



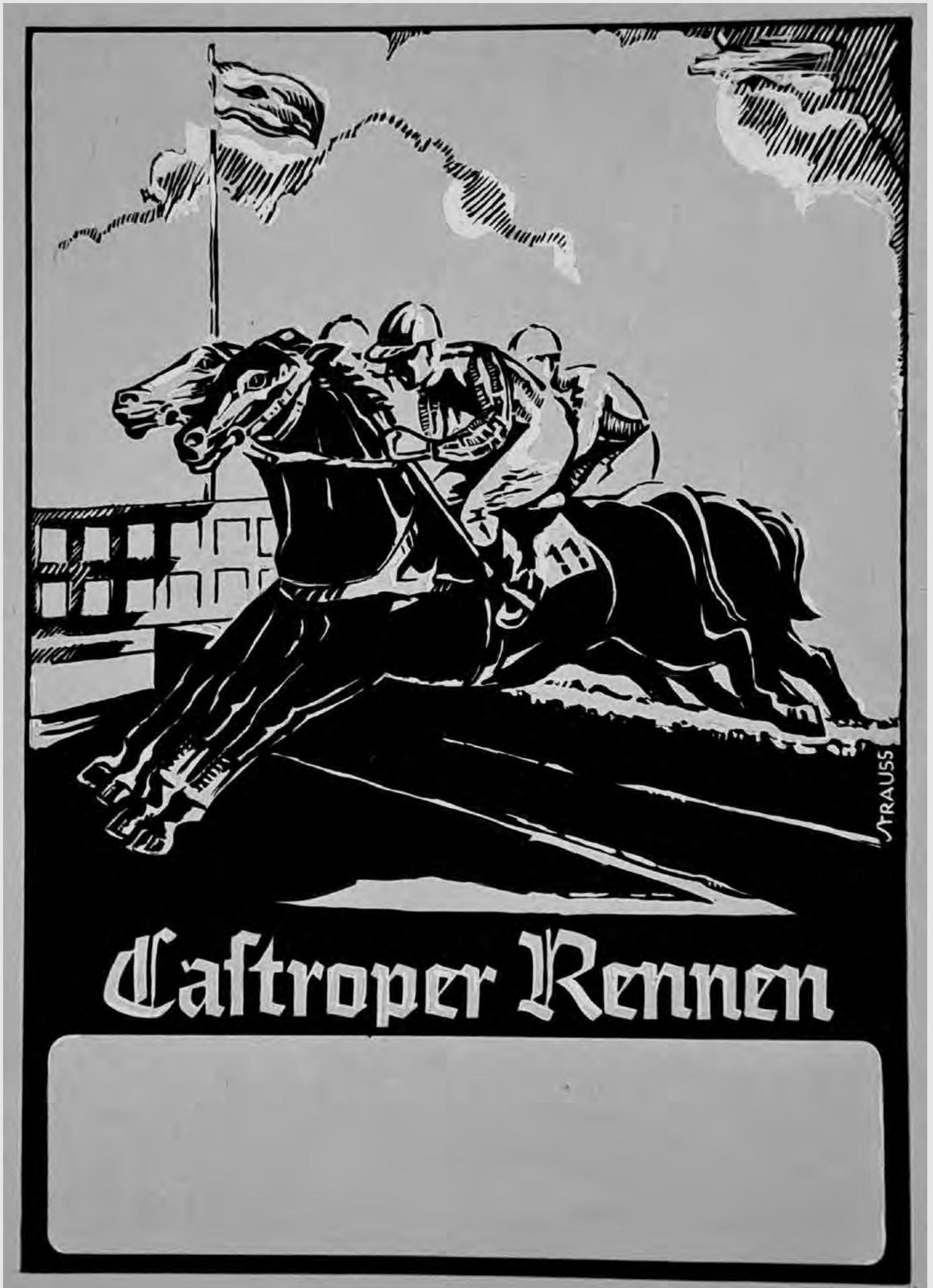
Castrop
Rauxel

DIE RENNEN ZU CASTROP

Eine Hindernisrennbahn
und ihre Geschichte
1874 - 1970



Horst Kiewitt



Plakatentwurf 1937 von Wilhelm Strauss, Grafiker, Maler und Kirchenfenster-Gestalter, Herne (1902-1985)
Vorlage für alle Rennagenden bis 1970

Erinnerungen an die Castroper Rennen.

Sie reichen ziemlich weit zurück, meine Erinnerungen an die alte Stadt an der Emschertalbahn, die sich im Kranz ihrer Wälder ein so starkes Eigenleben bewahrt hat. Für uns Schulbuben in der Nachbarstadt Herne war es immer ein großes Ereignis, wenn der Tag der berühmten **Castroper Rennen** herankam. Ein unendlicher Tross von Fuhrwerken aller Art durchzog dann die Bahnhofstraße, um in die Wilhelmstraße einzubiegen und in der Richtung nach Castrop zu verschwinden. Wir Jungens standen an der Straßenecke und rissen Mund und Augen auf, so viel gab es zu sehen und zu bewundern. Da waren vornehme Kutschwagen mit stolzen, glänzend geschirrten Rossen, Bauernwagen mit derben Ackergäulen, Jagdwagen, Gigs und zwischendurch die ungefügten Kremser*, pickepackevoll von fröhlichen Menschen. Das alles rauschte im stundenlangen Fluss an uns vorüber, mittags, wenn es zum Rennen ging, abends, wenn man wieder zurückkehrte. Die Leute waren dann immer in ganz besonders guter Stimmung, alles scherzte, lachte, schrie, rief und sang. Viele Wagen machten auch vor den Herner Gaststätten Halt, kurzum, es war ein Tag, der uns eine bunte Fülle von Eindrücken vermittelte, der die Castroper Rennen in den Mittelpunkt unserer Phantasie und Wunschträume rückte.

Und eines Tages war denn auch der große Augenblick gekommen, wo dieser Traum in Erfüllung ging und mein älterer Bruder mich mitnahm zu den Castroper Rennen. Wir fuhren mit der Emschertalbahn. Es herrschte im Zuge eine schreckliche Vollheit, aber auch hier waren alle Leute bei bester Laune, die sie auch nicht verloren, als es beim Aussteigen auf dem Castroper Bahnhof ein fürchterliches Gedränge gab, weil immer nur ein Mann sich durch das enge grün angestrichene Gatter am

Draußen vor dem Bahnhof ergoss sich eine unübersehbare Menge über die Straße und je näher man dem Rennplatz kam, um so dichter wurde der Menschenstrom. Durch ihn bahnte sich die endlose Reihe der Fuhrwerke ihren Weg. Das aufgeregte Schnauben und Wiehern der Pferde, das laute Geschrei der Kutscher, die lustigen Zurufe aus der Menge, das heisere Gebrüll der Programmverkäufer und der fliegenden Händler erfüllte die Luft. An den Straßenecken standen oder saßen Krüppel, Lahme, Blinde, bettelten und entlockten verstimmten Geigen, quietschenden Drehorgeln und ausgeleierte Ziehharmonikas die bizarrsten Töne. Aber das alles schuf eine eigenartige, mit seltsamer Spannung und Erwartung erfüllte Stimmung. Es war, als ob all die Menschen von einer Art Taumel ergriffen seien. Mit glänzenden Augen, geröteten Gesichtern trieb die Menge dem Rennplatz zu. Was sich dann auf der Bahn von Goldschmieding abspielte, sollte für mich ein unvergessliches Erlebnis bleiben.

Ich habe später manche Rennen gesehen, bedeutsame, auf großen, berühmten Bahnen. Aber nie erlebte ich wieder eine solch unvermittelte und leidenschaftliche Anteilnahme des Publikums, wie damals auf dem Grund des alten Castroper Herrensitzes. Es war hier, als ob zwischen den Rennreitern und den Besuchern ein direkter persönlicher Zusammenhang bestände. Wenn man die Leute vor dem Beginn der Rennen untereinander reden hörte, dann musste man glauben, dass jeder ein eigenes Pferd laufen lasse. Denn sie sprachen alle von „unserem Fuchs“, „meinem Schimmel“, „eurem Rappen“ und ebenso nahm auch jeder den Reiter als sein persönliches Eigentum in Anspruch und schwor Stein und Bein, auf „s e i n e n Husar“, „s e i n e n Dragoner“, „s e i n e n Ulan“ und wie die Träger der bunten Röcke alle hießen, die die berühmte Castroper Steeplechase* an den Start lockte.

War schon die Stimmung lange vor dem Rennen mit Elektrizität geladen, wie wurde es aber erst, als die Pferde davon brausten, mit weitem Sprung die Hürden nahmen oder darüber hinweg kullerten, wenn sie schnaubend und prustend über den Wassergraben setzten oder ihren Reiter hineinwarfen, wenn sie im dichten Rudel in das kleine Wäldchen einfielen. Für Minuten blieb dann das Rennen den Augen der Menge entzogen, und da mancher Gaul als Erster in das Wäldchen hineingespritzt war aber als letzter hinauskam, bildeten sich um dieses Wäldchen allerhand Legenden, behauptete der Volksmund, dass die Jockeys dort abstiegen, um Pinken* zu ziehen, wer das Rennen machen sollte. Immer aber wieder, während des ganzen Rennens brauste der Schrei der Menge über das weite Gelände und steigerte sich zum Orkan, wenn der Sieger mit dampfenden Flanken durchs Ziel preschte. Und wie beim Kommen, so war es auch beim Gehen. Wieder schob sich eine lärmende, ausgelassene Menge durch die engen, stauberfüllten Straßen, wieherten Pferde, schriehen Kutscher, quietschten die Leierkästen, Gitarren und Ziehharmonikas, brüllten die Billigen Jakobs*, drang aus den Kneipen der Gesang froher Zecher, war die ganze Luft erfüllt von Lärm, Menschenschweiß und Staub, war das alles von einer grellen, sinnbetörenden Buntheit, strömte das alles ein seltsames Fluidum aus, dem sich niemand entziehen konnte und das wie ein Magnet alljährlich die Massen in seinen Bann zog.

Theodor Krein
Kultur und Heimat Nr. 9, 11. Jahrgang
26. April 1950



* Kremser : Planwagen

* Steeplechase: engl. Kirchturmjagd/ Hindernisrennen

* Pinken: mit Streichhölzerziehen Gewinner ermitteln

* Billiger Jacob: Straßenhändler mit Billigware



1874
Eine Ackerbürgerstadt erwacht.



Wie Alles anfang.

Der Pferderennsport in Deutschland hat eine lange Tradition, basierend auf den wiederkehrenden guten Zuchtergebnissen insbesondere mit Pferden der englischen Zuchtvereine. Das Pferd war bis in das 18. Jahrhundert sowohl Arbeitstier als auch Reittier in Europa und seine Verwendung als „Sturmross“ in kriegerischen Auseinandersetzungen konnte historisch von oft entscheidender Bedeutung für den Ausgang vieler Schlachten sein. Pferdezucht ermöglichte somit dann auch den Pferdesport, denn nur die erfolgreich Besten waren letztlich im Wettkampf auch tauglich und siegreich. Wiederholte Prüfungen im Wettkampf und eine gut geplante Zucht halfen den Gestüten und adeligen Betreibern der Güter bei der Auswahl der richtigen Pferde für das Rennen. Der Nutzen des Pferdes für den Menschen lag in seiner Schnelligkeit, Ausdauer, Kraft und Härte. Gerade in England wurde die Veredelung durch orientalisches Blut perfektioniert und damit als Auslese der besten Vollblut-Pferde für den Sport auch Basis für die Arbeit der Gestüte in Deutschland des 18. Jahrhunderts.

Castrop befand sich in der Mitte des 18. Jahrhunderts als Ackerbürgerstadt mit seinen aufstrebenden Zechen im wirtschaftlichen Aufschwung. Immer mehr Menschen bevölkerten die kleine Stadt auf der Suche nach Arbeit und Wohnraum. Landwirtschaft und Industrie waren noch keine Konkurrenten um Land und Besitz. Je mehr aber die Menschen in die Industrie abwanderten, umso mehr mussten die Bauern effektiver wirtschaften lernen. Der erste Gedanke an Sammlung und Zusammenschluss der Landwirte in und um Castrop war bei Schmidt-Köllmann auf Köllmanns Hof nahe Westhofen (Schwerin) aufgetaucht. Am 28. Mai 1868 versammelten sich 26 Bauern beim Wirt Heinrich Callenberg und gründeten das „Landwirtschaftliche Casino“. Nach Annahme der Vereinssatzungen folgte die Wahl des Vorstandes. Vorsitzender wurde der Gutspächter Neuhaus von Goldschmieding, damals noch im Besitz von Freiherr von Rump. Sein Stellvertreter war ebenfalls ein Gutsbesitzer Schulte-Oestrich. Rendant und Sekretär Lehrer Heinemann, Stellvertreter Lehrer Rüse. Als Beiräte fungierten Gutsbesitzer Schulte-Altstedde, Gutspächter Giespe, Gutsbesitzer Gustav Türich (auch Brennereibetreiber in Holthausen) und Gutsbesitzer Anton Vetthacke.



Aufgabe des Vereins: „ Der Zweck des landwirtschaftlichen Casinos ist, in engem Anschluss an den landwirtschaftlichen Kreisverein auf die Beförderung der Landwirtschaft und der damit unmittelbar in Verbindung stehende Gewerbe hinzuwirken.“

Regelmäßige Vorträge zu unterschiedlichsten Themen wurden in der Zeitung angekündigt, sodass die Mitgliederzahl in den Jahren darauf auf bis zu 100 anwuchs. Bei zuerst 1 Taler Mitgliedsbeitrag pro Jahr kam so ein stattliches Sümchen zusammen, angelegt bei der 1875 in Castrop gegründeten Sparkasse, mit der es möglich war, stattliche Preise bis zu 600 Mark bei den Jahresfesten mit Ausstellung auszusetzen.

Die Vereinsvorsitzenden wechselten regelmäßig und wurden wichtige Ansprechpartner für die späteren Verantwortlichen des noch zu gründenden Renn-Komitees auf Gut Goldschmieding durch Mulvany.

Es waren 1871-72 Schulte-Oestrich, 1873-77 Gutspächter Kürten des Borgmannschen Hofes in Westhofen, 1887 Türich aus Holthausen, 1878-79 Gutsverwalter Flaak aus Haus Dorloh, 1880-87 Schmidt-Köllmann, 1888-1904 Landwirt W. Stamm aus Deininghausen und bis Kriegsbeginn 1914 dann Landwirt W. Hegemann aus Deinighausen.



Schwerpunkt im Vereinsleben waren die Jahresfeste, mit denen meistens eine Wettbewerbsausstellung von Pferden, Rindvieh, Schweinen, Nutzgeflügel, Gartenfrüchten und Obst, landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten mit Preisverleihungen verbunden waren. Erstmals wurde ein solches Fest am 29. August 1871 beim Vereinswirt Callenberg gefeiert.



Die Ausstellungen wurden anfangs auf der Schlingermannschen Weide (Landwirt an der Bochumer Straße, Großgrund- und Oberhofbesitzer vor Castrop) vorgestellt, dann auf dem Gelände bei Goldschmieding, einige Male auf dem Marktplatz, am häufigsten jedoch auf dem Germanenhügel (der Düngelmannsberg oberhalb des ehemaligen Castroper Bahnhofs).

Von 1870 bis 1873 waren mit den Festen kleine Flachrennen und Trabreiten für Pferde im Besitz der Mitglieder verbunden. Bei Gelegenheit des Festes im Jahre 1872 waren Gutsbesitzer Gustav Türich aus Holthausen und Dr. Zumbusch aus Castrop die besten Trabreiter. Diesem Spektakel wohnten viele Einwohner von Castrop und der Umgebung bei.

Vor 1868 waren schon jährlich die Reiter aus Holthausen auf den Wiesen des Wiedehagens rechts entlang der Karlstraße Richtung Castrop auf ihren Kaltblut- Pferden unterwegs. Veranstaltet wurde das Rennen von alten und jungen Bauern, die sich aus Freude an Pferden und Reitersport aus den umliegenden Bauernschaften zusammen getan hatten. In ihren blauen Kitteln, mit der Seidenmütze auf dem Kopf, versehen mit Tabaksbeutel und Tabakspfeife und mit blanken Sporen an den Stiefeln, saßen sie stolz auf ihren Pferden und führten sie unter reger Anteilnahme der Bevölkerung zum Rennen vor.



Und dieses örtliche Pferderennen weckte auch das Interesse des irischen Ingenieurs Mulvany. William Thomas Mulvany, 66 Jahre alt, ein kapitalkräftiger, wagemutiger, allem Neuen zugetanener Unternehmer aus Düsseldorf, betrieb Zechen in Herne, Gelsenkirchen und auf ERIN bei Castrop. Er hatte zusätzlich zu seinem ständigem Wohndomizil, Haus Knappengut in Düsseldorf, 1872 das alte Gutshaus Goldschmieding im Dorf Rauxel als Sommersitz vom adeligen Freiherr Carl Maximilian von Rump zu Crange und Dellwig erworben und machte es zu einem Landsitz altenglischen Stils. Trotz seiner schlechten Deutschkenntnisse konnte William Thomas Mulvany den Vorstand des aufstrebenden Landwirtschaftlichen Amtsvereins überzeugen, doch auch Pferderennen nach englischem Muster durchzuführen und dabei auch Nichtmitglieder des Vereins an den Start gehen zu lassen. Dafür wollte er gerne das gesamte Gelände um seinen Sommersitz zur Verfügung stellen.





