

rollten wir mit der ersten Ladung in Mariendorf ein. Mit neuem Lebensmut und Arbeits-eifer waren unter Leitung von H. Piotrowski die Boxen und Krippen bereits gesäubert. Wir schütteten wieder Futter. Es mußte zu nächst in Kleinformen geschehen, die vor Hunger kaum noch aufrecht stehenden Traber hätten sich sonst überfressen. Dank meines Ausweises war ich sofort den bestehenden Arbeitsämtern und Einsatzstellen gegenüber autoritär genug, um die in Mariendorf sich solange „schwarz“ betätigenden Trainer und Stalleute mit gültigen Arbeitsbescheinigun-gen, die allein zum Bezug auch der Lebens-mittelkarten berechtigten, zu versehen. Da Hans Piotrowski, begünstigt durch seine Kenntnis der polnischen Sprache, bis zu meinem Auftauchen „erster“ Mann in Marien-dorf gewesen war und nach bestem Können versucht hatte, wenigstens die größten Schä-den zu beseitigen und Verhandlungen sowohl mit russischen Soldaten wie den Fremd-arbeitern zu führen, konnte ich ihn sofort in dieser Position belassen. Als Piotrowski und seine Leute jetzt einen wirklichen Schutz über sich spürten, begannen sie mit größeren Aufräumungsarbeiten.

Mit dem in Mariendorf wieder einziehenden Lebensmut kamen auch die ersten Besser-wisser, die solange noch in Wohnungen oder Bunkern Versteck gespielt, jetzt plötzlich aber ihre antifaschistische Gesinnung entdeckt hatten. Hier wurden schon Pläne für eine Neuaufteilung des geretteten Pferdematerials gemacht, das keinesfalls an seine früheren Besitzer, sofern diese PG gewesen wären, zurückzugeben sei. Ich lehnte jede Bevor-mundung ab und erklärte, nur für sportliche Entscheidungen eingesetzt und zuständig zu sein. Irgendwelchen politischen Notwendig-keiten konnte ich nicht vorgreifen. Unsere Pferde hatten Hafer und Wasser. Obwohl Rauhfutter völlig fehlte und durch die ersten dünnen Grashalme nicht ersetzt werden konnte, erholten sich die Tiere beinahe zu-sehends. Trotzdem war Piotrowski verständ-ig genug, sie fast ausnahmslos noch in ihren Boxen zu belassen und mit keinerlei Train-ing zu beginnen. Obwohl uns inzwischen bekanntgeworden war, daß ungefähr 20 Tra-ber in gutem Futterzustand sich in Stadt-ställen befanden und für den Fall, daß tat-sächlich Rennen wieder stattfinden sollten, sofort verfügbar wären, einigten wir uns, als frühesten Termin einer Mariendorfer Ren-nveranstaltung den 1. September anzusehen. Dabei hofften wir, daß dann auch die Tempel-hofer Brücken wieder intakt und ein Straßenbahn-Verkehr möglich seien.

