



Illustrierte Hallesche Sportgeschichte



Bahnradspport im  
Kurt-Wabbel-Stadion  
(1946-1951)

**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 Bahnradспорт 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**

Bahnradspport im Kurt-Wabbel-Stadion (1946-1951)

## BahnradSPORT im Kurt-Wabbel-Stadion (1946– 1951)

Der Sport erlangte in den Anfängen der Nachkriegszeit eine Funktion ähnlich der Kultur in allen ihren Formen. Ablenkung, Entspannung Erholung und Motivation brachten die Menschen. Der Sport, sowohl in der aktiven als auch passiven Form des Zuschauens, brachte diese Möglichkeiten. Er zog besonders junge Menschen an, trotz Nahrungsmittelmangels und körperlicher Schwäche.

Bereits 1945 entstanden die ersten Sportgemeinschaften auf der Grundlage der Maßgaben des Alliierten Kontrollrates und der Sowjetischen Militäradministration Deutschlands (SMAD) auf kommunale Strukturen begrenzt. In der Sowjetischen Besatzungszone wurde der Profisport (Boxen und Radsport) zugelassen. In Halle war er besonders stark ausgeprägt. Nach Auffassung der sowjetischen Administration galt Profiboxen und Berufsradrennfahren als Beruf in einem „freien Gewerbe“ und unterlag nicht den Kontrollratsdirektiven.

Hauptaustragungsort großer Wettkämpfe war das Kurt-Wabbel-Stadion. Die Fußballer nutzen es zum Training und zu ihren ersten großen Spielen. Aber auch der BahnradSPORT bekam die Möglichkeit, den Trainings- und Wettkampfbetrieb wieder aufzunehmen. Im gleichen Jahr wurden die Kurven der vier Außenbahnen

erhöht und somit stand ein 400-m-Oval für den BahnradSPORT zur Verfügung. Das 1. Radrennen in Halle nach Kriegsende fand am 21. 6. 1946 mit Berufsfahrern aus Halle, Leipzig, Berlin, Chemnitz und Magdeburg statt. Fünf Rennen standen zur Austragung – Omnium, Ausscheidungsfahren, 20-Runden-Punktfahren, Vorgabefahren, Stunden-Einzelfahren. 12 000 Zuschauer verfolgten die Rennen. Für Halle gingen Kirmse, Mauß, Oswald, Plischke und Wesoly an den Start. Wesoly konnte das Ausscheidungsfahren gewinnen.

Zwischen den Profirennen hatten Amateure



*Karl Wesoly besaß noch 1950 eine BerufsradSPORT - Lizenz.*



*Radrennen am 07.09.1946 v.l.Ritzerow,Gläser,Banse,Herzau; Mauf, Grauert Kudras, Wesoly,Oswald , Kirmse*

in Bahnradwettbewerben die Möglichkeit, auf sich aufmerksam zu machen. Am 25. 7. 1946 erhielten die Fahrer Wesoly, Kirmse, Oswald, Mauf, Herzau und Kudratz von der Sportkommission für Berufsrad sport ihre Lizenz. Als Betreuer und Verbindungsmann wurde Wesoly benannt.

Regelmäßig fanden Radsportveranstaltungen im Kurt-Wabbel-Stadion bis 1951 statt, hauptsächlich organisiert durch Gerhard Kühne und Hans Bloßfeld. Veranstalter Kühne – bekannt als Radsportler hinter Schrittmachern wie Bruno Ziegler (Erfurt), Herbert Gerker (Chemnitz) und Erich Schulz (Berlin) – hatte es verstanden, in diesen Jahren namhafte Radsportler aus den verschiedenen Besatzungszonen als Konkurrenz für die halleschen Radprofis in das Kurt-Wabbel-Stadion zu holen.

Die Wettkämpfe wurden von der lokalen Wirtschaft gesponsert. Erstrebenswerter als Geld galten eine Torte, eine Wurst oder ähnliche Lebensmittel zur Ergänzung der schmalen Lebensmittelrationen. Einen größeren Geldbetrag sponserte der Verlag „Freiheit“ schon 1946 in Höhe von 500 RM als Sportprämie.

Am 13. und 14. September 1947 fanden auf Beschluss der Kommission für Berufsrad sport die Bahnmeisterschaften der Ostzone in Halle im Kurt-Wabbel-Station (ursprünglich war die Radrennbahn in Erfurt - Andreasried vorgesehen) statt. Der „Illustrierte Radsport-Express“ vom 16. September 1947 berichtete über dieses Ereignis: „Herrlich das Wetter an beiden Tagen. Massenbesuch (ca. 50.000



*Das Radrennen 1948 zieht wieder "Tausende" Hallenser in seinen Bann*

Zuschauer), Rennen die nur teilweise befriedigten, die aber trotzdem bei der 100-km-Meisterschaft starke Begeisterung auslösten. Die Veranstaltung war ein großartiger Beweis für die Beliebtheit des Radsports.“ Dreifacher Ostzonenmeister wurde der Chemnitzer Hans Preiskeit. Die 400-m-Aschenbahn im Kurt-Wabbel-Stadion erhielt aus Anlass der Meisterschaft eine Kurvenüberhöhung von  $\frac{1}{2}$  m und stand in dieser Form zahlreichen weiteren Rennveranstaltungen zur Verfügung.



