



Illustrierte Hallesche Sportgeschichte

Albert-Richter-  
Kampfbahn  
(1951-1967)

**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**

Albert-Richter-Kampfbahn (1951-1967)

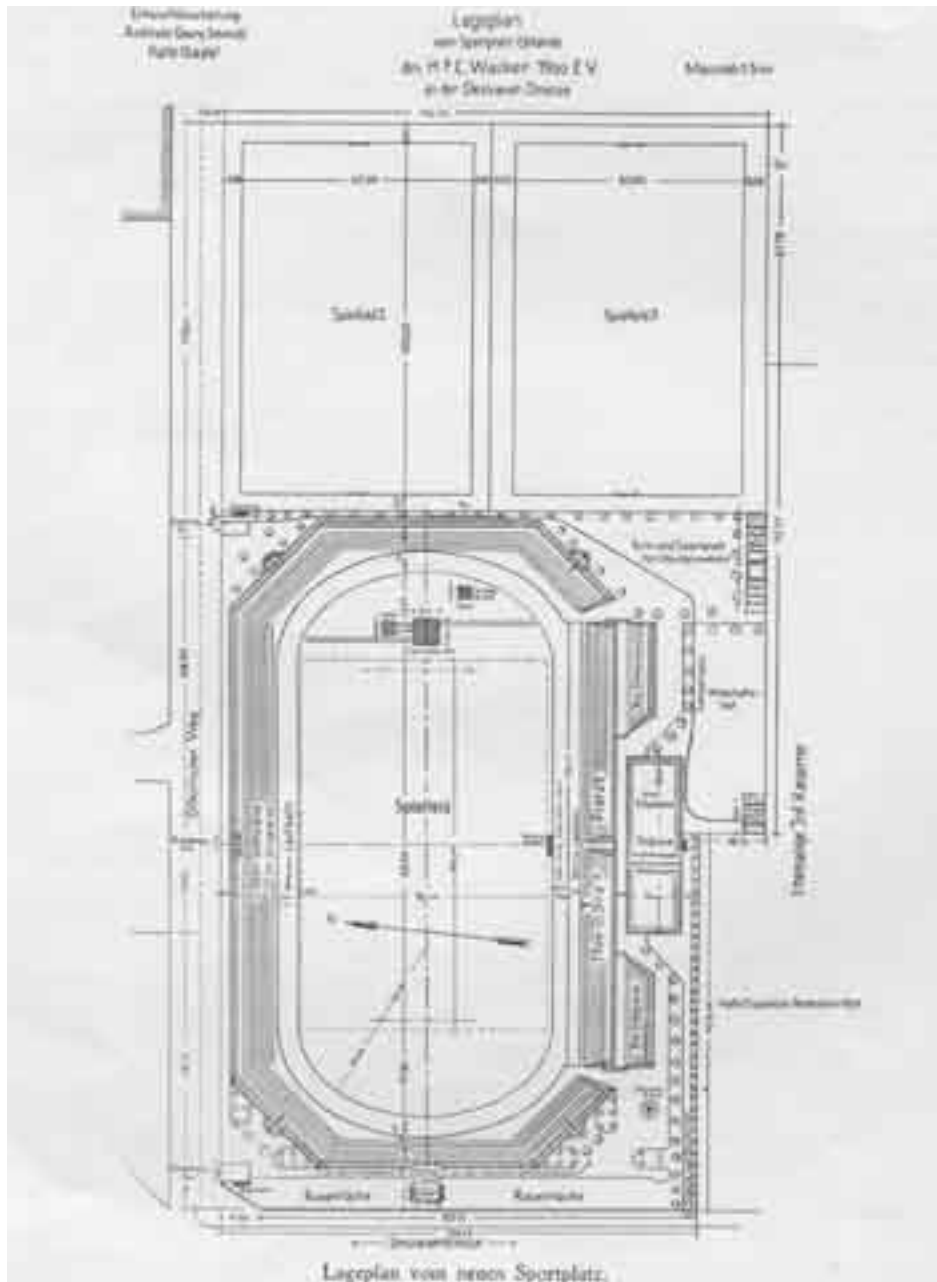
## **Albert-Richter-Kampfbahn (1951– 1967)**

Die Radrennbahn im Olympiapark Merseburger Straße (1886 – 1919) und die Radrennbahn am Böllberger Weg (1931 – 1938) entstanden durch Initiative begeisterter Radsportler der Sportvereine und Privatpersonen. Gemeinsam schafften sie es, die Finanzierung für den Bau dieser nicht überdachten Radrennbahnen in Halle zu sichern. Für den Bahnradsport wurde gebaut, gleichzeitig sollten aber beide Bahnen eine wichtige Einnahmequelle für die Besitzer und Pächter sein. Die Stadt Halle begrüßte den Bau, beteiligte sich aber in keiner Weise finanziell an diesen beiden Unternehmen. Auch den Verkauf des Geländes der Radrennbahn im Olympiapark Merseburger Straße an die Provinzialregierung des Landes Sachsen konnte die Stadt Halle 1919 nicht verhindern. Ebenso war die Stadt Halle nicht in der Lage und bereit, die Radrennbahn Böllberger Weg finanziell zu unterstützen. Die desolante Bahn wurde 1938 abgerissen.

Für den Bau einer neuen Radrennbahn in Halle ergaben sich nach dem Ende des 2. Weltkrieges neue Grundlagen. Der Sport erhielt in der sowjetisch besetzten Zone die Möglichkeit, über die Freie Deutsche Jugend (FDJ) demokratische Strukturen aufzubauen, ehe dann mit dem 1. Oktober 1949 der Deutsche Sportausschuss als die entsprechende

Behörde den Sport zu organisieren begann. Danach erfolgte der kontinuierliche Aufbau der Betriebssportgemeinschaften (BSG). Schon 1946 fanden viele Veranstaltungen in den Sportarten Fußball, Boxen und Radrennen im Kurt-Wabel-Stadion statt. Die Trainingsmöglichkeiten erwiesen sich aber als unzureichend, sodass neue Trainingsstätten notwendig wurden. Mit der Verfassung der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) wurde das Recht eines jeden Bürgers auf Sport gesetzlich garantiert. Eine Erweiterung dieses Grundrechtes sicherte das Jugendgesetz 1950. Der Sport erhielt damit die Grundlage, sich allseitig für jedermann zu entwickeln.

Das Land Sachsen-Anhalt mit seiner Landeshauptstadt Halle besaß nicht nur im Straßenrennsport sondern vorrangig im Bahnradsport Traditionen und Erfolge. Bekannte Radsportclubs wie „Staubwolke“, „Wanderfalke“ oder „Germania“ hatten entscheidend dazu beigetragen. Die Ersatzvariante der Radrennbahn im Kurt-Wabel-Stadion in der Nachkriegszeit musste und sollte durch den Bau einer neuen Radrennbahn wieder für Kontinuität im Bahnradsport sorgen. Dieses Erfordernis wurde immer wieder in erster Linie durch die Sektion Radsport der BSG Motor Halle (Trägerbetrieb: VEB Maschinenfabrik Halle) und durch Pioniere des Radsports wie Karl Wesoly, Emil





*Spielstätte des H.F.C. – Wacker 1900 e.V.*

Kirmse und Paul Neustedt dem Rat der Stadt Halle beharrlich vor Augen geführt. Mit der Unterstützung des sportfreudigen Ratskollektivs (besonders Innendezernent Erich Lorenz) und der Sportstättenkommission der Stadt Halle fand dieses Anliegen ein positives Echo bei dem Genehmigungsorgan für Körperkultur und Sport des Rates des Bezirkes Halle. Die finanziellen Mittel konnten aus dem Sport-Toto-Fonds durch seinen Leiter Paul Wille bereitgestellt werden. Der materielle und finanzielle Aufwand für den Bau sollte so gering wie möglich sein. Deshalb bot sich das 1924/1926 errichtete Ballspiel-Hauptfeld mit bereits vorhandenen Zuschauerterrassen (ca. 12 000 Steh- und 1700 Sitzplätze), mit

einer 400-m-Laufbahn und Sanitäreinrichtungen in der Dessauer Straße (Nutzer von 1926 bis 1945: H. F. C. Wacker Halle e. V., ab Herbst 1945 SG Freimfelder) an.

