

## Gebäude und Plätze für den Sport.

Dipl.-Ing. Rud. Christiani.

Seit einer Reihe von Jahren herrscht in Hamburg ein reges Sportsleben, das sich, besonders in den letzten Jahren, so vielseitig und umfangreich wie nur in wenigen Städten gestaltet hat. In jedem Sportszweige hat Hamburg eine Anzahl von Vereinen, die sich in einer sehr blühenden, stets vorwärtsschreitenden Entwicklung befinden.

Dies gilt nicht allein für den Sport, der die Entwicklung, Stärkung und Verschönerung des menschlichen Körpers zum ausschließlichen Ziel hat, wie Athleten- und Turnsport, Segel-, Ruder-, Eis-, Fecht-, Fußball-, Tennis- und Hockeysport, sondern auch für den Sport, der gleichzeitig bezweckt, Pferde und Maschinen in ihrer schönsten und neuesten Entwicklung zu verwerten, wie Reit- und Rennsport, Automobil- und Radsfahrtsport, Segel- und Luftfahrtsport usw.

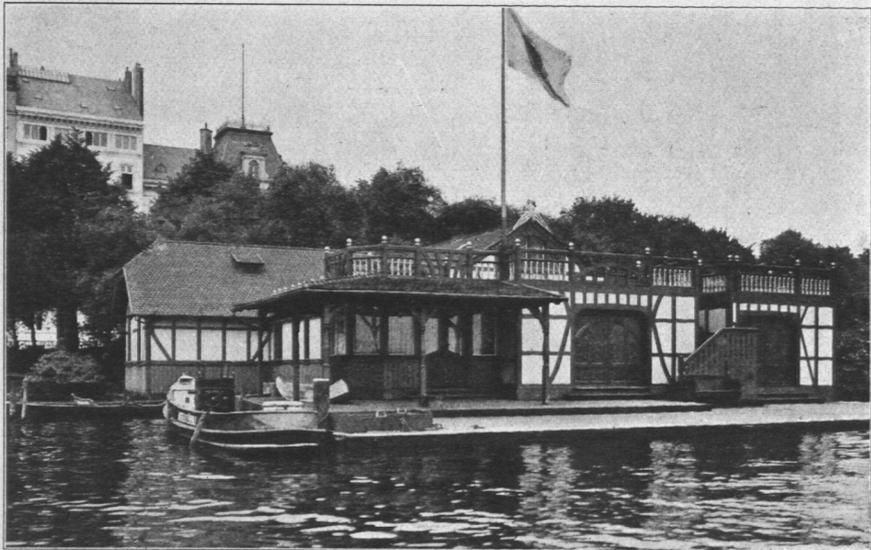


Abb. 1226. Bootshaus des Hamburger Ruder-Clubs.

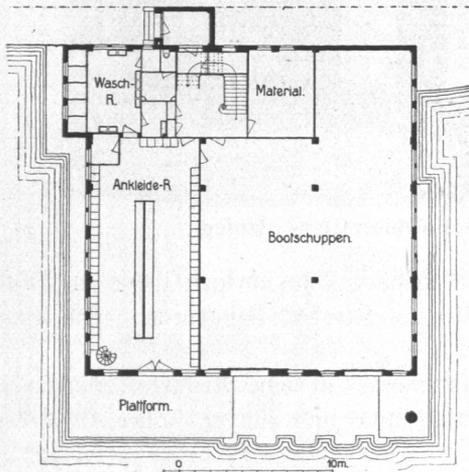
Die Mehrzahl der Vereine besitzt eigene Häuser und Plätze. Bei der großen Zahl von Gebäuden und Plätzen, die für die genannten Zwecke geschaffen wurden, ist es nur möglich, einige besonders bezeichnende Beispiele zu erläutern und im Bilde wiederzugeben.

Alstersport. Die Lage des Alsterbeckens in der Stadtmitte bietet eine außergewöhnliche Gelegenheit zur Entwicklung des Wassersports, die denn auch in reichem Maße sowohl von den Segel- und Rudervereinen, als auch von den Bootsvermietern und vielen privaten Bootsbesitzern ausgenutzt wird. Die an sich reizvolle Wasserfläche erhält durch das auf ihr sich abspielende Leben eine besonders wirkungsvolle Belebung.

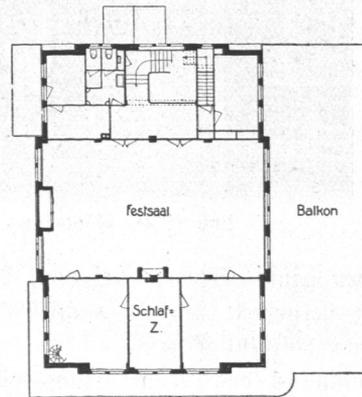
Die Bootshäuser sind über den Alsterrand zerstreut. An dem westlichen Alsterufer liegt das im Jahre 1901/02 durch den Architekten Hugo Groothoff, B. D. A., erbaute und im Jahre 1911 erweiterte Bootshaus des Hamburger Ruder-Clubs. (Abb. 1226.) Die Baukosten betragen 30000 Mark, die der späteren Erweiterung 12000 Mark.

Das Bootshaus des Germania-Ruder-Clubs (Abb. 1227) liegt am östlichen Alsterufer neben dem Uhlenhorster Fährhaus. Es wurde 1911/12 durch die Architekten J. G. Rambag und W. Jollaffe, B. D. A., als Ersatz für ein älteres hölzernes Haus aus Stein erbaut.

Das Gebäude enthält im Untergeschoß (Abb. 1228) außer den üblichen Nebenräumen einen 21 m langen Aufbewahrungsraum für die 19 bis 20 m langen Rennboote (Achter) und einen 15 m langen Raum für die etwa 14 m langen Vierer, außerdem einen Ankleideraum mit anschließendem Wasch- und Duscheraum, in dem sich fünf Brausebäder befinden. Im Ankleideraum hat jedes tätige Mitglied einen Kleiderschrank zur Aufbewahrung der Sportanzüge. Für



Erdgeschoß.



Obergeschoß.

Abb. 1227 bis 1229. Bootshaus des Germania-Ruder-Clubs.

abgewordene Anzüge ist ein besonderer Trockenraum vorhanden. Das Obergeschoß (Abb. 1229) enthält außer den Kleiderablagen und Aborten einen Festsaal für Vereinsfestlichkeiten, ein Sitzungszimmer sowie verschiedene Zimmer, in denen während der Übungen ungefähr 15 Betten für Mitglieder untergebracht werden können. Der Festsaal (Abb. 1230) hat eine gewölbte Holzdecke und enthält einen großen doppeltürigen Panzerschrank zur Aufbewahrung der gewonnenen wertvollen Rennpreise. Da das Gebäude hauptsächlich im Sommer benutzt wird,

ist von einer Heizungsanlage abgesehen, für Ausnahmefälle sind ein Gaskamin im Festsaal und einige Gasöfen in den Zimmern vorhanden. Auch der Trockenraum wird mit Gas geheizt. Die Baukosten haben, ohne Einrichtungsgegenstände und die Architektenvergütung, 70000 Mark betragen.

An Stelle eines kleinen, im Laufe der Jahre baufällig gewordenen Bootshauses an der Alster, Ecke Lombardswall, wurde im Winter 1904/05 unter Führung des Norddeutschen Regatta-Vereins ein neues Bootshaus durch den Architekten Ernst P. Dorn errichtet. (Abb. 1231 und 1232.)

