



Baulichkeiten für Cur- und Badeorte

Mylius, Jonas

Darmstadt, 1904

b) Rennbahnen

[urn:nbn:de:hbz:466:1-77514](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77514)

Leute zur Pferdepflege heranzubilden. Ein interessantes Beispiel dieser Art ist die *École d'équitation et de dressage* zu Caen²³¹⁾.

Hier sieht man besondere Gebäude für die Verwaltung mit Wohnräumen für den Direktor, Wohnungen für Bereiter und Kutscher, Schlafräume für das Stallpersonal, Stallungen, eine bedeckte Reitbahn mit Galerie und Kleiderablagen, Remisen, Sattelkammern, Hufschmiede, sogar Lehrsäle für Vorlesungen, Futterräume etc., und der große Hof, um welchen die ganze Gebäudegruppe angeordnet ist, dient wieder als Bahn zum Einfahren der Pferde.

Ferner sind die *Tattersalls* zu erwähnen; dies sind Sammelpunkte für die Freunde des Pferdesports, in denen auch Kauf und Verkauf von Pferden und Wagen vorgenommen werden, Besprechungen und Liquidierungen von Wetten stattfinden etc. Die erste derartige Anlage mit Versammlungszimmern und Hofraum zur Ausstellung von Pferden wurde 1795 von *Richard Tattersall* in London in das Leben gerufen; später entstanden ähnliche Einrichtungen in Paris, Berlin, Mannheim etc.

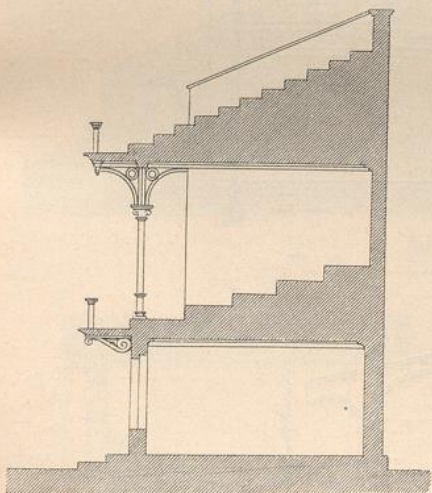
b) Rennbahnen.

VON ROBERT REINHARDT²¹⁹⁾.

Die Rennbahnen haben insofern ein bauliches Interesse, als auch hier Baulichkeiten entstanden sind, welche die eigenartigen Anforderungen des Sports zum Ausdruck bringen. Zunächst ist ein bedeckter Raum für die Wage erforderlich, um

219.
Baulichkeiten
für
Rennzwecke.

Fig. 212.



ca. 1/250 w. Gr.

das Gewicht der Reiter zu bestimmen, und ein möglichst hoch gelegener Standpunkt für die Schiedsrichter der Rennen, von welchem aus der ganze Rennplatz zu übersehen ist. Je nach Umständen sind weitere Räume für das Komitee, Zimmer für die Reiter und Jockeys mit Nebengelassen, Restaurationsräume etc. damit verbunden.

Ein anderes Bedürfnis ist ferner, einem Teile des Publikums Gelegenheit zu geben, die Rennen von einem guten und gegen Regen und Sonne geschützten Standpunkte aus betrachten zu können; hierzu werden besondere Tribünen errichtet.