An dieser Stelle ist es notwendig, auf die Entwicklung der Spielstätten des Halleschen Fußballclubs Wacker e. V. einzugehen. Der Verein besaß bei seiner Gründung kein Eigentums- oder Nutzungsrecht für eine Spielfläche. Die ersten Fußballspieljahre wurden deshalb auf der Teilfläche des damaligen Rossplatzes (heute Grün- und Wegefläche neben dem Eingang des Nordfriedhofes) gespielt. Nach Kündigung der Spielfläche durch den Kommandeur der daneben befindlichen Infanteriekaserne erfolgte 1904 die Verlagerung des



Spielbetriebes auf ein Privatgelände an der Straße Frohe Zukunft. Danach befand sich die Spielstätte in „Sanssouci“ (heute Kleingartenanlage Am Mühlrain im Stadtviertel Frohe Zukunft) und ab 1917 bis 1919 in dem Innenraum der Radrennbahn Olympiapark Merseburger Straße. Als auch hier die Spielstätte durch Verkauf des Olympiaparks gekündigt wurde, erhielt der Verein keinerlei Unterstützung für die Bereitstellung eines geeigneten Geländes für eine Ballspielstätte durch die Kommunalbehörden.

1924 gelang es dem Verein mit der „Reichsvermögensverwaltung unter Zustimmung des Reichswehrministeriums einen Vertrag abzuschließen, wonach dem H. F. C. Wacker der Exerzierplatz an der Dessauer Straße hinter der früheren

Infanteriekaserne auf 30 Jahre pachtweise zum Bau einer Sportanlage zur Verfügung gestellt wurde“. Bis 1926 konnte die Gesamtanlage fertiggestellt werden.

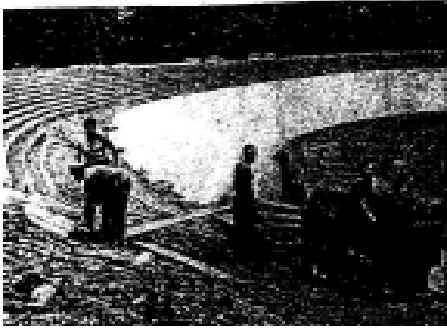
Der Spielbetrieb auf diesem Sportplatz dauerte bis zum Ende des 2. Weltkrieges. Nach 1945 ging das Pachtgelände in „Eigentum des Volkes“ über, und der Bau wurde 1951 auf militärischem Gelände vorgenommen. Die unmittelbare Nähe zur Infanteriekaserne beeinträchtigte später auch den Sportbetrieb auf der Radrennbahn.

Die Baugenehmigung wurde erteilt und die finanziellen Mittel wurden für den Bau bereitgestellt. Die Zielstellung lautete, die Anlage bis zum Beginn der III. Welt-



Stadtplan von 1931

Links: Lageplan vom Sportplatz – Gelände des H.F.C.- Wacker 1900 e.V. an der Dessauer Straße



*Fleißige Helfer 1951 beim Bau der Zementbahn*

festspiele der Jugend und Studenten im August 1951 fertig zu stellen. Über den genauen Finanzbedarf ließ sich nur sehr wenig ermitteln. Aus dem Schriftverkehr des Finanzausschusses der Stadt Halle geht hervor, dass sich die BSG Stahl Halle 1951 gegenüber der Bau-Union Halle (dem ausführenden Baubetrieb für die Radrennbahn) verpflichtet hatte, notwendige Mittel für die Fertigstellung der Radrennbahn in Höhe von 35 643,11 DM zur Verfügung zu stellen. Die BSG war aber im Juli 1951 nicht in der Lage, die Rechnungen der Bau-Union in dieser Höhe zu begleichen. Die Stadt beantragte die Mittel im Rahmen



*Stadtplan von 1951 mit der Albert – Richter – Kampfbahn*



*Luftbild der Albert – Richter – Kampfbahn 1992*

des Zusatzplanes 1951 bei der Staatlichen Plankommission. Der Antrag wurde abgelehnt. Nach weiteren Verhandlungen genehmigte die Hauptabteilung Wirtschaftsplanung in Abstimmung mit dem Ministerium für Finanzen in Berlin diese Mittel am 21. Dezember 1951 (laut Unterlagen aus dem Stadtarchiv Halle).

Die Bevölkerung der Stadt Halle und insbesondere die Radsportler verfolgten mit großem Interesse das Entstehen einer neuen Sportanlage in der Nachkriegs-

zeit. Der Bau wuchs mit der zahlreichen freiwilligen Unterstützung durch viele Sportler im Nationalen Aufbauwerk. Die Radsportler waren fast jeden Tag auf „ihrer“ Baustelle und leisteten 3000 freiwillige Arbeitsstunden.

Die Bau-Union Halle schuf eine 400-m-ovale Zementbahn mit 6 m Breite und 2,30 m Kurvenüberhöhung. Die Anlage verfügte über 12000 Steh- sowie 1700 Sitzplätze.

Nach den ersten Trainingsrunden äußerten



**Weltmeister  
Albert Richter  
1932**

*Albert Richter  
(14.10.1912  
– 2.1.1940)  
Amateur-Flieger-  
Weltmeister 1932  
in Italien, ein  
Großer des inter-  
nationalen Rad-  
sports, der für  
seinen starken  
Antritt und  
fantastischen  
Schlussspurt  
bekannt war.  
Die Hallenser  
konnten ihn auf  
der ehemaligen  
Holzbahn am  
Böllberger Weg  
kämpfen sehen.*

*Er verhehlte nicht seine Abneigung gegenüber dem Nationalsozialismus und wurde wegen eines angeblichen Devisenvergehens an der schweizerischen Grenze verhaftet. Er starb unter mysteriösen Umständen in einer Gefängniszelle.*

sich die Radsportler begeistert über die neue Fliegerradrennbahn, auf der auch Rennen hinter Motoren ausgetragen werden konnten. Die erste Veranstaltung fand am 28. Juli 1951 statt. Die Radrennbahn erhielt auf Vorschlag der Sportler der BSG Stahl Halle den Namen „Albert-Richter-Kampfbahn“. Aus den Radrennprogrammen geht hervor, dass die BSG Motor Halle ebenfalls den Namen Albert Richter trug.

Die offizielle Eröffnung der Radbahn erfolgte am 5. August 1951 zu Beginn der III. Weltfestspiele der Jugend und Studenten für den Frieden mit einem vielseitigen Programm. Fast die gesamte Spitzenklasse startete an diesem Tag. Seit Abriss der Böllberger Holzbahn 1938 fuhren auch wieder erstmals die Dauerfahrer hinter ihren Schrittmachern vor 15000 Zuschauern.

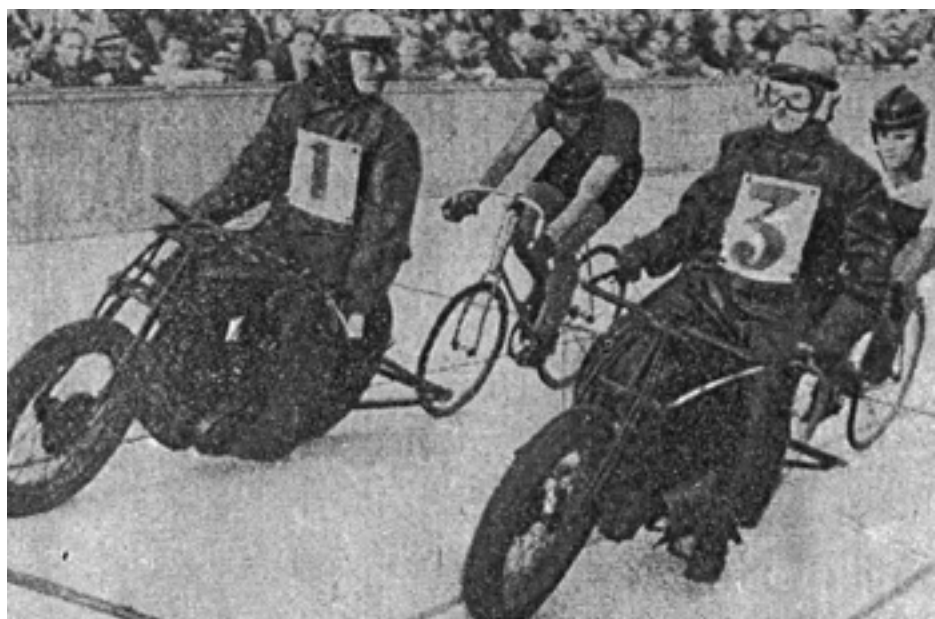
Unter den Zuschauern herrschte große Begeisterung und an die angekündigten Wettbewerbe der Radamateure wurden hohe Erwartungen gestellt. Unter den



*Vollbild A. R. Kampfbahn – Premiere 1951*



*Hallesche Schrittmacher.*



Besuchern weilte auch der sportbegeisterte Oberbürgermeister Karl Pretsch. Er äußerte sich nach den Rennen sehr positiv über die Organisation und die Leistungen der Aktiven. Spannung versprach das Steherrennen. Im Vorfeld gab es einige Diskussionen über die Eignung der Radrennbahn für Rennen hinter Motoren. Doch die Rennen verliefen erfolgreich.

