

Leihfahrzeuge

Ford 12 M und VW mit Radio
Gärtnerstr. 11 (Ecke Hoheluffchausee)
Telefon: 48 33 61

und bebaut. Leben und treiben zog auf der Hillerheide ein. Heute stehen dem Veranstalter geräumige Stallungen mit 232 Boxen zur Verfügung; die einen eigenen Trainingsbetrieb gewährleisten.

Eine im Herbst 1950 angelegte Lichtanlage mit 240 Tiefstrahlern, die mit je 2000 Watt das weite Rund des Geläufs mit hellem Licht überfluten können, ließ Recklinghausen zur Großbahn werden (A-Bahn).

In der geographischen Mitte der räumlich weit ausgedehnten Ruhr-Festspiel-Stadt ist die Recklinghäuser-Hillerheide-Bahn zu einem Garant im westdeutschen Traber-

Die Konstituierung des Vereins erfolgte und alsbald wurde der erste Renntag ausgeschrieben. Man entnimmt aus der Überlieferung und den zeitgenössischen Berichten, daß diese Veranstaltung ein großartiger Erfolg war und einbarer Überschuß von 1000 Mark in die Sparkasse zu M.-Gladbach eingelegt werden konnte.

Mit wachsendem Erfolg wurden in den nachfolgenden Jahren weitere Rennveranstaltungen abgehalten. Durch die Mithilfe der Vereinsmitglieder gelang es, die Bahn immer weiter auszubauen. Die Zuschauerplätze lagen zur damaligen Zeit an der Straße, die in Richtung Krefeld führte (heutiges Stallgelände). Im Innenraum der Bahn befanden sich die Preisrichtertribüne, die Restaurationsräume, der Musikpavillon und der Sattelplatz.

Das Präsidium lag in den Anfängen des Vereins in Händen des Herrn Carl Duck-

erstellt; für die damalige Zeit ein erheblicher Fortschritt.

Nach Walter Pferdmeiges leitete von 1936 bis 1938 dessen Schwager, Bankdirektor Wilhelm Morgan, den M.-Gladbacher Verein, um 1939 von Landwirtschaftsrat Sander abgelöst zu werden.

Der zweite Weltkrieg

brachte den Rennbetrieb an der Niersbrücke erneut zum Erliegen. Eine Panzereinheit wurde dorthin geleigt. Nach deren Abzug mußte man feststellen, daß das Geläuf, die Tribüne und die Stallungen nicht mehr zu gebrauchen waren.

Gelsenkirchen half aus

Nunmehr stellte Gelsenkirchen den M.-Gladbachern seine Bahn zur Verfügung. Das Vereinsleben ging weiter und es trat kein Stillstand ein. Die wirtschaftliche Lage gestattete es, gleich nach dem Zusammenbruch den Wiederaufbau der eigenen Traberstätte in Angriff zu nehmen.

Das Geläuf wurde noch in der R-Mark-Zeit fertiggestellt und entspricht heute allen Anforderungen einer modernen Bahn. Es hat eine Länge von 1000 Meter; die Breite beträgt 20 Meter. Nach der Währungsreform wurden Stallungen erbaut. Eine 1800 Personen fassende Tribüne mit Wethalle und Restaurationsbetrieb sowie ein Terrassenrestaurant zieren heute das Gelände.

Diese eben aufgeführten Bauten ließen den Verein sich finanziell übernehmen und brachten ihn in eine mifliche Lage.

Durch die allgemein vorherrschende Geldknappheit gingen die Einnahmen zurück, so daß es vieler Mühen bedurfte, die Gesamtsituation zu meistern.

Das Jahr 1952 bringt durch die großzügige Mithilfe der M.-Gladbacher Stadtverwaltung die Bereinerung der durch die Bauarbeiten entstandenen Verbindlichkeiten. Durch das Verständnis des ZVT der Brudervereine Gelsenkirchen und Recklinghausen, ja aller Besitzer und Trainer gelang es, den Verein mit Erfolg das Jubiläum

„60 Jahre Trabrennen in M.-Gladbach“

1953 bestreiten zu lassen.

