

renz meines jetzt ja mit der öffentlichen Hand zusammenarbeitenden Unternehmens werden könnten. Wenn ja, würde er sofort dieses Gewerbe „annullieren“ lassen. Ich versicherte, daß Buchmacher zum Rennsport so gehörten wie das Salz zur Suppe. Außerdem hätte ich in Vorbesprechungen bereits völlige Einigung mit deren neu ernanntem „Obmann“ Walter Rosenthal erzielt und diesem sogar die volle Unterstützung der Rennbahn Karlshorst zugesichert. Ich bedankte mich in diesem Zusammenhang für die Lizenzierung meines Karlshorster Rennprogramms, von dem ich pro Renntag 2000 Exemplare den Buchmachern als Unterlage und überhaupt einzige Durchführungs-Möglichkeit ihrer Geschäfte liefern würde. Der General bemängelte das Fehlen verschiedener Glasscheiben, die er besonders an Schaltern der Totokassen vermißte. Ein ihm sofort zur Zentralkommandantur folgender Beauftragter meines „Stabes“ brachte mir dann noch am Nachmittag die Lieferbefehle an ein russisches Materiallager, das uns dann buchstäblich in letzter Minute vor der Premiere aushalf. Auch mit meinem improvisiert eingerichteten Büro, das mir in den entscheidenden Tagen wegen der nächtlichen Sperrstunden auch als Privatwohnung zu dienen hatte, war man anerkennend einverstanden. Für die gastronomische Betreuung der zu erwartenden Besucher stellte mir der General Anweisungen an Brauereien und Heeres-Depots aus. So kam es, daß bereits am Eröffnungstage Bier und Wein in ausreichenden Mengen zur Verfügung stand. Nach gründlicher Inspizierung verließ mich das russische Kommando mit anerkennenden Worten für das bisher Geleistete und dem Wunsch, daß der 1. Juli alle meine Erwartungen restlos erfüllen möge. Der Stadtkommandant versprach, trotz dringender Inanspruchnahme bei Verhandlungen mit westalliierten Gästen zur Premiere zu kommen, zu der auch der Oberbürgermeister des neuen Berlin, Dr. Werner, sein Erscheinen zugesagt hatte. Der Erfolg dieses Besuchs gab mir vollkommene Sicherheit. Ich zweifelte nicht mehr am Gelingen meines Werkes und übertrug meine Zuversicht auf den Stab meiner Mitarbeiter, von denen aber keiner dem Lager der Traberbesitzer entstammte. Bis auf Piotrowski waren es ausschließlich vom Arbeitsamt Karlshorst vermittelte und eine neue Existenz suchende Berliner. Sie alle setzten sich am Sonnabend, dem 30. Juni 1945, mit ganzer Kraft zu einer letzten Überholung des Geschaffenen ein. Nachdem an diesem Vormittag die Bestätigungen auch der amtierenden Ärzte Dr. med. Rehker und Dr. vet. Schmal, mit deren Karlshorster Tätigkeit gleichzeitig auch die Verbindung der „neuen“ Rennbahn zum Berliner St. Hedwigs-Krankenhaus bzw. der Tierärztlichen Hochschule gesichert war, eintrafen, wurde die Funktions-Liste komplett. Fleißige Arbeiter legten eine letzte Hand an den neu gezimmerten Zielturm. Die Elektriker versicherten, daß die internen telefonischen Anlagen wieder voll betriebsfähig seien, der Rennbahn-Lautsprecher am Premiertage allerdings noch schweigen müsse und wahrscheinlich erst eine Woche später zur Verfügung stünde. Die Sonnabend-Tagespresse brachte vielspaltige Hinweise auf die mit Unterstützung der Zentralkommandantur zu erwartende erste gesamtdeutsche Sport-Großveranstaltung. Noch wirkungsvollere Unterstützung gewährte der Rundfunk mit der zweimaligen Sendung einer von mir gesprochenen Platten-Aufnahme.

