

pegarten geforderten, übertriebenen Unter-
stützungen wandten. Hoppegarten hat dann
schließlich seine Veranstaltungen gegen Karls-
horst gestartet. Trotz einer Reihe „politischer“
Unterstützungen, die durch Renntags-Serien-
besuche ostdeutscher Regierungsmitglieder
noch heute offensichtlich sind, blieb diese
Prunkbahn des deutschen Vollbluts von ihrer
Nachkriegs-Geburtsstunde im Jahre 1946 an
von sportlichen und auch finanziellen Erfolgen
geniedert. Gerade die „politische“ Bevormun-
dung erlaubte hier schon in den Anfangs-
stadien nicht die Rennpreis-Politik, mit der
der Karlsruher Trabersport schon inner-
halb weniger Monate wieder stark und vor-
kriegsähnlich gemacht werden konnte.

Die in Karlsruher gezählten Rennpreise
waren ständig „rotes Tuch“ für beinahe alle
der in Berlin wieder eingerichteten Verwal-
tungsstellen. Hier sah man in der Rennbahn
Karlsruher, für deren Nachkriegsaufbau von
deutscher Seite nichts getan worden war,
lediglich die „Milchkuh“, über deren Ab-
gaben die vordringlichsten Aufgaben des
kommunalen Lebens finanziert wurden. Auch
aus dieser Perspektive ist die ohne meine
vorherige Verständigung erfolgte Rennpreis-
erhöhung auf 25% im Oktober 1945 zu
verstehen. Ich habe an früherer Stelle meines
Berichts erklärt, daß ich anfänglich in
Karlsruhe mit einer Rennpreissteuer von
nur 10%, von denen ich die Hälfte dem Be-
zirksamt Lichtenberg als kommunale Abgabe
zur Verfügung stellte, gearbeitet habe. Damals
wie heute bin ich unverändert der Auffas-
sung, daß jedes derartige Entgegenkom-
men von wettenden Besuchern als einzigem
Finanzierer aller rennsportlichen Veranstal-
tungen nur mit erhöhten neuen Totalisator-
Einsätzen beantwortet wird. Gepflogenheiten
des Fußball-Totos oder Zahlen-Lottos, die
nur einen Wettabschluß pro Veranstaltung-
tag kennen, sind schlechte Vergleiche mit dem
Rennsport, der pro Renntag acht und mehr
Rennen mit sich ständig wiederholender Ge-
legenheit zu erneuter Wettbeteiligung bietet.
Hinter meinem Rücken hatten sich aber schon
in jenen Oktober-Tagen 1945 „weise“ Stadt-
väter zusammengefunden, um die Rennbahn
Karlsruher als zunächst einzigen und dann
für viele Monate größten Steuerzahler der
Stadt Berlin verstärkt anzuzapfen. Bei der
Einstellung der Zentralkommandantur, jedes
Mittel zur Finanzierung des kommunalen
Haushalts zu sanktionieren, hörte ich von
dieser Attacke gegen die Rennbahnbesucher
zuerst im Rundfunk. Man hatte sich sogar
eine Kommandantur-Ermächtigung für eine
Erhöhung auf 30% „besorgt“ und hielt einen
derartigen Rennpreissteuersatz für durchaus
vertretbar. In langwierigen Verhandlungen
mit dem damaligen Großberliner Stadtkäm-
merer Dr. Siebert, der die Materie des Renn-
sports zudem gut kannte und ein gewisses
Verständnis für meinen Protest zeigte,
wurde ich auf die hohen und zum „sozialen“
Widerspruch aufreizenden Rennpreise ver-
wiesen. Man rechnete mir vor, daß die Un-
terhaltung eines Rennpferdes in Karlsruhe
selbst dann, wenn die Trainer für besonderen
Inventar-Verschleiß noch eine 2. „schwarze“
Rechnung ihren Besitzern präsentierten,
bestenfalls RM 500,- pro Monat betragen
könnte, die pro Renntag ausgeschütteten
Rennpreise aber zwischen RM 250 000 und
300 000 pendelten. Der Stadtkämmerer führte
aus, daß der Besitzer nur eines Pferdes, das
im Jahr nur ein Rennen gewänne, die volle
Unterhaltung des Pferdes aus dem Siegreiz
bestreiten könne und für sich mehr übrig
behalte, als ein Stadtkämmerer an Jahres-
gehalt bezöge. Ich erklärte, daß Rennpreis-
steuer und Rennpreise zwei völlig verschie-
dene Interessengruppen, nämlich 1. den Be-
sucher und 2. den Besitzer betreffen, und
drohte mit einer Einstellung des Rennbetrie-
bes, wenn die überspitzte Forderung auf eine
30%ige Rennpreissteuer aufrechterhalten
bliebe. Mein weitgehendstes Zugeständnis
war eine Erhöhung auf 20%, die im Schlüssel
12% zu 8% zwischen der Stadt Berlin und
der Rennbahn Karlsruher aufgeteilt werden
sollten. Schon neigte sich die Entscheidung
zu meinem Vorschlag, als mir die damals
angeblich zu meiner Unterstützung, in Wirk-
lichkeit aber bereits zu meiner Beaufsich-
tung beigeordneten Vertreter des Magistrats
in den Rücken fielen. Als wahre „Demokraten“
schlugen sie einen Kompromiß auf der Mitte,
also bei 25% vor. Nach Erfahrungen mit die-
sem Steuersatz und einem Verteilungsschlüs-
sel 17% zu 8%, mit denen ich ja nach eigener
Auslassung meinen Etat weiter bestreiten
könnte, sollte eine neue Zusammenkunft mit
neuer Beschlußfassung stattfinden. Ich bin
14 Monate ohne Erfolg hinter dieser Revision
hergelaufen. Als Beispiel für die horrende
Beteiligung der Stadt Berlin am Ertrag des

