



Illustrierte Hallesche Sportgeschichte



Radrennbahn
Böllberger Weg
(1939-1919)

**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

Radrennbahn Böllberger Weg (1939-1919)

Radrennbahn Böllberger Weg (1930– 1938)

Am 29. Juni 1930 wurde die neue Radrennbahn am Böllberger Weg feierlich eingeweiht und offiziell dem Radsport übergeben.

Gebaut: 1929/1930
Eröffnung: 29. Juni 1930
Länge: 333 1/3 m

Höhe: 6,00 m in den hohen Kurven
1,50 m an den Langseiten

Holzbahn (endlose Bohle, Kiefer)
Binder auf Betonpfeilern
Architekt: Clemens Schürmann,
Münster/Westf., Bauherr: Verein Radrennbahn Halle-Saale e. V. .



Eine imposante Wettkampfstätte für den Radsport

Kopie STA Halle (S.)

Die Entstehung der Radrennbahn am Böllberger Weg resultiert aus der Schließung der Olympiapark-Rennbahn Merseburger Straße im Jahre 1919. In Halle konnten

keine Radrennen in einem Stadion durchgeführt werden. Die hallischen Radclubs blieben aber aktiv. So lud der „Hallesche R.C. Germania“ am 15. 12. 1922 alle Rad

sportinteressierten zu einem Werbesportfest auf die Radrennbahn in Weißenfels ein. Tausende Zuschauer kamen und sahen spannende Rennen. Im Mannschaftsrennen belegte der R. C. Germania Halle den 1. Platz. 1924 fand erstmalig wieder ein Bahnradrennen auf einer noch nicht fertiggestellten Bahn am Gesundbrunnen statt.

1928 erfolgte die Gründung des „Vereins Radrennbahn e. V. Halle-Saale“ mit dem Ziel des Baues einer Sommerbahn für Rad- und Motorsport am Böllberger Weg (zwischen der Engelhardt-Brauerei und der Hildebrandtschen Mühlenwerke AG). Zunächst mussten sich die Bahnrad-sportler mit der Aschenbahn des Stadions am Gesundbrunnen und ab 1928 mit der Bahn des Sportplatzes des SV 98 (heute

SV Einheit Halle, Merseburger Str./Ecke Huttenstraße) begnügen. Sogar die offiziellen Meisterschaftsläufe des Bundes Deutscher Radfahrer (BDR) wurden auf diesen Aschenbahnen ausgetragen. Die Teilnahme der Bevölkerung an den zahlreichen Veranstaltungen bewies die Rentabilität einer Radrennbahn für Halle.

Der „Verein Radrennbahn e. V. Halle-Saale“ (Vorsitzender Justizsekretär E. Fink) pachtete von der Hildebrandtschen Mühlenwerke AG Böllberg das dieser gehörende Gelände einschließlich eines Getreideschuppens für zehn Jahre. Gesamtfläche des Rennbahngeländes: 18 645 qm. Der Verein verfolgte mit dem Bau einer Radrennbahn das Ziel, den Radsport für Erwachsene und Jugendliche zu pflegen



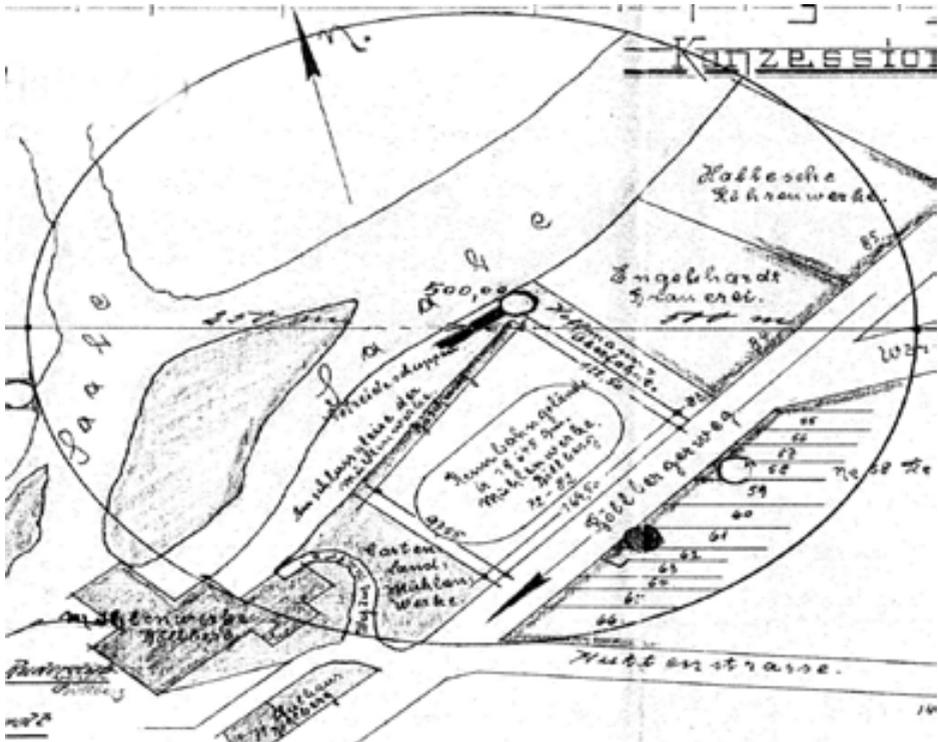
Blick auf die Radrennbahn in direkter Nachbarschaft zur Engelhardt Brauerei

und den Fremdenverkehr für die Stadt Halle zu unterstützen.

Für die Errichtung der Bahn musste größeres Kapital aufgenommen werden, was bei den damaligen wirtschaftlichen Verhältnissen nur kurzfristig zum bankmäßigen Zinssatz möglich war. Die Tilgung dieses Kapitals innerhalb von 10 Jahren sowie die Bestreitung der laufenden Kosten zur Finanzierung der sportlichen Veranstaltungen und zur Instandhaltung der Bahnen und Räumlichkeiten konnte, auch bei umsichtigster Leitung, nicht allein aus den Eintrittsgeldern erfolgen.

Hierzu waren auch die laufenden Einnahmen aus einem unbeschränkten Restaurationsbetrieb unbedingt erforderlich. Deshalb beantragte der Verein am 13. 12. 1928 eine unbeschränkte Schankkonzession, die für den Verein selbst eine Existenzfrage war.

Am 23. 1. 1929 bat der Verein um baupolizeiliche Genehmigung der Bauzeichnung nebst Lageplan und Baubeschreibung zum Umbau eines Lagerschuppens auf dem Gelände der Hildebrandtschen Mühlenwerke AG zu einem Restaurationsbetrieb. Auf der Freifläche sollte später eine Radrennbahn erbaut werden. Am 31. 1. 1929 ergänzte



Darstellung der Lage der Rennbahn und des dazugehörigen Geländes

der Verein seinen Antrag.