Mulvany war begeisterter Anhänger des Steeplechase, einem Querfeldein- Pferderennen in Irland über Stock und Stein, ursprünglich von einem Ort zum anderen, meistens von Kirchturm zu Kirchturm zweier Ortschaften. Um die Kräfte der Pferde zu messen, wurde damit dann auch immer eine Wette verbunden, die der Verlierer nach dem Rennen mit Bier oder Geld begleichen musste. Aus züchterischer Sicht des englischen Adels waren diese Volksrennen aber keine Notwendigkeit, um Pferde zu prüfen. Das Interesse am Pferdesport war aus militärischer Sicht für die Kavallerie unbedeutend, da Englands Stärke als Inselstaat eher an einer wachsenden Flottenmacht und später an der Fliegerei gemessen wurde. Das Deutsche Reich nach 1871 förderte aber lieber eine professionelle Pferdezucht mit Prüfungen für die spätere militärische Nutzung der Tiere. So erklärte sich auch immer wieder die hohe Beteiligung der Kavallerieoffiziere, die mit ihren eigenen Pferden gerne zu den Rennveranstaltungen am Sonntag reisten. Weil die Amateurreiter in der damaligen Zeit vor allem dem adeligen Stand angehörten, nannte man sie Herrenreiter. Pferdezucht brauchte Zeit und die Aufzucht und Ausbildung der Vollblutpferde war eine kostspielige und aufwändige Sache.



1874 ging es los. Eine Idee belebte das alte Castorpe.

Um so ein jährliches Herrenreiten zu etablieren, wurde mit den örtlichen Honoratioren ein Rennkomitee gebildet. Mitglieder waren der 50-jährige Freiherr Dodo Alexander Moritz zu Inn- und Knyphausen, später auch Graf von Bodelschwing- Plettenberg (1835-1911), Freiherr Max Franz Lambert von Rump zu Crange und Dellwig (1848-1883), nannte sich seit 1873 Freiherr zu Schade zu Ahausen gnt. von Rump, dann Bergreferendar Wilhelm Riefenstahl aus Obercastrop, sowie die Herren Kürten, Coppenrath und Diekmann. Der 35 Jahre alte Sohn des Zechen-Gründer Thomas Robert Mulvany führte immer den Vorsitz.



Und so wurde am 22. August 1874 zum ersten Mal das landwirtschaftliche Rennen der Vereinsmitglieder mit einem Herrenreiten verbunden. Das Herrenreiten umfasste ebenfalls ein Flachrennen, des Weiteren ein Jagdrennen über 2 englische Meilen (1 Meile: 1600m), sowie das erste Steeplechase über drei englische Meilen. Sieger wurde der preußische Offizier Graf Iwan de Marchant et d' Anselmbourg, wohnhaft auf Schloß Neuburg in Holland. Er nahm in der Zeit in Düsseldorf an einer militärischen Übung teil und wurde in der Starterliste wegen des schwierigen Namens als Premierleutnant Graf von Hansenburg geführt.

Er erhielt neben dem Preisgeld von 600 Mark auch den städtischen Ehrenpreis, einen innen vergoldeten Silberbecher mit aufgesetztem Deckel, der als Griff das Westfalenross trägt. Der Pokal wurde 50 Jahre später von einem Nachfahren an den späteren 2. Rennverein für Ausstellungszwecke übergeben.



Der 22. August 1874 galt damit als Gründungstag der „Castroper Rennen“. Alle Rennen an diesem Tage verliefen unfallfrei.

Doch der 68- jährige, immer noch vom irischen Pferderennsport begeisterte William Thomas Mulvany hatte größere Pläne. Er beauftragte seinen Landsmann und Pferdezucht- Experten, James Toole, den er 1873 als Pächter und Gutsverwalter nach Goldschmieding geholt hatte, eine Naturhindernisbahn nach englischem Vorbild in die Hügellandschaft um seinen Sommersitz zu bauen. Neben der Verwaltung des Rennbetriebes und des Gutes betrieb James Toole auf Goldschmieding eine erfolgreiche Pferde- Deckstation für Halb- und Vollblutstuten. Er sorgte auch dafür, dass die angereisten Rennpferde in einem komfortablen Stallgebäude links hinter dem Herrenhaus versorgt werden konnten.



Der neue Parcours verlief zum Teil am Waldrand des Schellenberges entlang in einem großen Kreis um Haus Goldschmieding herum. Zu der Zeit war der Hang mit Wald eine Begrenzung im Norden, jedoch die zur Stadt hin gelegenen Wiesen am Schellenberg waren frei und unbebaut. Die Wege nach Castrop, Mengede und Bodelschwingh sowie Geländevertiefungen stellten natürliche Hindernisse dar. Zusätzlich wurden Wälle mit Hecken, eine Steinmauer und ein Wassergraben mit fester Hürde angelegt. Dieser Wassergraben konnte durch einen Zugang vom Landwehrbach am Fuße des Schweriner Berges gespeist werden.



Thomas Robert Mulvany mit James Toole vor dem Eingangstor von Gut Goldschmieding



Von der Dortmunder Straße rauf zum Berg



Thomas Robert Mulvany mit Mitgliedern des Landwirtschaftlichen Vereins im Innenhof von Goldschmieding



Hinter Goldschmieding vom Schellenberg runter zur Stadt

In der Generalversammlung des Landwirtschaftlichen Vereines am 6. Juni 1875 beim Wirt Callenberg beschloss man unter anderem die Finanzierung des jährlichen Vereinsfestes mit den Rennveranstaltungen auf der neuen Bahn. Die Preisgelder wurden ebenfalls kräftig angehoben. Zum 24. Juli 1875 wurde im *Castroper Anzeiger* eine vollseitige Anzeige geschaltet mit einem Plakat, welches die Leser auf das „Rennfest“ hinweisen sollte, erst weiter unten unterzeichnet auch von Thomas Robert Mulvany. Im oberen Teil des Plakates zum „Thierschau-Fest“ verwies der „landwirtschaftliche Lokal-Verein zu Castrop“ auf die 2-tägige Veranstaltung und listete seine umfangreichen Programmpunkte auf. Neben Morgenkonzert, Verlosung und abendlichem Festball im Saal Schulte-Becker (ehemals am heutigen Münsterplatz/ Ecke Herner Straße gelegen) wurde der freie Eintritt für Vereinsmitglieder betont.

Am Samstag, 31. Juli 1875 kam es zur ersten gemeinsamen Pferderennenveranstaltung auf Goldschmieding. Die Ausstellung des Vereins am Renntag startete früh um 9 Uhr. Zuerst im Saale Busch, dann bei Becker und zum Schluss oben auf dem „Germanenhügel“, dem Düngelmannsberg, in den großen Wirtschaftsräumen vom Wirt Bärwolf. Um 14 Uhr ging es dann zur Rennwiese und abends gab es eine Festgala für die Mitglieder.

Kreuzung Münsterstraße/Herner Straße



Thierschau-Fest
und grosses
WETTRENNEN
zu Castrop.

Der landwirtschaftliche Lokal-Verein zu Castrop feiert am Samstag den 31. Juli und Sonntag den 1. August ein Thierschau-Fest, verbunden mit Wettrennen, Concert und Ball nach folgenden

PROGRAMM:
Samstag den 31. Juli,

Morgens 8 Uhr: Versammlung des Comité's im Vereinslokal. General-Versammlung der Mitglieder des Vereins.
Morgens 9 Uhr: Zug zum Schlosse. Thierschau und Befähigung der Maschinen. Zur Concurrenz um die Prämien werden nur Thiere im Besitze von Mitgliedern des Vereins zugelassen. Bei landwirtschaftlichen Maschinen findet allgemeine Concurrenz statt. Es kommen folgende Prämien zur Vertheilung:
Für Pferde 120 M., Kühe 102 M., Schweine 56 M., Fühler 27 M., Gartenfrüchte 30 M., Maschinen 60 M.

Mittags 11 Uhr: Verführung der prämiirten Thiere und Ueberreichung der Prämien.
Mittags 12 Uhr:

Fest-Essen.

Nachmittags 2 Uhr:

Großes Pferderennen.
FEST-BALLES.

Programm für das Pferderennen:
Nachmittags 2 Uhr:
A. Rennen für Pferde aller Berren und Länder.

1. Haderennen.
Preis 400 Mark, von zweien Pferde bis 50 Mark, Gernnweihen in Farbe. Gewicht für dreijährige Pferde 65 K., vierjährige 70 K., fünfjährige und älter 75 K., Weiber, welche in 1875 vierhundert Mark oder mehr gewonnen haben, 2 1/2 K. extra. Dittung 1 1/2 mal. Wollen. Gintley 70 Mark. Ganz Hengst.

2. Jagdrennen.
Preis 300 Mark, von zweien Pferde bis 100 Mark. Weiber, welche in 1875 2000 Mark oder mehr gewonnen haben, ausgeschlossen. Gernnweihen in Farbe. Gewicht für dreijährige Pferde 72 K., vierjährige 75 K., fünfjährige und älter 80 K., Weiber, welche in 1875 800 Mark oder mehr gewonnen haben, 3 K. extra. Dittung 2 1/2 mal. Wollen. Gintley 40 Mark. Ganz Hengst.

3. Castroper Stepp-Saße.
Erschließter Oberpreis und 1200 Mark, von zweien Pferde bis 200 Mark. Gernnweihen in Farbe. Gewicht für dreijährige Pferde 70 K., vierjährige 75 K., fünfjährige und älter 80 K., Weiber, welche in 1874 von 1875 2000 Mark oder mehr gewonnen haben, 3 K. extra, Weiber, welche in 1875 bis 1000 Mark gewonnen haben, 2 1/2 K. extra. Dittung 3 mal. Wollen. Gintley 70 Mark. Ganz Hengst.

Nachmittags 5 Uhr:
B. Rennen für Pferde im Besitze von Mitgliedern des Vereins.

I. Trabrennen in zwei Abtheilungen.
In den Mittelbahnstrecken erhält das erste Preis 25 M., das zweite 12 M. Das Sieger außer den Mittelbahnstrecken zum Oberrreit, (Wettpfad bei Herrn Dr. Semmler aus Dortmund). Das zweite Pferd die Gewinne bis zu 20 M. Dittung 4 M.

II. Hindernissen in einer Abtheilung.
Preis 100 M., von zweien Pferde bis 50 M. Gintley 8 M.

III. Hürdenrennen in einer Abtheilung.
Preis und Wollen von Herrn Goldschmieding.
Preis und eigentliche Wollpreise sind von dem beiden ersten Rennen ausgeschlossen.

Das Renn-Comité:
Herrn von Knuthausen, Herr von Klump, F. N. Watschow, Herr von Mierendorf, J. Copprath, Diemann.



Wie im Jahr zuvor hatten die Mulvanys den Tag mit einem Rennfrühstück für 350 gesondert eingeladenen Personen beginnen lassen. Dieses Frühstück mit speziellen Gästen der Gesellschaft auf Goldschmiedinger Gelände wurde zu einer Tradition, die bis in das nächste Jahrhundert beibehalten wurde.





Blick vom Schweriner Berg auf Castrop, farbiges Aquarell 1875

1200 Mark und der städtische Ehrenpreis waren für den Gewinner des Steeple Chase ausgelobt. Bei diesen Preisgeldern war nicht nur das Interesse der Herrenreiter, sondern auch der Berufsreiter geweckt.

Das Flachrennen (2.400m) und das 1. von 2 Jagdrennen (4.000m) gewann der Wallach Sprig of Shillelagh des Grafen Nicolaus Esterhazys aus Nordkirchen. Bei dem Flachrennen kamen nur 4 von 6 Startern ins Ziel. Bei dem Jagdrennen fiel nur ein Pferd von Vieren aus. Die letzten Rennen des Tages waren dann für die Reiter des Landwirtschaftlichen Vereins um 17 Uhr reserviert.

Die neue und einzigartige Hindernisbahn um Goldschmieding hatte es in sich. Besonders der fast 4 m breite Graben mit sumpfigem Rand erwies sich als ein fast unüberwindbares Hindernis, zumal der Absprung höher lag als der Landeplatz.

Bei dem Castroper Steeplechase über 4.800 m kam nur die Stute Unica des Grafen Conrad Metternich, geritten von Jockey Hanreich, und die Stute Ostsee unter seinem Bruder Graf Fritz Metternich ins Ziel. 6 Pferde blieben mit ihren Reitern auf der Strecke.

Leutnant von Bonin auf dem Wallach Lindford stürzte am Wassergraben, wobei sich das Pferd das Genick brach. Von Bonin wurde nur leicht verletzt. Leutnant Oskar Suermondt auf Stute Emma dagegen brach sich bei einem Sturz an diesem Hindernis das Schlüsselbein.

James Toole hatte an diesem Tag mit der Stute Agnes von Thomas Robert Mulvany selbst am Flachrennen teilgenommen und den 3. Platz errungen.

Trotz der Zwischenfälle wurde der erste Renntag 1875 auf der neuen Bahn als sportlicher Erfolg für das Renn-Komitee und die Castroper Bürger gewertet. Auch der Verein war zufrieden und stellte am 5. Dezember 1875 einen Überschuss von 1650 Mark in der Kasse fest.



Übergang Dortmunder Straße zum Schellenberg



Die Zeitschrift „Sporn“ berichtete seit 1863 als „Zentralblatt für die Gesamtinteressen des deutschen Sports“ und schrieb nach dem 1. Rennen in der Ausgabe vom 7. August 1875 in dem Titelbeitrag „Die Rennen zu Castrop“ :

„Der Versuch der sportsinnigen Bewohner der industriellen Gegend Westfalens, in Verbindung mit der alljährlich abzuhaltenden landwirtschaftlichen Ausstellung ein Steeple- Chase- Meeting zu veranstalten, kann insofern als gelungen bezeichnet werden, als das diesjährige Impromptu* schon eine rege Beteiligung von Seiten des aktiven Sports erfuhr, sowie auch das zahlreich erschienene Publikum ein ungeteiltes Interesse an dem Verlaufe des an Zwischenfällen leider nur zu reichen Meetings an den Tag legte.“

*Impromptu: Improvisation



Und an anderer Stelle schrieb die Presse 1877 : „Castrop war gestern Weltstadt !, das war ein Rennen und Jagen, Hasten und Treiben, wie es Castrop wohl noch nicht gesehen hat.....Auf dem Rennplatz und auf den Seitenwegen bis weit in die Stadt hinein standen Wagen an Wagen in schier endloser Zahl....“

Stark eingebunden in die Durchführung der jährlichen Rennveranstaltungen im August ging James Toole in den Folgejahren nur noch an den Start, um den Reitern mit der roten Fahne den Rennbeginn zu signalisieren.



Ein Ölbild zeigt James Toole, 1884, bei einem Rennstart der Herrenreiter. Von rechts nach links James Toole, Henry Suermondt, Freiherr A. von Cramm, Graf Fritz von Metternich, Freiherr Clemens von Romberg- Buldern, Graf Lehndorff, Graf Engelbert von Fürstenberg.

Leihgabe Stadt Castrop- Rauxel an das Pferdemuseum Münster



In den folgenden Jahren wuchs die Zuschauerzahl des Castroper Pferderennens von Jahr zu Jahr. Während 1877 noch 12.000 Besucher gezählt wurden, waren 1899 bereits mindestens 25.000 Besucher auf dem Rennplatz. Nach wie vor galt das Castroper Rennen als Rennplatz des kleinen Mannes, wo alle Klassen der Gesellschaft vertreten waren.

Dieses Publikum wollte aber auch Sensationen und Spektakel. War Anfangs der Renntag 1874 mit den „Bauern- Reitern“ begonnen worden, so wurden ab 1875 mit dem „Herren-Reiten“ ab 14 Uhr direkt gestartet und das Vereinsrennen kam an den Schluss erst um 17 Uhr nachmittags. Diese „Geduldsprobe“ missfiel wohl aber dem Publikum und somit wurde ab 1879 ganz auf die Vereinsrennen der Landwirte auf ihren Kaltblüter verzichtet. Die gemeinsame Festgestaltung blieb aber bestehen.

1878 wurde die Emschertalbahn eingeweiht und brachte neue Besucher direkt von Dortmund herbei. Für viele Zaungäste ohne Karte ein Einschnitt, weil das Betreten des nach 3 Jahren Bauzeit des hohen Bahndammes durch die Stadt nicht mehr erlaubt wurde. Die Zahl der Sonderzüge zu den Rennen stieg jedes Jahr an.



1882 wurde neben Flach- und Jagdrennen auch erstmalig, für die Dauer von 10 Jahren, das Hürdenrennen auf einer kleineren Bahn eingeführt. Während anfangs die Rennen noch von professionellen Jockeys und Herrenreitern zusammen bestritten wurden, gab es ab 1883 nur das reine Herrenreiten.



Regelmäßig fand vor dem Rennen die Zusammenkunft der Landwirte aus der gesamten Umgebung am Germanenhügel statt. Der Renntag wurde mit einem Frühschoppen begonnen mit Bier und den „Rennhähnchen“. Zu den Landwirten gesellten sich die Besucher, Gäste und überhaupt die Castroper Bevölkerung. Bei Musik und Tanz wurde geschmaust und gebechert. Und nach dem letzten Rennen wurde das Gelage in der Altstadt fortgesetzt. An den Renntagen gab es keine Polizeistunde. Zu jedem Rennen wurde in großer Stückzahl die Rennagenda von Schuljungen verkauft, in der zeitlicher Ablauf, gemeldete Pferde, Reiter und Preise bekannt gegeben wurden.

Vor dem jeweiligen Rennen wurde jeder Reiter mit Sattel und Satteldecke gewogen um zu prüfen, ob sein Gewicht dem Reglement des Rennens entsprach bzw. mit Bleigewichten nachgebessert werden musste.

So galt bei allen Rennen, daß ein Pferd entsprechend seines Alters ein ganz bestimmtes Gewicht tragen musste.

Zusätzlich gab es den Ausgleich, das sogenannte Handicap, wobei den besten Rennpferden mit bisher hervorragenden Leistungen dafür vom Ausgleicher ein Gewicht aufgebürdet wurde, damit auch die langsameren Pferde eine Chance auf den Sieg bekamen und die Spannung erhöht wurde. In diesem Zusammenhang gab es folgende Faustregel: Ein Kilo Gewichtsunterschied macht eine Pferdelänge im Ziel aus.