In ihm finden drei Rudervereine, „Allemannia“, „Rosmos“ und „Hamburger Ruder-Verein“, mit ihren Booten, Ankleide- und Gesellschaftsräumen Unterkunft. Außerdem hat der „Norddeutsche Regatta-Verein“ im Mittelbau des Hauses seine Verwaltungs-, Les- und Vorstandsräume sowie einen geräumigen Versammlungsaal usw. Das Haus ist auf Pfählen gegründet

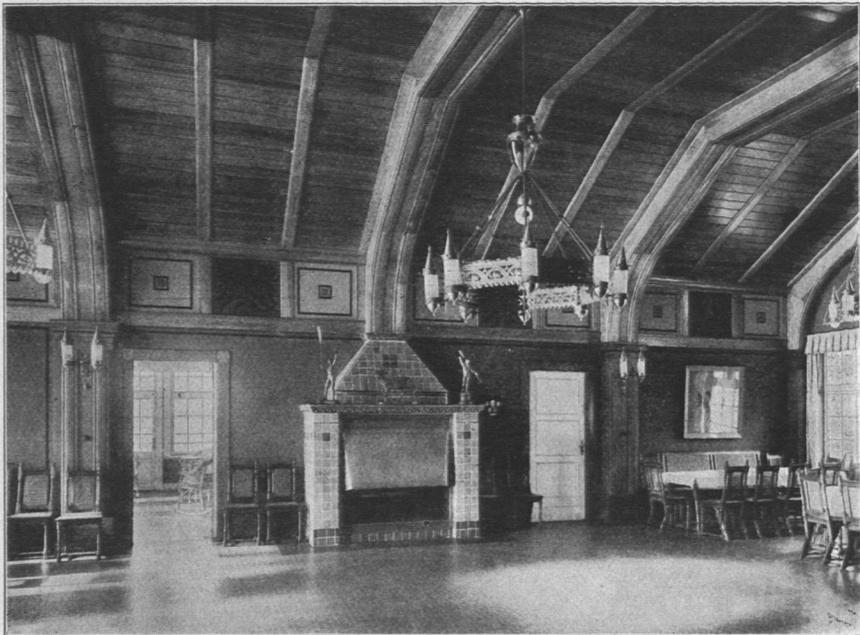


Abb. 1230. Bootshaus des Germania-Ruder-Clubs, Festsaal.

und hat einen gemauerten Sockel von Bochhorner Klinkern, im übrigen ist es aus Holz mit Holzwänden hergestellt und teils als Ziegel-, teils als Kiesdach eingedeckt. Die Baukosten betragen etwa 160000 Mark.

Das Bootshaus des Ruder-Clubs Favorite-Hammonia ist von Architekt Döring erbaut. (Abb. 1233.) Es liegt in der Nähe der Lombardsbrücke und ist im Jahre 1914 erheblich erweitert worden.

Für den Segler-Verein ist von dem Architekten G. H. Grell, B. D. U., das in Abb. 1234 wiedergegebene Bootshaus errichtet.

Eis- und Lawn-Tennis-Sport. Das Vereinshaus des „Eisbahnvereins vor dem Dammtor“ war ursprünglich durch den Architekten Thielen gebaut. Im Jahre 1906 erhielt es seine jetzige Gestalt (Abb. 1235) durch einen umfangreichen An- und Umbau unter Leitung des Architekten Ernst P. Dorn. Das Haus bietet im Sommer Unterkunft für die Besucher der 28 Tennisplätze, der Radfahrbahn und der Hockeyspieler. Im Winter werden die Räume von den Besuchern der künstlichen Eisbahn benutzt. Letztere wird hergestellt, indem etwa zwei Drittel der Tennisplätze bei Frost unter Wasser gesetzt wird.

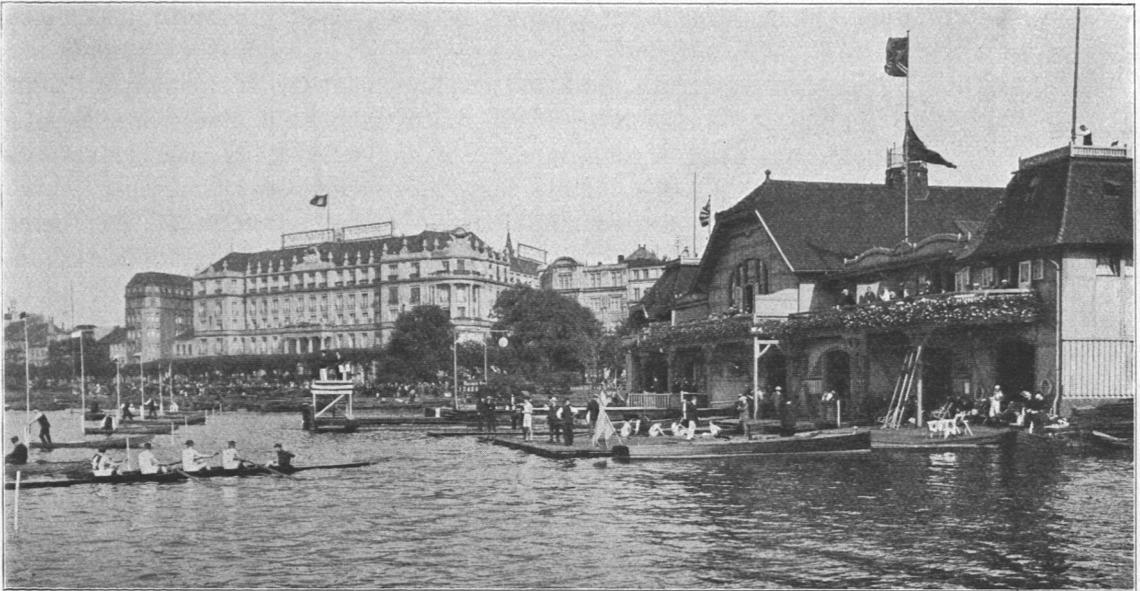


Abb. 1231. Bootshaus des Norddeutschen Regatta-Vereins bei stattfindender Regatta.

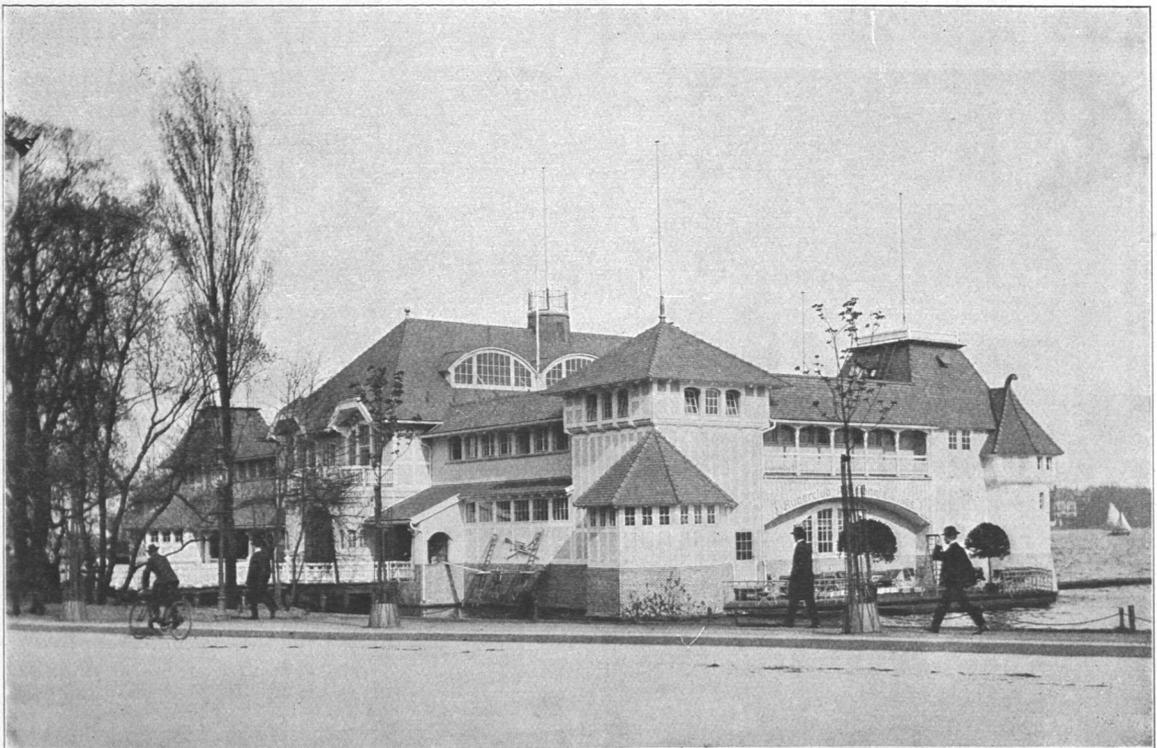


Abb. 1232. Bootshaus des Norddeutschen Regatta-Vereins, Ansicht von der Straße.

