

Geo vom 1. Juli 1980

Tod am vierten Hindernis

Von Rolf Kunkel

Wenn es bei der großen Steeplechase im böhmischen Pardubitz über 30 Hürden und Wassergräben geht, dann kennen die Reiter immerhin ihr Risiko. Die Pferde aber werden blindlings in den schlimmsten Sprung der Welt gehetzt. Und der Roßschlachter wartet am Parcours.

Der Tag vor dem großen Rennen beginnt mit einer Andacht. Zwei Dutzend Männer, keiner größer als 1,60 Meter, versammeln sich um neun Uhr vor der leeren Tribüne. Wie ein Funkturm ragt der Rennbahnsekretär aus der Menge der Jockeys. Alle Blicke richten sich auf ein schwarzes, an der Tribünenmitte befestigtes Marmorschild, Aus der verblaßten Gravur läßt sich mit Mühe der Name Rudolf Popler entziffern. Rittmeister Popler, einst mehrmaliger Sieger der „Großen“, war 1932 an einem Hindernis zu Tode gestürzt.

Nach einer Schweigeminute klettert die Gruppe Stufe um Stufe zum Dach der Tribüne empor, deren bewegte Vergangenheit bei jedem Schritt spürbar wird. Im Kriege war sie Orientierungspunkt der deutschen Luftwaffe, die 1944 Bomben warf, um das Rollfeld eines Militärflughafens zu treffen, der heute den Sowjets als Stützpunkt dient. Durch die Baumreihen schimmern mattglänzende Metallkörper: MiG-Jäger. Jedesmal, wenn die Piloten die Triebwerke prüfen, er stirbt kilometerweit jede Konversation.

Oben auf der Tribüne hängen die Reiter an den Lippen des Sekretärs. Ihm obliegt es, vor allem den Neulingen den Kursverlauf und die Hindernisse zu beschreiben. Neun Jockeys nehmen morgen zum erstenmal an dem großen Pardu-bitzer Steeplechase teil. Sie haben keinen Blick für den Zauber der ostböhmischen Herbstlandschaft. Die Rennbahn ist eingebettet in einen weitläufigen Park, umrahmt von schlanken Pappeln. Familien, auch Frauen mit Kinderwagen an der Hand, spazieren von Hindernis zu Hindernis, verharren vor den Wällen aus Buschwerk oder Beton und bestaunen die beiden Grabsteine am Waldrand, die bezeugen, daß das Risiko keineswegs einseitig zu Lasten der Vierbeiner geht.

Die Rennstrecke ist einzigartig. Nichts in Amerika oder Westeuropa ist damit vergleichbar, auch nicht der infame Kurs des Grand National in England. Wie eine ruhende Anakonda schlängelt sich die Rennstrecke kreuz und quer durch die Landschaft. Im Sommer wächst Korn aus dem Boden, jetzt im Oktober finden die Reiter Acker vor, Gras, Wasserläufe und niederträchtige Hindernisse.

Die Annalen dieses Rennens sind voll grotesker Resultatslisten. Einige Male sah man im Ziel nur drei, zwei oder gar nur einen Reiter. 1909 gab es gar keinen Sieger. 1920 wurde der einzige ins Ziel gekommene Jockey wegen Zeitüberschreitung disqualifiziert.

20 Minuten sind das Limit für die 6,9 Kilometer lange Strecke, die mit insgesamt 30 Hindernissen bestückt ist. Aber nur eins zählt wirklich: der Taxis-Graben, Legenden ranken sich um diesen Sprung, den drei böhmische Grafen Mitte des letzten Jahrhunderts während einer Parforcejagd entdeckten und dabei auf die Idee kamen, ein Querfeldeinrennen zu veranstalten - auf dem Gelände der Familie Thum und Taxis. Ein Fürst von Taxis gehörte zu

den ersten Startern, das berüchtigte Hindernis trägt seinen Namen. 1874 wurde das Spektakel uraufgeführt und endete gleich mit einer Notschlachtung.