Karlsruher Totalisators gebe ich die Zahlen
für die ersten fünf Tage nach der Erhöhung
der Rennpreissteuer auf 25%, von denen 17%
an das Finanzamt Börse abgeführt wurden,
bekannt:

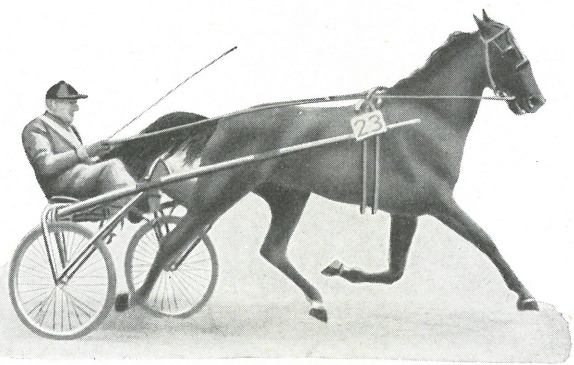
- 11. 11. 1945 = RM 539 678,60
- 18. 11. 1945 = RM 601 234,24
- 21. 11. 1945 = RM 454 497,72
- 25. 11. 1945 = RM 508 008,96
- 2. 12. 1945 = RM 568 777,90

Mein damals probierter Einwand, daß doch
offensichtlich Rückgänge am Totalisator, der
noch im Oktober 1945 renntägliche Umsätze
dicht an der Fünfmillionen-Grenze ausge-
wiesen hätte, vorlägen, wurde ebenfalls von
den Beratern des Magistrats in der Verwal-
tung der Karlsruher Rennbahn mit dem
Hinweis entkräftet, daß die Wintermonate
natürlich bedingten Besucherschwund mit
sich brächten.