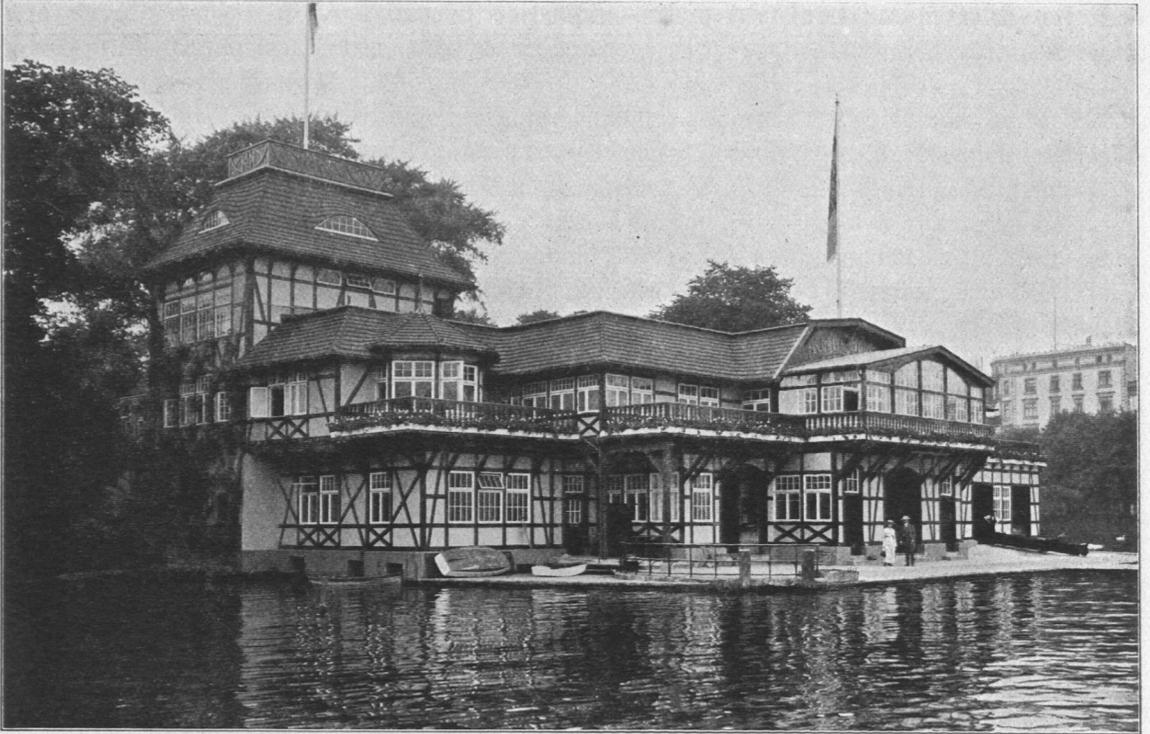


Abb. 1233. Bootshaus des Ruder-Clubs Favorite-Hammonia.



Abb. 1234. Bootshaus des Segler-Vereins.

**Uhlenhorster Eisbahnhaus.** Das Vereinsgebäude (Abb. 1236 bis 1238) wurde im Herbst 1913 für den Eisbahn- und Lawn-Tennis-Verein auf der Uhlenhorst E. W. auf dem vom Staat ermieteten Plage zwischen Hofweg, Heinrich-Herz-Straße und Auerhoffstraße nach den Plänen der Architekten Dipl.-Ing. Erbe und Dipl.-Ing. Schultheß errichtet. Das Gebäude enthält geräumige Versammlungszimmer und einen großen zweigeschossigen Wirtschaftsraum für allgemeinen Besuch mit anschließenden Umkleideräumen für Damen und Herren, ferner eine Schlittschuhhalle, Wirtschafts- und Baderäume und die Wohnung des Inspektors. Für die auf der Uhlenhorst beheimateten Klubs sind für sich abgeschlossene Zimmer und eigene Umkleideräume mit Bädern vorhanden. Vor dem Gebäude bietet eine Terrasse den Besuchern angenehme Sitzgelegenheit und Übersicht über den Platz. Die Baukosten beliefen sich auf rund 72000 Mark.

**Turnhallen.** Die Turnhalle des Hamburg-St.-Pauli-Turnvereins an der Eimsbütteler Straße wurde im Jahre 1901/02 mit einem Kostenaufwand von 240000 Mark durch den Architekten Hugo Groothoff, B. D. U., erbaut.

Das Turnhallengebäude (Abb. 1239 bis 1241) ist 2100 qm groß und ist von einem 10000 qm großen Spielplatz umgeben. Im Keller befinden sich die Sammelheizung und die Nebenräume,

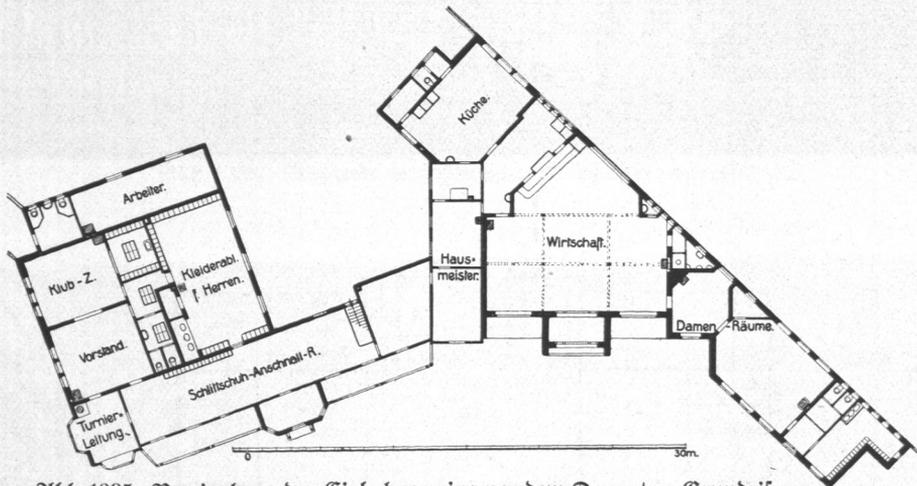


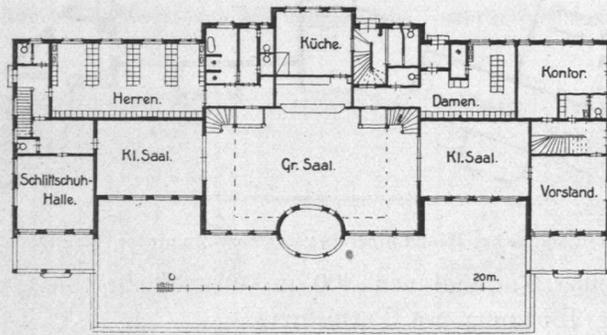
Abb. 1235. Vereinshaus des Eisbahnvereins vor dem Dammtor, Grundriß.

im Obergeschoß ein kleiner Turnsaal von 300 qm Grundfläche, die Damen- und Mädchenkleiderablagen sowie die Wohnung des Turnlehrers.