Obwohl wir kein Geld hatten, was ich bei meinem ersten Besuch der Büros in der Schadowstraße bereits feststellen mußte, boten sich uns schon Ende Mai laufend Arbeits-kräfte in Mariendorf an. Für alle, die sich meldeten, schien es vorteilhafter, auf der Rennbahn mit geregelter Arbeitszeit als in einem städtischen Entrümpelungs-Kom-mando tätig zu sein. Mit rund 40 mir jetzt zur Verfügung stehenden Männern begann ich also frühzeitig den Mariendorfer Wieder-aufbau, der unerwartet schnelle Fortschritte nahm. Da plötzlich erreichte mich ein neuer Befehl der Zentral-Kommandantur, auf der ich in Zweitage-Abständen vorzusprechen hatte. Einer der mir als Verbindung zum Kommandanten gestellten Veterinäre bedeu-tete mir, daß ich mit Pferden und Personal nach Hoppegarten übersiedeln und die dortige Rennbahn für eine möglichst schnelle Jungfern-Veranstaltung herzurichten hätte. Ställe gäbe es in Hoppegarten genug. Dazu hätte ich ausgiebige Weide-Benutzung und ständige Rauhfut-ter-Belieferung aus erster Hand. Ich widersprach unter Hinweis auf bestehende Verkehrsschwierigkeiten, da Hoppegarten ja zudem außerhalb des Berliner Stadtgebietes läge. Schließlich ließ sich der Veterinär bewegen, vor der Übersiedlung eine Besichtigung Hoppegartens vorzunehmen. Hierzu brachte ich die Trainer H. Piotrowski und Max Werner, der Veterinär weitere 4 Offiziere seines Kommandos mit. Unsere Wagenkolonne durchrollte Hoppegarten, Neuenhagen und Dahlwitz. Wir waren u. a. auch auf dem Grundstück des Herrn Alfred Krenz, der sich um den reichlich ein Jahr später in Hoppegarten wiederaufgenommenen Galoppbetrieb so große Verdienste erwarb. Als ich in diesen ersten Junitagen 1945 Alfred Krenz wiedersah, war er ein noch schicksals-geschlagener, müder Mann mit Lederschürze und Holzpantinen. Aber ich versprach ihm, sein wenige Tage vorher vom russischen Militär geräumtes Grundstück nicht zu bean-spruchen und überhaupt einer Verlegung des in Kürze möglichen Trabrennbetriebes von Mariendorf nach Hoppegarten zu widerspre-chen. Wir haben uns später oft wiedergese-hen und gesprochen, wobei sich Alfred Krenz dieser ersten Nachkriegsbegegnung gern erinnerte. Unser Ausflug landete schließlich auf dem Terrain des Trainers „Nickel“ Kaiff, das Sitz der Ortskommandantur war. Bei der hier eingelegten Mittagspause machte ich den rus-sischen Offizieren nochmals klar, daß Hoppe-garten wegen seiner verkehrstechnisch zur Zeit völlig abwegigen Lage in keinem Falle für Rennzwecke und sportliche Großver-anstaltungen in Frage käme. Das bedauerte besonders ein zum Hoppegartener Kommando gehörender Kapitän Berkowitsch, der leidlich deutsch sprach und seiner ganzen Einstellung nach auch ein uns freundlich Gesinnter war. Berkowitsch hatte einen Berliner Stadtplan und ersah aus diesem zwei weitere „Hippo-drom“-Anlagen. Er zeigte uns das Terrain der ehemaligen Trabrennbahn Weißensee, auf die wir also nach mehr als 30jähriger Pause beinahe wieder zurückgekehrt wären, und die Rennbahn Karlshorst.

„Diese Rennbahn ist Flugplatz; außerdem sind dort mehrere Transportkommandos mit rund 200 Lastwagen untergestellt. Hier gibt es also keine Rennveranstaltungen“, so er-klärte uns einer der teilnehmenden und in Stralau mit seinem Kommando stationierten Offiziere.

Wir äußerten, man müsse sich das noch einmal ansehen, um dem General genau be-richten zu können. So fuhren wir von Hoppe-garten nach Karlshorst, daß sich uns in schwer beschreiblicher Lage präsentierte. Hier wim-melte es von russischem Militär. Mir blutete das Herz, als ich die einstige deutsche Hoch-burg des Hindernissports in so verfallener Verfassung wiedersah. Die ursprünglich parallel miteinander laufenden 3 Kurse vor den Tribünen hatten keine Grasnarbe mehr; sie waren laufgräbendurchwühlt und teilweise notdürftig wieder sandüberschüttet. Alle Hin-dernisse bis auf den Einsprung und den Ost-wal waren beseitigt. Zunächst hatte die deutsche Wehrmacht hier größere Truppen-einheiten stationiert und die weiträumige Anlage vor allem im Kampf um Berlin als Flugplatz benutzt. In der gleichen Eigenschaft diente das Terrain jetzt der Roten Armee. Müllberge türmten sich vor der Haupttribüne, deren Innenraum als Kuhstall diente. Hier war der Boden mit einer meterdicken Schutz-kruste behaftet, an deren Beseitigung eine