220.
Tribünen.

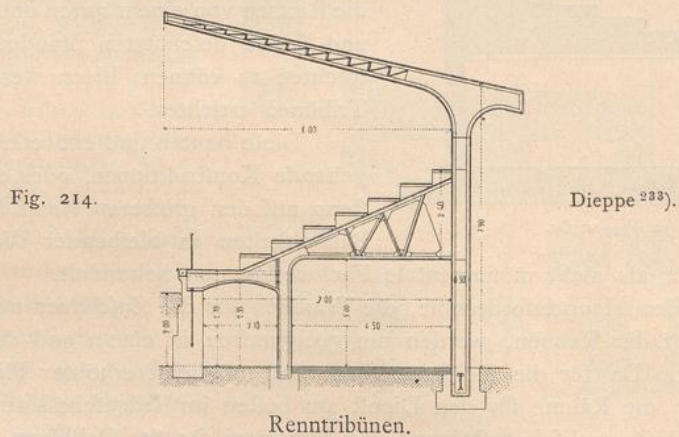
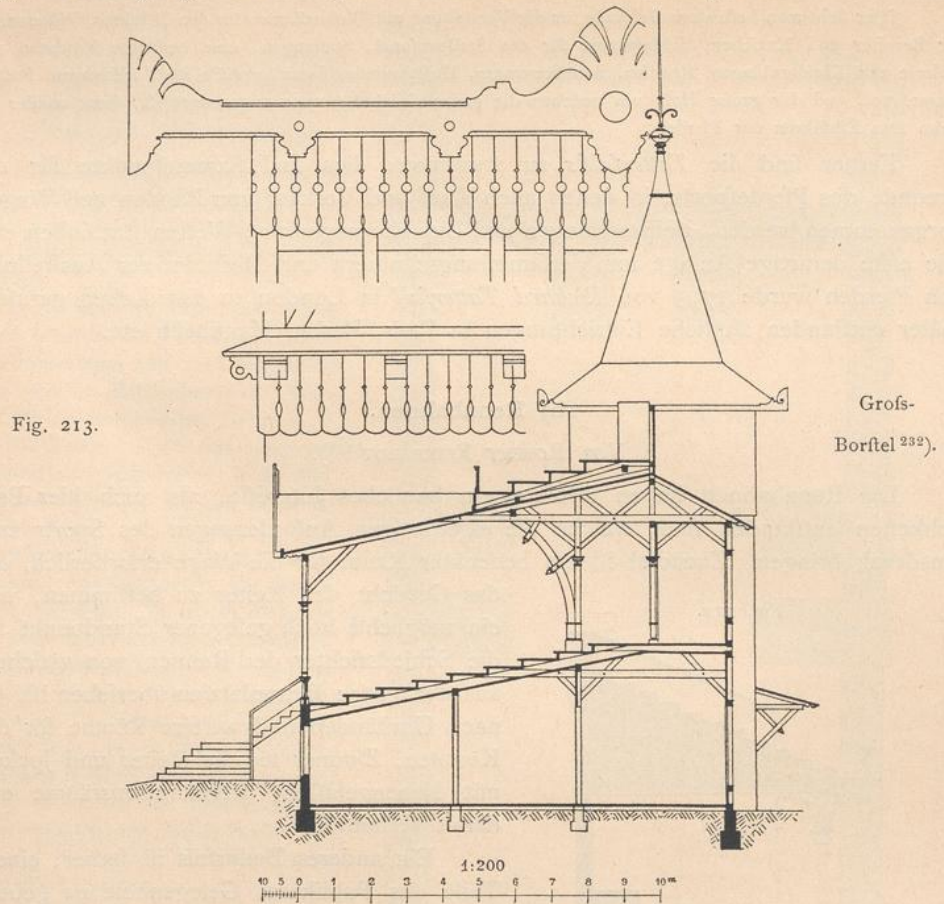
Diese Bauten sind entweder nur vorübergehende Konstruktionen, oder es sind, wenigstens auf den größeren Rennplätzen, solche Baulichkeiten in bleibender Weise errichtet,

aber meist nur als nicht monumentale Fachwerkbauten behandelt.

Die beiden Hauptfordernisse, die Tribünen für die Zuschauer und die Räume für den Dienst der Rennen, werden am geeignetsten in einem und demselben Bau untergebracht. Da für die Zuschauerplätze ein möglichst erhöhter Platz erwünscht ist, so werden die Räume für den Dienst am besten im Erdgeschoss angeordnet und darüber, amphitheatralisch ansteigend, die Sitzplätze für das Publikum. Das Schutzdach über letzteren wird in stufenförmiger Anordnung zu Stehplätzen hergerichtet, um so den Raum möglichst auszunutzen (Fig. 212). Die Zugänge zu beiden Zuschauer-

²³¹⁾ Vergl.: AUVRAY, G. *École d'équitation et de dressage, à Caen. Revue gén. de l'arch.* 1873, S. 101 u. Pl. 19—32.

räumen werden meist in einen Treppenturm verlegt, dessen höheres Obergeschoss zugleich den geeigneten Standpunkt für die Schiedsrichter abgibt.