Auszug aus der Bauakte:

„Im Auftrag des Vereins Radrennbahn Halle e. V. erwidere ich auf Ihr Geehrtes vom 29. 1. 1929, dass auf der geplanten Rennbahn Flieger-Steherrennen mit Motorführung stattfinden sollen. Auch haben wir der Motorfahrerabteilung des Polzeisportvereins das Benutzen der zukünftigen Bahn zugesagt.

Ergebenst:

Verein Radrennbahn e. V.

Halle-Saale

i. A. Otto Henze“

Probleme ergaben sich für die Baugenehmigung außerdem dadurch, dass der umzubauende Lagerschuppen und die Freiflächen im Bereich der Gleise der „Halle-Hettstedter Eisenbahngesellschaft“ (Privatanschluss der Hildebrandtschen Mühlenwerke AG) lagen. Unter den für die Sicherheit im Gleisbereich festgelegten Bedingungen wurde der „Umbau des früheren Kornspeichers zu Wirtschaftszwecken sowie zur Anlage Radrennbahn mit Tribüne, Fahrstraße, Abort-Kassengebäude und zur Einfriedung zum Böllberger Weg“ am 2. 11. 1929 genehmigt.

Aus dem Prüfvermerk der Baupolizei vom 31. 10. 1929 geht hervor, dass die Bahn für Flieger-, Steher- und Motorradrennen vorgesehen ist. Die Anzahl der Sitzplätze auf der Tribüne beträgt 654. Der Innenraum der Bahn ist für Jugendspiele, Gymnastik, Turnen, Hand- und Fußballspiele vorgesehen. An der Straßenseite erfolgt die Anpflanzung von Pappeln.

Äußerst umfangreich und kontrovers gestaltete sich die Antragstellung des Vereins zur unbeschränkten Schankkonzession an das Polizeipräsidium Halle. Der Verein begründete sein Anliegen für die Konzession mit der Errichtung einer Radrennbahn. Ziel und Zweck war es, „dem hallischen Radsport eine neue würdige Kampfbahn zu schaffen und dem bisherigen Mangel an Trainingsmöglichkeiten abzuhelpen.“ Angedacht war, eine Anlage „mit ca. 10 000 Zuschauern, einem Klubheim sowie die nötigen Mannschaftsräume zu schaffen, für die Saal- und Kunstdfahrer durch Umbau eines vorhandenen großen Schuppens eine Sportstätte herzurichten.“ Der Restaurationsbetrieb wurde als eine „gutbürgerliche Gastwirtschaft mit Garten dargestellt, mit Angebot an reichhaltigen Speisen und Getränken mit entsprechender Preisbildung, denn die Bahn soll allen einschlägigen Sportkreisen sowohl im Sommer als auch im Winter zur Verfügung stehen.“ Der Verein verwies auf die Bedeutung der Radrennbahn für die Stadt Halle. Er hob hervor, ... dass mit der neuen Radrennbahn dem halleschen Radsport nach Jahren des Stillstandes und Rückschrittes nicht nur ein Wiederaufstieg bereitet werden soll, sondern dass damit die Stadt Halle in der Sportbewegung auch eine höhere Bedeutung erhalten wird.“

Die Antwort aus dem Polizeipräsidium fiel allerdings negativ aus.

Nach einem weiteren umfangreichen Schriftwechsel erhielt der Verein Radrennbahn Halle e. V. die Schankkonzession. Daraus resultiert ein Pachtvertrag zwischen

a.) Neue Schankstelle.

b.) Dem Antrage des Vereins Radrennbahn e.V. Halle auf Er-
teilung der Schankung zum Betriebe der Schankwirtschaft
an die Vorstandsmitglieder Fink und Schumann in den durch
die anliegenden Zeichnungen veranschaulichten Räumen
und Anlagen des Grundstückes am Bühlberger Weg wird unter
Voraussetzung der Bedürfnisfrage ~~widersprochen~~.
Mit Rücksicht darauf, dass es sich um ein rein sport-
liches Unternehmen handelt, kann ich eine Notwendigkeit
zur Erteilung einer Schanklaubnis für die Radrennbahn
nicht anerkennen. Für die Sportler selbst ist der Alkohol-
genuss durchaus unzutraglich, und auch den Besuchern
sportlicher Veranstaltungen liegt weniger am Alkoholgenuss
während der Vorführungen.

*2. Anlage
19.3.29*

Wie aus dem Antrage und dem in Abschrift beigelegten
Schreiben des Magistrats vom 9.1.29 v.A. hervorgeht,
soll die Gewährung der Konzession dem Linsen, die Engel-
hardt-Brauerei zur Beteiligung an dem Unternehmen durch
Kapitalabgabe zu bewegen. Es würde aber mit dem Ausschuss-
gen des Herrn Ministers des Innern nicht vereinbar sein,
die Bedürfnisfrage lediglich deshalb zu bejahen, um durch
Gewährung der Schankkonzession der Engelhardt-Brauerei
die Eröffnung eines neuen Ausschanks zu ermöglichen und
nie durch die Aussicht auf den hieraus zu erzielenden
Gewinn zur finanziellen Beteiligung an der Anlage der
Radrennbahn zu bestimmen. Ich vermag daher zu seinem
Bedauern ein Bedürfnis nicht anzuerkennen.

Kopie STA Halle (S.)

Die Berufsvertretung der Arbeitgeber im Schank-
gewerbe hat die Bedürfnisfrage zum Ausschank von alko-
holhaltigen Getränken mit Ausnahme des Ausschanks von
Branntwein bejaht, die der Arbeitnehmer erhebt keine
Einwendungen. Das Jugendamt hat sich wie folgt geäußert:
Grundsätzlich ist aber, da es sich um ein sportliches
Unternehmen handelt, ein Bedürfnis zum Ausschank alko-
holischer Getränke nicht anzuerkennen. Vom jugendfür-
sorglichen Standpunkt aus ist Ablehnung der Kon-
zession angebracht.

Wegen der Beschaffenheit der Räume wird auf
das in Abschrift beigelegte Gutachten der Stadt,
Bau Polizei und einen darauf vom Verein Radrennbahn
e.V. eingereichten Schriftsatz-Besug genommen.

Gegen die Person der Vorstandsmitglieder Fink
und Schumann selbst liegen Bedenken aus § 33 BGG
in der Fassung des Notgesetzes vom 24.2.25 nicht vor.

d.) Unschriftlich

dem Magistrat

EINGANGEN
25MRZ29 15-16
Pink

mit dem Ersuchen um Stellungnahme und Weiterleitung
an den Stadtausschuss ergebnislos überandt.

Stadtschutz Halle
Linienstr. 6
28. März 1929

Pink

dem Verein und der Frau Emma Ernst zur Eröffnung eines gastronomischen Betriebes ab 1. 3. 1933. In dem Pachtvertrag wurde festgelegt, dass der Jahresbierumsatz an Fassbier etwa 170 hl betragen sollte.

Die Eröffnung der Radrennbahn erfolgte am 29. 6. 1930 und stellte ein großes Ereignis in Halle dar. Der Vorsitzende des Vereins, Herr Ernst Fink, und der bekannte

Kopie STA Halle (S.)

