



Illustrierte Hallesche Sportgeschichte

Die Halle- saale- Schleife

**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 haleschen 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 **Radports** eroberten die Straßen, der Kunstradport entwickelte sich in den Sälen von Gaststätten, aber der Bahnradport konnte auf Grund einer fehlenden Radsportbahn noch nicht betrieben werden. Im Laufe von nur 82 Jahren entstanden in Halle drei Radrennbahnen. Durch Bodenspekulationen 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 Bahnradports 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

Die Halle-Saale-Schleife

StadtSportbund Halle e.V.



Roediger im Melkus-Wartburg in Halle 1967



Formel 3-Rennwagen auf der Halle-Saale-Schleife 1966



Walter Brehme gehörte in den fünfziger und sechziger Jahren zum MZ-Werksteam und zur Weltspitze

Als im Juni 1949 die Genehmigung zu Motorsport-Veranstaltungen erteilt wurde, zögerten Motorsportler und Veranstalter auch in der damaligen Ostzone nicht, und schon einen Monat später umsäumten 40000 Sportbegeisterte eine Rennstrecke in Stralsund. Sprunghaft stiegen dann die Zahlen der Aktiven und Besucher bei den folgenden Veranstaltungen, ... das Sachsen-Ring-Rennen wurde schon zu einem wahren Volksfest: 385000 Motorsportbegeisterte aus allen Gegenden der DDR und aus den Westzonen strömten nach Hohenstein-Ernstthal. Auch die Halle-Saale-Schleife reihte sich hier ein.

Um die Aktivitäten zur Belebung des Motorrennsports nach dem 2. Weltkrieg und die Anstrengungen bis zum ersten Rennen am 25. Juni 1950 auf der Halle-Saale-Schleife zu beschreiben, folgen wir weitestgehend den Aussagen der Veröffentlichung des Journalisten Werner Jentsch vom 25. Juni 1950 und ergänzen diese durch Auszüge aus dem Protokoll der für die Erneuerung der Halle-Saale-Schleife entscheidenden Ratssitzung des Stadtrates

von Halle vom 30.2.1950 (Berichterstatter zu diesem Anliegen war Stadtbaurat Dr.-Ing. Wurster, Bau- und Siedlungswesen, Abteilung Tiefbau), doch vorerst hier eine Übersicht zu den Motorsport-Straßenrennstrecken auf dem Gebiet der ehemaligen Ostzone / DDR, zusammengestellt durch Herrn Scheer aus Nietleben:

Nahezu 25 Jahre, nachdem das letzte Motorsport-Straßenrennen in Halle/Saale stattgefunden hatte, drängten auch hier die Motorsportler und Motorsportanhänger zu neuen Taten. Eine kleine Gruppe Aktiver gründete am 13. Februar 1950 die MSG Halle. (Der gesamte Motorsport der DDR war mit Wirkung vom 1. Januar 1950 in der Motor-Sport-Kommission (MSK) des Deutschen Sportausschusses organisiert, in den Kreisen entstandenen Motor-Sport-Gemeinschaften (MSG). Im Kreise dieser MSG wurde zielstrebig diskutiert und beschlossen, die Straßenrennen in Halle wieder aufleben zu lassen - die am besten geeignete Rennstrecke zu finden, war das entscheidende Thema. Als die für das Umfeld von Halle passende Strecke gefunden

Übersicht über die ersten Straßenrennen auf dem Gebiet Ostzone / DDR

Rennstrecke / Jahr:	48	49	50	51	52	53	54
Bautzen							
Dessau Autobahn		X	X				
Dresdener Autospinne				X			X
Halle-Saale-Schleife			X	X	X	X	X
Autobahnschere Chemnitz						X	
Leipziger Stadtpark			X	X	X	X	X
Rostocker Osthafenkurs					X		X
Schleizer Dreieck	X	X	X	X	X	X	X
Wismar (Hanseatening)							
Erfurter Doppelringrennen			X				
Stralsunder Bäderrennen		X	X	X	X	X	X
Wittenberger Rundstreckenrennen		X	X				

Rennstrecke / Jahr:	55	56	57	58	59	60	61
Bautzen						X	
Dessau Autobahn	X						
Dresdener Autospinne			X		X		
Halle-Saale-Schleife	X	X	X	X	X	X	X
Autibahnschere Chemnitz							
Leipziger Stadtpark	X	X	X	X			
Rostocker Osthafenkurs							
Schleizer Dreieck	X	X	X	X	X	X	
Wismar (Hanseatenring)			X	X	X		
Erfurter Doppelringrennen							
Stralsunder Bäderrennen	X	X					
Wittenberger Rundstreckenrennen							
Rennstrecke / Jahr:	62	63	64	65	66	67	
Bautzen							
Dessau Autobahn							
Dresdener Autospinne							
Halle-Saale-Schleife	X	X	X	X	X	X	
Autibahnschere Chemnitz							
Leipziger Stadtpark	X	X	X	X			
Rostocker Osthafenkurs							
Schleizer Dreieck	X	X	X	X	X	X	
Wismar (Hanseatenring)			X	X	X		
Erfurter Doppelringrennen							
Stralsunder Bäderrennen	X	X					
Wittenberger Rundstreckenrennen							

war, gab es nur noch ein Ziel: die schnelle Wirklichung des Vorhabens. Die Initiatoren traten an die Bauverwaltung der Landeshauptstadt heran und baten darum, bei der Fixierung der Strecke und bei den unumgänglichen Baukostenentscheidungen behilflich zu sein. Sie erwirkten, dass das Thema 'Schaffen einer Motorrennstrecke in Halle' in die Liste der Tagesordnungspunkte für eine der folgenden Sitzungen des Stadtrates aufgenommen wurde. Dann erstattete Stadtbaurat Dr.-Ing. Wurster Bericht: ... Nach Überprüfen aller gegebenen Möglichkeiten haben wir uns für eine Strecke entschieden, die wie folgt verläuft: Weinbergweg - Saarbrücker Straße (heuti-

ge Ernst-Grube-Straße) - Hubertusplatz-Heideallee - Gimritzer Damm - Zufahrt zum Gut Gimritz. Von hier aus müsste, um den Ring schließen zu können, eine Verbindungsstraße von 886 m Länge und 8 m Breite entlang der Wilden Saale zum Weinberg ausgebaut werden. Die MSG

Der Australier Collerson 1967 in Halle



Halle hat uns gebeten, für diesen Neubau einen vorläufigen Entwurf und eine Kostenübersicht zu schaffen. ... Die Abteilung Tiefbau hat die erforderlichen Unterlagen angefertigt. Es ist geplant, eine einfache wassergebundene Schotterstraße mit Schüttpacklager und Oberflächenbehandlung zu bauen. Da die Zufahrtsstraße zum Gut Gimritz sich mit ihrer Kopfsteinbefestigung zum Befahren mit schnellen Kraftfahrzeugen nicht eignet, ist ihr Belegen mit 4 cm Asphalt erforderlich, außerdem müssen in diesem Straßenteil die Kurven einseitig überhöht werden, um ein schnelleres Befahren zu ermöglichen. Wenn diese Arbeiten durchgeführt werden und dieser Streckenteil auf 8,0 m verbreitert würde, würde Halle eine ideale Rennstrecke erhalten, die sich auch zum Durchführen von Autorennen eignet. Die gesamte Rennstrecke wäre etwa 5 km lang.

Die erforderlichen Baustoffe sind der MSG Halle durch die Landesregierung zugesichert worden. Die Kosten für den Ausbau waren mit rd. 135000,- DM kalkuliert. Einen Teil der Arbeiten, wie Anführen und Schachtarbeiten, wollten die Mitglieder der MSG in freiwilliger Arbeit ausführen und somit etwa 10000,- DM einsparen. Die MSG war aber von sich aus nicht in der Lage, die gesamten Baukosten zu übernehmen. Sie bat daher den Rat der Landeshauptstadt Halle um einen Baukostenzuschuss, sie selbst wollte die Hälfte der entstehenden Kosten tragen.

