

Nicht nur Champagner und Wettfieber

Zum sportlichen Aspekt der Galopprennen in Baden-Baden

Martin Furtwängler

Galopprennen? Vollblüter? Jockeys? Für die meisten Menschen in Baden klingen diese Begriffe exotisch. Es verbindet sich mit ihnen vielleicht die Vorstellung vom gesellschaftlichen Glanz der königlichen Rennbahn in Ascot, von Fracks, Zylinder und Bowler, von extravagant gekleideten Damen mit Champagnerglas und Hummercocktail. Viele dürften jedoch auch leicht skeptisch die Nase rümpfen, schließlich steht mit den Rennen überall auf der Welt das Wetten auf die schnellen Pferde in Verbindung. Und diesem Milieu der Wetter und Zocker haftet etwas Zwielfichtiges an, verströmt es doch zu Recht oder zu Unrecht, dies sei einmal dahingestellt, den Geruch von Halbwelt. Dieses Spannungsfeld ist auch Teil der Geschichte der wichtigsten deutschen Galopprennbahn in Iffezheim bei Baden-Baden.¹ Ja, die Bereiche des Gesellschaftlichen wie des Glückspiels überlagern vielfach die sportliche Bedeutung, die diesen Rennveranstaltungen eben auch innewohnt. Aus diesem Grund soll der Aspekt des Sports bei den Galopp-



Vor dem Rennen können die Teilnehmer von den Besuchern im Führing genau unter die Lupe genommen werden, wie hier während der „Großen Woche“ in Baden-Baden im Jahr 2008
(Abb.: privat)

rennen in Iffezheim in den folgenden Ausführungen einmal im Mittelpunkt der Betrachtung stehen. Andererseits wäre die Darstellung dieses sportlichen Bereichs allein nur unvollständig, wenn diese nicht in die Geschichte des Rennplatzes Iffezheim insgesamt eingebettet würde. Deshalb möchte ich vorab die Entwicklung, welche Rennbahn und Rennveranstaltungen bislang genommen haben, kurz skizzieren.

Der Rennplatz in Iffezheim und die dort stattfindenden Rennsportveranstaltungen gehen zurück auf die 50er-Jahre des 19. Jahrhunderts. Der damalige Pächter der Spielbank Baden-Baden, Edouard Bénazet, suchte eine neue Attraktion, um die Anziehungskraft der damals als Sommermetropole Europas bekannten Bäderstadt Baden-Baden und damit vor allem auch die seines Unternehmens zu steigern. Dabei verfiel er auf die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bei seinen französischen Landsleuten, aber auch in Deutschland immer beliebter werdenden Rennen mit englischen Vollblütern. Bei dem Dorf Iffezheim fand sich ein geeignetes Gelände, auf dem Bénazet Bahn und Tribünen errichten ließ. Abgesichert durch die Einnahmen der Spielbank konnten so am 5. September 1858 die ersten Rennen gestartet werden.² Der rege Zuspruch vonseiten der Pferdebesitzer und des Publikums führten zu einer Weiterführung der Rennen in den folgenden Jahren.

Dass diese Veranstaltungen eine nunmehr schon über 150 Jahre dauernde Fortführung erleben würden, vermochte damals freilich niemand zu ahnen. Denn schon mit dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 war deren Existenz ernsthaft gefährdet. Die bis dahin dominierenden französischen Besitzer weigerten sich in den folgenden Jahren, nach Baden-Baden, ins Land des Feindes, zu kommen, den Rennen wurden so mit einem Schlag die wichtigsten und besten Starter entzogen.³ Doch damit nicht genug: Mit der Reichsgründung erlangte auch ein Gesetz des Norddeutschen Bundes in Baden Geltung, welches das Betreiben von Spielbanken im neuen Deutschen Reich verbot. In Baden-Baden gingen Ende Oktober 1872 die Lichter im Kasino aus und sollten erst wieder im Herbst 1933 angemacht werden.⁴ Den Rennen wurde somit die finanzielle Grundlage entrissen. Gerettet wurde die Veranstaltung letztlich durch rennsportbegeisterte Männer aus Hochadel und Großbürgertum, die 1872 den Internationalen Club gründeten, der sich die Aufgabe stellte, in Baden-Baden internationale Pferderennen durchzuführen. Bis heute liegen Organisation und Durchführung der Rennen in Baden-Baden in den Händen dieser auf die soziale Exklusivität ihrer Mitglieder achtenden Vereinigung.⁵

Schwierigkeiten, ja Krisen gab es bei der Durchführung der Rennen auch unter der Regie des Internationalen Clubs immer wieder. Sie verliefen parallel zur allgemeinen Geschichte. So beendete der Ausbruch des Ersten Weltkrieges die Epoche der glanzvollen Rennveranstaltungen, die vor allem durch die große Präsenz gekrönter und hochadliger Häupter gekenn-

