



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Baulichkeiten für Cur- und Badeorte

Mylius, Jonas

Darmstadt, 1904

Zwei Beispiele

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

Als Beispiel für solche Anlagen diene das von *Cargill* 1893 erbaute »Velodrom« zu Pau, von welchem in Fig. 226 der Lageplan und in Fig. 225²⁴²⁾ die Ansicht des Saalgebäudes mitgeteilt sind.

Noch weiter geht man, wenn man die Fahrbahn überdeckt, so daß das Radfahren bei jeder Witterung möglich ist, und man erreicht die weitgehendste Ausbildung, wenn neben der unabhängigen Ausübung des Radfahrersports auch die Möglichkeit zu festlichen Veranstaltungen größeren Stils, wie zu Sommerfesten mit Illumination, Maskenfesten zu Rad, Blumenfesten etc. geboten wird. Dadurch entstehen Bauten, die man häufig mit dem Namen »Velodrome« bezeichnet.

In Paris wurde das 1889 aus Anlaß der Weltausstellung auf dem Marsfelde errichtete *Palais des Arts libéraux* dem Radfahrersport dienstbar gemacht, und es konnte darin eine gerade Fahrbahn von etwa 500^m erreicht werden.

In Berlin faßte 1898 eine Gruppe von unternehmungslustigen Kapitalisten den Gedanken, auf einem hierzu gut geeigneten Grundstück ein Velodrom zu errichten. *Cremer & Wolfenstein*, sowie *Rinkel* fertigten die erforderlichen Pläne an. Darnach sollte die vordere passagenartige Eingangspartie Läden, Erfrischungsräume, Gelasse für die Hauswirtschaft, Umkleieräume für Herren und Damen und einen Aufbewahrungsraum für Fahrräder enthalten; daran schlossen sich eine 15,00^m breite und 69,00^m lange Unterrichtsbahn, ein 40,00^m breites und nahezu 100^m langes Velodrom, eine Rundbahn von 9,50^m Breite, eine von dieser eingeschlossene elliptische Sommerbahn, eine Räder-Reparaturwerkstätte etc. Leider unterblieb die Ausführung dieses Entwurfes²⁴³⁾.

Eine einschlägige Ausführung ist das »Velodrom Rotherbaum« zu Hamburg, welches von der dortigen Velodromgesellschaft nach den Plänen *Schomburgk's* 1898—99 errichtet worden ist (siehe die umstehende Tafel und Fig. 227 bis 230²⁴⁴⁾.

Zunächst ist (siehe den Grundriß auf der umstehenden Tafel), und zwar an der Außenseite, eine »Rennbahn« vorhanden, welche die von der deutschen Sportbehörde vorgeschriebene Längenabmessung von 333,30^m (siehe Art. 224, S. 192) erhalten hat; sie ist an der Westseite 7,20^m und an der Ostseite 5,20^m breit; jede der beiden je rund 105^m langen geradlinigen Strecken ist wagrecht ausgeführt; die Bahn steigt aber bis zu den Mitten der beiden halbkreisförmigen Abschlüsse um 3,50^m an, während die Auslaufkurve sich bis zu 4,00^m über das wagrechte Fahrniveau erhebt. Bei der Konstruktion der betreffenden Kurven ist eine Fahrgeschwindigkeit von 17^m in der Sekunde oder mindestens 1^{km} in der Minute zu Grunde gelegt. Die Bahn selbst hat einen Zementbelag mit Eiseneinlage (siehe Art. 227, S. 195) erhalten.

An die Innenseite dieser Rennbahn schließt sich in einer Breite von 6^m an der Ost- und 8^m an der Westseite die »Fahrbahn für geübte Radler« an; sie ist, in der mittleren Fahrlinie gemessen, 143,30^m lang und umschließt die den mittleren Hauptteil des Gebäudes einnehmende, 25,00^m breite »Lernbahn«. Die Fahrfläche beider ist chauffeeartig aus festgewalzten Schlacken, Straßenschlick und Kies hergestellt.