Nach dem Auswiegen stand die Rennteilnahme der Pferde und Reiter fest, und es konnte nunmehr für das Rennen auf Sieg und Platz gewettet werden. Die Pferde wurden auf den Sattelplatz geführt und das Publikum konnte die Gelegenheit nutzen, deren Leistungsvermögen und die eigenen Gewinnchancen einzuschätzen.



In der Theorie müsste eigentlich jedes Ausgleichsrennen ein totes Rennen, ein Rennen ohne Sieger, sein, da durch das Ausgleichsgewicht alle Pferde gleich schnell sein sollten. Allerdings führte die jeweilige Tagesform der Rennpferde dann doch zu entscheidenden Unterschieden.

Bei einer reinen Siegwette musste das Pferd, auf welches man gesetzt hat, als erster durchs Ziel laufen. Bei der Platzwette konnte das gesetzte Pferd nur auf einen der ersten drei Plätze einlaufen.

Die Buchmacher, welche auf eigenes Risiko feste Gewinnquoten offerierten, hatten an diesen Renntagen Hochkonjunktur.

Am 16.8.1888, der Renntag, an dem das 50-igsten



In den seitlichen Satteltaschen waren die Gewichte

Am 16.8.1888, der Renntag, an dem das 50-igste Rennen stattfand, trat der in Paris 1865 erfundene „Totalisator“ auch in Castrop seinen Siegeszug an.



Der Totalisator ist ein Rechner in Form eines Räderwerks mit Ketten und Zuggewichten, der es ermöglichte, dass die Sportwetter nicht mehr gegen den Buchmacher, sondern gegeneinander wetten konnten. Zunächst wurden an den Wettbuden vorläufig ermittelte Quoten ausgehängt. Erst nach Wettannahmeschluss konnte vom Totalisator, kurz Toto genannt, die endgültige Gewinnquote errechnet werden. Dabei folgt die Maschine einem klaren Rechenweg.

Beispielrechnung: Es werden insgesamt 6.000 Mark in der Siegwette eines Rennens gesetzt. Generell wird von diesem Wetteinsatz (Grosspool) zunächst der „Take out“, abgezogen und entnommen, hier ein Sechstel des Grosspools, also in diesem Fall 1.000 Mark, zur Deckung der Kosten und Geldpreise für die Sieger des Rennens. Für die Wettausschüttung (Netpool) oder Ausschüttungsbetrag verbleibt die Summe von 5.000 Mark. Wird zum Beispiel auf das Pferd Südwind, dem Gewinner des Rennens, insgesamt 2000 Mark gesetzt, so ergibt sich aus dem gesamten Wetteinsatz auf das Siegpferd, im Verhältnis zum Ausschüttungsbetrag aus der Siegwette, eine Gewinnquote von 25 für 10. Der Sportwetter, der 20 Mark auf Südwind gesetzt hat, bekommt also 50 Mark ausgezahlt.

Bei der Platzwette wird ähnlich verfahren. Dabei werden allerdings vom Netpool die Wetteinsätze auf die ersten drei Platzierten abgezogen und die verbleibende Differenz durch drei geteilt. Dem Betrag des Quotienten werden nun jeweils pro Platz die Einsätze wieder hinzu addiert und dann die Summe pro Platz ins Verhältnis zum jeweiligen Einsatz pro Platz gesetzt. Damit ergibt sich die Gewinnquote pro Pferd auf den ersten drei Plätzen.

Die Wettleidenschaft, in kürzester Zeit ohne Mühe und Arbeit Geld gewinnen zu können, mag auch mit ein Grund für den Massenandrang von Besuchern bei den Castroper Rennen gewesen sein.

Nach dem Tod des Zechen- Gründers Wilhelm Thomas Mulvany am 30. Oktober 1885 (79 Jahre) in Düsseldorf begann eine unruhige Zeit für den Sommersitz. Sein Geld fehlte nun den immer noch selbst finanzierten Renntagen in Castrop.

Erstmalig 1888 wurden die Gelder so knapp, daß der Erbe Thomas Robert Mulvany geldliche Unterstützung vom Union Club Berlin (Dachgesellschaft) annehmen mußte. 1889 übernahm sogar Berlin die Rennorganisation. Am 14. September veranstaltete der „Verein für Hindernisrennen in Berlin“ ein eigenes Meeting auf der Rennbahn mit Totobetrieb und 17.600 Mark Geldprämien. Es nannte sich „Großes Pferderennen zu Castrop in Westfalen“ und es liefen 34 Pferde aus Berlin. 1890 erforderte der Rennbetrieb dann erneut eine Zuwendung von 3.000 Mark aus Berlin und 500 Mark vom Königlichen Ministerium für Landwirtschaft als Zuschuß. Mitte April 1891 heiratete T. R. Mulvany in Düsseldorf und seine Schwestern Alicia und Annabel mußten das Haus räumen und im März endgültig nach Goldschmieding umziehen.

Am 29. Juli 1891 verkündete der Stadtanzeiger, dass das „Renn-Comitee“ sich veranlasst fühlt, das Rennen eingehen zu lassen, weil der Totobetrieb durch den König (insgesamt für 3 Jahre folgend) verboten wurde und „ihm sonst keine geeigneten Mittel zu Gebote stehen“.

Auch ein Sonntagsverbot für Rennen erfolgte in dem Jahr, weil der Kaiser seine Soldaten mit Pferd lieber in der Kaserne oder Kirche sah als auf den Wettrennplätzen.

Die Mulvanys gingen auf Hochzeitsreise nach London.



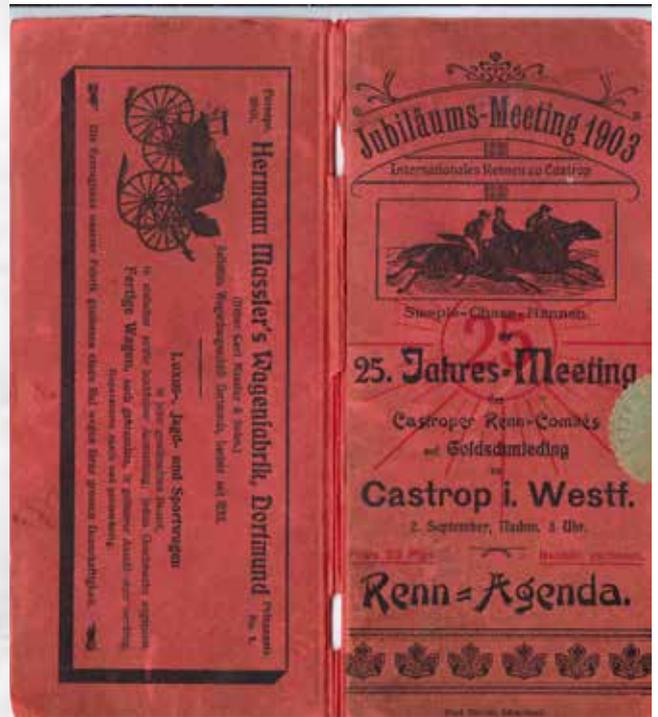
Nach einem mageren Rennjahr 1892 erfolgten dann 2 rennlose Jahre wegen Umbau des nun ständig von der Familie bewohnten Gutshauses und auch wegen fehlender Geldmittel. Zudem war Alicia seit Jahren an den Rollstuhl gefesselt und brauchte Betreuung. Sie starb 1898. Mulvany war der einzige Versorger und als britischer Konsul viel unterwegs. 1896 war dann durch den Tod wegen Lungenentzündung von VATTER TUL, wie ihn die Castroper nannten, am 4. März des Jahres auch eine wichtige organisatorische Leitungsperson entfallen und Mulvany sagte das jährliche Rennen ab. Auch 1897 war der Rennbetrieb dann noch mal auf eine Unterstützung durch den Unionsclub von 1.000 Mark angewiesen.

Milli Mulvany mit James Toole



Ab 1901 konnte neben der Pferdeausstellung auf Anregung der Hausherrin Mildred Mulvany auch eine Gespann- und Wagenausstellung eingeführt werden. Dabei wurde neben den üblichen Prüfungen der Gespann-Pferde im Geschirr über Gangart, Kondition und Dressurauch besonders Wert darauf gelegt, dass die Größe und Farbe der Pferde mit den Farben des Wagen, des Geschirrs und der Kleidung des Kutschers eine stilgerechte Einheit bildeten.





Am 2. September 1903 wurde auf der Goldschmiedinger Bahn ein Jubiläum gefeiert. Das 25. Jahres-Meeting auf der Rennwiese wurde sorgfältig inszeniert und veranstaltet. In einer aufwendig gestalteten und im roten Einband gesondert gedruckten Festschrift wurden neben dem aktuellen Rennkomitee auch das Ortskomitee Castrop vorgestellt.

Dem Ortskomitee war über lange Jahre die wichtige sogenannte „Kleinarbeit“ im Vorfeld der Rennen zugekommen. Ordner, Polizei, Getränkeverkauf, Verkehrsführung und Werbung – das musste akribisch jedes Jahr vorbereitet werden wie auch die Platzaufbereitung für das Rennen und die Umbauten. Erstmals wurden hier genannt: Amtsgerichtsrat Cohausz, Rechtsanwalt Dierckx, Felix Vogel, Dir. Dr. Wolpert, Herbert Schenking (Bauunternehmer, von 1875 bis zum Tode 1899 dabei), Sanitätsrat Dr. Zumbusch (Chefarzt Rochus-Krankenhaus), Bürgermeister Wynen (seit 1902 im Amt), Amtsbeigeordneter Schulte-Rauxel (Brauereibesitzer), C. Welken und H. Kalkhoff.



Besondere Erwähnung in der Festschrift erhielt Rendant (Kassenwart) und Sekretär Rektor W. Lutter, der bereits seit 1875 als Begleiter des Komitee- Vorsitzenden T. R. Mulvany aktiv war und ebenfalls als Vereinsschriftführer und Kassenrendant des Landwirtschaftlichen Vereins für die Geldgeschäfte tätig war. Am 6. August 1906 schied er aus gesundheitlichen Gründen aus seinen Ämtern aus.

Ebenso wurden die 4 Mitglieder des Rennkomitees von Thomas Robert Mulvany genannt. Es waren: seit 1879 Graf Engelbert Egon von Fürstenberg- Herdringen (1850-1918), seit 1888 Freiherr Baron Clemens von Romberg- Buldern (1863-1923), seit 1901 Dr. F. Ph. Koenig als Vicekonsul von Mulvany in Düsseldorf und seit 1901 Freiherr Clemens von Nagel- Doornick.

Bemerkenswert war hier eine Ämterüberschneidung: der Freiherr von Romberg- Buldern war gleichzeitig auch von 1888 bis 1912 Vorsitzender des Dortmunder Rennvereins, der sich 1886 gründete und in den Folgejahren mehrmals umzog und sich ständig durch kapitalkräftige Förderer vergrößerte. Er besteht noch heute und veranstaltet jährlich bis zu 14 Galopprennen.



Der 25. Renntag war zugleich der 30. Jahrestag der Rennen bei Haus Goldschmieding. Ein richtiges Doppeljubiläum also.

Es wurde zu einem der größten Renntage, die Castrop je gesehen hatte. Zum ersten Mal seit 1875 wies das Programm statt der bisher üblichen 5 Prüfungen deren 6 auf, die mit 21.200 Mark an Preisen ausgestattet waren. 5 Rennen wurden als Steeplechase gestartet vor ausverkauftem Renngelände.

Das letzte „Emschertal- Jubiläums- Steeplechase“ ging über 4.800m und brachte dem Gewinner 10.000 Mark Siegprämie.



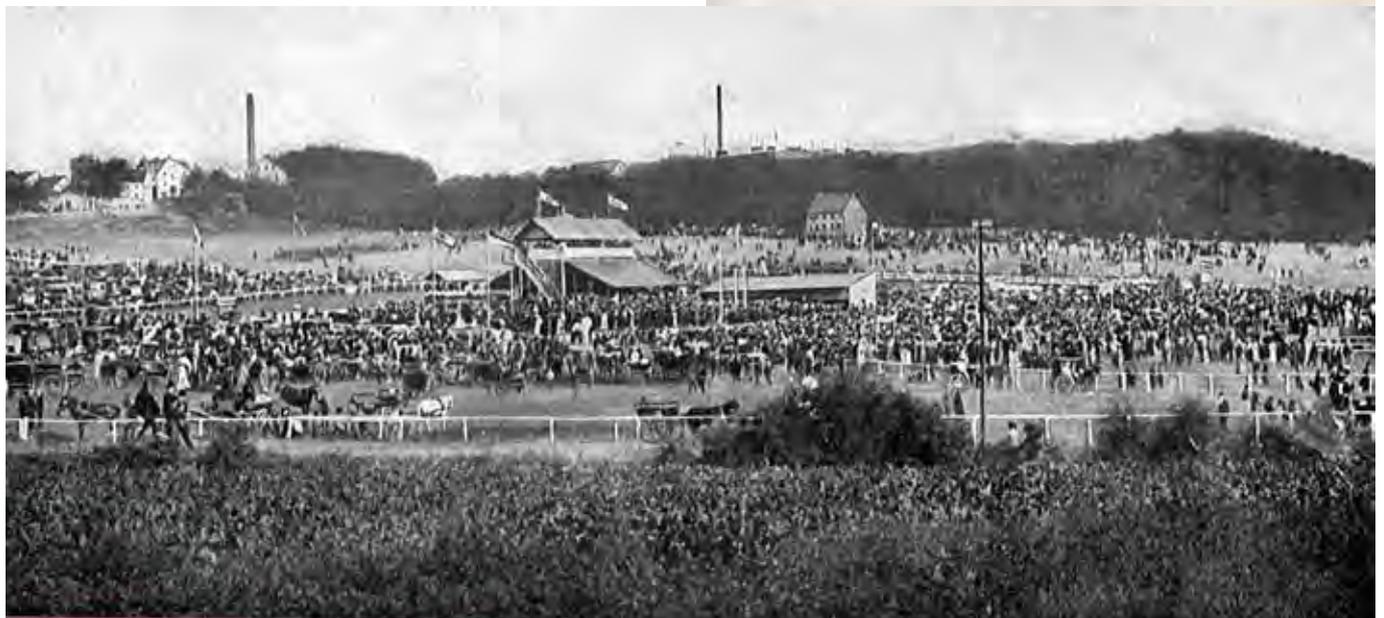
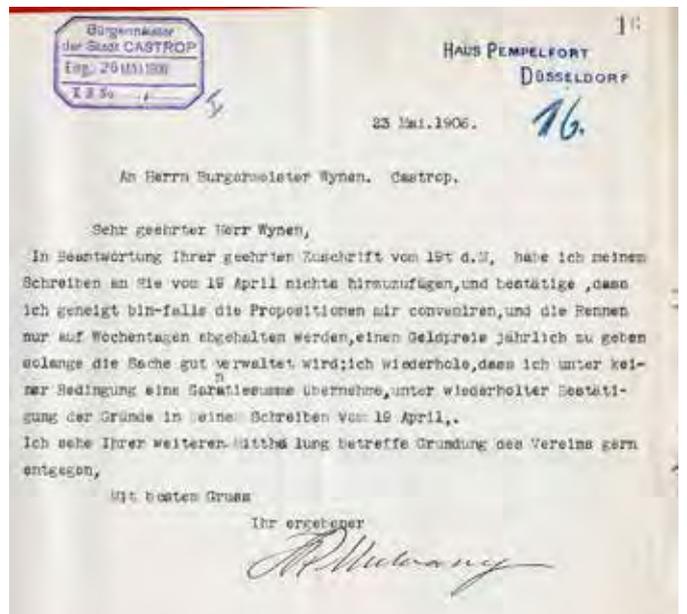
Ein erstes Ende mit Schrecken.



1904 fand das letzte Rennen unter der Leitung von Thomas Robert Mulvany statt. Er war zudem das letzte Mitglied der ursprünglichen Gruppe im Komitee.

Am 4. Juli 1905 unterschrieb Kaiser Wilhelm das neue Totalisatorgesetz, welches die grundsätzliche Besteuerung des Großpools mit 10 % vorsah. Mulvany sorgte sich, ob die damit einhergehende Beschneidung der Gewinnsumme mit einer Zurückhaltung im Wetteinsatz und damit zu einem weit größeren Verlust in der Auszahlungssumme (Take Out) einhergehen würde.

Als zusätzlich die Dachorganisation des deutschen Rennsports, der Union Klub in Berlin, eine zusätzliche Auflastung von 3,5 Kilogramm Gewicht für ausländische Rennpferde gegenüber Inländern (seit mindestens 2 Jahre in Deutschland lebenden Vollblütern) bei Hindernisrennen einfuhrte, brachte diese Entwicklung der sogenannten „Inländerbewegung“ für den englischen Generalkonsul, den langjährigen Renninitiator und Komitee- Vorsitzenden, das Fass zum überlaufen. Er konnte dem nicht zustimmen.





Eingangstor zum Gut Goldschmieding 1905



Der 67jährige Thomas Robert Mulvany wollte keine Rennen mehr veranstalten, trat von allen seinen Ämtern zurück und verkaufte schließlich 1905 das Gut Goldschmieding mit allen Ländereien an die Gelsenkirchener Bergwerks- Aktien- Gesellschaft, allerdings nicht ohne sich das alleinige Nutzungsrecht für das Gut und Gelände noch für das gesamte Kalenderjahr zu sichern.

Die Bergwerksgesellschaft hatte bereits 1887 die Zeche ERIN, nebst Kokerei, erworben und verfügte über beträchtlichen Einfluss auf die politische Führung der Stadt. Wegen der hohen Kosten zur Umgestaltung des Marktplatzes hatte der Bürgermeister darauf verzichtet, selbst ein Angebot zu machen wie auch für die 1905 zum Verkauf stehenden Gebäude mit Mühle samt Gräfte des alten Oberhofes (auch Reichshof genannt). Die Gelsenkirchener Bergwerks- Aktiengesellschaft erwarb auch dieses Areal und legte Gebäude und Teich nieder. 1906 kaufte die Stadt dann das Gelände zurück und errichtete eine neue Schule an der Victoriastraße.