„Unterpräfekt“, Major Soltikoff, waren alles andere als Deutschenhasser; vielleicht oder ge-rade weil sie bis vor kurzem noch zur kämp-fenden Truppe gehört hatten. Beide fuhren mit mir auf die Rennbahn und sahen die „Be-scherung“. Sie schüttelten die Köpfe und ihre Dolmetscherin sagte in fast weinerlichem Tonfall zu mir: „Sie tun dem Herrn Oberst-leutnant sehr leid!“ Ich antwortete, man muß eben mit Optimismus an die Sache herangehen. Vor allem brauchte ich jetzt Leute zum Auf-räumen, womit sofort nach Abzug der Truppe begonnen werden müsse. Die Offiziere an-antworteten, daß sie nur Einfluß auf die Trans-portgruppen, nicht aber auf den Karlshorster Flugplatzteil hätten. Sie würden aber sofort der Zentral-Kommandantur berichten und mir, wo überall nur möglich, helfen. Dann fuhren sie mit mir zunächst zum Arbeitsamt Karlshorst, dann auf die gleichen Dienststellen in Friedrichsfelde und Lichtenberg. Schon für den nächsten Vormittag sollte ich ihrer Unterstützung sicher sein. Ich fuhr zurück nach Mariendorf und weichte zunächst allein Piotrowski in die neue Situation ein. Er war mit mir sofort einer Meinung, daß die Über-siedlung ein gefundenes „Fressen“ für jetzt immer neugieriger werdende ehemaliger Rennstallbesitzer wäre, die sich oft vormit-tags zu kurzer, aber untätiger Besuchsstunde in Mariendorf einfänden. Wir waren uns aber



Der erste Blick in die Welt

Woche später unsere ersten Arbeitskomman-dos gingen. So wie sich uns Karlshorst zu-nächst bot, war auch hier mit keiner Inbe-triebnahme in absehbarer Zeit zu rechnen. Ich konnte mich also am nächsten Morgen gutgewappnet zum Rapport beim Stadt-kommandanten melden. Der wieder aufge-räumt und bis auf das fehlende oder noch nicht einsatzfähige Pferdematerial sofort „gebrauchsfähigen“ Rennbahn Mariendorf stellte ich das entlegene Hoppegarten oder das total verwüstete und zudem noch mili-tärisch besetzte Karlshorst gegenüber. Gene-raloberst Bersarin hörte meinen Bericht und erklärte mir dann, das Mariendorf a u f j e d e n Fall geräumt würde, da ihm inzwischen die Sektoren-Auflösungen bekannt seien. Die mit russischer Unterstützung wiedereinge-leiteten Bestrebungen um Wiederaufnahme eines Berliner Rennbetriebes mit Pferden, auf deren Beschlagnahme die Rote Armee groß-zügig rückverzicht hätte, könnten nur in unter russischer Kontrolle stehenden Berliner Bezirken erfolgreich zu Ende geführt werden. Der General machte mich darauf aufmerk-sam, daß es wohl kaum westalliierte Offiziere geben würde, die in so großzügiger Art deut-sche Rennsport-Bestrebungen unterstützen. Vielleicht waren ihm damals schon die Aus-sprüche seiner amerikanischen und englischen „Kollegen“ bekannt, die ja tatsächlich erklärt haben, daß Rennsport in Deutschland nicht mehr zeitgemäß sei und eventuell zur Ver-fügung stehende Hafermengen als Nahrung für hungrige Frauen und Kinder bessere Verwendung fänden. Diese Argumente, hinter denen ein verständlicher und berechtigter Druck lag, mußten mich überzeugen. Mit einer Anweisung an die Kommandanten von Karlshorst und Lichtenberg machte ich mich wieder auf den Weg. Auf beiden Kommandanturen wurde ich freundlich aufgenommen. Sowohl der Lichtenberger Kommandant, Oberstleu-nant Maskalenkow, als auch sein Karlshorster