Mittel für die Arbeiten standen der Bauverwaltung haushaltsmäßig nicht zur Verfügung. Falls der Streckenneubau ausgeführt werden sollte, wären folgende Maßnahmen zu entscheiden: Von den Schulgärten wäre in der ganzen Länge ein

Streifen von 1,50 m für den Straßenbau frei zu geben. Die Ackerkleinparzellen, die von Angehörigen des KWU Straßenreinigung genutzt wurden, wären zum Teil einzuziehen und andererseits der Straße ein Streifen von etwa 10 m für Zuschauer frei zu lassen. Von dem von der Zooverwaltung genutzten Ackerland sollte ein Teil nicht bestellt werden, um Platz für Zuschauer zu gewinnen. Da das erste Rennen für Halle für den 10.6.1950 festgelegt war, wird gebeten, über den Vorschlag bald zu entscheiden.

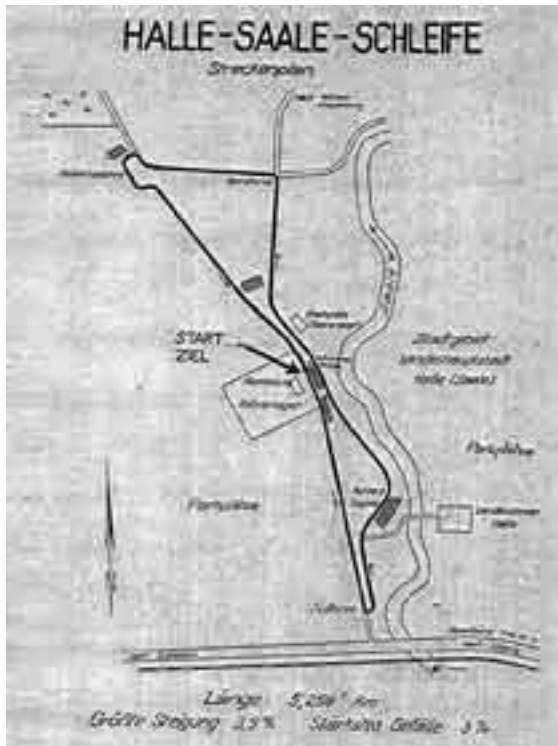
Die vorgelegten Baupläne wurden genehmigt, und auch dem Kostenzuschuss von 135000 DM stimmten die Stadtväter zu. Mit großer Begeisterung gingen die Sportler daraufhin an die Arbeit.



Die zur ersten Halle-Saale-Schleife herausgegebene Plakette

Am Sonntag, dem 26. März 1950, waren etwa 60 aktive Motorsportler angetreten, den ersten Spatenstich zu tätigen und somit den Grundstein zur Halle-Saale-Schleife zu legen. Der sportbegeisterte Oberbürgermeister Pretzsch ließ es sich nicht nehmen, an diesem Tage selbst unter den Sportfreunden zu weilen. Er brachte die herzlichsten Wünsche für das Gelingen des Werkes zum Ausdruck und sprach den Sportfreunden ein Lob aus für ihren Einsatzwillen und die Arbeitsfreude. Unter Anleitung der halleschen Bauverwaltung ging es dann an die Arbeit. Obwohl die

Pessimisten anfangs noch in der Überzahl waren, wurde Tag und Nacht fieberhaft gearbeitet, da bereits am 25. Juni des gleichen Jahres das erste Straßenrennen der DDR für diese Saison hier gefahren werden sollte. Es gab noch eine große Enttäuschung - eine Regenperiode, die alle zermürbte. Doch die danach wieder strahlend am Himmel stehende Sonne ließ die Herzen aller höher schlagen, und mit größter Beschleunigung wurden die Arbeiten an der Halle-Saale-Schleife vorangetrieben. Lastzüge und Waggons mit Schutt und Baumaterialien rollten am laufenden Band. Die MSG organisierte freiwillige Arbeitseinsätze. Selbst die benachbarte MSG Eisleben entsandte eine Arbeitskolonne von 30 Sportlern, die tatkräftig mithalfen. Vom ehemaligen Militärflughafen Burg bei Magdeburg wurde Betonasphaltaufbruch geholt. Transportiert mit Waggons und verarbeitet wurden in der Zeit vom 27. März bis zum 10. Juni etwa folgende Mengen Baumaterial: 2533 Tonnen Überlauf, 996 Tonnen Schotter, 236 Tonnen Edelsplitt, 200 Tonnen Steinschlag mit Teer, 50 Tonnen Steinsand mit Teer, gleichzeitig wurden viele Tonnen Baumaterialien aus der näheren Umgebung mit LKW herangeholt. Der neue Rennkurs, an dem 1,2 km Straße vollkommen neu erbaut wurden, verschlang somit etwa 4500 Tonnen Material.



Die Streckenführung der Halle-Saale-Schleife nach der Entstehung 1950

Noch während die Strecke im Bau war, gingen in Halle

zahlreiche Nachfragen von Rennfahrern nicht nur aus der DDR, sondern auch aus dem Westen Deutschlands (Hamburg, Bremen, Württemberg, Baden usw.) ein. Oberingenieur Prüssing, der erste Vorsitzende der Motor-Sport-Kommission im Deutschen Sportausschuss, der die Strecke besichtigte und den Werdegang verfolgte, war begeistert von der Arbeitsfreudigkeit und dem unermüdlichen Schaffenswillen der halleschen Motorsportler und meinte, dass bei der Halle-Saale-Schleife der Erfolg nicht ausbleiben würde.

Die Begeisterung des erfolgreichen Rennwagenfahrers Arthur Rosenhammer (Dessau) kam in einem Funkinterview im Mitteldeutschen Rundfunk, Sender Leipzig, zum Ausdruck. Er meinte, dass dieser Kurs für Rennwagen unbedingt Durchschnittsgeschwindigkeiten von 125 bis 135 km/Std. zulassen würde. Er sollte sich nicht getäuscht haben, denn schon nach kurzer Zeit probierten erfahrene Rennfahrer die Halle-Saale-Schleife aus und gaben einen Vorgeschmack auf den 25. Juni: Günther Lenssen (Zeit), der erfolgreiche Ausweisfahrer, Sieger auf dem Sachsen-Ring, schnitt mit seiner kleinen sauberen Baumschen 125er DKW in phantastischem Stil die Kurven, um auf der Geraden über die 100 km/Std. hinauszugehen. Er war erfreut, dass auf der Halle-Saale-Schleife den 'Kleinen' keine Grenzen gesetzt sind. Des weiteren wurden zum Test der Merseburger Walter Sanitz, ebenfalls auf DKW 125 cm, und Erich Hoffmann mit seiner schnellen 500er Norton begrüßt. Sie machten auf die bis dahin ungeahnten Spitzengeschwindigkeiten auf der neuen Strecke aufmerksam und begeisterten die Zuschauer.

Weit mehr als 500 Nennungen lagen

bei der Rennleitung vor, von denen jedoch aus technischen Gründen nur 345 angenommen wurden. Um allen Rennfahrern gerecht zu werden, sollte auf der Halle-Saale-Schleife schon im Herbst des gleichen Jahres ein Nachwuchsrennen veranstaltet werden, um auch den für das Hauptrennen nicht Berücksichtigten eine Möglichkeit zu bieten, ihr Können unter Beweis zu stellen. Trotzdem machte der unerwartet hohe Nennungsengang eine weitere Unterteilung der gesamten Veranstaltung notwendig, so dass erstmalig bei Straßenrennen startende Ausweisfahrer

Willy Lehmann mit seinem Rennwagen auf der Halle-Saale-Schleife



schon am Vortage Qualifikationsrennen fahren mussten. Ein Blick in die Nennliste ließ jedenfalls in allen Klassen spannende sportliche Kämpfe erwarten.

