

Mit England um die Wette

Ohne Hupe, ohne Bremse, ohne Licht

Die Baracken- und Ruinenbewohner am Sportplatz Langenfort im ausgebombten Hamburger Stadtteil Duisbert denken sonntags gern an die Zeiten zurück, als auf dem Sand-Platz vor ihren Haustüren noch Handball gespielt wurde. Seit acht Monaten stören nämlich knatternde Auspuffe britischer Dirt Track-Maschinen ihre Sonntagnickerchen.

In Deutschland sahen es die Sportbehörden nach 1938 nicht gern, wenn Sandbahnrennen gefahren wurden. Ueber die Gründe für dieses „Unerwünscht“ gab es nie eine Erklärung.

Nach dem Kriege brachten die Tommies den Dirt Track wieder über den Kanal. In allen größeren Garnisonen bauten sie ihre ovalen Bahnen mit zwei Haarnadelkurven und zwei kurzen Geraden.

Dirt Track ist nur etwas für eisenharte Männer. Auf Mut, Geschicklichkeit und gute Nerven kommt es an. Die Maschinen spielen nur eine Nebenrolle.

Wenn die mit Sturzhelmen und dicken Lederanzügen verummten Fahrer in die enge Kurve gehen, halten sich die Zuschauer am Langenfort-Platz beklommen am Eisengitter fest. Schwarze Asche spritzt auf. Die Hinterräder schleudern. Mit einem Eisenschuh am linken Fuß bremsen die Männer und halten die Balance. Funken sprühen dabei aus dem Boden. In die Geraden geht es mit Vollgas. Vier Runden lang gehen diese Jagden.

Die Tommies bauen ausrangierte Armeemotorräder für den Dirt Track zusammen. Schutzbleche und Bremsen sind abmontiert. Ebenso alle überflüssigen Schrauben und Verzierungen. Ueber der Achsenlinie muß die Maschine ganz leicht sein. Der Brennstofftank ist nicht größer als eine Bohnerwachsdose.

Zwei Jahre hat die englische Besatzung unter sich Dirt Track gefahren. Städtekämpfe der Garnison beleben das Rennprogramm. Der Hamburger Speed-Way-Club erfuhr sich dabei den besten Ruf. Seine Matadoren McCarhy, Hill und Farr drehten so lange Runden, bis sie in allen Rekordlisten mit Bahnrekorden verewigt waren. Sogar nach Schweden und Dänemark sind sie eingeladen und nicht geschlagen worden.

In den letzten Wochen standen auf den Zuschauertribünen von Hamburg-Duisbert ein paar hundert deutsche Zuschauer mehr als früher. Herbert Drews, einst Deutschlands Dirt Track-Matador, rennt mit den Engländern um die Wette.

Die Zuschauer kennen den 42jährigen aus seiner Glanzzeit vor 15 Jahren. Auch heute geschieht es nur selten, daß er mit seiner leuchtenden Nummer 2 auf dem Rücken nicht als Erster über die Ziellinie fährt.

Als er 1929 zum ersten Male bei einem Dirt Track-Rennen mitmachte, wurde er Letzter. Aber er ist erblich mit einem ausgeprägten Ehrgeiz belastet und probierte weiter. Schon im nächsten Jahr durfte er sich nach Saison-Schluß den „Goldenen Helm“ aufsetzen. Den gab es für den nach Punktwertung ermittelten Jahresbesten.

Insgesamt fuhr er sich auf allen europäischen Rennstrecken mehr als 500 Preise zusammen.

An seiner Dirt Track-Maschine mit eingebautem 350-ccm-Jap-Motor bastelte Mechanikermeister Herbert Drews zwei Jahre lang herum. Nun ist sie tip-top in

Ordnung. Die Hinterradfederung bestaunen die englischen Kollegen jeden Sonntag neu.

„Das Ganze ist mein Sonntagsvergnügen“, sagt Drews. Er bekommt keinen Pfennig für seine aufregenden Fahrten. Auch für Benzin, Ersatzteile und Versicherung muß er selbst aufkommen.

Vorläufig brausen nur Herbert Drews und der 20jährige Reinhold Möller (das ist Drews Lehrling im Beruf und auf der Bahn) für die deutschen Farben um die 400 Meter lange Aschenbahn. Aber die Engländer möchten gern, daß noch mehr mitfahren. An alle deutschen Dirt Track-Fahrer ist deswegen eine Einladung ergangen, am 12. Dezember auf der Hamburger Langenfort-Bahn bei einer großen Veranstaltung dabei zu sein.



Maschine Nebensache
Das Ganze ist Sonntagsvergnügen

It's a long way

Melden Sie Seiner Majestät

Sieg in Ordnung!“ sagte der Steward. Weltrekord-Jockey Gordon Richards stieg von der Waage. Mit dem Vollblüter Sicaro hatte sich der ehemalige Bürojunge auf der englischen Galopprennbahn Lingfield-Park zum 21. Male das Championat der britischen Flachrennreiter geholt. Von allen Seiten stürmten die Gratulanten auf den kleinen Mann los.