Hatte ich auch diese für die Interessen der
Berliner Rennsportgemeinde geführte Steuer-
schlacht eindeutig verloren, hielt ich um so
zäher an meiner Politik hoher Rennpreise
fest. Hier waren es besonders die mitteldeu-
tschen Rennveranstalter, die auf Grund des
Karlsruher Vorbildes im Herbst 1945 mit
Galopp-Rennveranstaltungen in Halle, Dres-
den und später Leipzig begonnen hatten und
jetzt scharfe Kritik an den Karlsruher Do-
tationen übten. Unsere Zahlen, mit denen wir

der eine einwandfreie Niederlage bezog und
drei Längen hinter Sichel den zweiten Platz
belegte. Wenn heute Neigung für die Aus-
tragung eines „St. Leger“ der Traber besteht,
so kann ich hinweisen, daß die Schöpfung
dieses Rennens bereits 1946 gelang. Ich hatte
mich damals in Presse und Rundfunk für die
Notwendigkeit einer letzten Überprüfung des
Dreijährigen-Jahrgangs der Traber im
Herbst zu klassischen Bedingungen ausge-
sprochen und das Bruno Cassirer-Rennen für
den 22. September 1946 erstmalig in dieser
Form ausgeschrieben. Siegerin dieses ersten
„St. Leger“ blieb Sichel mit Hans Frömming
vor Nobleness (Ch. Mills) und Stellatus (J.
Mills). Daß ich bei der Namensgebung für
die letzte und vielleicht sogar wichtigste Drei-
jährigen-Prüfung des Mannes gedachte, dem
Deutschlands Trabersport und besonders die
Traberrasse so unendlich viel verdanken,
könnte vielleicht für die heutigen Initiatoren
eines gleichen Rennens Anlaß sein, ebenfalls
die Verdienste dieses Traber-Pioniers zu
würgen.

Mit dem Wiederaufbau des Rennsports zum
frühesten Termin und der Durchführung reg-
elmäßiger Veranstaltungen in Karlsruhe
seit dem 1. Juli 1945 war ich zum Schritt-
macher des deutschen Nachkriegs-Rennsports
geworden. Ich bin nicht so vermessen, anzu-
nehmen, daß es ohne meine Arbeit noch heute
keinen deutschen Rennsport wieder gäbe.



Stella maris (J. Mills), das populärste Pferd der Nachkriegszeit in Karlsruhe

zum Wiederaufbau Berlins beitragen, waren
für die mitteldeutschen Gemeinden aus-
schließlicher Anreiz für die Wiedereröffnung
ihrer Rennbahnen. Die russischen Komman-
danten aus Dresden und Halle waren zuvor
noch Gäste von Karlsruher Veranstaltun-
gen, um sich selbst ein Bild zu machen. Be-
kannt sind die Äußerungen des Dresdner
Militär-Statthalter, der turfkundig be-
sonderen Gefallen an den Sulkys fand und
bei der Dresdner Premiere wünschte, daß
die Pferde nicht geritten, sondern vor eben-
kleinen Wagen wie in Berlin gespannt wür-
den.

Karlsruher blieb über das volle Rennjahr 1946
Zentrum des wiedererstandenen deutschen
Rennsports. Sonntags-Veranstaltungen mit
mehr als 15 000 zahlenden Besuchern und
Toto-Umsätzen über 4 Millionen Reichsmark
wurden zur Gewohnheit. Besonderes Format
hatten der Derby-Tag am 23. Juni 1946 mit
10 Rennen und 345 000 RM an ausgeschüt-
teten Rennpreisen, sowie die Matadore-Ver-
anstaltung am 25. August 1946. Stella maris,
Kampfflieger, Ethawa und Alwa im Kampf
mit Berlins damals schnellsten Pferden zu
sehen, war wohl auch eine Sensation, um die
heute noch alle deutschen Rennveranstalter
jedes Opfer brächten. Einen ganz besonderen
Höhepunkt erhielt das vorgeschrittene Renn-
jahr 1946 schließlich noch am 6. Oktober mit
dem Preis der Derbyseiger. Alwa, Missouri
und Stella maris, die 1941, 1942 und 1943 in
Deutschlands höchster Zuchtprüfung trium-
phiert hatten, trafen auf die 3jährige Sichel,
die im ersten Nachkriegs-Derby siegreich war.
Um jedem Pferde die Teilnahme angemessen
zu bezahlen, hatte ich mich zu einer Auftei-
lung des 40 000-RM-Gesamtpreises in der
Schlüsselung: 15 000 - 10 000 - 8000 - 7000
entschieden. Diese Maßnahme fand sofort
gehässige Kritik, da man annahm, Sichel
würde in dieser Gesellschaft nicht bestehen
können und mit dem deshalb „fürstlich“ do-
tierten vierten Platz vorlieb nehmen müssen.
Aber die von Hans Frömming in Überform
gebrachte „Mickymaus“ lebte zunächst von
ziederten Vorgaben, war aber auf den letz-
ten 500 m speidchneller als selbst Missouri,

