



Prinz Philip 1981 bei den Europameisterschaften im schweizerischen Zug während des Marathons. Foto: Archiv David E. Saunders (nachcoloriert)

Prinz Philip und die Revolution der Leinenführung im Fahrsport

Wie sich das Fahren mit gespaltenen Leinen im internationalen Fahrsport durchsetzte – und weshalb Zeitzeugen, Fahrer und Experten die Rolle von Prinz Philip heute neu bewerten.

Text und Archivbilder: Andres Furger

Für diesen Beitrag wurden zahlreiche Stimmen aus dem internationalen Fahrsport einbezogen: Fahrer, Richter, Traditionsfahrer und Weggefährten von Prinz Philip schildern ihre Erfahrungen mit dem Übergang vom klassischen Achenbach-System zum modernen Zweihandsystem. Der Historiker und Fahrsportforscher Andres Furger ordnet die Entwicklung und ihre Folgen historisch ein.

Bis etwa 1980 fuhren die meisten westeuropäischen Fahrer – darunter auch Prinz Philip – ihre Viererzüge klassisch «Four-in-Hand» beziehungsweise nach Achenbach. Dabei wurden sämtliche Leinen überwiegend in der linken Hand gehalten; die rechte Hand griff lediglich unterstützend bei Wendungen oder Paraden ein.

In den Anfangsjahren des FEI-Fahrsports waren jedoch besonders die ungarischen Fahrer im Marathon äußerst erfolgreich. Dazu trugen nicht nur ihre schnellen Pferde bei, sondern auch die traditionelle osteuropäische Fahrweise mit leichten Brustblattgeschirren und gespaltenen Leinen. Diese waren hinter den Händen mittels Schnallen (den sogenannten „Fröschen“) und einem Handstück miteinander verbunden. Dadurch konnten die ungarischen Fahrer Hindernisse mit engen Wendungen oft schneller und präziser bewältigen als ihre Konkurrenten aus Westeuropa.

Die anfangs häufig unterlegenen westlichen Fahrer begannen deshalb ebenfalls mit Zweihandsystemen zu experimentieren. Wer die heute verbreitete Form des Fahrens mit gespaltenen Leinen letztlich entwickelte, lässt sich nicht eindeutig feststellen. Andres Furger vermutete zunächst Prinz Philip als Urheber. Der belgische Fahrer und Sattlermeister Henk Van Der Wiel führt die Entwicklung nach Gesprächen mit Zeitzeugen jedoch eher auf den Engländer George Bowman sowie den mehrfachen Weltmeister Tjeerd Velstra zurück.

Velstra beschrieb in seinem Buch von 1988 ausführlich sein „Zweihand-System“. Dabei verwendete er zusätzliche Schnallen mit Leinenstrippen und eingeschobenen Martin-galstoppern, wie man sie aus dem Reitsport kennt. Für die Dressur hielt er allerdings weiterhin am klassischen Achenbach-Stil fest, weil sich damit Wendungen besonders flüssig und elegant fahren ließen.

Auch der Schweizer Christian Iseli sieht George Bowman als wichtige Persönlichkeit beim Übergang zum Zweihandsystem. Offenbar lag der Wandel Ende der 1970er-Jahre generell „in der Luft“, nachdem die Ungarn sowohl im Marathon als auch im Kegelfahren dominieren konnten.

Das ungarische Vorbild inspirierte früh auch Prinz Philip. Bereits 1980 bestellte er in Ungarn Brustblattgeschirre für den Einsatz im Marathon; später bezog er weiteres Material bei Henk Van Der Wiel. Mit den neuen Geschirren und seinem neuen Wagen zeigte er sich in jener Saison sehr zufrieden.

Eine wesentliche Innovation geht jedoch tatsächlich direkt auf Prinz Philip zurück. 1981 entwickelte er nach eigenen Angaben ein Hilfsmittel, um im Marathon „greater control of the horses in the obstacles“ zu erreichen. Dazu wurden die Leinen im Handbereich gelocht und mittels T-förmiger Schraubverbindungen in unterschiedlichen Positionen zusammengeschraubt.



