

# 80 Jahre Trabrennen - vom Volksvergnügen zum Leistungssport

Von Hans Klemp, Berlin

Wenn man es sich heute zur Aufgabe macht, 80 Jahre, nachdem der erste Keim unseres später kräftig blühenden und gedeihenden Traberports förmlich aus dem Nichts aufging, eine Skizze über das Berliner Trabrennen-Geschehen während dieser Zeitspanne zu zeichnen, wird man nur bei den wesentlichen Meilensteinen des langen Hauptweges verweilen können und hier und dort muß ein Seitenpfad unbeachtet bleiben. Betrachtet man den ganzen Komplex der 80jährigen deutschen Traberportgeschichte aus der Berliner Perspektive, so ist auch hierbei die wohl allgemeingültige Feststellung zu treffen, daß der Traberport in sehr bescheidenem Rahmen begann und zunächst mehr ein Volksvergnügen denn ein wirklicher Sport war. Es liegen denkwürdige Geschehnisse zwischen den beiden Endpunkten des Damals und des Heute. Aus den ersten kümmerlichen und holprigen Gehversuchen, die begleitet waren von Irrungen, Zwiespalt, Hemmnissen, Antipathie und Apathie, entstand eine Sportbewegung, die sich mit ihren herrlichen Leistungsprüfungen eine große Anhängerschaft zu sichern wußte. Vieles ist darüber zu berichten, aber zwangsläufig wird auch einiges unberührt bleiben müssen, denn nur lückenhaft sind die Aufzeichnungen, die über das Anfangsstadium zur Verfügung stehen.

Der Traberport in Deutschland nahm seinen Ausgangspunkt fast gleichzeitig von den verschiedensten Landesteilen. Die Pionierarbeit wurde in Jüthorn bei Hamburg geleistet, wo im Jahre 1874 die ersten Traberprüfungen ermutigende Erfolge zu verzeichnen hatten. Bei der Inszenierung der ersten Berliner Trabrennen 1876 stand jedoch nicht wie dort ein neu gegründeter Traber-Club Pate, sondern die Anregung erfolgte durch die Initiative des Zirkusdirektors Salomonsky, der auf dem Gelände, wo heute das ausgenommene Lessing-Theater steht, seine eigenen schnellen russischen Straßenpferde gegen einheimische Pferde aus Privatbesitz antreten ließ. Hatten diese Schaustellungen mit dem Traberport an sich überhaupt nichts gemein, so brachten sie doch das Gute mit sich, daß das Publikum an den neuartigen Darbietungen Gefallen fand und somit die Basis geschaffen werden konnte, der ganzen Sache einen offiziellen Charakter zu verleihen.

## 1877: Gründung des Berliner Traber-Klubs

So kam es schon ein Jahr später dazu, daß die alte, liebe Gewohnheit der Deutschen, aus den zwanglosesten Verbindungen einen festen

kein Fortschritt zu erzielen war. Es setzte ein immer stärker werdender Import russischer und amerikanischer Traber ein und damit wurde aus dem Drange nach ebenbürtiger Konkurrenz ein Weg beschritten, der durch ein undurchdringliches Gestrüpp zu einem Platz an der Sonnenseite sportlichen Aufstiegs führte.

### Der Traberport befreit sich aus der Isolierung

Die großen Taten von Udalaja, Etelka, Child Harold, Mat Cameron, Correct, Dobrode, Grey Salem, Blossom, Medardus und wie die Heroen aus der Gründerzeit alle geheißenen haben mögen, sind dem heutigen Traberportanhänger wohl in der Mehrzahl völlig unbekannte Begriffe. Jedoch verdanken wir gerade diesen Pferden die Bekanntheit mit den Zuchten anderer Länder und sie vermittelten uns die Erkenntnis, daß die Trabersache nicht nur eine Angelegenheit des Sports an sich, sondern vor allem auch eine Aufgabe