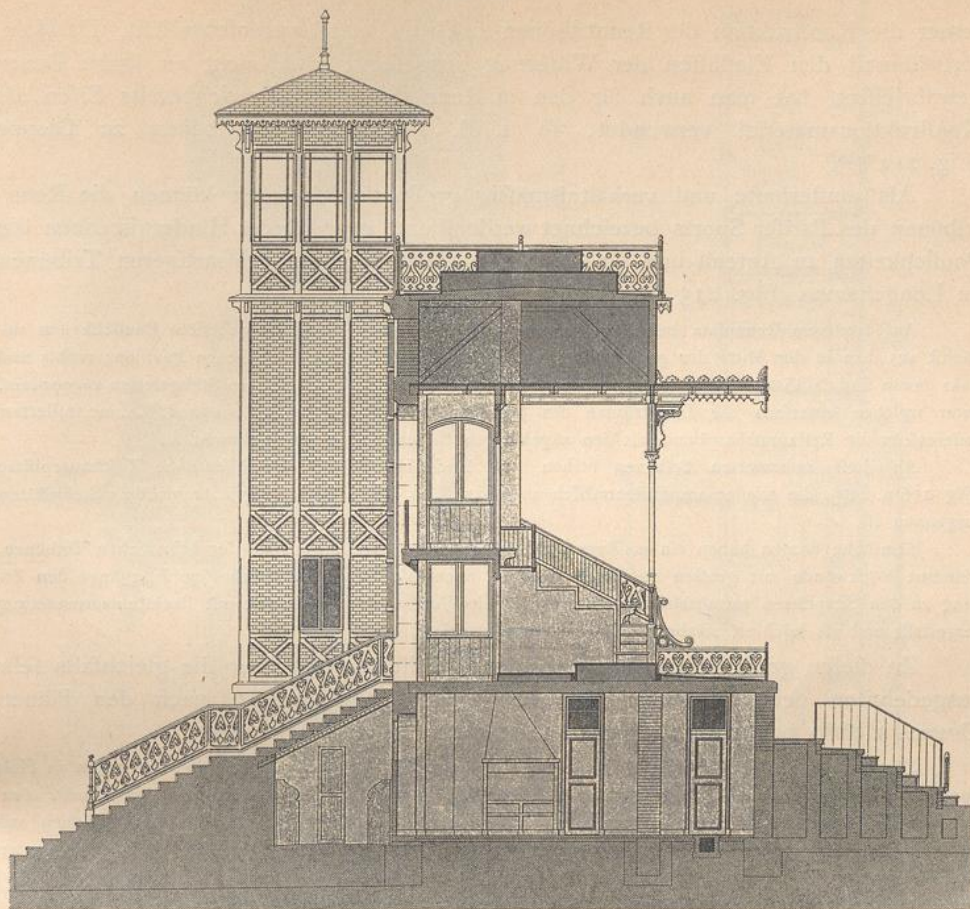


Für die Konstruktion der in Holzfachwerk ausgeführten Renntribünen können die noch vorzuführenen zu Longchamps als Beispiel dienen; in Fig. 213²³²⁾ ist

²³²⁾ Fakf.-Repr. nach: NEUMEISTER, A. & E. HÄBERLE. Die Holzarchitektur. Stuttgart 1895. Taf. 12.