Früher, als preußische Offiziere mit Vertretern des Adels aus Rußland und der Donau-Monarchie zum Ersatzkrieg zu Pferde antraten, erhielten die Reiter 3000 Kronen, wenn sie nur über den Taxis kamen. Heute gibt es Jockeys, die allenfalls mit dem Helikopter über den Taxis fliegen würden. Bis vor einigen Jahren waren dort Ersatzjockeys postiert - für den Fall, daß die Reiter nach einem Sturz nicht mehr aufstanden. Dieser Brauch führte alsbald zu Handgreiflichkeiten zwischen jenen, die auf ihre Chance warteten und denen, die kaum mehr weiterreiten konnten, aber dennoch nicht aufgeben wollten. Der Reiter-Wechsel mußte wieder abgeschafft werden.

Von weitem sieht der Taxis eher harmlos aus. Jedoch aus der Nähe bekommt das dichte, knochenharte Büschwerk unheilvolle Konturen. Die Hecke ragt buchstäblich über sich selbst hinaus, denn der Renninspektor, der nach dem Kriege mit der Heckenschere peinlich genau darauf achtete, daß es bei den vorgeschriebenen 150 Zentimeter Höhe blieb, starb vor einigen Jahren. Seither sorgt die Natur dafür, daß Hecken und Schwierigkeitsgrad ständig wachsen. Der Naturzaun ist inzwischen 1,80 Meter hoch und zwei Meter breit, es folgt ein fünf Meter breiter und mannstiefer Trockengraben. Will das Pferd die andere Seite sicher erreichen, muß es also in etwa zwei Meter Höhe annähernd neun Meter weit durch die Luft fliegen.

Es gibt im Pferderennsport ein ungeschriebenes Gesetz: Das Pferd muß sehen können, wohin es springt. Am Taxis in Pardubitz jedoch springen die Pferde ins Nichts. Erst im Fluge sehen sie, daß sich hinter der Hecke eine Schlucht auftut. Das ist auch der Grund, weshalb der Taxis nie im Training gesprungen wird: Pferde sind intelligent, sie erinnern sich der Horrorszene und würden im Rennen den Sprung verweigern.

Jeder Jockey geht am Tag vor dem Rennen die Strecke ab und prägt sich so viel Einzelheiten wie möglich ein: Wo ist das Geläuf weich? Wo härter? Eingehend beobachten die Reiter den Zustand der Hindernisse, davor und dahinter. Sie machen sich Gedanken über Gegner und Wetter und wundern sich, daß die Zeit nicht verstreichen will. Noch 24 Stunden.

An der Tribüne befestigen Arbeiter die Fahnen der beteiligten Länder: CSSR, DDR, Bulgarien, Die Russen kommen nicht mehr, seit sie gemerkt haben, daß sich auf westlichen Bahnen mit weniger Risiko mehr Geld verdienen läßt. In früheren Jahren starteten häufig deutsche Reiter, zwischen 1907 und 1936 stellten sie siebenmal den Sieger. 1937 gewann mit der damals 42jährigen Gräfin Lata Brandissowa zum erstenmal eine Frau. Die greise Dame wohnt heute in Lisnice unweit Prags und erinnert sich gern an ihre zahlreichen Sprünge über den großen Graben, an dem sie, wie sie in fließendem Deutsch versichert, niemals zu Fall kam.

Heute zieht es Westeuropäer immer seltener in die alte k. u. k. Garnisonstadt Der letzte, der sich in die Gewinnerliste eintrug, hieß Chris Collins: er war ein Brite, der 1973 kam, sah und siegte und eine Prämie von 100000 Kronen kassierte, die er freilich nicht mitnehmen durfte. Seither unterhält Mr. Collins ein Konto bei der Staatsbank in Prag, fliegt so oft es geht mit der tschechoslowakischen Luftlinie und wird samt Familie noch ein paarmal Urlaub in der Hohen Tatra machen müssen, ehe das Guthaben aufgezehrt ist.

In diesem Jahr ist von westlich der Elbe nur ein Reiter präsent. Rolf Gaßmann, Jahrgang 41, Major der Bundeswehr vom Typ Abenteuerer, ist erst am Abend vor dem Rennen eingetroffen; nur mit Handgepäck. In der Sporttasche steckt sein Arbeitszeug: die handgearbeitete Peitsche

aus USA, der 600 Gramm leichte australische Ledersattel, Plastikbrille, Sturzhelm, Seidenbluse, dazu passend 300 Gramm leichte Rennstiefel, alles beste Qualität. Bei der Leibesvisitation auf dem Flughafen . schlug der elektronische Sucher Alarm: Seit ihm in Hannover ein Pferd aufs Bein gefallen ist und dabei Schien- und Wadenbein in zwei Teile getrennt hat, schleppt er einen 30 Zentimeter langen Silbernagel und eine häßliche Narbe mit sich herum. Pro Saison geht ein Hindernisreiter 600 Kilometer über Hürden. Wenn er nicht auf dem Pferd sitzt, weiß Rolf Gaßmann, liegt er im Ambulanzwagen. Jeder 17. Sprung, sagt die offizielle Statistik, endet mit einem Sturz.

