Verwaltungsgebäude der Schweiz. Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Bern: Architekten: Lindt & Hünerwadel in Bern

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **35/36 (1900)**

Heft 11

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-21962

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

u. s. w. ins Auge gefasst werden muss, sondern auch auf eine bequeme Zugänglichkeit und Erleichterung der Kontrolle Rücksicht zu nehmen ist. Im Hinblick auf letztere Forderung dürfte sich wohl kein geeigneteres Traćé finden lassen als längs den Bahnen und es ist zu hoffen, dass es den Starkstromtechnikern mit der Zeit gelingen wird, sich neben den Schwachstromleitungen, welche in richtiger Würdigung der gebotenen Vorteile bereits diesen Weg verfolgen, ein Plätzchen zu erobern. Eine fast absolute Betriebssicherheit kann erreicht werden, wenn die Hochspannungsleitung in zwei separate Zweige getrennt wird, welche auf besonderen Stangen und auf verschiedenen Wegen geführt werden.

Bei den Transformatorenstationen und bei der Kontaktleitung, sowie selbstverständlich auch beim Rollmaterial ist die Schaffung einer absoluten Betriebssicherheit nicht von so grosser Wichtigkeit, weil eventuelle Störungen lokalisiert werden können. Bei der B. T. B. sind die Kontaktleitungen und Transformatoren durchwegs für den Verkehr mit Doppelzügen berechnet. Falls in einer Transformatorenstation eine Störung eintritt, so kann dieselbe ohne Weiteres ausgeschaltet werden, und der Verkehr erleidet nur insofern eine Beschränkung, als der Doppelzug zum Befahren der betreffenden Strecke in zwei einfache Züge aufgelöst werden muss, welche in Transformatorendistanz aufeinander folgen. Durch rationelle Anordnung der Transformatorenstationen kann erreicht werden, dass die Auswechselung eines beschädigten Transformators und dessen Ersatz durch den stets betriebsfertigen, auf einem Specialwagen bereit stehenden Reservetransformator in kürzester Zeit erfolgen kann.

Bei der Kontaktleitung kann schlechterdings eine Reserve nicht geschaffen werden. Um das Reissen der Kontaktleitung unschädlich zu machen, könnte dieselbe eventuell doppelt angeordnet werden, doch würde dies die Leitungsanlage komplicieren und ausserdem ist ein Drahtbruch ein Vorkommnis, das zu den äussersten Seltenheiten gehört. Gegenüber anderen möglichen Störungen, wie Reissen oder Nachgeben einer Queraufhängung, Stangenbruch, Nachgeben einer Stange im Boden u. s. w. kann nur in der Weise vorgebeugt werden, dass die Leitung mechanisch mit ausreichender Sicherheit berechnet und sorgfältig montiert und unterhalten wird. Dass durch Unterteilung der Leitung in einzelne ausschaltbare Strecken für möglichste Lokalisierung einer eventuellen Störung gesorgt wird, liegt auf der Hand. Da diese Strecken-Isolation mit ganz verschwindenden Kosten durchgeführt werden kann, so ist die Möglichkeit vorhanden, eine sehr weitgehende Unterteilung vorzunehmen und die ganze Leitung in Strecken von z. B. 500 *m* bis 1 *km* zu zerlegen.

Die bisherigen, praktischen Erfahrungen zeigen zur Genüge, dass gegen die gebräuchlichen Luftleitungen vom Standpunkte der Betriebssicherheit aus keine ernstlichen Bedenken geltend gemacht werden können.