zeichnet war. Zudem führte der Erste Weltkrieg zur ersten Unterbrechung des Rennbetriebs für mehrere Jahre. Während des Krieges begründeten vor allem moralische Bedenken der politischen Führung des Reiches, in schweren Kriegszeiten Vergnügungen wie Pferderennen zu veranstalten, die Absage der Rennen.⁶ Und nach dem Friedensschluss 1919 war die wirtschaftliche Lage in Deutschland so angespannt, dass eine Wiederaufnahme der Veranstaltung erst 1921 erfolgen konnte. Wenige Jahre später folgte das nächste Bedrängnis: Die Weltwirtschaftskrise führte zu den bis dahin schwersten wirtschaftlichen Problemen der Rennveranstaltung und brachte diese an den Rand der Absage. Drastische Kürzungen bei den Preisgeldern und im Umfang des Programms waren die Folge. Nur mit Mühe konnte der Internationale Club die Veranstaltung über die Zeit bringen.⁷ Selbst der Rennsportverband in Berlin fürchtete damals die negativen Konsequenzen eines nur einmaligen Ausfalls des Meetings⁸ in Baden-Baden für den deutschen Rennsport insgesamt und bat den Internationalen Club inständig darum, alles zu tun, um die Veranstaltung zu sichern.⁹ Der Zweite Weltkrieg bewirkte dann zunächst aufgrund von Transportschwierigkeiten abermals einen Ausfall der Rennen in Baden-Baden. Schließlich standen die meisten potenziellen Starter auf der Rennbahn in Berlin-Hoppegarten im Training und hätten für die Rennen erst nach Baden-Baden geschafft werden müssen. Ersatzweise wurde die „Große Woche“ deshalb 1942 an drei Renntagen in Hoppegarten durchgeführt, in den beiden folgenden Jahren schrumpfte das Programm dort dann auf jeweils einen Renntag zusammen. Die Beschränkungen der Besatzungszeit erlaubten eine Wiederaufnahme des Rennbetriebs erst im Jahr 1951. Seitdem konnten die Rennen jedoch ohne Unterbrechung durchgeführt werden und erfreuten sich zunehmender Beliebtheit beim Publikum. Nun entwickelten sie sich immer mehr zu einer Massenveranstaltung, eine Tendenz, die allerdings bis in die Kaiserzeit zurückreicht.

Dies machte sich auch in einer erheblichen Ausdehnung des Programms bemerkbar. Bis nach dem Zweiten Weltkrieg gab es mit der sogenannten „Große Woche“ im Spätsommer nur ein Meeting in Baden-Baden – abgesehen von den Jahren 1872 bis 1890, als man im Herbst noch ein sogenanntes Armeemeeting durchführte.¹⁰ Ende der 1960er-Jahre wurden dann Pläne für ein weiteres Meeting im Frühsommer umgesetzt, das sich bis 1985 zu einer Veranstaltung von sechs Renntagen auswuchs und damit seitdem denselben Umfang wie die „Große Woche“ ausweist.¹¹ Nach der Jahrtausendwende bekam der Baden-Badener Rennkalender seine jetzige Gestalt. Auf Initiative des Internationalen Clubs, der dadurch eine bessere Auslastung der eigenen Rennbahn erreichen wollte, wurde 2004 das dreitägige sogenannte „Sales and Racing Festival“ im Oktober als drittes ständiges Meeting eingeführt, das neben den Rennen durch eine große Pferdeauction geprägt ist.¹²



*Ein Jagdrennen führt über feste Hindernisse, wie hier über den Wassergraben vor der Großen Sattelplatztribüne in Iffezheim während eines Rennens der „Großen Woche“ 2008
(Abb.: privat)*

Lange Jahre war so ein steter Aufschwung an Zuschauerzahlen, an Umsatz sowie – ganz wichtig – an der Bedeutung der Rennen zu vermelden. Denn auf keiner Bahn in Deutschland werden so viele sogenannte Grupperennen gelaufen wie an der Oos – Grupperennen sind Rennen der drei höchsten internationalen Kategorien (Gruppe I-III), die zur besseren Vergleichbarkeit der Ergebnisse in Europa 1972 eingeführt wurden.¹³ Insgesamt 13 dieser Spitzenprüfungen kamen 2008 in Baden-Baden zur Austragung, allen voran der seit 1858 als wichtigstes Ereignis des Rennjahres gelaufene „Große Preis von Baden“, der zur allerhöchsten Kategorie, der Gruppe 1, gehört.

In jüngster Zeit jedoch wird der Rennsport in Deutschland und auch in Baden-Baden von einer existenzbedrohenden Krise erschüttert. Hintergrund sind die einbrechenden Wetteinnahmen. Das Wettgeschäft, das auch vom Internationalen Club auf der Bahn betrieben wird, trug seit dem Ende des 19. Jahrhunderts maßgeblich zur Finanzierung des Rennbetriebs bei. Seine Bedeutung für den Rennsport hat der englische Autor und Galoppexperte Wray Vamplew einmal treffend mit den Worten umschrieben: „gambling is the keystone of racing“.¹⁴ Seit Mitte der 1990er-Jahre sprudelt diese Geldquelle jedoch immer spärlicher, und mit der Jahrtausendwende sind die Einnahmen regelrecht eingebrochen, bei jährlichen Rückgängen im zweistelligen Prozentbereich.¹⁵ Hauptursache ist das zunehmende Wettgeschäft über das Internet, gerade auch bei im Ausland sitzenden Anbietern, wodurch die Wetteinsätze auf die Rennen an den Kassen

der Veranstalter vorbeilaufen. Anstrengungen des Rennsportverbandes, eine Novelle des seit 1922 geltenden Rennwettgesetzes zu erreichen, um den Rennsportvereinen eine bessere finanzielle Ausstattung zu ermöglichen, blieben bislang ohne Erfolg.¹⁶ Ob sich die Branche und damit auch die Rennen in Iffezheim aus dieser Krise befreien können, bleibt abzuwarten.

Sollte dies nicht gelingen, dann stünde eine der ältesten Sportarten in Deutschland vor dem Aus. Denn schon seit 1822 werden hierzulande Galopprennen mit Vollblutpferden durchgeführt. Den Anfang machte damals das mecklenburgische Seebad Bad Doberan. Ihren Ursprung hatten diese Rennen mit Vollblütern jedoch in England. Dort war es seit dem Ende des 17. Jahrhunderts zur Ausbildung einer besonderen neuen Pferderasse gekommen: dem Vollblut. Sie ging durch intensive Züchtung aus der Paarung von im Wesentlichen drei Araberhengsten (Byerley Turk, Darley Arabian, Godolphin Arabian) und einheimischen Gallowaystuten hervor. Als Prototyp der neuen Rasse gilt der 1764 geborene „Eclipse“.¹⁷ Die Vollblüter erwiesen sich bald gegenüber allen anderen Pferderassen in Bezug auf Schnelligkeit und Antrittsfähigkeit überlegen. Die Rennen mit ihnen erfreuten sich auf den britischen Inseln daher immer größerer Beliebtheit. Im 19. Jahrhundert schwappte die Begeisterung dann auf den Kontinent über. Vor allem in Frankreich griff man dieses britische Sportvergnügen auf und intensivierte auch bald eigene züchterische Anstrengungen.

