

125 Jahre Rennverein Straubing

Die Geschichte des Trabrennsports in der Gäubodenmetropole

Die Verbundenheit zum Pferd ist im Gäuboden seit Jahrhunderten tief verwurzelt. Als landwirtschaftliches Nutztier zeugte es für den Reichtum der Bauern. Aus dem Wunsch heraus zu wissen, wer denn das schnellste und ausdauerndste Pferd im Stall stehen hat, sind wohl die ersten Pferderennen geboren. Mit unseren Rennen hatten sie noch wenig zu tun, vor allem waren sie Abwechslung und Unterhaltung fürs Volk. Durchgeführt wurden die „Roßrenns“ auf den Wiesen der Dörfer. Erst in der Mitte des letzten Jahrhunderts etablierten sich die Trabrennen. 1847 wurde das erste geschichtlich festgehaltene Trabrennen in München anlässlich des Oktoberfestes durchgeführt.

20 Jahre später organisierten sich die Straubinger Trabrennfreunde. Die erste Sitzung des jungen Vereins fand am 19. Mai 1873 statt. Damit ist der Zucht- und Trabrennverein Straubing der älteste Trabrennverein Deutschlands. Anfangs stand nicht der Bau einer eigenen Rennbahn im Vordergrund, sondern das Organisieren und Abhalten von Rennen. In der ersten Eintragung des Vereinsprotokollbuchs sind die Teilnehmer der erwähnten Sitzung verzeichnet: J. Brunner, J. Ertl, der im September 1873 der erste Vorsitzende wurde, J. Hampersberger, P. Hoppenthaler, J. Krieger, M. Krieger, X. Mann, L. Meier, J. Örtler, J. Rohrmeier, K. Schmid, J. Schöfer, X. Wenninger. Aus dem selben Jahr stammt der Beschluß, ein „Hauptrennen“ und ein kleineres Rennen abzuhalten. Teilnehmen konnte nur, wer Vereinsmitglied wurde.

Der Münchener Hippologe Dr. A. Rauch berichtet von den ersten Renntagen: „Einen Rennkalender (...) gab es noch nicht. Auf jeden Fall weist ein

Jahr später (1874, Anm. d. Verf.) der Beschluß, im September zwei Trabreiten abzuhalten, ausdrücklich darauf hin, daß das 'Galopieren' verboten ist und daß 'böswilliges Verhindern eines Concurren-ten' mit Preisverlust geahndet wird. Es wurde Oktober, bis die Rennen, von denen das Hauptrennen mit 270 Mark und das

Am 2. Mai 1880 gaben die russischen Orlowtraber in Straubing ihr Debüt: „Ganz besondere Aufmerksamkeit und Bewunderung erregten die ersten vier Rennpferde, Russen genannt, welche durch ihre Schnelligkeit und Ausdauer im Laufen fast Unglaubliches und hier noch nie Gesehenes leisteten“, berichtete der Chronist.

1891. Es wurden insgesamt 1.542,68 Mark an Eintrittsgeldern eingenommen. Daraus läßt sich auf einen überwältigenden Zulauf schließen.

Eine Attraktion für die Traberfreunde war der erste Start eines amerikanischen Trabers auf dem Straubinger Geläuf am 14. Mai 1889. Zu dieser Zeit noch eine Seltenheit in Deutschland, waren bereits vier Jahre später in einem „Internationalen Jubiläums-Handicap“ die Hälfte der acht Starter amerikanischer Herkunft.

Unter der Vorstandschaft von Johann Hochgraß nahm der Trabrennverein zu Anfang unseres Jahrhunderts den Bau einer eigenen Rennbahn in Angriff. Der Beschluß dazu fiel in der Ausschußsitzung am 30. Januar 1900 und wurde in der Generalversammlung vom 8. Februar bestätigt. Ein Ausschuß wurde gebildet, der die Grundstücksverhandlungen führen sollte. Als ideal erwies sich das Gelände zwischen Straubing und Alburg, auf dem auch die heutige Rennbahn angelegt ist. Im Archiv der Stadt Straubing befinden sich noch die Originalpläne, die 1900 zum Bau einer Richtertribüne und zur Errichtung einer Trabrennbahn, sowie 1901 zum Bau einer Longierhalle eingereicht wurden.

