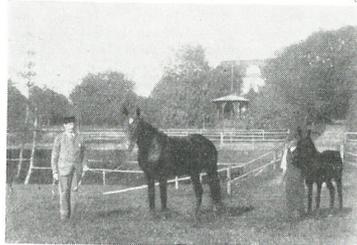


nächst nur in sehr bescheidenem Maße bemerkbar, denn im großen Rahmen der damaligen Meetings, die fast ohne Ausnahme den Kampf der ausländischen Matadore gegeneinander brachten, verschwanden die ersten Ansätze einer Zuchtförderung fast vollständig. Aber man durfte doch die Hoffnung hegen, daß im langsamen Fortschreiten auch für den bisherigen Opfermut der deutschen Traberzüchter ein lohnender Tag kommen würde.

Die Geburtsstunde von Westend schlug 1889

Diese Zeiten schienen nicht allzufern, als Ende November des Jahres 1888 die Trab-



Blue Belle (hier mit Fohlen Libelle), das berühmteste Pferd aus der Anfangszeit des deutschen Traberports

renngesellschaft Berlin-Westend ins Leben trat. Mit dieser Gründung hatte es seine besondere Bewandnis. Nachdem die Traber-sportinteressen eng mit denen des Union-Klubs liiert worden waren, entstand auch in dem zum Teil sich bisher skeptisch verhaltenden Vollblutlager der Wunsch, der Trabererei im Westen der Stadt eine repräsentative Heimstatt zu schaffen. Es wurde damals von „Kreisen der Gesellschaft“ als anrühlich empfunden, den langen und beschwerlichen Weg durch den „armen“ Vorort Weißensee zu bewältigen und so verfiel man auf der Suche nach einem geeigneten Gelände auf den Plan, eine neue Trabrennbahn in unmittelbarer Nähe der damaligen Hindernisbahn Charlottenburg anzulegen.

Schon bevor ein Jahr nach der Gründung der Trabrenngesellschaft vergangen war, konnte die Einweihung der Anlage erfolgen. Die Premiere stand unter einem ungünstigen Stern, denn strömender Regen war nicht dazu angetan, der Bahneröffnung ein festliches Gepräge zu geben. Unglückliche Zufälle, denen die Leiter des Unternehmens nicht vorzubeugen vermochten, verhinderten zunächst auch in der Folgezeit, daß sich die Bahn in den Sympathien des Publikums schnell einen größeren Rahmen sichern konnte. Dennoch hat Westend unter dem Ehrenpräsidium des Herzogs Ernst Günther zu Schleswig-Holstein das halten können, was man sich davon versprach.

Fürs erste blieb aber Weißensee in sportlicher Hinsicht tonangebend. Man hatte dort keine Mühen und Kosten gescheut, der westlichen Konkurrenzbahn die Stirn zu bieten. Es gelang den Weißenseern, in die Vereinsführung ein ganze Reihe klangvoller Namen aufzunehmen, die den Verein nach außen hin gesellschaftsfähig machen sollten, selbst wenn sie der Sache an sich völlig fern standen. Immerhin wurde erreicht, daß vorerst die besten europäischen Traber in Weißensee an den Start gingen. Es waren durchweg Amerikaner, von denen Blue Belle (1:32,7), Polly (1:33), Mollie Wilkes (1:33,5), Zoe B. (1:33,7) und Grandmont (1:34) lobende Erwähnung verdienen, zumal ja ihre Fähigkeiten in jenen Tagen das Können der andern weit überragte.

Inzwischen hatte sich aber Westend immer mehr in den Vordergrund gestellt und kaum eine der wichtigsten Errungenschaften in jener Epoche ist ohne Einfußnahme dieser Gesellschaft erfolgt. Manches mußte freilich mit Anwendung von Druck und Zwang geschaffen werden. Die Erkenntnis jedoch, daß auch dort, wo die Macht der Stärke das Zepter in den Händen zu haben schien, niemals eigensüchtige, sondern nur allgemeine Interessen verfolgt werden mußten, verwandelte den ursprünglichen Unmut zwischen den beiden Berliner Trabrennveranstaltern in gegenseitige Anerkennung. So herrschte bald eine ungestörte Eintracht, die der Förderung des ganzen sehr dienlich war.

