

GEBÄUDE FÜR ERHOLUNGS-, BEHERBERGUNGS- UND VEREINS- ZWECKE.

6. Abschnitt.

Baulichkeiten für den Sport.

I. Kapitel.

Reit- und Rennbahnen.

VON ROBERT REINHARDT.

a) Reitbahnen.

Unter Reitbahnen sind mehr oder weniger alle zum ausschließlichen Zweck des Reitens hergerichteten Anlagen und Räume zu verstehen: Reitwege in Parkanlagen, offene Reitbahnen, bedeckte Reitbahnen oder Reithäuser, im weiteren Sinne selbst die Rennbahnen.

Die Reitwege liegen ausserhalb des Rahmens baulicher Anlagen und bezwecken, sei es für die Benutzung Einzelner, sei es zu allgemeinem Gebrauch, dem Reiter Gelegenheit zu geben, sein Pferd auf gutem Reitboden zu tummeln. Solche Reitwege sind namentlich in nächster Nähe grosser Städte für Reiter sehr erwünscht; dieselben erhalten eine Unterlage von Steinschlag mit starkem Kies und Sandauffschüttung. Zum Schutz des Reiters und des Bodens gegen die Sonne ist eine fettliche Bepflanzung der Reitwege erwünscht.

454.
Reitwege.

Die offenen Reitbahnen sind einfach von mehr oder weniger hohen Schranken umgebene Plätze von meist rechteckiger Grundform, und es ist nur darauf zu sehen, dass das Terrain möglichst horizontal und ähnlich dem der Reitwege hergestellt wird.

455.
Offene
Reitbahnen.

Auch diese offenen Reitbahnen sind somit keine baulichen Anlagen; sie sind aber sehr oft in mehr oder weniger inniger Verbindung mit solchen. Sie bezwecken dasselbe, wie die bedeckten Reitbahnen oder Reithäuser, und sind theils ein wohlfeiler Ersatz für letztere oder nur eine Ergänzung derselben, als Sommerbahnen.

Beide, die offenen und bedeckten Reitbahnen, dienen entweder zur Pferdedressur oder zu Unterrichtszwecken im Reiten, und man findet daher solche Reitbahnen in der Regel in Verbindung mit Pferdezüchtereien, mit fürstlichen Marfställen³⁴⁵⁾, mit Casernen³⁴⁶⁾, mit militärischen oder privaten Reitschulen.

Bedeckte Reitbahnen oder Reithäuser sind aus dem Bedürfnis entstanden, in jeder Jahreszeit und bei jeder Witterung und Tageszeit eine zur Dressur der Pferde oder zum Unterricht im Reiten geeignete Bahn zu haben. Nur in be-

456.
Bedeckte
Reitbahnen.

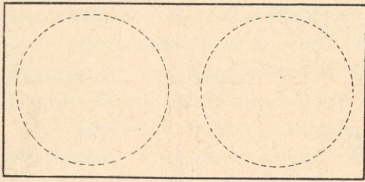
³⁴⁵⁾ Siehe den vorhergehenden Halbband dieses »Handbuches«, Abth. III, Abfchn. 1, A, Kap. 2, b: Gestüte und Marfstall-Gebäude.

³⁴⁶⁾ Siehe Theil IV, Halbband 7 (Abth. VII, Abfchn. 3: Gebäude für die Zwecke der Militär-Verwaltung.)

decken und ringsum abgescloffenen Reitbahnen ist es möglich, den Boden bei großer Kälte vor dem Einfrieren zu schützen, so daß also die Bahn in ununterbrochener Benutzung bleiben kann. Im geschlossenen und bedeckten Raume wird auch die Aufmerksamkeit von Pferd und Reiter durch die Umgebung weniger abgelenkt, und beide sind darin vor Regen, Wind und Sonne geschützt.

Die Grundform beinahe aller Reithäuser ist ein lang gestrecktes Rechteck, dessen Langseite zwei- bis dreimal so groß ist, als die Breite. Die Abmessung der letzteren ist mehr oder weniger beschränkt durch die Nothwendigkeit, den Raum mit einer frei tragenden Bedachung zu versehen, da Unterstützungen ausgeglossen sind, während in der Längenausdehnung constructive Einschränkungen nicht vorhanden sind. Das Verhältniß der Bahnlänge zur Breite wird aber zum Theile durch den Gebrauch bedingt.

Fig. 351.



Um in einer Bahn mit zwei Abtheilungen auf dem sog. Zirkel reiten zu können, muß dieselbe etwas länger sein, als die doppelte Breite, damit man noch den nöthigen Spielraum und Abstand der beiden auf dem Zirkel reitenden Parteien halten kann (Fig. 351).

Was das absolute Breitenmaß betrifft, so kann es sich hier nur um eine Minimalbegrenzung handeln, unter welche herunter zu gehen nicht statthaft ist. Eine Reitbahn in rechteckiger Grundform soll selbst für den Gebrauch eines einzelnen Reiters noch eine lichte Breite von wenigstens 12^m haben, wenn die Dressur junger Pferde nicht nachtheilig auf den Gliederbau einwirken soll. Für solche Bahnen, wo zum Theile in Abtheilungen geritten wird, ist eine lichte Breite von wenigstens 16 bis 18^m erforderlich.

Soll aber für den Einzelgebrauch eine noch brauchbare Bahn in kleineren Dimensionen, als den angegebenen hergestellt werden, so ist es vortheilhafter, dieselbe in Kreisform oder in Form eines Polygons zu erbauen, wo ein Durchmesser von 10 bis 12^m immer noch Dienste leisten kann, ohne dem Pferde nachtheilig zu werden.

Um auf die Erfordernisse und die Construction einer guten Reitbahn überzugehen, so ist zunächst, von den möglichst großen Dimensionen abgesehen, für einen geeigneten Boden Sorge zu tragen.

Die Bahn muß horizontal sein und erhält eine starke Steinvorlage, auf welcher eine Aufschüttung aus Sand, mit Sägemehl gemischt, von ca. 25^{cm} Höhe zu liegen kommt: Anstatt der Steinvorlage wird auch ein Lehmestrich von 15 bis 20^{cm} Stärke hergestellt, welcher eine weniger hohe Aufschüttung verlangt.

Die Instandhaltung des Bodens wird meist durch eine Bearbeitung mit der Egge bewerkstelligt.

Die Umfassungswände sind am besten massiv auszuführen; doch werden dieselben aus ökonomischen Gründen häufig nur in Fachwerk mit Backstein-Ausmauerung hergestellt.

Die Bahn erhält ringsum an den Umfassungswänden eine Holzbekleidung von etwa 1,75^m Höhe, welcher man eine starke Neigung nach außen giebt, damit die Füße des Reiters immer möglichst frei bleiben. In der Nähe des Hufchlages, bis 50^{cm} über dem Boden, wird diese Verkleidung am besten aus eichenen Dielen hergestellt, darüber von starken, gehobelten Brettern, welche nach oben durch ein eichenes Gefimsbrett abzuschließen sind.