Damit das Unternehmen in die Tat umgesetzt werden konnte, genehmigte die außerordentliche Generalversammlung vom 9. April 1900 die zur damaligen Zeit stattliche Summe von 40.000 Mark. Zahlreiche Mitglieder unterstützten den Bau durch Spenden, so auch Dr. A. von Schmieder auf Schloß Steinach, der alleine 3.000 Mark zuschoß. 1901 war der Bau abgeschlossen. Zur feierlichen Eröffnung am 12. Mai erschienen hohe Regierungs-



kleine Rennen mit 176 Mark und je einer seidenen Fahne ausgestellt wurden, durchgeführt werden konnten.“

Der Chronist berichtet weiter, daß zur damaligen Zeit die Pferde nicht mit Namen, sondern lediglich mit Geschlecht, Farbe und Länge des Schweifes geführt wurden.

Die Stadt feierte die Renntage als große Ereignisse. Die Auslosung der Startplätze erfolgte vormittags im Rathausaal, nachmittags marschierte ein Festzug mit den Teilnehmern, den Preisfahnen und einer Musikkapelle zum Rennplatz.

Zur damaligen Zeit stellte die Stadt Straubing das Gelände für die Rennen kostenlos zur Verfügung. Aus Angst, einen „Aufstand des Landvolks“ zu entfachen, konnte sich der Magistrat nicht entschließen, einen Eintrittspreis, damals Eingangszoll genannt, zu erheben. Der Rennverein hatte vorgeschlagen, für Fußgänger 20 Pfennig und für Reiter 50 Pfennig zu kassieren.

1890 setzte sich die Vorstandschaft dennoch durch. Interessant ist eine Aufstellung der Einnahmen und Ausgaben an den beiden April-Renntagen

beamte und zahlreiche Magistratsmitglieder.

Selbstverständlich wurde das Ereignis mit einem Renntag gebührend gefeiert. Das Rennkomitee an diesem Tag bestand aus Johann Hochgraßl, Präsidium; Ludwig Hof, Stellvertreter. Als Vereinsschiedsgericht waren eingesetzt Fr. Veit, Konrad Schmid, Hans Ketterl und Josef Hampersberger. Fritz Ortler, Max Sterr, Anton Eberhardt und Ludwig Rohrmayer fungierten als Bahnrichter. Georg Bauer, F. X. Stautner, F. X. Kapfhammer und Max Sterr starteten die Rennen. Fritz Jungmeier war für die Zeitmessung verantwortlich. Die Waage überwachte Franz Ketterl, die Glocke läutete Josef Froschauer und die Startnummer gab Michael Wurm aus.

Zwei bis drei Renntage pro Jahr richtete in den folgenden Jahren der Rennverein auf seiner Anlage aus. Die Besucher dieser sportlichen, aber auch gesellschaftlichen Ereignisse blieben meist einige Tage in Straubing.

Im Jahr 1904 beantragte Schriftführer Max Sterr, den Verein in „Zucht- und Trabrennverein Straubing“ umzubenennen. Diesen Namen trägt der Verein bis heute.

1908 eröffnete der erste Totalisator auf der Rennbahn. Für den Rennverein waren die Einnahmen daraus ein zweites Standbein neben den Eintrittsgeldern. Dennoch mußte auch die Stadt Straubing den kostspieligen Unterhalt der Anlage mit finanzieren. Als 1912 der Magistrat diesen Zuschuß über 1.000 Mark verweigerte, trat Vorstand Johann Hochgraßl zurück. Sein Nachfolger wurde Franz Dendl, der zwölf Jahre die Geschichte des Trabrennvereins leitete.