Längs der ganzen Ostseite dieser dreifachen Fahrbahn ist eine auf Rampen zugängliche Zuschauertribüne angeordnet, die bis 3^m Höhe ansteigt. An der Westseite befindet sich auf rund 9^m Tiefe ein gleichfalls ansteigender Platz für stehende und wandelnde Zuschauer, so daß bei Festlichkeiten etwa 5000 Personen unter Dach beiwohnen können. Um das Durchkreuzen der Fahrbahnen durch die Zuschauer zu verhindern, ist in der Querachse ein 3^m breiter Tunnel vorgesehen.

Nach der Rotherbaum-Chauffee befindet sich ein Portalvorbau, der die Eingangshalle, die Kassen, die Treppen und Tunnelrampen, die Herren- und Damentoiletten, darüber im Zwischengeschofs getrennte Umkleieräume und im Obergeschofs Sportlesezimmer, Rauchzimmer und einige Wohnungen für auswärtige Gäste enthält. In dem bis zu den Zwickelbauten auch unter die Tribünen sich erstreckenden Kellergeschofs befinden sich Kleiderablagen, Räume für Brausen und Massage, für den Arzt, 28 Rennfahrerkabinen und die erforderlichen Gelasse für Heizung, Kohlen u. f. w. untergebracht. In den Zwickelbauten sind der 10 × 20^m große, mit Bühne, zweigeschoßigen Zuschauer- und Nebenräumen ausgestattete Reigenaal für die Aufführung von Quadrillen und dergl., ferner Erfrischungsräume, Klubzimmer, ein Café, Läden für Radspartartikel, die Halle zur Unterbringung von Fahrrädern u. f. w. vorhanden.

Den ganzen östlichen Teil des Grundstückes nimmt die 6000^{qm} messende »Sommerbahn« ein, die

242) Fakf.-Repr. nach: *La construction moderne*, Jahrg. 8, Pl. 82.

243) Siehe darüber: *Deutsche Bauz.* 1898, S. 321.

244) Fakf.-Repr. nach: *Deutsche Bauz.* 1899, S. 112, 113.

230.
Velodrome.

231.
Velodrom
zu
Hamburg.

mit Hindernissen, Brücken, Zelten und Blumenbeeten ausgerüstet ist. Am südlichsten Ende steht ein kleiner Bau, der das Maschinenhaus, die Reparaturwerkstätte etc. aufgenommen hat.

Die gesamten Baukosten haben etwa 300000 Mark betragen ²⁴⁵⁾.

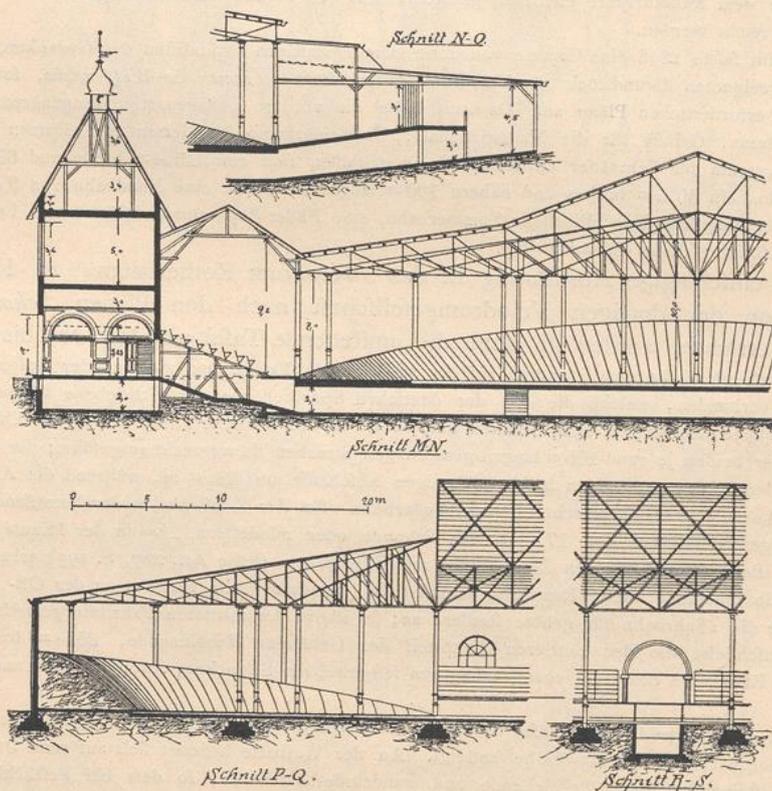
232.
Palais-Sport
zu
Paris.

