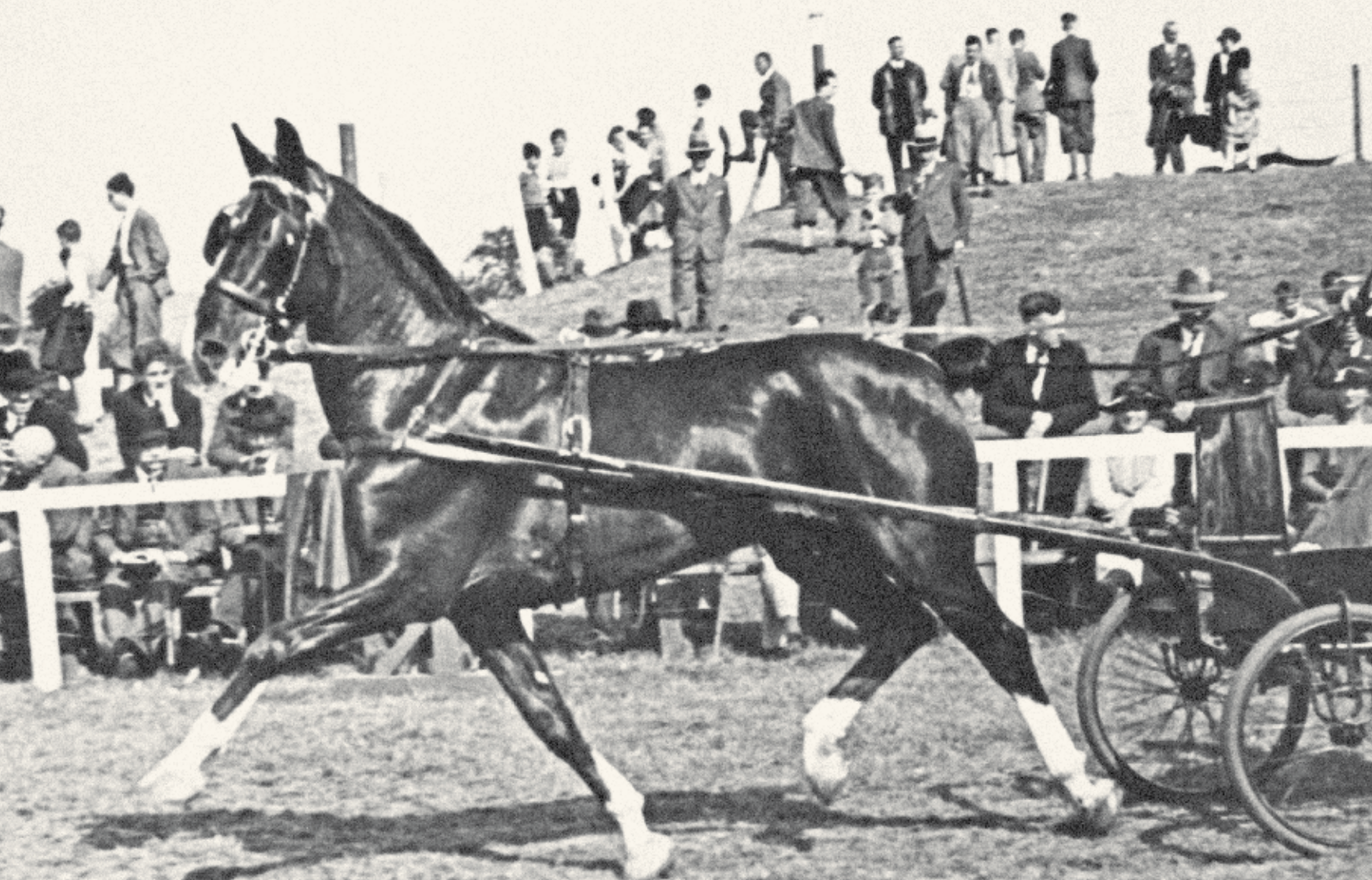


Turnierfahren vor 100 Jahren

Als Ende des 19. Jahrhunderts aufgrund von Eisenbahn und Automobil nicht mehr die Notwendigkeit bestand, mit Pferden zu fahren, wurde daraus eine Leidenschaft: der Fahrsport. Die Vielfalt an Anspannungen und Disziplinen war deutlich größer als heute. Sie bildeten die Grundlage für den FEI-Sport – und werden heute für das Traditionsfahren wiederentdeckt.