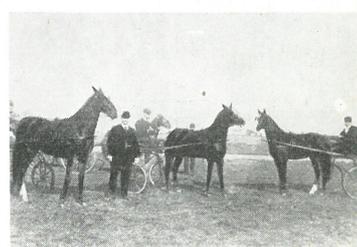
Ausschreibung der ersten Zuchtrennen

In Anbetracht der Tatsache, daß die Rennen damals fast ausschließlich von ausländischen Pferden bestritten wurden, mußte der Vorwurf auftauchen, daß diese Prüfungen kaum für die Landespferdezucht von Wert sein konnten, zumal die eingeführten Traber oft sehr dunkler Herkunft waren. Aus diesen Verhältnissen heraus wurde der Gedanke geboren, Zuchtprüfungen abzuhalten, obwohl das mehr als schwierig sein mußte, weil die deutsche Traberzucht noch in den Kinder-

schuhen steckte und wenig Produkte herausbrachte, die außerdem meist aus Halbblutstuten und Wagenpferden stammten, also nur geringe Trabfähigkeit besaßen. Deshalb mußte man sich anfänglich damit behelfen, Material aus der österreichisch-ungarischen Zucht heranzuziehen, um überhaupt erst einmal die Bewegung in Schwung zu bringen.

Für 1889 schrieb der Berliner Trabrenn-Verein in Weißensee fünf Zuchtrennen aus, die aber erst in den folgenden Jahren zum Austrag gelangen sollten. Es waren im einzelnen: das Criterium (10 000 Mark, 1200 m, für Dreijährige), die Trial-Stakes (10 000 Mark, 800 m, für Zweijährige), das Omnium (10 000 Mark, 1609 m, Stichfahren 2:3 f. Dreijährige), das Deutsche Traber-Derby (25 000 Mark, 2000 m, Stichfahren 2:3 für Vierjährige) und die Futurity-Stakes (25 000 Mark, 2400 m, für Dreijährige). Leider kam von den genannten Rennen nur eines, das Criterium (1890) zur Entscheidung, weil einmal die junge Traberzucht nicht in der Lage war, genügend Inländer zu stellen und zum anderen ein erneutes Totalisatorverbot für Weißensee die Programmfortführung unterband. Aber ein gutes hatte der Wagemut Weißensees doch. Es wurden fortan gewaltige Anstrengungen gemacht, die eigene Traberzucht voranzutreiben und wenn es auch verständlicherweise nicht möglich war, in Windeseile einen Gestütsaufbau aus der Erde zu stampfen, so vermehrte sich doch die Zahl der Inländer von Jahr zu Jahr beträchtlich.

Man sagt, die Statistik sei eine kluge Lehrmeisterin. So wollen wir zur Beleuchtung der damaligen Zuchtverhältnisse ihre Lehren sprechen lassen. Es sind offizielle Zahlen, die zur Kenntnis gebracht werden sollen und sie vermögen ein klares Bild zu zeichnen. Im Vergleich von Rennpreisen sowie Alter und



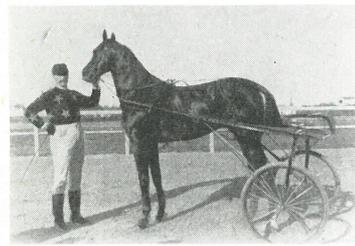
Vor dem Start eines Zweijährigen-Rennens im Jahre 1891

Anzahl der gestarteten Inländer ergibt sich für die Jahre 1888 bis 1893 folgende Bilanz:

Gesamt-Rennpreise	Inländische Pferde		
	2j.	3j.	4j. 5j.u.ält.
1888 373 230	1	—	23
1889 743 800	—	5	11 30
1890 608 675	3	8	11 29
1891 403 525	13	12	6 18
1892 319 958	12	24	20 32
1893 438 875	17	28	19 38

Aus den vorstehenden Zahlen kann man ersehen, in welchem Maße sich die inländische Traberzucht in den Anfängen entwickelte und die Rennprüfung an Ausdehnung gewann, obwohl die Preisgestaltung eher eine fallende Tendenz zeigte. In dieser Statistik sind zwangsläufig Pferde enthalten, die nicht nach Trabergrundsätzen gezogen sind, sondern den bestehenden Landeszüchten

treibende Keil gewesen sind. So mußte es vor allem der Trabrenn-Gesellschaft Westend vorbehalten bleiben, die sportlichen Geschehnisse weiter zu pflegen. Man tat das mit großem Erfolg, gelang es doch auch, Persönlichkeiten dafür zu interessieren, die durch den Glanz ihrer Namen die Garantie für eine richtige Führung der jungen Bestrebung bo-



Primadonna war eine der schnellsten inländischen Traberstuten vor der Jahrhundertwende

ten. Auf diese Weise erreichte der Traber-sport ein gesellschaftlich weit höheres Niveau und dieses war für eine gedeihliche Weiterentwicklung und öffentliche Anerkennung von großer Bedeutung.

