

Aus dem Department für Tierzucht und Genetik
der Veterinärmedizinischen Universität Wien

Institut für Tierzucht und Genetik
(Leiter: Univ.- Prof. Dr. med. vet. Gottfried Brem)

**Historische Rennveranstaltungen in Wien:
Traber in der Krieau**

Diplomarbeit

Veterinärmedizinische Universität Wien

vorgelegt von
Verena Heigl

Wien, Dezember 2019

BETREUER:

O.Univ.Prof. Dr. med. vet. Gottfried Brem

Institut für Tierzucht und Genetik
Veterinärmedizinische Universität Wien

GUTACHTER:

em.o.Univ.Prof. Dr.phil. Herbert Matis

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Material und Methode	3
3. Historische Rennveranstaltungen in Wien: Traber in der Krieau.....	4
3.1 Trabrennsport vor 1873	4
3.1.1 Die "Scharlachrennen"	4
3.1.2 Trabrennsport und -zucht in Europa vor 1873	6
3.1.3 Das "Komitee zur Abhaltung des Trabfahrens im Wiener Prater"	8
3.2 Entwicklungen ab 1873	9
3.2.1 Die internationale Pferdeaussstellung 1873 in Wien.....	9
3.2.2 Gründung des "Wiener Trabrenn-Verein"	11
3.2.2.1 Erste Rennveranstaltungen des WTV	12
3.2.2.2 Eine eigene Sportstätte: Eröffnung der Rennbahn in der Krieau	13
3.2.3 Reformen im Trabrennsport ab 1880	15
3.2.3.1 Der Einfluss von Victor Silberer auf den Trabrennsport in Wien.....	15
3.2.3.2 Einführung des Totalisators.....	17
3.2.3.3 Wachsende Bedeutung des WTV	17
3.2.3.4 Entwicklungen im Bereich der Traberzucht.....	18
3.2.4 Das Gestüt Kagan	19
3.2.5 Die 25-Jahr-Feier des WTV	21
3.2.6 Erste Blütezeit des WTV	23
3.2.6.1 Erfolgspferde und Rekorde.....	23
3.2.6.2 Änderung des Rennsystems und Gründung des "Trabersport-Klub"	23

3.2.6.3 Der "Kaiser-Jubiläums-Preis" 1908.....	24
3.2.6.4 Trabrennsport und -zucht in voller Blüte: 1909 bis 1914.....	25
3.3 Entwicklungen zwischen 1914 und 1937	27
3.3.1 Der "Conours Hippique"	27
3.3.2 Der Erste Weltkrieg: Krise für den Trabrennsport.....	28
3.3.3 Trabrennen während des Ersten Weltkriegs.....	28
3.3.4 Ende des Kaiserreichs: Bedeutung für den Trabrennsport.....	30
3.3.5 Wirtschaftskrise, Inflation und finanzielle Situation des WTV	31
3.3.6 Veränderungen für WTV und Krieau.....	32
3.3.7 Sportliche Entwicklungen und Erfolge	34
3.3.8 Erfolgspferde "Heinrich" und "Nervus rerum"	35
3.4 Der Trabrennsport in Wien ab 1937	38
3.4.1 Große Veränderungen zwischen 1937 und 1945	38
3.4.1.1 Brand der Rotunde.....	38
3.4.1.2 Eingliederung Österreichs: Veränderungen im Pferderennsport.....	39
3.4.1.3 Schwierigkeiten zum Kriegsende	41
3.4.2 Erster Aufschwung für den Trabersport nach dem Krieg	42
3.4.3 Kurze Krisenphase und Führungswechsel beim WTV	43
3.4.4 1952: Der Trabrennsport lebt wieder auf	44
3.4.5 Neue Erfolgswelle für den österreichischen Trabrennsport.....	45
3.4.5.1 Zielführende Veränderungen für den WTV	45
3.4.5.2 Die erfolgreichsten Traber der 60er und 70er Jahre	46
3.4.5.3 Österreichische Erfolgsfahrer und ihre Titel	47
3.4.5.4 1969 bis 1979: Der WTV in Zahlen	49
3.5 Wandel ab Ende der 1980er Jahre	50

3.5.1 Modernisierung und andere Entwicklungen in der Krieau	50
3.5.2 Sportliche Erfolge und Rekorde ab 1979	51
3.5.3 Züchterische Erfolge und Innovation	52
3.5.4 WTV und Krieau ab 1990	53
3.5.4.1 Allgemeine Entwicklungen	53
3.5.4.2 1997 bis 2000: Vereinsjubiläum und wichtige Entwicklungen.....	55
3.5.4.3 Fahrer-Erfolge der 1990er Jahre.....	56
3.5.4.4 Erfolgspferde und Rekorde.....	56
3.6 Der Wiener Trabrennsport im 20. Jahrhundert.....	57
3.6.1 Das Pferdesportzentrum "Magna Racino"	57
3.6.2 Züchterchampion "Stall Venus" und andere Erfolgstraber	58
3.6.3 Veränderungen für die Krieauer Trabrennbahn seit 2012.....	60
4. Diskussion	61
5. Zusammenfassung	67
6. Summary.....	69
7. Abkürzungsverzeichnis	71
8. Literaturverzeichnis	72
9. Abbildungsverzeichnis	81

Danksagung

Ein herzliches Dankeschön entsende ich hiermit an Herrn Christian Pfeiffer, Generalsekretär des Wiener Trabrennvereins, sowie Herrn Michael Hinger von der Zentrale für Traber-Zucht und -Rennen in Österreich, für die freundliche Unterstützung und Zurverfügungstellung von wichtigem Quellenmaterial.

Mein besonderer Dank geht an O.Univ.Prof. Dr. med. vet. Gottfried Brem, dafür, dass er mir diese Arbeit anvertraut und mir bei ihrer Entstehung und Fertigstellung stets mit Rat und Tat zur Seite stand.

Ein letzter Dank geht an das Team des Kleintierzentrums Speyer mit den Dres. Kremp und Dr. Schaaf, an meine gesamte Familie und natürlich an Marc, auf deren Unterstützung, Verständnis und unbeirrbareren Rückhalt ich stets vertrauen kann.

1. Einleitung

Die dokumentierte Geschichte des Rennsports in Wien reicht zurück bis ins 14. Jahrhundert. Schon 1382 gab es - zum Vergnügen und als Wettkampf - erste Pferderennen quer durch Wiens Straßen. Auf den langen Strecken fielen viele Pferde in den Trab. Die Wiener setzten schon damals ihre Wetten auf das schnellste Pferd. Neben diesen Rennen gab es, basierend auf dem Vorbild des italienischen "Palio", vielerorts Trabrennen, deren beste Pferde eine enorme Wertsteigerung erfuhren (ABBERT 1856, BERG 1990).

Das typische Gebrauchspferd des 16. und 17. Jahrhunderts war ein Pferd, welches über weite Wege hinweg ausdauernd und in gleichmäßigem Tempo laufen konnte. Deshalb waren Trabvermögen und Ausdauer die zentralen Ziele der frühen Zucht.

Ab 1860 waren organisierte Trabrennen auf der Praterhauptallee in Wien etabliert und Trabrennen als Vergnügungsveranstaltung der Wiener Bevölkerung nicht mehr wegzudenken. 1874 erfolgte die Gründung des Wiener Trabrennvereins, welcher sich neben der Abhaltung von Trabrennen auch Bemühungen um Zucht und Nachzucht der Traber auf die Fahne schrieb.

In den erfolgsträchtigsten Jahren des Trabrennsports, Anfang des 20. Jahrhunderts, zählte man am Renntag 10.000 und mehr Besucher. Es wurden fleißig Wetten geschlossen und am Derbytag 1946 kündigten ganze 30.000 Zuschauer eine zweite Hochblütezeit des Sports an. Selbst während der beiden Weltkriege erwies sich der Sport als standhaft.

Doch von solchen Massenbesuchen ist heute nicht viel übrig geblieben. Längst sind andere Sportarten in den Vordergrund gerückt und es gibt bequemere, spannendere oder erfolgversprechendere Alternativen der Freizeitgestaltung und des Glücksspiels. Die Konkurrenz durch das moderne Pferdesportzentrum "Magna Racino" ist ebenfalls groß und die Krieau steht trotz neuem Nutzungskonzept, Grundstücksabtretungen und internationalen Kooperationen auf wackeligen Beinen.

Welche Bedeutung hat also der Trabrennsport noch und wie steht es um seine Zukunft? Kämpft er in Wien ums Überleben oder wird er wie bei früheren Krisen aus dieser schwierigen Zeit abermals voller Kraft und neuer Ideen hervorgehen?

2. Material und Methode

Mittels einer Literaturrecherche in diversen Online- und Printmedien wurde der historische Hintergrund des Trabrennsports in Wien erarbeitet.

Im Vordergrund für den historischen Überblick standen die im Online-Archiv der "Österreichischen Nationalbibliothek" zur Verfügung gestellten Printmedien aus den Jahren 1843 bis 1947. Die Inhalte einiger Lokalzeitungen, wie dem "Neuen Wiener Journal" und fachspezifischer Medien wie der "Allgemeinen Sport-Zeitung" halfen, weitere Eindrücke über die jeweils herrschende Bedeutung des Trabrennsports zu gewinnen und historische Ereignisse in ihrem zeitgeschichtlichen Umfeld nachvollziehen zu können. Einschlägige Bücher, wie das im Jahr 1999 erschienene Werk "1874 – 1999: 125 Jahre Wiener Trabrennverein" von Gerhard Reichebner und "Das goldene Buch des Renn-, Reit- und Traber-Sport" von Alexander Duschnitz, Joseph Löffler und Anton Prinz, aus dem Jahre 1904 dienten als Informationsquellen über die Entwicklung des Trabrennsports in Wien und die lokalen Entwicklungen und Zusammenhänge in Trabersport und -Zucht.

Weiterhin wurden verschiedene Online-Quellen (die offiziellen Homepages des Wiener Trabrennvereins, des Badener Trabrennvereins und des Trabersportklubs und einige andere) zur Bearbeitung des Themas herangezogen. Eine weiterführende Internetrecherche erbrachte auch aktuellere Berichte und Stellungnahmen, welche die Bedeutung des Trabrennsports in den letzten Jahrzehnten aufzeigten. Die Österreichische Traberzentrale stellte auf Nachfrage freundlicherweise weitere spezifische Informationen zur Verfügung.

Im Folgenden wird zunächst eine historische Übersicht über die Entwicklung, den Wandel und alle wichtigen Meilensteine des Trabrennsports in Wien, gegeben. Wichtige Personen und bedeutende Pferde finden ebenfalls Erwähnung in dieser zeitgeschichtlichen Aufarbeitung. Im Basierend auf den Fakten der Zeitgeschichte und den aktuellen Quellen wird anschließend der Bedeutungsverlust, dem der Trabrennsport derzeit unterliegt, als zentrale Hypothese diskutiert.

3. Historische Rennveranstaltungen in Wien: Traber in der Krieau

3.1 Trabrennsport vor 1873

3.1.1 Die "Scharlachrennen"

Der erste dokumentierte Hinweis auf Pferdewettrennen in Wien ist im vierzehnten Jahrhundert zu finden: Im Jahr 1382 erließ der damalige Herzog Albrecht III. eine Verordnung, welche zweimal jährlich die Abhaltung eines Jahrmarktes für die Stadt Wien vorsah. Jeweils vier Wochen um Christi Himmelfahrt im Mai sowie vier Wochen um den St. Katharinentag im November, wurden die Wiener Jahrmärkte abgehalten, wobei gemäß Albrechts Verordnung auch je ein "Scharlachrennen" (Abb.1) oder auch "Fest der laufenden Pferde", abgehalten werden sollte. Die Bezeichnung "Scharlachrennen" ist auf den Hauptpreis für das schnellste Pferd des Rennens zurückzuführen: ein wertvolles Stück Scharlachtuch (TSCHISCHKA 1853, BERG 1990, ZÄUNER 2019).

Am Renntag wurden die geschmückten Pferde vor den Augen der Zuschauer und begleitet von Trompeten zum Startpunkt des Rennens bei St. Marx gebracht. Austragungsort für das Rennen war eine Strecke zwischen Wienfluss und St. Marx, entlang des "Rennweg" im heutigen dritten Wiener Gemeindebezirk (SACHSLEHNER 2012). Da über die gesamte Strecke ein anhaltender Galopp zu kräftezehrend gewesen wäre, liefen viele Pferde im schnellen Trab (REICHEBNER 1999).

Ein weiterer Hinweis auf die schon im 14. Jahrhundert organisierte Form der Trabrennen ist in der Inschrift eines Gemäldes im Besitz der *Zentrale für Traberzucht und -Rennen in Österreich* zu finden: "Albrecht der III. gründete 1382 den Traber- und Wettreiter-Klub. Er ritt mit Ratsherren, Gefolge und Preisträgern zum Rennplatz, welcher sich am heutigen Rennweg befand" (MATZKA 2013c).

Es ist übrigens anzunehmen, dass italienische Kaufleute die Idee für diese Pferderennen nach Wien mitbrachten (PFUNDHELLER 1873). So wird auch heute noch zweimal jährlich das sogenannte "Palio de Siena" auf dem Piazza del Campo in Siena, Italien, ausgetragen. Auch dieses wird üblicherweise durch einen festlichen Umzug, dem "Corteo Storico", eröffnet (TOSKANA LIVE 2019, BERG 1990). Während der Abschluss von Wetten beim

italienischen Palio bis heute jedoch unüblich ist, so schlossen die Zuschauer der Wiener "Scharlachrennen" schon damals eifrig Wetten auf "Kraft und Geschicklichkeit" der teilnehmenden Pferde. Für die wetteifrigen Wiener soll es schon damals sogar Wettvermittler und Wettbuden gegeben haben (LIPPOWITZ 1895). Schließlich musste sogar eine Verordnung des Magistrats 1435 das überschwemmende Maß an Wetten eindämmen (PICHLER 1843, SCHMIEGER 1921).



Abb. 1: Das Scharlachrennen.

(Quelle: TSCHISCHKA 1853)

Die "Scharlachrennen", welche viele fremde Kaufleute und Gäste nach Wien lockten, konnten durch Herzog Alberts Beschluss über 150 Jahre, bis ins 16. Jahrhundert, fortgesetzt werden. Nachdem es im Rahmen des ersten österreichischen Türkenkrieges im Jahr 1529 schließlich

zur ersten Belagerung kam, war das Ende der Volksfeste und somit der Scharlachrennen unausweichlich. Im Jahr 1534 fand das letzte bezeugte "Scharlachrennen" statt (SACHSLEHNER 2012).

3.1.2 Trabrennsport und -zucht in Europa vor 1873

Im 16. und 17. Jahrhundert galt ein Pferd dann als gutes "Gebrauchspferd" - insbesondere vor einen Wagen oder Schlitten gespannt - wenn es ein guter Traber war. Insbesondere die Mittelschicht der Bevölkerung zeigte reges Interesse an den Rennen im Trab bei welchen das Trabvermögen der einzelnen Pferde miteinander verglichen wurde (ABBERT 1858).

Italien gilt als jenes Land, in welchem die Trabrennen am längsten "einheimisch" sind. So liegen die Ursprünge des italienischen "Palio" im Spätmittelalter und auch in den folgenden Jahrhunderten gab es vielerorts Trabrennen bei welchen auch österreichische Pferde an den Start gingen. Die Traber wurden hierfür vor leichte Fuhrwerke, die "sediola", gespannt. Dabei waren für die Pferdebesitzer in der Regel nicht die ausgeschriebenen Preise, sondern die Wertsteigerung der Pferde ein besonderer Anreiz. Für ein siegreiches Pferd konnte der Besitzer nach dem Rennen das Drei- bis Vierfache verlangen (ABBERT 1858).

Auch Russland spielt in der Entwicklung des Trabrennsports eine besondere Rolle. Der russische Graf Orlow-Tschermensky kreuzte im Jahre 1775 den Araberhengst "Smetanka" (Abb.2) mit einer dänischen Mutterstute. Ziel war die Zucht eines ausdauernden, schnellen und über weite Strecken zuverlässigen Kurier- oder Kutschenpferdes. Diese neu entstandene Rasse glänzte in Trab und Ausdauer mit besonderen Fähigkeiten (Hauptverband für Traberzucht e.V. 2019). Lange war der Orlow-Traber als eine der erfolgreichsten Traberrassen bekannt, der erst durch die Verbreitung des amerikanischen "Standardbred" zurückgedrängt wurde. Traber der Rasse "American Standardbred" sind heute die bekanntesten Vertreter dieser Nutzungsrichtung (Fédération Équestre Internationale 2019).



Abb. 2: Gemälde von Gavriil Vasilyev: Araberhengst "Smétanka".
(Quelle: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1782172>)

Das Trabfahren wie es heute in der Krieau üblich ist, wurde teilweise im 19. Jahrhundert in Europa noch in ganz anderer Form ausgeübt. Zum "Traberfahren" wurden in einigen Ländern damals zwei Pferde vor eine sogenannte "Droschke" (= Fiaker) oder einen Schlitten gespannt. Ein Pferd war der sogenannte "Trotteur", der Traber, das zweite Pferd der "Galoppeur", auch "Kurierstreicher" genannt (PETRI 1802). Um zu gefallen, durfte der "Galoppeur" dabei nicht traben und der "Trotteur" nicht angaloppieren (PETRI 1815). Während der "Trotteur" in eine Doppeldeichsel gespannt den Fiaker oder Schlitten zu ziehen hatte, war der "Galoppeur" nur beigespannt und lief, ohne mit der Deichsel in Verbindung zu stehen, nur mittels Riemen oder Stricken an Radachse, Wagenkreuz oder Schlittenkufe fixiert, neben dem Trotteur her (PETRI 1802).

Zum Teil wurde damals auch ein galoppierendes Begleitpferd neben dem Traber so geritten, dass es sich eine Kopflänge vor dem Traber befand, um diesen dadurch zu höheren Leistungen anzuapornen. Im späteren 19. Jahrhundert wurde jedoch beispielsweise in Russland ein Begleitpferd nur noch selten und vor allem zu Trainingszwecken auf diese Weise verwendet; bei kaiserlichen Trabrennen wurden die Begleitpferde schon bald ganz verboten (LIEDMAN 1880).

Auch Quellen der Wiener Trabrenngeschichte weisen darauf hin, dass einst mit einem "Neben-" oder "Begleitpferd" gefahren wurde: In einigen Renn-Ausschreibungen wurde beispielsweise der Gebrauch eines "Nebenpferdes" explizit ausgeschlossen (FLEISSNER 1923).

3.1.3 Das "Komitee zur Abhaltung des Trabfahrens im Wiener Prater"

Nachdem einige Wiener, von sportlichem Ehrgeiz getrieben, Mitte des 19. Jahrhunderts Wettfahrten im Bereich des Praters veranstalteten, so dass sogar Fußgänger sich vor den enormen Geschwindigkeiten der Gespanne in Acht nehmen mussten, wurden Regelungen für organisierte Rennen dringend notwendig (REICHEBNER 1999).

Ab 1860 kann schließlich von einer organisierten Form des Trabrennsports in Wien gesprochen werden. Nach einem Rennen am 21. April 1860 auf Schüttelstraße und Praterhauptallee beschlossen einige Wiener Aristokraten, einem Komitee aus Wiener Bürgern die Aufgabe zuzuteilen, künftig die Trabrennen zu organisieren. So entstand am 23. April 1861 das sogenannte "Komitee zur Abhaltung des Trabfahrens im Prater" unter Leitung von Präses Anton Roth, einem Reitschul-Inhaber. Weitere Mitglieder des Komitees waren Ignaz Apel, Theodor Bezina, Franz Cavaliereo, Franz Dippold, F. Enzinger, F. Exinger, Michael Fischer, Johann Haberlandtner, Nikolaus Hagen, Heinrich Höfelmayer, Anton Katzmayer, Michael Raumer, Anton Steiner, Ad. Wallauer, Ferd. Weissenberger, Karl Wöß und Anton Zampis (FLEISSNER 1923).

Ihr erstes Rennen veranstaltete das Komitee schließlich am 22. Mai 1861 um zehn Uhr

vormittags. Die Pferde starteten in der Hauptallee und umrundeten dann das Rondeau des Wiener Praters um schließlich zurück in der Hauptallee das Ziel zu passieren. Ein Nebenpferd durfte nicht neben dem Traber laufen. Die zurückzulegende Distanz waren circa 2251 1/2 "Wiener Klafter", was umgerechnet etwa einer Strecke von 4268,8m entspricht (FLEISSNER 1923).

Im Folgejahr 1862 wurde schließlich zum ersten Mal auch ein Fiaker-Wettfahren im Trab veranstaltet. Dabei fuhr in jedem Gespann ein Richter mit (FLEISSNER 1923). Während die Einspänner sich auf der Wiener Hauptallee zu messen hatten, liefen die Zwei- und Mehrspänner auf der Schüttelstraße bis zum Lusthaus und zurück (REICHEBNER 1999). Leider konnte sich das Fiaker-Wettfahren in den Folgejahren nicht durchsetzen und wurde mangels Teilnehmern schon 1863 wieder eingestellt. Im Jahre 1865 kam als seltenes Ereignis ein Trabreiten zustande (FLEISSNER 1923).

Die Rennen entwickelten sich schließlich zu einem der beliebtesten Vergnügen der Wiener Bevölkerung. Der Stadt und ihrer Bevölkerung wurde schon lange, insbesondere durch seine geographische Lage und wirtschaftliche Bedeutung, ein "besonderes Verhältnis zu den Pferden" nachgesagt. Durch die Trabfahrten auf der Praterhauptallee wurde diese "innige Beziehung zu den Fahrern, Fiakern sowie Pferden" noch vertieft (REICHEBNER 1999).

3.2 Entwicklungen ab 1873

3.2.1 Die internationale Pferdeausstellung 1873 in Wien

In den Monaten Mai bis Oktober 1873 fand in Wien die fünfte Weltausstellung statt. Ihr Schauplatz war der Wiener Prater, die sogenannte "Rotunde" im Zentrum. Der eigens für die Weltausstellung errichtete Kuppelbau galt als Wahrzeichen der Veranstaltung. Von ihr ausgehend waren längs und quer verlaufende Hallen in Form eines "Fischgrätmusters" angeordnet (Abb.3). Diese stellten etwa 40.000 Quadratmeter für mehr als 50.000 Aussteller zur Verfügung (Technisches Museum Wien mit Österreichischer Mediathek 2019).

