftretenden Hauptteile.

Der umgekehrte Fall wird eintreten beim Vorhandensein eines hohen Keller- geschosses mit darauf folgendem Hauptgeschoss; hier kann die Anlage eines Halb-

Fig. 84.



1:200  
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10<sup>m</sup>

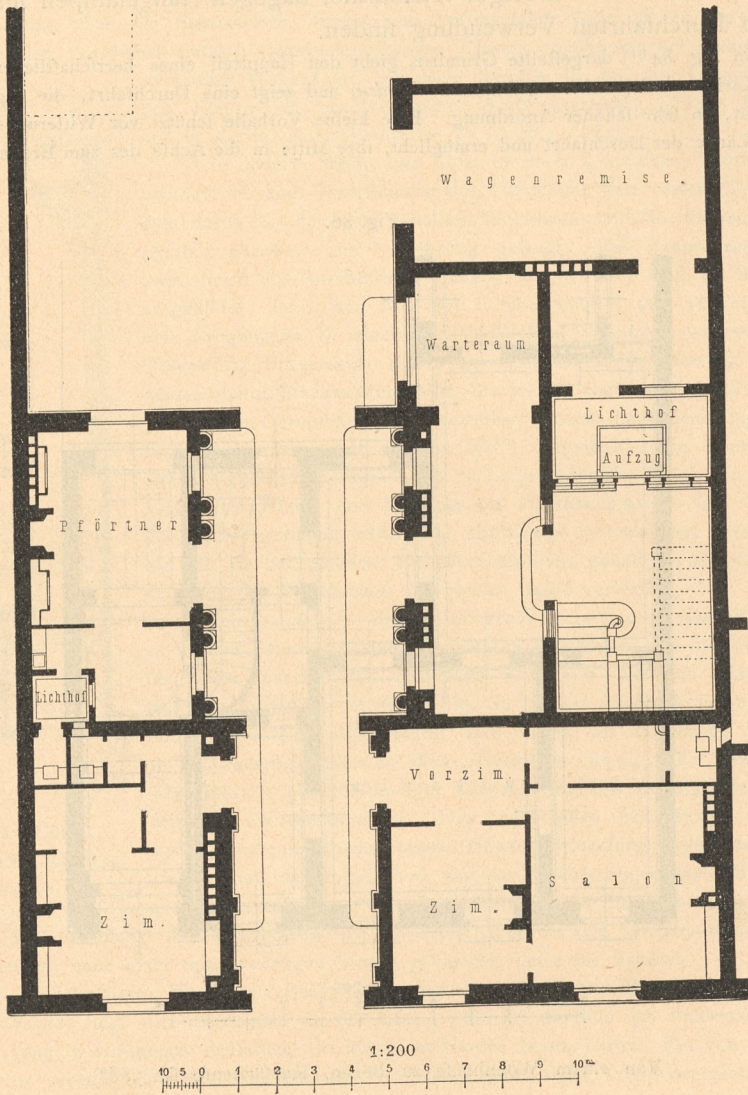
Von einem herrschaftlichen Familienhause zu Berlin, Karlsbad 26<sup>81)</sup>.  
 Arch.: Kyllmann & Heyden.

geschosses über der Durchfahrt am Orte fein und dieses für Dienerwohnungen oder Wirtschaftszwecke benutzt werden.

In noch höherem Maße als beim Hausflur wird man der Durchfahrt den Charakter der Außenarchitektur des Hauses, selbst unter Verwendung derselben

Baustoffe geben können; sie wird in das Innere übergeführt. Pilaster- oder Säulenstellungen mit schiefechter oder gewölbter Decke sind bei größeren Anlagen an Orten, sowohl in ästhetischer als in konstruktiver Hinsicht, als Stützen für die Deckenbildung selbst und zugleich als solche für den Fußboden der darüber liegenden,

Fig. 85.



Von einem herrschaftlichen Miethause zu Paris, *Avenue Kléber* <sup>82)</sup>.

Arch.: *Ruet père et fils.*

meist an Grundfläche bedeutenden Räume, der Empfangs- und Gesellschaftsräume eines Herrschaftshauses.

