

DER KLASSISCHE SPORT

EIN BEITRAG
ZUR GESCHICHTE DES RENNSPORTS
UND DER VOLLBLUTZUCHT

Erstes bis fünftes Tausend

Von
FRANZ CHALES DE BEAULIEU
Rittmeister d.R.

Copyright 1942 by Deutscher Archiv-Verlag, Berlin W 15, Kurfürstendamm 22 • Telefon 91 42 59 und 91 73 10
Alle Rechte vorbehalten • Druck: Graphischer Großbetrieb Förster & Borries, Zwickau (Sachsen)
Bilder der Fotografen und Bildverlage: Menzendorff, Tachyphot, Schirmer, Donath, Fernstädt, Hoinkis, Bieber, Sande,
Hoffmann, Girod, Goony, v. Gervais, Atlantic, Zinsel, Alphons Schmidt, Tiedemann, Farbfilmer: Retzlaff, Donath,
Hoinkis, v. Gervais



DEUTSCHER ARCHIV-VERLAG BERLIN

erfreulicherweise auch eine große Zahl Mitglieder des Jockey-Clubs und des Berliner Rennvereins vereinigt. Aus der Reihe der ersten Mitglieder ragt sonst noch hervor die eherne Gestalt des späteren Reichsgründers, damaligen preußischen Ministerpräsidenten, Grafen von Bismarck-Schönhausen. Er hielt sich nicht für zu gut, sich für den Kampf von Roß und Reiter zu begeistern, ließ, wenn es seine Zeit erlaubte, keinen Renntag aus und ist diesem Sport Zeit seines Lebens treu geblieben. Es wird wiederholt berichtet, daß er die Mühen eines damaligen Rennbahnbesuches und die vielen Unbequemlichkeiten auf der anfangs unvollkommenen Hoppegartener Neuanlage mit gelassener Ruhe und lächelnder Miene in Kauf nahm.

Eine nicht ganz einfache Aufgabe für den Union-Klub war die Auseinandersetzung mit den beiden anderen Vereinen, die bisher die Führung des Rennsports innehatten. Wie stets in derartigen Fällen gab es auch gegensätzliche Strömungen, die sich durchaus für das Weiterbestehen dieser Körperschaften einsetzten. Im Herbst 1867 fanden zu diesem Zweck Vorstandssitzungen und Generalversammlungen des Jockey-Clubs sowie des Berliner Rennvereins statt, in denen über eine Opposition gegen den Union-Klub beraten wurde. Schließlich gewannen aber glücklicherweise die Einsichtigen die Oberhand, nicht zuletzt durch das Entgegenkommen, das der Union-Klub den Mitgliedern der alten Einrichtungen von Anfang an zeigte. Am 15. April 1868 erfolgte die Vereinigung des Jockey-Clubs mit dem Union-Klub auf Grund der Abmachung, daß die noch nicht im Union-Klub befindlichen Mitglieder des Jockey-Clubs mit allen Rechten in diesen übertraten. Der Berliner Rennverein hat sich in ähnlicher Form im Jahre 1875 aufgelöst.

Nachdem die innere Organisation gesichert war, konnte die Beschaffung einer neuen, vollkommeneren Rennbahn mit Macht in Angriff genommen werden. Mehrere Pläne waren in der

zurückliegenden Zeit bereits aufgetaucht, aber wieder als unausführbar verworfen worden. Sie betrafen u. a. das Gelände in Charlottenburg, Lichterfelde, in der Jungfernheide und im Tiergarten. Dieser letzte, für den Rennsport möglicherweise ungeahnt zukunftsreiche Plan scheiterte an dem Widerstand der Stadtverwaltung. So blieb als einzig ausführbarer Plan der Hoppegartener übrig. Gegen dieses Gelände sprach natürlich von Anfang an die verhältnismäßig weite Entfernung vom Stadtkern und die leider bis heute noch nicht befriedigende Verkehrslage. Einen Vorteil hatte die noch fast unbesiedelte Örtlichkeit jedoch von Anfang an. Das war die Möglichkeit der Ausdehnung und die Vereinigung mit einem größeren Trainingsquartier. Gerade das Training lag bisher sehr im Argen. Die Pferde wurden teilweise am Ort der Gestüte auch trainiert. So hatten sich die Privatzüchter Trainierbahnen, in der Hauptsache Sandwege, in ihren Zuchtstätten angelegt. So besaß auch der preußische Staat eine Galoppierbahn in seinem Gestüt Neustadt a. d. Dosse, die übrigens heute noch vorhanden ist. In Hoppegarten bestand damals — schon einige Jahre vor der Gründung des Union-Klubs — die Gesellschaft Union-Gestüt, die sich von den Einzahlungen der Mitglieder finanzierte und auch mit selbstgezogenen Pferden an