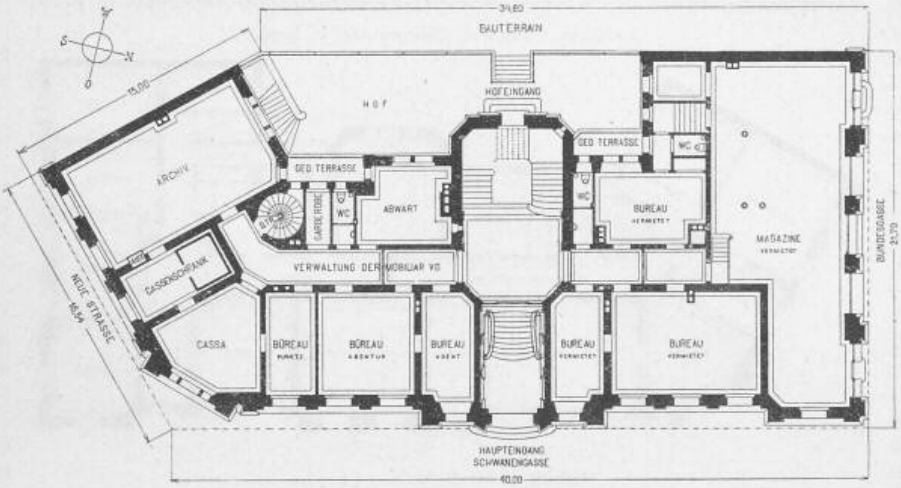
Was endlich die Reserve im Rollmaterial anbetrifft, so haben wir bereits darauf hingewiesen, dass auch das Defektwerden eines oder mehrerer Motoren höchstens eine Beschränkung der Leistungsfähigkeit, nicht aber eine völlige Ausserdienstsetzung des Fahrzeuges bedingt. Uebrigens kann auch hier durch sachgemässe Revision einer Störung ebenso sicher vorgebeugt werden, wie beim Dampfbetriebe, wobei nicht zu vergessen ist, dass ein elektrisches Fahrzeug doch erheblich einfacher und übersichtlicher ist, als die einfachste Dampflokomotive. Speciell gilt dies mit Bezug auf Dreiphasen-Ausrüstungen, wie denn auch die Dreiphasenmotoren an und für sich eine überaus einfache Konstruktion aufweisen. Zum Beweise, dass hierdurch eine sehr grosse Betriebssicherheit erzielt wird, mag die Thatsache gelten, dass seit der Betriebseröffnung der B. T. B. noch keiner der Motoren je geöffnet oder demontiert wurde, d. h. dass auch nicht die geringste Reparatur an denselben notwendig war. Die Herren Depotchefs von Gleichstrombahnen werden diesen Umstand zu würdigen wissen.

In Zusammenfassung der vorstehend erwähnten Momente glauben wir zu der Annahme berechtigt zu sein, dass schon in wenigen Jahren die Betriebssicherheit elektrischer Bahnen in keiner Weise derjenigen von Dampfbahnen nachstehen wird.

(Schluss folgt.)

Verwaltungsgebäude der Schweiz. Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Bern.

Architekten: *Lindt & Hünerwadel* in Bern.



Erdgeschoss-Grundriss 1 : 400.

Verwaltungsgebäude der Schweiz. Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Bern.

Architekten: *Lindt & Hünerwadel* in Bern.

(Mit einer Tafel.)

I.

Auf dem früheren Pferdemarkt-Platz zwischen der verlängerten Bundesgasse und der neuen römisch-katholischen Dreifaltigkeitskirche[1]) erhebt sich seit Ende 1898 das neue Verwaltungsgebäude der Schweizerischen Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Bern. Das Gebäude schliesst mit seiner Hauptfront die davor liegenden grossen öffentlichen Anlagen, welche gegen Süden von der kleinen Schanzenpromenade, gegen Norden durch die verlängerte Bundesgasse und gegen Osten durch den Bernerhof begrenzt sind, gegen Westen ab.

Der Bauplatz misst 866 m^2, die überbaute Grundfläche 750 m^2. Laut Bauprogramm wurde ursprünglich der Ausbau des Erdgeschosses und des I. Stockes zu Geschäfts- und Bureauräumen, des II. und III. Stockes zu Wohnräumen verlangt. Diese Bestimmungen, sowie die exponierte Lage der Hauptfassade haben dazu geführt, dem Gebäude seine jetzige Gestalt zu geben. Die Vorschriften des Bauprogrammes sind kurz vor der Ausarbeitung der definitiven Baupläne noch etwas modificiert worden, was jedoch der vorgeschrittenen Zeit wegen keine wesentlichen Veränderungen des Gebäude-Charakters veranlasste.