Da der Raum selbst den Uebergang von der Straße zum Inneren des Hauses bildet, ihre Fortsetzung, also ein halböffentlicher Raum, ist, und da Reichtum der

<sup>82)</sup> Nach: *La construction moderne* 1893—94, S. 54, 55 u. Pl. 12, 13.

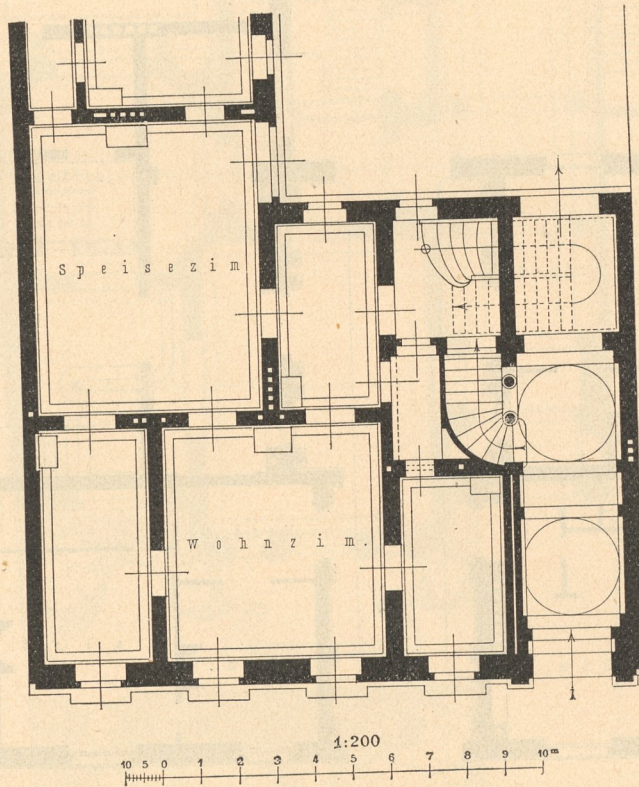
Architektur und volle Farbgebung wenigstens in der Regel dem Inneren im eigentlichen Sinne des Wortes, also den Gesellschafts- und Wohnräumen, gebührt, würde eine Fülle von Architektur und Farbgebung hier entschieden verfehlt sein.

Keinesfalls darf überdies die Architektur derart beengend sein, daß sie den Verkehr hindert und Beschädigungen leicht aufkommen läßt; bei schmalen Durchfahrten ist also bedeutendes Relief derselben nicht am Orte. Für die künstliche Beleuchtung werden in der Regel Wandarme, dagegen Hängelampen nur bei breiten und hohen Durchfahrten Verwendung finden.

121.  
Beispiele.

Der in Fig. 84<sup>81)</sup> dargestellte Grundriß giebt den Hauptteil eines herrschaftlichen Familienhauses in Berlin, Karlsbad 26 (Arch.: *Kyllmann & Heyden*) und zeigt eine Durchfahrt, die zugleich dem Fußverkehre dient, in sehr schöner Anordnung. Eine kleine Vorhalle schützt vor Witterungsunbilden, kürzt zugleich die Länge der Durchfahrt und ermöglicht, ihre Mitte in die Achse des zum Erdgeschoß führenden

Fig. 86.



Von einem Wohnhause zu Berlin, Kurfürstenstraße 58<sup>83)</sup>.

Arch.: *Licht*.

Treppenaufganges zu legen. Nischenartige Gebilde, die dem Fußgänger vor den Wagen Schutz gewähren, bewirken eine Raumerweiterung und geben dem Hauptteil der Durchfahrt den Charakter einer Halle. Die kleinen nach dem Sockelgeschoß führenden Treppen dienen dem Pförtner und dem Wirtschaftsverkehr.

