

Geschichte des Trabrennsports

Von den Wagenrennen der Antike zum Prix d'Amérique

Wagenrennen sind eine der ältesten Sportarten. Sie dienen schon lange als Volksvergnügen, waren etwa bei den alten Griechen und Römern äusserst populär. Der Trabrennsport von heute hat seine Hochburgen in Frankreich, den USA und Skandinavien.

Willi Bär

Rennen mit von Pferden gezogenen Gefährten gibt es schon seit über 3000 Jahren. Bereits auf mykenischen Vasen aus dem 11. oder 12. Jahrhundert vor Christus sind Pferde und Wagenfahrer zu sehen.

Homer und Ben Hur

Das älteste literarische Zeugnis, in dem Pferderennen vorkommen, ist die Ilias. Homers Epos berichtet von Wettspielen zu Ehren des im Trojanischen Krieg umgekommenen Helden Patroklos. Noch vor Kampfsportarten und leichtathletischen Disziplinen, die ebenfalls abgehalten wurden, sind an erster Stelle die Wagenrennen erwähnt. Die meis-



Wagenrennen auf einer griechischen Vase rund 510 vor Christus.

ten Experten gehen davon aus, dass die Ilias vor rund 2800 Jahren geschrieben wurde. Allgemein bekannt – vor allem durch den Film Ben Hur – sind die Wagenrennen der Römer. Sie bauten dafür spezielle Stadien, die Circus oder nach dem griechischen Vorbild

Hippodrom genannt wurden.

US-Jahrmärkte und Oktoberfest

Etwas jünger ist die Geschichte der Wagenrennen von heute, dem Trabsport. Zwar wurden auf Landstrassen schon früher Trab-



Werbeplakat für einen US-Jahrmarkt 1891. Fotos: pd

rennen ausgefahren, doch die ersten speziell dafür angelegten Bahnen entstanden vor rund 200 Jahren in den USA, wo zu Beginn des 19. Jahrhunderts an jedem grösseren Jahrmarkt Trabrennen abgehalten wurden. In diesen Zusammenhang passt, dass

die ersten dokumentierten Trabfahren Deutschlands 1867 im Rahmen des Münchner Oktoberfestes stattfanden. Bei den Pferden handelte es sich um aus Russland eingeführte Orlov-Traber. Die ersten französischen Rennen wurden 1834 in der Breta-



Trab-Spektakel pur: Der Prix d'Amérique auf der Rennbahn Paris-Vincennes.



Nach dem Umbau des Basler Schänzli verfügte die Schweiz nach Yverdon über eine zweite Sandbahn. Foto: Ueli Wild

gne und in der Normandie durchgeführt. In Wien dienten bei der Premiere im Jahre 1860 die Hauptallee und die Schüllerstrasse als Rennbahn.

Yverdon und Zürich

1879 wurden in St. Gallen und Kopenhagen die ersten Fussballclubs auf dem europäischen Kontinent gegründet. Damals war der organisierte Pferderennsport in der Schweiz bereits sieben Jahren alt. 1872 veranstaltete die «société pour l'amélioration de la race chevaline» (Gesellschaft zur Verbesserung der Pferderasse) in Yver-

don nämlich erste Trabrennen. Am 24. Mai des gleichen Jahres wurde im Zunfthaus zur Saffran der Rennverein Zürich (RVZ) ins Leben gerufen. Bereits vier Monate später, am 28. September 1872, führte der rund 200 Mitglieder zählende Verein auf dem Exerzierplatz Allmend Wollishofen erstmals Rennen durch. Auf dem Programm standen damals sieben Prüfungen: Ein Trabfahren, ein Trabreiten, ein Herrenreiten, zwei Jockeyrennen und Offiziersreiten. Die Sulky für das Trabrennen wurden zum Teil in Yverdon ausgelie-

hen. Theodor Mercier aus Lausanne siegte im Trabfahren, Emil Zürner aus Hausen in der berittenen Prüfung.

Im Jahr darauf wurde der Kreis der Organisatoren durch Winterthur erweitert und 1879 stiess auch Bern, wo die Allmend als Rennbahn diente, dazu. Der Rennsportvirus breitete sich in der folgenden Zeit in der Schweiz stark aus. Konsultiert man das Jahrbuch des Schweizerischen Verbandes für Pferdesport des Jahres 1935, so findet man neben den heute noch aktiven Veranstaltungern wie Aarau, Arosa,

Frauenfeld, Saignelégier oder St. Moritz eine lange Liste von Orten, die inzwischen wieder von der Turf-Landkarte verschwunden sind. Namentlich sind dies Aigle, Andelfingen, Basel-Birsfelden, Bern, Bülach, Château d'Oex, Colombier-Planeyse, Genf, Gstaad, Morges, Pruntrut, Schaffhausen, Yverdon und Zürich.

