

# Rasante 5,256 Kilometer

**SERIE ZUR STADTGESCHICHTE - TEIL 2** Die Halle-Saale-Schleife zog Rennfahrer und Motorsportfans aus allen Teilen des Landes an. Und das aus guten Gründen.

VON WALTER ZÖLLER

**HALLE/MZ** - Die Zuschauer standen überall entlang der Rennstrecke: Im Ziel am Weinberg nicht weit entfernt vom heutigen Fraunhofer-Forschungsinstitut oder in der Südkurve in Sichtweite der Pferderennbahn. Bewohner in der Ernst-Grube-Straße sahen vom Fenster ihrer Wohnung in der ersten Etage, wie die Rennwagen um die enge Kurve am Weinbergweg führen. Im Bereich der Kaserne in Heide-Süd verfolgten russische Soldaten das Spektakel – die niedrigen Dienstgrade hinter dem Zaun, die Offiziere davor.

All dies wiederholte sich zwischen 1950 und 1967 mehrere Dutzend Mal an Renntagen entlang der Halle-Saale-Schleife. Also jener Rennstrecke, die für den Motorrennsport weit über Halle hinaus von großer Bedeutung war und deren Verlauf mit Hilfe eines Stadtplans heute noch nachvollzogen werden kann (siehe Karte). An Renntagen strömten viele zehntausend Zuschauer an die Strecke. Rechneten die Organisatoren zur Premiere am 25. Juni 1950 mit 100.000 Besuchern, waren es 180.000.

Wer sich mit der Geschichte der Halle-Saale-Schleife beschäftigt, kommt aus dem Staunen nicht heraus. Es ist die Geschichte motorsportbegeisterter Rennfahrer und Automechaniker, enthusiastischer Zuschauer, engagierter Organisatoren und mancher



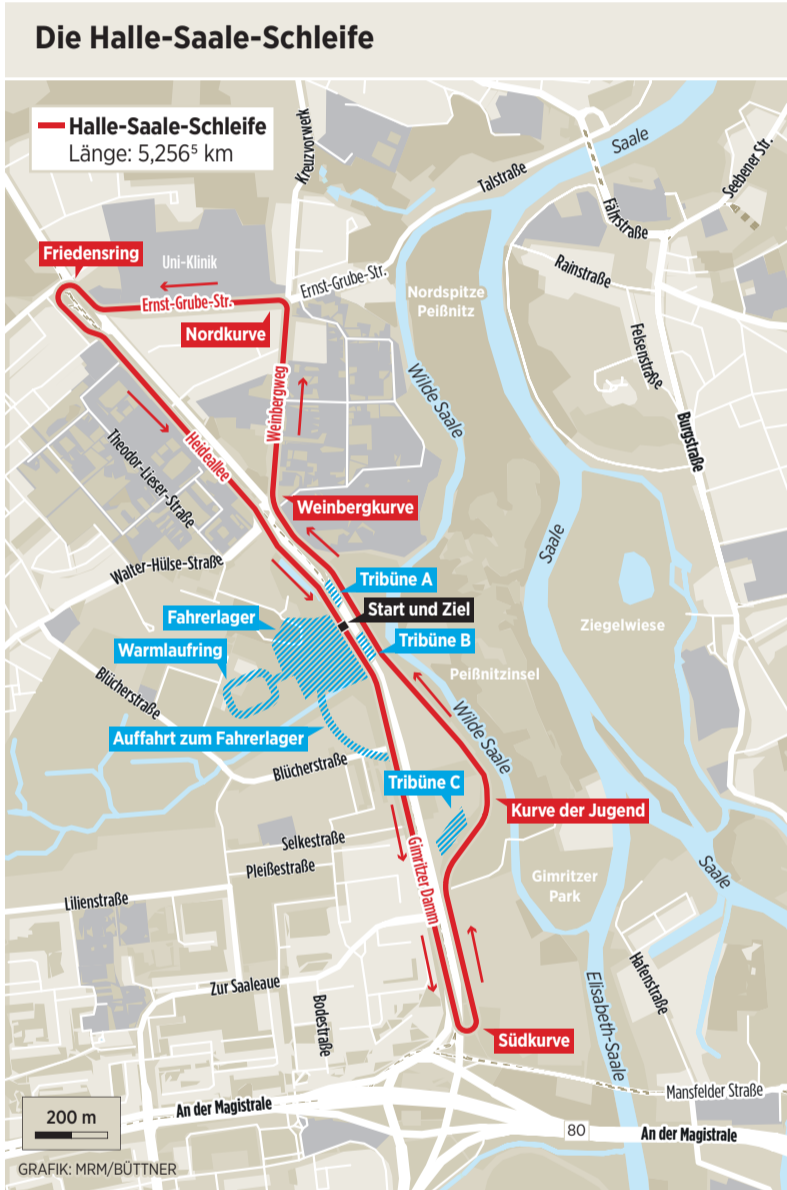
Der Historiker Klaus Krüger hat den Aufsatz über die Halle-Saale-Schleife zusammen mit seinem Sohn Benno geschrieben. FOTO: WALTER ZÖLLER