Der Plan einer Durchfahrt, die sich vor dem Treppenhause hallenartig erweitert, ist in Fig. 85<sup>82)</sup> dargestellt. Dem Treppenhause gegenüber hat die Wohnung des Pförtners (*Concierge*) Platz gefunden, während ein auch vom Hofe aus zugänglicher Warteraum die Verlängerung des Treppenvorplatzes bildet. Ein kleiner Lichthof dient außer seinem eigentlichen Zwecke, die angrenzenden Räume zu erhellen, zur Aufnahme eines Aufzuges, der vom Treppenhause aus zugänglich ist. Die Räume des hier teilweise

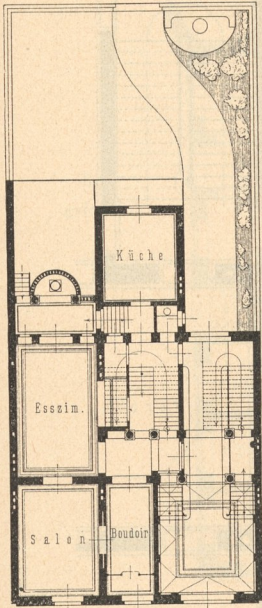
dargestellten Pariser herrschaftlichen Miethauses *Avenue Kléber* (Arch.: *Ruet père et fils*) sind für Pariser Verhältnisse dieser Hausart aussergewöhnlich reichlich bemessen, was schon in der Durchfahrt und deren Erweiterung zum Ausdruck kommt.

Bei beschränktem Bauplatze tritt die Notwendigkeit ein, die Unterfahrt unter der Haupttreppe durchzuführen, eine Anordnung, die öfters in Berlin zur Ausführung gelangt ist und architektonisch gute Lösungen gefunden hat.

Ein Beispiel einer solchen Anordnung, zu der man selbstverständlich nur im Falle der Not, also gezwungen greifen wird, ist in Fig. 86<sup>83)</sup> dargestellt. Die Anordnung setzt eine bedeutende Erhöhung des Erdgeschossfußbodens über die Strafsenbahn voraus; im vorliegenden Falle ist sie durch 14 Stufen bewirkt. Die in den Vorräumen äußerst zusammengedrückte Planung ermöglichte die Anlage geräumiger

wertvoller Wohnräume und zeigt überdies in der zum Erdgeschoss führenden Treppe ein beachtenswertes Architekturmotiv. Dieses Haus befindet sich in Berlin, Kurfürstenstraße 58 (Arch.: *Licht*).

Fig. 87.



Wohnhaus zu Cöln,  
Hohenstaufenring 35<sup>84)</sup>.  
Arch.: *Eberlein*.

In anderer Weise, und nicht in erster Linie durch Raumbeschränkung bedingt, ist eine Unterführung der Durchfahrt unter einem Treppenlaufe in dem durch Fig. 87<sup>84)</sup> dargestellten Wohnhause zu Cöln, Hohenstaufenring 35 (Arch.: *Eberlein*) zur Ausführung gelangt. Das Bauprogramm verlangte zwei durch die Durchfahrt getrennte Treppen; die eine, als Schmucktreppe ausgebildet, führt nur bis zum I. Obergeschoss und vereinigt dieses mit dem Erdgeschoss zu einer herrschaftlichen Wohnung, während die zweite Treppe im Erdgeschoss rechts an der Durchfahrt abzweigt und zu den beiden oberen Stockwerken führt, die je eine abgeschlossene Wohnung bilden.

Eine Durchfahrt mit unmittelbar daneben liegendem Eingange für den Fußverkehr findet sich in Fig. 88<sup>85)</sup> dargestellt. Die Anordnung gehört einem vornehmen Familienhause zu Leipzig, Weststraße 15, an (Arch.: *Rosbach*). Durchfahrt und Eingang des Herrschaftshauses mit dem Eingange der Pfortnerwohnung bilden eine einstöckige monumentale Gesamtarchitektur, die das in bedeutenden Höhenverhältnissen gehaltene Herrschaftshaus mit dem von der Dienerschaft bewohnten Hause verbindet.

