



Illustrierte Hallesche Sportgeschichte



Hallesche Radrennbahn
Merseburger Straße
(1886-1919)



**DIE VERGESSENEN
SPORTSTÄTTEN**

Die vergessenen Sportstätten

1890 bezeichneten die Hallenser das Gelände, das sich hinter der heutigen Damaschkestraße/Dieselstraße befindet, als 'Stadtfeld von Halle'. Heute – nur 120 Jahre später – erstreckt sich die Großstadt viele Kilometer weiter in alle vier Himmelsrichtungen. Die Stadt entwickelte sich, schuf Neues, beseitigte dafür Altes, gestaltete um und veränderte so ihr Antlitz. Wer von den halleschen Bürgern kann sich heute noch an den alten Riebeckplatz oder den Thälmannplatz erinnern?

Auch im Sport und mit den Sportstätten der Stadt gab es im Laufe der Zeit viele Veränderungen.

Die ersten Fußballvereine mussten sich seit ihrer Gründung in den Jahren 1880/1890 immer wieder neue Spielstätten in der sich entwickelnden Stadt suchen. Die Ruderer waren an die Saale gebunden, aber auf welchem Grund und Boden konnten die Ruderhäuser gebaut werden? Die Turner mieteten für ihren Sport Säle in Gaststätten, ehe die Stadt 1873 die erste Turnhalle am Rossplatz baute und einrichtete.

Die Freunde des **Radsports** eroberten die Straßen, der Kunstradспорт entwickelte sich in den Sälen von Gaststätten, aber der Bahnradsport konnte auf Grund einer fehlenden Radsportbahn noch nicht betrieben werden. Im Laufe von nur 82 Jahren entstanden in Halle drei Radrennbahnen. Durch Boden-spekulationen und kommerzielle Interessen sowie zur Durchsetzung militär-politischer Aspekte erfolgte ihr Abriss. Heute erinnert nichts mehr an die deutsch-landweit bekannten Rennbahnen und die Blütezeit des Bahnradsports in Halle.

Ab 1910 suchten die ersten begeisterten Flugsportler Startmöglichkeiten für ihre

Maschinen (ohne und mit Motor) in der Umgebung von Halle. Erst 1925 entstand der Flugplatz Halle-Nietleben, der auch für den **Flugsport** genutzt werden konnte. Nach dem 2. Weltkrieg wurde hier von 1952 bis 1968 der Motor- und Segelflugsport betrieben. Den Flugplatz gibt es nicht mehr. Die Fläche wurde benötigt für die Ausdehnung der Stadt, um Wohnungen für die Chemiewerker bauen zu können.

Die Faszination des Automobilrennsports zog Tausende an die Rennstrecken, die in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden. In Halle baute die Stadt gemeinsam mit **motorsport**-begeisterten Hallensern die Halle-Saale-Schleife, auf der regelmäßig bis 1968 Auto- und Motorradrennen stattfanden.

Die Instandhaltung dieser Rennstrecke erwies sich als zu aufwendig und sportpolitisch nicht vertretbar (keine olympische Disziplin). Mit dem Bau der Chemiewerkerstadt Halle-Neustadt gelangte sie zudem direkt in das Stadtgebiet und stellte somit ein Sicherheitsrisiko dar. Teilstrecken der Halle-Saale-Schleife werden jetzt von Fahrschulen zu Übungszwecken genutzt bzw. dienen als Zufahrt für die Parkflächen vor der Eissporthalle. Für den Motorrennsport hat die Stadt Halle keinen Platz mehr.

Die Beiträge dieser hiermit beginnenden Serie von Veröffentlichungen des Stadtsportbundes Halle sollen an diese vielleicht schon vergessenen Sportstätten erinnern und dem Leser als Bestandteil der Stadtgeschichte vorgestellt werden.

Wie schnell eine Sportstätte mit Tradition ein Abrissobjekt werden kann, zeigt uns zur Zeit die jüngste Geschichte des Kurt-Wabbel Stadion.



Vergessene Sportstätten in Halle

Radrennbahn in Halle

Hallesche Radrennbahn Merseburger Straße (1886-1919)

Hallesche Radrennbahn Merseburger Straße (1886 – 1919)

Die erste Radrennbahn der Stadt Halle wurde in der Zeit vom 17. August 1885 bis Juni 1886 an der Merseburger Straße Nr. 74 auf einem zwölf Morgen großen Gelände in der Nähe der Stadt gebaut. Heute stehen an dieser Stelle das Peugeot-Autohaus und das BARMER-Gebäude.

Die Grundsteinlegung für die Radrennbahn erfolgte bereits am 18. April 1885, der Baubeginn konnte jedoch erst am 17. August vorgenommen werden, da es sich um ein sehr kaltes und nasses Frühjahr handelte.

Laut Bauakte im Stadtarchiv hatte das Atelier für Architektur und Ingenieurwesen, Inhaber O. Stengel, Architect und Regierungsbaumeister Hasse aus Halle, bereits am 29. Dezember 1883 bei der Polizeiverwaltung Halle a. Saale folgendes Schreiben eingereicht: „Im Auftrag der Firma ‚Hallesche Rennbahn Köbke, Hasse, Gebhardt und Co.‘ zeige ich hierdurch gehorsamst an, dass beabsichtigt wird, auf einem Theile des bisher den Kirchnerschen Erben gehörigen von der Merseburger Chaussee gelegenen Plane Nr. 42 eine Rennbahn für Velociped sport einzurichten



*Die Lage der Radrennbahn jenseits der heutigen Dieselstraße
Auszug aus einem Plan der Stadt Halle/Saale von 1906*

und dabei ein Clubhaus mit Wärterwohnung zu erbauen.“ Der Antrag wurde im „Halleschen Tageblatt“ vom Donnerstag, 31. 12. 1885, veröffentlicht.

Aus der Bauakte geht hervor, dass sich das erworbene Flurstück „im Stadtfelde von Halle“ befand. Es erstreckte sich jenseits der neuen Leipziger Chaussee von der Merseburger Chaussee bis zur Thüringer Eisenbahn. Der Bauerlaubnisschein wurde am 20. Januar 1886 mit Auflagen durch das Polizeisekretariat Halle erteilt.

