Dortmund

DORTMUNDER RENNVEREIN

1886

50 JAHRE

D 3724

Deutscher Reichsbund
für Leibesübungen
Bücherei

3146

50 Jahre
Dortmunder Rennverein

1886–1936

Herausgeber: Dortmunder Rennverein e. V.
Bilder: Archiv Dortmunder Rennverein
Druck von W. Crüwell, Dortmund

Deutsche Sporthochschule Köln
Bibliothek

Walther Darré
Reichsminiſter für Ernährung und Landwirtſchaft

Hans von Tschammer und Osten
Staatsrat, Reichssportführer, Leiter der O. B. V.

„Ich will ausdrücklich vor der großen Öffentlichkeit feststellen: Rennsport und Vollblutzucht sind nicht nur wirtschaftlich, sondern auch staatspolitisch — ganz abgesehen von ethischen Momenten — von größter Wichtigkeit." (Aus der Rede am 23. Januar 1936 in Berlin.)

Graf W. Wolff-Metternich

Stellv. Leiter der Obersten Behörde für Vollblutzucht und Rennen

„Es ist mir eine Freude, dem maßgebenden Rennverein Westfalens zu seinem stolzen 50jährigen Jubiläum meine herzlichsten Glückwünsche auszusprechen. Ich tue dies um so lieber, als ich auch durch meine Familie von jeher, auch schon lange, bevor es mir vergönnt war, als stellvertretender Leiter der Obersten Behörde für Vollblutzucht und Rennen maßgebenden Einfluß auf die Geschicke des deutschen Rennsports zu gewinnen, dem größten Rennverein meiner Heimat stets verbunden war.

Mit ganz besonderer Genugtuung aber begrüße ich, daß gerade im Jahre seines Jubiläums der Dortmunder Rennverein ganz offensichtlich einen neuen Aufschwung genommen hat und die im Schutze der gewaltigen nationalsozialistischen Bewegung sich machtvoll durchsetzende Aufwärtsbewegung der deutschen Vollblutzucht und des Rennsports dafür garantiert, daß diese Belebung eines der ältesten Rennvereine des Westens den Söhnen der roten Erde erhalten bleibt.

Möge die Geschichte des Dortmunder Rennvereins in den nächsten 50 Jahren auch weiterhin auf das engste verbunden sein mit dem Wiederaufstieg des Rennsports und der deutschen Vollblutzucht!“

Emil Stürtz
Gauleiter Kurmark, bish. stellv. Gauleiter Westfalen-Süd

„Als ein Kind des Landes, das der Schriftsteller Binding als das Paradies der Pferde bezeichnete, habe ich von Geburt an durch alle Wechselfälle meines bewegten Lebens hindurch mir immer eine Zuneigung zu dem edlen Warmblutpferde bewahrt. Es war für mich daher nicht nur eine Ehre, sondern auch eine große Freude, daß mich seinerzeit der Dortmunder Rennverein mit zu seinen Arbeiten heranzog.

Sehr erfreulich war es, zu beobachten, daß im Herzen des Industriegebietes trotz aller Fortschritte der Technisierung auch die breitesten Bevölkerungsschichten immer lebhaftes Interesse am Pferde und am Reitsport nahmen. In den 50 Jahren seines Bestehens hat der Dortmunder Rennverein ein gut Teil zu dieser Tatsache beigetragen. Ich wünsche von Herzen, daß er sich weiter günstig entwickeln und erfolgreich an seinen Zielen arbeiten möge.

Heil Hitler! Stürtz, Gauleiter der Kurmark."

Dr. Banike
Oberbürgermeiſter der Stadt Dortmund
Ehrenpräſident des Dortmunder Rennvereins

„Dem Dortmunder Rennverein ſpreche ich zur Feier ſeines goldenen Jubiläums die herzlichſten Glückwünſche aus.

Der Verein kann mit Recht ſtolz ſein auf die Leiſtungen in dieſem halben Jahrhundert. Aus kleinen Anfängen heraus iſt er durch zielbewußte Arbeit ein namhafter Faktor auf dem Gebiete des edlen Pferdeſports geworden. Die von ihm auf der vorbildlichen Rennbahn in Wambel veranſtalteten Rennen üben eine große Anziehungskraft auf die Bevölkerung aus; das beweiſt der immer rege Beſuch.

Ich wünſche dem Dortmunder Rennverein ein weiteres Blühen und Gedeihen.

Heil Hitler! Dr. Banike, Oberbürgermeiſter."

Dr. Max Klönne
Präsident des Dortmunder Rennvereins

50 Jahre Dortmunder Rennverein.

1886–1936.

Eine 50jährige Entwicklung bedeutet im Leben einer Körperschaft ein Ereignis, das zum Rückblick mahnt; denn dieser erst vermittelt das richtige Bild von der Größe des Gewordenen.

Der Dortmunder Rennverein erscheint heute als Goldjubilar. Aus kleinen Anfängen hat sich die Sache des Rennsports im Herzen der Roten Erde entwickelt. Pferdefreundlich ist der Westfale von jeher gewesen, und nicht umsonst weist das Wappen der Provinz das springende Pferd auf. Die Vorführungen in den Landgestüten und nicht minder die Landestierschauen fanden stets bei der Bevölkerung viel Anklang. Im Anschluß an diese Tierschauen wurden häufig in Dortmund lokale Rennen abgehalten. Die Seele dieser Reiterspiele war der Besitzer des Gutshofes an der Ecke Hohe Straße und Alter Mühlenweg, der damals junge Kaspar Lindemann, der im Verein mit gleichgesinnten Freunden diese „Volksbelustigungen" pflegte. 1886 gründeten 35 sportfrohe Herren den Dortmunder Rennverein. Die Geschäfte führte damals schon der später allen Dortmundern und auch den westdeutschen Turffreunden bestens bekannt gewordene Wilhelm Rüsche.

An der Hobertsburg, in der Nähe des bekannten Ausflugsziels der Dortmunder, des Fredenbaums, wurden die ersten Rennen abgehalten. Das Eröffnungsrennen sei nachstehend in Erinnerung gebracht:

Wettrennen

zu Dortmund, am Sonntag, dem 18. September 1887, nachmittags Punkt 3 Uhr anfangend, auf der Rennbahn am Schützenhof.

I. Flachrennen für Pferde, deren Besitzer in den Kreisen Dortmund und Hörde wohnhaft sind und solche mindestens ½ Jahr im Besitze haben. Vollblutpferde sind ausgeschlossen. Über Zulassung entscheidet das Schiedsgericht.

1. Pferd Ehrenpreis im Werte von Mk. 100,—, 2. Pferd Ehrenpreis im Werte von Mk. 50,—. Einsatz 10 Mk., ganz Reugeld. Distanz ca. 2000 Meter (7 Unterschriften).

1. Herrn H. Schulte's, Dortmund, 9jährige Fuchsstute Flora.
2. Herrn H. Schubert's, Dortmund, 6jähriger Fuchswallach Flock.
3. Herrn W. Ahleff's, Dortmund, 4jähriger brauner Wallach Itz.
4. Herrn G. Nienaber's, Dortmund, Fuchsstute Rosa.
5. Herrn W. Schmitz', Eving, 6jährige schwarze Stute Ida.
6. Herrn E. Schulte-Kemminghausen's 5jährige schwarze Stute Lora.
7. Herrn H. Heuner's, Dortmund, 5jährige Fuchsstute Sibylla.

Ähnlich bescheiden waren die andern Konkurrenzen dieses Tages, der insgesamt zwei Flachrennen über je 2000 Meter, die „Dortmunder Steeple-Chase“ über 3000 Meter, ein Hürdenrennen und ein Trabrennen vorsah. Bei der auch für damalige Verhältnisse außerordentlich bescheidenen „Dotierung“ bedarf es keiner Versicherung, daß lediglich sportliche Begeisterung und nicht Geldgier die Teilnehmer beseelte.

Nur durch Vergleiche kann Entwicklung oder Rückgang veranschaulicht werden. Und so sei hier kurz noch die Totalisatorrechnung vom 10. Juni 1888 mitgeteilt: Der gesamte Umsatz in den fünf Rennen des Tages betrug 815 Mark, und zwar wechselten die angelegten Gelder bezüglich ihrer Höhe zwischen den „gewaltigen“ Summen von 45 Mark im zweiten und 225 Mark im dritten Rennen. An Prozenten und Bruchteilen lieferte der Totalisator einen Gewinn von 127 Mark, wozu noch durch Nichteinlösung einer Wettkarte 7 Mark kamen. Die Benutzung des Totalisators war damals nur gegen besonders gelöste Zutrittskarte gestattet. Diesen „Luxus“ hatten sich 28 Besucher erlaubt, wodurch die gesamte Einnahme sich auf 162 Mark belief.

Dem kleinen Betrag standen Ausgaben gegenüber, die hier zur Kennzeichnung des wirklich bescheidenen Anfangs folgen:

Ausgaben.

1. Transportkosten	Mk.	6,—
2. Fracht nach Dortmund und zurück	„	15,—
3. Miete und Drucksachen	„	56,—
4. Eisenkonstruktionen	„	7,50
5. Renumerationen, Reisespesen usw.	„	98,—
	Mk.	182,50

Ergebnis: Der Verein mußte 20,50 Mark Zubuße leisten.

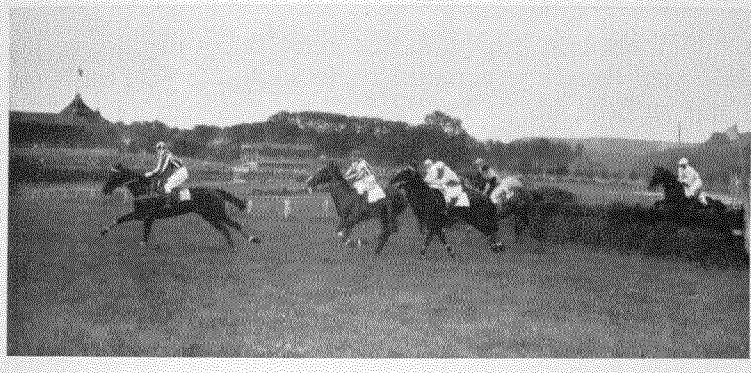
Interessant wäre es für die Neugierde unseren heutigen Zeit, zu erfahren, welche „Eisenkonstruktionen“ für 7,50 Mark damals ausgeführt wurden.

Den Hauptbetrag des Unkostenkontos wird man wohl für „fachmännische“ Betreuung ausgegeben haben, die selbst bei so winzigen Begebenheiten nicht fehlen durfte.

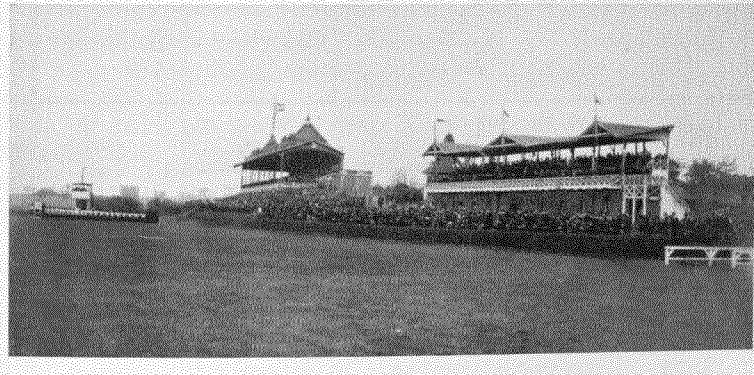
1890 wurden die Rennen nach der Seilerstraße verlegt, wo mehrere sportfreudige Besitzer einige Grasflächen zur Verfügung stellten. Drei Jahre später, im Jahre 1893, konnte der Verein dann „ansässig“ werden, da sein damaliger Vorsitzender, Freiherr Clemens von Romberg, ihm ein Gelände auf seinem Gute Brünninghausen anbot. So kam der Dortmunder Rennverein zu seiner ersten Bahn, die in stark hügeligem Gelände in der Nähe der Buschmühle lag.