Noch ist seine Wunde zu frisch. Gaßmann will deshalb nur in einem Rahmenrennen reiten. In breitem Badensisch erzählt er am Biertisch von seiner Beziehung zum „Kameraden Pferd“, der für ihn ein Leistungssportler ist wie er selbst. „Ein Pferd“, sagt er, „das muß man wie ein Auto fahren.“ Wenn es sich den Hals bricht, tut Gaßmann das leid. Tränen wie im Film fließen dabei nicht.

Woher sollen sie auch kommen? Das Pferd, das er reitet, kennt er nicht. Im Führing, eine halbe Stunde vor dem Rennen, entsteht der erste Kontakt, Der Trainer hebt ihn in den Sattel, ein kurzer Probegalopp - auf geht's.

Unser Gespräch wird unterbrochen. Ein tschechischer Pferdebesitzer hat den Mann mit dem germanischen Profil wiedererkannt; Gaßmann ist das dritte Mal in Pardubitz. Wie sich herausstellt, sucht der Tscheche noch einen Jockey für seinen zwölfjährigen Hengst „Despota“, der für das Hauptrennen gemeldet ist. Gaßmann ist skeptisch, glaubt, daß „der Bock kaputt“ ist, sonst hätte sich längst ein einheimischer Reiter gefunden. Man diskutiert eine Weile und einigt sich schließlich auf eine Objektbesichtigung um acht Uhr in der Früh.

Um diese Zeit herrscht an den Stallungen bereits reger Betrieb. Die ersten Pferde kommen vom Frühgalopp zurück. Sie haben in den vergangenen Wochen das Training von Marathonläufern absolviert, täglich 20 Kilometer Hügel auf, Hügel ab, um die Atemtechnik zu verbessern. Auf dem gefürchteten Ackerboden, auf dem das ganze Jahr nicht trainiert werden kann, hilft nur gute Kondition.

In einem ausgedienten, zum Pferdestall umfunktionierten Transporter steht der dunkelbraune Hengst, den Gaßmann reiten soll. Der klopf dem Tier auf den Hals, tastet fachmännisch dessen Vorderbeine ab. Er weiß, daß 70 Prozent aller Hindernispferde Sehnenverletzungen haben; kein Wunder: Ein Pferd ist zehnfach schwerer als sein Reiter, die Sehnen sind jedoch keineswegs entsprechend stärker. Bei jeder Landung muß ein Vorderlauf die Belastung von etwa 30 Zentnern aushalten.

Die meisten Verletzungen sind chronisch, heilen niemals mehr aus, weil die Besitzer den Tieren keine ausreichende Pause einräumen oder kein Geld für eine tierärztliche Behandlung ausgeben wollen. Schwellungen, Verdickungen, Sehnenrisse sind die Folgen.

Rolf Gaßmann hat ein solches Pferd vor sich und einen Besitzer, der sich nicht scheut, sein krankes Pferd zu melden, wohl in der Hoffnung: Es werden viele fallen - vielleicht kommt meiner durch.

Ist es die vage Hoffnung auf das schier Unmögliche? Den Deutschen reitet der Teufel. Er verschwendet keinen Gedanken auf die Frage, was dem Pferd passieren könnte. Er sagt nur: „Ich versuch's.“

Jede Rennbahn hat ihre unverwechselbare Atmosphäre. Bei einer ist's die hektische, durch viele Wetteinsätze geprägte Betriebsamkeit; auf anderen Plätzen macht es die Eleganz des

Publikums; schließlich gibt es Bahnen, auf denen im blutigen Wahnsinn Hals und Beinbruch im Vordergrund stehen. Eine solche Bahn ist Pardubitz.

Gegen neun treffen die ersten Busse ein, dann kommen sie in endloser Folge. Das in keinem Kalender eingetragene Nationalfest lockt Menschen aus dem ganzen Land an. Die Autokennzeichen verraten weite Anreisen aus der DDR, Ungarn, Italien, England, selbst aus den USA.