Die Rennstrecke wurde im Programmheft zum ersten Rennen am 25.6.1950 wie folgt beschrieben:

Die Halle-Saale-Schleife ist eine Straßenrundstrecke von 5,256 km Länge je Runde im Westteil der Landeshauptstadt Halle. Sie führt vom Start auf dem Gimrit-



Wo damals Rennmaschinen entstanden: Die Werkstatt der Familie Kassner

zer Damm in einer langen Betongeraden von 1,05 km nach Süden bis zur Mansfelder Straße und biegt in einer 16 m überhöhten breiten Wende, der Südkurve, parallel zum Gimritzer Damm nach Norden, entlang der Wilden Saale bis zur neu erbauten Kurve der Jugend. Diese zügige Rechts-Links-Kurve mit einem Radius von 125 m ist durch eine Überhöhung der Krümmungen von 12% eine der schnellsten Kurvenfolgen, die bekannt sind, und kann mit äußerster Geschwindigkeit durchfahren werden. Aus der Kurve der Jugend heraus führt eine, gegenüber Start und Ziel leicht nach rechts abgebogene und überhöhte, neugeschaffene Gerade bis zum Weinberg. Am Weinberg biegt die Strecke in einer stumpfen Rechtskurve (150°) in den gera-

den, kleingepflasterten Weinbergsweg ein. In der 600-m-Geraden des Weinbergweges überschreitet der Kurs den höchsten Punkt der Strecke und fällt leicht zur Nordkurve hin ab. Die Nordkurve am Gestüt Kreuz ist eine 90°-Linkskurve, die in die asphaltierte Gerade der Saarbrücker Straße (heutige Ernst-Grube-Straße) einmündet. Der an die Saarbrücker Straße anschließende Hubertusplatz wird in der Hubertuskehre, die aus einer Kurvenfolge mit 80 m Radius besteht, nach links umrundet. Unmittelbar an die Hubertuskehre schließt sich eine 100°-Rechtskurve an, die in die Heideallee überleitet. Nach der griffigen Kleinpflasterstrecke der Hubertuskehre findet der Fahrer in der langen Geraden der Heideallee, die leicht nach Süden hin abfällt, eine Asphalt-

straße vor, die Spitzengeschwindigkeiten erwarten lässt. In einer leicht abfallenden 170°-Schlange wird die Zielgerade erreicht, auf der sich die letzten Positionskämpfe abspielen werden.

Die Halle-Saale-Schleife ist ein ausgesprochen schneller Flachkurs, der durch seinen Wechsel zwischen schnellster Gerade, schneller Kurve und schärfster Kehre an Fahrer und Fahrzeuge große Anforderungen stellt. Die nach Süden führende Gerade fällt ganz leicht ab, die nach Norden führende Geraden- und Kurvenfolge weist keine nennenswerten Steigungen auf.

Die Halle-Saale-Schleife ist eine Doppelschleife auf zum Teil vollkommen neu geschaffener, 8 m breiter Straße und hat einen Belag mit etwa gleichen Anteilen Asphalt, Beton und Kleinpflaster. Die Straßen- decke befindet sich in bestem Zustand.

Die am Weinberg in zwei Gegengeraden

dicht aneinander vorbeiführende Strecke und die Plätze auf dem erhöhten Gimritzer Damm sowie die Hubertuskehre werden die Hauptanziehungspunkte der Halle-Saale-Schleife werden. Dazu kommt der herrliche Tribünenplatz an der Kurve der Jugend und der immer wieder heiß begehrte Platz an Start und Ziel, von dem aus ein großer Teil der Rennstrecke übersehen werden kann.

Parallel zu den Schilderungen bisher soll an dieser Stelle ein Zeitzeuge zu Wort kommen, dessen Aussage erstens das bisher gesagte unterstreichen und zweitens viele weitere Details liefern wird. Herr Herdan, der die Zeit unmittelbar und aktiv miterlebte, teilt folgendes mit: Schon im Alter von 8-10 Jahren interessierte ich mich für Motorsport, da mein Onkel, Alfred Schöbbel, aktiv an vielen Langstreckenprüfungen für Motorräder teilgenommen hatte. Somit war

Die Motorradrennen machten den Hauptteil der Veranstaltungen aus, hier der Start der 125er-Lizenzfahrer 1966



es nicht verwunderlich, dass mich die großen Wagenrennen auf dem Nürburgring oder auf der AVUS in ihren Bann zogen, genau so wie die ganze Familie. Nach dem 2. Weltkrieg freute ich mich, dass in beiden Teilen Deutschlands Motorrad-Straßenrennen wieder auflebten.

Die ersten Rennen in der damaligen DDR wurden in Hohenstein-Ernstthal auf dem Sachsenring und im thüringischen Schleiz auf dem Schleizer Dreieck organisiert. Gut besucht, lösten diese Rennen vielerorts Gedanken aus, neue Rennstrecken zu schaffen. So war es auch in Halle an der Saale, eigentlich einem traditionellen Motorsport-Standort, wo am 23.2.1923 der Deutsche

Motorradfahrer Verband (DMV) gegründet wurde. Die Motorradfahrer fühlten sich im Allgemeinen Deutschen Automobil Club (ADAC) - so wurde er ab 1911 genannt - nicht richtig 'zu Hause', denn als 'Deutsche Motorradfahrer Vereinigung' waren sie seit dem 24. Mai 1903 organisiert. Jedenfalls soll der damalige DMV-Ortsclub sein Clublokal in der 'Grünen Tanne' in Zöberitz gehabt haben und organisierte ein Motorrad-Straßenrennen mit dem Streckenverlauf Kröllwitzer Straße - Talstraße-

Fahrpläne

für Sonderzüge zum großen Auto- und Motorradrennen
alle-Saale-Schleife am 25. Juni 1950 in Halle (Saale)