Kaiser Franz Joseph I. eröffnete am 18. September 1873 die ebenfalls im Rahmen der

Weltausstellung abgehaltene "Internationale Pferdeausstellung". Fast 460 Pferde wurden zu diesem Zweck unter anderem auch aus Ländern wie Deutschland, Italien und Frankreich nach Wien gebracht (ENGEL 1873). Jeden Nachmittag wurden die ausgestellten Reit- und Wagenpferde dem Publikum vorgeführt oder auch -geritten. Neben Arabischen Vollblütern, Trakehnern und anderen Rassen, waren auch Orlov-Traber aus russischer Zucht in den Ausstellungshallen zu finden (HEINE 1873).

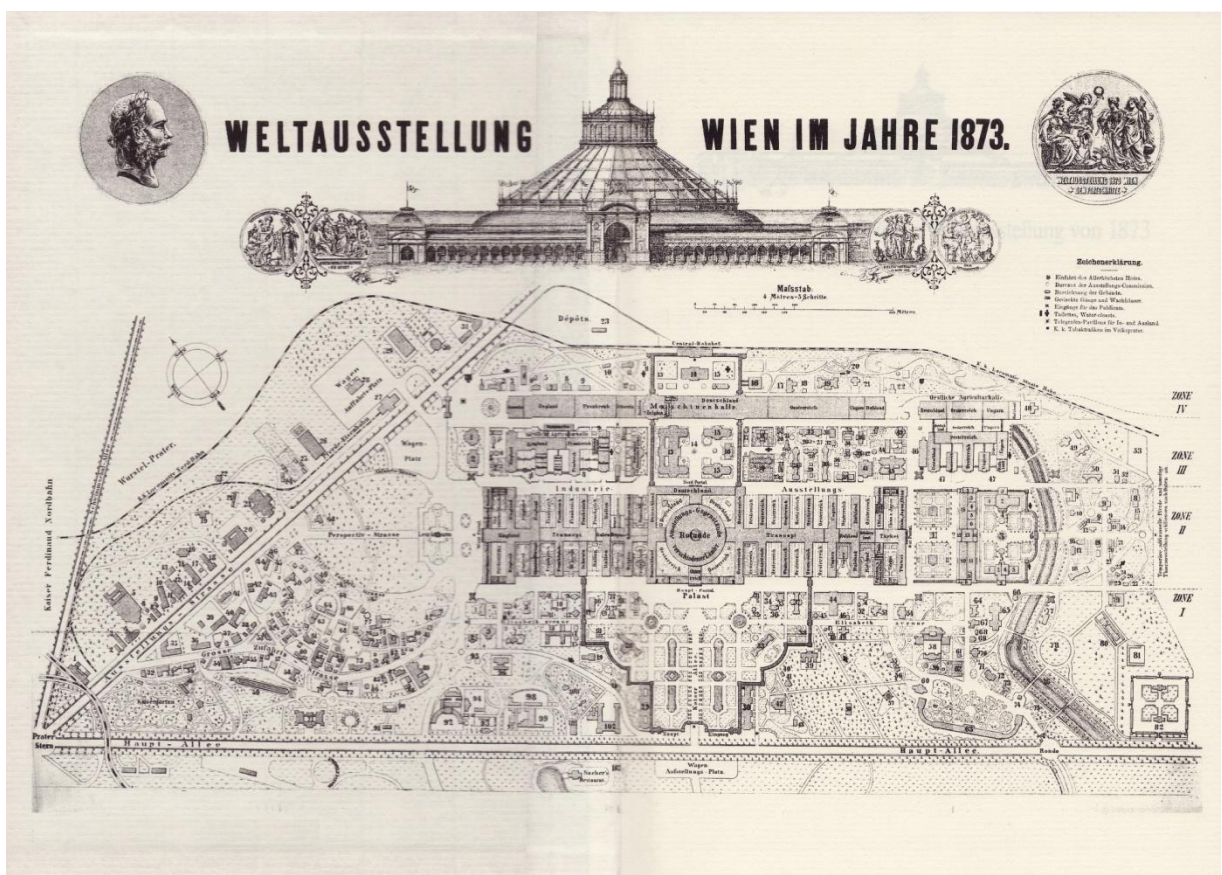


Abb. 3: Geländeplan der Weltausstellung 1873 in Wien.

(Quelle: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=6068223>)

Im Zuge dieser Pferdeausstellung wurde am 22. September ein "Internationales Trab-Wettfahren" in der Praterallee veranstaltet. Die Initiative entstammte der Organisation einiger

bedeutender Personen für den Trabrennsport, so zum Beispiel des Graf Kálmán Hunyady oder auch Johann Haberlandtner (Mitglied des "Komitee zur Abhaltung des Trabfahrens im Prater"). Beide übernahmen später wichtige Positionen im Wiener Trabrennverein (WTV) (CAVALIERO 1873).

Ab 10 Uhr fand sich eine "dichte Menschenmenge" zu den Rennen ein, wobei die "Masse des Publikums" derart groß war, "daß nur mit großer Mühe der nöthige Raum beim Start freigehalten werden konnte". Im ersten Rennen starteten Einspänner ohne Nebenpferd vor zwei- oder vierrädrigen Wägen gefolgt vom Rennen der Zweispänner vor vierrädrigen Wägen. Zum Abschluss wurde ein Trabwettfahren für zweispännige Fiaker abgehalten. Dieses war explizit den Gespannen der österreichisch-ungarischen Monarchie vorbehalten (FISCHER 1873).

3.2.2 Gründung des "Wiener Trabrenn-Verein"

Etwa ein halbes Jahr nach der Weltausstellung und dem Internationalen Trabwettfahren, kam es schließlich am 10. April 1874 zu einer bedeutsamen Zusammenkunft im Hotel Tauber in der Praterstraße. Unter anderem waren Graf Hunyady (Mitorganisator des Internationalen Trabwettfahrens 1873), Johann Haberlandtner (Mitorganisator des Internationalen Trabwettfahrens und Mitglied des "Komitee zur Abhaltung des Trabfahrens im Prater"), Michael Fischer (Mitglied des "Komitee zur Abhaltung des Trabfahrens im Prater") und einige andere Herren vertreten (REICHEBNER 1999).

Unter der Schirmherrschaft von Graf Grünne wurde ein Verein "zur Hebung der Pferdezucht in Österreich-Ungarn" ins Leben gerufen. Der Wiener Trabrennverein war geboren. Vizepräsidenten wurden Johann Haberlandtner und Franz Rückauf. Zum 1. Präsidenten des Vereins wurde Graf Kálmán Hunyady gewählt welcher dieses Amt bis zu seinem Tod 1901 insgesamt über 25 Jahre innehatte (SUCHOMEL 1874, TSCHOEPPE 1904, REICHEBNER 1999).

1877 wurde schließlich auch schriftlich in einer neuen Vereinssatzung festgehalten, welchem Zweck der WTV dienen sollte, nämlich der "Hebung der Landespferdezucht in Österreich-Ungarn". Laut Satzung sollte dieses Ziel erreicht werden durch die Abhaltung von Trabrennen mit inländischen sowie ausländischen Pferden, durch die Ausstellung und Auszeichnung von Zuchtpferden und deren Nachzucht, sowie Unterstützung bereits bestehender sowie zukünftiger Trabrennplätze in Österreich (TSCHOEPPE 1904, REICHEBNER 1999).

3.2.2.1 Erste Rennveranstaltungen des WTV

Der erste WTV-Renntag wurde schließlich für den 29. Mai 1874 geplant und organisiert (REICHEBNER 1999). Bei schönstem Wetter fanden viele Besucher den Weg in die Hauptallee des Praters, wo weiterhin die Rennen gefahren wurden. Der Trabsport erfreute sich in der Wiener Bevölkerung weiterhin großer Beliebtheit. Natürlich waren auch die WTV-Größen Graf Grünne, Graf Hunyady sowie Vizepräsident Haberlandtner vor Ort. Ein weiterer besonderer Gast war zudem der Erzherzog Wilhelm (NN 1874).

Von einer großen Tribüne aus konnten ab 9 Uhr vormittags sowohl Ein- als auch Zweispänner, sowie Fiaker in Trabwettfahrten beobachtet werden. Die zu absolvierende Rennstrecke wurde in diesem Jahr jedoch so geplant, dass die Gespanne jetzt beim Lusthaus im Prater starteten. Die Zuschauer auf besagter Tribüne in der Hauptallee konnten somit den Start der Konkurrenten nicht mehr verfolgen, was die Begeisterung einiger wohl beeinträchtigte. Eine weitere Neuerung war die Zeitmessung mittels Telegraphen, womit Richter die benötigte Fahrzeit der einzelnen Gespanne genau messen konnten. Kurz nach 13 Uhr waren die Rennen beendet (NN 1874).

Der zweite Renntag des Vereins am 24. Oktober desselben Jahres war mit über 12.000 zahlenden Besuchern ein bedeutender Erfolg für den Verein. Im Rahmen dieses Renntages wurde außerdem der erste Staatspreis mit Förderung von 1000 Gulden ausgetragen. Durch diese finanzielle Unterstützung konnten dem Gewinner 500 Gulden, dem Zweitplatzierten 250 Gulden und dem Drittplatzierten sogar noch 150 Gulden ausgezahlt werden, wobei der Einsatz pro Gespann bei nur 10 Gulden lag (REICHEBNER 1999).

Während heutzutage echte "Traber" vor den Wagen gespannt werden, waren die meisten

Pferde bei den Rennen damals noch Vollblüter, Halbblüter oder "ungarische Jucker", also leicht gebaute ungarische Wagenpferde (REICHEBNER 1999, K&M E-Business GmbH 2019).

Neben Erzherzog Wilhelm und Erzherzog Albrecht bildeten zum Jahresende weitere 64 Gründungsmitglieder und insgesamt 358 weitere Mitglieder den Wiener Trabrennverein. In der Vereinskasse war außerdem nach 1874 ein Überschuss zu verzeichnen, was ebenso für den großen Erfolg des ersten WTV-Rennjahres spricht (REICHEBNER 1999).

Auch 1875 und 1876 wurden jeweils zwei Renntage abgehalten. Beide Male konnte sogar noch ein zusätzliches Rennen gefahren werden. Die Organisation lag in dieser Zeit bei WTV-Sekretär Anton Steiner. Auch er war einst Mitglied im "Komitee zur Abhaltung des Trabfahrens im Prater" gewesen (*siehe Kapitel 3.1.3*, REICHEBNER 1999).

3.2.2.2 Eine eigene Sportstätte: Eröffnung der Rennbahn in der Krieau

Bereits 1875 wurde der Wunsch nach einem eigenen Trabrennplatz für den WTV groß. Da der Sport bei Wiens Bürgern eine derartig große Beliebtheit fand, dass Zuschauer bei jedem Wetter in die Praterallee strömten um den Rennen zu folgen, schien die Berechtigung für ein solches Vorhaben vorhanden zu sein (SUCHOMEL 1875, HERTZKA 1880). Leider war auf der dortigen Bahn für den Besucher stets nur ein kleiner Ausschnitt des Rennens zu sehen, was den Wunsch nach Veränderung des Rennablaufs durchaus erklärt (HERTZKA 1880).

Außerdem hatte sich der Verein ein hohes Ziel, nämlich die "Förderung der Pferdezucht", auf die Fahne geschrieben, weshalb ein eigener Platz zur Abhaltung der Trabrennen dringend notwendig war. Die nötigen finanziellen Mittel mussten also aufgebracht werden um ein "Hippodrom", eine Pferdesportstätte für den WTV zu errichten (SUCHOMEL 1875).

Nachdem mehrfach die Idee im Raum gestanden hatte, den Jockey-Club darum zu bitten, die Freudenauer Rennbahn für Trabrennen nutzen zu dürfen, kamen die Verantwortlichen doch zu dem Schluss, dass die Freudenau zu weit außerhalb der Stadt gelegen ist. Ein Platz weiter im Kern der Stadt zur Errichtung einer großen geeigneten Anlage für den Trabsport war das

(HERTZKA 1880, REICHEBNER 1999).

Die letzte Trabveranstaltung in der Hauptallee des Praters fand am 19. Mai 1878 statt. Bereits am 29. September 1878 folgte die Eröffnung der Trabrennbahn in der Krieau. Leider war es ein holpriger Start für den WTV, denn nur wenige Besucher kamen zu der angeblich äußerst chaotischen Eröffnung. Noch immer starteten die Pferde einzeln, gefolgt von langen Pausen zwischen den einzelnen Startern. Auch innerhalb eines Rennens waren die großen Abstände zwischen den einzelnen Konkurrenten nun allzu deutlich. Die Dynamik welche die Rennen noch auf der Hauptallee aufwiesen fehlte in der Krieau zu Anfang. Die 1884 bereits revolutionierte Zeitmessung mittels Telegraphen war nun wieder rückschrittlich: Die Zeiten wurden mit einer Taschenuhr festgehalten. Auch das Abschließen von Wetten war nicht möglich, was die Rennen für viele Besucher langweilig gestaltete. Drei Renntage kamen schließlich im Folgejahr 1879 auf dem neuen Trabrennplatz zustande (TSCHOEPPE 1904, REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

3.2.3 Reformen im Trabrennsport ab 1880

3.2.3.1 Der Einfluss von Victor Silberer auf den Trabrennsport in Wien

Eine bedeutende Rolle für die Entwicklungen ab 1880 spielte WTV-Mitglied Victor Silberer (Abb.5). Der Sportjournalist schrieb für verschiedenste Zeitungen über unterschiedliche Sportarten, wie Rudern, Turnen und natürlich Pferdesport. In den USA bildete er sich auf journalistischer Ebene weiter, gründete zum Beispiel das "Wiener Salonblatt" und gab fünf Jahre lang die "Militär-Zeitung" heraus. 1879 trat er in den WTV ein und widmete sich von da an wieder vermehrt dem Sport. Er gründete 1880 die "Allgemeine Sport-Zeitung" und blieb bis 1918 deren Herausgeber (REICHEBNER 1999, SEETHALER und SERINI 2010).

Silberer bildete gemeinsam mit Fürst Starhemberg, Fürst Lamberg, Franz Rückauf, Karl Bürger, Rudolf Neumayr und Johann Weinzinger einen Ausschuss des WTV, welcher 1880 im Rahmen der Generalversammlung insgesamt 35 Anträge bearbeitete. Der Ausschuss empfahl, alle Anträge zu akzeptieren, welche unter anderem folgende Veränderungen inspirierten: Der Bau einer Tribüne, die Errichtung eines Schwitzstalls für die Rennpferde, die

Einführung von Handikaps, die Gründung eines Komitees zur Erarbeitung von Renngesetzen sowie die Wahl eines Schiedsgerichts, bestehend aus fünf Personen. Ein weiterer entscheidender Antrag forderte die Einrichtung des Totalisators. Außerdem reformierte man endlich den Rennablauf, indem nicht mehr alle Konkurrenten einzeln, sondern gleichzeitig starteten (REICHEBNER 1999).



Abb. 5: Porträt von Victor Silberer.

(Quelle: <http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=wrb&datum=19070522&seite=4&zoom=33>)

Es war wiederum Victor Silberer, welcher initiierte, dass ein "Traber-Kongreß" am 12. Oktober 1880 zusammentrat um eine "Zentrale" für den Trabrennsport zu gründen. Am 3. Januar 1881 kam es in der Folge tatsächlich zur Gründung des "Österreichisch-ungarischen Verband der Trabrenn-Vereine". Durch diese Zusammenarbeit sollten die Rennen zukünftig vereinheitlicht werden (REICHEBNER 1999).

Für das Jahr 1884 wurde, wiederum auf Initiative von Silberer, das erste Traber-Derby des WTV ausgeschrieben. Den mit 3000 Gulden dotierten 1. Platz belegte bei dieser Premiere "Andal", eine vom Vollblüter "Waisenknabe" abstammende Stute im Besitz von Graf Nikolaus Esterhazy. Im Juni 2019 veranstaltete der WTV bereits das 134. Traber-Derby (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019b).

Nachdem Silberer ab 1883 Obmann des Direktoriums des WTV war, legte er aufgrund "persönlicher Differenzen" das Amt bereits 1885 wieder nieder. Nicht jedoch, ohne zuvor ein "Stammbuch der Österreichisch-ungarischen Traberzucht" anzulegen (REICHEBNER 1999).

3.2.3.2 Einführung des Totalisators

Schon bei den Scharlachrennen ab 1385 liegen die Anfänge des Totalisators, und zwar in Form von Wettvermittlern und -Buden. Bis zur Einführung einer Verordnung im Jahr 1435 wurden unter den Zuschauern ohne Maß hohe Wetten abgeschlossen (*siehe Kapitel 3.1.1*; PICHLER 1848, LIPPOWITZ 1895, SCHMIEGER 1921).

1881 gab es für die Besucher der Krieau endlich offiziell die Möglichkeit Wetten auf die Rennen abzuschließen. Zur Bestimmung der Wettgewinnhöhen diente ab sofort der Totalisator. Es waren jedoch anfangs vor allem die privaten Betreiber, die dadurch Einnahmen erzielten. Nur 25 % der Einnahmen kamen dem Verein zugute. Auf die finanzielle Unterstützung des Vizepräsidenten Karl Bürger konnte der Verein nicht verzichten. Ein Jahr später, 1882, übernahm der WTV die Totalisateuranlage, wodurch die Vereinskasse endlich entlastet werden konnte (REICHEBNER 1999, DOLENZ und NEUMANN 2014).

3.2.3.3 Wachsende Bedeutung des WTV

1880 fanden fünf Renntage mit insgesamt über 21.000 Gulden Preissumme statt. Auch international gewann der WTV an Bedeutung und konnte beim "Großen Internationalen Herbstpreis" am 10. Oktober 1880 gleich zwei amerikanische Traber begrüßen. Als der amerikanisch gezogene Hengst "Cupid" schließlich 1882 einen Europarekord im Rahmen des "Herbstmeetings" lief war sogar in amerikanischen Zeitungen davon zu lesen. Das internationale Interesse stieg auch in den Folgejahren weiter an (REICHEBNER 1999).

Bis 1885 stieg die Anzahl an Renntagen pro Jahr weiter an, zudem wurde ein Richter-Pavillon gebaut. Amerikanische Pferde führten die Siegerlisten jetzt an. Auch Fahrer und Trainer aus den USA siedelten sich in und um Wien an und dominierten den Sport. Leider bedeutete diese Tendenz auch eine gewisse "Langeweile" beim Wettabschluss was die Begeisterung für diesen Sport vorübergehend dämpfte. Trotz starker Traber auf der Rennbahn und für damalige Verhältnisse schnelle Rennzeiten, fanden die Rennen nur wenig Publikum und der WTV schrieb rote Zahlen. Änderungen im Renn- und Wettsystem waren nötig, um den Trabersport wieder aufblühen zu lassen, jedoch dauerte es einige Jahre, bis entsprechende Erfolge verzeichnet werden konnten (TSCHOEPPE 1904, REICHEBNER 1999).

Die Bedingungen der Trabrennen wurden 1889 nach dem Motto "frei für alle" wieder gelockert, Rekordprämien winkten und zur Anregung der Zucht wurden ab 1890 schließlich die Rennen der Zweijährigen eingeführt. Es gab sogar einen vom Kaiser gestifteten Ehrenpreis für ein Trabrennen und auch 1892 stieg die Beliebtheit des Trabrennsports weiter. In den Rennausschreibungen wurden nun eine zu erreichende Zeit, sowie die "Strafmeter" für jede Sekunde Abweichung vom Soll angegeben. Durch dieses "Rekordsystem", welches die Konkurrenten zu möglichst knappen Siegeskämpfen anspornte, wurden wieder mehr und mehr Zuschauer sowie Teilnehmer in die Kriau gelockt, die Einnahmen des Vereins stiegen. Außerdem war nun endlich eine Tribüne für die Besucher vorhanden. Die Begeisterung für den Trabrennsport wuchs und der Sport gewann in Wien wieder an Bedeutung, sodass 1892 ganze 17 Renntage zustande kamen (TSCHOEPPE 1904, REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

3.2.3.4 Entwicklungen im Bereich der Traberzucht

Mithilfe einer Finanzspritze durch das kaiserlich-königliche (k.k.) Ackerbauministerium konnte der WTV ein Budget von 40.000 Gulden mobilisieren, um zur Förderung der inländischen Zucht Deckhengste aus den USA zu importieren. Schon zehn Jahre zuvor hatte Anton Posacher diesen Vorschlag in den Verein eingebracht, es dauerte jedoch ein Jahrzehnt bis "Prince Warwick" und "Fern Wilkes" 1892 nach Österreich gebracht wurden (TSCHOEPPE 1904, REICHEBNER 1999).

Auch ein Jahr später, 1893, konnten erneut amerikanische Hengste nach Österreich eingekauft werden. Wiederum teilweise mit Hilfe des k.k. Ackerbauministeriums war es dem Verein möglich, "Brown", "Sir Gothard", "Lynwood" und "Gothatum" zu erwerben. Die Traberzucht nahm langsam greifbare Formen an, und man verzeichnete 1893 bereits 230 bedeckte Stuten und einen Anstieg auf 20 Renntage pro Jahr. Die Gesamtdotation betrug mittlerweile 128.231 Gulden - im Vergleich zu noch etwa 21.000 Gulden im Jahr 1880 (TSCHOEPPE 1904, REICHEBNER 1999).

Nun wurden im Rahmen von Ausstellungen auch Traber bzw. deren Nachkommen von der k.k. Landwirtschaftsgesellschaft prämiert und alle Vereine welche sich auch an die Renngesetze des WTV hielten wurden vom k.k. Ackerbauministerium finanziell gefördert. Neben dem "Trabrenn-Kalender", welcher dazu diente regelmäßig alle Vereinsbeschlüsse offiziell zu machen, erschienen nun auch Geburtsregister, Dokumentationen über den Import und Export von Trabern sowie über Rekorde. Die bereits bestehenden Zuchtrennen erfuhren zudem eine aufsteigende Entwicklung, indem sie sowohl häufiger als auch höher dotiert stattfanden. Ergebnis dieser Entwicklung waren Rennen um den "Jugend-Preis", den "Präsidenten-Preis", den "Austria-Preis" und den 1898 ins Leben gerufenen "Graf Kálmán Hunyady-Preis". Später folgten zum Beispiel der "Anton Posacher-Preis", "Carl Bürger-Preis" und der "Jubiläums-Preis", allesamt Zuchtrennen zur Förderung der Züchter, deren Pferde und Engagement in der Traberzucht. Dotationen von 60.000 Kronen beim Traberderby oder 50.000 Kronen für den "Hunyady-Preis" im Jahr 1903 bewiesen, dass die Traberzucht der Vollblutzucht, welche bislang von höherer Bedeutung in Österreich-Ungarn gewesen war, dicht aufschloss (TSCHOEPPE 1904).