Die Zuschauer hocken auf Trittleitern, Apfelkisten oder lagern auf Wolldecken im Gras. Selbstgebrannter Slibowitz macht die Runde, Plastiktüten werden unzählige herzhaftes Würstchen entnommen, es herrscht Camping-Stimmung.

Schwarze Buchmacher legen Wetten. Hübsche Hostessen laufen für das Kaufhaus „Magnet“ Reklame, und auch der Lautsprecher ist westlich eingestellt: The Rivers of Babylon. Auf der Bahn dirigiert ein Weißkittel den Einsatz der Rotkreuzschwestern. Unter der Tribüne richten Helfer die Ruhekammer für Jockeys mit Gehirnerschütterungen ein. Draußen fährt die Funktionärsclique in staatseigenen schwarzen Skoda-Autos vor. Auf den Rängen sind allenthalben Uniformierte postiert. Die Ferngläser an ihren Augen machen ständig die Runde. Abwechselnd müssen die GEO-Fotografen zur Wache und ihre Filme auf Nimmerwiedersehen abliefern. „Warum“, stöhnen sie, „hat man einen Militär-Flugplatz direkt neben einer Rennbahn gebaut?“ Eine falsche Drehung mit der Kamera, und sie werden abgeführt.

Die Vorrennen Tauten: Jockeys, die wie Kosaken reiten, Papphelme auf dem Kopf. Ihre Reitkunst steht in keinem Verhältnis zu ihrem Mut. Davon brauchen sie viel, denn in der CSSR gibt es 20 Hindernisbahnen. Dann geht ein Raunen durch die Menge. Auf der Bahn erscheint eine von zwölf Schimmeln gezogene Kutsche: die Abordnung des Gestüts Kladruby, der ältesten Pferdezuchtstätte Europas. Die Ehrenrunde der eleganten Schimmel bildet den traditionellen Auftakt zum Hauptereignis. Endlich erscheinen die Teilnehmer, 19 Pferde und Reiter, 16 Tschechoslowaken, zwei Bulgaren und ein Deutscher. Die Parade gleicht einer religiösen Zeremonie. Nach der Nationalhymne bewegen sich die Pferde gemessenen Tempos in Richtung Startplatz, als wüßten sie, was auf sie wartet.

Plötzlich senkt der Starter die rote Fahne, und dann schießen sie vom Start weg. Die ersten beiden Hürden, zwei leichte Hecken, kommen in schneller Folge. Noch ist das Feld dicht beisammen.

Rolf Gaßmann spürt schon bald, daß „Despota“ nur, sozusagen, auf drei Beinen läuft. Der Hengst kann den rechten Fuß nicht belasten. Vor dem ersten Wassersprung bekommt er ein paar kräftige Schläge mit der Peitsche. „Despota“ reagiert kaum, die Schmerzen im Bein sind wohl schlimmer als die Schläge. Mit Mühe schafft er das Wasser. Hier wird um eine günstige Ausgangsposition für das wichtigste Hindernis gekämpft: den Taxis. Jetzt heißt es entweder - oder.

Sofort nach dem Wassergraben zieht sich das Feld wie eine Harmonika auseinander. In breiter Phalanx kommen sie aus einem sanften Rechtsbogen auf die steile grüne Wand zu. Seit dem Start sind nicht einmal 45 Sekunden vergangen. Das Terrain geht an dieser Stelle etwas bergauf. Es ist nicht gut, zuviel Tempo zu machen, sonst kommen die Pferde nicht mit dem Ab-sprung aus und haben dann bei der Landung zuviel Schwung, Es ist auch nicht gut, zu langsam zu gehen, sonst kommen sie nicht über den Graben.

Keiner der 40 000 auf der Tribüne und längs des Parcours sitzt mehr auf seinem Platz. Von der Tribüne aus müssen die Zuschauer mit dem Fernglas fast einen Kilometer überbrücken. Sie haben die Mauer im Visier. Zweimal ist Gaßmann sie bereits gesprungen. Einmal landete er im Gras, das Pferd war ausgebrochen, das nächste Mal schaffte er es bis zum vorletzten Sprung. Dort schlug sein Pferd mit dem Kopf auf und blieb bewußtlos liegen.

