



Baulichkeiten für Cur- und Badeorte

Mylius, Jonas

Darmstadt, 1904

2) Rollschlittschuhbahnen

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

u. 290 bei den offenen Rollschlittschuhbahnen namhaft zu machenden Vorkehrungen getroffen.

Im übrigen erfordern die Eislaufbahnen im Freien meist keine oder nur höchst einfache Baulichkeiten, als: Schuppen zum Anlegen und Aufbewahren der Schlittschuhe, Buden zum Verabreichen von Erfrischungen etc. An einzelnen Orten aber, wo das Schlittschuhlaufen besonders gepflegt wird, finden sich Zeltbauten und Saalgebäude mit Versammlungsräumen, Trinkhallen, Ausschank- und Speisewirtschaften etc. angeordnet.

Nach allem, was in den vorhergehenden Abschnitten über ähnliche Gebäudearten mitgeteilt wurde, genügt der kurze Hinweis auf die in Fig. 303 u. 304²⁸⁸) dargestellten Grundrisse des Pavillons des Budapester Eislaufvereins als ein bemerkenswertes Beispiel der in Rede stehenden Art.

Das nahe bei Budapest von *Lechner* 1876 ausgeführte, zweigeschoffige Gebäude ist auf dem der Stadt zugewandten Ufer des Teiches im Stadtwald mit der Langseite nach dem Eisfelde zu errichtet. Die Baukosten betragen rund 120 000 Mark (= 70 000 Gulden).

2) Rollschlittschuhbahnen.

Der noch vor kurzer Zeit so außerordentlich verbreitete und beliebte Sport des Rollschlittschuhlaufens gab, wie bereits in Art. 286 (S. 245) erwähnt, Veranlassung zu anregenden, baukünstlerischen Aufgaben, und die infolgedessen entstandenen Gebäude zur Ausübung dieses Sports, der möglicherweise wieder in Aufnahme kommen mag, verdienen deshalb auch jetzt noch in Betracht gezogen zu werden.

Es gibt Rollschuhbahnen im Freien und im Inneren von Gebäuden, offene und unbedeckte, sowie geschlossene und überdachte *Skating-Rinks*. Es leuchtet ein, daß, wenn auch die durch erstere gewährleistete Bewegung in freier Luft durch nichts zu ersetzen ist, dennoch die letzteren für dauernden Gebrauch in unserem Klima geeigneter sind. Häufig sind die Vorzüge beider Anlagen durch die Verbindung einer offenen und einer überdeckten Bahn vereinigt.

Als unbedingte Erfordernisse solcher Bahnen sind somit zu nennen:

- α) Die Fahrbahn, welche durch eine Schranke abgeschlossen und durch einen breiten Umgang für Zuschauer umschlossen zu sein pflegt;
- β) Musikbühne, Estraden mit Sitzplätzen für Zuschauer und Läufer, die auch bei Bahnen im Freien leichte Schutzdächer erhalten sollten; die Säle pflegen mit Galerien versehen zu sein;
- γ) Ablegeräume für Herren und Damen mit den zugehörigen Wasch- und Bedürfnisräumen;
- δ) Räume zum Aufbewahren, An- und Ablegen der Rollschuhe für Herren und Damen;
- ε) Erfrischungsräume, mindestens aber ein Trink- und Speisebüfett, das so gelegen ist, daß sowohl die Rollschuhläufer von der Fahrbahn aus, als auch die Zuschauer außerhalb jener bequem Zutritt haben;
- ζ) Hallen, Vor- und Verbindungsräume, zuweilen Lese- und Spielzimmer;
- η) Kassenraum, Torwarttuba etc.

Einzelne der unter ε bis η genannten Erholungs- und Erfrischungsräume sind zu entbehren, wenn die Rollschlittschuhbahn Bestandteil einer Vergnügungsstätte oder eines anderen größeren Anwesens bildet, bei denen solche Säle ohnedies vorhanden zu sein pflegen.

288.
Baulichkeiten.

289.
Unbedeckte
und
überdachte
Bahnen.

290.
Erfordernisse.

291.
Grundrifs-
anordnung.

Auch bezüglich der Grundrifsanordnung der Gebäude ist der *Skating-Rink* im Freien von demjenigen in geschlossener Halle zu unterscheiden. Im ersten Falle sind die Säle, sowie die Vor- und Nebenräume der offenen Bahn in einer Art Empfangsgebäude untergebracht, das bei ungünstiger Witterung zur Aufnahme der Besucher dient und durch welches man zur Rollbahn mit Gartenanlagen gelangt, wie z. B. in Fig. 305. Im zweiten Falle sind jene Räume mit der Rollbahnhalle im gleichen Gebäude vereinigt und ihr in passender, den örtlichen Umständen entsprechender Weise angegeschlossen.