An den Start gingen Marauen mit Schrittmacher Wedermann, Stammer mit Reich, Elste mit Rommel, Scherner mit W. Kirmse (Halle), Grauert mit Kempfer. Spannende Kämpfe entwickelten sich, gegenseitig jagte man sich jeden Zoll Boden ab, kämpfte gegen Übrerrundungen und versuchte mit verzweifelter Gegenwehr die Spitze zu halten.

Sieger in den beiden 30-km-Läufen (ausgetragen als „Friedenspreis“ und „Preis der Einheit“) wurde jeweils das Gespann Scherner aus Erfurt mit W. Kirmse aus Halle. Der in Altenburg lebende Exhallenser Gerhard Grauert „fuhr sich in die Herzen der Hallenser, obwohl er an diesem Tag ohne Sieg blieb“. Aber er fuhr mit 70 km/h die schnellste Runde.

Das anschließende Flieger-Hauptrennen wurde durch den Berliner Busse überzeugend gewonnen. In dem „20-Temporunden-Rennen“ siegte Oldenburg ebenfalls aus Berlin in sieben von zehn Wertungen. Ein spannendes Duell im



*Sie fuhren sich in die Herzen der Hallenser hinein. Schrittmacher Werner Kirmse konnte auf seiner Heimatbahn mit Paul Scherner (links) beide 30-km-Läufe gewinnen vor dem im 1. Lauf von Defekt betroffenen Grauert.*

4000-m-Verfolgungsfahren lieferten sich der Magdeburger Wottka und der Berliner Oldenburg. Wottka behielt dabei die Oberhand. In den beiden Jugendwettbewerben war der Sieg dem jungen Schkopauer Terpe nicht zu nehmen.

Die „Freiheit“ vom 7. August 1951 informierte ihre Leser über die Leistungen „unserer Radamateure“ - ein deutlicher Hinweis, dass sich im Radsport ein beginnender Wandel vom Berufssport der Nachkriegszeit zum Amateursport abzeichnete. Ein Teil der auf der Radrennbahn im Kurt-Wabbel-Stadion gestarteten Berufsradsfahrer hatte den Antrag auf Reamateurisierung gestellt. In der Zeitschrift „Illustrierter Radsport“ von 1951 wurde mitgeteilt, „dass anlässlich der 9. DS-Tagung in Grünau ein Beschluss gefasst wurde, die Regierung der DDR um die Zurückziehung der Lizenz für Berufssport zu ersuchen.“ Für alle ehemaligen Berufssportler bestand die Möglichkeit, „nach ihrer Reamateurisierung ihren Sport in den Sportgemeinschaften auf

einer idealeren und saubereren Grundlage durchzuführen“.

1951 fanden im August die Landesmeisterschaften Sachsen-Anhalts auf der Albert-Richter-Kampfbahn vor 5000 Zuschauern statt. Hervorzuheben ist der Sieg des Schkopauers W. Terpe im Jugendrennen sowie der Erfolg des Hallensers Ostwald im 4000-m-Verfolgungsrennen über den DDR-Meister Wottka aus Magdeburg. Im September erlebten die Hallenser eine DDR-Meisterschaft im Bahnradspport. 6000 begeisterte Zuschauer feierten den Sieg von Terpe aus Halle mit seinem Partner Stolpe aus Chemnitz im Zweier-Mannschaftsfahren. Die „Freiheit“ vom 11. September äußerte sich enttäuscht über die Zuschauerzahl, die deutlich unter



*Banse als Schrittmacher mit Gaede*

den Erwartungen blieb. Aber trotzdem hatten die Zuschauer der Meisterschaft „ein einigermaßen würdiges Gepräge“ gegeben. Der Autor beklagte sich über die geringe Popularität und Zugkraft von Meisterschaften im Radsport gegenüber anderen Sportarten.

Am 7. 10. 1951 fand bei schlechtem Wetter ein Vier-Länder-Kampf auf der Albert-Richter-Kampfbahn vor nur etwa 5000 Zuschauern statt. Die Vertreter Bayerns, Sachsens, Thüringens und Sachsen-Anhalts bestritten zahlreiche Rennen. Im Länder-Omnium siegte die Mannschaft Bayerns, in der Jugendklasse war Thüringen erfolgreich und im Zweier-Mannschaftsfahren über 150 Runden belegte die Meistermannschaft Knöselsdorfer-Sonntag den ersten Platz.

Trotz aller Begeisterung über diesen ersten gemeinsamen Wettkampf nach der Teilung Deutschlands fand die Zeitschrift „Illustrierter Rad-Sport“ vom Oktober wenig Lobenswertes über die Vorbereitung und Organisation dieser Veranstaltung.

1952 begann das Radrennjahr mit 6000 Zuschauern bei der ersten Veranstaltung. Bei dem im Mai durchgeführten Dauerrennen erschienen 15000 Zuschauer. Der Zuschauerstrom war so groß, dass die Tore der Sportstätte geschlossen werden mussten. Der Hallenser Banse startete erstmals als Dauerfahrer.

Die folgenden Jahre bescherten den Hallensern regelmäßig interessante Veranstaltungen auf der Albert-Richter-Kampfbahn. Noch im April 1954 war die BSG Motor Ost, Sektion Radsport, der



*Ein Dauerrennen 1953 vor mäßiger Kulisse.*

alleinige Ausrichter.

1955 vollzog sich eine Veränderung in der Zusammenarbeit der Radsportvereine in Halle. Es bildete sich das Radsportkollektiv Halle, ihm gehörten die Sportgemeinschaft Vorwärts, die BSG Motor Albert Richter und die SG Turbine an.

Vorrangig ging es in Halle um die Nachwuchsförderung im Bahnrad sport. Halle und Leipzig traten gemeinsam führend bei der Organisation von Bahnradveranstaltungen in Erscheinung. Das war eine Folge der komplexen Organisation des Leistungssports in der DDR und der Herausbildung der Sportclubs mit leistungsfähigen Abteilungen aus den Betriebssportgemeinschaften. Der Radsport konzentrierte sich in Leipzig mit dem Ameesportklub (ASK) Leipzig, der





**Betriebssportgemeinschaft Motor-Ost Halle**

Sektion Radsport

Preis 30 Pfg.

# RADRENNEN

Sonntag, den 25. April 1954, 15 Uhr  
auf der Albert-Richter-Kampfbahn, Paracelsustr.

mit Fahrradverlosung

**DAUERRENNEN**

über 70 km

**FLIEGERRENNEN**

Fliegerhauptfahren - Punktefahren -  
Vorgabefahren - Ausscheidungsfahren  
4000 m Mannschaftszeitfahren

**FÜR JUGEND UND JUNIOREN**

Programmänderung vorbehalten!



Alb. Richter u. sein Betreuer Berliner

Veranstalter: BSG Motor-Ost  
Halle, Sekt. Radsport

Verantwortlich: Hans Brebeck, Halle

Techn. Leitung: Otto Kamm, Halle

Leiter des W. A.: Horst Mönning, Halle

Bahnarzt: Dr. Matuschek, Halle

Sanitätsdienst: Deutsches Rotes  
Kreuz

Verwirfts zur Vorbereitung der VII. Internationalen Radfahrerfahrt für den Frieden Warschau Berlin-Prag.