Nachdem die notwendigen Bodenbewegungen sowie die dringend erforderliche Drainage ausgeführt waren, entstand auf diesem Naturkurs eine Hindernisbahn, die bis zur Eröffnung der Neuanlage in Wambel 1913 der neben Castrop originellste Jagdkurs Deutschlands war.

Auf der Bahn an der Buschmühle erlebte der Dortmunder Rennverein bald einen Aufstieg, der ihm unter den deutschen Hindernisbahnen eine bevorzugte Stellung einräumte.



Rennbahn
Buschmühle



Rennbahn
an der
Buschmühle
bis 1913

Vor
der Waage
auf der alten
Rennbahn,
rechts
Graf Hold

1. Rennen
auf der
Rennbahn
an der
Buschmühle,
gestartet von
Wilh. Rüsche

Hatte man von 1887 bis 1891 alljährlich nur ein Rennen abgehalten, um von 1892 bis 1898 zwei Rennen zu veranstalten, so wuchs die Zahl der Renntage jetzt von Jahr zu Jahr, bis sie 1907 auf elf angekommen war.

Während die ersten Jahre ständig von dem sportfrohen Vorstand Zuschüsse erforderten, entwickelte sich der Betrieb an der Buschmühle bald derart, daß der Verein seinen Aufgabenkreis von Jahr zu Jahr steigern und noch Mittel für einen Reservefonds anlegen konnte. Die zahlenmäßige Entwicklung der ersten 25 Jahre ergibt sich aus der nachstehenden Statistik, die keines weiteren Kommentars bedarf:

Jahr	Anzahl der		Starter	Geldpreise	Züchter-prämien
	Renntage	Rennen			
1887	1	5	32	1080	
1888	1	5	21	1390	
1889	1	5	26	2430	
1890	2	10	51	4380	
1891	2	10	38	5135	
1892	1	5	23	2580	
1893	2	10	53	5430	
1894	2	10	39	6700	
1895	2	10	41	4850	
1896	2	10	39	6750	
1897	2	10	45	9500	
1898	2	11	69	12400	
1899	3	15	92	20100	
1900	5	29	186	55900	
1901	6	36	194	62100	
1902	6	34	194	60300	
1903	7	40	210	71790	
1904	9	53	282	96020	
1905	9	53	268	97115	
1906	9	53	309	100650	
1907	11	66	348	149250	
1908	11	66	381	185150	
1909	11	66	332	202500	
1910	12	72	395	221400	
1911	11	68	—	237900	

1080 Mark Rennpreisen im ersten Rennjahr 1887 standen 1911 bereits rund 240000 Mark gegenüber, woraus ersichtlich ist, in welch großzügiger Weise der Dortmunder Rennverein den deutschen Rennsport förderte.

Aus der Rennfolge, die der alljährliche Turnus an der Buschmühle hervorgebracht hatte, schälten sich bald einige Ereignisse heraus, die dank ihrer großzügigen Ausstattung im deutschen Rennsport allseitiges Interesse fanden. Es waren dies vorwiegend der Große Preis von Dortmund, die Germania und der Herbstpreis, zu denen später, in dankbarer Erinnerung an die beiden hauptsächlichsten Förderer des Vereins, die beiden Gedächtnisrennen zu Ehren des Freiherrn Gisbert von Romberg und August Klönne hinzukamen.

Freiherr von Romberg, der den Verein durch die Überlassung des Rennbahngeländes erst lebensfähig gemacht hatte, war in besonderer Weise bemüht, Reiter für die Amateurrennen nach Dortmund zu bringen, wo auf Brünninghausen bei froher Tafelrunde die Reiterkämpfe gefeiert wurden. Noch heute denkt mancher begeisterte Kampf- und Zechgenosse an jene Brünninghausener Zeiten zurück, die nun der Geschichte angehören.

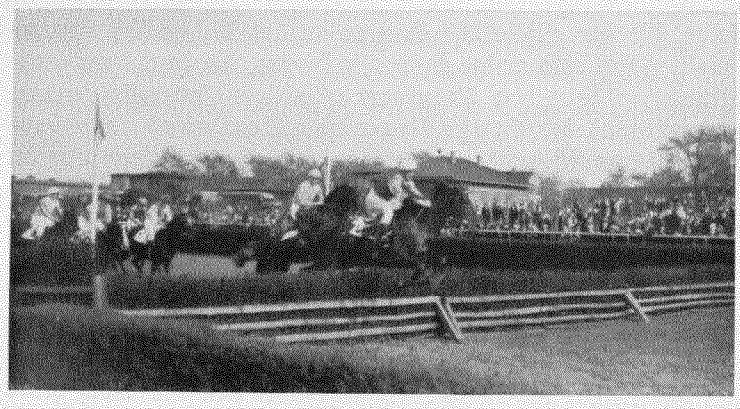
August Klönne, der selbst ein warmherziger Pferdefreund war und nicht nur einen größeren Rennstall unterhielt, sondern sich auch in ausgedehntem Maße der Zucht widmete, war jederzeit ein Mäzen, der dem Verein über manche Schwierigkeit hinweghalf.

Als der Verein sein Silbernes Jubiläum beging, hatte er dem deutschen Rennsport bereits die gewaltige Summe von 1622800 Mark und 251 Ehrenpreise zugeführt. Daneben waren für die Prämiierung zweijähriger, in Westfalen gezogener Halbblutpferde rund 15000 Mark aufgewandt worden.

Sind die Namen des Freiherrn von Romberg und August Klönne von der Entwicklung des Dortmunder Rennvereins nicht mehr zu trennen, so muß man auch jene Männer nennen, denen die geschäftliche Seite anvertraut war, nämlich Wilhelm Rüsche und den damaligen Rendanten Bernhard Sommer. Inzwischen war die Bedeutung des Dortmunder Rennvereins für den deutschen Rennsport derart gewachsen, daß der Verein sich verpflichtet glaubte, den Interessen der deutschen Vollblutzucht in vermehrter Weise dadurch zu dienen, daß er seinen Aufgabenkreis auch auf Flachrennen ausdehnte. Für diese Aufgabe war aber das Gelände an der Buschmühle ungeeignet, weshalb man sich nach einem besseren umsehen mußte.

Es war die Zeit, da Horst-Emscher mit seiner Großbahn dem westdeutschen Rennsport neue Ziele aufgezeigt hatte, und so konnte Dortmund, wollte es nicht ins Hintertreffen geraten, nicht untätig bleiben. Die Feier des Silbernen Jubiläums überzeugte den Vorstand von der Notwendigkeit einer Neuanlage, und so war es ein glückliches Zusammentreffen, daß die Stadt Dortmund ein geeignetes Gelände in Wambel zur Verfügung stellte, das mit der Schöpfung des für damalige Begriffe gewaltigen Westfalendamms eine prachtvolle Zufahrtstraße erhielt.

In zweijähriger rastloser Tätigkeit entstand nun jene großlinige Bahn, die sowohl hinsichtlich ihrer Kurse als auch ihrer prächtigen Aufbauten heute noch zu den schönsten und technisch vorbildlichsten zählt, die wir in Deutschland

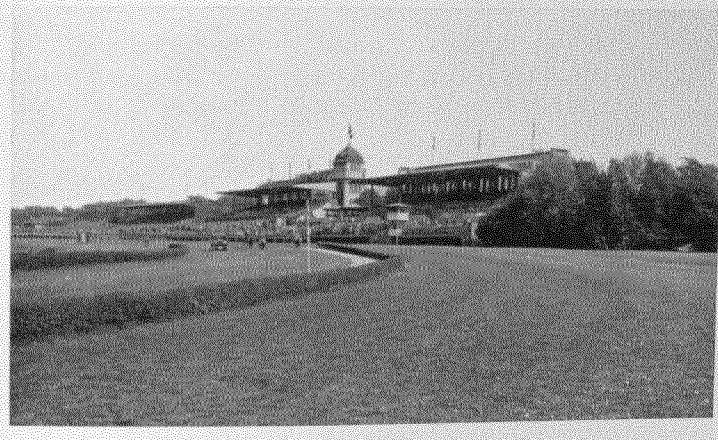


Auf der Bahn in Wambel

Hürden-Rennen

Ein guter Start

Parade vor der Tribüne

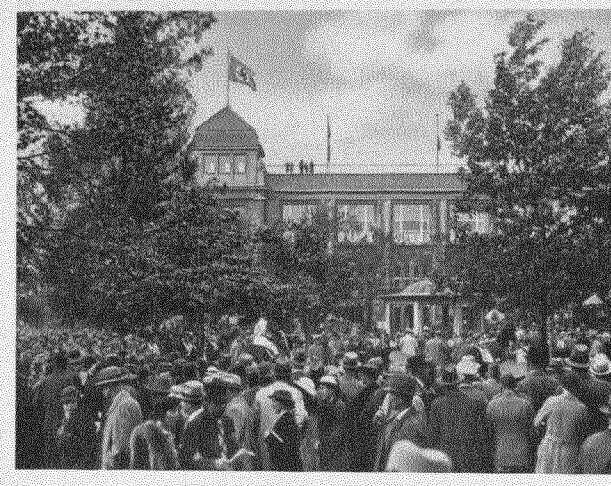


Die Tribünen der Wambeler Bahn

Über dem Wasser-Graben

Rennbahn Wambel

Blick von den Tribünen



In der Pauſe

beſitzen. Die Kölner Bauunternehmung Stein & Ziedorn, in der ſich Oberingenieur H. Stein mit dem Architekten F. Ziedorn in glänzender Weiſe ergänzte, wurde mit der Ausführung der Arbeit betraut. Dieſe Firma hatte bereits mit den Rennbahnſchöpfungen in Wiesbaden und Horſt bewieſen, daß ſie es verſtand, das Problem moderner Großbahnen nach jeder Hinſicht zu meiſtern. Die Dortmunder Linienführung iſt ſowohl auf der Flach- wie auf der Hindernisbahn vorbildlich gelungen. Sämtliche Starts ſind ſo günſtig gelegen, daß die Pferde ſofort in voller Fahrt ihren Platz einnehmen können. Daneben erweiſen ſich die überhöhten Kurven ſo ideal, daß die Geſchwindigkeit wie auf den langen Linien hier unvermindert beibehalten werden kann.

Für die Ausgeſtaltung der Wambeler Anlage hatte ſich namentlich Graf Jerry Metternich eingeſetzt, der in der Folge dem Dortmunder Rennſport ſeine beſondere Sorgfalt zuwandte. Die geſchäftliche Leitung übernahm Bernhard Sommer, der erſt im vorigen Jahre aus Geſundheitsrückſichten von ſeinem Amte zurückgetreten iſt.

Krieg und Nachkriegszeit ſind natürlich an der Wambeler Bahn auch nicht ſpurlos vorübergegangen. Nachdem 1913 die Neuſchöpfung in Betrieb genommen worden war, wobei auf der Einweihungsfeier die bekannteſten deutſchen Sportsleute dem Geſchaffenen uneingeſchränktes Lob zollten, nahmen die Dortmunder Rennen einen ungeahnten Aufſchwung. Kannte man die Dortmunder Vorgänge bislang nur als Ereigniſſe des „Zwiſchen-Flaggen-Sports“, ſo ſchuf der prächtige Flachkurs auch der Neuaufgabe des Vereins die richtige Grundlage.

