Winter-Radrennbahn in Basel

Als der ‚Vater' einer Winter-Radrennbahn in Basel darf wohl Otto Vogt vom VC Riehen bezeichnet werden. Bereits im Jahre 1946 hat er diese Idee mit sich herumgetragen. Offenbar existierte in den Vorkriegsjahren bereits eine Bahn. Ein Wiederaufbau in der Mustermesse liess sich jedoch nicht verwirklichen.

1949 wurde das Thema Winterradrennbahn erneut im Vorstand des VC Riehen wieder aufgenommen. 1950 liess man den bekannten Rennbahnbauer Clemens Schürmann, Münster, nach Basel kommen. Er befand, dass sich in der Muba-Halle VI der Einbau einer Rennbahn bewerkstelligen liesse. Man hielt Ausschau nach geeigneten Offerten und Interessenten. Die Bemühungen wurden leider auch durch einen Schreiberling aus Radfahrerkreisen mit negativen Berichten in der Presse torpediert. Eine deutsche Spekulantengruppe sei involviert. Der Brunnenvergifter war teils erfolgreich und Interessenten wendeten sich vom Projekt ab, weshalb der VC Riehen vorerst zurück stecken musste. Der fantastische radrennsportliche Aufschwung in den 50er Jahren führte dazu, dass man sich im VC Riehen, 1953, erneut dem Bau einer Radrennbahn annahm.

Das Gremium das sich von Anfang für den Bau einer Rennbahn einsetzte, bestand, gem. Sitzungsprotokollen, aus: Otto Vogt, Ernesto Cenci, Hugo Muff (alle VC Riehen), Gino Zabotto (RV Basilisk), Casoni, Schmidlin, Dir. Thommen.

Der Bau einer Sporthalle, analog Zürich-Oerlikon, scheiterte am Fehlen eines geeigneten Bauplatzes in Basel, abgesehen davon, dass Mittel für die Verwirklichung fehlten. Die finanziellen Mittel waren auch für ein zweites Projekt, einer demontablen Halleneinrichtung, nicht vorhanden. Dessen ungeachtet gründeten einige Unentwegte, am 11. Juni 1954, die Sporthallen-Genossenschaft Basel. In der Folge erwiesen sich die Bemühungen für die Beschaffung der erforderlichen Mittel als äusserst schwierig und zäh. Die I.G. Basler Sportverbände verneinten die Bedürfnisfrage und verhinderte somit die finanzielle Unterstützung aus dem Sport-Toto Topf des Kantons Basel-Stadt.

Durch die Herren C. und H. Schürmann und Th. Geringhoff aus Münster wurde man auf eine brachliegende Tribünenanlage aufmerksam, die in einer Münchner Ausstellungshalle stand, mit den gleichen Ausmassen der Halle in Basel. Das grosse Problem bestand darin, dass das Geld für den Kauf der Tribünenanlage, Rennbahnbelag, Montagekosten, Beleuchtung u.a.m., schlicht fehlte. Daraufhin anerbot sich Herr Th. Geringhoff die Anlage zu kaufen und für den Betrieb zur Verfügung zu stellen, nebst der Übernahme von Kosten für Arbeitskräfte und den Verlad in München. Dem grossartigen und uneigennützigen Angebot konnte man sich nicht verschliessen. Obwohl seitens des VC Riehen keine Garantien geleistet werden konnten, zweifelte Th. Geringhoff in keiner Weise an den ehrlichen Bemühungen seitens des VC Riehen resp. der Sporthalle-Genossenschaft. Eine schier unglaubliche Geste von Grosszügigkeit!

Am 5.7.1955 wurde die Münchner Anlage, einen Tag vor der 1. GV der Genossenschaft, in München für den Verlad frei gegeben. Inzwischen wurden auch in Basel umfangreiche Vorarbeiten geleistet. Auf Initiative von Dr. h.c. G. Bohny hatten sich verschiedene Gremien bereit erklärt, bei der Montage in Basel ihren Beitrag, ohne Garantien, zu leisten. Dies waren u.a. Nielsen-Bohny AG und durch deren Vermittlung ‚Aktion für das Holz', eine Arbeitsgemeinschaft Basler Zimmerleute und Schreiner; K. Schweizer AG, Elektr. Anlagen; F. Musfeld AG, Aushub; Th. Bertschinger AG, Baugeschäft; Olloz & Co., Malergeschäft; Alfred Struchen, Lautsprecheranlagen. Die Fa. Th. Geringhoff & Sohn, Münster, mit jahrzehntelanger Erfahrung im Rennbahnbau, entsendete eine starke Arbeitsgruppe nach Basel. Die Herbert Schürmann, Architekt, Münster, erstellte die Pläne für die abgeänderte Anlage und übernahm die Bauleitung.

