

# 40 Jahre

1946 - 1986



**VNW - NWR**

*Norddeutscher Windhund-Rennverein e. V.*



Den Mitgliedern und Freunden des

*„Norddeutschen Windhund-Rennverein e. V.“*

anlässlich seines 40-jährigen Bestehens wurde dieses Heft gewidmet in der Absicht, Vergangenes zu erhalten und wiederzuentdecken, Vorhandenes zu zeigen und zu erklären und für die Zukunft Mut zu machen, im Sinne unserer Hunde sich auch weiter für Rennsport und Förderung der Windhunde einzusetzen.



Der Krieg war vorüber und aus allen Ecken und Enden kamen die Menschen wieder hervor, um ein neues Land aufzubauen.

Und welch' Wunder! Nicht nur Menschen hatten den Krieg überlebt - nein, auch eine Vielzahl von Hunden, die von ihren Besitzern unter unsäglichen Mühen durch Hunger und Bomben hindurchgebracht worden waren, sah man wieder auf den trümmerübersäten Straßen Hamburgs.

Es erstaunt nicht, daß es große Begrüßungen gab, wenn sich Windhundbesitzer einmal trafen, sich nach dem Befinden der Hunde erkundigten und die Möglichkeit besprachen, mit ihren Hunden wieder einmal windhundgerechten Auslauf zu finden, Plätze, auf denen man auch mehrere Hunde gemeinsam laufen lassen konnte.

Organisationen gab es kaum und wenn, dann nur in engen örtlichen Grenzen. So gab es zum Beispiel schon wieder den Polizeihundeverein, der auf einem relativ großen Gelände dicht am Stadtpark am Rande eines Schrebergeländes einen Übungsplatz hatte, auf dem Schäferhunde, Boxer und andere Gebrauchshunde auf ihre Tätigkeit als Wach- und Schutzhund trainiert wurden.

Ein wahres Rauhbein mit Herz war der Trainingsleiter und gleichzeitig Platzwart und Kantinenwirt - Otto Fürst. Jeder, der auf „seinem Platz“ den Wunsch hatte, seinen Hund zu erziehen oder nur ein Bierchen zu trinken, war besonders freundlich und höflich zu ihm. Dennoch, seine Hunde und nicht nur diese hingen abgöttisch an ihm und so hart er erschien, so weich war sein Herz. Natürlich konnte es nicht ausbleiben, daß auch ein paar Windhundbesitzer diese Oase für Hunde entdeckten und gelegentlich die Erlaubnis erhielten, ihren Windhund hier im eingezäunten Gelände frei laufen zu lassen. So traf man sich von Zeit zu Zeit auf dem Platz und es konnte nicht ausbleiben, daß die Frage nach einem eigenen Windhundverein auftauchte.

Dr. Karl Prior, damals Vorstandsmitglied der Norddeutschen Raffinerie, und Bruno Reimers, selbständiger Kaufmann, verabredeten schließlich ein Treffen im Klubhaus des Polizeihundevereins und luden all diejenigen, die man schon einmal auf oder um den Platz in der Hindenburgstraße gesehen hatte, zu einer Versammlung zur Gründung eines neuen Windhundvereins ein.

Zwei Gründe waren seinerzeit von Bedeutung. Einmal war der frühere gesamtdeutsche Windhundverband, der während des Krieges von dem durch den Staat erzwungenen „Einheits“-Reichsverband für das Hundewesen aufgesogen worden war, zwar gleich nach dem Krieg erneut von einigen der „ganz alten“ Mitglieder, z. B. Wilhelm Müller, Emil Balke, Paul Schumacher, Hans-Eckart Regenstein, unter dem Namen „Klub für Windhundliebhaber e. V.“ wieder zum Leben erweckt worden, doch waren die Anfangsschwierigkeiten ganz enorm - allein schon wegen der Trennung Deutschlands in vier Zonen. Zweitens war überraschend, mit welchem Elan namhafte Züchter ihr durch den Krieg unterbrochenes Werk wieder aufnahmen und mit der Zucht neu begannen. Gerade im Norden bestand eine Hochburg für die Whippetzucht. Noch heute sind die Namen „vom Burgfried“ (Frau von Watzdorf), „von der Grafenburg“ (Frau Vigel), „vom

Regenstein“ (Frau Maukisch) oder „von Lotsenhöft“ (Wilhelm Eckl) vielen Whippetfreunden ein Begriff.

So war es an sich eine Notwendigkeit, in und um Hamburg einen Konzentrationspunkt zu schaffen, an dem sich Windhundfreunde begegnen und auch einmal das Thema „Rennen und Training“ aufnehmen konnten.

Um diese Fragen abzuklären und die Grundlage für eine gemeinsame Bemühung zu finden, hatten die beiden Herren eingeladen auf den

*Sonnabend, 23. 2. 1946, nachmittags 13 Uhr 45.*

Eine Tagesordnung mit den Punkten

1. Begrüßung und Bericht zur Lage
2. Beschlußfassung über die Auflösung der Ortsgruppe Hamburg der Fachschaft für Windhundliebhaber
3. Vorlage eines Satzungsentwurfes für die Gründung eines neuen Vereins
4. Wahlen und Abstimmung
5. Verschiedenes

war der Einladung beigefügt.

22 Personen hatten sich eingefunden, um diese Punkte der Tagesordnung zu besprechen. Es wurde eine lange Sitzung, mußte doch, wenn man Erfolg haben wollte, erst einmal eine Satzung für den zu gründenden Verein beschlossen werden.

Das Werk gelang, ein Verein wurde gegründet, dem man den Namen

*„Verein Norddeutscher Windhundfreunde e. V.“*

gab. Die Satzung, die die beiden einladenden Herren vorbereitet und den Anwesenden vorgelegt hatten, wurde akzeptiert.

Es lohnt sich sicher, die Namen der Gründer unseres Vereins hier einmal aufzuführen:

*Christiansen, Frau Gertrud,  
Hamburg-Sasel, Saselbekweg 32  
Gülck, Fr. Annemarie,  
Hamburg-Bahrenfeld, Julienstr. 7  
Günther, Frau Emma,  
Quickborn, Harksheiderweg  
Günther, Wilhelm,  
Quickborn, Harksheiderweg  
Hagedorn, Max,  
Hamburg-Rahlstedt, Goethestr. 2  
Hahn, Georg,  
Ahrensburg, Am Birkenhain 11  
Held, Frau Luise,  
Cuxhaven, Papenstraße 86  
Knaack, Rudolf,  
Hamburg-Wellingsbüttel, Pfeilshoferweg 4  
Mies, Paul,  
Hamburg 13, Klosterallee 61  
Osterholz, Georg,  
Nenndorf b/Hamburg-Harburg  
Prahm, Wilhelm,  
Hamburg-Altona, Eulenstraße 16*

*Prior, Dr. Karl,*  
Hamburg 28, Packersweide 1  
*Prior, Frau Henny,*  
Hamburg 28, Packersweide 1  
*Regenstein, Hans-Eckart,*  
Hamburg 11, Admiralitätsstr. 1  
*Reimers, Bruno,*  
Hamburg-Rahlstedt, Goethestraße 18  
*Scharenberg, Dr. Wilhelm,*  
Hamburg-Harburg, Heimfelderstraße 20  
*Schultze, Frau Ilse,*  
Hamburg 21, Humboldtstraße 77  
*Trombetta, Frau Irmgard, (später Bartnick),*  
Hamburg 39, Forsmannstraße 14  
*Umlauff, Frau Gerda,*  
Hamburg-Poppenbüttel, Kritenbarg  
*Vägel, Frau Leni,*  
Hamburg 13, Kippingstraße 17  
*von Watzdorf, Frau Frieda,*  
Hamburg-Poppenbüttel, Kritenbarg  
*von Watzdorf, Georg,*  
Hamburg-Poppenbüttel, Kritenbarg

Zum 1. Vorsitzenden - und damit wirklich zum ersten Vorsitzenden des neuen Vereins - wurde

*Dr. Karl Prior*

gewählt.

Mit der Kasse wurde Herr Dr. Scharenberg betraut, das Amt des Schriftführers übernahm Herr Paul Mies.

Was gab es damals schon groß zu tun in einem Verein, der keinen Rennplatz hatte, der nicht einmal Renngeräte besaß? Es wurde erst einmal Werbung gemacht. Jedes Mitglied sah zu, wo es noch einen Windhundbesitzer gab, jeder versuchte, seinen neuen Verein durch neue Mitglieder zu stärken und zu vergrößern. Und mit welchem Erfolg! Schon am 17. 06. 46 kann der Schriftführer dem Kassenswart mitteilen:

Nachfolgend darf ich Ihnen die seit der Gründung neu eingetretenen Mitglieder aufgeben:

<i>Frau Lorle Spakowsky,</i> Hamburg 20	seit 1. 5. 46
<i>Hermann Hassler,</i> Hamburg-Rahlstedt	seit 1. 5. 46
<i>Frau Trudel Mollenhauer,</i> Hamburg-Volksdorf	seit 1. 6. 46
<i>Frau Helen Sandel,</i> Hamburg-Volksdorf	seit 1. 6. 46
<i>Georg Held,</i> Cuxhaven	seit 1. 6. 46
<i>Günther Schultze,</i> Hamburg 21	seit 1. 6. 46
<i>Wolfgang Thiel,</i> Hamburg 1	seit 1. 6. 46

Jedes Mitglied bekam vom Schriftführer ein persönliches Aufnahmeschreiben, in dem dann auch die Finanzen angesprochen wurden.

Die einmalige Aufnahmegebühr betrug RM 5,-  
der Jahresbeitrag RM 6,-

Aber auch der Hund wurde darüber nicht vergessen!

Frau von Watzdorf hatte einen wunderbaren großen Garten hinter ihrer Villa in Poppenbüttel; zwar keine 480 m Lauffläche, doch man konnte immerhin eine Runde um die riesigen Ahornbäume drehen, und es gab schon einige Rollen und eine kleine Hasenmaschine. Sie bestand zwar nur aus einem umgedrehten Fahrrad, bei dem auf der Felge eine etwas erhöhte Umrandung angebracht war. In dieser Felge wurde die Schnur aufgerollt, die Pedale durch einen Handgriff ersetzt und schon konnte man eine richtige Hasenschleppe vorführen. Die Hunde jedenfalls hatten ihren hellen Spaß an diesen Runden, die halb Rennen, halb Coursing waren - gab es doch keine Innenabzäunung, keine Außenabgrenzung und von topfebenen Geläufen hatte man ohnehin noch keine Ahnung. Neben den Läufen wurde natürlich draußen unter den Bäumen fleißig diskutiert und die Frage erörtert, ob man nicht einmal ein richtiges ebenes Gelände bekommen könnte, um ein vollkommenes Training zu machen.

Dazu eignete sich eigentlich schon der Trainingsplatz an der Hindenburgstraße, die Ursprungsheimat des Vereins. Herr Fürst hatte, soweit man sich mit den Terminen einigen konnte, keinerlei Einwände und so mußte das notwendige Rennmaterial beschafft werden. Fragen Sie nicht, woher unser erster Startkasten kam! Es war ein wahres Ungetüm, ganz aus Holz. Insgesamt war dieser Kasten auch von 6 Mann nicht zu bewegen, daher war er teilbar. Zum Aufbau wurde erst einmal die Bodenplatte ausgelegt, 1,50 x 2,50 m groß, aus recht dicken Bohlen für die Ewigkeit gebaut. Darauf wurden senkrecht die beiden Außenwände gestellt und mit dem von 4 Mann aufgelegten Dach verbunden, sodaß schon einmal ein Verbund bestand. Alles wurde mit großen Flügelschrauben fest zusammengehalten. Dann wurden von hinten die 5 Zwischenwände für die einzelnen Boxen eingeschoben und schließlich mit den beiden großen Scharnieren die Startklappe angeschraubt. Es dauerte sicher mehr als 30 Minuten, bevor der Startkasten zusammengebaut war, nachdem man die Einzelteile mit einem kleinen Wagen an die Startposition gefahren hatte.

Derweil waren die Damen damit beschäftigt, dünne Eisenstäbe einzuschlagen, bis sich ein Geläuf mit Kurve abzeichnete. Dann mußten „nur“ noch die Hanfnetze an die Stäbe gehängt werden, die wenigen Rollen eingesetzt werden, die Hasenmaschine (unser bekanntes Fahrrad) auf dem Lastwägelchen erhöht installiert, d. h. festgenagelt werden, und schon konnte der erste der Eifrigen per Hand den Hasen um das Geläuf ziehen. Bei 12 bis 15 Hunden, die zum Training kamen, betrug die reine Trainingszeit ca. 1 1/2 bis 2 Stunden, Auf- und Abbauphase wohl die doppelte Zeit. Aber Spaß hat es ganz unbändig gemacht, auch wenn man manchmal - es war schon damals nicht anders als heute - schimpfte, weil immer die gleichen Mitglieder ihr Eintreffen wieder genau auf den Zeitpunkt legten, wo der 1. Start vonstatten gehen sollte.

Immerhin hatte der Verein nun schon zwei Trainingsmöglichkeiten; einmal den Platz an der Hindenburgstraße und den von Watzdorf-Park in Poppenbüttel. Je nach

der Möglichkeit, den Platz an der Hindenburgstraße zu bekommen, wurde dort trainiert, ging es nicht, zog man nach Poppenbüttel. Alles ging ganz unkompliziert – hier mit Startkästen und Abgrenzung, dort nur aus der Hand auf freiem Gelände hinter dem Hasen.

Das sprach sich herum! Die Windhundbesitzer kamen aus allen Gegenden, die Käufer neuer Hunde wurden gleich auf die wunderbare Möglichkeit des Trainings hingewiesen und so wuchs der Verein in atemberaubendem Tempo.

Die Mitgliederliste, die der Verein am 1. Januar 1948 herausgab, nannte die stolze Zahl von 82 Mitgliedern. Es ist müßig, sie alle aufzuzählen, doch so mancher Name ist heute noch bekannt, wie z. B.

Karl Bartnick  
Margot und August Brendel  
Max Hassler  
August Kreimeyer  
Käthe Maukisch  
Frank Müller  
Graf Romedio v. Thun  
Dr. Max Wewer.

Bei einer solchen Zahl von Mitgliedern konnte es nicht nur beim Training bleiben – es sollte natürlich auch einmal gerannt werden. Ein eigener Platz fehlte nach wie vor, die Hindenburgstraße war zu klein, um darauf ein Rennen durchzuführen.

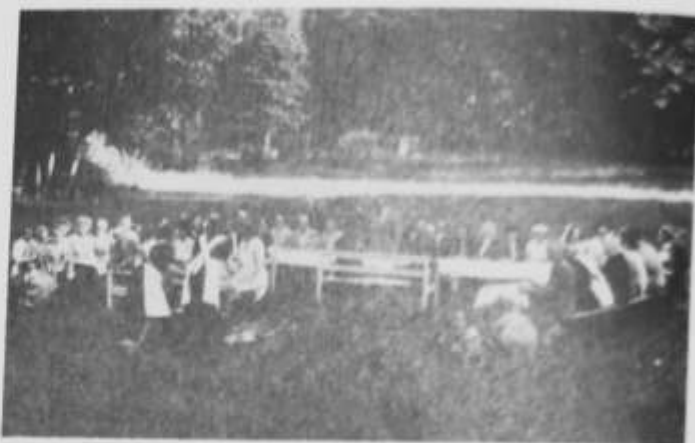
Inzwischen war auch die erste richtige Jahreshauptversammlung des Vereins durchgeführt worden, auf der Dr. Prior wegen seiner erheblichen beruflichen Belastung zurücktrat. Bruno Reimers wurde an seiner Stelle zum 1. Vorsitzenden gewählt, Herr Mies, der ebenfalls sein Amt als Schriftführer zur Verfügung stellte, wurde durch Günther Schultze ersetzt, und Dr. Scharenberg führte mit dem ihm eigenen Humor die Kasse weiter. Einen Rennleiter gab es noch nicht, weil Rennen nicht gezogen werden konnten.

Dank der guten Kassenführung war der Verein in der Lage, Absperrnetze für mindestens 400 m anzuschaffen, richtige Stäbe mit Aufhängevorrichtung dazu, sodaß zumindest das Geläuf in relativ kurzer Zeit aufgebaut werden konnte.

Herr Brendel – schon immer ein Tüftler gewesen, wenn es um Modernisierung im Windhundwesen ging – hatte festgestellt, daß die Garnrollen seiner Strickerei wunderbar als Rollen geeignet waren. So konnte er nach einigen Versuchen neue Rollen anbieten, die so gut waren, daß sie heute noch bei Coursings einwandfrei eingesetzt werden könnten. Also war der Verein richtig „modern“.

Dennoch lag der Schwerpunkt der Aktivität noch auf dem Gebiet der Geselligkeit. Man saß unter den großen Eichen im Park von Watzdorf und redete über Hunde – oder auch über etwas Anderes –, man trank ein Schlückchen und hatte einen schönen Tag gehabt. Einmal im Jahr war zudem großer Treff im Gutspark von Hamfelde, wo Familie Dreckmann die ganze Hundegemeinde einlud zu fröhlichem Spiel, einer köstlichen Tafel und freiem

Getränk aus der eigenen Brennerei. Das waren die Höhepunkte des Jahres.



1947 Versammlung der Windhundgemeinde im Gutspark Hamfelde. Bruno Reimers hält eine seiner sehr zündenden Reden, während die dienstbaren Geister schöne Leckereien servieren.

Natürlich wurden auch Rennen gezogen. Sie hatten mit dem, was man heute unter Offenen oder Internationalen Rennen versteht, nicht allzuviel zu tun. Die schon beschriebenen Rollen wurden auf einem Gelände, das der Vereinsvorstand als passend empfand, an den vorgesehenen Stellen eingeschlagen, die Netze aufgestellt, der Startkasten zusammengebaut und man war in der Lage, ein Rennen zu ziehen. Die Teilnehmerzahl schwankte – es waren manchmal 10 Teilnehmer, manches Mal auch 30. Termine wurden genommen, wie sie angeboten wurden und so darf es nicht verwundern, wenn auch im November noch Rennen gelaufen wurden. (Urkunde vom Rennen Hammer Park).

1948 war politisch Höhepunkt der Inflation.

Eine Zigarette kostete um RM 7,-, ein Pfund Zucker war nahezu unerschwinglich. Das konnte den Verein nicht hindern, ein erstes großes öffentliches Rennen auszuschreiben und für den 24. Juli 1948 zum Sportplatz Große Allee in Hamburg-Altona einzuladen. Plakate waren gedruckt worden (s. Abb.), der Platz war gemietet, alles schien hervorragend zu laufen – da kam am 20. Juli 1948 die Währungsreform. Jeder Bürger erhielt DM 40,- und damit mußte er, bis er sein nächstes Gehalt bekam, auskommen.

Was tun?

Nachdem alle Vorbereitungen abgeschlossen waren, zahlreiche Teilnehmer aus Hannover und sogar Köln gemeldet hatten, sollte nun das Rennen auch laufen. Die Plakate wurden übermalt – was den Eintritt anging – und das Rennen lief. Die Platzanlage bestand aus Grand, als Abzäunung diente ein Tau und das war es. Die Zuschauer waren begeistert, die Teilnehmer zufrieden, auch die Kasse stimmte. Die Abbildung des Plakates und das Rundschreiben des Vorsitzenden im Anschluß an das Rennen (Abb.) geben wieder, unter welchen Umständen seinerzeit ein Rennen gezogen wurde.

VEREIN NORDDEUTSCHER  
WINDHUNDFREUNDE E. V.

# Urkunde

Der/Die Greyhound-Rüde/Hündin

Lack Longtail

gew. : 17. 4. 39 z.B. Nr. 2528

Züchter: Dr. Wilhelm Tönnies

Besitzer: Herr Wilhelm Martens

erhielt am 2. November 1947

## Großen Preis von Hamburg

Kampfbahn Hammer-Park

I. Preis

Hamburg, den 2. November 1947

Verein Norddeutscher Windhundfreunde  
E. V.  
Hamburg

*L. H. D. L.*



# Grosses Windhund- RENNEN

Sonnabend, 24. Juli 1915 15 Uhr

SPORTPLATZ ALLEE ALTONA

Die schnellsten Windhunde Deutschlands am Start  
Der gigantische Kampf der Zonengieger  
Das Ereignis für alle Rennsport- und Hundefreunde  
Eintrittskarten  $\text{RM } 0,50$  an den bekannten Vorverkaufsstellen

REIN NORDDEUTSCHER WINDHUNDFREUNDE, Hamburg 1, Messberghof 1

er erstes Vereins-Werbeplakat

# A b s c h r i f t

Verein Norddeutscher Windhundfreunde

Hamburg 1, den 26.7.1948  
Messberghof 1  
Ruf 33 21 71 (abends 27 14 24)  
Rs./M.

## M i t t e i l u n g s b l a t t 8/48

Unser II.öffenstl. gr. Windhunden am 24.7.48 gehört heute der Vergangenheit an. Es war ein einzigartiger, prächtiger Erfolg, nicht ein einziger Missklang, eine wahre Sportgemeinschaft, verbunden mit grosser Aktivität vom Arbeitsausschuss, Vorstand und vielen Mitgliedern, stellten trotz der wirklich ausserordentlich geringen geldlichen und technischen Mittel eine Rennveranstaltung auf die Beine, die auch unseren prominenten Gästen (u.a. Herr ten Hoff, Riedel Vogt, engl. Offizieren, städt. Würdenträgern usw.) Bewunderung abforderte.

Es ist uns eine höchst angenehme Pflicht, für ihre wirklich aufopfernde Arbeit, besonders den Mitgliedern Bartnick, Brendel, Fick sen u. jun, M.Hassler, H.Hassler, Hokenholz sen u. jr, Kreimeyer, Martin, Osterholz, Reimers, G.Schultze Graf v.Thun, Trombetta und den später hinzukommenden Eckl, Franke, Mies, Dr.Prior Regenstein, Spakowsky, Dr.Scharenberg, I.Schultze herzlichst zu danken, denn nur deren gemeinsamen Anstrengungen verdankt der "V.N.W." seine schönen Erfolge.

Auch danken wir unseren unentwegten Sportfreunden, die pünktlich mit ihren trainierten Rennhunden erschienen, und gut diszipliniert den exakten Ablauf der Rennen stützten. Wirklich schöne Rennerfolge belohnten ihre Mühen: v.Watzdorf 6 Siege, Reimers 4 Siege, Hassler 3 Siege, Schultze-Martens 3 Siege, Fräncke-Friedrichs 2 Siege, Umlauff 1 Sieg usw.

Dank auch unseren Mitgliedern, die durch den Verkauf der Ihnen von uns zugesandten 10 Eintrittskarten zum finanziellen Ausgleich unserer nicht geringen Unkosten beigetragen haben (nicht verkaufte Karten konnten bekanntlich nur bis zum Donnerstag, 22.7.48 zurückgenommen werden). Wir bitten unsere Mitglieder, die szt. zugesandten Karten u m g e h e n d mit Herrn Dr.Scharenberg (Postscheckkonto Hmb. 133 376) abzurechnen und danken Ihnen, dass Sie in richtige Auffassung moralischer Mitgliederpflichten ihrem Verein dienlich waren.

Der famose Ablauf unseres gr. Rennens hat nun scheinbar auch offizielle Kreise mobil gemacht und wird sich unser nächster Vereinsabend sicherlich mit der heissumstrittenen, äusserst aktuellen "Toto-Betrieb-Frage" zu befassen haben. Vielleicht ist der Tag nicht mehr fern, wo Tausende begeistert unsere regelmässigen Veranstaltungen besuchen werden, wo Mitglieder, Rennhundbesitzer und Züchter einen nicht geringen Ausgleich für ihre bisherigen Mühen und Opfer erhalten, die Spannung wächst, unser Windhundsport gewinnt immer mehr Boden, und rufen wir baldigst zu neuen Taten auf und bitten wir um weitere, grössere Mitrarbeit und Unterstützung.