Diese durchweg günstige Entwicklung schuf mir ein Gefühl der Vorfreude, aus dem ich dann allerdings kraß gerissen wurde. Von der Rennbahn zitierte mich um die Sonnabend-Mittagszeit eine Nachricht ins Büro, wo ein Beamter des Finanzamts Börse mich erwarten sollte. Ich hielt das zunächst für einen Witz, denn mit einer Wieder-Einrichtung derartiger Verwaltungsstellen hatte ich nicht gerechnet. Tatsächlich war aber ein Steuer-Außendienstler zur Stelle, der mir ein auf den 27. Juni rückdatiertes Schreiben seiner Dienststelle mit folgendem Text überreichte:

An den  
Trabrennverein Mariendorf e. V.  
Berlin-Karlshorst  
Betr.: Rennwertsteuer.

Ich habe erfahren, daß Sie auf der Rennbahn Karlshorst am 1. Juli 1945 und zunächst an den folgenden Sonntagen Trabrennen mit Totalisatorbetrieb veranstalten. Ich bitte Sie als Unternehmer des Totalisators und als Steuerschuldner, die von den gewetteten Beträgen fällige Rennwertsteuer von 16 2/3 v. Hundert an die Finanzkasse Börse, Berlin C 2, Poststraße 4-5, innerhalb einer Woche nach Ablauf eines jeden halben Kalendermonats zu entrichten (vgl. § 10 [1] und 13 [1] Rennwert- und Lotteriegesezt vom 8. April 1922).

Gleichzeitig bitte ich für Steueraufsichtszwecke um Überlassung von 4 Dauereintrittskarten, notfalls um 4 Bescheinigungen zum Zutritt zu allen Plätzen der Rennbahn, gez. Unterschrift.

Ich pendelte nach der Lektüre dieser Aufforderung zwischen Lachen und Schimpfen. Säße nicht der Abgesandte des Finanzamts Börse leibhaftig vor mir, hätte ich an Spuk geglaubt. Ich war solange der Ansicht, mit meinen Trabern sehr schnell gewesen zu sein. Nun mußte ich feststellen, daß uns der „Amtsschimmel“ geschlagen hatte. Der Außendienstler bekam die verlangten 4 Ein-

trittsausweise und für den zunächst kommissarischen Leiter seines Finanzamts ein ablehnendes Protestschreiben. Darin wies ich auf die in jedem Falle unmögliche Forderung hin, ohne Berücksichtigung der den Rennveranstaltern immer zugestandenen Totalisator-Beteiligung die Abführung der vollen 16 2/3 % zu verlangen. Dann erklärte ich eine derartige Rennwertsteuer-Höhe für überhaupt nicht mehr zeitgemäß und schilderte schließlich meine mit den Bezirksämtern Lichtenberg und Karlshorst getroffenen und von der Zentralkommandantur gutgeheißenen Abmachungen über die Verteilung der zu erwartenden Einnahmen. Der hier mit dem Ziel, an die Stelle des Gestrigen etwas Neues, nämlich den Rennsport zum Volkssport zu machen, eingeleitete Papierkrieg endete später mit meiner totalen Niederlage. Ich habe an den ersten 6 Karlshorster Veranstaltungen mit einer Rennwertsteuer von nur 10 % gearbeitet und dies durch Totalisator-Aushänge und Hinweise im Rennprogramm auch publiziert. Mit der Karlshorst verbleibenden Rennwertsteuer-Hälfte konnte ich die Rennpreise von Renntag zu Renntag rapide heraufsetzen. Aber auch meine zahlungsempfangenden Bezirksämter waren mit ihren von Sonntag zu Sonntag steigenden Beteiligungen sehr zufrieden und mir im damaligen Berliner Behörden-Wirrwarr gute Verbindete im Kampf gegen das von uns gemeinsam nicht anerkannte Finanzamt Börse. Die von hier aber unentwegt und schließlich bis an den Schreibtisch des Stadtkommandanten gebrachten Einwände stimmten dann schließlich auch den als Schlichter eingesetzten Stadtkämmerer um. Ich mußte endlich heilfroh mit einem Vergleich sein, der mich zu einer Erhöhung der Rennwertsteuer auf 10 2/3 % zwang, die im Verhältnis 52:48 zwi-

