



W. Geldbach, Westdeutschlands populärer Rennstallbesitzer, und Trainer W. Heitmann, der die Farben des Stalles Kurier vor allem mit der Derbysiegerin Vielliebchen zu vielen Erfolgen trug

metropole des Westens wieder in Gang zu bringen. Eine kleine Gruppe beherzter Traberfreunde unter Führung des allseits bekannten Herrn Franz Kuchinka gab trotzdem den Mut nicht auf. Sofort nach der Kapitulation wurde Herr Kuchinka zusammen mit den Herren Bernhard Meisterfeld und Alfons Dahl bei dem derzeitigen Stadtkommandanten der Alliierten Militärregierung in Gelsenkirchen vorstellig und baten im Interesse des verbliebenen Pferdebestandes um Verständnis für die notwendige Erhaltung desselben und um die Beschaffung einer Möglichkeit, diesen Pferden eine Futtergrundlage zu sichern. Bei dem ersten Versuch wurde der Bescheid erteilt: „Die Pferde sind restlos abzuschlachten, da die menschliche Ernährung wichtiger sei, als angeblich nutzloses Pferdematerial!“ Diese Anweisung machten sich die Bewohner des neben der Rennbahn liegenden D.P.-Lagers zu Nutze und begannen bereits mit dem Schlachtfest. Ihr erstes Opfer war ein Traber aus dem Besitz des Herrn Johann Middeldorf.

Mit dem Beginn der Plünderung des verbleibenden Inventars durch die Fremdarbeiter war das Signal zur Selbsthilfe gegeben. In Gemeinschaft mit dem heutigen Rennbahninspektor Schäfer und den noch auf der Rennbahn verbliebenen wenigen Pferdepflegern wurde eine Abwehrwache aufgestellt, um das Schlimmste, die restliche Vernichtung der Pferde zu verhindern. Nachdem dieses von Erfolg beschieden war, lieferten zerstörte Waggons mehrere 100 Zentner Haferstroh.

**Es kam Zeit und Rat!**

Die Herren Kuchinka und Meisterfeld führen unter den schwierigsten Verhältnissen zu dem damaligen Kommandierenden der Rheinarmee nach Bad Oeynhausen, und es gelang ihnen, daß die Anweisung des Stadtkommandanten, die Pferde abzuschlachten zu lassen, rückgängig gemacht wurde.

Dieser Verhandlungserfolg gab einen allgemeinen Wiederauftrieb und neuen Mut. Zu Folge der russischen Sprachkenntnisse des Herrn Kuchinka gelang es auch, mit dem D. P.-Lager-Kommandanten ein freundschaftliches Verhältnis herzustellen.

Ein neuer Vorstoß beim Stadtkommandanten hatte den Erfolg, daß die genannten Herren zwecks Futterbeschaffung an den alliierten Leiter des Getreidewirtschaftsverbandes Unna, einen Major Lesslett, verwiesen wurden. Dieser - wie alle Engländer - ein begeisterter Pferdefreund, stellte freundlichweise alle möglichen Überlegungen an, wo irgendwelche Futtermittel aufzutreiben wären. Aus den vorhandenen Unterlagen stellte derselbe fest, daß in der Waschkau der Zeche Maximilian in Werries bei Hamm



Herr Th. Northoff (Stall Münsterland), Besitzer des dreijährigen Eventuell und anderer sehr guter Pferde, mit Gattin und Trainer W. Dahl

einige Tausend Zentner Hafer aus Militärbeständen lagerten, an welche aber schlecht heranzukommen sei, da die Zeche von mehreren Hundert D. P.s bewohnt sei.

Er stellte aber anheim, mit dem dortigen Lagerkommandanten Verbindungen aufzunehmen. Er selbst könne leider im Rahmen seiner Stellung einen militärischen Schutz nicht geben.

Man nahm diesen Hinweis freudig auf. Wieder war es Herr Kuchinka, der den Mut hatte, zu dem D. P.-Lager Verbindung aufzunehmen und bekam insgesamt 58 Tonnen Hafer frei.

Nun tauchte gleichzeitig die Frage auf, wie dieser Hafer nach Gelsenkirchen zu schaffen sei. Auf der Rennbahn appellierte man an die Besitzer der dort stehenden Pferde, einen Beitrag in Brennstoff zu leisten, um die Transportkolonne flott zu bekommen.

In der Tat, gossen viele Besitzer fünf und mehr Liter Brennstoff aus ihren Privatbeständen in die aufgestellten Fässer auf dem Platz des Rennbahngeländes an der Wohnung des Inspektors Schäfer.