20/
Auftrag
die folgenden
Merkmalen
Jannemann
20
Jahres vom
2. 1. 1933
Kleinert
Kochmann

§ 4.

Die Pächterin ist verpflichtet, den Wirtschaftsbetrieb mit der Sorgfalt eines ordentlichen Gastwirthes zu führen. Sie hat alle für den Gastwirtschaftsbetrieb geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu beachten. Die ordnungsmässige Reinigung des gesamten Pachtobjektes einschliesslich des Inventars liegt der Pächterin ob.

§ 5.

Die Pächterin ist verpflichtet, ihren gesamten Bedarf an 1) hiesigen und auswärtigen ober- und untergärigen Bier in Fässern und Flaschen sowie an alkoholfreien Getränken und Kohlensäure ausschliesslich bei der Mitteldeutschen Engelhardt Brauerei A.G. in Halle, S. zu beziehen zu den von dieser allgemein geforderten Preisen und in gleicher Beschaffenheit;

- 2) Würstchen ausschliesslich bei der Firma Louis Meinert,
- 3) Backwaren " " " " Gebr. Schubert,
- 4) Tabackwaren " " " " einer vom Verein noch benennenden Firma, die in handelsüblicher Beschaffenheit und zu handelsüblichen Preisen zu liefern hat, zu decken.

Für jeden Fall der Zuwiderhandlung gegen diese Bestimmung hat die Pächterin eine Vertragsstrafe von RM 50,- an die Verrächterin zu zahlen mit der Massgabe, dass die Mitteldeutsche Engelhardt Brauerei A.G. berechtigt sein soll, bei Verstoß gegen die Bierabnahmeverpflichtung, Verpflichtung zur Abnahme der alkoholfreien Getränke und der Kohlensäure, wie sie durch Ziffer 1 vorgeschrieben ist, die Vertragsstrafe unmittelbar gegen die Pächterin an Stelle des Verrächters geltend zu machen.

§ 6.

Steuern, Lasten und Abgaben hat die Pächterin zu tragen, soweit sie auf den Wirtschaftsbetrieb entfallen.

Auszug aus dem Pachtvertrag für die Schankwirtschaft Böllberger Weg

Architekt Clemens Schürmann hatten sich für die Errichtung der Radrennbahn besonders eingesetzt. Der „Illustrierte Radrennsport“ vom 29. 6. 1930 schrieb dazu:

„Der Kranz der deutschen Radrennbahnen ist um eine Anlage vermehrt worden. Um ein Kleinod, mit dem Meister Schürmann eine neue Probe seines eminenten Kön-

nens erbracht hat, eine Anlage, die berufen scheint, einmal die neue deutsche Weltrekordbahn zu werden. Schon die Eröffnungsrennen bewiesen dies. Obwohl vernünftigerweise nicht gleich die allererste Garnitur an den Start gebracht wurde, waren die Rennen sehr schnell, schnell selbst hinter der 60-cm-Rolle, die hier wohl überhaupt nur in Frage kommt...

333 1/3m lang ist die Fahrfläche, die aus Holz besteht. Auf den beiden Geraden erheben sich die Zuschauertribünen, die für je 2000 Besucher Platz haben. Die weiten, völlig fehlerfrei angelegten Kurven lassen jede Geschwindigkeit zu. Die geplanten Kurvenplätze fehlen vorerst noch, wie denn überhaupt die Gesamtanlage außer der Fahrfläche selbst noch etwas allzusehr den Eindruck des Provisorischen macht. Bis zum nächsten Renntag am 13. Juli dürfte sich in dieser Beziehung allerdings noch vieles ändern, und bis zu den deutschen Amateurmeisterschaften wird sich die gesamte Anlage als Schmuckkästchen besonderer Art, durch die günstige Lage direkt am Saalestrand begünstigt, präsentieren.

Als Steherbahn stellte die neue Anlage unter Beweis, daß sie jede Geschwindigkeit zuläßt. Als Fliegerbahn aber scheint ihr Wert für den deutschen Radsport noch weit höher. Nach dem Urteil aller Fachleute, die bei der Eröffnung in reicher Zahl vertreten waren, gehört sie zu den besten des Reiches, und wenn sich je einmal ein deutscher Fahrer für berufen hält, den Weltrekord über die Stunde anzugreifen, kann er keine idealere Fahrfläche dafür

finden als das Holzoval in Halle.“

Die Eröffnungsveranstaltung lockte ca. 6000 Zuschauer an den Böllberger Weg, nach Fertigstellung der Anlage sollte ungefähr die doppelte Menge Platz finden. Die Eröffnung erfolgte durch Herrn Fink als dem Vorsitzenden des Vereins Radrennbahn e. V., die Stadt war durch den Sportdezernenten, Stadtrat von Ludwiger, vertreten. Er überbrachte „den Dank an die Schöpfer der prächtigen Anlage“ und bezeichnete den “Tag der Weihe der neuen Anlage als einen der bedeutendsten in der Geschichte der hallischen Sportbewegung“. Einer der Größten des deutschen und internationalen Radrennsportes, Weltmeister Willy Arend, fuhr die erste Runde und gab die Bahn frei. Im Anschluss fand das Eröffnungsrennen statt. Am Start waren zuerst die Profi-Fahrer hinter Motoren, danach die Amateure. Die Rennen gestalteten sich spannend. Die hallischen Fahrer hatten aber keine Siegeschancen. Der Renntag verlief bei großer Hitze, aber ohne jeglichen Sturz.

Aus Anlass der Eröffnung der Radrennbahn fand das 47. Bundesfest des Bundes Deutscher Radfahrer e. V. vom 1.–5. 8.1930 in Halle statt. In dem dafür eigens herausgegebenen Festbuch würdigt der Oberbürgermeister der Stadt Halle Dr. Dr. Rive die neue Radrennbahn für Halle. Die „Hallischen Nachrichten“ ließen in ihrer täglichen Berichterstattung aus Anlass des 47. Bundesfestes Max Bähr zu Wort kommen: „Halle bietet für den Radsport kein gerade günstiges Betätigungsfeld. Die Zugänge zur Stadt sind

WKC
SOLINGEN

PATRIA-WKC
FAHRRÄDER

ERSTKLASSIGES
SOLINGER FABRIKAT

Weyersberg, Kirschbaum & Cie
Zweigwerk des Singen-Solinger Gußstahl-Aktien-Vereins

Größte und bedeutendste westdeutsche
Fahrradfabrik

Kopie STA Halle (S.)

Fest-Buch



47.



Bundestest

des
Bundes Deutscher
Radfahrer e. V.
in Halle (Saale)
1.—5. August 1930

Bearbeitet vom Halleschen Wirtschafts- und Verkehrsverband und vom Hauptausschuß des 47. Bundestestes.
Druck von W. Hendrichs, Halle-Saale, Gr. Steinstraße 27

Eine Werbung für die Stadt Halle, aber auch für den deutschen Radsport.

so ungünstig, daß besonders Rennveranstaltungen alle vor den Toren der Stadt beginnen und enden müssen. Es ist deshalb schwer ein wirklich klassisches Rennen von Ruf nach Halle zu bekommen. Andere Städte sind da besser dran! Aber auch auf dem Gebiet des Saalsports besteht nie die Möglichkeit,

eine größere Veranstaltung nach Halle zu nehmen, da es gerade Sonntags an den geeigneten Sälen fehlt! — Hoffentlich gelingt es den maßgebenden Personen und Körperschaften, die für den gesamten Turn- und Sportbetrieb so unbedingt nötige Stadthalle bald erstehen lassen.