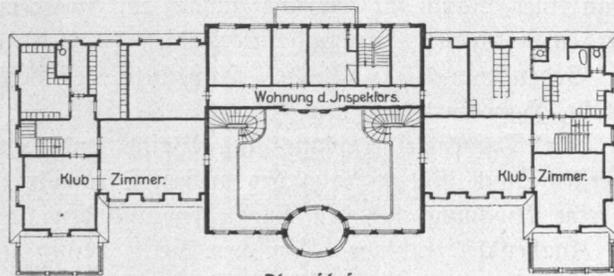
Die Turnhalle des Eimsbütteler Turnverbandes auf der Schlangkreye wurde im Jahre 1909 von den Architekten H. Stövhase und D. Schwarz erbaut. (Abb. 1242 und 1243.)

Das Erdgeschoß (Abb. 1244) enthält einen großen Turnsaal für Herren (38×22 m und 13 m Höhe), anschließend daran einen Raum für Sprungübungen mit weichem Boden (18×9,5 m und 11 m Höhe), ferner einen kleinen Turnsaal für Damen (22×16 m und 9,6 m Höhe), anschließend ein weicher Boden von 3,5 m Breite. Außerdem befinden sich dort Mädchenkleiderablagen, Schreibstube, Hauswartraum usw.

Im ersten Stock ist eine Damenkleiderablage mit Wasch- und Duscheraum sowie das Sitzungszimmer. Vom ersten Stock ist der Rang des großen Turnsaals zugänglich. Im Dachgeschoß befindet sich je eine Wohnung für den Turnlehrer und den Hauswart. Der Keller enthält die Herren- und Knabenkleiderablage. Zwischen diesen beiden liegt der Wasch- und Duscheraum, ferner sind dort die erforderlichen Räume für die Niederdruckdampfheizung und die Warmwasserbereitung. Das Gebäudeinnere ist in einfacher, vornehmer Weise ausgeführt, die Hallendecken sind aus Rabiß, teilweise rauh gepußt und weiß gestrichen. Die Halle (Abb. 1245) besitzt 1,8 m hohe einfache Holztafelung. Das Sitzungszimmer sowie die Vorhalle sind etwas reicher mit Raffettendecken ausgestattet. Die äußeren Mauerflächen sind mit roten Backsteinen



Erdgeschoß.



Obergeschoß.

Abb. 1236 bis 1238. Uhlenhorster Eisbahnhaus.



Abb. 1239. Turnhalle des Hamburg-St. Pauli-Turnvereins.

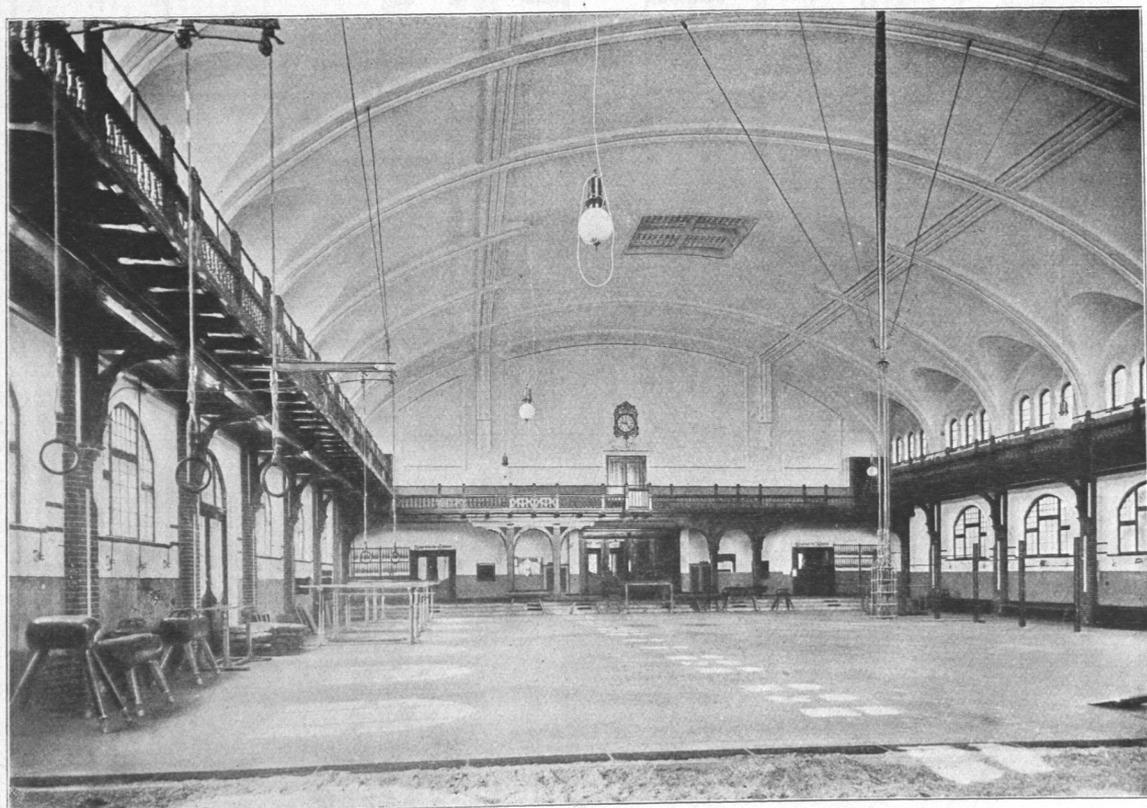


Abb. 1240. Turnhalle des Hamburg-St. Pauli-Turnvereins, Inneres der Halle.

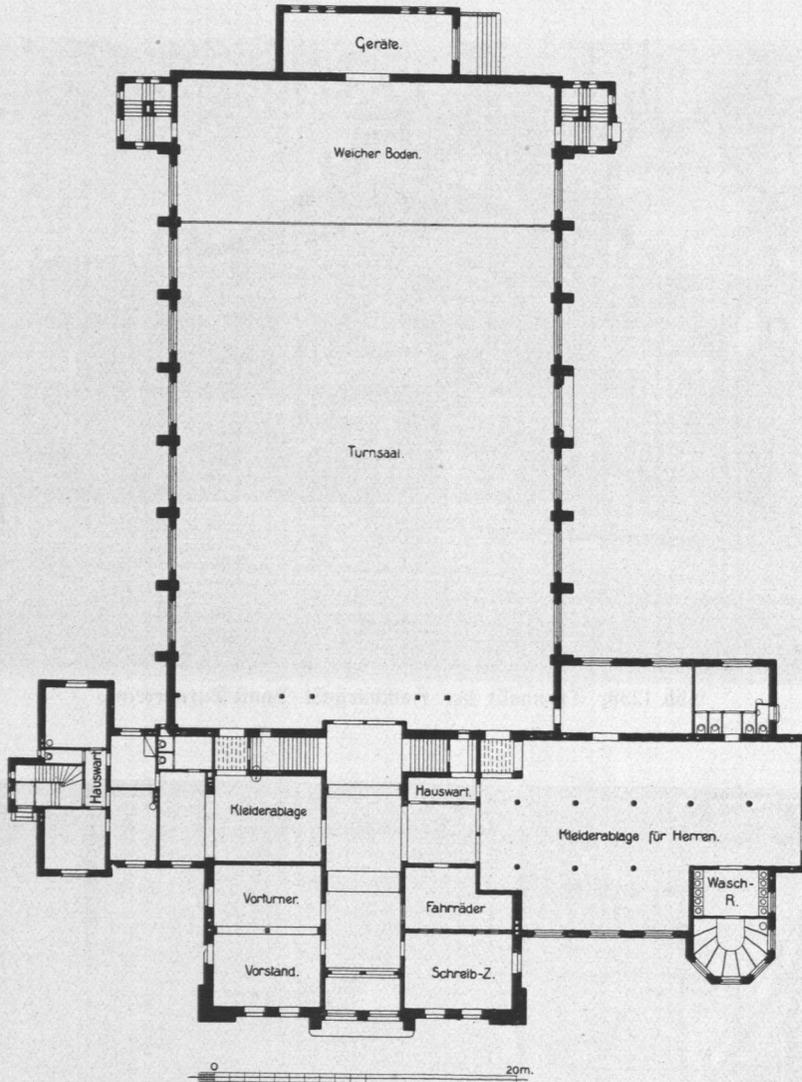


Abb. 1241. Turnhalle des Hamburg-St.-Pauli-Turnvereins, Grundriß.