„Cuff Links“, also „Manschettenknöpfe“, zum Zusammenschrauben von zwei Leinenpaaren, wie sie Prinz Philip 1981 erstmals verwendete. Foto David E. Saunders

Der langjährige «Head Coachman» von Prinz Philip, David E. Saunders, bestätigte 2026 in einer E-Mail an Susan Niederberger, dass diese Innovation tatsächlich auf Prinz Philip selbst zurückgehe. Saunders erinnerte sich daran, wie man nach dem Bau des ersten modernen Marathonwagens gemeinsam nach präziseren Möglichkeiten gesucht habe, um vier Leinen mit zwei Händen zu führen. Die Inspiration sei zwar von den ungarischen Fahrern gekommen, doch Prinz Philip habe daraus ein neues System entwickelt und damit den modernen Fahrsport nachhaltig geprägt.

(Originaltext: „Andres is correct, Prince Philip did formalize the method of two handed team driving, having just developed and built the first Marathon carriage we started to work on a better way to be more precise when handling four reins. The Hungarian drivers gave us the inspiration with their changing from the left hand to the right hand. Instead of a buckle we had made as Prince Philip called ‚Cuff Links‘ that could be screwed together, see attached.



Die beiden Bilder illustrieren den Wechsel der Handhaltung von Prinz Philip im Marathon: oben, 1978 in Kecskemét, noch Four-in-Hand und darunter, 1980 im englischen Holker Hall, zweihändig und mit zusammengeschraubten Leinenpaaren. (Prinz Philip 2004, 48 und 56)

Prince Philip revolutionized the sport of Combined Driving with a new purpose built carriage and method of rein handling, I was very fortunate to be part of it.“)

Prinz Philip erläuterte seine neue Fahrweise auch ausführlich in dem rund einstündigen Film „Royal Four in Hand“ aus dem Jahr 1982, produziert von „Training Films International“ und später von David E. Saunders auf Youtube veröffentlicht. Darin beschreibt er zwei unterschiedliche Anwendungen seiner „Cuff Links“:

1. Für das Marathon- und Kegelfahren wurden jeweils die beiden

linken sowie die beiden rechten Leinen zusammengeschaubt, sodass jede Hand vor einer Verbindung geführt werden konnte.

2. Für die **Dressur** wurden alle vier Leinen über die mittleren Löcher zusammengeschaubt. So konnten die Leinen – insbesondere bei Nässe – nicht mehr durch die linke Hand rutschen. Dies zeigt zugleich, dass die Dressurprüfung damals weiterhin klassisch „Four-in-Hand“ gefahren wurde.

Dass Prinz Philip seine Innovation bewusst propagierte, zeigt auch eine Anekdote des deutschen Turnierfahrers Toni Bauer. Während der langwierigen Siegerehrungen 1984 im ungarischen Szilvásvár stand Bauer mit seinem Gespann längere Zeit neben Prinz Philip, der ihm auf Deutsch die Vorzüge seiner neuen Fahrweise erklärte.

Ironischerweise trug damit ausgerechnet Prinz Philip entscheidend dazu bei, dass das traditionell englisch geprägte Achenbach-System im internationalen Leistungssport schrittweise verdrängt wurde.

Die Fahrweise mit gespaltenen Leinen setzt sich durch

In den 1980er-Jahren verbreitete sich das Fahren mit gespaltenen Leinen im FEI-Fahrsport rasch. Im englischen Sprachraum spricht man heute oft vom „FEI-Style“, im Deutschen vom „Zweihandsystem“.

Das ursprüngliche System mit gelochten Leinen und Schraubverbindungen setzte sich jedoch nicht dauerhaft durch. Stattdessen entstanden Klemmvorrichtungen mit Flügelmutter, welche die Leinen ohne zusätzliche Löcher fixierten. Die heute üblichen kleinen Schraubklemmen mit griffigem Rändelrad wurden nach Recherchen von Andres Furger Anfang der 1980er-Jahre erstmals vom Schweizer Turnierfahrer und Mechaniker Hanspeter Rüsclin hergestellt.