Traber im Galopp

In den ersten Jahrzehnten des Schweizer Rennsports ist man noch weit weg von der heute üblichen Spezialisierung. Es konnte durchaus vorkommen, dass ein und dasselbe Pferd im Trab-, Flach- und Hindernisrennen eingesetzt wurde – oft auch im Rahmen der gleichen Veranstaltung.

In der Zwischenkriegszeit hatte der Schweizer Trabrennsport mit Ulysse den ersten grossen Star. Der von Memnon stammende Wallach gewann über zwei Dutzend Rennen. Sein Steuermann war zeitweise Franz Mäder aus Luterbach, der erster Präsident des 1942 gegründeten Schweizerischen Trabrennverbandes (STRV) wurde und dieses Amt bis 1972 ausübte. Sein Nachfolger war Jean-Pierre Hauser, der heute noch auf den Rennplätzen präsent ist.

Gangart und Disqualifikation

Die Gangart Trab ist durch den Diagonalschritt gekennzeichnet. Im Trab bewegt ein Pferd gleichzeitig das rechte Vorderbein und das linke Hinterbein und dann das linke Vorderbein und das rechte Hinterbein. Der Passgang, bei dem das Pferd Vorder- und Hinterbein ein und derselben Seite nach vorn bewegt, ist in Trabrennen verboten und wird als unreine Gangart sanktioniert. In Nordamerika, Australien und Neuseeland sind Rennen für Passgänger (Pacer) sehr beliebt, so sind in den USA mehr als drei Viertel der Sulky-Rennen für Pacer ausgeschrieben. Pacer sind etwas schneller als Traber. Ihr Meilenrekord liegt etwa drei Se-

kunden unter demjenigen der Traber. Als unreine Gangart gelten auch Aubin (das Pferd trabt hinten und galoppiert vorne) oder Traquenard (das Pferd trabt vorne und galoppiert hinten). Während Fälle von Aubin sehr selten sind, fallen Traber in der Endphase eines Rennens aufgrund zunehmender Müdigkeit relativ häufig in den Traquenard. Disqualifiziert wird ein Pferd, wenn es nach der rot-weissen Tafel, welche die letzten 200 Meter anzeigt, mehr als fünf Schritte in der unreinen Gangart absolviert. Häufigster Grund für die Disqualifikation eines Pferdes ist jedoch das Galoppieren. Innerhalb eines gewissen Rah-

mens darf ein Traber während einem Rennen aber durchaus einige Galoppsprünge einlegen. Ein Pferd muss zwingend disqualifiziert werden, wenn es im Galopp Boden gutmacht oder wenn es mehr als 15 Schritte im Galopp absolviert. Nach der rot-weissen Tafel gilt die Nulltoleranz: Ein einziger Galoppsprung führt unweigerlich zur Disqualifikation. Ausgesprochen werden die Sanktionen von Gangartrichtern, welche die Pferde normalerweise im Innenraum der Bahn in einem Auto begleiten. Ist ein Fall unklar, wird eine Untersuchung einberufen und nach Konsultierung des Rennfilms einige Minuten nach dem Rennen eine Entscheidung getroffen und bekannt gegeben.

Alter am Namen ablesbar

Im Rennsport ist nicht der Geburtstag, sondern lediglich das Geburtsjahr wichtig. Ob ein Pferd am 2. Januar oder am 25. Mai 2010 ge-fohlt worden ist, spielt keine Rolle. Wie der gesamte Jahrgang gelten die beiden seit dem 1. Januar 2013 als Dreijährige. Während in Nordamerika, Deutschland oder Schweden der Name eines Pferdes mehr oder weniger frei gewählt werden kann, ist in Frankreich und der Schweiz der erste Buchstabe vorgegeben. Die Namen der Traber des Jahrgangs 2010 beginnen mit einem A, die Namen der 2011-er mit einem B, die Namen der 2012 geborenen mit einem C. Am Ende des Alphabets, das für Traber bereits beim V erreicht ist, beginnt das Ganze wieder von vorne. So waren in Frankreich (und der Schweiz) auch die Jahrgänge 1988 und 1966 A-Traber. Italien wendet das gleiche Modell an, bewegt sich aber nicht im Gleichschritt mit Frankreich. So beginnen die Namen der aktuell Dreijährigen nicht mit einem A sondern mit einem R.

