

Karlshorst, die Wiege des deutschen Nachkriegs-Rennsports

Ein Tatsachen- und Rechenschaftsbericht über den Wiederaufbau des deutschen Rennsports von Kurt Bading

Deutschlands Rennsport ist wieder erstarkt. Kaum ein Rennplatz der Vorkriegszeit liegt noch unbenutzt. Im Westen des Reiches kamen die veranstaltenden Vereine längst wieder in den vollen und uneingeschränkten Genuß ihrer Rechte. Aber auch die Rennbahnen Ostdeutschlands und vor allem Berlins arbeiten fleißig, obwohl hier mit Ausnahme Mariendorfs an die Stelle der ständig vorwärts treibenden Privat-Initiative die oft lähmende „öffentliche“ Hand tritt. Besonders erfreulich dabei ist, daß Traber und Vollblüter große Form zeigen. Unsere Pferde sind besser oder zumindest erfolgreicher als früher. Genügend Beispiele hierfür Permit und Ejadon oder die ebenfalls international mit Auszeichnung überprüften Necker, Stani und Kaliber, der diesjährige Sieger im Wiener und Deutschen Derby.

Das alles stellt die Fachpresse oft und gern heraus. Bei besonderen Anlässen nehmen auch Tageszeitungen zum gleichen Thema anerkennende Stellung. Vergessen aber wird allzu oft, daß die Existenz desselben deutschen Rennsports vor jetzt gerade 9 Jahren am buchstäblich seidenen Faden hing. Viele der heute wieder maßgeblichen deutschen Turf-Dirigenten erinnern sich ungerne dieser Zeiten. Andere sind ehrlich genug, einzugehen, daß sie 1945 keinen Pfifferling mehr für die Chance des deutschen Rennsports gaben und ihnen dessen damalige und so plötzliche Wiedergeburt heute noch wie ein modernes Märchen anmutet.

Am Anfang waren weder Tat noch Plan. Wir schrieben den 2. Mai 1945, den ersten Tag der Waffenruhe im Kampf um das zertrümmerte Berlin. Als einer der ersten und wenigen Straßenpassanten nahm ich Kurs auf Weißensee, das Parolen zufolge bereits seit 14 Tagen „erobert“ und befriedet war. Ich kam aus Straßenzügen, die wenige Stunden zuvor noch hart umkämpft wurden, und empfand den Weißenseer Frieden wohlthuend. Mein Weg führte mich zu Franz Schmidt, dem heutigen Züchter von „Niedersachsen“. Als ich die Türlocke seines hochumzäunten Grundstückes in einer kleinen Nebenstraße des Berliner Vororts zog, war ich mir nicht bewußt, daß dies der erste Schritt zum Wiederaufbau des deutschen Rennsports sein könnte. Franz Schmidt, von dem ich Monate zuvor die allgemein verkante und unterschätzte spätere Traberkönigin „Sichel“ erworben hatte, war kaum erstaunt, mich so plötzlich wiederzusehen. Er war inzwischen zum „Hoflieferanten“ der Weißenseer Kommandantur avanciert, für die er aus einer sorgsam gehüteten Hammelherde täglich schlachten und liefern mußte. Schnell kam unsere Unterhaltung auf Rennbahn und Pferde. Er hatte bereits Mitteilungen aus verschiedenen Gestüts, die in den Tagen des Kampfes um Berlin ihren Totabestand an Zucht- und Nachwuchs-Material verloren hatten. An Rennen in Berlin glaubte er nicht mehr. Als praktisch denkender und mir in dieser Beziehung weit überlegener Mensch aber brachte er bereits bei diesem ersten Gespräch am 2. Mai 1945 die Rede auf die Vermögen der Berliner Trabrennvereine und der ebenfalls in der Reichshauptstadt domizilierenden O.B.T. Hier mußte beschleunigt dafür gesorgt werden, daß diese Gestüts sichergestellt und nicht eventuell noch von Leuten „mitgenommen“ würden, denen wir die deutsche Misere zu verdanken hätten. Nur „einige Mitglieder des Trabrenn-Vereins Mariendorf e. V. und der Trabrenn-Gesellschaft Ruhleben seien politisch unbelastet und deshalb auch vor den „neuen Herren“ jederzeit tragbar. Zu den Wenigen aber würden wir zählen. Deshalb sei es unsere Aufgabe, sofort einzugreifen. Ich „schaltete“ nicht

