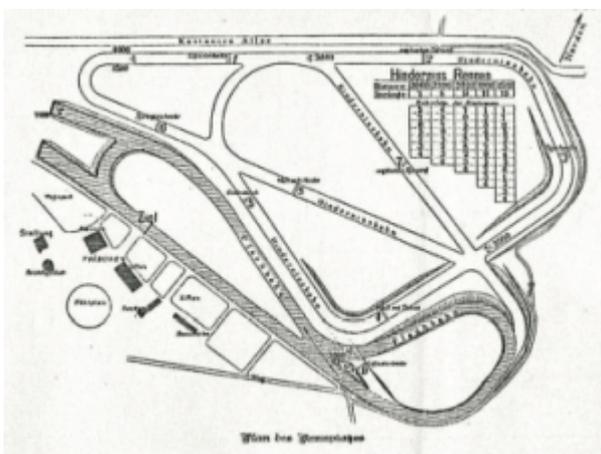


...dreieckig, es liegt ziemlich weit oben, und manchmal gehen die Leute dahin, um ihr Glück auf die Probe zu stellen. Dieser Satz stellt die wirklich klassische Form der Rätselfrage dar. Und so kurz und knapp kommt eben die 115. Folge unseres Düsselquizzes daher.

Frage: Was wurde gesucht: Die Galopprennbahn Düsseldorf-Grafenberg

Neun Leser*innen versuchte ihr Glück, sechs davon lagen richtig. Bevor wir auf den Lösungsweg eingehen: Immerhin zwei Teilnehmer*innen nannten den Kelch des Rheinturms, weil dreieckig und ganz oben; das mit dem Glück erklärten sie damit, dass man dieses schließlich auf die Probe stelle, wenn man sich auf der Besucherplattform auf eine der schrägen Scheiben über dem Abgrund legt. Ganz schön kreativ gedacht.

Die Rennbahn aber, die liegt in Bezug auf die Stadt ziemlich weit oben, wenn auch nicht auf der höchsten Erhebung des Aaper Waldes. Und am Totalisator kann man mit Wetten auf die Pferde ganz gut sein Glück versuchen. Unter den 47 Galopprennbahnen in Deutschland sticht unsere auf dem Grafenberg durch ihre Streckenführung ein wenig heraus. Bahnen in der Ebene sind meistens ähnlich wie Leichtathletikbahnen angelegt, also mit zwei Geraden und zwei Kurven. Auch ein echtes Oval ohne schnurgerade Strecken kommen vor. Ist das Gelände hügelig, passt sich die Bahn den Gegebenheiten an, wobei dann meistens Ovale herauskommen. Am ehesten dreieckig war noch die Frankfurter Bahn in Niederheid, die 2015 aufgegeben wurde. Aber die Galopprennbahn Grafenberg, die ist tatsächlich ein Dreieck und hatte folgerichtig nur drei Kurven, was manche Jockeys unangenehm finden, zumal die eine Gerade auch noch relativ steil ansteigt. Damit ähnelt die Bahn am meisten der von Ascot, die ebenfalls dreieckig ist und eine Kurve auf einer Anhöhe hat.



*Die erste Streckenführung war ein Flop (III.:
Düsseldorfer Reiter- und Rennverein)*

In den vergangenen Wochen hat der **Düsseldorfer Reiter- und Rennverein** einige Beiträge zur Historie gebracht. Die Düsseldorfer Bahn – auch wenn es in jeder Hinsicht falsch ist, sagen Galoppsportfreunde seit jeher „AUF dem Grafenberg“ – wurde 1909 eingeweiht und sollte vor allem für Hindernisrennen genutzt werden; die Flachbahn sollte sich dem fügen und war ein Schlauch von 1700 Metern Länge, dessen Längsseiten sich fast berührten, um dann wieder auseinanderzustreben; die Bögen so eng, dass sie in Renngeschwindigkeit kaum zu durchreiten waren. 1913 änderte man das; es entstand die Streckenführung, die wir heute noch können.

Zuvor hatten die Freunde des Pferderennsports nur von 1884 bis 1905 eine feste Bahn, und zwar auf der Lausward, wo davor schon gut 50 Jahre lang Rennen mit wechselnden Streckenführungen ausgetragen wurden. Noch früher trafen sich die Schnellreiter in der Golzheimer Heide, im Bilker Busch oder in der Benrather Heide, um sich zu messen. Der ganze Betrieb einer Galopprennbahn wie wir ihn kennen, entwickelte sich ab der Wende zum 20. Jahrhundert. Die Zwanziger waren goldene Jahre für die Galopper, der Beginn des zweiten Weltkriegs traf die Rennszene tief. Zwischen 1937 und 1942 fanden durchschnittlich 11 Renntag im Jahr statt; Köln und Düsseldorf waren die letzten beiden westdeutschen Städte, in denen überhaupt noch Rennen stattfanden. 1945 kam dann jeder Rennbetrieb zum Erliegen. Die Widergeburt des Galoppsports in den Fünfziger war dann auch Ausdruck des sogenannten „Wirtschaftswunders“, das die Neureichen auf den Grafenberg trieb.