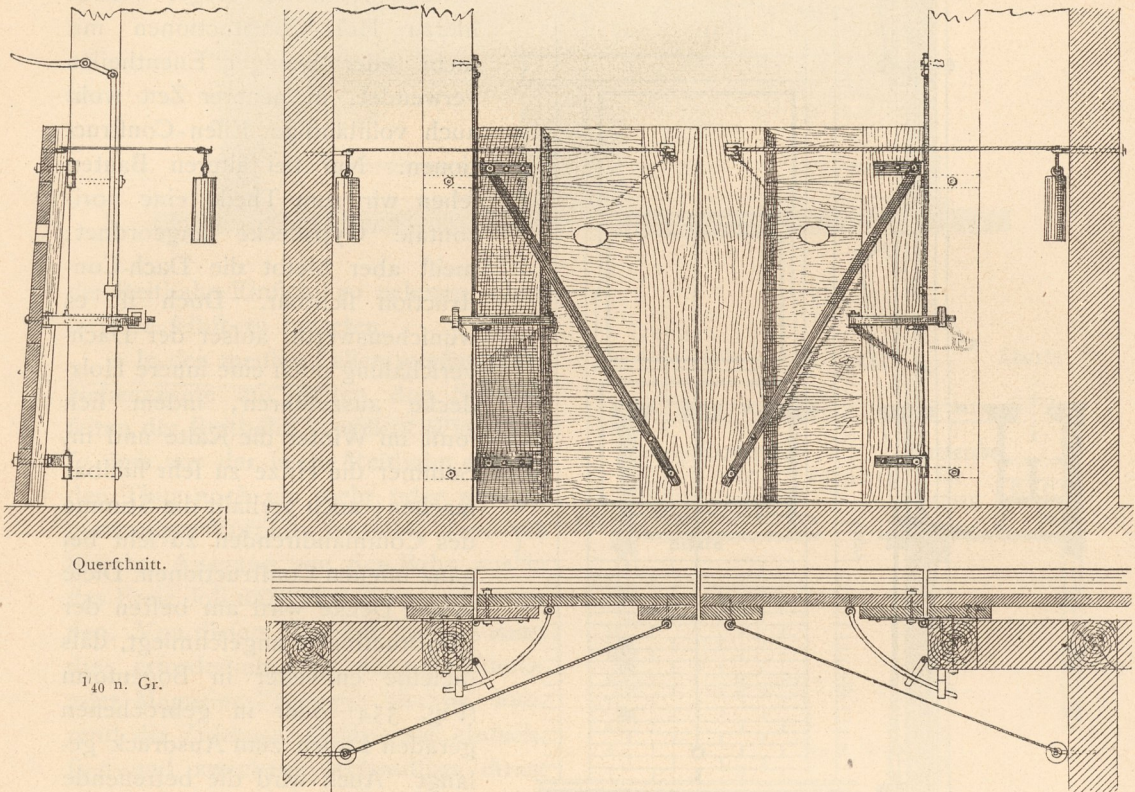
457.
Grundform
und
Dimensionen.

458.
Fußboden.

459.
Umfassungswände
und Thüren.

In die Reitbahn sollen thunlichst wenig Thüren führen, und es müssen dieselben der ringsum führenden Holzbekleidung genau angepaßt sein, so daß, von innen gesehen, die Thür gar nicht zum Ausdruck kommt; denn die Bahn soll dem Pferde keinerlei Beunruhigung einflößen, muß also ringsum möglichst gleichartig behandelt sein. Ferner sollen die unmittelbar in die Bahn führenden Thüren so zum Oeffnen angeordnet sein, daß der Reiter solche vom Pferd aus ohne fremde Beihilfe öffnen kann; auch müssen sich diese Thüren nach außen öffnen. Dies wird, wie Fig. 352

Fig. 352.



Querfchnitt.

1/40 n. Gr.

Außere Ansicht und Grundriß bei geschlossener Thür.

verdeutlicht, durch ein Hebelwerk bewerkstelligt, mittels dessen die auf beiden Seiten der Flügel angebrachten und über Rollen laufenden Gewichte in Thätigkeit gesetzt werden, wodurch die Thürflügel sich von selbst öffnen.

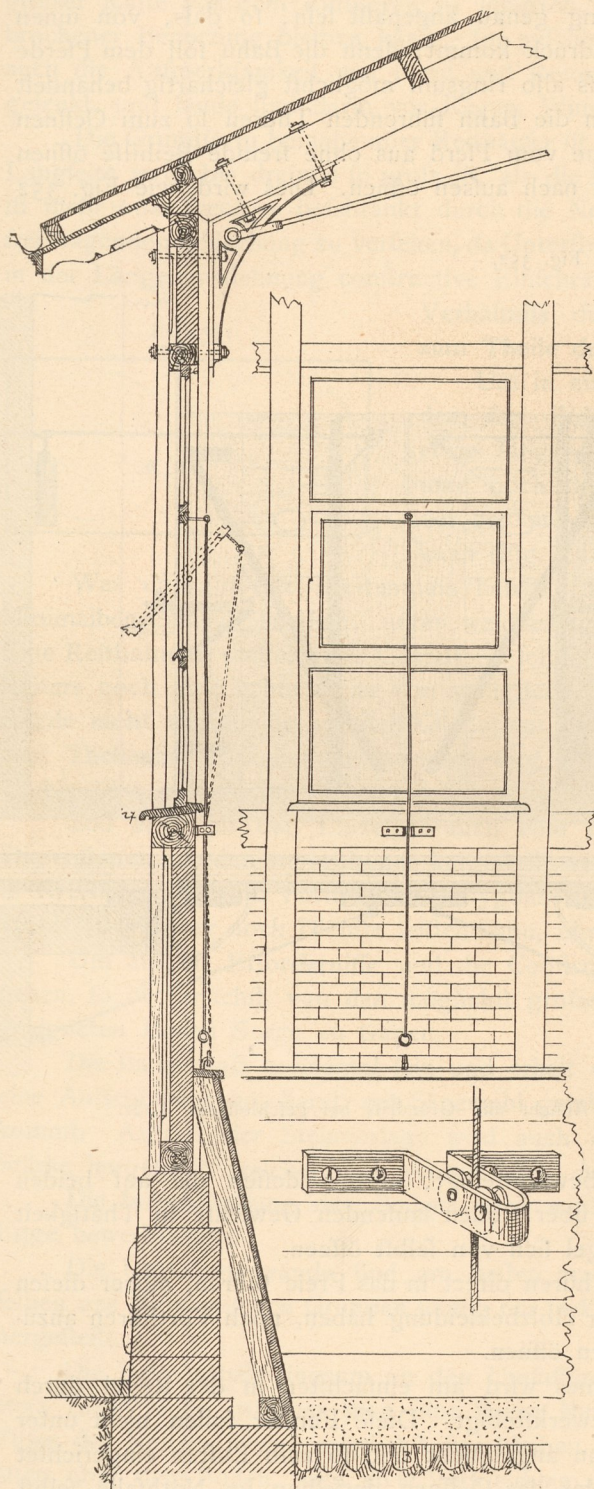
Selbstverständlich sind da, wo Thüren direct in das Freie führen, außer diesen inneren Thüren, die nur die Höhe der Holzbekleidung haben, noch Vorthüren anzubringen, die sich ebenfalls nach außen öffnen.

Die Beleuchtung des Innenraumes wird am einfachsten in der Regel durch Fenster in den Umfassungswänden bewerkstelligt. Diese Fenster sollen nicht unter 4m über dem Fußboden der Reitbahn angebracht und so zum Lüften eingerichtet sein, daß der Reiter auch hier wieder das Oeffnen derselben im Nothfalle selbst beorgen kann, was durch eine Hebelvorrichtung, wie in Fig. 353 angegeben, leicht erreicht werden kann.