Abb. 1242. Turnhalle des Eimsbütteler Turnverbandes.

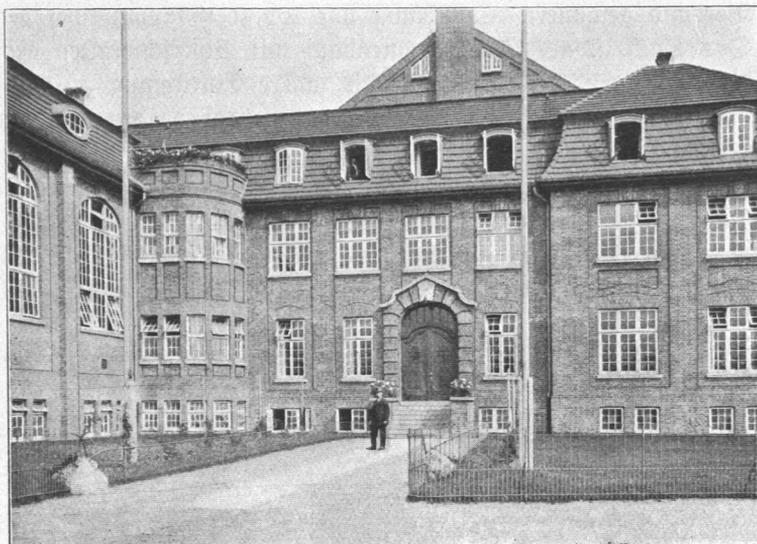
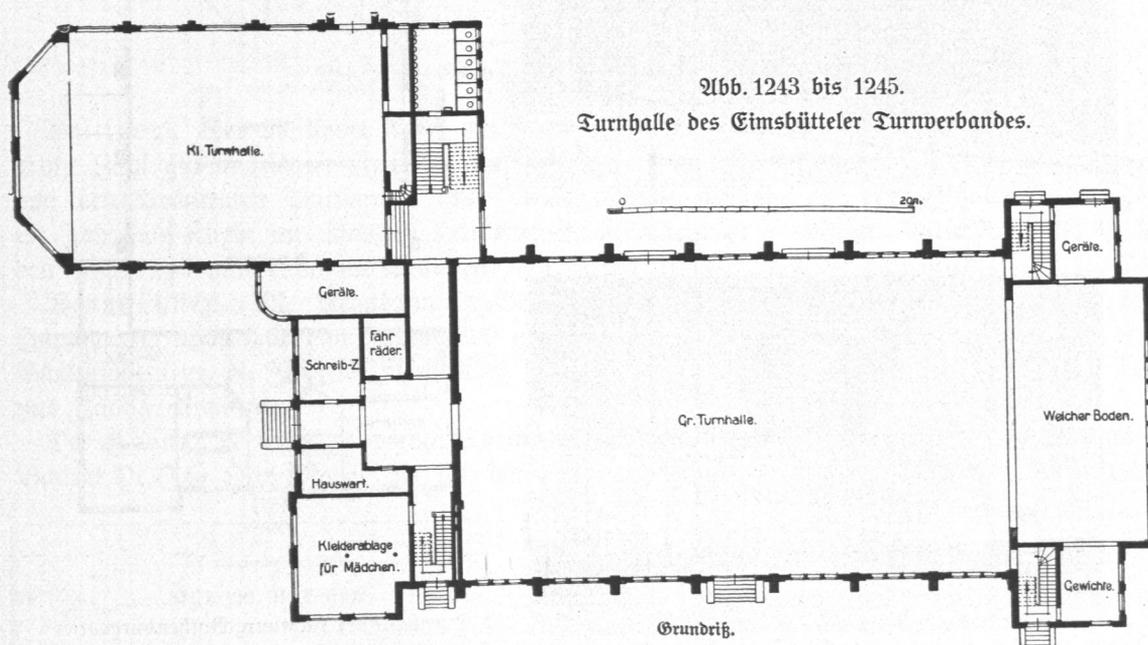


Abb. 1243 bis 1245.  
Turnhalle des Eimsbütteler Turnverbandes.



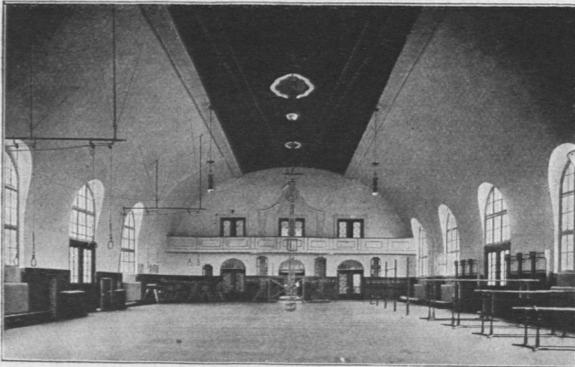
Inneres der Halle.

in holländischem Verband gemauert. Sohlbänke und Spitzverdachung über dem Eingang sind aus Sandstein. Das Dach ist als Doppelkronendach mit Viberschwänzen gedeckt. Die Baukosten betragen 240000 Mark, die Kosten für die innere Einrichtung 35000 Mark.

Die Turnhalle ist durch einen Bogengang mit der nebenliegenden Oberrealschule zu einer Gebäudegruppe vereinigt.

Die Turnhalle des Hamburg-Rothenburgsorter Turnvereins an der verlängerten Markmannstraße wurde im Jahre 1912 von dem Architekten H. Stövhase erbaut. (Abb. 1246.)

Im Erdgeschoß (Abb. 1247) befindet sich der große Turnsaal (Abb. 1248) (29×18 m, Höhe 10 m), anschließend daran der weiche Boden (12×7 m und 8,6 m Höhe). Außerdem



Inneres der Turnhalle.

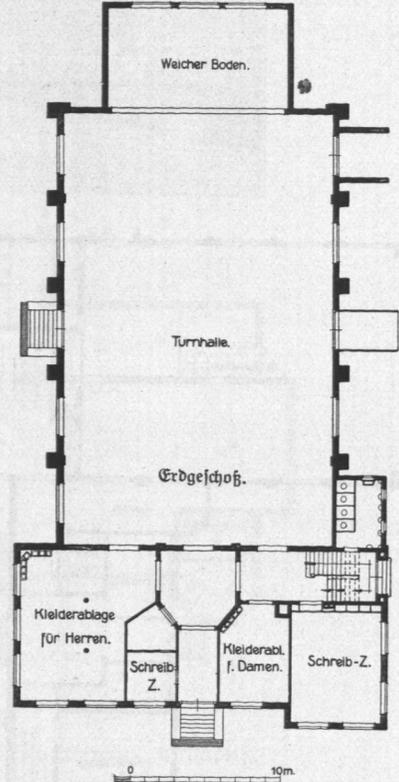


Abb. 1246 bis 1248.