Text: Anja Sagkob und Siegwand Tesch



Anfang des 20. Jahrhunderts gab es eine große Vielfalt an Fahrprüfungen vom Ein- bis zum Sechsspänner, aber erst ab 1935 Dressurprüfungen für Damen und Herren. Foto: CHIO Museum



Trotz des Siegeszugs des Automobils gehörten Gespanne Ende des 19., Anfang des 20. Jahrhunderts zum Straßenbild. Vornehmlich Fürstentümer, Adels- oder wohlhabende Bürgerfamilien leisteten sich weiterhin elegante Fahrzeuge und Pferde, die sie bei Promenadenfahrten oder besonderen Anlässen präsentierten. So fuhr man traditionell mit der Equipage zum Pferderennen. Bei den damals beliebten Galopp-, Trab- oder Hürdenrennen mussten die Gäste die Kutsche nicht verlassen, sondern konnten von den oberen Sitzen das Rennen bequem verfolgen. Elegante Pferde vor leichten Wagen kamen in Mode, aber auch die eleganten Wagenkorsos, die „Concours d'Elegance“ als gesellschaftlicher Anlass wurden immer beliebter.

Um 1870 bildeten sich in verschiedenen Ländern Europas allmählich große Sportveranstaltungen mit Pferden heraus – die sogenannten „Concours Hippique“. Fahrwettbewerbe nahmen dabei einen wichtigen Part ein, der das Reiten noch übertraf. Es gab eine große Vielfalt an stilvollen Präsentationen vor großem Publikum. (siehe auch Andres Furger, *Fahrkunst* S. 17 ff.)

Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts wurden Fahrturniere innerhalb der verschiedenen Anspannungsarten vom Ein- bis zum Sechsspänner ausgetragen. Unterschieden wurde außerdem zwischen der Art des Gespanns, beispielsweise Luxusgespannen und gewerblichen Gespannen (Geschäftsgespanne). Es gab sowohl Outdoor- als auch Indoorveranstaltungen (zum Beispiel die International Horse Show in London). Bei den Wettbewerben bewertete eine Jury sowohl den Gesamtauftritt der Equipagen als auch die Geschicklichkeit des Fahrers und die Leistungsfähigkeit der Gespanne.

Zu den Aufgaben gehörten Dressurvorführungen oder das Fahren von ausgesteckten Parcours im Stadion. Hinzu kamen Streckenausfahrten außerhalb des Stadions mit Geschicklichkeitstests (Gehorsamsprüfungen), die an die Erfordernisse des täglichen Lebens angelehnt waren. So mussten die Gespanne etwa vor einer gleichzeitig niedergehenden Bahnschranke anhalten, über ein Gleis fahren oder rückwärts um 90 Grad remisieren.

In Deutschland wurde 1899 der „Deutsche Sport Verein“ gegründet, der zuerst in Berlin, Hamburg und Köln

Preis- und Wettfahrten veranstaltete. Diese Fahr-Preisbewerbungen gab es bald in großer Vielfalt, parallel dazu nahm das Publikumsinteresse stetig zu.

On the Road

Eine sportliche Disziplin für gut betuchte Herren war das „Coaching“. Es entstand in England aus der Faszination für die Postlinien Ende des 18., Anfang des 19. Jahrhunderts. Mit Stage- und Mailcoaches reisten Fahrgäste mit einem für damalige Verhältnisse extrem hohen Tempo von acht bis 11,5 Meilen pro Stunde von Stadt zu Stadt und über große Distanzen von mehreren Hundert Meilen. Die Pferde wurden nach Etappen von rund 10 Meilen an Relaisstationen, die meist Gasthöfe waren, innerhalb von weniger als zwei Minuten gewechselt, damit die Kutscher, die beim Wechsel oft auf dem Bock blieben, ihre rasante Fahrt fortsetzen konnten. Zu den Royal Mail Coaches gesellten sich auch viele private Linien, die mit ihrer farbenfrohen Bemalung und prägnanten Coachnamen auf sich aufmerksam machten. Auf dem Bock saßen nicht nur professionelle Kutscher, sondern auch adlige Herren, die bereits mit viel sportlichem Ehrgeiz bei der Sache waren und dabei teilweise bis zu 20 Stunden an den Leinen saßen.