3.2.4 Das Gestüt Kagan

Nachdem das Gelände des WTV in der Wiener Kriau bis an seine Grenzen für Rennen, Zucht und Training ausgenutzt war, wurde unter den Traberleuten der Wunsch nach einem eigenen Gestüt für den Verein immer größer (REICHEBNER, 1999). So erwarb der WTV 1894 Baugrund in Kagan, dort wo heute noch der "Rennbahnweg" im 22. Bezirk an die

damalige Nutzung erinnert (DOLENZ und NEUMANN 2014).

Das Gestüt diente neben der Zucht auch als Trainingsgelände für die Traber. So wurde dort sogar eine eigene Rennbahn zu Trainingszwecken gebaut (Abb.6, Wiener neueste Nachrichten 1936). Neben drei Pferdeställen für etwa 120 Pferde, wurden auch Wohnräume für die Wärter, sowie Gebäude für den Gestütsmeister und die Trainer der Pferde errichtet. Auch ein in ein Stallgebäude integrierter Wasserturm war Teil der Anlage (NN 1898b, NN 1889c).

Das Gestüt Kagan galt auch noch viele Jahre später als "vorbildliche Anlage" und "eine der schönsten Traberzuchtstätten" Österreichs und bot den dort untergebrachten Jung- und Zuchtpferden weite Auslaufflächen und entsprechende Erholung von den "Strapazen der Rennbahn" (NN 1939).

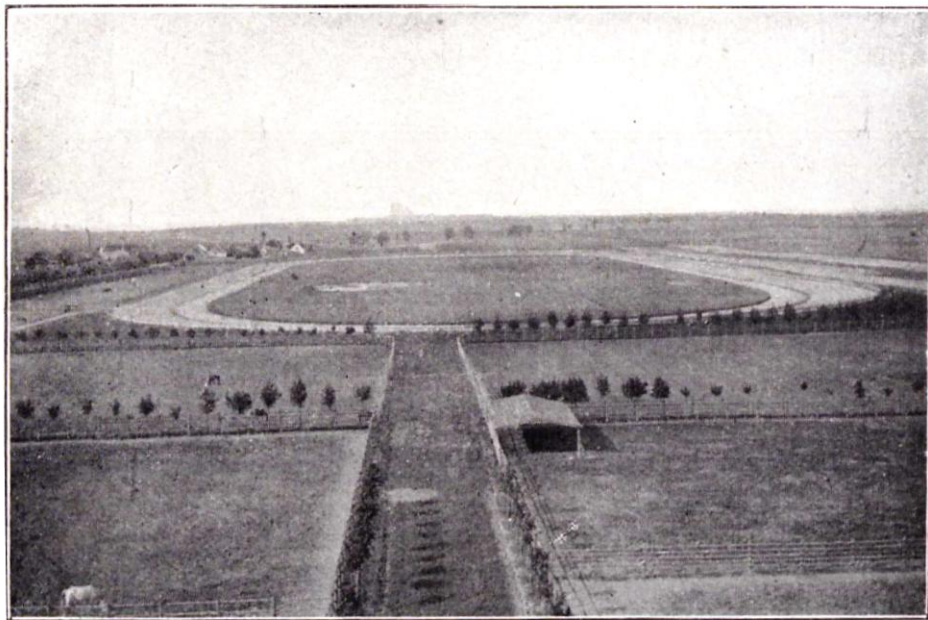


Abb.6: Trainierbahn des Gestüts in Kagan.

(Quelle: Tschoeppe E. 1904. Der Wiener Trabrenn-Verein. In: Duschnitz A et al, Hrsg. Das goldene Buch des Renn-, Reit- und Traber-Sport; III. Theil: Der Traber. Erste Auflage. Wien: Eigenverlag, 6.)

Erst 1963 verkaufte der WTV das Gestüt gewinnbringend wieder an die Stadt Wien, was wirtschaftlich von besonderer Bedeutung für den Verein war (REICHEBNER 1999).

3.2.5 Die 25-Jahr-Feier des WTV

In der damaligen Annahme, der Wiener Trabrennverein wäre im Jahre 1873 - dem Jahr der Weltausstellung und Internationalen Pferdeausstellung - gegründet worden, beging man die Feierlichkeiten zum 25-jährigen Jubiläum bereits im Jahr 1898. Auch spätere Jubiläen wurden zunächst auf diese Annahme hin entsprechend ein Jahr zu früh zelebriert. Erst das 125-jährige Jubiläum wurde mit 1999 tatsächlich 125 Jahre nach der offiziellen Vereinsgründung im Jahr 1874 abgehalten (REICHEBNER 1999).

Am 12. Mai 1898 wurde die 25-Jahr-Feier des Vereins begangen. Am Vormittag des Tages trafen sich Direktorium und Komitee des Trabrennvereins im Palais von Graf Hunyady (Abb.7) wo Geschenke und Glückwünsche an die Vereinsleitung überreicht wurden. Neben der Verlesung einer Widmung durch WTV-Vizepräsidenten Anton Posacher, kamen auch andere wichtige Personen zu Wort, so zum Beispiel die Vereinsleitung des Badener Trabrennvereins, der Präsident des Club der Trabrennstallbesitzer und Züchter, Mitglieder des Clubs der Herrenfahrer, der Präsident der Section für Landwirthschaft sowie Vertreter der Trabrennvereine von Amstetten, Klagenfurt, Wels und einigen anderen Städten (NN 1898a). Die Ehrung des nun auch 25 Jahre lang tätigen Präsidenten Graf Hunyady kam ebenfalls nicht zu kurz und Direktorium und Comité des Vereins drückten dem Graf Hunyady umfangreich ihren Dank aus (TSCHOEPPE 1904)

Am frühen Nachmittag wurde Graf Hunyady schließlich von Carl Bürger und Anton Posacher beide Vizepräsidenten des Vereins auf dem festlich geschmückten Trabrennplatz in der Kriau in Empfang genommen. Ein bunter Festzug zog bei schönstem Wetter und vor großem Publikum im Anschluss seine Bahnen um die Rennbahn: Vierspanner des Komitees eröffneten den Festzug, gefolgt von russischen Rennwägen und Gespannen, ungarischen Fiakern sowie Zwei- und Vierspännern, erfolgreichen vereinseigenen Zuchtpferden wie z.B. "Prince Warwick" und seiner Tochter "Princesse Nefta" sowie deren Nachkommen,

österreichischen sowie amerikanischen Trabern mit Sulky und einige andere (NN 1898a).



Abb.7: Graf Kálmán Hunyady de Kéthely.

(Quelle: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=26186945>)

Nach dem Festzug folgte ein Rennen, welches zu Ehren des 1. WTV-Präsident Graf Kálmán Hunyady in diesem Jahr ins Leben gerufen wurde: Der "Graf-Kálmán-Hunyady-Preis", kurz "Hunyady-Preis". Er war mit 25.000 Kronen dotiert, wobei sich die Stute "Princess(e) Nefta", gefahren von Gustav Wöss, gegen die Konkurrenz durchsetzen und den 1. Platz belegen konnte (REICHEBNER 1999). Insbesondere nach 1950 entwickelte sich der Hunyady-Preis zum "wichtigsten internationalen Trabrennen Österreichs" (DOLENZ und NEUMANN 2014).

3.2.6 Erste Blütezeit des WTV

3.2.6.1 Erfolgspferde und Rekorde

Obwohl 1899 Wien und auch die Krieau mit einem Hochwasser zu kämpfen hatte, konnte in diesem Jahr eine Gesamtsumme von 614.800 Kronen Preisgeld ausgeschüttet werden. 540 Fohlen wurden 1899 geboren. Trotz der steigenden Geburtenrate in der österreichischen Zucht, waren noch etliche Pferde anderer Abstammung auf Wiens Rennbahn vertreten. Der US-Import "Caid" diente ab 1899 im Kagranner Gestüt als Deckhengst und sorgte später für viele Erfolge (REICHEBNER 1999).

Es folgte eine Reihe neuer Rekorde und die österreichischen Traber waren erfolgreicher denn je. Neben "Caid" verbuchten 1900 auch "Colonel Kuser", "Wilburn M.", "Bonatella" und "Athanio" zum Beispiel in Frankreich, auf der Rennbahn von Paris-Vincennes bedeutende Erfolge. Insgesamt 75.000 Francs Gewinnprämie brachten diese Pferde mit nach Hause. Der Siegeszug dieser österreichischen Pferde bewegte Frankreich sogar dazu, seine Rennen für einige Jahre nicht mehr international auszuschreiben, so dass vorübergehend auch keine Pferde aus Österreich teilnehmen konnten. "Caid" wurde im selben Jahr außerdem Sieger des "Championship von Europa" dem wichtigsten internationalen Trabrennen zur Zeit der Österreichisch-Ungarischen Monarchie (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a, MATZKA 2013c).

1901 zeigten zwei österreichische Pferde schließlich ihr Können im "Gran Criterium Internazionale del Trotto Italiano". "Tullnerprinz" und "Landhallunke" errangen in diesem Mailänder Rennen den ersten und dritten Platz. Italien galt schon damals als bedeutende Stätte des Trabersports. 1904 wurde "Willy" in Österreich geboren. Der Hengst wurde später in die USA verkauft und glänzte dort unter anderem mit einem neuen Weltrekord (REICHEBNER 1999, MATZKA 2013c).

3.2.6.2 Änderung des Rennsystems und Gründung des "Trabersport-Klub"

Nach dem Tod von Graf Hunyady im Jahr 1901 übernahm Rudolf Wrba-Kaunitz das Amt des WTV-Präsidenten. Jedoch lähmten unter anderem ungünstiges Wetter sowie eine allgemeine Wirtschaftskrise den Erfolg des Trabrennsport zu dieser Zeit, sodass man sich zum

Beispiel im Gestüt Kagran rein auf die Pferdezucht fokussierte, während Trabertraining dort nun vermehrt außer Acht gelassen wurde. Einige Jahre zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde das Gestüt sogar zu Zuchtzwecken privat verpachtet. Man vermutete außerdem, dass das 1892 eingeführte "Rekordsystem" mittlerweile hinderlich für die Popularität der Rennen war. Auch ein "Rekordprämiensystem", welches daher ins Leben gerufen wurde, brachte kaum Besserung. Erst das "(Geld)Pönalitätensystem", welches schließlich vorgeschlagen wurde, brachte die entscheidende Wendung. Hierbei gab es die Zulagen für jedes Pferd nun abhängig von der bisher erzielten Gewinnsumme. Das System breitete sich ausgehend von Wien schließlich über ganz Europa aus. Dies schien der damals entscheidende Schritt zum weiteren Aufblühen des Trabrennsports in Wien zu sein (REICHEBNER 1999, NN 2013).

Unter Leitung von Präsident Hermann Holzwarth bildete sich am 16. Juni 1905 aus Mitgliedern bürgerlicher Kreise der "Trabersport-Klub" (TSK). Schon einen Monat später startete das erste Rennen des Klubs und am 6. August desselben Jahres fand ein weiteres Rennen sogar unter der Bezeichnung "Trabersportklub-Rennen" statt. 1906 wurde schließlich auch eine eigene Klubmeisterschaft eingeführt. Nachdem 1938 der Zweite Weltkrieg den TSK zur Auflösung zwang bildete er sich im Jahr 1949 wieder. Im Laufe der Vereinsgeschichte rief der TSK einige bedeutende Rennen ins Leben wie zum Beispiel den "GOLD-CUP" eine nationale Rennserie welche seit 1984 ausgetragen wird. 2019 besteht der TSK aus etwa 400 Mitgliedern und ist ein festes Element des österreichischen Rennsports. Seit 1996 ist Roland Brunner Präsident des Trabersportklubs (REICHEBNER 1999, Trabersportklub - Österreichische Amateurfahrervereinigung 2019).

3.2.6.3 Der "Kaiser-Jubiläums-Preis" 1908

Am 14. Juni 1908 fand in der Kriau anlässlich der 60-jährigen Regentschaft von Kaiser Franz Joseph der "Kaiser-Jubiläums-Renntag" statt. Mit dieser Veranstaltung versuchte der WTV, seinen Dank dem Kaiser gegenüber auszudrücken, da schließlich nur durch dessen Einverständnis das Gelände der ehemaligen Welt- und Pferdeausstellung von 1873 zur Heimatstätte des Vereins und damit zum Austragungsort der Trabrennen werden konnte. Anlässlich der Festlichkeit wurde der Trabrennplatz in kaiserlichen Farben geschmückt und Medaillen sowie höhere Preisgelder an die Teilnehmer ausgegeben (REICHEBNER 1999).

Die Hauptprogrammpunkte dieses besonderen Renntages waren der "Kaiser-Jubiläums-Preis" sowie der "Sommerpreis". Sieger des Kaiserpreises war "Jubilar", der Sommerpreis jedoch brachte eine Sensation. Der amerikanische "Silico" verbesserte den europäischen Meilenrekord von "Que Allen" um eine Zehntelsekunde, auf stolze 1:19,7 Minuten. Mancher hielt "Silico" mit dieser europäischen Debüt-Leistung für das beste, bisher nach Österreich importierte Pferd. Insgesamt konnten in diesem Jahr 36 Renntage mit einer Gesamtsumme von 858.760 Kronen Preisgeld abgehalten werden (NN 1908, REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

3.2.6.4 Trabrennsport und -zucht in voller Blüte: 1909 bis 1914

40 Renntage waren es bereits 1909 und damit nicht mehr vermeidbar, dass Rennen in der Krieau zeitgleich mit anderen Veranstaltungen stattfanden, wie zum Beispiel Rennen in der Freudenau, Baden und Kottingbrunn. Eine gewisse Konkurrenzsituation entstand (REICHEBNER 1999). Im Rahmen von zwei Frühjahrs-, einem Sommer-, einem Herbst- und einem Spätherbstmeeting wurden im Folgejahr, 1910, sogar 43 Rennen in der Krieau abgehalten. Im selben Jahr nahmen Buchmacher ihre Tätigkeit nach internationalem Vorbild auch in Wien auf (REICHEBNER 1999, LIPPOWITZ 1909).

"Die weitaus schönste Tribüne Europas", errichtet als erster europäische Stahlbeton-Bau im Jugendstil wurde pünktlich zum Herbstmeeting 1912 am Trabrennplatz in der Krieau fertig gestellt. Auf der ersten Etage der Tribüne fanden sich sowohl eine Stehtribüne als auch eine Loge mit Sitzplätzen sowie eine Elitetricüne mit mittig gelegener Kaiserloge (Abb.8). Die obere, zweite Etage war breit überdacht und sollte als Restaurant-Terrasse dienen. Von hier aus war ein Blick über den gesamten Rennplatz möglich und eigene Wetteinrichtungen auf dieser Etage ermöglichten es den Besuchern, während dem gesamten Rennen dort zu verweilen. Diese neue Tribüne war von allen Seiten her beeindruckend und bis ins letzte Detail ausgearbeitet. Zwei weitere Tribünen folgten 1913 und 1914 (SILBERER 1912, REICHEBNER 1999).

1912 folgte Ernst Rüdiger Fürst zu Starhemberg seinem Vorgänger Rudolf Wrba-Kaunitz ins Amt und wurde somit dritter Präsident in der WTV-Historie. Starhembergs Vater, Kamillo

Starhemberg, war bereits lange für den WTV tätig gewesen. In dieser Saison wurden insgesamt fast 1,4 Millionen Kronen Renndotation ausgeschüttet. Betrachtet man die Zahlen über Wiens Grenzen hinaus, so wurden über 3,1 Millionen Kronen Gewinnausschüttung und mehr als 1.000 teilnehmende Pferde im gesamten Gebiet der Österreichisch-ungarischen Monarchie gezählt. 1913 drohte kurz eine angekündigte "Totalisateurststeuer" den Trabrennsport zu hemmen. Diese kam jedoch aufgrund des 1914 beginnenden Ersten Weltkriegs schließlich nicht zustande (REICHEBNER 1999).

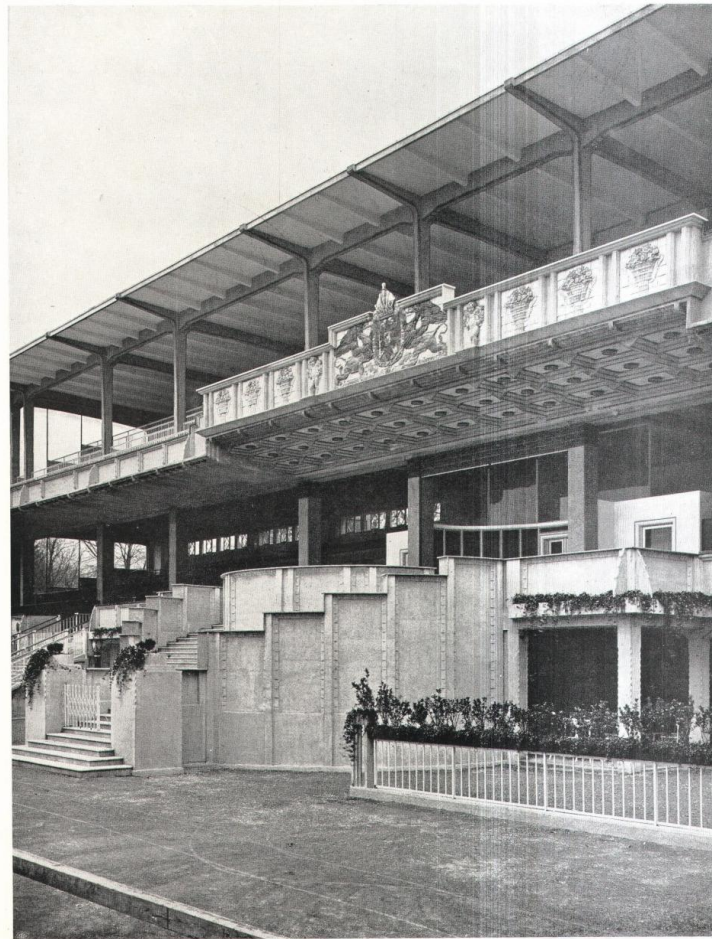


Abb. 8: Teilansicht der Tribüne mit Hofloge.

(Quelle: <http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=arc&datum=1912&page=192&size=45&qid=K73T551TUD74I8TYDEYNTY0ZQMZY>)

Im Mai 1913 fand die 40-Jahr-Feier des WTV statt. Zu den Feierlichkeiten erschienen neben Mitgliedern des WTV und anderer Trabrennvereine auch Vertreter aus Politik und Wirtschaft, wie der damalige k.k. Ackerbauminister. Letzterer würdigte in seiner Ansprache die Arbeit des WTV und seiner Mitglieder und hob die bedeutende Rolle des Trabrennsports und der Traberzucht für die Volkswirtschaft hervor. Der Jubiläumspreis war mit einer beeindruckenden Gesamtdotation von 20.000 Kronen - 12.000 Kronen für den Erstplatzierten - ausgeschrieben. Sieger des Rennens wurde der Hengst "Allein" (STEYRERMÜHL PAPIERFABRIKS- UND VERLAGSGESELLSCHAFT 1913, REICHEBNER 1999).

Nicht nur Österreich, sondern auch Italien, Frankreich, Russland und Deutschland verbuchten in dieser Zeit große Erfolge und Fortschritte in Trabrennsport und -zucht. Internationale Importe nahmen stetig zu, und neben dem französischen Traber wurden nun auch Amerikanische Traber in Europa immer begehrt, welche für ihre züchterisch bedingten Höchstleistungen bekannt waren. Der Orlov-Traber war zwar noch weit verbreitet, nach und nach mischte sich aber von nun an auch amerikanisches Blut in die Linien, wodurch die Leistungen der Pferde noch gesteigert werden konnten (SILBERER 1914, REICHEBNER 1999).

3.3 Entwicklungen zwischen 1914 und 1937

3.3.1 Der "Conours Hippique"

Noch im Juni 1914 kam es in Wien zu einem großen Spektakel des Pferdesports: der "Concours hippique" brachte vom 7. bis zum 13. Juni des Jahres allerlei Pferde, ReiterInnen und FahrerInnen unter anderem aus Österreich-Ungarn, Deutschland, Belgien, Italien und Russland zusammen. Die eigentlich für fünf Tage geplante Veranstaltung wurde aufgrund des großartigen Zuspruchs und den vielen Teilnehmern sogar um zwei Tage verlängert (NN 1914a). Mithilfe der Spenden vom Kaiser, der Stadt Wien und einigen anderen Unterstützern konnten hohe Dotationen, wertvolle Ehrenpreise und Pokale ausgegeben werden. Neben dem "Kaiserpreis", einem Hindernis-Preisspringen, kamen auch verschiedene Fahrprüfungen wie

die "Zweispännigen-Terrainfahrt" sowie Fiaker- und Mehrspanner-Rennen zur Austragung (HOFMANN 1914a, HOFMANN 1914b).

3.3.2 Der Erste Weltkrieg: Krise für den Trabrennsport

Am 28. Juni 1914, dem Tag des Attentats auf den österreichisch-ungarischen Thronfolger, Erzherzog Franz Ferdinand und dessen Frau in Sarajewo, war gerade ein Trabrennen in der Kriau im Gange. Nach Eintreffen der erschütternden Nachricht wurden die Rennen zwar noch beendet, darauffolgende Rennveranstaltungen waren jedoch nur noch unter Einschränkungen möglich oder entfielen ganz (REICHEBNER 1999). Der "Karl-Bürger-Preis", ein mit 25.000 Kronen dotiertes Zuchtrennen, fand dann am 29. Juni noch in der Kriau statt, jedoch vor nur etwa 50 Zuschauern und ohne Ertönen einer Glocke zum Start (NN 1914b).