Die besonders vornehm wirkende Vereinigung einer Durchfahrt mit zu beiden Seiten derselben angelegten Eingängen und die Vereinigung der für beide Verkehrsarten dienenden Raumeile zu einem Ganzen in monumentaler Auffassung sei durch Fig. 89<sup>86)</sup> zum Ausdruck gebracht. Die Abbildung giebt das Erdgeschoss vom Palais des Erzherzogs *Ludwig Viktor* am Schwarzenbergplatz in Wien (Arch.: *v. Ferstel*). Zu beiden Seiten der Durchfahrt führt je ein selbständiger Eingang einerseits zur Haupttreppe, andererseits zur Pfortnerwohnung. Die bedeutenden Abmessungen dieser Anlage verlangten eine entsprechende Höhenentwicklung, die dadurch erreicht wurde, daß das Erdgeschoss und das darüber angeordnete Halbgeschoss als ein Raum auftreten. Die Durchfahrt mündet in einen 14,00<sup>m</sup> langen und

11,50<sup>m</sup> breiten Hof und findet eine Fortsetzung, die im wesentlichen für den Wirtschaftsverkehr bestimmt ist, im rückwärtigen, nach einer minderwertigen Straße gelegenen Teile des Palastes.

In dem Wilhelmstraße Nr. 67 zu Berlin gelegenen herrschaftlichen Familienhause (Fig. 90<sup>87)</sup>; Arch.: *Ebe & Benda*) liegt die Durchfahrt in der Ecke, während der für den Fußverkehr bestimmte, weiträumige Zugang in vornehmer Auffassung die Mitte des Hauses kennzeichnet. Ein von der Durchfahrt abgeweiteter Flur vereinigt sich mit dem Hausflur auf einem geräumigen Treppenvorplatze. Durch die vollständige Trennung von Wagen- und Fußverkehr werden nach dieser Anordnung alle Unzutraglichkeiten vermieden und der Hauseingang selbst erhält die seinem Werte nach ihm zukommende Stelle im Hause.

Das nur 10,10<sup>m</sup> breite Familienhaus, *Rue Fortuny* zu Paris (Arch.: *Grandpierre*; Fig. 91<sup>88)</sup>), giebt ein Beispiel, worin Durchfahrt und Eingang getrennt voneinander an den Enden der Hausfront liegen. Von beiden gelangt man in eine Flurhalle, die durch eine breite Oeffnung mit einem Warte-

83) Nach: *LICHT*, H. Architektur Berlins. Berlin 1877. Bl. 11.

84) Nach: Köln und seine Bauten. Köln 1888. S. 654 u. 657.

85) Nach: Leipzig und seine Bauten. Leipzig 1892. S. 386 u. 388.

86) Nach: Zeitfchr. d. öst. Ing.- u. Arch.-Ver. 1868, Bl. 16 u. 19.

87) Nach: *LICHT*, H. Architektur Berlins. Berlin 1877. Bl. 85.

