

PFERDERENNEN

TRABER

Teurer Sprung

Im Trab gewinnen bundesdeutsche Rennpferde mehr als im Galopp.

Hurtig trabten in den letzten Jahren die vorwiegend auf Bauernhöfen gezüchteten 6000 Bundestraber den in herrschaftlichen Gestüten gezogenen Vollblütern der Galopp-Klubs davon.

Während die Reitpferde 1968 einen Jahresumsatz von 80 Millionen Mark erzielten, kassierten die robusteren und genügsameren Zugpferde, die leichte zweirädrige Wagen (Fachjargon: Sulky) ins Ziel schleppen, 130 Millionen Mark — mehr als die bundesdeutsche Filmindustrie umsetzte.

In der letzten Woche liefen auf der Münchner Trabrennbahn Daglfing die

werden, wenn sie zu oft galoppieren oder im Paßgang wie Kamele traben, zogen jährlich fast eine halbe Million Zuschauer auf die beiden Berliner Bahnen Ruhleben und Mariendorf.

Zum Vorbild der Branche arbeitete sich der in Hamburg geborene Ire Charlie Mills hoch. Der Herrenfahrer unter den Sportkutschern pflegte seine Pferde zigarren-schmauchend zu trainieren. Er gründete zwei Gestüte, erwarb eine kostbare Gemäldesammlung, unterhielt Weinkeller und Sportautomobile. 1945 ließ sich Winston Churchill während der Potsdamer Konferenz im Alfa Romeo aus dem Mills-Wagenpark chauffieren. Mills selbst wich, als die Rote Armee seine Gestüte beschlagnahmte, nach Paris aus. In Chamant kaufte er ein Herrenhaus mit 28 Zimmern.

Auch ohne Mills vermochten die bäuerlichen Traberzüchter der Bundesrepublik anders als in der aufwen-

Deshalb wuchsen zwar in der Bundesrepublik Umsatz und Traberbestand, doch international konkurrenzfähige Pferde wie Permit sind selten: Der beste Bundestraber zockelte 460 000 Mark zusammen. Seit 1962 gewannen seine Abkömmlinge jährlich fast eine Million Mark.

Vor dem letzten Deutschen Traber-Derby (Gewinnsumme: 150 000 Mark) boten Kaufinteressenten 300 000 Mark für den Permit-Sohn Nizam II. Die Besitzer lehnten ab. Durch einen Derbysieg hofften sie den Preis noch zu steigern. Doch Nizam II verlor. Wettumsatz am Derbytag: 670 000 Mark.

Die Rennveranstalter der zehn Bundesbahnen — eine weitere ist in Frankfurt geplant, wo noch nie Traberrennen stattfanden — investierten ihre Gewinne in moderne Anlagen. „Für mich ist der Rennsport eine Ware“, erklärte Rudolf Gurny, Chefredakteur der „Deutschen Traber Zeitung“.

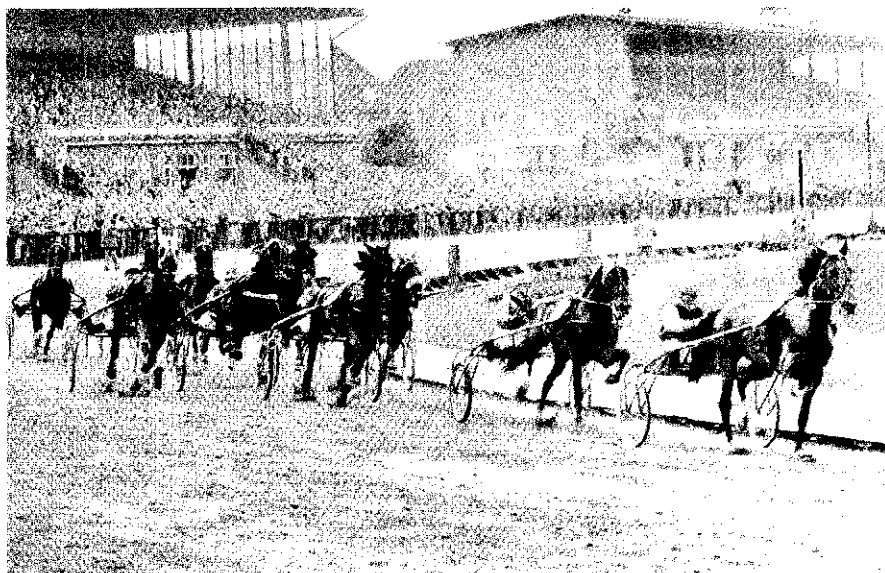
Gelsenkirchen und München führten das Elektronen-Toto ein, das innerhalb von fünf Minuten nach dem Rennen die Gewinnquoten ermittelt. Vollklimatisierte Tribünen, Bahnfernsehen, Wettautomaten und sogar ein Kindergarten wie in Gelsenkirchen verlocken mehr zum Aufenthalt als Galopprennbahnen oder Fußball-Tribünen.