Der in Berlin im Auftrage der Gesellschaft *L. Sacerdoti & Co.* in London durch *v. Knobloch* 1876—77 erbaute *Central-Skating-Rink*²⁸⁹⁾ zeigte eine zentrale Anlage der Bahn, welche nach allen Seiten von Sälen, Vor- und Nebenräumen umgeben und mittels weiter Durchläufe mit der offenen Rollschuhbahn verbunden war. Das Orchester wurde deshalb in solcher Weise angeordnet, daß es sowohl nach dem Saale, als nach dem *Sommer-Rink* geöffnet werden konnte.

Bei dem in Fig. 308 durch eine Innenansicht veranschaulichten *Skating-Rink* in der *Rue Blanche* zu Paris sind Empfangs- und Erholungsräume an beiden Enden des Hauptarmes des J-förmigen Grundrisses angebracht, und die Bahn ist im rechten Winkel umgebrochen.

Bei dem *Roller-Skating-Rink* in Detroit (siehe Art. 300) sind sämtliche Nebenräume an der einen Langseite geordnet.

292.
Form
und Gröfse
der Bahn.

Nur die Anordnung und Einrichtung der Rollschlittschuhbahn geben Veranlassung zu besonderer Erörterung.

Die gewöhnliche Form der Laufbahn ist ein längliches Rechteck; zuweilen sind die Ecken abgerundet oder abgestumpft oder die Langseiten durch Halbkreise verbunden. Auch kreisrunde und elliptische Grundformen, deren Vorteile insbesondere für unbedeckte Bahnen unverkennbar sind, haben Anwendung gefunden.

Hinsichtlich der Gröfse ist zunächst zu bemerken, daß die Breite nicht zu gering im Verhältnis zur Länge sein, letztere höchstens das $2\frac{1}{2}$ - bis 3-fache der ersteren betragen soll, wobei als kleinstes Maß für die Breite 15 m, besser aber 18 bis 20 m angegeben wird.

Folgendes sind die Abmessungen einer Anzahl ausgeführter Rollschlittschuhbahnen in abgerundeten Zahlen: Heidelberg 32×21 m; *Prince's-Club* in London 30×21 m; *Royal-Avenue, Chelsea* in London 33×21 m; Paris, *Faubourg St. Honoré* 36×20 m; Berlin, *Central-Skating-Rink* 35×24 m; Brixton 45×18 m; Richmond 48×18 m; *Southport-Wintergarden*, offene und bedeckte Bahn, je 60×18 m; Paris, *Rue Blanche* $96 \times 14,40$ m bis 17 m; Detroit 53×30 m; Brighton, *Malcolmson Skating-Rink* 110×30 m.

Abgesehen von den drei zuletzt genannten, ausnahmsweise großen *Skating-Rinks* bewegt sich die Flächenausdehnung der Bahnen zwischen 600 und 1000 qm.

293.
Platz-
bemessung.

Nach *Builder*²⁹⁰⁾ gewährt eine Bahn von 600 qm Raum für 60 und mehr Rollschuhläufer. Dies ergibt somit 10 qm Lauffläche für eine Person, während *v. Knobloch*²⁹¹⁾ nur 3 qm berechnet. Bei letzterer Angabe ist offenbar vorausgesetzt, daß nur ein Teil der Läufer die Bahn gleichzeitig benutzt; bei ersterer Angabe scheint die Zahl der zeitweise Ruhenden nicht inbegriffen. Es dürften wohl, unter Berücksichtigung dessen, durchschnittlich 5 qm Lauffläche für die Person als vollkommen ausreichend, außerdem 0,5 qm Sitzplatz für ruhende Läufer und Zuschauer auf Estraden und Galerien zu berechnen sein. Ferner ist für die eigentliche Wandelbahn ein angemessener Ansatz zu machen. Für die Besucher von Erfrischungsräumen, Trinkhallen etc. reichen nach früherem einschließlicher der Gänge 0,70 bis 1,00 qm aus.

²⁸⁹⁾ Siehe: *Baugwks.-Ztg.* 1877, S. 209. — Diese Anlage ist ihrer ursprünglichen Bestimmung entzogen und später zu Konzerten und Opern, zeitweise zu Festen, Ausstellungen etc. benutzt worden.

²⁹⁰⁾ Bd. 29, S. 579.

²⁹¹⁾ In: *Baugwks.-Ztg.* 1877, S. 209.

Nach diesen Zahlen dürfte im einzelnen gegebenen Falle die Platzbemessung vorzunehmen sein.