Der „Hallesche Bicycle-Club“ (H.B.C.) von 1883 (gegr. am 2. April 1883, Captain J. Mitlacher, Poststraße 10, Secretair und Cassirer C. Bojatzki) hatte sich um den Bau

bemüht, obwohl der Club vorrangig den Wander-Saal- und Corso-Sport durchführte. Der Verein genoss hohes Ansehen unter den halleschen Radfahrern. Die Mitglieder des Clubs fanden am Rennsport gefallen und versuchten alles, um in Halle eine Radrennbahn für den halleschen Radsport zu bauen.

Der Radsport entwickelte sich in dieser Zeit rasant, das zeigte sich auch in der Gründung des Deutschen Radfahrerbundes 1884 in Leipzig. Die Mitglieder des Halleschen Bicycle-Clubs hatten an der Gründung entscheidend mitgewirkt.

Aus der Satzung des „Halleschen Bicycle-Clubs“ geht hervor, dass die Besitzer der Halleschen Radrennbahn Köbke, Haase,



Wanderfahrt nach Stendal am 27. August 1895 (Kopie Stadtarchiv Halle)

Auszug aus der Satzung des Halleschen Bicycle-Clubs vom 15. März 1894 (Abschrift)

Abschnitt 5.

Verhältnis des Halleschen Bicycle – Clubs zur Halleschen Rennbahn, Köbke, Hasse, Gebhardt & Co.

§ 14

Die Hallesche Rennbahn, Köbke, Hasse, Gebhardt & Co. stellt die Bahn zum Rennen fertig her, und überlässt dem Halleschen Bicycle-Club im Clubhaus ein angemessenes Clublocal.

§ 15

Der Hallesche Bicycle-Club zahlt an die Hallesche Rennbahn monatlich für jedes ordentliche sowie ausserordentliche Mitglied 1 (eine) Mk. und für jedes auswärtige Mitglied fünfzig Pfg..

§ 16

Die Rennbahn übernimmt die Einrichtung und Unterhaltung der Bahn, sowie den Wärtergehalt; ferner den Verkauf von Speisen und Getränken auf eigene Rechnung und vertritt den Halleschen Bicycle-Club in allen, die Rennen betreffenden Fällen den Behörden gegenüber.

§ 17

Der Hallesche Bicycle-Club ist für die Rennen, welche unter seinem Namen abgehalten werden, nur noch bis zur Höhe des jeweiligen vorhandenen, bei der Hallesch Rennbahn (Köbke, Hasse, Gebhardt & Co) angelegten Reservefond bis zu dessen Auflösung haftbar.

§ 18

Jedes Mitglied des Halleschen Bicycle-Clubs hat zu den Rennen freien Eintritt, und erhält jedes ordentlich und ausserordentliche Mitglied ausserdem ein Freibillet zur Tribüne rechts.

Gebhardt und Co. waren. Hasse war Mitinhaber des Ateliers für Architectur und Ingenieurwesen, während Gebhardt eine Baumaterialien-Handlung in der Martinstraße betrieb. Erst aus der Satzung des „Halleschen Bicycle-Clubs“ vom 15. März 1894 ist das Verhältnis des Clubs als Pächter zu den Besitzern der Radrennbahn ersichtlich. Bei der Radrennbahn handelte es sich nicht nur um eine Wettkampfstätte,

sondern um eine Areal mit gestaltetem Umfeld (Baumbestand), Clubhaus, Kegelbahn und sanitären Einrichtungen.

Am 20. Juni 1886 fand das Eröffnungsrennen auf der 400 m langen und 6 m breiten Zement-Radrennbahn statt.

Die „Saale-Zeitung“ berichtete am 22. Juni 1886 über das „Velociped-Wettfahren“ in Halle euphorisch. Danach stand „Halle im



*Ansicht der großzügig gestalteten
Wettkampfstätte*

Zeichen des Rades, nämlich des Zweirades“. Der „Hallesche Bicycle-Club“ hatte „zur Eröffnung seiner neuen Rennbahn an der Merseburger Straße zu einem Wettfahren eingeladen“. Die Beteiligung aus Nah und Fern war groß, „ein nach tausenden von Personen zählendes Publikum“ konnte die Eröffnung verfolgen. Fußgänger und die Fahrzeuge jener Zeit, hunderte von Kutschwagen, Privatgeschirren, Droschken und Omnibussen sorgten für eine volle Schaubühne und gut besetzte Plätze entlang der Rennstrecke. Eingeleitet wurde dieser Eröffnungstag mit einer „Korso-Fahrt von 74 Teilnehmern durch die Stadt“. Die Eröffnung der Rennbahn erfolgte durch die Kapelle des Brandenburger Pionierbataillons Nr. 3 aus Torgau. Die anschließenden Rennen begannen mit einer Korso-Fahrt rund um die neue Rennbahn und setzten sich mit Rennen über unterschiedliche Distanzen auf dem Hochrad und Niederrad fort. Die Sieger erhielten Ehrenpreise, z. B. eine goldene Uhrkette und ein massiv-goldenes Ehrenzeichen, Wert 200 Mark.

Die Saale-Zeitung hob den „glücklichen Verlauf“ der Eröffnung hervor und zitierte

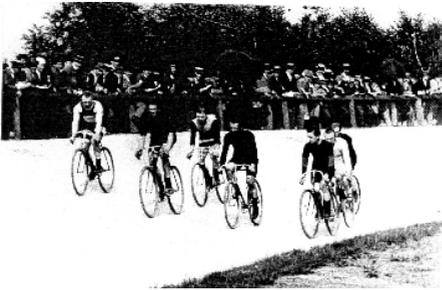
„das anerkennende Urteil über die ausgezeichnete Anlage der Bahn durch Beteiligte mit dem Ergebnis: Dieselbe (Rennbahn) wird als beste Deutschlands bezeichnet.“ Auf der neuen Radrennbahn spiegelte sich die Entwicklung des Fahrrades wider, das Hochrad, das Niederrad mit gleichgroßen Rädern und einem Pedalantrieb mit Kette in der Mitte des Rades sowie das Dreirad bzw. das Doppelsitzer Dreirad. Das Hochrad wurde in den nächsten Jahren von Sicherheitsrädern, dem Niederrad, verdrängt. Es erfreute sich bis zur Jahrhundertwende großer Beliebtheit, da eine „bestimmte Radsportelite nicht von ihrem hohen Roß absteigen wollte“. Außerdem pflegten einige Vereine weiterhin den Saalsport mit dem Hochrad – vorrangig als Kunstradfahren.