Doch unsere Arbeit muss noch grössere Breitenarbeit werden, auf zum Training, besonders dem der Erfolg versprechenden Junghunde, und rufen wir Rennausschuss, Rennhundbesitzer, Mitglieder und alle Interessenten zum Übungsabend.

Montag, d. 2. August 48, nachm. 17.30 Uhr ( bitte aber pünktlich zum Trainingsplatz - Hindenburgstr./Stadtpark.

Es wäre noch viel Interessantes zu berichten, aber das möchten wir für unseren gemütlichen, beliebten u. amüsanten Vereinsabend (in ca. 4 Wochen) aufsparen. Nein!! Vorher wird nichts verraten. Wir glauben, diesen Abend wird kein Mitglied versäumen, und vergessen Sie bitte nicht, alle interessierten Gäste Ihres Kreises zu laden.

Auf baldiges Wiedersehen

mit sportfreundlichen Grüssen Ihr  
Verein Norddeutscher Windhundfreunde e.V.



Toto gelaufen. Alle Kosten trugen die Engländer und – und das war für uns Mitglieder das Schönste an der ganzen Sache – in einem Zelt war ein herrliches kaltes Büffet für uns aufgebaut, an dem wir uns nach dem Rennen laben konnten. Denken Sie daran, es waren noch Reichsmarkzeiten, Lebensmittel gab es nur auf Karten und sonst mußte man sich auf dem „Schwarzen Markt“ eindecken. Diese Feste hörten nach der Währungsreform ganz auf, weil die Einheit nach England zurückging. Die Hunde blieben zum größten Teil hier bei uns und haben den Grund zu so mancher berühmten Greyhoundzucht gelegt.

Das zog sich allerdings eine ganze Weile hin, weil die Rückkehr einer solchen Einheit nicht in ein paar Wochen vor sich ging. Noch im 1. Derbyprogramm 1951 waren 7 Greyhounds der 7. Queens Own Hussars gemeldet. Wie sehr dieser Zuzug aus England die damaligen Rennen beeinflußt hat, mag man daran erkennen, daß 1951 im Derbyprogramm nicht weniger als 32 Greys verzeichnet sind, darunter so bekannte Namen wie:

*Atlantic' Narziss, Boss, Boy v. Mühlenweiher, Caledonian Fryer, Inki Minnie, Jock, Prince Flashy und die Engländer: Wage Worker, Wasted Wine, Wednesday Beauty, Weekly Weakness, Weekly Worry und Went Well.*

Zurück zum Verein. Außer den sporadischen Rennen im Umland und den ganz seltenen Rennen in Hamburg wurden natürlich auch auswärtige Rennen besucht. Nicht nur in Hamburg gab es frischen Wind im Windhundsport. Insbesondere Bayern (München) und Nordrhein-Westfalen (Köln) entwickelten sich zu Hochburgen des Rennwesens. So zog Köln schon 1947 das erste „Zonensiegerrennen“, weil die Bewohner der anderen Zonen gar nicht herumreisen durften. Schon hier konnte sich Hamburg mit einigen „Zonen-Rennsiegern“ schmücken. 1948 war es dann endgültig soweit, daß die vier Zonen sich gegenseitig besuchen konnten und so richtete München das „Jahressiegerrennen 1948“, das heutige Bundessiegerrennen, aus.

Natürlich war der VNW mit einer starken Streitmacht dabei. Zur Ausstellung am Sonnabend und zum Rennen am Sonntag fuhr man mindestens 2 Tage vorher mit einem Bus mit großem Anhänger ab (schließlich gab es noch keine oder kaum Autobahnen). Im Bus die Mitglieder, im Anhänger in großen Kälberkisten die großen Hunde. Das Rennen selbst fand auf der Oktoberwiese statt, gewaltige Zuschauermengen säumten das Geläuf, das von Lauf zu Lauf schmaler wurde, weil die Zuschauer immer weiter nach vorn drängten.

Das tat dem Vergnügen jedoch keinen Abbruch. Es gab zwar schon damals ein Schiedsgericht, doch nahm man alles nicht so tragisch. Was damals sehr ernst genommen wurde, war die Möglichkeit, wie in England auch mit Totalisator laufen zu können. Darum drehten sich die Gedanken. So schrieb Hans-Eckart Regenstein, damals Schriftleiter des Club der Windhundliebhaber, vehemente Artikel über die Notwendigkeit der Toto-Rennen für Windhunde. Das ging soweit, daß die Tagesordnung des CdW (heute DWZRV) 1950 im TOP 9 hieß:

*Besprechung der Totalisatorenangelegenheit der Windhundrennengesellschaft und der Pläne für 1950.*

Der Punkt wurde dann allerdings auf der JHV vertagt und nicht diskutiert, weil noch zu viele Unklarheiten bestanden. Anlaß für diese häufig recht emotional geführten Diskussionen war besonders eine Ereignis, das für den Verein Norddeutscher Windhundfreunde noch von ganz entscheidender Bedeutung werden sollte.

Schon im Jahre 1949 hatten sich im Wege der Beschaffung der jeweiligen Einzelgenehmigungen für den Totobetrieb auch Kontakte zu den Hamburger Buchmachern und zu Kreisen der Trabrennbahn Hamburg-Farmsen ergeben, die nicht wieder abbrachen, einmal weil die Buchmachervereinigung eine Möglichkeit sah, ihr eigenes Betätigungsfeld erheblich zu erweitern, die Traber aus entgegengesetztem Grund – nämlich den vermeintlichen Konkurrenten im Auge zu behalten.

Intensive Fürsprecher waren einmal Bruno Reimers, aber auch Hans-Eckart Regenstein und die Buchmacher. Sie alle wünschten eine feste stationäre Bahn mit einer Ausstattung, wie sie seinerzeit noch nirgendwo in Deutschland existierte, groß und weiträumig, Platz lassend auch für Ausstellung und Gebrauchshundübungen, also mit Gaststätte, Zuschauertribünen usw. Schon 1949 war es gelungen, ein dafür passendes Objekt zu bekommen. Es war ein mooriges brachliegendes Stück Sumpflandschaft unmittelbar am U-Bahnhof Trabrennbahn, an einer Seite vom Bahndamm der U-Bahn begrenzt, an zwei Seiten von Schrebergelände und an der 4. Seite von Wiesen, 23.700 qm groß. Ein Gelände also, das damals unglaublich groß war, aber auch total ungepflegt. Um all dies aufzubauen, waren unendliche Mühen, aber auch viel Geld erforderlich.

Das führte schließlich zu der Idee, eine GmbH zu gründen, die einmal die Finanzierung übernehmen sollte, die aber auch im Falle des Falles nicht gleich alle Mitglieder völlig ruiniert hätte.

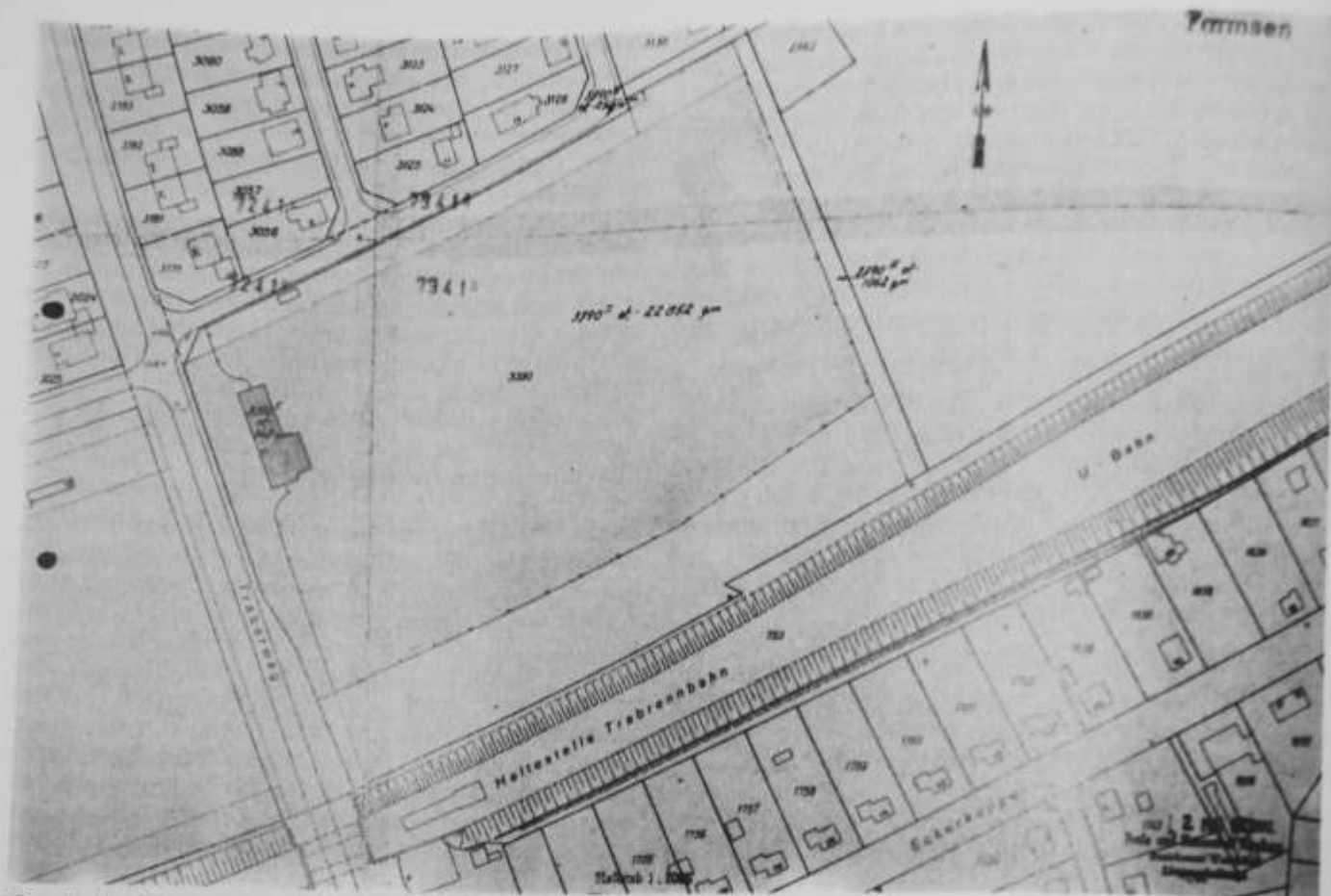
Der 9. Januar 1950 war einer der denkwürdigen Tage des NWR, denn an diesem Tage trafen sich mit Notar Dr. Friedrich Stahlbock im Hamburger Lloyd-Hotel die Damen und Herren

1. Bruno Reimers
2. August Brendel
3. August Kreimeyer
4. Gottfried Martin
5. Günther Schultze
6. Karl Bartnick
7. Frank Müller
8. Frieda von Watzdorf
9. Georg Osterholz
10. Wilfried Geckler
11. Hans E. Regenstein
12. Leni Vögel
13. Walter Friedrich
14. Heinrich Höppke (Buchmacher)
15. Otfried Scharfs (Buchmacher)

um einen Gesellschaftsvertrag über die Gründung der

**„Windhund-Rennengesellschaft mbH“**

zu schließen.



Grundstücksblatt des Rennplatzes in Hamburg-Farmsen, Traberweg 32

Gegenstand der Gesellschaft war nach § 2:

*Bau - Anlage und Betrieb von Windhundrennbahnen  
Förderung von Windhundrennen  
Förderung des Gebrauchshundwesens  
Durchführung von Windhundrennen mit Toto  
Züchtung und Ausbildung von Rennhunden für die Ausfuhr*

Besonders der letzte Punkt zwingt heute zum Lächeln, doch damals wurde davon ausgegangen, daß nur unter Vorspiegelung eines Großbetriebes „Windhunde“ die Totogenehmigung zu erhalten sei.

Drei Geschäftsführer wurden bestimmt:

*Bruno Reimers,  
Karl Bartnick,  
Günther Schultze.*

Das Gesellschaftskapital betrug DM 22.500,- (für damalige Zeit eine horrend Summe), von denen die Buchmacher DM 10.000,- aufbrachten, und zwar in bar zu entrichten. Allein Herr Brendel zahlte in natura, für seinen Anteil stellte er die Bauteile für die Halle zur Verfügung, die heute noch, nach mehr als 35 Jahren, den Mittelpunkt der Rennbahn darstellt. Nach einigen Schwierigkeiten konnte der Geschäftsführer Bruno Reimers am 21. März 1950 den Vertrag mit der Liegenschaftsabteilung Hamburg-Wandsbek unterschreiben, der noch heute Grundlage unseres Pachtverhältnisses ist. Die Pacht war allerdings etwas geringer als heute und betrug DM 1.650,- im Jahr und war vierteljährlich im Voraus zahlbar.

Schon wenige Tage nach Vertragsabschluß wurde mit den ersten Arbeiten begonnen. Die Firma Robatteux zäunte das gesamte Gelände ein (noch heute stehen an den Abhängen einige Eisenpfähle der damaligen Eingänge), Firma Beckmann legte im gesamten Gelände eine Drainage, damit der Sumpf austrocknen konnte und legte zugleich den Grundstein und das Fundament für die aufzustellende Halle.

All das sollte von DM 17.500,- bewältigt werden. Das war schier unmöglich. Daher wurde - schon bevor der Vertrag mit der Liegenschaft unter Dach und Fach war - mit der Elbschloßbrauerei am 14. 3. 50 ein Vertrag geschlossen, nach dem die Gaststätte, die von der Elbschloß oder ihrem Pächter selber einzurichten war, die Kosten des Fundamentes und die Aufstellungskosten für die Halle mit 75 % übernehmen mußte. Nachdem dieser Vertrag vorlag, konnte die neue Gesellschaft erst einmal aufatmen.

Zügig wurde gebaut, die Räume wuchsen aus dem Boden. Auch der Platzmeister war bereits unter Vertrag. Die am anderen Ende der Halle noch heute befindliche Wohnung (sie war nur um einiges kleiner als die heutige Wohnung) galt als Werkswohnung und der erste Platzmeister, unser Mitglied August Kreimeier, mußte neben der Mietzahlung in Höhe von DM 480,- im Jahr zusätzlich das restliche Aufbaugeld mit 25 % übernehmen und außerdem kostenlos den Platzwart machen, also für die rechtzeitige Aufstellung der Rollen, der Hasenmaschine usw. sorgen. Daneben wurde am „Geläuf“ gearbeitet. Geläuf in Anführungszeichen aus vollem Grund. Man möge nicht den Eindruck bekommen, es hätte sich um ein

ebenes gepflegtes Geläuf gehandelt – weit gefehlt. Der vorhandene Untergrund – der zudem durch die Drainagearbeiten uneben und schlecht geworden war – wurde lediglich mit der Schaufel und Harke ein wenig planiert, erst einmal mit der Sense und dann mit dem Handmäher gemäht und innen wie außen mit einem etwa 50 cm hohen Hühnerdrahtzaun abgesteckt. Immerhin, die Bahn hatte schon bei ihrer Planung und Ersteinrichtung eine Länge von 480 m, eine Traumstrecke für jeden Greyhoundbesitzer, haben sollen. Doch das wurde im ersten Anlauf nicht geschafft.

Sie fragen warum?

In England, dem Mutterland der professionellen Greyhoundrennen, waren alle stationären Rennbahnen von Ruf mit einer Länge von 525 Yard ausgestattet und das sind umgerechnet 479,85 m. Jetzt war also erstmals möglich, die Leistung unserer Hunde mit denen des Profilaggers zu vergleichen. Mit Einschränkung natürlich, denn das Geläuf konnte sich noch nicht mit der Insel messen. Die Kurvenradien, die damals noch von ganz untergeordneter Bedeutung waren, waren kleiner und auch von Trainingsmethoden oder besonderer Fütterung hatte unsereins keine Ahnung.

Apropos das Geläuf.

Es war als Schnecke angelegt. Der Start lag etwa in der Startgeraden in Höhe des Hasenturmes, ging um die 1. und 2. Kurve in die Gegengerade und nach der 3. und 4. Kurve außen neben der Startgeraden in einer zweiten Geraden bis zum Ziel. Die Besitzer mußten beim Einfangen der Hunde tüchtig aufpassen, denn wenn sich ein Hund in die Innenfläche absetzte, kam er nur als schwarzer Mohr zurück – schließlich bestand die gesamte Innenfläche noch aus Moor, auf dem das Schilf alsbald prächtig zu wachsen anfang.

Das konnte der Freude über die erste Bahn keinerlei Abbruch tun und so wurde bereits 2 Monate nach Beginn der Arbeit das 1. Rennen auf eigener Bahn gezogen. Eigene Bahn war natürlich auch übertrieben, denn Eigentümer war die Renngesellschaft, doch da die meisten Gesellschafter gleichzeitig Mitglieder des Vereins waren, gab es keine Probleme in der Nutzung durch den Verein.

Es mag heute wie ein kleines Wunder wirken, wenn Mitte März mit den Aufbauarbeiten begonnen wird und schon nach 2 Monaten ein Rennen gezogen werden kann. Auch hier müssen gewisse Einschränkungen gemacht werden. Firma Beckmann hatte die Halle zwar aufgestellt, die Brauerei hatte in Tag- und Nacharbeit die Gaststätte installiert, der Zaun um den Platz war fertig, doch was man sich heute unter Platz vorstellt, das gab es noch nicht. Kein Parkraum, keine gutgepflegte Piste, kein Zierrichterhaus usw. usw. Aber es wurde nicht nur ein Rennen gezogen, sondern gleichzeitig eine allgemeine Rassehundeschau abgehalten. Bruno Reimers war schließlich nicht nur Initiator des Platzes, sondern auch Vorsitzender des Landesverbandes Nord im VDH.

So konnte das Unglück seinen Lauf nehmen. Die Werbetrömmeln wurden gerührt, Plakate gedruckt (Abb.) und am Renn- und Ausstellungstag war Farmsen zum ersten Mal verstopft. Kein Weg, kein Steg, kein Stückchen Gras

oder Abstellfläche frei, kein Durchkommen auf den Straßen, es war hoffnungslos. Eine Hundertschaft Polizei mußte anrücken, um zumindest die Besucher, die sich festgefahren hatten, aus dem unentwirrbaren Knäuel von Fahrzeugen, Motorrädern, Fahrrädern usw. herauszulotsen. Aber davon merkte man innerhalb des Zaunes fast nichts. Hier war echter Jahrmarktstrubel. Alle Flächen, noch uneben, feucht, hügelig, standen voller Menschen und ich erinnere mich später nicht, jemals solche Menschenmassen wieder auf dem Platz gesehen zu haben. Es waren sicher an die 5.000 Besucher gekommen, die einmal ein Windhundrennen sehen wollten. Der Bericht im „Unser Rassehund“ sprach sogar von 10.000 begeisterten Zuschauern, die sich mit Vergnügen die elf !!! Rennläufe ansahen.

Es wurde noch auf verkürzter Strecke von 300 m gelaufen, weil das gesamte Geläuf noch gar nicht in rennfähigem Zustand war. Die genannten Zeiten machen deutlich, welch „hervorragendes“ Geläuf geboten wurde. Schnellste Whippetzeit über 300 m lief Klio v. Burgfried mit 22,6 sec., bei den Greyhounds siegte Boy v. Mühlenweiher in 20,0 sec.

Das Moor ließ sich durch ein paar Drainagerohre nicht beruhigen oder gar trockenlegen, der Sumpf in der Innenfläche nicht aufhalten, immer neue Gewächse zu produzieren. Auch war für die Zuschauer kaum ein ausreichend trockenes Stück vorhanden, sodaß hier erst einmal tüchtig geschafft werden mußte, um erträgliche Verhältnisse zu erreichen.

Es war daher nicht verwunderlich, wenn das Rennen vom 21. Mai 1950 das einzige Rennen blieb, das auf der neuen Bahn gezogen wurde. Und damit war auch 1950 noch ein Jahr, in dem der „Reisenzirkus“ fleißig unterwegs war. Der nebenstehende Bericht aus dem „UR 1950“ möge als Beispiel dienen, daß die Rennsaison keineswegs unter den Mühen, den eigenen Platz startklar zu bekommen, litt. Im Gegenteil, die Wagnisse wurden immer größer. Als die Hansestadt ein Hamburg-Fest in der Innenstadt ausrichtete, konnten natürlich die Windhunde nicht fehlen. Eine Rennbahn oder nur ein begrüntes Geläuf war in der Stadtmitte Hamburgs nicht zu finden und so blieb nur eine Möglichkeit: Das Rennen wurde auf der Straße gelaufen. Sie glauben das nicht? Das untenstehende Foto zeigt sehr deutlich, daß vor gewaltiger Zuschauerkulisse ganze Felder Whippets und Greyhounds auf dem Asphaltplaster des Ballindamm ihre Rennen liefen, als handelte es sich um weichen Rasen.



Ein Sechserfeld Whippets kurz vor dem Ziel. 280 m Gerade  
gind es über eine der bekanntesten Straßen Hamburgs.  
Links neben den laufenden Hunden beginnt sogleich die  
Alster, Hamburgs Binnensee. Das Publikum, äußerst diszi-  
pliniert, bleibt ohne Abgrenzung zurück, ohne die Hunde zu  
stören.

Landesverbandsausstellung Sachsen-Anhalt am 14. Mai in Weidenfels, Frau Schlonski in Bitterfeld.

Landesverbandsausstellung Sachsen am 17./18. Juni in Leipzig, Konrad Reime, Kassel.

Landesverbandsausstellung Brandenburg am 16. Juli in Berlin, Frau A. Pommer, Berlin und Frau M. Schlonski, Bitterfeld.

Landesverbandsausstellung Mecklenburg am 13. August in Schwerin, Werner Geist, Werder/Havel.

Zonensiegerausstellung am 26. August in Erfurt: Werner Geist, Werder/H.

3. Den Beitrag von 20,— DM zieht der Landesgruppenvorsitzende ein und führt ihn unter Abzug eines Anteils von 6,— für die Landesgruppe an den Vorsitzenden ab.

4. Anträge an die Jahreshauptversammlung am 27. Mai in Mannheim:

1. Die Körordnung außer Kraft zu setzen, weil technisch und praktisch undurchführbar, außerdem durch die bisherige Handhabung zuchtschädigend.

2. Ostsektor Berlin an die Zone anzugliedern.

3. Für die Jahreshauptversammlung 1951 als Tagungsort Berlin zu wählen.

5. **Problem Berlin:** Die eingehende Erörterung ergab, daß nach Bildung eines Verbandes West-Berlin und zuvor einer Landesgruppe West-Berlin eine Landesgruppe Ost-Berlin zwingend ist. Diese wird der sportlichen Zusammenarbeit nur förderlich sein. Angliederung an die Zone wird gefordert.

Werner Geist.

M. Schlonski.

## Windhunden weiterhin auf dem Vormarsch

Hamburg, 21. Mai 1950.