Das Feld auf der Gegenseite der Hoppegartener Rennbahn





Rennbahn Grunewald. Das Feld unmittelbar nach dem 2400-Meter-Start

den Rennen beteiligte. Auf dem Grund und Boden dieser Gesellschaft, der zunächst durch Pacht, später durch Kauf an den Union-Klub übergang, wurde die neue Bahn errichtet. Um ihre Eignung zu erproben, wurde hier am 9. Oktober 1867, also noch vor der Gründung des Union-Klubs (15. Dezember) vom Direktorium des Union-Gestüts mit Unterstützung des Berliner Rennvereins der erste Renntag abgehalten. Über diesen Vorläufer der dann vom Union-Klub ausgehenden Veranstaltungen ist nichts Besonderes zu berichten. Es wurden vor einem geladenen Publikum drei Jagdrennen auf dem Naturgelände geritten. Das kleine Armee-Jagdrennen gewann Leutnant von Brünneck (1. Gardedragonier), die namenlose Steeple-chase Oberleutnant Krell (3. Husaren) und die Apropos-Steeple-chase Leutnant Klockmann (6. Kürassiere). Unter den Anwesenden sah man den Prinzen Albrecht (Sohn) und den preußischen Landwirtschaftsminister von Selchow. Wenn die Erfahrungen dieses Tages auch zu einer Wiederholung anregten, so ließen sie doch nicht entfernt ahnen, daß auf diesem Platz einst die klassische und bis heute unerreichte Prüfungsstätte der deutschen Vollblutzucht entstehen sollte.

Der erste Renntag, an dem der Union-Klub selbst in Erscheinung trat, war der 17. Mai 1868. Außer ihm wirkten noch mit die Gesellschaft Union-Gestüt als Besitzerin des Rennbahngeländes und der Berliner Rennverein als bisheriger Inhaber des Betriebes. Die Rennleitung (Vorstand und Schiedsgericht) bestand aus drei Mitgliedern: Fürst Hugo zu Hohenlohe, Präsident des Union-Klubs, Generalgestütsdirektor Freiherr von Maltzahn und Graf Renard. Als Generalsekretär zeichnete der kurz vorher verpflichtete Freiherr von Thielmann. Einen öffentlichen Totalisator gab es damals noch nicht, wohl aber Wetten der Mitglieder der verschiedenen Vereine. Die Einnahmen des Veranstalters bestanden also lediglich aus den Eintrittsgeldern. Hervorgehoben werden muß, daß die ganze Rennbahnanlage ausschließlich aus Privatmitteln der Mitglieder bzw. Anteilscheinen der beteiligten Vereine beschafft war, wie überhaupt gerade die Hoppegartener Einrichtungen und Bauten bis in die jüngste Zeit (Tribünenbau 1919–1922) wiederholt aus dem Privatvermögen der Mitglieder zustande gekommen sind. Staatsprämien gab es zwar schon, aber sie reichten nicht annähernd aus, um die Rennpreise zu bestreiten.