Die Entwicklung ging immer mehr zum Niederrad. Die Fahrradindustrie war in der Folgezeit nicht mehr vom Radrennsport zu trennen. Die neuen Entwicklungen sorgten für mehr Spannung, schnellere Rennen und mehr Abwechslung auf den Radrennbahnen.

Nach diesem gelungenen Start fanden



*„Hochradrennen 1896“
Noch dominiert in diesem Wettkampf das
Hochrad*



*„Niederradrennen 1896“
Das Niederrad - das sogenannte
Sicherheitsrad - löst das Hochrad
konsequent ab.*

jährlich zwei Rennen mit meist 40 - 50 Fahrern statt. Die Rennen wurden durch den „Halleschen Bicycle-Club“ veranstaltet. Bis 1896 gab es beim sogenannten Velociped-Wettfahren noch getrennte Wertungen für Dreirad, Hochrad und Niederrad. In den folgenden Jahren fanden die Wettkämpfe mit dem Niederrad statt.

Das Interesse der Hallenser an der Radrennbahn und den veranstalteten Rennen des „Halleschen Bicycle-Clubs“ war weiterhin sehr groß. Das Hallesche Tageblatt vom 25.

Mai 1888 kam zu der Einschätzung, dass die Hallenser Bahn in Norddeutschland dieselbe Stellung wie die Nürnberger Bahn in Süddeutschland einnähme. „Die Hallenser Bahn erfreute sich stets des Besuches unserer besten Fahrer.“

Bereits in dieser Zeit spaltete sich das Rennfahrerlager in Geldpreisfahrer, die an den Einnahmen der gutbesuchten Rennen beteiligt werden wollten, und den Amateuren. Eigentlich stand der Amateurgedanke bei den Mitgliedern des Deutschen Radfahrer-Bundes im Mittelpunkt. Jedoch der Gedanke, mit ihrer Leistung auf den Rennbahnen Geld zu verdienen, war bei vielen Radsportlern vorhanden. Über den Status Amateur wurde dann der Radsport zum Beruf. Berufsfahrer starteten bereits 1886 auf verschiedenen Radrennbahnen Deutschlands. Auf der Radrennbahn Merseburger Straße erfolgte die Zulassung der Berufsfahrer erst 1902. Unter den halleschen Radrennfahrern ließ sich kein Berufsfahrer ermitteln. Sie fuhren aber regelmäßig auf der halleschen Bahn in den Amateurrennen mit. 1919 wird in der Zeitung „Rad-Welt“ Erich Sennock als einziger Hallenser unter den Wertpreisfahrern ausgewiesen.

Die Rennen wurden durch den „Halleschen Bicycle-Club“ organisiert und durchgeführt. Der Club hatte sich in den letzten Jahren so gut entwickelt, dass die Zeitung Rad-Welt den Club mit einem Artikel würdigte.

In der Folgezeit wuchs die Zahl der Anhänger des Radsportes. Im Jahre 1895 gründeten sich folgende Vereine: die

Der Halle'sche Bicycle-Club und seine Reigenfahrer.

Der im Jahre 1883 in der Universitätsstadt Halle gegründete „Halle'sche Bicycle-Club“ zählt gegenwärtig über 100 Mitglieder und hat sich unter der Leitung seines tüchtigen ersten Vorsitzenden Carl Gebhardt nicht nur zu einem der ersten

Bereine unseres Bundes, sondern zu einem der bedeutendsten Radfahrer-Bereine überhaupt emporgeschwungen.

Der Club, welcher sich aus den besten Kreisen von Halle zusammenschloß, verfügt über ein ganz



Johannes Müllner. Hermann Böde.
 Fritz Aert. Wilhelm Stocklein. Paul Grunberg.
 Julius Dittler. Max Gendrek. Ernst Heide. Bruno Hehner.

weitausläufige Besitzthum. Er hat eine Rennbahn erbaut, welche zu den besten zählt. Die mit derselben verbundenen Anlagen, wie das massive Clubhaus, die Regelbahn, der Obstgarten u. s. w. stehen einzig in Deutschland da. Die Auslagen, welche der Club zur Gründung seines Heims machte, waren sehr bedeutende und bezifferten sich auf ca. M. 70,000.

Die vom Halle'schen Bicycle-Club veranstalteten Rennen gehören zu den hervorragendsten und wurden stets von den besten deutschen Fahrern wie Spitzig, Busch, David, Hartmann, Voigt, Eggermann, Kohnbach, Lehr, Schurig, Stumpf u. s. w. bestritten. Die geschmack- und werthvollen Ehrenpreise, welche der Club zu seinen Wettfahrten aussetzte, sind

kaum von einem anderen Rennplatze übertroffen worden.

Ebenso gehören die vom Halle'schen Bicycle-Club veranstalteten Soireen zu den bestarrangirten, und sind die Summen, welche der Club für seine Feste veranschlagte, sehr weitausläufige.

Von den Mitgliedern haben sich verschiedene um den deutschen Radfahr-Sport und unseres Bundes besonders verdient gemacht. Wir erwähnen nur Gebhardt, Hadenwig und Kranig.

Bei dem letzten großen Concurrenzfahren in Leipzig hat der Club mit seiner Laibelle abermals den ersten Preis davongetragen.

Radfahrer-Vereine „Wanderer“ und „Viktoria“, der Hallesche Radfahrer-Club, der Tourenklub von 1895 und der Hallesche Radfahrer-Club „Germania“ von 1895.

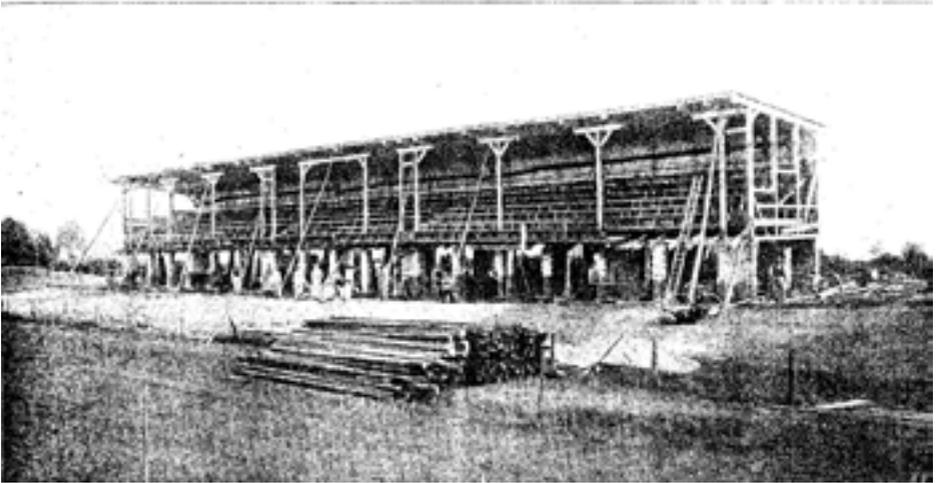
In einem Beitrag zum „Radsport in Halle (Saale)“ im Halleschen Turn- und Sport-Almanach von 1926 schrieb der Vorsitzende des Bundes Deutscher Radfahrer e. V. Max Bähr, Halle (Saale): „Als ein Zeichen dafür, dass der Radsport in Halle einen ganz besonderen Aufschwung genommen hatte, spricht die Tatsache, dass der Deutsche Radfahrerbund im August 1896 dem Halleschen Bicycle-Club von 1883 die Ausrichtung des 13. Bundesfestes übertrug.“