460.
Beleuchtung.

46r.
Decke
und
Dach.

Fig. 353.



462.
Nebenräume.

$\frac{1}{40}$ n. Gr.

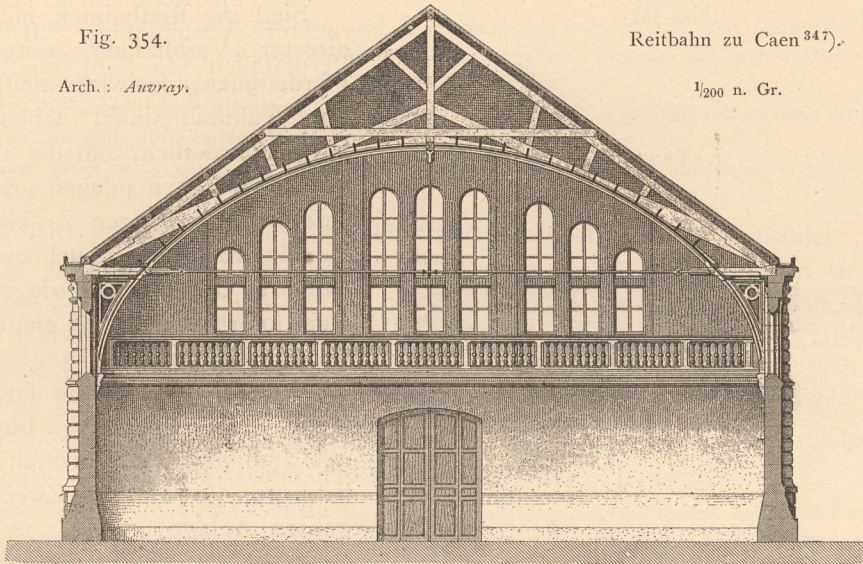
Soll das Reithaus zur Nachtzeit mit Gas beleuchtet werden, so sind seitliche Wandarme zu vermeiden und nur an der Decke Gaskronen anzubringen.

Für den Dachstuhl ist, da in der Bahn selbst keine Unterstützungen angebracht werden können, immer eine frei tragende Construction anzuwenden; in der Regel werden hierzu Holz-Constructionen mit mehr oder weniger Eisenteilen verwendet, in neuerer Zeit wohl auch vollständige Eisen-Constructionen. Nur bei älteren Bauten sehen wir zum Theile eine horizontale Gypsdecke angeordnet; meist aber bleibt die Dach-Construction sichtbar. Doch ist es wünschenswerth, aufser der Dachverschalung noch eine innere Holzdecke auszuführen, indem sich sonst im Winter die Kälte und im Sommer die Hitze zu sehr fühlbar machen; auch verhallt die Stimme des Commandirenden zu sehr bei ganz offenen Constructionen. Diese innere Decke wird am besten der Construction so angeschmiegt, daß dieselbe entweder in Bogenform (Fig. 354) oder in gebrochenen geraden Linien zum Ausdruck gelangt. Auch wird die betreffende Verschalung häufig von ungehobelten Brettern angefertigt, um das Abtropfen des dafelbst niederschlagenden Dunstes, der sich im Winter beim Reiten in größeren Abtheilungen entwickelt, zu verhüten.

Je nach dem Zwecke des Reithauses sind meist verschiedene Nebenräume mit demselben noch in Verbindung zu bringen, vor allem Garderoben und Galerien (Tribunen), um einem mehr oder weniger großen Publicum Gelegenheit zu geben, vom Vorgange in

Fig. 354.

Arch.: Anway.

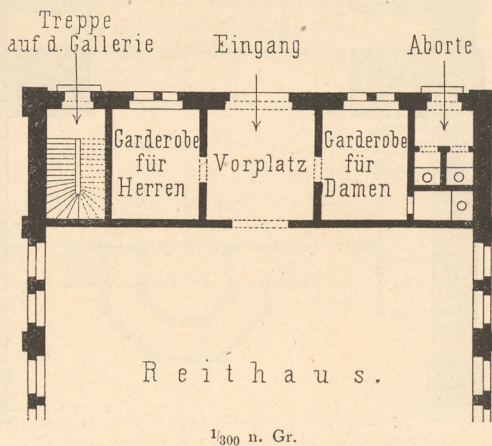
Reitbahn zu Caen³⁴⁷⁾.

1/200 n. Gr.

der Reitbahn Einsicht zu nehmen, ohne letztere selbst zu betreten.

In den meisten Fällen werden diese Nebenräume am besten den Schmalseiten der Reitbahn vorgelegt (Fig. 355), so dafs vor der in die Reitbahn führenden Thür noch ein mehr oder weniger geräumiger Vorplatz entsteht; denn ein directer Ausgang von der Bahn aus in das Freie soll möglichst vermieden werden. Von diesem Vorplatz können dann die erforderlichen Garderobe-Räume oder Magazine Zugänge erhalten, während die Zuschauer-Galerie am einfachsten und zweckentsprechendsten direct über diesen verhältnismässig wenig Höhe erforderlichen Nebenräumen in der ganzen Breite der Bahn angebracht werden. Seltener ist die Anordnung der Tribune an einer Langseite der Reitbahn (Fig. 358) oder einer rings um die Bahn führenden Galerie; letztere Disposition ist am königl. Reithause zu Stuttgart zur Ausführung gebracht und für allfällige grosse Vorstellungen und Festlichkeiten vor einer zahlreichen Gesellschaft sehr geeignet (Fig. 356).

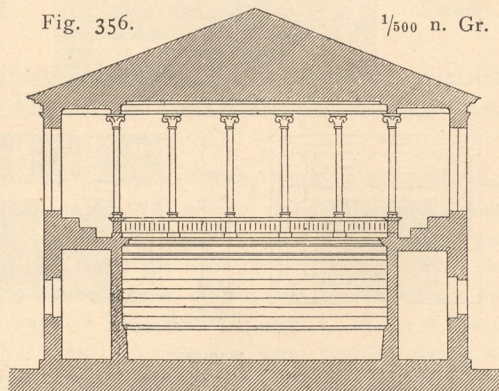
Fig. 355.



1/300 n. Gr.

Fig. 356.

1/500 n. Gr.



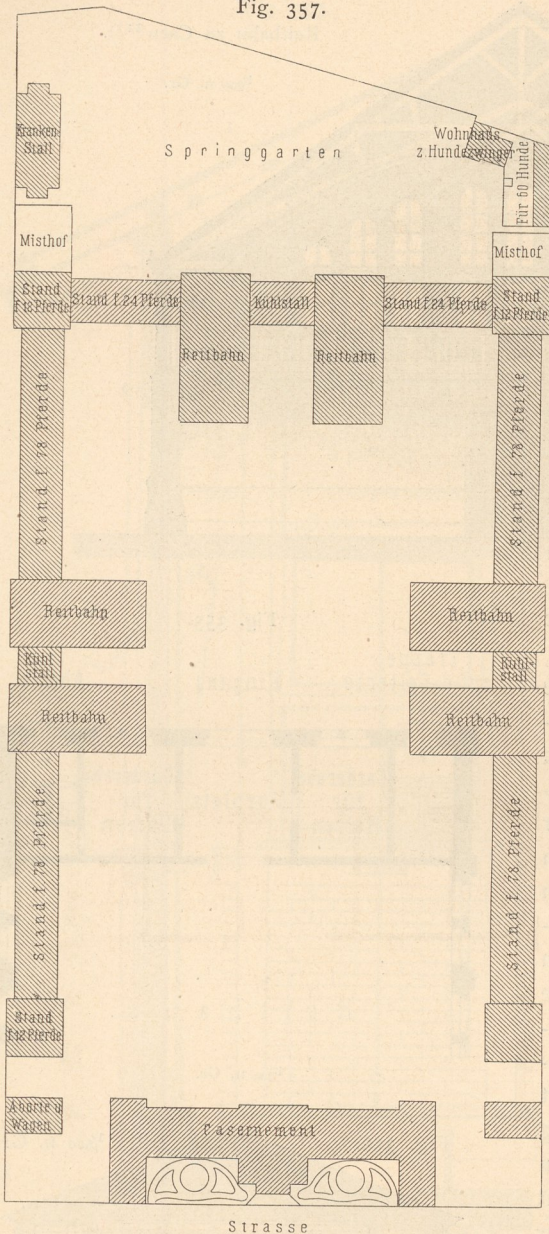
Königl. Reithaus in Stuttgart.

