



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Baulichkeiten für Cur- und Badeorte**

**Mylius, Jonas**

**Darmstadt, 1904**

Vier Beispiele

---

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

ferner die Konstruktion der Renntribünen zu Grofs-Borfstel 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. 214<sup>233</sup>).

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 217<sup>234</sup>).

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. 219<sup>235</sup>).

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 Stufensitze 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-Borfstel (Fig. 220 bis 223<sup>236</sup>) 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 Quelle<sup>237</sup>) Aufschluss gibt.

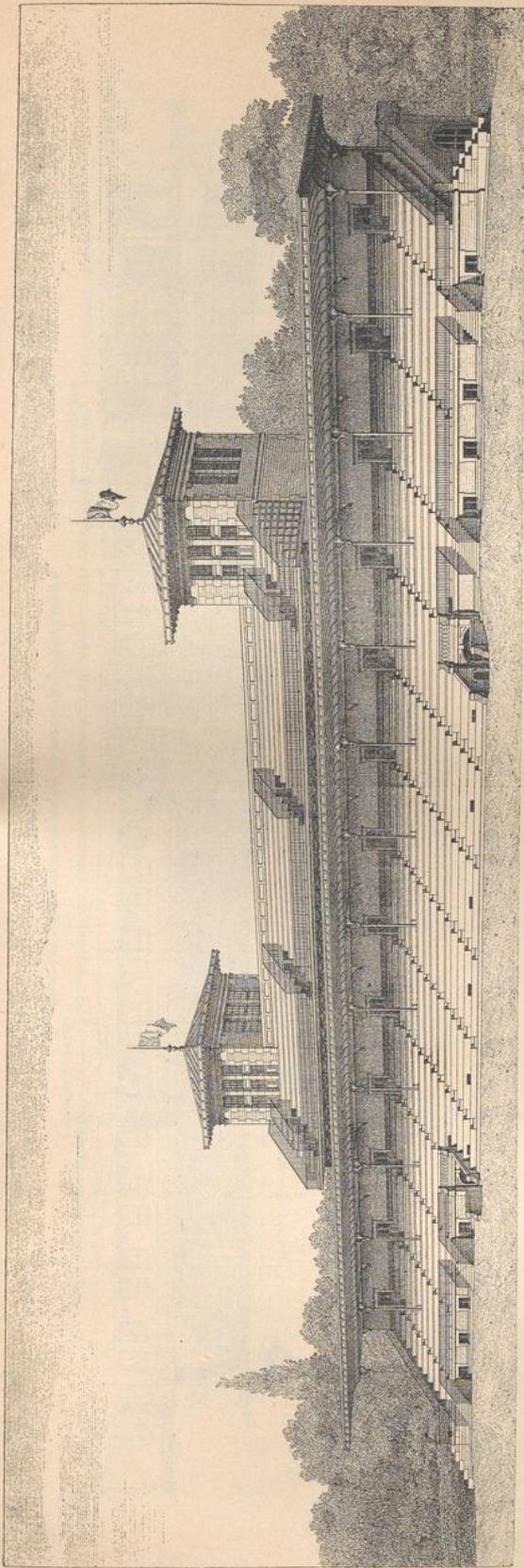
<sup>234</sup>) Fakf.-Repr. nach: *Revue gén. de l'arch.* 1869, S. 72 u. Pl. 7-12.

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

<sup>236</sup>) Fakf.-Repr. nach: NEUMEISTER & HÄBERLE, a. a. O.

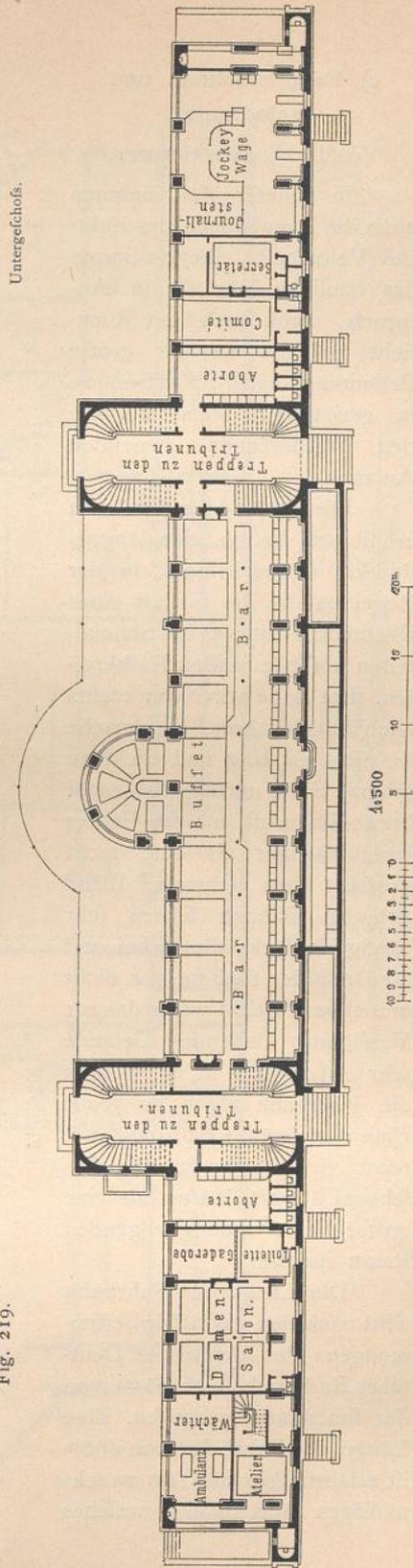
<sup>237</sup>) Deutsche Bauz. 1896, S. 549, 561.

Fig. 218.



Anficht.

Fig. 219.



Untergechofs.

Neue Tribünen für die Pferderennen zu Chantilly 235.

Arch.: Douquet.