Eine Fahrradbahn großen Stils ist das sog. *Palais-Sport* zu Paris, welches in der *Rue de Berri*, dicht an den *Champs-Élysées*, in die weiten Räume eines früheren Panoramabaus eingebaut und Anfang Juni 1895 eröffnet worden ist.

Der Panoramabau hat im Grundriss die Gestalt eines Sechzehneckes und hat eine lichte Weite von 37,15 m in der einen Achse und 36,00 m in der anderen.

Im Untergeschoß ist eine Remise zur Aufbewahrung von 1200 Fahrrädern, ein Lese- und Schreibzimmer, sowie ein Ausstellungsraum für Fahrräder aller Art. Im Zwischengeschoß sind zwei Säle für den

Fig. 227 bis 230.



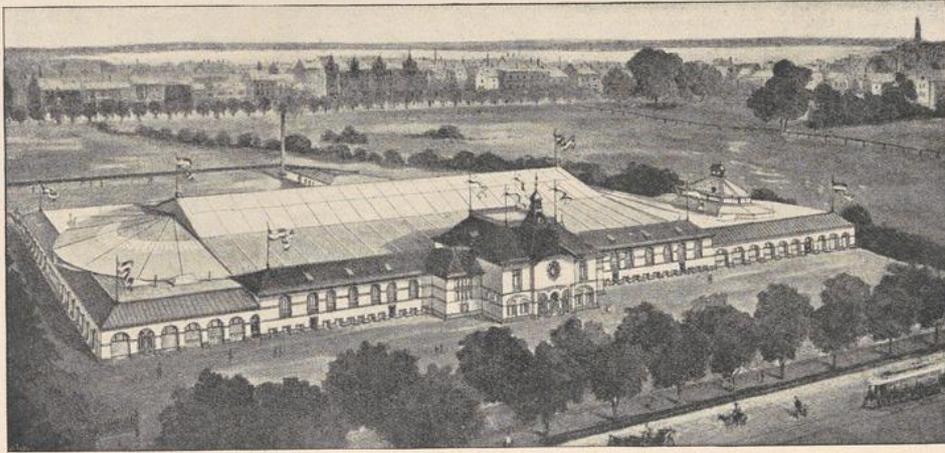
Schnitte zur nebenstehenden Tafel ²⁴⁴⁾.

Unterricht in der Kunst des Radfahrens, ein größerer allgemeiner und ein kleinerer für schüchterne Anfänger. In dem 17 m hohen Hauptgeschoß endlich ist die 1200 qm bedeckende große Fahrradbahn, die mit Galerien umgeben ist, auch in der Mitte eine Zuschauertribüne hat, zu der man aus dem Untergeschoß über eine besondere Treppe gelangt. Neben dieser flachen Bahn läuft eine spiralförmig aufsteigende Bahn an der Umfassungswand her, welche in mäßiger Steigung die Fahrer bis auf die Dachhöhe bringt, nachdem sie die Rotunde viermal umkreift hat. Auf- und abwärts legt der Radfahrer auf dieser Bahn über 1 km zurück. Die auf- und abwärts führende Fahrradbahn ist derart abgetrennt, daß Zusammenstöße nicht vorkommen können. Diese Spiralbahn bildet den *Clou* des Unternehmens. Selbstverständlich fehlt es nicht an zahlreichen Nebenräumen, Restaurationen, Trinkhallen, Brausebädern u. s. w.