nicht nach Karlshorst gekommen, hätte diese als Galopprennbahn wegen ihrer bereits total vernichteten Grasnarbe für Jahre nicht mehr benutzbare Anlage auf unabsehbare Zeit weiter als Flug-, Abstell- und Truppenübungsplatz gedient. Hierbei aber wären die jetzt von uns wiederhergestellten und in pflegsame Obhut genommenen technischen Anlagen restlos vernichtet worden. Zudem stände ich hinsichtlich jeder Weiterentwicklung vor genau so großen Rätseln wie die Herren des VII., zumal ich ja noch nicht einmal die Premieren-Veranstaltung hinter mir und deshalb über die Höhe evtl. zu erwartender Einnahmen keine Schätzungsmöglichkeit hätte. Von ganz besonderer Wichtigkeit aber würde die Situation dadurch, daß ich nur einen Kommandantur-Auftrag zur Veranstaltung von Trabrennen in Karlshorst, keinerlei Verwaltungsbefugnisse aber über den Grund und Boden des mir zugewiesenen Terrains hätte.

Als am Sonnabendabend sich dunkle Schleier über das riesenweite Rennbahn-Terrain gelegt hatten, saß ich mutterseelenallein auf der Tribüne. Piotrowski war nach 14stündiger Mitarbeit am in letzter Minute fertiggestellten Zielturm abgetreten, um Kräfte für den Tag der Entscheidung zu sammeln. Ich war überzeugt, daß nur ein großer und unsere Erwartungen vielleicht noch übertreffender Erfolg die Zukunft des deutschen Rennsports sichern würde. Mit gewissen Stolz erfüllte mich dabei der Gedanke, daß der neben seinem großen „Vollblut-Traber“ solange minder geachtete deutsche Bruder es nun wäre, der sich als lebenskräftiger Wegbereiter des gesamtdeutschen Turfs erweise. Daß die Rennbahn Karlshorst ihre Existenz als Prüfungsstätte des illegitimen Galopprennsportes endgültig oder vielleicht



Gestüt Damsbrück ist zur Zeit die erfolgreichste Traberzuchtstätte der Ostzone

schen dem Finanzamt Börse und der Rennbahn Karlshorst aufgeteilt wurden. Dafür verzichtete das FA Börse auf Regreß-Forderungen, die solange der Rennbahn Karlshorst oder mir als ihrem Geschäftsführer angedroht waren.

Kaum hatte der Hiobsbotschafter des Finanzamts an jenem 30. Juni mein Büro verlassen, als mir Herr von Baumbach gemeldet wurde. Ich erwartete von diesem unvorhergesehenen Besuch Hinweise, die ein alter Renn-Praktikus einem sich erstmalig versuchenden Neuling geben würde. Um so erstaunter war ich dann, als mein Gast erklärte, nicht privat, sondern als Beauftragter des Vereins für Hindernissenrennen zu mir zu kommen. Die nach Halle evakuierten Graf Wuthenau und Geheimrat Kalle als Vorsitzenden und Geschäftsführer des VfH. hätten ihn beordert, mit mir einen Pacht- und Leihvertrag für die Benutzung der Rennbahn Karlshorst und ihrer technischen Anlagen abzuschließen. Die zu klärende Frage wäre nur, ob die von mir zu zahlende Summe entweder als Jahres-Pauschale oder pro Renntag unter Berücksichtigung des jeweiligen Totalisator-Umsatzes zu entrichten sei. Ich war empört über dieses Ansinnen. Zum Glück bestand ein so guter persönlicher Kontakt zwischen Herrn von Baumbach und mir, daß wir trotz der delikaten Situation zu einer Aussprache kamen. Ich erklärte, daß wir Traber doch bestimmt nur unfreiwillig von Mariendorf, das wir beinahe völlig enttrümmert und mit einem Minimum der in der Wühlheide aufgebrauchten Energien wieder rennfähig gemacht hätten, übersiedelt seien. Wären wir aber

