



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Rohne, H.: Zur Reform der Pferderennen : los von England!

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

auf Yuans Geheiß mit seinem breiten Schwert rücksichtslos die Köpfe herunterschlug, dort, wo man etwa gewagt hätte, seinen Befehlen nicht auf der Stelle zu gehorchen. Yuan hatte gelernt. Er hatte im Boyerjahr und der darauffolgenden Zeit gesehen, wie die Fremden Politik machen. Er hatte erfahren: es gibt keine Völkerfreundschaften, es gibt keinen Schutz für die Schwachen, es gibt keine Logik, wenn Völker miteinander verkehren, es gibt nur Eines, und das ist brutale Macht. Niemals ging Macht mehr vor Recht, als damals — und heute. Also, dachte Yuan, ich muß mir Macht schaffen. So drillte er Soldaten und Soldaten, und schuf das Heer, das später den Grundstock der modernen chinesischen Armee bildete, das ihm aus der Hand glitt, das auch einmal revoltierte, das aber heute, wie damals bei seinem Entstehen, auf den Schwört, dem es seine Entstehung verdankt, auf seinen Meister Yuanschikai!

(Schluß folgt)



Zur Reform der Pferderennen

Los von England!

Von H. Rohne, Generalleutnant 3. D.



ach dem Kriege wird eine sehr wichtige Aufgabe — Sicherstellung der Remontierung der Kavallerie — an uns heranreten. Dazu ist die Zucht von Vollblutpferden unentbehrlich; denn auf eine reiche Zufuhr von ausländischem Vollblut wird kaum zu rechnen sein. Eine rationelle Zucht ist aber ohne eine Leistungsprüfung nicht denkbar. Als solche Prüfungen gelten allgemein die Pferderennen, ohne die eine Prüfung der Pferde in bezug auf Geschwindigkeit und Ausdauer unmöglich ist. Es ist aber die Frage, ob die bei uns nach englischem Muster abgehaltenen Rennen als geeignete Leistungsprüfung angesehen werden dürfen. In England, dessen Pferdezucht durch Klima und ausgedehnte Weiden außerordentlich begünstigt ist, dienen die Rennen hauptsächlich dem Vergnügen und der Anregung zu Wetten, und leider haben sie auch bei uns mehr in diesem Sinne gewirkt, als der Hebung der Pferdezucht gebient. Das wird von den Sportsleuten bestritten, ist daher eingehend zu begründen.

In jeder Prüfung soll der Prüfling zeigen, was er kann und daß seine Leistungen ein gewisses von Sachverständigen festzusetzendes Mindestmaß über-

schreiten. Wie steht es nun damit bei unseren Pferderennen? Eine wirkliche Renngeschwindigkeit wird überhaupt nicht gefordert; es kommt bei den „Rennen“ lediglich darauf an, den Siegespfosten als Erster zu passieren, um den vorher fest bestimmten Preis ausgezahlt zu erhalten. Ob die hierbei gezeigte Geschwindigkeit groß oder klein ist, hat gar keinen Einfluß; ob der Sieg mit einer Nasen- oder zehn Pferdelängen gewonnen wird, ist für die Höhe des zu zahlenden Preises ganz bedeutungslos.

Reiter und Besitzer haben daher gar kein Interesse daran zu zeigen, was ihre Pferde leisten können, sondern nur, daß sie schneller laufen als die übrigen. Sie haben sogar ein doppeltes Interesse daran, daß die Pferde ihr volles Können nicht zeigen. Einmal werden Pferde durch ein scharfes Rennen mehr angestrengt und verlieren vielleicht die Aussicht, bei späteren Rennen zu siegen, und dann werden Pferde, die sich anderen als sehr überlegen gezeigt haben, bei Handicap-Rennen mit höherem Gewicht beschwert, was ebenfalls die Aussicht auf den Sieg herabsetzt. Der Pferdezüchter hat aber ein großes Interesse daran, zu wissen, was ein für die Zucht in Aussicht genommenes Pferd leisten kann, nicht, was es bei einem Rennen zufällig geleistet hat.

Es ist also mindestens notwendig, daß bei der Prüfung eine gewisse, nicht zu niedrig bemessene Geschwindigkeit gezeigt wird. Bis vor Kurzem konnte man diese in Deutschland überhaupt nicht einwandfrei angeben, denn die Messung der zur Zurücklegung der Strecke aufgewendeten Zeit ist erst seit dem Jahre 1903 vorgeschrieben, obwohl der gründliche Kenner des Rennwesens, Major R. Henning sie schon im Jahre 1887 gefordert und 1902 im Heft 24 der Sammlung „Unsere Pferde“ (Stuttgart, Schichhardt und Ebner), begründet hat.