**Turbine Magdeburg**

- 24. Wottka
- 25. Zöffzig
- 26. Jäckel
- 27. Bergmann

**Chemie Leipzig**

- 28. Freund
- 29. Hempel

**Rotation Leipzig**

- 30. Fleck
- 31. Preuß

**Aufbau Börde Magdeburg**

- 32. Weighardt
- 33. Ciechowski

**Motor-Ost Halle**

- 34. Hermann
- 35. Gebhardt
- 36. Hesse
- 37. Bernhardt

**Stahl Eisleben**

- 38. Walther
- 39. Quandt

**Chemie Buna**

- 40. Brandt
- 41. Hamel
- 42. Wolf

*Jugend:***Motor-Ost Halle**

- 43. Passow
- 44. Guderian
- 45. Moschner
- 46. Schaaf
- 47. Schikorra

**Chemie Leipzig**

- 48. Böttcher
- 49. Uhlmann

**Motor Südost Leipzig**

- 50. Göhler

**Stahl LES Leipzig**

- 51. Oelsner
- 52. Keimling
- 53. Schmäring

**Turbine Magdeburg**

- 54. Gebhardt

**Rotation Leipzig**

- 55. Porst

**Stahl Eisleben**

- 56. Wustrow
- 57. Kurth
- 58. Reinboth
- 59. Sünkel

**Chemie Buna**

- 60. Stromberg
- 61. Jänicke
- 62. Gabert

**Eltern, schickt Eure Kinder zu uns!**

Unter guter Aufsicht und fachmännischer Anleitung soll die Jugend unsere Heimat kennen und lieben lernen. / Die BSG Motor-Ost, Abteilung Radwandsport, führt im Mai folgende Ausfahrten durch:

- 9. Mai: Frühjahrskontrollfahrt in den Kreisen.
- 16. Mai: Bezirks-Entscheid — Mein erster Versuch — in Merseburg.
- 22.—23. Mai: BSG-Fahrt nach Blankenburg (Harz).
- 27. Mai: 1. Sternwanderfahrt des Bezirkes nach Salzünde.
- 29.—30. Mai: BSG-Fahrt nach dem Mühlthal.

Meldungen sind in der Geschäftsstelle Mittelstraße 5a abzugeben.

# RADSPORTKOLLEKTIV HALLE

SK Vorwärts — Motor Albert Richter — Turbine

---

Preis 0,30 DM

# RADRENNEN

am Sonntag, dem 8. Mai 1955, 15 Uhr  
auf der Albert-Richter-Kampfbahn in Halle  
**Vorläufe Sonnabend ab 17 Uhr**

mit Fahrradverlosung

## 2. Dauerrennen über 70 km

### Spezialsterungsrennen für die Olympiade 1956

Malfahren, 1000 m Zeitfahren, 4000 m Zeitfahren, 4000 m Mannschaftszeitfahren für Jugend und Junioren, 2000 m Tandemfahren

Veranstalter: Radsportkollektiv Halle  
Verantwortlich: Gerhard Franke, SK Vorwärts  
Techn. Durchführung: Günther Widert, Turbine  
W.-A.-Leiter: Hans Weitzmann, Halle  
Bahnarzt: Dr. Matuschek, Halle  
Sanitätsdienst: DRK Halle

Programmänderung vorbehalten!

---

Radfernfahrt für den Frieden Prag-Berlin-Warschau ist ein Baustein zur Völkerverständigung

*Programmheft vom 8. Mai 1954, S. 1 und S. 2*

## STARTERLISTE

### Dauerfahrer:

- 1 Fritz Thammann, Leipzig
  - 2 Heinz Kroll, Lützen
  - 3 Horst Goehe, Ansb. Börde Magdeburg
  - 4 Hans Scheide, SdG Vorwärts Halle
  - 5 Ernst Herrmann, Mot. Alb.-Richter
  - 6 Wilhelm Maul, Mot. Alb.-Richter
- Eisenbahnfahrer:** Hermann Kreysh, Leipzig, Herbert Hansen, Halle

### Schrittmacher:

- 1 Egon Hummel, Leipzig
- 2 Ernst Anwar, Leipzig
- 3 Alfred Reiche, Leipzig
- 4 Ernst Krüger, Halle
- 5 Erhard Kempter, Halle
- 6 Alfred Bräuer, Leipzig

### Junioren

- BSC Aufbau Berlin -**  
**VEB Trudba**  
 1 Kurt H. Sack  
 2 Hans Nöck

- BSC Cr. Buna Schkopau**  
 1 R. P. W. Sobie

- SG Dynamo K.M. Stadt**  
 1 Robert Glitz  
 2 Werner Juchacz  
 3 Manfred Kautler  
 4 Dieter Ludwig  
 5 Kurt Niesche  
 6 Joachim Lipitz  
 7 Ernst Schmitt  
 8 Kurt Schneider

- SC Einheit Berlin**  
 1 Heinz Freytag  
 2 Werner Müller

- 14 Günter Oberdorf  
 15 Jürgen Simon  
 16 Hans Wagner  
 17 Heinz Wahn

- BSC Mot. Alb.-Richter**  
 18 Hans Günter Passow  
 19 Helmut Schlegel  
 20 Eberhard Waffner  
 21 Eberhard Wolf  
 22 Axel Hesse

- BSC Motor Diamant**  
**Karl-Marx-Stadt**  
 23 Günter Anerswald  
 24 Werner Grogger  
 25 Kurt Gundera  
 26 Hans Krenz  
 27 Michael Krennauer

- SC Rotation Leipzig**  
 28 Martin Böhndel  
 29 Klaus Freund  
 30 Gerhard Lottke  
 31 Rolf Mehnert  
 32 Günter Kreysh  
 33 Hans Zimoch

- BSC Rotation Leipzig Ost**  
 34 Jürgen Müller

- BSC Stahl Riesa**  
 35 Gerhard Böse  
 36 Werner Hüttemann  
 37 Rüdiger Popschke  
 38 Rüdiger Vögler

- BSC Turbine**  
**Gaswerke Berlin**  
 39 Manfred Kuntzerka  
 40 Leifgar Wörke

### Jugend

- SC Einheit Berlin**  
 1 Günter Harth  
 2 Richard Bräutigam  
 3 Manfred Hensch  
 4 Jürgen Schmidt

- BSC Fortschritt Cottbus**  
 5 Dieter Zschalig

- BSC Lok. Cottbus**  
 6 Werner Scholz

- BSC Mulden**  
**K.M.-Stadt**  
 7 Dieter Uzel

- BSC Mot. Alb.-Richter**  
 8 Christoph Hecht  
 9 S. H. Bieleke

- 10 Gerd Senkner  
 11 Martin Zölcke

- BSC Motor Diamant**  
**Karl-Marx-Stadt**

- 12 Günter Brandt  
 13 Peter Schindler  
 14 Dieter Hoff  
 15 Bernd Ullig  
 16 Axel Ullrich

- BSC Motor Stahlheide**  
**Berlin**

- 17 Harald Becker  
 18 Wolfgang Hehlisch  
 19 Wolfgang Fusch

- 20 Heinz Sauerka  
 21 Peter Stajep

- SC Rotation Leipzig**  
 22 Hermann Smet

- BSC Stahl Eisleben**  
 23 Wolfgang Bommert

- BSC Stahl Riesa**  
 24 Werner Dornath  
 25 K. H. Göttsch  
 26 Johannes Kurth  
 27 Manfred Kähler

- BSC Turbine Magdeburg**  
 28 Axel Bauer

**Achtung**  
**Sturzgefahr!**

Die Umklekabine der Fahrkartenbahn steht  
 mit organisierten Bekleidungsstellen  
 besetzt werden. Das Bewerben der Bahn  
 mit Gegenständen aller Art ist verboten!

# RADSPORTKOLLEKTIV HALLE

SK Vorwärts — Motor Albert Richter — Turbine

Preis 0,30 DM

# RADRENNEN

Sonabend, 27. August 1955 - 18.30 Uhr  
auf der Albert-Richter-Kampfbahn in Halle

Mit Fahrerzulassung

## Gesamtdeutsche Bahnveranstaltung mit Dauerrennen hinter Motoren Ober- 600 km

FLIEGERRENNEN

Malfahren, 1000m Zeitfahren, Ausscheidungsfahren  
4000m Mannschaftsfahren, Punktefahren (für Jugend und Junoren)

Veranstalter: RadSportkollektiv Halle  
Verantwortlich: Elmo Kamm, Motor Albert Richter  
Techn. Durchführung: Gerhard Franke, SK Vorwärts Halle  
W.-A.-Leiter: Ernst Mönzig, Halle  
Bahnwart: Dr. Mayschke, Halle  
Sanitätsdienst: DRK Halle

Wir Sportler fordern gesamtdeutsche Beratung für Einheit und Frieden!

Sportfreund  
beachte  
bitte die Rückseite!