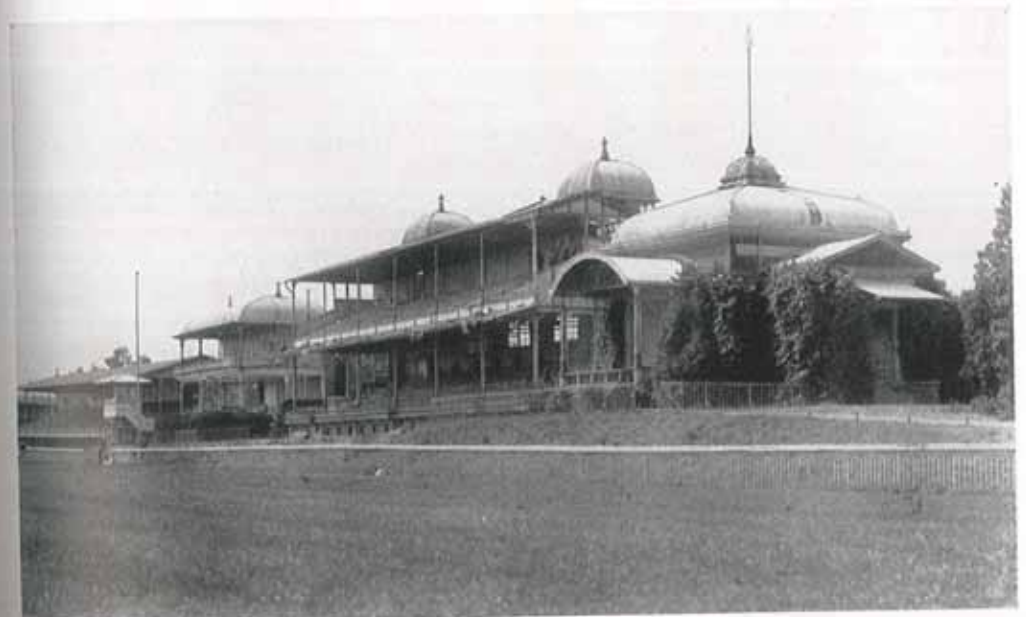
Die Vorbereitungen für die offizielle Eröffnung der Anlage waren umfangreich. Sie spielten sich einmal in dem neu eingerichteten Generalsekretariat des Union-Klubs, Neustädtische Kirchstraße 6a, zum anderen auf dem Hoppegartener Gelände ab. Man hatte den Ehrgeiz, den Berlinern nun schon eine wesentlich bessere Anlage als es bei dem Proberenntag vom 9. Oktober der Fall gewesen war, zu bieten. Der herangezogene Baumeister Carl Bohm war eigens nach Paris entsandt, um die Bahnen von Chantilly und Longchamp zu besichtigen. Er mußte in Hoppegarten erhebliche Erdarbeiten vornehmen lassen, um die zahlreichen Unebenheiten des Geländes auszugleichen und auf dem märkischen Sand wenigstens den Grund für ein haltbares Ge-läuf zu legen. Dazu wurde auf dem ganzen Hindernis- und

Flachbahnkurs neuer Mutterboden aufgetragen. Außerdem wurde die ganze Bahn mit einem Röhrennetz zur Bewässerung versehen. Die Flachbahn hatte die Form eines fast gleichseitigen Dreiecks, entsprach also ungefähr der späteren kleinen Bahn. Auf Andrés klugen Rat wurde gleich eine 1200-Meter-Gerade geschaffen. Die Hindernisbahn lag innen neben der Flachbahn, führte jedoch zweimal über das eigentliche Rennbahngelände hinaus. An diesen Stellen wurde das Fließ überquert. Auch sonst waren die Sprünge zum Teil Gelände- und Naturhindernisse. Eine Tribüne im damals gebräuchlichen Schweizer Stil (Fundament Stein, Wände Holz, Dach Schiefer) wurde noch rechtzeitig fertiggestellt. Der Gedanke, die nächste Umgegend der Tribüne in einen Park zu verwandeln, war damals schon vorhanden. Den umfangreichen Vorbereitungen auf der Rennbahn entsprach die viele Kleinarbeit im Generalsekretariat, wo bis in die Nacht hinein Billetts und Programme verkauft, neue Mitglieder angemeldet, Pferde nach Hoppegarten weitergeleitet und Vereinswetten vermittelt wurden. Sogar an einer Werbung fehlt es damals nicht. In der Woche vor dem Renntage trugen blaublusige Dienstmänner an langen Stangen ein Plakat durch die Straßen Berlins mit der Aufschrift: Hoppegarten am Sonntag. Wieweit auf all diese Weise das allgemeine Interesse geweckt war, zeigt der Besuch des Offizierkorps des 2. Garde-Ulanenregiments unter seinem Kommandeur, Prinzen von Hessen, in Hoppegarten, kurz vor dem Renntag. Freilich war das Geläuf für die Flachbahn noch nicht weit genug entwickelt, so daß das erstmal nur vier Hindernisrennen gelaufen wurden. Seiner eigentlichen Bestimmung, dem legitimen Sport, wurde Hoppegarten erst am 17. Juni übergeben.