Die Zeit heilt alle Wunden und schleift auch
Widerstände. Daß aber zunächst in Mittel-
deutschland, dann in Hoppegarten und Ma-
riendorf, schließlich aber auch in den lange
Zeit rennlosen Westzonen wieder Rennen mit
Totalisatorbetrieb durchgeführt werden
konnten, wurde durch das Karlsruher Bei-
spiel gefördert und beschleunigt. Unsere
Unterlagen über das vorhandene Publikums-
Interesse, noch mehr aber über die zur Un-
terstützung der öffentlichen Hand abgeführ-
ten Totalisator-Prozente ebneten selbst die
Wege, wo man den Rennsport langanhalt-
end als etwas Unzeitgemäßes und mit der
allgemeinen Versorgungslage Differierendes
ansah. Daß Karlsruher dabei alle Konkurrenz
überflügelte und in unerwartet kurzer Zeit
mit friedensmäßigen Veranstaltungen auf-
warten konnte, ist seiner Rennpreis-Politik
zuzuschreiben. Dank dieser Maßnahme wur-
den alte Besitzer wieder angesprochen und
neue gewonnen. Die Privat-Initiative feierte
Triumphant! Zuerst langsam, dann beinahe
überstürzt setzten Pferde-Importe aus allen
deutschen Gebieten ein, weil man ja in Karls-
horst ein Vermögen mit Rennpferden ge-
winnen konnte. Schon wenige Jahre später
war man, um so mehr, als die Gestüte des
deutschen Ostens ihre Produktionen mit
Futurteilung und Gewährung von Züch-
ter-Prämien beinahe unmittelbar nach dem
Zusammenbruch hatten wieder aufnehmen
können, so weit, Spreu vom Weizen zu tren-
nen und Auslesen zu treffen. Den umgekehr-
ten Weg gingen die ostdeutschen Galopp-
Rennveranstalter, die gegen eine „unsoziale“
und zeitfremde Karlsruher Rennpreis-Ge-
staltung Sturm liefen, selbst aber den An-
schluß verpaßten und laufend an akutem
Pferdemangel hinsichtlich Masse und vor
allem Klasse litten und wohl auch für lange
Jahre noch weiter leiden werden.

Im Sommer 1946 fand sich dank meiner
fortgesetzten Bemühungen endlich in den
Herren von Moßner eine Interessenten-
Gruppe für die Herausgabe einer Rennsport-
Zeitung. Gern hätte ich damals mein Karls-
horster „Amt“ abgegeben und hauptberuflich
dem Redaktionsstab angehört. Aber meine
angebotene Demission wurde von der Zentral-