Vor 30 Jahren lebte Gordon Richards als Botenjunge in Oakenham. Sein Vater, ein Grubenarbeiter, hatte den leichten, schmächtigen Jungen als Laufburschen in das kleine Kaufhaus des Landstädtchens gesteckt. Bis ihm zwei Arbeitskolleginnen eines Tages eine Zeitungsanzeige unter die Nase hielten: „Das ist etwas für Dich, kleiner Gordon“. In Newmarket wurde ein Stalljunge gesucht.

Ein paar Tage, nachdem Gordon einen Brief mit dem schüchternen Angebot seiner Dienste in den Kasten geworfen hatte, wurde er als Stalljunge eingestellt. Frau Seaman hatte gerade ein Zimmer frei. „Jockey will er werden“, erzählte sie bald den Leuten in der Straße von ihrem neuen Untermieter.

Der stieg jeden Morgen um drei aus dem Bett, putzte Pferde, mistete Ställe aus und durfte mit 15 Jahren zum ersten Male ein Rennen reiten. Zwei Jahre später ritt er in Leicester auf Gay Lord als Erster durchs Ziel. Und noch ein paar Jahre weiter war Jockey Gordon Richards Champion der englischen Flachrennreiter.

1933 klingelte im Buckingham-Palast ein Telefon: „Hier ist die Rennbahn Liverpool. Melden Sie Seiner Majestät dem König: Gordon Richards hat soeben seinen 246. Sieg errungen. Fred Archers*) Rekord von 1885 ist eingestellt“. Majestät hatte die Nachricht erwartet.

Wenig später hielt Gordon lächelnd das Glückwunschtelegramm in der Hand. Auf der Rennbahn war inzwischen so etwas wie eine Panik ausgebrochen. „Wonderman“ — so nannte man Gordon, seit er 1933 in Chepstow an zwei Tagen zehn Rennen gewonnen hatte — wurde samt seinem Pferd beinahe erdrückt. Körbeweise flogen die Blumen ins Waagehaus.

Im gleichen Jahr ging in der Nähe der Rennbahn beim Landen ein Flugzeug zu Bruch. Ein Krankenwagen schaffte den sterbenden Piloten ins Hospital. Leicht angeschrammt lief der einzige Passagier über das Feld, ins Jockey-Zimmer hinein, stieg dann aufs Pferd, ritt und siegte. Es war Gordon Richards.

1946 hat er 3000mal gewonnen. Am 10. November 1947 reitet er in Leicester auf Twenty-Twenty seinen 260. Sieg in einer Saison. Als er mit seinem Pferd zurückkommt, feiern tausende singend diesen neuen Rekord: „It's a long way to Tipperary“. Als Richards offiziell gefeiert werden soll, ist er plötzlich verschwunden. Seine Bewunderer können ihn gerade noch in Empfang nehmen, als er aus dem Fenster des Rückgebäudes springt, um nach Hause zu fahren.

„Zu Hause“ heißt bei Gordon Richards ein Landhaus, eine Frau, drei Kinder, Diener und Sekretär, ein Rolls-Royce und eine große Schweinefarm. Er verdient gerade dreimal soviel im Jahr wie Englands Premierminister Clement R. Attlee, 15 000 Pfund. Jedes Jahr im Winter fährt er mit seinem Sekretär nach St. Moritz.

Aber wenn er zur Rennwoche in Newmarket ist, dann steigt er Jahr für Jahr in seinem kleinen Zimmer bei der Frau Seaman ab, bei der er als Stalljunge gewohnt hat.

Trotz seiner 3700 Siege hat es Gordon Richards noch nicht geschafft, im englischen Derby zu gewinnen. 20mal hat er in dem berühmtesten Rennen der Welt (vgl. Spiegel Nr. 24/48) geritten.

1947 waren Hunderttausende nur seinetwegen nach Epsom gekommen. Auf Tudor Minstrel, dem heißesten Favoriten, ging Richards an den Start. Im Jockey-Zimmer hatte die Witwe des verstorbenen Meisterreiters Steve Donoghue ihm die Derby-Stiefel ihres Mannes entgegeng gehalten: „Sie haben Steve immer Glück gebracht, auch im Derby. Versuch es einmal, Gordon“. Als das Feld in die Einlaufgerade stürmte, flog Frankreichs bester Vollblüter Pearl Divar an Gordon vorbei.

„Gordon geschlagen“, schrieben die englischen Zeitungen zum 23. Male in ihren Derby-Schlagzeilen. Erst in zweiter Linie las man den Namen des Siegers.

45 Jahre ist der schwarzhaarige Engländer alt, und zehn Jahre will er noch reiten. Wenn möglich, bis zum 5000. Sieg — oder zum ersten Derby-Erfolg.

*) Fred Archer war der bedeutendste Rennreiter der Welt. Er stellte 1885 mit 246 Siegritten einen Jahresrekord auf. 1886 verübte er in einem Anfall von Schwermut, nach dem Tode seiner Frau, auf dem Krankenbett Selbstmord.