Nach der wilden Inflationszeit, die wie überall ſo auch im Rennſport nur Scheinerfolge zeitigte, erlebte der Dortmunder Rennverein mit dem Niedergang der Wirtſchaft ernſte Zeiten, die ihm ſeine Aufgabe ſehr erſchwerten und es ihm zeitweilig faſt unmöglich machten, die pflegliche Behandlung der

ganzen Anlage so intensiv zu gestalten, wie das im Interesse der Sache erwünscht war. Zum Glück für die deutsche Wirtschaft, den deutschen Rennsport und damit auch für den Dortmunder Rennverein brachte der nationale Umbruch 1933 die so dringend nötige Wendung zum Besseren.

Langsam rauchten wieder die Hochöfen, erklangen die Hämmer und hatten unsere Bergleute wieder ihre liebgewordene Beschäftigung. Hand in Hand mit der erfolgreichen Bekämpfung der Arbeitslosigkeit steigerte sich der Besuch der Wambeler Bahn, die heute wieder eine Stätte echten Volkssports geworden ist und nicht nur von den Dortmundern, sondern auch darüber hinaus von allen westfälischen Freunden des Pferdesports gern besucht wird. Das Auf und Ab der zweiten 25 Jahre geht aus nachstehender Aufstellung hervor.

Jahr	Anzahl der Renntage	Anzahl der Rennen	Starter	Geldpreise	Züchterprämien
1912	12	72	440	223415	3094,—
1913	12	74	516	256340	3025,—
1914	7	48	350	171940	1485,—
1915	—	—	—	—	keine Rennen
1916	7	49	405	187110	3130,—
1917	7	49	404	315875	4830,—
1918	—	—	—	—	keine Rennen
1919	4	28	229	—	—
1920	9	63	461	Inflation	—
1921	11	77	621	Inflation	—
1922	11	73	546	Inflation	—
1923	9	63	341	Inflation	—
1924	10	73	611	299349	29430,—
1925	13	96	807	412585	40850,—
1926	13	94	863	347460	32540,—
1927	12	85	734	321426	29785,—
1928	12	87	786	342006	26855,—
1929	11	77	681	300867	23515,—
1930	12	86	700	275851	23135,—
1931	12	81	761	220836	18447,—
1932	12	78	595	141381	11142,50
1933	10	68	563	132784	10715,—
1934	11	76	556	163579	16175,—
1935	10	74	568	169220	16720,—
1936	11	80	—	206350	20600,—
	voraus.	voraus.		voraus.	voraus.

Der Verein hat sich in den letzten Jahren in besonderer Weise der Pflege seines Geläufs angenommen und dank zielbewußter Arbeit hier Erfolge erzielt, die eine elastische, dicht bestockte und sattgrüne Grasnarbe schufen, die unter den Pferdehufen förmlich federt. Die Hindernisse, die zum Teil nach den Anordnungen der Obersten Behörde erschwert werden mußten, fügen sich so glücklich in die Anlage, daß der Dortmunder Hindernisкurs heute zu den einwandfreiesten zählt, die man auf den vorbildlich hergerichteten Kartellbahnen findet.

Für ihre Gäste sorgt die Vereinsleitung in bester Weise. Die Tribünengaststätte, die sogar in der Nähe des Zieles Gelegenheit zu zwangloser Unterkunft bietet, wird durch die Firma Ulmer in einer Weise geführt, die alle Wünsche der Besucher befriedigt.

Das Präsidium des Vereins hat Dr. h. c. Max Klönne, der in dieser Eigenschaft schon lange seine Kraft zur Verfügung stellt, und der daneben als Vorsitzender des Kartells Westdeutscher Rennvereine mit den befreundeten Körperschaften die besten Beziehungen unterhält. Die geschäftliche Leitung hat Herr Josef Jansen, der schon lange dem Stabe der Dortmunder Geschäftsführung angehört und sein Aufgabengebiet in jeder Weise beherrscht.

So ziemlich an der Peripherie des westdeutschen Turfgebiets gelegen, hat sich der Dortmunder Rennverein noch die besondere Aufgabe gestellt, dem Aufbau unseres wieder erstarkenden Amateursports zu dienen. Er will den Reitern der benachbarten Garnisonen Gelegenheit zu vermehrter Betätigung geben und damit beitragen zur Fortführung jener großen Herrenreitertradition, die in der Vorkriegszeit unter unseren Offizieren ihre beste Stütze hatte.

Seiner hohen sportlichen Ziele bleibt der Verein eingedenk und erhofft von der weiteren Unterstützung seitens der deutschen, insbesondere der westdeutschen Rennstallbesitzer die Verwirklichung seiner Aufgabe, die ihm auf vorgeschobenem Posten im deutschen Rennsport zugedacht ist.

Was in 50jähriger zielbewußter Arbeit geschaffen wurde, das soll jetzt reife Früchte tragen. Alle Vorbedingungen eines großen sportlichen Erfolges sind in Dortmund gegeben: Unsere Ställe kommen gern, weil sie die Gewißheit haben, ein vorzügliches Geläuf anzutreffen, der Besucherkreis hat sich erweitert, denn er findet in Wambel guten Sport und glänzende Unterkunft. Somit steht zu erwarten, daß die nächsten Jahre dem rüstigen Jubilar jene Erfolge bringen, die seine selbstlose Arbeit im Dienste der deutschen Pferdezucht und des deutschen Rennsports verdient.

H. M.

Die Vorsitzenden des Dortmunder Rennvereins von 1886 bis 1936.

Bei der Gründung des Dortmunder Rennvereins im Jahre 1886 hat zunächst der sportbegeisterte Dr. med. W. Blanke die Führung des Vereins in die Hand genommen. Im Jahre 1888 wurde Freiherr Clemens von Romberg, der älteste Sohn des unter dem Namen „der tolle Bomberg" bekannten westfälischen Gutsbesitzers, zum Vorsitzenden des Dortmunder Rennvereins gewählt. Fast ununterbrochen hat er dieses Amt bis zum Jahre 1912 innegehabt und den Verein in einer Zeit geführt, in der die Entwicklung immer aufwärts ging. Durch seine Persönlichkeit, sein großes Interesse für den Pferdesport, aber auch durch seine lebensbejahende Fröhlichkeit war Freiherr Clemens von Romberg lange Jahre eine der bekanntesten Erscheinungen des gesamten deutschen Rennsports. Als Freiherr Clemens von Romberg im Jahre 1912 aus dem Vorstand des Dortmunder Rennvereins schied, wurde dem Oberbürgermeister der Stadt Dortmund, Dr. Ernst Eichhoff, die Führung des Vereins übertragen. Bei der großzügigen Neuanlage der Rennbahn, die inzwischen in Wambel geschaffen war, und angesichts der führenden Stellung, welche die Stadt Dortmund bei dieser Neuschaffung eingenommen hatte, war es von ganz besonderer Bedeutung, daß zwischen der Führung des Rennvereins und der Stadtverwaltung Dortmund eine enge Verbindung hergestellt wurde. Da der Oberbürgermeister nicht immer die Zeit hatte, sich um die technischen Angelegenheiten zu kümmern, wurde ihm ein geschäftsführender Stellvertreter zur Seite gestellt. Dies war zunächst Graf Jerry Metternich und später Dr. Max Klönne. Es war daher auch selbstverständlich, als im Jahre 1924 der Oberbürgermeister Dr. Eichhoff bat, von seiner Stellung als Vorsitzender entbunden zu werden, daß Herrn Dr. Max Klönne die weitere Führung des Vereins übertragen wurde, die er auch bis zum heutigen Tage noch einnimmt. Um wieder an die früheren guten Beziehungen zwischen der Stadt Dortmund und dem Dortmunder Rennverein anzuknüpfen, übernahm auf Bitten des Rennvereins im Jahre 1935 der Oberbürgermeister der Stadt Dortmund, Dr. Banike, den Ehrenvorsitz des Vereins.

Präsidium und Beirat im Jubiläumsjahr.

Ehrenpräsident:

Oberbürgermeister Dr. jur. W. Banike, Dortmund.

Präsident:..

Dr. Max Klönne, Dortmund.

1. stellv. Präsident:

Dr. jur. Ed. Cremer, Dortmund.

2. stellv. Präsident:

Wilh. Crüwell, Dortmund.

Beirat: Stellv. Gauleiter Stürtz, Bochum.
Gauinspektor Flach, Dortmund.
Kreisleiter Hesseldieck, Dortmund.
SA.-Gruppenführer und Polizeipräsident Schramme, Dortmund.
SS.-Brigadeführer und Polizeipräsident Schleßmann, Bochum.
Landeshauptmann Kolbow, Münster.
Regierungs-Präsident Dr. Runte, Arnsberg.
Aug. Hernekamp, Dortmund.
Max Rosendahl, Dortmund.
Landstallmeister Stapenhorst, Warendorf.

Von alten Reitern.

Major a. D. Carl Braune
Herrenreiter-Champion

Eine Begegnung mit Major a. D. Carl Braune.

Erzählt von einem alten Kameraden.

Nachdem ich 45 Jahre mehr im Sattel als im Bett verbracht und mein halbes Leben auf Renn-, Turnier- und Eisenbahnen zugebracht habe, lebe ich nun ganz meiner Familie im schönen und stillen Sondershausen in Thüringen. Nur wenig verlasse ich das liebliche Städtchen und dann immer nur, wenn irgendwo in erreichbarer Nähe edle Pferde laufen. Selbstverständlich bin ich jedes Jahr einige Male zu besonderen Rennen in Berlin. Zuweilen zieht es mich aber auch mit magischer Kraft auf andere Plätze, an die mich besonders schöne Erinnerungen binden. Und das ist vor allem Westfalen. Was gab es dort vor dem Kriege für Rennplätze! Fast jede Stadt hielt ihr Meeting ab. Man denke nur an Castrop, Hamm, Burgsteinfurt, Schwelm, Süchteln, Cleve, Neheim-Hüsten und wie sie alle hießen, und alle dankten ihre Existenz nur wenigen pferdebegeisterten Männern der Roten Erde.

Am meisten ans Herz gewachsen war mir Dortmund mit seiner alten Berg- und Talbahn, auf der ich so manches Rennen geritten und gewonnen, und auf der ich auch ein paarmal ehrlich auf die Schn . . ., Nase gefallen bin.

Als mich nun letzthin wieder einmal die Unruhe faßte, fuhr ich eines Tages kurz entschlossen los durch das schöne Sauerland, um einen Renntag in Krefeld, der Seidenstadt, mitzuerleben und ein paar Tage am deutschen Rhein zu bummeln. Und da erlebte ich eine besondere Freude. Traf ich doch ganz zufällig in Düsseldorf meinen alten Freund, Mitreiter und Mitstreiter in vielen Rennen, Carlchen Braune! Mit Braune in alten Erinnerungen schwelgend, verlebte ich einen genußreichen Abend. Selbstverständlich waren wir bald bei den Pferden angekommen, und dabei blieben wir so lange, bis wir uns spät, sehr spät trennten.

Gelegentlich dieser Unterhaltung kam dann auch die Rede darauf, daß der Dortmunder Rennverein in diesem Jahre sein 50jähriges Jubiläum feiert, und das wiederum gab Braune Veranlassung, von seinen Erlebnissen gerade auf dieser Bahn und in Dortmund überhaupt zu sprechen.

Wir gedachten vor allem der Seele des Ganzen, des verstorbenen Barons Bennatz von Romberg, dann seiner Helfer: Nagel-Itlingen, Rüxleben, des alten, immer hilfsbereiten Starters Wilhelm Rüsche, der Herren von Beckerath, Vielhaber, Petersen und wie sie alle hießen, den „Roten" Herrn R. Then Berg nicht zu vergessen.

Schöne, wenn auch sehr anstrengende Zeiten waren es, die da in unseren Erinnerungen aufstiegen. Wenn ich selber auch manche schöne Erinnerungen gerade an Dortmund habe, an gewonnene, schöne Ehrenpreise, an die Reiterabende, an das elektrische Pferd Assurée und vieles andere, so rief mir Braune doch noch manches ins Gedächtnis zurück.

