

Zeitschrift: Magglingen : Monatszeitschrift der Eidgenössischen Sportschule
Magglingen mit Jugend + Sport

Herausgeber: Eidgenössische Sportschule Magglingen

Band: 42 (1985)

Heft: 6

Artikel: Eine Ferienwoche mit Oskar Plattner auf der Offenen Rennbahn Zürich-
Oerlikon

Autor: Lörtscher, Hugo

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-992497>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.06.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Sorgenkind Offene Rennbahn Oerlikon

Die 1912 erbaute Offene Rennbahn Oerlikon, seit längerer Zeit im Besitz der Stadt Zürich, blickt auf eine wechselhafte Geschichte zurück. Besonders dornenvoll war der Weg ihrer Sanierung, und das nicht nur der Brombeerranken wegen, welche das zunehmend dem Verfall preisgegebene Bauwerk zu umwuchern begannen. Ehrgeizige Pläne der Stadt Zürich (U-Bahn, Olympische Spiele) drohten Mitte der siebziger Jahre das dahindämmende Stadion (seinerzeitiger Kaufpreis 1 Million, heutiger Verkehrswert 16 Millionen Franken) dem sicheren Abbruch entgegenzutreiben. Das rüttelte die Sportfans auf. Mit einer Schar Freiwilliger (Rennfahrer, Handwerker, Jugendliche) begann Rennbahnchef Hans Maag, in ungezählten Arbeitsstunden (geschätzter Aufwand rund 350 000 Franken) die lädierte Bahn herzurichten, und unter dem Druck einer Unterschriftensammlung zur Erhaltung der Offenen Rennbahn Oerlikon sprach der Gemeinderat von Zürich 1977 einen Kredit von 1,5 Millionen Franken für deren Sanierung. Die Arbeiten wurden jedoch dermassen stümperhaft ausgeführt, dass 1980 eine Sanierung der sanierten Bahn unumgänglich wurde. Heute jedoch zählt die Anlage zu den schönsten und schnellsten Bahnen der Welt und wird täglich vor allem von den Jungen benutzt. Von einem Abbruch spricht kein Mensch mehr, und die Erhaltung des Baudenkmals aus dem Jahre 1912 scheint auf Generationen hinaus gesichert.



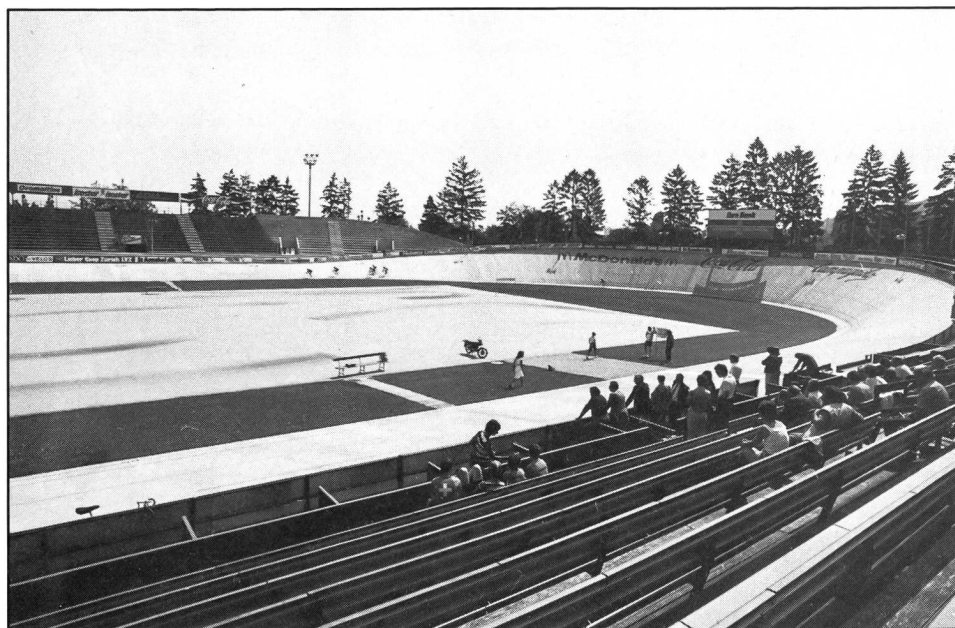
Steher-Rennen «schnuppern»: Fahren hinter Schrittmacher René Aebi.