Der Bau der Eisenbahn führte um 1840 zu einer Zäsur, bedeutete aber nicht das Ende des Coachings als Sport, der ab 1866 wieder auflebte. Es entstanden Coaching Clubs nicht nur in Europa, sondern auch in den USA, wo Sternfahrten, sogenannte „Meetings“, durchgeführt wurden.

Für die Teilnehmer bedeutete dies einen enormen Aufwand an Pferden, Geschirren und Personal, was auch eindrucksvoll in „Fahren zum Vergnügen“ von Francis T. Underhill (1896) beschrieben ist. Bis zu 32 Pferde mussten je Teilnehmer auf Relaisstationen verteilt und auch ihre Unterbringung samt Personal organisiert werden.

„Der Fahrsport, als der komplizierteste und teuerste Vertreter der verschiedenen Sportzweige, wird wohl immer nur von einer beschränkten Anzahl besonders mit Glücksgütern Gesegneter ausgeübt werden können“, bemerkte Wilhelm Ahlers in „Der Fahrsport“ 1902.

Es war auch die Zeit, in der der junge Benno Achenbach seine Erfahrungen sammelte. Er war in England auf den meisten Road-Coach-Stre-



International Horse Show London 1907: Es gab In- und Outdoorprüfungen vom Ein- bis zum Sechsspänner sowie für Geschäftsgespanne.
Fotos: F. Babbage, London

cken unterwegs gewesen und nahm von dort viel Wissen mit nach Berlin, wo er unter anderem als Fahrer der Coachen adliger Herren begann, sein Fahrsystem auszutüfteln und auszuprobieren, das er schließlich als Leiter des königlichen Marstalls 1906 etablieren konnte. Die Praktikabilität seines Systems bewies er nicht zuletzt aufgrund zahlreicher Turniererfolge.

Dauerfahrten (Distanzfahrten)

Im späten 19. Jahrhundert entwickelte sich aus dem Coaching eine weitere Disziplin, die Distanzfahrt, in den Reglements auch Dauerfahrt genannt. Sie führte über eine festgelegte Strecke, die bei größeren Ereignissen durchaus einige Hundert Kilometer lang sein konnte und möglichst schnell zurückzulegen war. Die längsten Wettfahrten fanden in der Zeit um 1900 statt. So fuhren beispielsweise 1898 Herrenfahrer von Wien nach Donaueschingen, 1899 fand die sehr beachtete Dauerfahrt von Berlin nach Totis in Ungarn über rund 750 Kilometer statt.

Leistungsfähigkeit und Ausdauer der Pferde im Ein-, Zwei- oder Vierspänner sollten durch die mehrere Tage andauernde Kraftanstrengung überprüft werden. Nur wer einen Tag nach der Been-

digung der Fahrt im Rahmen einer Verfassungsprüfung beweisen konnte, dass seine Pferde noch fit waren, kam in die Platzierung. Somit war der Anspruch für die Sportfahrer groß: vielerlei Faktoren wie Auswahl und Training der Pferde, Wahl von Wagen und Geschirr, Verpflegung unterwegs selbst zu bestimmen und

für die Pferde möglichst günstige, angenehme Bedingungen zu schaffen. Einen faszinierenden Einblick erhält man anhand der Berichte der 22 Teilnehmer der Fahrt Berlin–Totis, die der K.u.K.-Ober-Lieutenant Philipp Czeipek in einem Buch zusammengefasst hat („Die Herren-Distanzfahrt Berlin–Totis 1899“).



Coach von Hector Fanchomme auf der Place de la Concorde, Paris, anlässlich einer Coaching-Ausfahrt im Jahr 1922. Gemälde von André Marchand aus der Sammlung Tesch.