Halle (Saale) — Halle (Saale)			Erfurt — Weimar — Halle (Saale)		
ab Halle (Saale)	ab 12:00 Uhr	ab 12:30 Uhr	Erfurt	ab 14:00 Uhr	ab 12:15 Uhr
an Halle (Saale)	12:15	12:35	Weimar	1:30	12:50
an Erfurt	12:45	12:15	Apolda	1:45	12:57
an Weimar	12:45	12:15	Bad Lieben	2:00	13:05
an Apolda	12:50	12:44	Bad Kösen	2:00	13:05
an Bad Lieben	12:55	12:10	Sonneberg	2:15	13:13
an Bad Kösen	13:00	12:10	Sonneberg	2:15	13:13
an Sonneberg	13:05	12:10	Waldkappel	2:30	13:20
an Waldkappel	13:10	12:10	Waldkappel	2:30	13:20
an Waldkappel	13:15	12:10	Waldkappel	2:30	13:20
an Waldkappel	13:20	12:10	Halle (Saale)	ab 2:45	ab 13:30
an Halle (Saale)	13:25	12:10			
an Halle (Saale)	13:30	12:10			
an Halle (Saale)	13:35	12:10			
an Halle (Saale)	13:40	12:10			
an Halle (Saale)	13:45	12:10			
an Halle (Saale)	13:50	12:10			
an Halle (Saale)	13:55	12:10			
an Halle (Saale)	14:00	12:10			
an Halle (Saale)	14:05	12:10			
an Halle (Saale)	14:10	12:10			
an Halle (Saale)	14:15	12:10			
an Halle (Saale)	14:20	12:10			
an Halle (Saale)	14:25	12:10			
an Halle (Saale)	14:30	12:10			
an Halle (Saale)	14:35	12:10			
an Halle (Saale)	14:40	12:10			
an Halle (Saale)	14:45	12:10			
an Halle (Saale)	14:50	12:10			
an Halle (Saale)	14:55	12:10			
an Halle (Saale)	15:00	12:10			
an Halle (Saale)	15:05	12:10			
an Halle (Saale)	15:10	12:10			
an Halle (Saale)	15:15	12:10			
an Halle (Saale)	15:20	12:10			
an Halle (Saale)	15:25	12:10			
an Halle (Saale)	15:30	12:10			
an Halle (Saale)	15:35	12:10			
an Halle (Saale)	15:40	12:10			
an Halle (Saale)	15:45	12:10			
an Halle (Saale)	15:50	12:10			
an Halle (Saale)	15:55	12:10			
an Halle (Saale)	16:00	12:10			
an Halle (Saale)	16:05	12:10			
an Halle (Saale)	16:10	12:10			
an Halle (Saale)	16:15	12:10			
an Halle (Saale)	16:20	12:10			
an Halle (Saale)	16:25	12:10			
an Halle (Saale)	16:30	12:10			
an Halle (Saale)	16:35	12:10			
an Halle (Saale)	16:40	12:10			
an Halle (Saale)	16:45	12:10			
an Halle (Saale)	16:50	12:10			
an Halle (Saale)	16:55	12:10			
an Halle (Saale)	17:00	12:10			
an Halle (Saale)	17:05	12:10			
an Halle (Saale)	17:10	12:10			
an Halle (Saale)	17:15	12:10			
an Halle (Saale)	17:20	12:10			
an Halle (Saale)	17:25	12:10			
an Halle (Saale)	17:30	12:10			
an Halle (Saale)	17:35	12:10			
an Halle (Saale)	17:40	12:10			
an Halle (Saale)	17:45	12:10			
an Halle (Saale)	17:50	12:10			
an Halle (Saale)	17:55	12:10			
an Halle (Saale)	18:00	12:10			
an Halle (Saale)	18:05	12:10			
an Halle (Saale)	18:10	12:10			
an Halle (Saale)	18:15	12:10			
an Halle (Saale)	18:20	12:10			
an Halle (Saale)	18:25	12:10			
an Halle (Saale)	18:30	12:10			
an Halle (Saale)	18:35	12:10			
an Halle (Saale)	18:40	12:10			
an Halle (Saale)	18:45	12:10			
an Halle (Saale)	18:50	12:10			
an Halle (Saale)	18:55	12:10			
an Halle (Saale)	19:00	12:10			
an Halle (Saale)	19:05	12:10			
an Halle (Saale)	19:10	12:10			
an Halle (Saale)	19:15	12:10			
an Halle (Saale)	19:20	12:10			
an Halle (Saale)	19:25	12:10			
an Halle (Saale)	19:30	12:10			
an Halle (Saale)	19:35	12:10			
an Halle (Saale)	19:40	12:10			
an Halle (Saale)	19:45	12:10			
an Halle (Saale)	19:50	12:10			
an Halle (Saale)	19:55	12:10			
an Halle (Saale)	20:00	12:10			
an Halle (Saale)	20:05	12:10			
an Halle (Saale)	20:10	12:10			
an Halle (Saale)	20:15	12:10			
an Halle (Saale)	20:20	12:10			
an Halle (Saale)	20:25	12:10			
an Halle (Saale)	20:30	12:10			
an Halle (Saale)	20:35	12:10			
an Halle (Saale)	20:40	12:10			
an Halle (Saale)	20:45	12:10			
an Halle (Saale)	20:50	12:10			
an Halle (Saale)	20:55	12:10			
an Halle (Saale)	21:00	12:10			
an Halle (Saale)	21:05	12:10			
an Halle (Saale)	21:10	12:10			
an Halle (Saale)	21:15	12:10			
an Halle (Saale)	21:20	12:10			
an Halle (Saale)	21:25	12:10			
an Halle (Saale)	21:30	12:10			
an Halle (Saale)	21:35	12:10			
an Halle (Saale)	21:40	12:10			
an Halle (Saale)	21:45	12:10			
an Halle (Saale)	21:50	12:10			
an Halle (Saale)	21:55	12:10			
an Halle (Saale)	22:00	12:10			
an Halle (Saale)	22:05	12:10			
an Halle (Saale)	22:10	12:10			
an Halle (Saale)	22:15	12:10			
an Halle (Saale)	22:20	12:10			
an Halle (Saale)	22:25	12:10			
an Halle (Saale)	22:30	12:10			
an Halle (Saale)	22:35	12:10			
an Halle (Saale)	22:40	12:10			
an Halle (Saale)	22:45	12:10			
an Halle (Saale)	22:50	12:10			
an Halle (Saale)	22:55	12:10			
an Halle (Saale)	23:00	12:10			
an Halle (Saale)	23:05	12:10			
an Halle (Saale)	23:10	12:10			
an Halle (Saale)	23:15	12:10			
an Halle (Saale)	23:20	12:10			
an Halle (Saale)	23:25	12:10			
an Halle (Saale)	23:30	12:10			
an Halle (Saale)	23:35	12:10			
an Halle (Saale)	23:40	12:10			
an Halle (Saale)	23:45	12:10			
an Halle (Saale)	23:50	12:10			
an Halle (Saale)	23:55	12:10			
an Halle (Saale)	00:00	12:10			

jetzige Grubestraße - Brandbergweg und Dölauer Straße.

An die Tradition dieses Motorradrennens wollten über 200 Interessenten anknüpfen, die 1949 im Neumarkt-Schützenhaus (Mensa der Universität Halle-Wittenberg) eine Motorsportgemeinschaft Halle (MSG Halle) gründeten. Als Initiatoren galten die Herren Dr. Paul Bachran, Fritz Dauer, Richard Mäder, Hermann Schmiedel und Alfred Schöbbel, soweit mir die Namen geläufig sind. Nicht bekannt ist mir, wer von

diesen Initiatoren die Verbindung mit den Veranstaltern vom 'Sachsenring' aufnahm, um aus dem Erfahrungsaustausch heraus in Halle ein Motorradrennen zu organisieren. Mit den haleschen Aktivitäten tauchte der Name 'Fred Gigo' auf (bürgerlich: Hubert Schmidt), der als Mitglied der Rennleitung vom Sachsenring notwendige Erfahrungen besaß und als Rennsekretär für das halesche Rennen engagiert wurde.

Als Ausgangspunkt vieler Gedanken und Maßnahmen für die Durchführung des geplanten Vorhabens galt das Straßenverkehrsamt der Stadt Halle mit seinem Leiter, Herrn Dr. Paul Bachran, als 'verlängertem Arm' der Stadtverwaltung. Auch die Spitze, OB Karl Pretzsch, war dem zu erwartendem großen Sportereignis wohlwollend zugetan.

Natürlich gab es in der Vorbereitungsphase allerhand Schwierigkeiten zu überwinden. So brauchte man auf jeden

Henschel mit einem Sachs-Eigenbau



Finke auf seiner 250er-Eigenbau 1966

Fall, was die Streckenführung anbetraf, die Zustimmung der Kommandantur der zeitweilig in der DDR stationierten sowjetischen Streitkräfte.

Des weiteren war für den geplanten Verlauf der Rennstrecke ein neues Stück Straße zu bauen. Während der Kommandant der sowjetischen Streitkräfte in Halle sein Einverständnis gab, schien der Bau der später so genannten 'Jugendkurve' fast nicht realisierbar, denn Geld und Material dazu waren zu dieser Zeit schwer beschaffbar. Aber auch hier kam Hilfe aus der Stadtverwaltung, und keinen geringen Anteil am Gelingen der geplanten Rennstrecke hatten Baurat Fiedler und seine Mitarbeiter vom Stadtbauamt. Ohne sie wäre selbst eine Weiterführung von Motorradrennen in Frage gestellt gewesen. Während der sowjetische Kommandant das Gelände für das Fahrerlager zeitweilig zur Benutzung freigab und ab einem vereinbarten Tag keinen Panzer mehr



*Karl Stierwald
im Starterfeld*

aus der anliegenden Kaserne fahren ließ, schufen fleißige Helfer den neuen Streckenabschnitt von der Jugendkurve bis zum Weinbergweg in ehrenamtlicher Arbeit. Von einer nicht mehr in Betrieb befindlichen Landebahn eines Flugplatzes transportierten Lastkraftwagen Bitumenbelag, der von den Helfern an der Strecke abgeladen und verteilt wurde, manuell, denn Kipper gab es nicht oder sie waren rar!