Versuche, des seit 1902 neu amtierenden Castroper Bürgermeisters Leonhard Wynen, Thomas Robert Mulvany zu überzeugen, doch wenigstens eine Rennveranstaltung in dem Krisenjahr zuzulassen, schlugen fehl. 1905 fand somit kein Rennen zu Castrop statt.

Der 1. Rennverein startet.

Bürgermeister Leonhard Wynen verhandelte nun mit der Gelsenkirchener Bergwerks-Aktien-Gesellschaft um eine Lösung. Die hatte das Gut an den Pächter Josef Vonnahme, Landwirt aus Holthausen, vergeben, der an einigen Stellen klassische Landwirtschaft wie Kartoffelanbau betrieb und wenig Interesse hatte, die Vorhaben der Pferdesportler zu unterstützen und für eine rechtzeitige Graskürzung der Rennstrecke zu sorgen.

Um das Rennbahngelände jährlich einmal anzupachten und wieder Rennen durchführen zu können, musste eine juristische Person in Form eines Rennvereins e.V. gegründet werden. Am 15. Mai 1906 rief der Bürgermeister eine Bürgerversammlung ein, wo man nach eingehender Erörterung zu der Erkenntnis kam, „dass alles aufgeboten werden müsse, um das hiesige Rennen, welches durch die Länge der Jahre eine historische Bedeutung für Castrop habe und auch von großer wirtschaftlicher Bedeutung sei, zu erhalten und zu beleben.“



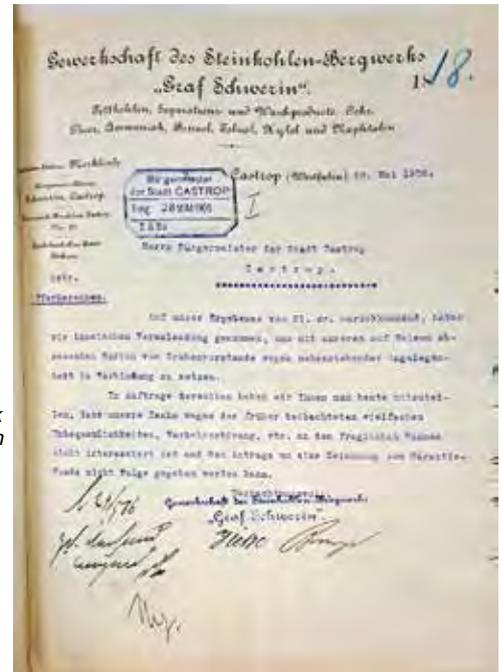
Über 100 Personen erklärten ihre Bereitschaft, dem neuen Rennverein sofort beizutreten und für die Rennveranstaltung mit einem Garantiefonds zu bürgen. In einem Anschreiben an die verschiedenen Betriebe und auch an Thomas Robert Mulvany warb Bürgermeister Wynen um eine Beteiligung an einem Garantiefonds.

Einige Betriebe lehnten die Unterstützung des Vorhabens Castroper Rennen durch eine Beteiligung an Garantiefonds aber auch grundsätzlich ab. Auch Mulvany wollte sich dazu nicht verpflichten, stellte aber ein Preisgeld in Aussicht. Er hatte immer noch einen persönlichen Überschuss aus den vergangenen Rennen von 10.000 Mark auf dem Konto.

Die Vereinsgründung fand schließlich auf einer separaten Versammlung am 30. Mai 1906 statt.



Für die Garantiesumme wurden viele Firmen der Stadt angeschrieben. Mit 1000 Mark allein beteiligte sich die Sprengstoff-fabrik auf der Cottenburg. Aber es gab auch klare Absagen- mit Begründung wie hier von der Zeche Schwerin an den Bürgermeister.



400 neue Vereinsmitglieder konnten am Ende eine Garantiesumme von 14.500 Mark zeichnen, welche natürlich noch weiter bis 20.000 Mark aufgestockt werden sollte.

1. Vorsitzender des neuen Vereins wurde Bürgermeister Leonhard Wynen. 2. Vorsitzender der Bergassessor Karl Müller (nach Heirat kurze Zeit später Müller- Klönne), welcher als Leiter der Zeche Erin das Gut Goldschmieding als Dienstwohnung bezogen hatte. Weitere Vorstandsmitglieder waren unter anderem Hotelier Fritz Busch, Justizrat Diericks, Stadtsekretär Kuckelmann, Guts- und Brauereibesitzer Schulte-Rauxel, Kaufmann Felix Vogel und Sanitätsrat Dr. Julius Zumbusch. Somit traten die wichtigen Verantwortlichen des örtlichen Rennkomitees in die erste Reihe und ersetzten die Adligen des alten Rennkomitees.

Die Geschäfte des neuen Castroper Rennvereins führten Bürodirektor Krampe und Stadtsekretär Kuckelmann. Für die Bereitstellung des Rennbahngeländes verlangte die Gesellschaft jährlich 5.000 Mark vom Verein. Man konnte es auf 3.000 herunter handeln.

Thomas Robert Mulvany wurde offiziell als Ehrenmitglied des Vereins vorgeschlagen, aber er lehnte die Auszeichnung ab. Er starb 1907 im Haus Knappengut in Düsseldorf. Um an das Geld aus den vergangenen Einnahmen des Rennkomitees zu kommen, beauftragte Bürgermeister Wynen danach einen Anwalt, der die Witwe zur Herausgabe des Geldes zwingen sollte. Man hatte aber keinen Erfolg.



Am 29. August 1906 fand das erste vom neuen Rennverein organisierte Rennen statt. Geldpreise in Höhe von 15.200 Mark sowie zwei Ehrenpreise wurden für sechs Rennen ausgesetzt. Es starteten 29 Pferde.

Am Totalisator wurden 85.875 Mark umgesetzt und an Eintrittsgeldern 20.000 Mark eingenommen. Damit war der Renntag ein voller Erfolg, so dass die Garantiefonds-Zeichner nicht in Anspruch genommen werden mussten.

In den folgenden Jahren wurden ständig Rennen abgehalten. 1909 fand zum ersten Mal eine zweitägige Veranstaltung statt. Die Anzahl der Rennen wurde dabei verdoppelt.

1910 kündigte die Bergwerksgesellschaft dem Gutsbetreiber Vonnahme das Gelände. In einem gesonderten neuen Vertrag regelte man die Zusammenarbeit und die Pachtsumme, die nun aber auf 5000 Mark jährlich angehoben wurde. Zwischen 1911 und 1913 wurde neben dem Renntag im August noch ein Renntag im Frühjahr eingelegt. Die Anlage bekam eine zweite große Zuschauertribüne, eine Vorstandstribüne mit Musikpavillon und ein langes Totalisatorgebäude mit 28 Maschinen.

Am 12. Juni 1912 um 19.30 Uhr, direkt nach dem letzten Rennen landete das Parseval- Luftschiff PL 12 mit dem Namen „Charlotte“, der Rheinisch-Westfälischen Flug- und Sportplatz- Gesellschaft mbH Wanne- Herten, auf dem Rennbahngelände, um zwei Aufstiege mit Rundflug für die Honoratioren von Castrop anzubieten. Damit konnte das Castroper Rennkomitee einen weiteren Glanzpunkt bei der Veranstaltung setzen.



Auf Initiative des Bürgermeisters Leonhard Wynen und auch in seiner Funktion als Vorsitzender des Verschönerungs- und des Rennvereines wurde 1906 der Bau eines Brunnens auf dem neuen gepflasterten Marktplatz von Castrop ausgeschrieben. Der Verschönerungsverein hatte zuvor erfolglos vorgeschlagen, das Kriegerdenkmal GERMANIA vom damaligen steilen Weg zum „Germanenhügel“, vor dem evangelischen Krankenhaus gelegen, auf den Marktplatz zu versetzen. Die örtlichen Vereine veranstalteten einige Festbasare und mit einer großzügigen Rückstellung im Haushaltsplan kamen für dieses Vorhaben die enorme Summe von 20.000 Mark zusammen. Bildhauer Professor Georg Grasegger aus Köln erhielt von dem Preisgericht, welches neben Bürgermeister Wynen, Stadtbaurat Schmitz und Architekt Münnekehof auch mit auswärtigen Juroren besetzt war, den endgültigen Zuschlag, den unter Nummer eins eingereichten Vorschlag eines „Hindernisreiterbrunnens“, zu fertigen.

Die Enthüllung und Übergabe des Reiter-Brunnens fand am 25. August 1912 feierlich unter großem Jubel der Castroper Bevölkerung statt.



Das bedeutendste und längste Castroper Rennen dieser Epoche, das große „Emschertaler Jagdrennen“, fand am 27. August 1913 zum 25. und letzten Male vor dem 1. Weltkrieg in alter Steeplechase-Tradition statt.

Leutnant Freiherr von Gyrs, von dem 26. Dragoner-Regiment auf Judelle 2, war hier siegreich und holte damit 3.500 Mark Preisgeld und den Ehrenpreis. Dieser Sieg war auch für die Sportwetter interessant, kam doch bei der Siegerwette die höchste jemals in Castrop- Rauxel von einem Totalisator ermittelte Quote von 69 Mark für 10 Mark Einsatz zur Auszahlung.



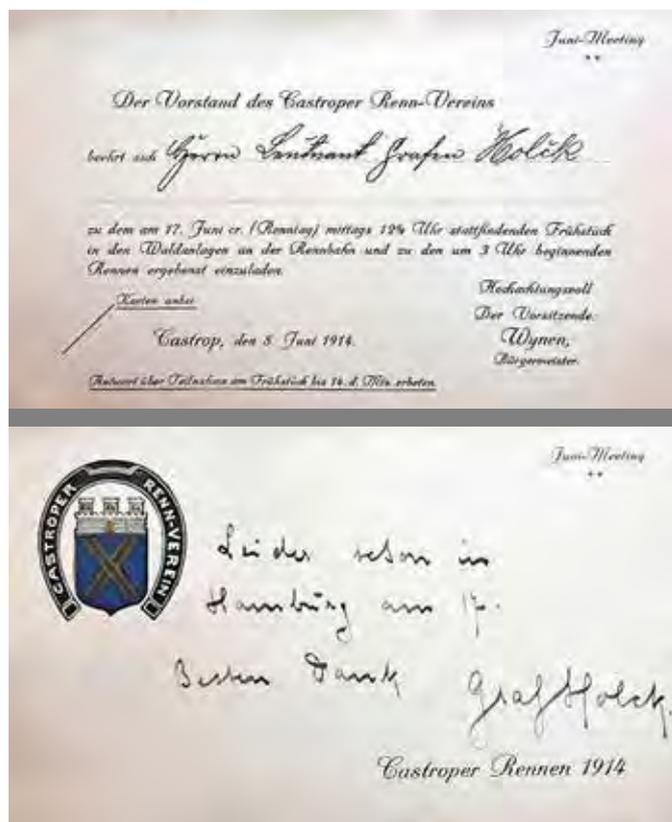
Diese erste Phase der Castroper Rennen von 1875 bis 1913 war durch die Herrenreiter geprägt. An der Spitze Graf Fritz Metternich, welcher sich an 17 Rennen beteiligte und 10 Rennen gewonnen hatte. Ihm folgte mit einer besseren Ausbeute Freiherr Karl von Berchem, Leutnant in der 3. Gardedivision der Ulanen mit 6 Siegen in 8 Rennen. Überhaupt fand man in der Liste der Preisträger überwiegend Berufsoffiziere aus der Reiterei. Damals musste ein Offizier im Rennen seinen Mut beweisen und die Teilnahme an Hindernisrennen war für die Offiziere aller Waffengattungen selbstverständlich und fast schon Teil des Dienstplans. Bogislav von Heyden- Linden, Leutnant im Husaren-Regiment von Zieten, nahm 6 mal teil und gewann die Hälfte seiner Rennen. Auch der jugendliche Leutnant Franz von Papen, der spätere Reichskanzler der national-sozialistischen Regierung, hat 1901 mit seinem Pferd Caboose an dem Castroper Rennen teilgenommen. Der Jockey Winkler ritt es zum Sieg. Der Rittmeister **Otto von Surmond**t war mit 7 Ritten und einem Sieg in Castrop nicht ganz so erfolgreich, führt aber mit 506 Siegen bei 1463 Ritten die Liste der Unsterblichen des Deutschen Amateur- Reiterverbandes an.



Krieg und Niederlage. Der 1. Abstieg der Rennwiese.

Vor dem 1. Weltkrieg wurden am 17. Juni 1914 die letzten Rennen gelaufen. Der erste Weltkrieg war eine Zäsur, nicht nur in der Geschichte der Castroper Rennen.

Die Wehrmachtsangehörigen mussten an die Front. Graf Erich von Holck, der seine Teilnahme am letzten Castroper Rennen absagen musste, entschied sich im Krieg zu wechseln von der Kavallerie zur Luftwaffe als aktiver Pilot, wo er neben Freiherr Manfred von Richthofen täglich gegen die alliierten Flieger kämpfte. Am 30. April 1916 wurde er in einem Luftkampf bei Verdun getötet. Seine Leiche konnte geborgen und in der Familiengruft beigesetzt werden.



Von den ca.16.000 Bewohnern der Stadt starben bis Kriegsende 541 als aktive Soldaten. Auch waren insgesamt etwa 8 Mill. Pferde durch Kriegseinwirkung im Kampf der Völker verendet. Die notleidende Zivilbevölkerung in Castrop baute nach 1914 auf dem Rennbahngelände am Schellenberg für sich Kartoffeln, Obst und Gemüse an, um ihren Lebensunterhalt zu sichern. Man nannte das Gebiet „Am Rennwald“. Diese widerrechtliche Inbesitznahme und Umwandlung der Pferderennbahn in Gabeland wurde von der Bergwerksgesellschaft stillschweigend geduldet.

Das Rennbahngelände verfiel und auch der große Rundkurs oben am Schellenberg entlang war endgültig Geschichte.

Die Dortmunder Straße wurde zur Grenze der verkleinerten Rennwiese und das beliebte große Castroper- und Emschertaler -Jagdrengen war mit 25 erfolgreichen Starts nun Vergangenheit.

Castrop geriet in wirtschaftliche Not und niemand dachte mehr an Rennsport, zumal alle Halbblüter und Vollblüter dem Weg ihrer Reiteroffiziere in den Krieg gefolgt waren. Es wurden an einigen Orten im Kaiserreich doch noch Rennen veranstaltet auch 1915, allerdings ohne Totalisator- Betrieb. Das Herrenreiten fiel ganz aus.

Bis 1918 hielten nur 13 Rennvereine noch an 75 Tagen Rennveranstaltungen ab. Es waren die großen Städte, die sich das leisten konnten. Berlin mit fast 50 % Anteil, der Essen-Horster-Rennverein in Gelsenkirchen war mit 5 Renntagen noch vorne dabei als einzige Stadt Westfalens.

Heimatpostkarte 1915





Der Rennverein versuchte seine Arbeit zu verlagern. Er unterstützte finanziell die Arbeit des neu gegründeten „Vaterländischen Frauenverein Castrop- Rauxel“, geleitet von der Frau des Bürgermeisters, zur Hilfeleistung der Verwundeten, die in der Stadt zur Versorgung untergebracht waren (erste Verwendung des Doppelnamens der Stadt durch einen Verein !).

Das Verhältnis zur Gelsenkirchener Bergwerksgesellschaft AG wurde schwieriger, da die Einnahmen aus den Rennen fehlten. Seit dem 10. Januar 1910 war man alleiniger Pächter des Geländes und hatte für das erste Jahr 3.000 (vermindert wegen aufwendiger Instandhaltungskosten), dann 5.000 Mark jährlich zu zahlen. Als dann aber die Zahlungen sich verzögerten, mussten Verhandlungen her. Der Verein hatte durchschnittlich 1.425 Mark an Grasschnitterlös von einigen Unterpächtern jährlich auf dem Konto von 1911 bis 14 dazu bekommen (gesamt 5.700 Mark Einnahmen). Man wollte für 1914 bis 1915 auf 3.000 Euro die Forderung reduzieren, wenn im Jahr 15 der geschätzte Graserlös von 1.700 Mark an die Gesellschaft abgegeben werden könnte. Es kam aber nicht dazu. Am 9. 11. 1916 erreichte den Verein die Kündigung zum 1. November 1917.



Luftbildaufnahme ca. 1920 von Castrop- oben rechts Goldschmieding mit Rennbahn und neuem Grabeland

Auf dem Rennbahngelände fanden nur noch Ertüchtigungsveranstaltungen, also militärische Übungen der Jugend statt. Das Ende des Krieges kam dann 1918 eine weitreichende militärische Niederlage und der Untergang des Kaiserreiches.



In der neuen Weimarer Republik waren Geldentwertung und Notgeld, Inflation und Wirtschaftskrieg das Thema und dann für 2 Jahre ab 1923 die Rheinlandbesetzung der Franzosen. Pferde zogen jetzt keine Kutschen der Adelligen, sondern die Gefangenen-Transportwagen, auch „Philipp“ genannt. Viele Castroper wurden interniert. Bürgermeister Wynen wurde ebenfalls wegen offenen Widerstands verhaftet und aus der Stadt ins Münsterland verbannt. Er musste dann später nach seiner Rückkehr wegen Unregelmäßigkeiten in der Amtsführung abgewählt werden und ging in den Ruhestand. Am 19.9.1924 wurde Dr. Georg Mende als Nachfolger ernannt, im Alter von 41 Jahren als ehemaliger Stadtrat von Magdeburg übernahm er die verwaiste Bürgermeisterstelle von Castrop, das sich dann ab 1926 mit dem Amt Rauxel zur Stadt Castrop- Rauxel vereinigte.