Internationale Traber-Konferenz in Baden-Baden

Alle diese Tatsachen waren nicht zuletzt ausschlaggebend dafür, daß sich im Jahre 1891 in Baden-Baden zur Klärung internationaler Fragen der Traberbelange Interessenten aus vielen europäischen Ländern zusammenfanden, um in einer Konferenz Verhandlungen über grundsätzliche Fragen der Gestaltung des Rennbetriebs zu führen. Es waren nicht nur Delegierte der einzelnen deutschen Traber-Klubs Hamburg-Mühlens-kamp, Altona-Bahrenfeld, Baden-Baden und Berlin anwesend, sondern der Charakter der Internationalität wurde durch die Teilnahme von Vertretern des russischen, englischen, französischen, italienischen, dänischen und schweizerischen Trabersports unterstrichen.

Diese Konferenz war in jeder Hinsicht bedeutungsvoll und brachte eine Fülle von Anregungen, die bald in die Tat umgesetzt wurden. Viele Fragen allgemeiner Natur standen zur Debatte, so die Regelung der Einfuhr, die Notwendigkeit einer offiziellen Zeitmessung, das Rekord-System und die damit im Zusammenhang stehende Vergütung für inländische Rekorde usw. Darüber hinaus galt auch die besondere Aufmerksamkeit der Konferenzteilnehmer vielen strittigen Punkten des renntechnischen Betriebes und als im Jahre 1892 in Deutschland das langersehnte Trabrenn-Reglement in Kraft gesetzt wurde, war die Einwirkung der Konferenz-Debatten auf den Inhalt offensichtlich.

Dennoch gab es für den jungen Traber-sport düstere Jahre des Kampfes durchzustehen. Ein neuer Weg, der bergan führte, mußte jetzt betritten werden, und zwar mit kleinen finanziellen Mitteln und unter dem Zwange der von Galopp-sportkreisen diktierten Beschränkungen. Das Verdienst, in schwerer Zeit das noch nicht seetüchtige Schiff des deutschen Trabersports von der wogenden See in den gesicherten Hafen geführt zu haben, wo neben der Ausbesserung entstandener Schäden auch an der Vervollkommnung der Ladung, Bemannung und Verstärkung der Maschinenkraft gearbeitet werden konnte,

Heute kann man sagen, daß die junge Traber-sache damals eine erstaunliche Kraft zum Ausbreitungswillen besaß. Dabei muß beachtet werden, daß man nur mit beschränkten Mitteln gänzlich auf sich allein gestellt war und dennoch mit der zweifelhaften Macht der Duldung eine kraftvolle Tätigkeit entfalten konnte. Sicherlich wären niemals derartige Erfolge möglich gewesen, wenn nicht eine straffe, in mancherlei Beziehung oftmals gewalttätig anmutende Zentralisation alle Fäden in einer Hand gehalten hätte. So aber wurden in steter Fühlung mit den züchterischen und sonstigen maßgeblichen Kreisen sorgsam die eigenen Möglichkeiten geprüft, hier mit Energie einzugreifen, dort mit Klugheit zurückzuziehen und, wie es die Verhältnisse geboten, entweder mit Milde oder mit Nachdruck die Traber-sportinteressen wahrzunehmen. Die Technische Kommission für Trabrennen unter Vorsitz von Graf August von Bismarck war vielen Anfeindungen ausgesetzt, denn es dauerte geraume Zeit, bevor man gelernt hatte, Meinungs-differenzen durch interne Aussprachen zu beseitigen. Die Kontrahenten sahen erst spät ein, daß die viel kritisierte Gewalt niemals aus Eitelkeit oder einem überheblichen Selbstgefühl, sondern stets in bester Absicht zur Anwendung kam. Die einzelnen Vereine anerkannten das auch bald und damit war die Grundlage gegenseitigen Vertrauens geschaffen.