Aus Braunes Erzählungen war unschwer zu erkennen, daß er während seiner langen Rennlaufbahn gerade für Dortmund viel übrig gehabt hat, und daß hauptsächlich die alte Bahn ihm ganz besonders lieb und interessant unter all den vielen Rennplätzen des Deutschen Reiches gewesen ist.

Er erzählte von frohen und glücklichen Stunden, die er dort verbracht, von vielen schönen Erfolgen, die ihm gerade auf der alten Bahn beschieden gewesen waren, von den lustigen Abenden im Römischen Kaiser und der gastfreien Aufnahme beim immer liebenswürdigen Baron Bennatz, dem langjährigen Präsidenten des Vereins.

Seine vielen Erfolge in Dortmund schreibt Braune hauptsächlich seiner guten Kenntnis der alten Bahn zu, die er an jedem Renntag in der Frühe stets abzugehen pflegte. Die Bahn zeichnete sich dadurch aus, daß sie abgesehen von vielem Bergauf-bergab, teils recht harten Boden, teils aber wieder ziemlich tiefe Wiesen und auch manch scharfe Kurve aufzuweisen hatte. Das Geläuf war je nach den Witterungsverhältnissen sehr verschieden und für die Pferde recht anstrengend. Wer mit seinem Pferde lostobte und an den schweren Geländestellen nicht zum leichten Verschnaufen das Tempo einfing, kam nie nach Hause. Das mußte aber wiederum so geschehen, daß man nicht den Anschluß verlor, denn nach der tiefen Wiese ging's gleich wieder bergauf, und da war kein Boden mehr gutzumachen.

Infolge der Vielseitigkeit des Geläufs liefen viele Pferde, die auf Bahnen mit langen geraden Linien sauer geworden waren, hier besonders gut, da sie während des Rennens angesichts der ansteigenden Berge, der abfallenden Hänge, der scharfen Ecken und der abwechslungsreichen Bodenverhältnisse immer etwas Neues zu beachten hatten. „Hier kommen die Roques nicht zum Spinnen", hatte Trainer Palmer gesagt, für den Braune gerade auf dieser Bahn viele Siege reiten konnte.

In Dortmund gab es immer ausgezeichnete Ehrenpreise, und deshalb waren auch stets starke Felder in den Herrenreiten vorhanden. Jockeirennen und

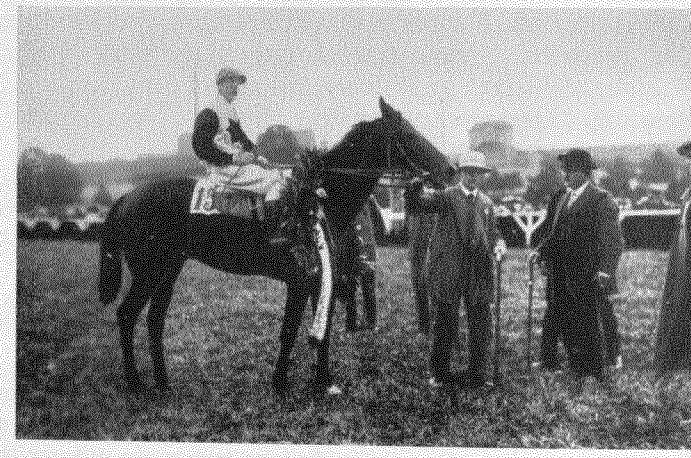
Herrenreiten wechselten tageweise ab, so daß man an den Herrenreitertagen sechs- bis siebenmal in den Sattel steigen konnte. Und dann schmeckte abends die Erdbeerbowle in Schloß Brünninghausen besonders gut. Leider mußte man nur allzuhäufig nach dem letzten Rennen gleich wieder mit der Bahn abbrausen, um am andern Morgen wieder in Saarburg zum Dienst zur Stelle zu sein. Das bedauerte Braune wohl besonders an jenem denkwürdigen 8. Juli 1909, als er alle seine vier Ritte auf Helga (mit dem Stummelschwanz), Angelika, Rosy und Margiana bei tropischer Hitze als Sieger beenden konnte. Denn Braune kannte natürlich auch die unvergeßlichen Rennabende, die der ehrwürdige Baron in Dortmund mit großer Sach- und Sachkenntnis arrangierte, und bei denen er stets für eine auserlesene Speisenfolge, für beste und reichliche Getränke und last not least auch für eine holde Weiblichkeit Vorsorge getroffen hatte.

Wer die frischfröhlichen und stimmungsvollen Abende mitgemacht hat, wird ihrer gern in froher Erinnerung gedenken.

Romberg war durch Generationen hindurch von Kindheit auf mit dem edlen Pferde eng verbunden. Auf Schloß Buldern und auf Brünninghausen unterhielt er ein Gestüt und einen Rennstall. Er war früher ein glänzender Jagdreiter, und er fuhr wie ein Gott mitunter vier Vollblut-Zweijährige in allen Gangarten. Besonders großes Interesse hatte er am Herrensport, und wenn auch in der Nachkriegszeit die Amateurrennen infolge Mangels am Reiterersatz sehr eingeschränkt werden mußten, so war Dortmund doch auf der inzwischen entstandenen neuen, vorzüglichen und allen Ansprüchen gerecht werdenden Rennbahn in Wambel wohl einer der ersten Plätze, der wieder Herrenreiten ausschrieb.

Braune erzählte, daß er zum letztenmal auf der neuen Rennbahn 1921 seine beiden Ritte auf Liberia und Czerenscefi zu Siegen gestalten konnte, und er gab der Hoffnung Ausdruck, daß der Verein den Amateurreitersport weiter pflegen möge zum Wohle der zukünftigen Rennstallbesitzer und der Pferdezucht. Diesem Wunsche unseres alten Champions Carl Braune, der ohne Zweifel zu den größten Künstlern im Rennsattel aller Zeiten gehört, schließe ich mich an. Sieg und Platz!

E. S.



Jockei Otto Kühl
Mehrfacher Championjockei der Vorkriegszeit

„Zum 50jährigen, goldenen Jubiläum meine herzlichsten Glückwünsche.

Am 16. Juli 1911, zum 25jährigen Jubiläum ritt ich im Großen Preis von Dortmund, 5000-Meter-Jubiläumsjagd-Rennen, den Sieger „Kingsway". Ehrenpreis und 30000 Mark.

Dortmund war immer meine liebste und erfolgreiche Bahn, habe ich doch auf der Dortmunder Bahn über 60 Rennen gewonnen.

Ich wünsche dem Dortmunder Rennverein noch viele erfolgreiche Jahre.

Heil Hitler!

Otto Kühl, Jockei."

Ausschreibung
des Jubiläums-Rennens am 16. Juli 1911.

V. Großer Preis von Dortmund.

Jubiläums-Jagdrennen. Ehrenpreis der Stadt Dortmund dem Besitzer und Andenken dem Trainer des siegenden Pferdes und garantiert 30000 Mark.

Hiervon 18000 Mark dem ersten, 6000 Mark dem zweiten, 3000 Mark dem dritten, 2000 Mark dem vierten, 1000 Mark dem fünften Pferde. Handicap. Distanz ca. 5000 Meter. 65 Unterschriften, von denen für 41 der erste, für 36 der zweite und für 28 der letzte Einsatz gezahlt wurde. 10 Starter.

1. Herrn C. Röthemeier's Kingsway (Reiter O. Kühl).
2. Herrn M. Zydower's Eccington (Reiter R. Gädicke).
3. Herrn K. Canthis' Pax (Reiter J. Charvat).
4. Herrn H. Wencke's Comrade (Reiter H. Aylin).
5. Herrn Dr. G. Paschaly's Turandot (Reiter Th. Bastian).
6. Herrn Dr. K. Reinshagen's Tabou (Reiter M. Seiffert).

Ferner liefen: Blitz, Le Balancier, Rosary Bell, Sodar.

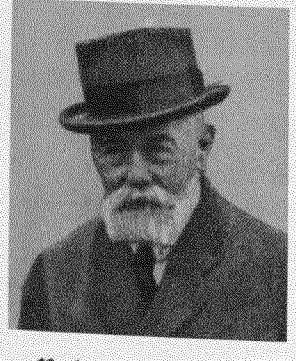
In Memoriam.

Männer, deren Verdienste um den Verein dadurch geehrt wurden, daß Erinnerungs-Rennen ihre Namen tragen.

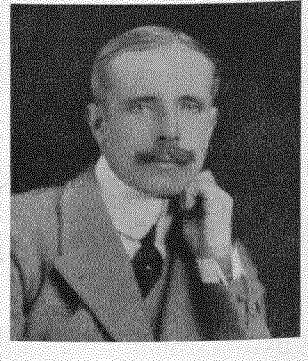
August Klönne
geb. 1849, gest. 1908.
Langjähr. Vorstandsmitglied und Förderer des Vereins.

Clemens Freiher von Romberg
geb. 1863, gest. 1923.
Vorsitzender des Vereins von 1888 bis 1912.

Wilhelm Rüsche
geb. 1855, gest. 1935.
Gründungsmitglied, langjähriger Rendant und Starter.



Rudolf Then Berg
geb. 1851, gest. 1926.
Langjähriges Mitglied der technischen Kommission und bekannt als Leiter des Werner Stalles.



Graf Ferry Metternich
geb. 1873, gest. 1917.
Langjähriges Mitglied und Förderer des Vereins, zeitweise 2. Vorsitzender.

Vollblutzucht und Pferdesport als Volkssport.

Bislang war für die meisten Menschen der Begriff Pferderennen und der Besitz von Rennpferden gleichbedeutend mit Leichtsinn und Spiel. Nur selten verband sich mit dem Gedanken an die Abhaltung von Pferderennen in der deutschen Bevölkerung auch die Vorstellung, daß die Pferderennen einen wesentlichen Teil der Pferdezucht überhaupt darstellen und damit den Interessen der Allgemeinheit dienen. So war es gekommen, daß der Pferderennsport in Deutschland als Auswirkung der liberalistischen Zeit bei der Allgemeinheit nur auf wenig Verständnis stieß und damit der Volkstümlichkeit entbehrte, die er eigentlich bei seiner Bedeutung für die gesamte Wirtschaft haben müßte.
Das deutsche Vollblutpferd, die deutsche Vollblutzucht und der Rennsport sind nämlich mit Finanz- und Volkswirtschaft, mit Landwirtschaft und Heer auf mannigfache Weise unlöslich verbunden. Nicht mehr ist der Rennsport in Deutschland eine Angelegenheit der oberen Zehntausend, nicht ein Luxus oder Hasardspiel, sondern eine Angelegenheit, die das ganze deutsche Volk angeht, weil wichtigste volkswirtschaftliche und nationale Belange dabei auf dem Spiele stehen.

Der Leiter des deutschen Pferdesports, Reichssportführer von Tschammer und Osten, hat es sich zur Aufgabe gesetzt, die bisherigen falschen Vorstellungen vom Rennsport zu beseitigen und den Pferdesport zu einem Volkssport zu machen, an dem jeder Volksgenosse Interesse gewinnen soll. Im nationalsozialistischen Deutschland hat das Wort „Sport" seinen Beigeschmack als Leichtsinn und Spiel verloren. Dies gilt insonderheit vom Pferdesport.