redeten uns für einige Tage später und versprachen, in der Zwischenzeit Nachrichten zu sammeln und Umschau zu halten. Ich suchte das 28 km von Weißensee entfernte Blumberg auf. Dem müden Wandersmann bot sich ein trauriges Bild. In Blumberg hatte Anton Ebel ein kleines Trabergestüt zuletzt mit den Deckhengsten Black Jim und Herold unterhalten. Aber weniger die Traberzucht als das Pensionsgestüt des Herrn Ebel waren in den letzten Kriegsjahren bekannt und wichtig geworden. Zuerst nur bedingt durch den Boxenmangel auf den Berliner Trabrennbahnen, ab Herbst 1944 nach der Einstellung des Rennbetriebs aber überstürzt, hatten sich bei Ebel wahre Traberarmeen angesammelt. Als die Rote Armee im ersten April-Drittel

Landesperdezucht gewonnen seien. Bei zeitgemäßer Auslegung müßte es deshalb möglich sein, aus den gleichen Quellen jetzt vielleicht auch Gelder für den Wiederaufbau Berlins zu erarbeiten.

Mit dieser Darstellung hatte ich bei dem überaus praktisch und ökonomisch denkenden Offizier gewonnen. Er erklärte, daß sofort und in großen Mengen Mittel für die Entrümmern und die wieder aufzubauende kommunale Verwaltung Berlins beschafft werden müßten. Ich wäre also für ihn der rechte Mann! Paul Holz und ich erhielten zunächst Ausweise mit der Unterschrift des Generals und dem Siegel der Kommandantur. Wir standen jetzt in einem Rang mit dem neuernannten Oberbürgermeister Dr. Werner,

treffen möglichen Totalverlust zu vermeiden. Trotz aller Vorsichtsmaßnahmen waren viele Pferde getötet, ein ebenfalls größerer Teil aus den Rennbahn-Umfriedungen ausgebrochen und in alle Winde zerstreut. Als meine russischen Begleiter mit mir eintrafen, standen noch 45 Pferde in den Boxen. Wenige Stunden zuvor an Hunger und Räude eingegangener war Rothaut, ein aus der Cassirerischen Zucht stammender Sieger klassischer Rennen. Zusammen mit einer Reihe anderer Pferde-Kadaver wurde er in einem der großen Bombentrichter verscharrt, die das Mariendorfer Geläuf in seiner ganzen Breite aufgerissen hatten. Fremdarbeiter aus den angrenzenden Rüstungswerken hatten ihre Zwangslager verlassen und kampierten, auf Ausweise und Unterstützungen der Besatzungsmacht hoffend, in verlassenen Pferde-ställen der Rennbahn. Sie kamen täglich, um das jeweils bestgenährt erscheinende Pferd zu schlachten. Am Tage zuvor war eine Gruppe von ihnen abgerückt mit einem Dreijährigen des Gestüts Karrendorf, der zunächst ihre Habe ziehen mußte und später wohl als Nahrung gedient hat. Außer den vorher erwähnten Trainern und Stallleuten hatten sich inzwischen einige Traberlehrlinge, unter ihnen Eddy Freund, eingefunden, die jetzt ihrer Verpflichtungen als Flakhelfer etc. ledig waren und hier weniger ein Betätigungsfeld witterten als vielmehr der drohenden Rekrutierung als Aufräumetrupps entgehen wollten. Gerade für die Jungen aber interessierte sich — wahrscheinlich schon auf Denunziation — ein russisches Militärpolizei-Kommando (GPU). Als ich mit meinen Veterinär-Offizieren kam, war ein russischer GPU-Offizier im Begriff, alles, was auf der Rennbahn jung und deshalb wehrmachtsentlaufen-verdächtig war, festzunehmen. Besonders gereizt war der Chef der Streife über den toten Rothaut, dessen Eingang er als Sabotage bezeichnete. Dank meiner Begleiter und meines Ausweises konnte ich sofort eingreifen. Derselbe eben noch tobende Offizier war schnell besänftigt und in der Folgezeit sogar ein guter Helfer mit Rat und Tat. Die auf der Rennbahn mit Kraftfahrzeugen teilstrukturierte russische Truppe bezeichnete der GPU-Major als unzureichenden Schutz vor jederzeit möglichen Eventualitäten. Er vermittelte mir die Bekanntschaft des damaligen Mariendorfer Kommandanten. Durch diesen wurde der deutsche Rennsport gleich zum zweiten Male gerettet. Denn genau 48 Stunden nach meiner ersten Mariendorfer Visite traf ein bespanntes russisches Kommando aus Zossen mit Beschlagnahmeordre ein. Bis dorthin hatte sich das Interesse der Berliner Zentralkommandantur an Trabrennen noch nicht durchgesprochen. So sollte eine schon länger vorliegende Anweisung durchgeführt und der in Mariendorf einsehende bereits beschlagnahmte Pferdebestand abtransportiert werden. Dank des Mariendorfer Kommandanten wurde diese Aktion verhindert. Wären die Pferde erst bis Zossen gekommen, hätte man wohl kaum noch etwas von ihnen wiedergesehen und ich hätte meinen Auftrag als gescheitert zurückgeben müssen. Aber zurück zu meinem ersten Besuch. Ich brauchte die Veterinäre nicht erst zu überzeugen, daß hier weniger tierärztliche Betreuung als ausschließlich Futter benötigt würde. Wir fuhren zurück zur Zentral-Kommandantur, wo mir zunächst eine Anweisung auf 3 to Hafer, zu liefern aus Heeresbeständen, übergeben