Das Erdgeschoss und der I. Stock werden nun im südlichen Gebäudeteil und im Mittelbau von der Schweizerischen Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft als Geschäftsbezw. Verwaltungsräume benützt. Der nördliche Gebäudeteil ist in diesen beiden Stockwerken für eine spätere Ausdehnung

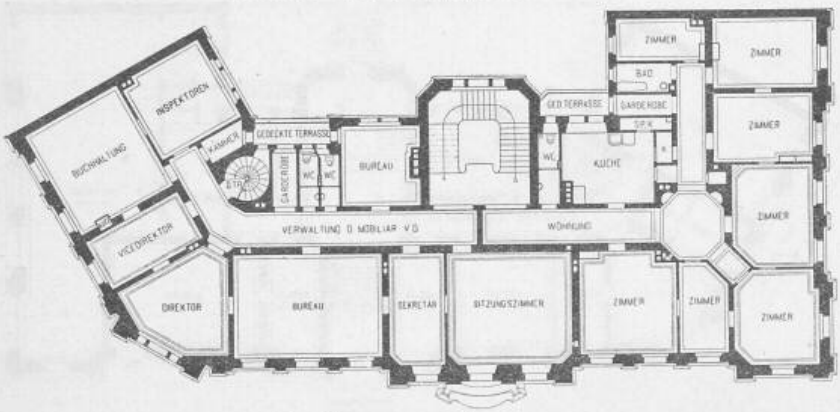
[1]) S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXXV Nr. 2, 3 und 7.

der Verwaltungsbureaux der Schweizerischen Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Aussicht genommen, vorläufig aber im Erdgeschoss für Bureaux und im I. Stock als Wohnung ausgemietet worden. Der Bundesgasse entlang sind Magazine angelegt, welche nötigenfalls auch als Bureaux eingerichtet werden können. Der II. und III. Stock haben dieselbe Grundrissanordnung und enthalten je zwei Wohnungen. Der Mittelbau, welcher in diesen Stockwerken je einen grösseren Salon für gesellschaftliche Anlässe aufweist, ist den südlichen Wohnungen zugeteilt. Diese Wohnungen sind zur Zeit als Bureauxräume an Verwaltungen vermietet.

Die Schwanengasse, an welcher die Hauptfassade liegt (siehe Tafel), hat von der Bundesgasse an gegen Süden ein Gefälle von 4,7 bis 5 %. Der nördliche Teil des Untergeschosses ist daher zu Kellern für die Wohnungen, der südliche Teil für Tieferdgeschoss-Lokale als Dependenzen der darüber liegenden Verwaltungsräume ausgebaut worden. Der Dachstock enthält gegen Süden zwei Abwart-Wohnungen und gegen Osten, Norden und Westen die nötigen Dienstbotenkammern, zwei Waschküchen, ein Bügelzimmer und andere Dependenzen. Der Kehlgebälkboden ist zu Estrichkammern, Wäsche-Hängeplätzen u. s. w. ausgebaut und besitzt einen Ausgang auf die Dachplattform.

Verwaltungsgebäude der Schweiz. Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Bern.

Architekt: *Lindt & Hünerwadel* in Bern.



Grundriss vom I. Stock. 1 : 400.

Das Gebäude steht zum grössten Teil in dem von zwei Hauptkloakensträngen sowie von aus- und einspringenden Eskarpen- und Contreeskarpenmauern vielfach durchzogenen und mit losem Material ausgefüllten alten Festungsgraben, im südlichsten Teil auf gewachsenem Boden. Die Fundamentsohlen liegen 4,6 *m* bis 8,20 *m* unter Kellerboden. Für die Erstellung der Fundamente kam Betonmauerwerk zur Verwendung; die vielfachen Ueberbrückungen und Abtreppungen sind durch in den Beton eingelegte Walzeisen gegen ungleiche Senkungen und gegen Brüche gesichert. (Schluss folgt.)

Schweizerische Eisenbahnen.

Ueber die in den zwei letzten Sessionen der eidgen. Räte vom 25. September bis 7. Oktober und vom 5. bis 23. Dezember 1899 gefassten Beschlüsse betreffend den Bau und Betrieb schweizerischer Eisenbahnlinien[1]) geben nachfolgende Daten[2]) Aufschluss:

1. Konzessions-Erteilungen.

Dieselben sind in den Tabellen auf Seite 116 und 117 zusammengestellt:

2. Konzessions-Aenderungen und Fristverlängerungen.

Spiez-Erlenbach. Verlegung des Gesellschaftssitzes von Bern nach Erlenbach. St. B. 29. September, N. B. 6. Oktober 1899.