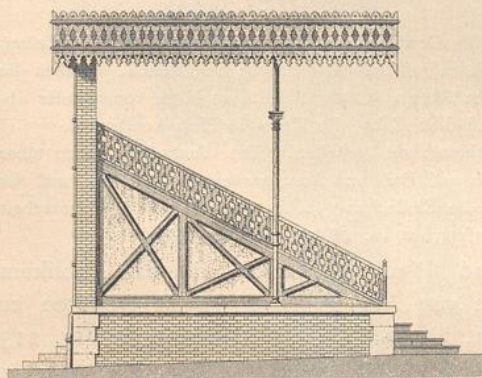
²³³⁾ Fakf.-Repr. nach: *La construction moderne*, Jahrg. 13, S. 429.

Fig. 215.



Refervierte Tribünen.

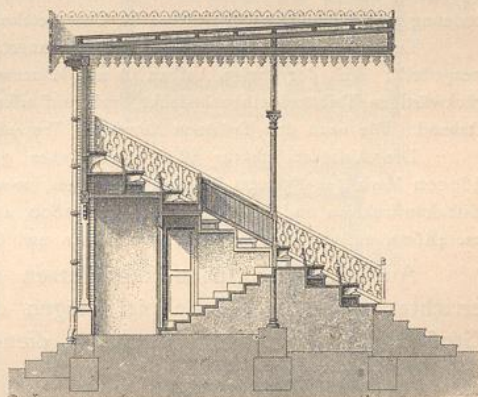
Fig. 216.



Seitenansicht der

öffentlichen Tribünen.

Fig. 217.



Querschnitt durch die

Tribünen für die Flachrennen zu Longchamps²³⁴).

¹/₁₅₀ w. Gr.

Arch.: *Bailly & Davioud.*

ferner die Konstruktion der Renntribünen zu Grofs-Borfel veranschaulicht. Da Holz, fortwährend den Einflüssen der Witterung ausgesetzt, eine nicht zu lange Dauer gewährleistet, hat man auch für den in Rede stehenden Zweck bereits Eisen als Konstruktionsmaterial verwendet, so z. B. bei den Renntribünen zu Dieppe (Fig. 214²³³).

221.
Beispiel
I.

Als musterhafte und verhältnismäßig grofsartige Anlagen können die Renntribünen des Pariser Sports bezeichnet werden, und zwar für die Hindernisrennen die Baulichkeiten zu Auteuil und für die Flachrennen die noch grofsartigen Tribünen zu Longchamps (Fig. 215 bis 217²³⁴).

Auf letzterem Rennplatz bestehen die am Auslauf in einer Flucht hergestellten Baulichkeiten zunächst aus dem in der Mitte der ganzen Anlage befindlichen ehemaligen kaiserlichen Pavillon; rechts und links davon sind je 35 m lange bedeckte, reservierte Tribünen (Fig. 215) mit oberen Stehgalerien angeordnet, unter welchen einerseits die Diensträume des Jockeiklubs nebst einigen Salons und Kabinettoiletten, andererseits die Restaurationsräume mit den zugehörigen Nebengelassen untergebracht sind.

An diese reservierten Tribünen reihen sich beiderseits 40 m lange öffentliche Zuschauerplätze (Fig. 216 u. 217), die wieder amphitheatralisch aufgebaut sind, deren Bedachung aber nicht zu Stehplätzen ausgenutzt ist.

Sämtliche Bauten haben ein massives Untergeschofs und, mit Ausnahme der öffentlichen Tribünen, steinerne Rückwände mit grofsen Stichbogenarkaden, innerhalb deren zweigeschoffige Flurgänge den Zugang zu den Sitzplätzen vermitteln. Im übrigen ist der Aufbau aus Fachwerk mit Backsteinausmauerung hergestellt und als leichter, zierlicher Holzbau charakterisiert.

222.
Beispiel
II.

Zu diesen grofsartigen Tribünebauten gefellen sich später die gleichfalls sehr ausgedehnten neuen Tribünen für die Rennen in Chantilly, nach den Plänen *Daumet's* 1880 begonnen und 1881 vollendet (Fig. 218 u. 219²³⁵).

