



Wohnhäuser

Weissbach, Karl

Stuttgart, 1902

α) Unterfahrten.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-77672](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77672)

- 1) äußere und
- 2) innere Vorräume.

Zur ersteren rechnen wir die außerhalb des Hauses gelegenen Räume, also die für den Fahrverkehr bestimmte Unterfahrt und die nur dem Fußverkehr dienenden Vorhallen. Es sind Räume, die einen noch halb öffentlichen Charakter tragen, teilweise die Fortsetzung der Straße bilden und bis zu einem gewissen Grade auch Fremden zugänglich sind. Sie liegen vor einem Eingange des Hauses, meist vor dem Haupteingange, also vor der Haustür.

Zur zweiten Art von Vorräumen, die somit innerhalb des Hauses liegen, rechnen wir Flure für den Fuß- und Wagenverkehr, also Eingangsfure (Hausflure) und Durchfahrten, Flurhallen (Vestibule) und solche Vorräume, die der Wohnung angehören: Vorplätze, Vorzimmer, Flurgänge (Korridore).

1) Äußere Vorräume.

a) Unterfahrten.

Zu den Vorräumen des Hauses gehört die Unterfahrt, sobald ihre Überdachung vom Erdboden aus gestützt ist, also nicht als ein von den Umfassungsmauern des Hauses ausgehendes Vordach auftritt.

97.
Lage.

Wenn nicht der Bauplatz und seine Umgebung eine andere Lage bedingen, legt man die Unterfahrt an eine minderwertige Seite des Hauses, also nach Norden oder Nordwesten, oder an die einem Nachbargebäude zugekehrte Seite, an der man wegen der geringen Entfernung vom eigenen Hause oder störender Nachbarschaft wegen wertvolle Räume nicht anordnen will oder kann.

Bei Palästen und anderen Herrschaftshäusern liegen an der Straßenseite nur in seltenen Fällen Wohnräume; meist wird das Hauptgeschoß an dieser Seite von den Empfangs- und Festräumen eingenommen, um neben geeigneter Lage dieser Räume zugleich eine bedeutende Architektur zum Ausdruck bringen zu können, während die Wohnräume dann nach dem Garten oder Parke liegen. Befindet sich die Unterfahrt an der Straßenseite, so vermittelt sie in der Regel auf schnellste Weise den Übergang von der Straße zum Inneren des Hauses, zur Flurhalle. Die Lage der Unterfahrt an dieser Stelle rechtfertigt sich auch dadurch, daß bei einem umfangreichen Herrschaftshause an anderer Stelle Nebeneingänge für den Fußverkehr vorhanden sind, die unter Mitwirkung von Treppen zweiten Ranges die Wohn-, bzw. Wirtschaftsräume zugänglich machen.

Die Abmessungen der Unterfahrt im Grundrisse sind zunächst von der Größe der Wagen abhängig, während ihre Höhe dadurch bestimmt wird, daß der Kutscher, auf dem Bock des Wagens sitzend, unter derselben bequem halten kann. Ihre Länge ist verschieden, je nachdem der Wagen mit oder ohne Bespannung darunter geschützt und ruhig auf wagrechter Ebene halten soll. Soll nur der Wagen geschützt stehen, so ist eine Länge von 3,50 bis 4,00 m nötig, während das ein- oder zweispännige Geschirr mit Bespannung eine Länge von etwa 6,00 m bedarf.

