



Rasanter Endspurt auf der Zielgeraden vor der Tribüne

Foto: Rolf Terbrüggen

Trabrennbahn WIRBT FÜR DINSLAKEN

Niederrheinische Pferdefreunde schufen vorbildliche Anlage

Von Hans Götte

An sich liegt es in der Natur der Sache und der Menschen, nur in der Gegenwart zu leben und nur ab und zu einmal an die Zukunft zu denken. Viele halten es auch mit Voltaire, der einmal sagte, daß die Menschen aus der Geschichte nur eins lernten, nämlich die Erkenntnis, daß sie nichts aus ihr lernten. Weder die „Natur der Sache“ noch die Voltair'sche These ließen den ersten Plan zum Bau einer Trabrennbahn am Bärenkamp in Dinslaken scheitern. Die Gegenwart, und die war im Jahre 1948 zuweilen recht hart, war es, die den Rat der Stadt Dinslaken bewog, den Plan des gerade aus der Taufe gehobenen Trabrennvereins zurückzustellen. Die Ernährungslage war kritisch, und bei dem Bärenkamp-Gelände handelte es sich um landwirtschaftliche Nutzfläche.

Im Jahre 1953, nach der Neugründung des Niederrheinischen Traber-, Zucht- und Rennvereins Dinslaken e. V., nahm die Sache wieder greifbare Gestalt an. Am Unternehmungsgeist fehlte es nicht. Die bekannten Züchter und Besitzer B. D. Alkemade (Elten) und Willy Latz (Dinslaken) luden die Stadtväter zu einer Besichtigungsfahrt nach dem holländischen Hilversum ein. Die Trabrennbahn in Hilversum sollte das Vorbild für das in Dinslaken zu schaffende Gelände sein. Der Rat der Stadt war begeistert, und bereits im Juni 1953 wurde der Grundstein zu der neuen Anlage gelegt.

Mit Unterstützung der Stadt, der Industrie, von Handwerkern und freiwilligen Helfern konnten die Traberfreunde des Niederrheins innerhalb eines Jahres den Plan

verwirklichen. Schwierigkeiten gab es genug. Aber alle Bemühungen trugen reife Früchte. Am 25. Juli 1954 hatte der Dinslakener Verein seinen großen Tag: die Bahn wurde ihrer Bestimmung übergeben. Trotz eines regenverhangenen Himmels beim ersten Start — später goß es wie aus Gießkannen — waren 15 000 Zuschauer erschienen, die zwar mehr oder weniger naß, aber begeistert waren.

Die Verantwortlichen aber dachten an diesem Tag an die verflossenen zwölf Monate. Und sie schauten mit berechtigtem Stolz auf ihr Werk, das ihnen manche schlaflose Nacht bereitet hatte. 3 600 Kubikmeter Erdmassen waren bewegt worden. Die 800-m-Bahn umfaßt eine Fläche von 17 000 qm. Nicht weniger als 2 850 cbm Kesselasche mußten angefahren und verbaut werden. Außerdem war der Bau einer Tribüne, einer Waage, der Toiletten, der Totoschalter und nicht zuletzt der über dreißig Pferdeboxen pünktlich fertig geworden.

Die Züchter vertreten die Auffassung, daß es eine gerechtere Leistungsprüfung als die öffentliche Rennprüfung für ihre Pferde nicht geben kann. Man hat sich auch in Dinslaken von dem Gedanken leiten lassen, daß eine solche Prüfung einen wesentlichen Bestandteil der Zucht darstellt. Das Pferderennen ist also nicht, wie wohl viele Laien glauben, nur eine angenehme Unterhaltung für das Publikum oder eine Möglichkeit, durch Wetten Geld zu verdienen, ohne ernstlich zu arbeiten, sondern so ein Rennen ist für den Züchter die Prüfung seines Erfolges.

So soll die ideale Trabrennbahn am Bärenkamp nicht nur sportlichen, sondern darüber hinaus auch züchterischen Zwecken dienen. Nicht zuletzt aber soll und wird sie für den Niederrhein, für den Kreis und für die Stadt Dinslaken werben.