Die im Jahre 1847 erbauten Tribünen zu Chantilly fafsen nur 700 Zuschauer; sie waren in Holz konstruiert und boten weder die erwünschte Solidität noch Dauer dar. Nach dem von der *«Société d'encouragement pour l'amélioration des races des chevaux en France»* für den Neubau der Tribünen aufgestellten Programm sollte der Zuschauerraum für das Publikum mit jenem für die Mitglieder der genannten Gesellschaft vereinigt sein; ferner sollten Wägeraum, Sekretariat, Komiteezimmer, Kleiderablagen, Büfett und sonstige Nebenräume im Untergeschofs des Tribünebaues untergebracht werden.

Das Schaubild in Fig. 218 gibt ein genügend deutliches Bild von der Gesamtanordnung der neuen Tribünen, welche ca. 3500 Zuschauer fassen, wovon mehr als 2000 sitzen können; die Stufenitze der Plattform können etwa 3000 Personen aufnehmen. Der Grundrifs in Fig. 219 veranschaulicht die Anordnung und Verteilung der Räume im Untergeschofs.

Letzteres ist in natürlichem Stein gemauert; die Gewölbe sind aus Schicht- und aus Backsteinen hergestellt; auch der übrige Aufbau ist aus Mauerwerk aufgeführt. Das eiserne Schutzdach, welches die rückwärtigen Tribünenreihen bedeckt, ruht auf eisernen Säulen, 8 m von Mitte zu Mitte voneinander abgehend. Die nach den Tribünen führenden Treppen sind in Eisen, die Tritte in Holz konstruiert.

Die Außenarchitektur ist einfach, aber geschmackvoll gehalten. Die Baukosten haben über 680000 Mark (= 850000 Franken) betragen, wovon auf Erd- und Maurerarbeit ca. 246000, auf die Eisenkonstruktion und Schlosserarbeit ca. 187800, auf die Eindeckung ca. 43300, auf die Schreinerarbeit ca. 48600, auf die Wandbekleidungen, Maler- und Glaserarbeit ca. 28500 Mark entfallen.

223.
Beispiel
III u. IV.

Auch auf deutschen Rennplätzen sind ständige Tribünen für das Publikum errichtet worden. Als Beispiel mögen die von *Puttfarcken & Fanda* erbauten zu Grofs-Borfel (Fig. 220 bis 223²³⁶) dienen, deren Querschnitt bereits in Fig. 213 (S. 186) gegeben wurde.

Erwähnenswert sind ferner die Rennbahnanlagen zu Karlshorst bei Berlin, über welche die unten genannte Quelle²³⁷) Aufschluss gibt.

234) Fakf.-Repr. nach: *Revue gén. de l'arch.* 1869, S. 72 u. Pl. 7-12.

235) Zum Teile Fakf.-Repr. nach: *Revue gén. de l'arch.* 1883, S. 213 u. Pl. 51-52.

236) Fakf.-Repr. nach: NEUMEISTER & HÄBERLE, a. a. O.

237) Deutsche Bauz. 1896, S. 549, 561.

Fig. 218.