In Vorbereitung des 13. Bundesfestes des

Deutschen Radfahrerbundes wurde die Radrennbahn in der Merseburger Straße erheblich aufgebessert durch Erhöhungen in den Kurven, sodass diese bei einer Bahnbreite von 6 – 7 m 2,30 m Höhe erreichte. Dazu waren 4000 Fuhren Erde notwendig und 2500 Säcke Zement benötigte man für die anschließende Erneuerung der Oberflächenschicht, die im Ergebnis 12 cm betrug. Die Zementierungsarbeiten führten italienische Arbeiter aus. Der bekannte Wettfahrer Heimann prüfte die Bahn. Gleichzeitig wurde unter Leitung des Zimmermanns Carl Schulze, der auch Mitglied des H. B. C. war, der 52 m lange und 8 m breite Holzbau der Tribüne um 2 m angehoben, um zweckentsprechende Garderoben und Aufenthaltsräume für die Wettfahrer zu errichten. Außerdem schaffte



*„Die Wettfahrbahn zu Halle an der Saale“
Die Kurven wurden deutlich ausgebaut.*



Bau der großen Zuschauertribüne in Erwartung größerer Zuschauermengen

man Platz für eine große Restauration, die bis zum geplanten Bundesfest fertig wurde. Des Weiteren entstand auf den im Mittelfeld vorhandenen Tennisplätzen eine Zementfahrbahn für Trainingszwecke.

Dank dieser erheblichen Neuerungen zählte die hallese Wettfahrbahn zweifellos zu den besten deutschen Wettfahrbahnen.

Am 19. 6. 1896 unternahm der bekannte Dauerfahrer Köcher aus Berlin um 7 Uhr früh auf der hallese Radrennbahn einen Rekordversuch im 12-Stunden-Dauerfahren. Trotz eines durch Reifenschaden am vorausfahrenden Vierer-Schrittmacher hervorgerufenen Sturzes purzelten die bisherigen Rekordmarken. Schon vor dem Sturz wurden der 3- und 4-Stunden-Rekord unterboten, danach noch der für 7, 8, 9 und 10 Stunden. Das bisher in 12 Stunden er-

reichte Maximum von 318,17 km schaffte Köcher unter dem Jubel der zahlreich versammelten Zuschauer gegen 5.30 Uhr am Nachmittag nach genau 10:16:47,8 Stunden.

Anlässlich des Bundesfestes war die Radrennbahn in der Merseburger Straße Schauplatz Deutscher Meisterschaften: in der Hochradmeisterschaft für Herrenfahrer, der Niederradmeisterschaft, der Meisterschaft um den Kaiserpreis, der Geldpreisfahrer-Meisterschaft und der Langen Meisterschaft hinter Mehrsitzern. Hervorzuheben ist, dass die Hochradmeisterschaft der Herrenfahrer von Fritz Opel gewonnen wurde. Er war einer der fünf radfahrenden Opel-Brüder auf dem Fünfer-Tandem, die für die Fahrräder von Auto-Opel Reklame machten. Ebenso erfolgreich stellte

sich einer der bedeutendsten Radsportler Deutschlands Johann Pundt (Erfolge auf dem Hochrad, Niederrad und Dreirad) in Halle vor. Er siegte 1886 in seinem Rennen mit dem Niederrad auf der halleschen Radrennbahn.

Nach dem in der Zeit vom 7. – 11. August 1896 durchgeführten 13. Bundesfest schätzte Max Bähr in seinem Beitrag zum „Radsport in Halle (Saale)“ im Almanach von 1926 das Ergebnis ein: „Der Hallesche Bicycle-Club rechtfertigte damals voll und ganz die Erwartungen, die man in ihn gesetzt hatte. Das Hallesche Bundesfest war ein Erfolg für die Hallenser Radfahrerschaft; es bildete infolge der vielen begeisterten neuen Anhänger den Auftakt zur Schaffung eines eigenen Bezirks im Deutschen Radfahrerbunde. Die Gründung erfolgte am 15. November 1896. Die Anhängerschaft wurde immer größer, sodass die Gründung von Vereinen nicht ausblieb. Es entstanden: „1897 der Radfahrer-Club Adler 1897, 1900 der Radfahrerverein Preußen, 1902 der Radfahrer-Club Deutschland und der Arbeiter-Radfahrverein Solidarität.“

Die hallesche Radrennbahn wurde aufgrund ihrer guten Verfassung immer wieder zur Austragung von Meisterschaften genutzt. So auch 1898 als die Meisterschaft über 100 km für Herrenfahrer hinter Mehrsitzern ausgetragen wurde. Es gewann der spätere Profi Alfred Görnemann in 2:25:27 Std. vor Topf aus Magdeburg und Frank aus Glewitz. Alfred Görnemann erreichte zuerst als Amateur große Erfolge, wurde 1903 Profi-Rennfahrer, verunglückte aber 1903

auf der Radrennbahn Dresden tödlich. Er war Weltmeister über 100 km.

Die Anhängerschaft am Radsport wurde zunehmend größer, eine Vielzahl neuer Vereine entstanden in Halle. Die Vereinsarbeit hat sich immer auf einem beachtlichen Niveau gehalten. Im Straßen- und Saalsport wechselte die Führung unter den Vereinen der Stadt Halle. Ausdruck der regen Vereinstätigkeit waren die Erfolge hallescher Radfahrer bei den Radrennen auf der Halleschen Radrennbahn.