Die Rollschlittschuhbahn ist an sich von einfacher Konstruktion, erfordert jedoch zu ihrer Herstellung ein gutes Fundament, Anwendung von Stoffen, die für das Rollschuhlaufen geeignet sind, und sorgfältige Ausführung. Wenn eines oder mehrere dieser Erfordernisse fehlen, ist ein Misserfolg unausbleiblich.

Für Bahnen im Freien wird Asphalt- oder Zementboden, für solche im Inneren auch Holzboden verwendet.

Am Zementboden wird ausgesetzt, daß die geglättete Oberfläche infolge des Rollschuhlaufens bald rau, infolgedessen staubig und bei feuchtem Wetter schmutzig und schlüpfrig werde. Andererseits bietet der Asphaltboden in der Sommerwärme keinen sicheren Bestand und kann, ohne Eindrücke zu hinterlassen, bei hoher Temperatur nicht belaufen werden. Dennoch wird Asphaltboden für Rollschuhlaufen im allgemeinen vorgezogen, und an mehreren Orten ist anstatt des anfänglich benutzten Zementbodens eine Asphaltbahn hergestellt worden.

Beide Arten der Herstellung erfordern als Fundament eine Betonlage, die je nach dem Untergrunde 10 bis 25^{cm} stark fein muß. Darauf kommt für Asphaltboden eine genau abgegliche Zementmörtelschicht und auf diese eine 1/2 bis 2^{cm} dicke Lage aus reinem Asphalt unter Zusatz von gesiebttem Flusssand; die Oberfläche wird mit Reibebrettern sorgfältig abgeglättet. Bei Zementboden wird auf den mit Zementmörtel abgeglichenen Beton eine 2 bis 2 1/2^{cm} starke Lage von reinem Portlandzement aufgebracht und mit der Kelle tüchtig geglättet.

Nähere Einzelheiten über die Herstellung einer Asphaltbahn sind in dem Beispiele in Art. 299, jene einer Zementbahn in Art. 298 enthalten.

Unter allen Umständen empfiehlt es sich, die Bahn gegen die Mitte leicht konvex zu gestalten, um einigermaßen Vorforge gegen die Abnutzung zu treffen und um zugleich den Ablauf des Wassers nach außen zu sichern; denn für letzteren ist behufs Reinigung und Trockenhaltung des Bodens auch bei überdeckten Bahnen zu sorgen; hierzu genügt ein Gefälle von 1:120.

Holzboden ist in verschiedenen Rollschlittschuhgebäuden mit Erfolg verwendet worden. Am besten ist wohl ein Boden aus 10 bis 15^{cm} breiten Riemen von Kiefern- oder Eichenholz, mit dichten Fugen in Asphalt gelegt und gut gehobelt. Als Nachteil dieser Riemenböden wird angeführt, daß das Rollschuhfahren bei zahlreichem Besuch ein lästiges Geräusch verurfache.

Unter den verschiedenen zur Anwendung gekommenen Rollschuhen wird der vierrädrige *Plimpton-Schuh* amerikanischen Systems als der beste bezeichnet.

Der die Bahn einschließende Umgang ist etwa 3^m breit zu machen, um Raum für mehrere Reihen Zuschauer, sowie für den Verkehr zu haben. Diese Umgänge werden zuweilen behufs Beschaffung eines freien Ueberblickes über die Laufbahn erhöht (beim *Skating-Rink* der *Rue Blanche* in Paris um 30^{cm}, beim *Central-Skating-Rink* in Berlin um 1,20^m).

Die Brüstung erhält eine für Rollschuhläufer, bzw. Zuschauer passende Höhe (siehe Fig. 307).

Enthält der *Skating-Rink* sowohl eine offene als eine überdeckte Bahn, so werden beide, zum Zweck des Durchlaufens, durch möglichst weite Oeffnungen verbunden. Der Verschluss findet durch Schiebetore oder Flügel, die sich ganz an die Wand anlegen lassen, statt.

294.
Bahnkörper
und
Rollschuhe

295.
Umgang.

296.
Verbindung
offener und
überdeckter
Bahnen.

297.
Ueberdeckung.

Für die Ueberdeckung der Rollschlittschuhbahnen ist eine sichtbare Holz- oder Eifenkonstruktion geeignet, die in folcher Weise angeordnet wird, dafs reichlicher Licht- und Luftzutritt gesichert ist. Zu letzterem Zwecke sind Fenster in den Hochwänden, sowie Decken- oder Dachlichter, unter Umständen Glasdächer oder Laterenaufsätze anzuordnen, die alle mit Vorrichtungen zum leichten Oeffnen versehen sein müssen. Für die Benutzung im Winter sind Heizvorrichtungen und künstliche Beleuchtung unentbehrlich.