Der bereits hinreichend bekannte Windhundverein „Verein Nordd. Windhundfreunde“ startete anlässlich der „Gr. Nordd. Rassehundausstellung“ in Hamburg am Sonntag, dem 21. Mai 1950, ein großes Windhundwettbewerbrennen, und zwar auf der ersten, festen deutschen Windhundrennbahn, die von Clubfreunden des obengenannten Vereins in diesem Frühjahr gebaut wurde. Diese neue Windhundrennbahn umfaßt ein Gelände von ca. 25 000 qm, höher gelegene Zuschauerplätze für ca. 20 000 Besucher, ein modernes Clubheim „Greyhound“ mit Restaurations- und Verwaltungsräumen. Ein Geläuf von 250, 300, 400 und 450 m. Allerdings fehlt es noch an einigen modernen technischen Einrichtungen; nun, auch Rom ist nicht an einem Tage erbaut. Elf riesig interessante Greyhound- und Whippetrennen begeisterten über 10 000 Besucher. Dem rührigen Verein, der bereits in den Vorjahren an vielen norddeutschen Plätzen höchst interessante Windhundrennen mit Besucherzahlen von je 3—9000 Personen zog, gelang auch hier wieder der Beweis des Bedürfnisses eines solchen Volkssportes.

Die Rennen selbst wickelten sich, gut organisiert, wie nachfolgend ab:

1. Rennen: Whippet-Rüden, 300 m. 1. Eitel, 2. Heinerle, 3. Klabaufmann, 4. Coerbube, 5. Abel, 6. Benno. Zeit: 22,9 Sek.

2. Rennen: Whippet-Hündinnen, 300 m. 1. Bärlü, 2. Pipps, 3. Favoritin, 4. Valuta, 5. Xilia, 6. Bärlin. Zeit: 23 Sek.

3. Rennen: Whippet-Rüden, 300 m. 1. Wirbelwind, 2. Ajo, 3. Aristokrat, 4. Avanti, 5. Nurmi, 6. Baron. Zeit: 23,3 Sek.

4. Rennen: Whippet-Hündinnen, 300 m. 1. Kilo, 2. Asta, 3. Uzette, 4. Fly, 5. Admira, 6. Frein. Zeit: 22,6 Sek.

5. Rennen: Whippet-Hündinnen, 300 m. 1. Annette, 2. Quinta, 3. Queen, 4. Alkmene, 5. Rezzle, 6. Libelle. Zeit: 23 Sek.

6. Rennen: Greyhounds, 300 m. 1. Boy, 2. Starbust, 3. Pizi, 4. Esche, 5. Apollo. Zeit: 20 Sek.

7. Rennen: Siegerrennen, die Ersten der Vorrennen, 300 m. 1. Eitel, 2. Annette, 3. Bärlü, 4. Wirbelwind, 5. Kilo (aufgeg.) Zeit: 22,8 Sek.

8. Rennen: Die Zweiten der Vorrennen, 300 m. Das Rennen wurde lt. Rennordnung für ungültig erklärt.

9. Rennen: Die Dritten der Vorrennen, 300 m. 1. Klabaufmann, 2. Queen, 3. Favoritin, 4. Uzette, 5. Aristokrat. Zeit: 22,8 Sek.

10. Rennen: Die Vierten der Vorrennen, 300 m. 1. Coerbube, 2. Avanti, 3. Valuta, 4. Alkmene, 5. Fly. Zeit: 22,8 Sek.

11. Rennen: Greyhounds mit Handikap, 300 m. 1. Boy, 2. Apollo, 3. Pizi, 4. Esche. Zeit: 20,5 Sek.

Diese Veranstaltung schaffte ein begeistertes Echo in der Tagespresse, z. B. (Welt). Die Besucher waren begeistert und bedauerten zugleich, daß es noch immer kein Toto beim Wind-

hundrennen gibt. Im 56-Km-Tempo saßen die Vierbeiner über die 300-m-Bahn — (Echo) 10 000 Zuschauer. Der starke Besuch bewies, daß die Bemühungen nicht ohne Erfolg geblieben waren usw. Wir wünschen dem überaus rührigen Verein weiterhin viel Erfolg auf seinem Wege zum Volkssport.

Reer.

## Glanzvoller Renntag in Kiel am 2. Juli 1950

Die Arbeitsgemeinschaft für das Hundewesen in Kiel veranstaltete am 2. Juli d. J. auf dem Gelände des Nordmarkportfeldes ihre diesjährige Ausstellung für Hunde aller Rassen. Der Club der Windhundliebhaber beteiligte sich hieran, und im aufgelockerten Bild der Tageseinteilung wurde auch ein Windhundrennen gestartet, welches der VNW durchführte. Einschließlich einiger Nachmeldungen sind laut Katalog nahezu 500 Rassehunde vertreten gewesen. Ich habe die einzelnen Tiere aus der Stadt selbst und das Gros der Hamburger Tiere geschaut. Ein üblicher Ausstellungsbericht entfällt, weil alle Hunde erst kürzlich beschrieben worden sind und ich im Ring über die Formenwerte ausführlicher sprach und in unserer nächsten Versammlung hierzu noch Stellung nehme. Der Platz in unserer Zeitung reicht in der Konjunktur einfach nicht aus.

In diesem Zusammenhange aber muß festgehalten werden, daß sich Ausstellungsleiter Ritter ganz ausgezeichnet bei den Hundesportlern eingeführt hat, die Kiel erstmalig besuchten. Es gab durch Absagen von Spezialrichtern, durch persönliche Erkrankung oder andere wahrhaftig zwingende Gründe einige Schwierigkeiten, die aber durch die verbindliche Art Ritters bestmöglich gelöst wurden.



Totoliebhaber der Kieler

Im 6. Rennen (Whippet-Hündinnen) wurde „Frein vom Regenstein“ in der Kurve an die Bande gedrängt, stürzte, umschlug sich, spurtet aus letzter Position, überholt das ganze Feld, steigt knapp aber sicher und bringt mit 22:18 die Höchstquote des Tages. Eine prachtvolle Leistung.

Auch das Rennen in Kiel am 2. 7. 1950 hinterließ positive Eindrücke. Gerade die Rennvorführungen erweckten stürmische Begeisterung. Ein Totoschalter war aufgebaut, die Programme enthielten Namen und Leistungen aller teilnehmenden Hunde, die neuerbaute „Handicap-Startanlage“ trat erstmals in Funktion und so konnten vor großem Publikum 10 Läufe gezogen werden (8 Läufe Whippet, 2 Läufe Grey mit 0,9 bzw. 0,45 sec. Handicap).

Das begeisterte Publikum stürmte die Wettsschalter und so wurde für den Ablauf der 10 Rennen eine Zeit benötigt, die etwa doppelt so groß war als vermutet. Wegen der Seltenheit mögen die Gouten der damaligen Läufe genannt sein:

	Sieg	Platz (2. Lauf)
1. Lauf Whippet	31:10	30:10
2. Lauf "	13:10	20:10
3. Lauf "	22:10	26:10
4. Lauf "	10:10	30:10
5. Lauf "	22:10	19:10
6. Lauf " (s. Abb.)	92:10 !!!	18:10
7. Lauf Grey	29:10	29:10
8. Lauf Whippet	11:10	17:10
9. Lauf	40:10	15:10
10. Lauf Grey, Handicap	20:10	17:10

300 m betrug die Rennstrecke mit einer Kurve. Verletzungen wurden nicht gemeldet, allerdings vermerkt der Bericht, daß 7 Hunde stehenblieben und nicht das Ziel erreichten.

Das Jahr 1951 begann und trotz aller Bemühungen war der eigene Platz noch immer nicht so, wie der Verein ihn gerne haben wollte. Also wurde für ein weiteres Jahr der Terminkalender so gefüllt, daß auswärtige Rennen den Etat des Vereins sicherten, dennoch Zeit blieb, am Platz zu bauen und zu verbessern.

So kam es, daß nur auswärts gelaufen wurde und lediglich ab und zu ein Training an besonders guten Tagen abgehalten werden konnte.

Das änderte sich auch in 1951 nicht wesentlich. Es wurde zwar fleißig gearbeitet, doch die Natur wuchs schneller nach, als wir sie im Zaum halten konnten. Daß erhebliche Schwierigkeiten auf dem eigenen Platz zu bewältigen waren, zeigt deutlich der Rennkalender für 1951:

- 20. Mai Rennen auf dem Ballindamm (wieder auf Asphalt !!!)
- 27. Mai Frühjahrsrennen auf der Horner Galopprennbahn
- 14. Juli Rennen auf dem Ballindamm
- 22. Juli Internationales Rennen in Lüneburg mit Toto
- 5. August Rennen in St. Peter-Ording mit Toto
- 18. August Rennen in „Planten un Blomen“ in Hamburg
- 25. August Internationales Rennen in Travemünde
- 1. September Landessieger-Rennen in Farmsen
- 8. und 9. September Jahressieger-Rennen und „Int. Sieger-Rennen“ in Farmsen
- 23. September Internationales Rennen in Braunschweig mit Toto

Interessant ist an diesem Plan zweierlei. Einmal war es möglich, praktisch an jedem Wochenende ein Rennen zu ziehen, wenn nur der Verein die Vorarbeit schaffen konnte. Einschränkungen, wie sie heute bei 33 Vereinen unerblicklich sind, kannte man nicht.

Zweitens war das Rennen am 8. und 9. September die eigentliche Geburtsstunde des „Deutschen Windhund-Derby“.

Der damalige Vereinsvorsitzende August Brendel hatte die Idee, mit einem besonderen und spektakulären Rennen an die große Öffentlichkeit der Verbandsmitglieder zu treten, ihnen den neuen Platz einmal vorzuführen. Daher wurde zum Jahressieger-Rennen 1951 eingeladen und zugleich zum Internationalen Sieger-Rennen.

Alles, was Rang und Namen hatte, wurde eingeladen und – alle, alle kamen! Der Organisationsplan liest sich für ältere Mitglieder wie eine Jahreshauptversammlung!

- Gesamtleiter: August Brendel
- Rennleitung: Bruno Reimers, Karl Bartnick, Karl-Eugen Münzenmaier,
- Schiedsgericht: Dr. E. Bergmann, H. Horstmann, H. E. Regenstein, Paul Mies
- Zielgericht: Dr. K. Prior, P. Schumacher, J. Mahler, F. Kottwitz
- Zeitnehmer: Dr. W. Scharenberg, H. Langel, P. Kröner, K. Reime, W. Weitzmann
- Starter: G. Osterholz
- Beobachter: Dr. Tetenberg
- Bahnbeobachter: A. Kreimeyer (einiger BB !!!)
- Hasenzug: G. Schultze
- Sattelplatz: Frau Osterholz, Frau Spakowsky, Frau Schultze, G. Martin
- Ansage: H. E. Regenstein

Nicht weniger als 90 Hunde waren am Start, darunter 33 Greyhounds, 42 Whippets, 9 Barsoi, 6 Afghanen.



Start zum Derby 1951. Gespannt sehen A. Brendel und W. Martens dem Start ihrer Greys zu. Zur Beachtung! Der Rasen vor dem Kasten ist von „Super“-qualität. Am U-Bahndamm ist zu erkennen, daß der Platz einmal bis an den Damm heranreichte. Bäume und Sträucher fehlen vollkommen.



**Deutsches**

# **Windhund-Derby 1951**

**Hamburg-Farmsen 8. u. 9. Sept.**

Gesamte deutsche Elite am Start um den Titel:

**1430 Uhr**

**Deutscher Rennsieger 1951**

**Internationale Rennen** Deutsche Spitzenhunde  
im Kampf gegen die ausländische Konkurrenz

**Eintrittspreise:** DM 0.50 für Erwachsene · DM 0.20 für Kinder  
DM 0.20 für Erwerbslose und Kriegsbeschädigte

**Zu erreichen:** Hochbahn (Walddörfer) bis Station Trabrennbahn  
Windhundstadion unmittelbar am Bahnhof · Restaurationsbetrieb

*Programm und Plakat zum allerersten „Derby“ in Hamburg-Farmsen 1951*



*Hasenzug 1951 mit Handbedienung. Die Besitzer fangen ihre Hunde nach dem Ziel ein. Prominente Einfänger von links: Frau v. Watzdorf, August Kreimeyer, Hans E. Regenstein, Frau H. Herzog*

Selbst soviel Prominenz konnte die Durchführung dieses bisher größten Rennens nicht stören, im Gegenteil, der Verein gab sein Bestes und so wurde es ein Rennen, das auf die ganze Vereinsgeschichte wesentlichen Einfluß nehmen sollte.

Allerdings war die Internationalität nur dadurch gegeben, daß die schon erwähnten 7th Queen Own Hussars 8 englische Greys gemeldet hatten. Immerhin war das Meldeergebnis enorm und ein Rennen mit nicht weniger als 44 Läufen – die allerdings auf zwei Tage verteilt wurden – war eine ausgesprochene Seltenheit.

Die Rennstrecke war inzwischen auf 400 m für die großen Rassen ausgedehnt worden, während die Whippets die bisherige Strecke von 300 m absolvieren mußten. Hier muß nun etwas eingeflochten werden. Als der Verein gegründet wurde, gab es – wie gesagt – nur vier Zonen, die miteinander nur wenig Kontakt hatten. Erst im Jahre 1949, am 11. Juni, statuierte sich wieder der Verband für das Deutsche Hundewesen, kurz VDH. In 1950 hielt er seine 1. Hauptversammlung ab und das allgemeine Ausstellungswesen war seither wieder in einer Hand.

Auch der frühere Klub der Windhundliebhaber war neu erstanden und kümmerte sich um züchterische Belange, übernahm das alte seit 1892 geführte Zuchtbuch. Mit dem 1. Januar 1949 gab es auch wieder eine für alle Vereine verbindliche Rennordnung (Anmerkung: Gegenüber der heutigen Rennordnung mit 17 Ziffern hat die damalige RO nicht weniger als 56 §§).

Eine Rennkommission war eingesetzt worden, die den Rennbetrieb überwachen sollte. Wen wundert es, daß Hamburg in ihr vertreten war. Außer dem Sekretär Horstmann, München, gehörten ihr an:

*Gell, Berlin  
Reimers, Hamburg  
Münzenmaier, Mannheim und  
Schumacher, Köln.*

Unter diesen Voraussetzungen war der bisherige Name des Vereins nicht mehr zeitgemäß, da er sich fortan nur und ausschließlich mit Renndingen zu befassen brauchte. So stand dann folgerichtig auf der Tagesordnung der JHV 1951 des Vereins der Punkt: Umbenennung des Vereins. Ohne lange Diskussion wurde der neue Name des Vereins mit

„Norddeutscher Windhund-Rennverein e. V.“

akzeptiert und in das Vereinsregister beim Amtsgericht in Hamburg eingetragen. Formal war damit alles geklärt, die Kompetenzen zwischen Verband und Vereinen abgesteckt, nun ging es daran, den eigentlichen Rennbetrieb zu fördern und zu verstärken.

Das betraf weniger den Norddeutschen Windhund-Rennverein, denn bis einschließlich 1958 führte er mit der Zahl der jährlich durchgeführten Rennen uneinholbar und zog häufig mehr Rennen als der gesamte DWZRV zusammen. Die vielen Rennen und Beteiligungen an anderen Rennen hatten sicherlich auch dazu geführt, daß der Verein bekannt wurde und insbesondere wegen seiner hervorragenden Whippets Sieg um Sieg erringen konnte. Insbesondere Frau von Watzdorf stellte mit den Hunden ihres Zwingers „von Burgfried“ die meisten Sieger. Doch auch Mitglieder mit wenigen Hunden konnten mithalten. So hatte unser Gründungsmitglied Irmgard Trombetta, inzwischen Irmgard Bartnick, damals zwei so hervorragende Rennhunde, daß der Schriftleiter des Verbandes in „Unsere Windhunde“ 12/50 zu folgendem Bild schwärmte:



*Die „Glückliche“ mit windzerzaustem Haar, kornblumenblauen Augen und rotem Munde, hält an die Brust gedrückt in jedem Arm Eitel und Dieter, zwei Siegerhunde.*

*(Neidvolle Beschauer würden sich freuen, nur einer der beiden Hunde zu sein).*

*H. E. Regenstein*

Ziel des Vereins war nach wie vor die Schaffung einer 480 m Bahn. Der Zufall kam dabei zu Hilfe. Nach dem Krieg war begonnen worden, Hamburg vom Trümmerschutt des Krieges zu befreien. Unmengen von Steinen und Schutt wurden weit aus Hamburg herausgefahren. Nun waren auch Gegenden an der Reihe, die dem Platz nicht sehr entfernt lagen und beim Abtransport fast am Platz vorbeigefahren wurden.

Da lag es nahe, diese Haustrümmer auch für die Befestigung des Platzes, insbesondere der Zuschauertraversen, zu benutzen. Anfangs mit eigenen Fahrzeugen (die das meist nicht lange aushielten und mit Achsbruch usw. ihr Leben aushauchten), dann mit Fremdfahrzeugen, die zum Platz einen kürzeren Weg hatten als zur Abfuhrstelle sonst, wurde im Laufe der Jahre 1951 bis 1953 etwa 60.000 cbm. Bauschutt auf den Platz gebracht. So konnten endlich für die Zuschauer Stehtribünen geschaffen werden, auf denen sie – über der Geläufhöhe stehend – bessere Sicht hatten und zugleich trocken stehen konnten. Bei dieser Gelegenheit wurde – auch das war für das Amateur-Europa völlig neu – für die Kurven eine Erhöhung vorgesehen. Da den Hunden naturgemäß das Laufen auf den Trümmern nicht zugemutet werden konnte, mußte auf das Kurvengeläuf dann noch ca. 3.000 cbm. Mutterboden aufgebracht werden.

All das kostete nicht nur eine Menge Geld, sondern vor allem Zeit. Daher kann es nicht verwundern, wenn in 1952 kein Rennen auf der Bahn in Farmsen gezogen wurde und in 1953 eine erste Erprobung des inzwischen etwas angewachsenen Geläufs erfolgen konnte, erst einmal unter den eigenen Vereinsmitgliedern mit dem

### „Rennvereins-Siegerrennen 1953“

am 20. September 1953. Die Probe wurde zum vollen Erfolg! Nun hatten wir die Bahn mit 480 m, nun hatten wir überhöhte Kurven, der Kurvenradius war vergrößert worden, weil nun nicht mehr von innen nach außen, sondern von außen nach innen gelaufen wurde. Das war zwar noch immer ein sogenanntes Schneckengeläuf, doch mit der Installierung eines Hasenturmes in der Innenfläche stand der Hasenzieher nun inmitten des Geschehens, konnte also den Lauf der Hunde wesentlich näher und besser verfolgen. Der Hasenturm stand noch ziemlich weit zur Kurve 1 und 2 hin und damit war zusätzlich Sprechverbindung zwischen Hasenzieher und dem neuen Zielrichterhaus gegeben. Eine Schwäche hatte diese Art des Zuges jedoch. Hinter dem Ziel an der letzten Rolle ging es in die freie Mitte (es waren ja immer noch Start- und Zielgerade nicht dasselbe, sondern zwei nebeneinanderliegende Bahnen) und die Hunde gerieten – meist mit großem Vergnügen – in die Innenfläche und damit in den Sumpf.

Familie Nolde kennt die Afghanen, die ganz hell starteten und rabenschwarz wieder vom Lauf zurückkehrten. So wurde der Innenzaun der inneren Zielgeraden schräg an den Innenzaun der Startgeraden herangezogen, und so fingen sich die (meisten) Hunde in einer Art Tüte, in der sie dann sehr gut aufgefangen werden konnten. Der Vorteil der Schnecke war hauptsächlich, daß die Hunde nie in Gefahr kamen, die Schnur überlaufen zu müssen. Nun hatte die Bahn die Feuerprobe endlich bestanden und nun gab es keine Halten mehr.

Jetzt, nach mehr als 2 Jahren, sollte sich die Durchführung des „Jahressieger-Rennens 1951“ auszahlen. Im Programm war es damals schon als „Derby“ angekündigt worden und jetzt sollte es ein richtiges, echtes, stets mit Hamburg verbundenes Derby werden. Den ganzen Winter hindurch wurde mit dem DWZRV verhandelt, wurden Termine und Einzelbestimmungen erwogen und verworfen, wieder erwogen und schließlich Einigkeit erzielt. Hamburg sollte Derbystadt werden!

So konnte der Terminplan des NWR für 1954 ausweisen:

Mai	Eröffnungsrennen in Farmsen
Juni	Frühjahrsrennen in „Planten un Blumen“
Juli	Rennen auf der Galoppbahn Hamburg-Horn
August	Rennvereins-Siegerrennen in Farmsen
September	1. Deutsches Windhund-Derby 1954 in Farmsen
Oktober	Herbstrennen in „Planten un Blumen“
November	Hubertus-Jagdrennen (Hürdenrennen) in Farmsen

Ein entscheidendes Jahr für den Verein in mehrfacher Hinsicht:

Das erste Jahr, in dem über das Jahr verteilt mehrere Rennen auf der eigenen Bahn ausgetragen wurden.

Erste Erwähnung des „Eröffnungsrennens“.

1. Deutsches Derby.

Was die wenigsten Rennteilnehmer oder Mitglieder wissen:

Das Eröffnungsrennen am 1. Mai eines jeden Jahres hat eine ebenso lange Tradition wie das Derby. Seit 1954 wird dieses Rennen ununterbrochen in Farmsen gezogen.

Und dann das 1. Derby! Nicht geringen Anteil an der Zusage durch den DWZRV hatte ganz sicher das Versuchsderby 1951. Hier hatte der Verein zeigen können, daß er in der Lage war, einwandfreie Rennen auch in größter Besetzung und starker Teilnehmerzahl zu ziehen. Nun mußte er sich erneut beweisen.

Teilnahmeberechtigt waren damals die Jahrgänge 1952 und jünger, also praktisch nur 2 Jahrgänge. Man konnte daher auch keine großen Meldezahlen erwarten und zog daher gleich ein zweites Rennen mit, den Derby-Preis, aus dem sich später das „Internationale Windhund-Derby“ entwickelte.

Die Teilnahme am 1. Derby war überraschend. Wenn auch beim eigentlichen Derby, wie erwartet, nicht allzu viele Hunde starteten, war das Gesamtmeldeergebnis mit 91 Hunden doch überdurchschnittlich.

Obwohl es noch keine Bestimmungen gab, daß die Hunde mindestens 2 Läufe absolvieren mußten, obwohl die Laufeinteilung noch völlig in Händen der Ausrichter lag, gab es kaum jemanden, der sich darüber beklagte, daß er etwa schon am Sonnabend angereist war und erst am Sonntag den einen Endlauf mit seinem Hund bestreiten mußte. Nur so ist es auch möglich, daß die Teilnehmer in nur 24 Läufen insgesamt – und die wieder auf Sonnabend und Sonntag verteilt – die Derby-Sieger und Derbypreis-Sieger ermitteln konnten. Heute würden mindestens 45 Läufe erforderlich sein.



# Deutsches Windhund-Derby 1954



Eine Kuppel Sieger

Drei Greyhounds aus dem Hamburger Züchter „Meyberg“.  
Ihre Wurfserie startete auch im „Deutschen Windhund-Derby 1954“

## PROGRAMM

für die im Derby 1954

„Deutsches  
Derby-Sieger“

1954

und ein  
„Derby-Preis  
Hamburg“

mit mehreren  
Flachrennen

für  
Greyhounds,  
Whippets, Barsois  
und Afghanen

## Sonntag, den 5. September 1954, Beginn 10:00 Uhr

Vorläufe am Samstag, den 4. September 1954, Beginn 10:00 Uhr  
im Greyhound-Station Hbg.-Farmen (Levetoweg, 9-10 km-Stat. Farmen-Ischewinkel)  
ausgeschrieben und durchgeführt nach den Bestimmungen der Genehmigung des DWZR  
vom Norddeutschen Windhund-Rennverein e. V., Sitz: Hamburg  
im Deutschen Windhundrecht und Rennechtheit.