Der „Hallesche Bicycle-Club“ gab regelmäßig eine Broschüre „Mitteilungen des Halleschen Bicycle-Club's“ an seine Mitglieder heraus, ebenso regelmäßig fanden Zusammenkünfte statt.

In den folgenden Jahren wurden weitere bauliche Veränderungen an den Gebäuden und auf dem Gelände der Rennbahn vorgenommen. 1905 wurden zwei Schornsteine unter und neben der Tribüne gebaut und ein Ausschank im Garten errichtet. Im Antrag an die Baupolizei war auf die Notwendigkeit eines Ausschankes zur Finanzierung der Rennbahn hingewiesen worden. 1906 wurde die Errichtung einer Benzinstation für das am 1. Juli 1906 geplante und durchgeführte Rad-Motor-Rennen (erstes Rennen hinter Motor-Schrittmachern) beantragt.

Der Radrennsport entwickelte sich nach der Jahrhundertwende rasant. Das Interesse des Publikums an Radrennen war sehr groß, sodass es ein interessantes Vermarktungsfeld für die Radrennbahn-Betreiber und auch für die Radrennfahrer darstellte.



Ein Fliegerrennen – Start vor der großen Zuschauertribüne 1907

Hallescher Bicycle-Club.

Morgen, Sonntag, den 2. Juni

Vormittags 11 Uhr grosser Corso mit Wahl durch die Stadt vom „Prinz Carl“ ab.

Nachmittags 3 Uhr Beginn der **Kennen** auf der Halleschen Rennbahn, Merseburgerstraße 26a. Ueber 60 Kennungen bedeutender Fahrer. Herr **August Lehr** aus Frankfurt a. M., der beste deutsche Fahrer, ist bereits arbeits hier eingetroffen, um die im vorigen Jahre errungene **Meisterschaft von Preussen** zu verteidigen. Nach der Fahrt Ausfahrten des Herrn **Willy Albrecht** aus Göttingen, des Siegers im Ausfahren bei der Fahrrad-Ausstellung in Leipzig.



Blick auf die Radrennbahn (wahrscheinlich in Vorbereitung auf ein Hochradrennen) vermutlich vor 1910; danach war die offizielle Bezeichnung Rennbahn Olympiapark



*Blick auf die Olympia – Bahn mit einem Fliegerrennen mit Walter Rütt
– einer der besten Sprinter Deutschlands*



*Arthur Heimann
„Das erste einsitzige Motorrad als
Schrittmachermaschine“*

Mehr Spannung und vor allem schnellere Rennen konnten sich die Zuschauer von den Dauerrennen mit den Schrittmachern erhoffen.

Ein Antrag auf Clubhauserweiterung und Ausbau im Grundstück der Halleschen Radrennbahn Merseburger Str. 74, „Herrn Landwirt Oswin Schreiber gehörig“, wurde 1912 gestellt. Offensichtlich hat zu diesem Zeitpunkt ein Eigentumswechsel stattgefunden. Ein Nachweis konnte nicht ermittelt werden. 1914 stellten die neuen Pächter Paul Blüthgen, Direktor des Wallhalla-Theaters, und Rudolf Dietrich, Gastwirt im Metropol-Hotel, einen Antrag auf Errichtung eines Musentempels auf dem

Grundstück der Radrennbahn.

Am 21. September 1913 fanden Bahnwettbewerbe um die Meisterschaft der Provinz Sachsen und des Herzogtums Anhalt über 1000 m der Flieger statt. Hallesche Fahrer erzielten die folgenden Ergebnisse:

Silbermedaille vom Gau 18
(Bezirk Halle des Deutschen
Radfahrer-Bundes)
W. Hendrichs jun.
(RC Germania Halle)

Silbermedaille vom Gau 18 -
F. Lähne (Einzelfahrer)

Im Malfahren siegte E. Sennock (RC Germania Halle) und erhielt den Ehrenpreis des Wallhalla-Theaters Halle, überreicht durch den Direktor P. Blüthgen. Im Ausscheidungsfahren belegte W. Hendrichs jun. (RC

Germania Halle) den 2. Platz, verbunden mit einem Ehrenpreis von 15 Mark.

Die hier erwähnten erfolgreichen Bahnradfahrer waren ebenso erfolgreich bei zahlreichen Straßenrennen über längere Strecken. Zu nennen sind weiter C. Wurmstich jun. vom Radfahrclub Normania Halle und W. Prüfer vom Radfahrclub Adler.

Bei Ausbruch des 1. Weltkrieges wurden die meisten Bundesradler eingezogen. Trotz des 1. Weltkrieges fanden nach Berichten der „Rad-Welt“ (Zeitung für die Gesamt-Interessen des Radfahrers und des Kraftfahrzeugwesens) in Halle auf der Radrennbahn bis 1919 Radrennen mit großer Zuschauerbeteiligung statt.

1916 - „Vor einer zahlreichen Zuschauermenge gelangte das heute (Sonntag, 7. Mai 1916) von der Direktion des Olympia-Parks veranstaltete erste diesjährige Wohltätigkeitsrennen zum Austrag.“ Wei-



Rennbahn Olympiapark, Wackers Sportplatz 1917 bis 1919.

Rennbahn Olympiapark

tere Rennen fanden am 13. Juli, 13. August und 3. September statt, ausgetragen wurden Dauerrennen, Prämienfahren, Fliegerrennen und Vergabefahren.

1917 - Am 27. Mai, 1. Juli, 12. August und 23. September fanden ebenfalls Radwettbewerbe in den o. g. Disziplinen statt. Über das Rennen am 1. Juli schrieb die „Rad-Welt“: „Da die gestrigen Rennen in Halle, soweit die Dauerrennen in Frage kommen, jeder sportlichen Grundlage entbehren, haben wir uns entschlossen, von einer Berichterstattung abzusehen. Dem Ansehen des Radsports dienen derartige Veranstaltungen nicht. – Es soll übrigens zu hässlichen Tumulten gekommen sein.“ Die Zuschauer erwarteten von den Berufsfahrern spannende Wettbewerbe und Kampfeinsatz. Schlechte Leistungen wurden sehr drastisch quittiert. In dem Rennen am 12. August konnte die Direktion des Olympiaparkes den Zuschauern einen der besten deutschen Flieger auf dem Einsitzer und Tandem ankündigen. Walter Rütt siegte im Großen Preis für Flieger nach drei Läufen über 600, 400, 200 und 100 Metern. Rütt – ein Berufsfahrer von 1900 bis 1925 galt als der beste Sprinter Deutschlands und führte die Einkommensliste der erfolgreichsten Sprinter/Flieger zwischen 1908 bis 1912 an. Ebenfalls ein gutes Aufgebot an Profifahrern erlebten die Zuschauer am 23. September. In dem Rennen trat der Exweltmeister der Dauerfahrer Arens gegen den Publikumsliebling von Halle Przrembel an, wurde aber auf Platz 2 verwiesen.