Festbüro:

St. Nikolaus, Gr. Nikolaistr. 9-11
Tel. 35961

geöffnet:

Freitag, den 1. August: 7^h—24^h Uhr
Sonnabend, den 2. August: 7^h—24^h Uhr
Sonntag, den 3. August: 7^h—20^h Uhr
Montag, den 4. August: 7^h—20^h Uhr
Dienstag, den 5. August: 7^h—20^h Uhr

Vorteile für die Inhaber des Festabzeichens:
Ermäßigte Fahrpreise auf allen Linien der Halleschen Straßenbahn. Das Festabzeichen ist **sichtbar** zu tragen. Fahrweise im Verkehrsbüro Roter Turm, Marktplatz und im Festbüro.

Vorteile für die Inhaber des Festbuchs:
Gutscheine befinden sich am Schluß des Festbuchs.

Kopie STA-Halle (S.)

Herzlich willkommen im Denkmalgau!

In letzter Stunde erging an die Hallischen Bundes-Kameraden der Ruf, für die Mitglieder des Bundes ab der jetzigen wirtschaftlich schweren Zeit entsprechendes Familienfest vorzubereiten. Gern haben sich alle in den Dienst der guten Sache gestellt. Galt es doch, nicht ein Fest zu feiern, sondern unseren Kameraden ein Familienfest zu geben, ihr Können im friedlichen Wettstreit zu messen und die Besten der Besten herauszufinden. Und ebenso rein sportliches Bestreben ein schütteres familiäres Gepräge — frei von allem, was die jetzige Zeit nicht verträgt — zu geben, war unsere Aufgabe. Die Zeit hat gelehrt, daß wir auf dem richtigen Wege waren, denn mehr Heimungen, als gedacht, sind zu überwinden gewesen. — Wer von den alten Kämpen erinnert sich nicht noch gerne der Tage im August 1896, wo wir schon einmal die Bundesfamilie zu Gast hatten?

Unser Willkommenruß klinge aus mit Febr. v. Elbehendorf:

*Da steht eine Burg überm Tafe und schon
in den Strom hinein,
Es ist die frühliche Saate, es ist der Gleichzeitin,
Da hab' ich so oft gestanden, es blühen
Tüher und 1896'n,
Und schieden in allen Landen sah ich nimmer
die Welt so schön!*

Der Hauptausschuß des 47. Bundesfestes.



Halle-Saalze

Marktplatz

Kopie STA Halle (S.)

Den deutschen Radfahrern!

Der Bund Deutscher Radfahrer hat seine Mitglieder zum 47. Bundesfest nach Halle, der Stadt, wo er vor 34 Jahren tigte, entboten.

Im Namen der Einwoherschaft und Stadtverwaltung heiße ich die Männer und Frauen, die aus allen Gauen unseres Vaterlandes hier zusammengelommen sind, herzlich willkommen. Unsere alte und sich immer wieder kraftvoll verjüngende Stadt in der an Bodenschätzen reichen und durch Fruchtbarkeit gesegneten Mitte Deutschlands ist hochertret, auch jetzt wie schon so oft, Mitter zwischen Nord und Süd, Ost und West zu sein.

Wenngleich diese Stadt in ihren sportlichen Einrichtungen dem Vorbilde anderer Städte noch nicht gleicht, so steht sie doch mit ihrem Bestreben, die körperliche Tüchtigkeit und Gewandtheit zu fördern, in verheißungsvoller Entwicklung. Nach mancher Schöpfung, welche der körperlichen Betätigung weiler Volkskreise dient, ist in jüngerer Zeit ein Werk vollendet worden, das uns so rühmterwert ist, als es aus eigener Kraft und aus der Liebe hallescher Mitbürger zum Radfahrersport entstanden ist: die **neue Radrennbahn!** Die Feier des Bundesfestes in Halle ist für diese jüngste Sportanlage ein glückliches Vorzeichen und für die Stadt ein erfreuliches Anerkennnis ihrer Bestrebungen.

Dem Bunde der Deutschen Radfahrer wünsche ich, daß dem Radfahrersport auch auf halleschem Boden ehrenvoller Erfolg werde, und daß sich alle Festteilnehmer in Halle heimisch und vertraut fühlen und das 47. Bundesfest in ebenso freundlicher Erinnerung behalten wie die Stadt Halle.

Halle, im Juli 1930.

Dr. Dr. Rive,
Oberbürgermeister.

*Aus eigener Kraft und durch die aufopfernde Mitwirkung Hallescher Freunde des Radsportes ist es dem Verein Radrennbahn zu Halle nach zähem Kampfe gelungen, der Halleschen Radsportgemeinde die langersehnte **Radrennbahn**, die Pflege- und Betreuungsstätte des Halleschen Radsportes, zu schaffen, die gerade in der Austragung der „**Deutschen Meisterschaften 1930**“ eine besondere Weihe erhalten soll.*

Möge das Bundesfest 1930 — wie sein Vorgänger von 1896 — ein Markstein in der Halleschen Radsportgeschichte werden!“

Für den Betreiber der Radrennbahn, der „Verein Radrennbahn Halle-Saale e. V.“, war das Eröffnungsrennen ein voller Erfolg und so sollte es auch weiter gehen. Das

Jahr 1931 zeigte aber bereits die Schwierigkeit des Vereins bei der Besetzung der Veranstaltungen mit bekannten Berufsfahrern „zu moderaten Entschädigungen“. So wurde 1931 von der Entschädigung zur Kampfbörse für Berufsfahrer übergegangen (also nur Auf-Sieg-Fahren brachte Geld). Es fanden Flieger- und Steherrennen mit nationaler und internationaler Beteiligung statt.

Erstmals stand am 31. 5. 1931 der „Große Hallorenpreis“ auf dem Programm. Sieger wurde der Leipziger Hille hinter seinem Schrittmacher Schubert. Aber auch die Amateure führen 1931 die 25-km-Meisterschaft von Deutschland auf der halleschen Radrennbahn. Bereits Anfang 1932 fragten die „Hallischen Nachrichten“



*Blick auf die gutbesuchte Radrennbahn
im Hintergrund die heute noch sichtbare Ruine der halleschen Mühlenwerke*



Karl Wesoly und der Schrittmacher Karl Erdenberger aus Halle (rechts)

vom 2. März „Was bringt Halles Radrennbahn 1932?“. Elf Renntage waren angesetzt, ein hochklassiges Feld mit dem Dortmunder Metze an der Spitze sollte „die Bedeutung der Rennen von Renntag zu Renntag steigern“. Die Zeitung hebt hervor, dass der zweite Renntag auch den Start der deutschen Nationalmannschaft in Halle vorsieht. Zur Austragung kamen 1932 der „Große Hallorenpreis“ und der „Große Preis der Stadt Halle“. Es waren ca. 8 000 Besucher anwesend, als der Weltmeister Sawall (Berlin) den „Großen Preis der Stadt Halle“ trotz eines Sturzes gewann. Um noch mehr Besucher auf die Radrennbahn zu holen, hatte der Verein die

Eintrittspreise 1932 gegenüber dem Vorjahr um rd. 10 % gesenkt.