ORIGINAL-ITALIENISCHER
VERMOUTH
CINZANO

S. A. FRANCESCO CINZANO & CIA.
TORINO-ITALIA

CASA FONDATA NELL' ANNO 1816

1945 Blumberg erreichte, standen rund 100 Pferde in den Boxen des dortigen Traber-gestüts. Alles, was wertvoll oder zumindest zugestrichen erschien, wurde Kriegsbeute und mit unbekanntem Ziel fortgeführt. Lediglich ein paar jüngere Pferde waren dem Treck entlaufen und hatten sich auf den weiträumigen, waldbegrenzten Koppeln selbständig gemacht. In den Gebäuden und Anlagen war eine Heeres-Schlächterei untergebracht, die von hier aus in Berlin stationierte Truppe mit Frischfleisch versorgte. Meinem Bericht vor meinen Weißenseer Freunden folgten deren Hiobs-Nachrichten aus den Gestüts Knauer (Paulinenaue) und Perk (Geislershof), die ein ähnlich trauriges Schicksal erlitten hatten. Paul Holz aber wußte auch, daß auf der Rennbahn Mariendorf noch rund 50 allerdings völlig verhungerte und von Räude befallene Traber standen, bei denen einige Stallleute und die Trainer Hans (J.) Piotrowski und Max Werner gesehen wurden. Das wurde für mich zum alarmierenden Signal. Aber Berlin war zertrümmert. Ganze Straßenzüge lagen in Schutt und Asche. Brücken waren gesprengt. Verkehrsmittel noch nicht wieder einsatzfähig. Vor allem aber lauerte an beinahe jeder Ecke jener allbekannte russische Militärposten, der Passanten aufgriff und zu Arbeitstrupps zusammenstellte. Wer am frühen Morgen auszog, ohne einen russisch gestempelten Passierschein zu besitzen, kam regelmäßig erst in den späten Abendstunden todmüde wieder nach Hause; er hatte verschiedene Tagesstunden „rabottat“ und Trümmer geschöpft. Es galt daher für mich, zunächst einen „Propusk“ zu bekommen, den mir schließlich das schon wieder intakte Bezirksamt Weißensee ausstellte. Dann war es Paul Holz, der mich auf meinem ersten Gang zum Stadtkommandanten begleitete. Die noch provisorischen Büros, aus denen die Geschicke Berlins jetzt geleitet wurden, waren in Friedrichsfelde. Im überfüllten Wartezimmer des mit der Berliner Verwaltung und dem Behörden-Verkehr beauftragten Generalmajors Barinow trafen sich Politik, Kunst, Wissenschaft und mit uns nun auch erstmalig der Sport. Wer russisch sprach, war Herr der Lage und bevorzugt bei der Abfertigung. Wir mußten warten. Aber bald wußten wir einen dolmetschenden Kapitän der Roten Armee zu gewinnen, der uns dann schließlich auch vor den Schreibtisch des Generalmajors bugsierte. Unter Assistenz von zwei zudem unwahrscheinlich versierten Dolmetschern trug ich vor, daß ich als Mitglied der Berliner Trabrennvereine bereit sei, an der Bergung und Erhaltung noch vorhandenen Rennpferde-Materials mitzuwirken. Das sofort am Mienspieler erkennbare Interesse des Generals galt zunächst unserer Person. Dann stellte er die Frage, welche Vorteile mein Einsatz verspräche. Ich erklärte darauf, daß aus den Abgaben der Unterhalter-Steuer früher laufend Mittel zur Unterstützung der