Das Derby-Programm 1954, mehrfarbig gedruckt. Es enthielt wie heute die Organisation, die Teilnehmerliste und die einzelnen Läufe. 11 Whippets, 17 Greyhounds und 5 Barsoi waren am Start. Afghanen waren noch nicht dabei. Zahlreiche ältere Hunde gingen im Derby-Preis an den Start.

Doch nicht alles lief 1953 wie gewünscht. Die Vorbereitungen auf das 1. Derby, die gegenüber den Vorjahren erhebliche Zunahme der Renntage auf dem Platz, das gefiel nicht allen Mitgliedern. Zudem brachte der eigene Platz Arbeit in Hülle und Fülle. So schien auf der einen Seite alles wunderbar geregelt und doch brodelte es.

Eine Erfahrung, die auch andere Vereine machen mußten, kam auf den NWR zu. Solange der Platz unfertig war, solange fanden sich immer Mitglieder, die anfaßten und halfen. Nun war der Platz in einem Zustand, daß man ihn allerorten als erstklassig empfand und es mußte nur noch regelmäßig gemäht werden und – und das war nach wie vor eine Schwäche – der Innenraum mußte mindestens einmal jährlich mit der Sense von Schilf befreit werden.

Nur wer einmal, kniehoch im Wasser stehend, eine solche Arbeit mitgemacht hat, der wird verstehen, daß kein Mitglied sich auf eine solche Arbeit freute. Allein unser Mitglied Otto Wilhelm machte sich immer wieder an diese Tortur. Die meisten Mitglieder jedoch meinten, daß nun die Zeit der Ruhe und des ungetrübten Trainings gekommen sei. Hilfe war nicht mehr nötig und schon sah sich der Vorstand in der unangenehmen Lage, alles allein machen zu müssen. Das ging soweit, daß auf der JHV 1954 nicht einmal ein Rennleiter zu wählen war, sodaß – und das ist glücklicherweise einmalig im Verein geblieben – der 1. Vorsitzende August Brendel auch noch das

Amt des Rennleiters übernehmen mußte. Erschwerend kam hinzu, daß sich in 1953 ein Teil der Mitglieder nicht damit abfinden konnte, daß auf der Bahn nicht ständig und ausreichend trainiert werden konnte und daher am 7. August 1953 der „Hamburger Windhund-Rennverein e. V.“, Vorsitzender Alfred Alletzheuser, mit Domizil in Hamburg-Harburg vom DWZR zugelassen wurde.

Über diesen Verein und seine Bahn wird noch zu berichten sein. Immerhin gab es im Bereich des DWZR schon 6 Rennvereine, zu denen nun der Hamburger Rennverein als Nummer 7 dazukam.

Nach dem Bericht des Vorsitzenden der Rennkommission, Hans E. Regenstein, Hamburg, wurden in 1942 schon 40 Rennen gezogen, ein erheblicher Teil allerdings von den Landesgruppen, die über ihre Trainingsabteilungen eigene Rennen auf Fußballplätzen usw. zogen. Immerhin lag Hamburg mit 12 gezogenen Rennen innerhalb eines Jahres weit an der Spitze.

Zahlreiche Rennen, Trennung in Farmsen und Harburg, all dies führte dazu, daß nicht nur die Arbeitslust abnahm, auch die Mitgliederzahl im Verein schrumpfte. Die schon in 1948 erreichten 82 Mitglieder, die sich bis auf mehr als 100 Mitglieder steigerte, sank zusehends, sodaß die Einladungen für 1954 nur noch an 66 Mitglieder versandt werden mußten.

Trotz allem, der Betrieb mußte weitergehen.

Da Angriff die beste Verteidigung ist, wurde in 1955 der „Derby-Preis“ neben dem nun exakt benannten „Deutschen Windhund-Derby“ international ausgeschrieben in der Hoffnung, die Teilnehmerzahlen des Erstjahres 1954 überbieten zu können. Gefehlt! Die Teilnehmerzahl am Deutschen Derby 1955 war geringer als die des Vorjahres – nur noch 15 Whippets und 13 Greyhounds nahmen den Kampf um den Derbysieg auf und auch international gab es einen Reifall. Ein einziger ausländischer Hund war gemeldet worden: Onyx von Fräulein Ortman aus Holland. Doch dieser eine Hund brachte einen Stein ins Rollen. Onyx war im Jahr zuvor, 1954, beim UICL-Rennen in Mannheim überlegen Sieger bei den Whippets geworden und auch das 1. Rennen um den Internationalen Derby-Preis holte er sich ganz überlegen. Jedenfalls hat es Fräulein Ortman in Farmsen so gut gefallen, daß wir sie 1964 besonders ehren konnten, nachdem sie 10 Jahre in Folge mit ihren Hunden zum Internationalen Derby gekommen war.

1956 mußte man daher mit etwas Skepsis erwarten. Technik und Gerät waren zwar voll einsatzfähig, der Hasenzug funktionierte einwandfrei – doch was nützt das alles, wenn die Hunde nicht kommen.

Und hier war 1956 wieder ein Glücksjahr für den Verein. Das Deutsche Derby mauserte sich, erstmalig waren 5 Afghanen gemeldet, die Barsoi waren wieder da und so wurde mit 41 Hunden das bisher beste Ergebnis erzielt. Auch international gab es einen großen Schritt vorwärts. Aus Holland waren nun schon 8 Hunde gemeldet worden, darunter ein Hund, der die Greyhoundzucht später maßgeblich beeinflusst hat. Das war Gerrit Schoutens Greyhound-Rüde „Mighty Chancer“. Daß gerade Gerrit Schouten den Weg nach Farmsen fand, war sehr wichtig.



Fräulein Ortmann, Holland, nach der Siegerehrung beim Internationalen Derby-Preis 1955. Das Bild gibt zusätzlich Auskunft über die neue Geläufführung. Im Hintergrund sieht man den Whippetstart. Fräulein Ortmann steht eben hinter dem Zielstrich und hinter ihrer Schulter ist das zweite Geläuf zu erkennen.

Er sah auf einen Blick, daß hier eine Bahn gebaut war, die für die Zukunft etwas erwarten ließ, die für die Hunde gut und einwandfrei zu laufen war und so kam er Jahr für Jahr wieder und brachte eine immer größer werdende Kolonie Holländer mit.

Natürlich brachten sie gute Hunde mit und so konnten sie aus der Hand von Frau Brendel ihre Siegeskränze in Empfang nehmen.



Start zum Derby-Lauf 1956:  
 Starter Kreimeier öffnet die Startklappe (oder sollte man sagen: die Startklappen?). Die Zweierkisten sind paarweise zu öffnen, aber auch durch eine Verbindung insgesamt zu heben. Das ist zwar etwas unterschiedlich und würde heute sicher zu Beschwerden führen, aber vergessen Sie nicht: es ist 30 Jahre her. Genau zu erkennen ist auch, daß vom Geläuf im heutigen Sinne nicht gesprochen werden kann, daß das Geläuf von außen nach innen geht und daß der ganze Platz noch immer bis zum U-Bahndamm reicht.

1956 bringt eine weitere Neuerung: Als dritte Konkurrenz wird neben Derby und Internationalem Derby-Preis auch der „Preis von Hamburg“ für die sogenannten C-Klasse-Hunde eingeführt. Später nennt sich diese Sonderkonkurrenz „Hansa-Preis“.

1957 wird erneut etwas angeboten - das Coursing. Aus England übernommen, versucht der Norddeutsche Windhund-Rennverein auf dem Gelände der Galopp-Rennbahn in Hamburg-Horn den Versuch, ein naturnahes Coursing zu ziehen. An zwei Tagen wurde es gezogen und der Bericht des damaligen Geschäftsführers des DWZRV zeigt deutlich die Begeisterung, die diese neue Form des Rennens ausgelöst hat.



Frau Roukens, Holland, kann den goldenen Kranz für den Sieg in Empfang nehmen, während Frau Thea Prehm (heute Frau Best) auf die Gratulation wartet (zwischen Frau Roukens und Frau Brendel). Den dritten Platz hat sicherlich der Whippet von Frau Elisabeth Nause erlaufen. Sie steht noch etwas abwartend im Hintergrund.

# Frühjahrs Coursing in Hamburg-Horn am 1. und 5. Mai 1957

Von Claus Rath, Düsseldorf



Der hohe, weite Sprung scheint „Rajan el-Baziri“ (Bes.: Dr. Himmer, Ahrensburg-Holstein) überhaupt nichts auszumachen. Die „Gesichtszüge“ bleiben im Flug beim Afghanen gelassen, der Fang ist wie bei allen Hetzhunden halb offen, das Auge mit gespannter Aufmerksamkeit ruhig auf den Hasen gerichtet. Wie die Befiederung eines Pfeils wirkt das Haarkleid.

Voll gesammelter Kraft ist der sparsame, schnelle Sprung des erfahrenen Rüden „Bhakkars Arabdur“ (Bes.: Sachs, Düsseldorf). Jeder Muskel, vor allem auch des Rückens, wird in Energie verwandelt.



Man sollte es als überraschendes Zeichen der Gesundheit unseres Windhundsports in Deutschland werten, daß so etwas möglich ist! Hier legt eine Handvoll lebendiger Menschen eine zweite Hälfte unserem Sportleben hinzu: das Coursing hinter gezogenem Hasen. Als Ende vorigen Jahres die ersten Berichte über das Herbstcoursing uns erreichten, waren wir erstaunt, wie wenige Windhundfreunde diese echte Sensation als solche werteten. Zu eingefahren auf dem Racingoval war für viele der Lauf des Hasen, zu sehr hatte man sich an die grelle Absperrung der 6-m-Bahn gewöhnt. Dies aber ist die Faszination des Coursings. Die unnatürliche mathematische Figur fehlt ebenso wie die den echten Hetzhund kränkende Absperrung.

Die beiden zauberhaften Coursingtage auf der gepflegten Galopprennbahn in Hamburg-Horn brachten zwei entscheidende Erfahrungen: 1. Jede Windhundrasse ist vor dem natürlichen Hetzobjekt gleichwertig. Was die eine an Tempo der anderen voraushat, macht jene durch Wendigkeit und Reaktionsfähigkeit wieder wett. 2. Jeder Hetzhund ist seiner natürlichen Veranlagung nach, also wenn er nicht durch Zucht und Aufzucht verdorben ist, absolut hasenfest.

Wer hätte uns noch vor Jahresfrist prophezeien dürfen, daß unsere auf der Rennbahn so ungehörigen Orientalen auf schwerster Geländestrecke mit Hecken- und Grabensprüngen, deren Höhen jedes Maß der Rennordnung als Säuglingsübung klassifizierten und die Minimalsprungweiten von 5 m erforderten, nicht einen einzigen Versager bieten würden? Und daß ohne die geringste Absperrung, die sie etwa von einem Pulk heulender und bellender Schäferhunde getrennt hätte, die 30 m von der Hasenschour entfernt, ihre pensionsberechtigenden Übungen durchführten. Der vermeintliche Erbfeind wurde von keinem der 20 Afghanen eines Blickes gewürdigt. Dieser Anblick ließ sogar die Augen manches eingeschwoeren Glatthaarmannes leuchten, der die Orientalen bisher nur als publikumswirksame Clowneinlage unserer Rennveranstaltungen wertete. Da auch das Wetter nichts unversucht ließ, mit Regen, Hagel, Wind und Sonne die Prüfung für Mensch und Hund zu erschweren, konnte der Veranstalter an der Unentwegtheit der Hundebesitzer unschwer deren Begeisterung über diesen schönen Hetzsport ablesen. Die Bewunderung der auswärtigen Gäste wurde besonders laut, als der Norddeutsche Windhund-Rennverein nach einer Viertelstunde Pause eine völlig andere Hetzstrecke präsentierte, 300 m von der alten entfernt, mit denselben Rollen, derselben an neuem Platz aufgestellten Maschine.

Bravo!

Etwa 70 Läufe mit je zwei Hunden wurden an den beiden Renntagen auf vier verschiedenen Strecken absolviert, und jeder mit seinem Tier vertraute Windhundfreund konnte dessen Begeisterung in den leuchtenden Augen seines Hundes erkennen. Das Votum der Hunde sagte eindeutig: Von jedem Ersatzden uns der Mensch für die freie Hetze bietet, ist dies der bisher beste, weil er Muskel und Auge, Lunge und Herz Instinkt und Charakter voll einzusetzen erlaubt.

Am Abend steckten die Renndoktoren über dieses jüngste Kind

Die schwebende Eleganz der Hündinnen zeigt diese Aufnahme „Imnota's es Hor“ (Bes.: Schönfelder, Hamburg) und „Roota el Baziri“ (Bes.: Nolde, Hamburg). Die Kamera fangt das Bild in dem Moment, als die Hunde, erst jetzt die Breite des aus Hecke, Bank und Wassergraben bestehenden Hindernisses übersehend, ihren Körper noch einmal vorwärtschellen.



Nebenbei: Windhund-Renngesellschaft?  
Was ist in der Zwischenzeit aus ihr geworden?

Sie hatte mit dem Bau der Rennbahn ihr gesamtes Gesellschaftskapital verbraucht, sie hatte sich dabei so verausgabt, daß nicht einmal die Kosten für die Eintragung in das Handelsregister übrig geblieben waren. So mußten sie schon 1951 in einer Abtretungserklärung gegenüber der Verpächterin, der Liegenschaftsabteilung der Hansestadt Hamburg, die Mieten für die Gaststätte mit monatlich DM 120,- und für die Platzmeisterwohnung mit DM 40,- monatlich verpfänden.

Alle Bemühungen, die Totalisatorgenehmigung zu erhalten, konnten zu den Akten gelegt werden, da in der Zwischenzeit große amerikanische Konzerne mit der gleichen Zwecksetzung gescheitert waren. So wurde in einer recht stürmischen Gesellschafterversammlung am 23. Mai 1952 beschlossen, die GmbH zu liquidieren. Zu Liquidatoren wurden die Herren Reimers und Schultze bestellt. Herr Reimers trat schon mit Schreiben vom 23. 11. 1952 von seinem Amt zurück, sodaß nur ein Liquidator verblieb. Da die GmbH nicht einmal im Handelsregister eingetragen war, gab es auch kein Gericht, das zur Beendigung der Liquidation mahnte. So konnte die Gesellschaft, die nie eine Kapitalgesellschaft geworden war, sich darauf beschränken, Einnahmen und Ausgaben auszugleichen, was nicht immer gelang. Der verbliebene Liquidator mußte immer dann einspringen, wenn Engpässe eintraten und Zahlungsunfähigkeit drohte. Das hätte den Verlust des Pachtvertrages und damit den des Platzes bedeutet. So schlängelte sich die Gesellschaft durch die Jahre und hat es tatsächlich geschafft, irgendwann die Schulden loszuwerden und damit den immer wieder drohenden Konkurs zu vermeiden.

1958 begann wieder einmal mit einem Knall. Wie die Mitgliederlisten der Jahre bis 1955 ausweisen, war der Verein ein (heute würde man sagen) Kurzhaarverein. Afghanen gab es fast gar nicht. Erst 1956 nahmen Afghanen am Deutschen Derby teil. Das darf nicht verwundern, denn erst Mitte 1955 wurde die Afghanen-Eintragung 2000 im Zuchtbuch vorgenommen. Dagegen wurde bei den Barsoi schon die Nummer 11.500 verwendet und auch bei den Greyhounds war man bei 3.400 angelangt. Nun aber nahm die Zahl der Afghaneneintragungen rapide zu (schon 1958 war die Zahl 3.000 überschritten) und damit nahm auch die Zahl der Afghanenbesitzer immer mehr zu. Nur mit dieser Entwicklung ist erklärlich, daß erst 1961 zum ersten Mal ein Afghanenbesitzer in den Namen der Vorsitzenden und Rennleiter des Vereins auftaucht.

Es muß zugegeben werden, daß die damaligen Afghanenbesitzer mit ihrer Rolle im Verein nicht ganz zufrieden sein konnten. Immer noch beherrschten Whippet und Greyhound die Szene.

So trafen sich schließlich am 18. Juni 1958 10 Afghanen- und 1 Greyhoundbesitzer in Lütjensee in der „Fischerklause“ und gründeten dort den

*„Trittauer Windhund-Rennclub e. V.“*

Unter ihnen die bekannten Ernst G. Nolde, Wolfgang Schmithals, Robert Ahrends. Letzterer wurde Vorsitzender.

So hatte der NWR eine neue Konkurrenz ganz in der Nähe. Eine Gruppe ging, eine andere Gruppe kam wieder.

Der Hamburger Windhund-Rennverein, 1953 aus dem NWR losgelöst, hatte inzwischen einsehen müssen, daß die gleichen Schwierigkeiten, die sie 1953 zum Austritt bewogen hatten, im eigenen (kleinen) Verein in verstärktem Umfang auftraten. Wenn auch mit Herrn Dohrn, dessen Name mit der Hamburger Bahn untrennbar verbunden ist, einen Mann mit tollen Ideen hatte, so konnte er allein das Häuflein Renn- und Trainingswilliger nicht zusammenhalten. Sein Gebiet war das Tüfteln und Verbessern, das Ändern und Modernisieren. Wenn man von Endlosanlagen in Europa spricht, so ist er der eigentliche „Erfinder“. Die kleine Bahn in Harburg mit ca. 25 m Kurvenradius, eine Runde war unter 300 m, davon eine Kurve ganz erheblich erhöht, die andere fällt dafür abfallend nach außen, war eigentlich die „ideale“ Trainingsbahn für Junghunde. Eine Endlosanlage mit nur 4 Haltepeilern, an denen die Rollen saßen, davon ein Haltepeiler mit einem unmittelbaren Motorantrieb für die Rolle, um die eine elastische Gummischnur aus geflochtenen Gummischnüren geführt wurde, die Antriebsleistung so errechnet, daß der schnellste Hund kaum mitkommen konnte, während bei langsameren Hunden lediglich durch eine Handbremse, die unmittelbar auf das Antriebsrad wirkte, eine Verminderung der Geschwindigkeit erreicht wurde. Hier konnten Junghunde das Kurvenlaufen perfekt lernen, war doch die ganze Bahn eine einzige Kurve.

Für die Durchführung von Rennen war die Bahn jedoch kaum geeignet und so hat der Verein in seiner kurzen Geschichte auch kein Rennen gezogen. Als 1958 nun eine neue Konkurrenz mit Hoisdorf auftrat, schwammen dem kleinen Verein die Felle davon und er ging eine Ehe mit dem NWR ein. Eine Rennzeit begann, an die sich noch zahlreiche der älteren Mitglieder noch gern erinnern werden. Herr Dohrn stand als Trainingsleiter jederzeit nach Absprache zur Verfügung und der Zulauf von Junghunden, die ja auf den weiten Kurven in Farmsen kaum Kurventechnik lernen konnten, war groß.



Startgerade der Rennbahn Harburg

Da Farmsen infolge seines moorigen Untergrundes Anfang des Jahres immer Schwierigkeiten hatte, sein Geläuf zum 1. Mai, der Bahneröffnung, rechtzeitig herzurichten, wurde auf Jahre hinaus ein Ausweg gefunden, der viel Anklang bei den Mitgliedern und Rennteilnehmern fand. Das war die Geburtsstunde des „Stichrennens“. Die Bahn in Harburg war, wie gesagt, nur sehr klein und die Rennstrecke betrug nur 300 m. So konnten in

kleinen Laufzusammenstellungen von je 3 Hunden je 2 Vorläufe gemacht werden und die jeweils 1. bzw. 2. trugen dann den „Stichkampf“ um den Sieg aus. Das alles ging immer sehr gemütlich zu und nach dem Rennen traf man sich im an der Straße gelegenen Gasthaus „Frühlingsgarten“ für eine Plauschstunde. Es konnte nicht ausbleiben, daß die Rennbahn selbst bald nur noch „Frühlingsgarten“ genannt wurde.

Die Bahn hat bis 1964 als Trainings- und Rennbahn bestanden und wurde dann nach dem Rücktritt von Herrn Dohrn – der schließlich in Harburg völlig allein die Pflege und Trainingsdurchführung machte – aufgegeben. Es wird manche Mitglieder geben, die das heute noch bedauern.

Ein erfreuliches Ergebnis wurde dann die Derby-Veranstaltung 1958. Mit 18 holländischen Teilnehmern wurde ein ausgezeichnetes Meldeergebnis erzielt, auch an deutschen Teilnehmern mangelte es nicht, auch wenn sich beim Deutschen Derby immer noch die Teilnehmerzahlen nicht über die 50 steigern wollten. Die Gesamtmeldezahl von 106 Hunden war für die damalige Zeit eine gewaltige Zahl. Sogar der Vorsitzende der Rennkommission, Carl-Eugen Münzenmaier, war allein wegen der Siegerehrung von Mannheim nach Hamburg gekommen. Er konnte dabei auch Gerrit Schouten mit seinem schwarzen Grey-Rüden „Figaro“ als Sieger beglückwünschen. (Abb. rechts). C. E. Münzenmaier ist hier noch Vorsitzender des RK des DWZRV. Später wird er Präsident des DWZRV.



*Rennpause! Die holländischen Teilnehmer erholen sich von den Strapazen in der guten Farmsener Luft.*

Vereinsintern mußte man allerdings Sorgen haben. Die Euphorie der ersten Jahre war abgeklungen, der Platz war vorhanden und es mußte „nur“ noch alles in Ordnung gehalten werden. Das behagte so manchem Mitglied gar nicht, daß es bisher nur eine Einladung erhielt, sich dann und dann dort und dort zur Busfahrt einzufinden und dann irgendwo in Schleswig-Holstein ein ruhiges und gemütliches Rennen mitzumachen, vielleicht auch zwischendurch ein kühles Bad in der Ostsee zu nehmen.

Nun sollte jeder Harke, Schaufel oder Sense in die Hand nehmen, mithelfen, das Geläuf in rennfähigem Zustand zu erhalten. Das gefiel nicht allen und so kam es, daß der Mitgliederbestand zurückging, entsprechende Einnahmen ausblieben und der Verein, ohnehin nicht mit viel Kapital gesegnet, in finanzielle Schwierigkeiten geriet. Was war zu tun?

August Brendel, der ja nie unter Ideenarmut litt, wußte einen Ausweg. Wir hatten ja noch unseren Geräteschuppen, der seinerzeit etwa an der Stelle stand, wo heute die transportablen Toiletten aufgebaut werden. Dieser Geräteschuppen war ein richtiger Wildwest-Schuppen, aus Schwarten und Brettern zusammengefügt, niedrig und dunkel, aber sehr groß. Hier wurde nun eine Ecke ausgeräumt, mit Stroh und weicher Wandpolsterung aus Soden versehen und wir hatten einen Schafstall. Heinrich Haase als Schlachtermeister besorgte im Frühjahr einige Lämmer, die dann einmal unser Geläuf sauberfressen sollten und zudem nach Jahresfrist – dann vollgefressen – zur Schlachtbank kommen sollten. Was sich so gut anhörte, war nicht die letzte Weisheit. Die Schafe dachten gar nicht daran, den Rasen kurz zu halten, sie labten sich lieber an den Spitzen der angepflanzten Büsche und Hecken, kratzten sich das Kreuz, indem sie sich unter den Innenzaun stellten und sich am Querbalken rieben. Dabei hoben sie dann meist den ganzen Zaun aus und er fiel um. Das gab dann zusätzliche Arbeit. Dennoch, in einer Weise waren die Schafe fleißig. Unter ihnen war ein Bock, ein Prachtstück, der allgemein „Herr Rasch“ genannt wurde. Der verstand sein Handwerk und sorgte für steten Nachwuchs, sodaß die Herde zeitweise auf über 20 Stück anwuchs. Herr Rasch hatte einen zweiten Vorteil. Er war wachsam wie ein scharfer Hund und ließ sich nur von zwei Personen anfassen und kraulen, von seinem Herdenführer August Kreimeier, der ja ohnehin die Pflege im Stall innehatte und Frau Ilse Schultze. War Training, mußte „Herr Rasch“ mit seinen Damen erst eingesperrt werden. Immerhin konnten Jahr für Jahr diverse Tiere verkauft werden und der Erlös kam der Kasse zugute, außerdem gab es zum Saisonende stets ein Hammelessen für die Mitglieder. Erst 1963 nach dem Bahnumbau verschwand der Stall und damit die Herde.