1933 wurde die Bahnsaison zwar am 9. April eröffnet, die „Saale-Zeitung“ vom 22. 3. 1933 vermerkt jedoch, dass „der Verein Radrennbahn nicht mit den rosigsten Ausichten in das neue Jahr geht, nachdem das letzte Jahr einen wirtschaftlichen Verlust gebracht hat.“ Gründe werden genannt - die schlechte Wirtschaftslage, weniger Besucher trotz der Eintrittspreissenkung, erhöhter Anteil Erwerbsloser und die übermäßig hohen Gagen der Fahrer im vergangenen Jahr sowie die unsichere Wetterlage. Der Rennbetrieb sollte aber auf

jeden Fall aufrecht erhalten bleiben, denn „bei einer Schließung der Bahn würden ja die Gläubiger ihr Geld vollends verlieren. Die nächsten Rennen der Saison werden, der Notlage des Vereins entsprechend, nur durchgeführt werden können, wenn sie auf Kampfbörse ausgefahren werden, da der Verein die noch immer sehr hohen Gagen der Spitzenfahrer nicht bezahlen kann.“ Die Eintrittspreise werden nochmals gesenkt. Die „Saale-Zeitung“ führte weiter aus, dass „der Verein Rennbahn die Bahn halten will, nicht zuletzt aus dem Grunde, um dem Amateursport, der ja ohne den Berufssport nicht leben kann, eine Pflegestätte seines Sports zu erhalten.“

Fünf Rennen wurden durchgeführt. Beim „Großen Mitteldeutschen Steherpreis“ am 11. 6. 1933 kam im Endlauf der Fahrer Pawlack von der Rolle seines Schrittmachers Schulz ab, stürzte und wurde von der nachfolgenden Schrittmachermaschine überrollt. Er starb wenige Stunden nach seiner Einlieferung in das Elisabeth-Krankenhaus.

Karl Wesoly erinnerte sich in einem in der



Pawlack mit seinem Schrittmacher Schulz bei einem anderen Rennen



Die Engelhardt – Brauerei – eine der Gläubiger wirbt bei den Rennbahnbesuchern für ihre Biere

„Freiheit“ vom 28. 6. 1975 veröffentlichten Beitrag über diesen tragischen Unfall. „... und das war der Todessturz von Georg Pawlick aus Forst. Ich saß neben ihm und hörte mit an, wie er ein paarmal vom Wettfahrausschuß aufgefordert wurde, an den Start zu gehen. Vielleicht hatte er selbst gefühlt, daß es sein letzter Start sein wird. Er stürzte auf der noch nicht abgetrockneten Fahrbahn, und einen Tag später mussten wir in Wittenberg die traurige Nachricht entgegennehmen, unser Georg hat im Elisabeth-Krankenhaus seine Augen für immer geschlossen. Ein Todessturz also, der hätte vermieden werden können, denn bei den Vorrennen der Amateure kam ich selbst zu Fall, da mir das Vorderrad wegrutschte.“

Trotz der gut besuchten Veranstaltungen informierte der Verein Rennbahn Anfang 1934 auf der Jahreshauptversammlung über seine katastrophale Finanzlage. Die Schuldenlast betrug rd. 150 000 RM. Die „Hallischen Nachrichten“ informierten ihre Leser über eine „innere Umgestaltung des Vereins, unter deren Führung – drücken wir es einmal ganz klar aus – soll versucht werden, für die Gläubiger zu retten, was überhaupt noch gerettet werden kann.“

Der Rennbetrieb wurde trotzdem mit fünf Rennen durchgeführt, und es gab interessante Veranstaltungen, z. B. die Bahnmeisterschaft der Amateure, das Ländertreffen mit Frankreich, Spanien,

Schweiz und Deutschland, den Städtekampf Halle – Leipzig und den Großen Preis der Halloren.

Das Jahr 1935 bescherte den Hallensern drei Radrennen. Den Auftakt bildete der „Große Preis der Stadt Halle“ – ein Rennen über 100 km hinter Motoren. Das Rennen war als Vorentscheidung der Deutschen Meisterschaft angekündigt und wurde von 8 000 Zuschauern besucht. Nationale und internationale Fahrer starteten.

Die bekanntesten deutschen Fahrer waren:

Metze, Krewer, Lohmann, Müller und Kirmse. Als Gesamtsieger ging Metze (Dortmund) hervor. Die Leistungen der



Nach einem Städtekampf Leipzig gegen Halle der Dauerfahrer gingen die Hallenser Karl Wesoly (li.) und Kunze als Sieger hervor.

Radfahrer konnten die Zuschauer aber nicht zufrieden stellen. Weitere Rennen folgten. Der Große Hallorenpreis über 100 km in zwei Rennen sowie ein Herausforderungskampf der hallischen Nachwuchsdauerfahrer (Kirmse hinter Eilenberger, Horn hinter Heßlich, Wesoly hinter Erdenberger). Das letzte Rennen 1935 stand unter dem Motto „Wer wird Halles Lokalmatador 1935?“. Die halleschen Dauerfahrer Horn, Kirmse, Neustedt und Wesoly begeisterten die 7000 Zuschauer. Das 50- und 25-km- Dauerfahren gewann Neustedt vor Horn, Kirmse und



Ein glücklicher Paul Neustedt als Sieger

Wesoly (Wesoly gestürzt). Für das Jahr 1935 schätzte die „Saale-Zeitung“ vom 2. 9. 1935 einen guten Besuch ein, aber „die Zuschauer kamen nicht immer auf ihre Kosten“. Schon zu diesem Zeitpunkt wurde offensichtlich, in welcher wirtschaftlicher Krise der Verein Radrennbahn steckte. Der Verein zeigte der städtischen Baupolizei am 15. 6. 1935

an: „Der Ordnung halber teilen wir Ihnen mit, dass die sich auf dem Grundstück Böllberger Weg befindlichen Radrennbahn der Mitteldeutschen Engelhardt-Brauerei übereignet ist und seit Mai 1935 von dieser und einigen anderen Gläubigern des Vereins Radrennbahn in eigener Rechnung weiter betrieben wird.