dem für das Gesundheitswesen zuständigen Professor Sauerbruch u. a.; ich selbst wurde für den nächsten Tag zu erneuter Aussprache bestellt. Dabei fiel die Entscheidung, denn ein Zufall dirigierte mich vor den Generalobersten Bersarin. Auch er ließ sich meinen Fall genau vortragen. Ich merkte sofort, vor mir saß ein Mann, der die Pferde liebte. Resultat der fast einstündigen Unterhaltung war ein neuer Ausweis für mich mit dem kurzen, aber inhaltsschweren Text: „Kurt Bading ist Direktor aller Berliner Rennbahnen. Ihm untersteht dort alles lebende und tote Material, mit dessen Sicherstellung er von der Kommandantur verantwortlich beauftragt ist.“ Dann fuhren zwei Veterinär-Offiziere mit mir nach Mariendorf, wo wir in buchstäblich letzter Minute eintrafen.

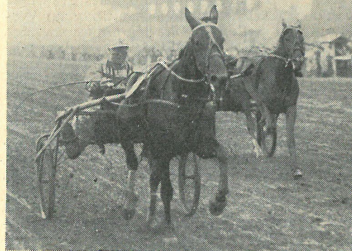
Die Rennbahn hatte in den letzten Tagen des Kampfes noch mehr als 100 Pferde in



Die Pferde haben soeben den Führung in Karlshorst verlassen und paradiert in strömendem Regen vor der Haupttribüne. Schon jetzt ist diese überbesetzt! Aber Tausende sind noch in der weiträumigen Weithalle und versuchen 10 Minuten später erfolglos, noch einen Tribünen-Platz zu ergattern

ihren Boxen beherbergt. Futter hatte es allerdings schon seit Wochen nicht mehr gegeben. Ausgebombte oder von ihren Wohnungen abgeschnittene Stallleute hatten in den letzten Kriegstagen hier mit ausgeharrt und die darbenenden Kreaturen wenigstens getränkt. Aus einem ausgebrannten Getreidespeicher verschüttetes, angesengtes Korn lag pestend in den Krippen. Die Pferde-Wracks hatten es nicht angerührt. Als die Kriegsfurie in den Straßen Berlins tobte, stand die Rennbahn Mariendorf vorübergehend unter Artilleriebeschuß. Man hatte deshalb die Pferde aus den Boxen auf das Rennbahn-Oval getrieben, um wenigstens den bei Stall-

wurde. Das Hafer-Depot aber befand sich in Weißensee, also am genau anderen Ende der Stadt. Wieder half der Mariendorfer Kommandant mit der Zurverfügung-Stellung eines Militär-LKW. Mit einem russischen Landsar als Chauffeur fuhren wir in zwei-stündigem Weg über diverse Straßen-Umleitungen und Notbrücken von Mariendorf nach Weißensee, um den ersten so dringend benötigten Hafer herbeizuschaffen. Trotz aller Widerstände wurde es beinahe ein Fahrten gegen Zeit, da ich bei zu spätem Zurückkommen oder anderen mich aufhaltenden Widerständen befürchten mußte, daß weitere Pferde an Hunger krepieren. Aber dann



So gewinnt „Sichel“ mit J. Piotrowski am 23. 6. 1946 das erste deutsche Nachkriegs-Traber-Derby vor „Rotem Mohn“ (F. Perk) in Karlshorst. Die Bahn ist knietief, und ein Kilometer-Durchschnitt von nur 1:32,9 kommt zustande. Aber Sichel, die 9 Wochen zuvor einem korrekten Stutfohlen — Stichelei, das später überdurchschnittliches Können besaß, insgesamt elf Rennen gewann und es auf eine Leistung von 1:26,9 brachte, das Leben gab, brach in der Distanz kaum noch zu kämpfen. Bei ihrer Überlegenheit kann Piotrowski auf den letzten 100 m die Peitsche nach hinten nehmen und nach Gefallen gewinnen

so schnell und für Franz Schmidt viel zu langsam. Er sprach vom Geld und meinte die Papierberge des „Dritten Reiches“. Ich aber dachte an Pferde, ohne die es weder Rennen noch Rennvereine geben würde. Unsere Unterhaltungen setzten wir noch am gleichen Tage mit Paul Holz fort. Dieser „dritte“ Mann, ein Weißenseer Bäckermeister, sollte dann in den folgenden Wochen auch mein einziger, immer einsatzbereiter Helfer werden. Wir verab-