In Baden-Baden dominierten, wie bereits erwähnt, in den 1850er- und 1860er-Jahren infolgedessen zunächst auch die französischen Vollblüter das Renngeschehen. Zwar gewann das erste dort überhaupt gelaufene Rennen, den „Preis vom Schloss Favorite“, Freiherr von Gemmingens Stute „Amazone“.¹⁸ Doch es gehört zu den Kuriositäten in der Geschichte des Rennplatzes Iffezheim, dass ihr dieses „Kunststück“ wohl vor allem deshalb gelang, weil sie die einzige Starterin in diesem Rennen war. Der „Große Preis von Baden“ jedoch, das „Zukunftsrennen“ und die anderen wichtigen Prüfungen sahen fast nur französische Sieger.¹⁹ Die Dominanz der französischen Pferde war letztlich so groß, dass die einheimischen Pferdebesitzer Iffezheim in den Anfangsjahren weitgehend mieden. Man rechnete sich einfach keine Chancen auf Siege aus.

Erst das Ausbleiben der Franzosen nach 1870 veränderte das Bild. Neben deutschen und englischen Pferden reihten sich nunmehr in stärkerem Maße auch Starter aus Österreich-Ungarn in die Siegerlisten ein und sorgten so dafür, dass der Internationale Club trotz des französischen Boykotts seinem internationalen Anspruch gerecht werden konnte. Im Jahr 1873 gewann schließlich mit Graf von Renards „Hochstapler“ erstmals ein deutsches Pferd den „Großen Preis von Baden“,²⁰ doch der erste wirkliche vierbeinige Star in Iffezheim war mit „Kincsem“ eine Stute aus Österreich-Ungarn. In ihrer von 1876 bis 1879 andauernden Rennkarriere ging sie 54



Das ungarische Wunderpferd „Kincsem“

(Abb.: privat)

Mal an den Start und blieb unbesiegt. Eine vorher und nachher nie mehr erreichte Bilanz, weshalb „Kincsem“ wohl zu Recht „als das erfolgreichste Rennpferd aller Zeiten und Länder bezeichnet werden“ kann.²¹ Die reise-freudige Stute errang ihre Siege dabei gegen stärkste Gegner in Ungarn, Österreich, Deutschland, England und Frankreich. In Iffezheim war die Stute als erstes Pferd drei Mal hintereinander (1877 bis 1879) im „Großen Preis von Baden“ siegreich. Unvergessen war dabei ihr zweiter Sieg 1878. Das Rennen, das damals über 3.200 m ging (heute 2.400 m), endete aufgrund der Unachtsamkeit des Jockeys von „Kincsem“, der sich schon vor dem Pfosten als sicherer Sieger wähnte und das Tempo herausnahm, mit dem Richterspruch „totes Rennen“ zwischen „Prince Giles“ und „Kincsem“. Deren Besitzer Ernő von Blaskovits verlangte verärgert eine Wiederholung des Rennens, die nach einer kurzen Pause zwischen den beiden Erstplatzierten auch ausgetragen wurde. Eine heute kaum mehr vorstellbare Vorgehensweise, die auch schon aus Gründen des Schutzes für die vierbeinigen Leistungssportler von keiner Rennleitung mehr akzeptiert würde.

Doch damals ging es nochmals über die mehr als drei Kilometer lange Strecke. Das Ergebnis war dann eindeutig: „Kincsem“ gewann die Wiederholung überlegen, obwohl sie sieben Kilo Mehrgewicht zu tragen hatte.²² In Erinnerung an dieses große Rennpferd wird in Iffezheim heute noch ein Rennen nach „Kincsem“ benannt, und auch ein Turm der Iffezheimer Tribüne trägt ihren Namen.

Zum 25-jährigen Jubiläum der Rennen 1883 kehrten dann auch die französischen Starter wieder nach Iffezheim zurück. Zunächst zwar nur vereinzelt, doch die Wunden des Krieges begannen langsam zu vernarben und kurz nach der Jahrhundertwende hatten die französischen Vollblüter wieder ein derartige Dominanz erreicht, dass sich der Internationale Club Sorgen um die Internationalität seiner Rennen machte, weil die deutschen und österreichischen Pferde aus Resignation ihrer Besitzer wieder mehr und mehr ausblieben.²³ Doch nun versuchte der Internationale Club gegenzusteuern. Im Jahr 1903 wurden beschlossen, in den wichtigsten Rennen („Zukunftsrennen“, „Altes Badener Jagdrennen“, „Fürstenberg-Memorial“ und „Großer Preis von Baden“) den nicht aus England und Frankreich stammenden Pferden eine Gewichtserlaubnis von 3,5 kg zu gewähren.²⁴ Sie hatten also im Rennen weniger Gewicht zu tragen, als ihnen gemäß den Bedingungen der jeweiligen Rennausschreibung eigentlich zugekommen wäre, ein nicht zu unterschätzender Vorteil. Ein Jahr später legte das Rennkomitee zudem noch fest, jenseits der Hauptrennen einen Teil der Rennpreise zukünftig deutschen bzw. österreichisch-ungarischen Pferden vorzubehalten, eine Regelung, die noch nach dem Zweiten Weltkrieg Gültigkeit besaß.²⁵ Dennoch blieben Siege deutscher Vollblüter in den großen Iffezheimer Rennen zunächst selten. Dies lag nicht zuletzt an den Eigentümlichkeiten der deutschen Zucht, denn diese stagnierte. Die meisten Besitzer importierten nur ausländische Pferde oder zogen als Deckhengste nur ausländische Beschäler heran, ohne dann deren Nachkommen, selbst wenn diese auf der Bahn erfolgreich waren, in die eigene Zucht zu integrieren. Letztlich kam man so an das Leistungsniveau der englischen und französischen Spitzenpferde nicht heran. Auf den deutschen Rennbahnen und nicht zuletzt in Baden-Baden hagelte es im Vergleich mit den englischen und französischen Vollblütern Niederlage auf Niederlage. Erst mit der Intensivierung und Weiterentwicklung einer eigenen deutschen Zucht zu Beginn des 20. Jahrhunderts sollte sich dies allmählich ändern. Die in diesem Bereich sehr innovativen Brüder Arthur (1860–1943) und Carl (1861–1943) von Weinberg²⁶ waren dabei vielen Züchtern ein Vorbild, konnten sie mit den Pferden ihres Gestüts „Waldfried“ doch schon vor dem Ersten Weltkrieg erste Erfolge verbuchen:²⁷ So gewann ihr Hengst „Faust“ 1908 unter großem Jubel der Besucher auf der Iffezheimer Bahn nicht nur das „Fürstenberg-Memorial“, sondern auch das „Prinz-Hermann-von-Sachsen-Weimar-Memorial“ und schließlich den