Bis zu welchem Grade die Rennen unter der Herrschaft des geltenden Rennreglements ausarten konnten, dafür bietet ein Vorfall, der sich in Hamburg (1887) beim Jagdrennen ereignete, ein geradezu klassisches Beispiel. Das Rennen sollte über 5600 Meter führen; „gerannt“ wurde aber nur über 1600 Meter; bis dahin ritten die Jockeys abwechselnd Schritt und Trab, hielten sogar, weil keiner die Hindernisse als Erster nehmen wollte. Um solchen Unfug fortan unmöglich zu machen, bestimmte im folgenden Jahre das Reglement, daß für das Durchlaufen der Strecke für je 1000 Meter höchstens drei Minuten Zeit aufgewendet werden dürften. Das ist eine so lächerlich geringe Forderung, daß jeder Droschkengaul sie spielend erfüllt. Sie erlaubte daher die Wiederholung ähnlicher Karrikaturen einer Rennleistung; so wurde noch im Jahre 1903 beim Münchener Jagdrennen genau wie in Hamburg abwechselnd Schritt und Trab geritten. Sogar beim Flachrennen konnten sich Reiter, deren Pferde den übrigen bedeutend überlegen waren, erlauben, streckenweise zu traben — der Grabitzer Bollmond in dem über 2000 Meter führenden Prinz Hermann zu Sachsen-Weimar-Rennen am 28. August 1898. Diese Beispiele könnten noch beliebig vermehrt werden; sie genügen aber zu zeigen, was das herrschende Reglement gestattet.

Im Jahre 1908 wurde das Höchstmaß der für je 1000 Meter aufzuwendenden Zeit für Flachrennen von drei auf zwei Minuten herabgesetzt. Die hierdurch geforderte Geschwindigkeit von $8\frac{1}{3}$ m/sek. ist auch noch lange keine rennmäßige. Auf der Trabrennbahn ist eine Geschwindigkeit von 12 m/sek. durchaus keine Seltenheit, und es ist auf der Rennbahn, wenn auch vielleicht nur einmal, eine mehr als doppelt so hohe Geschwindigkeit gezeigt worden (Little Duk 1884 Derby Chantilly 16,9 m/sek.).

Abgesehen davon, daß die geforderte Geschwindigkeit viel zu niedrig ist, hat die gestellte Forderung noch einen grundsätzlichen Mangel. Es ist klar, daß auf einer langen Strecke keine so hohe Geschwindigkeit gezeigt werden kann, wie auf einer kurzen; darum muß sich die Forderung nach der Länge der Bahn abstimmen.

Sollen die Rennen wirklich ernste Leistungsprüfungen werden, so muß eine erheblich höhere, jedoch nach der Länge der zu durchlaufenden Strecke abgestufte Geschwindigkeit gefordert werden.

Major Henning hat, fußend auf der Rennstatistik, genaue Vorschläge über die für jede Strecke zu fordernde kleinste Geschwindigkeit oder, was dasselbe sagt, die zulässig größte Zeit zusammengestellt. Er fordert z. B. für die Bahnlänge

von 1000 Metern eine Mindestgeschwindigkeit von 15,3 m/sek.

" 2000 " " " " 14,8 "

" 3000 " " " " 14,3 "

Diese Geschwindigkeiten besagen, daß die Strecke

von 1000 Meter in rund 1 Minute 5 Sekunden,

" 2000 " " " 2 " 15 "

" 3000 " " " 3 " 30 "

zurückgelegt werden müssen, wenn anders die Preise gezahlt werden sollen.

Früher war man in Preußen mit den Ansprüchen an die Geschwindigkeit nicht so bescheiden wie jetzt. So war bis zum Jahre 1861 die höchste zulässige Zeit

für 1875 Meter 3 Minuten, die Mindestgeschwindigkeit also 10,4 m/sek.