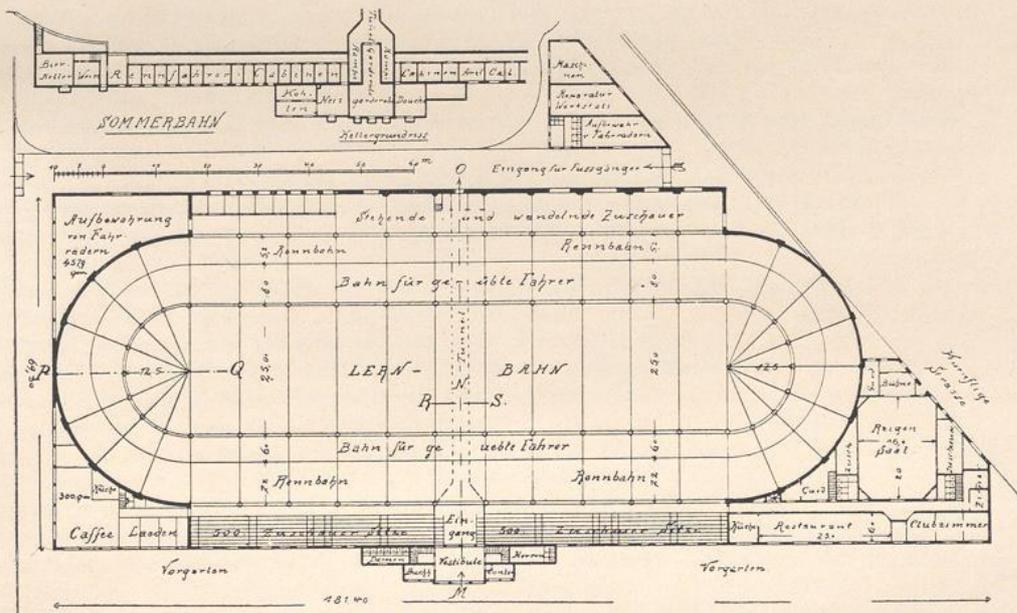
Abbildungen und eingehendere Beschreibung finden sich in den unten genannten Zeitschriften ²⁴⁶⁾.

²⁴⁵⁾ Fakf.-Repr. nach: Deutsche Bauz. 1899, S. 112.

²⁴⁶⁾ *Le génie civil*, Bd. 28, S. 161. UHLAND's Techn. Rundschau 1896, Gruppe II, S. 25.



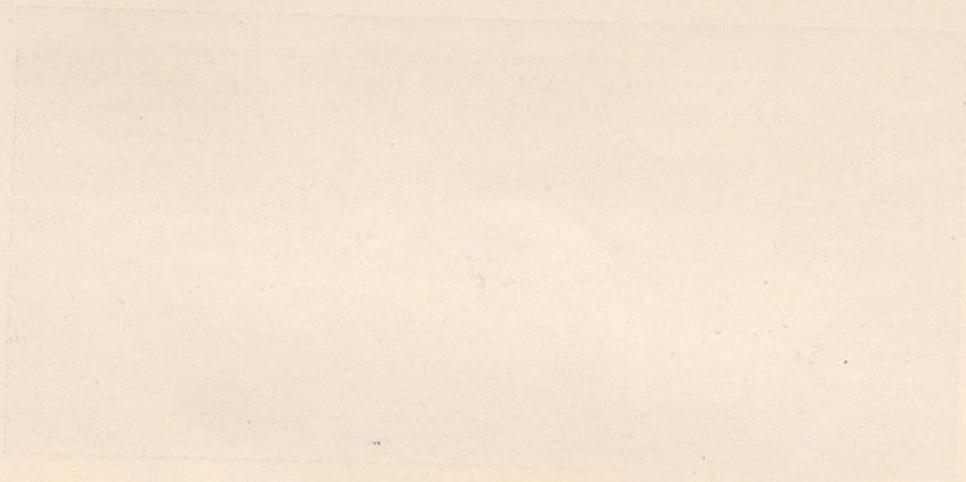
Vogelschaubild.



Grundriß.

Velodrom Rotherbaum zu Hamburg.

Arch.: Schomburgk.



Faint, illegible text or markings at the bottom center of the page.

Faint, illegible text or markings at the bottom right of the page.