Arch.: Salucci.

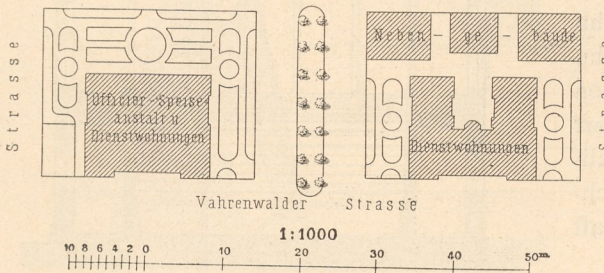
³⁴⁷⁾ Facf.-Repr. nach: *Revue gén. de l'arch.* 1873, S. 101 u. Pl. 29-30.

463.
Stallungen.

Fig. 357.



464.
Militär-
Reit-Institute.



Militär-Reit-Institut zu Hannover ³⁴⁸⁾.

Arch.: Schuifer.

Sind die Reitbahnen nicht in directer Verbindung mit den Pferdeställen, so wird meist ein fog. Kühlstall direct neben der Bahn erforderlich, um die Pferde nach dem Reiten pflegen und vor Erkältungen schützen zu können. Derselbe Raum dient auch zur Aufnahme für diejenigen Pferde, welche nicht sofort in die Bahn eingeführt werden können.

Wie schon erwähnt, sind die Reithäuser meist in Verbindung mit Stallungen und anderen Baulichkeiten, je nach dem Zweck der ganzen Anlage.

Eines der grosartigsten Etablissements dieser Art bildet das auf einem Areal von 6 1/2 ha erbaute grosse militärische Reit-Institut zu Hannover (Fig. 357 ³⁴⁸⁾.

Dasselbe umfasst im Wesentlichen dreierlei Baulichkeiten:

- 1) zwei Wohngebäude für Officiere nebst Casino;
- 2) eine Caferne für die Mannschaften, nebst Dienstwohnungen für die Unterbeamten, und
- 3) Stallungen nebst Reitbahnen.

Daran reihen sich noch verschiedene Nebengebäude, Schmiede, Krankenstall etc. und die ganz getrennt von diesem Gebäude-Complex liegende Villa des Chefs vom Reit-Institut.

In dem einen der unter 1 angeführten Gebäude befinden sich Familienwohnungen für zwei Directoren und zwei Rittmeister, in dem anderen Casino-Räume und Wohnungen für 14 unverheirathete Officiere.

Die Caferne ist für 100 Mann und 108 Unterofficiere eingerichtet. In den Stallungen und Hofräumen ist eine Trennung der Unterofficier- und Officier-Reitfchule durchgeführt. Die Ställe, für 408 Pferde eingerichtet, sind dreifchiffig, mit Kreuzgewölben überspannt. Mit den Pferdeställen stehen, unter Einschaltung von Kühlställen, welche besonders im Interesse der auswärts wohnenden Officiere angelegt sind, die Reit-

³⁴⁸⁾ Nach: Zeitschr. d. Arch.- u. Ing.-Ver. zu Hannover 1878, S. 309 u. Bl. 147.

hallen in Verbindung, welche 17,5 m breit und 35,0, bezw. 39,8 m lang sind. Das Dachgerüst derselben, nach *Polonceau'schem* System, ist aus den schon früher angegebenen Gründen mit rauhen Dielen verwechselt, und die Ventilation wird hier durch einige Firsflaternen bewirkt.

Die Stallungen nebst Reithallen und Cafernen schliessen einen grossen rechteckigen Hof ein, der zu offenen Reitbahnen verwertet ist.

Der ganze Bau, welcher ca. 8 Millionen Backsteine und 1500 cbm Sandsteine erforderte, kostete ca. 2 600 000 Mark.

Außer den vielen, nur militärischen Zwecken dienenden Reithäusern, welche meist in Verbindung mit Stallungen und Cafernen angelegt sind, finden wir in jeder grösseren Stadt private Reitschulen, wieder in Verbindung mit Ställen, Remisen, Futterräumen etc. — Anlagen, die gegenüber den grossen staatlichen Etablissements meist von bescheideneren Abmessungen sind.

Als Beispiel einer eleganteren Anlage dieser Art diene das durch Fig. 358³⁴⁹⁾ im Grundriss veranschaulichte, von *Fouquiau* für die Familie eines reichen Gutsbesitzers erbaute Reithaus auf der Insel *Grand-Fatte*.

Das Gebäude ist in Fachwerk mit Backstein-Ausmauerung ausgeführt; eine hohe Stützmauer schützt dasselbe gegen Ueberflchwemmungen. Die Reitbahn ist 24,64 m lang und 11,25 m breit; in dem einen Annex sind neben dem Vestibule zwei Salons und eine Wagen-Remise, im Gefchofs darüber noch einige Zimmer untergebracht; der andere Annex enthält die Stallung mit 6 *Boxes*, einer Gefchirrkammer und einer Kammer für die Stallwärter, darüber Schlafstuben für das Dienst-Personal. Die Wartung der Pferde, die Reinigung der Wagen etc. geschieht unter dem an der einen Langseite der Reithalle angebrachten Vordach; an der entgegengesetzten Langseite ist eine Zuschauer-Tribüne angeordnet, die sich nach außen hin zu einem Balcon erweitert.

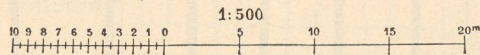
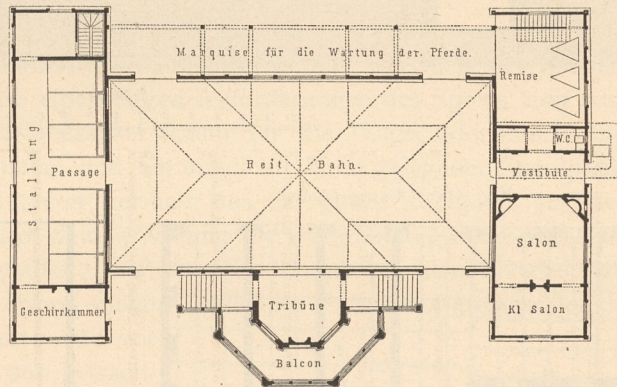
Ein anderes hier einzu-reihendes Gebäude, welches hauptsächlich dem Reitunterricht dient und auch dadurch noch bemerkenswerth ist, dass der beschränkten Raumverhältnisse wegen die eigentliche Reitbahn in einem Obergefchofs untergebracht werden musste, ist die durch Fig. 359 bis 361³⁵⁰⁾ dargestellte, von *Ambrosius* erbaute Reithalle von *B. Roth Söhne* zu Frankfurt a. M.