kommandantur nicht angenommen, und ich da-
mit nur zur Nebenbeschäftigung beim „Deut-
schen Rennsport“ verwiesen. Meine offen-
kundige Amtsmüdigkeit wurde falsch ver-
standen. Um mir eine neue Anerkennung zu
verschaffen, setzte sich mein Protektor Gre-
gorian dafür ein, daß ich Treuhänder des
Vereins für Hindernissen wurde. Mit dieser
von mir nicht gewünschten Ernennung
Oktober 1946 begann dann das letzte Quar-
tal meines Wirkens. War ich solange nur
ein von der Zentral-Kommandantur be-
stellter und von der „Sowjetischen Militär-
Administration“ bestätigter Rennveranstal-
ter, oblag mir nun auch die Verantwortung
für den Eigentümer des Terrains sowie aller
Anlagen, die ich benutzte. Ich fühlte mich
jetzt zum Abschluß eines Pachtvertrages mit
dem VfH verpflichtet und nahm nach dessen
Ausarbeitung die Verbindung zu Herrn Sau-
geon als damaligen Vertreter des VfH auf.
Die mit der Verwaltung beschlagnamter
Vermögenswerte eingesetzten kommunalen
Dienststellen waren aber anderer Auffassung
über die mir jetzt zufallenden Verpflichtun-
gen. Zudem war ihnen bekannt, daß ich dank
der auf Mariendorf genommenen Rücksich-
ten umfangreiche Einsparungen erzielt hatte
und die Rennbahn Karlsruher über ein be-
trächtliches Bankguthaben verfügte. Der
Kampf ging um die Einrichtung von „Treuhän-
der-Sperrkonten“, mit denen ich die
Karlsruher Selbständigkeit aufgeben und
mich hinsichtlich künftiger Rennpreisgestal-
tungen den Entscheidungen kommunaler Ver-
waltungsstellen unterworfen hätte. Da die
politische Untermauerung meiner Position
durch eine eingegangene nur kleine (und seit
1948 bereits wieder völlig gelöste) Verpflich-
tung zu winzig war, konnte ich mit irgend-
welcher deutscher oder Berliner Unterstützung
im Kampf gegen Magistrats-Dienststellen
nicht rechnen. Zudem schalteten sich jetzt
über Querverbindungen mannigfachster Art
jene Elemente ein, denen Karlsruher den Zu-
tritt verwehrte und die auch in Mariendorf
den Stuhl vor die Tür gesetzt fanden. Sie
propagierten deutschen Stellen und dem wil-
ligen Veterinär-Offizier der Zentral-Kom-
mandantur meinen Nachfolger, dem ich im
Januar 1947 schließlich das Feld räumen
mußte. Man gestattete mir im Gegensatz zu
beinahe allen anderen damals wie heute noch
üblichen derartigen „Entlassungen“ eine Ge-
schäftsübergabe-Frist nach Belieben, in der
wenn möglich auch der Nachfolger eingear-
beitet werden sollte. Ich benötigte 5 Tage,
um nach Klärung aller geschäftlichen Dinge
auch unter gleichzeitiger Vorstellung meines
Nachfolgers von der Karlsruher Belegschaft
zu verabschieden. Der Treuhänder Nr. 2 wird
sich dieser Tatsache eines immer noch wür-
dig zu nennenden Abschieds wohl immer
dann erinnern haben, als er sein Schicksal
vor Augah sah. Er wurde „über Nacht“ sei-
nes Postens enthoben und mußte seinen vier-
köpfigen Pferdebestand schließlich auf „Nim-
merwiederkriegen“ zurücklassen.

Bei meinem Abtreten verfügte die Renn-
bahn Karlsruher über umfangreiche Barmittel
und hohe Bankkonten. Nach einem Anfang
mit „Nichts“ hinterließ ich beträchtliche
Materiallager sowie eine modern ausgerüstete
Inspektion mit Sprengwagen, Schleifen und
mehreren PKWs. Besonders das schöne Ge-
läuf, das pausenlos zu allen Jahreszeiten
benutzt wurde, befand sich in der sachgemäßen
Pflege des seit Januar 1946 als Inspektor tä-
tigen Herrn Wilhelm Heyer. Dank der Un-
terstützung dieses rührigen Mitarbeiters hatte
jede angesetzte Veranstaltung durchgeführt
werden können. In Teilschnitten bei mühe-
vollem Einsatz war die ursprünglich ver-
sandete Grasnarbe in ein jederzeit prakti-
kables Trabergeläuf verwandelt worden. Daß
Karlsruher seine unverkennbar einmalige
Primatstellung nicht halten konnte und sich
das Schwergewicht des deutschen Rennsports
noch heute unablässig weiter von Berlin in
das Bundesgebiet verlagert, geht zu bestimm-
ten Teilen auf Rechnung der allgemeinen
Wirtschaftslage. Trotzdem glaube ich, daß die
alte Reichshauptstadt immer noch günstiger
Boden für Turfveranstaltungen aller Art ist.