" 7500 " 12 " " " " 10,4 "

Der Fehler war, daß die für die kürzere Strecke geforderte Geschwindigkeit nicht höher war. Im Jahre 1862 wurde die zulässige Zeit erhöht und zwar so, daß für die Strecke von 1875 Meter die Zeit von 3 auf 4 Minuten, für die von 7500 Meter von 12 auf 15 Minuten heraufgesetzt wurde; m. a. W.: für die Strecke von 1875 Meter wurde eine Mindestgeschwindigkeit von 7,8 m/sek., für die von 7500 Meter eine solche von $8\frac{1}{3}$ m/sek. gefordert. Es ist gänzlich unverständlich, daß für die kürzere Strecke eine geringere Geschwindigkeit zugelassen wurde als für die längere. Diese Änderung war also eine Verschlechterung nach zwei Seiten hin. Vom Jahre 1864 ab wurde von der Forderung einer Mindestgeschwindigkeit ganz abgesehen, bis der oben er-

wähnte Unfug in Hamburg 1887 zu der lächerlichen Forderung von 5,5 m/sek. führte, die erst 1908, aber nur für Flachrennen, auf $8\frac{1}{3}$ m/sek. erhöht wurde*).

Während bei Prüfungen von Kraftwagen, Luftschiffen, Flugzeugen sehr strenge Forderungen an die Mindestleistungen gestellt werden, begnügt man sich bei Pferden, obwohl man sie nach ihren Leistungen zur Zucht auswählen will, mit so lächerlich kleinen Forderungen. Selbst bei Mannschaftsrennen fordert man angemessene, nach der Bahnlänge richtig abgestufte Geschwindigkeiten. Auf der Strecke von 1000 Meter wird für die Olympia eine Mindestgeschwindigkeit von 7,7 m/sek., auf der von 400 Meter eine solche von 6,1 m/sek. verlangt. Beide Geschwindigkeiten sind höher als die den Pferden bei Hindernisrennen abverlangte (5,5 m/sek.).

Erst die Forderung einer angemessenen Geschwindigkeit kann die auf den Rennbahnen gezeigten Zerrbilder beseitigen, ohne jedoch alle Mißbräuche auszuschließen. Wird eine Mindestgeschwindigkeit gefordert, so muß erstens die Länge der zu durchlaufenden Strecke genau gemessen und nicht, wie es noch jetzt vielfach geschieht, „annähernd“ angegeben werden, und zweitens ist die zur Zurücklegung der Strecke gebrauchte Zeit genau zu messen. Auch das findet bis jetzt nur auf wenigen Bahnen statt. Erst, wenn man die gezeigte Geschwindigkeit zahlenmäßig genau kennt, kann man von einer gezeigten Leistung sprechen, die aber keineswegs der Leistungsfähigkeit des Pferdes zu entsprechen braucht und jedenfalls dann nicht entspricht, wenn der Sieger „verhalten“ durchs Ziel geht.

Daß der Sieger seine wahre Leistungsfähigkeit verschleiert, indem er Verhalten durch das Ziel geht, kann durch Abstufung der Preise nach der Höhe der gezeigten Leistung verhindert werden. Rennen zwei Pferde von gleicher Güte, so ist es Sache des Zufalls, ob das eine oder das andere um eine Kopflänge zuerst durch das Ziel geht. Ist das eine aber bedeutend überlegen, so kann der Sieger den zweiten um viele Pferdelängen schlagen. Dazu hat er aber gar keine Veranlassung; denn die Höhe des Preises steht schon vor dem Rennen fest.

Setzt man die Preise aber erst nach dem Rennen unter Berücksichtigung der gezeigten Leistung fest, so erreicht man dadurch nicht nur eine gerechte Verteilung, sondern veranlaßt auch die Reiter die wahre Leistungsfähigkeit ihrer Pferde zu zeigen. Es ist nur nötig, die Höhe der Preise nach der Größe

*) Während des Druckes ist, wie der Berliner Lokalanzeiger meldet, eine Änderung des Rennreglements eingetreten und bei allen Flachrennen, sowie bei Hindernisrennen unter 6000 m die Höchstzeit für je 1000 m der zu durchlaufenden Strecke auf $1\frac{1}{2}$ Minuten festgesetzt worden, was einer Mindestgeschwindigkeit von 11,1 m/sek. entspricht. Für Hindernisrennen, die über mindestens 6000 m führen, wird eine Geschwindigkeit von mindestens $8\frac{1}{2}$ m/sek. gefordert. Diese Änderungen können, so erfreulich sie an sich sind, nur als ein erster Schritt für weitere Reformen angesehen werden. Es ist dadurch grundsätzlich die bis dahin stets geleugnete Notwendigkeit einer Reform des Rennreglements zugestanden.