„Großen Preis von Baden“.²⁸ Der Erste Weltkrieg förderte erzwungenermaßen die Konzentration auf die eigene Zucht in Deutschland weiter, da nun ein Import von Vollblütern nicht möglich war.²⁹

Nach der durch den Ersten Weltkrieg bedingten Rennpause traten ausländische Pferde erstmals 1924 wieder in Iffezheim an. Sie kamen zunächst nur aus Italien, wenig später folgten jedoch auch wieder Starter aus den Ländern der übrigen ehemaligen deutschen Kriegsgegner. Sie trafen nun jedoch auf eine erstarkte deutsche Zucht. Ausdruck dieser Veränderungen war nicht zuletzt, dass nun erstmals ein deutsches Pferd zum unbestrittenen Star der Rennen in Iffezheim avancierte: „Oleander“ aus dem Gestüt Schlenderhahn, dem ältesten und heute noch erfolgreichsten deutschen Privatgestüt.³⁰ Ihm gelang es zwischen 1927 und 1929 als bislang einzigem Pferd bis heute, den Dreifach-Triumph von „Kincsem“ im „Großen Preis von Baden“ zu wiederholen. Seine Siege über die doch lange Zeit übermächtige französische Konkurrenz waren dabei jedoch mehr als nur einfache Rennerfolge. Für die Zeitgenossen wurden sie zu Triumphen der von Krieg und Niederlage 1918 gebeutelten Nation über die Siegermacht Frankreich stilisiert und enthusiastisch gefeiert.³¹ Die auf der Bahn herrschende Begeisterung gibt das Baden-Badener Badeblatt mit ironisch-kritischem Unterton wieder:³²

„... Die Pferde werden zur Tribünenparade geführt. Alles drängt nach vorne. Die Luft ist mit Elektrizität geladen. Die Spannung wird fast unerträglich als sie der Start etwas löst. Das Feld zieht davon, die Franzosen weit am Ende. Unbeschreibliches Triumphgefühl. Dann plötzlich der Umschlag. Ein Augenblick lähmende Stille. Und dann Ekstase, als in großer Fahrt Oleander, Sac à papier, Grillemont an der Spitze eines weit auseinander gezogenen Feldes an den Tribünen vorbei dem Ziel zurasen. Schreien, Händeklatschen. Ein tobendes taumelndes Menschenmeer, das jäh aufbraust und plötzlich in tausendquirlende Wirbel abstürzt. Das Unfaßbare war geschehen. Mit sehr knapper Halslänge hatte die deutsche Zucht sich vor ‚mittelmäßigen‘ französischen Pferden behauptet ... Noch einmal stieg die Begeisterung als die Siegerpferde nach der Wage zurückgebracht wurden ... Zum ersten Mal seit dem Krieg waren dieses Jahr französische Pferde von, wie sich gestern herausgestellt hat, bemerkenswert guter Qualität vertreten. Wir hoffen zuversichtlich, ... [dass die Franzosen im nächsten Jahr wieder kommen]. Die Iffezheimer Rennen, deren Grundlage seit ihrem Bestehen die Internationalität war und auch wieder werden muß, und mit ihnen Baden-Baden, werden nur den Gewinn davon haben.“

Bei aller Freude des Publikums über die Siege einheimischer Vollblüter – und das klingt in diesem Artikel auch schon an – ging mit dem Erstarren der deutschen Zucht auch eine etwas geringere Beteiligung wirklicher aus-

ländischer Spitzenpferde in Baden-Baden einher, galt Iffezheim doch damals nicht mehr als allererste Adresse des internationalen Rennsports.³³ Als Ausdruck dieser gewandelten Verhältnisse kann letztlich die Tatsache gelten, dass es bis 1937 dauerte, ehe mit „Dadji“ wieder ein französisches Pferd den „Großen Preis von Baden“ gewann.