Beim Entwerfen solcher *Skating-Rink*-Hallen besteht die Hauptaufgabe des Architekten darin, einen möglichst grossen, frei überspannten Raum mit tunlichst geringer Stützfläche zu beschaffen. Dieses Ziel wird in England und Amerika nicht selten durch hölzerne Bohlenbogen, die aus mehreren zusammengeschraubten Lagen von Dielen bestehen und ungefähr in Fußbodenhöhe ansetzen, zu erreichen gesucht.

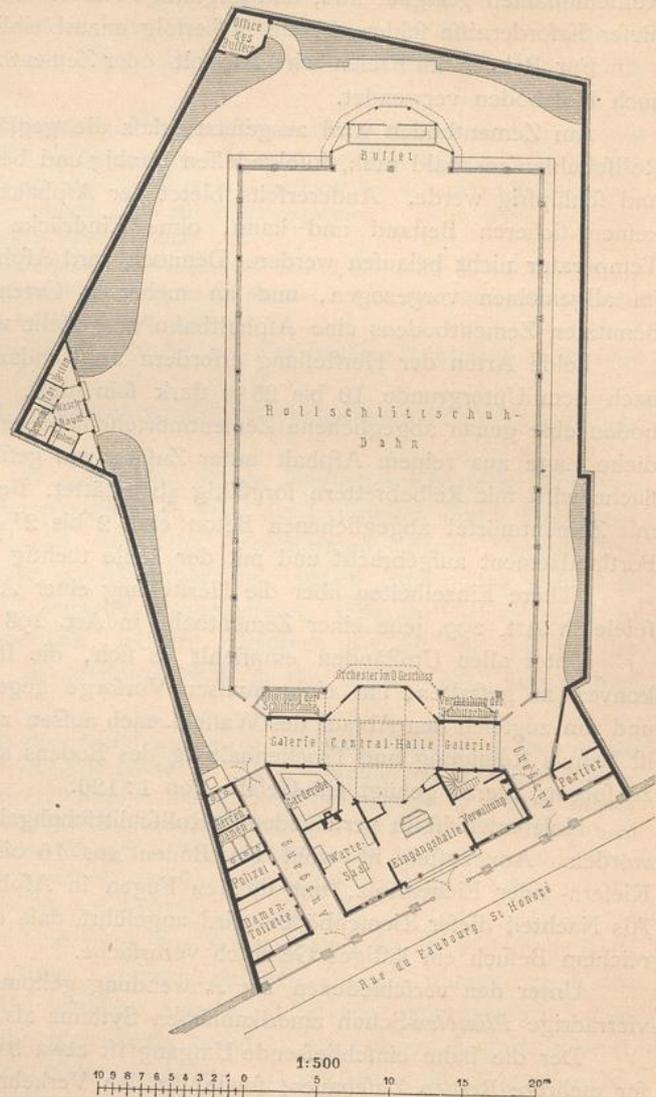
Aufser dem in Fig. 309 dargestellten Dachstuhl dieser Art wird u. a. auf die in der unten bezeichneten Quelle ²⁹²⁾ veröffentlichte *Skating-Rink*-Halle in *Southport-Wintergarden* hingewiesen. Der überdeckte Raum ist 61 m lang und 18 m breit; hieran schliesst sich eine Bahn im Freien von gleicher Ausdehnung. Die Kosten des von *Maxwell & Tuke* erbauten *Rinks* betragen rund 160 000 Mark.

298.
Beispiel
I.

Im Anschluss an diese Darlegungen mögen noch einige Beispiele ausgeführter Rollschlittschuhbahnen mitgeteilt werden.

Ein *Skating-Rink* im Freien ist die in der StraÙe *Faubourg St.-Honore* zu Paris von *Roux & Chatenay* erbaute Anlage (Fig. 305 bis 307 ²⁹³⁾).

Fig. 305.