Bödelibahn. (*Därligen-Interlaken-Bönigen, I. Sektion der Brünigbahn*). Uebertragung der Konzession auf die Thunerseebahn-Gesellschaft und Abänderung der Konzession, indem an deren Stelle die Bestimmungen der Konzession für die Thunerseebahn (Scherzligen-Därligen) treten. St. B. und N. B. 6. Oktober 1899.

Apples-L'Isle. Uebertragung der Konzession auf die Eisenbahn-Gesellschaft Bière-Apples-Morges und Aenderung der Konzession durch Beschränkung ihrer Dauer auf den Zeitpunkt des Ablaufes der Konzession für Bière-Apples-Morges, 21. Dez. 1966, deren Bestimmungen auch bezüglich des Rückkaufsrechtes Geltung behalten, und Verlegung des Gesellschaftssitzes nach Lausanne. St. B. 29. Sept., N. B. 6. Oktober 1899.

Schwanden-Elm. (Elektrische Strassenbahn). Streichung der Worte «nach amerikanischem System» (für die Wagen), Aenderung der Taxen, Fristverlängerung für die Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschafisstatuten bis zum 31. Mai 1902. St. B. 29. September, N. B. 6. Oktober 1899.

Lausanne-Moudon. (Elektrische Strassenbahn). Verlegung des Gesellschaftssitzes von Lausanne nach Mezières. St. B. 29. September, N. B. 6. Oktober 1899.

Cinuskel-Martinsbruck. Erneuerung der am 10. Oktober 1898 erloschenen Konzession der Gesellschaft der Rhätischen Bahn mit Frist bis zum 30. Juni 1900. St. B. 9. Dezember 1899, N. B. 22. Dezember.

Davos-Platz-Schatzalp. (Drahtseilbahn). Konzessionsänderung: Taxenerhöhung. St. B. 16. Dezember, N. B. 22. Dezember 1899.

Vevey-Mont-Pélerin. (Drahtseilbahn). Einführung von Wagen mit zwei Klassen anstatt einer Klasse, Aenderung der Taxen. St. B. 16. Dezember, N. B. 22. Dezember 1899.

Lausanne-Signal im Gehölz von Sauvabelin. (Drahtseilbahn). Zusatz zur Konzession vom 24. Juni 1896 betr. die Verpflichtung zur Güterbeförderung, «soweit eine einzelne Sendung das Gewicht von 50 *kg* nicht überschreitet». St. B. 16. Dezember, N. B. 22. Dezember 1899.

Montreux-Montbovon. (Elektrische Eisenbahn). Genehmigung zum sektionsweisen Bau der Linie und vorläufiger Betriebsübergabe der ersten Sektion Montreux-Les Avants. Verwendung zweiklassiger Wagen nach amerikanischem System, Taxänderungen. St. B. 16. Dezember, N. B. 22. Dezember 1899.

Frutigen-Brig (*Lötschbergbahn*). Uebertragung der Konzession vom 23. Dezember 1891 und 26. März 1897 auf den Kanton Bern für sich oder zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft. Fristverlängerung für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen und bezw. der Gesellschaftsstatuten bis zum 28. Dezember 1903. St. B. 22. Dezember, N. B. 23. Dezember 1899.

Aigle-Ollon-Villars. (Elektr. Strassenbahn). Uebertragung der Konzession vom 15. Oktober 1897 und 24. Juni 1899 auf die HH. A. Dubuis, Advokat und L. de Valliere, Ing. in Lausanne. St. B. 22. Dezember, N. B. 23. Dezember 1899.

3. Betriebs-Aenderungen.

Pont-Brassus. Betriebs-Uebernahme durch die Jura-Simplon-Bahn. St. B. 29. September, N. B. 6. Oktober 1899.

Toggenburgerbahn. Genehmigung der mit den V. S. B. getroffenen Vereinbarung vom 1./3. Juni 1899 betreffend den Betrieb der Toggenburgerbahn. St. B. 29. September, N. B. 6. Oktober 1899.

Spiez-Erlenbach. Betriebs-Uebernahme durch die Thunerseebahn. St. B. 9. Dezember, N. B. 22. Dezember 1899.