Der Verein Radrennbahn hat mit der Veranstaltung nichts mehr zu tun.“

Die Erwiderung der Engelhardt-Brauerei legte allerdings einen anderen Sachverhalt

dar: „Der Verein Radrennbahn ist verschuldet durch erhebliche Darlehensbeträge, daher Übereignung der Radrennbahn. Die Bahn ist zur Zeit verpachtet. Neue Verhandlungen mit dem Pächter wegen Abschluß eines längeren Vertrages sind angebahnt.“

Es stellte sich aber heraus, dass der Verein Radrennbahn zwar offiziell noch Eigentümer der Radrennbahn war, aber der größte Gläubiger – die Engelhardt-Brauerei bestimmte über die Rennveranstaltungen. Als Pächter

wurde der bekannte Rennveranstalter Herr Tadewald aus Berlin eingesetzt.

Der Zustand der Radrennbahn stellte sich als sehr bedenklich dar. Laut eines Revisionsberichtes vom 20. 1. 1936 durch die Genossenschaft für Reichsgesetzliche Unfallversicherung, Abt. Schauspiel- und Vergnügungsbetriebe, heißt es: „Die Zu

kunft der Radrennbahn sehr ungewiss, mit hohen Schulden belastet, soll demnächst Versteigerung stattfinden, bei der mit größter Wahrscheinlichkeit die Besitzerin des Grundstücks, die Böllberger Mühlenwerke, den Zuschlag erhalten wird. Ungewiss, ob Herr Tadewald die Konzession erhalten wird.

Die eigentliche Bahn ist ein Holzgestell und stark verwittert, so dass sie nicht nur splittert, sondern dass nach Angabe von Herrn Neustädt sogar ganze Latten ausbrechen. Es muss daher dem neuen Kommissionär baldigst eine diesbezügliche Auflage gemacht werden.“

Entgegen dieser Einschätzung verpachtete die Engelhardt-Brauerei oder der Verein Radrennbahn die Radrennbahn an den



Halleische Nachrichten vom 15. Juni 1936

bisherigen Pächter Herrn Tadewald. Der Rennbetrieb ging mit einem Rennen weiter. Es war das letzte Hallorenpreisrennen 1936. Ein reines Steherrennen, in dem der Deutsche Meister Metz vor Emil Kirmse (Halle) glänzte. Aber auch dieser Rennverlauf enttäuschte laut Mitteldeutsche Saale-Zeitung die Zuschauer.



Siegerehrung im Punktefahren am 13.06.1936

Ein Zeitzeuge schilderte seine Erinnerungen an dieses Rennen und den schlechten Zustand der Bahn: „Anhänger des Rad-sportvereins saßen während des Rennens unter der Rennbahn und drückten auf Zuruf mit Stangen lose Bohlen nach oben sobald die Fahrer anbrausten.“

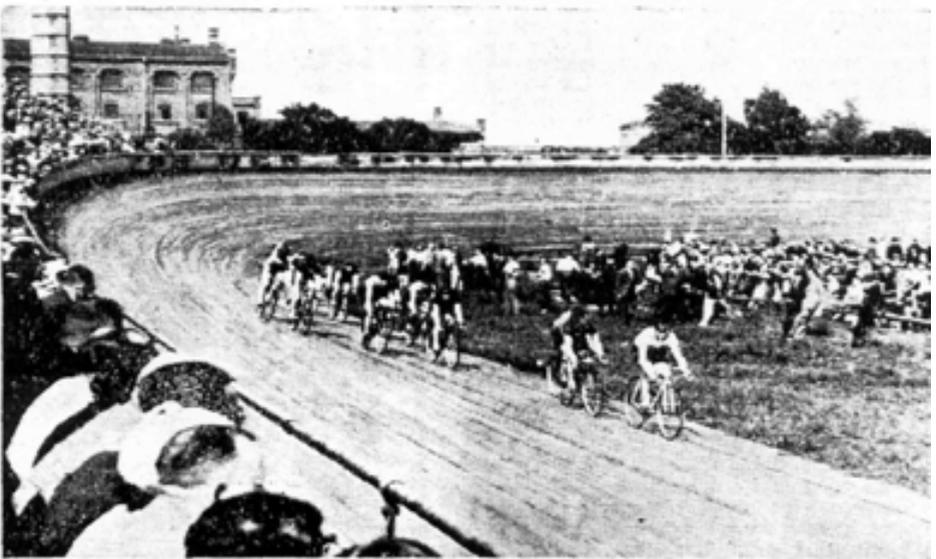
Es war das letzte offizielle Rennen auf der Böllberger Radrennbahn, denn die Hildebrandsche Mühlenwerke AG als die Verpächter des Grundstücks ließ den Oberbürgermeister am 31. 1. 1938 wissen, dass die Kosten für die Herrichtung der Bahn für die laufende Saison zu hoch wären. „Zusätzlich wären noch die Auflagen zu erfüllen, welche die Baupolizei bereits im

abgelaufenen Jahr gemacht hat.“Es bestand die Absicht, die Bahn abzurechen bzw. zum Abbruch zu verkaufen. Der Verein Radrenn

bahn Halle e. V. spielte für die zukünftige Gestaltung der Bahn überhaupt keine Rolle mehr.

Die Mühlenwerke fragten bei der Stadt an, „ob für die Maßnahme (Abbruch) eine Genehmigung des Stadtamtes für Jugendertüchtigung und Sport, des Deutschen Radfahrerbundes und der zuständigen Stelle des Reichssportführers notwendig ist“. Schließlich teilten die Hildebrandschen Mühlenwerke dem Oberbürgermeister der Stadt Halle am 23. 3. 1938 mit, dass der

Das Ende einer hallischen Sportstätte



Das Schicksal der Radrennbahn am Böllberger Weg ist nunmehr endgültig besiegelt. Nachdem nach langen Verhandlungen eine Weiterführung des Sportbetriebes nicht er-möglicht werden konnte, wird das große Holzoval jetzt abgebrochen

Am 18. 10. 1938 erschien aus Anlass des Abbruchs der halleischen Radrennbahn ein Artikel in der „Saale-Zeitung“ mit der Überschrift:

Die hallische Radrennbahn wird abgetragen

**Nun Seidenraupenzucht
im Radrennbahn-Rassenhäuschen**

Das ideal gelegene Gelände soll als Sportplatz erhalten bleiben?

Die Radrennbahn am Halberger Weg in Halle befindet sich nicht mehr. Die Gelände, die Komplexität erhalten im Gänzen, war vorzüglich; denn es fanden sich keine Wälder

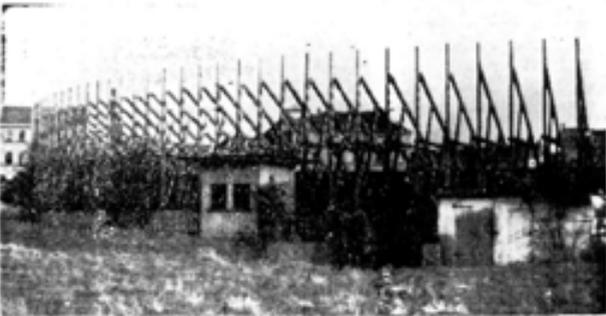
freudlich aber auch das Vorhandensein der halleischen Rasse, von denen einige die neue Trainingsgelegentlichkeit erfinden und zum Erfolg ausnutzen. Zur ehemaligen Rasse Paul Krenzler ist nun die erste Bahnmanöver in die Höhe der erfolgreichsten halleischen Radrennfahrer ein, und wenn das „Vandit“ mit dem Wicht des Kindes in jeder Form nach, dann „war was das“, mit der Qualität zu legen flieg. Dann gab es die in ganz reichlichen Jahren, und Paul war Krenzler, Gohmann, Schindler, Krenzler und die besten ausländischen Fahrer nahmen ihr größtes Können einlegen, um den Mann aus der Provinz nicht zu lassen. Umher war fast ein in jeder Richtung. Das war nicht einmal, der aber auch gerade in Halle ganz ausgezeichnete Rennen lief. Ein Beispiel im Programm war der Oberst für ein ausverkauftes Rennen. Die Bahn zum ersten Mal 1930 Juchter lag man am Halberger Weg war Jahren, mehrmals in der Halle. In dem letzten Jahren war das leider nicht mehr der Fall. Immer mehr ging es dem Niedergang entgegen, der nunmehr mit dem Abbruch der Bahn seinen Höhepunkt findet.