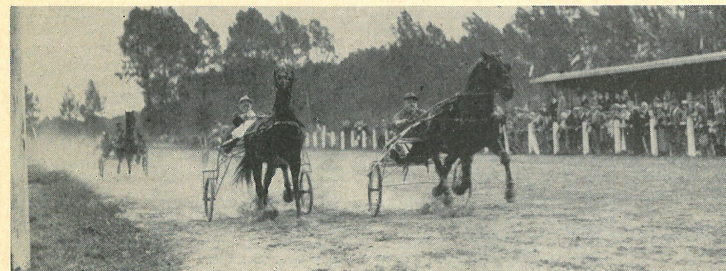
Den Vorsitz hatte jetzt Rechtsanwalt Dr. H. Müller, der 1950 die Nachfolge von Notar Hirtz antrat, übernommen.

Die Sanierung des Vereins im Herbst 1952 gab den verantwortlichen Herren weiteren Aufschwung. So kam es zur Einführung der Winterrennen und einer fortlaufenden Veranstaltungsfolge, deren Früchte nicht ausblieben und den Verein weiter gesunden ließen.



Im Juni dieses Jahres erstellte die Stadt auf der Innenbahn vor der Tribüne einen Turnierplatz und half mit dazu beitragen, eine engere Verbindung mit dem Turniersport zu schaffen. Sandbahnrennen an rennfreien Sonntagen bringen heute das M.-Gladbacher Turfgelände in aller Munde.

Weitere Trainingsetablissemments sind entstanden und beherbergen heute schon annähernd 200 Pferde. Diese machen es möglich,



M.-Gladbach in der guten alten Zeit. Es geht noch rechtsherum. Im Hintergrund die alte Tribüne. Der Sieger dieses Rennens hieß Marienthaler mit Peter Vossen, Jungale (H. Bisdorf) sprang als Zweiter durchs Ziel

auch ohne Zuspruch aus den Stallungen Recklinghausens und Gelsenkirchens Rennen zu veranstalten.

Durch die gegenüber den 40er und Anfang der 50er Jahren vermehrten Veranstaltungen konnte an eine Aufbesserung der Rennpreise und Weiterentwicklung des Geländes gegangen werden.

Heute ist die Trabrennbahn M.-Gladbach ein wichtiger Faktor im Gesamtgeschehen des westdeutschen und mithin deutschen Trabersports geworden, die ihre Bedeutung in naher Zukunft noch vermehren wird.

Dinslaken, eine neue Trabrennbahn

Am Sonntag, 25. Juli 1954, konnte man in der Chronik des deutschen Trabersports eine neue Seite mit der Überschrift

„Trabrennen in Dinslaken“

beginnen. Der Name dieser aufblühenden Stadt nördlich von Duisburg ist den Renn-

Ihr Buchmacher

HEINRICH HOPPKE
Hamburg 1, Lange Reihe 10
(Hauptbahnhof)
Tel.: 24 57 65 · Postcheckkonto: 1300 40
Bankkonto: Haspa 30/123
Einrichtung von Wettkonten

sportfreunden immerhin sehr geläufig. Einmal gibt es in Westdeutschland einen trabersporttreibenden „Stall Dinslaken“; zum andern einen Hengst „Dinslakener“, der diesem ebengenannten Stall gehört. Diese Namensgebung mußte doch einen Grund haben! Die Heimat des Besitzers und Züchters des Trabers hieß Dinslaken; somit ist die Erklärung für die vorherige Frage gegeben.