Programmheft vom 27.08.1955

# Startliste

## J u n i o r e n

### RC Schmitzer, Köln

- 11 Messinger, Eberhard
- 12 Stellenhagen, Hans
- 13 Klaps, Anton

### RC Adler Köln

- 14 Ommer, Hans

### VSV Hildeshelm

- 15 Bruner, Hermann
- 16 Szanski, Eberhard

### Merkur Hildebeim

- 17 Klages, Karl
- 18 Gude, Ernst
- 20 Göhring, Wilhelm
- 21 Delle, Werner

### Einheit Berlin

- 21 Drescher, Heinz
- 22 Schmidt, Jochen

### SC Rotafon Leipzig

- 23 Zimoch, Hans
- 24 Freund, Klaus

- 25 Köhlsche, Mann

- 26 Kralisch, Günter

- 27 Löffler, Gerhard

### Stahl LES Leipzig

- 28 Wehmaier, Christoph

- 29 Wehmann, Günther

- 30 Lau, Wolfgang

### Post Leipzig

- 31 Jansmann, Wolfgang

### Chemie Leipzig

- 32 Hempel, Wolfgang

- 33 Meiricke, Sigfried

### Motor Albert Richter

- 34 Passow, Hans-Georg

- 35 Schaaf, Helmut

- 36 Wolf, Eberhard

- 37 Wäbber, Eberhard

- 38 Herrmann, Ernst

- 39 Stabenow, Axel

### Chemie Buna-Schkopau

- 40 Weiszy, Kai

## J u g e n d

### Motor Albert Richter

- 61 Reletzki, Karl-Heinz

- 62 Zöhlic, Martin

### Stahl LES Leipzig

- 63 Wehmann, Klaus

- 64 Markmann, Kurt

- 65 Flammenau, Achim

### Motor Polygraph Ost Leipzig

- 66 Gotsch, Hartmut

### Lok Weimar

- 67 Weißleder, Manfred

### Dauerfahrer:

- 1 Sallan, Forst

- 2 Thentzien, Leipzig

- 3 Heinrich, Leipzig

- 4 Albrecht, Leipzig

- 5 Krause, Dresden

- 6 Scheide, Halle

### Schrittmacher:

- 1 Schellenhauer, Berlin

- 2 Rommel, Leipzig

- 3 Kretsch, Leipzig

- 4 Reich, Leipzig

- 1 Kempter, Halle

- 6 Krüger, Halle

Ersatzschrittmacher: Birnbaum, Leipzig / Banse, Halle

## Achtung Sturzgefahr!

Die Umwehung der Fahrbahn darf nicht mit irgendwelchen Bekleidungsstücken belegt werden! Das Bewerten der Bahn mit Gegenständen ist verboten!

DHFK (Deutsche Hochschule für Körperkultur) Leipzig und dem SC Leipzig. Halle erhielt keinen Status als Leistungszentrum. In den folgenden Jahren delegierte die BSG Albert Richter Halle zahlreiche talentierte Nachwuchsfahrer in den olympischen Disziplinen (Sprint und Flieger) wie Helmut Hochschild, Helmut Schaaf, Gunter Hoffmann, Wolfgang Braune und Klaus Glöckner nach Leipzig. Im Rahmen des 2. Dauerrennens über 70 km am 8. Mai 1955 fand ein Spezialisierungsrennen der Junioren für die Olympiade 1956 auf der Albert-Richter-Kampfbahn statt.

Im Sommer 1955 konnten die haleschen Radsportfreunde eine gesamtdeutsche Veranstaltung auf der Albert-Richter-Kampfbahn erleben. Zu Gast waren der VSV Hildesheim, der Merkur Hildesheim und der RC Adler Köln mit ihren Junioren-Mannschaften.

1956 gab es eine weitere Veranstaltung mit den Sportfreunden aus Hildesheim in den Flieger-Rennen für Junioren. Die Dauerfahrer kämpften um den „Großen Preis der Stadt Halle“. Die „Stunde der Bolzer“ am 3. September 1957 nutzten viele Junioren der Straßenfahrer aus Halle und Leipzig, um in dem Italienischen Verfolgungsrennen



*Gunter Hoffmann beim Vierer-Mannschaftsfahren*

ihre Kondition zu verbessern. Am Start befand sich auch Gustav-Adolf Schur.

Bis 1957 fanden viele Veranstaltungen auf lokaler und auch nationaler Ebene statt. Es gab noch kein Vermessungsprotokoll der Sektion Radsport der Deutschen Demokratischen Republik für die Alber-Richter-Kampfbahn. Um auf der Bahn internationale Wettkämpfe durchführen zu können forderte die BSG Motor Albert Richter Halle eine Vermessung an. Diese wurde am 21. März 1957 durchgeführt.

Für die Vermessung bestand sicherlich eine formelle Notwendigkeit. Aber nach Meinung einiger Zeitzeugen, die selbst viele Rennen auf dieser Bahn gefahren sind, war es keine rekordverdächtige Bahn. Gunter Hoffmann begann auf dieser Bahn, ehe er 1967 zum SC Leipzig delegiert und 1972 DDR-Meister im Vierer-Mannschaftsfahren wurde. Er schätzt heute ein: „Es war eine flache raue Bahn, die keine hohen Geschwindigkeiten zuließ. Es gab deshalb Probleme im Sprintbereich und Vierer-Mannschaftsfahren. Bei den Steher-Rennen mussten Übersetzungsbeschränkungen von 96 Zoll (vorn 52 Zähne, hinten 15 Zähne) ausgesprochen werden.“

Als Höhepunkte 1958 fanden die Deutschen Meisterschaften im Malfahren, Mannschaftszeitfahren für Junioren sowie Verfolgungsfahren und Mannschaftszeitfahren für Jugend statt.

Die Zahl der Wettkämpfe und auch das Training an den Wochentagen nahm in der nächsten Zeit auf der Albert-

Richter-Kampfbahn in Halle ab. Das war eine Auswirkung der noch stärkeren Konzentration des Leistungssports in den Sportclubs. Die DHFK Leipzig, der SC Leipzig, der ASK Leipzig, der SC Berlin, Dynamo Berlin, Dynamo und SC Motor Karl-Marx-Stadt und Dynamo Cottbus bestimmten den Leistungssport. In Halle trainierte der Radsportnachwuchs im Rahmen der Möglichkeiten und in Verbindung mit der Radsportsektion Merseburg. Die Stadt Merseburg verfügte und verfügt heute noch über eine ähnlich gebaute Anlage wie die Alber-Richter-Kampfbahn. Ein weiterer Aspekt des Rückganges der Bahnradwettbewerbe und sogar der Trainingszeiten auf der Albert-Richter-Kampfbahn ergab sich aus der direkten Nachbarschaft zur Kaserne des Motorschützenregimentes „Fritz Weineck“. Seit 1952 nutzte die Kasernierte Volkspolizei (KVP) die Kaserne. Dieses militärische Objekt übernahm 1956 nahtlos die Nationale Volksarmee (NVA) und baute es aus. Der Zutritt zur Radrennbahn war nur über einen schmalen Weg zwischen Kaserne und Radrennbahn möglich.

In den 60er Jahren setzte die DDR ihre Sicherheitsdoktrin konsequent durch. Somit bedeutete die Radrennbahn ein Risiko für die Regimentsführung. Das Gelände der Radrennbahn befand sich bereits in Rechtsträgerschaft der NVA. Aus dem 1964 geführten Schriftwechsel zwischen der BSG Motor Albert Richter Halle, dem Deutschen Radsportverband, der Armeesportgemeinschaft Vorwärts Berlin, dem ASK Vorwärts Leipzig und dem Deutschen Turn- und Sportbund, Bezirks-



# Procès-verbal de mensuration de piste

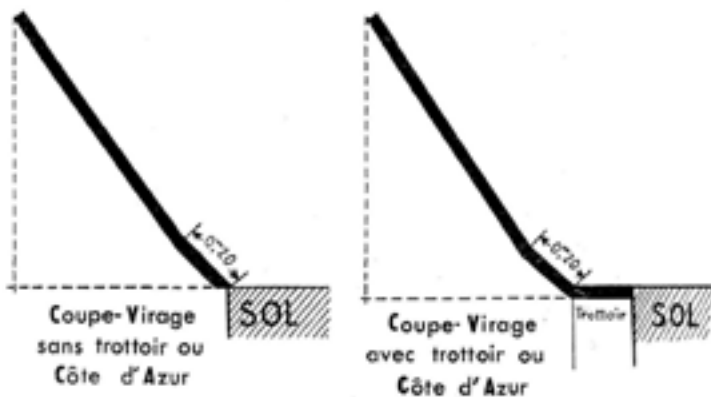
Date de la mensuration : 21.3.1957

Fédération affiliée : Sektion Radsport der Deutschen Demokratischen Republik

Vélodrome d' : Halle / Saale

Procès-verbal de mensuration de la piste en Zement ( m )  
(Nature de la piste)

NOTA. — Prière de vouloir bien relire tout d'abord très attentivement la brochure des Règlements des Records de l'U. C. I., dont le présent procès-verbal est l'application.