Vorschriften für Turniere

1906 überarbeitete Achenbach Richard Schönbecks „Kurze Anhaltspunkte für die Beschirrung und Anspannung bei Fahrpreiswettbewerben“. 1910 wurden vom Kartell für Reit- und Fahrsport „Allgemeine Bestimmungen für das Veranstellen von Preiswettbewerben im Rahmen des Reit- und Fahrsports“ herausgegeben. Das gerade mal 36 Seiten umfassende Büchlein gilt als Vorläufer der heutigen LPO. Im Bereich Fahren enthält es Anweisungen zur Durchführung von Eignungs- und Gebrauchsprüfungen sowie für Dauerfahrten, an denen Achenbach mitwirkte.

1920 wurde das Regelwerk nunmehr unter dem Titel „Turniervorschrift (T.V.) vom „Reichsverband für Zucht und Prüfung Deutschen Halbbluts“ veröffentlicht und umfasste bereits 93 Seiten. Auch der Umfang an Fahrprüfungen hatte zugenommen. Unterschieden wurden „Eignungsprüfungen für Wagenpferde“, „Eignungsprüfungen für Gespanne“ und „Fahrprüfungen“.

Bei Eignungsprüfungen für Fahrpferde wurden die Pferde, ihr Gebäude, Gangwerk, Temperament, Zusammenpassen, Gefahrensein, Gesamteindruck der Pferde beurteilt, bei „Eignungsprüfungen für Gespanne“ neben der Qualität der Pferde auch die Bauart der Wagen, Korrektheit der Anspannung, Livree (Kleidung der Fahrer), Einheitlichkeit des Stils, Haltung der Kutscher und das Gehaltensein der Gespann“.

Schließlich ging es bei den Fahrprüfungen „in erster Linie um die Art und Weise des Fahrens, der Zügel- und Peitschenführung unter normalen und unter schwierigen Verhältnissen und in zweiter Linie (um) die für das Lösen bestimmter Aufgaben gebrauchte Zeit“ (Zitat aus Turniervorschrift 1920). Die jeweiligen Aufgaben wurden in der Ausschreibung beschrieben.

Ab 1922 heißt das Regelwerk „Turnierordnung (T.O.) des Reichsverbandes für Zucht und Prüfung deutschen Warmbluts“. Unter § 32 Fahrprüfungen finden sich konkrete Vorschläge für Fahraufgaben wie „Richtiges Besteigen des Bockes mit ordnungsmäßig abgemessenen Leinen, Fahren zwischen enggestellten

Wegzeichen, scharfe Wendungen, Achten im Schritt und im Trabe, Anhalten aus flottem Trabe an bestimmter Stelle, Zurücksetzen, Kehrtwendungen, Handhabung der Peitsche und dergleichen, und es lässt sich unschwer erraten, wer auch hier „seine Finger im Spiel hatte“.

Der Umfang der Turnierordnung wächst Jahr für Jahr, 120 Seiten umfasst sie 1927. Rekord- und Zugleistungsprüfungen sowie Materialprüfungen kommen als Wettbewerbsform für die Fahrer hinzu. Letztere dienen der „Überprüfung des Pferdmaterials auf seinen künftigen Gebrauchs- oder Zuchtwert ohne Rücksicht auf seine etwaige Ausbildung. Gebäude, Gangart und Temperament der Pferde sind entscheidend“, erläutert Fellgiebel in „Die Fahrschule“ (S. 196).

1927 jubelt Achenbach in der Zeitschrift „St. Georg“: „Blättert man im Jahrbuch für Prüfungen des Warm-