im klaren darüber, daß jede Weigerung oder Verzögerung jetzt nicht nur persönliche Fol-gen haben könnte, sondern auch automatisch dazu führen müßte, daß weitere Futterzutei-lungen ausbleiben und überhaupt eine neue Beschlagnahme der Pferde erfolgen würden, während Piotrowski von mir mit der vollen Verantwortung für die nächsten Mariendorfer Tage beauftragt wurde, nahm ich zusammen mit Paul Holz die ersten Aufräumungsar-beiten in Karlshorst vor. Als wir am kommenden Vormittag uns dem „neuerwählten“ Renn-platz näherten, fuhren wir an immer stärker werdenden Arbeitstruppen vorbei. Männlein und Weiblein, das eine oder andere mit Schippe oder Eimer „bewaffnet“, unter Füh-rung offensichtlicher Beauftragter eines Arbeitsamtes, näherten sich dem Karlshorster Gebiet. Meine Ahnung, das hier vielleicht schon die Rennbahn-Kommandos unterwegs sein könnten, ließ mich halten und einen der Truppführer nach ihrem Wege fragen. Der sah mir treu in die Augen und antwortete: „Irgendein Verrückter will in Karlshorst Rennen machen! Aber uns ist ganz egal, wo- von uns schlecht wird und wo wir schippen gehen!“

Ich wußte genug. Als wir eine Stunde spä-ter in Karlshorst „Heerschau“ hielten, stan-den uns rund 3000 Menschen, von denen aber kaum 300 irgendein Werkzeug mitgebracht hatten, gegenüber. Diese Zahl wenig einsatz-bereiter Mitarbeiter habe ich in den folgen-den Tagen in eigener Absprache mit den Arbeitsämtern und hinter dem Rücken der „Ortskommandanten“ auf schließlich 250 herabgedrückt. Diese 250 aber waren Karls-horster, die jetzt wußten, daß sie ständig kommen konnten und keiner Kontrolle ihres Arbeitsamtes mehr unterlagen. Sie brachten aus eigenen Haushalten Geräte aller Art mit und machten sich an eine gigantische und schon nach kurzer Zeit erfolgekrönte Arbeit.

Fast alle von ihnen wurden nach dem 1. Juli 1945 als feste Mitarbeiter von der Rennbahn-Inspektion Karlshorst übernommen.

Ich pendelte in diesen entscheidenden Tagen täglich mehrfach zwischen Karlshorst und Mariendorf. Während hier zusammen mit einem von der Zentral-Kommandantur ge-stellten bespannten russischen Kommando die Suche nach den aus den Mariendorfer Stallungen während des Beschlusses entlau-fenen Pferden aufgenommen wurde, hieß es in Karlshorst fleißige und täglich Fortschritte zeigende Aufräumungsarbeit leisten. Wir bargen eine Anzahl wertvoller Traber wie Eilbott, Pikanerie, Lullus und viele andere, die sofort ihren rechtmäßigen Besitzern zu-rückgegeben wurden. Und wir erreichten in Karlshorst, daß nach rund einer Arbeits-woche das halbe Terrain einschließlich der Zuschauerplätze gesäubert war, während die zweite Hälfte immer noch militärischen Zwecken als Flugplatz diente. Unsere erste hier aufgestellte Bilanz war erschütternd. Einschließlich weiter Teile der Umzäunung war die Rennbahn total ausgeplündert. Kein Tisch, kein Stuhl, keine Bank waren mehr vorhanden. Viele Bäume waren gefällt. Vor allem waren die Restaurationsräume allen Inventars beraubt. Man gab mir Tipps, daß Nachforschungen in einem Befehlsheim auf der anderen Eisenbahnseite viele der abhan-gen gekommenen Dinge wieder zu Tage för-dern würde. Aber durfte ich, um eine Renn-bahn wieder intakt zu bekommen, an die Ärmsten der Armen, an die in Berlins schwersten Nächten Ausgebombten und jetzt in Baracken und Holzhäuschen Untergebrach-ten herantreten und deren „requiriertes“ Be-darfsgut wieder beschlagnahmen? Für drin-gend benötigte Materialien stand mir die Rennbahn Mariendorf zur Verfügung. Alle Entnahmen von hier wurden registriert und später in Form von Lohn- und Gehaltszah-lungen an das Mariendorfer Personal, daß ich für den weiteren Aufbau und die Instand-haltung dieser Rennbahn benötigte, ausglei-chen.