Zusätzlich hielten die Manager auch die Zuschauer auf Trab: Sie veranstalteten Rennen, in denen Schlagersängerinnen, Schauspieler und Stars anderer Sportarten versuchten, die Rosse zu zügeln. „Fahren kann jedes Kind“, meinte der Hamburger Wagenlenker Kurt Hörmann, „Der Mittelfinger ist die Kupplung, mit dem Ringfinger gibt man Gas, und mit dem kleinen Finger noch mehr.“

Deutsche Berufsfahrer errangen sogar internationales Ansehen. Johannes („Hänschen“) Frömming, 59, ist mit fast 4800 Siegen der erfolgreichste Fahrer der Welt. Heute trainiert er die Pferde der größten italienischen Ställe. Die Gebrüder Gerhard und Roman Krüger arbeiten in Paris. Nach ihrer Fahrerflucht schmähten, bespuckten und traten allerdings futterneidische Konkurrenten die Deutschen.

Nur zu den höchstdotierten Rennen in Deutschland reisen die deutschen Traber-Emigranten ebenso gern an wie die Spitzenfahrer aus den USA und Frankreich. Wenn Frömming in München oder Gelsenkirchen fährt, steigern sich Zuschauerzahlen und Wettumsätze. Nur Hamburg spürte bislang wenig vom Traber-Boom. Zwei eifersüchtige Konkurrenz-Klubs mit eigenen Bahnen dämmten die Konjunktur. Auch als sie den Reform Gurny holten, gab er nach zwei Monaten auf: Die Wettumsätze sanken.

Die Traberzentrale München jedoch, in der die benachbarte Galopprennbahn Riem den Zuschauerschwund mit zwei Traberrennen an jedem Renntag zu bekämpfen versucht, buchte letzte Woche in Daglfing neue Wettrekorde: fast 800 000 Mark an einem Tag.



Trabrennen in Deutschland (Hamburg): „Gas mit dem kleinen Finger“

besten Bundestraber mit den erfolgreichsten Rennpferden (Weltrekord: 1:11,2 Minuten auf 1000 Meter) aus Frankreich, den USA und Italien um die Wette — und um fast 400 000 Mark.

„Pferdeställe sind in München ebenso gefragt wie Wohnungen“, verrät Leo Wojakowski, Generalsekretär des Münchner Trabrennvereins. Tatsächlich lassen bundesdeutsche Pferdedesigner immer häufiger in München Traber trainieren. Vier Millionen Mark an Gewinnsumme schütten die Münchner 1969 aus — mit einem Rekordumsatz von 30 Millionen rechnen sie. Soviel hat noch kein deutscher Rennklub eingenommen, seit vor 90 Jahren von 24 Pferdehaltern (darunter Handwerker, Fuhrunternehmer und Schlachtermeister) der Berliner Traberclub gegründet wurde.

Nach dem Ersten Weltkrieg verdiente der Traberclub mit seinen Wagenrennen erstmals Millionen. Die zierlichen Karrenpferde, die disqualifiziert

digeren Vollblutzucht die Kriegsverluste auszugleichen. Sogar die Sowjet-Union lud immer häufiger bundesdeutsche Eigner und Trainer zu Auktionen in die UdSSR ein. Mindestpreis eines Russen-Renners: 8000 Mark — zahlbar nur in US-Dollar.

Selbst amerikanische Züchter gesellten ihre erprobten Deckhengste deutschen Stuten zu. „Doch ein Sprung kostet 12 500 Dollar“, klagte der achtmalige deutsche Meisterfahrer und Züchter Eddy Freundt (Jahresverdienst: 60 000 Mark). „Und dann ist man noch nie sicher, ob nach dem teuren Sprung was drin ist.“

Doch die auf Autarkie und den Schutz unvermögender Pferdebesitzer bedachte deutsche Züchterkommission zügelte den Import. Denn nur ein Drittel aller Traber bringt den Eignern mehr als die 6000 Mark jährlichen Unkosten ein. So dürfen im Ausland gezogene Traber erst vom vierten Lebensjahr an in Deutschland starten.