Bulle-Romont. Genehmigung des neuen Betriebsvertrages mit der Jura-Simplon-Bahn vom 10. Oktober 1899. St. B. 22. Dezember, N. B. 23. Dezember 1899.

[1]) *Abkürzungen*: Nationalratsbeschluss = N. B., Ständeratsbeschluss = St. B.

[2]) Ueber die in der ordentlichen Sommersession vom 5. Juni bis 1. Juli 1899 erteilten Konzessionen u. s. w. siehe Bd. XXXIV, S. 80.

Miscellanea.

Deutscher Beton-Verein. Gelegentlich der in Berlin abgehaltenen 3. Jahresversammlung dieses Vereins am 16. v. M. wurde über Anwendungen des Betons in einer Reihe interessanter Vorträge berichtet. Einige derselben geben wir nachstehend auszugsweise wieder:

Ueber ausgeführte Betonbauten bei der Elster-Regulierung zu Plauen i. V. referierte Herr Ing. *C. Hanf* von Leipzig. Unter diesen Bauwerken befinden sich, wie der Redner mitteilte, mehrere Strassenbrücken, bei denen innen ein Hängegurtträger nach Prof. Möllers Bauart (Mörtelmischung von 1 Teil Cement, 3 Teilen Sand und 5 Teilen Kies)



Verwaltungsgebäude der Schweizerischen Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Bern.

Architekten: *Lindt & Hünerwadel* in Bern.

Hauptfassade.

Photogr. von *F. Rohr* in Bern.

Aetzung von *Meisenbach, Riffarth & Cie.* in München.

Seite / page

114 (3)

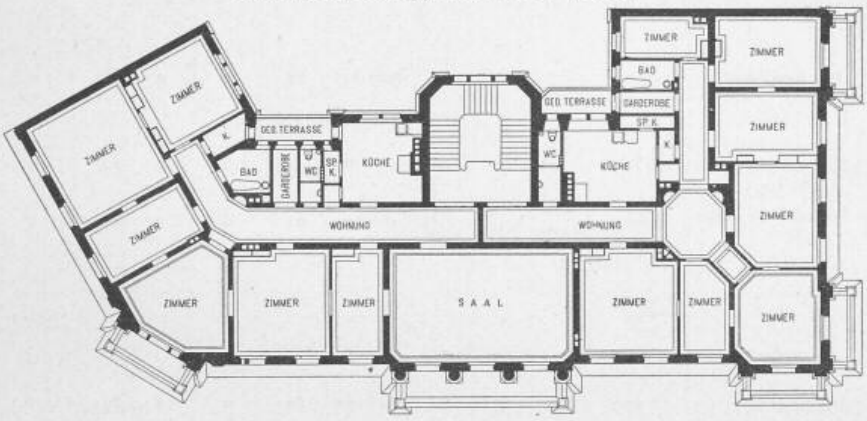
leer / vide / blank

Anwendung gefunden hat. Eine Uferböschung mit Cement-Erdankern hat sich infolge der angeordneten und mit Dachpappe geschlossenen Ausgleichfugen seit zwei Jahren gut gehalten. Besonders interessant gestaltete sich die Erbauung eines Wehrs von 28 *m* Spannweite, wo durch Einlage von Winkeleisen, unter gleichzeitiger Verwendung von Flacheisen und Drahtgewebe als Gerippe der Betonkonstruktion, eine Verbindung der Zug- und Druckspannungen ausgeführt wurde. Bei den geschilderten Bauwerken war eine möglichst schnelle Bauausführung gefordert und diese liess sich durch Verwendung der Betonbauweise leicht erreichen.

Die Herstellung leicher flacher Dächer aus Cementbeton schilderte Herr Dir. *F. Schott* von Heidelberg. Man verwendet hierzu Beton aus 1 Teil Cement und 5 Teilen Kies, der direkt auf die gewöhnliche Holzbeschalung in einer Schicht von 1.0 bis 1,2 *cm* Stärke aufgetragen wird. Nach 14tägiger Erhärtung folgt ein Anstrich von Teer und Asphalt mit einer Lage ganz billiger Dachpappe. Solche Dächer stellen sich nicht teurer, als die üblichen Pappdächer, sie haben sich sehr gut bewährt und heben das unangenehme Verziehen und Werfen der Schalbretter sowie das dadurch hervorgerufene Undichtwerden der Pappe auf, indem sie eine Bewegung der Schalbretter unter der Betonschicht ohne Zerstörung der letzteren ermöglichen. Trotz des geringen Mehrgewichtes wird eine Verstärkung der Dachkonstruktion in den meisten Fällen nicht erforderlich sein.

