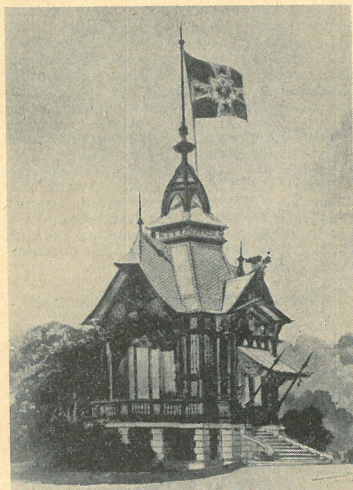


nehmung zurückzog, war der Anfang vom Ende gemacht. Der fruchtbringende Regen hatte somit aufgehört, die Pflanze zu einer weiteren kräftigen Entwicklung zu führen und in der nunmehr einsetzenden Periode der Dürre und Trockenheit waren dem Trabersport die Lebensbedingungen geraubt. Man warf wohl die Flinte nicht gleich ins Korn, aber was dann geschehen konnte, war scheinbar ein Vegetieren, das den Untergang unaufhaltsam machte.

Die gottlob nur vorübergehende Stillelegung des Berliner Trabrennbetriebes war nicht das Schlimmste an der ganzen Sache. Weitaus



Der Kaiser-Pavillon auf der Trabrennbahn Berlin-Westend

schmerzlicher mußte sein, daß viele gute Pferde, für die keine Verwendungsmöglichkeiten mehr vorhanden waren, außer Landes gingen. Natürlich kämpfte der Berliner Traber-Klub zäh und verbissen gegen das Totalisatorverbot und schlug sich durch alle nur denkbaren Instanzen. Es nutzte jedoch wenig, daß er bei seinem ersten Einspruch (25. 3. 81) Recht bekam, eine Neuverhandlung der strittigen Fragen brachte das Verbot und die Revision bei höchster Instanz wurde vom Oberverwaltungsgericht am 25. 3. 1882, also genau ein Jahr nach der ersten richterlichen Entscheidung, dahingehend begründet, daß der Ausgang der Trabrennen für Außenstehende wesentlich vom Zufall abhängt, also ein Glücksspiel sei. Daher müsse auch die Revision verworfen werden.

Damit hatte die Rechtsprechung jener Tage dem Wetten am Totalisator den Charakter eines Glücksspiels gegeben und auf diese Weise ein unanfechtbares Todesurteil gesprochen. Es führt zu nichts, wenn man sich heute mit dem Für und Wider dieser ganzen Angelegenheit befaßt, in Erstaunen muß aber doch versetzen, wie oberflächlich gerurteilt wurde und wie wenig Kenntnis der Richter von den Vorgängen gehabt haben muß. Letzten Endes war es doch ein Trugschluß, wenn man annahm, daß der Ausgang eines Rennens durch Zufall entschieden wird. Gewiß sind Zufälligkeiten oft ausschlaggebend, aber sie bewirken doch nur, daß das reguläre, leistungsgerechte Resultat verhindert wird. Somit ist der Zufall im Rennsport nicht das maßgebliche, sondern das beeinflussende und störende Element. Der Rennsieg eines Pferdes ist in erster Linie von seiner Leistungsfähigkeit und der Geschicklichkeit des Fahrers abhängig, das pfeifen inzwischen die Spatzen von den Tribürendächern aller Rennbahnen.

Das Wettverbot war aber nun einmal ausgesprochen und damit wurde die Berliner Trabersache genau wie die anderen Rennvereine in ihren Grundfesten schwer erschüttert. Man versuchte sich zwar noch drei Jahre lang über Wasser zu halten, jedoch nahm die Zahl der Renntage schnell ab und das Schicksal war nicht mehr abzuwenden. Aus Mangel an Mitteln mußten schließlich die Pforten von Weißensee geschlossen werden.

Berliner Trabrenn-Verein erhielt Totalisator-Wiederzulassung

Die traurigen Zeiten gingen aber vorüber und es wendete sich nach einigen Jahren wieder alles zum Guten. Schon bevor im Frühjahr 1887 die Regierung nach Fürsprache des Kaisers den Totalisatorbetrieb in Weißensee erneut gestattete, hatten einige Privatleute, an der Spitze die Herren Schleusener, Wolf, Grunow und Bormann, innerhalb einer neu gegründeten Vereinigung, die sich Berliner Trabrenn-Verein nannte, wieder das Interesse entfacht. Sogar ohne Wettbetrieb fanden die von diesem Gremium veranstalteten Rennen ihr Publikum und mit der Aufhebung des Totalisatorverbots setzte ein enormer Aufschwung ein.

In dieser Zeit ist auch der Grundstein für die deutsche Traberzucht gelegt worden. Was bis dahin gezüchtet wurde, war zumeist kaum etwas anderes als ein Produkt mehr oder weniger gewagter Experimente. Ein festes Ziel, fest umschriebene Prinzipien gewissermaßen, kamen erst mit dem Entstehen des Gestüts Mariahall in die züchterische Bewegung. Der Begründer dieser Zuchtstätte, Herr W. Moessinger, war der erste deutsche Traberzüchter überhaupt und seine Verdienste können nicht hoch genug eingeschätzt werden. Er war es, der zuerst hervorragendes amerikanisches Blut benutzte und eine große