Der ehemalige Matador der Rennbahn, Paul Neustrodt (links) und sein Schweißmacher Fritz Erdenberg (rechts) nahmen Abschied von ihrer einstigen Kampfstätte.

mehr, die die Bahn wieder in den Zustand bringt, der Fahrern und Zuschauern gleichermaßen für die notwendige Sicherheit geben würde. Jetzt, beim Abbruch der Bahn, er-

teilt schließlich eine halleische Firma den letzten Rest. Ein Bruchstein, Gussmauer und Gänge wird der Abbruch vollzogen und anschließend, was wertvoll oder brauchbar ist, wird von dem Holzmaterial kann wieder anderwärts als Rohholz verwendet werden, ein großer Teil aber wird in Braunschweig, in einem 6000 Meter quadratischen, 5000 Meter Höhenhöhe, und mehrere Hundertmeter weiter werden einer langfristigen Verfühlung auf ihre weitere Verwendung unterzogen. Die Wirtschaftskriterien der Quantität haben sich noch einmischen und auch



Die letzten Reste der Rennbahn vor dem Abbruch.

(Bücker: Vorkauf.)

kennt man deutlich genug, daß die für beide Teile eine wertvolle Gabe bedeutet. Nach ein Drittel der gesamten Fahrfläche und der Zuschauertribüne ist durch und durch zerstört. Wer aber hätte wohl das Risiko einer solchen umfangreichen Reparatur übernehmen können, zumal ja in den letzten Jahren ein außerordentliches Wachstum des Zuschauerbesuchs zu erkennen war.

Im Jahre 1929 wurde das Gelände erbaut und damals als die modernste und schönste Bahn des Reiches anerkannt. Auch war damals das Interesse für Winterrennen, er-

die im Fundament der Bahn verbaute einen 30.000 bis 100.000 Zuschauer können ebenfalls wieder verwendet werden. Die Rassenhäuser fanden schon Viehhäuser. Die letzten einen Seidenraupenzüchter zur Verpflanzung eines Anlage dienen.

Das Gelände selbst, das für Halle eine verhältnismäßig gute Lage besitzt, soll, wenn nicht erhalten werden, als Sportplatz erhalten bleiben. Die große Fläche wird jedoch einen guten Platz abgeben, der nicht nur für den Motorsport, sondern auch für die Leichtathletik eignen wird.

bisherige Pächter (selbst bei kostenloser Übergabe) kein Interesse an einer Übernahme hat.

Der Betreiber der Radrennbahnen in Erfurt und Dresden, ein Herr Erich Neumann aus Leipzig, würde die Bahn pachten, aber die Stadt sollte sich dann an den notwendigen Sanierungskosten beteiligen sowie die Vergütungssteuer von 10 % auf 5 % herabsetzen. Die Mühlenwerke waren nicht in der Lage - oder wollten es nicht -, die Instandsetzungskosten für die Radrennbahn aufbringen. Die Stadt lehnte den Vorschlag von Herrn Neumann auf Kostenbeteiligung und Steuerermäßigung ab.

Die Hildebrandtsche Mühlenwerke AG erhielt daraufhin am 2. 4. 1938 die baupolizeiliche Genehmigung zum Abbruch und verkaufte am 3. 10. 1938 den Abbruch an die Fa. Lindner & Richter aus Halle-Trotha.

Die Prognosen der „Saale-Zeitung“ trafen ein, denn die Hildebrandtsche Mühlenwerke AG stellte am 2. 10. 1939 einen Bauantrag auf Entwässerung und Einbau von zwei Frischwasseranlagen in der Gaststätte Radrennbahn. Der Hallische Fußballverein Sportfreunde e. V. beabsichtigte noch 1940, die Anlage für den Spielbetrieb herzurichten. Die Bauvorhaben fielen jedoch dem Kriegsgeschehen zum Opfer. Erst 1946 gibt es einen Hinweis, dass mit dem Bauvorhaben in absehbarer Zeit gerechnet werden kann. 1951 umzäunte man den Sportplatz am Böllberger Weg und er wurde als Fußballplatz um- und ausgebaut. Er dient

Der Betreiber der Radrennbahnen in Erfurt und Dresden, ein Herr Erich Neumann aus Leipzig, würde die Bahn pachten, aber die Stadt sollte sich dann an den notwendigen Sanierungskosten beteiligen sowie die Vergütungssteuer von 10 % auf 5 % herabsetzen. Die Mühlenwerke waren nicht in der Lage - oder wollten es nicht -, die Instandsetzungskosten für die Radrennbahn aufbringen. Die Stadt lehnte den Vorschlag von Herrn Neumann auf Kostenbeteiligung und Steuerermäßigung ab.

Die Hildebrandtsche Mühlenwerke AG erhielt daraufhin am 2. 4. 1938 die baupolizeiliche Genehmigung zum Abbruch und verkaufte am 3. 10. 1938 den Abbruch an die Fa. Lindner & Richter aus Halle-Trotha.



A. Klimanschewski und W. Kirmse mit ihren Siegerschleifen auf der Radrennbahn 1937



Massenstart beim Fliegerrennen zum großen Frühjahreröffnungsrennen

Die Prognosen der „Saale-Zeitung“ trafen ein, denn die Hildebrandtsche Mühlenwerke AG stellte am 2. 10. 1939 einen Bauantrag auf Entwässerung und Einbau von zwei Frischwasseranlagen in der Gaststätte Radrennbahn. Der Hallische Fußballverein Sportfreunde e. V. beabsichtigte noch 1940, die Anlage für den Spielbetrieb herzurichten.

Die Bauvorhaben fielen jedoch dem Kriegsgeschehen zum Opfer. Erst 1946 gibt es einen Hinweis, dass mit dem Bauvorhaben in absehbarer Zeit gerechnet werden kann. 1951 umzäunte man den Sportplatz am Böllberger Weg, und er wurde als Fußballplatz um- und ausgebaut. Er dient heute noch als Fußballplatz für den Halleschen Fußballverein.