Verwaltungsgebäude der Schweiz. Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Bern.

Architekten: *Lindt & Hünerwadel* in Bern.



Grundriss vom II. Stock. 1 : 400.

Terrazzo-Fussböden und -Decken behandelte Herr Baumeister *Lilienthal*. Nach seinen Mitteilungen besteht das Charakteristische dieser Neuerung darin, dass Drahtnetze aus verzinktem Eisendraht über Träger oder Balken gespannt werden, so dass sie nach unten auf $^1/_{10}$ der Spannweite durchhängen. Ueber diese Drahtnetze wird sodann erst eine Lage Papier ausgebreitet und werden die nach unten ausgebauchten Parzellen bis zur Höhe der Balken oder Träger mit Schlackenbeton im Mischungsverhältnis 1 : 10 ausgefüllt. Das Ganze wird schliesslich mit einer 3 *cm* starken, ebenen Cementbetonschicht aus 1 Teil Cement zu 5 Teilen Kies abgedeckt. Unter dem Terrazzoboden werden Decken beliebiger Konstruktion an den Balken oder Trägern befestigt. Der Terrazzo stellt somit einen fugenlosen Fussboden dar als Ersatz für Stakung und Fussbodenbretter und bietet besondere Vorteile durch seine Wasserdichtigkeit und grosse Tragfähigkeit, die auf 5000 *kg* pro m^2 angegeben wird.

Bezüglich der Herstellung grösserer rissefreier Betonflächen schilderte Dir. *Schott*, Heidelberg, ein Verfahren, darin bestehend, dass die ganze Fläche durch eingelegte elastische Fugen in mehrere kleine Flächen geteilt wird. Als Füllmasse dient Asphalt und Korkmehl und es erscheint einfacher, wenn infolge von Temperaturschwankungen die Fugen sich öffnen, neue Füllmasse einzubringen, als wie bisher die Risse in Betonflächen auszubessern.

Neue Reliefpläne und Reliefkarten von Prof. Becker in Zürich. Ein ungemein farbenreiches Bild bot die leider so kurze Ausstellung der neuesten, für die Pariser Weltausstellung bestimmten topographischen Arbeiten von Herrn Prof. *F. Becker* im Helmhaus Zürich. Es sind in Aquarellmanier behandelte Karten und Pläne, Kolossalbilder bis über 3 *m* Grösse, welche in täuschender Weise das Relief des betreffenden Terrainabschnittes wiedergeben und nicht verfehlen werden, auf den Ausstellungsbesucher einen starken Eindruck zu machen.

Ueber die Grundsätze, nach denen Karten gemalt werden sollen, lässt sich's gar verschiedener Meinung sein. Prof. *Becker* behält wohl Recht, wenn er sagt, dass es nicht angeht, eine Schablone aufzustellen und alles durch dieselbe wie durch ein kaudinisches Joch ziehen zu lassen, sondern dass es gut sei, über viele Methoden und viele Theorien zu verfügen, um je nach Masstab und Zweck der Karte die richtige zu wählen. Seine Ausstellung zeigte, dass ihm diese Methoden in reicher Zahl zur Verfügung stehen und er in jedem einzelnen Falle geschickt zu wählen wusste.

Die Karte des *Kantons Graubünden* (2,35 *m* . 3,15 *m*, Masstab 1 : 50 000) sollte nicht nur ein möglichst ansprechendes, sondern gleichzeitig übersichtliches Bild dieses reich gegliederten Alpenlandes bieten. Die Aufgabe war keine leichte und der Klippen waren viele zu meiden. Die Absicht ist glücklich dadurch erreicht worden, dass nach den Höhenschichten ein nach den Tiefen zu verstärktes Luftblau aufgetragen wurde, welches nun auf den ersten Blick die verschiedenen Hohenlagen der Thäler erkennen und die Gebirgsmassen übersichtlich und unzerrissen bestehen lässt. Das Bild ist somit hypsometrisch und landschaftlich gemalte Karte zugleich.

