R e s u m é

über meine Bemühungen betr. der Wiedereröffnung einer Sommer- oder Winter-Radrennbahn in B a s e l .

1945

Unmittelba r nach Kriegsende, in meiner Eigenschaft als Präsident des Radsportverbandes beider Basel, prüfte ich die Frage der Wiedereröffnung der Basler Winterradrennbahn. Ich begab mich zu diesem Zwecke zu Herrn Löliger von der Schweizer Mustermesse. Von diesem erfuhr ich alsdann, dass von der ehemaligen Bahn nichts mehr vorhanden war. Die Bahn selbst sei verholzt worden und das Holz der Tribünen wurde für Verschalungen verwendet. Da zu jener Zeit die Hallen V und VI, welche nur für den Einbau einer Bahn in Frage kamen, als Lagerräume vermietet wurden, was der Mustermesse-Verwaltung ansehnliche Einnahmen brachte, hatte diese begreiflicherweise in jenem Moment noch gar kein Interesse daran, eine der beiden genannten Hallen für den Einbau einer Bahn abzugeben, es sei denn, zu einem sehr hohen Mietpreis. Aus diesem Grunde und weil auch zu jener Zeit noch das Holz rar und sehr teuer war, schien es zwecklos, noch weitere Schritte zu unternehmen.

Seitdem sind nun vier Jahre verstrichen und die Stimmen jener, welche gerne wieder einer Winterradrennbahn besuchen möchten, wurden immer zahlreicher. Nach dem grossen Erfolg des 4. "Europa-Kriteriums" für Berufsfahrer vom 11.9.1949, fand ich die Zeit für gekommen, das Problem Winterradrennbahn wieder von neuem aufleben zu lassen. Ich besprach mich deshalb mit einigen Vorstandskollegen. Diese waren mit mir einig, dass es tatsächlich an der Zeit sei, ernsthafte Schritte für die Eröffnung einer Sommer- oder Winterradrennbahn zu unternehmen. Daraufhin pflog ich meinen ersten Besprechungen mit Herrn O. Wiesner und G. Auer, Platzverwalter und Mitglied des F.C. Nordstern. Zur Sprache kam der Einbau einer Sommerbahn in die Rankhof-Anlage. Sofern dieses Projekt verwirklicht werden könnte, wäre es möglich, turnusgemäss die Schweiz. Bahnmeisterschaften und gegebenenfalls auch einen Teil der Weltmeisterschaften, zur Durchführung übertragen zu erhalten. Würde einmal die Hallwylerbrücke, anstelle der jetzigen Eisenbahn-brücke erbaut, könnten auch die Ankünfte grosser Strassenrennen auf die Bahn verlegt werden. Wegleitend für die Erstellung einer Bahn innerhalb des Rankhofstadions war er Gedanke, dass die Kombination Radrennen/Fussball die Besucherzahlen auf dem Rankhof steigern würden, womit dann beiden Sparten gedient wäre. Herr Wiesner war von dieser Idee eingenommen und erklärte sich grundsätzlich bereit, zu gegebener Zeit bei seinen Leuten für dieses Projekt einzustehen.

Unterm 17. Oktober 1949 gelangte ich erstmals an Herrn Clemens Schürmann, Architekt, Münster, Westfalen, welcher mir als erste Kapazität auf dem Gebiete des Radrennbahnbaues genannt wurde und lud ihn zu einer Besprechung nach Basel. Da er jedoch zu jener Zeit mit dem Bau der Winterbahnen in Berlin und Münster stark in Anspruch genommen war,

musste er seinen Besuch hinausschieben. Er glaubte, uns vorerst noch auf schriftlichem Wege die gewünschten Auskünfte geben zu können. Da wir jedoch keine konkreten Angaben machen konnten, wollten wir eben mit ihm an Ort und Stelle die uns vorschwebenden Projekte besprechen. Er erklärte sich hierzu bereit und telegraphierte uns dann seine Bereitwilligkeit, über das Wochenende vom 7./8. Januar 1950 nach Basel fahren zu wollen. Ich telegraphierte zurück, dass wir ihn erwarten. Unmittelbar nach seiner Ankunft am Samstag nachmittag begab ich mich mit ihm und dem Kollegen A. Malmesi auf den Rankhof, wo wir uns mit Herrn O. Wiesner vom F.R.N. trafen. Die Besprechung ergab dann, dass nur der Einbau einer ca. 400 m Cementbahn in Frage kommen kann. Dies bedingt, dass das Spielfeld ausgehoben und die Stehrampen beträchtlich erweitert und erhöht werden müssten. Es ist klar, dass diese Ausführung mit für unsere Begriffe erheblichen Unkosten verbunden wäre. Vom sportlichen Standpunkt aus betrachtet, wäre die Erstellung einer solchen Bahn nur zu begrüssen. Herr Schürmann machte uns jedoch darauf aufmerksam, dass er aufgrund seiner jahrzehntelangen Erfahrung er der Auffassung sei, dass diese Bahn nur so lange ihre Anziehungskraft ausüben würde, so lange in allernächster Nähe keine kleinere Bahn, event. Winterbahn erbaut würde. Die schnellebige Zeit, in der wir nun einmal leben, bringe es zwangsläufig mit sich, dass das verehrliche Publikum nur noch für tempogeladene Darbietungen interessiert werden könne. Er befürchte also, dass das Interesse für die Sommerbahn mit der Zeit erheblich nachlassen werde. Diese Ansicht teilten noch weitere Kenner des Radrennsports anlässlich unseres Besuches der Zürcher Winterradrennbahn vom 8.1.1950. Man ist allgemein der Ansicht, dass die Ausmasse einer offenen Bahn 333 m nicht übersteigen sollten. Herr Schürmann ist zudem der Meinung, dass sich die Zusammenarbeit Fussball-Radrennsport auf die Dauer nicht fruchtbar auswirken würde.

Am Sonntag den 8.1.1950 erfolgte die Besichtigung der Oerlikoner Winterradrennbahn, von welcher Herr Schürmann hoch entzückt war.

Am darauffolgen Montag nachmittag erfolgte alsdann die Besichtigung der Mustermessehallen. Der Reihe nach wurdendie Hallen V, wo vor dem Kriege bis 1937 die alte Winterradrennbahn eingebaut war, und VI, welche für den Einbau einer neuen Winterbahn in erster Linie in Betracht kommt, besichtigt. Halle VI hat den grossen Vorteil, dass sie gänzlich von Säulen frei ist. Um die Un kosten für die Hallenmiete zu reduzieren, könnten noch weitere Sportarten zum Zuge kommen. Zum Beispiel; Hallen-Handball, Hallentennis, Boxen, Ringen, Turnen, Rollschuhsport, Radball, ebenso grösse Kundgebungen und sonstige Veranstaltungen. Es gibt jedenfalls vielerlei Möglichkeiten um die allernotwendigsten Mittel für die Hallenmiete flüssig machen zu können.

O. Vogt