Mit Beginn des Ersten Weltkriegs kam das Vereinsleben und damit



Johann Hochgraßl

auch das sportliche Geschehen völlig zum Erliegen. In der Chronik ist nachzulesen, daß zu dieser Zeit nicht einmal mehr Vereinsbeiträge erhoben werden konnten. Franz Dendl und Josef Mayr hielten in dieser bewegten Zeit die Mitglieder des Vereins zusammen.

Vorstand Franz Dendl war es zu verdanken, daß 1919 der Rennbetrieb wieder aufgenommen werden konnte. Immerhin fünf Renntage standen in diesem Jahr auf dem Programm. Im Jahr 1920 ist in den Unterlagen des Archivs eine Änderung der Vereinssatzung festgehalten. Unter § 8 „Rech-

te der Mitglieder“ wird ihnen das Recht eingeräumt, „den 1. Platz, sowie die Mitgliedertribüne an den Renntagen zu besuchen, wozu jedes Mitglied eine Herren-, Damen- und Jugendkarte erhält.“

Die Weltwirtschaftskrise riß auch den ZTRV Straubing in eine schwere Zeit. In der Not wurde sogar schon der Verkauf der Rennbahn erwogen. Der nächste Schlag war der Brand im Hauptgebäude 1923, bei dem ein Flügel mit Stallungen zerstört wurde. Innerhalb kürzester Zeit wurde beides wieder aufgebaut, denn das 50-jährige Gründungsfest

stand vor der Tür und sollte würdig begangen werden. Der Festabend im Kronensaal wurde dann ein gesellschaftlicher Höhepunkt.

1925 verstarb der Vorsitzende des Vereins, Franz Dendl. Nur für drei Jahre folgte ihm Kommerzienrat Josef Mayr nach, dann schloß auch er die Augen für immer. Als dessen Nachfolger stellte sich Alois Buchner zur Verfügung. Er war bereits einige Jahre im Vorstand tätig und konnte nahtlos die Vereinsführung übernehmen. Ihm standen schwierige Zeiten bevor. Aber mit Beharrlichkeit schaffte er es, dem Trabrennverein ab Mitte der 30er Jahre neuen Schwung zu verleihen. Im Februar 1930 genehmigte das Landwirtschaftsministerium dem Verein eine Wettannahmestelle in der Bernauer-gasse. Von dort aus konnte für alle bayerischen Rennplätze (Dagfling, Pasing, Garmisch-Partenkirchen, Landshut, Regensburg, Pfarrkirchen) sowie für Berlin, Hamburg und Leipzig gewettet werden. Nachdem in der wirtschaftlich schwachen Zeit um 1932 der Totoumsatz auf 50.000 RM gesunken war, stieg er bis 1939 auf ca. 600.000 RM.

Diese Entwicklung schaffte das finanzielle Polster zum weiteren Ausbau des Renngeländes. Aus einer früheren Chronik erfahren wir: „Im Herbst und im Frühjahr 1936/37 wurden grundlegende Renovierungen durchgeführt. Der im Rennbahnhinteren liegende Turm - genau in der Mitte gegenüber der Holztribüne - wurde abgerissen und fast bis

an den Ausgang der Zielgeraden verlegt. Dafür entstand an der Außenseite des Geläufs der heute noch (1970, Anm. d. Verf.) allen Ansprüchen genügende Turm.

Im Zentrum der Bahn wurde der Bahnrichterturm erstellt, der elektrische Start wurde eingeführt und der hintere Teil der Tribüne völlig ausgebaut. Auch



Straubinger Trabrennen in den Zwanziger Jahren vor vollen Rängen.



Rolf Luff und der unvergessene niederbayerische Crack Simmerl aus dem Stall Pinning.

die Bierhalle wurde instand gesetzt und eine neue Barriere sowie eine moderne Lautsprecheranlage trugen gleichfalls dazu bei, daß über den Winter aus einer alten Rennbahn ein echtes Schmuckkästchen wurde." Die Straubinger Trabrennbahn wurde so in kurzer Zeit eine moderne, zukunftsweisende Anlage.

Für die Besucher erleichterte sich ab 1938 durch die Einführung des Ticketsystems das Wetten. In diesem Jahr stiegen die Wettumsätze auf 400.000 RM.