In der Zwischenzeit formierten sich um die Rennleitung viele Motorsportbegeisterte, unter anderem Wilhelm Bau, Werner Bräsicke, Fridolin Hagendorf, Thilo Hoidis, Heinz Kuhn, Lothar Kusche und Hans Lehmann, um als Funktionäre ehrenamtliche Aufgaben zu übernehmen. Auch die halleschen Rennfahrer machten mobil, und so wollten Wolfgang Becker, Willy Blume, Hans Fromm, Günther Koschny, Willy Krämer, Helmut Purz, Karl Stierwald, Manfred Walther und Walter Zollmann als Motorradfahrer und Fritz Bänsch, Gerhard

Erfurth, Felix Köhler, Walter Lüttig und Emil Roscher als Wagenfahrer zum ersten Rennen auf der nunmehr auch benannten 'Halle-Saale-Schleife' gut gerüstet dabei sein.

Unzählige Büroarbeiten waren zu erledigen. Zwar hatte man den Rennsekretär und das Straßenverkehrsamt in 'Hinterhand', aber viele Dinge erledigten die Ehefrauen der Funktionäre.

319 Rennfahrer hatten für das erste Rennen in Halle gemeldet, davon waren 233 Solisten, 43 Gespanne und 43 Wagenfahrer. Vielleicht sind es auch mehr gewesen, doch Einigen musste auf Grund unterschiedlicher Ursachen abgesagt werden. Allen angenommenen Teilnehmern wurde eine sogenannte Nennungsbestätigung zugeschickt, was so viel hieß, dass sie anreisen konnten und für das angemeldete Quartier gesorgt wird. Die Quartierbeschaffung war damals in dem dezimierten Hotel- und Pensionsgewerbe

keine leichte Aufgabe, die aber von dem Ehepaar Horst und Rosemarie Kilian mit Bravour gelöst wurde.

Unter der Oberaufsicht des Landesportbundes lagen die Finanzen in den Händen von Hans Heine, einem Mitarbeiter des Straßenverkehrsamtes, der alle Hände voll zu tun hatte bei der Organisation des Eintrittskarten-Vorverkaufs.

Ein Außenstehender kann sich kaum vorstellen, wieviel Kleinigkeiten bei der Vorbereitung einer solchen Großveranstaltung zu bedenken und zu bewältigen waren. Rechtzeitig wurden z.B. die Festlegungen mit der Betriebsleitung der halleischen

Straßenbahn über die Einschränkungen des Verkehrs während des Trainings und des Rennens getroffen. Die Druckereien in Halle hatten viel zu tun, denn Eintrittskarten, vielerlei Formulare, Streckenpläne, Programme und Informationen wurden in Auftrag gegeben. Wichtig für den zu erwartenden Besucherstrom war die Planung der Streckenabspernung, der Zuschauertribünen, das Abschiemen des Fahrerlagers und die Zugangserlaubnis für Anwohner.

Dank früherer Sportveranstaltungen, z.B. Boxen, gab es in Halle die Firma Kurt Wildt, die den Auftrag für die Aufstellung der Tribünen an Start und Ziel sowie der Ju-

Der Rennwagen von Paul Greifzu auf der Halle-Saale-Schleife



Aus der Starterliste der Kleinstrennwagen 1950: Richard Weiser, Bobby Kohlrausch, Arno Dietzel (alle MSG Eisenach), Theo Fitzau (MSG Köthen), Karl Weber (MSG Heiligenstadt), Willy Lehmann (MSG Bitterfeld), Edmund Brandt (MSG Egel), Georg Roeder, Heinz Nagel, Erich Stritzl (alle MSG Zwickau), Gerhard Demmrich (MSG Greiz), Rudolf Klemm (MSG Chemnitz), Hans Eigler (MSG Dresden), Werner Fiedler (MSG Halberstadt), Eugen Müller (MSG Bernburg), Kurt Godziszewski (MSG Halle), Heinrich Schnelle, Arnold Pütz (beide BRD)

gendum erhielt, die auch ordnungsgemäß von der staatlichen Bauaufsicht überprüft und freigegeben wurden. Während für die Absperrungen der Strecke massenweise Schneezäune Verwendung fanden, kamen an gefährdeten Streckenabschnitten zum Schutz der Fahrer und Zuschauer Strohhallen in nicht geringer Zahl zum Einsatz. Sie wurden vertraglich auf dem Lande bestellt, abgeholt und nach Nutzung wieder hingebacht. Letzteres deshalb, weil es Stroh eigentlich nicht zu kaufen gab, und es außerdem selbst in der Landwirtschaft dringend gebraucht wurde.

Bei einer solchen Großveranstaltung musste natürlich auch für das leibliche Wohl der Besucher gesorgt werden. Außer dem privaten Gewerbe bot auch die staatliche HO Getränke und Bockwürste an der Strecke und im Fahrerlager an. Die Standorte mussten aus Sicherheitsgründen

planmäßig festgelegt und bestätigt werden. Im Fahrerlager gab es außerdem für die Rennfahrer technische Dienste für Öl, Benzin, Elektrik und Reifen sowie die von den Sportkommissaren überwachte Maschinenabnahme unterzubringen. Viele Hinweisschilder wurden gemalt, die an der Rennstrecke und im Stadtgebiet angebracht wurden, damit Ortsfremde die Rennleitung in der Mansfelder Straße (Gaststätte Goldenes Herz), die Rennstrecke und das Fahrerlager schnell fanden. Anstelle der jetzt üblichen und auch einträglichen Bandenwerbung wurden Fahnen herangeschafft und aufgestellt. Ganz wichtig war die Schaffung von Kassenpassagen für die Rennbesucher, die ihre Eintrittskarte nicht im Vorverkauf erworben hatten.

Ausgehend von den bei der Organisation dieser ersten großen Motorsportveranstaltung in Halle gewonnenen

Typische Situation beim Start eines Motorradrennens





Theo Helfrich in seinem Rennwagen auf der Halle-Saale-Schleife

Erkenntnissen in Bezug auf Tribünenbau und Tageskassierung wurde kurze Zeit später der Veranstaltungsdienst der Sektion Motorrennsport unter Leitung von Hans Frank gegründet, der diese Aufgaben bei allen Motorrad- und Wagenrennen in der DDR, zum Teil auch bei Motorboot-Regatten, Sand- und Grasbahnrennen zentral übernahm. Doch zurück zur Büroarbeit, zunächst zur Errechnung der Reisespesen für die Fahrer: Für jeden Teilnehmer wurde die Kilometer-Entfernung vom Wohnort nach Halle ermittelt, denn nur für die Anreise gab es Kilometergeld ausbezahlt. Die ermittelte Summe wurde ebenso in den Fahrerpapieren vermerkt wie die zur Ausgabe gekommenen Benzinmarken (50% verbilligtes Benzin) für das Trans-

portfahrzeug und die Berechtigung zum limitierten Bezug von Rennbenzin (mit erhöhter Oktanzahl) sowie gefettetem und ungefettetem Rennöl.

All diese Unterlagen, Quartierscheine, Bezugsberechtigungen, Vorschriften und Ausführungsbestimmungen für das Rennen wurden handverlesen in die sogenannte Fahrertüte gepackt, welche dem Fahrer bei Ankunft ausgehändigt wurde, denn das Rennbüro war 24 Stunden lang besetzt. Zwischenzeitlich galt es auch, das Rennprogramm mit all den zeitlichen Abläufen drucktechnisch vorzubereiten. Dazu gehörten nicht nur die Starterlisten der einzelnen Klassen mit Name, Wohnort und Fabrikat der Rennmaschine sondern auch die Werbung für die Druckfinanzierung. Nicht

zuletzt wurden auch die Begrüßungstexte angefordert und mit der Druckerei in der Anordnung abgestimmt und gestaltet.