auf sehr lange Zeit verlieren könnte, schien mir unbedeutend gegenüber dem Wert, den das gleiche Karlshorst als Wiege des deutschen Nachkriegs-Rennsports gewänne. Weil es um den gesamtdeutschen Rennsport ging, sollten auch nicht ohne Grund am nächsten Tage Vertreter des Galopprennsportes aktiv im Rennbahn-Dienst dabei sein. In Vorahnung des überwältigenden Erfolges verließ mich jetzt jeder Groll.

Karlshorst lag in diesen Wochen verkehrstechnisch günstiger als die Vielzahl anderer Berliner Bezirke. Als eine der ersten wieder eingesetzten Straßenbahnlinien verkehrte die 69 zwischen Lichtenberg u. Niederschöneweide. Auf der Mitte dieses Weges aber liegt Karlshorst. Lichtenberg und Schöneweide erreichten S- und U-Bahn, die ebenfalls erst auf begrenzten Strecken wieder einsetzbar waren. Bedenken gegenüber Karlshorst, das damals wie auch heute noch Sitz der russischen Verwaltung war und deshalb stärkere Truppen-Kontingente beherbergte als andere Berliner Stadtteile, tauchten bei der schon immer mutigen und wenig erschrockenen Berliner Bevölkerung kaum auf. Da aber allgemein mit einem so günstigen Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel nicht gerechnet wurde, machten sich die vorsorglichen Berliner Rennsportler so zeitig auf den Weg, daß bereits 3 Stunden vor Veranstaltungsbeginn rund 5000 Menschen an den noch geschlossenen Kassen Einlaß begehrten. Da wir mit einem so frühen Ansturm nicht gerechnet hatten, Not zudem erfinderisch macht, setzte ein so großer Stoß auf die endlich geöffneten Schalter ein, daß mit der

**STAATL.  
FACHINGEN**

Mineralwasser von Weltruf!

Hilft und heilt bei

**Magen- (Sodbrennen), Darm-,  
Leber-, Gallen-, Stoffwechsel-,  
Nieren- u. Blasenkrankheiten**

Erbältlich im einschlägigen Fachhandel

Prospekte und Auskunft unverbindlich  
durch

**Fachingen - Zentralbüro**

Wiesbaden, im Güterbahnhof West

ersten Besucherwelle auch die ersten Hunderte von Zaungäßen Einzugs hielten. Der sich gerade mit seinen 20 Walsoldaten einstellende Karlshorster Kommandant schüttelte mir freudig die Hand beim Anblick der Besuchermassen. Seine Dolmetscherin über- setzte: „Der Kommandant gratuliert schon jetzt. Der Erfolg ist da. Der Direktor braucht nicht böse zu sein, wenn nicht alle beza- hen. Es sind ja so viele!“