Die im Obergefchofs gelegene, 30 m lange, 15 m breite und 8,7 m hohe Reitbahn ist durch eine chauffirte und überdachte Rampe mit $\frac{1}{5}$ Steigung zugänglich gemacht; sie wird durch Deckenlicht erhellt und durch Jaloufien in den Deckenöffnungen gelüftet; am Abend dienen 2 *Siemens'sche* Brenner und 20 Gasflammen zur Beleuchtung. Die Wände sind auf 2 m Höhe mit einer entsprechend geneigten Bekleidung aus 45 mm starkem Kiefernholz versehen. Der Fußboden wird durch eine vom Mauerwerk der Umfassungswände ifolirte Träger-Construction mit eingepannten Beton-Gewölben von 1,4 bis 1,7 m Spannweite, 12 cm Scheitelfärke und 17 cm Stichhöhe gebildet. Auf den Gewölben lagert zunächst eine 30 cm hohe, gestampfte Lettenfchicht und auf dieser eine 10 cm starke Schicht Sägemehl.

In der Mitte der einen Langseite schliesst sich an die Reithalle ein nach derselben geöffneter Salon

465.
Privat-
Reitschulen.

Fig. 358.



Reitbahn auf der Insel *Grand-Fatte*³⁴⁹⁾.

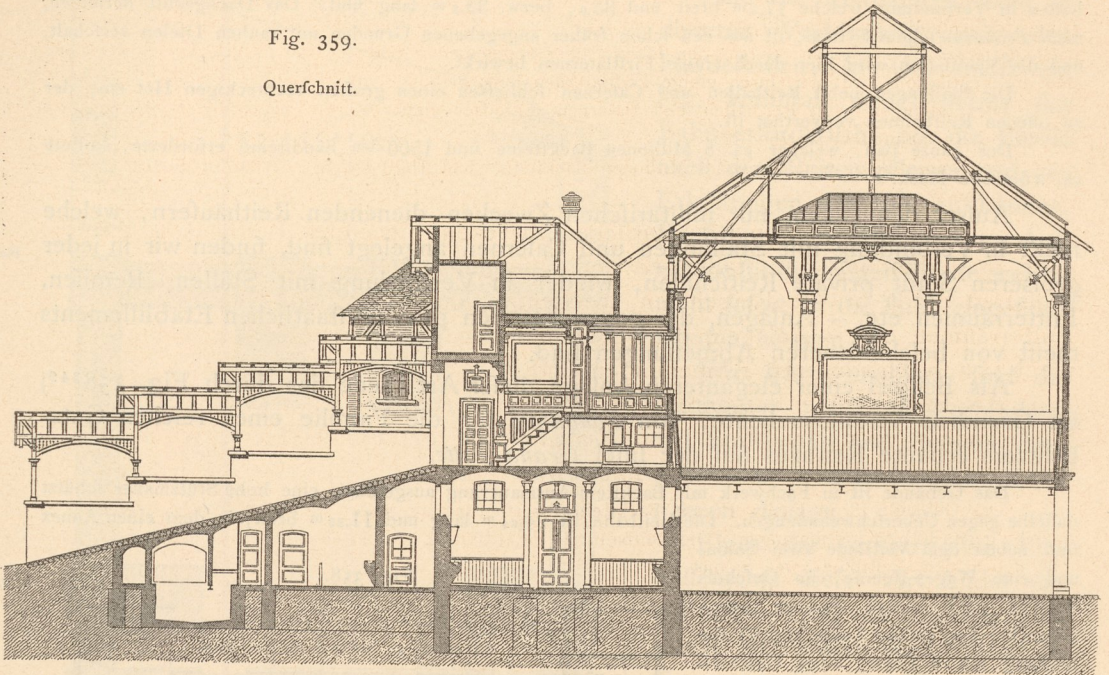
Arch.: *Fouquiau*.

³⁴⁹⁾ Nach: *Moniteur des arch.* 1877, S. 160 u. Pl. 50.

³⁵⁰⁾ Nach: *Allg. Bauz.* 1884, S. 31 u. Bl. 23, 24.

Fig. 359.

Querschnitt.



1:300

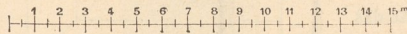


Fig. 360. Untergechofs.

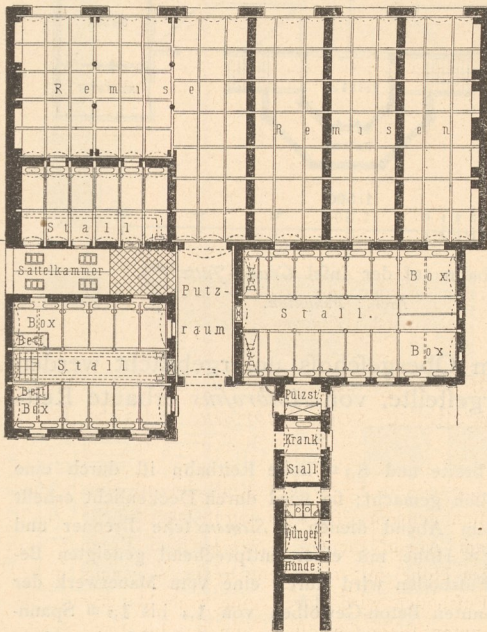
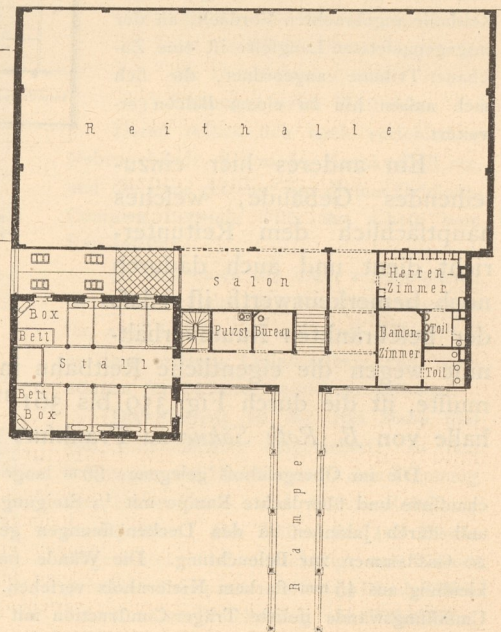
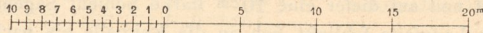


Fig. 361. Obergechofs.



1:500



Reitbahn von B. Roth Söhne in Frankfurt a. M. 350).

Arch.: Ambrosius.

für Zuschauer, über welchem eine gleichfalls als Zuschauerraum verwendbare Orchester-Loge, unter dem eine Sattelkammer gelegen ist. Im gleichen Gefchofs sind noch je ein Herren- und Damenzimmer mit Toiletten etc., das Bureau des Besitzers und eine Putzstube, endlich ein Pferdefall mit 8 Ständen und 2 *Boxes* gelegen. Im Erdgefchofs sind 3 weitere Ställe für zusammen 34 Pferde angeordnet, außerdem noch (unter der Reitbahn gelegen) 6 Remisen für zusammen 48 bis 50 Wagen, ferner 1 Krankenfall, 1 Putzstube, 1 Sattelkammer etc.