Die Werbung für den Pferdesport ist dadurch erheblich erleichtert worden, daß der nationalsozialistische Staat der Landwirtschaft, die in so überreichem Maße auf das Pferd angewiesen ist, seine volle Unterstützung zuteil werden läßt. Neue große Aufgaben aber erwuchsen für die Pferdezucht und den Pferdesport durch die Tat des Führers, mit welcher er dem Deutschen Reich die Wehrfreiheit wiedergab. Landwirtschaft und Wehrmacht brauchen leistungsfähige und ausdauernde Pferde. Die Frage, ob denn dem Pferd bei der fortschreitenden Motorisierung noch eine Bedeutung zukommt, besteht überhaupt nicht, sondern man ist sich allseitig darüber klar, daß neben dem Motor das Pferd auch weiterhin nicht entbehrt werden kann. Das beweist deutlich die bemerkenswerte Tatsache, daß zwei Länder, Rußland und Japan, die sich bei ihrer epochemachenden Aufrüstung bisher besonders die Schaffung motorisierter Verbände angelegen sein ließen, in letzter Zeit große Ankäufe für die Grundlage einer Vollblutzucht zum Aufbau ihrer Landespferdezucht getätigt haben.

In mehr als 200jähriger Zucht ist das heutige edle Vollblutpferd nach den Gesichtspunkten geschaffen worden, daß nur rassereine und leistungsfähige Tiere zur Nachzucht verwandt wurden. Jeder Vollblüter kann daher eine lückenlose Ahnentafel aufweisen, die nach diesen Grundsätzen aufgestellt ist, und er kann seine Vorfahren bis auf wenige Mutterstuten in England, dem Mutterlande der Vollblutzucht und des Pferdesports, zurückführen.

Die wichtigste Aufgabe der Vollblutzucht ist die Veredelung unserer Gebrauchspferde. Der Bauer braucht das ausdauernde und leistungsfähige Warmblutpferd als treuen Helfer bei der Bearbeitung seines Ackers und bei der Feldarbeit. Der Soldat kann auf das Pferd nicht verzichten, unter dem Sattel oder im Zuge hilft es als treuer Kamerad Schlachten gewinnen und das Vaterland verteidigen. Hohe Leistungen sind aber nur dort zu erwarten, wo ein reinrassiges und auf Leistung gezüchtetes Pferdematerial vorhanden ist.

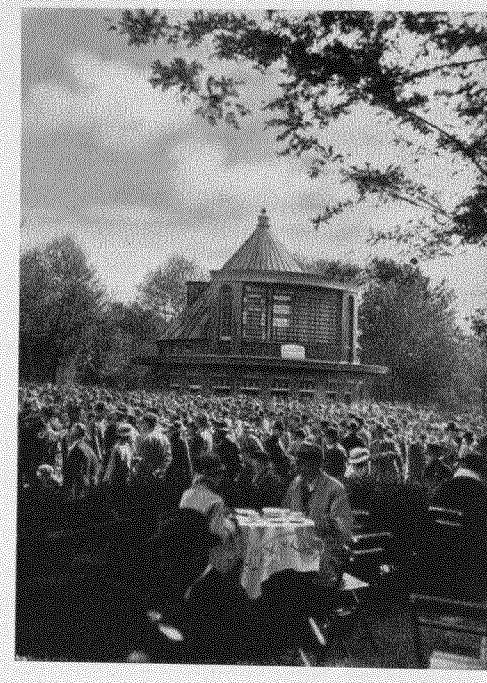
Wo Pferde gebraucht werden, müssen sie erst einer Prüfung auf Härte und Ausdauer unterzogen werden. Diese Prüfung wird beim Pferde stets eine Prüfung auf Schnelligkeit sein. Stätten dieser Prüfungen sind eben unsere Rennbahnen. Die straffe Auswahl der Vollblutpferde für die Zucht, die durch härteste Kämpfe auf dem grünen Rasen geschieht, bietet die Gewähr dafür, daß in der so außerordentlich wichtigen Vollblutzucht das Beste zur Fortpflanzung gerade gut genug ist. Rennen sind also Prüfungen und Forderung höchster Leistung. Nicht der schöne Schein, sondern härteste Leistung schafft die Tiere, schafft die treuen Kameraden, die der Landwirt braucht, die auch sonst trotz der fortschreitenden Motorisierung vielseitigste Verwendung finden, schafft die Warmblutschläge, die als Reit- und Zugpferde unseres Heeres Härte und Ausdauer vereinen im schweren Dienst für Volk und Vaterland. Der jetzt auf eine breite und volkstümliche Grundlage gestellte Pferdesport erfüllt so einen großen Dienst am deutschen Volke. Zudem wird auch gerade heute ein großer Teil der deutschen Jugend in den Reiterformationen der nationalsozialistischen Verbände und in der ländlichen Reiterei schon früh dem Umgang mit dem Pferde, dem treuesten und edelsten Helfer des Menschen aller Zeiten, zugeführt. Wenn so das Pferd im Leben so vieler Volksgenossen eine derartig große Rolle spielt, dann ist damit auch die Grundlage geschaffen für das Verständnis für die Bedeutung von Vollblutzucht und Pferdesport.

In England und Frankreich hat man weit, weit eher in der gesamten Bevölkerung die Zusammenhänge zwischen Pferdezucht und Rennsport einerseits und den staats-, volks- und wirtschaftspolitischen Erfordernissen andrerseits erkannt. Nicht nur die weltbekannten pferdesportlichen Ereignisse in Epsom, sondern sämtliche rennsportlichen Veranstaltungen des Landes kann man als wahre Volksfeste bezeichnen. Die ganze Bevölkerung, ohne Unterschied von Stand und Besitz, nimmt hier einen derart lebhaften Anteil an den Pferderennen, daß Veranstaltungen anderer Sportarten kaum so viele begeisterte Zuschauer auf die Beine zu bringen vermögen. In vielen andern Ländern hat in den letzten Jahren der Pferdezucht- und Rennbetrieb erheblich an Ausdehnung gewonnen. Überall sind zur Erfüllung der größeren Zuchtaufgaben neue Rennbahnen entstanden. In der ganzen Welt wird der hervorragende Wert der Pferdezucht erkannt und ihr daher auch im öffentlichen Leben ein breiter Raum gelassen. Wenn wir in Deutschland mit andern Ländern gleichen Schritt halten wollen, ist es notwendig, die Versäumnisse der letzten Jahre wieder wettzumachen. Die nationalsozialistische Staatsführung ist bestrebt, die Vollblutzucht und den

Pferdesport wieder der ihnen zukommenden Volkstümlichkeit zuzuführen; denn die großen Prüfungen, die Volk und Nation angehen, sind für alle deutschen Volksgenossen da. Sie sind Gemeingut der Nation, sind Volkssport im wahrsten und besten Sinne. Der Umgang mit dem Pferd und die dadurch gegebene Verbindung mit der Natur ist eine unerschöpfliche Quelle, aus der all die menschlichen Tugenden fließen, die gerade im heutigen Staat geweckt werden sollen. Es gilt im übrigen auch, die falsche Ansicht auszuräumen, daß der Rennsport der Spielleidenschaft Vorschub leiste. Wettrennen und Rennwetten sind nicht nur ähnlich lautende, sondern auch sachlich unlöslich zusammenhängende Begriffe. Die Rennvereine sind nicht mehr wie in der primitiven Anfangsperiode des Rennsports in der Lage, aus den Mitgliederbeiträgen, Stiftungen, staatlichen Unterstützungen, Eintritts- und Nennungsgeldern die Rennpreise zu bestreiten, die eine hochentwickelte Vollblutzucht ernähren können. Die Anteile an der Wettsteuer, an dem Abzug der Wettumsätze sind das finanzielle Rückgrat aller Rennvereine.

In Westfalen, dem Lande, dessen Wappen das springende Pferd zeigt, hat sich der Pferderennsport in früheren Jahren einer großen Volkstümlichkeit erfreuen können. Dies ist darauf zurückzuführen, daß auch bei den Bewohnern der industriereichsten Gegenden eine Bodenständigkeit und eine Verbundenheit mit der Scholle erhalten blieb. Der Arbeiter der Faust gehörte mit zu den ständigen Besuchern der vielen kleineren Rennbahnen, auf denen er Ausspannung und Erholung von seiner anstrengenden Arbeit suchte und mit Freude und viel Anhänglichkeit den edlen Wettstreit auf dem grünen Rasen verfolgte. Die Namen berühmter Pferde und die Namen bekannter Reitergrößen waren in aller Munde; Volksgenossen aller Berufsschichten brachten Pferden und Reitern größte Begeisterung entgegen, wenn nach herrlichem Kampfe der Sieg davongetragen war. Zwei Rennbahnen haben sich im Herzen des Industriegebiets halten können und sind auch heute noch mit die bedeutendsten Prüfungsstätten im gesamten westdeutschen Pferderennsport. Es sind dies die Rennbahnen in Dortmund und Horst-Emscher. Die Volkstümlichkeit der Rennbahnen hat hier wie auch anderwärts einen beachtlichen Auftrieb erfahren. In weiten Kreisen der Bevölkerung ist die Erkenntnis wieder eingekehrt, daß die Rennbahnen eine wertvolle Ergänzung der gerade in den letzten Jahren überall entstandenen großen und schönen Sportanlagen bedeuten. Und damit verbindet sich aber auch die Erkenntnis, daß Vollblutzucht und Pferdesport eine große Sache darstellen, die in die Gebiete der Wehrhaftigkeit, der Wirtschaft und des ganzen Kulturlebens unseres Volkes stark hineingreift.

Die Rennvereine werden daher auch weiterhin eine wichtige und führende Rolle im öffentlichen Leben ihrer Gebiete spielen und dazu beitragen, daß das Interesse für die deutsche Pferdezucht und den Pferderennsport geweckt und wieder neu belebt wird. Rennsport ist Volkssport, denn Zucht und Rennen dienen dem Vaterlande.



Wie findet der Wetter „das gute Ding“?

Luſtiges und Ernſtes vom Wetten.

Ein Rennbahnbeſuch ohne Wette iſt wie ein Frühling ohne Braut, wie ein Maiabend ohne Nachtigall, wie eine Rheindampferfahrt ohne Bowle, kurzum es iſt eine halbe Sache, der die eigentliche Würze fehlt. Wer hat nicht ſchon den prickelnden Reiz erlebt, der von dem Anblick ſchöner Pferde ausgeht, und der in ihm alsbald den Wunſch erregt, das große Rätſel zu löſen, das dem Rennbahnbeſucher durch die verſchiedene Schnelligkeit der Roſſe aufgegeben wird.

Ein Rätſel iſt es ganz gewiß, denn ſonſt würden ſich nicht ſo viele teils aus Beruf in den Zeitungen, teils aus Paſſion auf dem Rennplatz den Kopf darüber zerbrechen. Was ſind Silbenrätſel, Kreuzworträtſel und Röſſelſprünge gegen das viel geheimnisvollere Rätſel der Röſſerſprünge! Nun, ſie ſind ſo voneinander verſchieden, daß derjenige, der ſich einmal auf dem Rennplatz erfolgreich mit der Enträtſelung des Geheimniſſes befaßt hat, immer wieder gern an dieſem anregenden Zeitvertreib teilnimmt.

Natürlich iſt die Sache nicht ſo einfach, ſonſt wäre ſie auch nicht ſo verführeriſch und der Erfolg nicht ſo beglückend. Wenn man aber glaubt, den „Richtigen“ ausgeſucht zu haben, und ſieht dann in der unvermeidlichen Aufregung, in die jeder Rennverlauf den Wetter in erhöhtem Maße verſetzt, auf einmal die liebgewordenen Farben näherkommen, und es hat den Anſchein, als ob ſie unſer Vertrauen rechtfertigen wollten, und vor der Tribüne ſchieben ſie ſich immer mehr in den Vordergrund, dann entringt ſich ſchließlich unſern Lippen ein Freudenſchrei: „Er iſt drin!“ So etwas muß man erlebt haben,

und nur wer es erlebt hat, der zieht eine solche Nervenanregung jeder Sanatoriumskur mit Rohkost und Lehmpackungen vor.