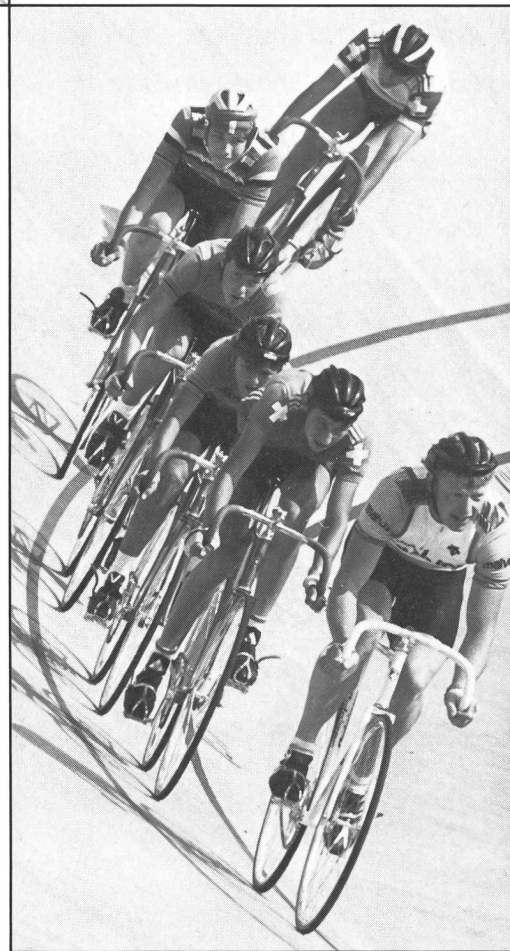
Bahn frei für junge Renn-Talente!

Eine Ferienwoche m der Offenen Rennba

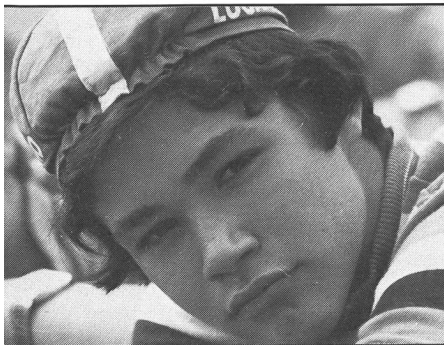
Hugo Lörtscher



Die Offene Rennbahn Oerlikon, mit Jahrgang 1912 fast ein Nationaldenkmal.



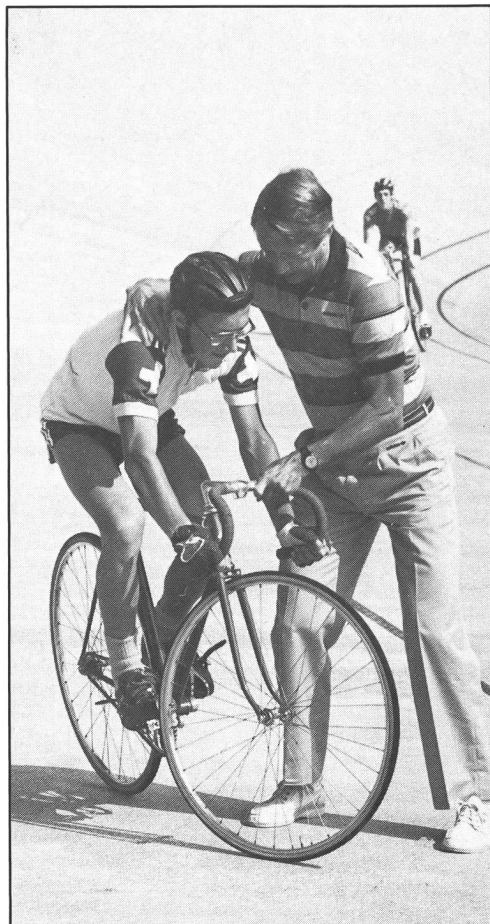
Fahren auf der Bahn mit Robert Dill-Bundi.



Oskar Plattner auf in Zürich-Oerlikon



Starthelferdienste durch Oskar Plattner und Robert Dill-Bundi bei den ersten Fahrversuchen.



Auch die Technik-Taktik des Anortstehens auf dem Rennrad bei der Verfolgung will gelernt sein.

Bahnradrennen haben in der Schweiz eine alte Tradition, obschon sich der Bahnrennsport mehr oder weniger auf den Raum Zürich zentriert, wo mit dem Hallenstadion und der Offenen Rennbahn Oerlikon die bedeutendsten Anlagen stehen. Zwei weitere offene Rennbahnen befinden sich in der Westschweiz: eine in Genf, die andere in Lausanne.