der Abstände, mit der die Pferde durch das Ziel gehen, abzustufen, z. B. zu bestimmen, daß für je $\frac{1}{2}$ Meter (Kopflänge) Abstand vom ersten Pferde der Preis um je $\frac{1}{100}$ des Gesamtpreises herabgesetzt wird. Ein Beispiel wird die Sache klar machen. Für ein Rennen sei eine Summe von 125 000 Mark verfügbar, so würde nach dem jetzt bestehenden Brauch der 1. Preis vielleicht 100 000, der 2. 20 000, der 3. 5 000 Mark betragen. Kommen die Pferde mit Abständen von $\frac{1}{2}$ Pferdelänge ($1\frac{1}{2}$ Meter) und 4 Pferdelängen (12 Meter) hinter dem ersten ein, so müßte nach dem hier gemachten Vorschlage das zweite Pferd 3750, das dritte 30 000 Mark weniger als das erste erhalten.

Der erste Preis würde $52916\frac{2}{3}$ Mark betragen,

„ zweite „ „ $49166\frac{2}{3}$ „

„ dritte „ „ $22916\frac{2}{3}$ „

Zusammen 125 000 Mark.

Die Abstufung ist beliebig gewählt; man könnte auch statt $\frac{1}{100}$ festsetzen $\frac{1}{80}$ oder $\frac{1}{60}$ usw.

Eine solche Verteilung der Preise nach der Höhe der Leistung ist gerecht und nötigt die Reiter, aus den Pferden herauszuholen, was in ihnen steckt und so ihre wahre Leistungsfähigkeit zu zeigen. Zu dem Zweck muß das Reithonorar einen prozentualen Teil des errittenen Gewinns bilden. Jeder Reiter wird sich dann bestreben, dem andern möglichst weit vorzukommen, bzw. dicht zu folgen. So wird nicht nur die innezuhaltende Höchstzeit, sondern auch jedes im Felde laufende Pferd ein treibender Faktor.

Es ist keineswegs ausgeschlossen, daß mehr als drei, ja daß sämtliche Pferde einen Preis erhalten, wenn sie nur die Höchstzeit nicht überschreiten und nicht zu weit hinter dem Sieger durch das Ziel gehen. Andererseits kann aber auch ein Pferd den Preis allein davon tragen, wenn die anderen startenden Pferde viel schlechter sind. Trifft z. B. das zweite Pferd 50 Meter hinter dem ersten ein, so erhält das erste Pferd den ganzen Preis, alle anderen gehen leer aus, auch wenn die Mindestgeschwindigkeit überschritten sein sollte.

Mit dem Wettrennen ist der Totalisator, diese zum Spiel verführende Rechenmaschine, auf das engste verbunden. Von interessierter Seite wird behauptet, ohne Totalisator seien Pferderennen und somit auch Vollblutzucht unmöglich. Das ist eine unbewiesene und unbeweisbare Behauptung. Abgesehen davon, daß England den Totalisator nicht kennt, gab es schon vor dem Jahre 1875, in dem der Totalisator sich einbürgerte, eine deutsche Vollblutzucht. Seitdem hat die Zahl der Rennplätze, der Rennen und der Rennpferde sehr zugenommen; ob aber auch die Qualität der Pferde, das kann niemand beweisen, weil die Geschwindigkeit bei den Rennen fast nie gemessen ist und selbst wenn sie gemessen wäre, nur über die gezeigte Leistung, nicht aber über die Leistungsfähigkeit der Pferde Aufschluß gibt.

Der Totalisator ist das denkbar größte Kasardspiel, schlimmer als die Spiele in den seit 1872 geschlossenen Spielsälen der deutschen Badeorte. Schon