*Hans Preiskeit*



Allein 37 Wettbewerbe fanden 1947 auf dieser „herrlichen Anlage im Kurt-Wabbel-Stadion“ („Illustrierte Radsport-Express“) statt. Unter den Siegern befanden sich auch die Hallenser Kirmse, Wesoly, Herzau, Oswald, Mauf und Ritzerow.

Welche Rolle die Radrennbahn für den Radrennsport und auch für Halle spielte, zeigten die Überlegungen, im Kurt-Wabbel-Stadion eine neue Radrennbahn zu bauen. Die Überhöhung der Zielkurve 1947 führte zu solchen Spekulationen. Allerdings wurde nüchtern resümiert: „Zum Einbau einer Rennbahn, gleich ob mit Holz-,

Zement- oder anderer Fahrfläche, gehören jedoch größere Mittel, und bis heute (Ende 1947) ist nichts darüber bekannt, dass solche zur Verfügung stehen bzw. bewilligt wurden.“

Es blieb aber bei der alten Radrennbahn, kein Neueinbau wie von vielen Radsport-begeisterten erhofft.

Am 20. März 1949 eröffnete das Kurt-Wabbel-Stadion als erste der Aschenbahnen in der Ostzone die Bahnradseason. Es kamen trotz des mehrfach verlegten

*Die Ostzonen Fliegermeisterschaft gewinnt 1949 überraschend Wilfried Mauf vor Emil Kirmse*



Termins 18 000 Zuschauer. Nahezu die gesamte Elite der Berufsfahrer Berlins und der Ostzone ging mit namhaften Fahrern aus Westdeutschland an den Start. Als Hauptrennen stand ein 50-km-Mannschaftsfahren als „Eröffnungspreis von Halle“ auf dem Programm. Sieger wurde die Mannschaft Voggenreiter-Kalb (Berlin). Weitere Wettbewerbe hatten phantasievolle Namen wie „Fahrt in den Frühling“ (ein Fliegerhauptfahren, das wieder Voggenreiter aus Berlin gewann), „Veilchenpreis“ (6000-m-Punktefahren – Sieger wurde Schwarzer) und der „Hyazinthenpreis“ (hier siegte im Ausscheidungsfahren Müller).

1949 fanden bis zum September weitere sieben Radrennen im Kurt-Wabbel-Stadion statt, allein am 11. Juni verfolgten 25 000 Zuschauer die Steherrennen mit großer Leidenschaft. Am 25. Juni 1949 begeisterte der Ex-Weltmeister Erich Metzke (Düsseldorf) die zahlreichen Zuschauer, der durch seine Radrennen auf der Böllberger Radrennbahn noch vielen Hallensern bekannt war. Ein weiteres Berufs-Radrennen beinhaltete das 800-m-Fliegerhauptfahren als „Albert-Richter-Gedenken“ und ein Ausscheidungsfahren als „Toni-Merkens-Gedenken“.

Es deutete sich an, dass die Radrennbahn im Kurt-Wabbel-Stadion kein Dauerzustand bleiben konnte. Die Fußballer drängten auf einen ständigen Spielbetrieb. Auch die Leichtathleten wollten die Aschenbahn für ihr Training und die Wettkämpfe wieder nutzen. Die Eröffnung der halleschen „Albert-Richter-Kampfbahn“ für die Bahnradsport-Wettbewerbe am 5. August

1951 in der Paracelsusstraße ermöglichte eine gründliche Renovierung der Aschenbahn im Kurt-Wabbel-Stadion.

Zu Ostern 1951 fand erstmals ein Steherrennen für Berufsfahrer auf der **Halle-Saale-Schleife** über die Distanz von 100 km in einem Lauf statt. Die ungünstige Witterung stellte hohe Anforderungen an die Fahrer, außerdem fielen Richter/Hanusch, Kirmse/Banse durch Motorschaden aus. Die Zuschauerzahl von 4000 entsprach auch sicherlich nicht den Erwartungen der Organisatoren.

Die Ära des Bahnradsports der Nachkriegszeit im Kurt-Wabbel-Stadion mit begeisterten Zuschauerkulissen endete 1951.

1959 erlebte das Kurt-Wabbel-Stadion noch einmal einen Radsport Höhepunkt. Das Kurt-Wabbel-Stadion wurde für die Zielankunft der Internationalen Friedensfahrt genutzt.





## Impressum

Quellen: Stadtarchiv Halle

Redaktionsschluss: 1.6.2006

Layout: Wolfgang Tischer, Alexandra Gabriel

Druck über: Regio Halle Sport gGmbH

Heimatsieger: StadtSportKultur Halle

Alle Umsätze von ggru ARDUE (AG) II / Sport Halle