Anzahl bisher der ganzen Sache fremd gegenüberstehender Personen dafür zu interessieren verstand. Herr Moessinger, der nie einen anderen als amerikanische Traber sein eigen nannte, erreichte durch geschickte und tatkräftige Agitation, einen kleinen Stab von Züchtern förmlich anzuwerben, die mit ihm gemeinsam in diesen ersten Gründungsjahren wertvolle Arbeit leisteten. Der Gestüts Herr von Mariahall war es auch, der immer und immer wieder mit dem größten Nachdruck für die Unterstützung der züchterischen Gehversuche eintrat und hierbei selbst mit opfermütigem Beispiel voranging. Die enorme Aktivität dieses Manes zeigte sich auch auf vielen anderen Gebieten. Seinem Wirken sind die nach einiger Zeit leider fehlgeschlagenen Versuche, die sportkühle Handelstadt Frankfurt a. Main dem Trabersport zu erschließen, zu verdanken und er war nicht nur ein bedeutsamer Förderer und Verfechter des Zuchtprüfungsgedankens, sondern half auch selbst auf organisatorischem Gebiet mit, diese Pläne Wirklichkeit werden zu lassen.

Es war für die Traberzucht bestimmt ein Glück, daß es einen solchen Fanatiker wie W. Moessinger gegeben hat, denn die einzelnen Vereine zeigten in jenen Jahren so gut wie gar keine Neigung, die züchterische Seite des Sports mit ihren Mitteln voranzutreiben. Wohl gab es schon damals Inländerrennen, aber hierin starteten meist österreichisch-ungarische Pferde und diese Prüfungen waren auch sonst wenig dazu angetan, züchterische Kreise auf die Nutzbarkeit der Traberzucht hinzuweisen.

Technische Commission für Trabrennen gegründet

Man mußte daher danach trachten, eine Organisationsform zu finden, die die zerstreuten Interessen zu sammeln und der ganzen Sache eine Einheitlichkeit zu geben vermochte. Bestrebungen in dieser Richtung brachten dann am 12. 2. 1888 die Schaffung der Technischen Commission für Trabrennen, die in enger Anlehnung an den Union-Club die Repräsentation des gesamten deutschen Trabrennsports übernahm. Bei der Bildung dieser Dachorganisation waren anwesend die Herren Eggert und Gehrkins (für Hamburg), G. Kluge, Grunow und Barthel (für Berlin), Moessinger, v. Gienanth und v. Willich (für Frankfurt/Main), G. Haurwitz (für den Norddeutschen Renn- und Traber-Club Altona) und als Vertreter des Union-Clubs v. Oertzen und v. Podbielski.

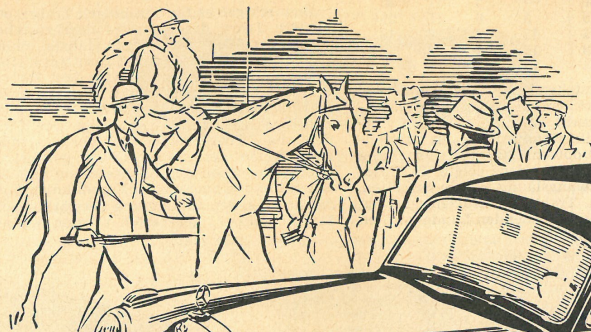
Es gab hierbei gewiß eine Fülle von Fragen zu erledigen und man tat dies mit bewundernswerter Zielstrebigkeit. Es herrschte Einmütigkeit in dem Wunsch nach einer einheitlichen Organisation des Trabrennwesens, ein für alle verbindliches Renngesetz wurde geschaffen, die Herausgabe eines Wochenkalenders und die Anlage eines Traber-Gestüts-Buches und viele andere Dinge wurden

beschlossen, wobei als Leitmotiv über allem stand, daß jeder Verein für sich seine Selbstständigkeit und die Möglichkeit weiterer Entwicklung behielt, sich aber unter eine einheitliche Leitung gestellt und damit gemeinsamen Gesetzen zu gehorchen hatte. In vielerlei Beziehung war also damals eine Situation vorliegend, die noch vor kurzem und zum Teil wiederum heute in gleicher Weise für die Trabersport-Verantwortlichen entstanden ist. Die Trabrennvereine der früheren Zeit zogen also alle in ein Haus und schufen nach



Graf August von Bismarck, Erster Präsident der Technischen Commission für Trabrennen

einem Großrennemachen eine Unterkunft, die dem Inwohner den Aufenthalt sehr angenehm machten. Mangelte es zuvor noch an einem einheitlichen Renngesetz, vermüßte man jede Klarheit im Verhältnis von Fahrer und Besitzer, gab es bislang keine Einsprüche gegen etwaige irrtümliche Urteile der Schiedsgerichte, fehlte jede Kontrolle der Zucht, so war dies alles mit einem Schlag anders geworden. Der Verband der Vereinigten Trabrenn-Vereine vollbrachte eine Entflechtung des Durcheinanders und trat dabei gleichzeitig durch entsprechende Maßnahmen für die stetige Hebung des züchterischen Gedankens ein. Letzteres machte sich jedoch zu-



Überall, wo Menschen zusammenkommen

deren gemeinsames Interesse durch die Freude an sportlicher Leistung, an Schönheit, Zuverlässigkeit und Ausdauer bestimmt ist, begegnet man auch

MERCEDES - BENZ

Der Name der Fahrzeuge der ältesten Automobilfabrik der Welt ist auf allen Gebieten des Automobilbaues das Sinnbild für Höchstleistung. In der Form und Fortschrittlichkeit des neuen Mercedes-Benz »Typ 220« hat sie von neuem ihre eindrucksvolle Repräsentation erfahren.

Überzeugen Sie sich bitte auf einer Probefahrt von den Vorzügen unserer Fahrzeuge. Alle unsere Niederlassungen und Vertretungen stehen jederzeit zu Ihrer Verfügung.