La largeur du « trottoir » n'entre pas en ligne de compte pour la mensuration.

Au cours des tentatives de records, l'accès du « trottoir » doit être rendu impraticable, et en cas de réussite, le procès-verbal de demande d'homologation stipulera comment il l'aura été.

Il doit en être de même pour les anciens vélodromes mesurés à 0 m. 30 sur lesquels doivent être rendus impraticables 19 centimètres au-dessus du bord intérieur de la piste c'est-à-dire jusqu'où doit exister une corde orange.

S. 70-73: Protokoll zur Vermessung vom 21. März 1957

L'an mil neuf cent 1957, le 21. März à 13.00 heures,

Nous, soussigné, Kirchner, Paul, Vermessungsingenieur  
(Nom, prénom, géomètre-expert, architecte ou ingénieur)

demeurant Halle-S., Vermessungsdienst West

a) A la demande de M Horst Mönning,  
(Prénom, nom, qualité, adresse)

Radsportkollektiv Halle, Hardenbergstr. 23

b) Sous le contrôle de deux délégués officiels d Sektion Radsport DDR  
spécialement mandatés :

MM. Richter, Heinz, Fachausschuß-Vorsitzender  
(Prénom, nom, qualité)

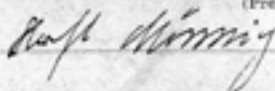
demeurant Berlin

et  
(Prénom, nom, qualité)

demeurant

c) En présence d autre personnalité :

MM. Horst Mönning, Halle-S., Jakobstr. 19  
(Prénom, nom, qualité, adresse)



Avons procédé à la mensuration officielle de la piste en Cément  
(Nature de la piste)

du vélodrome de Halle-Saale en nous conformant  
strictement aux prescriptions des Règlements des Records de l'Union Cycliste  
Internationale, selon la brochure à jour en notre possession.

Nous avons utilisé pour cette opération les instruments suivants :

- 1° Stablmessband
- 2° Rollbandmaß
- 3° \_\_\_\_\_
- 4° \_\_\_\_\_

Après avoir constaté que le bord de la piste n'est en aucun point incurvé vers la pelouse intérieure, nous avons au moyen d'\_\_\_\_\_ tracé sur le Zement et sur tout le pourtour intérieur de la piste, une ligne étroite (Bois ou ciment) éloignée d'une distance constante de vingt centimètres du bord du Teppichs constituant la piste, trottoir exclu ou sans ~~trottoir~~ (Rayer l'une ou l'autre de ces deux expressions)

Partant du point déterminé pour l'arrivée par la direction du vélodrome, nous avons procédé à une première mensuration dans le sens giratoire des coureurs, c'est-à-dire à main gauche, en appliquant le siehe Nr. 1-u. 2 sur le bord (Designier le ou les instruments) (oben) interne de la ligne tracée à vingt centimètres comme dit ci-dessus, et avons constaté une distance (A) de : 399,84 m

Du même point, mais en sens inverse, nous avons effectué une seconde mensuration qui a donné une distance (B) de 399,86 m

De la moyenne arithmétique des deux chaînages sus-indiqués, il résulte que la longueur officielle de la ligne de mensuration de la piste du vélodrome est : 
$$\frac{(A) 399,84 \text{ m} + (B) 399,86 \text{ m}}{2} = 399,85 \text{ m}$$

soit par application du paragraphe 3 de l'article 11 des Règlements des records de l'U. C. I. Dreihundertneunundneunzig, fünfundachtzig m (Ici la distance en toutes lettres)

En foi de quoi nous avons dressé le présent procès-verbal de mensuration affirmé sincère et véritable pour servir et valoir ce que de droit.

Fait en double exemplaire.

A Halle, le 21 Mars 19 57

L. Vermessungsingenieur *Kirchner*

(Titre de l'opérateur et signature)

Vermessungsamt Wiesl  
Ingenieurmessung  
Göteborg

Les délégués officiels d'Adspport, soussignés, spécialement mandats pour contrôler la mensuration de la piste du vélodrome d'Halle certifient que M. Kirchner, Vermessungsingenieur.

(Nom et titre de l'opérateur)

a fidèlement et scrupuleusement observé toutes les prescriptions des Règlements des Records de l'U. C. I., et que la distance officielle de cette piste est de :

Dreihundertneunundneunzig, / fünfundachtzig 399,85

(en lettres)

(en chiffres)

Signature des deux délégués officiels :

*Rudolf Wörning*  
*Hans Richter*

Signature d'autre personnalité présente à la mensuration :

NOTA. — Deux exemplaires de ce procès-verbal auxquels seront annexés les deux exemplaires du plan coté de la piste avec coupes de virages et indications de la ligne de mensuration, devront être adressés sans délai par la Fédération intéressée au Secrétaire général de l'U. C. I., à Paris, 1, rue Ambouso-Thomas, en vue d'homologation par l'U. C. I.

BIKES — IMP. DE 1956-1-1



# **Deutscher Radsport-Verband**

- DRSV -

---

Sonntag, den 27. Juli 1958 - 10 und 15 Uhr  
auf der Albert-Richter-Kampfbahn in Halle  
Bahnlänge 400 m

## **Deutsche Meisterschaften**

**Malfahren, Mannschaftszeitfahren  
für Juniores**

**Verfolgungsfahren**

**Mannschaftszeitfahren für Jugend**

dazu

## **DAUERRENNEN**

**hinter Motoren über 70 km**

---

Veranstalter: Deutscher Radsport-Verband

Ausrichter: Radsportkollektiv Halle

Verantwortlich: Wilhelm Gelpke, Berlin

Techn. Durchführung: Rudi Lorenz, Motor Albert Richter

W.-A.-Leiter: Heinz Franke, Halle

Bahnarzt: Dr. Matuschek, Halle

Sanitätsdienst: DRK Halle

Programm 20 Pfg.

## *Liebe Radsportfreunde!*

Der Verlauf der Ereignisse der letzten Zeit zeugt davon, daß wir einen der verantwortlichsten Augenblicke der Geschichte durchleben, daß die Welt an den Rand der Katastrophe gerückt ist. Empörung erfaßt die Sportler in allen Kontinenten, die Volksmassen kommen in Bewegung, denn sie verstehen, daß ein Kriegsbrand, wo er auch beginnen möge, sich auf die ganze Welt ausdehnen kann.

Wir Radsportler verurteilen aufs schärfste die Einmischung der Amerikaner in die Angelegenheiten des libanesischen Volkes und fordern die sofortige Zurückziehung der im Libanon und nun auch in Jordanien eingesetzten amerikanischen und englischen Söldner.

**Hände weg vom Libanon!**

---

### **Reihenfolge der Wettbewerbe:**

#### **10 bis 12 Uhr:**

1. 4000 m Mannschaftszeitfahren, Jugend
2. 4000 m Mannschaftszeitfahren, Junioren

#### **15 Uhr:**

1. 4 Vorläufe, Malfahren, Junioren
2. 1. Lauf 2000 m Verfolgungsfahren, Jugend
3. 2 Hoffnungsläufe, Malfahren, Junioren
4. 2. Lauf 2000 m Verfolgungsfahren, Jugend
5. 3 Zwischenläufe, Malfahren, Junioren
6. 3. Lauf 2000 m Verfolgungsfahren, Jugend
7. Qualifikationslauf, Malfahren, Junioren
8. Dauerrennen, 1. Lauf, 20 km
9. 2 Vorentscheidungen, Malfahren, Junioren
10. Dauerrennen, 2. Lauf, 20 km
11. Entscheidungen, Malfahren, Junioren
12. Ehrung der neuen Deutschen Meister
13. Pause
14. Dauerrennen, 3. Lauf, 30 km