Der Ausbau der Rennbahn kam in den folgenden Jahren nicht zum Stillstand. Stallungen und ein neues, eindrucksvolles Portal wurden errichtet. 1939 mußte sich der Verein, wie auch alle anderen in Deutschland, einen Zusatz in der Vereinssatzung gefallen

lassen. So mußte von nun an die oberste Behörde den Vereinsvorstand nach der Wahl genehmigen und konnte diesen auch abberufen. Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges kamen nicht, wie 1914, der Rennbetrieb und die Vereinstätigkeiten auf einen Schlag zum Erliegen. Noch 1940 gründete Alois Buchner ein Traberestüt.

Der Magistrat der Stadt Straubing genehmigte 1941 die Einführung von zehn französischen Zuchtstuten und eines Zuchtstenges. Noch 1942 stiftete ebenfalls der Magistrat für die Rennen am 12. Juli den mit 5.000 Mark dotierten Preis der Stadt Straubing. Auf Anordnung der Reichsregierung mußte mit Beginn des „totalen Krieges“ der Rennbetrieb eingestellt werden. Nach internen Schwierigkeiten nahm 1943 Alois Buchner seine knappe

Wiederwahl als Vereinsvorstand nicht an. Mit ihm verabschiedete sich ein Mann aus der Vorstandschaft, der es über viele Jahre hinweg verstanden hatte, Straubing zur führenden B-Bahn in Deutschland zu machen.

In den schweren Jahren des Krieges wurde auch die Trabrennbahn stark beschädigt. Auf dem Geläuf schlugen Bomben ein, die auch das Portal zerstörten.

Unter den Amerikanern, die nach dem Krieg in Straubing stationiert waren, befand sich auch der passionierte Pferdefreund Joe Crawford. Er stellte modernste Baugeräte für die umfangreichen Reparaturarbeiten ab. Bereits am 9. September 1945, vier Monate nach Kriegsende, wurden auf einer bayerischen Trabrennbahn wieder Rennen gestartet.

Wie auch andernorts der Schwarzmarkt blühte, machten „schwarze Buchmacher“ dem Verein zu schaffen, da bei der ersten Veranstaltung der Toto noch nicht wieder installiert war. Doch bereits am folgenden Renntag öffneten die Totokassen regulär. 1946/47 wurden erstaunlicherweise schon 158 Rennen abgehalten, darunter drei Zuchtrennen.

Insgesamt betrugen die Rennpreise 510.500 Mark. Für die Stadt Straubing war so kurz nach dem Krieg der Rennbetrieb des Vereins eine nicht unerhebliche Einnahmequelle. So heißt es im Jahresbericht von 1946, daß „außer der abzuführenden Vergnügungssteuer in Höhe von RM 6.230,70 (...) der Stadt Straubing zur Linderung der Not für notleidende Bombengeschädigte und zur Unterstützung

notleidender Flüchtlinge RM 42.253 vom Verein zur Verfügung gestellt worden sind."

Die um die Jahrhundertwende gebaute Longierhalle, nördlich des Hauptstalles, wurde 1947 abgerissen. An deren Stelle fand der sog. Hufeisenstall mit 36 Boxen Platz. Das Totalisatorgebäude, das schwer beschädigt war, konnte ebenfalls neu errichtet werden. Schwierigkeiten bereitete in diesen Nachkriegsjahren die Papierbeschaffung. Trotzdem wurde das bewährte Ticketsystem weitergeführt.

78 Mitglieder zählte der Verein 1948, und noch heute liegen im Archiv der Stadt Straubing die „Persilscheine“ der ersten Vorstandsmitglieder nach dem Krieg sowie eine englische Fassung der Vereinsstatuten, die den Amerikanern vorgelegt werden mußte.