Das Herrenreiten wurde in der Weimarer Republik als der Sport reicher Leute und Schieber und als überflüssig angesehen. Es fehlte auch der Nachwuchs aus einer gesunden Landespferdezucht. Der Turniersport wurde jetzt überall Mode. Neue Zentren entstanden in Aachen und Trakehnen im Osten.

Ein „Concours Hippique International Officiel „ (CHIO, aus dem Französischen übersetzt : Internationaler Offizieller Pferdesport-Wettbewerb) ist ein Turnier mit Prüfungen in mehr als einer Disziplin (Springen und Dressur) auf höchstem Niveau. Diese Turniere, die oft unter Bogenlampenlicht in Hallen bis in die Abendstunden abgehalten wurden, lockten immer mehr Publikum an.

Am 7. und 8. Juni 1928 bekam das gerade geschaffene Castrop- Rauxel als neue Verbundstadt sein erstes Turnier. Es wurde veranstaltet von dem 1924 gegründeten „Reit- und Fahrverein gutem Wetter. Das Turnier nannte sich offiziell „ Kreisverbandsturnier der ländlichen Reit- und Fahrvereine des Bezirksverbandes Dortmund“.



Standartenreiter Grollmann-Althüser-Staupendahl (Verein Bodelschwingh) Weiheakt auf dem Marktplatz



Dem Ehrenausschuss gehörten aus dem alten Rennverein noch Felix Vogel und Brennereibesitzer Schulte- Rauxel an, ergänzt durch den Bergwerksdirektor Müller- Klönne (als Vermieter und Bewohner des Gut Goldschmieding) und Oberbürgermeister Dr. Mende nebst Bürgermeister Schulze.

Das sogenannte 1. Reit- und Fahrtturnier in der Stadt lockte 10.000 Besucher an und zeigte auf, dass „ in Castrop- Rauxel, der alten vielgepriesenden Rennstadt, Reitersport noch heimatstark und bodenständig ist.“(Stadtanzeiger 10.Juni 1928)



Der Samstag begann um 7 Uhr mit einem Geländeritt. Von 24 gemeldeten Pferden gingen 18 im Abstand von 2 Minuten auf eine 10 km lange Strecke Richtung Merklinde und Westerfilde. Bester Reiter war Herbert Staupendahl auf „Marmor“ vom Reit- und Fahrverein Bodelschwingh in 34 Minuten. Auch frühzeitig starteten um 8 Uhr die Vorprüfungen für den Vielseitigkeitswettbewerb und die Dressurprüfungen. Zum ersten Male in der Geschichte des Castroper Rennplatzes ging mit Frau Dr. Isbruch eine Reiterin im Sattel über die Bahn. Auch der Sonntag begann festlich auf dem Marktplatz mit Ansprache und Umzug zum Turnierplatz. Neben Dressurprüfungen wurden Figurenreiten gezeigt und auch die Schutzpolizei demonstrierte ihr reiterliches Können. Ein kurzes Jagdreiten und ein Halbblutjagdrennen rundeten den sportlichen Tag ab. Aber es fehlte der alte Volksfestcharakter bei diesen pferdesportlichen Turnieren mit verschiedenen anspruchsvollen Rennen und auch der Totobetrieb für die Besucher.



Sie nannte sich „Bezirkverbandsturnier der ländlichen Reit- und Fahrvereine des Bezirksverbandes Dortmund“ Wieder wurden am Samstag Material-, Eignungs- und Dressurprüfungen durchgeführt, am Sonntag dann Geländeritte und Barrierespringen. Der Sonntag begann für die Vereine mit einem Festzug und Festakt am „Renndenkmal“ der Stadt. Erst um 17 Uhr kamen dazu noch ein Offizier-Jagdrennen und ein Halbblutrennen. Parallel dazu fand am 13. bis 16. Juli in Dortmund- Wambel das JULI-RENNEN statt mit 14 Starts und 267 gemeldeten Pferden.



1929 war dann erst mal Pause und die erneute Turnier- Veranstaltung am 12. und 13. Juli 1930 war dann bei schlechtem Wetter ein finanzieller Reinfall.

Castroper Rennen

mit Totalisator
an den Tagen der
Turnier-Veranstaltung

der ländlichen Reitvereine des Bezirksverbandes Dortmund am **Samstag, dem 12. Juli** und **Sonntag, dem 13. Juli 1930** auf der historischen Rennbahn in Castrop-Rauxel

Aus dem Programm:
Dressur- und Eignungsprüfungen Klasse A, L und M, Zweipferde-Jagdspringen, Barrierenspringen, Jagdspringen der Jugend- und Neulingsklasse, Materialprüfung für Reitpferde, Eignungsprüfung für Wagenpferde (Zweispänner), Geländeritt

Außerdem am Sonntag: Halbblut - Jagdrennen, Offizier-Jagdrennen, Jagd mit Auslauf, Festakt auf dem Marktplatz, Reiterzug durch die Stadt, Konzert u. Ball im Festzelt an beiden Tagen.

Mitwirkende: Ländliche Reit- und Fahrvereine, Städtische Reitvereine, Bochum, Dortmund, Essen, Reichswehr Münster, Osnabrück, Schutzpolizei Bochum u. Dortmund, Reit- und Fahrschule Hannover usw.

Ueber 350 Nennungen
Eintrittspreise 1, 2 und 3 RM. Schülerkarten die Hälfte.

Dem Castroper Rennsport fehlte aber hier noch die allgemeine Unterstützung. Zu dieser Zeit war man der Ansicht, dass Reitvereinen eine besondere Aufgabe zukam, fehlende Fahrkünste der landwirtschaftlichen Arbeiter zur Führung der Pferdefuhrwerke im Stadt-verkehr neben dem Auto auszugleichen und ein verändertes Verständnis an Pferdepflege und Pferdeaufzucht zu erreichen bei den Bauern und Landwirten.



Aufmarsch Münsterstrasse

Die nächste große Veranstaltung fand dann unter Führung der Nationalsozialisten statt. Man feierte das 1100- Jahres -Jubiläum der Stadt Castrop- Rauxel. Es begann mit einem Nachbarschaftsfest Biesenkamp am 4. Juli 1934. Auch das dann auf der Rennwiese durchgeführte Turnier während der Feiertage der Stadt am 14. und 15. Juli 1934 mit weiteren großangelegten Umzügen und Feiern am 23. Juli 1934 in der Stadtmitte konnte die Begeisterung alter Zeiten nicht wecken.



Einzug Parade zum Markt/ Hintergrund jüdisches Geschäft Bauer





„Castroper Rennen“ ziehen noch immer

Ueberraschend guter Nennungs-schluß für die pferdesportlichen Veranstaltungen des Jubiläumjahres

Beginn der Vorprüfungen des Reit- und Fahrturniers schon Freitag!

Die überwältigend große, bisher hier noch nie erreichte Zahl von Nennungen für das Reit- und Fahrturnier macht es erforderlich, daß bereits am Freitagnachmittag mit den Vorprüfungen begonnen

wird; ebenso werden auch am Samstag- und Sonntagvormittag Vorprüfungen abgehalten, um die Hauptzeiten (Samstag- und Sonntagnachmittag) für die Hauptprüfungen freizubehalten.

Die Vorprüfungen am Freitag beginnen um 17 Uhr, während sie am Samstag schon um 8 Uhr und am Sonntag gar schon um 7.30 Uhr ihren Anfang nehmen.

Der Beginn der Hauptprüfungen

ist Samstag auf 13 Uhr u. Sonntag auf 12.45 Uhr angesetzt. Das Programm des Samstagnachmittags enthält 10, das des Sonntagnachmittags gar 11 verschiedene interessante Darbietungen.

Die drei Rennen

nämlich das Goldschmieding-Erinnerungs-Halbblut-Pachrennen, das SA- und SZ-Jagdrennen und das Castroper Erinnerungs-Halbblut-Jagdrennen werden am Sonntagnachmittag ab 18 Uhr gestartet.

Für das Goldschmieding-Erinnerungs-Halbblut-Rennen liegen 10, für das SA- und SZ-Jagdrennen 17 und für das Castroper Erinnerungs-Halbblut-Jagdrennen 8 Nennungen vor. Diese Rennen gehen über 2000, 1600 bzw. 3000 Meter. In den beiden Erinnerungsrennen werden Oberleutnant Sackebrecher von der Kavallerieschule Hannover, und Leutnant a. D. Werner Messel von der Reitbahn Gelsenkirchen in den Sattel steigen.

Ein besonderes Schauspiel

wird für die vielen Pferdefreunde in Castrop-Naurel und Umgebung die Vorführung eines kompletten Viererzuges sein, die sowohl für Samstag als auch für Sonntagnachmittag vorgesehen ist. Hier wie bei den an beiden Tagen erfolgenden Eignungsprüfungen für Wagenpferde (Samstag: Einspanner, Sonntag: Zweispanner) wird ganz vorzügliches Pferdmaterial vor den Wagen zu sehen sein.

Von den mannigfachen Uebungen des Reitturniers interessieren das große Publikum besonders

die Springwettbewerb

bei denen an Schneid und Können von Ros und Reiter besonders große Anforderungen gestellt werden. Hier ist es namentlich der

Sprung über den Wassergraben,

der für die Teilnehmer wie Zuschauer immer wieder aufregende Erlebnisse bringt. Auch das Barrierenspringen, die verschiedenen Dressurprüfungen und Mannschaftswettbewerbe versprechen bei der überaus starken Besetzung viel Interessantes.

Etwas ganz Neues für Castrop-Naurel

ist der Tiefsprung beim Jagdspringen. Hierbei muß das Pferd in eine 90 Ztm. tiefe, 4 Meter breite und 6 Meter lange ausgehobene Grube hinein- und aus ihr wieder hinauspringen. Gerade diese hier noch nicht gezeigte Uebung ist nicht gerade leicht. Sie dürfte für manchen Reiter und manche Pferde eine harte Nuß und üble Fehlerquelle sein.

Schon aus dieser durchaus nicht erschöpfenden, knappen Uebersicht ergibt sich, daß es am Wochenende auf der historischen Castroper Bahn

sportliche Ereignisse von besonderer Bedeutung

gibt, die sich würdig in den Kranz der bisher so hervorragend verlaufenen Veranstaltungen unserer 1100-Jahrfeier einfügen. Bei gutem Wetter ist unter solchen Umständen natürlich mit einem Massenbesuch zu rechnen, zumal ja auch

der Totalisatorbetrieb

seine Anziehungskraft nicht verfehlen wird. Die Verkehrsinstitute stellen sich alle auf Massenbetrieb ein. Von den verschiedensten Städten und Gegenden sind bereits eine Unmenge von Autobussen angemeldet. Die Reichsbahndirektion Essen gibt eigens zu dieser Veranstaltung auf allen Bahnhöfen im Umkreis von 50 Km. Sonntagsfahrkarten aus. Die Strassenbahnen von Dortmund, Bochum, Witten, Herne, Recklinghausen tragen dem verstärkten Verkehr Rechnung.

Die Turnier- und Rennbahn

auf dem historischen Gelände bei Goldschmieding, auf dem bereits vor 70 Jahren die ersten Castroper Rennen abgehalten wurden, ist bereits fertiggestellt. Wie wir gestern schon mitteilten, trafen als erste auswärtige Pferde 7 prächtige Tiere der Reichswehr ein, die vom Hagener Turnier kommend, Einquartierung auf Goldschmieding fanden. Im Laufe des heutigen Tages wird auch mit der Errichtung des 1000 am großen Festzeltes auf dem Renngelände begonnen, das den Besuchern Gelegenheit zur Einnahme von Erfrischungen aller Art und Schutz vor (hoffentlich nicht eintretenden!) Witterungsunbilden geben soll. Am Samstag- und Sonntagabend finden im Festzelt Konzert und Tanz statt.

Castrop-Naurels aller guter Ruf als Rennstadt

hat sich, wie aus den fast 400 Nennungen zum Rennen und zum Turnier, sowie aus den zahlreichen Voranmeldungen auswärtiger Gäste hervorgeht, wieder einmal bewährt. Die Castroper Rennen sind noch nicht vergessen! Sie waren ja auch weit über Castrop hinaus bekannt. Wer den Namen Castrop hört, denkt immer dabei an seine berühmten Hindernisrennen auf der klassischen Stätte des deutschen Hindernissportes. Die Rennen selbst erfreuten sich außerordentlicher Popularität. Die Elite der Herrenreiter und Jockeys ist hier in den Sattel gestiegen.

Die pferdesportlichen Veranstaltungen des Jubiläumjahres haben also eine große Tradition zu wahren. Sie werden es aber auch tun, das darf man heute schon unbedenklich sagen, dafür bürgen die vielen Teilnehmer von Ruf und Klang, an erster Stelle aber die Reiter der Kavallerieschule Hannover. Diesen und allen auswärtigen Renngäiten schon heute ein herzliches „Glück auf!“

Erst 1937 wurden mit dem „Provinzialturnier“ am 10. und 11. Juli wieder Rennen alten Stils angeboten.

Die Rennleitung lag jetzt in der Hand des nationalsozialistischen Oberbürgermeisters Dr. Anton (1887-1977). Seit 1931 war er Ortsgruppenleiter und bis 1936 auch Kreisleiter der NSDAP, Kreis Castrop- Rauxel, Herne und Wanne- Eickel . Er löste dann am 30.Mai 1933 nach der Machtübernahme den in den unfreiwilligen Ruhestand versetzten Bürgermeister Mende ab. Veranstalter war die SA der NSDAP, Gruppe Westfalen, Landesbauernschaft Westfalen. Durchführung und Oberleitung hatte SA-Truppführer Fr. Sümme mann für den „Provinzial-Verband westfälischer Zucht, Reit und Fahrvereine“. Der Turnierausschuß bestand fast ausschließlich aus SA und SS- Führern.



Symbole v.l.n.r: SA-Zeichen/ Westfalenwappen/ Reichsnährstand
Ständische Organisation der Agrarwirtschaft 33-45



Anstelle der Herrenreiter waren überwiegend Offiziere in Uniformen am Start. Am Samstag begann der Tag um 8 Uhr morgens mit Vorprüfungen als Wettkampf der SA- Reiterstandarten im Laufen, Werfen, Schießen und Dressurprüfungen. Dazu kamen Fahrprüfungen für 2-Spänner und ein Jagdspringen Klasse A. Die Hauptprüfungen starteten um 14:30 Uhr. Der große Reiter- Abend im Festzelt beendete den 1. Tag.

Die ländlichen Reit- und Fahrvereine (insgesamt 7 Vertretungen verschiedener kleinerer westfälischer Städte) zeigten am 2. Tag ihr Können, darauf folgte der Wettkampf verschiedener SA- Reiterstandarten. Erst ab 17:30 Uhr wurden die sogenannten Halbblutflachrennen „Landvolk im Sattel“, „ Schlegel und Eisen“, „ Schwert und Ähre“ und „ Castroper Husaren“ gelaufen.





Im Anschluss an das Turnier wurde am 21. Oktober 1937 beschlossen, den alten Castroper Renn-Verein von 1906 aufzulösen. Die Gründungsversammlung fand am 10. August in der Wirtschaft Haller am Marktplatz statt. Es gab nur noch 3 lebende ursprüngliche Mitglieder. Am 5. November entzog das Amtsgericht dem alten Verein die Rechtsfähigkeit. So war es dann amtlich. Und am 17. Januar 1938 wurde Dr. Anton bestätigt als neuer Vorsitzender von der Obersten Behörde für die Prüfungen von Warm- & Kaltblutpferden (OBWK) in Berlin. Der Vorstand kam am 3. März 1938 im Rathaussitzungsraum zum ersten Mal zusammen.

Dr. Anton organisierte weitere Zusammenkünfte und mit der Löschung des alten Vereins war die Gründung und folgende Eintragung ins Vereinsregister unter Nr. 75 am 26. März 1938 freigegeben für den neuen „Rennverein Castrop-Rauxel e. V.“ Über 350 Mitglieder traten innerhalb von 6 Monaten nach dem Rennen im Jahr 1937 dem Verein bei. Man übernahm folgendes Vermögen: Städtische Sparkasse: 2062,51 Reichsmark. Den neuen Briefbogen zierte jetzt oben in der Mitte eine gezeichnete Darstellung des Reiterbrunnens.



Neue Bahnverhältnisse und anspruchsvolle Hinderniskurse wurden auf der verkleinerten Rennwiese unterhalb der Dortmunder Straße geschaffen. Zum ersten Male konnte nun auch der Tiefsprung (Bild links) getestet werden, wobei das Pferd in eine um 90 cm vertiefte Bahn sprang und nach einer 6 m langen Strecke einen erneuten Aufsprung absolvieren mußte. Die neue Bahn war auf die Halbblutrennen abgestimmt und man sagte bald: „Schwer, die Steeplers des neuen Castrops müssen springen können, aber in jeder Hinsicht fair!“ Vergleichbare Bahnen gab es zu der Zeit nur in Magdeburg, Frankfurt und Berlin- Hoppegarten.



27. Januar 1938 (v.l.n.r.): Major Munninghoff (Münster), Hauptmann Freese (Berlin), Verwaltungsdirektor Krampe (C-R), Oberbürgermeister Dr. Anton (C-R), Stadtbaurat Schmitz (C-R), Stadtbaumeister Evers (C-R)

Der erste Renntag auf der neuen Cross- Country- Bahn lockte am 28. August 1938 an die 15.000 Tagesbesucher nach Castrop-Rauxel. Er nannte sich „Großer Westdeutscher Halbblutrenntag“. Und wieder konnten die Castroper jubeln und sagen: Rennsport ist Volkssport !