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzten sich diese Tendenzen fort, und die Sieger z. B. im „Großen Preis von Baden“ kamen seitdem mehrheitlich aus einheimischen Rennställen. Dabei ist das in den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts beachtlich hohe Leistungsniveau der deutschen Vollblutzucht bemerkenswert, insbesondere da diese im Vergleich zu den großen Zucht- und Rennsportländern wie Großbritannien, Irland, Frankreich, USA etc. weit weniger zahlreich ist.³⁴ Stars der Rennbahn wurden nun in stärkerem Maße auch in Deutschland geboren. In Bezug auf Iffezheim gilt dies insbesondere für den Hengst „Acatenango“ aus dem Gestüt Fährhof,³⁵ der den „Großen Preis von Baden“ 1986 und 1987 gewann, oder auch für dessen Sohn „Lando“, der 1993 und 1994 an der Oos siegreich war und dem als größter Triumph der bisher einzige deutsche Sieg im „Japan-Cup“ gelang.³⁶ Dennoch zeigt sich in manchen Jahren auch in den Baden-Badener Hauptrennen die in der Breite natürlich immer noch bestehende Überlegenheit der großen Galoppsportländer. So gab es 2003 nur einen deutschen Sieg in den sechs Haupt-Rennen der „Großen Woche“.³⁷ Dennoch, um den „Großen Preis“ zu gewinnen, genügt es für die ausländischen Gäste meist nicht mehr, mit zweitklassigen Pferden anzureisen. Doch aufgrund der hierzulande niedrigeren Preisgelder verzichteten viele ausländische Besitzer auf einen Start ihrer vierbeinigen Stars, worunter die Internationalität des großen Iffezheimer Rennen mitunter etwas leidet. Zuweilen wird der „Große Preis von Baden“ jedoch als Formtest für den rund einen Monat später stattfindenden „Prix de l’Arc de Triomphe“ in Longchamps bei Paris genutzt, dem wichtigsten Galopprennen des Jahres in Europa. Der letzte, der beide Prüfungen erfolgreich absolvierte, war 2002 „Marienbard“, der in den Farben des weltweit größten Rennstalls „Godolphin“ lief, dem Rennimperium der Herrscherfamilie von Dubai, Al Maktoum.³⁸

Ende der 1990er-Jahre jedoch schien der Internationale Club sein wichtigstes Rennen in der Kategorie der weltweit bedeutendsten Galopprennen etablieren zu können. Als einziges Rennen aus Deutschland wurde der „Große Preis von Baden“ in die damals gegründete „World Series of Racing Championships“ aufgenommen, die eine Art „Formel 1“ des weltweiten Galoppsports werden sollte. Eine deutliche Erhöhung der Dotierung auf umgerechnet eine Million Dollar war die Voraussetzung, die der Internationale Club in den Folgejahren meist mit Sponsoren auch aufbringen konnte. Iffezheim wurde so zum Schaufenster des deutschen Galoppsports und rangierte auf einer Ebene mit den Hippodromen in Paris, Ascot, Melbourne oder Hongkong. Entgegen der weitgehenden Zurückhaltung in den



Der Fährhofer Hengst „Silvano“ nach seinem Sieg im „Großen Preis der Wirtschaft“ (Gruppe 2) im Jahr 2000 in Baden-Baden. „Silvano“ gewann vor allem 2001 mehrere millionenschwere Rennen in Hongkong, Singapur und Chicago und wurde zu einem der gewinnreichsten deutschen Vollblüter überhaupt (Abb.: privat)

deutschen Medien erfreute sich der „Große Preis von Baden“ nun im Ausland einer bisher nie gekannten Beachtung mit Fernsehliveübertragungen u. a. nach den USA und nach Asien.³⁹ Die gewachsene Bedeutung des Rennens schlug sich aber auch im Starterfeld sichtbar nieder. Bei der Premiere der „Series“ im Jahr 2000 trat mit „Holding Court“ erstmals sogar ein amtierender französischer Derbysieger in Iffezheim an.⁴⁰ Gerade in diesem Rennen zeigte sich dann aber auch die nunmehr erreichte Klasse der deutschen Vollblutzucht. Denn diese starke ausländische Konkurrenz war den einheimischen Spitzenpferden nicht gewachsen, die mit dem Sieger „Samum“ aus dem Stall Blankenese (auch Sieger im Deutschen Derby des Jahres 2000) und der Zweitplatzierten Schlenderhahnerin „Catella“ einen bemerkenswerten Doppelerfolg einfuhren. Doch letztlich ließen sich die „World Series“ nicht halten. Im Jahr 2006 wurden sie eingestellt und auch der „Große Preis“ erfuhr im Jahr darauf eine erhebliche Herabsetzung seiner Dotierung.

Neben den Galopprennen auf der Flachbahn gab und gibt es in Iffezheim aber auch Hindernisport. Zwischen 1872 und 1890 war den Hindernisrennen sogar ein ganzes Meeting im Oktober gewidmet, bei dem das



„Samum“ aus dem Stall Blankenese mit dem mehrfachen deutschen Championjockey Andrasch Starke bei der Parade vor dem Start zum „Großen Preis von Baden“ im Jahr 2000
(Abb.: privat)

Militär den Ton angab und ausländische Reiter und Pferde nicht zugelassen waren.⁴¹ Heute ist in der Regel ein Rennen je Renntag aus diesem Bereich des Galoppsports entweder als Hürdenrennen (Rennen über bewegliche Hindernisse) oder als Jagdrennen (Rennen über feste Hindernisse) im Programm verankert. Am bedeutsamsten ist dabei sicherlich das „Alte Badener Jagdrennen“. Erstmals 1861 ausgetragen führte es zunächst zum größten Teil über freies Gelände, bis die Jagdbahn im Interesse der Zuschauer auf den Tribünen in die Anlage integriert wurde.⁴² In der Öffentlichkeit ist der Hindernissport heute etwas in Misskredit geraten, vor allem durch schockierende Bilder, die besonders das schwere und mit vielen Verletzungen und Stürzen behaftete „Grand National“ in Aintree bei Liverpool aufzuweisen hat. In Baden-Baden sind die Rennen jedoch so gestaltet, dass es selten zu Abwürfen, Stürzen oder ernsthaften Verletzungen für Reiter und Pferde kommt. Allerdings besitzt die Hindernisbahn durchaus ihre Tücken. Denn deren Kurs hat die Besonderheit, dass er über einen Hügel, den sogenannten Kapellenberg führt, wobei der Abgang vom Berg noch von einer Rechtskurve begleitet wird, die schon manchem Reiter zum Verhängnis wurde. Wie schwierig es zuweilen ist, auf dem Hinderniskurs in der Spur

zu bleiben, zeigte sich beispielweise 1913, als Graf Holck auf „Onvide“ eben im „Alten Badener Jagdrennen“ als Vierter ins Ziel kam, aber dennoch gewann, weil die drei Erstplatzierten den falschen Kurs genommen hatten und disqualifiziert wurden.⁴³