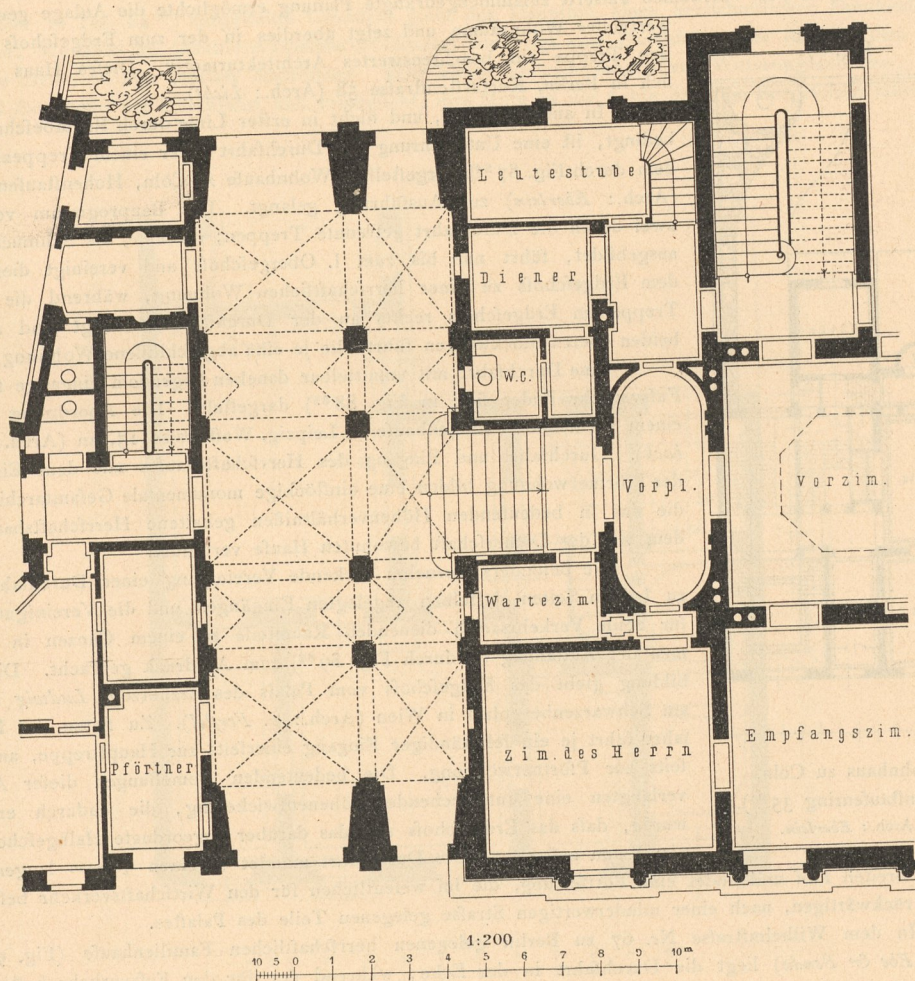
88) Nach: *La construction moderne*, Jahrg. 9, Pl. 17.



zimmer verbunden ist. Die Abmessungen der Räume sind auf das äußerste herabgedrückt; so beträgt zum Beispiel die lichte Weite der Durchfahrt nur 2,50 m; deßungeachtet trägt das Haus das Gepräge der Vornehmheit, insbesondere durch die Anlage eines Wartezimmers neben den beiden Zugängen.

Der in Fig. 92<sup>89)</sup> dargestellte Grundplan gehört einem herrschaftlichen Miethause in der Nähe der Votivkirche in Wien, Maximiliansplatz 14 (Arch.: v. Förster) an. Das im Charakter italienischer Hochrenaissance in reichster Ausstattung erbaute Haus enthält, abgeschlossen von den beiden oberen Geschossen, eine für sich bestehende Herrschaftswohnung, welche das Halbgechofs und das I. Ober-

Fig. 88.



Von einem herrschaftlichen Familienhause zu Leipzig, Weststrasse 15<sup>85)</sup>.

Arch.: Roßbach.

geschloßs umfaßt. Der hohe Bodenpreis zwang zur Anlage mehrerer kleiner Höfe, die mit den Höfen der Nachbarhäuser je ein Ganzes bilden. Wir betrachten an dieser Stelle die schöne Anordnung zweier Durchfahrten mit dazwischen liegender Flurhalle (Vestibule) und vornehmer Treppenanlage. Beiläufig sei erwähnt, daß die mittlere Breite des Hofes nur 5,00 m beträgt.