Zum ersten Mal wurde die neue Strecke getestet, angelegt von Magisterratsbaurat a. D. Maibaum und trotz einiger Mankos bejubelt. Insgesamt waren 153 Pferde gemeldet, davon 55 im Besitz der Wehrmacht. An den Start gingen aber nur 44 Pferde: 20 Wehrmachts- und 24 Zivilpferde. Die militärischen Pferde gewannen 7 mal und die Zivilen 13 mal und waren damit bei 54 Prozent Erfolgen besser im Abschluss. Insgesamt 7 Rennen wurden veranstaltet. Aus dem Castroper Jagdrennen (Nr. 3) über 3000 m war allerdings ein „Memorial“ geworden, das Emschertal-Jagdrennen wurde ein Flachrennen (Nr. 7) über nur 1600 m. Neu war auch ein SA- und SS- Flachrennen (Nr.2) über 1600 m .



In diesem Jahr ging auch die Castroper Kaufmannschaft aktive Wege in ihrer Vermarktung. Die neu geschaffene Holzfigur des „Castroper Husar“ wurde Symbol für die neue Werbegemeinschaft. Man wollte auf die guten Einkaufsmöglichkeiten der Stadt aufmerksam machen. In vielen Fenstern hingen Glasbilder mit dem Husaren und die Reisebüros in Europa konnten sich einen mittelgroßen hölzernen, angemalten Husaren ins Schaufenster stellen. An der Autobahnabfahrt der Reichsautobahn (heute A2) in Höhe Henrichenburg wurde mit dem Husaren für das Rennfest geworben. Eine 1 Meter große Holzfigur mit Lanze und flatternder Fahne in gelb/ blau zeigte den Weg nach Castrop. Jedoch am 25. August, 3 Tage vor dem Rennen, verschwand eine der 2 Figuren auf Nimmerwiedersehen vom Schild, abmontiert wohl in der Nacht und in einem LKW verstaut.



Der Anfang des Untergangs.

Sonntag, 6. August 1939 war dann wieder eine Zäsur für das Castroper Wettrennen. Der Kriegsbeginn lag in der Luft. Es kamen noch einmal 20-22.000 Besucher zu 3 Flachrennen und 2 Querfeldeinrennen bei 8 Starts mit Preisen von 15.100 Reichsmark. Die Totoschalter waren von 10 auf 25 erhöht worden, so dass jeder bequem in der vorgegebenen Zeit wetten konnte. Die Einnahmen stiegen noch einmal enorm an von 23.000 (1938) auf 47.000 Reichsmark. Über 400 Autos plus die Fahrzeuge der Ehrengäste suchten Platz auf dem überfüllten Gelände vor Goldschmieding.

Die Rennen zu Castrop.

Dieser Werbezetteln mit einer grünen Grundfarbe, dessen Vorderseite unser Bild zeigt, wird gegenwärtig vom Städtischen Verkehrsamt für die Kenn-tags-wer-bung benutzt. Die Rückseite teilt von dem bevorstehenden Ereignis am 28. August dieses Jahres in unserer alten Pferdesportstadt folgendes mit:

„Die Industriestadt im Grünen“ hat die alte Renntadition wieder ausgenommen. Sie war von jeher eine Pflegestätte edlen Pferdesports. Bereits 1870 hatte Castrop seine ersten Rennen. In diesem Jahre finden die Castroper Rennen am Sonntag, dem 28. August, auf der unmittelbar im Weichbilde der Altstadt Castrop gelegenen Goldschmiedinger Bahn statt, die unter stärkster Mitwirkung der Obersten Behörde in Berlin zur bedeutendsten Naturhindernisbahn Westdeutschlands ausgebaut worden ist. Es werden 7 Flach- und Jagdrennen für Halbblut- und Vollblutpferde gelaufen, darunter das große Offizier-Querseldeinrennen über den neuen Groß-Country-Kurs.

Preise 12 000 RM. Beginn 15 Uhr. Totalisator am Platze.

Die Reichsbahn hat der Bedeutung des Renn-tages voll Rechnung getragen, indem sie Sonntagskarten im Umkreis von 75 km nach den Bahnhöfen Castrop und Raugel aufgelegt hat.

Wie sich in früheren Jahren die besten Reiter und Pferde auf Goldschmiedings Plätzen versammelten und die Zuschauermassen in nicht endenden Scharen zum Castroper Rennplatz kamen, so soll auch in der neuen Zeit die Castroper Bahn wieder der Platz für Hindernisrennen werden. Castrop-Raugel ist bereit, seine Besucher gastlich zu empfangen. Die für Westdeutschland einmalige Querseldeinbahn (Groß-Country-Kurs), die im Großdeutschen Reich außer in Castrop-Raugel nur noch in Berlin-Hoppegarten, Magdeburg und Frankfurt a. M. besteht, wird so spannende Wettkämpfe sehen, daß sich ihnen kein Pferdesportliebhaber entziehen kann. Darum auf zum Castroper Rennen am 28. August 1938.“

Der Castroper Husar

Auskunft: Städtisches Verkehrsamt Castrop-Raugel, Ruf 3052



Label ein zum Besuch der bedeutendsten Naturhindernisbahn

Castroper Rennen

· 28 · 8 · 1938 ·

(H. a. n. o. n. - g. a. r.) s. q. u. e. r. s. e. l. d. e. i. n. b. a. h. n.



Der 2. geplante Renntag, Ende August, wurde abgesagt. Alle Offiziere waren mit ihren Pferden schon in Richtung Osten unterwegs. Der Rennverein arbeitete weiter, auch wenn die wachsende Zahl der Luftangriffe auf wirtschaftliche Ziele in Castrop- Rauxel die Schrecken eines Krieges täglich lauter und zerstörerischer in das Leben der Bevölkerung trieb. 1940 plante man weiter an einer neuen großen Tribüne mit Aufschüttungen und Treppenstrukturen. Versuche, die Kleingartenpächter auf dem Schrebergartengelände mit Kündigung zu vertreiben, scheiterten. Es sollten oberhalb der Dortmunder Straße mehr Parkplätze und Platz für gesondert und ruhig abgestellte Pferdeboxen entstehen. Man glaubte an ein baldiges siegreiches Ende des Krieges. Ende 1941 wurden mittels Karteikarten- Sichtung die registrierten Kavallerieoffiziere ermittelt und die Feldpostnummern erfragt. Der Verein wollte umfangreiche persönliche Jahreswechselgrüße an die Front schicken. Nach kurzer Zeit wurde aus Geheimhaltungsgründen und Postbahnüberlastung diese Kontaktaufnahme untersagt.



An einen Rennbetrieb war nicht zu denken, zumal Pferdetransporte mit der Reichsbahn undenkbar wurden. Zu den Bombentrichter aus dem Luftkrieg in der Stadt verwandelten die alliierten Vormärsche der Amerikaner Ostern 1945 auch die Castroper Rennwiese in eine Kraterlandschaft. Die Männer des Volkssturms als letztes Aufgebot an Verteidigung flohen vor den Sherman- Panzern der Amerikaner aus Dingen kommend den Schellenberg hinunter und verschanzten sich hinter dem Bahndamm an der Kemnade vergeblich. Die Übermacht der Amerikaner schoss den Widerstand zusammen. Panzerketten zogen über die Wiese auf den alten Rennbahnen der Pferde. Der Krieg war in Castrop- Rauxel in wenigen Tagen zu Ende. Die dann folgenden englischen Besatzungskräfte mußten dann lange noch mit dem Aufbau demokratischer Verhältnisse und der Bewältigung der Hungerprobleme sich beschäftigen. Lebensmittel und andere Verbrauchsgüter konnten nur durch Lebensmittelkarten und Bezugsscheine erworben werden. Schwarzhandel und Schwarzschlachtungen der Bauern wurden schärfstens verfolgt. Die Briten beschlagnahmten ganze Straßenzüge und Gaststättensäle und das Haus Goldschmieding wurde Offizierswohnung und Offizierskasino.



Von 1946 bis 48 war Hubert Krähe (1876- 1954) der erste demokratisch gewählte Oberbürgermeister der Stadt. Ihm folgte Wilhelm Kauermann (1898-1973), auch er dann ebenso Leiter der Rennleitung des Vereins. Als Oberstadtdirektor fungierte bis 1957 Arnold Boerboom (1892-1972). Er war damit auch zugleich 1. Vorsitzender des Vereins. Anträge auf Freigabe der Vereinskonten wurden mit der Frage der Briten verbunden, ob der Verein nazifrei und unabhängig gewirkt und gewirtschaftet hätte. Es ging um 131.000 Reichsmark auf den gesperrten Konten des Vereins. Endlich wurde dem Antrag vom Geschäftsführer Krampe und Kassierer Mehrhof statt gegeben. Leider war dann zur Währungsreform nicht mehr als gerade 6.000 DM übrig.



Der Wiederaufbau der Rennwiese.

Schon 1949 erstellte der Verein ein Werbeblatt und suchte neue Mitglieder. Zugleich warb er um Unterstützung der Stadt für die Aufnahme des Rennbetriebes ab 1950. Zuerst galt es aber, das zerstörte Renngelände wieder her zu richten. Von Außen wurden Stimmen laut, die eine Reaktivierung der Bahn forderten, zumal viele Rennplätze im Osten weggefallen waren nach der Teilung des Landes. Oberlandesstallmeister Dr. Gustav Rau: „ Der Platz muss der Landespferdezucht als einzigartige Prüfungsstätte erhalten bleiben, wir müssen dafür sorgen, dass Castrop „der Platz“ wird.“



Bis so ein Vollblutpferd seine Klasse für den Pferdesport erreichen kann, vergehen mindestens 2 Jahre. Mit zunehmendem Alter wurden sie auf längere Distanzen geschickt. Die 3- jährigen Pferde können vom letzten Junisonntag an neben dem Flachrennen auch sich über Hindernisse in den Hürden- und Jagdrennen versuchen. Erst mit 5 Jahren ist das Pferd als Steepler zugelassen. Der Rennsport ist ein Sondergebiet im Sport mit eigenem Verfassungen und Gesetzen. Diese Regeln sollen das Geschäft nicht verhindern, aber die Einhaltung der volkswirtschaftlichen Interessen, also die Forderung der Landespferdezucht garantieren.

Ob die Pferde von Jockeys oder Amateurreitern geritten wurden, war abhängig von den Besitzern, den Ställen oder Gestüten. Die Amateure waren vor dem 1. Weltkrieg überwiegend Reitoffiziere, die auf ihren eigenen Pferden anreisten.

Vor jedem Rennen lief ein Nennungssystem. Alle Ausschreibungen von Rennen seitens der Rennvereine wurden frühzeitig im Wochenrennkalender veröffentlicht. Die Starterlisten schlossen sich dann 2 Tage vor dem örtlichen Rennen.

Wichtig war auch eine rechtzeitige Abstimmung der Termine mit anderen Veranstaltern zu Anfang der Rennsaison. Hierzu reisten Vorstandsmitglieder zu dem jährlichen Treffen des Landesausschuss für Pferdesport. Wenn das geregelt war, wurden erst Verträge für den Totobetrieb, die Getränke- Versorgung der Besucher und die Druckorganisation der Eintrittskarten und der Rennagenda gemacht. Und die Werbung lief an.

Pferderennen waren immer schon sowohl Sport als auch Wette. Somit sind Rennsport und Wettrennen 2 Seiten der gleichen Medaille. Entgegen anderen Wettarten ist das Wetten auf Pferde eher das Bedürfnis, die Chancen für einen Sieg zu berechnen. Vor dem Ausgang einer Rennwette musste man sich also über die Wahrscheinlichkeit des Erfolges informieren und sich ein begründetes Urteil bilden. Die Leistungsfähigkeit der konkurrierenden Rennpferde war der entscheidende Punkt neben dem Gewicht der Pferde, Distanz und Beschaffenheit der Strecke und natürlich die Bewertung des Reiters.

Die Rennwette war also ein Geschäft mit Spekulationscharakter. Es war zudem von Vorteil, die Rennergebnisse in dem Jahreskalender und den Sportmagazinen zu lesen und bei der Prognose zu beachten.

Es brauchte nun dazu auch Rennveranstaltungen nach dem Krieg gerade in Castrop- Rauxel, um die Nachwuchspferde im harten Wettkampf zu prüfen. Auch weil nun bereits auf den Rennplätzen in Lüdinghausen, Waltrop und Drensteinfurt wieder die Rennen starteten in Nordrheinwestfalen.



Reitlehrer und Vereinsmitglied, später auch im Vorstand, Ernst Pohl (links vorne) aus Castrop- Rauxel mit dem Vorsitzenden des Bodelschwinger Vereins Staupendahl 1950

Am 9.Juli 1950 war es soweit. Der „ländliche Zucht-,Reit- und Fahrverein Dortmund-Bodelschwinger“ (Umbenennung des Namens nach 1934) veranstaltete ein Probereiten auf der Rennwiese. Der Tag war erfolgreich und der Castroper Verein beschloss, nun jährlich zwei Renntage abzuhalten.



Der Verein suchte Unterstützer. Es wurden „Beihilfen“ beantragt beim Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten des Landes DM im März 1950. Man brauchte 25- 30.000 Mark für die Wiederherstellung der Rennbahn im zeitgemäßen Stil. Aber der Antrag wurde abgelehnt. Es wurde jedoch zugesagt, daß aus den versteuerten Totalisator- Einnahmen 16 % als Staatsbeihilfe an den Verein zurück gezahlt würden. Die Stadt Castrop- Rauxel gab dann am 30.Dezember 1950 dem Antrag des Vereins statt, ein Darlehen plus eine Garantiesumme von jeweils 15.000 DM zu bekommen, rückzahlbar jedes Jahr zu 1.500 DM nach dem letzten Rennen. Für 1951 sollten dann aber jeweils 3 Renntage pro Jahr veranstaltet werden.

Am 7. Juni 1951 verabschiedet der neue Rennvorstand seine vorläufig letzte Satzung als RENNVEREIN CASTROP-RAUXEL E.V. unter Nr. 19 im Vereinsregister. Mit Boerboom, Kauermann unterzeichnet mit August Bangel (1896-1962) ein weiterer Stadtangestellter (Stadtdirektor) die Statuten.

Blick vom Bahndamm auf die Rennwiese



Der Aufwand für die Wiederherstellung des Renngeländes war enorm. Zusätzlich mussten viele Anstriche an Geländer, Holzbalken und Markierungen nach jedem Winter und vor dem ersten Rennen erneuert werden. Viele Holzkonstruktionen (Treppe des Zielrichterturms, Stall und Abortanlagen) konnten immer wieder auf- und abgebaut werden zu den Rennen im Sommer. Das fest errichtete Totogebäude und die kleine Geschäftsstelle wurden immer wieder durch Vandalismus und Bretterklau in Mitleidenschaft gezogen, obwohl es für das Gelände einen Platzwächter namens Gelardi gab, der auch lange Jahre die Lingusterhecken vor den Rennen zuschnitt.

Die jährlichen Mitgliederbeiträge von knapp 1.500 DM deckten somit diese fixen Unterhaltskosten kaum. Zudem verlangte die Stadt eine vierteljährliche Pacht für das Gelände von 250 DM. 1950 begann die Rennsaison sehr gut mit 27.687 Besuchern bei 3 Renntagen. Einnahmen waren 38.755 DM Eintrittskarten, Totoerträge 16.191 DM und aus dem Verkauf der Rennagenda 9.947 DM. Aber schon 1951 begann die Serie der Verlustabschlüsse. Mit 12.719 DM ging man zu weit über eine Kontoüberziehung hinaus. Man möchte das Darlehen der Stadt in einen „ verlorenen Zuschuss „ umgewandelt sehen mit einer Anfrage an Herrn Neidhardt zum 25.Mai 1952. Auch 1952 wurde es ein Verlustjahr mit 5500 DM Defizit. 1953 schloss das verregnete Jahr mit 880 DM Minus ab, bei noch offenen Forderungen von Lautsprecheranlage-Miete von 500 DM, Werbungskosten/ Druck 658 DM und der Städtischen Vergnügungssteuer von 480,10 DM. Man war sich der Situation bewusst, das jedem Renntag eigentlich 5000 DM zugelegt werden müssten und die Einnahmen sowohl vom Wetter als auch von der Höhe der Preisgelder abhängig waren. Im März 1954 wurde ein Antrag auf Zu-schuss von 4.000 DM gestellt. Man übergab der Stadt eine Liste der Vermögenswerte zur Sicher-heit. 4 Totobaracken 3.300 DM, 1 Geschäftsführungs- Baracke (ohne Fundament) 800 DM, 1 Turm 200 DM, 1 Stall/ Zeldach-Holzkonstruktion 200 DM, 3 Toi-letten 850 DM, 3 Sitzkästen 300 DM und 60 Segeltuchtaschen (für Rennagenda-Verkäufer) 240 DM.



1954 fand auf der Rennwiese eine Doppelveranstaltung statt. Zuerst veranstaltete der Kreisreiterverband Dortmund unter der Schirmherrschaft des Bürgermeisters Kauermann ein 2-tägiges Reit- und Springturnier am 12./13. Juni auf der Goldschmiedinger Bahn.

Hermann Große- Schmittmann (1. Vorsitzender) versprach: „ Bei strahlendem Sonnenschein wird allen Reitern und Besuchern das imposante bunte Bild der 6. Pferdeleistungsschau des Kreisverbandes Dortmund nach dem Kriege auf den herrlich gelegenen, grün umgebenen Hügeln der Castroper Rennbahn unvergesslich bleiben.“



Einen Monat später folgte das 1. von 2 Rennen des Rennvereins Castrop- Rauxel.

Am 25. Dezember 1953 wurde das Fernsehzeitalter eingeleitet und veränderte gravierend das Freizeitverhalten der Menschen. Dann kam es 1954 zu einem weiteren Einschnitt: die Fußballweltmeisterschaft wurde mit 3:2 gegen Ungarn gewonnen. Vom 16. Juni bis zum Endspiel am 4. Juli war das Land im Ballfieber. Deutschland war wieder etwas in der Welt. Der 4. Juli war zugleich auch der erste Renntag des Jahres 1954 auf der Castroper Rennwiese. Man versuchte durch Radioübertragung auf dem Gelände die Fußballbegeisterten zu unterhalten. Jedoch war der Tag ein finanzieller Misserfolg mit 21.000 DM Totoverlusten und 4.700 DM Eintrittsgelder weniger. Man beantragt zum Jahresende erneut einen außerordentlichen Zuschuss von 5.000 DM zur weiteren Betriebsführung.