Karlsruher hat seine Schuldigkeit als Wiege
des deutschen Nachkriegs-Rennsports getan.
Noch heute gehöre ich zu den regelmäßigen
Besuchern der Rennbahn in der Wuhheide,
die so völlig aus dem Rahmen gewohnter
deutscher Traberrennen fällt, diesen gegen-
über aber den unendlichen Vorteilen ihrer Weite
und Repräsentanz hat. Verständlicherweise hat
man an dem 1945 geschaffenen 1600 Meter-
Kurs festgehalten und erlebt deshalb auf
einer Traberrennbahn Ostberlins Veranstal-
tungen, die am sichersten einen Vergleich mit
der weltberühmten Prunkbahn Vincennes bei
Paris aushalten.

Bestecke - Uhren - Schmuck
E. Birke, Hbg.-Bahnenfeld, Ref: 892520
Eberlallee 207 (direkt gegenüber d. Rennb.)

Bildereinnahmen: Rudolf Bejühr,
Hamburg 36, Ref: 350961
Kaiser-Wilhelm-Straße 55a

Büromaschinen Teilzahlung - Verleih
Horst Stielow, Hamburg 11, Ref: 32 69 34
Börsenbüchel 5-7

Detekte - Auskunfts - Autoobservations
Egon Stapelfeld, Hamburg 13, Ref: 44 65 22
Hansastraße 36

DKW - Bötzel - Werkverretung
Hamburg 13, Grindelberg 55/57, Ref: 440851/52

Eheanbahnung
F. Humpf, Hamburg 1, Ref: 24 25 91
St. Georgskirchhof 5

Foto Hily - Kino
Hamburg 36, Ref: 34 51 00
Neuer Jungfernstieg 17

Fußpflege - Colonnaden 70 - Hilde Gergs
Entfernung von Hühneraugen,
Hornhaut, einwachsende Nägel,
Spez. Holznägel, Ref: 34 30 60

Hufbeschlag Adolf Boer,
Hamburg - Wandsbek, Ref: 28 12 37
Reisners Kamp 25

Hunde Trimmen - Baden - Scheren
Fachmännische Beratung, Ref: 24 50 79
M. Teuscher, Hamburg 1, Lange Reihe 57

Leihhäuser, Grüne's Inh. Hermann Grüne
Leihhaus Michaelisbrücke 1
Kreuzweg 12 - Dammtorstraße 22
Ottenser Hauptstraße 33
Fußballerstraße 179, Ref: 61 46 09

INOLEUM KORTE: Kein TOTO,
jeder Einkauf ein Gewinn,
Hamburg 1, Steinstraße 8, Ref: 32 40 45
Ref: 32 40 88

Optiker Richard Tittel,
Brillen, opt. Geräte, Feldstecher, Ref: 48 37 29
Hamburg 20, Eppend. Landstr. 74

Radio-Wilke,
Hamburg - Sankt Pauli, Ref: 42 89 61
Nobistor 8

Rohe-Kaffee - Kaffee - Tee - Kakao
Karl Fried. Rohe, Kaffee-Rösterei,
Hbg.-1, Johanniswall 4 (Spezialhandel)
Filiale: Eppendorfer Weg 77, Ref: 33 06 67
Ref: 45 57 73

Tonaufnahme: Tonband- und Schallplatten-Aufnahmen,
Protokollisten, Tonwerbung, Lautsprecherübertragung,
Grübe u. Glüde, auf Tonosk. DM 3,-, Ref: 24 29 73
Leo Polster, Hbg. 1, Danzigerstr. 76,1

Traberrwagenbau - Neuanfertigung und Reparatur
Wilh. PFLIEDERER, über Ref: 23 64 85
Hamburg 21 - Stückenstr. 60

Uhren, Juwelen, Ehrenpreise, Bestecke
F. Jansen & Co., Ref: 32 44 34
Hamburg 1, Mönckebergstraße 17

Raffay & Co. Ref: 33 12 91
Hamburg 1, Ballindamm 35, Ref: 44 11 71

Wettannahme: Joh. Loewenberg,
Hamburg 13, Grindelberg 1, Ref: 45 65 03
(gegenüber der Hochb.)