Sandbahn in Yverdon

1979 begann ein neues Kapitel der Geschichte des Schweizer Trabrennsports. In Yverdon wurde die erste Sandbahn des Landes eröffnet. Damit waren die Voraussetzungen für den im Zusammenhang mit der damals eingeführten Triowette notwendigen ganzjährigen Rennbetrieb erfüllt. Die Zahl der Rennen und die Preissumme wurden mehr als verdoppelt. Standen in der Jahresbilanz 1978 noch 86 Trabrennen, an denen es insgesamt 394 300 Franken an Preisgeldern zu verdienen gab, war man im Jahr 1980 bei 183 Trabrennen und einer Gesamtgewinnsumme von 833 500 Franken angelangt.

Blütezeit

Ein Jahrzehnt lang bewegte man sich in diesem Rahmen, bis zu Beginn der



Kräftezehrend: Die 2000-Meter-Bahn in Paris-Vincennes.

1990er-Jahre ein neuer Entwicklungsschub einsetzte. Der Schweizer Rennsport erlebte damals seine Blütezeit. In der Deutschschweiz wurden rund doppelt so viele Renntage veranstaltet wie heute. Am längst wieder vom Terminkalender verschwundenen Pfingstsonntag stand damals auf der Frauenfelder Allmend jeweils das mit 40 000 Franken dotierte Traber Derby auf dem Programm. Nach dem Umbau des Basler Schänzli verfügte die Schweiz über eine zweite Sandbahn. 1995 überschritt die Summe der an die Traber ausbezahlten Preisgelder erstmals die Zwei-Millionen-Grenze. Insgesamt wurden 244 Rennen ausgetragen.

Zunehmende Konzentration auf Avenches

Seither ist der Trabrennsport in der Schweiz nicht mehr gewachsen, aber auch nicht empfindlich geschrumpft wie etwa in Deutschland, Italien, Holland oder Belgien. 2011 fanden exakt gleich viele Rennen statt wie 16 Jahre zuvor, die Gesamtgewinnsumme stieg um etwa eine halbe Million, also rund 25 Prozent, wovon nach Abzug der Inflation real nicht mehr viel übrig bleiben dürfte. Die neue Anlage in Avenches, auf

der heute zwei Drittel aller Renntage abgehalten werden, konnte gerade in etwa das kompensieren, was in der Deutschschweiz weggebrochen war. Kam früher ein grosser Teil des Geldes von Sponsoren und der Wette auf dem Rennplatz, lebt Avenches von den Erträgen des französischen Wettunternehmens PMU, die in der Romandie gegen 130 Millionen Franken Umsatz erzielt und mittlerweile rund 40 Avenches-Renntage in ihr Angebot integriert hat. Was das Wetten betrifft, gehören Avenches und die Romandie zu Frankreich, dem Schlaraffenland des europäischen Rennsports.

Das amerikanische Modell

Parallel zu den beiden dominierenden Rassen, dem amerikanischen Standardbred und dem Trotteur français, kennt der aktuelle Trabrennsport zwei unterschiedliche Rennsysteme. In den USA ist der Sport auf Schnelligkeit und Frühreife ausgerichtet, zudem stark standardisiert. Die Rennen führen fast ausschliesslich über die Distanz einer Meile, also 1609 Meter. Gestartet wird fliegend, hinter einem Auto, an dessen Heck ein die ganze Bahnbreite abdeckender Metallrechen

montiert ist. Die Bahnen sind relativ klein. Oft misst eine Runde um die 1000 Meter (fünf Achtelmeilen). Üblich sind auch Halbmeilen- und Meilenkurse. Das Hauptinteresse gilt den Rennen für Zwei- und Dreijährige, die dementsprechend hoch dotiert sind. Höhepunkt der Saison ist das nach dem Standardbred-Stammvater The Hambletonian getaufte Derby, in dem jeweils Anfang August die besten Dreijährigen ihren Jahrgangschamp ausmachen. Das seit 1981 auf der New Yorker Rennbahn The Meadowlands ausgetragene Krönungsrennen war 2012 mit 1,5 Millionen Dollar dotiert.