Weitere Rennen wurden in diesem Jahr in der Kriau nicht mehr abgehalten und damit insgesamt 20 Renntage gestrichen, da dem WTV weder die finanziellen Mittel, noch Personal und Pferde zur Verfügung standen, um die Rennbahn in adäquatem Zustand zu halten und Rennen auszutragen. Im gesamten österreichischen Gebiet kam der Trabrennsport zum Erliegen (STEYRERMÜHL PAPIERFABRIKS- UND VERLAGSGESELLSCHAFT 1914). 100.000 Kronen gab der WTV an das Kriegsfürsorgeamt ab und weitere 500.000 Kronen stellte der Verein in Form von Kriegsanleihen zur Verfügung. Auf dem Gelände der Trabrennbahn wurden schließlich sogar ein "Rekonvaleszentenheim", Sanitätseinrichtungen und ein Artilleriepark untergebracht (REICHEBNER 1999). Das letzte Rennen im Jahr 1914 innerhalb der Österreichisch-ungarischen Monarchie fand am 30. Juli in Kottingbrunn statt (SILBERER 1915).

3.3.3 Trabrennen während des Ersten Weltkriegs

Unter Vorbehalt schrieb der WTV zu Jahresbeginn ganze 50 Renntage für 1915 aus (NN 1915c). Der Saisonstart war in diesem Jahr zwar schon für März geplant, das erste Rennen des Jahres, welchem zahlreiche Besucher beiwohnten, fand aber tatsächlich erst im August statt. Am 26. September wurde dann wiederum mit tausenden Besuchern und insgesamt neun

Pferden am Start das September-Derby gefahren (NN 1915b, REICHEBNER 1999). Auch der Hunyady-Preis und der sogenannte "Posacher-Preis" konnten im Herbst stattfinden. Der WTV bemühte sich redlich, sowohl die Pferde als auch den Rennbetrieb in der Krieau zu erhalten. Im Zuge des Weltkriegs und der dadurch gewandelten politischen Situation kamen nun auch vermehrt deutsche Pferde zu den Wiener Rennen und Pferde aus Österreich nahmen an deutschen Rennen teil (REICHEBNER 1999).

Ab 1915 konnten die Pferde nur eingeschränkt gefüttert werden, wodurch deren Leistungen in den anspruchsvollen Rennen des Herbstmeetings bereits in Frage gestellt wurden. Da zu dieser Zeit auch keine Buchmacher offiziell ihrer Tätigkeit auf dem Rennplatz nachgingen, wurden nur wenige Wetten abgeschlossen (NN 1915a). Um dem Kriegsfürsorgeamt dennoch weiterhin Unterstützung zukommen lassen zu können, erhöhte der WTV 1915 seinen Eintrittspreis um zehn Prozent, wodurch eine Gesamtsumme von fast 50.000 Kronen zum Jahresende 1915 übergeben werden konnte (RINK und SCHARF 1915). Außerdem gab der WTV im Dezember bekannt, dass für 1916 wieder insgesamt 54 Rennen auf dem Plan stünden (LIPPOWITZ 1915).

1916 startete die Saison voller Erfolg und bei schönem Wetter am 19. März. Bei den Frühjahrsrennen waren nicht nur viele Besucher sondern auch ein großes Plus in den Kassen des WTV und ein beachtlicher Wettumsatz zu zählen. Während keiner anderen Krisenzeit war dem WTV ein solcher Erfolg gegönnt. Während für manche Rennen nur wenige Pferde genannt wurden, starteten im März-Handikap insgesamt zehn Pferde (BENEDIKT 1916, DOLENZ und NEUMANN 2014). Am 14. Mai des Jahres fand schließlich wieder ein Traber-Derby statt, welches im Laufe der Zeit einem entsprechenden Wandel unterlegen hatte. So waren mittlerweile 80.000 Kronen und eine Goldmedaille für den/die ZüchterIn des Siegerpferdes ausgeschrieben (NN 1916). Im November musste der letzte Renntag der Saison schließlich aufgrund der Nachricht über den Tod von Kaiser Franz Josef I. am 21. November abgesagt werden (FRISCH 1916).

Der Mangel an Futtermitteln, der schon 1915 zu spüren war, entwickelte sich ab 1917 regelrecht zu einer Notlage, wobei der Trabrennsport erstaunlicherweise dennoch eine

positive wirtschaftliche Bilanz verbuchen konnte. So waren die "Kriegsrennen" von 1917 insgesamt derart erfolgreich, dass von einem "Höhepunkt" seit Gründung der Trabrennvereine gesprochen wurde. Der WTV gab in diesem Jahr großzügig Preise aus und trotz der Sorge mancher Trabrennstallbesitzer zu Beginn des Krieges, es könnten die wertvollen Pferde und damit die Zucht verloren gehen, sowie teils schlechtem Zustand der Rennbahnen und der genannten Futtermittelnot, stieg der Wert der Pferde in einem Maße, dass im Kaufpreis kein Unterschied zwischen Vollblütern und Trabern mehr gemacht wurde (NN 1917, REICHEBNER 1999).

Zum Beginn der Rennsaison am 22. März 1918 wurden wieder viele starke Pferde genannt und die Rennen waren gut besucht (FRISCH 1917, REICHEBNER 1999). Die wachsenden Einnahmen, die dem stetig steigenden Interesse beim Volk zu verdanken waren, konnten nun in höherem Maße der Pferdezucht zufließen als noch vor dem Krieg. Insgesamt war es allen großen Rennvereinen und deren Mitgliedern ein besonderes Anliegen, die Pferdezucht, welche von mittlerweile so großem Wert auch für die Volkswirtschaft war, auf ihrem hohen Niveau zu halten. Die bereits Anfang 1918 veröffentlichte "Wettsteuer-Gesetz-Vorlage" war den Vereinen jedoch eine große drohende Gefahr (NN 1918b).

3.3.4 Ende des Kaiserreichs: Bedeutung für den Trabrennsport

Die Bedeutung der Traberzucht war mittlerweile in Österreich derart gewachsen, dass man auch nach dem Ende der Österreichisch-ungarischen Monarchie und damit deren Vorherrschaft im europäischen Trabrennsport, unbedingt versuchen wollte, die österreichischen Traber und den Rennbetrieb zu erhalten und zu fördern. Der damalige Präsident des WTV, Fürst Starhemberg, setzte sich 1918 umgehend dafür ein, den Weg zum Erhalt des Renn- und Zuchtbetriebs zu ebnen: Transporterleichterungen, Geburtsregister, Zuchtbücher und einheitliche Renngesetze waren Inhalt seiner Verhandlungen mit den Nachfolgestaaten (NN 1917, REICHEBNER 1999).

Viktor Silberer hielt in der Generalversammlung 1918 außerdem den WTV dazu an, amerikanische Trainer und Fahrer aus den österreichischen Rennen zu verbannen und österreichische Fahrer fortan mehr zu fördern. Außerdem schlug er vor, jene Rennen, welche

bisher nach amerikanischen Pferden benannt waren, wie den Prince-Warwick-Preis, umzubenennen und Namen von Wiener Vororten oder österreichischen Personen, welche bedeutend für den Trabrennsport waren, zu verwenden. Ein weiterer Punkt innerhalb der Versammlung war das angekündigte neue "Wettsteuer-Gesetz" und die dadurch drohenden finanziellen Gefahren für Staat und Trabrennverein (NN 1918a).

3.3.5 Wirtschaftskrise, Inflation und finanzielle Situation des WTV

Mit dem neuen Wettsteuer-Gesetz musste der WTV bereits 1919 eine Steuersumme von 12,6 Mio. Kronen zahlen, während in der Generalversammlung des Vereins nur insgesamt 2,6 Millionen Kronen Rennpreise für 1919 bewilligt wurden. Noch im Vorjahr waren - zum Vergleich - beispielsweise nur eine Million Kronen zur Förderung der Traber- und Landespferdezucht verwendet worden. Die neue Wettsteuer bedeutete damit eine große wirtschaftliche Belastung für den WTV (NN 1918a, NN 1919, REICHEBNER 1999). Hinzu kamen im selben Jahr Forderungen von Stallpersonal und Totalisatorbeamten, was den Verein zwang, höhere Einnahmen durch die Besucher der Trabrennen zu erwirtschaften. Auch die Futtermittelnot hielt weiter an (GORLITZ 1919).

1920 waren es insgesamt 50 Millionen Kronen Abgabe für den WTV, während nur 7,5 Millionen Kronen in die Austragung der 44 Renntage von 1920 flossen. Im Folgejahr verschlimmerten sich Inflation und Wirtschaftskrise weiter. So hatte der WTV 170 Millionen Kronen Abgaben an Stadt und Staat zu zahlen, während ihm nur noch 25 Millionen Kronen für Rennpreise in 1921 verblieben. Zwar stiegen damit die Dotationen im Vergleich zu 1920 durchaus beachtlich an, waren aber durch die Inflationslage noch immer nicht ausreichend hoch, um alle Haltungskosten für die Traber zu decken. Daher versuchte einerseits der WTV die Rennställe mit günstigem Hafer zu versorgen, andererseits wurde die Pferdezucht mit einer staatlichen Subventionszahlung über acht Millionen Kronen unterstützt, was jedoch nicht einmal die Futtermittelkosten von 24 Millionen Kronen deckte (BURGER 1922, STEYRERMÜHL PAPIERFABRIKS- UND VERLAGSGESELLSCHAFT 1922, REICHEBNER 1999).

Die Folgen der Inflation zeigten sich 1922 dann mehr als deutlich, als der WTV 1,25 Milliarden Kronen Wettsteuer und knapp 400 Millionen Kronen Rennpreise aufbringen musste. Dennoch wurde 1923 die Zuchtanlage Weidlingbach eröffnet und 1924 sorgte die Einführung der neuen Währung, nämlich des Schilling, für Besserung der wirtschaftlichen Lage (REICHEBNER 1999).

1926 erleichterte eine wesentliche Veränderung die Kassen des WTV. Josef Kollmann, der damalige Bundesminister für Finanzen, hatte im Nationalrat stets die Bedeutung des Trabrennsports für Pferdezucht und Volkswirtschaft hervorgehoben und die positive Entwicklung der Steuerverhältnisse für die Trabrennvereine auf den Weg gebracht. Er erreichte schließlich eine wirkungsvolle Verringerung der Totalisateur-Steuer. Die Rennpreise beliefen sich im selben Jahr auf circa eine Million Schilling (FLEISSNER 1924d, REICHEBNER 1999).

Ab den 1930er Jahren war die allgemeine wirtschaftliche Not dennoch erneut zu spüren. Die 60-Jahr-Feier des Vereins wurde mit geringen finanziellen Mitteln auf die Beine gestellt und 1934 konnten nur 735.657 Schilling an Rennpreisen ausbezahlt werden. Ab 1936 fielen zudem alle staatlichen Subventionen für den WTV weg. Da jedoch im selben Jahr auch eine Herabsetzung der Wettsteuer beschlossen wurde, konnte der WTV eine insgesamt positive Bilanz verbuchen und Wiens Status als Metropole des Sports war dennoch nicht zu leugnen (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

3.3.6 Veränderungen für WTV und Krieau

Sportlich brachte 1921 einige interessante Neuerungen, nämlich den ersten Wiener Messepreis, sowie den mit 100.000 Kronen dotierten "Preis von Österreich", bei welchem nur Pferde laufen durften, welche auf dem ehemals österreichisch-ungarischen Staatsgebiet gezogen worden waren. Im Gegensatz dazu durften in den meisten anderen Rennen von nun an auch in Deutschland gezogene Pferde offiziell an den Start gehen. Das "Österreichische Trabrenn-Reglement" wurde 1922 neu beschlossen und 1927 wiederum erneuert (STEYRERMÜHL PAPIERFABRIKS- UND VERLAGSGESELLSCHAFT 1921, REICHEBNER 1990).

Im April 1924 musste sich die Traberwelt von Victor Silberer verabschieden. Er starb im Alter von 78 Jahren an einer Lungenentzündung. (GESELLSCHAFT FÜR GRAPHISCHE INDUSTRIE A.-G. 1924, REICHEBNER 1999) Als schließlich 1927 gerade zahlreiche städtische Buchmacher dem WTV Konkurrenz machten, verstarb auch noch der damalige Vereinspräsident Ernst Rüdiger Fürst zu Starhemberg (Abb.9). Eugen Grimmer von Adelsbach übernahm noch im selben Jahr als vierter WTV-Präsident das Amt. Nach nur vier Jahren im Amt verstarb er jedoch, woraufhin Heinrich Schedl, ehemaliger WTV-Vizepräsident und Kammerrat den Posten übernahm und 1933 offiziell zum 5. Präsidenten des WTV gewählt wurde (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).



Abb. 9: Ernst Rüdiger Fürst Starhemberg.

(Quelle: <http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=wsb&datum=19230721&seite=8&zoom=33>)

Erst als 1928 auf dem Gelände der Wiener Krieau ein Pavillon für Buchmacher zur Verfügung gestellt wurde, blieben die Stadtbüros der Buchmacher an den Renntagen geschlossen. Ab 1934 wurden jedoch Kasinos dem Wettgeschäft in der Krieau eine neue Konkurrenz (REICHEBNER 1999)

1928 führte der WTV den Bänderstart ein und 1930 kam eine Lautsprecheranlage hinzu. Initiiert von WTV-Vizepräsident Heinrich Schedl und Leopold Engelhardt wurde ebenfalls 1930, nach Berliner Vorbild, eine Flutlichtanlage errichtet, welche den ersten WTV-Abendrenntag am 31. August 1930 in der Krieau möglich machte. Die Beliebtheit der Abendrennen in Amerika und Berlin gaben dem WTV Anlass zur Hoffnung, durch diese Neuerung weitere Zuschauer für den Sport gewinnen zu können. Die Tribünen wurden im selben Jahr teilverglast und eine Heizung für die kalten Rennmonate installiert. 1931 wertete schließlich noch die Zielfotographie die Rennen in der Krieau auf (ULLMANN 1930, REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

3.3.7 Sportliche Entwicklungen und Erfolge

Allgemein konnte nach dem Ersten Weltkrieg keine schwindende Beliebtheit des Trabrennsports bei der Bevölkerung, insbesondere auch in den wohlhabenden Schichten, beklagt werden. 1923 wurden in Österreich insgesamt 727 Rennen abgehalten. Im Vergleich zum Galopprennsport lag um 1924 sogar die größere Beteiligung bei den Trabern. In Ländern wie Italien, Frankreich, Ungarn und England war es zu dieser Zeit gerade gegenteilig. Bedeutend größere Summen wurden in Österreich in den Trabrennsport und die -Zucht investiert und Ankauf wertvoller Pferde, insbesondere der Hengste "The Great McGregor", "Peter Mozart" und "Royal Reaper", wurden 1923 getätigt und damit nach etwa neun Jahren endlich wieder neues Pferdmaterial für die Zucht in Wien zur Verfügung gestellt. Die Österreichische Traberzuchtkommission unterstützte die Zucht vor allem auch durch eine staatliche Förderung von 200 Millionen Kronen. (FLEISSNER 1924b, FLEISSNER 1924c).

Bei dieser nach wie vor großen Beliebtheit des Trabrennsports war auch die 50-Jahr-Feier 1923 ein voller Erfolg. Von 2. bis 20. Mai fanden die Feierlichkeiten zum 50-jährigen

Jubiläum des Vereins statt. Höhepunkt waren das Traberderby mit einer Dotation von 80 Millionen Kronen sowie ein historischer Festzug in der Krieau. Ebenfalls 50-jähriges Bestehen konnte der Trabrennplatz in der Krieau 1928 feiern. Im selben Jahr gab es erstmals den "Franz-Schubert-Preis", ein "Privatrennen", bei welchen Künstler gegeneinander antraten. Der Sieger von 1928 war Opernsänger Franz Renner (FLEISSNER 1924a, REICHEBNER 1999).

1930 zeigten einige sowohl in- als auch ausländische Trabergrößen, darunter "Sam Williams" und "Hazleton" in Wien ihr Können. Der WTV hatte in diesem Jahr insgesamt 16 neue Zuchtrennen ausgeschrieben (EINÖHRL 1930, REICHEBNER 1999). Mit einer Best-Kilometerzeit von 1:14,9 Minuten galt "Sam Williams" neben "Hazleton" mit einem amerikanischen Rekord von 1:15 Minuten, als damals schnellster Traber, der jemals aus Amerika nach Europa gekommen war (BENEDIKT 1930, REICHEBNER 1999). "Hazleton" siegte 1930 im Hunyady-Gedenkrennen mit einer Zeit von 1:23 Minuten. "Sam Williams" schlug "Silico's" Bahnrekord von 1908 mit 1:19,7 Minuten und legte den Kilometer in 1:19,6 Minuten zurück (LIPPOWITZ UND CO 1930).

1931 und 1932 gewann Otto Dieffenbacher mit "Hazleton" zweimal aufeinanderfolgend den "Prix d'Amérique". Das 1920 ins Leben gerufene Rennen ist bis heute eines der bedeutendsten Trabrennen der Welt, bei dem sich die besten Traber auf einer Strecke von 2700m im Hippodrom von Vincennes messen. Im selben Jahr noch wurde ein weiterer Traber sehr bekannt. "Heinrich" lief im Rennen der Dreijährigen mit 1:24,5 Minuten für den Kilometer einen neuen Rekord. Damit begann die Karriere des womöglich besten Trabers, den Österreich je hatte (REICHEBNER 1999, FREMDENVERKEHRSAMT PARIS 2019)

3.3.8 Erfolgspferde "Heinrich" und "Nervus rerum"

1927 wurde der Hengst "Heinrich" geboren, welcher seinen Namen in Anlehnung an den damaligen Vizepräsidenten und späteren WTV-Präsidenten, Heinrich Schedl erhielt. Nach seinem Rekord im Dreijährigen-Rennen gelang ihm 1931 eine weitere Bestzeit: Im österreichischen Traberderby lief er eine durchschnittliche Kilometerzeit von 1:24,7 Minuten über eine Strecke von 3300m und damit deutlich besser als "Pierrot", der 1911 noch 1:25,6

Minuten für den Kilometer benötigt hatte. Damit war ein neuer Europa-Derby-Rekord geschrieben, welcher in Österreich erst nach Verkürzung der Derbystrecke auf 2800m geschlagen wurde. Im selben Jahr siegte Heinrich zwar noch im "Austria-Preis", musste sich im Hunyady-Rennen jedoch seinem Konkurrenten "Walter Dear" geschlagen geben (Abb.10, REICHEBNER 1999).



Abb. 10: Hunyady-Gedenkrennen 1931: "Walter Dear" gegen "Heinrich".

(Quelle: REICHEBNER 1999)

Ein neuer Europarekord folgte sogleich 1923, als "Heinrich" in 1:18,3 Minuten die Strecke von 1609m zurücklegte und damit seine Konkurrentin "Margaret Mary" hinter sich ließ. In diesem Jahr gelang ihm schließlich auch der Sieg im Hunyady-Rennen mit einer Kilometerzeit von 1:24,3 über 3380m. 1923 musste er sich in Paris beim "Prix d'Amérique"

jedoch mit Platz Fünf zufrieden geben, während er im "Prix d'Angleterre" noch Dritter und im "Prix de Belgique" immerhin Zweiter wurde. Leider waren "Heinrich's" Rekordzeiten damit beendet und auch als Deckhengst zwischen 1939 und 1941 waren seine Erfolge mäßig. Im Zweiten Weltkrieg wurde der ehemalige österreichische Erfolgshengst angeblich erschossen. Später wurde "Heinrich" oft als "bester österreichischer Traber aller Zeiten" bezeichnet (REICHEBNER 1999, MATZKA 2013c).

Eine weitere Größe des Trabrennsports wurde "Nervus rerum", ein in Österreich gezogener Sohn von "Peter Mozart", welcher wie erwähnt 1923 zur Aufwertung der Zucht nach Wien eingekauft worden war. "Nervus rerum" wurde beim Österreichischen Traberderby 1933 noch Viertplatzierter hinter "Kleijnun", "Johannes" und "Primavera" und konnte auch ein Jahr später beim "Prix d'Amérique" nicht glänzen. Im "Prix de Belgique" 1934 wurde er jedoch bereits Dritter und schließlich siegte er in Paris beim "Prix de Belgrade" (Abb.11). Er setzte sich in diesem Rennen gegen 16 Konkurrenten über eine Strecke von 2250m durch. 1935 konnte sich der Traber, gefahren von Otto Dieffenbacher, bei einer erneuten Teilnahme am "Prix d'Amérique" sogar den vierten Platz hinter "Muscleton", "Calumet Guy" und "Hazleton" sichern, obwohl er als Außenseiter des Rennens galt. Genau wie "Heinrich" überlebte "Nervus rerum" den Zweiten Weltkrieg nicht (ENGEL 1933, DAVIS 1934, DAVIS 1935, REICHEBNER 1999, MATZKA 2013c).

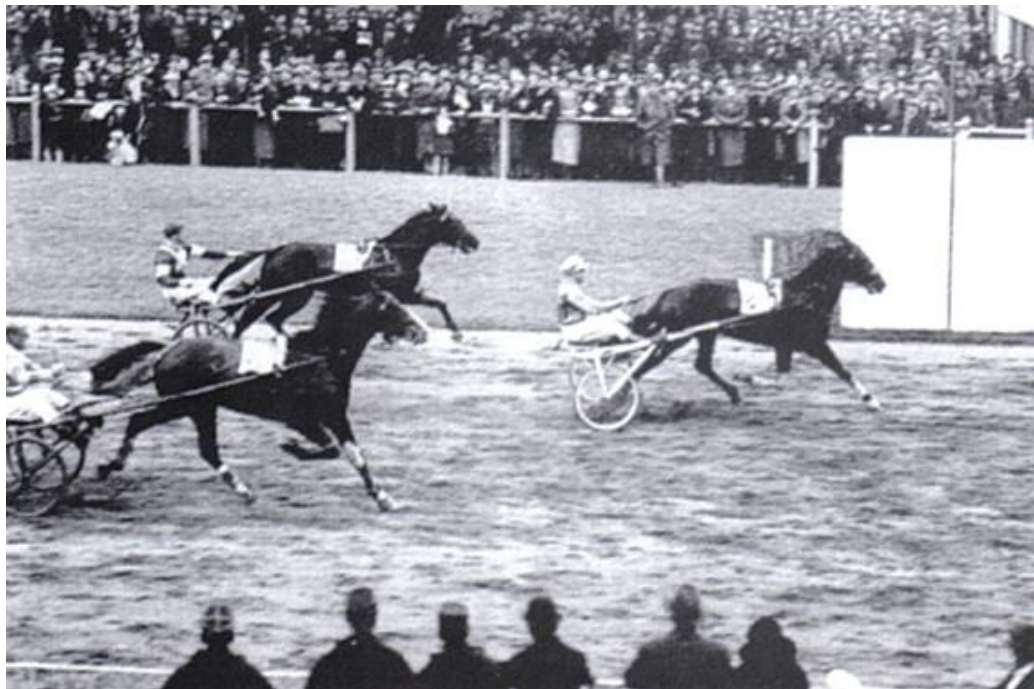


Abb. 11: "Nervus rerum" siegt im "Prix de Belgrade" 1934.