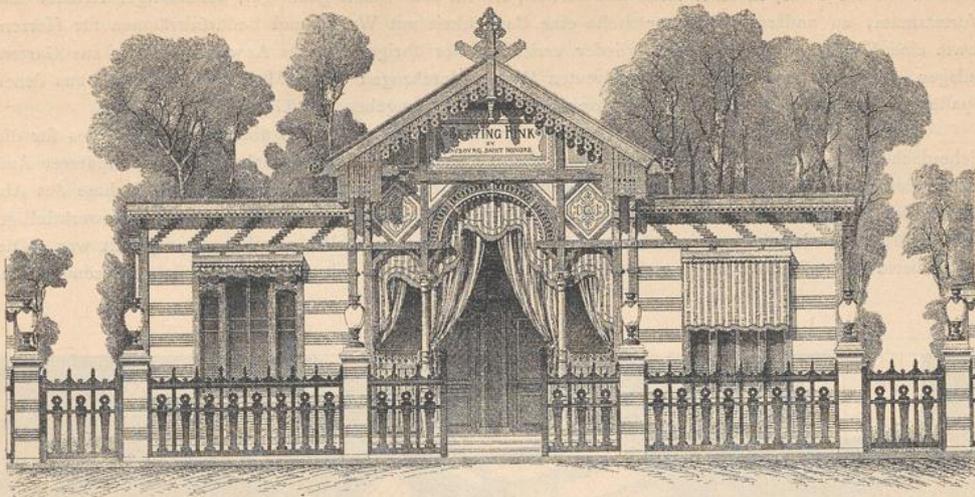


Grundriß zu Fig. 306 ²⁹³⁾.

²⁹²⁾ *Building news*, Bd. 29, S. 696.

²⁹³⁾ Nach (zum Teile *fac.*): WILLIAM & FARGE. *Le recueil d'architecture*. Paris. 5e année, f. 42, 64, 68.

Fig. 306.

Skating-Rink, StraÙe Faubourg St.-Honore zu Paris²⁹³).Ansicht. — $\frac{1}{150}$ w. Gr.

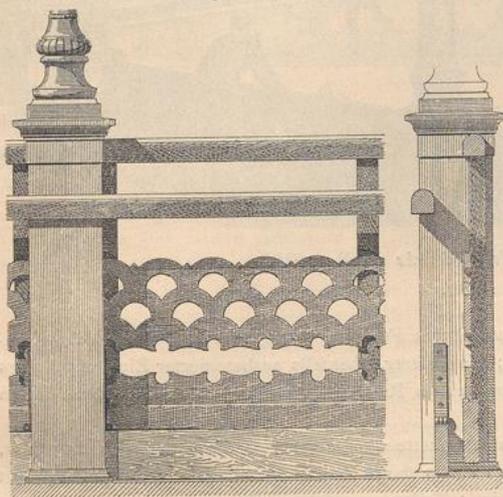
Arch.: Roux & Chatenay.

Die auf einem Grundstück von rund 18^a errichtete Gesamtanlage umfasst: α) die Empfangsgebäude längs der StraÙe, mit Vor- und Nebenraum, Verwaltungsräumen etc.; β) die Rollschlittschuhbahn, und γ) den die letztere umgebenden Garten mit einigen untergeordneten Baulichkeiten im rückwärtigen Teile des Anwesens.

Die Empfangsgebäude, welche, etwas gegen die StraÙenfront zurückgerückt, ihre ganze Länge einnehmen, sind durch zwei als Ausgänge dienende Torwege geteilt. Von den beiden niedrigen Seitenbauten enthält der eine die Wohnung des Torwarts (*Concierge*), der andere Toilettezimmer für Damen, Polizei-Wachstube, Aborte für Damen und Herren, sowie eine im Plane nicht angegebene Apotheke.

Weitaus bedeutender ist das mittlere pavillonartige Gebäude. Durch den Haupteingang in der Achse gelangt man in die offene Eintrittshalle mit Kassenraum und Billettkontrolle; links davon liegen Wartesaal und Kleiderablage, rechts Verwaltungszimmer; hieran schließt sich nach rückwärts die achteckige, mittels Deckenlicht erhellte Zentralhalle, durch die man zum *Skating-Rink* gelangt, sowie die Galerien, die zum Garten führen und welche zur Vermittlung des schiefwinkigen Grundrisses von Vordergebäude und der dahinter liegenden Rollschlittschuhbahn dienen. Letztere ist beinahe 800^{qm} groß und in der noch zu beschreibenden Art und Weise aus Zementbeton hergestellt.

Eine Musikgalerie ist über dem Eingange zur Bahn an drei Seiten des Oktogons zum Teile ausgekragt; zum anderen Teile erstreckt sie sich über die Zentralhalle; eine Nebentreppe führt zu diesem Obergeschofs. Links und rechts vom Eingange zum *Rink* sind zwei überdachte Räume angeordnet; der eine dient zur Aufbewahrung und zur Verteilung der Rollschuhe (siehe Art. 290, S. 247), der andere zu ihrer Reinigung. Am gegenüberliegenden Ende befindet sich ein Büfett von 6^m Länge, das in solcher

Fig. 307²⁹³). $\frac{1}{25}$ w. Gr.