Intern hatte der Verein Ende der 40er Jahre große Probleme zu meistern. Der 20. Juni 1948, der Tag der Währungsreform, brachte den Trabrennverein um die vorhandenen Geldreserven. Erst nach einigen Wochen konnten erneut Rennen durchgeführt werden. In der Zwischenzeit war aber mit der Regensburger Rennbahn eine echte Konkurrenz erwachsen, die die Straubinger zunehmend spürten. Durch einen Mitgliederbeschluß im Herbst 1948 mußte eine außerordentliche Versammlung einberufen werden. Der bisherige 1. Vorsitzende, Alois Kiermeier, wurde dabei zum Ehrenmitglied ernannt, Rechtsanwalt Luitpold Veitl zum neuen Vorstand gewählt. Auf einer außerordentlichen Sitzung legte er im Frühjahr 1949 sein Amt nieder, da er seinen Wohnsitz wechselte.



Dem 1994 verstorbenen Max Pielmaier haben die Straubinger viel zu verdanken.

Sein Nachfolger wurde August Hochgräßl, sein Stellvertreter Alois Kiermeier. Rembold Mückenhausen übernahm die Aufgabe des Kassiers, Prof. Limmer fungierte als Schriftführer.

Dieser Vorstand hatte die Führung des Vereins in schweren Zeiten übernommen. Das Geld war knapp, jeder mußte sparen. Die Wettersätze fielen ab. Das bedeutete gleichzeitig, daß die Rennpreise und die Zahl der Renntage auf das gerade noch finanzierbare Maß zurückgehen mußten. 1953 konnten gerade noch drei Renntage durchgeführt werden. Nur durch die Unterstützung der Commission für Traberzucht und -Rennen in Bayern (CTB) war es möglich, den Rennbetrieb aufrecht zu halten. Der Verein mußte aus eigenen Mitteln das Hauptportal in Stand setzen, die Zeitmeßanlage wieder in Betrieb nehmen, die elektrische Startanlage warten, die Stallungen in Schuß halten.

Viele rechneten mit dem Ende des Trabersports in Straubing. Doch Vorstand August Hochgräßl führte den Verein aus dieser Talsohle heraus. Zusammen mit dem technischen Leiter Max Pielmaier schaffte er es, 1957 an acht Renntagen über 145.000 DM umzusetzen.



Die Straubinger Vorstandschaft: Konrad Kulzer, Hans Brückl, Franz Heigl, Josef Stelzl (hinten v.l.), Rudolf Edenhofer, Helmut Biendl, Hans Hartl (vorne v.l.)

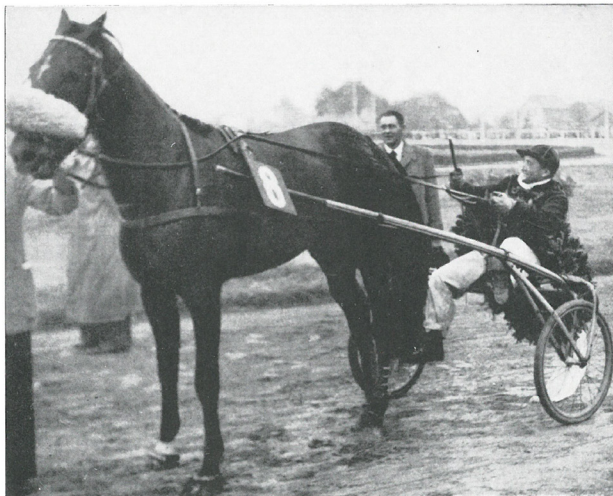
Eine Besonderheit vermeldete das Straubinger Tagblatt im Juni 1956: „Rennbahnvolksfest schlägt alle Rekorde“. In diesem Jahr setzte das traditionelle Straubinger Gäubodenfest aus, an dessen Stelle wurde die Rennbahn zum Vergnügungspark mit Bierzelten umfunktioniert. Was der Grund für diese einmalige Veranstaltung war, vermelden die Quellen nicht. Durch die Verbesserung der finanziellen Verhältnisse

konnte eine Erhöhung der Zahl der Renntage und der Preisgelder erreicht werden. Daraus ergab sich erfreulicherweise eine Steigerung des sportlichen Programms. 1959 kamen an elf Renntagen bereits 250.000 DM in die Kasse.