## Starterliste

### Dauerfahrer:

- 1 Zieger, Bruno, Berlin
- 2 Heinrich, Fritz, Leipzig
- 3 Maraun, Ronny, Berlin
- 4 Auerswald, Herbert, K.-M.-Stadt
- 5 Wehmann, Christoph, Leipzig
- 6 Schäfer, Willi, Magdeburg
- 7 Heymann, Helmut, Berlin
- 8 Webb,
- 9 Hamel, Kurt, Halle
- 10 Hermans, Gaston, Belgien

### Schrittmacher:

- 1 Kretzsch, Hermann, Leipzig
- 2 Rommel, Holm, Leipzig
- 3 Schondorf, Hans, Berlin
- 4 Lippmann, K., Karl-Marx-Stadt
- 5 Aurich, Horst, Leipzig
- 6 Krüger, Erich, Halle
- 7 Lippmann, D., Karl-Marx-Stadt
- 8 Reim, Erich, Karl-Marx-Stadt

Ersatzschrittmacher: Reich, Alfons, Leipzig / Kohlhardt, Walter, Leipzig

### Jugend:

- |   |   |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Feßler, Alex</li> <li>2 Feßler, Siegfried</li> <li>3 Hübner, Alfred</li> <li>4 Lewandowski, Klaus</li> <li>5 Lindner, Volker</li> <li>6 Schönfelder, Lothar</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>SC Dynamo Berlin</li> <li>SC Dynamo Berlin</li> <li>SG Dynamo Cottbus</li> <li>SC Dynamo Berlin</li> <li>BSG Stahl Riesa</li> <li>SG Dynamo Cottbus</li> </ol> |
| 11-14 SC Dynamo Berlin I  | 35-38 BSG Motor Albert Richter  |
| 15-18 SC Dynamo Berlin II   | 39-42 SC Motor Karl-Marx-Stadt  |
| 19-22 SG Dynamo Cottbus   | 43-46 BSG Post Berlin   |
| 23-26 SG Dynamo Gera  | 47-50 SC Rotation Leipzig   |
| 27-30 SG Dynamo Karl-Marx-Stadt   | 51-54 BSG Traktor Ludwigsfelde  |
| 31-34 SG Dynamo Potsdam   |   |

### Junioren:

- |   |  |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Freund, Klaus</li> <li>2 Mähne, Erich</li> <li>3 Nitzsche, Rolf</li> <li>4 Peter, Karl-Heinz</li> <li>5 Socke, Siegfried</li> <li>6 Stäber, Lothar</li> <li>7 Urbanek, Axel</li> <li>8 Wagner, Hans</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>SC Rotation Leipzig</li> <li>SC Rotation Leipzig</li> <li>SC Dynamo Berlin</li> <li>BSG Traktor Ludwigsfelde</li> <li>SG Dynamo Dresden</li> <li>SC Dynamo Berlin</li> <li>SC Motor Karl-Marx-Stadt</li> <li>SC Einheit Berlin</li> </ol> |
| 11-14 SC Dynamo Berlin I  | 35-38 SC Motor Karl-Marx-Stadt   |
| 15-18 SC Dynamo Berlin II   | 39-42 BSG Post Berlin  |
| 19-22 SG Dynamo Dresden   | 43-46 BSG Post Potsdam   |
| 23-26 SG Dynamo Karl-Marx-Stadt   | 47-50 SC Rotation Leipzig  |
| 27-30 SG Dynamo Magdeburg   | 51-54 SG Semper Berlin   |
| 31-34 SC Einheit Berlin   |  |

**Achtung Sturzgefahr!** Die Umwehung der Fahrbahn darf nicht mit irgendwelchen Bekleidungsstücken belegt werden! Das Bewerlen der Bahn mit Gegenständen ist verboten!

vorstand Halle ist zu entnehmen, dass aus Sicherheitsgründen die Radrennbahn nur noch einmal wöchentlich bis 17 Uhr genutzt werden durfte!

Sportfreund Hendrich, damals amtierender Vorsitzender des DTSB-Bezirksverbandes Halle, schrieb am 23.9.1964 an Walter Hecklau vom Präsidium des Deutschen Bahnradsport-Verbandes in Berlin NO 18, Storkower Str. 118:

„Lieber Walter!

In Beantwortung Deiner Schreiben vom 15.7. und 11.9.64, welche uns durchschriftlich übersandt wurden, teilen wir folgendes mit:

Der Bezirksvorstand steht vollinhaltlich hinter dem Beschluss des Präsidiums des Deutschen Radsport-Verbandes zur Förderung des Bahnsportes in der Deutschen Demokratischen Republik. Wir sind deshalb mit dem ASK Vorwärts Leipzig, Gen. Major Lange, überein gekommen, die in der Entwicklung des Bahnsportes in Halle eingetretenen Versäumnisse schnellstens aufzuholen und in einem geordneten und regelmäßigen Training die Voraussetzungen für die Heranbildung jugendlicher Nachwuchskräfte für den Leistungssport zu schaffen. Der Bezirksfachausschuss Radsport bat deshalb die ASG Vorwärts Halle, in dessen Rechtsträgerschaft sich augenblicklich die einzige Radrennbahn in der Stadt Halle befindet, ein wöchentliches 2 – 3 maliges Training auf dieser Sportanlage durchführen zu dürfen. In einer Aussprache, welche am heutigen Tage im Bezirksvorstand stattfand, erklärten die Genossen, Oberleutnant Hüter, Sportoffizier bei der ASG Halle und der

Gen. Wentzel von der ASV Leipzig, dass dem Antrag des BFA Radsport nicht voll entsprochen werden kann. Demnach soll diese Anlage wöchentlich nur 1mal und zwar mittwochs in der Zeit von 15.00 bis 17.00 Uhr zur Verfügung stehen. Damit können wir uns aus folgenden Gründen keinesfalls einverstanden erklären:

1.

Das Training der Nachwuchskader kann frühestens in der Zeit von 16.30 - 17.00 Uhr beginnen, da die Mehrzahl der Jugendlichen im Produktionsprozess stehen. Das gleiche trifft zu auf die verantwortlichen Funktionäre und Übungsleiter.

2.

Ein 1 maliges Training pro Woche ist vom sportlichen Gesichtspunkt unzweckmäßig und schafft in keiner Weise die Voraussetzung für eine ordentliche Leistungsentwicklung.

Die Genossen der Armee erklärten weiter, dass die Radrennbahn nur 1mal in der Woche bzw. nicht nach 17.00 Uhr aus Sicherheitsgründen benutzt werden darf, da diese Anlage unmittelbar an ein Objekt der Volksarmee angrenzt.

Damit sind alle unsere bisherigen Bemühungen erfolglos geblieben. Bei einer persönlichen Besichtigung der Radrennbahn, welche ich gemeinsam mit dem Gen. Lange vom ASK Vorwärts vorgenommen habe, musste ich feststellen, dass sich die Bahn in einem trostlosen Zustand befindet. Nach vorläufigen Schätzungen wären etwa MDN 30 000,00 notwendig, um diese Wettkampfanlage den Erfordernissen entsprechend wieder herzu-richten.

Abschließend sei bemerkt, dass wir



nach wie vor daran interessiert sind, die Entwicklung des Bahnradportes in unserer Stadt, entsprechend der Bedeutung des Radsportes als olympische Sportart, zu unterstützen.

Sollten die Genossen der Volksarmee in Halle auch weiterhin auf ihren uns unverständlichen Standpunkt beharren, so sehen wir uns leider gezwungen, von der breiten Entwicklung des Bahnradsports verbunden mit dem Aufbau eines Stützpunktes für den ASK Vorwärts Leipzig Abstand zu nehmen.

Mit sportlichem Gruß

Handrich

amt. Voritzender“

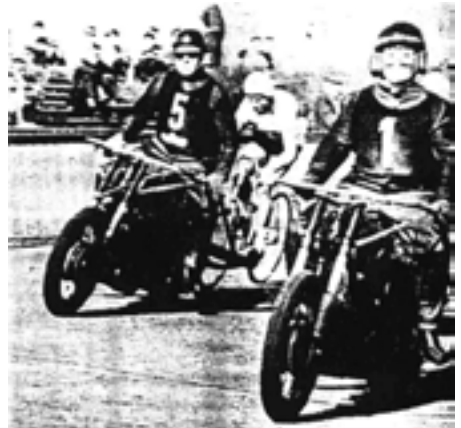
Karl Wesoly (er beendete 1957 seine aktive Laufbahn, trat aber als ehrenamtlicher Funktionär des Radsportverbandes sehr oft an die Öffentlichkeit) versuchte in den folgenden Jahren immer wieder durch zahlreiche Presseveröffentlichungen den Radsport auf der Albert-Richter-Kampfbahn zu beleben. Trotz einer zeitweiligen Nutzung des Geländes der Radrennbahn als Lagerplatz für Baumaterialien zur Erweiterung des Armeeobjektes wurde die Albert-Richter-Kampfbahn am 17. Juni 1967 noch einmal aktiviert. 2000 Zuschauer erlebten Radsport in „Reinkultur“. Zwei Rennen der Steher, jeweils über 30 km, in den Besetzungen Schröder mit Schrittmacher Krüger, Riedel mit Kretzsch, Stolze mit Zawatzki, Kaminski mit Stöben, Zuchold mit Erdenberger und Czudek mit Thiemischen. Als Sieger ging Zuchold vor Stolze hervor.