Aber wenn irgendwo, so haben die Götter auch hier vor den Erfolg den Schweiß gesetzt, um nicht zu sagen, den Angstschweiß, der den Mutigen bei verlorengegangener Wette überkommen könnte. Aber er braucht sich seines Pechs durchaus nicht zu schämen. Es wird ihm nur in den seltensten Fällen als mangelnde Intelligenz ausgelegt, und da unsere Zeit so einsichtig geworden ist, den Versuch am Totalisator nicht als eine Orgie des Spielteufels aufzufassen, sondern sie darin mehr eine weise Förderung der Landespferdezucht erblickt, so befindet sich der Wetter, auch wenn er verloren hat, in allerbester Gesellschaft. Wir wissen heute, daß es nicht gleichgültig ist, welches Pferd schneller läuft, und daß der Totalisator, der in solchen Dingen allein zuständig ist, weil er über die größte Erfahrung verfügt, nur auf jenes Pferd auszahlt, das den größten Ehrgeiz entwickelte und nicht in der Masse verschwand, sondern in unbezähmbarem Tatendrang als Erstes durchs Ziel ging.

Diese Pferde mit dem größten Tatendrang und dem besten Galoppiervermögen in den einzelnen Rennen aufzuspüren, das ist die Aufgabe des Wetters, der im Gefühl seines tieferen Verständnisses die Rennbahn möglichst mit geschwollener Brieftasche verlassen will.

Viele Wege führen nach Rom und fast ebenso viele zur Enträtselung des Siegers. Was alles für die verschieden gearteten Wetter bestimmend sein kann, einem Pferde ihr Geld anzuvertrauen, das soll nachstehend kurz erzählt werden. Das ist zunächst die Gruppe der tiefgründigen Sachverständigen, die kein Rennen auslassen, jedes Pferd nach Aussehen und Abstammung kennen, über die Ahnentafel genau unterrichtet sind und vielleicht schon auf den Großvater und die „rechte Tante im Blut" gelegentlich schöne Gewinne eingestrichen haben. Ihnen kann niemand imponieren. Natürlich kaufen sie eine Sportzeitung, nicht etwa zu ihrer Unterrichtung, sondern hauptsächlich um Fehler in den Formen festzustellen, oder sich darüber aufzuregen, daß Jockei Pfannkuchen wieder einmal mit drei Kilo Erlaubnis angegeben wird, nachdem er doch am letzten Sonntag durch seinen Sieg auf „Hätte-man" nur mehr die zwei Kilo Erlaubnis in Anspruch nehmen dürfe. Die Zeitungszensur betreiben sie auf der Fahrt zur Rennbahn sehr gründlich, um schließlich festzustellen, daß die getipten Pferde auch von ihrer Großmutter hätten herausgefunden werden können, daß man aber an den „wirklich guten Sachen" wieder mal schön vorbeigehauen hat. Trotzdem verfehlen sie nicht, die Tipstabellen gründlich nach allen Seiten zu sezieren. Ihr eigenes Urteil wird durch die Ansicht des Zeitungspropheten nicht erschüttert, denn diese „gesiebten" Sachleute lassen sich durch nichts beeinflussen, sondern gehen streng nach „ihrer Rechnung". Und diese ist das Ergebnis strenger mathematischer Beweisführung, wonach schließlich „Salatschnecke" drei Pfund über „Solei" zu bewerten ist, was sich im Rennen jedesmal bestätigt, soweit nicht ein anderer Bewerber so bösartig ist, die ganze Rechnung über den Haufen zu stoßen. Das nennt der Rechner dann „Tücke des Objekts", die er durch eine kleine Rückversicherung auf „Außenseiter" zu mildern sucht.

Wie gesagt, diese zünftigen Rechner bilden einen Teil des eisernen Bestandes der Besucher und sind äußerlich durch ostentativ geschulterte Rengläser, Format Kindersarg, sowie jene ernstblickenden Charaktergesichter kenntlich, die gewohnt sind, hinter die Kulissen der Dinge zu leuchten, und denen nichts Laienhaftes fremd ist.

Aber es ist der Stamm der Unentwegten, ohne deren Vorhandensein kein Rennsport möglich wäre, und die auf der Heimreise durch ihre sachliche Beweisführung über Erfolg oder Verlust eine nicht zu entbehrende Werbung für den Rennsport darstellen. Beinahe möchte man sie als Professionals bezeichnen, mit denen sie auch gute Fühlung unterhalten. Wohlwollend duzen sie die meisten Reiter und stehen auch mit den Trainern sehr kameradschaftlich, ohne allen Ratschlägen von dieser Seite zu folgen, da sie erkannt haben, daß auch die eigentlichen „Akteure des Turfs" nicht immer von Fortuna rechtzeitig erleuchtet werden. Ansonsten sich die gesamten Rennpferde nebst schönen Zuchtstätten im Besitze dieser „Eingeweihten" befinden würden, was aber zur Zeit noch nicht der Fall ist.

Interessanter und vor allem viel abwechslungsreicher, weil nicht durch die Strenge eines Systems belastet, erscheint der passionierte Wetter, der keine größeren Beträge anlegt, der aber möglichst von jedem Renntag eine gründliche Blutauffrischung im Verein mit einem lieblichen Nervenanreiz mit nach Hause nehmen möchte. Da gibt es die „tiefgründigsten" Beobachtungen und die „beweiskräftigsten" Erfahrungen, die einen „Freier" — so nennt der vorgenannte Professional die Gilde der unbeschwerten, wirklichen Turffreunde — veranlassen, seiner Überzeugung Ausdruck zu geben.

Eben ist er auf den Rennplatz gekommen, als ein Pferd an ihm vorbei zur Sattelbox geführt wird. Ein gutes Omen, meist hat er Glück, wenn er dem ersten Pferde, das ihm begegnet, sein Vertrauen schenkt. Auch seine Bekannten haben die gleiche Wahrnehmung gemacht, und so erblickt er in dieser Begegnung einen freundlichen Wink Fortunas, die ihn heute nicht „auf den Arm nehmen", sondern ihm ihre Gunst erweisen will.

„Ein Zeichen hat der Himmel mir gesendet", sagt das Mädchen Johanna im Schillerschen Drama, und gleicher Auffassung ist Herr Schmitz, wenn er am Führring die Pferde mustert oder auf dem Wege zum Geläuf Spalier bildet und einer der Bewerber beim Anblick des Herrn Schmitz die Wirkung einer guten Verdauung verrät. Herr Schmitz faßt das als eine ostentative Ehrung auf, die man nicht übergehen sollte, und erinnert sich, daß er einmal durch „Pflaumenaugust" auf diese Weise aufmerksam gemacht worden war, was er leider nicht richtig gedeutet hatte, und erst nach dem Siege dieses „Aufmerksamen" sich der Tragweite seiner Unterlassungssünde bewußt wurde.

Und dann ein ganz untrügliches Mittel, dessen sich die Glücksgöttin vorwiegend Damen gegenüber in besonderer Weise bedient: Madame steht am Führring, und von den vorübergehenden Pferden sieht eines in dem Augenblick, da es an Frau Morgenrot vorbeischreitet, freundlich zu ihr herüber. Was kann diese bevorzugte Behandlung anders besagen als: „Wette mich!"

Daneben gibt es natürlich noch eine ganze Anzahl anderer Zeichen, die man nur richtig auszulegen braucht, um das Wunder des Erfolges zu erleben. Fräulein „Rosenwange" schwelgt seit einiger Zeit im Glanze ihres Tizianhaares, das ein Haarkünstler hervorgezaubert hat. Im Führring sieht sie den Abglanz ihrer unnachahmlichen Dauerwellen. So etwas kann kein Zufall sein! Alle andern Pferde haben nur die „gewöhnlichen" braunen, schwarzbraunen oder „ordinär-fuchsigen" Farben, und hier geht ein echter Tizian. Er kann nur wegen Fräulein Rosenwange erschienen sein und hat sich nicht umsonst vorgestellt.

Daß Schimmel bei den meisten Damen beliebt sind, ist eine Erfahrung, die leicht begreiflich ist, da diese Farbe im Verein mit einem hübschen Dreß schon äußerlich ein reizvolles Bild bieten kann, und reizvoll soll doch alles sein, für das sich unsere Damen begeistern wollen.

Nicht gering ist auch die Bedeutung der Programmnummer. Auf der Satteldecke ist sie vermerkt. Die meisten Menschen sind Zahlen gegenüber mehr oder minder abergläubisch. Nummer sieben, drei und alle Zusammensetzungen mit sieben sollen meist glückhafte Bedeutung besitzen. Aber auch die berüchtigte Nummer dreizehn kann es bisweilen in sich haben. Und wie erst, wenn man an der Sattelnummer die Geburtstagszahl feststellt und zufällig auch am gleichen Tage dieses Fest begeht. Da darf man doch an solch deutlicher Mahnung nicht achtlos vorübergehen; denn sollte diese Nummer wirklich gewinnen, man würde sich solche Kurzsichtigkeit nie verzeihen.

Die Zahl der glückhaften Fingerzeige könnte man noch um viele Beispiele vermehren. Nun aber noch einige Ratschläge für Wetter und solche, die ihr Glück versuchen wollen:

1. Eine Wette tätigen, heißt nicht unter die „Spieler" gehen. Wetten ist eine Betätigung gesunden Wagemuts, der heute nicht mehr als „Spielteufel" angesehen wird. Die Wette fördert den Rennsport. Rennsport ist Grundlage der Landespferdezucht, ohne die unsere Wehrhaftigkeit undenkbar ist.

Reichssportführer von Tschammer und Osten und weitere führende Männer des Rennsports stehen der Wette durchaus bejahend gegenüber und sehen darin lediglich die Äußerung sportlichen Unternehmungsgeistes.

2. Das Geld für die Wette mußt Du entbehren können, deshalb darf die Wettauslage Deine finanzielle Festigkeit nicht gefährden.

3. Bedenke, daß Glück und Pech dem Gesetz der Serie unterliegen. Darum auf der einen Seite: Bange machen gilt nicht! Auf der anderen Seite: Maßhalten auch in der Glückssträhne!

4. Die Wettarten sind mannigfaltig und abwechslungsreich. Wer „aufs Ganze" geht, wettet nur Sieg. Wer möglichst sicher gehen will, bescheidet sich mit dem kleineren Nutzen der Platzwette. Wer sich stark genug glaubt, den Ausgang mehrerer Rennen vorherzusagen, der macht eine Doppelwette, worin er die beiden Sieger der vorgeschriebenen Rennen treffen muß.

Viel Reiz birgt die Einlaufwette, bei der man die beiden ersteinkommenden Pferde angeben muß. Erstaunlich hohe Quoten kommen bei der Doppelwette und auch vielfach bei der Einlaufwette heraus, so daß beide Arten sehr beliebt sind.

5. Tätige Deine Wette frühzeitig! Für größere Börsen sind Schreibkassen vorgesehen. Kleinere Beträge bis zum Mindestsatz von 2,50 Mark kannst du an vielen Schaltern los werden.

Bei Doppelwetten und Einlaufwetten achte genau auf sorgfältige Ausfüllung des Formulars.

6. Wer seinen Platz auf der Tribüne nicht preisgeben will oder den Gang zum Toto im Regen scheut, der benutze den „Fliegenden Toto". Jeder Rennverein hat auch eine Annahmestelle in der Stadt, wo er Wetten für alle deutschen Rennen annimmt.

7. Auf der Rennbahn überschreite nicht den Betrag, den Du für den Tag vorgesehen hast. Wetten soll Dich nicht in Verlegenheit bringen, sondern Dir eine Anregung geben, die Deine Freude auf der Rennbahn steigert. Damit Du Dir häufiger diese Freude erlauben kannst, überschreite nicht Deinen „Etat"!