Turnhalle des Hamburg-Rothenburgsorter Turnvereins.

sind dort untergebracht die Herren- und Damenkleiderablage sowie das Sitzungszimmer und der Hauswartraum.

Das Obergeschoß enthält den kleinen Turnsaal (10×14 m und 7 m Höhe) sowie die Turnlehrerwohnung. Im Dachgeschoß befindet sich die Wohnung für den Hauswart. Der Keller enthält die Mädchen- und Knabenkleiderablagen sowie den Raum für die Niederdruckdampfheizung. Die Hallendecken sind in Rabitzputz, teilweise rauh ausgeführt und weiß gestrichen. Die Hallen haben 1,8 m hohe Holztäfelung erhalten. Die äußeren Mauerflächen sind in roten Backsteinen im holländischen Verbands gemauert; das Dach ist mit grauen Pfannen eingedeckt. Die Kosten betragen für den Bau 127000 Mark, für die innere Einrichtung 18000 Mark.

Die Turnhalle ist durch einen Verbindungsgang mit der nebenliegenden Realschule zu einer Gebäudegruppe vereinigt.

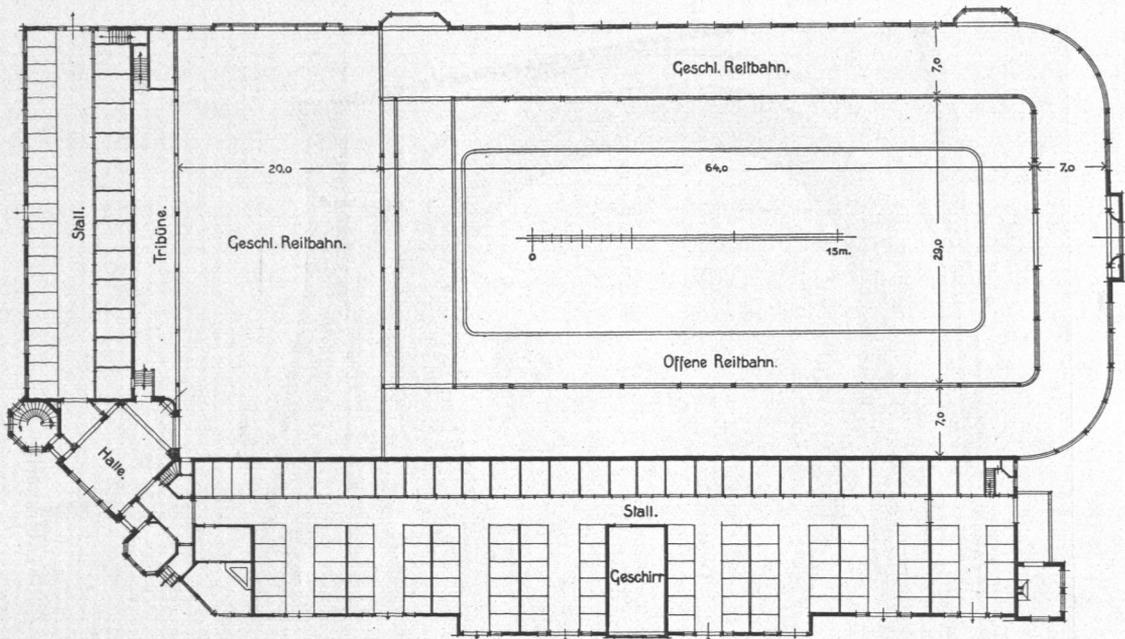


Abb. 1249. Reitbahn-Verein Rotherbaum, Grundriß.

Reitsport. Der Reitsport findet mit jedem Jahre in Hamburg mehr Anhänger, wozu die große Zahl gut angelegter Reitwege viel beiträgt. Von den verschiedenen Reitbahnen ist das von den Architekten Puttfarcken und Janda erbaute Gelände auf dem Staatsbesitz an der St.-Johannis-Kirche im Stadtteil Harvestehude besonders zu erwähnen. Diese Reitbahn ist in den Abb. 1249 und 1250 im Grundriß und in der Vogelperspektive dargestellt.

Krennbahnen. Die Rennbahn in Groß-Borstel (Abb. 1251 und 1252) wurde durch den Hamburger Sport-Club im Jahre 1890 angelegt. Die Anlagen des „Geläufes“ sind von dem Garteningenieur R. Jürgens ausgeführt, die Baulichkeiten von den Architekten Puttfarcken und Janda entworfen.

Der Horner Rennplatz verdankt seine erneute Gesamtanlage dem verstorbenen Geheimen Baurat Dr.-Ing. Otto March, der sich dafür aussprach, den technischen Betrieb der Rennen im

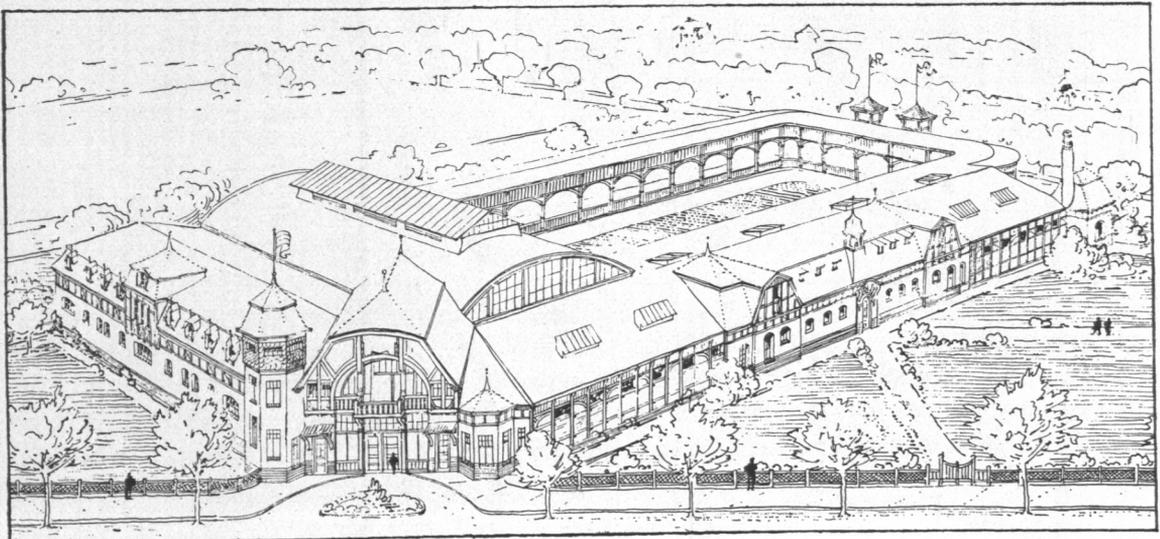


Abb. 1250. Reitbahn-Verein Rotherbaum, Vogelperspektive.