Kränze, Schleifen und Blumen mussten beschafft werden, da die Fahrer hauptsächlich um 'Kranz und Schleife' führen. Außer einem minimalen Sieg- und Platzgeld als Leistungsentschädigung stifteten auf Anregung zahlreiche Betriebe und Institutionen als besondere Ehrung für die erfolgreichsten Fahrer unterschiedliche Sachpreise.

Beinah hätte ich Wichtiges vergessen: Von Beginn der Gedankenentfaltung und der Beratungen für das Rennen an war selbstverständlich die motorsportbegeisterte Polizei, insbesondere die Verkehrspolizei, aktiv dabei. Eine derartig gute Zusammenarbeit auf kameradschaftlicher, unbürokratischer Basis kann man sich heute nur schwerlich vorstellen. Trotz allem wurde jegliche Gesetzlichkeit strikt gewahrt, und das war bei der ebenfalls beteiligten Feuerlöschpolizei nicht anders. Alle waren mit Rat und Tat zu jeder Zeit hilfsbereit vor Ort.

Die Begeisterung machte die Zuschauer erfinderisch



Zuschauer auf der Halle-Saale-Schleife, im Hintergrund der Sprungturm

Ein wichtiger Faktor einer Großveranstaltung ist die Absicherung des Einsatzes des Deutschen Roten Kreuzes. Der Einsatzplan wurde bis ins kleinste Detail abgeprochen und vorbereitet, und als Vertreter der Rennleitung zeichneten die Herren Dr. Walzer und Dr. Keil verantwortlich. Dazu gehörten auch bestimmte Dinge der Hygiene, z.B. wo es die so genannten 'Häuschen' aufzustellen galt.

Für die generelle Kommunikation an der Rennstrecke sorgten - aus welchen Beständen auch immer - Feldtelefone. Die Streckenbeobachter übermittelten mit diesen Geräten der Rennleitung die Vorkommnisse auf der Strecke, z.B. Maschinenschaden oder Unfall usw. Für alle Außenverbindungen war natürlich die Deutsche Post zuständig, die für alle verantwortlichen Leitungen und Organe zur Verfügung stand.

Als Service für die Rennbesucher diente die Beschallung der gesamten Strecke. Viel Kabel wurde verlegt und Lautsprecher wurden überall aufgestellt, so dass jeder Besucher die Reportagen rund um die Strecke hören konnte.

Keineswegs unbemerkt arbeiteten Herbert Beyer und Werner Jentsch in Zusammenarbeit mit der Rennleitung an den Publikationen. Die jeweils neuesten Informationen über den Stand der Vorbereitungen, die Besonderheiten im Straßen- und Straßenbahnverkehr, die Bereitstellung von Parkraum usw. gaben beide Mitarbeiter ständig an Presse, Film und Rundfunk (Fernsehen gab es ja noch nicht) weiter. Bisher schon erfolgreiche Fahrer wurden vorgestellt und von ihren Erfolgen berichtet. Außerdem gab es für die Interessenten auch technische Informationen, so über das 'Maschinenmaterial', damals ging es zum Beispiel um die Frage Kompressor oder Ladepumpe oder um Erläuterungen zum Saugmotor.

Außer dem sportlichen Gelingen strebte man natürlich auch nach finanziellem Erfolg. Aus der Bevölkerung wurden Personen angeworben, die gegen Entgelt für

eine möglichst vollständige Abkassierung zu sorgen hatten, so dass sich am Ende die Gesamteinnahme zum Gesamtaufwand rechnen ließ.

Auch der letzte Programmteil eines solchen Renntages musste sorgfältig vorbereitet werden, die offizielle Siegerehrung, bei der die erfolgreichen Fahrer die gestifteten Ehrenpreise überreicht bekamen. Mit Musik und Tanz und nicht enden wollenden 'Benzingesprächen' wurde die erste Halle-Saale-Schleife beendet. Die Rennleitung konnte die Veranstaltung mit weit über 100000 Zuschauern als Erfolg buchen und versprach, auch im nächsten Jahr die schnellen Männer des Rennsports wieder nach Halle einzuladen.

(aus dem Material von Rolf Herdan: Erinnerungen motorsportlicher Art bis zur ersten Halle-Saale-Schleife 1950 in Halle an der Saale, Halle im März 2002)

Luttenberger in perfekter Kurvenlage



Die Begeisterung für die erste Halle-Saale-Schleife und die Resonanz waren enorm, für heutige Verhältnisse eigentlich gigantisch. Einen Eindruck davon kann der Leser dem Zeitungsbericht der 'Freiheit' vom 28.6.1950 von den Vorbereitungsrennen sowie einer Schilderung des Rennfahrers Helmut Niedermayer, eines Siegers, entnehmen.

In der Freiheit war zu lesen: Unter größter Anteilnahme der sportbegeisterten halleischen Bevölkerung wurden am Donnerstagnachmittag die ersten offiziellen

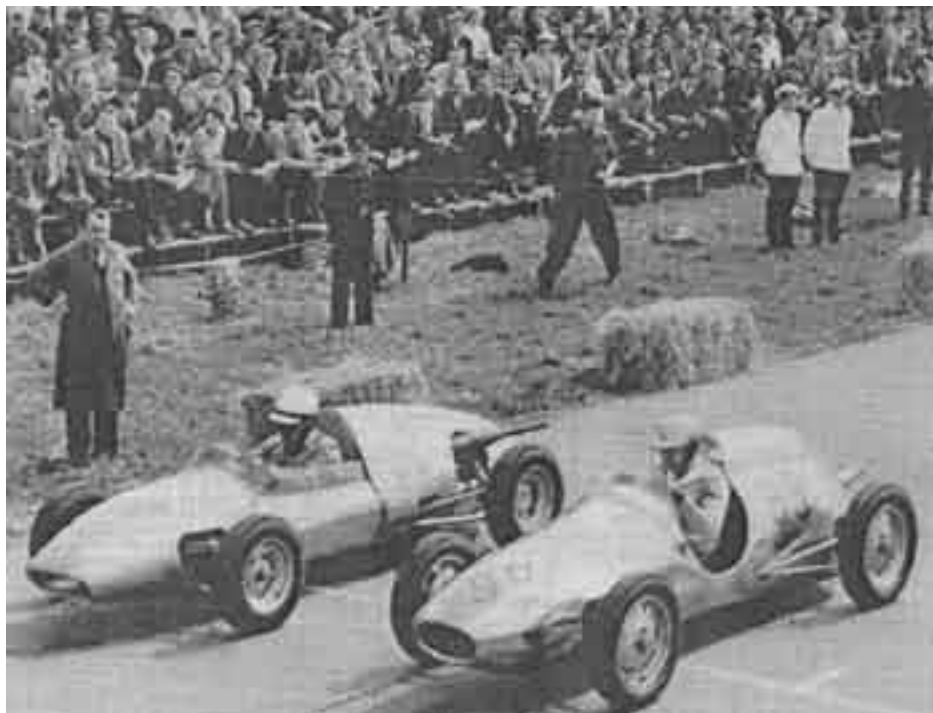
Trainings- und Qualifikationsrunden für Motorräder und Wagen auf der Halle-Saale-Schleife gestartet.