Die feierliche Eröffnung am 17. Mai fand um 4 Uhr nachmittags, also zu einer uns ganz modern anmutenden Zeit, statt. Die zwei Extrazüge, die die Berliner Sportfreunde vom Potsdamer

Bahnhof nach dem Osten befördern sollten, trafen mit halbstündiger Verspätung nach anderthalbstündiger Fahrtdauer ein. Es gab weder einen Bahnsteig, noch einen Weg, noch eine Chaussee zur nahen Rennbahn. Eine Zeitung schrieb: »Man konnte meinen, auf einer jener Stationen der Pazifikeisenbahn mitten in der Prarie angelangt zu sein.« Für König Wilhelm stand auf der Station ein Viererzug mit vier Trakehnern bereit. Den ihn begrüßenden Herren des Empfangskomitees soll der Monarch einige kritische Worte über die wegebaulichen Leistungen gesagt haben. Der Herr Bundeskanzler nahm die Sache von der heiteren Seite. Selbstverständlich waren auch der Landwirtschaftsminister und zahlreiche sonstige Würdenträger anwesend. Wenige Minuten nach Eintreffen der Gäste wurde das erste Rennen gestartet. Die vier Hindernisrennen gewannen Leutnant von Bülow (17. Dragoner) auf Missunde (Preis von Hoppe-

Blick auf die alten Tribünen (Hoppegarten 1918)



garten), Rittmeister von Schack (2. Gardeulanen) auf Conrad (Pokal des Märkischen Jagdvereins), Rittmeister Jachmann (3. Kürassiere) auf Elsham (Berliner Frühjahrs-Steeple-Chase) und Jockey Kelly auf Leutnant von Schierstädts Diomed (Preis von Dahlwitz). Die pünktliche Abwicklung wurde allgemein lobend erwähnt. Die Rückfahrt war für die Berliner nicht minder beschwerlich als die Hinfahrt. Graf Bismarck hatte das bescheidene Glück, daß er auf der sandigen Strecke zum Bahnhof ein Plätzchen auf dem Kutscherbock eines kleinen Wägelchens fand. Sonst bemerkt der Chronist noch folgendes: »Was irgendwie mit den disponiblen Mitteln in der gegebenen Spanne Zeit zu leisten war, ist redlich geleistet worden. Hoppegarten besitzt eine Rennbahn, die sich in ihrer technischen Beschaffenheit den besten der Welt würdig an die Seite stellen können.«

Die nächste Veranstaltung in Hoppegarten war das Meeting am 14., 17., 19. und 21. Juni. Jetzt war es endlich so weit, daß der Flachsport großen Stils in Hoppegarten seinen Einzug halten sollte, um von nun an unzertrennlich mit dieser Stätte verbunden zu bleiben. Die Grasnarbe war zwar noch immer nicht ideal. Im Herbst soll sie sich dann in befriedigendem Zustand befinden haben. Außerdem war jetzt eine weitere improvisierte Tribüne für die Besucher des zweiten Platzes errichtet. Am Sonntag, 14. Juni, fanden nur vier Hindernisrennen statt. Der folgende Renntag vom 17. Juni ist in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert. Erstens wurde um 11 Uhr vormittags die erste Jährlingsversteigerung in Hoppegarten vom Union-Gestüt veranstaltet, zu der ganze acht Jährlinge angemeldet waren. Zweitens wurden um 4 Uhr nachmittags mehrere bis heute bestehende Glanzstücke des Hoppegartener Programms abgehalten, nämlich u. a. die Goldene Peitsche (500 Thaler), das Silberne Pferd (800 Thaler), die Union (1000 Thaler) und ein Staatspreis II. Klasse (1500 Thaler). Die

Sieger dieser Rennen waren die Pferde Johann (Besitzer Hauptgestüt Graditz), Honesta (von der Lühe), Gorgo (Baron W. Biel) und Goswin (Graf G. F. Alvensleben). Wieder waren das Königshaus, der Hof und die Fachminister anwesend. Die Tribünenplätze sollen an diesem Renntag wie an allen übrigen im Frühjahr ausverkauft gewesen sein. Die weiteren Frühjahrsrenntage fanden am 19. Juni (u. a. Hertefeldrennen) und am 21. Juni (Großes Armee-Jagdrennen) statt. In der ersten »Hoppegartener Armee« siegte Leutnant von Meyerinck (Gardehusaren-Regiment) auf Miß Mencken. In diesem Rennen verunglückte der Wallach Antinous des Oberleutnants von Bülow (Züchter Freiherr R. von Maltzahn-Cummerow) tödlich. Seitdem führt der betreffende Sprung am Fließ in Hoppegarten die Bezeichnung »Antinous-Graben«. Damit war das Frühjahrsmeeting beendet. Das Herbstmeeting war für den 27. und 29. September, 3., 4. und 5. Oktober angesetzt. Das Programm enthielt Flach- und Hindernisrennen, Staatspreise verschiedener Klassen und mehrere Union-Klubpreise. Von den siebenundzwanzig Rennen gewann Graf Johann Renard allein acht, eines u. a. das Union-Gestüt.