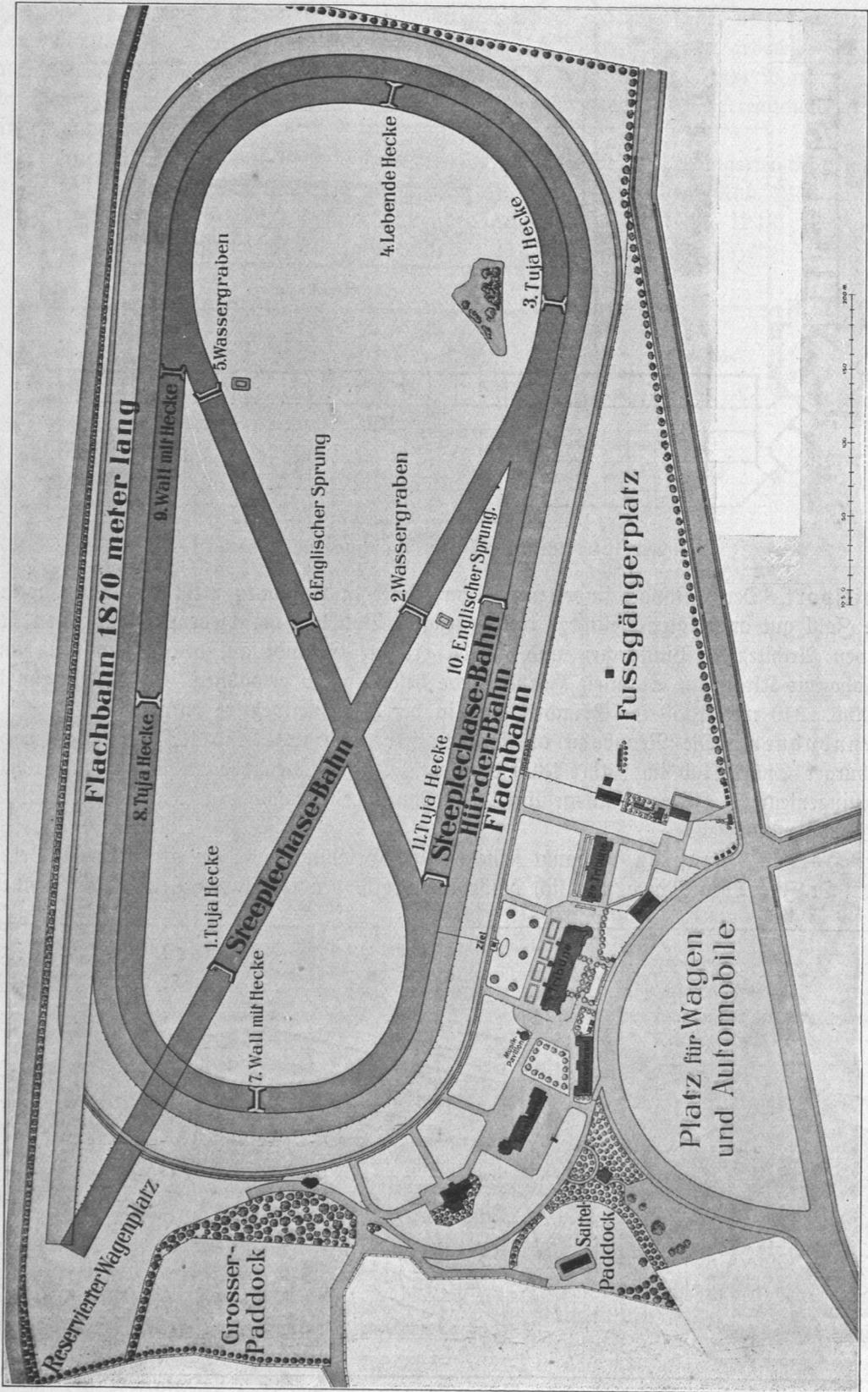


Abb. 1251. Rennbahn des Hamburger Sport-Club in Groß-Borfel, Grundriss.



Abb. 1252. Tribüne der Rennbahn in Groß-Borsfel.

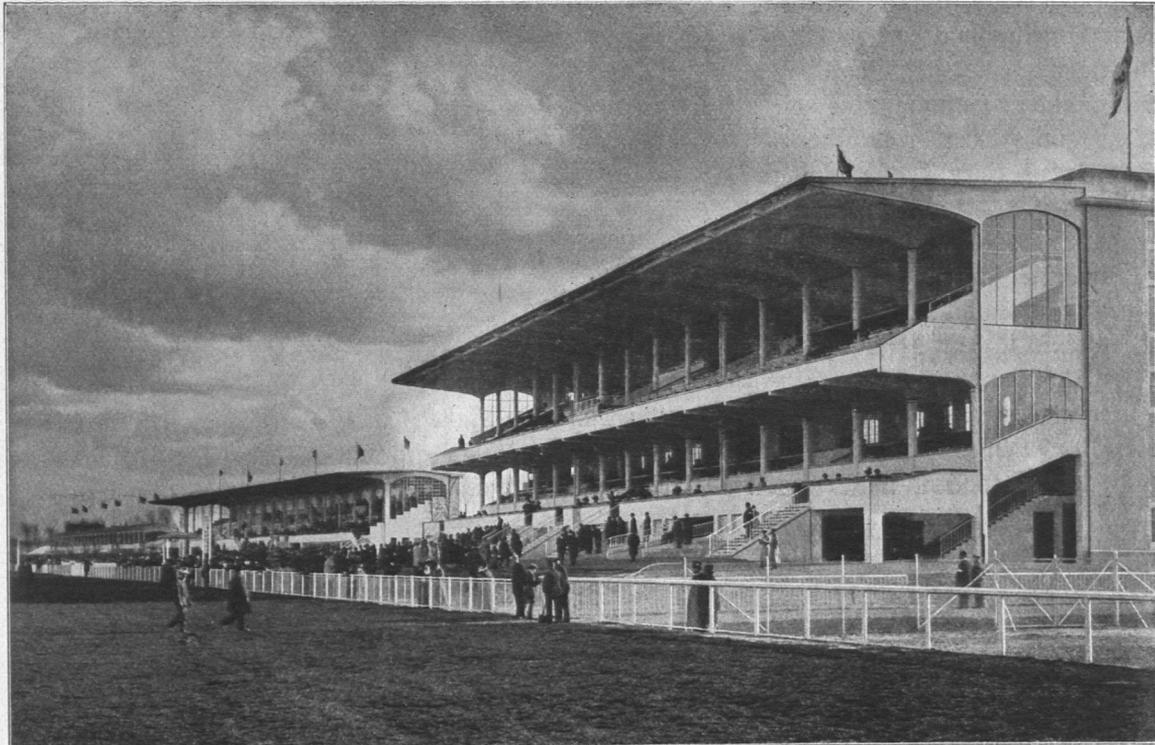


Abb. 1253. Tribünen des Horner Rennplatzes.

Innern der Geläufe zu belassen. Nach dem Entwurf und unter Leitung von March sind ausgeführt die beiden großen Tribünen ganz aus Eisenbeton sowie der Wiederaufbau der dritten Tribüne aus Holz. Abb. 1253 zeigt eine photographische Aufnahme der ersten Tribüne; sie ist zweistöckig ausgeführt worden, um möglichst viele Zuschauer nahe dem Ziel unterbringen zu können. Die im Innern der Geläufe befindlichen Gebäude des technischen Betriebes sind vom Oberingenieur Stein in Köln bearbeitet.

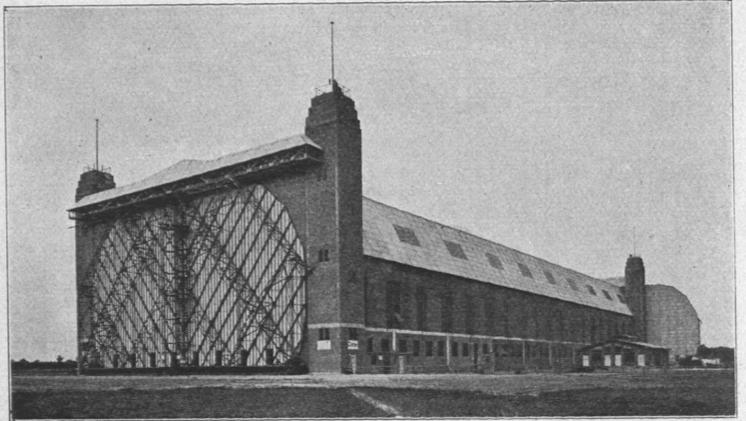


Abb. 1254. Luftschiffhalle in Fuhlsbüttel.