(Quelle: http://www.trabrennzucht.at/_Media/nervus-rerum_1934_vincennes.jpeg)

3.4 Der Trabrennsport in Wien ab 1937

3.4.1 Große Veränderungen zwischen 1937 und 1945

3.4.1.1 Brand der Rotunde

Im September 1937 erschütterte eine Nachricht die Stadt Wien. Die Rotunde, einst Mittelpunkt der Weltausstellung von 1873, stand in Flammen (Abb.12). Das Gebäude begann am 17. September gegen Mittag Feuer zu fassen und selbst die Feuerwehr konnte den Brand nicht rechtzeitig löschen, so dass die Rotunde bald in vollem Umfang brannte und schließlich auch die Kuppel in sich zusammenstürzte. Der Brand forderte glücklicherweise keine Menschenleben und die umliegenden Gebäude, auch jene der Krieauern Rennbahn, konnten vor den Flammen bewahrt werden. Dennoch war diese Katastrophe ein großer Verlust, da die Rotunde längst ein Wahrzeichen der Stadt und des Praters gewesen war und einen "vertrauten Nachbarn" für die Trabrennbahn dargestellt hatte (FUNDER 1937, REICHEBNER 1999).



Abb. 12: Brand der Rotunde 1937.

(Quelle: <https://images.derstandard.at/img/2017/09/13/1937-09-17Brand-RotundeC-MA-68-Lichtbildstelle04.jpg?w=1600&s=b325b1bd>)

3.4.1.2 Eingliederung Österreichs: Veränderungen im Pferderennsport

Mit der Eingliederung Österreichs als "Ostmark" in das Deutsche Reich, lag ab 1938 jegliche Zuständigkeit in Sachen Trabrennsport bei der Obersten Behörde für Trabrennen (OBT). Außerdem wurden ab sofort die Rennen nach "deutscher Trabrennordnung" abgehalten. So wurden 1940 beispielsweise die Rennpreise in Wien an jene auf der Münchener Rennbahn angepasst. In der Krieau wurde im März 1938 der "Internationale Befreiungspreis" statt dem üblichen März-Handikap gelaufen. Hier zeigten sich unmittelbar die politischen Entwicklungen auch im Trabrennsport (ROSENBERG 1938, REICHEBNER 1999).

Wenig später wurden der Badener Trabrennverein und der WTV vorübergehend zusammengelegt. Im Mai 1938 wurde sodann eine kommissarische Leitung für den WTV

inklusive "Sektion Baden" eingesetzt: Dr. Franz Wettengl. 1940 übernahm Max von Uhl das Amt, gefolgt von Ferry Pelanek als kommissarischen Leiter und später Richard Class (KANDLER 1940, KANDLER 1941, REICHEBNER 1999).

Die Zusammenlegung der Vereine und die Verwaltung durch die "Oberste Behörde für Traberzucht und Rennen in Berlin" hatte durchaus Vorteile. So kam aus Berlin finanzielle Unterstützung, wodurch für Rennen höhere Dotationen zur Verfügung standen, die Zucht vermehrt gefördert werden und der BTV Schulden begleichen konnte. Außerdem konnte der WTV durch die Zusammenarbeit im Bedarfsfall auf die Badener Rennbahn ausweichen, so zum Beispiel in den Monaten Juli und August des Jahres 1939 (LEUTHE 1939a, LEUTHE 1939b, KANDLER 1939, REICHEBNER 1999).

Im Trabrennsport waren 1938 und 1939 steigende Besucherzahlen, höherer Umsatz und mehr Pferde in der Kriau zu zählen. Es nahmen vermehrt deutsche Traber an den Rennen in der Ostmark teil. 1939 konnte der WTV in Wien ganze 53 Renntage mit 411 Rennen abhalten und in Baden gab es zusätzlich 17 Renntage mit 136 Trabrennen zu zählen. Zusammen wurden 820 Reichsmark Rennpreise in Wien und Baden für Trabrennen ausgezahlt. Im Deutschen Reich war der Trabrennsport ein aufstrebender wirtschaftlicher Faktor (ROSENBERG 1939a, REICHEBNER 1999).

Auch für den Galopprennsport waren die Entwicklungen dieser Zeit zunächst von Vorteil. Vor Eingliederung Österreichs hatte der Galopprennsport Einbußen zu verzeichnen gehabt. Nur zwei bis vier Starter pro Rennen waren keine Seltenheit und der Verkauf von Zuchtpferden nicht förderlich für Wien. Nur wenige gute Pferde standen für Zucht und Rennen zur Verfügung und es gab nur wenige treue Fans. Der Aufschwung, wie er im Trabrennsport ab 1938 zu erkennen war, blieb daher im Galopprennsport vorerst aus. Erst mit Hilfe der "Obersten Behörde für Vollblutzucht und Rennwesen" (OBV) und dem Pferdmaterial, welches nach Eingliederung der Ostmark ins Deutsche Reich für Wien zur Verfügung stand, konnte die Lage verbessert werden. Umsatz und Preisgelder stiegen 1939 wieder an, züchterische Erfolge waren zu erkennen. Dennoch kamen 1939 in der Freudenau nur 17 Renntage zustande. (ROSENBERG 1939a, ROSENBERG 1940)

Nachteilig wirkte sich der Einfluss der OBT auf den Trabersportklub aus. Obwohl noch 1937 ganze 80 Rennen vom TSK veranstaltet worden waren und der Klub auch neues Publikum für sich gewinnen konnte, galten die Amateurvereine bei der OBT als "überflüssig". Am 11. November 1939 hielt Dr. Franz Wettengl eine Versammlung der Mitglieder des ehemaligen TSK und des Vereins der Trabrennstallbesitzer und Züchter ab. Ein neuer "Verein der Amateurfahrer und Trabrennstallbesitzer e.V". wurde ins Leben gerufen, welcher dem WTV zur Unterstützung und nicht als Konkurrenz dienen sollte. (STEYRERMÜHL PAPIERFABRIKS- UND VERLAGSGESELLSCHAFT 1938, LEUTHE 1939a, ROSENBERG 1939b)

3.4.1.3 Schwierigkeiten zum Kriegsende

Ab 1943 begann sich die Lage für den Trabrennsport jedoch langsam zu ändern. In diesem Jahr wurden die Sommerrennen auf der Badener Rennbahn aufgrund der herrschenden Kriegslage abgesagt und im August 1944 schließlich alle Sportmeisterschaften, einschließlich der Trab- und Galopprennen bis auf Weiteres gestrichen. Das ganze Land konzentrierte seine Kräfte auf den Krieg. Im selben Monat gab es zwar noch einige Rennprüfungen, jedoch nur unter Ausschluss der Öffentlichkeit und jeglicher Wetten, bevor am 30. Dezember 1944 das vorerst letzte Rennen vor Kriegsende zur Austragung kam (NN 1943, PATUZZI 1944, REICHEBNER 1999).

Fast 80 Bomben schlugen 1945 auf der Krieauener Trabrennbahn ein und hinterließen entsprechende Schäden. Neben Rennbahn, Tribünen, Richterturm und anderen Gebäuden waren auch die Flutlichtanlage sowie Lautsprecher zerstört worden. Dennoch scheute man nach Ende des Zweiten Weltkriegs keine Mühen, wieder unter Heinrich Schedl, die Bahn renntauglich zu machen, um noch im selben Jahr Rennen veranstalten zu können. Viele Pferde waren dem Trabrennsport und der Zucht im Krieg zwar verloren gegangen, dennoch war man optimistisch, genügend Traber aus ganz Österreich an den Start bringen und den Trabersport wiederbeleben zu können. Am 11. November 1945 konnte wieder ein Trabrennen in der Krieau vor 13.000 zufriedenen Besuchern, welche sogleich zahlreich am Wettgeschäft teilnahmen, stattfinden (NN 1945, BRITISCHER WELTNACHRICHTENDIENST 1945, REICHEBNER 1999).

3.4.2 Erster Aufschwung für den Trabersport nach dem Krieg

Sofort mit Wiederaufnahme des Rennbetriebes im Herbst 1945 zeigte sich die Beliebtheit des Trabersportes, welche sich unmittelbar in steigenden Besucherzahlen und Umsatz niederschlug. Im darauffolgenden Winter veranstaltete man wöchentliche Sonntagsrennen, sanierte die Bahn, um jegliche Schäden zu beheben weiter und holte Pferde aus anderen Teilen Österreichs zurück nach Wien. Hier waren insbesondere für die Zucht nur wenige Pferde übrig geblieben, so dass der Wiederaufbau der Zucht einem Neustart glich. Nach und nach wurden deshalb neue Deckhengste nach Wien gebracht. 1946 wurde Heinrich Schedl offiziell zum Präsidenten des WTV wiedergewählt, während Theodor Mautner-Markhof erneut Vizepräsident wurde. Die Saison 1946 startete in der Krieau mit etwa 25.000 Besuchern sehr erfolgreich (BRITISCHER WELTNACHRICHTENDIENST 1946, AMERIKANISCHE SREITKRÄFTE IN ÖSTERREICH 1946b, REICHEBNER 1999).

Woche für Woche wurde von "Massenbesuchen" und einer fortschrittlichen Entwicklung des Sports berichtet, auch die Zahl der Amateurfahrer stieg und langsam näherte sich der Trabrennsport wieder jenem Status, den er vor Kriegsbeginn inne hatte. Der Trabrennsport galt nach wie vor als Volkssport, was durch die Rekordbesucherzahl von knapp 30.000 beim Österreichischen Traberderby 1946 durchaus unterstrichen wurde (AMERIKANISCHE SREITKRÄFTE IN ÖSTERREICH 1946a, AMERIKANISCHE SREITKRÄFTE IN ÖSTERREICH 1946c, NN 1946a, NN 1946b).

Die Zahl der Traber stieg zwischen November 1945 und Ende 1946 von 50 auf 250 Pferde. Mit Jahresende 1946 war schließlich auch die Rennbahn in der Krieau mit allen Gebäuden und umliegenden Flächen fertig saniert. Es gab Pläne zum weiteren Ausbau und zur Modernisierung und schließlich wurde auch das Gestüt Kagran wieder für die Zucht freigegeben (REPUBLIK ÖSTERREICH 1946, AMERIKANISCHE SREITKRÄFTE IN ÖSTERREICH 1947).

1947 kamen insgesamt 72 Renntage mit einer Gesamtdotation von knapp fünf Millionen Schilling zustande, den Preis der Stadt Wien verfolgten mehr als 15.000 Zuschauer. Im selben Jahr wurde der WTV wieder selbstständig und bekam seine Rennanlage zurück

(REICHEBNER 1999, TRABRENNVEREIN BADEN 2019, BRITISCHER INFORMATIONSDIENST 1947)

Trotz der Währungsreform 1948, welche den Wert der Bargeldbestände um etwa ein Drittel minderte, gab es in diesem Jahr 30.000 Schilling Preisgeld beim Jubiläums-Preis zum 75-jährigen Bestehen des WTV. Sieger des Rennens wurde Otto Dieffenbacher. Die Kassen des WTV waren damit allerdings für das laufende Jahr erschöpft. (REICHEBNER 1999)

3.4.3 Kurze Krisenphase und Führungswechsel beim WTV

Leider wuchs die Unzufriedenheit innerhalb des Trabersports nach und nach, so dass es 1949 zu einem Aufbäumen der Amateurfahrer, Züchter und Traberbesitzer kam, welche unter anderem höhere Dotationen forderten. Nach mehreren Versammlungen und der Suche nach einer Kompromisslösung, kam es im Juli 1949 zum Rücktritt der Vorstandschaft des Vereins und somit auch des damaligen WTV-Präsidenten Heinrich Schedl. Dipl.-Ing. Dr. h. c. Manfred Mautner Markhof (Abb.13), Sohn des ehemaligen Vizepräsidenten Theodor Mautner Markhof, übernahm die Leitung des Vereins und wurde 6. WTV-Präsident. Bald wurde der unterbrochene Rennbetrieb wieder aufgenommen. Neben der Währungsreform machte sich auch das neu eingeführte Fußballtoto bemerkbar. Die Vereinskassen waren nach der Währungsreform schlecht gefüllt und gewettet wurde in der Krieau wenig. 1950 konnten weniger als zwei Millionen Schilling Rennpreise ausbezahlt werden, im Folgejahr war die Summe noch geringer (REICHEBNER 1999).



Abb. 13: Dipl.-Ing. Dr. h. c. Manfred Mautner Markhof.

(Quelle: https://www.dynastiemautnermarkhof.com/res/uploads/2018/01/4_Manfred-I-Mautner-Markhof.jpg)

3.4.4 1952: Der Trabrennsport lebt wieder auf

Im März 1952 musste das Eröffnungsmeeting des WTV abgesagt werden und erst jetzt gelang es den Verantwortlichen, die Bundesregierung zu überzeugen, dem Trabrennsport entsprechende finanzielle Unterstützungen zukommen zu lassen. Es folgten höhere Renndotationen und so konnte das Hunyady-Gedenkrennen in diesem Jahr mit einer Preissumme von 100.000 Schilling ausgeschrieben werden. Außerdem konnten vermehrt ausländische Erfolgstraber, wie der deutsche "Prix d'Amérique"-Sieger "Permit" in Wien begrüßt werden und auch ein Messen der Städte Wien und Triest gegeneinander war ein Zeichen für wachsende länderübergreifende Zusammenarbeit (REICHEBNER 1999).

Nachdem das Fußballtoto eingeführt worden war, versuchte man es ab 1953 auch mit einem Pferdetoto. Leider setzte es sich dieses nicht wirklich durch und es wurde 1966 wieder abgeschafft. Dennoch ging es ab diesem Jahr nun endlich wieder aufwärts im Trabersport. Beim Hunyady-Gedenkrennen gab es 1953 eine Gesamtdotation von 150.000 Schilling. Es siegte Hans Frömming mit "Ejadon" und einer Kilometerzeit von 1:22,1 auf der Strecke von 3400m. Damit ließ er den erwähnten "Prix d'Amérique"-Sieger "Permit" hinter sich (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

Mit dem Staatsvertrag 1955 stiegen Optimismus und Wohlergehen der Bevölkerung weiter, was auch dem Sport einen positiven Anstoß gab. In den Jahren 1956 und 1957 wurde das legendäre Wiener Hunyady-Rennen jeweils zur finalen Station des "Grand-Circuit", also dem Europäischen Rundmarsch, gewählt. Nachdem im ersten Jahr die schwedische Stute "Smaragd" als Erste im Ziel einlief, schaffte 1957 die französische Stute "Gelinotte" einen neuen Rennrekord mit 1:19,4 Minuten über die 2660m (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

3.4.5 Neue Erfolgswelle für den österreichischen Trabrennsport

3.4.5.1 Zielführende Veränderungen für den WTV

1958 kam der Vorschlag auf, die Krieau zu modernisieren und damit für Besucher noch attraktiver zu machen. Neben einer neuen Flutlichtanlage und einer Beleuchtung für Ställe, Wege und Tribünen, sollten auch die kulinarischen Angebote verbessert, die Plätze des ersten Ranges verglast und beheizt und die Totokassen in den komfortableren Innenbereich verschoben werden. Für diese Umbaupläne war es notwendig, ein Darlehen aufzunehmen, weshalb sich eine angespannte finanzielle Situation für den WTV ergab. Aufgrund der Arbeiten wurden 1960 außerdem einige Rennen, so auch das Hunyady-Gedenkrennen, auf der Badener Rennbahn ausgetragen. Im September 1961 wurden die Arbeiten in der Krieau schließlich fertiggestellt. Von nun an gab es für einige Rennen sogar einen Autostart (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

Die angespannte finanzielle Lage, die aus den großen Umbauten resultierte, löste sich 1963 mit dem Verkauf des Kagrner Gestüts an die Stadt Wien. Zur Erweiterung des Stadtgebiets kaufte die Stadt dem WTV das Grundstück für 28 Millionen Schilling ab. Für nur sieben Millionen Schilling sicherte sich der Verein zum Ausgleich das etwa doppelt so große Gestüt Schönfeld. Mit dem gewaltigen Vorteil in der Vereinskasse, konnte sofort die Darlehensschuld beglichen werden und das Kapital in den aufblühenden Sport fließen. So wurden von nun an mehr Renntage mit höheren Dotationen veranstaltet, was 1964 ein Derbyrennen um 100.000 Schilling möglich machte (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

3.4.5.2 Die erfolgreichsten Traber der 60er und 70er Jahre

1965 lief "Oscar RL" einen neuen Rennrekord, als er die Strecke von 2880m mit 1:19,4 Minuten Kilometerzeit trabte. 1966 verbesserte "Krontill" den Rekord der Dreijährigen von "Heinrich" um eine halbe Sekunde, als er nur 1:24,0 Minuten für den Kilometer benötigte. "Krontill" wurde 1967 außerdem zum "Traber des Jahres" gewählt, ein Titel der in diesem Jahr erstmalig vergeben wurde. Einen weiteren Rekord lief im selben Jahr der zweijährige "Big Ben", der die 1300m-Strecke in 1:22,6 Minuten pro Kilometer zurücklegte (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

1970 erlangte Hans Frömming mit der Stute "Eileen Eden" den Sieg im Hunyady-Rennen mit 1:18,5 Minuten auf 2860m und Günther Grün knackte mit "Ilimani" 1971 "Heinrichs" Derbyrekord von 1:24,7 über 3300m und lief 1:24,4, allerdings über die verkürzte Strecke von 2800m. 1974 legte der Hengst "Florestan" mit seinem Sieg beim erstmals für Dreijährige freigegebenen Hunyady-Gedenkrennen, den Grundstein für seinen internationalen sportlichen und vor allem züchterischen Erfolg (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

"Taras" Bahnrekord in der Kriau von 1937 wurde schließlich 1975 gebrochen, als Lualberto Bergami mit "Luther Hanover" die 1640m in einer Kilometerzeit von 1:16,5 Minuten statt "Taras" 1:16,8 Minuten zurücklegte. "Derbystar" lief dann 1978 einen neuen Derbyrekord nach "Ilimani" 1971, als er die 2800m in einer Kilometerzeit von 1:23,0 Minuten bewältigte (REICHEBNER 1999)

3.4.5.3 Österreichische Erfolgsfahrer und ihre Titel

1965 konnte Österreich seinen ersten Amateur-Europameister feiern: Adolf Winkler mit "Dornier". Mit der Einladung an Andor Beess (Abb.14) zur Teilnahme am "International Trot" 1968 in New York, USA, zeigte sich auch die wachsende internationale Bedeutung inländischer Fahrer und Traber. Er belegte mit seinem Traber "Epsom" in diesem Rennen den achten Platz (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

Den Ehrentitel "Goldhelm auf Lebenszeit" überreichte man 1969 Ernst Fischer (Abb.14), welcher auf eine lange erfolgreiche Sportkarriere zurückblicken konnte. Er siegte einst im Hunyady-Gedenkrennen 1949 mit "Hermit", entschied den "Preis der Stadt Wien" 1956 mit "Attila H" für sich und konnte mit "Symbol" auch das Traberderby 1960 gewinnen. 15 Meisterschaftssiege in Österreich sicherten ihm den "ewigen Goldhelm". Er feierte Erfolge europaweit und auch in den USA und nahm 1970 sowohl an Europa- als auch Weltmeisterschaft teil. Den Europameistertitel verpasste er um nur einen Punkt, während er bei der Weltmeisterschaft den siebten Platz erreichte. Ernst Fischer konnte am Ende seines Lebens auf 2033 siegreiche Rennen zurückblicken. (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

Ab 1970 wurde ein weiterer Sportler immer bekannter: Adolf "Adi" Übleis (Abb.14). Nach etlichen inländischen Erfolgen vertrat er schließlich Österreich bei der Europameisterschaft 1971 und sicherte sich nach einem holprigen Start doch noch den Titel. Im selben Jahr startete er bei der Weltmeisterschaft und lag schon nach der Hälfte der Rennen uneinholbar auf Platz Eins und holte den Titel. Übleis war bei der gesamten österreichischen Bevölkerung von derartiger Beliebtheit, dass ihm 1971 der Titel "Sportler des Jahres" verliehen wurde (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).



Abb. 14: Andor Beess (Links), Ernst Fischer (Mitte) und Adi Übleis (Rechts).

(Quelle: http://www.trabrennzucht.at/_Media/fischer_beess_ubleis.jpeg)

Bei der Weltmeisterschaft 1972 wurde Adi Übleis zwar nur Siebter, den Europameister-Titel konnte er sich 1974 aber erneut sichern, als am 31. März des Jahres das finale Meisterschaftsrennen in der Krieau zur Austragung kam. 12.000 Besucher verfolgten das Rennen und brachen in Jubel aus, als Adi Übleis gewann. Mit 3313 Siegen galt er einst als der erfolgreichste Trabrennfahrer Österreichs. Nach ihm nahmen noch Dieter Marz und Gerhard Mayr an Europa- bzw. Weltmeisterschaften teil, Marz belegte jedoch 1977 nur den dritten Platz bei beiden Meisterschaften, Mayr schaffte es 1996 auf Platz Zwei bei der Europameisterschaft (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

1971 feierte man außerdem Rudolf "Rudi" Grün für seinen Titel als Amateur-Europameister im Trabfahren und 1979 war es die 25-jährige Maria Sauer, die den Europameistertitel der Amazonen nach Österreich holte. Sie konnte sich diesen Titel noch insgesamt vier Mal sichern, nämlich 1985, 1987, 1988 und zuletzt 1989 in der Kriau (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

3.4.5.4 1969 bis 1979: Der WTV in Zahlen

1969 wurden folgende Erfolge verzeichnet: An 77 Renntagen konnte eine Gesamtsumme über 13 Millionen Schilling an Rennpreisen ausbezahlt werden, zusätzlich knapp eine Million - Schilling Prämienpreise für Züchter. 1972 fand Österreich auch international wieder Gehör, während auch Renntage, -preise und Umsätze weiter deutliche Anstiege erfuhren. Die Wettsummen stiegen 1973 über drei Millionen Schilling am Derbytag. Im selben Jahr feierte man das 100-jährige Jubiläum des WTV (REICHEBNER 1999).