Teile ausgekragt; zum anderen Teile erstreckt sie sich über die Zentralhalle; eine Nebentreppe führt zu diesem Obergeschofs. Links und rechts vom Eingange zum *Rink* sind zwei überdachte Räume angeordnet; der eine dient zur Aufbewahrung und zur Verteilung der Rollschuhe (siehe Art. 290, S. 247), der andere zu ihrer Reinigung. Am gegenüberliegenden Ende befindet sich ein Büfett von 6^m Länge, das in solcher

Weise angeordnet ist, daß sowohl die Teilnehmer als die Zuschauer am Sport leicht bedient werden können. In der Nähe, in einer Ecke des Gartens, ist ein zum Büfett gehöriger, kellerartiger Arbeits- und Vorratsraum, an anderer geeigneter Stelle eine Baulichkeit mit Wasch- und Bedürfnisräumen für Herren, sowie eine Kleiderablage für die Mitglieder errichtet; der übrige Teil des Anwesens besteht aus Gartenanlagen, die von breiten, mit Sand bestreuten Wegen durchzogen sind. Mauern mit Beeten, aus denen Spaliergewächse, Blumen- und Fruchtpflanzen emporranken, umgeben den Garten.

Bei der 1876 erfolgten Ausführung waren weder Bahn noch Garten überdeckt, aber alles für die Ueberdachung beider vorgesehen. Zu diesem Zwecke wurden gußeiserne Schuhe, behufs späterer Aufnahme der Dachpfosten, in den Beton eingelassen, auch die Entwässerungsanlagen für Aufnahme des Abwassers der Dächer vorgesehen. Die Herstellung des Bahnkörpers wurde in folgender Weise bewerkstelligt. Der natürliche Boden bestand aus Dammerde, die an einzelnen Stellen mit Schutt aufgefüllt war. Die abnivellierte Bodenfläche wurde zuerst tüchtig festgestampft, sodann mit einer Anzahl sich kreuzender Ein-

Fig. 308.



Skating-Rink in der Rue Blanche zu Paris²⁹⁴⁾.

Arch.: Ydée.

schnitte (20 cm breit, 15 cm tief) verfehen, so daß quadratische Felder von ungefähr 3,50 m Seitenlänge entstanden. Diese Gräben wurden mit Beton ausgefüllt; ein tieferer, ebenfalls ausbetonierter Einschnitt, rings am Umkreise der Bahn angelegt und nach außen mit einem Rinnstein verfehen, sollte das Durchfließen des Regenwassers unter der Betonsohle befördern.

Auf diese schachbrettartig geordneten Fundamentbankette wurde eine 7 cm dicke Betonschicht gelegt, gestampft und genau wagrecht abgeglichen, darauf eine 3 cm starke Zementmörtellage aufgetragen und mit der Kelle geglättet. Die ganze Bodenfläche wurde in 4 Teilen ausgeführt; die obere Lage von Zementmörtel mußte indes, da die Bahn nach kurzem Gebrauch rauh geworden und der scharfe Sand sich für die Rollschuhe schädlich, für das Laufen hemmend erwies, durch reinen Portlandzement ersetzt werden.

Der schon erwähnte breite Rinnstein ist auf drei Seiten des Rinks herumgeführt und zur Aufnahme des Regen- und Gufswassers bestimmt; er hat deshalb gegen die Strafe zu Gefälle und, vor der Ein-

²⁹⁴⁾ Fakf.-Repr. nach: *La semaine des constr.* 1876-77, S. 425.