98.
Abmessungen.

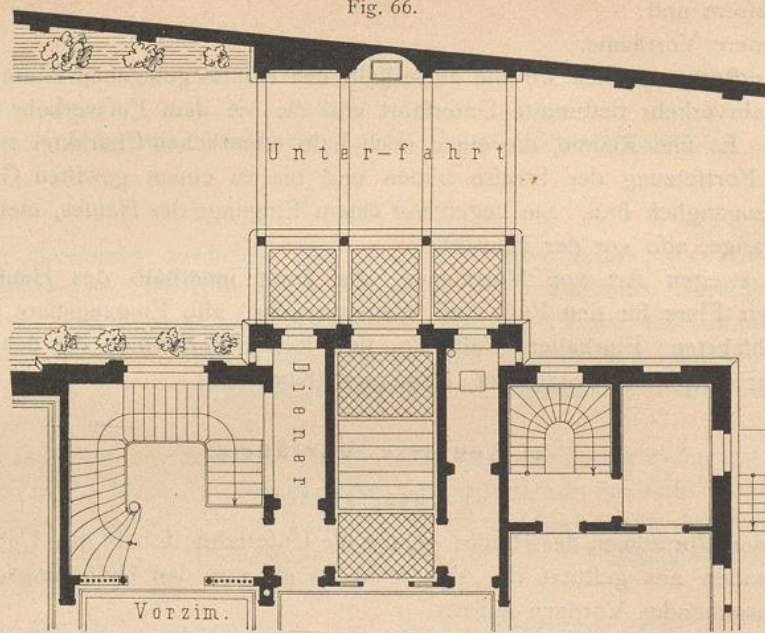
Zur Unterfahrt kann man entweder auf wagrechter (oder fast wagrechter) oder auch geneigter Ebene⁷⁰⁾ gelangen.

99.
Ausstattung.

Bei vornehmer Auffassung wird man, wenn die Unterfahrt vor dem Haupteingange des Hauses liegt, einen Zugang zu diesem für Fußgänger anordnen, damit

⁷⁰⁾ Siehe Kap. 2, unter a.

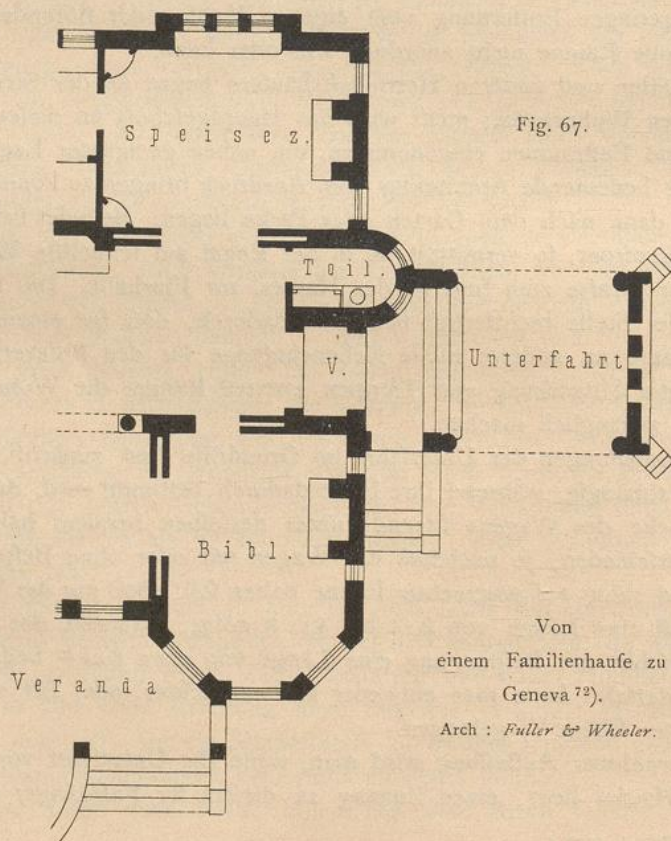
Fig. 66.



Von einem herrschaftlichen Wohnhaufe zu Leipzig, Karl Tauchnitz-Strafse 35⁷¹⁾.
Arch.: *Rofsbach.*

10 5 0
Fuß
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 m
1:200

Fig. 67.



Von
einem Familienhaufe zu
Geneva⁷²⁾.
Arch.: *Fuller & Wheeler.*

das Ueberschreiten der Fahrbahn nicht nötig ist. Dies kann in verschiedener Weise geschehen und ist von der Lage des Hauses im Grundstücke und von der Umgebung abhängig.

Der Bodenbelag ist, wie bei der Rampe, als Fahrbahn zu halten; die Architektur ist durch Radabweiser zu schützen.

Die Unterfahrt findet sich in architektonischer Beziehung entweder als unmittelbarer Anschluss an die Architektur des Hauses, wächst gleichsam als Teil desselben aus dem Hause heraus, oder sie tritt mit einer gewissen Selbständigkeit als leichtes, in Eisen oder Holz ausgeführtes, dem Hause vorgestelltes Bauwerk auf. Im ersten Falle wird sie im Obergeschoß zum Altan oder wird überbaut und dient dann als Wintergarten oder Blumenhalle. Die Ausführung in Eisen mit Glasdach ist dort am Orte, wo der hinter der Unterfahrt liegende Innenraum — die Flurhalle — nicht zu stark in seiner Erhellung beeinträchtigt werden soll.