Luftschiffahrt. Bereits im Jahre 1910 hat in den hierbei beteiligten Kreisen der Gedanke der Errichtung einer Luftschiffhalle in Hamburg feste Form angenommen. Starke Unterstützung fand diese Bestrebung durch Graf Zeppelin, der einen Luftschiffhafen in Hamburg, als Stützpunkt für seine Versuchsfahrten über dem Wasser und als Ausgangspunkt der beabsichtigten Polarfahrt, erstrebte. Der hamburgische Staat bekundete durch Überlassung des geeigneten Geländes im Vorort Groß-Borstel (Fuhlsbüttel) sowie durch Gewährung eines großen Betrags seine Anteilnahme. Ende 1910 bildete sich eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, die die Mittel zum Hallenbau aufbrachte. Auf Grund einer Ausschreibung wurde der Firma H. C. E. Eggers & Co. in Hamburg der Zuschlag erteilt. Die Architektur des Gebäudes ist entworfen von den Architekten H. Distel und A. Grubitz, B. D. U. (Abb. 1254.) Die Längsachse der Halle (Abb. 1255 und 1256) liegt in der Richtung Westsüdwest nach Ostnordost, entsprechend den hauptsächlichsten und stärksten Windrichtungen. Die Halle hat 160 m Länge, 45 m Breite und 30 m Höhe. Es können zwei Luftschiffe gleichzeitig untergebracht werden. Die Gründungen sind aus Eisenbeton und ruhen zum Teil auf Pfahlrammungen. Diese Arbeiten waren mit

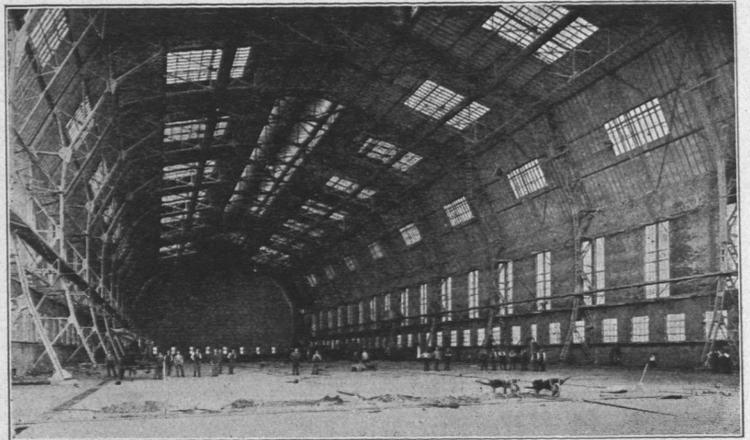


Abb. 1255. Luftschiffhalle in Fuhlsbüttel.

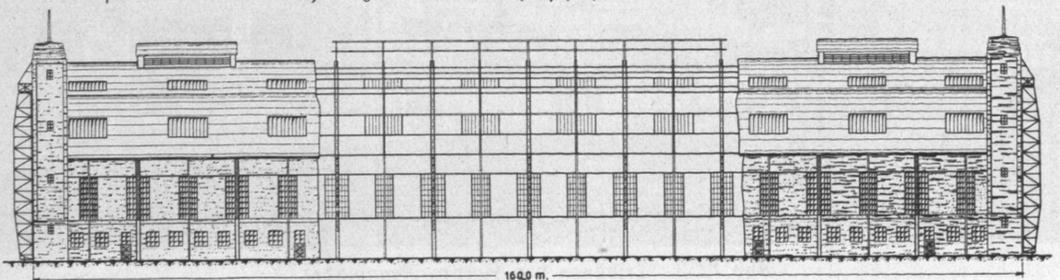


Abb. 1256. Luftschiffhalle in Fuhlsbüttel, Längsschnitt.

großen Schwierigkeiten verbunden, da der Untergrund aus gummiartigem, sandigem Ton besteht. Der Eisenbau wurde von der Firma H. C. E. Eggers & Co., G. m. b. H., entworfen und ausgeführt.

Die elf Hauptbinder (Abb. 1257) stehen in Abständen von 15,9 m. Es sind beiderseitig eingepannte Bogen ohne Gelenke von 51 m Breite und 32 m Firsthöhe. Sie sind verbunden durch zwei in der oberen Dachfläche liegende senkrechte und vier an beiden Binderfüßen liegende wagerechte Gitterträger. Auf diesen sitzt in der Mitte des Bundfeldes je ein Zwischenbinder, und je zwei Hauptbinder sind zu einem standfesten Teil verbunden. Die Verbände der Endfelder sind stärker, da sie den Winddruck auf die Giebel aufnehmen müssen. Die Umfassungswände sind auf 6 m Höhe vom Fußboden als kräftige, 22 cm starke Betonwand ausgebildet. Die Betonierung geschah über Jute, der Baustoff ist unverputzt. Die Wand darüber ist 11 cm stark, das Fachwerkmauerwerk ist mit Bandedisen bewehrt. Das Äußere ist als Rohbau mit weißen Fugen behandelt. Das Dach ist nach Vorschrift des Bauherrn mit Eternitplatten von 1,22 auf 2,44 m Größe und 6 mm Stärke eingedeckt. Die Dachplatten liegen an den Enden auf Belageisensparren. Die Ecktürme wurden auf Wunsch der Zeppelin-Gesellschaft nachträglich erhöht, um einen besseren Ausguck zu gewähren. Dem gleichen Zwecke dient die Plattform auf der Mitte des Daches. An beiden Giebeln sind zweiteilige Schiebetore (Abb. 1258) mit Handantrieb angeordnet. Die Größe der Flügel beträgt 25 m Breite und 26 m Höhe, das Gewicht 60 t. Das Gerippe aus Eisenschwerk ist an der Innenseite wie beim Dach mit Eternitplatten bekleidet. Das Tor läuft auf einer am Fußboden liegenden Schiene auf zwei Rollen. Seitliche Führungsgerüste wurden durch eine besondere Art der Anordnung unnötig. Zum Öffnen eines jeden Flügels sind zwei Mann erforderlich. Bei 15 kg Winddruck auf das Quadratmeter kann der Flügel in etwa 8 bis 10 Minuten geöffnet werden. Die Halle wurde im Jahre 1912 in Betrieb genommen.

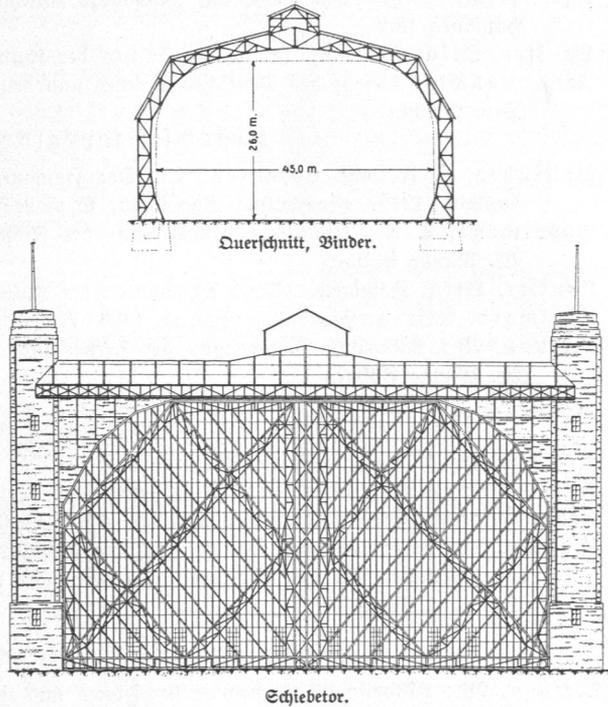


Abb. 1257 und 1258. Luftschiffhalle in Fuhlsbüttel.