1975 waren es schon 99 Renntage mit insgesamt 35 Millionen Schilling Rennpreisen und einem Derbytagesumsatz von über vier Millionen Schilling. Im darauffolgenden Jahr, 1976, waren es nochmals drei Renntage mehr, das Derbyrennen war mit einer Preissumme von 636.000 Schilling dotiert und der Umsatz betrug an diesem Tag insgesamt 4,9 Millionen Schilling. Das Hunyady-Rennen dieses Jahres versprach 350.000 Schilling Gewinnsumme und der Wettumsatz an diesem Tag ging hoch auf über 800.000 Schilling. 1977 kam es schließlich zu einem Rekordumsatz beim Traberderby von über fünf Millionen Schilling. Der Jahresumsatz sank in der Folge von 222 Millionen Schilling (1977) auf 218 Millionen Schilling (1979) leicht ab (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

Die Zucht hatte sich nach Kriegsende wieder deutlich erholt und war auf steilem Weg nach oben. Als 1974 etliche amerikanische Mutterstuten wie "Daisy Hanover" und Hengste wie "Proven Freight" und "Proud Vic" nach Österreich kamen, entwickelte sich die Traberzucht großartig weiter. "Daisy Hanover's" Nachkommen waren in der Folge höchst erfolgreich im österreichischen Trabrennsport. 1977 waren es insgesamt bereits 685 bedeckte Stuten und 1978 immerhin 669. 1979 sank die Zahl langsam weiter und es wurden nur 626 Stuten gemeldet (REICHEBNER 1999, MATZKA 2013c)

3.5 Wandel ab Ende der 1980er Jahre

3.5.1 Modernisierung und andere Entwicklungen in der Krieau

Trotz einer Gesamtausschüttung an Rennpreisen und Züchterprämien von 40,5 Millionen Schilling im Jahr 1978, schlich sich wiederum mangelnde Zufriedenheit im Traberwesen ein, da der Wunsch nach mehr Komfort immer größer wurde und innerhalb der eigenen Reihen, beispielsweise auch durch Andor Beess, mangelnde Investitionen in diesen Sektor beklagt wurden (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

Mit dem Beschluss zur Einführung des Elektronentoto kam der WTV 1979 dem Wunsch nach mehr Bequemlichkeit nach. Am 2. Mai 1980 konnte schließlich das erste Mal in der Krieau per Elektronentoto gewettet werden, vollends funktionierte das System ab Herbst 1980. Die Wetten wurden nun automatisch über ein Computersystem abgewickelt. Ab 1982 kam noch eine weitere Neuerung in der Krieau hinzu: Das Bahnfernsehen. Ab November 1986 gab es sogar eine Liveübertragung der neuen "Fernseh-Tombola" (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

Als sich 1981 der WTV von seinem langjährigen Präsidenten Dipl.-Ing. Dr. h. c. Manfred Mautner Markhof verabschieden musste, folgte kurzzeitig der damalige Vizepräsident Leopold Weiss ins Amt, bevor ab 1985 Dr. Herbert Pichler das Amt des WTV-Präsidenten bekleidete (REICHEBNER 1999).

Ab 1983 wurde schließlich, nachdem schon im Vorjahr über die Notwendigkeit und Daseinsberechtigung der Buchmacher in der Krieau diskutiert worden war, die neue Saison ohne Buchmacher bestritten. Das Jahr lieferte einen Rekordumsatz von über 5,5 Millionen Schilling am Tag des Traberderbys und in den folgenden Jahren stieg der Gesamtjahresumsatz ebenfalls stetig an: 1983 waren es 241,8 Millionen Schilling und 1986 bereits 264,6 Millionen Schilling. 1984 wurden die Rennpreise insgesamt um 15% angehoben und auch 1989 folgte eine erneute Erhöhung (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

Leider wurden von da an sowohl das Interesse des Wettpublikums als auch das Plus in den Kassen immer geringer. Fußballwetten und seit 1986 auch das "Lotto" waren die größte Konkurrenz für die Pferdesportwetten in der Krieau (REICHEBNER 1999).

3.5.2 Sportliche Erfolge und Rekorde ab 1979

Das Jahr 1979 brachte wiederum einige Erfolge mit sich: Einen neuen Derbyrekord für "Vulkan" mit 1:22,9 über 2800m (Adi Übleis) und einen Rekord der Zweijährigen, den sich "Bella Melissa" (Rudolf Grün) mit 1:22,2 Minuten über 1700m sicherte. Die Stute schaffte ein Jahr später auch die absolute Bestzeit unter den Dreijährigen, als sie die 2400m in einer Kilometerzeit von 1:20,4 Minuten zurücklegte. Als Vierjährige feierte sie einen weiteren Erfolg, als sie mit 1:18,5 Minuten über 1800m eine Rekordzeit unter den Stuten lief. Den Rekord bei den Dreijährigen schaffte 1987 "Jonny N" mit 1:18,7 Minuten auf 1800m (REICHEBNER 1999).

Ebenfalls 1980 lieferte ein Fahrer einen Rekord: 224 Siege konnte der Profifahrer Johann Scherber innerhalb eines Jahres verzeichnen. Den bestehenden Bahnrekord in der Krieau knackte zuerst 1982 "Ex Lee" mit 1:15,2 Minuten über 1640m und dann 1983 "Snack Bar" mit 1:14,9 Minuten (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a, MATZKA 2019b).

Das Jahr 1984 brachte eine neue Rennserie für Österreich, nämlich den "Gold-Cup" des TSK. 1985 folgte als Jahres-Höhepunkt das 100. Traberderby, welches Dank Sponsoring mit einer Dotation von einer Million Schilling versehen war. Die Wettsomme lag an diesem Tag bei gut sechs Millionen Schilling und Sieger des Derbys wurde "Brubaker" mit Rekordfahrer Johann Scherber in einer Kilometerzeit von 1:20,9 Minuten über 2800m. 1988 ließ Adi Übleis "Our Last Hope" über 1800m einen neuen Österreich-Rekord traben: in 1:16,2 Minuten schafften sie es durchs Ziel. Auch mit Adi Übleis legte "Mendy", schneller als bis dahin jemals ein anderes Pferd in österreichischem Besitz, die Strecke von 1640m in einer Kilometerzeit von 1:15,4 Minuten zurück (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a,

TRABERSPORTKLUB - ÖSTERREICHISCHE AMATEURFAHRERVEREINIGUNG 2019b).

3.5.3 Züchterische Erfolge und Innovation

Ab 1986 veranstaltete der WTV monatlich einen "Besitzer- und Züchterpreis", der je mit einer Gewinnsumme von 100.000 Schilling ausgeschrieben wurde. Allgemein war die Zucht auf dem aufsteigenden Ast und auch US-Hengste und -Stuten, die in den letzten Jahrzehnten hinzugekauft oder gepachtet worden waren, sorgten für züchterische Erfolge. 1987 verstarb jedoch der überaus erfolgreiche Deckhengst "Proven Freight" (Abb.15). Er war unter anderem Vater von "Brubaker" dem Sieger des 100. Traberderby von 1985. Auch "Dale Qui", ein weiterer Sohn von "Proven Freight", aus der "Daisy Hanover", sorgte schon als Zweijähriger für eine Rekord-Kilometerzeit von 1:20,6 Minuten auf 1800m. Auch als Dreijähriger gewann er in Zuchtrennen und konnte dann im Alter von vier Jahren im Traberderby von 1988 als Sieger gefeiert werden. Später wurde auch er ein erfolgreicher Deckhengst (REICHEBNER 1999, MATZKA 2013a, MATZKA 2013b).

1991 war schließlich die höchste Anzahl an Fohlengeburten seit Ende des Zweiten Weltkriegs zu verzeichnen. In diesem Jahr wurden 579 Traberfohlen geboren. Mit der innovativen Gefrierbesamung wurde die Zucht revolutioniert. So kamen bereits 1992 die ersten Fohlen aus künstlicher Besamung zur Welt. Schon 1996 gewann "Kings Spotlight", ein Produkt dieser innovativen Besamungstechnik, das Österreichische Traberderby. Das 1992 gegründete, in Tschechien gelegene Zuchtzentrum "Stall Venus", sicherte fortan die hohen Geburtenzahlen und Trabernachkommen für den österreichischen Rennsport. Der Betrieb wurde geleitet vom Österreicher Johann Hochstaffl (REICHEBNER 1999, MATZKA 2013c, WIENER TRABRENNVEREIN 2013a).



Abb. 15: "Proven Freight".

(Quelle: http://www.trabrennzucht.at/_Media/proven_freight_med-2.jpeg)

3.5.4 WTV und Krieau ab 1990

3.5.4.1 Allgemeine Entwicklungen

1991 erschütterte erstmalig ein Dopingskandal beim Traber-Derby den Trabrennsport. In einer Blutprobe von "Toni's Freight" wurden unerlaubte Substanzen gefunden. Dem Erstplatzierten wurde der Sieg abgesprochen (REICHEBNER 1999).

Nach 31 Jahren im Amt, beendete Dr. Marius Mautner-Markhof 1993 seine Präsidentschaft beim Trabersportklub. Eine große Ehre wurde ihm 1990 zuteil, als er offiziell Präsident der Fédération Européenne des Gentlemen et Cavalières du Trot (F.E.G.A.T), einem internationalen Trabersportverband, dem der TSK seit 1954 bereits angehörte, gewählt wurde.

(REICHEBNER 1999, TRABERSPORTKLUB - ÖSTERREICHISCHE AMATEURFAHRERVEREINIGUNG 2019a).

Etwa Mitte der 1990er Jahre stellten sich wieder schwierigere wirtschaftliche Zeiten für den WTV ein und die Wettumsätze schrumpften, weshalb auch Renndotationen Kürzungen erfuhr. Als mit Jahresbeginn 1995 schließlich Österreich Mitglied in der Europäischen Union (EU) wurde, gab es auch im WTV große personelle Veränderungen. Nach dem Rücktritt des amtierenden Vorsitzenden Dr. Herbert Pichler, war kurzzeitig Karl Nahodil in dessen Amt nachgerückt, bevor er jedoch noch im selben Jahr, im Alter von 82 Jahren, verstarb. Dr. Josef Kirchberger übernahm sodann als jüngster Präsident aller Zeiten das Amt. Auch die Besetzung von Direktorium und Komitee des WTV erfuhr viele Änderungen. Insgesamt wurde die Teilnahme an internationalen Rennen, vor allem innerhalb der EU natürlich deutlich erleichtert und Erfolgstraber aus den anderen Ländern fanden sich vermehrt auch in der Kriau ein. Außerdem wurden verschiedene Events wie ein Rennen für Prominente namens "Licht ins Dunkel" und ein "Künster helfen Künstlern"-Rennen veranstaltet (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

Als 1996 ein weiterer Skandal bekannt wurde, nämlich die fehlerhaften Angaben zur Abstammung der Stute "Wendy", wurden verschiedene Beschlüsse gefasst. Einerseits mussten ab sofort alle Traber ab dem Alter von einem Jahr einen sogenannten "Gefrierbrand" zur Identifizierung tragen, andererseits wurde im selben Zuge auch die Verpflichtung zu bestimmten Impfungen der Pferde, beschlossen (REICHEBNER 1999).

Im selben Jahr folgte noch ein großer Schritt für den WTV, nämlich die aus wirtschaftlichen Gründen notwendige Privatisierung des Gestüts Schönfeld. Am 1. Mai 1996 kaufte der Züchter Johann Scheit die Anlage. Mit dem zusätzlichen Verkauf von Immobilien in der Nibelungengasse in Wien, sicherte der WTV sich zum Jahresabschluss ein Plus von etwa 15 Millionen Schilling in der Vereinskasse (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

3.5.4.2 1997 bis 2000: Vereinsjubiläum und wichtige Entwicklungen

Ab 1997 stellte der WTV einem Golfclub den Innenraum der Krieau Trabrennbahn zur Verfügung, was dem Verein immerhin jährliche Einnahmen von 120.000 Schilling einbrachte. Auch für Feste und Feierlichkeiten verschiedener Firmen stellte der WTV seine Räumlichkeiten zur Verfügung. Außerdem sollten zum Beispiel das bis 2007 bestehende "Sommerkino Tribüne Krieau", nahegelegene Gastronomie oder eine "Bingo-Veranstaltung" mehr Besucher in die Krieau locken. Im Laufe der 90er Jahre wurden im Wettsystem etliche Veränderungen vorgenommen. Trotz vieler Renn- und Event-Tage sanken nach und nach aber die Wettumsätze gegen Ende dieses Jahrzehnts und es wurden zeitweise nur sehr wenige Renntage abgehalten. Auch neu eingeführte Mittwochs-Renntage ab 1998 verbesserten die Situation nur unwesentlich. 1998 beschloss man auch die Abhaltung von Trabrennen in der Wiener Freudenau. Der Verein gab sich mehr und mehr Mühe, die Rennveranstaltungen spannend zu gestalten, so wurden Paraden und das Abspielen der Nationalhymne bei jedem Rennen ein Muss (REICHEBNER 1999, BEZIRKSMUSEUM LEOPOLDSTADT 2019, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

1999 wurde erstmals ausgehend vom tatsächlichen Gründungsjahr 1874 ein Vereinsjubiläum gefeiert, nämlich das 125-jährige Jubiläum. Zur Feier erschien 1999 ein Buch mit dem Titel "1874-1999: 125 Jahre Wiener Trabrenn-Verein" von Autor Gerhard Reichebner. Ebenfalls erfreulich für den Verein war die Tatsache, dass das traditionelle Hunyady-Gedenkrennen 1999 erstmalig ein Teil des "Grand Circuit" wurde, bei dem "Giesolo de Lou" siegreich war (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

Den schon lange bestehenden Wunsch nach mehr Komfort, Renovierung und Modernisierung in der Krieau wurde ebenso Ende der 90er endlich nachgegangen und nun gab es 1999 neue Jahreslogen, ein neues Restaurant und einige Speziallogen, wie die "Präsidentenloge", die "Silberer-Loge" und den "Salon Alexander Orlow". Jedoch wurde nur die Haupttribüne renoviert, während die anderen beiden Tribünen unter Denkmalschutz gestellt wurden und die erwarteten positiven Entwicklungen, wie ein Anstieg der Besucherzahl oder der Wettumsätze, hielten sich trotz der Investition in Grenzen (MATZKA 2013c, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a, DOLENZ und NEUMANN 2014)

3.5.4.3 Fahrer-Erfolge der 1990er Jahre

Den Brüdern Gerhard und Christian Mayr gelangen in den 90er Jahren einige Erfolge. 1992 wurde Gerhard Mayr, der zuvor schon einen fünften Platz bei der Weltmeisterschaft feiern konnte, erstmalig Sieger in einem Profi-Championat, womit er sich seinen ersten "Goldhelm" sichern konnte. Es folgten weitere Erfolge im Profisport. Bei der Europameisterschaft 1996 erreichte er Platz zwei und bei der Weltmeisterschaft 1997 den fünften Platz. Währenddessen blieb Christian Mayr weiter beim Amateursport und siegte 1998 bei der Europameisterschaft der Amateure, nachdem er fünf Jahre zuvor schon als Dritter auf dem Treppchen gestanden hatte. Bei der Weltmeisterschaft der Amateure wurde Christian Mayr Vierter (REICHEBNER 1999, WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

Albert Plschek zählte 1993, wie zuvor Übleis, Fischer, Marz und Scherber, mehr als 2000 Siege. Außerdem sind als bedeutende Trabrennfahrer der 1990er Jahre zu nennen Manfred Strebel, welcher als erster Amateurfahrer nach Ende des Zweiten Weltkriegs mit "Nottingham" einen Sieg im Traberderby erringen konnte und auch Elisabeth Struppacher, welche mit "Toni's Freight" das als "Derby der Amateure" bekannte Holzwarth-Gedenkrennen von 1995 als erste Frau für sich entschied. Den Vize-Europameisterschaftstitel unter den Frauen holte sich 1996 die Österreicherin Sabine Klettenhofer (REICHEBNER 1999).

3.5.4.4 Erfolgspferde und Rekorde

Bei den Pferden sprudelten ebenfalls die Rekorde. So lief 1990 der schwedische Traber "Piper Cub" mit Fahrer Stig Engbert und einer Kilometerzeit von 1:15,7 Minuten einen neuen Hunyady-Rekord über 2869m. 1992 folgte ein österreichischer Rekord von "Bubblegum Mystère" mit einer Zeit von 1:14,8 Minuten über 1609m, im Jahr darauf dann zunächst 1:14,3 Minuten und dann sogar 1:13,6 Minuten. Einen neuen Derbyrekord brachte 1993 dann "Corsaro" mit Rudolf Haller, als er die 2800m in einer Kilometerzeit von 1:20,4 hinter sich brachte und Adi Übleis gelang mit "Hawk Laukko" ein neuer Bahnrekord in der Krieau: 1:14,8 Minuten über 1740m beim "Preis der Stadt Wien" (REICHEBNER 1999).

1994 brachte ebenfalls einige sportliche Erfolge mit sich. Zunächst verbesserte "Floral Chair" mit Fahrer Dieter Marz den Krieauer Bahnrekord von "Hawk Laukko" auf 1:14,4 Minuten

über die Strecke von 1740m. "Floral Chair" gelang es sodann auch noch beim "Münchner Pokal" die 1609m in einer Kilometerzeit von 1:12,5 Minuten zurückzulegen und somit den dritten Platz nach Österreich zu holen. Einen Rekord der Dreijährigen schaffte "Super Joie" (1:18,8 Minuten über 2300m) mit Walter Kössner und den Rekord der Zweijährigen verbesserte "Super Arnie" mit Adi Übleis (1:20,2 Minuten über 1800m). Im Jahr darauf wurden wiederum die Rekorde der Zwei- und Dreijährigen verbessert. 1995 konnte "Super Joie" dann sogar mit 1:18,8 Minuten Kilometerzeit den Derbysieg über 2800m erzielen und im Jahr darauf schaffte sie eine Rennstrecke von 1740m schneller als je ein österreichisches Pferd im Heimatland mit 1:15,0 Minuten Kilometerzeit. Die Rennstrecke beim Österreichischen Traberderby wurde 1998 auf 2300m gekürzt. Bis dahin gelang keine Verbesserung dieses Rekordes mehr. Auch das Hunyady-Rennen wurde ab 1996 auf 2600m verkürzt. "Speedy Webster" gelang 1997 ein neuer österreichischer Rekord mit 1:14,4 Minuten auf 2000m auf der Gelsenkirchener Rennbahn. Im selben Jahr wurde er Derbysieger (REICHEBNER 1999).

3.6 Der Wiener Trabrennsport im 20. Jahrhundert

3.6.1 Das Pferdesportzentrum "Magna Racino"

Am 17. März 2004 stand ein Führungswechsel für den Wiener Trabrennverein an. Mit seiner Vision zur Aufwertung des österreichischen Pferderennsports und einem neuen Konzept zur Nutzung und dem Erhalt der Krieauern Rennbahn überzeugte Anton Gaál und wurde schließlich einstimmig zum neunten Präsidenten des WTV gewählt (WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

Doch nur knapp einen Monat später wurde Frank Stronachs Pferdesportzentrum "Magna Racino" mit drei ineinander integrierten Rennbahnen für Trab- und Galopprennen in Ebreichsdorf nahe Wien eröffnet. Reithallen, etliche Stallungen und andere Einrichtungen wie zum Beispiel Führanlagen stehen dort zur Verfügung. Besucher lockte die Anlage unter anderem auch mit modernsten Tribünen, Restaurants und einem speziellen "Entertainment-Center" (MATZKA 2019a, MAGNA RACINO 2019).

Mit dem "Magna Racino" entstand auch eine Konkurrenz um Sport und Einnahmen für die in Baden und Wien ansässigen Vereine. Insbesondere der Badener Trabrennverein war nicht im Stande mit den hohen Dotationen der neuen Rennbahn mitzuhalten. Schon zu Beginn lockten dort einerseits der mit 100.000 Euro dotierte "Racino Grand Prix" die Sportler und auf der anderen Seite Wettgewinne bis zu einer Million Euro das Publikum nach Ebreichsdorf. Im Trabersport bekannte und erfolgreiche Pferde liefen schon bald im Magna Racino. Das österreichweit mit der höchsten Summe dotierte Rennen für Dreijährige wurde seit 2004 ebenfalls in Ebreichsdorf gelaufen, nämlich das "Frank Stronach Derby". So gab es für den Sieg im Jahr 2010 beispielsweise 27.000 Euro. Zu erwähnen ist, dass das "Stronach-Derby" für Dreijährige bereits 1999 ins Leben gerufen wurde, zuvor jedoch auf der Galopprennbahn in der Freudenau und in den Jahren 2000 und 2001 in der Krieau ausgetragen wurde (WIENER TRABRENNVEREIN 2019a, TRABRENNVEREIN BADEN 2019, DOLENZ 2010).

Doch bald nach Eröffnung stieg das Unternehmen "Magna Entertainment Corporation (MEC)" aus dem "Magna Racino" aus, nachdem viele Verluste und immer weniger Renntage zu verzeichnen waren. Schon einige Male vernahm man Meldungen über das Ende der Pferdesportanlage. Seit Ausstieg des MEC sind nur noch äußerst wenige Renntage zu zählen, im Jahr 2010 veranstaltete der "Austrian Racehorse Owners Club (AROC)" beispielsweise nur insgesamt zwölf Renntage (DOLENZ 2010, HODOSCHEK 2014).

3.6.2 Züchterchampion "Stall Venus" und andere Erfolgstraber

Die seit 1992 im "Stall Venus" in Tschechien gezogenen Traber sind aus keinem Rennen mehr wegzudenken. Etliche Sieger von Zuchtrennen entstammen dem Gestüt und seit 2008 führt der Stall auch die Züchterstatistik, welche von der österreichischen Traberzentrale veröffentlicht wird, unangefochten an. Die Gewinnlisten österreichischer Pferde, ebenfalls von der Traberzentrale zur Verfügung gestellt, zeigen jedes Jahr etliche "Venus-Traber". Dieses Zuchtgestüt spielt derzeit eine zentrale Rolle in Zucht und Erhalt der österreichischen Traber (ZENTRALE FÜR TRABERZUCHT UND RENNEN IN ÖSTERREICH 2008-2018, MATZKA 2013c).