Einige Jahre später war man vorsichtiger und verlegte den geplanten 1. Renntag vom 29. Juni auf den 27. Juli, weil während des erneuten Endspiels der Fußballweltmeisterschaft viele Menschen sich eher zu Hause oder in den vielen Gaststätten vor dem Fernseher aufhielten.

1954 wurde im Rückblick auf das letzte Rennen vom 31. August in den Heimatblättern von Castrop-Rauxel von Valentin Gorges über den Sieg des Pferdes *INVASION* geschrieben:

„Rennen in Castrop-Rauxel ! Sie haben nun schon eine ehrwürdige Tradition von über einem halben Jahrhundert. Und wenn man heute einen älteren Einwohner unserer Stadt befragt, der sie noch in den sorglosen Tagen vor dem ersten Weltkriege erlebte, spürt man sogleich eine verhaltene Freude in der Stimme des Erzählers mitschwingen. In einer Zeit, da die Mechanisierung unseres Lebens noch in den Kinderschuhen steckte, die Verstädterung des Menschen nur wenig Anlass zu Besorgnissen gab und das Pferd allen Bevölkerungskreisen noch weitgehend Arbeits-, Sports- und Lebenskamerad war, schien sich auf der Goldschmiedinger Bahn die ganze nähere und weitere Umgebung unserer Stadt, ja sogar ein gut Teil Westdeutschlands, ein Stelldichein zu geben. Natürlich ist heute durch den ebenso wohlthätigen wie erschreckenden Einfluss der Technik, der die Bedeutung des Pferdes von Tag zu Tag herabmindert, manches von dem früheren Glanze verlorengegangen. Aber trotzdem übt das Castroper Rennen auf eine erhebliche Anzahl von Menschen nach wie vor seine Anziehungskraft aus.“



Ist es die Freude an der Natur, die Liebe zum Pferd, das Prickeln des Wettkampfes, die Lockung des Totalisators, das gesellschaftliche Ereignis oder der Charakter des Volksfestes, was die Besucher immer wieder in ihren Bann schlägt ?



Es ist sicher von jedem ein Teil und alles zusammen. Aber darüber hinaus gewiss auch ein unverwischbarer Hauch echter Romantik, der die Menschen - bewusst oder unbewusst - in der Erinnerung an eine Vergangenheit ergreift, da das Dahinfliegen auf dem Rücken eines edlen Renners noch der Ausdruck eines ganz natürlichen Lebensgefühls war.“

Und an anderer Stelle:

„Wenn man von der Höhe des Sattelplatzes die Goldschmiedinger Bahn betrachtet, ist man immer von Neuem überrascht von der Schönheit und Zweckmäßigkeit der Anlage. Manche größere Stadt würde etwas darum geben, sie zu ihrem Eigentum zählen zu können. Über das leuchtende Grün des Rasens, der den stadtwärts abfallenden Hang bedeckt, und nur von den dunklen Streifen der Hecken unterbrochen wird, geht der Blick zu den umliegenden Höhen im Norden und Osten, deren Baumkulissen dem Gesamtbild einen beinahe festlichen Rahmen geben.“

Und jenseits des Bahndammes nach Westen zu, wo die Bodenerhebungen wieder in die Ebene münden, liegt Castrop, dessen Kirchtürme, Schornsteine und Dächer aus dem milchigen Dunst des Sommertages hervortreten. Ist das noch unsere Stadt, die sich dort ausbreitet in Ruß und Staub, mitten im Kohlenrevier? Es könnte fast eine Szenerie aus dem Sauerland sein. Von hier aus muss man sie nur oft genug ansehen, um zu erkennen, wie reizvoll doch alles ist, was uns hier auf Schritt und Tritt so selbstverständlich begegnet. Und dann macht die Bahnglocke allem Gemurmel ein Ende. Start und los! Die Jagd kann beginnen. Und am Ziel winkt sogar der Preis eines Ministers. Herrlich, wie die Pferde dahin-fliegen, erstes Hindernis, zweites, gut genommen, und immer wieder Anlauf, Absprung, federndes Gleiten durch die Luft, Aufspringen und erneutes Stampfen, Kopf an Kopf. Kein Zweifel, Invasion ist in ausgezeichneter Verfassung, wird zunächst zurück gehalten, gewinnt dann aber die Spitze, springt zwar nicht besser als die anderen, zieht aber auf dem Flachen immer wieder davon. Einlaufbogen, Zielgerade. **Invasion** wird gewinnen, das steht fest. Und ebenfalls die Nachbarin, jetzt aber bereits auf der Bank. Sie klatscht begeistert in die Hände. „Was habe ich gesagt?“ Und der Totalisator winkt lächelnd der Gewinnerin. 34:10 für den Sieg. 14:10 für den Platz, Ein Sonderapplaus für Invasion. Und so geht es von Rennen zu Rennen. Den ganzen Nachmittag hindurch. Die Menge flutet hin und her. Zum Sattelplatz, an die Bahn, zu den Totobaracken. Immer aufpassen, alles mitbekommen, gut aufschreiben, nichts entgehen lassen. Und zwischendurch schnell erholt im Restaurationszelt oder an einem Obststand. Auch die Eismänner, Tabakhändler und Schokoladenverkäufer haben einen guten Tag. Denn das Ganze ist mittlerweile schon ein richtiges Volksfest geworden. Bei guter Stimmung mit frohen Mienen und lautem Stimmengewirr. Und für ein paar Stunden wenigstens ist der Alltag von jeglicher Teilnahme ausgeschlossen.“ ... „Und man möchte nur hoffen, dass immer mehr Castrop- Rauxeler dies erkennen, damit die Rennen auch in den kommenden Jahren sicher gestellt werden können.



Hier geht es ja nicht nur darum, dem Namen unserer Stadt auch in der Welt des Turfs einen guten Klang zu verschaffen, sondern vielmehr um die Möglichkeit, eine echte und sehr lebendige Tradition aufrecht zu erhalten und mit ihrer Pflege eine natürliche Quelle heimatlicher Art, heimatlicher Sitte und Verbundenheit vor dem Versiegen zu bewahren. In einer Welt, die den Menschen immer stärker mit dem Joch ihrer Maschinen, der Standardisierung aller Lebensvorgänge und einer immer tiefer greifenden Entwurzelung bedroht, sollte das uns allen ein wichtiges Anliegen sein !“



1955 wurde neben den beiden Renntagen vom 3. Juli und 18. September auch noch ein reines Armee- Rennen des Rennclubs der englischen Rheinarmee veranstaltet. Oberstadtdirektor Boerboom überreichte dem Sieger des Hauptrennens Captain Brown den Preis der Stadt Castrop- Rauxel.

Das Ende beginnt. Die Schwächen der Castroper Rennwiese.

Die 50er Jahre zeigten für den Rennverein viele Probleme auf, die wegen der Zusammensetzung der gealterten Vorstandsmitglieder und deren Doppelfunktion in Verein und Stadtverwaltung nicht gelöst werden konnten. Weder Eintrittsgelder-Erhöhung, bessere Mitgliederwerbung, verstärkte Industrie- Finanzunterstützung wurden verfolgt. Zudem wuchs die Veranstaltungskonkurrenz in Westfalen durch immer besser laufende Trabrennveranstaltungen.

Der Vorstand mit bis zu 19 Mitgliedern und 2 Sekretärinnen versuchte nach Vorschlag des Oberbürgermeisters Kauermanns am 7. Dezember 1957 eine Ansprache an die Mitglieder des Vereins mit der Bitte um freiwillige Erhöhung des eigenen Mitgliederbeitrages. Das Schreiben ging an 166 Mitglieder. 46 sagten JA, 4 lehnten ab, 5 traten aus und 111 antworteten erst gar nicht.

Mit Beginn des Jahres 1960 hatte die Stadt ein Einsehen. Man vergab einen jährlichen Zuschuss von 15.000 DM, ausbezahlt in 3 Abschnitten im Jahr und die Verwendung an 2 Punkte gebunden: 1. Förderung der Tierzucht, 2. Veranstaltung von Pferderennen.

Die Unterhalts- und Instandhaltungskosten wuchsen an, allein für 1962 waren über 6.000 DM erforderlich. Man erwartete auch zusätzlich einen Rückgang der Zuschüsse aus der Industrie wegen der zunehmenden Bergbaukrise. Intern wurde ein Werbeausschuss gegründet unter Leitung von Ernst Pohl, der als einziger aktiver Reiter in der Stadt dem Vorstand angehörte. Jeder Vorständler sollte 5 Leute ansprechen im persönlichen Umfeld – die Parole brachte 33 neue Mitglieder, die nun jeder einen festen Beitrag von 6 DM jährlich zahlen sollten. Im Mai 1960 hatte der Verein somit 258 Mitglieder.

Ab 1960 fielen bei den Rennen die Grabensprünge in der Cottenburgschlucht beim Querfeldeinkurs weg. Auch wurde das Gelände verkleinert, weil die Durchführung Beethovenstraße unter der Emschertalbahn erneuert wurde für eine verbreiterte Straßenführung. Somit fiel der Verlauf der Flach- und Hindernisbahn an der Straße zusammen auf eine Bahn über 200 Meter in diesem Kurvenbereich. Für einen sicheren Start der Rennen wurde eine mobile Doppelseil-Startanlage für die nebeneinander angetretenen Pferde angeschafft, die nach oben weggezogen werden konnte und das Gelände frei gab.



Und so brachte das Jahr 1961 auch wieder einen Überschuss von 2981,69 DM in die Bilanz. Für die Herrichtung der Rennwiese wurde immer noch ein beträchtlicher Aufwand nötig. Neue Anlagen waren nicht finanzierbar. Ärger gab es auch immer wieder mit dem Dutzend Graspächter auf der Wiese. Die angemieteten Parzellen wurden oft nicht rechtzeitig mit der Sense frei gemacht vor den Renntagen.



Verträge und Pachtzins waren geregelt und wurden zeitaufwändig eingefordert durch den Verein.

Nach Wegfall der von der Zeche ERIN gestellten 2 Invaliden zur Planierung der Rennstrecken und der Beseitigung der Kaninchenlöcher übernahm die Stadt auch diese Aufgaben. Streit gab es mit dem Jagdpächter Schulte-Rauxel wegen Bejagung der Kaninchen im Sommer während der Aufzucht des Nachwuchses. Die Löcher in der Bahn und auch in den Hindernissen beunruhigten die Verantwortlichen und so fiel auch der Antrag des Windhundrennvereins e. V. Bochum weg aus Angst vor Stürzen der Tiere. Überhaupt waren weitere Vermietungen der Rennwiese immer wieder im Gespräch. Am 23. Juli 1962 veranstaltete der Schützenverein Altstadt Castrop sein Vogel-schießen dort, gegen eine Kostenbeteiligung. Im Juni 1962 beschloss der Vorstand, selbst auch wöchentliche Trabrennen am Freitag zu veranstalten, um die finanzielle Situation des Vereins zu verbessern.



Für den 9. September 1962 wurde vom Verein schon der 1. Termin geplant auf einer noch herzu-richtenden Strecke, was aber an den extra Kosten von 900.000 DM für die Aschenbahn mit Tribüne scheiterte. Als die Stadt selbst in die Planung einer Kirmes-Veranstaltung in der Mitte des Rennplatzes mit neuer fester Straßenzuführung über das Gelände einstieg, war der Protest des Vereines laut. Landschaftsschutz ging vor und diese Sonder-nutzung wäre eine erhebliche Zerstörung der Geländestruktur gewesen. Zudem klagte man auch über die winterlich bedingten Abnutzungen der Hügel durch den von der Stadt freigegebenen Rodelbetrieb und die Folgen zerstörter Hecken.



Die weitere Nutzungsplanung des Geländes führte nach der Diskussion über die neuen Trabrennen zum Ausscheiden des 1. Vorsitzenden Boerboom am 24. Januar 1963. Stadtdirektor a.D. Bangel leitete die Geschäfte weiter über die Jahre. 1964 wurden auf dem Sattelplatz die Totogebäude verlängert, die neuen Lichtenanlagen installiert und auch für neue Toilettenwagen an der Tiergarten-straße gesorgt. Auch bemühte man sich um die Unter-bringung der Pferde nahe des Geländes. 1965 wurde das Thema Vorsitzender zum Problem. Auch Bangel trat zurück und der Verwal-tungsdirektor a. D. Hüske leitete die Sitzungen. Allgemein wurde der Satz laut „ Ja, der Verein ist unwirtschaftlich und sollte aufgelöst werden . „ Bergrat a. D. Knepper war der Meinung, der 1. Vorsitzende muss Oberstadtdirektor auch sein.“ 1965 schloss man das Jahr wieder mit einem Verlust von 754 DM ab. Knepper verließ 1966 die Stadt nach Gelsenkirchen und damit auch den Vorstand. Am 25. Oktober 1967 über-nahm W. Kauermann nach Drängen und satzungsmäßiger Notwendigkeit das Amt für jeweils 1 Jahr folgend . Dieses Kalenderjahr wurde wieder ein höherer Verlust beklagt in der Bilanz, was auch in dem folgenden Jahr nicht anders wurde. Die Zuschüsse der Stadt stiegen weiter an. Waren es 1966 noch einmal extra 17.000 DM, so folgten auf das Minusjahr 1969 (Einnahmen 35.000 -Ausgaben 68.000) dann 26.000 DM.

Das Krisenjahr. Und das schleichende Ende.

28 Juni 1970. Es fanden 7 Rennen statt, davon 5 Vollblut- und 2 Halbblutrennen. 1 Vollblutjagd-rennen und 4 Vollblut-Flachrennen, 1 Halbblut-Jagdrennen und 1 Halbblutflachrennen. Die für dieses Rennen ausgesetzten Geldpreise beliefen sich auf insgesamt 15.000 DM. Abgegeben wurden 107 Nennungen, nur 48 Pferde gingen wegen des schlechten Wetters an den Start. Von den ge-starteten Pferden waren 34 Vollblüter und 14 Halbblüter. Für die Besitzer der siegreichen Pferde standen 4 Ehrenpreise, für die Reiter und Trainer der siegreichen Pferde 14 Rosenthal-Kaffeegedecke als Andenken zur Verfügung. Der Toto-umsatz betrug 17.582 DM, der niedrigste nach dem 2. Weltkrieg- also seit Wiederbeginn der Rennen vor 20 Jahren. Es wurden nur 421 Eintrittskarten verkauft zu 879,50 DM Einnahmen, also waren nur ca. 900 bis 1000 Personen in-klusiv der Ehren- und Freikarten bei den Rennen auf dem Platz. Die Folge dieses sehr schlechten Ergebnisses des 1. Renntages 1970 war, dass die seitens der Stadt und des Landwirtschafts-ministeriums gewährten Zuschüsse restlos ver-braucht waren. Außerdem blieb noch ein Teil der Ausgaben ungedeckt, so dass wiederum ein Kontokredit bei der Sparkasse in Anspruch genommen werden musste. Bereits im Kassen-bericht vom 31. Dezember 1969 war ein Fehlbetrag von 9923,62 DM ausgewiesen worden. Hierzu kam laut Beschluss vom 21. April 1970 von der Stadt ein einmaliger Zuschuss von 9.900 DM an den Verein.





Der Haupt- und Finanzausschuss der Stadt empfahl in seiner Sitzung vom 23.7.1970, von der Durchführung eines 2. Renntages abzusehen, da die Stadt infolge der angespannten Finanzlage nicht in der Lage sei, einen größeren Fehlbetrag zu übernehmen. Zudem sollte der jährliche städtische Zuschuss ab 1971 nicht mehr gewährt werden. 7 Tage später war die Mitgliederversammlung des Vereins. Es wurde Kritik laut "dass man seit 15 Jahren kein Konzept gefunden habe, den Rennplatz auszubauen und ordnungsgemäß herzurichten." Auch wurde direkt von Mitgliedern geäußert, „dass weder Rat noch in der Verwaltung genügend Interesse für den Rennverein vorhanden ist, diese Erfahrung habe man seit Jahren gemacht“. Nach Beschluss der Versammlung (2 Enthaltungen) wurde der 2. Renntag abgesagt und das Pachtverhältnis sollte sofort aufgegeben werden, „um auch für Schäden auf dem Geläuf nicht mehr verantwortlich zu sein“. Die Rennplatzeinrichtungen sollten in die Obhut der Stadt übergehen. Am 31.5.1971 trat nach 23 Jahren W. Kauermann als Oberbürgermeister von der politischen Bühne ab.

Die Vorstandssitzung im August 1971 stellte nur den Fehlbetrag in der Bilanz von 5498 DM fest und den Ausgleich durch eine Versicherungsleistung an der mittlerweile abgebrannten Geschäftsstelle auf der Rennwiese und einen erneuten Zuschuss der Stadt von 2600 DM. Die folgende Mitgliederversammlung suchte neue Wege, um aus der misslichen Lage zu kommen. Eine neue Reithalle auf der Rennwiese wurde diskutiert und auch die Umwandlung erneut in einen Reiter- und Trabrennverein. Aber es fehlten die Grundlagen, sowohl die finanziellen Möglichkeiten oder die benötigte Pacht für das städtischen Gelände.

Der Vorstand bestand nun auch nur noch aus 10 aktiven Menschen und stütze sich auf insgesamt nur noch 96 Mitgliedern im Verein. Zusagen für weitere finanzielle Unterstützungen der Stadt gab es nicht mehr.



Im Jahre 1973 kam noch einmal Bewegung auf. Am 8. März kamen als Gäste zur Vorstandssitzung die Herren Josef Schmidt, Landwirt Wilhelm Vierhaus Senior und Hubertus Vierhaus Junior aus Merklinde. Es gab nur einen Tagesordnungspunkt: Umwandlung des Rennvereins in einen Renn- und Reitverein.