Ein ohrenbetäubender Lärm setzte ein, als die erste Gruppe Motorräder nach vorheriger Abnahme aus dem Fahrerlager gezogen und mit donnernden Motoren auf die landschaftlich ideal gelegene Strecke gelassen wurde. Allen voran der Merseburger Ausweisfahrer Arthur Hecker auf seiner 125er DKW, der übrigens in dieser Kategorie neben Krumpholz (Zwickau, Lizenzfahrer) und Heilmann (Zeit, Ausweisfahrer) eine sehr gute Figur abgab. Und dann wickelten sich auf der gesamten Strecke, sei es in den eine hohe Fahrkunst erfordernden Nord- und Südkurven, in der weit zu überblickenden Kurve der Jugend oder auf dem schnellen Gimritzer Damm derartig prickelnde Szenen ab, die auch den letzten der zahlreichen Zuschauer für Stunden in ihren Bann zogen, obwohl es sich hier erst einmal um einen kleinen Vorgeschmack auf all das handelte, was sich am kommenden Sonntag zwischen Mansfelder Straße und Stadtwaldrand abspielen wird.



Wer vom Rennen nix sehen konnte, der wurde erfinderisch

Helmuth Niedermayer berichtet unter der Überschrift 'Als Rennfahrer kann man natürlich Pech haben': ... Bisweilen war aber auch ich der Glück-



Start der Rennwagen auf der Halle-Saale-Schleife 1961

liche und einer meiner Konkurrenten der Pechvogel, und zwar oft, wenn es während des Rennens zu regnen begann. Dann fühlte ich mich in meinem Element. Arthur Rosenhammer wird das bestätigen können, wenn er sich an den 25. Juli 1950 erinnert. Damals fuhr ich zum ersten Male auf der Halle-Saale-Schleife. In jedem Zylinder hatte ich eine andere Kerze, das nahm mir mein Motor übel.

Jedenfalls rollte es bei mir nicht richtig, bis mir das Schicksal gnädig war und es zu regnen begann. Ich lag an dritter Stelle hinter Helfrich und Rosenhammer. Der richtige Zeitpunkt für einen Angriff auf die beiden Spitzenreiter war in der Nordkurve

gekommen. Als Arthur Rosenhammer bemerkte, was ich vorhatte, ging er zu schnell in die Kurve und stand im nächsten Moment quer. Dann ging alles sehr schnell. Ich erwischte Rosenhammers Wagen noch am Kotflügel, brachte mein Auto auf Umwegen durch die Strohballen wieder auf Kurs und kam mit arg verstellter Spurstange in der darauf folgenden Runde auch an Theo Helfrich vorbei. Ich wurde Sieger und habe mich im Stillen bei Petrus für den Regen bedankt. (aus dem Buch von Hans Oliva: 'Auf die Plätze, fertig, los').

Der Erfolg der ersten Halle-Saale-Schleife konnte schon im Folgejahr mit dem ersten Meisterschaftslauf 1951 der

DDR fortgesetzt werden. Bis einschließlich 1967 fanden dann alljährlich interessante Motorsportveranstaltungen statt. Die Rennstrecke, oft zu Saisonstart im Rennsportkalender, war bei den Fahrern beliebt wegen ihrer schönen Lage und der kurvenreichen Streckenführung. So starteten in Halle auch die bekannten Rennwagenfahrer Willy Lehmann und Heinz Melkus, die Motorradfahrer Degner, Fügner, Musiol, Rosner, Krumpholz, Enderlein, Bischoff sowie die Seitenwagengespanne Hillebrand/Grunwald, Schneider/Strauß und Deubel/Hörner, also auch Welt- und Vizeweltmeister. Gefahren wurde in den Klassen 125, 250, 350, 500 ccm und ab 1966 auch 50 ccm für Motorräder, 500, 600 und 750 ccm für Seitenwagengespanne sowie Sportwagen bis 1500 ccm und Rennwagen bis 2000 ccm, hauptsächlich aber in der Formel3 bis 1000 ccm bei den Rennwagen.

Um das Renngeschehen und die Begeisterung der Zuschauer zu beschreiben und die Anstrengungen der Motorsportverantwortlichen in Halle zu verdeutlichen,

Langfritz auf seiner 125er 1966



Enderlein, der zweifache Sieger 1966

greifen wir im folgenden stellvertretend den Artikel 'Halle-Saale-Schleife gründlich überholt / Vor einem Revanchekampf Hans Stuck - Edgar Barth' aus der Liberal-Demokratische Zeitung Nr. 117 vom 20./21.6.1953 auf:

Im Hinblick auf das für den 5. Juli vorgesehene große Auto- und Motorradrennen auf der Halle-Saale-Schleife wird die Rennstrecke zur Zeit gründlich überholt und in wesentlichen Teilen erheblich verbessert.

Wir berichteten bereits über die wichtigste bauliche Veränderung, die Verbreiterung der Bunkerkurve an der Hubertuskehre um etwa 3 Meter. Gleichzeitig wurde die Außenseite dieser Kurve überhöht, wodurch größere Fahrsicherheit bewirkt und größere Fahrgeschwindigkeit ermöglicht wird. Andererseits bedingte diese Kurvenerhöhung auch eine entsprechende Höherlegung der benachbarten Straßenbahngleise, um das übrige Straßenniveau dem Scheitelpunkt der Kurve anpassen zu können. Trotz des beträchtlichen Umfanges

aller dieser Arbeiten geht der Bau an dieser Stelle seiner Vollendung entgegen.

Zur Zeit wird hier die neue Straßen-
decke aus geriffeltem Asphaltbeton auf-
getragen, die eine weitere Erhöhung der
Fahrsicherheit gewährleisten soll.

Dank der Unterstützung durch den Rat
der Stadt Halle konnte auch in der Kurve
der Jugend eine beträchtliche weitere
Strecke mit dieser griffigen Asphaltdecke
versehen werden. Hier werden ferner zur
Zeit noch einige Ausbesserungsarbeiten
durchgeführt, während an der langen
Botongeraden die teilweise stark aufge-
fahrenen Rillen zwischen den einzelnen
Betonplatten gründlich geglättet bzw. neu
ausgefüllt werden, zum Teil sogar unter
Einfügung besonderer Betonbalken.

Eine weitere besonders wichtige Ver-
besserung der Rennstrecke wurde vor
wenigen Tagen noch am Weinberg in
Angriff genommen, wo die Kurve von
der Heideallee zur Zielgeraden gleichfalls
verbreitert werden soll, und zwar um
etwa zwei Meter, was eine wesentlich
zügigere Fahrweise gerade an dieser oft
entscheidenden Stelle ermöglichen wird.
Während am Hubertusplatz eine Höher-
legung der Straßenbahngleise notwendig
wurde, müssen die Gleise hier im Zuge der
Kurvenverbreiterung tiefer gelegt werden,
um gleichfalls eine gewisse Kurvenschräge
zu erreichen.

So werden baulich in diesem Jahr be-
sonders wesentliche Verbesserungen an der
halleschen Rennstrecke vorgenommen, die

Stuck und Barth vor dem Start auf der Halle-Saale-Schleife 1952





*1967 bei den 125er:
Bischoff hinter Wrensch*



*Wieder Bischoff 1967, diesmal aber bei
den 250er und hinter Rosner*

dadurch noch erheblich 'schneller' werden dürfte. Dem Renntag am 5. Juli, der als vierter Meisterschaftslauf dieses Jahres und zugleich als Stichlauf für Motorräder und Wagen ausgeschrieben ist, können die Freunde des Motorsports daher mit um so größerer Spannung entgegensehen.

Auch sportlich bringt man gerade diesem Rennen hohe Erwartungen entgegen, da es neben der Spitzenklasse der DDR fast in allen Klassen auch westdeutsche Meister am Start sehen soll und darüber hinaus mit der erneuten Begegnung zwischen Altmeister Hans Stuck und dem Sieger von Dessau, Edgar Barth, bei den Rennwagen einen fesselnden 'Revanche'-Kampf verspricht.