Es soll dabei nicht vergessen werden, daß diejenigen, die in dieser Richtung vorgingen und sich damit um einen schnellen und dennoch kräftigen Aufwuchs unseres Traberports verdient machten, gleichzeitig auch bestrebt waren, der züchterischen Seite näherzutreten. Das fand bereits in den ersten Jahren des deutschen Trabrenngeschehens in der Ausschreibung einer ganzen Reihe von Züchtern seinen Niederschlag und wenn diese zunächst noch von der Ungunst der damaligen Verhältnisse beeinträchtigt sein mußten, so bildeten sie doch die Grundlage, auf der später das gesamte System unserer Züchtprüfungen aufgebaut wurde. Was in heutiger Zeit mehr oder weniger immer nur ein Wunschtraum unserer Traberzucht geblieben ist, war vor mehr als sieben Jahrzehnten schöne Wirklichkeit: das Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten schenkte der jungen Trabersache, mit einer vielleicht gar nicht einmal unverständlichen Zurückhaltung zwar, wohlwollende Beach-



Am Westender Richter-Pavillon. Auf der Treppe Baron von Buddenbrock

für die Landespferdezucht darstellen müsse, denn außerhalb der Grenzen unseres Landes war sie längst zum Nutzen der Allgemeinheit konsequent gefördert worden. So kam es dazu, daß auch bei uns ein Fundament geschaffen werden konnte, das im Laufe der Jahrzehnte die Voraussetzung für ein erfolgreiches züchterisches Wirken bildete. Ohne die Transfusion russischen und amerikanischen Traberblutes hätte unsere Landesucht bestimmt eine zehnmal größere Zeitspanne benötigt, um konkurrenzfähig zu werden und es ist dabei noch fraglich, ob es überhaupt so weit gekommen wäre.

Der erste Amerikaner, der auf einer deutschen Bahn am Start erschien, war Milwaukee. Gewiß wurde er an Rennkassen von den später nachfolgenden weit übertroffen, aber er wurde der unmittelbare Anlaß, die Blicke auf die stetig aufsteigenden Erfolge der Traberzucht jenseits des Ozeans zu richten, woraus in der Folge unschätzbare Errungenschaften für die Weiterbildung und -entwicklung der eigenen Belange gezogen wurden. In Deutschland waren die schon damals überragenden Leistungen der amerikanischen Traber noch fast unbekannt und erst als man darauf aufmerksam wurde, war die Möglichkeit gegeben, in Bezug auf Training, Hufbeschlag, Stallpflege usw. wertvolle Schlüsse zu ziehen. Auch für die Anlage der Rennbahn, für die Rennsätze, kurz, für die gesamte Organisation unseres entstehenden Traberports konnten aus amerikanischen Verhältnissen wichtige Hinweise abgeleitet werden.

Montag, den 17. Juni 1878

1. Versuchsrennen der Hengste, einspännig (7 Unterschriften)
2. Herren-Fahren, zweispännig (4 Unterschriften)
3. Allgemeines Flachrennen (3 Unterschriften)
4. Begegnungsrennen, einspännig (7 Unterschriften)
5. Trost-Rennen, einspännig (6 Unterschriften)
6. Verkaufs-Rennen, einspännig (4 Unterschriften)
7. Rennen für Droschken I. Klasse

Über diese ersten Berliner Trabrenn-Propositionen sind einige Erläuterungen zu machen. Ausgestattet waren die 13 Rennen mit Geldpreisen von 5400 Mark und 4 Ehrenpreisen. Für heutige Verhältnisse muß natürlich das Programm in gewisser Hinsicht heitere Empfindungen erwecken. Da ist eine Prüfung als Zucht-Rennen ausgeschrieben und hat somit eine Bezeichnung, die in unseren Tagen ganz andere Vorstellungen erzeugt. Als Gegenstück hierfür liefen gerade in den Verkaufrennen meist die schnellsten Pferde, es waren vorwiegend die frischen Importen, für die neue Besitzer gesucht wurden. Ein Versuchsrennen für Stuten und Hengste wurde gelaufen, das mit dem jetzigen Charakter solcher Rennen kaum noch etwas gemein haben dürfte. Es ging hierbei nämlich nicht darum, Vertreter des jüngsten Jahrgangs zu erproben, denn niemand kannte genau das Alter der teilnehmenden Pferde, die schon in aller Welt nach den verschiedensten Methoden „versucht“ waren.

Als Glanznummer des Eröffnungs-Meetings finden wir den Großen Preis von Berlin, dessen 1000 Mark an Gesamtpreisen noch längst nicht die Höhe der späteren Preisgestaltung erreichten. Aus dem Programm wäre ferner über das Begegnungs-Rennen zu sagen, daß hierbei jeweils die Hälfte der Starter in entgegengesetzter Richtung vom Start zu fahren hatten. Die „Verkehrsregel“ lautete: beim Begegnen ist rechts auszuweichen. Diese Rennen verliefen meist recht spannend, besonders dann, wenn die Teilnehmer von rechts und links fast gleichzeitig dem Ziel zustrebten. Wer erfolgreich bleiben wollte, hatte sehr viel Geschicklichkeit und Umsicht zu zeigen.