Als Ersatz hierfür tritt das Vordach auf, dessen Ausladung, d. i. sein Abstand vom Hause, so groß sein muß, daß der darunter haltende Wagen wenigstens bis über die Hälfte seiner Breite geschützt wird. Ueber solche Vordächer ist in Teil III, Band 6 (Abt. V, Abschn. 3, Kap. 2) dieses »Handbuches« das Erforderliche zu finden.

In Fig. 66⁷¹⁾, worin ein Teil vom Grundriß des Erdgeschoßes eines herrschaftlichen Wohnhauses in Leipzig, Karl Tauchnitz-Straße 35 (Arch.: *Rosbach*), dargestellt ist, findet sich zwischen dem Hause und der Unterfahrt eine Vorhalle eingefügt, die den Zugang in das Haus ermöglicht, ohne die Fahrbahn überschreiten zu müssen.

Die Unterfahrt (*Porte cochère*) eines Familienhauses in Geneva im Staate N. Y. der Vereinigten Staaten von Amerika ist in Fig. 67⁷²⁾ wiedergegeben (Arch.: *Fuller & Wheeler*). Für den Fußverkehr ist eine Sondertreppe vorgesehen, die auf den Ruheplatz der zur Unterfahrt gehörenden Treppe mündet.

Auch in Fig. 68⁷³⁾, die einen Teil des Grundrißes vom Erdgeschoß eines amerikanischen Familienhauses (von denselben Architekten) veranschaulicht, ist die Unterfahrt mit Sondertreppe für den Fußverkehr vorhanden.

Eine ähnliche Anordnung ist in dem Schaubild eines architektonisch sehr ansprechenden Landhauses zu Rochester (N. Y.) dargestellt (Arch.: *Cutler*). Die Stufe, die den Eintritt in den Wagen ermöglicht, liegt in annähernd gleicher Höhe mit dem Fußboden des Wagens (Fig. 69⁷⁴⁾).

In reichster Architektur tritt ohne architektonische Rampenvermittlung die Unterfahrt des Schlosses Stordalen (Arch.: *Turner*) auf (Fig. 70⁷⁵⁾). Sie bildet das Untergeschoß eines turmartigen Vorbaues.

Einen Portikus bildet die Unterfahrt am Hause des Prinzen *Napoleon* zu Paris (Fig. 55, S. 73). Man gelangt durch die Hausthür in ein Ostium, dem ein Atrium folgt.

Dergleichen vorgelegte tiefe Hallen bewirken eine starke Ueberschneidung der über ihnen liegenden Fassadenarchitektur. Um diesen Uebelstand zu vermeiden, überbaut man vielfach die Unterfahrt und schafft hiermit das Hauptmotiv der Fassadenarchitektur, etwa derart, daß die Säulen durch mehrere Stockwerke reichen und das Hauptgesims des Hauses zugleich das Kranzgesims der Säulenhalle bildet, oder daß die Unterfahrt als Unterbau einer im I. Obergeschoß beginnenden Säulenhalle dient, die in gleicher Weise, wie angedeutet, das Hauptgesims als Giebelbekrönung erhält. Der Kaiserpalast zu Straßburg giebt in seiner Unterfahrt ein Beispiel dieser Art (Fig. 441).

Bei der Unterfahrt des herrschaftlichen Hauses in Leipzig, Karl Tauchnitz-Straße 29 (Fig. 71; Arch.: *Pommer*⁷⁵⁾) tragen Schäfte und schlanke, auf Postamente gestellte dorische Säulen das flache mit weit ausladendem Holzgesims ausgestattete Dach.

⁷¹⁾ Nach: Leipzig und seine Bauten. Leipzig 1892. S. 387.

⁷²⁾ Nach: FULLER, A. W. & W. A. WHEELER. *Artistic homes in city and in country*. Berlin u. New York o. J. Taf. 17 u. 31.

⁷³⁾ Nach: *American architect* 1891, Jan. 24, Nr. 787.

⁷⁴⁾ Allg. Bauz. 1880, Bl. 62 u. 64.