Interesse am Pferdesport besteht heute schon überall, so daß es nicht weiter verwunderlich erscheint, wenn aus dem dortigen Gebiet Züchter und Besitzer den Wunsch nach einer eigenen Trabrennbahn wahr werden ließen. Wo ein Wille, da ein Weg! Beides fand ihre Erfüllung durch tatkräftige Männerkäufe, die darangingen, auf dem Gelände des alten Rittergutes Bärenkamp diese neue Traberprüfungsstätte zu errichten.

So erstand an der Straße, die von Duisburg über die Großgemeinde Walsum nach Dins-

J. August Westphal
Getreide und Rauhfutter
Hamburg 23 - Schellingstraße 69
Telefon: 25 40 82

laken (35 000 Einwohner) und von dort nach Wesel führt, am Eingang der Stadt Dinslaken die neue Trabrennbahn.

Zehntausende Tonnen Erde und Sand wurden umgelagert, ehe hier eine nach amerikanischen Muster geschaffene Halbmeilenbahn (800 m) ihrer Bestimmung übergeben wurde. Dabei mußte eine von der Hauptstraße zum Gut Bärenkamp führende Straße bei den Erdbewegungen umgelegt werden. Der Gutshof beherbergt heute eine Anzahl Stallungen und Boxen und bietet die Gewähr, fernerhin zweckentsprechend ausgebaut werden zu können.

Die Zuschauerplätze liegen terrassenförmig vor einem dichten Baumbestand. Späterhin will man auf der Überbeste eine Tribüne errichten, mithin eine Umlegung der Zielgeraden nach dorthin erfolgen muß.

Die verantwortlichen Männer fanden zu ihrer Passion die vollste Unterstützung der Stadt, des Kreises und der dortigen Industrie. Dinslaken ist eines der jüngsten Industriegebiete im Westen. Die kommende Entwicklung der Ausweitung des Ruhrgebietes über



Moderenntag in Mönchengladbach. Die Siegerin in einem Damenfahren, Fräulein Schneider, der bekannte westdeutsche Rennstallbesitzer Peter Hermanns und zwei Grazien der Mode

sport geworden, deren Aufwärtsentwicklung aus nachfolgendem Zahlenspiegel am besten ersichtlich ist.

Veranstaltungen:	Rennpreise:
1949 18 Rennstage	1949 = 218 150 DM
1950 30 "	1950 = 298 935 "
1951 39 "	1951 = 429 735 "
1952 40 "	1952 = 510 840 "
1953 43 "	1953 = 572 070 "

Zuzügl. 372 Ehrenpreise

Umsätze (auf 1000 abgerundet):

1949	= 1 870 000 DM
1950	= 2 441 000 "
1951	= 3 717 000 "
1952	= 4 226 000 "
1953	= 4 519 000 "
1954 bis 30. April	= 1 443 000 "

Die bisherigen Vorsitzenden

des „Trabrennvereins Recklinghausen“:

Arthur Voss †	Theodor Keinhörster
Alfons Dahl †	Franz Linnemann †
Fritz Hellmann †	Bernh. Lackmann seit 1951
Heinr. Ellinghaus	

Ruf 45 55 35 **LUX** am U-Bhf. Schilump
● 54 er VW km 10 Pf ●
Ford 12 M km -14 ● Rekord Cabr. -15

B-Bahn Mönchengladbach

Weit über die Grenzen Nordrhein-Westfalens hinaus eroberte sich der Trabrennplatz M.-Gladbach seinen Namen und Rang. Wir haben es hier schon mit einer traditionsgebundenen Turfstätte zu tun, denn die dortige Trabrennbahn ist die älteste ihrer Art in Deutschland. Wohl liegen die Anfänge des norddeutschen Trabersports 79 Jahre und die Berlins um 75 Jahre zurück, doch gehören die damaligen Vereine und Rennplätze seit Jahrzehnten der Vergangenheit an. Sie wurden durch andere ersetzt.