Die Zusatzprogramme bestritten Schüler



*Zwei Stehergespanne:*

*Schröder besitzt Talent für Steherrennen ,zumindest zeigte er hinter Krüger gute Ansätze. Auf unserem Foto kämpft er sich Czudek (Thiemichen) vorbei Der deutsche Meister der DDR ,Zuchold, greift Schröder wird abgewehrt. Eine Phase aus dem Duell derSchrittm. Fritz Erdenberger (5) und Erich Krüger (1).*



und Jugendliche. Dem Wettkampf am 4. Juli 1967 waren schon mehrere Olympia-Preis-Rennen und Talentsichtungen für den Bezirk Halle vorausgegangen. Das Radsporttraining für die jungen angehenden Radrennfahrer konnte ab Mai 1967 an zwei Tagen in der Woche wieder aufgenommen



*Teilnehmer des Schüler- und Jugendwettkampfes in der Mannschaft Merseburgs war Klaus Grünke, der spätere 1. Olympiasieger der DDR im Bahnradspport 1976 in Montreal*

werden. Der Bezirkstrainer Ernst Ihbe betreute in diesem Zeitraum 50 bis 70 Jugendliche. Am 4. Juli führten die Radsportvereine von Halle das letzte Steherrennen durch, ehe am 14. Oktober zum Saisonausklang eingeladen wurde. Auf dem Programm standen der Schüler- und Jugendwettkampf zwischen Dresden, Riesa, Merseburg und Halle um den „Preis der Stadt Halle“. Die Ausschreibung für diesen Wettkampf, der unter Leitung des verdienstvollen Radsportlers Horst Mönich durchgeführt wurde, beinhaltete die folgenden Disziplinen: Schüler- und Jugendstädtekampf, offen für je vier Fahrer (Sprint, Vierer-Mannschaftsfahren, Punktefahren), Junioren über 100-Runden-Punktefahren, Junioren – Unbekanntes Ziel. Die Wettkämpfe der Junioren konnten DDR-offen bestritten werden. Die Meldungen nahm Karl Wesoly entgegen. Im Sprint der Schüler und im 2000-m-Mannschaftsverfolgungsfahren siegte Riesa, während die Vertretung von Halle im Punktefahren die „Nase vorn“ hatte. Dresden triumphierte bei der Jugend klar vor Halle und das „Unbekannte Ziel“ für Junioren sah den Sprintermeister Jürgen Geschke (TSC Berlin) als Sieger. Das 100-Runden-Punktefahren gewann Erhard Hanke vom SC Leipzig. Der Hallenser Gunter Hoffmann (SC Leipzig) wurde Sechster. Der Schwerpunkt dieser letzten Veranstaltung 1967 und leider auch der allerletzten auf der Albert-Richter-Kampfbahn lag in der Sichtung des Radsportnachwuchses sowohl der Betriebssportgemeinschaften als auch der Clubs.

Der eigentlich für März 1968 vorgesehene „Große Preis des FDGB-Bezirksvorstandes“ auf der Albert-Richter-Kampfbahn musste als Rundkurs um die Lutherschule (Huttenstraße) ausgetragen werden, da auf der Albert-Richter-Kampfbahn Material für den Um- und Ausbau der „Fritz-Weineck-Kaserne“ lagerte. Ein wichtiges Radsportereignis für die Nachwuchsförderung fiel den Sicherheitsanforderungen der NVA zum Opfer. Karl Wesoly bemühte sich in den nächsten Jahren ständig, um die Albert-Richter-Kampfbahn wieder für den Radsport zu öffnen. Im April 1970 hatte es den Anschein, als ob mit bereitgestellten finanziellen Mitteln die Fahrfläche ausgebessert werden könnte. Aber die Hoffnung Karl Wesolys, „dass die Hallenser Radsportgemeinde wieder in großer Zahl zur Stelle sein würde, wenn die Startglocke ertönt“, erfüllten sich nicht. Die NVA nutzte die Albert-Richter-Kampfbahn für ihre Angehörigen, aber nicht für den Radsport, sondern die große Rasenfläche im Inneren des Ovals für den allgemeinen Sport. Die Kurven schliff man in den nächsten Jahren. Nach 1990 nutzte die Bundeswehr das Kasernengelände nicht. Es lag brach und wurde geöffnet, sodass 1996/1997 die Landesversicherungsanstalt ihren Verwaltungsbau unter Einbeziehung ehemaliger Kasernengebäude errichten konnte. Nichts erinnert mehr an die Radsportanlage, die in den Jahren des Neuanfangs nach dem 2. Weltkrieg für die hallesche Bevölkerung für eine relativ kurze Zeit



*Luftbildaufnahme Landesversicherungsanstalt vom 16.07.2003*

Rolle für die Unterhaltung, Entspannung und Motivation nach dem harten Alltag gespielt hat.

Bahnradspport wird in Halle kaum noch betrieben, sporadisch mit der Radsportgemeinschaft in Merseburg. Andere Sportarten sind an seine Stelle getreten. Das Fahrrad hat sich neben dem Straßen- und Bahnradspport noch andere Felder erobert. Verstärkt betreibt die Jugend den Mountainbike- und Trialsport, die älteren fahrradbegeisterten Bürger widmen



*Edgar Schatz (82 Jahre ) erfolgreicher Straßen – und Bahnradfahrer 1939. 2. bei den Deutschen Jugendmeisterschaften, 1949 Etappensieg bei der 1. Ostzonenrundfahrt, 1950 DDR – Straßenmeister und 1951 Studentenweltmeister mit der Mannschaft*

sich dem Radwandern oder starten noch als Senioren bei den jährlich stattfindenden Senioren-Weltcuprennen. Edgar Schatz – ein erfolgreicher ehemaliger Bahn- und Straßenrennfahrer – startet mit seinen 81 Jahren jährlich beim Senioren-Weltcup in Tirol und Günter Gottlieb schaffte es zum Senioren-Weltpokalsieger im



*Günter Gottlieb war mehrfacher DDR – Meister bei den Stehern*

Straßenradspport.

## ***Rennarten auf Radrennbahnen***

(nach Angaben von Gunter Hoffmann)

**1.**

**Steherrennen / Dauerrennen**

Schrittmacher + Steherfahrer  
über längere Distanzen (60-115 km)

2.

### **Fliegerrennen / Malfahren**

Sprintrennen über kurze Distanzen

3.

### **Punktefahren**

längere Strecken (bis 30 km) als Massenstart nach festgelegter Rundenzahl erfolgen  
Wertungen (5,3,2,1 Punkte) Sieger: Sportler mit der höchsten Punktzahl

4.

### **Omniumfahren**

Massenstart mit Wertung von 3-4 Disziplinen  
Punktiefahren  
Ausscheidungsfahren (der letzte Fahrer steigt aus)  
Zeitfahren

5.

### **Zeitfahren**

Einzelstart über verschiedene Strecken (1000 m ; 4000 m ; 4000 m Mannschaftsfahren mit 4 Fahrern)

6.

### **Tandemfahren**

über verschiedene Strecken (1000 m bis 4000 m)

7.

### **Zweier Mannschaftsfahren**

analog Punktiefahren mit 2 Fahrern, die abwechselnd in das Rennen **geschoben** werden

8.

### **Stunde der Bolzer**

Punktiefahren nach festgesetzter Zeit für die Punktebewertung oft Beteiligung mit Straßenrennfahrern





## Impressum

Quellen: Stadtarchiv Halle

Redaktionsschluss: 1.6.2006

Layout: Wolfgang Tischer, Alexandra Gabriel

Druck über: Regio Halle Sport gGmbH

Heftausgeber: StadtSportBund Halle

Alle Umsätze gehen an die AWOE (AGS) in Cottbus