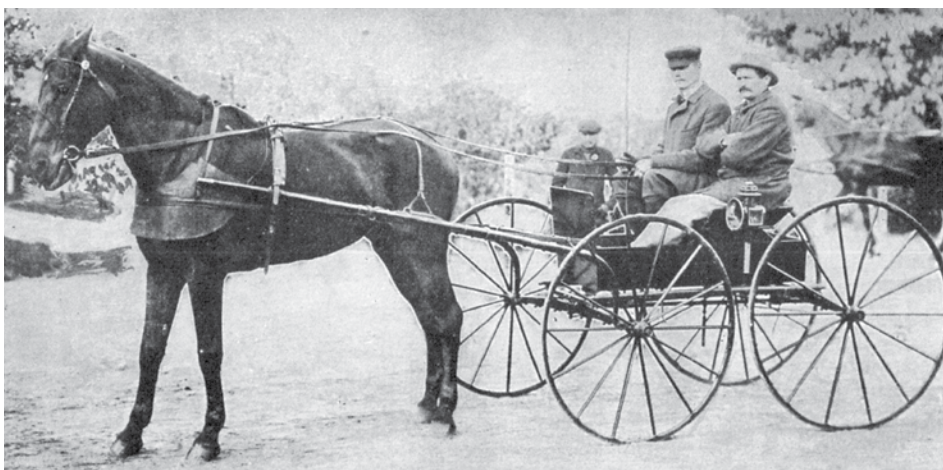
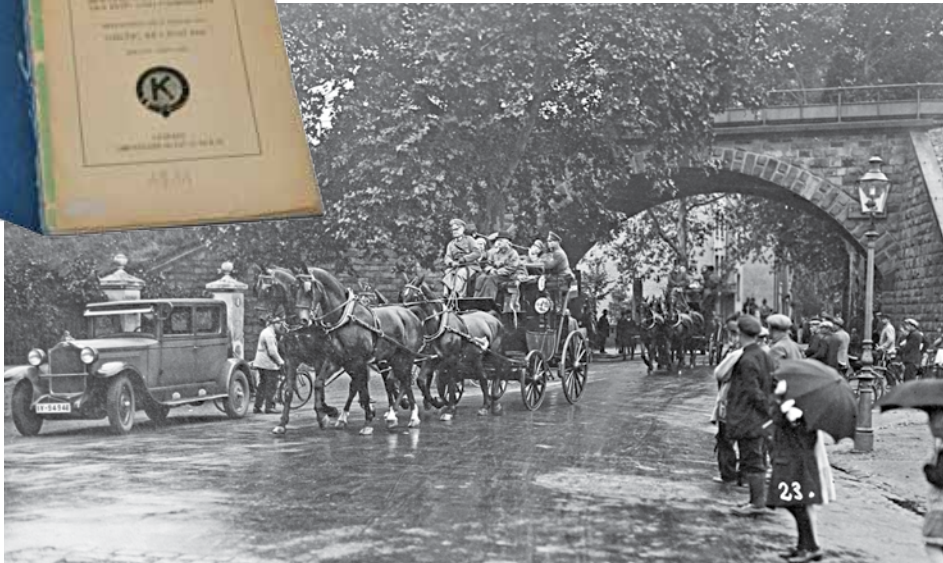
blutpferdes 1926, das vom Reichsverband herausgegeben ist, so findet man 194 erfolgreiche Reiterinnen und Reiter in Eignungsprüfungen für Reit- und Jagdpferde gegen 345 Eignungsprüfungen für Wagenpferde mit ersten Preisen ausgezeichnete Fahrerinnen und Fahrer! Wer dieses liest, wird über das Zahlenverhältnis staunen, denn jeder glaubt, dass das Auto dem Fahrsport längst die Kehle zugeschnürt hätte.“

Hans Fellgiebel listet 1930 in „Die Fahrschule, Beschirren, Anspannen und Fahren“ bereits acht Disziplinen auf:

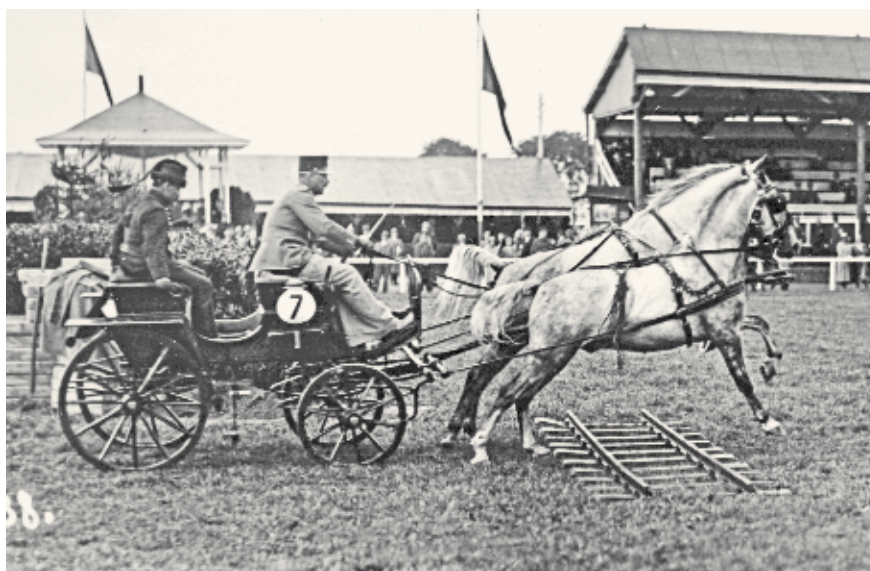
1. Materialsprüfungen für Wagenpferde
2. Eignungsprüfungen für Wagenpferde
3. Eignungsprüfungen für Gespanne
4. Dauerfahrten
5. Leistungsprüfungen im schweren Zuge
6. Rekord- und Zugleistungsprüfungen
7. Fahrprüfungen
8. Hindernisfahren



Der Vorläufer der LPO erschien 1911 und hatte einen Umfang von 36 Seiten. Achenbach wirkte an den Fahrprüfungen mit.



Oben: Marathonfahrt in Aachen 1930. Foto: Archiv CHIO Museum. Unten: Der Sieger der Distanzfahrt Berlin–Totis 1899, Freiherr Senfft von Pilsach. Foto: Olms-Verlag.



Die Hindernisparcours enthielten früher auch Geschicklichkeitsaufgaben, wie beispielsweise links einen Sprung (Aachen 1930) und rechts ein Bahngleis (Aachen 1931). Fotos: Archiv CHIO Museum

Anders als das Hindernisfahren heute, weitgehend ein reiner Kegelparcours, waren damals Geschicklichkeitsaufgaben eingebaut wie Ecken aus Holzgestellen oder Mauern, Wasserhindernisse oder das Überfahren von Eisenbahngleisen.

Mit der Turnierordnung 1935 der „Obersten Behörde für die Prüfung der Warm- und Kaltblutpferde“ wurden erstmals Dressurprüfungen für Fahrpferde eingeführt. Das nunmehr 264-seitige Regelwerk für den Turniersport umfasste auch einen Anhang mit Aufgabenbeschreibungen ähnlich den heutigen „Aufgabenheften“ für die einzelnen Pferdesportdisziplinen, darunter als „Fahraufgabe Nr. 1“ eine Aufgabe, die sich auch in Benno von Achenbachs 1922 erschienenem Lebenswerk „Anspannen

und Fahren“ findet und die von Max Pape in „Die Kunst des Fahrens“ auf zwei Seiten genauestens erläutert wurde – die Aufgabe ist für einen Vierspanner kniffliger, als man zunächst glaubt.

Die Dressurprüfungen umfassten in ihrer ersten Version eine Aufgabe für Zweispänner (siehe Kasten Seite 27) und eine für Vierspanner.

Aachen war Anfang des 20. Jahrhunderts das Mekka des Pferdesports. Ausgehend von den Pferderennen, die bereits 1821 nach englischem Vorbild in der Brander Heide veranstaltet wurden, dauerte es allerdings noch mehr als 100 Jahre, bis der „Aachen Laurensberger Rennverein“ im Juli 1924 sein erstes „Reit- und Fahrturnier“ veranstaltete, das sich in den nächsten Jahren weiterentwickelte. Der Fahrsport spielte dabei

eine wichtige Rolle. Bis zu 14 Fahrprüfungen wurden auf dem Aachener Turnier ausgeschrieben, die nochmals in Unterabteilungen aufgeteilt wurden: beispielsweise Warmblut, Schweres Warmblut, Pferde mit Hackney-Blut, Ponys und auch Kaltblüter. Es gab Abteilungen für Ein-, Zwei-, Vierspanner, Tandems und Randsows sowie die Unterscheidung „Vier- und Mehrspanner in englischer Anspannung“ (Coach, Char-à-Bancs, Mail-Phaeton) und ungarische und Landanspannung (Jagdwagen, Break usw.). Darüber hinaus gab es Prüfungen für Geschäftsgespanne (Gewerbegepanne).