der Ausgang der Rennen hängt so vom Zufall ab, daß der Leiter des Trakehner Gestüts, Landstallmeister v. Burgsdorff 1827 sagen konnte: „Das englische Wettrennen ist das größte Hazard der Welt und hat nur als solches Interesse.“ Damals gab es aber noch keinen Totalisator, der die Auswüchse im Rennwesen sehr befördert. Kann man schon das in hohem Grade von Zufall abhängige Rennen ein Hazardspiel nennen, so gilt das in weit höherem Maße vom Totalisator, weil hier die Höhe des Gewinns nicht, wie bei jedem anderen Spiel bekannt ist, sondern wesentlich davon abhängt, wie die Pferde von dem am Totalisator setzenden Publikum bewertet wurden. Siegt ein aus irgendeinem Grunde vom Publikum niedrig eingeschätztes Pferd, so werden ungeheure, ein Vermögen darstellende Gewinne gezahlt. So wurde z. B. bei dem Rennen in Hoppegarten am 15. August 1915, wo in diesem Kriege der Totalisator zum ersten Male wieder zugelassen war, für die Wette auf Sieg mehr als der 72fache, für die Platzwette mehr als der 172fache Einsatz gezahlt. Das ist aber keineswegs der höchste, überhaupt am Totalisator gezahlte Gewinn. Bei einem Trabrennen in Weikensee am 13. Oktober 1899 wurde das 391, in Maisson Lafitte am 28. September 1910 sogar das 667fache des Einsatzes als Gewinn ausgezahlt. Solche Gewinne übersteigen den günstigstenfalls am Roulette erreichbaren um das zehnfache, ja fast zwanzigfache. In diesen schwindelhaften Gewinnen liegt der große Anreiz zum Spiel, dem große Massen unseres Volkes gerade aus den unteren Ständen unterliegen. Welch schwindelhafte Höhe der Umsatz am Totalisator erreicht, davon haben wohl nur wenige eine Vorstellung. Im Jahre 1913 sind nicht weniger als 78 000 000 Mark umgesetzt und an einem Renntage des Kriegsjahres in Hoppegarten über 700 000 M. Daß der Totalisator in so schwerer Zeit in Deutschland zugelassen wurde, ist im höchsten Grade bedauerlich und gereicht uns wahrlich nicht zur Ehre.

Der Totalisator trägt aber auch in hohem Grade dazu bei, den Wert der Rennen als Leistungsprüfung noch mehr herabzusetzen. Es liegt die Verführung vor, das unwissende Publikum irrezuführen, indem zum Beispiel minderwertige Pferde als Favoriten ausposaunt, hervorragende öffentlich als krank oder nicht disponiert erklärt, gute Pferde verheimlicht werden. Die Eingeweihten ziehen daraus am Totalisator ihren Nutzen.

Daß Seine Majestät von der verderblichen Wirkung des Totalisators durchdrungen ist, geht daraus hervor, daß er schon im Jahre 1894 den Offizieren der Armee und Marine — leider nur ihnen — das Spiel am Totalisator verboten hat.

Am besten wäre es, den Totalisator ganz zu verbieten. Freilich bringt er $16\frac{2}{3}$ v. H. Steuern ein, im Jahre 1913 also allein etwa 13 Millionen, wovon die Hälfte den Rennvereinen zufließt. Läßt sich dieser für die Hebung der Pferdezucht bestimmte Betrag nicht anderweitig aufbringen, so sollte man den Totalisator nur bei solchen Rennen zulassen, bei denen eine wirklich rennmäßige Geschwindigkeit gefordert wird und die Abstufung der Preise nach der

Höhe der Leistung stattfindet. Ist diesen beiden Bedingungen genügt, vermindert sich die Gefahr des Totalisators, da dann die Rennen reeller durchgeführt werden müssen.

Man wird einwenden, daß es sehr schwer sei, die Abstände der Pferde richtig zu bestimmen. Das trifft aber durchaus nicht zu. In der Momentphotographie und der photographischen Messung besitzen wir ein mit größter Zuverlässigkeit arbeitendes Mittel.

Daß die nach englischem Muster abgehaltenen Rennen für unsere Zucht nicht den ihnen nachgerühmten Wert besitzen, daß sie keine ernstn Prüfungen, sondern nur Schaustellungen sind, dürfte nach dem Gesagten einleuchten. Man wird auf die vorzügliche Remontierung der deutschen Kavallerie und das hervorragende englische Vollblut verweisen, die nur den Rennen zu danken seien. Das eben bestreite ich.

Gewiß sind die guten Eigenschaften des deutschen Kavalleriepferdes der Verebelung der Rasse durch Vollblut zu danken; aber das deutsche, d. h. von deutschen Eltern im Inlande geborene Vollblutpferd ist dabei nur in geringem Grade beteiligt. Von den im Jahre 1914 in die Gestüte neu eingestellten 32 Hengsten sind nur drei von deutschen Müttern, fünf von fremden Eltern im Königl. Hauptgestüt Graditz, dagegen 24 (also 75 v. H.) im Auslande gezogen. Wer darin eine erfreuliche Entwicklung der deutschen Vollblutzucht sieht, legt eine wirklich beneidenswerte Anspruchslosigkeit an den Tag, besonders wenn man berücksichtigt, daß im Reiche und den Rennvereinen aus dem Totalisator in den Jahren 1906 bis 1912 einschließlich die Summe von je über 28½ Million zugeflossen ist. Tatsache ist, daß jährlich sehr viele Fohlen in England und Frankreich von Rennstallbesitzern gekauft und in Deutschland eingeführt werden und bei den Rennen besser abschneiden als die in Deutschland gezogenen. Das Einstellen solcher Ausländer in die deutschen Gestüte kann man doch wahrlich nicht als eine erfreuliche Entwicklung unserer Pferdezucht bezeichnen.