Andere, mehr oder weniger grofsartige Anlagen sind durch das Bedürfnis entstanden, die Entwicklung der Pferdezucht zu heben. So sind namentlich auch in der Normandie, in den Mittelpunkten der Pferde-Production, bauliche Anlagen geschaffen worden, welche den Züchtern Gelegenheit geben, Pferde einzureiten und einzufahren und zugleich tüchtige Leute zur Pferdepflege heranzubilden. Ein intereffantes Beispiel dieser Art ist die *École d'équitation et de dressage* zu Caen³⁵¹⁾.

Hier sieht man besondere Gebäude für die Verwaltung mit Wohnräumen für den Director, Wohnungen für Bereiter und Kutscher, Schlafräume für das Stallpersonal, Stallungen, eine bedeckte Reitbahn mit Galerie und Garderoben, Remisen, Sattelkammern, Hufschmiede, fogar Lehrsäle für Vorlesungen, Futterräume etc., und der grofse Hof, um welchen der ganze Gebäude-Complex gruppiert ist, dient wieder als Bahn zum Einfahren der Pferde.

Wieder andere Anstalten vermitteln den Verkauf von Pferden und haben dem entsprechende Einrichtungen (*Tattersalls* in London, Paris etc.)

b) Rennbahnen.

Die Rennbahnen haben in so fern 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 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 Comité, Zimmer für die Reiter und Jockeys mit Nebengelassen, Restaurations-Räume etc. damit verbunden.

Ein anderes Bedürfnis ist ferner, einem Theile des Publicums Gelegenheit zu geben, die Rennen von einem guten und vor Regen geschützten Standpunkte aus betrachten zu können; hierzu werden besondere Tribunen errichtet.

Diese Bauten sind entweder nur provisorische Constructions, oder es sind, wenigstens auf den gröfseren Rennplätzen, solche Baulichkeiten in bleibender Weise errichtet, aber meist nur als nicht monumentale Fachwerksbauten behandelt.

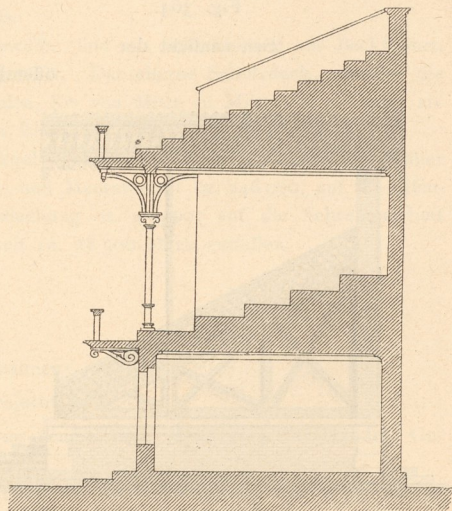
Die beiden Haupterfordernisse, die Tribunen für die Zuschauer und die Räume für den Dienst der Rennen, werden am geeignetsten in einem und demselben Bau untergebracht. Da für die Zuschauerplätze ein möglichst erhöhter Platz erwünscht ist, so werden die Räume für den Dienst am besten in einem Erdgefchofs angeordnet und darüber,

466.
Sonstige
Anlagen.

467.
Baulichkeiten
für
Rennzwecke.

468.
Tribunen.

Fig. 362.



ca. 1/250 n. Gr.

³⁵¹⁾ Vergl. AUVRAY, G. *École d'équitation et de dressage*, à Caen. *Revue gén. de l'arch.* 1873, S. 101 u. Pl. 29-32.

Fig. 363.

Refervirte Tribüne.

Arch.:
Bailly & Davioud.

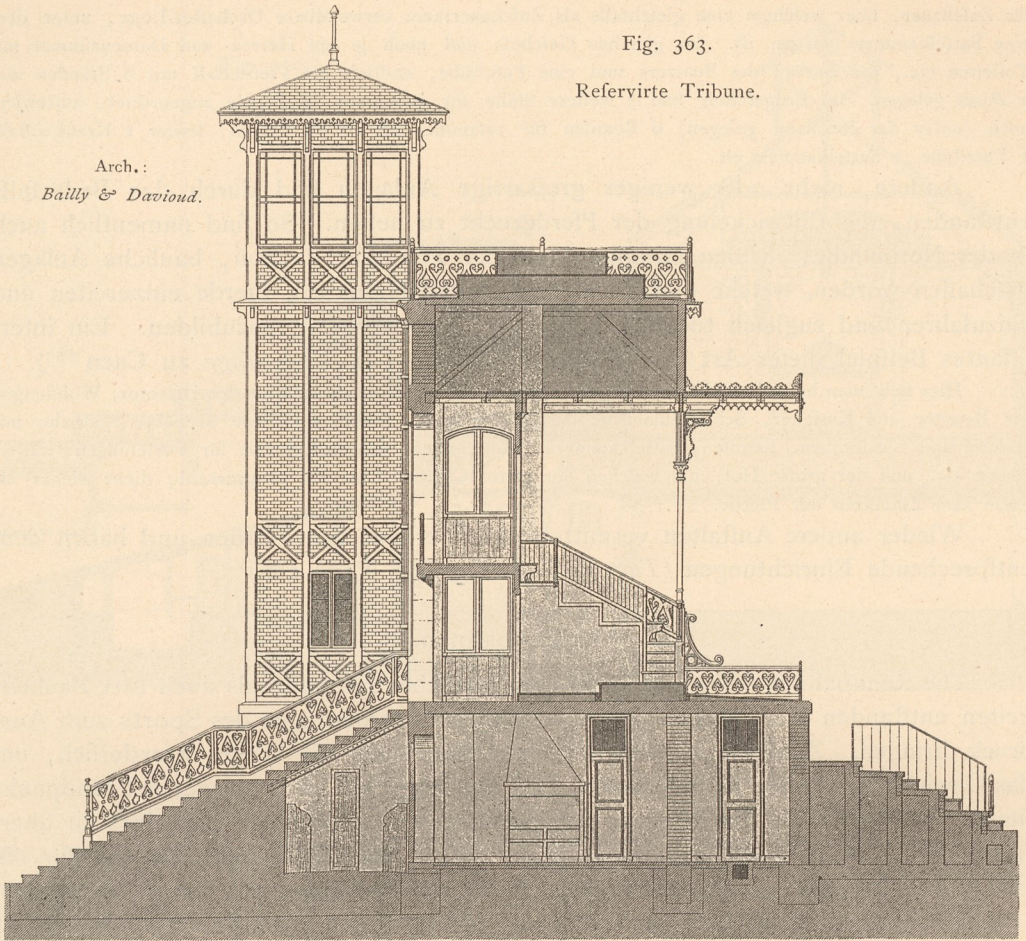


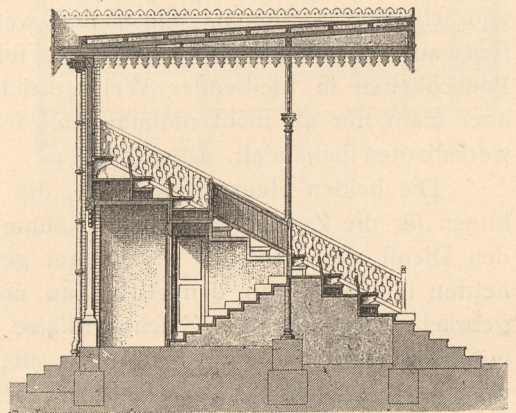
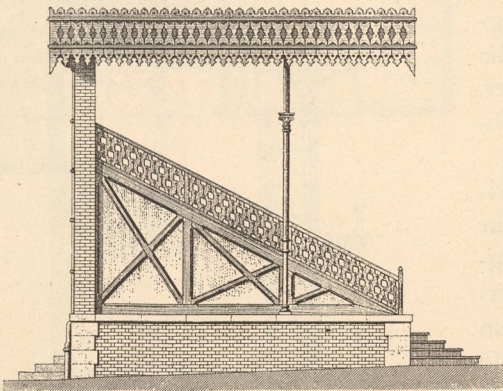
Fig. 364.