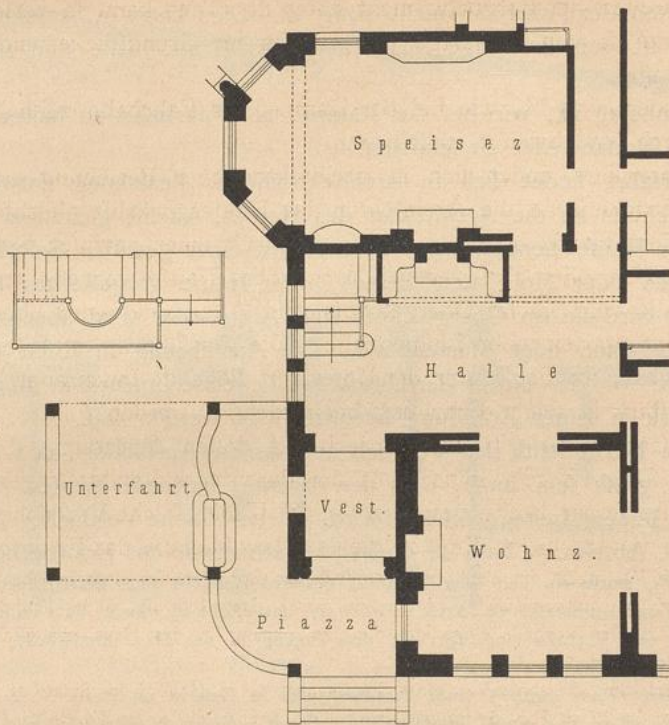
⁷⁵⁾ Nach: Leipzig und seine Bauten. Leipzig 1892, S. 383.

100.
Vordach.

101.
Beispiele.

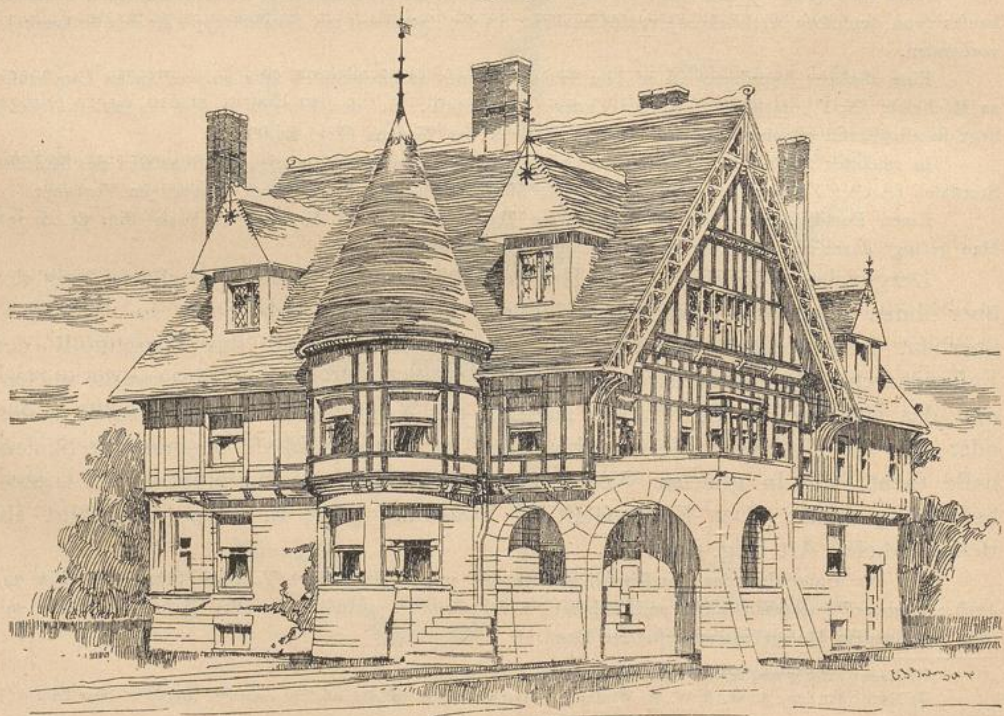
Fig. 68.

Arch.:
Fuller & Wheeler.



Von
einem
amerikanischen
Familienhaufe ⁷²⁾.
 $\frac{1}{200}$ w. Gr.