Mit diesen insgesamt zehn Renntagen war das erste volle Hoppegartener Rennjahr abgelaufen. Sein Rahmen, der sich auf die Monate Mai bis Oktober erstreckte, hat sich bis heute nicht geändert. Auch ein Teil der altberühmten Zuchtprüfungen ist, wie ausgeführt wurde, bis heute beibehalten. Die Zahl der Renntage stieg bis zum ersten Weltkriege auf 23 an. Bemerkenswert ist, daß die Rennpreise in Hoppegarten bereits im Jahre 1868 von keinem anderen der damals bestehenden Plätze erreicht wurden (148715 Mark bei einer Gesamtsumme von 513118 Mark). Fünf- und zwanzig Jahre später machten die Preise des Union-Klubs fast die Hälfte derjenigen aller Vereine aus (814225:1875235 Mk.). Im Jahre 1941 war das Verhältnis folgendes: 2100000 Reichsmark Union-Klub, 11200000 Reichsmark gesamt. Auf die



Blick auf die neuen Tribünen (Hoppegarten 1942)

Geschichte der großen Rennen wird in Kapitel IV noch näher eingegangen. Hier genügt die Feststellung, daß, wenn auch mit erheblichem Zeitverlust, der fast ein halbes Jahrhundert bestehende deutsche Rennsport damals eine Rennbahn und eine Trainingsstätte erhalten hatte, die in verkehrstechnischer Beziehung zwar nicht ideal, in ihrer ganzen Anlage aber wie keine zweite geeignet war, einwandfreie und damit der Zucht dienliche Ergebnisse zu erbringen.

Ehe wir auf das Wirken des Union-Klubs als Verwaltungsstelle des Rennsports zu sprechen kommen, muß die weitere Geschichte der Berliner Rennbahnen berührt werden. Der allgemeine Wirtschaftsaufschwung nach dem siegreichen Kriege 1870/71, der den Hoppegartener Rennbetrieb ebensowenig unterbrechen konnte wie die beiden folgenden Weltkriege, ließ immer wieder das Fehlen einer weiteren, näher am Zentrum Berlins gelegenen Rennbahn als Nachteil empfinden. Ein Versuch, diese Lücke auszufüllen, war die Gründung einer »Großen Berliner Rennbahngesellschaft« in Lankwitz-Lichterfelde. Leider

war dem mit großem Aufwand errichteten Unternehmen, das ein Anfangskapital von 900000 Mark aufbringen mußte, keine Dauer beschieden. Auf dem unmittelbar an der Station Lichterfelde gelegenen Gelände waren eine Flachbahn von 2500 Meter Länge und eine danebenliegende Hindernisbahn angelegt worden. Man hatte Wasserleitungen gebaut und sogar mehrere, hundert Meter lange Tribünen in Eisenkonstruktion sowie fünfzig Meter lange Restaurationshallen und einen Totalisator geschaffen. Damit hatte sich aber die für diese Bahn verantwortliche »Aktiengesellschaft«, deren Geschäftsleitung noch dazu in schlechten Händen lag, offenbar übernommen. Der Platz, der mit großen Hoffnungen am 1. August 1880 eröffnet wurde, konnte sich nur eine Saison halten. Als er schließlich Gehälter und Ehrenpreise schuldig blieb, mußte der Union-Klub einen offiziellen Boykott verhängen. Eine noch schwererwiegende Folge dieser Episode war, daß der Totalisator auf Grund von Unregelmäßigkeiten in Lankwitz und Weißensee (Trabrennen) für alle preußischen Vereine verboten wurde.

Auf soliderer Basis wurde dafür das nächste Unternehmen gegründet. Am 9. April 1881 vereinigten sich mehrere Mitglieder des Union-Klubs, die sich die besondere Pflege des Offiziers- und Hindernissportes angelegen sein lassen wollten, zu dem »Verein für Hindernisrennen«. Seine Gründung bedeutet einen weiteren Markstein in der Geschichte des Rennsports. Wenn im Laufe der folgenden Jahrzehnte weiteste Bevölkerungskreise für den Rennsport — nicht zuletzt durch die in keinem anderen Lande erreichte Popularität der Offiziersrennen — gewonnen wurden, so hat der Verein für Hindernisrennen hieran erheblichen Anteil. Seine Gründung war ein weiteres schöpferisches Werk der im Union-Klub zusammengefaßten Kreise. Der junge, energische Verein hielt bereits zwanzig Tage nach seiner Gründung, also am 29. April, seine ersten Rennen in Hoppegarten ab und mußte