Unnötigerweise hatten die ersten und auch die folgenden Veranstaltungen eine Achillesferse aufzuweisen, da sich der Berliner Traber-Klub mit der Ausschreibung eines allgemeinen Flachrennens innerhalb seiner Programme eine verhängnisvolle Blöße gab. Während die für Berlin völlig neuen Trabrennen naturgemäß keine berufenen Beurteiler finden konnten, waren die Flachrennen der Kritik eines sachverständigen Publikums ausgesetzt, das ja aus dem schon seit Jahrzehnten bestehenden Galoppssport genügend Erfahrungen gesammelt hatte, um sich über die Vorgänge eine eigene Meinung bilden zu können. Man hielt sich in Weißensee überhaupt nicht an Bestimmungen des Galopprennreglements. Es wurde weder der Nachweis des getragenen Gewichts verlangt, noch wurde die Gewichtsskala eingehalten. Nur in einem Punkt fühlte sich der Vorstand an die Vorschriften gebunden, und zwar insofern, daß er bei Einlegung eines Protestes eine Kautions von 100 Mark verlangte. Diese Mißstände im Rennen, die eigentlich gar nicht zum Rahmen eines Trabrenn-Programms paßten, erregten von Anfang an unerfreuliches Aufsehen.

Die ersten Trabrennen in Berlin

Die eigentliche Geburtsstunde des Berliner Traberports, soweit sie den Beginn des Rennbetriebes betrifft, schlug am 16. und 17. Juni 1878. An diesen Tagen war der Berliner Traber-Klub so weit, daß er trotz vieler Schwierigkeiten in Weißensee seine erste Veranstaltung zur Abwicklung bringen konnte. Nichts kann wohl die damaligen Verhältnisse besser beleuchten als die wortgetreue Wiedergabe des Eröffnungsprogramms. Es fanden an beiden Tagen insgesamt 13 Rennen statt, wobei als Abschluß des Meetings ein Rennen für Droschken I. Klasse mit einbezogen war. Folgendermaßen gestaltete sich die Rennfolge:

- Berliner Traber-Klub  
Sommerrennen auf d. Rennbahn in Weißensee  
Sonntag, den 16. Juni 1878
1. Eröffnungsrennen, einspännig (4 Unterschriften)
  2. Versuchsrennen der Stuten, einspännig (3 Unterschriften)
  3. Zucht-Rennen, einspännig (4 Unterschriften)
  4. Großer Preis von Berlin, einspännig (6 Unterschriften)
  5. Herren-Fahren, zweispännig (4 Unterschriften)
  6. Trabreiten (6 Unterschriften)

### Sportliche Organisation zunächst mangelhaft

Aber auch für die Trabrennen fehlten bindende Vorschriften, wie sie heute die Rennordnung darstellt. Die Vereinssetzung des Berliner Traber-Klubs beschäftigte sich mehr mit der kaufmännischen Seite des Unternehmens, über den technischen Betrieb enthielt sie so gut wie nichts. Da war guter Rat oftmals teuer, denn woher sollte die damalige Rennleitung das Wissen und die Erfahrung hernehmen, zumal sie sich doch mit einer für sie völlig unbekanntem Materie zu befassen hatte. So herrschte über die Handhabung und Auslegung sportlicher Regeln beinahe kindliche Unwissenheit und kaum weniger unsicher zeigten sich die Funktionäre bei der Ausübung ihrer Ämter. Dies alles war natürlich mit die Ursache, daß unter solchen Bedingungen Mißstände auftraten, die das gerade geschaffene Gebäude des Traberports nach einigen Jahren wieder einstürzen ließen.

Zunächst nahm aber der junge Sport in Berlin einen gewaltigen Aufstieg. Trotz vieler Irrungen und Wirrungen war der Berliner Traberklub bald finanziell sehr stark. So wies beispielsweise das Rennjahr 1880 bei 18 Renntagen mit insgesamt 110 Rennen einen Reingewinn von über 60 000 Mark auf, obwohl erhebliche Beträge für Pacht und bauliche Erweiterungen des Bahngeländes ausgeworfen werden mußten.