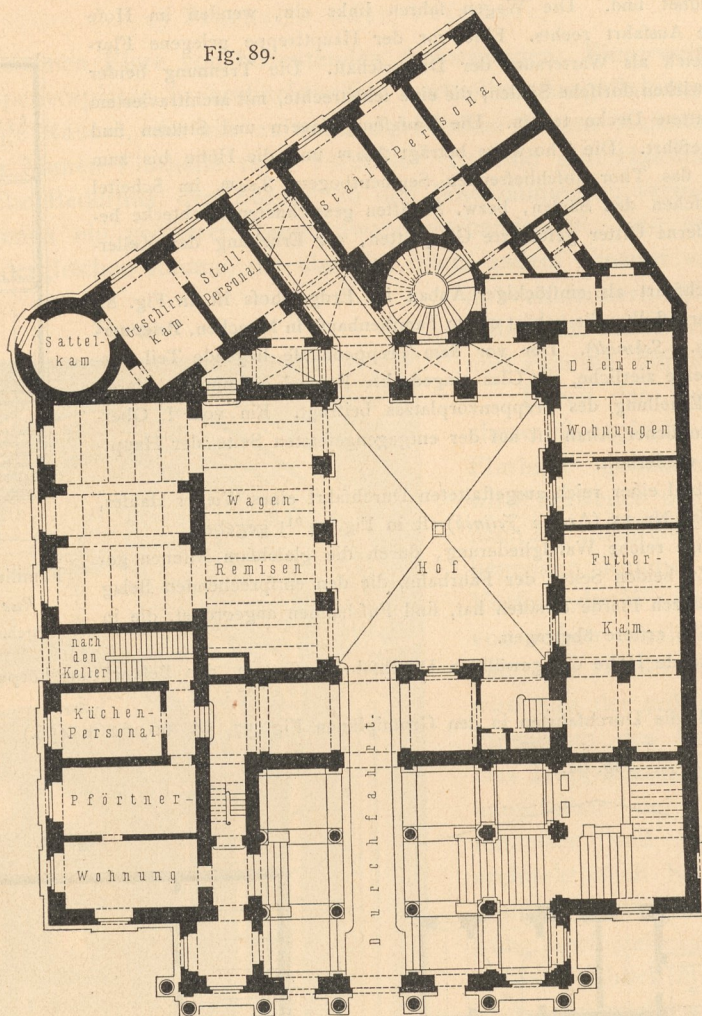
Fig. 93<sup>90)</sup> giebt den Grundplan eines Pariser Herrschaftshauses, Rue Roquépine (Arch.: Lisch), und ist an dieser Stelle als ein Beispiel aufgenommen, bei dem zwei Durchfahrten unmittelbar neben-

<sup>89)</sup> Nach: Allg. Bauz. 1880, S. 12 u. Bl. 11 ff.

<sup>90)</sup> Nach: Gaz. des arch. et du bât., S. 157, 159 ff.

Fig. 89.

Erd-  
geschoss.

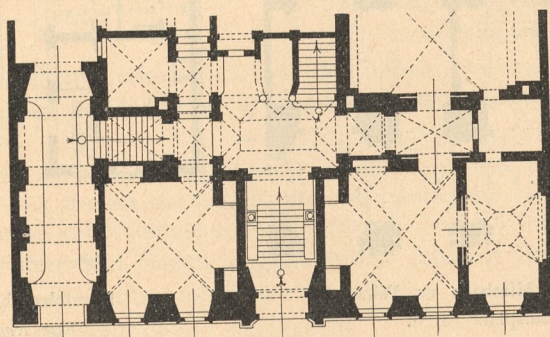


Arch.:  
*v. Ferstel.*

Palais des Erzherzogs *Ludwig Viktor* zu Wien<sup>86)</sup>.

Fig. 90.

Arch.:  
*Ebe & Benda.*



Von  
einem herrschaftlichen  
Familienhause  
zu Berlin,  
Wilhelmstraße 67<sup>87)</sup>.

einander angeordnet sind. Die Wagen fahren links ein, wenden im Hofe und nehmen die Ausfahrt rechts. Eine vor der Haupttreppe gelegene Flurhalle dient zugleich als Warteraum der Dienerschaft. Die Trennung beider Durchfahrten bewirken dorische Säulen, die eine scheinrechte, mit architraviertem Gebälke ausgefattete Decke tragen. Die Umfassungsmauern und Stützen sind in Hauftein ausgeführt. Die Thorweite beträgt 2,60 m und die Höhe bis zum Widerlager des das Thor abschließenden Segmentbogens 3,50 m, im Scheitel 4,00 m. Die zwischen den Säulen, bzw. Schäften gezeichneten Rechtecke bedeuten durch eiserne Gitter geschützte Glasplatten, zur Erhellung der Kellerräume dienend.

Eine Durchfahrt als einstöckiger Anbau im Erdgeschoß ist in Fig. 82 u. 83 (S. 100) dargestellt. Sie gehört einem Familienhaufe in München, Brienerstraße, an (Arch.: Schmidt). Der vor dem Treppenhause liegende Teil desselben ist durch eine zierliche, mit Glas eingedeckte Kuppel gefhmückt, deren Licht auch zur Erhellung des Treppenvorplatzes beiträgt. Ein vom I. Obergeschoß aus zugänglicher Altan ist auf der entgegengesetzten Seite der Hauptfront des Haufes wiederholt.