Kann sich die Bahn in Baden-Baden mit Fug und Recht somit als das Mekka des deutschen Galoppsports betrachten, so gab es doch auch mehrere Versuche, dort Trabrennen zu etablieren. So wurden als Ersatz für die 1890 eingestellten Hindernisrennen ab 1891 im Oktober Trabrennen durchgeführt. Dieses Lieblingsprojekt des damals in Baden-Baden wohnhaften und hoch angesehenen Clubmitglieds, des russischen Fürsten W. A. Menschikoff⁴⁴, fand jedoch nur wenig Zuspruch bei den Zuschauern. Mit dem Tod des Fürsten 1894 kam folgerichtig auch das Ende dieser Rennen. Ein 1951 unternommener weiterer Versuch, Trabrennen zu etablieren, blieb ebenfalls Episode.

Der Galopprennsport ist eine der wenigen Sportarten auf der Welt, bei der Männer und Frauen im direkten Vergleich gegeneinander antreten. Dies betrifft sowohl die Tiere wie deren Reiter. Bei den Pferden wird der leichte körperliche Nachteil der Stuten mit einer prinzipiellen Gewichtserlaubnis von 2 kg zumindest partiell ausgeglichen. Außerdem werden schon lange spezielle, den Stuten vorbehaltene Rennen gelaufen. Bei den Reitern ist die Zulassung von Frauen jüngerer Datums. Noch im Kaiserreich war es undenkbar, dass sich Frauen überhaupt im sportlichen Wettkampf auf Vollblütern messen konnten. Erst in der Weimarer Republik griffen Frauen in ihnen vorbehaltenen Rennen, den sogenannten Amazonenrennen, in den Rennbetrieb ein. In Iffezheim wurde erstmals 1931 ein solches Rennen ausgetragen, wobei die Exotik dieses Ereignisses sich noch deutlich in den Pressemeldungen darüber niederschlug. So heißt es dazu in der Badischen Presse⁴⁵:

„Zum ersten Mal sah man auf der Iffezheimer Bahn Damen im Sattel, die in dem Amazonenrennen unter Beweis stellen wollten, daß sich auch Frauen auf dem grünen Rasen einen sportlichen Kampf liefern können. Es war keine schlechte Zugnummer, die sich der internationale Club mit diesem Damenrennen geschaffen hatte. Als sich die Amazonen auf dem vom Publikum vor diesem Rennen besonders stark umlagerten Sattelplatz in den Sattel schlangen, da war man allgemein gespannt, wer sich von diesen neun anmutigen Reiterinnen, deren Sportfreudigkeit man aus ihren Gesichtern ablesen konnte, als die beste erweisen würde. Es war keine leichte Aufgabe für den gewandten Starter Major v.d. Decken, diese neun weiblichen Jockeys zu starten. Nach dem Fallen der Startflagge war Fräulein Schläfke mit A. Wortmann's Stronn sofort mit mehreren Längen Vorsprung an der Spitze. Sie hatte einen fabelhaften Start, dessen Vorteil die bekannte Hoppegartener Trainerstochter geschickt auszunutzen verstand. Mit drei Län-

gen Vorsprung vor Fräulein Panse auf Enthusiast ging die vielfache Berliner Siegerin in Damenrennen, unter dem Beifall des Publikums durchs Ziel. Man sah sehr gute Reitleistungen in diesem Amazonenrennen, so daß der Verband weiblicher Jockeys auch in Süddeutschland gute Propagandaarbeit für seine Ziele geleistet haben dürfte.“

Noch heute gibt es in Deutschland vereinzelt Amazonenrennen, wenngleich sie in Iffezheim nicht mehr im Programm enthalten sind. Denn eigentlich sind diese Rennen auch nicht mehr nötig, können doch seit 1975 auch Frauen den Beruf des Berufsrennreiters ergreifen und damit in allen anderen Prüfungen an den Start gehen. Insofern hat sich hier die Gleichberechtigung durchgesetzt. Dementsprechend gibt es für Frauen – im Gegensatz zu den Stuten – keine spezielle Gewichtserlaubnis, wie sie z. B. für Rennreiter in der Ausbildung existieren. Wenn die weiblichen Jockeys heute in der Regel immer noch weit weniger erfolgreich sind als ihre männlichen Kollegen, so hängt dies vielfach mit der wenig ausgeprägten Neigung der Besitzer zusammen, ihnen wirklich gute Pferde anzuvertrauen. Und auf einem schlechten Pferd kann der beste Jockey nicht gewinnen.

Insgesamt bieten die Galopprennen in Iffezheim ein vielfältiges Bild sportlicher Höchstleistungen, in einer Sportart, die hierzulande immer mehr an den Rand gedrängt wird. Einer Sportart andererseits, die jedoch weltweit eine der publikumsträchtigen ist und die insbesondere in vielen asiatischen Ländern inzwischen gar zu Sportart Nr. 1 geworden ist. Allen voran in Hongkong, wo der Jockey Club, der die dortigen Rennen veranstaltet, seit Jahren der größte Steuerzahler der ehemaligen britischen Kronkolonie ist, mit einem jährlichen Steueraufkommen von über einer Milliarde Euro.⁴⁶ Diese Diskrepanz wird sich wohl in absehbarer Zukunft nicht ausgleichen lassen, vielleicht jedoch werden zumindest erleichterte Rahmenbedingungen den drohenden totalen Niedergang des Galoppsports in Deutschland abwenden.