Aus allen „Methoden" ersieht man, wie wichtig das Problem der Wette ist, und wie tiefgründig und mannigfaltig man ihm zu Leibe rücken will.

H. M.

Das Rennbahngeläuf.

Eine Tragikomödie.

Wolkenloser Himmel wölbt sich seit Tagen schon über der rastlosen Großstadt an der Emscher. Wärmende Sonnenstrahlen erhellen die Gemüter der nach Licht, Luft und Sonne hungernden Menschen des steinernen Meeres. Freude spiegelt sich wider auf allen Gesichtern.

Nur einer macht nicht mit in diesem Sommersonnen-Freudentaumel. Er ist der einzige, dessen Stirn von tiefen Sorgenfalten durchfurcht ist. Und das allein wegen des schönen Sonnenwetters, das andern Freude bringt. Ja, was wißt ihr andern gewöhnlichen Sterblichen von den Sorgen und Nöten eines Rennvereinssekretärs, wenn die Sommerrennen vor der Tür stehen. Das A und O seines ganzen Sinnen und Trachtens ist das Geläuf und immer wieder das Geläuf.

Noch bis vor wenigen Tagen konnte berechtigter Stolz seine Brust erfüllen. Sorgsam hatte er zusammen mit dem Rennbahnverwalter über der Pflege des Geläufs gewacht. Ein federnder grüner Teppich spannte sich über die weitlinige Bahn. Der Gedanke an das Geläuf, bislang noch zu den kühnsten Erwartungen über Verlauf und Erfolg der bevorstehenden Rennen berechtigend, konnte jetzt den Sekretär in einen höchst ungemütlichen Zustand versetzen; denn schon lechzte der grüne Rasen der Bahn nach Regen. Alle erfolgversprechenden Berechnungen, die der Rennvereinssekretär mit peinlichster Genauigkeit aufgestellt hatte, wurden durch dieses Schönwettergebiet, das sich über der ganzen Gegend breitgemacht und regelrecht festgesetzt hatte, völlig über den Haufen geworfen.

Tag und Nacht verfolgte ihn der aufregende Gedanke an das Geläuf. Halb flehende, halb zornige Blicke schickte er in den Äther, in dem sich kein Lüftchen regen wollte. Um so mehr aber regte es sich im Rennvereinssekretär, wenn er sah, daß all seine frommen Wetterwünsche immer noch der Erfüllung harrten und das Geläuf inzwischen immer trockener und fester wurde.

Man muß ihn gesehen haben, den Rennvereinssekretär, wie er sich auf die Wetterberichte stürzte, wie schon bei der leisesten Ankündigung von Gewitterneigungen ein Aufleuchten über seine sorgenvollen Züge ging, und wie er dabei ein befreiendes Aufatmen vernehmen ließ. Um so größer war die Enttäuschung, als trotz aller vielversprechenden Vorausagen des Wettermanns das kühlende Gewitter ausblieb. Eine höchst seltsame Figur gab er ab, wenn er, selbst im Gewühl der Großstadtstraße, immer den Blick nach oben gerichtet, nach etwa aufkommenden Wolken krampfhaft Ausschau hielt. Tatsächlich erschien dann auch einmal eine dicke schwarze Wolke am Horizont. Am liebsten hätte sie der Sekretär mit bärenstarken Händen heran- und heruntergezogen. Er wünschte sich, für diese Augenblicke inmitten eines Naturvolkes zu sein, von dem er gehört und gelesen hatte, daß es sich Regen aus den Wolken schießen konnte.

Nun tat ihm diese gesichtete Wolke aber auch ohne besondere Hilfsstellung den Gefallen, sie öffnete über einem großen Teil des Stadtgebietes und der Umgebung ihre Schleusen. Allein über der Rennbahn schien aber ein wenig rennsportfreundlicher Wettergott zu sitzen, der es nicht zuließ, daß es auch

dort tröpfelte. Es blieb hier genau so trocken wie zuvor. Wetteransichten konnte man jetzt vom Rennvereinssekretär hören, die in ihrer Ausdrucksform zwar volkstümlich, aber von allen Zeitgenossen unverstanden waren.

Und doch erfüllte ihn gar bald eine gewisse Schadenfreude bei dem Gedanken, daß ihm der Fortschritt der Technik doch ein Mittel in die Hand gegeben, um dem ihn so zwickenden Wettergott zu guter Letzt noch ein Schnippchen zu schlagen. Wozu hatte man denn auf einer neuzeitlichen Rennbahn so allerhand Hilfsmittel zur Pflege des Geläufs. Da wurde denn das gesamte Rennbahnpersonal zur Bedienung der Sprengeinrichtungen mobil gemacht. Aus allen verfügbaren Wasserleitungen wurde unaufhörlich das edle Naß geholt, das die Beregnungsanlage der Rennbahn in Tag- und Nachtschichten dem grünen Rasen zuführte. Unter dem also aufgefrischten Grün lockerte sich der Boden zusehends. So war's recht, so mußte es auch sein! Was kümmerten den Sekretär die zu Haufen einlaufenden Beschwerden der umliegenden Bewohner, denen durch das fortgesetzte Sprengen das Wasser entzogen wurde. Derlei Briefe wanderten mit einigen drastischen Bemerkungen und ebensolchen Gebärden in den Papierkorb.

Immer näher rückte der Renntag. Die Sorge um den Zustand des Geläufs hatte sich nun schon um einige Grade gemildert. Des Genusses einer selbstsicheren Ruhe konnte sich der geplagte Sekretär aber nur kurze Zeit hingeben. Vor dem letzten Streichungstermin gellt es ihm von allen Seiten entgegen: Das Geläuf, das Geläuf! Unaufhörlich rappelt der Fernsprecher. Da läßt sich aus Köln die Stimme des Trainers M. vernehmen: „Wenn die Bahn am Sonntag nicht tief ist, werde ich kein Pferd schicken." Kaum hatte der Sekretär nach einigen beschwichtigenden Worten den Hörer zur Ruhe gelegt, als aus Hannover Trainer R. voller Aufregung in den Fernsprecher tutet, daß es in Hannover schon seit zwei Tagen in Strömen regne, ob das etwa in Dortmund auch so sei. „Ich mache zur Bedingung, daß die Bahn unter keinen Umständen tief ist." Sprach's und überließ den Sekretär sorgenvollen Überlegungen. So geht es ohne Unterbrechung weiter, aus jedem Trainingsquartier die gleiche Frage: „Wie ist die Bahn?" Mit der bloßen Versicherung, daß sie gut sei, ist es ja nicht getan. Während der eine erklärt, daß sein Pferd nur auf tiefem Geläuf starten könne, fordert der andere kategorisch harten Boden.

Das brachte den Sekretär aufs neue in hochgradige Verzweiflung. Am Tage vor dem Rennen lief er noch einmal die Bahn ab. Die war doch tadellos. Da konnte keiner meckern. In solchen und ähnlichen Selbstgesprächen verschaffte er sich den notwendigen inneren Halt, der aber sofort wieder eine tüchtige Erschütterung erhielt, wenn er an die Möglichkeit von Regenschauern dachte. Jetzt, wo er nach so langem vergeblichen Warten mit allen Errungenschaften der Neuzeit selbst Regengüsse erzeugt hatte, war ihm eine Wasserspende von oben höchst unerwünscht. Wenn es jetzt noch regnen würde, dann war das Geläuf selbst für diejenigen zu tief, die Ähnliches gefordert hatten.

Wieder gab es einen Run zum Barometer, dem der Sekretär jetzt lachende Sonne entlocken wollte. So viel er auch klopfte, der Zeiger, der vor wenigen Tagen noch unerbittlich auf seinem Höchststand blieb, machte jetzt — o Schreck! —

deutliche Sprünge nach unten. Verwünschungen aller Art auf die Launen des Wettergotts gaben ergötzliche Proben unerschöpflichen Wortreichtums des Sekretärs. Düstere Wolken löschten am Vorabend der Rennen das Sternenlicht am Himmelszelt aus. Eine Katastrophe war im Anzug.

Mit schwerem Alpdruck legte sich der Sekretär zur Ruhe. Angstträume plagten ihn: In jedem Rennen gingen nur zwei, höchstens drei Pferde an den Start. Die Trainer schimpften, die Reiter schimpften, das Publikum schimpfte mit. Sie hatten ja auch alle recht. Das war schon kein Geläuf mehr, das war regelrechter Morast! Der mühsam aufgezogene Renntag war buchstäblich ins Wasser gefallen. Wahnvorstellungen über die unvorstellbaren finanziellen Auswirkungen einer solchen Katastrophe schreckten ihn am frühen Morgen aus seinen Träumen auf. Zaghaft tanzten einige flimmernde Sonnenstrahlen in dem Zimmer. Schnell sprang er ans Fenster, um sich Gewißheit über die Wetterlage zu verschaffen. Mit beiden Händen mußte er sich am Fensterbrett festhalten; zwei-, dreimal wischte er durch die Augen, denen er kaum zu trauen vermochte. Die ganze Straße stand ja förmlich unter Wasser, in den Rinnsteinen strebten noch wahre Gießbäche den Kanälen zu. Zwar schien der Regen, der nicht von schlechten Eltern gewesen sein mußte, aufgehört zu haben, aber dieser Anblick sagte dem Sekretär genug. Wenn ein solcher Regen auch über der Rennbahn niedergegangen war, dann waren seine Angstträume erschütternde Wirklichkeit geworden.

Die Verzweiflung stieg ins Unermeßliche, als ein Anruf beim Rennbahnverwalter unbeantwortet blieb. Bilder kaum faßlichen Unheils stiegen vor dem geistigen Auge des fassungslosen Sekretärs auf. Nun schnell ein stärkendes Frühstück, dann hinaus zur Rennbahn und zu retten versuchen, was überhaupt noch zu retten ist!

Behende bringt die treusorgende Wirtin den befohlenen Imbiß. Ihr freundlicher Morgengruß wird nicht erwidert. Völlig zusammengebrochen sitzt der Sekretär auf seinem Bettrand. Die aufmunternden Worte der Wirtin, daß es doch keine Art sei, am Sonntagmorgen, der zudem die herrlichsten Wetteraussichten eröffne, mit solch einer Leichenbittermiene aufzustehen, rufen einen wahren Tobsuchtsanfall des Sekretärs hervor.

„Hören Sie mir auf mit Ihrem schönen Wetter. Eine schöne Bescherung haben wir jetzt. Die ganze Bahn ist verdorben, alles ist hin! Schönes Wetter nennen Sie das, wenn es die ganze Nacht geregnet hat?"

Ehe die erstaunte Wirtin auch nur einen Ton diesem Wortschwall entgegenzusetzen vermag, herrscht der Sekretär sie an: „Gucken Sie doch bloß mal 'raus auf die Straße! Die ganze Stadt schwimmt ja noch in Regenwasser."

Da aber konnte sich die gute Wirtin ein helles Lachen nicht mehr verkneifen: „Aber, Herr Sekretär, die Straße ist doch nur naß, weil eben der städtische Sprengwagen vorbeigefahren ist."

Noch einmal verlor der Sekretär seine Fassung, diesmal aber aus reiner Freude, die sich in einigen meisterhaften Hochsprüngen äußerte. Und dann entrang sich seiner Brust der befreiende Stoßseufzer: „Nur wer die Sorgen eines Rennvereinssekretärs kennt, weiß, was ich um das Geläuf ausgestanden habe!" ...

K. S.

Des „Turf"-Freundes Traum.

Mitternacht iſt es, die Herbſtwinde ſauſen.
Da tönet vom Hellweg ein mächtiges Brauſen,
Und näher und lauter vernimmt es das Ohr.
Sie kommen! Es nahet das Geiſterkorps!
Es ſtieben die Funken, es dröhnet die Erde!
Gott ſchütz' mich! Was will dieſe wilde Herde?