Leinenklemmen, wie sie Hanspeter Rüsclin in den späten 1980er-Jahren eingeführt hat. Foto: Hanspeter Rüsclin

Bis heute existieren zwei gebräuchliche Varianten dieser Leinenklemmen: Eine größere Klemme hält beim Viererzug sämtliche Leinen zusammen und erlaubt weiterhin das klassische Fahren nach Achenbach. Und zwei kleinere Klem-



Beispiel für zweihändiges Fahren oder „FEI-Style“: Der ungarische Fahrer Zoltán Lázár 2009 während der Marathonprüfung in Kecskemét/Ungarn. In den Hindernissen wurden und werden die Leinen oftmals vor den Kreuzschnallen gegriffen. Foto: Thomas Sagkob

men verbinden jeweils die linken beziehungsweise rechten Leinenpaare. Diese werden – in Anlehnung an das ungarische Vorbild – ebenfalls oft „Frösche“ genannt.

Im Marathon- und Kegelfahren setzte sich das Zweihandsystem rasch durch – zunächst bei den Viererzügen, später auch bei Zwei- und Einspannern. Heute werden teilweise sogar Leinen mit hintereinander angeordneten Handschlaufen verwendet, ähnlich wie im Trabrennsport.

Geänderte Rahmenbedingungen im Fahrsport

Der Übergang vom klassischen Achenbach-System zum Zweihandsystem war nicht nur eine technische Veränderung, sondern Ausdruck eines grundlegenden Wandels.

Darauf weist insbesondere Christian Iseli hin, einer der Pioniere des FEI-Fahrsports mit klassischer Reit- und Fahr-

ausbildung. In den ersten Nachkriegsjahrzehnten wurden Fahrpferde über Jahre hinweg sorgfältig ausgebildet. Für solche Pferde sei das Achenbach-System ideal gewesen – vorausgesetzt, die Fahrerinnen und Fahrer beherrschten dieses anspruchsvolle System gründlich.

Nach Iseli bietet das heutige Zweihandsystem aber viele Vorteile und passe zu einem beschleunigten Sportbetrieb: Junge Pferde und Fahrer würden heute deutlich schneller an den Turniersport herangeführt als früher. Genau dafür eigne sich das Zweihandsystem besonders gut.

Offene Fragen zum pferdegerechten Fahren

Mit der Entwicklung des modernen Zweihandsystems stellen sich jedoch tierschützerische Fragen. Gerade im Spitzensport wird heute intensiv über pferdegerechte Ausbildung und Nutzung diskutiert.

Im FEI-Fahrsport fällt auf, dass insbesondere weniger erfahrene Fahrerinnen und Fahrer Gespanne teilweise stark in Wendungen hineinziehen oder die innere Leine ruckartig nach hinten nehmen – häufig bei gleichzeitigem Einsatz von Kandarengelassen.

Bereits Benno von Achenbach äußerte sich kritisch zu frühen Formen der ungarischen Fahrweise mit „Fröschen“. Er schrieb einst:

„Kandaren mit Fröschen sollten wegen Tierquälerei polizeilich verboten sein, einstweilen sind sie nur sehr verpönt.“ Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die ungarischen Fahrer traditionell weichere Fahrtrensen und keine Kandaren verwendeten. Im Rahmen seiner Recherchen führte Andres Furger deshalb Gespräche mit verschiedenen Aktiven des FEI-Sports. Das Fazit dieser Umfrage: Erfahrene Fahrerinnen und Fahrer setzen das Zweihandsystem in der Regel korrekt und pferdegerecht ein. Bei weniger geübten Teilnehmern könne es jedoch zu übermäßigem Ziehen in den Wendungen kommen.



Traditionelle Fahrweise beim Coaching mit allen Leinen in der linken Hand und der Peitsche in der rechten. Ölgemälde von George Wright (1862-1940) in der Sammlung Siegwald Tesch, Wiehl (Ausschnitt).

Erfahrungen älterer Fahrer

Der Schweizer Viererzugfahrer und FEI-Richter Hanspeter Rüschlin beobachtete, dass Pferde bei ausschließlicher Fahrt mit gespaltenen Leinen teilweise „härter im Maul“ würden. Entscheidend sei letztlich jedoch immer die Hand des Fahrers. Zudem verweist er auf weitere technische Entwicklungen:

- Die Leinen wurden schmaler und dadurch leichter.
- Moderne Turnierwagen liefen deutlich leichter.
- Verkürzte Marathonstrecken reduzierten den Konstitutionsbedarf der Pferde, erschwerten aber gleichzeitig die Vorbereitung auf schwierige Hindernisse.