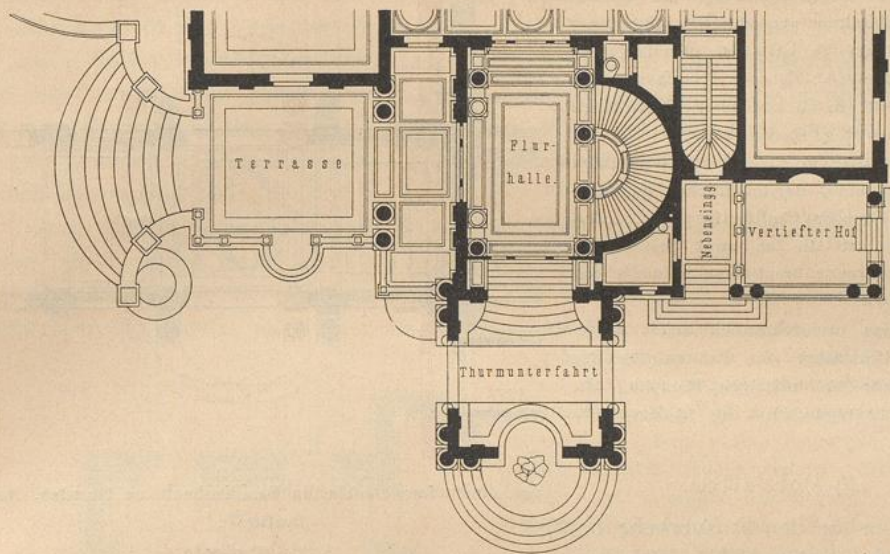
Fig. 69.



Landhaus zu Rochester ⁷³⁾.

Arch.: *Cutler.*

Fig. 70.



Vom Schloß Stordalen ⁷⁴).

Arch.: *Turner.*

1:200

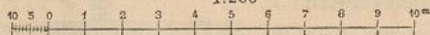
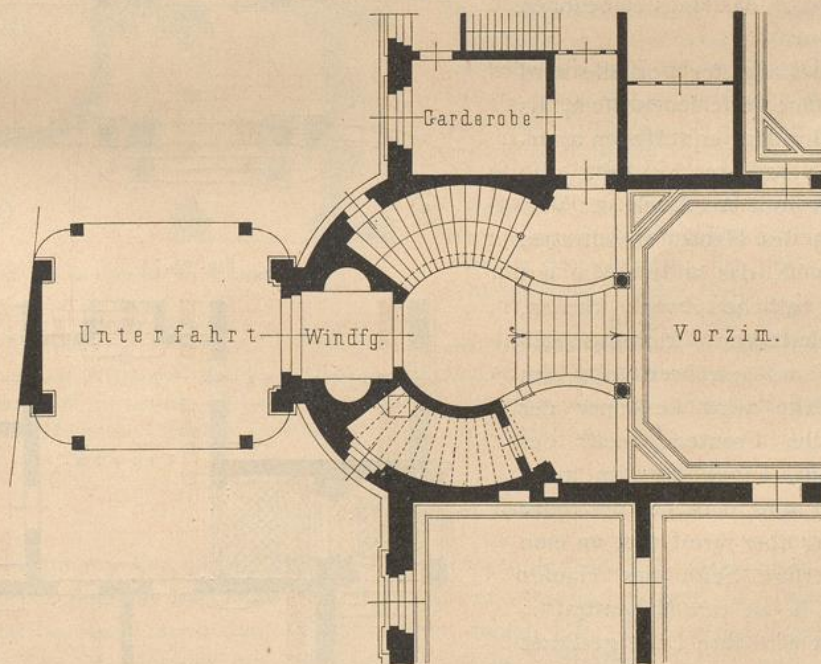


Fig. 71.



Von einem herrschaftlichen Hause zu Leipzig, Karl Tauchnitz-Straße 29 ⁷⁵).

Arch.: *Pommer.*

Breite, schön geschwungene Rampen führen zur geräumigen und mit reicher Säulenarchitektur ausgestatteten Unterfahrt des Schlosses Tarinsky im Gouvernement Warschau (Arch.: *Turner*). Zwischen beiden Rampen ist ein Becken mit Springbrunnen angeordnet (Fig. 16, S. 26).