### Totalisatorverbot bewirkt Niedergang

Aber dann erfolgte ein schwerer Rückschlag. Das bekannte Dichterwort: „Noch keinen sah ich fröhlich enden, auf den mit immer vollen Händen die Götter ihre Gaben streuen“ sollte sich auch für die Belange des Berliner Traberports bewahrheiten. Der Totalisator hatte mit segnender Hand den Rennbetrieb zum Wachsen, Blühen und Gedeihen gebracht. Als der Staat dafür die Ge-

## Pferde-Transporte

nach allen Rennplätzen

Alfred Engel - Berlin

Mariendorf

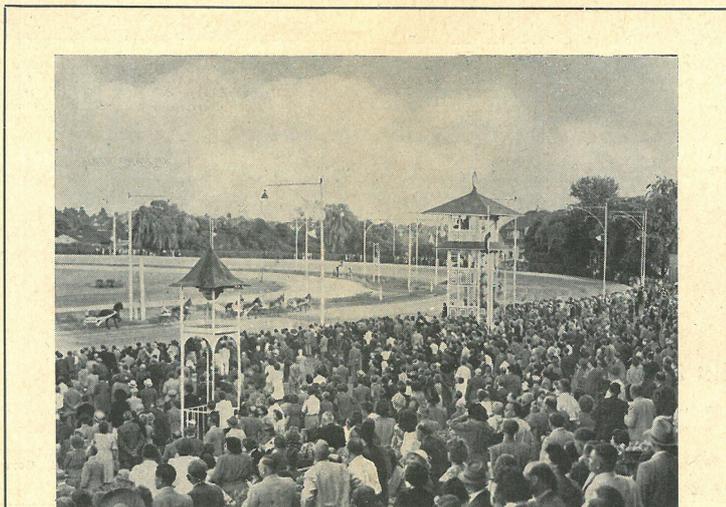
Mariendorfer Damm 267

Telefon: 75 90 36

Verein zu gründen, Form und Gestalt annehmen. Der im Jahr 1877 von 24 Mitgliedern aus der Taufe gehobene Berliner Traber-Klub setzte sich nach allerlei geselligen Bestrebungen mit Entschiedenheit und unerläßlichem Opfersinn für den Bau einer eigenen Trabrennbahn ein und erfüllte diese Zielsetzung schneller, als man bei allen unvermeidlichen Schwierigkeiten zu erhoffen wagte. Auf einem Gelände bei Weißensee vollzog sich am 16. und 17. Juni 1878 die Premiere des Berliner Traberports und man kann sagen, daß von hier aus die deutsche Trabertracht kräftige Impulse erhielt. Unerwartet stark war der Ansturm der Besucherscharen und bald von einem Renntag zum anderen mußte man an die Erweiterung der baulichen Anlagen denken, um die drangvoll werdende Enge meistern zu können.

Man hat oft diese Tage des deutschen Traberports als das „goldene Zeitalter“ geschil- dert, nicht etwa, weil damals das Geld weniger rar war als heute, sondern weil man in jenen Tagen einträchtiger, zufriedener und selbstloser war und die Liebe zur Sache mehr regierte als der Geschäftssinn. Gewiß mußte man auch Kaufmann sein, aber an erster Stelle stand immer der Sportsmann. Manchmal möchte man wünschen, daß von dieser Grundeinstellung, von der über allem stehenden Gemeinschaftlichkeit im Denken und Handeln heute mehr erhalten geblieben wäre.

Wenn man an die Fähigkeiten denkt, die die damaligen einheimischen Traber - es waren meist mit beachtlicher Gängigkeit ausgestattete Vertreter der holsteinischen Zucht - gegen die übermächtigen Pferde aus der russischen und amerikanischen Spezialzucht entwickelten, könnte jetzt die Neigung bestehen, von diesem Material mit Gering- schätzung zu sprechen. Aber man muß das alles so sehen, daß es nur ein ganz beschei- dener Anfang war, ein Suchen nach der Mög- lichkeit, dem Können der Gastpferde etwas annähernd Gleichwertiges entgegenzustellen. Bald wurde jedoch klar, daß auf diese Weise



Mariendorf, die maßgebliche Pflegestätte des Berliner Trabrennsports