Als Richter wurden in Aachen erfahrene Fahrer wie Werner Schauerte, Kommerzialrat Talbot, Benno von Achenbach oder Max Pape eingeladen, die auch

Fahraufgabe Nr. 1

Auf einer durch Wegzeichen (Hürden, Kegel) bezeichneten Straße von 7,50 m Breite mit einer rechtwinkligen Ecke muss nach den in Deutschland gültigen „Regeln der Straße“ gefahren werden. (Linkswendung so groß, Rechtswendung so klein wie möglich).

Umfahren der linken Ecke im abgekürzten Trabe, der rechten (auf dem Rückwege) im Schritt oder Schrittempo. Nach dem ersten Durchfahren der Ecke (links herum) an bestimmter Stelle Kehrt, der Regel nach links. Darauf an bestimmter Stelle rechts heran halten bleiben.

Nach der Ecke rechts herum an bestimmter Stelle links heranfahren und halten; hierauf aus dem

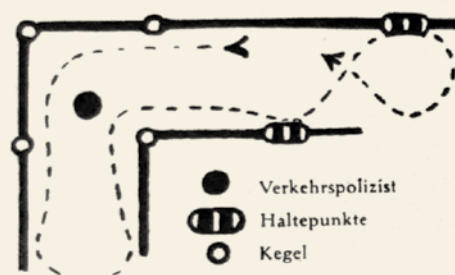
Halten: Rechts umkehrt.

Umdrehen durch Zurücksetzen. (Bei tiefem Boden oder wenn die gleichen Pferde öfters gehen müssen (wegen Mangel an Gespannen) genügt das richtige Ansetzen und eine Beschreibung durch den Fahrer (Fahrerin) wie er weiter gehandelt haben würde. Alles Vorgeschiedene ist fließend zu fahren. Sicherheit und korrektes Fahren werden höher bewertet als Schnelligkeit.

Hauptsächlich vorkommende Fehler: Allgemein: Zeitvergeudung (Entschluslosigkeit), ferner: Fahren mit falscher Kreuzleinenverschnallung und -zäumung, Stören durch grobe Hilfen, falscher Gebrauch der Peitsche, unnützes Zurufen, vor Linkswendungen Vergessen des Umsehens und des

Peitschenzeichens.

Beurteilung nach freiem Ermessen, dabei ist zu berücksichtigen: Tempo und Art der Ausführung (fließend, ruhig), Leinen und Peitschenführung.





Benno von Achenbach wird auf dem Turnier in Aachen 1931 geehrt. Foto: CHIO Museum

deshalb so beliebt waren, weil sie sich selbst auf den Bock setzen konnten, um den Fahrern zu zeigen „wie man's macht“ (Zitat Graf Rothkirch).

Streckenfahrten (Marathon)

Zu den Prüfungen der Fahrturniere Anfang des 20. Jahrhunderts gehörten auch längere Streckenfahrten. Sie führten meist von einer Stadt in die andere, in der dann auch die übrigen Veranstaltungen des Turniers stattfanden. In Aachen verliefen diese Prüfungen über drei Tage. Die Streckenlänge betrug 150 bis 200 Kilometer und war nach Karte zu fahren, beispielsweise von Trier, Düsseldorf, Köln, Siegen oder Gelsenkirchen nach Aachen.

Am Tag der Ankunft war eine Schnelltrabstrecke mit einem Tempo von 17,5 km

zu absolvieren, zu den Teilprüfungen gehörte außerdem noch eine Zugleistungsprüfung. Am nächsten Tag musste im Rahmen einer Verfassungsprüfung bewiesen werden, dass die Pferde keinen Schaden davongetragen hatten. Diese Streckenfahrten (heute Marathon genannt) waren seit jeher Publikumsmagneten. In den Dörfern und Städten entlang der Strecke fanden sich viele begeisterte Zuschauer ein.