1918 – Eine neue Direktion als Pächter der

Radrennbahn (über den Eigentümer lassen sich keine näheren Angaben ermitteln) veranstaltete in Halle an fünf Renntagen



Walter Rütt

*Weltmeister im Sprint 1913, späterer
erfolgreicher Sechstagesfahrer*

(14. Juli, 11. August, 1. September, 21. September und 13. Oktober) insgesamt 42 Rennen, wovon 38 von Geldpreis- und 4 von Wertpreisfahrern bestritten wurden. Ohne Schrittmacher gelangten 28 und mit Führung 14 Rennen zur Entscheidung. Die Zahl der Ehrenpreise betrug 15 und die der Geldpreise 155. An Preisen ausgeworfen wurden 20265 Mark. Die Zuschauer besuchten die gut besetzten Rennen sehr zahlreich. Hauptanziehungspunkt waren immer die Dauerrennen, da bekannte Profifahrer starteten. Die halleschen Fahrer als Amateure starteten in den Flieger-Rennen. Er-

folgreich waren dabei Lähne und Richards. Der mit Vorschusslorbeeren angekündigte Peter Günther konnte allerdings keinen Sieg herausfahren. P. Günther begann als Amateur Radrennen für Flieger und Dauerfahrer zu fahren, ehe er ab 1903 bis 1918 ein äußerst erfolgreicher Berufsfahrer im Dauerrennen wurde. Mit seinem Start verband die Direktion des Olympiaparks die Erwartung, möglichst viele Zuschauer auf die Rennbahn zu holen.

1919 - das Rennen fand Ostermontag (21. April) statt. Die „Rad-Welt“ vom 27. 4. 1919 berichtete darüber, dass „trotz wenig einladenden Wetters immerhin 5000 Zuschauer erschienen.“ Die Zeitung führte dazu aus: „Die geschickte Reklame des neuen Pächters, des Magdeburger Rennleiters Kaps, trug zu dieser guten

Veranstaltung bei und widersprach somit dem Märchen vom Niedergang des Radsports.“ Ursprünglich sollten Radsportler aus Berlin in den Flieger-Rennen an den Start gehen, aber Einschränkungen im Bahnverkehr verhinderten den Start. Das Eröffnungsfahren der Flieger gewann Lüderitz (Harburg), aber Sennock vom RC Germania Halle machte in diesem Rennen sowie im Malfahren einen guten Eindruck. Das letzte Rennen fand am 8. und 9. Juni auf der Radrennbahn statt. Sechs Dauerfahrer konnten verpflichtet werden, unter ihnen der Hallenser Wurmstich. Bei den Fliegern fuhr der Hallenser Sennock als Wertpreisfahrer um den Thuringia-Preis und belegte Platz 4. Das Herausforderungsrennen zwischen halleschen Rennfahrern gewann Lähne vor Grahl.



*„Fliegerstart“ Hallesche Nachrichten 15. 5. 1919
Ein typischer Start aber diesmal zum letzten Fliegerrennen*

Im Oval der Radrennbahn wurden erneut verschiedene bauliche Veränderungen vorgenommen. So entstand 1917 im Olympiapark der neue Wacker-Sportplatz. Im gleichen Jahr hatte der Club-Wirt Herr Paul Bindrich dem Fußball-Club „Wacker 1900 e. V.“ den Sportplatz Sanssouci (heute die Gartenanlage Sanssouci am Mühlrain - Frohe Zukunft) gekündigt. Die Pächterin der Radrennbahn Halle, die Direktion des Wallhalla-Theaters (in Person des Direktors Blüthgen), stellte dem Club „Wacker 1900 e. V.“ den Innenraum der Radrennbahn als Spielstätte zur Verfügung. Von 1917 bis 1919 führte der Fußball-Club Wacker seine Spiele im Olympiapark durch. Mit dem Ende des Olympiaparks 1919 verlor der Fußball-Club erneut seinen Platz.

1919 kam es zur Verschmelzung des Deutschen Radfahrerbundes mit der Allgemeinen Radfahrer-Union. Beide Verbände gingen in dem „Bund Deutscher Radfahrer e. V.“ auf. Seit 1919 entwickelte sich der Radsport wieder lebhaft in allen seinen Zweigen.

Die neue Direktion als Pächter der Radrennbahn hatte es verstanden, den Hallesern 1918 zahlreiche Rennen zu organisieren. Auch 1919 fanden wieder gut organisierte Radrennen mit dem neuen Pächter, Rennleiter Kaps, statt. Auffallend ist jedoch, dass die Pächter sehr oft wechselten. Diese Wechsel hingen mit der vorrangig kommerziellen Nutzung der Radrennbahn zusammen. Die Profi/Berufsfahrer waren die „Zugpferde“ für große Zuschauerzahlen, sodass der sportliche Aspekt in den Hintergrund rückte. Die

Unterhaltung der Bahn, die Bezahlung der Berufsfahrer und die allgemein schlechte wirtschaftliche Lage nach dem Ende des 1. Weltkrieges lässt die Vermutung zu, dass das Grundstück der Radrennbahn (mehr als 1 Dutzend Morgen Land) am Rande der sich entwickelnden Stadt eine deutliche Wertsteigerung erfuhr.

Aus spekulativen Gründen erfolgte der Verkauf des Geländes Olympiapark an die Landwirtschaftskammer für die Provinz Sachsen zur gewerblichen Nutzung. Am 18. Juni 1919 wurde die Eintragung der Auflassungsvormerkung für die Landwirtschaftskammer vorgenommen, am 25. Juni 1919 kam es zur Eintragung als Eigentümer. Auf dem Grundstück wurde der Betrieb Central-Ankaufstelle Halle/Saale für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte der Landwirtschaftskammer für die Provinz Sachsen, Merseburger Str. 74 (Olympiapark), angesiedelt.