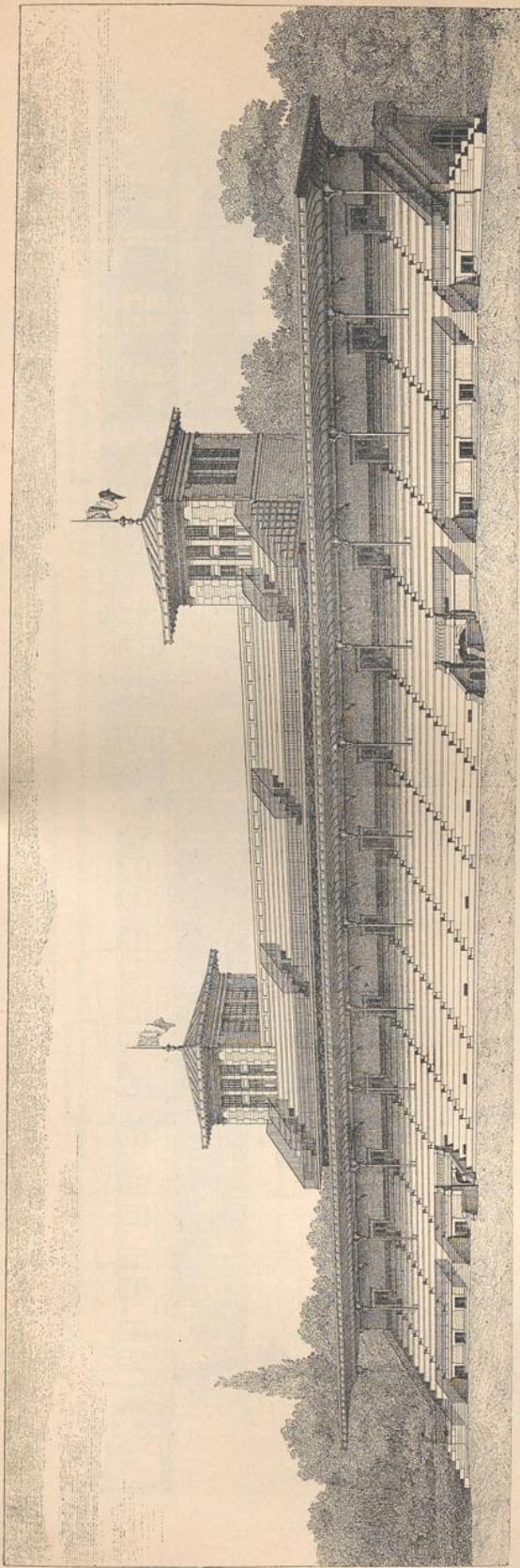
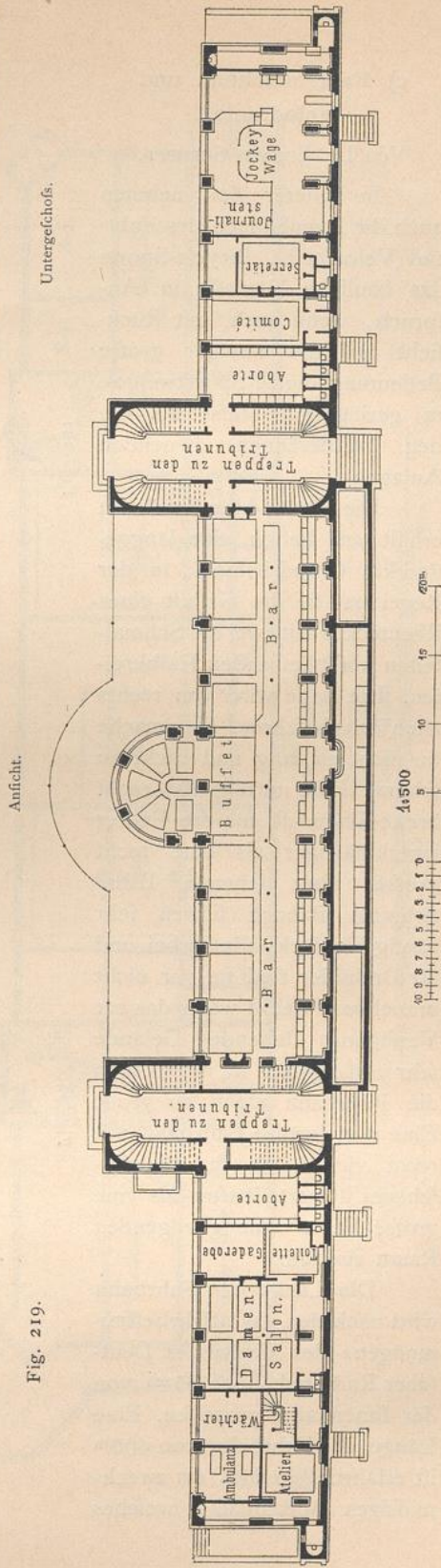


Fig. 219.



Neue Tribünen für die Pferderennen zu Chantilly 235).
Arch.: Douquet.