Da, da! als Anführer jener Schar
Voraus ſprengt ein echter Caſtroper Huſar!
Ihm folget die Wehrmacht: Graf Moltke und Ziethen
Und Seydlitz, der Augraf und glänzende Suiten.
Seine Hoheit, Reichsfürſt und Prinzregent,
Der Eiſenkönig, den jeder kennt,
Der Stolz des Hofes, der Rabenſteiner,
Viel Ordensritter und auch manch einer,
Dem bei der Sauhatz und Höllenfahrt
Vor Lebensluſt wackelt der prächtige Bart.

Bei ſolcher Pirſche da dürfen nicht fehlen
Die liebwerten Frauen, zu denen da zählen
Die Gräfin Maritza, die Silberfee,
Die Schloßfrau und, wie ich weiter ſeh',
Die Blumengöttin, die Märzprinzeß,
Dazu ein Gnädiges Fräulein im Dreß.

Heißa! So geht es durch Die Lupine,
Daß aufſtiebt die furchtſame Bekaſſine.
Steinadler, Spielhahn und Grasſittich ſcheu'n,
Obwohl ſie der Forſtmann und Reizjäger betreu'n.
Und die Gemſe mit ihrem Kitzbock fliehn,
Als im Wolkenflug jene vorüberziehn.

Gradeaus durch den Laufpaß es geht.
Am Grenzwall und Bergland viel Volk ſchon ſteht:

Mit Lore und Irmgard am Arm vereint
Steht Florian Geyer, der Frauenfreund.
Am Hohlweg hockt Margit mit ihrem Hanshein,
Der Weltmeister Rudolf stellte sich ein.
Pieta mit Paulchen, Helmut, Titine
Sehn auf zum Polarstern mit ängstlicher Miene,
Und schmachtend hinüber zum Sonny Boy schaut
Die Gängerin, sogenannt Gildetraut.

Vom Auslande mit der Ballonpost kamen
Jupiter, Mohammed — Leute von Namen!
Voltaire II., Nurmi, und Rasputin,
Ein Schwede und eine Athenerin.
Der Letzter Sioux sogar ist erschienen,
Nebst Andreas Hofer, dem mutigkühnen!

Wie immer steht an des Weges Rand
Ein Lorbaß, ein Gassenjunge, ein Bummelant,
Ein Freigeist, Vagabund und ein Gnom,
Ein Preisträger auch mit seinem Diplom.
Ein Mixer sogar mit Arglist hatte
Über den Doppelsprung ernste Debatte.

Kein Äpfelchen konnte zur Erde fallen.
Am Wellenberg Hufschläge widerhallen.

Dann plötzlich ein Sonnenfunke und sein Glanz
Umfließt die nächtliche Szene ganz!
Und Meeresstille! Es regt sich keine Maus,
Als der Palastherold posaunt es aus:

„Ihr Sportler Westfalens und ihr vom Rhein:

Fünfzig Jahr
Dortmunder Rennverein!"

F. S.

Lustiges vom Turf!

Selbst ist der Mann.

„Ich will doch selbst mal feststellen, warum mein Pferd nicht besser läuft"

(Aus Ballyhoo)

Vom dicken Fölzer.

Richard Fölzer war in den Jahren der Vorkriegszeit eine der gesamten deutschen Rennsportwelt bekannte Persönlichkeit. Er war Leiter einer Reihe von Rennställen und präsidierte außerdem den Fölzer-Tisch im „Prinz Wilhelm" in Berlin. Hier war der Treffpunkt aller Sportfreunde und insonderheit der Herrenreiter und Offiziere. Über Fölzer sind ungezählte Geschichten im Umlauf, die alle durch seine burschikose Art von Humor gewürzt waren. Von den vielen Geschichten sollen hier nur zwei herausgegriffen werden.

Eines Tages mußte Fölzer den Starter in Strausberg vertreten, da der ständige Starter des Union-Clubs, der auch in Westdeutschland bekannte Freiherr von Dalwigk, anderweitig tätig sein mußte. Fölzers Starts waren miserabel, und es hätte beinahe einen großen Rennbahnskandal gegeben. Als Fölzer am nächsten Tage auf seinem Präsidentenstuhle im „Prinz Wilhelm" thronte, kam auch Dalwigk hinzu und fragte Fölzer in etwas höhnischem Tone, wie seine Starts gewesen wären.

„Es war sehr übel", sagte der Dicke, „das Volk hat mich beschimpft und die gemeinsten Ausdrücke gebraucht. Schuft und Schurke waren beinahe noch

Koſenamen. Alles habe ich ſtillſchweigend über mich ergehen laſſen, aber ein Mann hat mich ſo beleidigt, daß ich handgreiflich geworden bin." „Nanu", fragte Dalwigk voller Neugier, „was hat er Dir denn geſagt?" — „Er hat mir zugerufen: Dalwigk Nummer zwo!" —

Fölzer war von einem Herrenreiter, der auch zu den Stammgäſten des „Prinz Wilhelm" gehörte, nach einem Rennen in Mitteldeutſchland eingeladen worden, auf dem Stammſchloß ſeiner Väter, der Grafen X., zu Abend zu eſſen. Fölzer haßte derartige ſteife und offizielle Feſte, wo er ſich vornehm benehmen mußte, und meiſtenteils endeten derartige Einladungen auch damit, daß Fölzer irgendwie aus der Rolle fiel. Es hatte heute bisher noch ziemlich gut gegangen, nur als nach dem Eſſen alles im Salon der Gräfin verſammelt war und den Kaffee nahm, rief Fölzer plötzlich ganz laut: „Herein!" Entſetzt ſagte die Dame des Hauſes: „Aber Herr Fölzer, es hat doch gar nicht geklopft", worauf Fölzer entgegnete: „Ich dachte, es wäre der Diener geweſen, der den Kognak bringen wollte." —

Rennordnung und Wochen-Kalender.

Eine wahre Begebenheit.

Ein weſtdeutſcher Trainer, der nicht auf Roſen gebettet war, und der gerade keine beſonders großen Fähigkeiten als Manager ſeines Stalles zeigte, fiel mehrfach bei der Vernehmung durch die Rennleitung durch eine geradezu fabelhafte Unkenntnis der techniſchen Fragen des Rennbetriebes und beſonders der Rennordnung auf. Als ihn eines Tages die Rennleitung bei einer Vernehmung fragte, ob er denn überhaupt im Beſitz der Rennordnung ſei, antwortete er ſtrahlend: „Ja ſicher, die erſcheint doch jede Woche zweimal!"

Die „hohe" Rennleitung.

Auf einer Rennbahn Weſtdeutſchlands ſetzte ſich in früheren Jahren die Rennleitung ſtets aus geruhſamen Bürgern der Stadt zuſammen. Rennſportliche Erfahrungen beſaßen dieſe Herren ſo gut wie gar nicht, und die Rennen ihres Heimatortes waren auch die einzigen, die ſie beſuchten. An den Geſchehniſſen auf dem grünen Raſen wurde nur inſoweit Anteil genommen, als irgend etwas Beſonderes eintrat. War z. B. ein Pferd reiterlos geworden, ſo wurde dieſem Ereignis das Hauptintereſſe geſchenkt, und der weitere Verlauf des Rennens gar nicht mehr beachtet.

„Kiek ens do, dat Piäd ohne Reiter gewinnt", hörte man ſie häufig in ſolchen Fällen ſagen. Eines Tages wurde dann aber folgendes „geiſtreiche" Geſpräch der „hohen" Rennleitung belauſcht, nachdem die Pferde zweimal beim Start mit der alten Startmaſchine das Leinenband mitgeriſſen hatten und dieſes nun munter Pferden und Reitern um die Ohren flatterte.

„Wer deut dat eijentlich immer?" — „Wat denn?" — „Die Jungens mit dä Papierſchlange ſchmeiße!" — „Dat ſünd doch keine Papierſchlangen. Dat wör doch dat Startband." — „Ach, ja, richtig! Et was ja auch en Flachrennen!" Und damit wurde das durch Sach- und Fachkenntnis unbeſchwerte Geſpräch beendet.

Bennatz Romberg!

Neben Richard Hölzer erfreute sich der langjährige Vorsitzende des Dortmunder Rennvereins Freiherr Clemens von Romberg, Bennatz genannt, einer großen Volkstümlichkeit und Beliebtheit. Die Tradition seines Vaters fortsetzend, war Bennatz ein besonders trinkfester und zu allen „Schandtaten" aufgelegter Sportsmann. Seinen Pferden gab er fast unmögliche Namen, wie „Kribbel-Krabbel", „Laß mir oben", „Killwitt" u. a.

Als eines Tages ein Hengst als eingegangen gemeldet wurde, ließ er die Pferde aus seinem Stall, die den Hengst zum Vater hatten, im nächsten Rennen mit Trauerschleifen in den Mähnen laufen.

Mit der Zeit nach dem Kriege konnte er sich wenig abfinden. Schon früh zog es ihn zu den Gedanken der um ein neues Deutschland kämpfenden Jugend hin. Bereits im Jahre 1920 ließ er gelegentlich eines Umbaues an seinem Schloß in Buldern ein großes Hakenkreuz anbringen, welches seit dieser Zeit als Zeichen seiner Gesinnung das Schloß seiner Väter schmückt.

Eines schönen Tages war Bennatz in Dortmund und wollte nach Berlin fahren, aber da brach plötzlich ein Eisenbahnerstreik aus. Selbst solche Ereignisse konnten ihn nicht aus der Ruhe bringen. Da es ja nun mit seiner Abfahrt nicht mehr auf die Minute ankam, benutzte er die günstige Gelegenheit, im „Römischen Kaiser" einen ordentlichen Morgenimbiß einzunehmen. Etwas angesäuselt verließ er darauf die gastliche Stätte und lenkte seine Schritte einer vor dem Hotel auf Fahrgäste wartenden Pferdedroschke zu. Die höfliche Frage des Kutschers nach dem Wohin der Fahrt wurde mit einem kategorischen: „Nach Berlin!" beantwortet. Vergeblich versuchte der biedere Rosselenker, gegen eine solche Zumutung Einspruch zu erheben. Als Bennatz immer wieder mit immer unfreundlicheren Gebärden und Mienen seinen Wunsch wiederholte, gab der Kutscher seine Bemühungen auf und fügte sich ins Unvermeidliche.

Langsam kroch der Kutscher auf den Bock, während Bennatz schon längst im Wagen es sich bequem gemacht hatte. Noch sann jener darüber nach, was eigentlich in diesem so absonderlichen Fall zu tun sei, als er plötzlich aus dem Innern des Wagens ein lautes Schnarchen hörte. Bennatz schlief den festen Schlaf eines Gerechten. Ruhig blieb der Kutscher auf seinem Bock sitzen, er dachte jetzt gar nicht mehr daran, sein Rößlein in Bewegung zu setzen. So verstrich eine lange Weile, und als die Mittagsstunde vom Kirchturm schlug und sich bei Pferd und Lenker ein Hungergefühl bemerkbar machte, spannte der Kutscher leise seine Rosinante aus und verschwand mit ihr in Richtung zum heimatlichen Stall. Den Wagen mit dem schlafenden „Fahr"-Gast ließ er ruhig auf der Straße stehen.

Als nach etwa zwei Stunden Pferd und Kutscher den gewohnten Platz wieder eingenommen hatten, war Bennatz aus seinem tiefen Schlummer erwacht. Behende sprang der Kutscher herunter, öffnete den Wagenschlag, und auf die Frage des Barons: „Bin ich jetzt in Berlin?" antwortete er: „Nee, Herr Baron, in Berlin konnte ich Sie nicht wach kriegen. Da habe ich Sie kurzerhand wieder nach Dortmund zurückgefahren!"

Ein gutes Trinkgeld lohnte die Schlagfertigkeit des Kutschers.