RadSPORT auf der Halle-Saale-Schleife

Aus der Chronik, die unter Federführung des StadtSportbundes mit RadSportlern zusammengestellt wurde, geht hervor, dass die Motorsport-Strecke 'Halle-Saale-Schleife' auch für den StraßenradSport

und 1951 sogar für Steherrennen genutzt wurde. Eben dieses Jahr stand für die damals beliebten und zuschauerwirksamen Steherrennen keine Bahn zur Verfügung, so dass auf die Halle-Saale-Schleife zurückgegriffen wurde:

Bei dem am Ostermontag, dem 26. März, erstmals ausgetragenen Steherrennen für Berufsfahrer auf der Halle-Saale-Schleife (100 km in einem Lauf) zeichneten sich Gerber und Hoyer aus, die die ersten zwei Plätze belegten. Gerber absolvierte mit 4:7,3 min die schnellste Runde (3178 m). Leider fielen Richter, Hanusch, Kirmse und Banse nach Motordefekt aus. Die ungünstige Witterung stellte hohe Anforderungen an die Fahrer und war sicher auch dafür verantwortlich, dass nur 4000 Zuschauer zum Rennen kamen.

Im gleichen Jahr, und zwar am 8. April, wurde nochmals ein Steherrennen auf der Halle-Saale-Schleife ausgetragen. Das Dauerrennen über 50 km gewann Elste aus Chemnitz; Otto Hamel aus Halle wurde Neunter.

Des Weiteren wird von Rundstrecken-Rennen der RadSportler auf der Halle-Saale-Schleife berichtet. Die folgenden

zwei Beispiele sollen das belegen: Am Sonntag, dem 2. Oktober 1955, gingen über 10 Runden (25 km) die Jugend 14 bis 16 Jahre, über 15 Runden (42 km) die Jugend 16 bis 18 Jahre, über 20 Runden (50 km) die Junioren der Leistungsklasse IV und über 30 Runden (75 km) die Junioren der Leistungsklassen I, II und III an den Start. Hans Georg Passow belegt einen 1. Platz, Helmut Schaaf einen 2. (beide Motor Albert Richter Halle). Für die Organisation dieses sportlichen Wettstreits mit großer Zuschauerwirksamkeit waren verantwortlich: als Leiter Günter Wichert (BSG Turbine Halle), für den technischen Ablauf Erhard Kempfer (BSG Motor Albert Richter) und Herbert Banse (SK Vorwärts Halle), als Wettkampfausschussleiter Horst Mönning (Halle) und als Arzt Dr. Matuschek (Halle). Die Eintrittskarte zur Rennstrecke kostete 50 Pfennige.

Und noch ein Beispiel zum Radsport: Das 80-km-Rundstreckenrennen am 13. Juni 1957 wurde für die Hallenser ein ganz besonderes Erlebnis, denn es starteten auch die Mitglieder der DDR-Mannschaft, die zuvor die Internationale Radfernfahrt für den Frieden gewonnen hatte. Sie lockten 25000 Zuschauer an die Strecke. Mit der Mannschaft wurde auch Wolfgang Braune begrüßt, ein Hallenser, der kurz zuvor zum populärsten Sportler des Bezirkes Halle gewählt worden war.

Sieger in der Leistungsklasse I (80 km) wurde Günter Schulz (BSG Lok Dessau), als Sechster kam Achim Liebsch (BSG Chemie Buna) ins Ziel. In der Jugendklasse 16 bis 18 Jahre (30 km) gewann Retetzki vor Diebel (beide BSG Motor Albert Richter).

Diese Arten der 'zweckentfremdeten

Verwendung' der Halle-Saale-Schleife durch den Radsport waren sicher nur Episoden, sie zeigten jedoch das große Interesse der Hallenser am Sport und die Rührigkeit der Sportorganisatoren.

Grasbahnrennen auf der Halle-Saale-Schleife

Von der Sportart ausgehend, waren sicherlich die Grasbahnrennen auf der so genannten 'Kleinen Schwester' bedeutsamer, die ab 1954 und nach unseren Informationen bis einschließlich 1958 veranstaltet wurden. Eine Vorstellung davon vermittelt der Artikel 'Am 10. Oktober Premiere auf der Grasbahn, Namhafte Fahrer aus Westdeutschland und der DDR am Start, 100 km/Std. bei Versuchsfahrten' aus der Liberal-Demokratischen Zeitung Nr. 224 vom 24.9.1954: Vor einem halben Jahr, am 14. März, erfolgte der erste Spatenstich für die Grasbahn in Höhe der Jugendkurve



der Halle-Saale-Schleife und bereits am 10. Oktober werden die ersten Rennen auf dieser Bahn ausgetragen. Eine gigantische Leistung, wenn man bedenkt, dass neben den erforderlichen Vermessungs-, Transport- und Rodungsarbeiten allein 15000 cbm Erdmassen (für die Aufschüttung der Tribünenhänge) in freiwilligen Einsätzen im Rahmen des NAW bewegt werden mussten.

Wir überzeugten uns von dem guten Zustand der Bahn und erhielten von dem Sportfreund Mahlke bereitwillig Auskunft über das bevorstehende motorsportliche Ereignis. So liegen bereits zahlreiche Verpflichtungen von namhaften Fahrern aus Westdeutschland - u.a. Rudi Bleierer (bekannt durch seine hervorragenden Leistungen in Belgien und Schweden), Franz Ziolkowski, Alfred Dannmeyer

- und aus der DDR - Hans Zierk (DDR-Meister 1953), Heinz Stumpf, Manfred Zierk, Suhrbier (DDR-Meister 1954, Seitenwagen) usw. - vor.

Da bei den Versuchsfahrten bereits 100 km im Schnitt und 120 km auf der Geraden erreicht wurden, versprechen die 15 Rennen über je 8 Runden interessante Höhepunkte. Die Freunde des Motorsports werden auf ihre Kosten kommen, zumal die Länge der Grasbahn nur 730 Meter beträgt und demzufolge nicht nur von den Tribünenplätzen, sondern auch von allen Stehplätzen eine gute Sichtmöglichkeit über die gesamte Bahn besteht.

Der Preis für einen Tribünenplatz (Tribünen für 3000 Personen werden neben dem Fahrerlager in der Nordkurve errichtet) beträgt 5,- Mark und für den Stehplatz (Fassungsvermögen ca. 35000 Zuschauer)





Hier und zuvor: Bilder von Grasbahnrennen auf der 'Kleinen Schwester' der Halle-Saale-Schleife

2,50 Mark. Am Trainingstag - 9. Oktober von 10 bis 17 Uhr - ist ein einheitlicher Preis in Höhe von 0,50 Mark festgesetzt ...

In der Hoffnung, dass in Zukunft doch noch mehr Fakten und Gesprächsstoff zusammengetragen werden können, werden die Ausführungen hier abgebrochen, genauso wie der Rennbetrieb auf der Halle-Saale-Schleife 1967 eingestellt wurde, nachdem die Strecke noch 1966 auf rund 2,6 km verkürzt worden war.

Walter Brehme, der in den 50er und 60er Jahren zur Weltspitze gehörte und nicht nur auf der Halle-Saale-Schleife viele großartige Rennen fuhr, hat in dem in der Mitteldeutschen Zeitung vom 25.3.2006 veröffentlichten Artikel (siehe Fotos auf der nächsten Seite) eine Einschätzung zum Motorsport in Halle gegeben und seine

Vorstellungen zum Straßenrennsport geäußert ... Wünsche die vielleicht irgendwann aufgegriffen werden können.



Impressum

Quellen: Stadtarchiv Halle, Herr Herdan,
Herr Scheer, Fam. Kassner, Fam. Stierwald
Redaktion: Wolfgang Loewenau, Redaktionsschluss: 1.6.2006
Layout: Wolfgang Tischer, Alexandra Gabriel
Druck über Regio Halle Sport gGmbH
Herausgeber: StadtSportBund Halle
Mit der Mittelsstützung von der ARGE SGB II Halle GmbH