Anmerkungen

- 1 Vgl. hierzu die neuesten Publikationen zur Geschichte der Rennbahn: Martin Furtwängler, Sport und Glücksspiel zwischen feiner Gesellschaft und Massenpublikum. 150 Jahre internationale Galopprennen in Iffezheim, in: ZGO 156 (2008), S. 285–313; Karl Reinbote, 150 Jahre Rennbahn Iffezheim, Baden-Baden 2008.
- 2 Vgl. Klaus Fischer, „Faites Votre Jeu“. Geschichte der Spielbank Baden-Baden, Baden-Baden 1983, S. 59; Die Rennen in Iffezheim seit 1858 und 80 Jahre Rennen des Internationalen Clubs 1873–1953, zusammengestellt vom Generalsekretariat des Internationalen Clubs unter Mitwirkung von Herrn Oskar Christ, Baden-Baden 1953, S. 10.
- 3 Rennen in Iffezheim, S. 29 f.
- 4 Geschichte des Kasinos von Klaus Fischer, „Faites Votre Jeu“, S. 64, 79 f.; Dagmar Kicherer, Das mächtige Vielleicht. Die Spielbank in Baden-Baden, in: Volles Risiko.

- Glücksspiel von der Antike bis heute. Ausstellungskatalog, hrsg. vom Badischen Landesmuseum Karlsruhe, Karlsruhe 2008, S. 224 ff.
- 5 Zum Internationalen Club vgl. Furtwängler, Sport und Glücksspiel, S. 287 ff.; Reinbote, Iffezheim, S. 21–29; Zur Mitgliederstruktur des Clubs vgl. Badische Neueste Nachrichten vom 27.8.2002, Artikel „Trotz Event-Charakter stehen die Pferde immer im Vordergrund“.
 - 6 So der Tenor in einer Stellungnahme des Preußischen Ministeriums der Landwirtschaft, Domänen und Forsten an den Kaiser zur Abhaltung von Pferderennen vom 17.4.1915. Diese dürfte auch die badische Regierung beeinflusst haben; vgl. GLA Karlsruhe 233/10969 (Abschrift).
 - 7 Zur Finanzierung der Rennen vgl. Furtwängler, Sport und Glücksspiel, S. 308–313.
 - 8 Unter Meeting versteht man im Galoppsport eine Rennveranstaltung, die mehrere kurz aufeinander folgende Renntage umfasst, meist innerhalb einer oder maximal zwei Wochen.
 - 9 StadtABad A 26-15 Nr. 185, Oberste Behörde für Vollblutzucht und Rennen an den Internationalen Club vom 2.7.1931 (Abschrift).
 - 10 Rennen in Iffezheim, S. 39 f.; Kurt Hochstuhl, Iffezheim. Geschichte eines Dorfes am Rhein, Heidelberg/Ubstadt-Weiher 2006, S. 144; Badische Neueste Nachrichten vom 5.9.1999, Artikel „Kaiserbesuch auf der Rennbahn“.
 - 11 Vgl. 125 Jahre Internationaler Club Baden-Baden. Ein kurzer Streifzug durch die bewegte Geschichte des Internationalen Clubs und der internationalen Galopprennen Baden-Baden, Baden-Baden 1997, S. 37, 40.
 - 12 Vollblut. Das Rennsportmagazin Nr. 188, S. 56 f.
 - 13 Dennis Fanelas, Regionalwirtschaftliche Effekte sportlicher Großveranstaltungen. Die Internationalen Galopprennen Baden-Baden, Baden-Baden 2003, S. 83.
 - 14 Zitiert nach Jürgen Schäfer, Die ersten konzessionierten Buchmacher in Baden-Baden, in: Badische Heimat 81 (2001), S. 285.
 - 15 Allein von 2000 bis 2004 schrumpften die Wettumsätze in Deutschland um über 40 %; Vollblut. Das Rennsportmagazin Nr. 193, S. 31.
 - 16 Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 16.01.2009, Artikel „Wetteinsätze fließen an den deutschen Vereinen vorbei“.
 - 17 Als Vollblut wird heute nur ein Pferd anerkannt, das sich über seine Vorfahren lückenlos auf das englische Gestütsbuch von 1793 zurückführen lässt; vgl. Arnim Basche, Geschichte des Pferdes, (Sonderausgabe) Künzelsau 1999, S. 306, 316, 318–326.
 - 18 Rennen in Iffezheim, S. 13; Klaus Fischer, Ein Dorf und seine Rennen. Iffezheim, in: Baden-Württemberg 34. Jh. H. 3 (1987), S. 6.
 - 19 Zur Geschichte der einzelnen wichtigen Rennen in Iffezheim vgl. Reinbote, Iffezheim, S. 64–116.
 - 20 Rennen in Iffezheim, S. 39.
 - 21 F. Chales de Beaulieu, Vollblut. Ein Pferderasse erobert die Welt, Verden/Aller 1960, S. 93; vgl. auch [www.kincsem.de/Berühmte Pferde](http://www.kincsem.de/Berühmte_Pferde).
 - 22 Arnim Basche, Turf, München 1978, S. 67; Beaulieu, Vollblut, S. 95.
 - 23 R[einhard] Voeltzel, Denkschrift aus Anlass der Feier des fünfzigjährigen Bestehens der vom Internationalen Klub zu Baden-Baden veranstalteten Iffezheimer Rennen, Baden-Baden 1908, S. 20, 24, 27, 37, 42.
 - 24 Ebenda, S. 24, 27.
 - 25 Rennen in Iffezheim, S. 54; GLA Karlsruhe 371 Zugang 1981/42 Nr. 1982, Ministerium des Innern an den Internationalen Club vom 5.6.1924.
 - 26 Die Brüder von Weinberg entstammten einer jüdischen Kaufmannsfamilie, waren er-