Seitenansicht der

Fig. 365.

Querschnitt durch die

öffentlichen Tribünen.



Tribünen für die Flachrennen zu Longchamp³⁵²).

$\frac{1}{150}$ n. Gr.

amphitheatralisch ansteigend, die Sitzplätze für das Publicum. Das Schutzdach über letzteren wird in stufenförmiger Anordnung zu Stehplätzen hergerichtet, um so den Raum möglichst auszunutzen (Fig. 362). Die Zugänge zu beiden Zuschauerräumen werden meist in einen Treppenthurm verlegt, dessen höheres Obergeschoß zugleich den geeigneten Standpunkt für die Schiedsrichter abgiebt.

Als musterhafte und verhältnismäßig großartige Anlagen dieser Art können die Renn-Tribunen des Pariser Sports bezeichnet werden, und zwar für die Hindernis-Rennen die Baulichkeiten zu Auteuil und für die Flachrennen die noch großartigeren Tribunen zu Longchamp (Fig. 363 bis 365³⁵²).

Auf letzterem Rennplatz bestehen die am Auslauf in einer Flucht hergestellten Baulichkeiten zunächst aus dem in der Mitte der ganzen Anlage placirten ehemaligen kaiserlichen Pavillon; rechts und links davon sind je 35 m lange, bedeckte, reservirte Tribunen (Fig. 363) mit oberen Steh-Galerien angeordnet, unter welchen einerseits die Diensträume des Jockey-Clubs nebst einigen Salons und Cabinet-Toiletten, andererseits die Restaurations-Räume mit den zugehörigen Neben-Localitäten untergebracht sind.

An diese reservirten Tribunen reihen sich beiderseits 40 m lange, öffentliche Zuschauerplätze (Fig. 364 u. 365), die wieder amphitheatralisch aufgebaut sind, deren Bedachung aber nicht zu Stehplätzen ausgenutzt ist.

Sämmtliche Bauten haben ein massives Untergeschoß und, mit Ausnahme der öffentlichen Tribunen, steinerne Rückwände mit großen Stichbogen-Arcaden, innerhalb deren zweigeschoßige Corridore den Zugang zu den Sitzplätzen vermitteln. Im Uebrigen ist der Aufbau aus Fachwerk mit Backstein-Ausmauerung hergestellt und als leichter, zierlicher Holzbau charakterisirt.

Zu diesen großartigen Tribune-Bauten gefellten sich in letzter Zeit die gleichfalls sehr ausgedehnten neuen Tribunen für die Rennen in Chantilly, nach den Plänen *Daumet's* 1880 begonnen und 1881 vollendet (Fig. 366 u. 367³⁵³).

Die im Jahre 1847 erbauten Tribunen zu Chantilly faßten nur 700 Zuschauer; sie waren in Holz construirte 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 Tribunen aufgestellten Programm sollte der Zuschauerraum für das Publicum mit jenem für die Mitglieder der genannten Gesellschaft vereinigt sein; ferner sollten Wägeraum, Secretariat, Comité-Zimmer, Garderoben, Buffet und sonstige Nebenräume im Untergeschoß des Tribunen-Baues untergebracht werden.

Die perspectivische Ansicht in Fig. 366 giebt ein genügend deutliches Bild von der Gesamtanordnung der neuen Tribunen, welche ca. 3500 Zuschauer fassen, wovon mehr als 2000 sitzen können; die Stufen sitze der Plattform können etwa 3000 Personen aufnehmen. Der Grundriß in Fig. 367 veranschaulicht die Anordnung und Vertheilung der Räume im Untergeschoß.

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

Die Außen-Architektur ist einfach, aber geschmackvoll gehalten. Die Baukosten haben über 680 000 Mark (= 850 000 Francs) betragen, wovon auf Erd- und Maurerarbeit ca. 246 000, auf die Eisen-Construction und Schlofferarbeit ca. 187 800, auf die Eindeckung ca. 43 300, auf die Schreinerarbeit ca. 48 600, auf die Wandbekleidungen, Maler- und Glaserarbeit ca. 28 500 Mark entfallen.

Literatur

über »Reit- und Rennbahnen«.

Ausführungen und Projecte.

Bauausführungen des Preussischen Staates. Herausgegeben von dem Königl. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. Berlin 1851.

Bd. II: Beschreibung der in den Jahren 1827 und 1828 an der Verlängerung der alten Jacobs-
straße zu Berlin neu erbauten bedeckten Reitbahn für die Kgl. Lehr-Escadron.

³⁵²) Facs.-Repr. nach: *Revue gén. de l'arch.* 1869, S. 72 u. Pl. 7—12.

³⁵³) Zum Theile Facs.-Repr. nach: *Revue gén. de l'arch.* 1883, S. 213 u. Pl. 51—52.