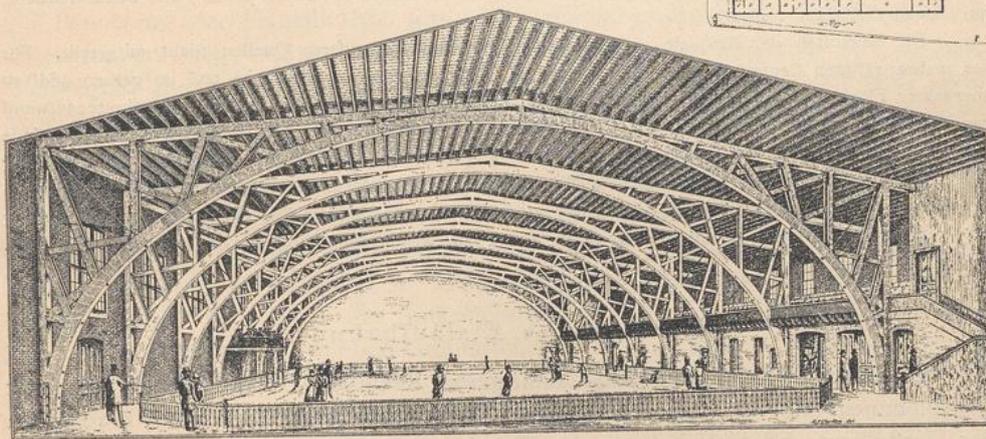
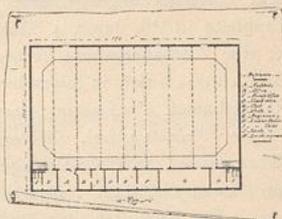
mündung in die gusseisernen Straßsenentwässerungsröhre, an jeder Seite der Bahn einen Schlammkasten erhalten. Der Rinnstein ist durch Dielen abgedeckt, die eine Art Bankett um die Rollbahn bilden und an dem zwischen dieser und dem Garten errichteten Zaun befestigt sind. Letzterer, nach Fig. 307 gestaltet, hat einen doppelten Handgriff: den einen 1,20 m hoch für die Rollschlittschuhfahrer, den anderen 1,00 m hoch für die Zuschauer. Für ersteren ist zum Schutz gegen Anprall nach der inneren Seite ein starkes Fußbrett angebracht, das, behufs raschen Durchlaufes von Wasserströmen, um eine Achse drehbar ist. Brüstung und alles, was dazu gehört, sind nicht in den Betonboden eingelassen, sondern an hölzernen Pfosten befestigt, welche die Gaslaternen tragen.

Fig. 306 gibt ein Bild von der äußeren Erscheinung der Gebäudegruppe an der Straße *Faubourg St.-Honoré*. Die in Fachwerk und Putz hergestellte Fassade zeigt das Rahmenwerk der in Naturton mit Oelfarbe angestrichenen Hölzer; die Fasen, einzelne Felder und ausgechnittene Teile sind durch lebhaftere Farben, die glatten Putzflächen durch Streifen von Backsteinmauerwerk gehoben.

Fig. 309.

Skating-Rink zu Detroit²⁹⁵).

Arch.: Brown.



Von einem anderen *Skating-Rink* in einer geschlossenen Halle, die auf den Bauplätzen des ehemaligen *Collège Chaptal*, *Rue Blanche* in Paris unter der Leitung von *Ydée* erbaut und im Januar 1877 eröffnet wurde, gibt Fig. 308²⁹⁴) ein Bild.

Der Gestalt der Baustelle entsprechend, hat das Gebäude die E-Form erhalten. An jedem der beiden Enden des langen Armes in der *Rue Blanche* und *Rue de Clichy* sind die Eingänge mit Billettkontrolle, Kleiderablage, Schlittschuhraum etc., an der *Rue Blanche* außerdem noch die Verwaltungsräume, Zimmer für den Arzt, für Polizeiwache etc. angeordnet.

Der für die Bahn vorbehaltene Teil ist rechtwinkelig gebrochen und besteht aus dem Querarm von 28,80 × 14,40 m und dem größeren Teile des langen Armes von 67,20 × 17,00 m, hat also eine Gesamtlänge von rund 96 m bei 1482 qm Bodenfläche. Die Bahn besteht aus Beton von 20 cm Dicke, worauf ein Zementmörtelauftrag und über diesem eine Schicht von ganz reinem Asphalt mit gut durchgeworfenem Flusssand aufgebracht ist. Die sorgfältig abgeglichenen, noch warme Asphaltbahn wurde sodann mit Schieferpulver eingefeibt, welches nach der Erstarrung des Bodens geglättet wurde. Die in solcher Weise hergestellte Bahn soll sich vortrefflich bewährt haben, die Abnutzung kaum merklich gewesen sein.

Der *Rink* ist von einem 30 cm über der Bahn erhöhten Umgang von 3,30 m Breite umgeben; an diesen schließen sich Logen, die von einem dahinter gelegenen Gange, durch den sie von der Rückwand getrennt werden, zugänglich sind. Die Musikergalerie ist, wie die Abbildung zeigt, in passender Weise an der Kreuzungsstelle in halber Höhe der Säulen angebracht.

Der Bau ist in der Hauptsache aus Eisen in einfachen, wirksamen Formen hergestellt und zeigt ein

²⁹⁵) Fakf.-Repr. nach: *American architect*, Bd. 17, S. 67.

gebrochenes, auf gußeisernen Säulen und Bogen ruhendes Dach, im Scheitel 15,40 m hoch. Im ganzen sind 110 Säulen vorhanden, die infolge der schlechten Beschaffenheit des Bodens sämtlich auf Brunnenpfählen aus Beton von 4,50 m bis 9,00 m Tiefe und 1,40 m Seitenlänge gegründet wurden.