*Ilse Schultze kraut „Herrn Rasch“*

1959 ist insoweit bemerkenswert, als sich zum ersten Mal in der kurzen Geschichte des Derby die Meldezahl der Afghanen mit 11 Meldungen höher lag als bei den Greyhounds, für die nur 8 Meldungen abgegeben waren. Das kam natürlich nicht von ungefähr. Einmal nahm die Zahl der Afghanen zu, aber die Besitzer selbst entdeckten das Rennen für ihre Rasse. Was erst wie ein Spaß schien, der für die „Rennhundrassen“ gemacht war, kam nun für die Afghanen mehr und mehr auch in Frage. Sicher war es nicht leicht, einen Afghanen, der die Freiheit liebt, in das Korsett der Rennbestimmungen zu pressen, doch Beharrlichkeit und Zuspruch, gute Pflege und Geduld haben den Siegeszug der Afghanen auf der Rennbahn möglich gemacht.



*Frau Ursula Döpke (heutige Frau Brendel) kühlt ihrem Afghanen die heißgelaufenen Pfoten.*

1959 war aber auch in anderer Hinsicht für den Verein von herausragender Bedeutung.

Die UICL, der Verband der europäischen Windhundvereine, führte seit 1954 ein besonderes Rennen durch, das UICL-Rennen. 1954 in Luzern ausgetragen, 1955 in Deutschland durchgeführt (Mannheim) und anschließend in den Mitgliedsländern, soweit feste Rennbahnen bestanden.

1960 war Deutschland an der Reihe und der Norddeutsche Windhund-Rennverein hatte sich beworben. Und hier zeigte sich, daß die mehrfache Durchführung des Derby und insbesondere des Internationalen Derby-Preises im In- und Ausland Anerkennung und Beachtung gefunden hatte. Die Rennekommission der UICL entschied sich einstimmig für Hamburg.

Der in 1958 neu gewählte Rennleiter des Vereins, Heinrich Haase, konnte also gleich zu Beginn seiner Tätigkeit an das größte Rennen herangehen, das es im Bereich Amateur-Europas gab.

Dazu waren ganz besondere und intensive Vorbereitungen erforderlich. Zwar war das Geläuf im Laufe der Jahre besser geworden, der Rasen selbst zeigte inzwischen internationale Qualität, doch das Drumherum, das ein solches Rennen mit Begrüßungsabend usw. erforderte, mußte minutiös vorbereitet sein.

Die Jahreshauptversammlung des Vereins, die Anfang 1960 tagte, konnte sich vorläufig nicht einmal über die Frage einigen, ob das Derby – das selbstverständlich nicht ausfallen konnte – und das UICL-Rennen getrennte Veranstaltungen werden sollten oder ob man beide Rennen zusammen laufen lassen wollte.

Man einigte sich nach endlosen Debatten darauf, alles an einen Tag bzw. an einem Wochenende abzuwickeln, da von der Voraussetzung ausgegangen wurde, es würden aus Deutschland ohnehin die gleichen Hunde wie üblich kommen, also ca. 80 und dazu ein paar Ausländer mehr als sonst, sodaß von etwa 110 Startern ausgegangen wurde.

Wer beschreibt das Erstaunen, als die Berichte vom UICL-Rennen 1959, das auf der nagelneuen Bahn in Amsterdam ausgetragen war, von 110 Startern im UICL-Rennen berichteten.

Nun, man hatte sich festgelegt und so mußte es eben überstanden werden. Es wurde eine wunderbare Ausschreibung gedruckt, die ausländischen Verbände unterrichtet und Hein Haase konnte nur noch auf die Meldungen warten.

Und sie kamen und kamen. Bei Meldeschluß lagen nicht weniger als 157 Meldungen vor, eine Zahl, die damals unvorstellbar war. 157 Hunde in 2 Tagen laufen zu lassen, dazu brauchte es 62 Läufe.

Berücksichtigen Sie, daß jeder Lauf von Hand gezogen wurde, daß der Hase von Jungen per Hand ausgelegt wurde und Sie können ermessen, welcher Anstrengung es bedurfte, das alles zu bewältigen.

# Europa Windhund-Sieger Rennen 1960



## P · R · O · G · R · A · M · M

247 Rennen am drei Tufen  
 »Europa-Sieger 1960«  
 und am drei Tufen  
 »Deutscher Derby-Sieger 1960«  
 sowie Rennen am drei  
 »Hansa-Preis 1960«  
 und am drei  
 »Jubiläum-Preis«  
 im Deutschen Windhund-Stadion

Freitag, 17. Sept.  
 Beginn 14.00 Uhr  
 Sonntag, 18. Sept.  
 Beginn 13.00 Uhr  
 — 13.30 Uhr  
 Hamburg: Farnow

## Zum Vergleich der Zeiten

### ÜBERBLICK

über die in den Jahren 1954 bis 1959 in drei Stufenläufen für das Deutsche Windhund-Derby und den internationalen Derby-Preis von Deutschland erzielten Zeiten auf dem in den Abmessungen gleichförmigen Lauf des Deutschen Windhund-Stadions in Hamburg-Farnow

Jahr	in Final	Rufen	Sek.	Hündinnen	Sek.
1954	Geys 480 m	Meyborg Rubin	—	Erika v. Windfang	—
	Whippets 370 m	Glablands Lartou	—	Quick Progress	—
	Alghonen 480 m	Caldjunge v. Mangar'au	—	Alex v. Wolfentron	—
		Silberstein v. Burgf.	—	Alex v. Wolfentron	—
		Amor v. Waldene	—	Ralfar	—
1955	Geys 480 m	Meyborg Rubin	30.0	Hündinnen	34.0
	Whippets 370 m	Long Vorp	31.0	Meyborg Le-oly	31.0
	Alghonen 480 m	Bajaro v. Seb. Rapp	34.4	Quick Progress	31.4
		Bajaro v. Seb. Rapp	34.3	Bella v. Waldhaart	35.1
		Kahan v. Alridi	37.0	Yvonne v. Burgfried	36.0
1956	Geys 480 m	Dionidion Aristen	31.4	Hündinnen	34.0
	Whippets 370 m	Dionidion Ataturk	31.1	Dionidion Aida	31.5
	Alghonen 480 m	Domino v. Burgfried	34.9	Geef Brandy	30.9
		Bajaro v. Seb. Rapp	35.0	Hanneli v. Mang. au	35.7
		Blakkare Arabur	36.8	Carla	35.9
1957	Geys 480 m	St. Nicola Gio	31.84	Christe v. Bayersgohl	42.0
	Whippets 370 m	Figaro	30.96	Immota el Hor	35.4
	Alghonen 480 m	Caspar v. Seb. Rapp	34.26	Black Prinz v. J. M.	31.8
		Dok v. Windweg	34.70	Meyborg Lorette	30.90
		Blakkare Arabur	37.32	Remy v. Us Hank	35.90
1958	Geys 480 m	Sturmwind Ariel	30.0	Carla	33.97
	Whippets 370 m	Fink a. d. Baumbergen	34.8	Blakkare Arabur	36.80
	Alghonen 480 m	Caspar v. Seb. Rapp	34.3	—	—
		Bajah v. Götterhof	41.8	Sturmwind Abbe	31.8
		Jaleco el Hor	38.8	Sturmwind Abbe	30.0
1959	Geys 480 m	Arrie v. Harriental	30.9	Aphrodite	34.8
	Whippets 370 m	Sturmwind Allways	30.0	Remy v. Us Hank	35.8
	Alghonen 480 m	Karsten v. Schlo-L.	34.3	Adolf Ramat Khan	37.8
		Doko	35.1	Immota el Hor	38.0
		Baki Castro Bann	37.2	Hündinnen	34.0
	Thras Nach Chan	37.7	Meyborg Lorette	32.0	
			Sturmwind Abbe	30.1	
			Katherine v. Schlo-L.	35.3	
			Remy v. Us Hank	34.2	
			Shanza de Nu Belari	35.0	

Ein wunderbares Programm war gedruckt worden, natürlich mehrfarbig mit dem berühmten „Beeldemaeker“ als Titel. Alle Läufe waren fein säuberlich bis zu den Endläufen vorgesehen, aber ach – die UICL war gar nicht damit einverstanden, daß am Sonnabend die Vorläufe und am Sonntag alle Endläufe stattfinden sollten. Jedes Rennen sollte getrennt an einem einzigen Tag abgewickelt werden. Und das bedeutete, daß die ganze Nacht hindurch das Programm neu zu schreiben war, damit es am Rennmorgen zur Verfügung stand.

Unverändert blieb lediglich die Rennagenda, die für alle Teilnehmer zeigte, welche Zeiten und Ergebnisse seither auf der Bahn erzielt worden waren. Der 17. und 18. September 1960 waren denkwürdige Tage für den Verein. Nicht nur, daß sich die gesamte Rennelite Europas ein Stelldichein gab, nein, hier konnte der Verein endgültig seine Leistungsfähigkeit beweisen. Am Sonntagabend konnten dann alle, die monatelang geschafft hatten und drei Tage absoluten Streß hingenommen hatten, aufatmen. Es war geschafft.

Auf der JHV des DWZRV am 19. 3. 1961 in Frankfurt wurde dann unser Vorsitzender, Herr Brendel, zum Schriftführer des DWRZV gewählt, ein Amt, das er heute noch betreut. Damit trat er jedoch von seinem Amt als Vorsitzender des Rennvereins zurück und der 2. Vorsitzende, Günther Schultze, übernahm bis zur nächsten Wahl 1962 dieses Amt.

Am 24. 11. 1962 wurde dann neu gewählt und Frau Ilse Schultze zur neuen Vorsitzenden gemacht. Günther Schultze wurde Rennleiter. Wie sagt man so schön: Neue Besen kehren gut! Das war hier sicher übertrieben. Nach der gewaltigen Anstrengung um das UICL-Rennen kam 1961 die Ruhepause. Nur 37 Meldungen zum Derby, zur Veranstaltung insgesamt genau 100 Hunde. Das war nicht allzu viel. Da wollte der Interims-Vorsitzende dann gleich Nägel mit Köpfen machen. Noch immer, nach nun schon 10jährigem Bestehen der Bahn, sah die Innenfläche aus wie ein Kartoffelacker. Moorig war es noch immer, das Schilf wuchs nach wie vor, und nur mit der Sense konnte ein Mäh-Fachmann den Blick auf die Gegengerade sichern. Hier mußte eine Änderung herbeigeführt werden. So wurden erste Kontakte zur Tiefbaufirmen aufgenommen, um die Innenfläche aufzuschütten und damit für

andere Veranstaltungen, wie Ausstellungen, nutzbar zu machen. Das war gar nicht so einfach, denn der Verein hatte kein Geld und wollte die ganze Angelegenheit kostenlos abwickeln. So konnte denn auch erst im Sommer 1962 eine Firma gefunden werden, die sich bereit erklärte, den gesamten Innenraum aufzuschütten, ihn anschließend zu planieren und das ohne Kosten für den Verein. Das ging nur, weil in Hamburg Bodenaushub weit vor die Tore Hamburgs transportiert werden mußte. Konnte man das ganz in der Nähe, also auf unserem Platz, so sparte das unendliche Kilometer. Das Derby 1962 war abgewickelt worden und die große Aktion sollte beginnen. Unser Unternehmer kam pünktlich, schüttete neben der Eingangsbirne eine Zufahrt auf das Geläuf und begann, von der Innenkante des Geläufs aus, Boden in die Mitte abzuwerfen. Doch schon nach 20 oder 30 Fuhren mußte erst einmal eingeebnet werden und da suchte sich unser Unternehmer eine andere Abkipfstelle, indem er auf dem Geläuf herumfuhr und überall ein bißchen abwarf. Das konnte der Verein nicht akzeptieren und mußte, da eine Einigung nicht erzielt werden konnte, den Vertrag kündigen. Der Schadenersatz wurde dadurch zur Farce, daß der Unternehmer pleite ging. Was tun?

# UICL - RENNEN HAMBURG 17/18.9.1960

O-Bahn Whippet & 370 m  
grosse Hasen 480 m

Whippet-Rüden	Vorläufe					Final	Grey-Hündinnen	Final UICL-R.	
	1	2	3	32	33				
Etsel Schusters H. G. Witt Deutschld.		2. 23.60			1. 23.60	24.20	UICL-Sieger	Sturmwind's Able Nause Deutschland	1. 26.98
Avanti of Whirlwind Brunner Schweiz		1. 23.60		1. 24.07		24.50	Silbermed.	Atti v.d. Ellenriede Reinhard Deutschld.	2. 30.06
Haigh of Windswept Peter Schweiz			2. o.Z.	2. 24.34		24.62	Broncemed.	Typhona Godlieb Holland	3. 30.06
Karsten Schläslerl. Gebhart Deutschld.			1. o.Z.	3. 24.53		24.91		Yellow Rose Cruysa Nagel Holland	4. 30.31
Antilope Notta's Home v.d. Beek Holland		3. 24.80			2. 24.55	o.Z.		Habette v. Adlerhorst Helberg Deutschld.	5. 30.57
Duko Douwen Holland		5. 25.00			3. 24.58	o.Z.		Ascalon's Achilles Bolle Deutschland	6. 31.92
Liedus v. Regensteir Congbruch Deutschld.		4. 24.90			5. 24.94		Barsol-Hündinnen	Läufe	Klassierung
Abu Ben Rih Wester Deutschld.		8. 25.20		4. 24.83			Orlow's Assunta Sieber Schweiz	21a 47	21a 47
Casanov Tortilla Flat Ortman Holland			3. o.Z.		4. 24.72		Orlow's Atjaka Jeker Schweiz	1. 33.73	1. 33.69
Piorenz Sluy Holland		4. 24.90		5. 25.05			Altaska v. Ararat Bechofner Schweiz	2. 33.24	2. 34.26
Chanel Burgfried Köhn Deutschld.			5. 25.10		8. 25.26		Bialka St. Mauritius Schrader Deutschld.	3. 35.78	3. 38.22
Lord v. Regensteir Saggler Deutschld.			6. 25.69				Baronessa v.d. Hatz Schrader Deutschld.	4. 35.75	n.d.
Mikado Ortman Holland	2. 25.00			6. 25.19			Barsol - Rüden	5. 38.10	n.d.
Abd Ben Rih Knecht Deutschld.	1. 24.80						Brassok Karaganda Yoith Deutschld.	6. 39.10	
Leander Regensteir Hoffmann Deutschld.	3. 25.70						Boraneff Karaganda Yoith Deutschld.	1. 35.04	1. 34.63
Adikov. Notta's Home Janzen Holland	4. 26.80						Basal St. Mauritius Schrader Deutschld.	2. 35.94	3. 35.94
Bambi Alt-Heidelb. Rode Deutschld.	n.d.						Asco v. Monplaisir Breddermann Deut.	n.d.	
Casper v. Us Honk Roukens Holland	n.d.						Arno Thurbrücke Jeker Schweiz	n.d.	

Whippet - Hündinnen	Vorläufe					Final	Afghanen-Hündinnen	Final	
	10	11	12	36	37				
Sheila v. d. Schicht Smith Holland	1. 23.65			1. 23.50		22.67	UICL-Sieger	Ashraf Rhamat Khan Schefe Deutschld.	1. 38.12
Renl v. Us Honk Roukens Holland			1r 23.69		1. 24.10	22.89	Silbermed.	Immota e Hor Schönfelder Dld.	2. 40.32
Cindy v. d. Schicht De Koning Holland		1. 24.00		2. 24.20		23.27	Broncemed.	Waksa Oranje Man Döpke Deutschld.	3. 41.49
Carlalee v. Us Honk Roukens Holland	5. 26.22				8. 26.51	23.54	4. Rang	Afghanen-Rüden	Final UICL
Lony v. Us Honk Prehm Deutschld.			2. 24.15		2. 24.65	23.64	5. Rang	Sarduk el Baziri Wemuth Deutschld.	1. 35.91 ! Bahnrekord
Diana v. Us Honk Roukens Holland		2. 24.72		3. 24.40		23.71	6. Rang	Bahadur Gievizerh Schmithals Deutschld.	2. 38.42
Aphrodite Nause Deutschland	2. 25.05				5. 26.06		bisheriger Bahnrekord	Casire v. Abd ur R Finis Deutschland	3. 38.48
Carmen Wolkensteir Christianen Dld.	3. 25.16			5. 25.11				Achat el Ghossara Döpke Deutschld.	4. 30.79
Fable of Windswept Beretta Schweiz	4. 25.29				4. 25.05		mit 24.29 für 370 m	Whippet-Hündinnen	Final Hansa-Preis
Venus v. Bostel Holland		3. 24.83			3. 24.84			Darling Windswept Krähonhöhl Schweiz	1. 25.75
Jutta Nonpareil Bergmeier Deutschld.		4. 25.58		6. 25.80			Casper v. Schusters Rappen.	Jutta Nonpareil Bergmeier Deutschld.	2. 26.50
Yasmin of Whirlw. Brunner Schweiz			3. 24.56	4. 24.70				Gunda v. Burgfried Loebensteir Dld.	3. 27.05

Grey - Rüden	Vorläufe				Final UICL-R.	Grey-Rüden	Final um den Hansa-Preis	
	18	19	20	21				
Coasque v.d. Cruysa Nagel Holland	1. 29.62				1. 29.97	UICL-Sieger	Blue Boy he Quirk Blum Deutschld.	1. 32.30
Sturmwind's Allways Nause Deutschld.			1. 30.19		2. 30.16	Silbermed.	Brillancy Birthday Schouten Holland	2. 32.35
Arwied v. Adlerhorst Helberg Deutschld.				1. 30.01	3. 30.65	Broncemed.	Greff of Sirdar Zollinger Schweiz	3. o.Z.
Fury v. Wings-Hill Kropman Holland		1. 30.88			4. 31.22		Ascalon's Ariel Bechofner Schweiz	n.d. verletzt
Yellow Bird v.d. Cr. Nagel Holland			2. 30.48		5. 31.32		Ascalon's Achilles Bolle Deutschland	o.Z.
Zarfath Wings-Hill Galjaard Holland				2. 30.70	6. 31.77		Maestro Great Home Lubach Holland	o.Z.
Greff of Sirdar Zollinger Schweiz	2. 30.86				7. Rg.		Grey - Rüden	Final im Deutschen Derby
Maestro Grey-Home Lubach Holland	3. 31.26				8. Rg.	bester Schweizer Hund über 480 m = Greff of Sirdar.	Amor v. Adlerhorst Schouten Holland	1. 30.60
Ascalon's Achilles Bolle Deutschland		2. 31.01			8. Rg.		Atti v. d. Ellenriede Reinhard Deutschld.	2. 31.30
Ascalon's Ariel Bechofner Schweiz			3. 31.30		10. Rg.		Ascalon's Achilles Bolle Deutschland	3. 31.90
Brillancy Birthday Schouten Holland				3. 35.70	über- setzt		Ascalon's Ariel Bechofner Schweiz	4. 32.00



Norddeutscher Windhund-Rennverein e.V. Hamburg, im DWZRV.

Hamburg, den 23.6.1963.

Liebe Mitglieder !

Zahlreiche Nachfragen nach dem augenblicklichen Zustand unseres Farmsener Platzes veranlassen mich, Ihnen, soweit Sie mit den Verhältnissen in Farmsen nicht vertraut sind, folgende Aufklärungen zu geben:

Der Platz in Farmsen, Traberweg 32, wurde 1950 von der Liegenschaftsverwaltung Wandsbek als ein großes unzugängliches Moorgrundstück gepachtet. Einzig zulässiger Pachtzweck ist die Unterhaltung eines Hundestadions. Um den Platz erst einmal in einen betretbaren Zustand zu versetzen, mussten umfangreiche Aufschüttungen auf dem etwa 24.000 qm großen Gelände gemacht werden; insgesamt etwa 60.000 cbm. Drainage unter dem Platz, komplette Einzäunung und die Errichtung unseres Klubhauses verschlangen insgesamt mehr als DM 40.000.--. Diese Beträge wurden von Sportfreunden aufgebracht.

Die jährlich wiederkehrenden Instandsetzungsarbeiten, Pacht, Grundsteuern, Stadtabgaben, Versicherungen usw. haben ständig zugenommen. Deshalb mußte ich als Verwalter des Platzes nach Möglichkeiten sehen, die Rentabilität der Anlage zu verbessern. Aus diesem Grunde sollte die bisher brachliegende Innenfläche, die noch heute Moorgrund ist, aufgeschüttet und damit für Ausstellungen, Führungen und Schutzhundübungen nutzbar gemacht werden. Ein Vertrag über die Aufschüttung war gemacht und die Arbeiten begonnen worden, als der starke Winter jede Fortführung unterband. Nach der langen Frostperiode hatte unser Unternehmer keine Möglichkeiten mehr, zum vertraglich festgesetzten Termin, dem 31.3.63, seine Aufgabe zu erfüllen. Da der Platz jedoch schon erheblich gelitten hatte, blieb mir keine Wahl, als einen anderen Unternehmer zu suchen, der einmal die begonnene Arbeit beendete und außerdem die Platzschäden beseitigte. Dieser Mann ist gefunden. Ich mußte leider eine Bedingung akzeptieren, die Ihnen den größten Kummer verursacht. Der Platz steht bis Ende 1963 nur für das Derby zur Verfügung.

Wenn nicht im nächsten Jahr noch einmal neu angefangen werden sollte, blieb leider keine andere Möglichkeit, als auf alle Trainings und Rennen mit der einen Ausnahme zu verzichten. Ich kann Ihnen jedenfalls zusichern, daß nach Abschluß der Arbeiten im nächsten Jahr viel größere Möglichkeiten bestehen, die Technik zu verbessern und unseren Platz an der Spitze der deutschen Windhund-Rennbahnen zu festigen.

Um Ihnen zu zeigen, welche Schwierigkeiten der Betrieb einer Bahn wie Farmsen mit sich bringt, darf ich Ihnen schließlich noch einige Zahlen nennen:

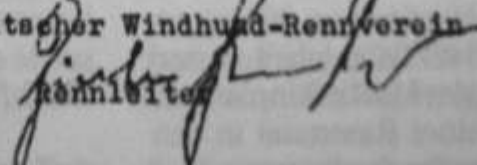
Der jährliche Mindestaufwand für den Platz beträgt DM 2.500.--. Davon allein die Pacht DM 2.150.--. In diesen Zahlen ist nicht ein Pfennig für Renngeräte enthalten. Auf der anderen Seite zahlt der NWR an den Pächter des Platzes, die Renngesellschaft, eine Jahrespacht von DM 300.--. Das bitte ich Sie zu berücksichtigen, wenn Ihnen der Platz in dieser oder jener Hinsicht noch nicht gefällt. Erstes Gebot ist immer, daß unsere Pacht gezahlt werden kann. Die jetzt laufende Verbesserung des Platzes soll dazu beitragen und die Renngesellschaft befähigen, mehr als bisher für die Belange des NWR zu tun.

Ich glaube, daß die Möglichkeit einer günstigeren Ausgestaltung der Rennanlagen Ihnen den Verzicht auf die diesjährige Rennsaison etwas erleichtert. Die Benutzung der Bahn in Harburg steht Ihnen ohnehin nach Absprache mit Herrn Dohrn jederzeit offen.