Schon am 1. 8. 1919 stellte die Landwirtschaftskammer den Antrag auf Anschluss an die Straßenentwässerung für das Grundstück Nr. 74, da man noch im selben Jahr die Errichtung einiger großer Werkstatt- und Betriebsgebäude beabsichtigte. Laut Bauantrag von 1919 wurde auch noch im gleichen Jahr mit dem Bau begonnen.

Für den halleschen Radrennsport und seine Vereine stand die Radrennbahn mit sofortiger Wirkung nicht mehr als Trainings- und Wettkampfstätte zur Verfügung. Andere geeignete Bahnen gab es in Halle nicht. Alle Bemühungen, die Bahn vor dem durch industrielle Unternehmungen drohenden

Untergang zu retten, waren vergeblich. Den haleschen Radsportlern war es nicht mehr möglich, den Bahnsport zu pflegen und so verlor Halle seinen führenden Platz im Bahnrad sport. Der städtische Sportausschusses für Leibesübungen hatte auf die Entscheidungen des Besitzers des Olympiaparkes keinerlei Einfluss.

Entsprechend waren auch die Kommentare der Tageszeitung „Hallische Nachrichten“ und der „Rad-Welt“, veröffentlicht am 15. Mai 1919: „Das Verschwinden Hallischer Sportplätze. Der Verkauf des Olympiaparks an die Landwirtschaftskammer, der das Eingehen der in dem Park angelegten Sportplätze (Radrennbahn, Fußballsportplatz) zur Folge hat, hatte Anlaß zu einer gestern abend im Schultheiß stattgefunden und von Herrn Meurer geleiteten Versammlung hiesiger Sportvereine gegeben, zu der auch der Vorstand des Deutschen Rennfahrer-Verbandes in Herrn Schumacher – Berlin – einen Vertreter entsandt hatte. Das Verschwinden dieser Sportplätze wurde aufs lebhafteste bedauert, zumal an eine Errichtung von Gebäuden auf dem Grundstück, das mehr als ein Dutzend Morgen Land umfaßt, nicht gedacht sein soll. Daß der Radsport große Anziehungskraft besitze, hätten die veranstalteten Radrennen gezeigt; aber auch ein größerer Fußballklub (Wacker) verliere durch den Besitzwechsel des Olympiaparks seinen Spielplatz. Zwei größere Fußballklubs ständen in Kürze vor derselben Kalamität, und kleinere Fußballspielvereine würden von einem Platz auf den anderen gedrängt. Es sei tiefbedauerlich, dass man in Halle dem Sport so wenig Konzessionen mache,

daß er nur zu oft geschäftlichen Unternehmungen weichen müsse. Der Radsport schein sich leider ganz besonders geringen Ansehens bei maßgebenden Persönlichkeiten zu erfreuen. Darin müsse vor allen Dingen Wandel geschaffen werden. Es wurde von einigen Herren auch die Auffassung vertreten, daß der städtische Ausschuß für Leibesübungen, der auffallenderweise der Einladung nicht gefolgt war, noch keine erkennbare Tätigkeit entfalte, während von anderer Seite darauf hingewiesen wurde, dass die Betätigung dieser Vereinigung deshalb nur unterschätzt würde, weil sie aus begreiflichen Gründen noch nicht an der Öffentlichkeit erscheine.

Der Ausschuß befasse sich schon mit größeren Projekten, die aber für die Veröffentlichung noch nicht reif seien.

Es wurde dann die Gründung eines Sportplatzausschusses Halle beschlossen, in den die Herren Dusel, Böhme, Löhne, Winterstein, Helmboldt, Maurer, Pretsch und Kettwitz gewählt wurden. Dieser soll zunächst zwecks weiterer Benutzung des Sportplatzes im Olympiapark in Verhandlung mit der neuen Besitzerin treten, sodann zwecks Schaffung neuer Spielplätze und einer Radrennbahn sich mit dem städtischen Ausschuß für Leibesübungen und dem Magistrat in Verbindung setzen. Von diesen Verhandlungen wird es abhängen, ob der neugebildete Ausschuß mit einem selbständigen Unternehmen hervortreten wird oder seine Wünsche im Rahmen der Pläne des städtischen Ausschusses für Leibesübungen (Bau eines Stadions) Verwirklichung finden können.“

Die Verhandlungen führten zu keinem Ergebnis, sodass am 6. Juli 1919 die letzte sportliche Veranstaltung auf dem Gelände des Olympiapark stattfand.

Die „Rad-Welt“ vom 11. Juli 1919 berichtete wie folgt: „Die Radrennbahn Halle a. S. sollte, ehe sie sportlichen Zwecken durch Abbruch verloren geht, noch einmal Zeuge der Begeisterung der Halleschen Sportgemeinde sein, die sich am 6. Juli mit 4000 Zuschauern eingefunden hatte. Der Hallesche Ausschuß für Leibesübungen wartete im Olympiapark mit einem Programm auf, bei dem verschiedene Sportarten zur Geltung kamen. Ueber 100 der besten Kräfte der Hallischen Sportvereine hatten ihre Meldungen zu den Wettkämpfen abgegeben. Jugendspiele der Schrebergartenvereine, Säbelfechten einiger Akademiker eröffneten die Spielfolge, dem sich Freiübungen der Hallischen Turnerschaft von Turner und Turnerinnen anschlossen. Aufmarsch wie Uebungen boten ein fesselndes Bild. Zwischen den anderen Aufführungen wie Geräteturnen, an dem sich 6 Vereine beteiligten, fanden Radrennen statt. Da nur Hallesche Fahrer zu Worte kamen, trug der **Herrenfahrer Sennock** vom Hall. R. C. „Germania“ in überlegener Weise den Sieg davon. Im Hauptfahren (1200 m) kam **Sennock** vor Möbius und Olbricht als Sieger ein.

Der Hall. Ausschuß hatte für alle Bewerbungen Ehrenpreise beschafft, die von Herrn Professor v. Drigalsky am Schluß der Veranstaltung mit empfehlenden Worten, die Jugend weiter zum Sporte und Stählung

des Körpers durch Leibesübungen heranzubilden, damit ein neues Deutschland aller Gefahr trotzend wieder entstehen und unser Vaterland zu neuer Blüte sich entfalten möge, den Siegern überreicht wurden.