Noch glaubte ich, mir Zeit lassen und alle notwendigen Entscheidungen reichlich über-legen zu dürfen. Da erreichte mich, diesmal mehr der Wunsch, als ein neuer Befehl, eine Mitteilung des Generals, der beschleunigt um die Karlshorster Premiere ersuchte, um der Welt hier ein respekvolles Schauspiel für den wiedererwachten Lebenswillen einer zen-traleuropäischen Hauptstadt zu bieten. In einer Unterredung wurde der Termin regel-recht ausgehandelt und schließlich auf den 1. Juli festgesetzt. Mir blieben also rund 14 Tage noch für Organisations- und Arbeits-leistungen, an deren Bewältigung ich kaum glauben konnte. Zunächst wurde der Umzug der Pferde aus Mariendorf überstürzt ange-setzt. Sie kamen im Treck über vorher fest-gelegte passierbare Berliner Straßenwege und fanden durchweg mit frischem Torf einge-streute Boxen. Für die Tiere, die solange auf blankem Stein gestanden hatten, schien also diese Karlshorster Ankunft wie ein Freuden-fest. Dann galt es, Rennstags- und vor allem Totalisator-Personal zu engagieren. Da mein Auftrag mir die Verantwortung über alles, was vor dem Zusammenbruch mit dem Ber-liner Rennsport zu tun gehabt hatte, über-trug, hatte ich längst im Turf-Verwaltungs-gebäude der Schadowstraße Kontakt auch mit den „Übriggebliebenen“ des Galoppports auf-genommen. Dabei war ich auf die Herren von Baumbach, Schumann und Haak gestoßen, die aus ihrer Tätigkeit im Verein für Hindernis-rennen oder dem Union-Klub als Starter, Zielrichter oder Leiter des Totalisator-Betriebes langjährige Erfahrungen mitbrachten. Da diese Herren sowie ein größerer Kreis ihnen zur Verfügung stehender Mitarbeiter politisch unbelastet waren, hatte ich hier für den technischen Rennstadtdienst sofort erst-klasse Vertreter gefunden. Umgekehrt ver-setzten mich die „eigenen“ Leute, wobei ich in erster Linie an das Personal der Vorkriege-O.B.T. denke. Jede Bitte und jedes Ersuchen, sich dem Karlsruher Wiederaufbau zur Ver-fügung zu stellen und in den entscheidenden Junitagen 1945 Kontrollposten zu überneh-men, wurden mit Rücksicht auf die ungünsti-gen Verkehrsverhältnisse, die einen zusätzli-chen Zeitverbrauch von mehreren Stunden für den Arbeitsweg verursachten, abgelehnt. Natürlich habe ich die gleichen Herrschaften später, als das Werk getan und nun bequeme Bürostellen zur Verfügung standen, ebenfalls nicht mehr berücksichtigt. Größte Schwierigkeiten hatte ich jedenfalls bei jedem Personal-Engagement mit dem Paragraphen der politischen Nichtbelastung. Dem unter-lagen schließlich auch die Trainer und Amateurfahrer, von denen vor der Lizenzertei-lung eine eidesstattliche Versicherung über ihre Nichtzugehörigkeit zur NSDAP oder einer ihrer Gliederungen wie SA, SS usw. verlangt wurde. Daß ich zu Beginn unserer Karlshorster Tätigkeit in drei Fällen, wo mir ein Trainer die Unbedenklichkeitsbescheini-gung von Behördenstellen seines Wohn-bezirks oder zwei Amateurfahrer den schon 1943 erfolgten Ausschluss aus der NSDAP oder eine Nachkriegsbeschäftigung für die Be-satzungsmacht vorwies, gegen diese „poli-tischen“ Anordnungen verstieß, hätte mir beinahe den Auftrag und damit Karlshorst die Existenz gekostet.

Zur Junimitte waren nun die Pferde in den Karlshorster Stallungen untergebracht. Eine zweite Haferzuteilung — diesmal 12 to — war eingefahren. Nicht nur das Totopersonal, so-gar einige der Stadtwettannahmestellen standen im Bedarfsfall zur Verfügung. Aus einem alten Telefongebäude entnahmen wir die Anschriften verschiedener Landmesser, die zur Festsetzung und Vermessung eines neu