Die guten Eigenschaften des englischen Vollbluts sind keineswegs die Folgen der Rennen — sonst hätten sie sich auch bei den nach demselben Muster „geprüften“ deutschen Pferden entwickeln müssen — sondern vielmehr Folgen der die Zucht besonders fördernden Verhältnisse: ausgedehnte gute Weiden und günstiges Klima.

Da wir uns in der Pferdezucht möglichst unabhängig vom Auslande machen müssen, so ist eine ernste Prüfung der für die Zucht in Aussicht genommenen Pferde dringend geboten. Wo in aller Welt kommt es sonst vor, daß die Prüflinge — will hier sagen die Rennstallbesitzer — selbst die für das Bestehen der Prüfung geltenden Bedingungen aufstellen? Überall sonst werden bestimmte Mindestleistungen verlangt; nur bei den Pferderennen ist davon abgesehen; hier können Preise für Leistungen gezahlt werden, die alles andere als Rennleistungen sind, wenn nur die der anderen Pferde noch schlechter sind. Wir müssen daher

die Rennen so umgestalten, daß aus Schausstellungen ernste Leistungsprüfungen werden.

Will man eine ernste Prüfung der Pferde durchführen, so muß der Zufall, d. h. alles, was außer der Qualität der Pferde Einfluß auf den Ausgang des Rennens haben kann, nach Möglichkeit ausgeschaltet werden. Es ist lange nicht bekannt genug, welchen Einfluß die Geschicklichkeit der Jockeys beim Rennen hat. Der allgemein als erste Autorität anerkannte Landstallmeister Graf Lehn-dorff erklärte im Jahre 1880, daß Osborne, der Reiter des Siegers im Unionrennen auf jedem der drei als erste einkommenden Pferde hätte gewinnen können, wahrscheinlich aber auf dem als dritten eingekommenen gesiegt haben würde. Damit ist doch zweifellos zugestanden, daß hier eine einwandfreie Prüfung der Pferde nicht stattgefunden hat; die Gewandtheit des Jockeys, nicht die Geschwindigkeit des Pferdes hat den Sieg entschieden. Die Rennstallbesitzer wissen das auch sehr genau und zahlen daher den Jockeys — jungen Leuten von 18 bis 30 Jahren, namentlich wenn es Engländer sind — Gehälter, welche die eines Ministers oft weit hinter sich lassen und an die von Bankdirektoren heranreichen. Natürlich können nur sehr reiche Leute solche Gehälter zahlen, und das ist einer der Gründe, weshalb auf den Rennbahnen die großen Rennställe sich den kleinen sehr überlegen zeigen. Man hat daher vorgeschlagen, die unter so hervorragenden Reitern laufenden Pferde mit einem höheren Gewicht zu belasten. Dagegen sträuben sich aber die Rennstallbesitzer, obwohl schon jetzt unter gewissen Bedingungen unerfahrenen Reitern eine Gewichts-erleichterung zugebilligt wird.

Daß die Pferderennen in ihrer jetzigen Verfassung gründlicher Reformen bedürfen, um ernste Leistungsprüfungen zu werden, geht aus dem Gesagten wohl klar hervor. Gegen die gemachten Vorschläge können sachliche Einwände kaum vorgebracht werden. Die Reihe der nötigen Änderungen ist damit jedoch durchaus nicht erschöpft; es handelte sich hier nur darum zu zeigen, in welchem Maße die jetzigen Rennen unter dem Einfluß des Zufalls stehen und wie dieser eingeschränkt werden könnte. Erst wenn das geschehen ist, kann von einer wirklichen Prüfung durch das Rennen die Rede sein; vielleicht gelingt es dann durch sorgfältige Auswahl der Zuchtthiere das deutsche Vollblut so zu heben, daß man mit Stolz sagen darf: „Made in Germany“.