Reichlicher Zutritt von Licht und Luft wird durch Dachlichter geliefert. Eine Bar, welche die ganze Breite des Rinks einnimmt, sowie ein Café im Hintergrund der Bogenhalle des kleineren Kreuzungsarmes vervollständigen die Einrichtung. Die Baukosten betragen rund 680000 Mark (= 850000 Franken).

300.
Beispiel
III.

Als weiteres Beispiel einer ebenfalls überdachten, weit gesprengten Rollschlittschuhbahn wird eine Abbildung des in Detroit (im Staate Michigan) 1884 von Brown erbauten *Roller-Skating-Rink* (Fig. 309²⁹⁵) mitgeteilt.

Zur Erklärung der in der vorstehenden Abbildung veranschaulichten inneren Ansicht des Gebäudes ist zu bemerken, daß die Halle einschließlicb Umgang 53,30 m Länge bei 30,50 m Breite hat und mittels acht hölzerner Bogengespärre in Zwischenräumen von 6,60 m Achsenweite überspannt ist. An der einen Langseite ist die durch 4 Säulchen getragene Musikergalerie angebracht; an der gegenüberliegenden Seite ist eine Zuschauergalerie, ferner zu ebener Erde auf die ganze Länge der Halle eine Anzahl Nebenräume, sämtlich 6,60 m tief, in folgender Reihenfolge angeordnet: Bedürfnisräume für Herren *J* (*Gentlemen's toilette*), Rauchzimmer *K* (*Smoking room*), Eintrittshalle *A* (*Vestibule*), jenseits dieser zwei Geschäftszimmer *B*, *C* (*Office; Private office*), Kleiderablagerraum *D* (*Cloak room*), Klubzimmer *E* (*Club room*), Rollschuhzimmer *F* (*Skate room*), Saal für Anfänger *G* (*Beginners' room*), Damenzimmer *H* (*Ladies' parlor*) und Bedürfnisräume für Damen *I* (*Ladies' toilette*).

301.
Baukosten
einiger
ausgeführter
Anlagen.

Die Baukosten der Beispiele in Art. 298 u. 300 sind in unseren Quellen nicht mitgeteilt. Für den mehrerwähnten *Central-Skating-Rink* in Berlin, der, mit 4000 qm Lauffläche und im ganzen 4840 qm überbauter Fläche, wohl die größte Anlage dieser Art ist, gibt v. Knobloch einen Gesamtkostenaufwand von 450000 Mark oder rund 100 Mark für das Quadr.-Meter an und berechnet für das eigentliche Gebäude der Rollschlittschuhbahn das Quadr.-Meter zu rund 325 Mark. — Die *Skating-Rink*-Halle in Heidelberg (32 × 21 m, im First 12 m, an der Traufe 6 m hoch, ganz aus Holzfachwerk²⁹⁶) kostete, einschließlicb Herstellung der Asphaltbahn, 10000 Mark; die innere Einrichtung der Halle, Wasserleitung, Anschaffung der Rollschuhe etc. beanspruchte weitere 5000 Mark; dies ergibt für das Quadr.-Meter rund 150, bezw. 225 Mark.

3) Künstliche Eislaufbahnen.

302.
Vorkommen.

Die Anlage von Bahnen aus künstlichem Kristalleis ist bisher nur vereinzelt vorgekommen und fast immer von kurzer Dauer gewesen, da einestils die Kosten der Herstellung und Unterhaltung der Eisbahn während der heißen Jahreszeit ziemlich beträchtlich sind, anderenteils die Benutzung eine beschränkte war. Deshalb sind künstliche Eislaufbahnen hauptsächlich als Gelegenheitsbauten bei Ausstellungen und als Bestandteile großer Vergnügungstätten zur Anwendung gelangt, und erst während des letzten Jahrzehnts hat man in größeren Städten neue Anlagen dieser Art geschaffen, die rasch in Aufschwung gekommen sind und länger dauernden Bestand zu haben scheinen.

303.
Bauliche
Anlage.

Die bauliche Anlage einer künstlichen Eisbahn besteht im wesentlichen aus zwei Teilen:

- a) aus einem Raume zur Aufnahme der Maschinen und sonstigen Vorrichtungen und
- β) aus einer Halle, worin sich die eigentliche Eisbahn befindet.

Die Flächeninhalte der feither geschaffenen künstlichen Eisbahnen schwanken zwischen 533 (Frankfurt a. M.) und 2200 qm (Washington).

Die Aufgabe der Herstellung von künstlichen Eisbahnen, und insbesondere ihr bautechnischer Teil, Anlage und Einrichtung der für solche Zwecke am besten ge-

²⁹⁶) Siehe: HAARMANN's Zeitschr. f. Bauhdw. 1880, S. 58.