Nach langen Jahren der Stagnation scheint sich im Bahnrennsport eine Wende zum Guten abzuzeichnen, nicht zuletzt eine Folge gezielter Jugendsportförderung. Beispiel Schnupperkurs für kleine Radfans im Sommer 1984. Um die Faszination der Bahn hautnah zu erleben, kamen auf eine Ausschreibung des Sportamtes Zürich 15 Burschen im Alter zwischen 14 und 16 Jahren auf die Offene Rennbahn Oerlikon, um sich während einer Ferienwoche von Ex-Weltmeister Oskar Plattner in die Geheimnisse des Bahnrennsports einweihen zu lassen. Für die Bahnhoffnungen von morgen war das in der Julihitze flimmern-de Beton-Oval ein Ort der Verheissung, der Spiel- und Lebensfreude, ein nicht zu missendes Abenteuer, für einige unter ihnen die Erfüllung eines Bubentraums. Wenn auch gering an der Zahl (man erwartete um die 60 Teilnehmer!), so doch voll Tatendrang und formbar wie weicher Ton, lauschten die Rad-Novizen mit offenen Mündern ihrem Idol Oskar Plattner, welcher freigebig aus seiner reichen Erfahrung als Bahnrennfahrer und Nationaltrainer schöpfte. Mit seinem Talent, die Jugendlichen zu begeistern, ihre Sprache zu reden und falsche Vorstellungen über den Werdegang eines Bahnrennfahrers im voraus abzu-blocken ohne zu entmutigen, sicherte sich Oskar Plattner, Nationaltrainer im Ruestand, im voraus die Sympathie der Jungen. Er selber hatte am meisten Freude an diesem Kurs und verhehlte nicht seine Genugtuung über die Lernbegeisterung und Ausdauer seiner Schützlinge: «Das hier ist mir viel lieber, als mich mit einer Profimannschaft zu ärgern», meinte «Oesgu» (wie ihn seine Freunde nennen) scherzhaft und erklärte den Jung-Bahnrennfahrern geduldig das Manöver des Anortverharens auf

dem Rad bei der Verfolgung und später die Taktik des Hintereinanderfahrens auf der Bahn («Aufschliessen, sonst könnt Ihr nicht vom Windschatten profitieren!»).

Klar wollten es die Bahn-Neulinge ihrem Lehrmeister zeigen und trumpten mit rasanten Antritten oft ganz profimässig auf. In solcher Atmosphäre wurde auch für Robert Dill-Bundi, Olympiasieger von 1980 in Moskau in der Einzel-Verfolgung, sein Wirken im Kurs als Instruktor, Sportkamerad und Vorbild zum prägenden Erlebnis. Besonderen Spass hatten die begeistert mitmachenden Jungpedaleure auch am Fahren hinter Schrittmacher René Aebi.

Der erste Ferienkurs für angehende Radrennfahrer auf der Offenen Rennbahn Oerlikon hat aufgezeigt, wie attraktiv und pädagogisch wertvoll Bahnfahren für Schüler sein kann und wie begeisterungsfähig Jugendliche der Altersstufe zwischen 14 und 16 Jahren bei entsprechender Führung sind.

Befanden sich einige klare Talente unter der 15köpfigen Novizenschar?

Kursleiter Oskar Plattner hat so seine Erfahrungen mit frühreifen Talenten und äussert sich vorsichtig: «Gewiss ist mir der eine oder andere aufgefallen, welcher das Zeug zum kommenden Champion hätte. Noch ist es aber zu früh, sich ein gültiges Urteil zu bilden. Talent ist Fleiss, Fleiss und nochmals Fleiss, und lange bevor einer ans grosse Geld als Berufsfahrer denken kann oder an einen Olympiasieg, muss er hartes Brot essen.»

Die Teilnahme am Bahnfahrer-Schnupperkurs sowie die Benützung der Pistenvelos war kostenlos. Finanziert wurde das Unternehmen von der Bank Sparhafen Zürich, welche dem Sportamt der Stadt zur Förderung des Jugendsports, und in diesem Bereich besonders zur Förderung nachwuchsgefährdeter Sportarten, einen vorläufig auf drei Jahre befristeten Betrag von jährlich 5000 Franken zur Verfügung stellt.

Ein gut angelegtes Geld und ein nachahmenswertes Beispiel. Der ermutigende Versuch wird 1985 fortgesetzt.