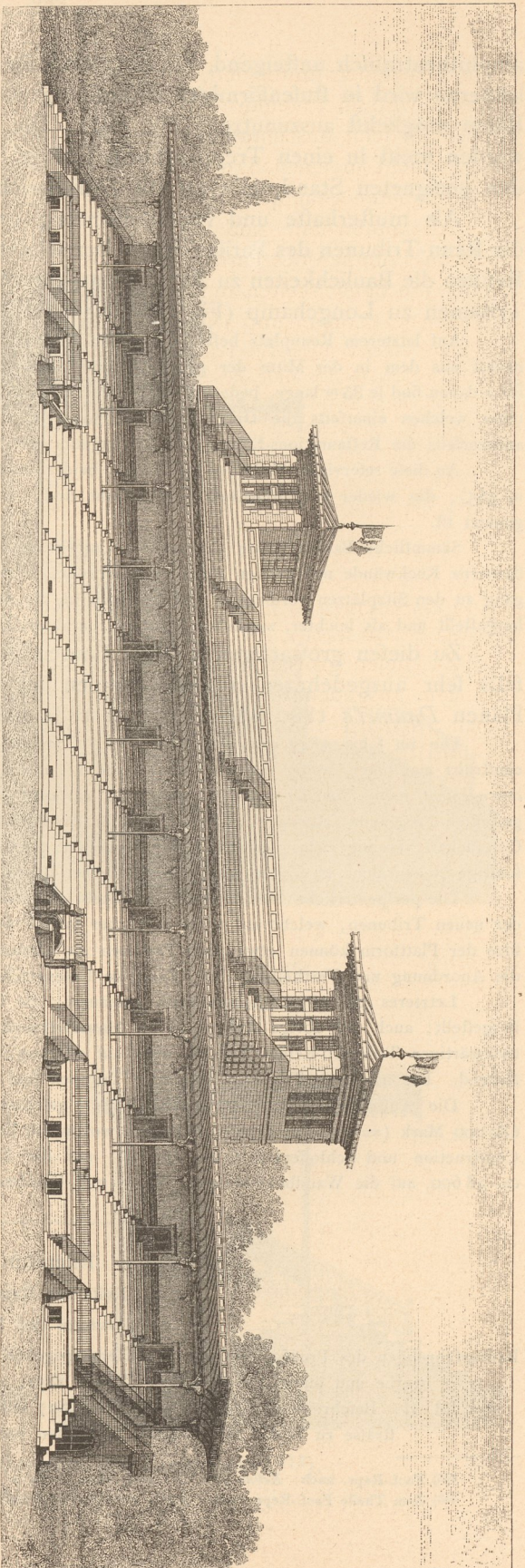
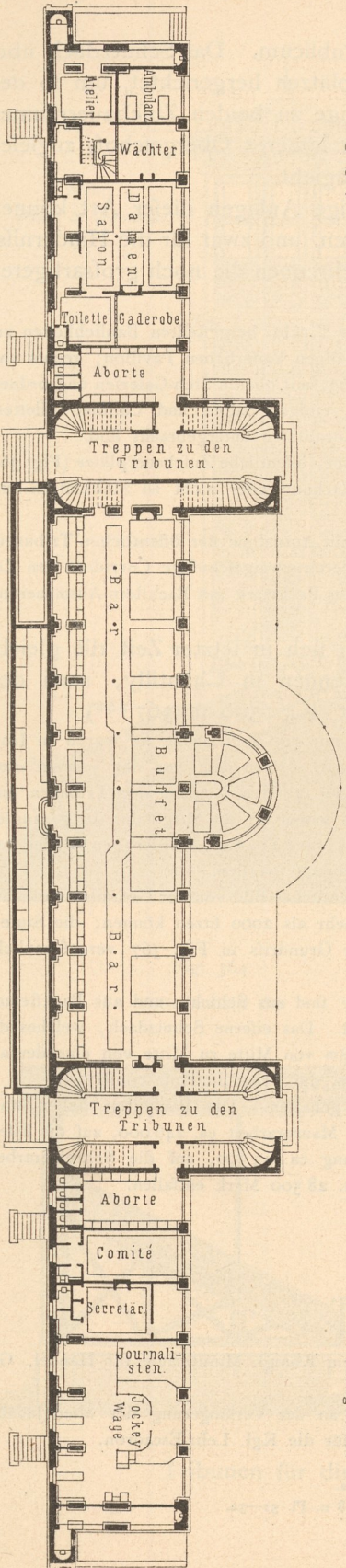


Fig. 366. Ansicht.

Fig. 367.



Arch.: Dammert.

Untergelchofs.

Neue Tribunen für die Pferderennen zu Chantilly 353).

- DREWITZ. Das neue Kafernement für das Königlich Preufs. Garde-Ulanen-Landwehr-Regiment zu Moabit bei Berlin. III. Die Reitbahn. *Zeitschr. f. Bauw.* 1851, S. 333.
 Entwürfe aus der Sammlung des Architekten-Vereins zu Berlin. Neue Ausgabe. Berlin 1862.
 Reitbahn, von DREWITZ.
- AZEMAR. *Tatterfall français.* *Revue gén. de l'arch.* 1862, S. 147 u. Pl. 41—46.
 Reitbahnen. HAARMANN'S *Zeitschr. f. Bauhdw.* 1864, S. 110.
 »Tatterfall's«. — *The new buildings, Knightsbridge.* *Builder*, Bd. 22, S. 31.
New grand stand at Knutsford, Cheshire. *Builder*, Bd. 23, S. 728.
- BAILLY, N. ET G. DAVIOUD. *Loges pour les courses de Longchamp.* *Revue gén. de l'arch.* 1868, S. 72 u. Pl. 13—18; 1869, S. 72 u. Pl. 7—12.
- AUVRAY, G. *École d'équitation et de dressage, à Caen.* *Revue gén. de l'arch.* 1873, S. 101 u. Pl. 29—32.
Tatterfall's. *Builder*, Bd. 32, S. 471.
- DESTAILLEURS. *Tribunes du champ de courses d'Auteuil.* *Moniteur des arch.* 1876, Pl. 11—12, 17—18.
- WALLBRECHT. Das neue Militär-Reit-Institut zu Hannover. *Zeitschr. d. Arch.- u. Ing.-Ver. zu Hannover* 1878, S. 309. *Deutsche Bauz.* 1877, S. 254.
- FOUQUIAU. *Manège couvert dans l'île de la Grande-Fatte.* *Moniteur des arch.* 1877, S. 160 u. Pl. 42, 48, 50, 51.
Tribune de courses d'obstacles, à Auteuil. *Encyclopédie d'arch.* 1877, Pl. 470, 471, 472, 473, 481.
- Gedeckte Reitschule in Fünfkirchen. *Wochschr. d. öft. Ing.- u. Arch.-Ver.* 1881, S. 157.
 Militär-Reit-Institut in Hannover: UNGER, TH. Hannover. Führer durch die Stadt und ihre Bauten. Hannover 1882. S. 183.
- Die Landes-Exercitien-Anstalt in Prag. *Wochschr. d. öft. Ing.- u. Arch.-Ver.* 1882, S. 165. *Techn. Blätter* 1882, S. 88.
- WALTHER, H. Die *Roth'sche* Reitbahn in Frankfurt a. M. *Baugwks.-Ztg.* 1882, S. 798.
 Die Reitbahn der Herren *B. Roth Söhne* zu Frankfurt am Main. *Deutsche Bauz.* 1882, S. 604.
- DAUMET, H. *Nouvelles tribunes pour les courses, à Chantilly.* *Revue gén. de l'arch.* 1883, S. 218 u. Pl. 51—54.
- WALTHER, H. Reitbahn der Herren *Benj. Roth Söhne* in Frankfurt a. M. *Allg. Bauz.* 1884, S. 31.
 Entwürfe des Architekten-Vereins zu Berlin. Neue Folge.
 Jahrg. 1873, Bl. 56: Reitbahn; von v. TIEDEMANN.
- WULLIAM & FARGE. *Le recueil d'architecture.* Paris.
 4^e année f. 16: *Manège*; von CALIGNY & FOUQUIAU.
Croquis d'architecture. 1878.
 No. V, f. 5: *Une école d'équitation*; von BASTIEN.

2. Kapitel.

Schießstätten und Schützenhäuser.

VON JACOB LIEBLEIN.

Bedrängniß von Aufsen, Noth im Inneren ließen zur Zeit des sinkenden Ritterthumes in den deutschen Städten aus den festschaften Elementen, aus dem Kern der Bürgerschaft eine eigene Wehr entstehen — die Schützengilden — zur Wahrung der städtischen Interessen, zur Sicherung des Besitzthumes, zu Schutz und Trutz gegen räuberische oder politisch anmaßende Feinde. Sie sind die ersten greifbaren Zeichen der wiedererwachten Volkskraft, die Grundlagen der späteren städtischen Macht.

Ihr Wachsthum und Gedeihen ging Hand in Hand mit dem Emporblühen eines freien Bürgerthumes; sie erreichten ihren Glanz und Höhepunkt in der Reformations-Zeit.

Die ältesten Schützen-Genossenschaften in Deutschland reichen nachweisbar bis zur Gründung der Habsburger Dynastie zurück. Herzog *Boleslav*, der Streitbare, von Schweidnitz liefs 1286 das erste Vogel-