So gelang die Anfuhr von insgesamt 57 Tonnen Hafer, die außer den Mühen und Sorgen nichts kosteten. Die Futtergrundlage war für absehbare Zeit für den Pferdebestand gesichert. In der Zwischenzeit hatte der all-

seits rührige Bahninspektor Schäfer einen Teil der Stallungen wieder notdürftig hergerichtet. Eine einigermaßen gute Unterkunft für die Pferde stand bereit. Dieser glückliche Erfolg ermutigte zu weiteren Taten.

**Wieder wurde verhandelt . . .**

Die jetzigen Verhandlungen geschahen mit dem Geländebesitzer. Man suchte nach Möglichkeiten, das Gelände als Rennbahn zu erhalten. Der vom Geländebesitzer (Vereinigte Stahlwerke) in Oberhausen erhaltene Bescheid war vernichtend. Es wurde darin erklärt, „daß nach den Verordnungen der Alliierten Gesetzgebung ein Traber-Zucht und -Rennverein nicht mehr existiere, mithin auch keine Verhandlungen geführt werden könnten.“

Der letzte Anpächter sei die Stadtverwaltung Gelsenkirchen, und diese habe den Pachtvertrag nicht erneuert. Außerdem stehe der Geländebesitzer unter dem § 52 der Anordnung des Gesetzes der Militärregierung. Es sei somit keine Verhandlungsgrundlage gegeben.“

Durch geschickte und langwierige Besprechungen mit dem Stadtkommandanten gelang es dann doch den Herren Kuchinka und Meisterfeld, sowie Alfons Dahl, die Genehmigung zu erhalten, den Rennverein gemäß den damaligen Bestimmungen der Militärregierung neu zu gründen. Zu einer Versammlung in das Gelsenkirchener Bahnhofshotel wurden alle Traberanhänger eingeladen.

Unter Aufsicht der Militärregierung wählte man ein provisorisches Gremium.

Als kommissarisches Vorsitzender galt nun, von der Militärregierung bestätigt, Herr Franz Kuchinka. Auf Grund dieser Tatsache unternahm dieser nunmehr einen erneuten Vorstoß bei dem Geländebesitzer und endlich stellte man es den Herren anheim, sich mit der Grundstücksverwaltung Gelsenkirchen ins Benehmen zu setzen. Der kommissarische Vorsitzende suchte jetzt aus taktischen Gründen Verbindung mit dem heutigen Stadt-

direktor und Vorsitzenden des Westdeutschen Traber-Zucht und -Rennvereins Gelsenkirchen, Herrn E. Hammann, und bat diesen, im allgemeinen Interesse den Vorsitz des wieder ins Leben gerufenen Rennvereins zu übernehmen.

Nachdem ihm versichert wurde, daß alle in der ersten provisorischen Versammlung Anwesenden ihn einstimmig wählen würden, nahm Herr Stadtdirektor Hammann diesen Vorschlag an und öffnete damit das Tor zur Weiterentwicklung bis zum heutigen Stand des westdeutschen Traberwesens.

Inzwischen hatte auch Rennsekretär W. Ling die geschäftliche Führung des Vereins wieder übernommen.

Dem Vorsitzenden gelang es, einen neuen Pachtvertrag zustande zu bringen. Die bereits in das Geläuf gelegten Geleise wurden wieder entfernt, und in kürzester Zeit, am 1. Juni 1945, gelangten in Gelsenkirchen die ersten Rennen nach dem Kriege zur Abwicklung. Was anfänglich für unmöglich gegolten hatte, war durch die Tatkraft der Genannten Wirklichkeit geworden und gebührt den wenigen Mutigen von damals, vor allem den Herren F. Kuchinka, B. Meisterfeld und dem leider mittlerweile verstorbenen A. Dahl, sowie dem tatkräftigen Bahninspektor Schäfer eine besondere Anerkennung.

In der nun nachfolgenden Periode stiegen die Umsätze vor der Währungsreform in die Millionen. Der Trabersport hatte sich die Massen erobert und wurde

**zum Volkssport im westdeutschen Raum.**

Mit der Währungsreform gelang dem Verein die Festigung der wirtschaftlichen Lage. Gleich der Renntag nach dem 20. Juni 1948 brachte einen großen Erfolg. Waren die Dotierungssummen an diesem Tage durch ein Punktsystem gelenkt worden, so konnte man gleich daraufhin schon wieder mit einer festen DM-Dotierung kalkulieren. Als bald standen die Wochenrenntage auf dem Plan, die sich er-



Erster Renntag in Gelsenkirchen nach dem Kriege am 1. Juni 1945. Von l. n. r.: Major Lesslett, Stadtkommandant Oberst Kinsley und kom. Vorsitzender F. Kuchinka

**Ein kurzer Gelsenkirchener Zahlenspiegel:**  
Von 1949—53 gelangten 265 Renntage mit 2394 Rennen, darunter 62 Zuchtrennen zur Abwicklung und an Rennpreisen wurden 4 793 000 DM ausgeschüttet.