- folgreiche Unternehmer in der Chemieindustrie in Frankfurt und wurden 1908 in den erblichen Adelsstand erhoben. 1925 brachten sie ihr Unternehmen in die I.G. Farbenindustrie AG ein. Beide waren auch politisch aktiv. Carl gehörte z. B. der deutschen Delegation bei den Friedensverhandlungen von Versailles an. Wegen ihrer jüdischen Herkunft mussten die Brüder 1933 auf Druck der Nationalsozialisten alle öffentlichen Ämter niederlegen. Arthur starb 1943 nach seiner Deportation in Theresienstadt, Carl konnte 1939 nach Italien emigrieren, wo er bis zu seinem Lebensende 1943 lebte; vgl. Walther Killy, Rudolf Vierhaus (Hrsg.), Deutsche Biographische Enzyklopädie, Bd. 10, München 1999, S. 393 f.
- 27 Zu „Waldfried“ vgl. Basche, Turf, S. 141; Lore Knoll, Das Englische Vollblut. Zucht – Rennsport – Einfluß, Stuttgart 1990, S. 22 ff.
 - 28 Rennen in Iffezheim, S. 58; Richard Sternfeld, Von Patience zu Nereide. Drei Jahrzehnte des Aufstiegs der deutschen Vollblutzucht, Gelting 2002 (ND von 1937), S. 29 f.
 - 29 Vgl. zu diesem Komplex: Basche, Geschichte des Pferdes, S. 371 ff.
 - 30 Das Gestüt Schlenderhahn, nahe Köln beheimatet, wurde 1869 gegründet von Eduard von Oppenheim, einem Sohn des Kölner Bankiers Simon Freiherr von Oppenheim. Es ist noch heute im Besitz der Gründerfamilie; vgl. Basche, Turf, S. 139 ff.; Knoll, Das Englische Vollblut, S. 18–21.
 - 31 Badische Neueste Nachrichten vom 3.9.2003, Artikel „Große Woche vor 75 Jahren (2)“.
 - 32 Badeblatt. Fremdenliste und Mitteilungsblatt der Bäder- und Kurverwaltung Baden-Baden vom 3.9.1927, Artikel „Die Internationalen Rennen zu Iffezheim. Oleander Sieger im Großen Preis“.
 - 33 Klaus Fischer, Ein Dorf und seine Rennen, S. 11.
 - 34 Als Maßstab für die Größe einer Vollblutzucht gilt die Anzahl der Mutterstuten in einem Land, denn sie zeigt an, wie groß die Jahrgänge sind, aus denen dann die Spitzenpferde hervortreten. Je größer diese Basis ist, desto größer auch die Chance, herausragende Pferde hervorzubringen. Im Jahr 2004 gab es in Deutschland 2.281 Mutterstuten, in Großbritannien hingegen 12.938, in Frankreich 8.661, in Irland 18.867, in Australien 24.478 und in den USA sogar 58.268; vgl. Vollblut. Das Rennsportmagazin Nr. 193, S. 31.
 - 35 Das Gestüt Fährhof wurde 1964 von dem Kaffeeröster Walter J. Jacobs gegründet und wird heute in Form einer Stiftung als eines der erfolgreichsten deutschen Gestüte und Rennställe weitergeführt; Knoll, Das Englische Vollblut, S. 33 ff.
 - 36 Vgl. zu den Rennkarrieren der Hengste „Acatenango“ und „Lando“: Peter Schmanns, Von Herero bis Boreal, Isernhagen 2005, S. 170–176, 256–260.
 - 37 Vollblut. Das Rennsportmagazin Nr. 184, S. 36.
 - 38 Vollblut. Das Rennsportmagazin Nr. 180, S. 24–28, 50–54.
 - 39 Vollblut. Das Rennsportmagazin Nr. 176, S. 7–11.
 - 40 Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 5.9.2000, Artikel „Derbysieger Samum triumphiert in Iffezheim“.
 - 41 Rennen in Iffezheim, S. 39 f.; Hochstuhl, Iffezheim, S. 144; Badische Neueste Nachrichten vom 5.9.1999, Artikel „Kaiserbesuch auf der Rennbahn“. Das Ende dieser beim Publikum sehr beliebten Veranstaltung kam, als der Union-Club in Berlin – von 1867 bis 1933 eine Art Kontrollbehörde des Rennsports in Deutschland – Ende der 1880er-Jahre die fehlende Internationalität und die daraus resultierende geringe Bedeutung dieser Rennen für die Vollblutzucht im Reich bemängelte und deren Aufgabe

- durchsetzte; vgl. hierzu StadtA Baden-Baden A 26-15 Nr. 182, Internationaler Club an Stadt Baden-Baden vom 26.6.1890.
- 42 Hochstuhl, Iffezheim, S. 141; Rennen in Iffezheim, S. 11; Schäfer, Buchmacher, S. 287; Reinbote, Iffezheim, S. 94.
- 43 Rennen in Iffezheim, S. 65.
- 44 StadtA Baden-Baden A 26-15 Nr. 182, Stadtrat von Baden-Baden an den Internationalen Club vom 3.12.1890; ebenda, Union-Club an den Internationalen Club vom 7.1.1891; Rennen in Iffezheim, S. 45.
- 45 Badische Presse, 24.08.1931, Artikel „Sonnenschein über Iffezheim“.
- 46 Vollblut. Das Rennsportmagazin Nr. 201, S. 12.