Heute weiß er schon 50 Meter vor dem Absprang, daß er die andere Seite gar nicht sehen wird. Dort hat sich links und rechts der Absperrung eine Wand aus Fotografen, Sanitätern und Soldaten gebildet. Dahinter parken Krankenwagen, Die Fotoreporter sind mindestens so nervös wie die Jockeys. In Bruchteilen von Sekunden müssen die Bilder geschossen sein; die nächste Gelegenheit kommt erst in einem Jahr.

Man hört das Feld, bevor man es sieht: das Keuchen der Pferde, das Trommeln der Hufe, das Geschrei der Reiter beim Anlauf. Der erste fliegt über die Schlucht, mit einer Hand die Zügel] haltend, die andere mitsamt i dem Oberkörper weit nach hinten gestreckt, um die Balance zu halten. Die Landung erfolgt etappenweise. Erst beim zweiten oder dritten Aufsetzer gerät das Pferd ins Straucheln und überschlägt sich. Der Reiter hat sich aus dem Sattel katapultiert.

Pausenlos kommen Roß und Reiter über den Zaun geflogen, knallen ineinander, strecken alle Viere in den Himmel, keilen aus und bringen, bevor sie sich blitzschnell wieder aufrichten, andere zu Fall.

Seit Tagen hat es nicht geregnet, also ist der Boden hart und geht auf die Sehnen. Der Schmerz, der die Pferde beim Aufsetzen durchzuckt, genügt, um sie zu Boden zu werfen. Von 19 Startern fallen 15, vier bleiben auf den Beinen, darunter der spätere Sieger „Le-genda“, der nach einem Slalom durch gestürzte Leiber das Weite sucht.

Der Platz sieht aus wie ein Schlachtfeld. Verschreckt irren reiterlose Pferde umher, die Jockeys versuchen, sie wieder einzu-fangen. Setzen wirklich alle mit dem richtigen Pferd das Rennen fort?

Im wilden Galopp macht sich eine reiterlose Vierergruppe von dannen, rast querfeldein und wäre beinahe mit dem entgegenkommenden Rest des Feldes kollidiert. Nach einer Minute ist der ganze Spuk vorbei. Erst jetzt können die Krankenwagen an die Unfallstelle fahren. Zwei Jockeys sind zurückgeblieben. Einer liegt lang wie leblos am Boden. Er wird auf eine Trage gehoben: Verdacht auf Schädelbasisbruch. Der andere sitzt im Gras. Aus Mund und Nase fließt das Blut auf seine grüne Bluse. Ein anderer Reiter war mit dem Hinterteil auf seinem Kopf gelandet. Diagnose: Kieferbruch nebst Gehirnerschütterung.

Für Rolf Gaßmann ist das Rennen lange zu Ende. Wie ein Pilot, der abheben will, aber nicht die volle Geschwindigkeit erreicht, hat er den Startvorgang abgebrochen, als er merkte, daß der Hengst nicht das nötige Tempo erreichte. Er setzte ihn schräg in die Hecke. Ein paar Hautabschürfungen, sonst ist ihm nichts passiert.

Die Bilanz der Schreckensminute am Taxis: sechs Verletzte, davon sind zwei auf dem Wege ins Krankenhaus. Der Tierarzt aber bleibt am berühmten Hindernis Nummer vier arbeitslos. Noch sind es 26 Sprünge bis zum Ziel.

Nach dem Sprung über den Taxis werden die Jockeys ruhiger. Zehn sind noch im Rennen. Sie klettern auf die „Irish Bank“, einen drei Meter hohen Hügel, dann geht es ins Ackerland. Der Acker ist trocken, die Hufe wirbeln riesige Staubwolken auf. Wie Cowboys in einem

Westernfilm verschwinden sie in der Ferne. Nun können sie das erste Mal an Taktik denken, denn nur wer mit dem Kopf arbeitet, hat eine Siegerchance. Je nachdem, wie die Konkurrenz bei Kräften ist, wird das Tempo gedrosselt oder forciert.

Urpötzlich entsteht Unruhe am Fuhrpark. Der Tiertransporter, auf strategisch günstigem Platz mit-tem im Gelände geparkt, setzt sich in Bewegung. Für die Zuschauer unsichtbar ist ein Pferd hinter dem Waldstück i» eine harmlos aussehende Falle gesprungen: Hecke mit anschließendem Graben. Das Tier prallt an den Grabenrand, fällt zurück und verletzt sich die Nackenwirbel. Auf der Tribüne sitzen die Menschen im Sonnenschein, sie lachen und scherzen, essen Eis oder trinken Bier.