**Umsatzzahlen:**

1950	42 Renntage	5 260 000 DM
1951	56 Renntage	7 189 000 DM
1952	56 Renntage	8 563 000 DM
1953	58 Renntage	8 463 000 DM

Schnellste Trabrennbahn des Westens:

**Recklinghausen - Hillerheide**

Wohl den größten Sprung nach vorn tat die Traberprüfungsstätte Recklinghausen, ehe dem sogar die schnellste Trabrennbahn Deutschlands. Im Oktober vorigen Jahres waren es genau 25 Jahre her, seitdem auf der Hillerheide-Bahn Trabrennen gelaufen werden. Doch schon viele Jahrzehnte vorher gelangten dortselbst Galopprennen zur Abwicklung. Der erste Austragungsort war die Hohenhorster Heide, von der sie dann um 1897 zur Hillerheide verlegt wurden. Somit ist die Recklinghauser Bahn eine der ältesten Turfstätten im westdeutschen Raum.

**Von einer Galopp- zur Trabrennbahn**

Auf die letzte Renntag des Jahres 1914 im glatteisen Juli zu Ende war, ahnte noch niemand, daß für die Bahn ein volles Dutzend Jahre Ruhe herrschen würde. Als 1926 die aus den Jahren der französischen Ruhrbesetzung entstandenen baulichen Schäden einigermaßen behoben worden waren, zog neues Leben auf der Hillerheide ein.

Zwei Jahre später ging das Gelände in die Pacht des „Westdeutschen Traber-Besitzer und Rennvereins“ über, der am 4. und 11. Oktober 1928 auf der damals noch als Grasbahn bestehenden Anlage die ersten Trabrennen durchführte. Die Veranstaltungen fanden in Stadt und Land Anklang, so daß man den inzwischen von seinem alten Namen in den

**„Trabrennverein Recklinghausen“**

umgewandelten Pächter zu einer Umgestaltung der Bahn zwang. Recklinghausen zur damaligen Zeit der O.B.T. als B-Bahn angeschlossen. Das Geläuf 1931 (Kunsthahn, 1200 m) erstellt, führte den Rechtskurs. Die Veranstaltungsfolge sah nur wenige Renntage vor, es herrschte nur ein schwacher Trainingsbetrieb, denn die Unterbringungsmöglichkeiten für Pferde bestanden nur in einem aus ca. 25 Boxen bestehenden Stall. Während des zweiten Weltkrieges ruhte der Rennbetrieb lange Zeit. Man mußte die Gastfreundschaft Gelsenkirchens in Anspruch nehmen.

**Das Jahr 1946**

legte den Grundstein zum Vormarsch der Recklinghauser. Die Wiedereröffnung der Hillerheide bringt der Bahn den Linkskurs. Inzwischen gesellte sich zu der im Jahre 1926 errichteten Tribüne (heutiger II. Platz) eine neue größere mit den erforderlichen Wetzschaltern und Restaurationsräumen. Beide Tribünen verfügen über insgesamt 1600 Sitzplätze und befinden sich an der Einlaufgeraden. Das Stallgelände wurde ausgenutzt

folgreich in das Gesamtprogramm einschoben und den Besitzern weitere Verdienstmöglichkeiten gaben. Durch eine ständige Zunahme des Besucherstroms war der Rennverein gezwungen, das Gelände weiter zu erschließen. Stallungen mit neuzeitlicher Hygiene erstanden, Grünanlagen und Aufenthaltsmöglichkeiten für das Publikum, eine Arbeitsbahn wurde errichtet und schließlich erlebte Westdeutschland

**am 28. Januar 1951 die Gelsenkirchener Lichtpremiere.**

Mit diesem Aufbauprogramm fiel auch die Erstellung eines neuen Ziel- und Bahnrichterturms zusammen.

Durch die im Vorangegangenen geschilderte Entwicklung und durch die umsichtige und weitblickende Leitung der heute verantwortlichen Männer erkämpfte sich Gelsenkirchen seinen Ruf, eine Trabrennbahn internationalen Formats zu sein. Die Entwicklung aber geht weiter!



Ein Foto aus den 20er Jahren. Verantwortliche Herren des Rheinischen Rennvereins zur Förderung der Traberzucht e. V. M.-Glabdach, v. l. n. r.: H. Vossmer, L. Höfges, Dr. Compes, Wienand Schippers, Landstallmeister Freiherr von Stanglien, Generaldirektor C. Rumpus (Vorsitzender), Julius Dohr, Bankdirektor H. Morgen, E. Feinendegen, Baurat Greiss, August Henriens, Engelbert Huppertz. In der Mitte Trainer F. Nußbaum mit dem Hengst Axtell Loustie