Ob nun der beabsichtigte Zusammenschluß einiger größerer Hallescher Sportvereine ein besseres Stadion wie es bisher der Olympiapark war, mit Hilfe des Hall. Ausschusses für Leibesübungen und den städtischen Behörden, die immer noch reichlich Platz zur Hergabe - man lasse den Flugplatz nicht aus dem Auge - zu schaffen möglich ist, bleibt der Zeit und den Verhältnissen überlassen. Jedenfalls darf das Sportinteresse für Halle in diesem Interregnum nicht erlahmen.“

Es ist auch die Zeitung „Rad-Welt“, die am 14. Juli 1919 den nachfolgenden Kommentar zum endgültigen Aus der Radrennbahn und auf die Geschichte des Radsports in Halle gab: „**Das Ende der Radrennbahn in Halle.** Die Radrennbahn Halle hat mit den Pfingst-Rennen ihre Pforten für immer geschlossen. Alle Bemühungen, die Bahn vor dem ihr durch industrielle Unternehmungen drohenden Untergang zu erretten, sind vergeblich geblieben und so wird in den nächsten Tagen die Spitzhacke ihr Zerstörungswerk auf der alten Sportsstätte an der Merseburger Straße beginnen. Die in den Kinderjahren des deutschen Radrennsports von dem ehemals berühmten **Halleschen Bicycle-Club** erbaute Bahn hat die bedeutendsten Fahrer aller Zeiten am Ablauf gesehen. - Ein Blick in die Geschichte der Bahn ist ein Blick in das Goldene Buch des deutschen

Radrennsports. Hochräder auf Vollreifen und Pneumatiks, Dreiräder aller Arten und das Niederrad von der Urform bis zum Wunderding deutscher Technik sind über die Hallesche Bahn gerollt, und neben den bedeutendsten Fliegern, Weltmeistern und Weltrekordmännern, haben die bedeutendsten Dauerfahrer hinter Mehrsitzern, Motorzweisitzern, und zuletzt hinter Motoreinsitzern in Halle gefahren. Große Tage des Deutschen Radfahrer-Bundes hat Halle gesehen, und die Bahn an der Merseburger Straße ist im Jahre 1896 gelegentlich des Bundestages der Schauplatz der deutschen Meisterschaften gewesen.

Bis in die letzte Zeit hinein hat die Hallesche Bahn ihren Ruf als Pflegestätte des deutschen Radrennsports bewahrt. War die Bahn auch für die Steher nicht mehr zeitgemäß, so fanden sich die Flieger desto besser mit ihr ab, und mancher Herr der kurzen Strecke wird mit Wehmut an Halle zurückdenken, dessen Einwohner für den Radrennsport eingenommen waren, wie die Einwohner nur weniger Städte Deutschlands. Mögen sich Sportsleute finden, die diese Neigung der Hallenser Rechnung tragen und möge sich aus der Asche der alten Bahn der Phönix einer neuen radsportlichen Pflegestätte erheben, zur Freude der Hallenser und zum Heile des deutschen Radrennsports.

Mit den Pfingst-Rennen 1919 schließt die Radrennbahn Halle für immer ihre Pforten. Um so mehr wurde aber der Wander- und Saalsport gepflegt. Im Straßenrenn- und Saalsport sind die Hallenser wiederholt auswärts siegreich gewesen.

Der mit der halleschen Radrennbahn so eng verknüpfte „Hallesche Bicycle-Club“ verlor mit dem Verkauf der Radrennbahn seine Bedeutung und konnte auch in den 20er Jahren nicht mehr an seine Erfolge anknüpfen. Aus der Satzung des Clubs aus dem Jahre 1925 geht hervor, dass er das Radwandern sowie die Pflege der Kame-radschaft als Zweck des Vereins festlegt, also keinerlei Wettkampfsport mehr.

Hallesche Radrennfahrer fuhren ihre Rennen überwiegend als Amateure und konnten vordere Plätze erringen. Es war nicht möglich, Berufsfahrer aus dieser Zeit zu ermitteln, die aus Halle stammten. Sehr erfolgreich, sowohl als Straßenfahrer als auch Radrennfahrer, fuhren E. Sennock, Fr. Lähne, Ebner (Lähne und Ebner wurden beim Rennen in Halle am 23. September 1917 von der Rad-Welt „als brav fahrende Hallenser“ eingeschätzt), Krähl, Wötzel und Emmerich. Über diese halleschen Fahrer auf der Olympiabahn Merseburger Straße ließ sich nichts persönliches ermitteln. Lediglich von E. Sennock liegen, Dank seiner Familie, Zeitungsberichte aus dieser Zeit sowie Bilder und Medaillen vor:

Herrenfahrer Erich Sennock (1892 – 1942), von Berlin kommend, lebte seit 1912 in Halle. Vor und nach dem Kriege betätigte sich Sennock im Radsport sehr stark und zählte sowohl auf der Straße als auch auf der Bahn mit zu den besten deutschen Herrenfahrern. Er war Mitglied des HRC „Germania“ Halle.



Erich Sennock - Ein erfolgreicher Radrennsportler des RC – Germania Halle



Erich Sennock ist wieder einmal im Fliegerrennen

Sportliche Erfolge:

1913

3. Platz Meisterschaften Provinz Sachsen u. Herzogtum Anhalt 1000 m
1. Platz Malfahren 1200 m
1. Platz 250 km Kontrolltouren in 9:41 h
1. Platz Rund um das Herzogtum Anhalt (296 km) in 11:43 h
1. Platz Rund um die Altmark (222,4 km) in 8:32 h
1. Platz 150-km-Streckenfahrt in 5:23

1914

1. Platz Rund um die Altmark (222,4 km) in 8:01 h
3. Platz Rund um Spessart und Rhön in 11.59 h
2. Platz Dresden – Leipzig – Dresden

1919

6 x 1. Platz auf Einsitzer
3 x 2. Platz auf Einsitzer
4 x 3. Platz auf Einsitzer
Meistertitel über 1000 m

1921

Sieger beim Preis von Ger-
ratal



*Eine der vielen Medaillen, (die
Medaillen und Pokale E. Sonnocks
wurden am 24. Oktober 2005 aus dem
Haus der Tochter gestohlen!)*



Impressum

Quellen: Stadtarchiv Halle

Redaktionsschluss: 1.6.2006

Layout: Wolfgang Tischer, Alexandra Gabriel

Druck: über Hago Halle Sport (GmbH)

Herausgeber: StadtSportRund Halle

Mit Unterstützung von: AVOZ, 3000 Wörner Halle