Darf ich bei dieser Gelegenheit gleich eine Bitte äußern ? Der Tiefbauunternehmer wird die Mitte des Platzes raupenplaniert hinterlassen. D.h., anschließend wird eine Feinplanierung mit Schaufel, Spaten und Harke nötig sein. Ich gehe sicher nicht fehl in der Annahme, daß auch Sie sich gern ein oder zwei Wochenenden an dieser Arbeit beteiligen wollen. Ich werde rechtzeitig einladen.

Für heute mit sportfreundlichen Grüßen

Ihr Norddeutscher Windhund-Rennverein

  
Vorsitzender

In aller Eile wurde in der näheren und weiteren Umgebung nach einem Ersatzmann gesucht und auch gefunden. Doch der stellte sich als großer Übertreiber heraus. Er machte uns weis, er hätte tausende von Kubikmetern abzukippen, wollte aber nur ganz billig den Boden für einen Einfamilienbau loswerden. So steckte der Verein in der Klemme. Das Jahr 1963 begann und die Bahn war kaputtgefahren, nichts tat sich. Der Platz war unbenutzbar, unsere Mitglieder mußten nach Harburg zum Training ausweichen.

Doch manchmal kommt Hilfe von einer Seite, mit der niemand rechnet. Die Firma Friedo Palka hatte den Auftrag, den Baugrund für den Neubau des Betriebsgebäudes der Firma Jungheinrich am Friedrich-Ebert-Damm – also in unserer unmittelbaren Nähe – auszuheben und abzufahren. Herr Palka kam bei uns auf den Platz und fragte ganz höflich, ob er auf unseren Trümmerberg nicht auch ein paar Wagenladungen abwerfen könne. Er wolle auch gern ein paar Mark ausgeben. Mit Herrn Palka, einem echten Hamburger Kaufmann, konnte man ein vernünftiges Wort reden und nach einer Besichtigung des Platzes, einer Erläuterung über Art und Umfang der Aufschütтарbeiten wurde per Handschlag ein Vertrag besiegelt, der endlich eine Sache abschloß, die zum Ruin des Vereins hätte werden können.

Immerhin mußte der Rennleiter (s. Abb.) den Vereinsmitgliedern mitteilen, daß der Platz mit Ausnahme des Derby in 1963 nicht zur Verfügung stehen würde. Das Derby mußte natürlich gezogen werden, einmal, weil wir den Auftrag zur ständigen Durchführung hatten, aber auch, weil es an die Ehre ging. Auch hier war Firma Palka ein guter Vertragspartner.

Ogleich in ganz Deutschland herumging, daß das Derby nicht stattfinden würde, daß nur eine knochenharte von LKW festgefahrene Lehmschicht das Geläuf bilde, besorgte Firma Palka vor dem Derby ein paar Fuhren feinen Sand, schob ihn an allen harten Stellen über das Geläuf, die Mitglieder harkten und walzten tagelang – und Farmsen zog als 10. Derby das erste und bisher einzige auf Sand.

Allen Unkenrufen zum Trotz waren (vielleicht auch aus Neugier) fast 100 Meldungen eingegangen und so darf man getrost sagen, die erste Sandbahn in Deutschland war (zumindest 1963) Farmsen.

Gleich nach dem Rennen begann der zweite Teil der Aufschüttung. Da weit mehr Boden zur Verfügung stand als vorgesehen war, wurde nicht nur die Mitte zugeschüttet (es blieb ein breiter tiefer Graben offen, damit eventuelle Moorwässer einen Abfluß hatten), sondern es wurden auch gleich die Zuschauertribüne und die Gegengerade erhöht, die Kurven in ein Endlos-Oval geändert und die beiden Kurven mehr als bisher überhöht.

Schließlich wurde das gesamte Geläuf mit ca. 30 Wagenladungen Mutterboden bedeckt, von Palka planiert und von den fleißigen Mitgliedern mit der Harke feinplaniert. Nun kamen noch mehr als 2 Zentner Rasensaat in den Boden und dann konnte man nur noch abwarten, was Anfang 1964 passieren würde. Um es vorwegzunehmen: Das Gras wuchs und gedieh, das Geläuf war eben und glatt, Farmsen hatte einen neuen Platz!

Auch Herr Palka hatte seine Freude an der gelungenen Arbeit – und sicher auch an dem Sonderverdienst, den ihm die ganze Aktion verschaffte. So überließ er uns einen Riesenfindling für unseren Platz. Dieser Stein, der sonst für teures Geld gehandelt wird, sollte an den Umbau erinnern. Barbara Näve ließ es sich nicht nehmen, ihn zu beschriften und so steht er heute noch auf der Zuschauertribüne entlang der Startgeraden.



So eine Neuerung spricht sich herum! Der Rasen bedurfte noch der Schonung, trainiert wurde in Harburg und die Rennen 1964 wurden auswärts gezogen:

- am 7. 5. *Rennen in Syke (bei den Schäferhunden) mit Toto!*
- am 31. 5. *Rennen in Harburg (Stichrennen)*
- am 5. 7. *Rennen in Harburg.*

Mit der Derby-Veranstaltung 1964 wurde die Bahn in Farmsen, nachdem sie ein ganzes Jahr unbenutzt geblieben war, wieder eröffnet. Und nicht weniger als 147 Hunde weist das Programm aus. Das war Rekord. Allerdings stellte sich sehr schnell heraus, daß unsere immer noch in Betrieb befindliche Hasenmaschine mit Einmann-Betrieb nicht mehr ausreichte, um die 480 m Doppelschnurführung und Umlagen der Schnur in ausreichender Geschwindigkeit zu ziehen. Es wurde daher eine neue Hasenmaschine entworfen, die auf jeder Seite eine Griffkurbel hatte und von zwei Mann bedient wurde. Sie hat dann gehalten, bis die erste elektrisch betriebene Seilwinde angeschafft wurde. (Unsere Handmaschine steht heute noch in der Garage auf dem Platz).

Innerhalb des Vereins tat sich eine ganze Menge, Positives und Negatives. Frau Schultze, seit Ende 1962 Vorsitzende des Vereins, hatte zwischenzeitlich dem Amtsgericht mitgeteilt, daß sich der Vorstand geändert hat. Das Amtsgericht lehnte eine Eintragung ab mit der Begründung, seit 1956 seien keine Änderungen und Neuwahlen mehr gemeldet worden und das müsse erst nachgeholt werden. Das war nicht so einfach. Unser langjähriger Schriftführer, August Kreimeier, war verstorben und Unterlagen waren nicht mehr aufzutreiben. Als dies nach langen Suchaktionen dem Amtsgericht mitgeteilt wurde, setzte es einen Notvorstand ein, der eine völlige Neuwahl durchführen sollte.

Auf einer außerordentlichen Hauptversammlung am 31. Juli 1964 wurde dann neu gewählt. Alles blieb wie gewesen, der Vorstand blieb geschlossen im Amt und die Situation war bereinigt.

Auf dieser Versammlung wurde so ganz nebenbei festgestellt, daß der Verein noch

### 36 Mitglieder

zählte. Das war ein Tiefpunkt, den es zu überwinden galt.

Aber 1964 hatte auch positive Seiten. Einmal war die Vorstandsfrage nun endgültig geklärt. Der Verein nahm zusätzlich an Vermögen zu. Die Renngesellschaft, die mehrfach erwähnt wurde, hatte sich von Schulden befreien können und war bereit, gegen Abgeltung der letzten Restschulden das Gebäude am Traberweg an den NWR abzutreten. Mit Vertrag vom 18. August 1964 wurde der NWR Eigentümer des Gebäudes und damit fortan berechtigt, die Mieten aus der Gaststätte und der Kreimeier-Wohnung einzunehmen.

Wegen der schlechten Finanzlage der Renngesellschaft war sogar die Mitte (die heutige Kantine) des Gebäudes vermietet worden. Das konnte nun wieder aufgehoben werden und der Verein hatte einen Unterstellplatz für Maschinen und Geräte. Schließlich war beim Bahnumbau der Schafstall ein Opfer der Erhöhung geworden und der Verein hatte keine Abstellmöglichkeiten.

Und es gab einen weiteren positiven Aspekt. Als 1958 der Trittauener Windhund-Rennclub gegründet wurde, galt es als selbstverständlich, daß kein Farmsener Mitglied nach Trittau zum Training oder Rennen fuhr. Inzwischen hatte sich Trittau in der Reihe der Rennvereine etabliert, 1963 und 1964 hatte sich auch für den NWR gezeigt, daß es ganz nützlich sein kann, wenn man in der Nähe einen weiteren Verein hat, und so beschloß der Vorstand des NWR, ganz einfach und ohne große Ankündigung nach Trittau zum Rennen zu gehen und sich dort sehen zu lassen. Trittau nahm die Geste genauso, wie sie beabsichtigt war: Man gab sich die Hand und 6 Jahre Feindseligkeit waren vergessen.

Nachdem die Liegenschaft eine Übernahme des Pachtvertrages von der Renngesellschaft auf den Verein zugestimmt hatte, war formal alles geregelt. Die Auswirkungen zeigten sich schon 1965, als unser Kassenwart, Frau Harriet Kayser, auf der JHV den Mitgliedern mitteilen konnte, daß nach Jahr und Tag wieder einmal ein Überschuß erzielt wurde und das gleich mit fast 3.000,- DM.

Welch Wunder, daß trotz der geringen Mitgliederzahl Optimismus herrschte und als in 1965 der DWZRV an den Verein herantrat, ob er nicht wieder für die UICL das Jahresrennen ausrichten wolle, gab es niemanden, der das nicht wollte.

So stand also der nächste große Termin im Haus. Er wurde noch größer, als die Generalversammlung der UICL beschloß, 1966 zum ersten Mal in der Geschichte der UICL die

### Europa-Meisterschaft

neben dem UICL-Rennen auszuschreiben.

Welche Ehre für den Verein, 1. Ausrichter zu sein! Von 1960 hatte man gelernt. Auf keinen Fall würde UICL-Rennen und Derby an einem Wochenende ausgetragen werden. Für das Derby mußte also ein neuer Termin

gefunden werden. Selbst wenn damals noch keine Beschränkung der Zahl der durchzuführenden Rennen eingeführt war (1965 wurden 48 Rennen, 1966 gar nur 36 Rennen gezogen), wurde die Terminfrage dennoch akut, da allein der Norden mit Farmsen und Trittau 12 Rennen im Jahr zog.

## Internationales Union-Sieger-Rennen 1966 13. Deutsches Windhund Derby 1966



### AUSSCHREIBUNG

der Rennen um den  
„INTERNATIONALEN UNION-SIEGER 1966“  
und der Rennen um den Titel  
„DEUTSCHER DERBY-SIEGER 1966“  
im Deutschen Windhund-Stadion

am  
Sonntag  
31. Juli 1966  
Beginn 11 Uhr  
Hamburg-Farmsen

So wurde eben ein Novum eingeführt!

Union, schon seit Jahren Anfang Juli gelaufen, wurde etwas nach hinten gerückt und Union und Derby wurden zusammen an einem Tag ausgetragen. So etwas ist seitdem nie wieder vorgekommen. Dennoch bewährte sich die Zusammenlegung, waren doch für Union 75 Meldungen, für das Derby mit 66 Nennungen sogar eine Rekordzahl gemeldet worden, eine Zahl, die erst 1972 überboten wurde. Es war ein hervorragender Aufgalopp für das 7 Wochen später ausgetragene UICL- und Europarennen.

Wo man sich für 1966 mit allen Kräften des Vereins anstrengen mußte, durfte man 1965 ein ganz klein wenig kürzer treten. Das soll nicht heißen, daß nichts getan wurde, aber immerhin wurden nicht die ganz großen Veranstaltungen nebenher ausgetragen.

Nach Jahren der Pause hatte der Verein mit den Rennverantwortlichen der Trabrennbahn in Bahrenfeld vereinbart, zwischen den Traberläufen Windhunde zu starten. Für den NWR bedeutete das sowohl Reklame als auch eine Auffrischung der Kassenverhältnisse.

So konnten vor vollen Tribünen 3 Läufe (je ein Lauf Whippets, ein Lauf Afghanen, ein Lauf Greyhounds) gezogen werden, bei denen die beste Hamburger Klasse am Start war.

# K A U F V E R T R A G

1.

Die Windhund-Renngesellschaft n.V., vertreten durch ihren Liquidator Herrn Günther Schultze, Hamburg 20, Hoheluftchaussee 141,

verkauft dem

Norddeutschen Windhund-Rennverein e.V. Sitz Hamburg, vertreten durch die 1. Vorsitzende Frau Ilse Schultze, Hamburg 20, Hoheluftchaussee 141,

das ihr gehörige, auf fremden Grund stehende, zu vorübergehendem Zweck (Dauer des Pachtverhältnisses) errichtete Gebäude in Hamburg-Farmsen, Traberweg 32.

2.

Das Gebäude wird in dem Zustand übernommen, in dem es sich augenblicklich befindet. Die Verkäuferin übernimmt keinerlei Gewähr für Schäden oder Fehler irgendwelcher Art.

3.

Der Kaufpreis beträgt DM 1.200,-- und ist in 4 Jahresraten von je DM 300,-- zu zahlen. Fälligkeitstag ist jeweils der 1. Juli eines jeden Jahres.

4.

Die Verkäuferin bestätigt, daß das Gebäude frei von Belastungen ist.

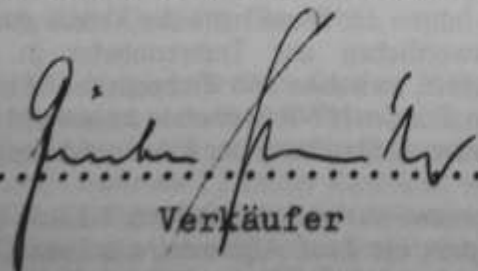
5.

Die Übergabe erfolgt zum 1.7.1964. Von diesem Zeitpunkt an gehen die Nutzungen und Lasten auf den Käufer über.

6.

Der Käufer übernimmt die aus diesem Vertrag entstehenden Kosten.

Hamburg, den 18. August 1964

.....  
  
.....  
Verkäufer

.....  
  
.....  
Käufer

Das Bild unten ist insofern interessant, als es ausschließlich aktive Mitglieder der damaligen Zeit zeigt.



*ganz links: unsere Kassenwartin, Frau Harriet Kayser mit Sohn, im Hintergrund: unser Hasenzieher Holger Schultze, in der Mitte: unsere Geschäftsführerin Lorle Spakowsky, rechts: die zu allen Tätigkeiten stets bereite Ursula Döpke.*

Auch hier ist ersichtlich, daß schon damals Rennen auf Sand gelaufen wurden. Hier handelt es sich allerdings mehr um Grand für Pferdehufe als um feinen Sand.

Und dann das UICL- und Europa-Rennen 1966.

Monatelang wurde vorgearbeitet, denn es galt nicht nur, ein sauberes Rennen zu ziehen, bei dem man sicher mit 150 Hunden rechnen mußte, sondern es galt auch, nebenbei die Generalversammlung der UICL vorzubereiten, einen Begrüßungsabend ungewöhnlicher Art zu arrangieren. Es hatte sich in der Zwischenzeit nämlich eingebürgert, daß alles am UICL-Rennen mit einer noblen Feier rechnete. Smokings und Abendkleider waren im Gepäck vorhanden und das Fest zählte ebenso zum UICL-Festival wie die Rennen selbst.

Da der Hamburger das Understatement liebt, kam ein nobles Restaurant nicht in Frage und so wurde ganz volkstümlich bei Lackemann hinter dem Wandsbeker Marktplatz gefeiert. Die Sitzungen der UICL-Vorstandsmitglieder fanden im Hotel Tiefelthal statt. Wichtig für den Verein war in erster Linie, daß das Rennen gelang.



*Das Bild zeigt die Teilnehmer des Europa-Sieger-Rennens Greyhound-Hündinnen. Links: Sultana mit Frau van Giezen, mitte: Spalowil's Amorina mit Frau Schultze, rechts: Running Home's Quick Step mit Walter Bitzer, hinter ihm: Madison Zora mit Horst Mayer und Running Home's Wilma mit Hermann Weiss. Fast verdeckt hinter Frau Schultze: Spalowil's Arabella mit Frau Spakowsky.*

Schon die Meldezahl häufte Probleme auf den Verein. 187 Hunde hatte es an einem Wochenende noch nie gegeben und dazu die Europa-Premiere. Natürlich ging manches schief. Wie üblich hatte der Rennleiter die Hunde auf die beiden Renntage so verteilt, daß am Sonnabend die Vorläufe, am Sonntag alle Endläufe stattfinden sollten. Die UICL erwartete jedoch, daß das gesamte UICL-Rennen am Sonnabend und die Europa-Meisterschaft am Sonntag gelaufen würde. Das ließ sich zwar ohne großes Programm-Umschreiben arrangieren, doch mußten die Teilnehmer an den 2 Tagen ganz schön in den Programmen blättern.

Sportlich lief zumindest alles wie am Schnürchen, und als am Sonntagnachmittag die Endläufe zur Europa-Meisterschaft gestartet wurden, wußte der Verein bereits: Das war wieder einmal Klasse!

Und als das Rennen vorüber war, konnte die Vorsitzende, Frau Ilse Schultze, unserem „alten Freund“ Harry Bönnisch, der in 1967 die Europa-Meisterschaft in Salzburg ausgetragen hatte, freundlich lächelnd gute Ratschläge mit auf den Weg geben.



Der Bekanntheitsgrad des Vereins war nach einem solchen Rennen sprunghaft gestiegen, Das ging soweit, daß für 1967 das Internationale Derby nicht gelaufen wurde, weil zum gleichen Termin in Holland die Meisterschaften stattfanden und man offensichtlich Befürchtungen hatte, es würden zu viele Teilnehmer nach Hamburg fahren. Daher gab es für die Holländer Startverbot in Farmsen. Das Internationale Derby wurde daraufhin für 1967 gestrichen. Aber auch in Deutschland galt Farmsen etwas. So wurde dem Verein schon für 1967 die Ausrichtung des Bundessiegerrennens angetragen.

Der Rennkalender 1967 hatte für den NWR folgendes Aussehen:

- 14. 5. Frühlingsrennen
- 16. 7. Union- und Landessieger-Rennen
- 13. 8. Bundessieger-Rennen
- 27. 8. Deutsches Derby, Hans-Preis

Was heute undenkbar ist – 2 Titelrennen auf der gleichen Bahn innerhalb von 14 Tagen, das war damals kaum der Rede wert. Die Teilnehmerzahlen waren natürlich geringer. So hatte das Deutsche Derby ohne Internationales Derby nur 99 Meldungen erhalten. Beim Bundessieger-Rennen kamen gar nur 62 Hunde. Dennoch war Klasse am Start, was deutlich wird, wenn man die Bundessieger noch einmal nennt:

Saluki, gemischt: <i>Akbar el Shamar</i>	<i>Boessinger, Langen</i>	sek.: 33,4
Barsoi-Rüden: <i>Cato Jasnaja Poljana</i>	<i>Weisener, Hamburg</i>	35,3
Barsoi-Hündinnen: <i>Priska Springinsfeld</i>	<i>Zimmerle, Hemmingen</i>	37,0
Afghanen-Hündinnen: <i>Eschghi's Diana</i>	<i>Hagmann, Köln</i>	38,4
Afghanen-Rüden: <i>Abu v. Pellerschloß</i>	<i>Ziegler, Neu-Katzw.</i>	37,9
Whippet-Hündinnen: <i>Cindy v. Buchwald</i>	<i>Nottbrock, Gütersloh</i>	24,7
Whippet-Rüden: <i>Spirit of Greyishblue Sweeper</i>	<i>Consbruch, Hamburg</i>	24,2
Grey-Hündinnen: <i>Spalowil's Astarte</i>	<i>Berghausen, Solingen</i>	30,3
Grey-Rüden: <i>Spalowil's Ambassador</i>	<i>Bitzer, Dagersheim</i>	30,2

Daß nicht immer alles klappte, zeigt das Bild unten. Der Hase ist gerissen und die Hunde fangen gerade das Spielchen „Raufen ist mein Vergnügen“ an. Der Hase ist noch deutlich hinter den Hunden zu erkennen.



Das Rennjahr 1968 verlief ausgesprochen ruhig. Nach den großen Ereignissen 1966 und 1967 war der Derby-Jahrgang offensichtlich nur schwach besetzt. Es kamen ganze 98 Hunde zum Derby-Meeting, davon 36 Hunde zum Deutschen Derby. Eine so geringe Zahl hatte es zuletzt 1956 gegeben.

Dafür melden die Chronisten Außergewöhnliches. Es gehörte zu einer Derby-Veranstaltung dazu, daß es regnet. Wie schön so ein richtiges Regenrennen ausarten kann, mögen die rechts stehenden Bilder beweisen.

Und was meldet die Presse?

1966 sowohl bei Union/Derby als auch beim Europarennen gutes Wetter. 1967 erfreuliches Sommerwetter. 1968 acht Tage vor dem Derby Wolkenbrüche, Freitag Regen. Zum Derbybeginn Aufklärung. Am Sonntag Sonnenschein. 1969 große Beteiligung bei tadellosem Wetter.



Andreas Bimmer stapft barfüßig durch den „Löwengang“. Was stört das, wenn man gewonnen hat!

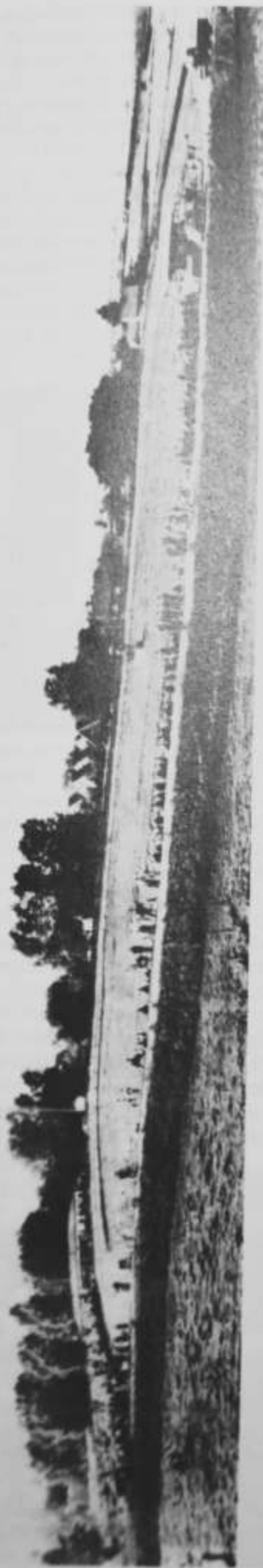


So sieht es aus, wenn es in Farmsen mal so richtig ein paar Stunden gegossen hat. Trotzdem: Der Verein hat noch nie Zuschlag für Moorbäder gefordert.

1969, infolge der schwachen Meldezahlen von 1968 mit gewisser Skepsis erwartet, wirft alles über den Haufen! Meldezahlen beim Eröffnungsrennen mit 49 Hunden ganz normal, auch das Union-Rennen bringt mit 42 Teilnehmern eine übliche Beteiligung. Doch dann kommt das Derby und schlägt mit 149 Hunden alle bisherigen Teilnehmerzahlen. Worauf soll man sich noch verlassen?