Der siebenjährige schwarze Hengst, ein kräftiges Tier, war erst heute morgen aus der Slowakei angekommen. Eben noch quicklebendig, liegt er jetzt bewegungslos im Graben. Die Stoffwand, sonst als Schutz vor neugierigen Blicken aufgebaut, wird nicht benötigt. Dem Lastwagen entsteigt ein älterer, rundherum gemütlich wirkender Herr, Krankenkassenbrille auf der Nase, einen Koffer in der Hand. Drinnen liegt das Bolzenschußgerät. „Über 100 Pferden“, sagt er und lächelt ein wenig verlegen, hat er damit schon den Gnadenschuß gegeben. Er nimmt sich Zeit, setzt die Pistole genau am Schnittpunkt der Diagonalen zwischen Augen und Ohren an. Der Bolzen muß an dieser Stelle die Stirnhöhle durchschlagen, sonst wird das Pferd wieder wach. Auch das ist schon passiert. Der Rest ist Routine: ein schneller, langer Schnitt an der Halsschlagader, damit das Blut abläuft und das Fleisch verwertbar bleibt. Der freundliche alte Herr betreibt am Stadtrand einen Schlachterladen.

Eine halbe Stunde später machen sich im Schlachthof die Männer von der Sonntagsschicht an die Arbeit. Im Nu hängt der Kadaver an einer Seilwinde. Die Schlachter ulken, sind guter Laune.

„Wissen Sie“, sagt einer, während er geschickt das Fleisch zerteilt, „daß wir an einem Renntag schon mal sieben Pferde bekommen haben?“ Sie lachen.

Auf der Rennbahn passieren neun Reiterpaare die Unfallstelle. Sie haben die erste Hälfte der Strecke hinter sich. Die Pferde kommen aus dem Acker gekrochen, haben fünf Meter Rasen, dann wieder ein tückisches Hindernis vor sich - den Schlangengraben. Die Landefläche hinter dem viereinhalb Meter breiten Graben liegt tiefer als der Absprung. Zwei Pferde klatschen ins Wasser, die Jockeys machen einen Purzelbaum wie beim Rodeo - und sitzen wieder auf. Ein Pferd bricht zusammen, ratlos steht der Reiter daneben. Wieder setzt sich der Transporter in Bewegung. Bevor er da ist, rappelt sich das Tier wieder hoch. Begeistert klatscht die Menge Beifall.

Nach sechs Kilometern sind noch sieben Pferde im Rennen. Die ersten steuern auf den Großen Wassergraben zu. Es gibt Reiter, die ihn mehr als den Taxis fürchten. Die Pferde sind zu diesem Zeitpunkt schon erschöpft und instabil. An dieser Stelle, an der die Zuschauer auf ihre Kosten zu kommen hoffen, fällt die Entscheidung. Wer gewinnen will, muß als erster hier sein. Aufspritzendes Wasser erschreckt die nachfolgenden Pferde, manche wollen dann nicht mehr springen, andere warten, bis die nächsten kommen - Gruppendynamik mindert die Angst.

Sie kommen alle durch, aber die Vollbäder und der Schrecken haben aus manchem Pferdekopf ein grausiges Zerrbild geformt. Die Tiere sind konditionell an der Grenze der

Belastbarkeit angelangt. Jetzt hängt es von den Reitern ab, was sie aus ihnen noch herausholen können.

Florett, einer der Favoriten, setzt in vierter Position liegend eingangs der Zielgeraden zum letzten Sprung an, über eine ein Meter hohe Hecke, zu Rennbeginn eine Lappalie, jetzt, nach 6500 Metern, ein Berg. Florett strauchelt, kommt unendlich schwerfällig wieder auf die Beine, ohne daß der Reiter aus dem Sattel muß. Vorn gehen die ersten drei in kurzen Abständen durchs Ziel. Die Pferde dampfen wie nach einem Saunabad. Das Fell wirkt stumpf, die Brustpartien sind mit einer weißen Schaumschicht bedeckt, auf den kraftlosen Leibern zeichnen sich die Adern bleistift dick ab.

Stumm steht die Menge, als die Hymne für den 23jährigen Berufsreiter Jaroslav Chalupka und den sechsjährigen Hengst „Legenda“ erklingt. Der Reiter hat feuchte Augen.