Unser Rennbahn-Gastronom war der Situation gewachsen. Nicht nur Getränke waren in ausreichender Menge vorhanden, auch ein „Gemüse-Eintopf“ stand zur Verfügung. Unaufhörlich rollten inzwischen neue Straßenbahnzüge im Sonder-Einsatz mit Tausenden von Menschen an. Als um 14.45 Uhr im frisch-gesprenkten, blumengeschmückten Führungssich die Starter zum ersten Rennen sammelten, erreichte die allgemeine Begeisterung den Höhepunkt. Auf frischbekiesten Wegen zwischen satten Grünanlagen ließen sich Pferde und Fahrer bewundern. Mit 9 Dreijährigen war die Karlshorster Premiere ausreichend besetzt. Sieger blieb schließlich mit 6 Längen der auch später oft hervortretende „Dedy“ vor den Stallgefährten „Colonel Palos“ und „Dorchchen“, die ebenfalls noch vielfach von sich reden machten. Im Versuchrennen der Zweijährigen gab es sogar eine damals allerdings noch nicht geahnte Sensation mit dem Start von „Sichel“, einer der besten Traberstuten der Nachkriegszeit. Die kleine Challenger-Tochter war mir als einziges Pferd aus einem größeren Bestand verblieben, nachdem ich wertvolle Mutterstuten und Nachwuchs in Blumberg verloren hatte. Die im Oktober 1944 erworbene „Sichel“ hatte längere Zeit in der Mariendorfer Trainieranstalt Schilling gestanden, wo Vater Alfred und Sohn Harry ihr die ersten Traberlektionen erteilten. In den Nachkriegswochen fand das „Pony“, denn „Sichel“ war klein wie ihre Mutter „Gloria Dear“ und zudem durch die Anlage zum „Hasen-Schnäuzchen“ etwas verunstaltet, zunächst in einem Berliner Kuhstall Aufnahme. Dort in dumpfer Luft begann die Traberin zu drusen. In der tierärztlichen Hochschule als erste Nachkriegs-Patientin von Dr. Schmal behandelt und operiert, kam „Sichel“ erst in der zweiten Juni-Hälfte mit noch offener Halswunde auf die Bahn. Alfred Schilling war mir nicht böse, daß ich seinen früheren Schützling nach der Wiedersehens-Feier zu J. Piotrowski in Training gab, weil ich damit meinem einzigen tatkräftigen Mitarbeiter eine Anerkennung ausdrückte. Schilling aber riet von Starts zunächst ab. Umgekehrt war Piotrowski meiner Meinung, daß wir mit bestem Beispiel vorangehen müßten und nicht nur von den anderen Trainern verlangen dürften, halbfette Pferde an den Start zu bringen. So kam „Sichel“ nach nur 3 halbschnellen Arbeiten an den Ablauf und in 2:07,9 zum Kantersieg auf der 1000-m-Distanz (Grasbahn). Im Gespräch mit Generalmajor Barinow, der zusammen mit Oberbürgermeister Dr. Werner und einer Vielzahl weiterer Ehrengäste von der Tribüne den Ereignissen aufmerksam folgte, stellte mir dieser einen amerikanischen Offizier vor. Dieser trabersportlich offensichtlich versierte Beobachter erforderte sofort den später für „Sichel“ so populären Spitznamen „Mickymaus“.

Mit fast einstündiger Verspätung fand die Premiere um 19 Uhr ihr Ende. Der Erfolg war überwältigend. Mehr als 30 000 Besucher wurden gezählt. Neben hohen Entrees war bei nur 58 einsetzbaren Wettschaltern ein Totalisator-Umsatz von RM 1 166 900,— erreicht. Die ausgesetzten Rennpreise von RM 33 000,— für die eine gemeinsame Garantie der Amtskasse Lichtenberg und eines persönlichen Freundes von mir, dem ich im Schadenfalle „Sichel“ zu übereignen gehabt hätte, vorlag, konnten ebenso wie die rückständigen Löhne und Gehälter für das jetzt festengagierte Karlshorster Personal gezahlt werden. Da ich nach einer Anfrage beim zuständigen Karlshorster Arbeitsamt nicht ermächtigt wurde, Leistungsprämien zu zahlen oder wieder in Kraft gesetzte Tariflöhne zu umgehen, schloß ich mit einer für die Besatzungsmacht arbeitenden Fleischwarenfabrik einen Vertrag auf täglich zu liefernde „Kraftbrühe“ ab. Teils als Gegenleistung für Pferdefütterung von den benachbarten Baumschulen, teils aus dem „schwarzen Markt“ erworben, standen auch

Bilderte Preislisten frei

*Geschenke helfen  
Herzen gewinnen*



Juwelier Johns · Gr. Burstah 11