Die *Albulakarte* (1,25 *m* . 3,15 *m*, Masstab 1 : 1000) ist eine vorzügliche Darstellung der interessantesten Partie der Rhätischen Bahn mit ihrer Entwickelung unterhalb des Albula-Tunnels. Man sieht, wie sich das Bahntracé dem Terrain anschmiegt und aufsteigt, als ob man ein wirkliches Releif vor sich hätte.

Ebenfalls in kräftiger Aquarellmanier ist die *Karte von Montreux* (1,44 *m* . 2.10 *m*), der südlich abfallenden Waadtländeralpen und dem obern Teil des Genfersees gehalten; ein warmes, sonniges Bild jener begnadeten Gegend. Diese Karte ist dazu bestimmt, ein mit minutiösester Sorgfalt ausgearbeitetes Relief im Masstab 1 : 5000 als Erklärungsblatt zu begleiten.

Ein bemerkenswertes Gegenstück zu diesen in landschaftlichen Farben prangenden Bildern bietet ein *Plan des Berninagebietes 1 : 10 000*, welcher von wahrhaft monumentaler Wirkung ist. In wenigen Tönen, nicht in eigentlichen Farben, gelangt die ebenmässig gegliederte, gewaltige Gebirgslandschaft in einer Art zur Darstellung, welche durch ihre Einfachheit und ihren vornehmen Geschmack grossen Eindruck hervorruft. Alle diese Arbeiten werden zweifellos die volle Beachtung der Ausstellungsbesucher, die der Fachleute besonders, auf sich zu lenken.

X. Imfeld.

Der Brand des «Théâtre-Français» in Paris am 8. März hat diese klassische Heimstätte der französischen Schauspielkunst zerstört. Das 1782 vom Architekten *Louis* an der Südwestseite des Palais Royal erbaute, 1806 von der «Comédie française» bezogene Haus bot in architektonischer Hinsicht kein besonderes Interesse, umsoweniger als die äussere Erscheinung des vierstöckigen, von Kollonnaden umzogenen Gebäudes seine Bestimmung kaum vermuten liess. Dagegen barg es zahlreiche wertvolle Kunstwerke und Reliquien, Gemälde, Statuen, Manuskripte, die für die Theatergeschichte Frankreichs von grosser Bedeutung sind und glücklicherweise grösstenteils gerettet wurden. Die Eingänge in der Rue St-Honoré und Rue Richelieu führten in ein Vestibul, von wo aus man über eine Treppe in den Zuschauerraum und die beiden Foyers gelangte. Das für das Publikum bestimmte Foyer bestand aus einem Saal und einer langen Galerie, das Künstlerfoyer aus einem Saal mit Nebenräumen. Opfer des Brandes ist leider eine junge Künstlerin geworden, Frl. *Jane Henriot*, die u. W. mit der Sarah Bernhardt-Truppe am Zürcher Stadttheater gastiert hat. Man weiss, dass das Feuer auf der Bühne ausgebrochen ist, seine Ursache wurde aber bis jetzt nicht aufgeklärt; nach einer Version seien die Dekorationen durch überhitzte, schadhaft gewordene Heizkörper entzündet worden. Soviel steht immerhin fest, dass die Feuersicherheit des Theaters trotz dem 13 Jahre zurückliegenden, furchtbaren Brandunglück der Pariser «Opéra Comique» alles zu wünschen übrig liess und bei gefülltem Zuschauerraum, in der eine Stunde nach dem Brandausbruch vorgesehenen Matinée, eine ähnliche Katastrophe unvermeidlich gewesen wäre. Direktor *Claretie* hat selbst wiederholt auf die schlechte und rauchige Heizung aufmerksam gemacht; im Theaterausschuss des Stadtrats wurden mehrere Male die Lücken der Schutzvorrichtungen hervorgehoben; der Eisenvorhang wurde nicht heruntergelassen, die Ueberschwemmungsrosen gaben kein Wasser. Vier Stockwerke waren auf eine einzige Treppe angewiesen, in den Ankleidezimmern der Mimen selbst prasselten im Winter lustige Holzfeuer, und wenn es sich um das Haarbrennen handelte, wurden allenthalben gefährliche Spirituslampen benutzt. Die Theaterfeuerwehr, die man allen Gefahren gewachsen hielt, bestand