Der niederländische Traditionsfahrer Fred Hollaender wiederum erklärt, weshalb historische Coachmen nie vollständig auf Zweihandsysteme umstiegen: Lange Fahrten ließen sich schlicht ermüdungsärmer mit allen Leinen in einer Hand bewältigen.

Außerdem ermögliche nur die klassische Fahrweise den besonders feinen Einsatz der Peitsche als kommunikatives Hilfsmittel innerhalb des Gespanns. Hollaender beschreibt die Leinen deshalb als eine Art „Telefonkabel“ zwischen Fahrer und Pferden.

Im Zusammenhang mit den modernen Leinenklemmen erinnert er sich an eine Episode während des Royal Windsor Horse Show 2012. Bei strömendem Regen glitten ihm die nassen Leinen aus der linken Hand, während die Polizei ihn zum Weiterfahren drängte. In diesem Moment hielt eine Limousine neben ihm – Queen Elizabeth II. erkundigte sich persönlich, ob alles in Ordnung sei. Seine Antwort: Ohne trockene Handschuhe könne er nicht sicher weiterfahren. Die Queen habe nur geantwortet: „Safety first“.

Queen Elizabeth II. verfolgte die fahrsportlichen Aktivitäten ihres Mannes bekanntlich mit großem Interesse. Gemeinsam trugen beide wesentlich zur internationalen Popularität des Pferdesports bei.

Die Diskussion um die richtige Leinenführung bleibt jedoch bis heute aktuell. Welche Vor- und Nachteile haben das klassische Achenbach-System und das moderne Zweihandsystem aus heutiger Sicht? Die Redaktion von Pferd & Wagen nimmt Stellungnahmen und Erfahrungsberichte gerne entgegen. ■

Anmerkung der Redaktion

Der im internationalen Fahrsport weitverbreitete Begriff „Zweihandsystem“ trifft aus Sicht der Redaktion den Sachverhalt nur bedingt und ist ein wenig verwirrend. Denn anders als das klassische Achenbach-System bezeichnet er keine systematisierte Fahrlehre mit klar definierten Handhaltungen, Verschnallungen und Ausbildungsgrundsätzen. Gemeint ist vielmehr das Fahren mit getrennten und beliebig geführten Leinen in beiden Händen.

ANDRES FURGER
BENNO von ACHENBACH
UND DER FAHRSPORT



Benno von Achenbach und der Fahrsport

Seit Langem ist es um den «Altmeister der Fahrkunst», Benno von Achenbach (1861-1936), publizistisch ein wenig still geworden. Jahrzehnte sind vergangen seit seinem erstmals 1920 herausgegebenen Werk «Anspannen und Fahren»; auch Max Papes Buch «Die Kunst des Fahrens» ist schon 1966 veröffentlicht worden. Werke wichtiger Achenbach-Schüler, etwa das von Hans Fellgiebel, sind ebenso vergessen wie die vielen Fachartikel von Achenbach selbst.

Jetzt hat sich der Historiker Andres Furger diesem Thema angenommen und sämtliche verfügbaren Quellen und Bilder zum Leben und Wirken Achenbachs zusammengetragen und ausgewertet. Herausgekommen ist ein Buch von 256 Seiten mit etwa 500 Bildern. Für den Umschlag wurde ein neu entdecktes, von Achenbach 1923 selbst gemaltes Bild in der Sammlung Siegwald Tesch in Wichl ausgewählt. Es zeigt ihn selbst an den Leinen eines Hackney-Viererzugs.

Das Buch umfasst 256 Seiten mit etwa 500 Bildern, die erste Auflage erschien im Sommer 2025 (€ 90.-). Es wurde in einer beschränkten Auflage gedruckt. Bestellungen sind zu richten an: Andres Furger, Rue verte 9, F-68480 Oltingue, Mail: andresfurger@gmail.com (www.furger.eu)