Die letzten Radrennen fanden 1937 auf der einstmals modernsten und schnellsten Radrennbahn Deutschlands statt. Die Hallenser konnten sich nicht einmal zehn Jahre an bedeutenden und interessanten Radrennen erfreuen.

Die finanziellen Zwänge ließen es nicht zu, die Holzbahn regelmäßig so zu warten und zu pflegen, so dass sie in relativ kurzer Zeit den Anforderungen der schweren Schrittmachermaschinen nicht mehr standhalten konnte. Zeitzeugen berichteten von dem großen Interesse der Hallenser für diese



*Karl Wesoly, DDR-Meister
Halle/Saale*

Art der Rennveranstaltung. Unbestrittene Lokalmatadoren waren Karl Wesoly, Paul Neustedt, die Brüder Emil und Werner Kirmse u. a.

Radrennfahrer Karl Wesoly

Am 2. Februar 1913 wurde Karl Wesoly in Halle geboren. Durch seinen Vater, der als Opel-Vertreter in Halle tätig war, wurde er Mitglied der Sektion Radsport des RC „Opel“ Halle.

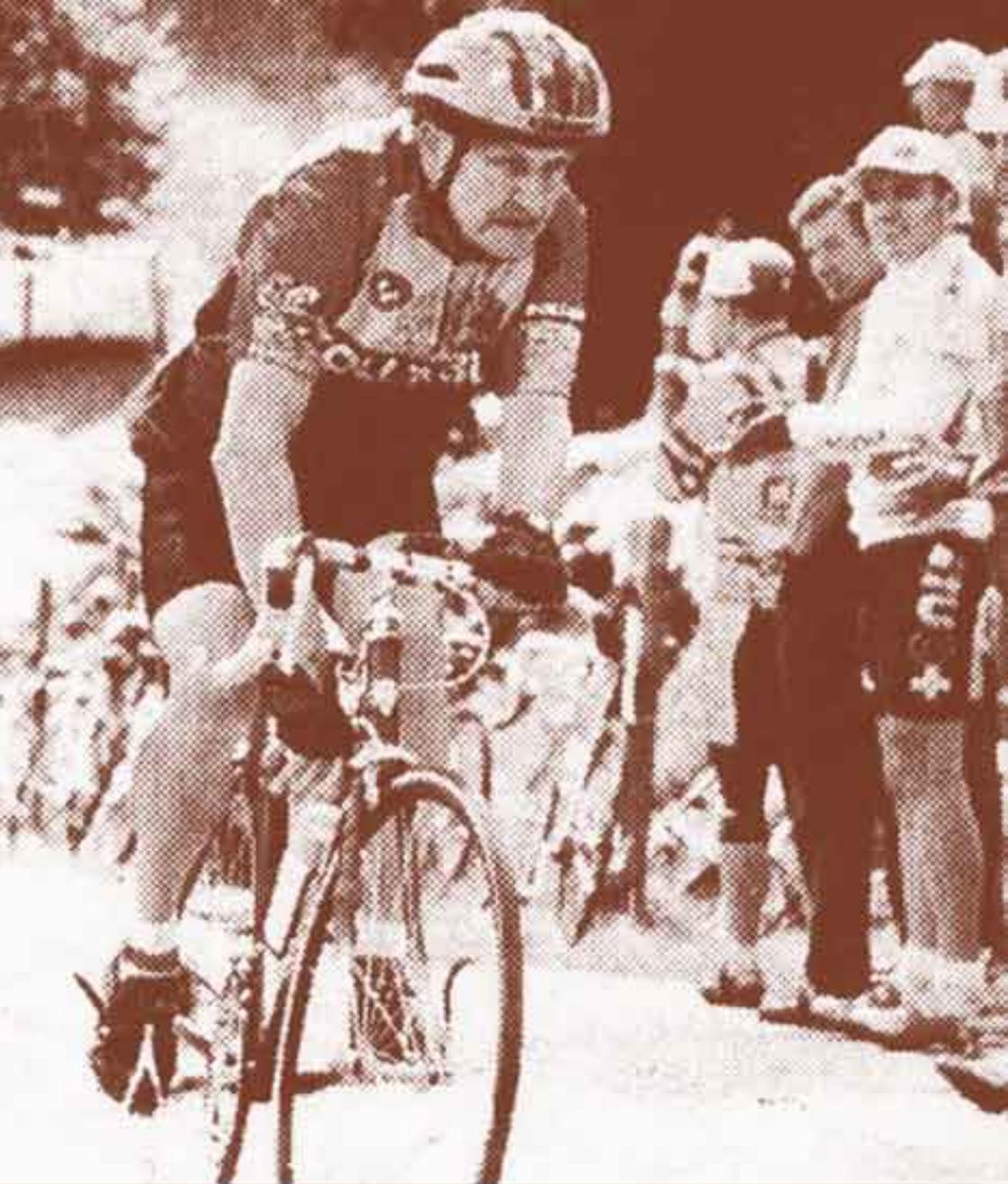
Schon der Neuzehnjährige fuhr 1932 als Mitglied der deutschen Nationalmannschaft Bahnrennen für Amateure. 1934 wechselte er zu den Berufsfahrern. Für die Werksmannschaft von „Dürkopp Bielefeld“ besuchte er die Steherschule in Elberfeld. Im gleichen Jahr eröffnete er als Selbständiger ein Fahrradgeschäft am Böllberger Weg gegenüber der Schokoladenfabrik „Most“ und in unmittelbarer Nähe der Böllberger Radrennbahn. An der Rolle von Fritz Erdenberger, dem hallischen Schrittmacher, bestritt er sehr viele erfolgreiche Dauerrennen.

Nach Kriegsende war Karl Wesoly einer der großen Mitstreiter, um für Halle wieder große Radsportveranstaltungen ins Lebens zu rufen. Gerhard Kühne und Harald Blossfeld organisierten im Kurt-Wabbel-Stadion viele Radrennen, bei denen man auch Karl Wesoly auf Aschenbahnen im Sprinterrennen und im Mannschaftsfahren mit Emil Kirmse erleben konnte.

Die größten Erfolge verbuchte Karl Wesoly im Jahre 1952 mit 39 Jahren. Er wurde in Chemnitz vor dem Hallenser Wilfried Mauf Sprintermeister der DDR für Berufsfahrer.

Mit 44 Jahren hängte Karl Wesoly sein Rad an den berühmten „Nagel“.

Von 1942 bis 1978 befand sich Karl Wesolys Fahrradgeschäft in Halle am Steinweg. Aus Altersgründen gab er dieses Geschäft an Joachim Liebsch ab. Als Bundesfachausschussmitglied hat Karl Wesoly über 40 Jahre Pressearbeit für den Radsport geleistet. Karl Wesoly starb im Jahre 2000 im Alter von 87 Jahren.



Impressum

Quellen: Stadtarchiv Halle

Redaktionschluss: 1.6.2006

Layout: Wolfgang Tischer, Alexandra Gabriel

Druck über Regio Halle Sport gGmbH

Herausgeber: StadtSportbund Halle

Mit Unterstützung von: ARDF, StadtWirtschaft Halle