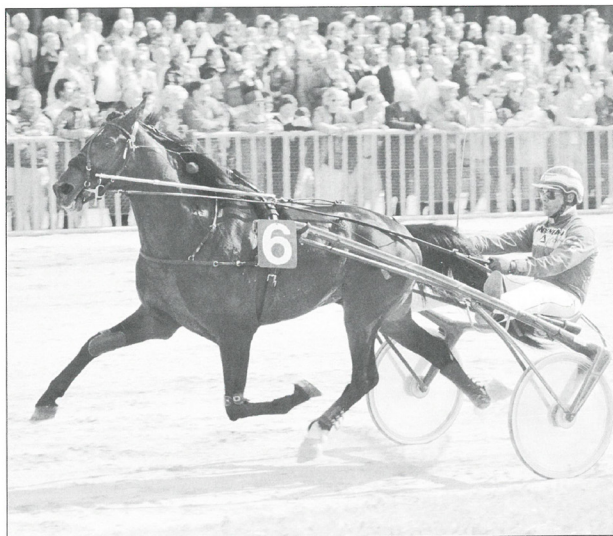
Aus persönlichen Gründen legte August Hochgraß im Februar 1960 sein Amt als 1. Vorstand nieder. In der Versammlung am 12. Februar übernahm Dr. Anton Seibold dieses Amt. Stellvertreter blieb, wie bereits zwei Jahre zuvor und noch bis zu seinem Tod 1964, Hans Schreyer. Er wird als Besitzer des legendären Ejadon unvergessen bleiben. Zu dieser Zeit bekamen die bayerischen B-Bahnen die einschneidenden Kürzungen der staatlichen Zuschüsse schmerzlich zu spüren. In einer außerordentlichen Mitgliederversammlung wurde daraufhin nach langer Diskussion der Bau eines festen Tribünengebäudes genehmigt. Nun konnten auch Rennen bei ungünstigerem Wetter abgehalten werden. 1961, bei 29 Renntagen, stieg der Totoumsatz bereits auf 1.193.635 DM.

Einer der gesellschaftlichen Höhepunkte im Straubinger Fasching wurde der „Traberball“, der als erster Ball zu Saisonbeginn einen festen Platz einnahm. Bereits 1960 war, zum ersten Mal auf einer bayerischen Trabrennbahn, ein Startauto zum Einsatz gekommen. Weitere Neuerungen waren 1963 die Verbreiterung der Tribünengeraden um 2,50 m, die Anschaffung einer Stahlfrohbarriere und die Einrichtung einer Lautsprecheranlage. Die Ausweitung des Rennbetriebs brachte Bedarf für mehr Boxen mit sich. Ebenfalls 1963 wurden neue Stallungen mit insgesamt 14 Boxen bezugsfertig.

Um auch in den Wintermonaten durchgehend zu starten und im Sommer Abendveranstaltungen anbieten zu können, begannen Planungen für eine Flutlichtanlage. Im Herbst 1965 konnte sie in Betrieb genommen werden. Ende der 60er Jahre zeigte sich, daß die Tribüne bereits zu klein geworden war. So wurde im Frühjahr 1969 der Grundstein für ein



Ejadon (Hans Frömming) stand im Besitz der Straubinger Traberdynastie Schreyer.



Straubings neuer Bahnrekordhalter: GIGARO (Gerd Biendl) lief am Straubinger Jubiläumsrenntag (24. Mai 1998) in der Rekordmeile 1:13,9.



Viel Beifall für eine spektakuläre Einlage am gelungenen Straubinger Jubiläumsrenntag: Lazlo Prokli mit seinen Warmblütern der „Ungarischen Post“.

weiteres Tribünenhaus gelegt, das schon im Herbst des selben Jahres fertiggestellt war. In beiden Häusern war nun Platz für 850 Gäste. Drei Jahre später entstand zwischen den beiden Tribünen ein Zwischenraum für weitere 70 Besucher. Zur Entlastung des Trainingsbetriebs und um der Rennleitung die Beobachtung des Renngeschehens zu erleichtern, entstand 1973 eine 800-m-Innenbahn. Die Verbesserung der Trainingsbedingungen brachte eine steigende Belegung der Ställe mit sich.