Als Folge des anwachsenden Autoverkehrs war es schließlich nicht mehr möglich, Streckenfahrten über derart große Distanzen durchzuführen. 1953 fand in Aachen die letzte Prüfung dieser Art statt. Man beschränkte sich künftig auf kürzere Strecken auf dem Land beziehungsweise in der Umgebung des Turnierorts.

Der Begriff Marathon tauchte erstmals 1909 im Zusammenhang mit der Ausfahrt (Marathon Race) des Coaching Clubs anlässlich der Royal International Horse Show auf. Erst 1970 wurde er mit dem neuen, internationalen Reglement als Bezeichnung für die Geländeprüfung verwendet (vgl. Furger, Fahrkunst S. 20).

Vielfalt erhalten

Die Fülle an Anspannungen, Wagentypen, Pferderassen und Disziplinen aus der Zeit um 1900 bietet zahlreiche Inspirationen für das wiederauflebende Traditionsfahren, aber auch das Freizeitfahren insgesamt. Die Wertschätzung verschiedener Pferderassen vom Pony bis zum Kaltblut, ihre Ausbildung im Hinblick auf alltägliche Erfordernisse (ruhiges Stehen, Gelassenheit, Bewältigung von Geschicklichkeitshindernissen uvm.), aber auch ihre Konditionierung für längere Ausfahrten und Streckenfahrten

spielen heute in verschiedenen Breitensportdisziplinen (TREC, GHP, Wanderrfahren, Holzrücken etc.) wieder eine wichtige Rolle. Offen bedauern viele Fahrer den Wegfall der Präsentation auf Fahrturnieren und damit einhergehend den Verlust des Stils und leben diesen mit historischen Wagen, Originalen oder Nachbauten aus. Kein Wunder also, dass die Zahl der traditionellen Ausfahrten, Korsos, Umzüge und diversen Wettbewerbe heute wieder zunimmt. ■

Aufgaben für Dressurprüfungen für Wagenpferde

Aufgabe 1: zweispännig, Viereck 40 x 80 m. (In Hallen nicht unter 20 x 40 m)

*Einfahren in verkürztem Trabe auf der Mittellinie
In der Mitte der Bahn vor den Richtern halten, Grüßen*

*R.H. Im Schritt anfahren, auf die rechte Hand gehen, Einhalbmahl herum
Die nächste lange Seite verkürzter Trab einmal herum.
Vor der nächsten Ecke der langen Seite zum Schritt durchparieren.
Aus der Ecke kehrt*

*L.H. In der Mitte der langen Seite Gebrauchs-
trab.
Einmal herum; an den langen Seiten
Gebrauchstrab, an den kurzen Seiten
verkürzter Trab.
Durch die Bahn wechseln im Gebrauch-
strab.*

*R.H. Vor der Ecke durchparieren zum verkürzten
Trab; vor den Richtern fahren mit einer
Hand. An den beiden nächsten langen
Seiten einfache Schlangenlinie. Danach
Zügelführung beliebig
An der Mitte der nächsten langen Seite
rechts und Parade zum Halten in der
Mitte der Bahn.
Eine Minute Stillstehen*

*L.H. Im Schritt anfahren und auf die linke
Hand gehen.
Danach Antraben und einmal herum; an
den langen Seiten verstärkter Trab, an den
kurzen Seiten verkürzter Trab.
Im verkürzten Tempo einen Zirkel anlegen
von der Mitte der langen Seite bis zur
Mitte der anderen langen Seite. Zweimal
herum.
Ganze Bahn und durch die Länge der
Bahn auf die Richter zufahren und drei
Wagenlängen vor den Richtern halten; eine
Pferdelänge rückwärts richten; Halten;
Wiederausfahren und eine Pferdelänge vor
den Richtern halten. Grüßen*



Streckenfahrt Aachen 1930: Die Distanzen von 150–200 Kilometern wurden über drei Tage gefahren und führten von verschiedenen Städten zum Turnierort Aachen. Foto: CHIO Museum