Doch für spektakuläre Erfolge sorgte ab 2009 ein anderer Traber. "Striking Actions" (Abb.16), von "Oaklea Bluejay", ging als Sieger des Österreichischen Traberderbys hervor, mit einer lange ungeschlagenen Rennzeit von 1:15,2 Minuten pro Kilometer über die 2300m. Der Hengst galt dann ab 2011, nach seinem Rennrekord von 1:10,1 Minuten in Stockholm, als der österreichische Traber mit der bislang schnellsten Zeit und höchsten Gewinnsumme seines Landes. Seine mütterliche Abstammung geht auf die Stute "Daisy Hanover" zurück (siehe Kapitel 3.4.5.4; MATZKA 2013c, MATZKA 2013b)

Den aktuellen Bahnrekord in der Krieau lieferte "Stark Bi" am 19. Juni 2016 mit 1:12,0 Minuten über 1600m (WIENER TRABRENNVEREIN 2019c).



Abb. 16: "Striking Actions" beim Österreichischen Traberderby 2009.

(Quelle: http://www.trabrennzucht.at/_Media/striking-actions_2009_06_2_.jpeg)

3.6.3 Veränderungen für die Krieau-Trabrennbahn seit 2012

Ab 2012 entschied man durch eine Erweiterung des Nutzungskonzepts der Rennbahn die Einnahmen zu steigern. So wurden Musikveranstaltungen internationaler und deutschsprachiger Stars in der Krieau abgehalten (WIENER TRABRENNVEREIN 2019a).

Aus sportlicher Sicht stand eine andere Veränderung im Fokus, nämlich die Kürzung der Bahn auf ein internationales Standardmaß von 1000m, statt zuvor 1100m. Auch die Bahnbögen wurden entsprechend dem internationalen Standard angepasst. Ab März 2013 fanden in der Krieau dann auch die ersten Rennen in Kooperation mit "Pari Mutuel Urbain (PMU)", einem französischen Wettanbieter, statt. Die Rennen wurden dabei live und weltweit ins Fernsehen übertragen und die erwirtschafteten Mehreinnahmen waren enorm wichtig für den Wiener Trabrennverein. 2015 kamen sogar bereits 17 Renntage in Kooperation mit PMU zustande, da sowohl Ablauf als auch Umsätze für alle Seiten zufriedenstellend waren. Auch der BTV und das "Magna Racino" veranstalteten mittlerweile in Zusammenarbeit mit dem Wettanbieter solche sogenannten "PMU-Renntage" (WIENER TRABRENNVEREIN 2019a, MATZKA 2013c).

Trotz der positiven Entwicklungen durch die PMU-Rennen und Mehreinnahmen durch die Konzerte, kristallisierte sich in den letzten Jahren eine mehr und mehr angespannte finanzielle Situation für den WTV heraus, welche zur Abtretung einiger Teilflächen an die Stadt Wien führte. 2018 verkaufte die Stadt Wien das Gelände der Krieau-Trabrennbahn sogar und der Verein erhielt einen 25 Jahre gültigen Pachtvertrag (WIENER TRABRENNVEREIN 2019a, BRANDSTETTER 2019).

Der Verein versucht nun mithilfe seines mittlerweile zehnten Präsidenten, Dr. Peter Truzla, durch weitere Modernisierung ("Krieau-App") und vermehrte Veranstaltungen abseits des Trabens, die Einnahmen für den Verein zu sichern, um den geschichtsträchtigen Standort des Trabrennsports in Wien zu erhalten (WIENER TRABRENNVEREIN 2019a, MATZKA 2013c).

4. Diskussion

Ziel dieser Arbeit war die zeitgeschichtliche Aufarbeitung der Geschichte des Trabrennsports in Wien. Im Fokus der Diskussion steht zudem die zentrale Hypothese, dass die Bedeutung des Trabrennsports in Wien seit einiger Zeit schwindet.

Die dokumentierte Geschichte des Trabrennsports in Wien beginnt im 14. Jahrhundert mit den "Scharlachrennen" quer durch die österreichische Hauptstadt. Es folgten die Entwicklung der Pferderennen auf der Praterhauptidee und schließlich die Gruppierung eines trabersportbegeisterten Komitees und damit erstmalig eine organisierte Form der Trabrennen in Wien. 1874 folgte schließlich die Gründung des Wiener Trabrennvereins. Da es später abseits des WTV im Grunde keine anderen Veranstalter oder Rennbahnen für Trabrennen in Wien gab und bis heute nicht gibt, besteht die Geschichte des Trabrennsports in Wien seit dessen Gründung im Wesentlichen aus der Geschichte des WTV und dessen Mitgliedern. Dies erklärt auch, dass die Zukunft des Vereins untrennbar mit jener des Trabrennsports in Wien verwoben ist.

Insbesondere Printmedien des 19. und 20. Jahrhunderts halfen bei der Aufarbeitung der Geschichte des Sports, so dass eine gute Übersicht über alle wesentlichen Veränderungen, Errungenschaften und Schwierigkeiten für den Trabrennsport, die Kriau und den WTV entstand. Unter anderem dienten über 70 Zeitungsartikel als Quelle für die Geschehnisse der Zeit.

Zu beachten ist sicherlich, dass Zeitungsartikel im Allgemeinen zwar zeitgeschichtlich einen guten Bezug zur Realität haben, da sie meist unmittelbar als Reaktion auf wichtige Ereignisse verfasst wurden, jedoch auch verschiedenen Einflüssen aus Politik und Wirtschaft sowie durch den einzelnen Autor ausgesetzt sind. Um dieser Problematik entgegenzuwirken, wurde beim Verfassen dieser Arbeit stets versucht, die Berichterstattung verschiedener Printmedien miteinander zu vergleichen, sofern die Quellenlage dies zuließ. Einige jüngere Quellen, insbesondere das Werk "1874 – 1999: 125 Jahre Wiener Trabrennverein" von Gerhard Reichebner, halfen, einen weiteren Blickwinkel auf die zeitgeschichtlichen Entwicklungen erlangen und Informationen auch rückblickend bewerten zu können.

Nachdem insbesondere die 1930er Jahre sportlich eine wahre Glanzzeit des Trabrennsports waren und auch der Zweite Weltkrieg nur kurzfristige Einbußen bedeutete, blühte der Sport auch in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts nochmals auf und brachte Modernisierungen, allerlei Rekorde und eine stabile Traberzucht hervor.

Doch mit den Jahren schlichen sich Probleme, insbesondere finanzieller Art ein, Umsätze des Wettgeschäfts schrumpften und heute scheint an manchen Tagen die Rennbahn wie ausgestorben. Seit vor wenigen Jahren die Nachricht vom Verkauf der Traditionsrennbahn in der Krieau bekannt wurde, besteht kein Zweifel mehr an dem Wandel, dem der Trabrennsport dieser Tage unterliegt. Er hat nicht mehr den Stellenwert von damals und seine Zukunft in Wien scheint derzeit ungewiss.

Ein eindeutiges Zeichen dafür, dass der Trabrennsport in Wien seit einigen Jahrzehnten langsam von der Bildfläche verschwindet, ist die Tatsache, dass nach und nach immer weniger Renntage zur Austragung kommen.

Die Anzahl der Renntage in Wien stieg ab der Gründung des Wiener Trabrennvereins bis in die 1980er Jahre trotz vieler Schwierigkeiten und einiger Unterbrechungen insgesamt deutlich an. Im ersten aktiven Vereinsjahr gab es nur zwei Renntage, während beispielsweise 1975 insgesamt 99 Renntage in Wien abgehalten wurden. Schon in den 1990er Jahren konnten zeitweise jedoch nur wenige Renntage jährlich abgehalten werden und in den letzten Jahren waren es teils nur zwei bis drei Rennen pro Monat und damit etwa 25 Rennen pro Jahr (LANDL 2017). Auch 2018 waren es beispielsweise weniger als 30 Renntage in der Krieau (WIENER TRABRENNVEREIN 2019d). Eine Übersicht über die Entwicklung der Renntage in Wien seit 1874 zeigt Abbildung 17.

Die Anzahl der jährlichen Renntage ist der zentrale Maßstab für die Beliebtheit des Trabrennsports, da er auch über einen langen Zeitraum gut vergleichbar ist. Im Gegensatz dazu sind Umsatz und Dotationen nur schwierig zu bewerten, da es zwischen der Gründung des WTV 1874 und heute einige Währungswechsel sowie Inflationswellen gab. Beispielsweise die zwischen 1919 und 1922 rasch steigende Inflation würde einen Vergleich

stark verfälschen. Währung ist damit maximal innerhalb eines begrenzten Zeitraumes und unter Vorbehalt ein guter Maßstab für den Erfolg oder Misserfolg des Vereins beziehungsweise des Trabrennsports in Wien.

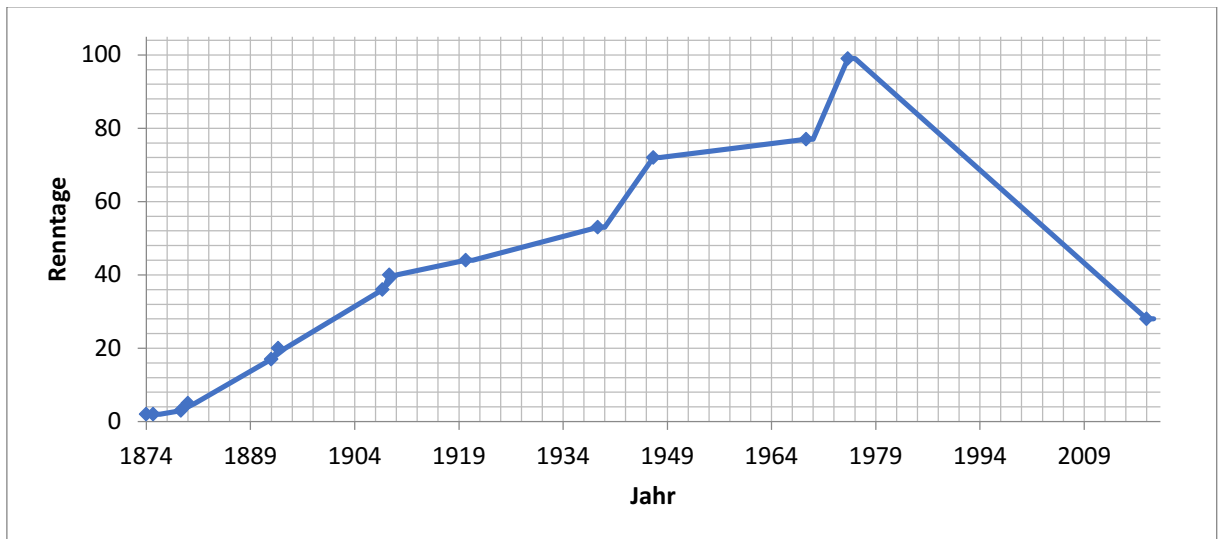


Abb. 17: Entwicklung der Anzahl der Renntage pro Jahr zwischen 1874 und 2018.

Aus der sinkenden Zahl der Renntage pro Jahr lässt sich wiederum ein Rückschluss auf jene Faktoren ziehen, welche den Bedeutungsverlust des Trabrennsports mitbegründen.

So stellt sich die Frage, welche Ursachen dazu führen, dass immer weniger Renntage veranstaltet werden. Ein möglicher Grund ist die mangelnde wirtschaftliche Rentabilität, für den Veranstalter. Für den austragenden Verein ist von Bedeutung, dass alle Aufwände und Kosten gedeckt sind und nach Möglichkeit auch ein Plus zu Jahresende zu verzeichnen ist. Fehlende Besucher und schwindende Wettumsätze sind hier als zentrale Faktoren zu nennen.

Nicht selten fanden im 20. Jahrhundert an einem Renntag 10.000 Besucher und mehr den Weg zur Rennbahn in der Wiener Krieau (GAIGG 2018). 1946 war sogar eine Rekordbesucherzahl von knapp 30.000 Zuschauern beim Österreichischen Traberderby zu

verzeichnen (NN 1946b). Doch längst sind diese Zahlen Geschichte und heutzutage verfolgen an einem Renntag nur noch etwa 1.000 Besucher das Geschehen vor Ort (GAIGG 2018). An besonders erfolgreichen Tagen mögen es vielleicht 3.000 Beobachter sein, an weniger erfolgreichen Renntagen hingegen nur an die 500 Personen (NN 2018).

Hier stellt sich weiterführend die Frage, weshalb immer weniger Besucher den Rennen in der Krieau beiwohnen und dort Wetten abschließen.

Im 14. Jahrhundert waren die Pferderennen und -Wetten im Rahmen der Jahrmärkte ein Massenvergnügen für die Wiener Bevölkerung und auch in späteren Jahren entwickelten sich die Rennen im Wiener Prater zum Volkssport. Den Wienern wurde eine besondere Verbundenheit zu den Pferden nachgesagt. Seitdem kamen jedoch nach und nach weitere Alternativen der Freizeitgestaltung hinzu. 1894 wurde zum Beispiel der erste Fußballverein Wiens gegründet, zehn Jahre nach Gründung des Wiener Trabrennvereins (FIRST VIENNA FOOTBALL CLUB 1894). Mit Modernisierung und Technisierung haben sich bis heute unzählige sportliche und andere Alternativen entwickelt, welcher die Menschen heutzutage ihre Zeit widmen. Abgesehen davon besteht auch innerhalb des Trabrennsports eine besondere Konkurrenzsituation, insbesondere seit 2004 das moderne "Magna Racino" in Ebreichsdorf nahe Wien eröffnet wurde.

In den 1990er Jahren wurden trotz verschiedener Konzepte, wie den "Mittwochs-Renntagen" oder "Eventrennen" teilweise nur wenige Renntage pro Jahr abgehalten. Auch ein spannenderes Rahmenprogramm und die Renovierung der Tribünen Ende 1999 verbesserten die Besucherzahlen und Wettumsätze in der Krieau nicht langfristig.

Im Bereich des Glücksspiels entwickelten sich ebenso nach und nach viele alternative Angebote. 1934 wurden zum Beispiel bereits Kasinos zu einer Konkurrenz für die Wettgeschäfte in der Krieau und ab 1949 gab es das "Fußballtoto". Das "Pferdetoto" war kurz darauf nur mäßig erfolgreich und wurde deshalb schon wenig später wieder eingestellt. Ab 1986 kam das bekannte "Lotto" hinzu und im Internet kann heute auf allerlei Sportarten und

andere Dinge gewettet werden, weshalb es auch zu diesem Zweck immer weniger Menschen in die Wettbüros der KriEAU treibt (LANDL 2017).

Ein weiterer Grund für weniger Renntage ist der Mangel an Pferden und aktiven Mitgliedern in der KriEAU. Immer weniger Fahrer und Trainer widmen sich dem professionellen Trabrennsport. Trotz Stallungen, welche für etwa 400 Pferde Platz bieten, sind deutlich weniger tatsächlich dort eingestallt. Etwa 40 Pferde stehen an rennfreien Tagen in der Anlage, weitere 100 Pferde sind an einem Renntag in der KriEAU in den Stallungen zu finden (SCHUH 2017).

Neben dem schwindenden Interesse der Bevölkerung und immer weniger aktiven Mitgliedern im Bereich des Trabrennsports, findet sich eine weitere Schwierigkeit für den WTV. Er muss sich seit einiger Zeit einer kritischen finanziellen Situation stellen und damit um seine Existenz, insbesondere um den Standort in der KriEAU, bangen.

In den goldenen Zeiten des Trabrennsports galt der WTV als einer der reichsten Vereine Österreichs, war im Besitz einiger Immobilien und einer eigenen Zuchtstätte und verfügte über ausreichend Mittel für Modernisierung und Aufwertung der Anlage in der KriEAU (LANDL 2017).

1996 wurde das Gestüt Schönefeld in private Hand abgegeben und zusätzlich Immobilien in der Innenstadt verkauft. Seit einigen Jahren ist der Verein außerdem darauf angewiesen, die Trabrennbahn für verschiedenste Veranstaltungen und alternative Nutzung, beispielsweise für Konzerte internationaler Stars, anzubieten.

Seit 2013 versucht der Verein zusätzlich durch die Kooperation mit Pari Mutuel Urbain (PMU), einem französischen Wettanbieter, die Rennen für Wien zu sichern. Regelmäßig finden "PMU-Renntage" in der KriEAU statt und bedeuten damit derzeit eine zusätzliche Einnahmequelle für den Trabrennverein in Wien.

2018 verkaufte die Stadt Wien die Trabrennbahn in der Krieau an ein privates Immobilienunternehmen. Der WTV hat derzeit noch einen Pachtvertrag, laut Vereinspräsident Truzla sei der Verein jedoch auch einem alternativen Standort nicht abgeneigt, sollte sich ein solcher finden (GAIGG 2018). Förderungen durch Gemeinde, Land oder Bund wie beispielsweise aus den Subventionsfonds für Kultur oder Sport bekommt der WTV keine (LANDL 2017, GAIGG 2018).

Abschließend lässt sich sagen, dass viele Faktoren eindeutig dafür sprechen, dass die Bedeutung des Sports heute eine wesentlich geringere ist, als vor einigen Jahrzehnten oder gar Jahrhunderten. Aktuell scheint dieser Trend anzuhalten.

Ob und wie lange es den Trabrennsport also in Wien noch geben wird, insbesondere auf der Traditionsrennbahn in der Krieau, lässt sich nicht vorhersagen.

5. Zusammenfassung

Das zentrale Thema dieser Arbeit ist der Trabrennsport in Wien einschließlich seiner zeitgeschichtlichen Entwicklung und aktuellen Bedeutung. Zur Erarbeitung der Thematik wurde eine Literaturrecherche durchgeführt.

Schon im 14. Jahrhundert gab es regelmäßig Pferderennen in Wien, bereits damals von Wettgeschäften begleitet. Auf der Hauptallee des Wiener Prater sind seit 1860 organisierte Trabrennen belegbar und 1873 gab die Internationale Pferdeaustellung im Rahmen der Weltausstellung den Anstoß zur Gründung des Wiener Trabrennvereins 1874.

Ab 1878 fanden die Trabrennen auf der bekannten Rennbahn in der Krieau statt und 1894 folgte ein eigenes Gestüt für den Wiener Trabrennverein, um die Traberzucht fördern zu können. Mit Beginn des 20. Jahrhunderts lag die Traberzucht nur unwesentlich hinter der Vollblutzucht zurück und mit der Errichtung der "weitaus schönsten Tribüne Europas" hatte der Wiener Trabrennverein auch seine erste Glanzzeit erreicht.

Trotz der Rückschläge, die der Erste Weltkrieg mit sich brachte, erholte sich der Trabersport in Österreich zügig und es bestand sodann keine Wertdifferenz mehr zwischen den Vollblütern des Galopprennsports und den Trabern in der Krieau. Das Interesse am Trabrennsport wurde größer denn je und trotz einiger Schwierigkeiten gab es viele Erfolge in der Krieau zu verzeichnen. Trabrennsport und -zucht waren längst zu einem zentralen Faktor der Volkswirtschaft geworden und die Pferde auch international erfolgreicher denn je.

Auch die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs überlebte der Trabrennsport in Wien und ging abermals mit neuer Kraft daraus hervor. So verfolgten das Österreichische Traberderby von 1946 fast 30.000 Besucher. Von nun an ging es auf und ab für den Wiener Trabrennverein, doch neben kleineren Krisen gab es stets auch sportliche Höhepunkte.

Ende der Achtziger Jahre verringerte sich die Begeisterung für den Trabrennsport merklich und das Wettpublikum wandte sich vermehrt anderen Möglichkeiten des Glücksspiels zu. Trotz der innovativen Gefrierbesamung und den meisten Fohlengburten seit Ende des

Zweiten Weltkriegs zu Beginn der 1990er Jahre, hatte der Wiener Trabrennverein erneut mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen. 2004 kam für den Wiener Traditionssport eine weitere Hürde hinzu, nämlich das konkurrierende Pferdesportzentrum "Magna Racino" im nahe gelegenen Ebreichsdorf.

Durch ein erweitertes Nutzungskonzept und verschiedene Veranstaltungen abseits des Trabrennsports sowie die Kooperation mit dem französischen Wettanbieter "Pari Mutuel Urbain (PMU)", versucht der Verein seitdem seine Existenz zu sichern und die geschichtsträchtige Rennbahn in der Krieau für den Trabrennsport zu erhalten. Seit Verkauf der Rennbahn an ein privates Unternehmen, scheint dessen Zukunft jedoch ungewiss.

Viele Faktoren sprechen für den allgemeinen Bedeutungsverlust, dem der Trabrennsport seit einigen Jahren unterliegt, unter anderem die abnehmende Zahl an Renntagen, Besuchern und Pferden in der Krieau. Die Zukunft des Trabrennsports in Wien scheint somit fraglich, eine eindeutige Prognose ist jedoch nicht möglich.

6. Summary

This diploma thesis is about harness racing in Vienna focusing on its history and current status. The main method to work out the topic was a literature research.

In the 14th century there was already harness racing in Vienna including betting business. Regular races are proven on Prater Hauptallee since 1860 and the international exhibition of horses as part of the Austrian International Exhibition in 1873 initiated the foundation of Wiener Trabrennverein in 1874.

Since 1878 the races took place on the famous racetrack in Krieau and in 1894 the Wiener Trabrennverein got its own stud farm to support the breeding of trotters. At the beginning of the 20th century harness racing did only minimally lag behind the thoroughbred breeding and the construction of the most beautiful stands of Europe in Krieau marked the beginning of the first heyday of Wiener Trabrennverein.

Although World war I definitely meant some setback, harness racing was able to recover in Austria afterwards and there was no substantial difference between the thoroughbreds of galopp racing and the trotters in Krieau anymore. The people's interest in harness racing grew bigger than it ever was and despite challenges there were great achievements in Krieau. Harness racing and the breeding of trotters had become a key factor in national economy and in international competition Austrian horses were more successful than ever.

Harness racing even survived the destruction of World war II and emerged from it with some new strength. In 1946 there were almost 30.000 spectators watching Österreichisches Traberderby. From then on the Wiener Trabrennverein went through ups and downs but beside little crises there were always some great athletic highlights.

The interest in harness racing decreased significantly at the end of the 1980s and people started focusing on other gambling activities. Despite the innovation of artificial insemination with frozen semen and the highest number of foals since the end of World War II at the beginning of the 1990s, the Wiener Trabrennverein had to face financial troubles again. In

2004 another obstacle to harness racing in Vienna appeared. A competing equestrian sports center called "Magna Racino" was built up in Ebreichsdorf near Vienna.