1977 stand der Umbau und Neubau weiterer Stallungen an. Seitdem stehen auf der Straubinger Trabrennbahn 220 Boxen zur Verfügung.

Bis Mitte der 80er Jahre blieb die gesamte Anlage weitge-

hend unverändert. 1986 erfolgten dann die nächsten Schritte, um den Anschluß an die Konkurrenz, die vor allem durch Pfaffenhofen erwachsen war, zu halten. Die alte Holztribüne im Zielbereich mußte der „Ejaddonhalle“ weichen. Ausgelegt nicht nur zur Benutzung an Renntagen, wird sie heute auch als Veranstaltungsort für Bälle, Konzerte und Feste genutzt. Dem Zielerlichterum wurde zur selben Zeit ein weiteres Stockwerk hinzugefügt.

1988 schied nach 22 Jahren Ruppert Stoffel aus der Vereinsführung aus. Nicht nur während seiner Zeit als 2. Vorstand war er ein Förderer der Traberzucht und des Straubinger Trabrennvereins. Für die Wetter kam mit der Einführung des elektronischen Totos ein neues System. Alle Terminals sind mit der Anzeigentafel in

der Bahnmitte verbunden, so daß jederzeit vor und während der Rennen der aktuelle Quotenstand abzulesen ist.

Der nächste Schritt war ein eigener Videoraum und die Übertragung der Rennen via Bildschirme in alle Tribünenräume. Seit kurzer Zeit ist es so weit: Wetten auf Trabrennbahnen per Internet ist weltweit erstmals in Deutschland möglich. Und selbstverständlich ist auch die Straubinger Trabrennbahn dabei. Über E-mail muß ein Wettkonto eröffnet werden, über das dann alle Wetten laufen. Eine Belebung des Wettgeschäftes wäre allemal wünschenswert, denn seit 1990 ist der Umsatz rückläufig.

Die Trabrennbahn ist heute wie damals für die Stadt Straubing eine Attraktion und ein nicht zu unterschätzender

Wirtschaftsfaktor. 15 Trainer bereiten ihre Schützlinge auf der Gäubodenbahn vor, nicht zu vergessen die beiden Schmieden und die Sattlerei auf dem Gelände. Für die neue Vorstandschaft des Straubinger Zucht- und Trabrennvereins, die seit Oktober 1997 im Amt ist, bedeutet das eine Herausforderung, mit neuen Ideen in das 21. Jahrhundert zu gehen. Bei den letzten Neuwahlen ging nach 37 Jahren die Vereinsarbeit von Dr. Anton Seibold zu Ende. Er widmet sich nun ganz seinen Aufgaben als Präsident des Weltverbandes. Seine Nachfolgerschaft hat Hans Brückl übernommen. Im Jubiläumsjahr 1998 zählt der Verein 242 Mitglieder.

Ein weiterer Meilenstein und der vorläufige Höhepunkt in der Vereinshistorie war der große Jubiläumsrenntag am Samstag, 23. Mai 1998. Perfekt vorbereitet und vorbildlich durchgeführt, bescherte die Veranstaltung den Straubingern einen phantastischen Umsatzrekord in Höhe von 535.722,50 DM. Eine neue Bestmarke gab es auch im sportlich hochstehenden Programm. Gigaro aus dem Stall Express trabte in der Hand von Gerd Biendl 1:13,9 und damit Bahnrekord. Zur Feier des Tages gastierte erstmals der Deutsche Fünfjährigen-Zirkel im Gäuboden. Hanna Ali und der Straubinger Jochen Haide sorgten für einen vielmajubelnden Sieg über die zahlreich angereisten Gäste.

Quelle: Festschrift 125 Jahre Zucht- und Trabrennverein Straubing 1873 e.V.