Die Traberzucht kämpft um ihre Ziele

Man muß sich wundern, daß in den neunziger Jahren immer wieder Stimmen laut wurden, die den Trabrennen einen Zusammenhang mit der Landespferdezucht absprachen. Das war, wortwörtlich genommen, nicht einmal falsch, aber ebenso klar mußte es doch sein, daß die züchterischen Bestrebungen nicht in wenigen Jahren eine feste Basis bekommen konnten, sondern daß vielmehr nur durch ein bedachtsames Suchen und Erproben eine neue Zucht-richtung zu begründen war. Es gab damals nur wenige Säulen, die eine Stütze der deutschen Traberzucht wurden, aber ihre Erfolge waren groß genug, um auch bei weniger Gutgesinnten die ständigen Nörgeleien einzudämmen. In diesem Zusammenhang seien als Quellen der damaligen Traberzucht das Deutsche Traber-Hauptgestüt, ferner die Zuchtstätten von Mariahall, Schabernack, Gustavshof und Schrombehnen besonders hervorzuheben, die im Verein mit einigen kleineren Privatzüchtern eine sorgfältige Auswahl des vorhandenen Materials vornahmen. Natürlich mußte es Jahrzehnte dauern, bevor die schwache



Moment aus dem Inländer-Matadore-Rennen 1907 in Westend

Pflanze kräftige Stämme und Äste bekam, aber wir haben heute kein Recht, etwa mit einem geringschätzigen Lächeln auf alle diese Vorgänge herabzublicken, denn wir verdanken den Pionieren der deutschen Traberzucht, wo sie auch immer gestanden haben mögen, die Voraussetzung für eine Entwicklung, die uns in den folgenden Jahrzehnten in einem steilen Weg zu großartiger Leistungshöhe brachte. In welch grandiosen Rahmen sich dieser Aufschwung vollzog, wird am besten durch eine Gegenüberstellung der Inländer-rekorde von 1894 mit den heutigen, also 60 Jahre später bestehenden, illustriert:

Die Rekordstatistik von 1894 und 1954

Zweijährige:	1894 Troublesse 1:43,8 (1600 m, Westend)	1954 Semper idem 1:22,7 (1490 m, Mariendorf 1929)
Dreijährige:	1894 Angelina 1:37,8 (2000 m, Bahrenfeld)	1954 Iltis 1:17,5 gegen Zeit (1609 m, Ruhleben 1942)
Vierjährige:	1894 Brünhilde 1:32,4 (4900 m, Wien 1893)	1954 Xiphias 1:18,6 (1609 m, Mariendorf 1934)

So schritten die Jahre weiter und die Jahrhundertwende nahte, aber bevor dieser Zeitpunkt erreicht war, gab es im deutschen Traber-sport noch einige bemerkenswerte Ereignisse, die nicht verschwiegen werden dürfen. Inzwischen hatten sich der Traber-sache nahestehende Kreise, wir sagten das bereits, erfolgreich bemüht, die für den Aufbau einer deutschen Zucht notwendigen Fundamente zu legen. Ein wichtiger Meilenstein auf diesem Wege wurde durch die Kom-



Am Ziel auf der Rennbahn von Berlin-Weißensee

entstammten. Die damaligen Verfechter der Traberzucht dürfen dabei den Verdienst für sich in Anspruch nehmen, daß sie nicht nur die Hebung der speziellen Zucht des Trabers mit Energie verfolgten, sondern bereits sehr früh für eine Traberprüfung auch der einheimischen Schläge eintraten.

Der Traber-sport in Weißensee war durch die bereits erwähnte Maßregelung, von der man heute annimmt, daß maßgebliche Kreise des Union-Klubs, die eine Konkurrenz für die Galopprennen befürchteten, hierbei der

gebührt nicht zuletzt dem Herzog Ernst Günther zu Schleswig-Holstein, dem damaligen Ehrenpräsidenten der Trabrenngesellschaft Berlin-Westend. Seinem Rufe folgten begeisterte Männer wie der Hofmarschall Freiherr von Buddenbrock, Oberlandstallmeister Graf Wedel, Graf August von Bismarck, Freiherr von Eseebeck usw., die sich gemeinsam mit den Begründern von Westend, an ihrer Spitze der Buchdruckereibesitzer Büxenstein, für eine ehrenvolle Anerkennung ihrer Bemühungen einsetzten.



Scharlachberg Meisterbrand
EIN WEINBRAND, DER HALT, WAS SEIN NAME VERSPRICHT