Nachdem die ersten Eisenbahnwaggons in Basel eintrafen musste man die betrübliche Feststellung machen, dass die von der Transportfirma vorgerechneten Zollgebühren nicht den ordentlichen Ansätzen entsprachen. Materiallieferungen mussten daher gestoppt werden, da die finanziellen Mittel nicht ausreichten. Dank Verhandlungen in Bern mit der Zolldirektion konnte man eine Zollfreipassabfertigung erlangen. Für die zu leistende Zollkaution mussten noch Garanten gefunden werden. Die Fa. Weitnauer AG und der VC Riehen garantierten für die Zollkaution.

Am 29.08.1955 wurde mit dem Einbau der Anlage in der Muba Hall VI begonnen. Die Zeit eilte, denn bis zum geplanten Eröffnungsmeeting verblieben lediglich 6 Wochen. Eine Woche vor dem ersten Anlass konnte die Piste für das Training freigegeben werden. Es blieb der Américaine-Equipe Roth-Bucher vorbehalten, die Bahn auf deren Fahrtüchtigkeit zu prüfen. Sie waren des Lobes voll über die Piste, die gegenüber München nicht mehr zu erkennen sei. Die einheimischen vielfach noch bahnungewohnten Amateure tummelten sich vom ersten Tag an auf der Piste.

Anzumerken wäre auch, dass einige renommierte Basler Radsportvereine das Vorhaben wenig bis gar nicht unterstützten und noch weit weniger die Basler Sportverbände. Man sah wenig bis kein Nutzen für eigene Belange. War es nur Neid und Missgunst gegenüber den Initianten? In den Kreisen des VC Olympia Basel gab es die präsidiale Stimme mit Argumentationen wie:

- Es fehlen die Radsportfachleute. Cenci und Vogt seien die Einzigen…

- wir haben schon Geld verlocht mit der Rennbahn in Muttenz und Birsfelden

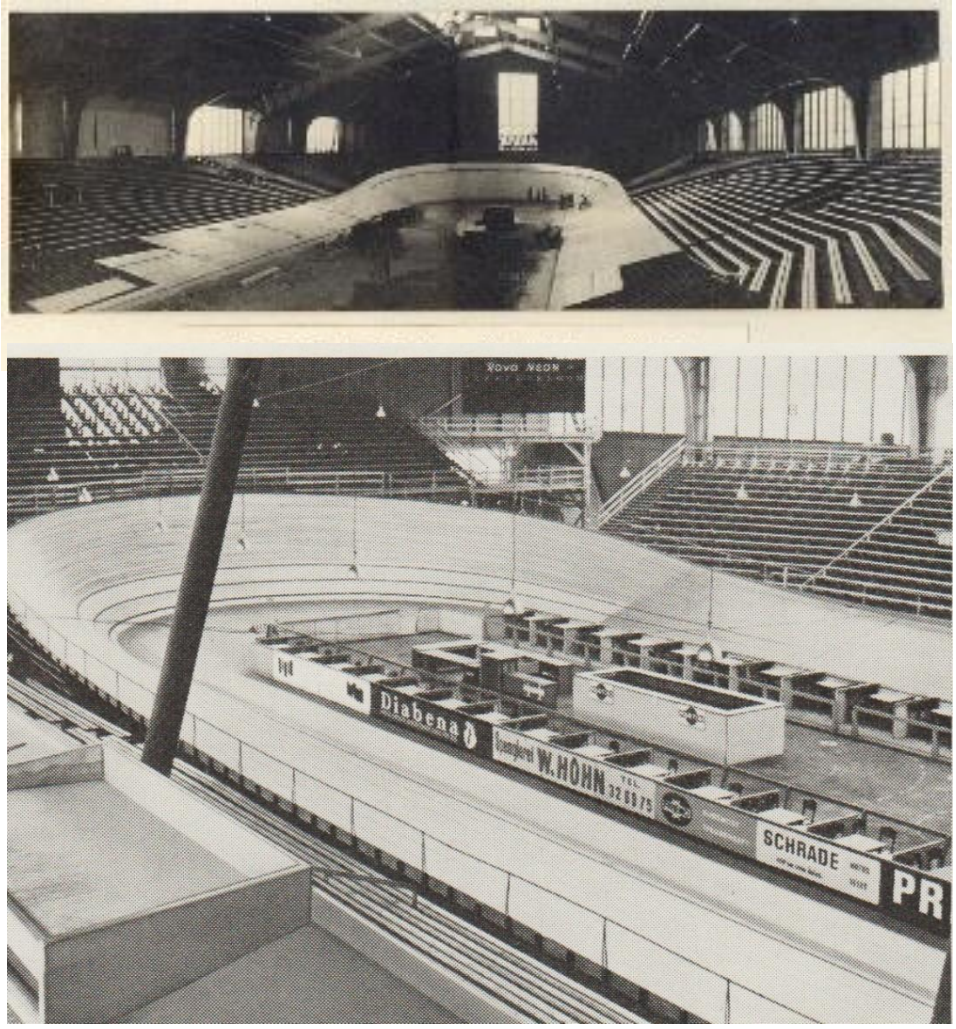
- wir unterstützen das Tourenfahren

- wir wollen kein Vereinsgeld in andere Hände geben. Binningen beteiligt sich auch nicht. Etc.