By extending concept and using possibilities to various events besides harness racing, as well as the cooperation with the French betting provider "Pari Mutuel Urbain (PMU)", the Wiener Trabrennverein tries to secure its existence and preserve the historic Krieau racetrack for harness racing. Since the ground of the racetrack in Krieau was sold to a private company its future seems to be uncertain.

A variety of factors suggest that harness racing is losing its amount of importance in the last years, as the decreasing numbers of race days, visitors and horses in Krieau show. The future of harness racing in Vienna therefore is uncertain and making a firm forecast is not possible.

7. Abkürzungsverzeichnis

BTV	Badener Trabrennverein
EU	Europäische Union
k.k.	kaiserlich-königlich
OBT	Oberste Behörde für Trabrennen
PMU	Pari Mutuel Urbain
TSK	Trabersportklub
WTV	Wiener Trabrennverein

8. Literaturverzeichnis

Abbott E, Hrsg. 1858. Rennen im Trab. Jagd-Zeitung, (3):79.

Amerikanische Streitkräfte in Österreich, Hrsg. 1946a. Gestüt Kagran freigegeben. Wiener Kurier, (6):5.

Amerikanische Streitkräfte in Österreich, Hrsg. 1946b. Aufmarsch im Traberderby; Von den Deckhengsten. Wiener Kurier, (67):5.

Amerikanische Streitkräfte in Österreich, Hrsg. 1946c. Frühjahrs-Preis in der Kriau; Wieder ein reichhaltiges Programm. Wiener Kurier, (82):5.

Amerikanische Streitkräfte in Österreich, Hrsg. 1947. Kriau wird schönste Trabrennbahn Europas; Ein Rückblick auf das Jahr 1946. Wiener Kurier, (1):5.

Benedikt E, Hrsg. 1930. Die Nennungen für die großen internationalen Herbstrennen des Wiener Trabrennvereines; Außerordentlich starke Beteiligung des Auslandes. Neue Freie Presse, (23712):12.

Benedikt M, Hrsg. 1916. Der Eröffnungstag des Wiener Trabfahrens. Neue Freie Presse, (18527):9–10.

Berg H. 1990. Das Scharlachrennen - der mittelalterliche Wiener Pallio. Wiener Geschichtsblätter, (45):112–113.

Bezirksmuseum Leopoldstadt. 2019. Kinos in der 2. Republik. <https://bezirksmuseum1020.wordpress.com/filme-in-der-2-republik/> (Zugriff 29.10.2019).

Britischer Informationsdienst, Hrsg. 1947. Plumps gewinnt den Preis der Stadt Wien; Wieder ein guter Tag in der Kriau - Mehr als 15.000 Zuschauer. Weltpresse; Abendausgabe, (141):4.

Britischer Weltnachrichtendienst, Hrsg. 1945. Glanzvoller Auftakt in der Kriau; 13.000 hochbefriedigte Trabersportfreunde, Ein prächtiges Rennprogramm. Die Weltpresse, (47):5.

Britischer Weltnachrichtendienst, Hrsg. 1946. Steigender Besuch bei den Trabfahren; Zwischenbilanz des Wiener Trabrennvereines - Wiederaufbau der Zucht. Die Weltpresse, (54):7.

Burger F, Hrsg. 1922. Der Wiener Jahresbericht. Allgemeine Sportzeitung, (1):2–3.

Davis G, Hrsg. 1935. Nervus rerum schlägt sich in Frankreich ehrenvoll. Illustrierte Kronen Zeitung, (12573):9–10.

Davis G, Hrsg. 1934 .Nervus rerum siegt in Paris. Illustrierte Kronen Zeitung, (12231):10.

Dolenz N, Neumann F. 2014. 140 Jahre Krieau; Es war um 1874, und es war in Wien. <https://www.derstandard.at/story/1395364329657/es-war-um-1874-und-es-war-in-wien> (Zugriff 15.07.2019).

Dolenz N. 2010. Frank Stronach und die Strategie bei den Pferderennen. <https://www.derstandard.at/story/1282979536609/pferdesport-frank-stronach-und-die-strategie-bei-den-pferderennen> (Zugriff 29.10.2019).

Einöhl L, Hrsg. 1930. Neue Zuchtprüfungen der Traber. Freiheit, (772):6.

Engel EM, Hrsg. 1933. Sport. Wiener Salonblatt, (11):11.

Engel M, Hrsg. 1873. Die internationale Pferdeaussstellung. Wiener Salonblatt, (38):489.

Fédération Équestre Internationale.
<https://campus.fei.org/local/globalglossary/view.php?mode=letter&hook=trot> (Zugriff 8.10.2019).

First Vienna Football Club 1894. 2019. Die Geschichte des First Vienna FC 1894. <https://www.firstviennaafc.at/vereinsgeschichte.html> (Zugriff 29.10.2019).

Fischer K, Hrsg. 1873. Internationales Trab-Wettfahren. Deutsche Zeitung, (622):6.

Fleissner D, Hrsg. 1923. Aus der Maidenzeit des Wiener Trabrennsports. Allgemeine Sportzeitung, (2):10.

Fleissner D, Hrsg. 1924a.Rechenschaftsbericht des Wiener Trabrenn-Vereines. Allgemeine Sport-Zeitung, (1):3.

Fleissner D, Hrsg. 1924b.Tätigkeitsbericht der Oesterreichischen Traberzucht-Kommission. Allgemeine Sport-Zeitung, (1):3.

Fleissner D, Hrsg. 1924c. Rennen und Traben. Allgemeine Sport-Zeitung, (7):1.

- Fleissner D, Hrsg. 1924d. Nationalrat Josef Kollmann. Allgemeine Sportzeitung, (57):367.
- Fremdenverkehrsamt Paris. 2019. <https://de.parisinfo.com/kultur-paris/143596/grand-prix-d-amerique> (Zugriff 21.08.2019).
- Frisch E, Hrsg. 1916. Trabfahren zu Wien. Neues 8 Uhr Blatt, (661):4.
- Frisch E, Hrsg. 1917. Trabfahren zu Wien. Neues 8 Uhr Blatt, (757):4.
- Funder F, Hrsg. 1937. Die Rotunde in Flammen aufgegangen. Reichspost, (258):3–4.
- Gaigg V. 2018. Auf ein Achterl und ein Zigarettlerl beim Wiener Trabrennverein. <https://derstandard.at/2000088360825/Auf-ein-Achterl-und-ein-Zigarettlerl-beim-Wiener-Trabrennen> (Zugriff 15.06.2019).
- Gaigg V. 2018. Auf ein Achterl und ein Zigarettlerl beim Wiener Trabrennverein. <https://derstandard.at/2000088360825/Auf-ein-Achterl-und-ein-Zigarettlerl-beim-Wiener-Trabrennen> (Zugriff 15.06.2019).
- Gesellschaft für graphische Industrie A.-G., Hrsg. 1924. Viktor Silberer. Illustriertes Sportblatt, (16):14.
- Gorlitz L, Hrsg. 1919. Nachrichten vom Tage. Sportblatt am Mittag; Tagblatt für alle Sportzweige, (64):2.
- Hauptverband für Traberzucht e.V. <https://www.mein-trabrennsport.de/Der-Traber> (Zugriff 16.06.2019).
- Heine G, Hrsg. 1873. Internationale Pferdeausstellung. Fremdenblatt, (256):5.
- Hertzka T, Hrsg. 1880. Die Wiener Trabrennen. Feuilleton der Wiener Allgemeinen Zeitung, (103):3.
- Hodoscheck A. 2014. Magna Racino: Vergaloppiert. <https://kurier.at/wirtschaft/magna-racino-vergaloppiert/61.457.174> (Zugriff 29.10.2019).
- Hofmann H. 1914a. Internationales Concours hippique 1914. In: Sport und Salon. Illustrierte Zeitschrift für die vornehme Welt, (10):12.

Hofmann H. 1914b. Reiten und Fahren. In: Sport und Salon. Illustrierte Zeitschrift für die vornehme Welt, (25):14–15.

K&M E-Business GmbH. <https://www.pferdchen.org/Pferdelexikon/Jucker.html> (Zugriff 29.10.2019).

Kandler R. 1939. Abschied von der Krieau. Das kleine Volksblatt, (174):13.

Kandler R. 1940. Leitungswechsel beim Wiener Trabrennverein. Das kleine Volksblatt, (340):10.

Kandler R. 1941. Neue Leitung im Wiener Trabrennverein. Das kleine Volksblatt, (91):9.

Landl M. 2017. Die Rennbahn trabt nur noch. <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/panorama/wien/896427-Die-Rennbahn-trabt-nur-noch.html> (Zugriff 25.06.2019).

Leuthe MJ. 1939a. Die Zukunft von Trabersport und Zucht in der Ostmark. Wiener Mittagsausgabe, (63):8.

Leuthe MJ. 1939b. Wieder Trabfahren in der Schwefelstadt; Vielversprechende Badner Trabrennsaison. Neues Wiener Tagblatt, (179):22.

Liedman G, Hrsg. 1880. Die Pferde Russlands und die Traberzucht. Sport und Salon; Illustrierte Sportzeitung, (25):398–399.

Lippowitz J, Hrsg. 1895. Wiener Wetten. Neues Wiener Journal, (677):2–3.

Lippowitz J, Hrsg. 1909. Die Trabrennen 1910. Neues Wiener Journal, (5784):15.

Lippowitz J, Hrsg. 1915. Trabrennen 1916. Neues Wiener Journal, (7951):19.

Lippowitz und Co, Hrsg. 1930. Pferdesport; Hazleton gewinnt das Hunyady-Rennen. Neues Wiener Journal, (13247):7.

Magna Racino. 2019. <https://www.magnaracino.at/pferdesportpark.html> (Zugriff 29.10.2019).

Matzka N. 2013a. Axworthy. <http://www.trabrennzucht.at/inhalt-2/international/axworthy.html> (Zugriff 29.10.2019).

Matzka N. 2013b. Daisy Hanover. <http://www.trabrennzucht.at/inhalt-2/osterreich/daisy-hanover.html> (Zugriff 29.10.2019).

Matzka N. 2013c. Eine kurze Geschichte des Trabrennsports in Österreich. <http://www.trabrennzucht.at/inhalt-2/osterreich/eine-kurze-geschichte-des.html> (Zugriff 09.07.2019).

Matzka N. 2019a. Magna Racino geht in seine 16. Saison. <http://www.trabrennzucht.at/inhalt-2/osterreich/magna-racino-geht-in-seine.html> (Zugriff 29.10.2019).

Matzka N. 2019b. Die Siegerliste der österreichischen Berufsfahrer. <http://www.trabrennzucht.at/inhalt-2/osterreich/siegerliste-der-osterreichi.html> (Zugriff 29.10.2019).

NN. 1874. "Trabwettfahren im Prater." In: Neue Freie Presse. Morgenblatt, (3505):5.

NN. 1898a. Die Jubiläumsfeier des Wiener Trabrennvereins. In: Das Vaterland. Zeitung für die österreichische Monarchie, (131):6.

NN. 1898b. Pferde-Gestüt mit Wasserthurm in Kagan. In: Der Bautechniker, (9):153–154.

NN. 1898c. Pferde-Gestüt mit Wasserthurm in Kagan. In: Der Bautechniker, (10):173–174.

NN. 1908. Kaiserjubiläums-Trabrennen. In: Wiener Montags-Journal, (1375):6.

NN. 1914a. Der internationale Concours hippique in Wien. In: Das interessante Blatt, (25):15.

NN. 1914b. Ein stiller Trabrenntag. In: Fremden-Blatt, (178):17.

NN. 1915a. Das Traber-Derby. In: Fremdenblatt, (267):22.

NN. 1915b. Das österreichische Traber-Derby In: Fremdenblatt, (268):5.

NN. 1915c. Die Trabrennen 1915. Neuigkeits-Welt-Blatt, (2):14.

NN. 1916. Das österreichische Traber-Derby. In: Fremdenblatt, (133):19.

NN. 1917. Trabrennen und Traberzucht. In: Fremdenblatt, (324):19.

NN. 1918a. Generalversammlung des Wiener Trabrennvereines. In: Fremdenblatt, (23):9.

NN. 1918b. Das Trabrennjahr 1918. In: Fremdenblatt, (73):17.

NN. 1919. Wiener Trabrennverein. In: Wiener Abendpost, (17):2.

NN. 1939. Im Gestüt Kagra. Ein Besuch bei einer der schönsten Traberzuchtstätten der Ostmark. In: Völkischer Beobachter, (7):5.

NN. 1943. Keine Trabfahren in Baden. Kleine Volks-Zeitung, (163):5.

NN. 1945. Es gibt wieder Trabrennen in der Krieau. Neues Österreich, (126):3.

NN. 1946a. Generalversammlung der Trabrennstallbesitzer. Österreichische Zeitung, (104):5.

NN. 1946b. Das Traberderby, der sportliche Mittelpunkt des Sonntags. Österreichische Zeitung, (116):6.

NN. 2013. Reich sind wir erst nach unserem Ende.
https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjQxd_179fjAhVD6KQKHQKGDacQFjABegQIAhAB&url=https%3A%2F%2Fwww.pressreader.com%2Faustria%2Fsalzburger-nachrichten%2F20130617%2F282123519072126&usg=AOvVaw05guB9biUHFy_PhHbRNS8U (Zugriff 28.07.2019).

NN. 2018. Unklare Zukunft für Trabrennbahn Krieau.
<https://wien.orf.at/v2/news/stories/2944250/> (Zugriff 29.10.2019).

Patuzzi. 1944. Wiener Sport. Wiener Feldpost, (10):10.

Petri JC. 1802. Ueber die Spiele und öffentlichen Lustbarkeiten der Ehsten und Letten. In: Monatsschrift für Deutsche zur Veredlung der Kenntnisse, zur Bildung des Geschmacks und zu froher Unterhaltung. Leipzig: Sommersche Buchhandlung, 13–27.

Petri JC. 1826. Die Anstalt der Fiaker in Rußland. In: Lesefrüchte, belehrenden und unterhaltenden Inhalts. Erster Band. München: Rösische Schriften, 120–125.

Pfundheller J, Hrsg. 1873. Das erste Wettrennen. Gemeindezeitung, (72):26–27.

Pichler C. 1843. Ursprung der Benennung Rennweg in Wien. Thusnelda; Zeitschrift zur Bildung und Unterhaltung der Jugend, insbesondere der weiblichen, (19):289–294.

- Reichebner G. 1999. 1874–1999: 125 Jahre Wiener Trabrenn-Verein. Wien: Turf Sport Verlag.
- Republik Österreich, Hrsg. 1946. Großer Tag in der Kriem; Favorit Irak gewinnt sicher und leicht. Wiener Zeitung, (117):4.
- Rink H, Scharf J, Hrsg. 1915. Ueber eine halbe Million. Neues 8 Uhr Blatt, (390):4.
- Rosenberg A, Hrsg. 1938. Trabrennen in der Kriem. Völkischer Beobachter, (5):14.
- Rosenberg A, Hrsg. 1939a. Querschnitt durch das Rennjahr 1939. Völkischer Beobachter, (365):21.
- Rosenberg A, Hrsg. 1939b. Vereinsgründung im Trabersport. Völkischer Beobachter, (320):7.
- Rosenberg A, Hrsg. 1940. Neues und Altes aus der Freudenau. Völkischer Beobachter, (30):9.
- Sachslehner J. 2012. Durch die Wirren des Spätmittelalters. In: Wien; Eine Geschichte der Stadt. Wien, Graz, Klagenfurt: Pichler Verlag.
- Schmieger A. 1921. Sport und Spiel im alten Wien. Neues Wiener Journal, (9970):4.
- Schuh K. 2017. Kriem: Aus Ställen werden Hochhäuser. <https://www.diepresse.com/5217403/kriem-aus-stallen-werden-hochhauser> (Zugriff 25.06.2019).
- Seethaler J, Serini I. 2010. Silberer, Victor. <https://www.deutsche-biographie.de/pnd119325713.html#ndbcontent> (Zugriff 29.10.2019).
- Silberer V, Hrsg. 1912. Die neue Wiener Trabrennbahn. Allgemeine Sport-Zeitung; Organ für alle Sportzweige, (86):1279–1280.
- Silberer V, Hrsg. 1914. Aus aller Welt. Allgemeine Sport-Zeitung; Organ für alle Sportzweige, (6):53.
- Silberer V, Hrsg. 1915. Das Rennjahr 1914. Allgemeine Sport-Zeitung; Organ für alle Sportzweige, (1):2.
- Steyrermühl Papierfabriks- und Verlagsgesellschaft, Hrsg. 1913. Traben; Das 40jährige Jubiläum des Wiener Trabrenn-Vereines. Neues Wiener Tagblatt, (135):16-17.

Steyrermühl Papierfabriks- und Verlagsgesellschaft, Hrsg. 1914. Rennen; Krieg und Rennsport. Neues Wiener Tagblatt, (222):7.

Steyrermühl Papierfabriks- und Verlagsgesellschaft, Hrsg. 1921. Große Wiener Traber-Zuchtrennen. Neues Wiener Tagblatt, (4):8.

Steyrermühl Papierfabriks- und Verlagsgesellschaft, Hrsg. 1922. Jahresbericht des Wiener Trabrennvereines. Sporttagblatt, (5):6.

Steyrermühl Papierfabriks- und Verlagsgesellschaft, Hrsg. 1938. Der Trabersport jubiliert. Neues Wiener Tagblatt, (35):6.

Suchomel C, Hrsg. 1873. Welt-Ausstellung 1873; Internationales Trab-Wettfahren; September 1873; Einladung. Sportblatt; Centralblatt für die Interessen der Pferdezucht und des Sport, (2):11.

Suchomel C, Hrsg. 1874. Trabrenn-Verein. Sportblatt; Centralblatt für die Interessen der Pferdezucht und des Sport, (30):127.

Suchomel, Hrsg. 1875. Ein Hippodrom für unseren Trabrennverein. Sportblatt; Centralblatt für die Interessen der Pferdezucht und des Sport, (2):6–7.

Technisches Museum Wien mit Österreichischer Mediathek. Situationsplan der Wiener Weltausstellung 1873. <https://www.technischesmuseum.at/objekt/situationsplan-der-wiener-weltausstellung-1873> (Zugriff 13.07.2019).

Trabersportklub - Österreichische Amateurfahrervereinigung. Geschichte. http://www.trabersportklub.at/index.php?option=com_content&view=article&id=49&Itemid=64 (Zugriff 29.10.2019).

Trabersportklub - Österreichische Amateurfahrervereinigung. Was ist der TSK?. http://www.trabersportklub.at/index.php?option=com_content&view=article&id=46&Itemid=63 (Zugriff 29.10.2019).

Trabrennverein Baden. 2019. Geschichte; Geschichtliche Aspekte des Trabrennvereins zu Baden bei Wien. <https://www.trabenbn.co.at/verein/6-geschichte> (Zugriff 04.06.2019).

Tschischka F. 1853. Geschichte der Stadt Wien. Zweite Auflage. Stuttgart: Verlag von Adolf Krabbe, 152, 268–270.

Tschoeppe E. 1904. Der Wiener Trabrenn-Verein. In: Duschnitz A et al, Hrsg. Das goldene Buch des Renn-, Reit- und Traber-Sport; III. Theil: Der Traber. Erste Auflage. Wien: Eigenverlag, 1–9.

Ullmann J. 1930. ...und es ward Licht!; Generalprobe für die Trabrennen bei künstlicher Beleuchtung. Der Wiener Tag, (2686):5.

Wiener Neueste Nachrichten Verlags-A.G, Hrsg. 1936. Tätigkeitsbereich der Traberzuchtkommission. Wiener neueste Nachrichten, (4225):6.

Wiener Trabrennverein. 2019a. Die Geschichte des Wiener Trabrennvereines. <https://www.krieau.at/index.php/die-krieau/geschichte> (Zugriff 29.10.2019).

Wiener Trabrennverein. 2019b. Nero Maximus gewinnt das 134. Österreichische Traber-Derby. <https://www.krieau.at/index.php/aktuell/beitrag/35-derby-2019-special/2051-nero-maximus-gewinnt-das-134-oesterreichische-traber-derby> (Zugriff 29.10.2019).

Wiener Trabrennverein. 2019c. Daten, Fakten & Rekorde. <https://www.krieau.at/index.php/die-krieau/daten-fakten-rekorde> (Zugriff 29.10.2019).

Wiener Trabrennverein. 2019d. <https://www.krieau.at/index.php/renntage/uebersicht> (Zugriff 29.10.2019).

Zäuner G. 2019. Halbseidenes mittelalterliches Wien; 16 Krimis aus einer blutrünstigen Epoche. Erste Auflage. Marchtrenk: Verlag federfrei.

Zentrale für Traber-Zucht und -Rennen in Österreich. 2008-2018. <http://www.traberzentrale.at/index.php/statistiken/category/7-statistiken> (Zugriff 29.10.2019).

9. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Das Scharlachrennen.	5
Abbildung 2: Gemälde von Gavriil Vasilyev: Araberhengst "Smétanka".	7
Abbildung 3: Geländeplan der Weltausstellung 1873 in Wien.	10
Abbildung 4: Gelände der Trabrennbahn im Lageplan der Weltausstellung 1873 in Wien. ...	14
Abbildung 5: Porträt von Victor Silberer.	16
Abbildung 6: Trainierbahn des Gestüts in Kagan.	220
Abbildung 7: Graf Kálmán Hunyady de Kéthely.	22
Abbildung 8: Teilansicht der Tribüne mit Hofloge.	26
Abbildung 9: Ernst Rüdiger Fürst Starhemberg.	33
Abbildung 10: Hunyady-Gedenkrennen 1931: "Walter Dear" gegen "Heinrich".	36
Abbildung 11: "Nervus rerum" siegt im "Prix de Belgrade" 1934.	38
Abbildung 12: Brand der Rotunde 1937.	39
Abbildung 13: Dipl.-Ing. Dr. h. c. Manfred Mautner Markhof.	44
Abbildung 14: Andor Beess (Links), Ernst Fischer (Mitte) und Adi Übleis (Rechts).	48
Abbildung 15: "Proven Freight".	53
Abbildung 16: "Striking Actions" beim Österreichischen Traberderby 2009.	59
Abbildung 17: Entwicklung der Anzahl der Renntage pro Jahr zwischen 1874 und 2018.	63