Bei der in Fig. 72⁷⁶⁾ dargestellten Unterfahrt eines herrschaftlichen Familienhaufes in Dresden, Beußstraße (Arch.: *Eberhard*) ersetzt die an zwei Seiten verglaste Freitreppe wenigstens teilweise den Windfang.

Eine architektonisch reich ausgestattete Unterfahrt mit Bahnen für den Fußverkehr und mäfsigen Rampen, die Kandelaber tragen, ist in Fig. 73 dargestellt.

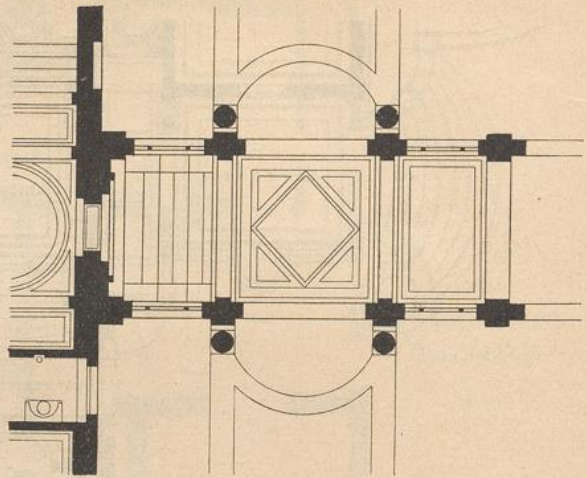
β) Vorhallen.

Die für den Fußverkehr bestimmten, vor dem Haufe gelegenen Räume werden mit mehr oder weniger Recht Vorhallen genannt, obgleich in vielen Fällen ihnen bestimmte Namen zukommen. Sie können z. B. als Arkade oder als Kolonnade dem Haufe vorgelegt, als Loggia in das Haus einbezogen sein u. f. w.

Die Lage der Vorhalle wird insofern eine verschiedene sein, als sie das eine Mal entschieden architektonisch bedeutend auftritt, also hierdurch zum Ausdruck der Vornehmheit des Haufes beizutragen bestimmt ist, das andere Mal nur ihrem eigentlichen Zwecke dienen, einen Schutz vor Witterungsunbilden u. f. w. gewähren soll. Im ersten Falle wird sie einer der wertvollsten Fronten, meist der Hauptfront, angehören; im zweiten Falle wird man sie, bei freier Verfügung über ihre Lage, an eine minderwertige Seite des Haufes legen, z. B. an eine Nebenstraße; auch dort wird ihre Lage geeignet

⁷⁶⁾ Nach: Die Bauten, technischen und industriellen Anlagen Dresdens. Dresden 1878. Taf. 13.

Fig. 72.



Von einem herrschaftlichen Familienhaufe zu Dresden, Beußstraße⁷⁶⁾.

Arch.: *Eberhard*.

Fig. 73.

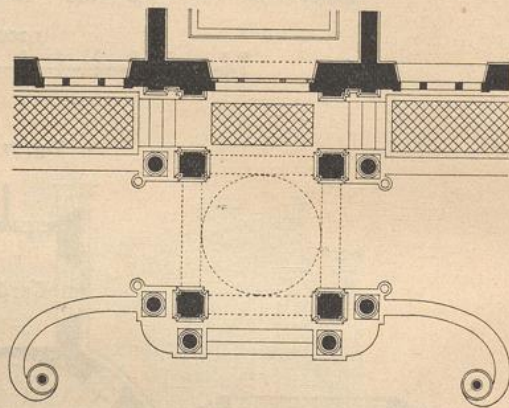
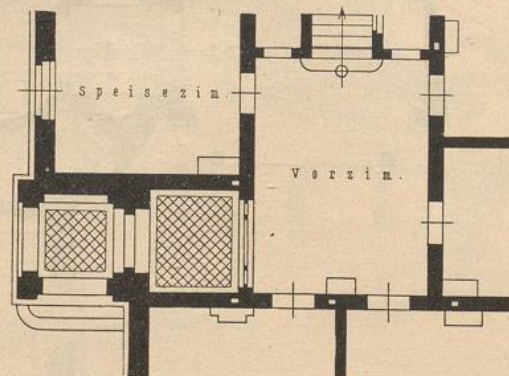


Fig. 74.



1:200
10 5 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 m