Seit dem Jahre 1893 besteht am linken Niederrhein ein Verein zur Förderung der Traberzucht des Neers-Nordkanalbezirks, der im Jahre 1924 in „Rheinischer Rennverein zur Förderung der Traberzucht e. V., M.-Gladbach“, umgetauft wurde. Als Veranstaltungsstätte standen an der Niersbrücke die früheren Gemeindegewiesen zur Verfügung.

Wie überall trat unter der Leitung rühriger Rennsportfreunde der Rennbetrieb in Tätigkeit. Jahr für Jahr, lediglich durch zwei Weltkriege unterbrochen, sind die Traber auf dem dortigen Gelände tätig gewesen.

Es war gegen Ende des 19. Jahrhunderts, man schrieb

das Jahr 1893,

als sich verschiedene Herren aus den Gemeinden Schiefbahn, Neuren und Neersen zusammenfanden. Deutschlands Trabersport und Traberzucht steckte eben noch in den Kinderschuhen. Die Zusammenkünfte stellten die Gründung eines Vereins zur Förderung der Traberzucht in Erwägung.

weil, Schiefbahn, späterhin trat Herr Theodor Rath an seine Stelle.

Der erste Weltkrieg unterbrach die Weiterentwicklung des Vereins und legte eine Zwangspause ein.

Nach Beendigung des Völkerrings gingen interessierte Kreise an den Wiederaufbau und die Wiederaufnahme des Rennbetriebs heran.

Die bis 1923 selbständige Gemeinde Neurenwerk schließt sich nun M.-Gladbach an. Dieses hatte zur Folge, daß der alte Verein in „Rheinischer Rennverein zur Förderung der Traberzucht“ umgetauft wird. Den Vorsitz übernimmt bis 1928 Generaldirektor Rumpus. In diese Zeit fallen mannigfache Verbesserungen an der Rennbahn. Die Publikumsplätze wurden vorübergehend auf die Neersener Seite des Geländes verlegt. Auch dieser Umzug entsprach nicht den Anforderungen und so zog man kurzentschlossen auf die gegenüberliegende Seite um, wo sich auch heute noch die Tribüne und Restauration befindet.

Die zur damaligen Zeit wenigen Pferde standen bei ihren Besitzern in den heimatischen Ställen. Sie starteten oftmals sogar dreimal während einer Veranstaltung. Immer neue Besitzer kamen hinzu, denn aus den Randstaaten Holland und Belgien und dem nahegelegenen Elten (B. J. Alkemade) fand die Bahn guten Zuspruch. Auch der nieder-rheinische Raum ließ etliche Zuchtstätten entstehen (Gestüt Schabernak bei Neuß), aus welchen die Produkte sogar späterhin in den gesamtdeutschen Raum gingen. Die Ansprüche in Bezug auf Schnelligkeit wurden immer größer, so daß man in M.-Gladbach daranging, einen Trainingsbetrieb aufzuziehen. Gleich nach der Übernahme des Vorsitzes durch Generaldirektor Rumpus wurde ein Stall mit 40 Boxen errichtet, dem bald darauf einer mit 20 Boxen folgte. Als erster öffentlicher Trainer ließ sich 1924 Fritz Weller in M.-Gladbach nieder. Es gelangten 6 Rennstage im Jahr zur Abwicklung.

Die Tribüne zerbrach

Der im Jahre 1922 stattgefundenen Tribünen-einsturz richtete großen Schaden an, da man keine Versicherung abgeschlossen hatte und



eine große Anzahl Verletzter Schadenersatzansprüche geltend machte. Aber auch diese Klippe wurde umschifft.

Harte Arbeit wurde geleistet

Der Ausbau der Bahn machte weiter enorme Fortschritte. 1928 trat Generaldirektor Rumpus von seinem Vorsitz zurück und legte sein Amt in die Hände des Fabrikanten Walter Pferdmeiges, der den Verein bis zu seinem Tode 1936 führte. Auch unter seiner Leitung hielt die stetige Entwicklung an.

Ein neues Geläuf, mit überhöhten Kurven und einer Sanddecke versehen, wurde 1930