tische Anstrengung gewesen, erläutert Historiker Krüger. Die Rennstrecke sei nicht vergleichbar mit den Strecken, auf denen heute Autorennen stattfinden. „Das war alles noch nicht so durchorganisiert und abgesichert wie heute. So querten Straßenbahngleise an zwei Stellen die Strecke. Kurven waren mit Strohbällen abgesichert. Ich finde das aber durchaus charmant.“

Vater und Sohn haben in ihrem Text viele große und kleine Ereignisse zu einem Ganzen zusammengefügt. Da ist der Privatfahrer Rudolf Krause, dessen Schutzbrille während des zweiten Renntags im April 1951 kurz vor dem Start zerbrach und der von seiner Ehefrau „gerettet“ wurde. Sie riss geistesgegenwärtig einem Motorradfahrer, der zufällig als Zuschauer neben ihr stand, dessen Brille vom Kopf und warf sie ihrem Ehemann zu. Da ist die Feuerwehr, die bei laufendem Rennen plötzlich auf der Rennstrecke auftauchte, um einen brennenden Wagen zu löschen. Da sind die vielen Beschreibungen der Rennwagen, Motorräder und Seitengespanne und ihrer Piloten.

Zum Beispiel Paul Greifzu, der mit seinem Formel-2-Eigenbau 1951 das Avus-Rennen in Berlin und auch auf der Halle-Saale-Schleife gewann. Am 10. Mai 1952 starb Greifzu bei einem Trainingsunfall auf der Dessauer Rennstrecke. Heute ist das Stadion in Dessau nach ihm benannt.

Rennsport und Halle-Saale-Schleife hatten auch eine politische Bedeutung, wie Krüger in dem Aufsatz herausarbeitet. Einmal sollte gezeigt werden, dass Sportler aus der DDR in Rennen im Vergleich mit Westdeutschen nicht nur fahrerisch mithalten konnten, sondern waren – auch die Fahrzeuge sollten konkurrenzfähig sein. Außerdem war in den fünfziger Jahren zunächst nicht absehbar, dass es zu einer solch großen Konfrontation und der harten Trennung durch den Mauerbau kommen würde, erläutert Historiker Krüger. Bezeichnenderweise lautete das Motto des ersten Renntags 1950: „Wir Motorsportler kennen keine Zonengrenze.“



## Stadtgeschichte(n)

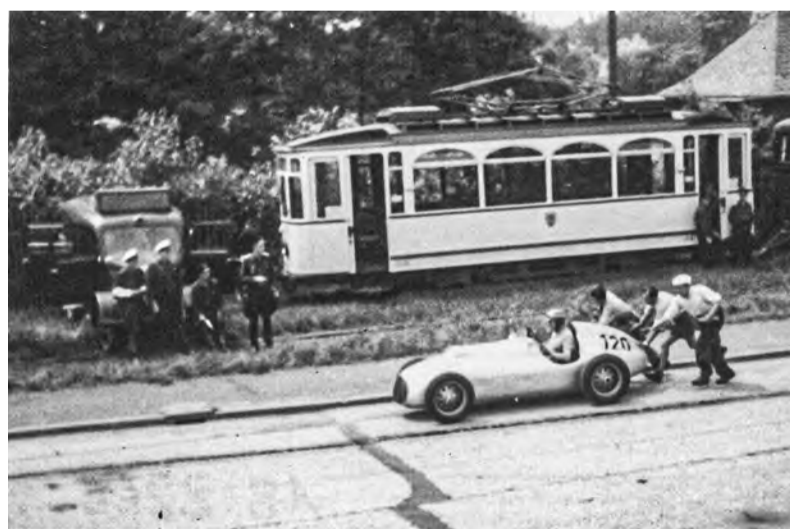
Der Verein für hallische Stadtgeschichte leistet in und für Halle etwas Besonderes. Die MZ stellt dessen Arbeit vor, beschreibt, welche Projekte die Vereinsmitglieder vorantreiben, und blickt in die Stadtgeschichte. Heute geht es um schnelle Autos und Motorräder.