Das französische System

In Frankreich dagegen ist man zurückhaltender mit der Ausschreibung von Zweijährigenrennen, in denen es auch noch nicht allzu viel zu verdienen gibt. Ein eigentliches Derby wie das Hambletonian kennt man in Frankreich nicht, dafür vier Kriterien, in denen im Alter zwischen drei und fünf Jahren die Jahrgangsbesten ermittelt werden. Die Distanzen dieser Rennen sind bedeutend länger als 1609 Meter, sie variieren zwischen 2700 Meter (Critérium des Jeu-

Kilometerreduktion

Die Kilometerreduktion dient dazu, Fernvergleiche zwischen auf verschiedenen Bahnen und Distanzen erzielten Zeiten zu ermöglichen. Die über eine Meile oder 2700 Meter realisierte Gesamtzeit wird auf einen Kilometer umgerechnet oder eben «reduziert». Wird einem Traber eine Reduktion von einer Minute und zehn Sekunden (1:10) zugeschrieben, bedeutet dies, dass er für den Kilometer im Schnitt 1:10 gebraucht hat. 1:1 vergleichen lassen sich Kilometerreduktionen jedoch nur bei identischen Voraussetzungen. Je länger ein Rennen, desto langsamer die durchschnittliche Geschwindigkeit. 500 zusätzliche Meter ergeben etwa eine Sekunde mehr pro Kilometer. Beim fliegenden Autostart ist die

Anfangsgeschwindigkeit naturgemäss höher als beim Voltenstart. Kleine Bahnen mit engen Kurven erlauben nicht die gleichen Tempi wie Pisten mit grossen Radien. Vor dem Sulky sind die Pferde in der Regel etwas schneller als unter dem Sattel. Eine Rolle spielt natürlich auch die Beschaffenheit der Unterlage und das Wetter. Ideal für Höchstleistungen, bei denen der Puls eines Trabers bis auf 230 Schläge pro Minute steigt, sind etwa 25 Grad.

Wenn also Ende Januar in Paris-Vincennes der Sieger des über 2700 Meter führenden Prix d'Amérique eine Kilometerreduktion von 1:12,0 realisiert, ist das mindestens soviel wert, wie wenn ein Pferd Anfang August in New York das mit dem Auto gestartete 1609-Meter-Rennen The Hambletonian in einer Reduktion von 1:09 durchtrabte.

nes, Critérium des trois ans) und 3000 Meter (Critérium des cinq ans). Zudem ist die Bahn in Paris-Vincennes, wo alle klassischen Prüfungen des Landes stattfinden, aufgrund ihrer Grösse – eine Bahnrunde misst fast 2000 Meter – und der ansteigenden Gegenseite kräftezehrender als die meisten anderen Rennbahnen. Gestartet wird bei vielen wichtigen Prüfungen nicht hinter den ausgeklappten Flügeln eines Autos, sondern die Pferde nähern sich nach einer Volte einem elastischen Band, das beim Start zurückschnellt. Zumindest war es bis vor etlichen Jahren so. Inzwischen wird der Bänderstart nur noch auf kleinen Provinzbahnen praktiziert. Viel frequentierte Hippodrome wie Vincennes oder Avenches haben das Gummiband längst durch eine Laservorrichtung ersetzt. Startet ein Pferd zu früh, durchbricht es die Lichtschranke. Als Zeichen des Fehlstarts ertönt darauf ein akustisches Signal. Im Gegensatz zu Nordamerika sind in Frankreich die grössten Preisgelder den älteren Pferden vorbe-

halten. Während das mit dem Hambletonian vergleichbare «Critérium des trois ans» mit 240 000 Euro dotiert ist, gibt es im Prix d'Amérique eine Million zu verdienen. Prix d'Amérique-Sieger sind im Durchschnitt etwa siebenjährig. Auch der Prix de Cornulier und der Prix de France sind finanziell lukrativer als die Jahrgangrennen der jüngeren Pferde.

Während die Schweiz ihren Rennsport à la française aufgebaut hat, orientieren sich Italien und Deutschland am US-Modell. In Skandinavien, wo der Grossteil der Pferde amerikanischen Ursprungs ist, zeigt das Rennsystem auch «französische» Elemente. So richtet sich das Derby nicht an drei-, sondern vierjährige Pferde. In Schweden kennt man durchaus auch Steherdistanzen, den Voltenstart und sogar berittene Prüfungen (Monté), die in grossem Stil jedoch nur noch in Frankreich praktiziert werden. So ist Frankreichs zweitwichtigstes Rennen, der mit 700 000 Euro dotierte Prix de Cornulier, den Satteltrabern vorbehalten.