

## Standpunkt

# Die Anfänge des Fahrsports

Obwohl die Marathonwagen bei den Fahrprüfungen unserer Tage eine gewisse Ähnlichkeit mit den Kampfswagen der alten Griechen, Römer und Ägypter aufweisen, haben die Wagenrennen im antiken Olympia wenig mit dem FEI-Fahrsport zu tun. Die Anfänge des heutigen Fahrsports gehen etwas über 150 Jahre zurück, als Mitte des 19. Jahrhunderts Ehrgeiz und Eitelkeit die Landbesitzer veranlassten, ihre Kutschen und Fahrperde miteinander zu messen.

Dies geschah zuerst in England, wo um 1850 gleich zwei Fahrsportvereinigungen gegründet wurden: der «Four-in-Hand-Driving Club» und der «Coaching Club». Die Mitglieder trafen sich regelmässig, bis zu 50 Viererzüge wurden vorgestellt. Man fuhr bis zu 60 Kilometer, aber das Hauptgewicht war Stil und Repräsentation. Bald kamen Damen auf den Bock, vor allem mit Ein-, aber auch mit Zweispännern. Das Ganze war weniger Leistungssport als Schönheitskonkurrenz. Ähnliches passierte in Frankreich, Deutschland und Ungarn. Verbürgt ist, dass 1839 der ungarische Graf Sandor mit einer Kutsche von seinem Gut nach Wien in die Hofburg fuhr. Für die über 300 Kilometer brauchte er 31 Stunden, davon zehn Stunden Fütterung und 21 Stunden Fahrzeit.

## Legendäre Fernfahrten

Um die Jahrhundertwende kam es zu einigen legendären Fernfahrten, so 1898 Wien–Donaueschingen, 1908 Berlin–München und 1909 Wien–Berlin. Die bekannteste Fernfahrt fand im Oktober 1899 statt. Sie führte von Berlin Tempelhof ins ungarische Totis, über 780 Kilometer. 17 Zwei- und drei Einspänner nahmen teil. Sechs der 37 Pferde waren Vollblüter, zwölf waren Traber. Die Teilnehmer konnten ihre Tages- oder Nachtetappen selbst einteilen, mussten selbst für Quartier sorgen und Futter besorgen. Später rechnete man aus, dass der Sieger für jeden gefahrenen Kilometer sie-



Auguste Dubey (l.) mit Prinz Philip. Foto: pd

ben Minuten und sieben Sekunden gebraucht hatte.

## Erste Fahrturniere

Ebenfalls um die Jahrhundertwende gab es die ersten Fahrkonkurrenzen. Bekannt geworden sind vor allem Hallenturniere, so seit 1883 im New Yorker Madison Square Garden, später im Grand Palais von Paris, in der «Hall du Cinquantenaire» in Brüssel und in der Olympiahalle in London. Im Freien fuhr man 1899 in Berlin, als Benno Achenbach mit einem Viererzug des Geheimen Kommerzienrats Julius Vorster aus Köln siegte. Im gleichen Jahr verfasste der 1861 geborene Sohn des berühmten Malers Oswald Achenbach seine Anspannungsgrundsätze. 1922 erschien sein Buch «Anspannen und Fahren». Die Fahrprüfungen jener Zeit waren teils Präsentation teils Distanzfahrten bis zu 100 Kilometer. Als Aachen Mitte der 20er-Jahre seine ersten Turniere durchführte, gehörte der Fahrsport bereits zum Programm. So siegte 1928 der Industrielle Werner T. Schaurte

mit einem Hackney-Viererzug in der Marathonfahrt. In den 30er-Jahren starteten erstmals Fahrer aus dem Ausland in Aachen. Der prominenteste war der ungarische Major Tibor von Pettkö-Szandtner mit seinem Schimmel-Viererzug vom Gestüt Babolna. Auch in England und Frankreich fanden in den Zwischenkriegsjahren Fahrkonkurrenzen statt, so weiss man von einer Prüfung für Mail Coaches in Berkshire und jährlichen Prämierungen von Viererzügen in der Londoner Olympiahalle. 1930 gab es ein Fahrturnier im deutschen Ostseebad Zoppot – als polnisches Sopot – als 1975 Austragungsort einer Viererzug-EM.

## Premiere in Zürich

In der Schweiz fand die erste Fahrkonkurrenz 1923 in Zürich statt. 1924 folgte Amriswil, wo im Rahmen des populären Ostersprintens bis 1948 auch gefahren wurde. Es waren vor allem die beide Militäranstalten, die Regie in Thun und das Kavallerie-Remontendepot in Bern, die mit Fahrkursen die Kunst

des Fahrens förderten. Vor allem David Gerber und Oberfahrer Christinat waren unermüdet in ihren Bestrebungen, die Kunst des Fahrens zu verbreiten. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging es in Aachen weiter, vorerst national, dann ab 1957 international mit dem Talbot-Preis. Die ersten ausländischen Teilnehmer 1957/58 waren zwei Schweizer von der EMPFA in Bern, Gustav A. Frey und Willy Houriet. Frey gewann 1958 den Sonderpreis als bester Fahrer. Nach einer Pause kam die nächste Schweizer Teilnahme 1964 mit Auguste Dubey und Fritz Rothacher, der ebenfalls den Sonderpreis als bester Fahrer erhielt. Seither sind die Schweizer jedes Jahr in Aachen dabei. In Hamburg, wo seit 1929 das Deutsche Springderby ausgetragen wird, führte man 1950 das Deutsche Fahrderby ein. 1954 bis 1959 siegte Franz Lage sechsmal hintereinander und dann nochmals 1965 und 1974. 1967 gab es mit Laszlo Kadar aus Ungarn den ersten ausländischen Sieg. Von 1968 an triumpfierte mehrere Male der erste Superstar des FEI-Fahrsports, der Ungar Imre Abonyi.

## FEI-Fahrkommission

Ende der 60er-Jahre begann die FEI sich für den Fahrsport zu interessieren. 1968 ernannte der damalige FEI-Präsident, Prinz Philipp, den «Erfinder» der «Horse of the Year Show», Mike Ansell, zum Vorsitzenden einer Fahrkommission. Das Komitee traf sich zweimal:

während des CHIO Aachen im Sommer 1969 und dann im Herbst 1969 in der EMPFA in Bern. Jakob Ruckstuhl und Peter Bracher waren die beiden Schweizer im Komitee. In Bern wurde ein FEI-Fahrreglement verabschiedet und im Dezember 1969 wurde der Fahrsport als vierte Disziplin in die FEI aufgenommen. Im Sommer 1970 wurde das neue FEI-Reglement bei zwei nationalen Wettbewerben in Windsor und in den USA ausprobiert, dann im Juli 1970, beim ersten CAI während des CHIO Luzern. 1971 kam es zur ersten EM, 1972 zur ersten WM, jedes Mal für Vierspänner. Anfangs der 80er-Jahre kamen Championate für Zweispänner dazu, in den 90er-Jahre solche für Einspänner.

Zu erwähnen noch, dass in den 50er-Jahren das Interesse am Fahrsport in der Schweiz nachliess – es gab immer weniger Fahrkonkurrenzen. Ein Wiederbeginn wurde 1965 mit einem nationalen Fahrturnier in Nennigkofen gemacht.

## Autor



**Max E. Ammann**  
Ehemaliger Weltcup-Direktor  
mea@network4events.com