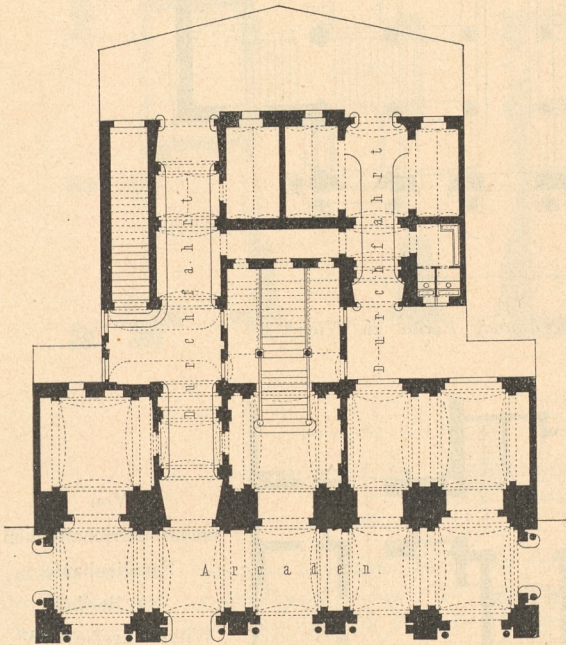
Das Schaubild einer reich ausgefatteten Durchfahrt eines Wiener Haufes, Gumpendorferstraße Nr. 15 (Arch.: Felinek) ist in Fig. 94<sup>91)</sup> gegeben.

Es zeigt eine reiche Wandgliederung, durch die gleichsam Nischen gebildet werden. Zu beiden Seiten der Fahrbahn, die den entsprechenden Belag für das Begehen durch Pferde erhalten hat, sind Fußbahnen angeordnet, die in normaler Stufenhöhe erstere überragen.

Die bedeutende Höhe der gewölbten Durchfahrt gestattete, den Beleuchtungskörper an der Decke anzuordnen.

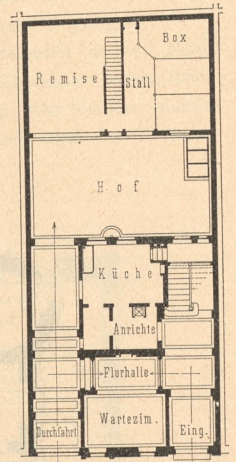
(Siehe auch die Durchfahrten in den Grundplänen Fig. 57, 58, 60, 62 u. 456.)

Fig. 92.



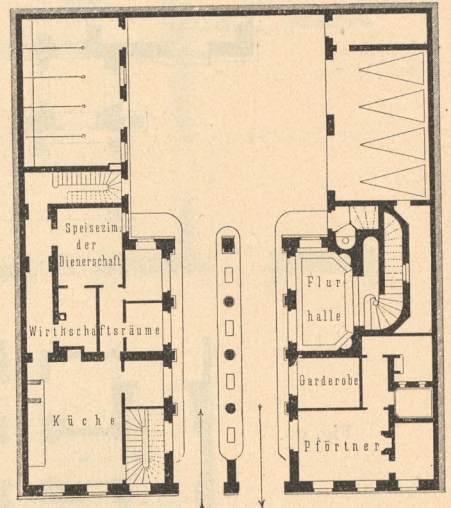
Herrschaftliches Miethaus zu Wien,  
Maximiliansplatz 14<sup>88)</sup>.  
Arch.: v. Förster.

Fig. 91.



Familienhaus zu Paris,  
Rue Fortuny<sup>87)</sup>.  
Arch.: Grandpierre.

Fig. 93.



Herrschaftshaus zu Paris,  
Rue Roquépine<sup>89)</sup>.  
Arch.: Lisch.

<sup>91)</sup> Nach: Der Architekt 1895, S. 10.