Der Vorschlag der Merklinder war, den Rennverein mit der langen Tradition zu übernehmen und umzubenennen, die neue im Bau befindliche Reithalle mit Boxen und Reitplatz im alten Merklinder Dorf mit in das Konzept einzubeziehen und das umliegende Reitgelände kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Mit passenden Mitgliedsbeiträgen und anderen Zuschüssen würde man sich weiter finanzieren können. Der Verein stimmte der Idee zu.

Auf einer weiteren Sitzung des Vorstandes am 28. März 1973 kippte aber die Stimmung. Das Angebot der Merklinder Landwirte wurde nicht mehr akzeptiert als Lösung des aktuellen Vereinsproblems der Stadt Castrop- Rauxel und man wollte einfach auf das Jahr 1974 warten: dem 100 jährigen Jubiläum der Veranstaltung „Castroper Rennen“. Am 22.Mai 1973 entstand in Merklinde der neue Verein „Reitverein Castrop- Rauxel e.V.“, der bis heute aktiv ist und engagierte Jugendarbeit im Pferdesport betreibt.

Nun war auch der angedachte „Renn- und Reitverein e. V. Castrop-Rauxel“ Geschichte und blieb Anekdote in der Entwicklung des 2. Rennvereins der Stadt Castrop- Rauxel. Wilhelm Kauermann starb nach schwerer Krankheit dann am 18. November 1973, somit war auch der letzte aktive 1. Vorsitzende des Vereins weg.



Kriegerdenkmal an der Rennwiese



Luftaufnahme Reiterhof Merklinde 1974
links hinten Halle mit Gastronomie, Parkplatz, Pferdeställe und mehrere Reitbahnen, großes Außengelände
vorne links Wohnhaus



Wilhelm Vierhaus
Merklinde

Die Rennen zu Castrop.

Auf der Castroper Rennwiese kehrte Ruhe ein und das Gelände verfiel. Schafe weideten nun regelmäßig auf dem Rennplatz. Und viele Jahre noch bis zu seinem Tode 1988 konnten die Castroper ihren erfolgreichen Stadt- Rennreiter Ernst Pohl dort auf seinem täglichen Ausritt kommend aus der Kemnade Nr. 33, auf einem seiner Reitpferde über die grünen Felder bewundern, so wie sie es oft bei seinen Schauritten durch die Stadt anerkennend mit lächelndem Wohlwollen quittiert hatten. Er war bis zum Schluss Mitglied des immer kleiner werdenden Vorstands und hatte lange vergeblich für die Erfordernisse eines gut organisierten Versorgungsbetriebes zum Rennplatzfest zum Wohle der angereisten Pferde, der Reiter und auch der Besitzer und Gestüte geworben. Der Rennverein geriet in Vergessenheit und ohne Aufgabenfeld dann in die Bedeutungslosigkeit. Das ehemalige Renngelände zwischen Dortmunder Straße und Cottenburgschlucht blieb aber geschütztes Grüngelände mit Feuchtbiotop. 1997 wurde von der Stadt ein Konzept erstellt, um das Gelände der ehemaligen Naturhindernisrennbahn wieder sichtbar und erlebbar für die Menschen der Stadt zu machen. Die Rennwiese mit den Wäldern an ihrer Seite war eine große grüne Lunge für den südlichen Teil der Castroper Altstadt. Teile des früheren Parcours mit seinen natürlichen Hindernissen wurden wieder hergestellt. Aber auch Spiel- und Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche kamen in das Umsetzungs-konzept ebenso wie Sitzcken und neue sichere Wege für Radfahrer. Von allen Seiten ist der Zielrichterturm sichtbar, gut erkennbar an seiner ursprünglichen Position neu in Stahl errichtet und sicher betretbar für alle, die einen besonderen grünen und friedlichen Rundblick genießen wollen.

Ernst Pohl mit Sohn Lothar
vor der Lambertuskirche



Ernst Pohl , gestorben 1988
Reitlehrer
Vorstandsmitglied





Rennagenda

Castroper Rennen
9. Juli 1950

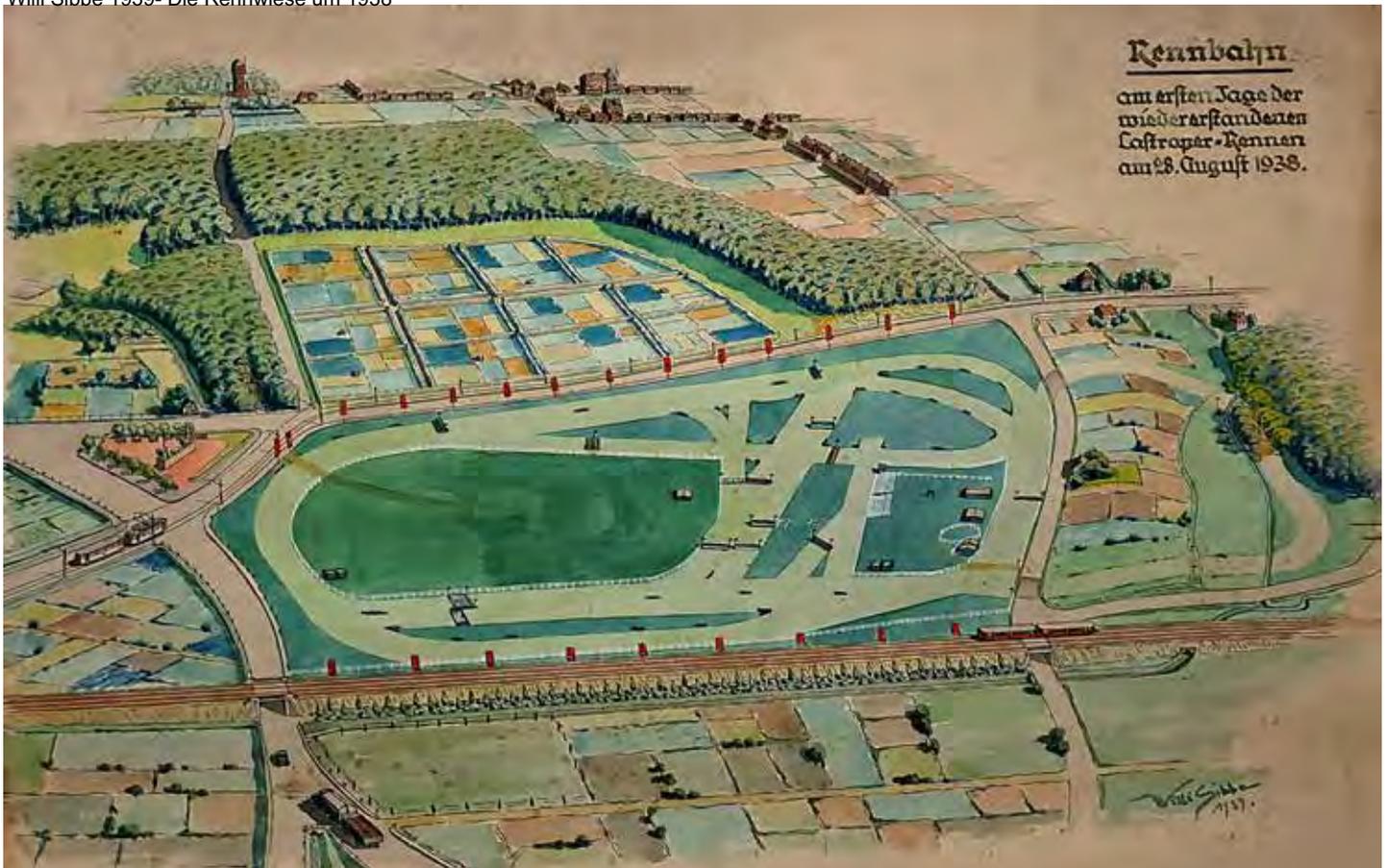
AUF DER HISTORISCHEN GOLDSCHMIEDINGER BAHN IN CASTROP-RAUXEL
Bedeutendste Naturhindernisbahn Westdeutschlands
7 Rennen. - 6500 DM Preise - Totalisator - Beginn 15 Uhr - Eintritt 1—3 DM
Sonntagsrückfahrkarten im Umkreis von 75 km

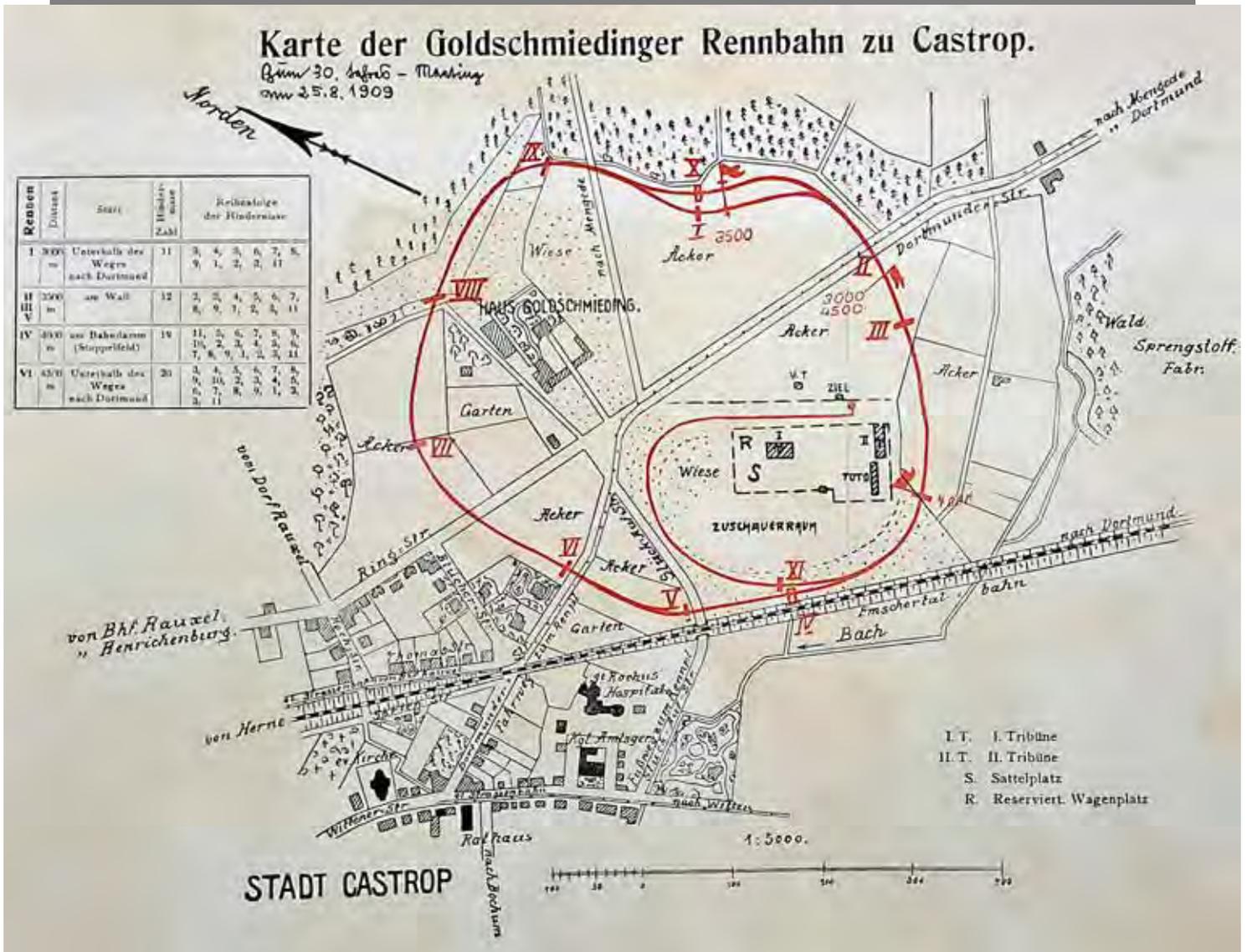


Willi Sibbe 1935- Die Rennwiese um 1910

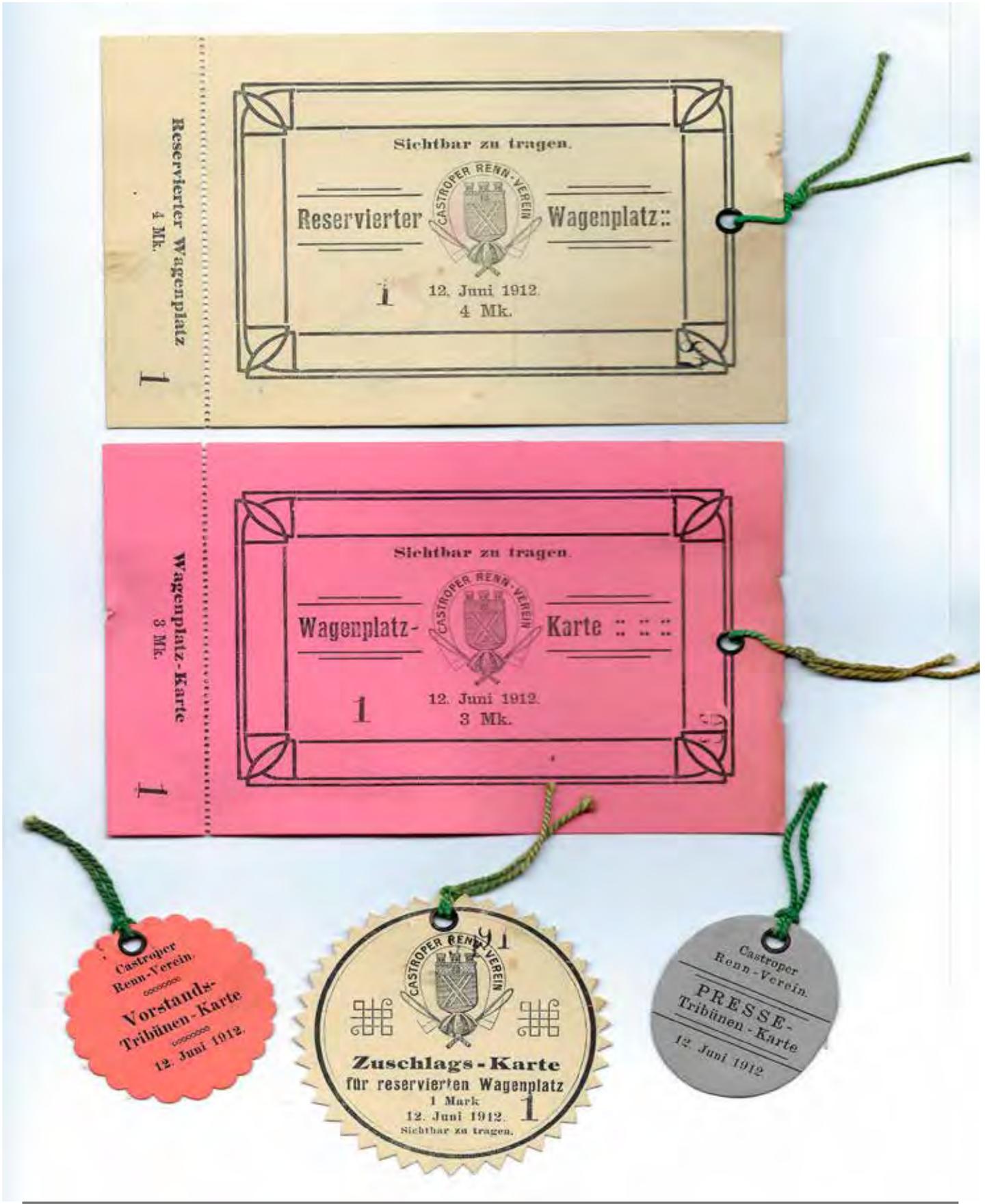


Willi Sibbe 1939- Die Rennwiese um 1938











Diese Chronik bildet den Abschluss einer längeren intensiven Untersuchung im Jahre 2023 der Ereignisse in Castrop zum Thema „Castroper Rennen“.

Material: Archiv der Stadt Castrop-Rauxel, WAZ- Bildbestand Castrop-Rauxel, Dufhues-Postkarten-Sammlung, Pinterest- Bilddienst, Kiewitt- Bildretuschen/Montagen, Lothar Pohl und Familie-Privataufnahmen, Rennagenda- Sammlung 1950-1970 im Stadtarchiv, Sitzungsprotokolle Rennverein, Der Rennsport, Verlag Reher, Chronik der Castroper Rennen 1874-1954 von Oscar Christ, Zeitungsarchiv „Der Stadtanzeiger“ ab 1875, Familie Mulvany- Dokumenten-Sammlung/ Jahresmeeting-Chronologie, Beiträge Kultur & Heimat/ Heimatblätter seit 1921, Beiträge des Arbeitskreis für Stadtgeschichte bis 2023.





Zur Person

Autor Horst Kiewitt, Jahrgang 1953, geboren in Schüttorf/Grafschaft Bentheim. Aufgewachsen in Osnabrück, Studium in Berlin. Seit 1990 im Ruhrgebiet lebend, Marketing- & Produktmanager in der Leuchtenindustrie, seit 2000 in Castrop-Rauxel wohnhaft. Ehrenamtliches Mitglied im Arbeitskreis für Stadtgeschichte.

Für Fragen und Anregungen: direktlicht@aol.com

Impressum

Horst Kiewitt
Castrop-Rauxel
E-Mail direktlicht@aol.com

Mit freundlicher Unterstützung der Stadt Castrop-Rauxel

Titelgestaltung und Druck:
Stadt Castrop-Rauxel, Stabsstelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Europaplatz 1, 44575 Castrop-Rauxel
Tel. 02305 / 106-2218
E-Mail pressedienst@castrop-rauxel.de, www.castrop-rauxel.de

2024

150 JAHRE CASTROPER RENNEN