1970 ist wieder ein Großereignis im Norden. Deutschland hat wieder die Ausrichtung des UICL- und Europa-Rennens übernommen und vergibt das Rennen zur Austragung nach Trittau. Auch Farmsen ist gefragt worden, doch mit 21 (einundzwanzig) Mitgliedern ist der Verein auf seinem absoluten Tiefpunkt angekommen. Da erfahrungsgemäß nur ein kleiner Teil der Mitglieder auch aktiv an den Rennvorbereitungen teilnimmt, hatte sich der Vorstand dafür entschieden, die Ausrichtung abzulehnen. Ein Titelrennen für einen Verein ist normalerweise wohl auch genug.

So konnte in aller Ruhe das 17. Derby gezogen werden. Mit 123 Teilnehmern eine recht gute Besetzung, wenn man berücksichtigt, daß die meisten Teilnehmer nach dem Derby, das am 23. August gezogen wurde, schon drei Wochen später wieder nach Hamburg zum UICL-Rennen kommen mußten.



1968: Der Rennplatz ist fertig, soweit man von einer Bahn überhaupt sagen kann, sie sei fertig. Immer wieder wird umgebaut, immer verbessert. Als 1953 die Bahn ihre Premiere hatte, war ein Fotograf so clever, vom U-Bahnhof aus die Bahn zu fotografieren.

Was lag näher, 15 Jahre später, 1968 das Experiment noch einmal zu versuchen. Sie sehen das Ergebnis unten. Wieviel Gestrüch ist in dieser Zeit angewachsen, um wieviel sind die Bäume höher und dicker geworden. In der Innenfläche ist noch deutlich der Abzugsgraben erkennbar. Der Hasenturm, auf dem Bild 1953 deutlich erkennbar in der rechten Plathälfte, steht auch 1968 noch an gleicher Stelle. Auffällig ist insbesondere am rechten Bildrand 1968, daß die Stadtbebauung rapide fortgeschritten ist.



Bemerkenswert: Der Kommentar im „Unsere Windhunde“ erwähnt ausdrücklich, daß das Derby bei so gutem Wetter stattfand, daß sogar Bahnrekorde gelaufen wurden. Es wurde im Bericht zusätzlich angemerkt: Nun schon seit 1965 zieht Holger Schultze mit H. P. Thielke, später viele Jahre mit H. J. Fricke von Hand den Hasen. (Anmerkung: Das ging bis 1972 weiter).



Zuschauen ist auch mal ganz schön!  
Unsere Hasendreher ganz privat: vorn H. J. Fricke, in der Mitte: H. Schultze, links: R. Lüdecke, der Erbauer der 2-Mann-Hasenmaschine.

Tradition ist in Farmsen immer ein Wort von hohem Wert gewesen. Das spiegelt sich in den Preisen wider. Seit Einführung des Derbys gab es für den Sieger die blaue Derby-Siegerdecke, seit Beginn gab es auch die nur für dieses Rennen besonders entworfene Derby-Plakette.

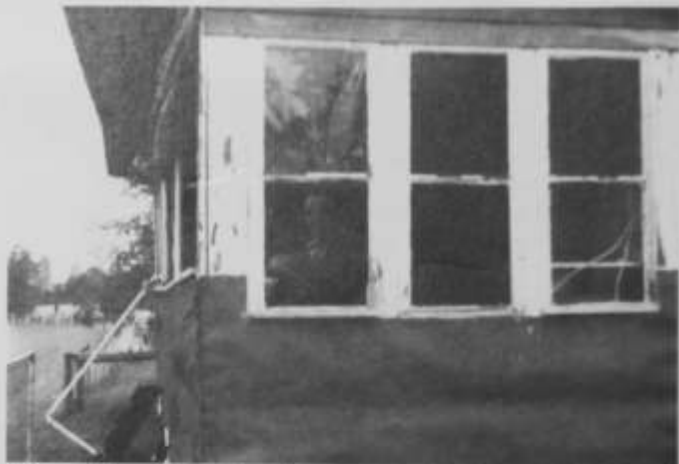
Jedes Derby hatte seine spezielle Ausstattung, so auch 1970. Neben den schon bekannten Derby-Siegerdecken und den nur für dieses Rennen ausgegebenen Derby-Plaketten gab es stets auch den goldenen, silbernen und grünen Kranz mit Schleife für die drei Erstplatzierten.

Untenstehend ein Bild der auf die Hundehäule wartenden Kränze.



Der Vollständigkeit halber sei angemerkt: Der Beginn des UICL-Rennens in Trittau verzögerte sich dramatisch, weil die Endlosanlage einfach nicht in Schwung kam. Als die Verantwortlichen schon mit dem Plan umgingen, einfach nach Farmsen umzuziehen und das Rennen dort weiterzuziehen, fand man den Fehler: Es fehlte nur eine kleine Kohle!

1971 ist ein Jubiläumsjahr des NWR, bestand er doch 25 Jahre. Was sollte man unternehmen, was arrangieren, wenn die Kasse leer ist, die Mitgliederzahl so gering ist? Es wurde nur eine ganz kleine Feier, als der NWR am 19. Februar seine Jahreshauptversammlung abhielt. Eine kurze Ansprache der Vorsitzenden, ein Glas zu trinken, das war es schon. Und das Union-Rennen wurde Jubiläums-Union genannt.



Wenn nicht unser Herr Petersen aus Draht und Kunstblumen eine wunderbare 25 gemacht hätte, die am Eingang unter der Birke ausgestellt war, man hätte kaum etwas von einem Jubiläum gespürt. Nun, wir haben im Verein schon große und schöne Feste gefeiert, sodaß es nicht immer so genau auf das Datum ankommt.

Immerhin brachte die „Jubiläums-Union“ mit 67 Teilnehmern ein recht gutes Ergebnis und auch am eigentlichen Deutschen Derby waren mit 63 Startern weit mehr als im Schnitt dabei.

Eines wollte man zum Jubiläum gern getan haben. Das Zielrichterhaus ist wohl das älteste im Bereich des DWZRV, wenn nicht von ganz Europa. 1952 war es gebaut worden.





Zwischenzeitlich wurde zwar mal hier und dort ein bißchen ausgebessert, mal neue Pappe auf das Dach, hier ein wenig Farbe, dort ein neues Stück Blech, aber grundsätzlich war es immer noch das alte Zielrichterhaus von 1952. Aber ein neues Zielrichterhaus kostet Geld und das war nicht da. Nun steht es heute noch und, wenn man den alten Mitgliedern Glauben schenken darf, steht es schon lange unter Denkmalschutz. Fachleute wie Bauherren und Architekten fragen sich schon seit mehr als 10 Jahren, wie es überhaupt zusammenhält, denn 10 Klötzchen sind einem (großen) Nagel verbunden und auf diesen Klötzchen liegt das ganze Dach. Dennoch, es gibt ja noch weitere Jubiläen und sicher wird dann irgendwann auch ein neues Zielrichterhaus in Farmsen stehen.

1972 ist Wahljahr. Frau Schultze, seit 1962 Vorsitzende des Vereins, kandidiert nicht wieder. Die Versammlung muß also einen neuen Vorsitzenden wählen. Wer stellt sich?

Peter Näve, schon viele Jahre Mitglied, wird als neuer Vorsitzender gewählt. Nachdem 1970 die Jahreshauptversammlung die Satzung insoweit geändert hat, als nun für einen Zeitraum von 3 Jahren zu wählen ist, ist damit für die nächsten Jahre eine neue Hand am Rudel.

1972 fängt gut an. Schon beim Eröffnungsrennen kommen 72 Hunde, bei der Union 66 Hunde und das Derby platzt mit 186 Hunden fast aus den Nähten. Das Rennen soll an einem Tag gezogen werden und das heißt - immer noch mit Handhasenzug - 88 Läufe an einem Tag absolvieren. Doch die Mannschaft des Vereins ist so eingespielt, daß ihr eine solche Tortur schon nichts mehr ausmacht.

Aber die Arbeit nimmt zu. So beschließt die JHV 1973, daß jedes Hauptmitglied ab sofort mindestens 4 Stunden pro Monat an Arbeitsleistung zu liefern hat oder 20,- DM zur Abgeltung zahlen muß. Sie hat weiteres zu beschließen. 1974 ist Deutschland wieder an der Reihe, das UICL- und Europa-Rennen zu ziehen. Farmsen möge sich bewerben. Die neue Mannschaft glaubt, es wieder einmal schaffen zu können und übernimmt die Austragung für 1974. Wieder sind gewaltige Anstrengungen erforderlich, um ein solches Rennen einwandfrei zu steuern. Man hatte schließlich erlebt, saß 1972 in Amsterdam an die 320 Hunde gekommen waren und selbst 1973 in Dielstorf in der Schweiz, schwer erreichbar, hatte man eine Meldezahl um 270 Hunde zu verzeichnen. Daher galt es, alles anzubieten.

Eine Neuerung wurde schon 1973 probiert. Farmsen, stockkonservativ wenn es um den Hasenzug ging, mußte sich dem Fortschritt anpassen und zog vom inzwischen auf die linke Innenhälfte versetzten Hasenturm elektrisch.

Holger Golücke hatte eine entsprechende Vorrichtung gebaut, mit der man einen Elektromotor schneller oder langsamer laufen lassen konnte. Es klappte eigentlich von Anfang an ganz wunderbar und damit hatten wir einen Engpaß - immer zwei Hasenzieher zu jedem Rennen oder Training haben zu müssen - endlich überwunden. Zudem wurde durch die JHV beschlossen, ein zweites Moped anzuschaffen, damit bei Ausfall immer eine zweite Maschine zur Verfügung stand.

Das Rennengeschehen 1973 entwickelte sich sprunghaft nach oben. Das Eröffnungsrennen steht vor dem Erreichen einer Traumgrenze, werden doch 96 Hunde gemeldet. Die Union überbietet diese Zahl noch und bringt es auf 97 Meldungen. Und auch das Derby mit 163 Hunden (davon 86 im Deutschen Derby) kann sich sehen lassen. So kann der Verein gut vorbereitet in seine wichtige Saison 1974 gehen.

1974, ein Glangjahr des NWR. Es fing schon mit der Jahreshauptversammlung an. Der Vorsitzende konnte mitteilen, daß die Mitgliederzahl im Steigen begriffen ist und nun schon wieder 48 Mitglieder zum Verein zählen. Zudem hatte die UICL-Rennkommission auf ihrer Januar-Sitzung beschlossen, daß zur Vermeidung von zu hohen Meldezahlen beim UICL- und Europa-Rennen ab sofort eine Quotierung eingeführt wird. Jedes Land konnte je Rasse und Geschlecht nur noch eine vorher bestimmte Anzahl von Hunden melden. Es mußte abgewartet werden, ob eine solche Reduzierung wirklich den Erfolg hatte, den man sich davon versprach.

Vorerst begann die Rennsaison ohne besonderen Höhepunkt. Zum Eröffnungsrennen kamen 76 Hunde, also weniger als im Vorjahr. Das war der 1. Mai. Doch schon der 2. Mai sollte für den Verein ein denkbare Datum bleiben. An diesem Tage hatte die UICL-Rennkommission eine Sitzung in Tihany/Ungarn. Ein Punkt der Tagesordnung lautete: „Anerkennung des Derby-Titels“. Ohne lange Diskussion stand dann im Protokoll zu lesen: „Die UICL anerkennt den Titel unter folgender Bezeichnung:

### *„Internationaler Derby-Rennsieger 19 . . .“*

Die Meldezahl muß dem UICL-Reglement entsprechen“. Damit hatte Farmsen den einzigen international durch die UICL anerkannten Renntitel, der stets auf der gleichen Bahn ausgetragen wird. Es ist fraglich, ob dieser neue Titel oder das im Spätherbst zu erwartende UICL- und Europa-Rennen wesentlichen Einfluß auf die Derby-Veranstaltung genommen haben.

Jedenfalls gab es mit 215 Meldungen ein Rennen, das manche verblüffte. Zum ersten Mal in der Geschichte des Deutschen Derby wurde die Zahl 100 mit 106 Teilnehmern deutlich übertroffen. 21 Jahre hatte es gedauert, bis eine solche Teilnehmerzahl erreicht wurde. Sie ist übrigens in der Folge auch nie wieder unterschritten worden.

So ein Rennen hätte für viele Rennvereine schon den absoluten Höhepunkt gebildet. Für Farmsen war es der Aufgalopp für ein Rennen, das für lange Jahre das größte in der Geschichte des Vereins bleiben sollten.

Schon 3 Wochen nach dem Derby hieß es: Start frei für das UICL- und Europa-Rennen! Trotz Startbeschränkung waren 269 Hunde gemeldet, zum Teil die Höchstteilnehmerzahl von 36 Hunden je Rasse und Geschlecht erreicht. 128 Läufe waren in zwei Tagen zu absolvieren.

Wir hatten noch von 1966 her den Ruf, etwas zu hanseatisch unterkühlt gefeiert zu haben. Deshalb war nun für 1974 ein Festausschuß gebildet worden - Frau Petra Holst. Sie kümmerte sich um den Festabend, sie arrangierte Musik, Speiseplan, Zimmerreservierung und was sonst alles vorzubereiten war.

Es wurde eine rauschende Ballnacht! Selten ist so lange und so ausgiebig gefeiert worden wie im Crest-Hotel am Stadtpark, in dem die Begrüßung stattfand. Heute noch dürfen wir Petra Holst danken.

Was auf dem Rennplatz abspulte? Es gab zwar eine Schwierigkeit. Der Rennleiter lag schon 6 Wochen vor dem Rennen im Krankenhaus, die Meldungen wurden jeweils nach dort gebracht, in ein Programm umgemünzt und dann geschrieben. An den beiden Renntagen wurde der Rennleiter mit Krankenwagen zum Rennplatz gefahren und abends wieder abgeholt. Aber sonst - das Rennen lief so glatt, so ohne Pannen, daß man glauben konnte, es handelte sich um ein Eröffnungsrennen.

So gut 1974 endetete, so überraschend fing 1975 an. Peter Näve, der 1. Vorsitzende, konnte wegen beruflicher Überlastung sein Amt nicht mehr mit der notwendigen Konsequenz verwalten und hatte seinen Rücktritt avisiert. So mußte auf der JHV am 19. März 1975 wieder einmal gewählt werden. Es gibt nur einen Kandidaten, der dann auch ohne Gegenstimme der 21 anwesenden Mitglieder gewählt wird: Frau Barbara Näve als 2. Frau in der Vereinsgeschichte wird 1. Vorsitzende. Das Rennjahr konnte befriedigen, stiegen doch die Meldezahlen insgesamt noch etwas an, lediglich das Derby konnte den Vorjahresstand mit 208 Hunden nicht ganz erreichen. Dennoch, nach der Gewaltanstrengung aus 1974 ein sehr gutes Ergebnis.

### UICL- und Europa-Rennen 1974



Die Startmannschaft des NWR in „Arbeitskleidung“. Frau Beate Bach (links) und Frau Dagmar Keil (rechts) waren und sind seit vielen Jahren auf diesem Posten bekannt.



Das „Jungvolk“ war für die Siegerehrung eingesetzt und half hingebungsvoll bei der Preisverteilung.



Der Präsident des DWZRV, Claus Paradzik, übergibt nach Schluß des Rennens die UICL-Fahne an den nächsten Ausrichter, die CSSR. Im Vordergrund die Vorsitzende der UICL-Rennkommission, Frau de Waal.



Was ist ein richtiges Rennen ohne die nötige Fachsimpelei. Zwei leider verstorbene Verbandsmitglieder, Jochen Rode (li.) und Gustav Schröder (re.) gucken schon einmal die möglichen oder wahrscheinlichen UICL- und Europa-Sieger aus. So wie diese beiden trafen sich all diejenigen, die an unserem Sport interessiert sind, wie jedes Jahr beim größten Jahres-Rennereignis, dem UICL- und Europa-Rennen.

Eine weitere Tatsache freute die Vereinsmitglieder. Die Mitgliederzahl war erneut gestiegen und Frau Näve konnte nach einem Jahr Amtszeit einen Anstieg von 48 Mitglieder auf 58 Mitglieder melden.

1975 war normales Wahljahr. Frau Näve wird wie die Geschäftsführerin Frau Spakowsky und der Rennleiter G. Schultze ohne Gegenstimmen wiedergewählt. Das stärkt den Zusammenhalt und auch die Arbeitsfreude.

Es wird in 1976 fleißig gearbeitet. Die Mitglieder machen für ihren Verein Werbung mit dem Erfolg, daß am Jahresende 1976 eine Mitgliederzahl von 77 gemeldet werden kann.

Auch das Derby weitet sich immer mehr aus. Nachdem schon in 1975 99 Läufe an einem Tag die Belastbarkeit bis an die Grenze des Erträglichen geprüft hatte, war für 1976 erstmalig eine 2-Tage-Veranstaltung vorgesehen. Am Sonnabend, 21. August wurde der Hansa-Preis ausgetragen, am Sonntag, 22. August, Deutsches und Internationales Derby. Das bewährte sich, denn nicht weniger als 257 Hunde wurden gemeldet. Auch international war der Besuch besonders gut. 17 Teilnehmer aus Holland, Frankreich, Österreich und der Schweiz liefen mit um das Internationale Derby. Das war noch mehr als 1975, als auf dem Siegertreppchen eine wahrhaft internationale Beteiligung zu erkennen war.



Platz: 1. Weiss, Remscheid, 2. Sweelsen, Holland, 3. Baumeier, Schweiz, 4. Hille, Darmstadt, 5. Jensen, Dänemark

Im Verein regte sich also nicht nur der Rennbetrieb, nein, neben der Mitgliederzahl wuchs – wie erfreulich – auch das Vereinsvermögen. Nachdem die Mieteinnahmen aus dem Gebäude dem Verein zufließen, die Mitgliederzahl im Steigen begriffen war und zudem die stark besetzten Rennen gelegentlich sogar Überschüsse abwarfen und nicht zuletzt die Arbeitsleistung oder die Abgeltung in Geld sich positiv auswirkten, konnte die Kasse mit Stolz unter dem Beifall der Mitglieder bekanntgeben, daß ein Kassenbestand von 12.000,- DM vorhanden sei.

Auf der JVH 1977 mußte Frau Näve nach zweijähriger Amtszeit ihren Posten zur Verfügung stellen. Die zunehmende Arbeit in der Geschäftsstelle, an der sie mehr und mehr beteiligt war, machte eine Neubesetzung erforderlich. So mußte die JHV am 18. Februar 1977 neu wählen. Ein Kandidat stand zur Verfügung und er wurde einstimmig gewählt:

*Dr. Horst Bach.*



*Hier hat der neue 1. Vorsitzende noch gut lachen. Er hat sich sicher gerade von der langjährigen Vorsitzenden Ilse Schultze gute Ratschläge geholt.*

Er hat gleich einen ganzen Sack Vorschläge! Eine neue Hasenmaschine ist nötig, das Geläuf bedarf dringender Pflege, da die Maulwürfe ganze Arbeit geleistet haben, ein neuer Zaun um den Platz ist unabdingbar und für das Training wurden zusammenarbeitende Gemeinschaften gebildet.

Diese Pläne waren inzwischen auch recht eilig geworden, denn der Zuspruch zu den Rennen des Vereins nahm Formen an, die man beim besten Willen nicht erwarten konnte. Der Rennleiter berichtet über 1977:

1. Mai	Eröffnungsrennen	132 Hunde!!
3. Juli	Union	138 Hunde!!
27./28. August	Derby	250 Hunde
7. August	Solo	83 Hunde

Als am 20. Februar 1979 die JHV des Vereins durchgeführt wurde, konnte der Vorsitzende eine Erhöhung der Mitgliederzahl auf 85 bekanntgeben.

Die Teilnehmerzahlen bei den einzelnen Rennen des Vereins hielten sich erneut auf dem hohen Niveau von 1977.

Der Verein mußte einen neuen Wanderpreis kaufen. Der älteste noch im Umlauf befindliche Wanderpreis war der für die Afghanen-Rüden beim Deutschen Derby. Schon 1956 trug der Silberteller die erste Eintragung. „Bhakkar's Arabdur“ von Herrn Sachs war der 1. Derby-Sieger, der eine Gravur auf dem Teller erhielt. Nun, nach 23 Jahren war der Teller voller Eintragungen, von 1956 bis 1978 ohne eine Ausnahme. Ein Stück Afghanengeschichte ist auf diesem Teller verzeichnet.

Aber nicht nur ein neuer Wanderpreis, auch eine elektronisch gesteuerte Hasenmaschine war angeschafft worden, gut regelbar und damit für Training und Rennen



unentbehrlich. Auch auf der Gegengeraden war für die Errichtung des Außenzaunes schon gerodet und Gestrüpp beseitigt worden, sodaß damit gerechnet werden konnte, daß 1979 der Platz wieder vollkommen eingezäunt sein würde.

Die eifrig fortschreitenden Arbeiten am Außenzaun - der ja vorzugsweise dazu dienen sollte, Fremde vom ungehinderten Betreten der Bahn abzuhalten - bewogen den Verein in 1979 dazu, sich des Geläufs in besonderer Weise anzunehmen. Es wurde eine Gartenbaufirma engagiert, die innerhalb eines Monats noch vor Beginn der Saison die gesamte Startgerade, die Hälfte der 1. Kurve und die letzte Hälfte der 4. Kurve völlig neu baute. Der alte Rasen wurde abgetragen, der Untergrund feinplaniert und komplett mit Rollrasen belegt. Günstiges Wetter führte dazu, daß schon zum 1. Mai einwandfrei unser erstes Rennen im Jahr gezogen werden konnte. Nach Kassenbericht waren für den Neubau fast 20.000,- DM aufgewendet worden.

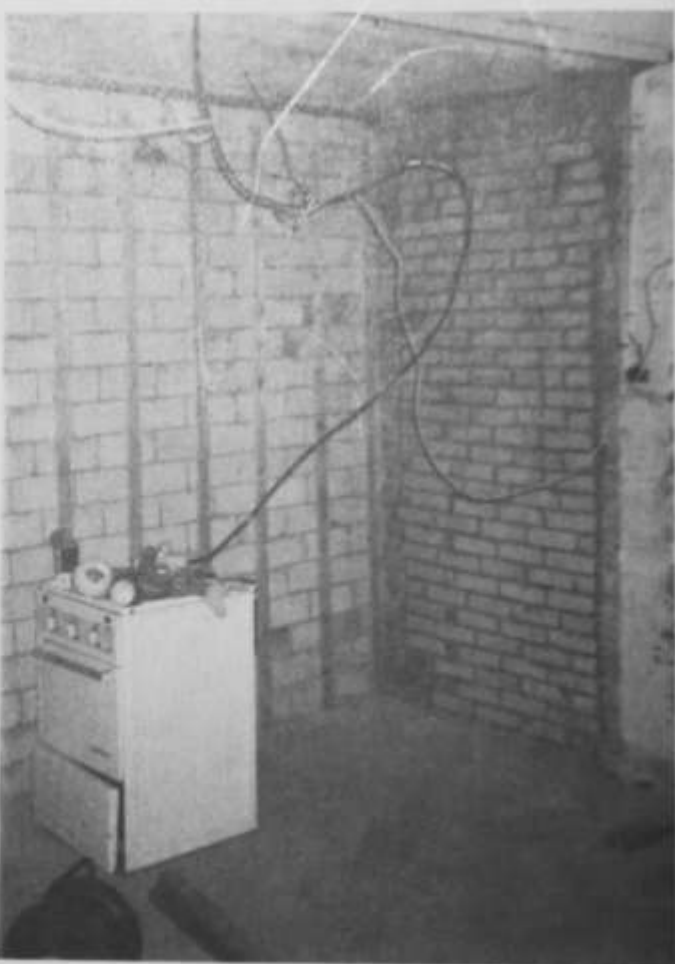
Aber wenn man erst einmal am Neu-Bauen ist, hört das gar nicht mehr auf. Zur Unterbringung der Pflegegeräte, wie Mäher, Maschinen usw. wurde eine Fertiggarage angeschafft, die all diese Geräte sehr schön aufnehmen konnte. Nun endlich war etwas Platz in der ehemaligen Mittelwohnung, die ja seit langer Zeit als reiner Aufbewahrungsort für Geräte benutzt wurde. Sehr schlecht benutzt wurde, ging es doch in einem Knick durch die Eingangstür, dann ein erneuter Knick, ehe man überhaupt drinnen war.