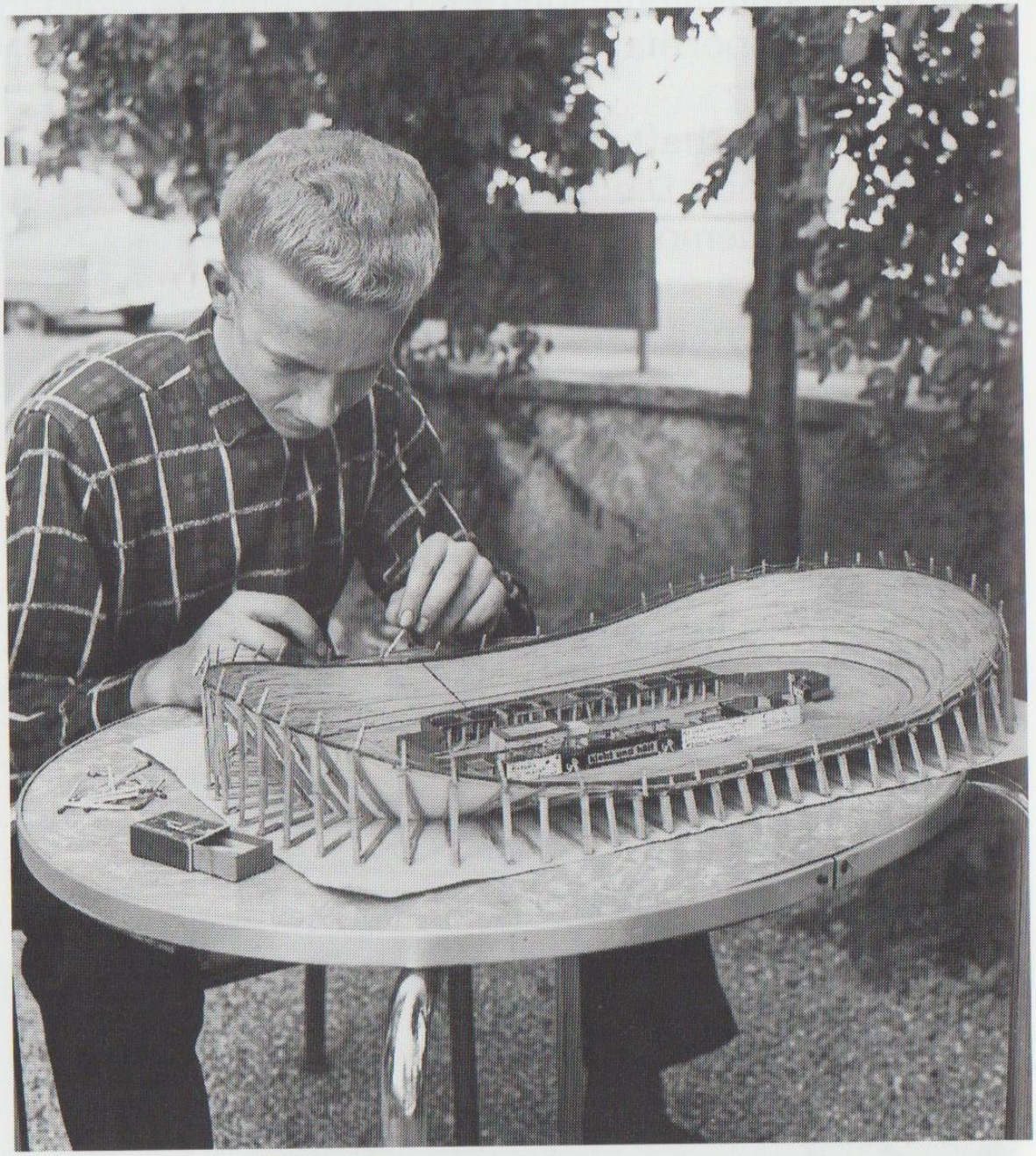
Im Gegensatz zu den negativen Kommentaren steht allerdings die Meldung, dass im ‚Olympia' die meisten

Trainingskarten (22) gelöst wurden!

Nach Abbau wurde ein Grossteil der Holzkonstruktion im Materialmagazin des VC Rehen, unter der St. Albanbrücke, eingelagert.



Walter Bucher, RV Basilisk „Rennbahn-Konstrukteur“



Der heutige Garagist in Allschwil brachte es als guter Rennfahrer auf Strasse und Bahn bis zum Elite-Amateur. Daneben betätigte er sich als geduldiger Bastler und involvierte in sein Hobby auch den Radsport. Im Jahre 1959 baute er nämlich die Rennbahn in der Mustermesse mit 3500 Zündhölzern massstabgetreu nach. Leider soll auch diese Konstruk-