Provisorien, die nur heute kurios wirken. Und es ist die Geschichte einer Staatsführung, die in den fünfziger Jahren die Wiedervereinigung noch für möglich hielt und dazu auch den Motorrennsport nutzen wollte. All das ist nachzulesen in einem reichhaltig bebilderten Aufsatz, der 2020 im Jahrbuch für hallische Stadtgeschichte erschienen ist. Herausgegeben vom „Verein für hallische Stadtgeschichte“, verfasst von dem Historiker Klaus Krüger, Professor an der Uni Halle, und dessen Sohn Benno.

## Familiär vorbelastet

Klaus Krüger sitzt in seinem Büro am Steintorcampus inmitten vieler Bücher, Akten und Zeitschriften. Sein wissenschaftlicher Schwerpunkt betrifft das Mittelalter. Krüger ist auch engagiertes Mitglied im „Verein für hallische Stadtgeschichte“. Dort zählt er zum Redaktionsteam, das die Jahreshefte betreut, in denen Themen aus der Stadtgeschichte wissenschaftlich für ein breiteres Publikum aufgearbeitet werden. Und der Forscher kann sich für Motorsport begeistern. „Im Grunde bin ich familiär vorbelastet. Mein Vater und mein Großvater haben in ihrer Freizeit in Westdeutschland Rennsport betrieben“, sagt er. „Ich bin Jahrgang 1960. Als Jugendlicher habe ich in den 70er-Jahren die Formel-I-Rennen intensiv verfolgt. Emerson Fittipaldi war mein großer Favorit.“

Dieses Interesse habe sich in gewisser Weise auf seinen Sohn Benno übertragen. „Als er noch in den Kindergarten ging, habe ich



Der Rennfahrer Hans Stuck wird von Helfern angeschoben. Im Hintergrund steht eine Straßenbahn. Die Rennstrecke führte damals an zwei Stellen über die Bahngleise. FOTO: STADTARCHIV HALLE

ihm die ehemalige Halle-Saale-Schleife gezeigt. Er fand das spannend, und zu seinem sechsten Geburtstag im Juli 2010 haben wir uns die Neuauflage des internationalen Rennens angesehen.“

Knapp zehn Jahre später habe er ihm vorgeschlagen, sich an der Arbeit für den Text zur Halle-Saale-Schleife zu beteiligen. Benno habe unter anderem alte Zeitungsartikel durchforstet, in denen über die Rennen berichtet wurde, und sich an der Konzeption des Aufsatzes beteiligt. „Der größte Teil des Textes stammt

aber schon von mir“, so der Historiker.

Der Bau der Halle-Saale-Schleife erfolgte im Eiltempo. Im Sommer 1949 erlaubte die sowjetische Besatzungsmacht Motorsportveranstaltungen, die im Februar 1950 gegründete Motor-Sport-Gemeinschaft Halle regte den Bau einer Rennstrecke an, erster Spatenstich war am 26. März, das erste Rennen fand auf der 5,256 Kilometer langen Strecke im Juni des gleichen Jahres statt.

Bau und Betrieb der Halle-Saale-Schleife seien eine große logis-

## Vereinigung noch möglich

„Es war eine Zeit, in der die Wiedervereinigung in beiden Staaten noch absolut im Bereich des Möglichen erschien“, so Krüger. Auch der Rennsport habe eine wichtige Rolle gespielt, um Kontakte zu knüpfen. „Westdeutsche Fahrer wurden zunächst nicht als Ausländer betrachtet.“ Sie seien gern gesehen gewesen. „Die DDR-Staatsführung hat sich mit deren Teilnahme geschmückt.“

Nach dem Mauerbau änderte sich die Situation. Das Interesse des Staates an sportlichen Vergleichen mit Westdeutschen ließ stark nach. Einladungen an westdeutsche Fahrer blieben aus, die Zuschauerzahl bei Renntagen ging rapide zurück. „Im Westen setzte der Rennsport immer mehr auf internationale Marken wie Ferrari oder Maserati. Da konnte die technologische Entwicklung in der DDR nicht mehr mithalten“, sagt Krüger. Am 23. April 1967 fand das letzte Rennen auf der Halle-Saale-Schleife statt.

Geblichen ist das Interesse an diesem Stück Sportgeschichte. Das habe auch die große Resonanz auf den Text im Jahreshaft gezeigt, betont Krüger. „Ich habe unter anderem mehrfach Vorträge in Altenheimen gehalten und dort von damaligen Zuschauern etliche Details über die Rennen erfahren, die ich noch nicht wusste.“

➤ Nächste Folge: Ludwig der Attentäter?