Eigentlich nur zum Spaß wollten dann ein paar Neugierige sehen, was denn eigentlich hinter den beiden Knicks verborgen war und brachen ein Stück Trennwand heraus. Welch Wunder, dahinter verbarg sich ein erheblicher dunkler Leerraum. Nun gab es kein Halten! Alle Zwischenwände wurden herausgerissen, die schlechten Fußböden entfernt und so stand sie da, die leere und kahle Mittelwohnung.

Und dann ging es los! Es wurde gemauert, gezimmert, Träger wurden verlegt, ein neuer Fußboden eingezogen und bald bekam das Ganze Gesicht. Wie immer, wenn es etwas Neues zu bauen gab, war die entsprechende Arbeitsfreude da und so konnte der Verein noch in der

Saison 1979 seine „Kantine“ eröffnen. Es hat dann zwar noch fast zwei Jahre gedauert, bis sie ihren heutigen Zustand hatte, doch man konnte sich wenigstens einmal irgendwo niederlassen, konnte auch beim Training einen Schluck trinken und sich einmal ungestört unterhalten. Besonders die Herren Mühl, Näve, Meyer, Rothe und Traulich haben ihren Schweiß gleich mit in die neue Kantine eingebaut.

Noch eine Neuerung in 1979! Hinter dem Zielrichterhaus konnte ein Container aufgestellt werden, von unserem Mitglied Wöllny gestiftet. Hier wurden die letzten noch nicht unterzubringenden Geräte, Stangen, Fahnen usw. verstaut. Endlich war genug Platz vorhanden.



Das Bild zeigt die Ecke, die erst beim Abriß der Zwischenwände sichtbar geworden ist. Hier ist sie schon frisch gemauert und die elektrischen Leitungen für den Küchenteil sind gezogen. Heute steht an dieser Stelle die Theke.

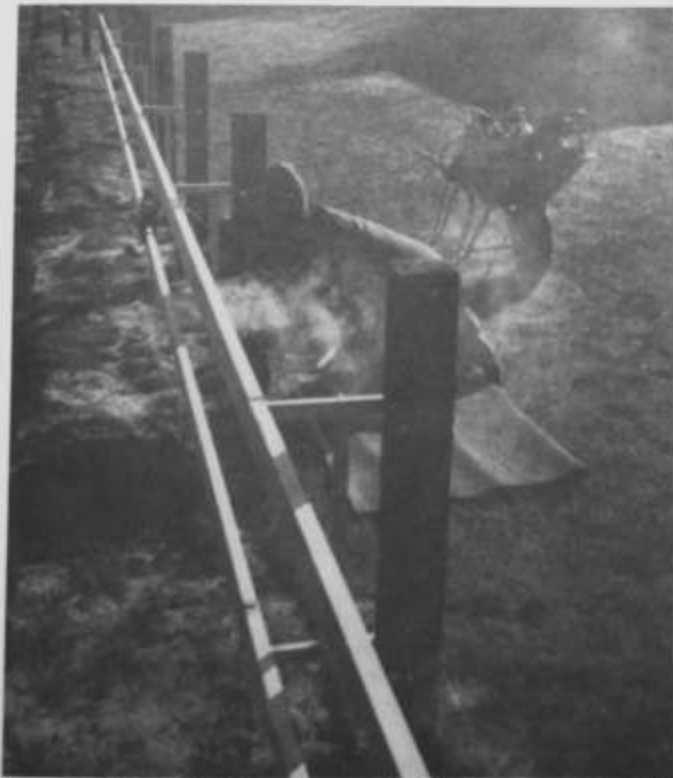
Natürlich wurde weiter fleißig am Außenzaun gearbeitet, sodaß er Ende 1979 schon die gesamte Gegengerade eingefaßt hatte und nun, da es sich um etwas leichter zu erreichende Geländestücke drehte, konnte auch etwas leichter die Kurve 1 und 2 und die Startgerade in Angriff genommen werden.

Aber der Verein strebte nach mehr! Auf der JVH am 22. Februar 1980 konnten zwar all diese eben erwähnten Neuerungen berichtet werden, doch nun mußte endlich die Endlosanlage her. Eine solche Anlage, die es bisher nur in zwei Versionen gab (Obenzug nach System Siek oder Schienenzug nach englischem Modell wie in Amsterdam, Genf und neuerdings auch Hildesheim), hatte bei den Vorstandsmitgliedern des Vereins bisher nicht die

notwendige Zufriedenheit auslösen können. Erst als in 1979 G. Schultze als Bahnenabnehmer für die UICL erstmals die völlig neue Anlage in Kleindöttingen, Schweiz, sah, kam er begeistert nach Hamburg zurück und berichtete. Alex Rubbert machte sich bei nächster Gelegenheit auf, um diese neue Anlage noch einmal zu besichtigen und zu prüfen. Nachdem er die gleichen Lobeshymnen auf diese Anlage sang, berief der Vorstand auf den 10. Oktober 1980 eine Außerordentliche Versammlung ein. Einziger Punkt der Tagesordnung: Endlosanlage.

Da wurde gerechnet und diskutiert, da ging es um Pfähle, Schienen, Motoren und und und. Schließlich rechnete die Versammlung einen Kostenaufwand von ca. 20.000,- DM aus, dem nur 10.000,- DM Bestände gegenüberstanden. Erst wurde einmal die Finanzierung geregelt und beschlossen, unter den Hauptmitgliedern des Vereins eine einmalige Umlage von je 100,- DM zu erheben. Dann fehlte nicht mehr viel. Als dann eine Spendenliste herumging, um die restlichen Beträge hereinzuholen, gab es große Überraschung. In wenigen Minuten wurden von den Vereinsmitgliedern nicht weniger als 13.400,- DM gespendet. Nun konnten die Arbeiten beginnen.

Noch im Winter wurden die mehr als 200 Pfähle erworben, die Schienen bestellt, gebogen, verzinkt usw., damit Anfang des Jahres gleich begonnen werden konnte. Der Himmel hatte ein Einsehen und so konnte früh im Jahre 1981 mit dem Bau begonnen werden. Unser Mitglied Karl-Heinz Jahns zog gleich mit Wohnwagen auf dem Platz ein und konnte, nachdem die Pfähle schön weich in Sand eingesetzt waren, beginnen, die beiden Endloschienen von je 400 m Länge zu verbinden, an den Pfählen anzubringen. Das hieß schweißen, schweißen und noch einmal schweißen.



*Es ist sicher nicht die leichteste Arbeit, immer tiefgebückt Stück für Stück des Schienenstranges zusammenzuschweißen, immer wieder zu messen, ob die Abstände einwandfrei sind, ob die Schienen nicht biegen, sich krümmen oder sonst aus der genauen Richtung laufen.*

Aber wir hatten ja reichlich Geld. Und als die Rundungen der Schienen wuchsen und wuchsen, da war schon wieder eine neue Idee geboren.

Wenn schon einmal gewählt wurde und ohnehin nun alles neu und sandig oder erdig aussah, dann konnte man eigentlich auch gleich die Mitte total planieren. Also Raupe her, die die noch immer erheblich unebene Mitte sehr schön begradigte, dabei gleich den Mittelgraben zuschob.



*Vielleicht konnte doch in der Mitte einmal eine Schau gemacht werden? Mit Nivelliergerät und Augenmaß wurde bald eine riesige ungenutzte Fläche sichtbar, die es nun schön glatt zu planieren galt. Die Raupe konnte nur die grobe Grundplanierung vornehmen, die Feinarbeit mußten die Mitglieder selbst machen.*



So viele Harken hat es in Farmsen nie gegeben, wie in diesen Wochen, wo bei herrlichem Sommerwetter Tag für Tag die fleißigen Helfer Steine sammelten, die in Unmengen ans Tageslicht kamen, die Unebenheiten wegharkten und so den Grund legten für eine ebene glatte Mitte. Dennoch, ohne ein geländegängiges Gefährt wäre das sicher nichts geworden und daher mußte Herr Kansy dann seinen Jeep als Stein-sammler-Auto umfunktionieren, damit die Mitte irgendwann frei von Steinen wurde. Es ist sicher in dieser Zeit nicht besser geworden, zumal der Jeep außerdem noch als Eggen-zuggefährt diente.



Welch ein Wunder, daß bei solcher Arbeit das Essen besonders gut schmeckte und die neue Kantine gleich einmal in voller Aktion beweisen konnte, daß auch mehr als ein Dutzend Helfer keine Versorgungsprobleme aufwerfen können. Diese Wochen haben für Training, Rennen und den Verein selbst so viel Nutzen abgeworfen, daß man wirklich von Neugestaltung sprechen kann. Deutliches Beispiel dafür ist die JHV 1981, auf der der Vorsitzende mitteilen konnte, daß nach Jahrzehnten zum ersten Mal wieder die Mitgliederzahl mit 106 die Hundertgrenze überschritten hat.

**K A U F V E R T R A G**  
 .....

Verkäufer: Hansuli Egger  
 Pichtenweg 751  
 CH 5102 Rupperwil

Käufer: Norddeutscher Windhundrennverein  
 Geschäftsstelle Marianne Bartel  
 Garstedterweg 92  
 D 2000 Hamburg 61

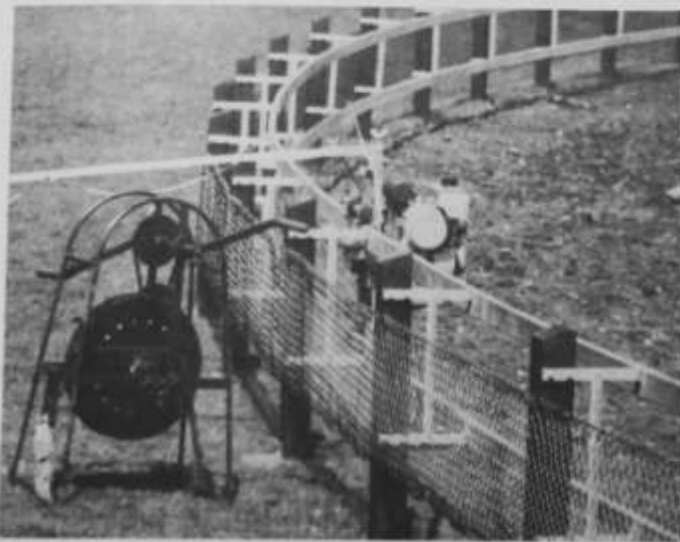
1. Kaufgegenstand  
 Endlosbahnmaschine "System Egger"  
 Bestehend aus: Rahmen mit Räder kompl. mit 4 Takt Motor,  
 Fernsteuerungsanlage (Sender + Empfänger),  
 Zubehör.  
 Betriebsbereit wie in Kleindöttingen besichtigt.
  2. Lieferzeit  
 Spätestens 1.4.81
  3. Kaufpreis  
 ca. sFr. 5'500.-- - sFr. 7'000.--  
 .....
- Der Verkäufer garantiert, dass der Preis von sFr. 7'000.-- nicht überschritten wird.
4. Zahlungsbedingungen  
 Anzahlung bei Vertragsabschluss sFr. 2'500.--  
 auf PC Konto CH/Aarau 50-46679
  5. Weitere Abmachungen  
 Der Norddeutsche Windhundrennverein verpflichtet sich:  
 a) Keinen Nachbau der Endlosbahnmaschine zu betreiben.  
 b) Die Endlosbahnmaschine auch gegenüber Drittpersonen nicht zum Nachbau zur Verfügung zu stellen.  
 c) Erfahrungsaustausch mit dem Verkäufer.

Nachdem dann noch die Bestellung für den Motorwagen mit Vertrag besiegelt und als Liefertermin der 1. 4. 1981 vereinbart worden war, konnte der Verein der Neuheit mit Spannung und Gelassenheit entgegensehen.

Nun mußte nur noch die inzwischen wunderbar planierte Innenfläche gesät und der 1. April erwartet werden. Pünktlich traf Herr Egger aus der Schweiz ein, betrachtete sich das Werk, das der Verein in so kurzer Zeit auf der Bahn installiert hatte und meinte ganz lakonisch: Die läuft! Er nahm die Maschine aus seinem Auto, setzte die paar Teile zusammen, hob die Maschine auf die jungfräulichen Schienen, goß Benzin in den Tank, warf die Maschine an und – wie sie lief, sie lief so, als hätte sie nie etwas anderes getan als in Farmsen Runden zu drehen.



Wie selbstverständlich hatte ganz zufällig irgendwer seinen Fotoapparat mitgebracht und festgehalten, wie Hansuli Egger den ersten Startversuch unternimmt und Dieter Jaskulski, Karl-Heinz Jahns, Bernd Milo, der „Boss“ Horst Bach, Wülken jun. und Peter Mähl andächtig diesen denkwürdigen Moment erwarten. Und da das Wetter für solche Schnappschüsse so ideal war, wurde auch gleich der Abschied von der alten Hasenmaschine, die mehr als ein Jahrzehnt den Hasen um die Bahn gezogen hatte, im Bild festgehalten. „Alttertum und Neuzeit“, so kann man das Bild nennen.



Ich verrate kein Geheimnis, daß es ein feuchtfrohlicher Abend wurde. Seit diesem Tage hat uns die Maschine (zu der inzwischen eine zweite gekommen ist) nie im Stich gelassen.

Das Union-Rennen sollte der großartige Auftakt werden. Doch meistens kommt es anders, und zweitens als man denkt. Trittau hatte ebenfalls seine Bahn umgebaut und war zum ersten Rennen zu Pfingsten nicht fertig geworden. Als man bei uns anfragte, ob man das Blau-Gold-Rennen bei uns ziehen könne, haben wir natürlich nicht

nein gesagt. Und so hat unsere Anlage ihre Taufe nicht bei einem unserer Rennen, sondern von Trittau bekommen. Das konnte uns jedoch nicht verdrießen.



Zum UNION-Rennen war alles festlich geschmückt, die Maschine mit einem Blumenstrauß verziert, die Bahn durch ein Absperrband geteilt und unser Vorsitzender hatte das Vergnügen, mit der Schere das Band zu zerschneiden und damit auch offiziell die Anlage für das Rennen und Training freizugeben.



Doch es geht nicht immer alles glatt. Mit dem Einplanieren des Mittelgrabens mußte auch ein neuer Abfluß gebaut werden. Das Bild zeigt deutlich, welche Dimensionen dafür in Frage kamen.

Doch was nützt der schönste Abflußschacht, wenn er verstopft. Und das mußte natürlich eben vor dem Derby passieren. Das Entsetzen war groß, als am Tage vor dem Derby die gesamte Kurve unter Wasser stand. Peter Mähl mußte natürlich gleich einmal Versuchen, ob sich nicht schon Fische fangen ließen. Es wurde ein Fehlschlag. Dafür hatten die Enten gleich am neuen See Gefallen gefunden und suchten nach Futter. Das stellte Ilse Schultze dann auch zur Verfügung.

Der Grund der Verstopfung war schnell gefunden und, nachdem ein kühner Schwimmer in Badehose getaucht war und die Verstopfung beseitigen konnte, lief das Wasser so schnell ab, daß am nächsten Tag keiner der Teilnehmer mehr etwas vom „Farmser See“ gemerkt hatte. Dennoch, selbst Farmsen konnte sich nicht immer darauf verlassen, daß es vor jedem Rennen regnet und der Boden immer weich genug war. Zudem verlangte der junge Roll-



schien. Dazu waren natürlich mancherlei Vorbereitungen und Vorbedingungen zu erfüllen. Die Einführung der Hundenamenkartei gehört dazu, die Stecktafel, auf der die einzelnen Läufe zusammengesteckt sind, sodaß jeder weiß, wann er an der Reihe ist. Aber auch eine einwandfreie Lautsprecheranlage selbst oder für das Training ist immens wichtig. Wenn Färmsen behaupten kann, eine der besten Lautsprecheranlagen überhaupt zu haben, so liegt das ausschließlich an Walter Weisener, der – immer kostensparend bemüht – jeden Monat einen neuen Einfall zur Verbesserung hat und ihn dann auch ganz geschwind in die Praxis umsetzt.



Wo gelaufen wird, da fliegen die Fetzen oder die Soden. Auf dem Bild muß die Prominenz (von links: Peter Mähl, Peter Näve, Manfred Müller) die Walze noch von Hand ziehen. Inzwischen können wir eine Motorwalze einsetzen, die den Mitgliedern manche Arbeit abnimmt.



Nun schien alles geregelt, die meisten Arbeiten getan. Doch wer rastet, der rostet. Und so sah sich der Verein nach neuen Tätigkeitsfeldern um. Herr Böhm hatte schließlich die Idee, wieder einmal ein Coursing zu ziehen. Er besorgte auch ein wunderbares Gelände auf dem Truppenübungsplatz in Munster und seit 1983 werden dort jährlich einmal nach altem Muster die beliebten Coursingläufe gezogen.

Das hörte sich recht einfach an. Doch wer einmal eine solche Veranstaltung von Anfang bis Ende mitarrangiert hat, der weiß, welche immense Vorbereitung ein Coursing erfordert. Vertragsabschluß, Aussuchen des Geländes, Abstecken des Parcours, Aufbau der Rollen und der Maschine usw., usw. Auch die Besprechung der Rennleitung mit Feldrichtern und Master gehört dazu.

rasen besondere Pflege und ausreichende Bewässerung. Wie gut, daß es auch für so etwas Fachleute gibt. Dieter Grosse stellte uns reichlich Feuerwehrschräume zur Verfügung, besorgte die nötigen Anschlüsse, Schlauchverbinder und was sonst so alles zu einer Berieselungsanlage gehört und so konnten wir ab 1982 in unseren Ausschreibungen angeben: Berieselungsanlage auf dem Platz vorhanden.

Trotz allem ist aber immer wieder zu tun auf einem Rennplatz, wenn er seinen Mitgliedern ein vernünftiges und ruhiges Training bieten soll. Seit Installierung der Endlosanlage war der Verein in der Lage, an seinen Trainingstagen so viele Läufe zu ziehen, wie das früher undenkbar





Aber die Begeisterung der Hunde schon vor dem Start, die Aufmerksamkeit und schließlich der Lauf selbst entschädigen Besitzer und Funktionäre für alle Mühen, schlechtes Wetter und andere Widrigkeiten. Und so schaut selbst der Rennleiter am Schluß ganz freundlich drein.



Am 27. Januar 1984 wird wieder einmal gewählt. Nach fast 23 Jahren Amtszeit will G. Schultze nicht wieder als Rennleiter kandidieren. Also müssen neue Leute heran. Als Rennleiter wird Wolf Rothe gewählt. Den Vorsitz übernimmt nach Wahl G. Schultze. Horst Bach betreut künftig die Geschäftsstelle. So kann davon ausgegangen werden, daß alte Tradition und neues Engagement auch weiter im Verein die Regel sein werden.

Nun kann der Verein, der sicher nicht zu den ältesten Rennvereinen des DWZRV zählt, aber für sich in Anspruch nehmen kann, einer der bekanntesten Vereine in Europa zu sein, dankbar auf 40 Jahre Bestehen zurückblicken. Immer hat es Menschen gegeben, die in gegenseitiger Hilfe ihren und anderen Hunden die Möglichkeiten geschaffen haben, das zu tun, was für Windhunde das Schönste auf der Welt ist:

### *Rennen.*

Zu wünschen ist, daß auch in Zukunft die Liebe zum Hund und damit die Hilfe für das Tier erhalten bleibt, damit auch der Norddeutsche Windhund-Rennverein wie bisher zum Wohle der Hunde arbeiten kann. Möge es so einträchtig und im gleichen Schritt geschehen, wie es die vier Whippets vormachen.



*Ein Feld kraftvoller Whippets in der Abstoßphase.*

Norddeutscher Windhund-Rennverein e. V.,  
Sitz Hamburg

Liste der Vorsitzenden und Rennleiter in der Geschichte des Vereins.

	<i>I. Vorsitzende</i>	<i>Rennleiter</i>
23. Febr. 1946	Dr. Karl Prior	nicht besetzt
1948	Bruno Reimers	nicht besetzt
1949	a. o. Paul Mies	nicht besetzt
1950	Bruno Reimers	nicht besetzt
1951	a. o. August Brendel	Bruno Reimers
1952	August Brendel	Bruno Reimers
1954	August Brendel	Bruno Reimers
1956	August Brendel	August Brendel
1958	August Brendel	Heinrich Haase
1960	August Brendel	Heinrich Haase
1961	a. o. Günther Schultze	Rudi Döpke
1962	Ilse Schultze	Günther Schultze
1964	Ilse Schultze	Günther Schultze
1966	Ilse Schultze	Günther Schultze
1968	Ilse Schultze	Günther Schultze
1970	Ilse Schultze	Günther Schultze
1972	Peter Näve	Günther Schultze
1975	Barbara Näve	Günther Schultze
1977	a. o. Dr. Horst Bach	Günther Schultze
1978	Dr. Horst Bach	Günther Schultze
1981	Dr. Horst Bach	Günther Schultze
1984	Günther Schultze	Wolf Rothe



*Die letzten beiden Gründungsmitglieder des NWR: links I. Schultze, rechts I. Bartnick.*

Teilnehmerzahlen an den Derby-Veranstaltungen ab 1954

Jahr	Gesamt	Whippet		Greyhound		Afghanen		Barsoi		Saluki		Ital. W.		Sloughi		Magyar
		Gr	R gem H	R gem H	R gem H	R gem H	R gem H	R gem H	R gem H	R gem H	R gem H	R gem H	R gem H	R gem H	R gem H	R gem H
1954	33		7 4	8 9				5								
1955	28		6 9	6 7				-								
1956	41		5 7	12 6	5			6								
1957	43		5 5	5 6	5 7	5 5		5 5								
1958	45		9 8	6 8	4 5	5 5		5								
1959	40		6 6	4 4	8 3	6 3		3								
1960	49		8 6	12 11	7			5								
1961	37		5 5	5 3	4 4	7 4		4								
1962	51		8 8	6 8	6 6	6 6		3								
1963	41		8 9	4 4	8 4	4 4		4								
1964	50		9 10	5 5	5 4	4 4		3	5							
1965	54		10 8	4 6	9 7	4 4		3	3							
1966	66		21 18	3 3	6 11	-		4								
1967	45		10 6	5 10	5 3	3 3		3								
1968	36		9 3	5 6	6 4					3						
1969	62		17 13	7 5	9 5	3 3		3								
1970	64		16 11	7 6	11 10					3						
1971	63		18 14	6 8	7 10											
1972	91		19 12	16 9	10 11	5 5		4								
1973	86		12 11	7 14	16 9	5 5		4			4 3					
1974	103		12 19	9 17	18 23	5										
1975	107		14 20	14 12	19 18	5		5								
1976	120		17 19	13 9	19 23	8		10 3								
1977	129		17 20	11 14	19 27	4 3		7								
1978	123		16 14	8 11	21 28			6 7								
(25. Derby)																
1979	130		28 15	11 11	21 28			5 5								
1980	133		24 19	13 12	20 29			4 6								
1981	134		18 21	13 21	22 26	4 4		5								
1982	143		12 24	16 8	32 21			8 9								
1983	134	7	26 16	9 6	20 22			6 10								
1984	144	7	21 17	14 13	20 24	3 3		11								