



Prinz Philip 1982 in Apeldorn beim Schloss Het Lo. Er sitzt mit David E. Saunders, seinem Head Coachman, auf dem Bock des neuen Stahlwagens «Iron Maiden». Die vier Leinen sind mittels Löcher und «Manschettenknopf» genannter Schraubverbindung hinter der Hand miteinander fixiert (heller Quersteg unter der linken Hand). Foto: Wikimedia Commons (nachcoloriert)

Wie Prinz Philip den Fahrsport revolutionierte

Der Leistungssport Fahren wurde um 1970 von HRH Prince Philip, Duke of Edinburgh, als Präsident der FEI aus der Taufe gehoben. Das ist bekannt. Vergessen ist, dass er danach als Viererzugfahrer die heutige schnelle Fahrweise mit Marathonwagen und das zweihändige Fahren mit zusammengeschraubten Leinen als Neuerung selbst erprobte und einführte. Dieses Thema rollt Andres Furger mit neuen Quellen erstmals auf.

Text: Andres Furger

Im 19. Jahrhundert verbreitete sich die englische Fahrweise auf den europäischen Kontinent, genauer die der Berufskutscher der schnellen englischen Post (Royal Mail). Sie beherrschten mit ihren in einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 15 km/h gefahrenen Gespannen um 1800 das damalige

Nachdem die Eisenbahn die Postkutsche auf den großen Linien um 1840 verdrängt hatte, blieb die Faszination am Coaching bestehen; begeisterte Private übernahmen Kurse zu Touristenorten vor allem an der englischen Küste. Dabei fuhren sie genau so weiter wie die alten Coachmen, nachdem sie sich von diesen in ihrer Fahrtech-



Der gebürtige Engländer Edwin Howlett unterrichtete im späten 19. Jahrhundert in Paris Fahrenthusiasten im englischen Four-in-Hand-Fahren. Dazu gehörte 1897 auch Benno Achenbach. Foto: Archiv Pferd & Wagen

schnellste Verkehrsmittel der Welt. Diese Coachmen wurden in ihrer Zeit ähnlich bewundert wie später die Piloten der ersten Linienmaschinen.

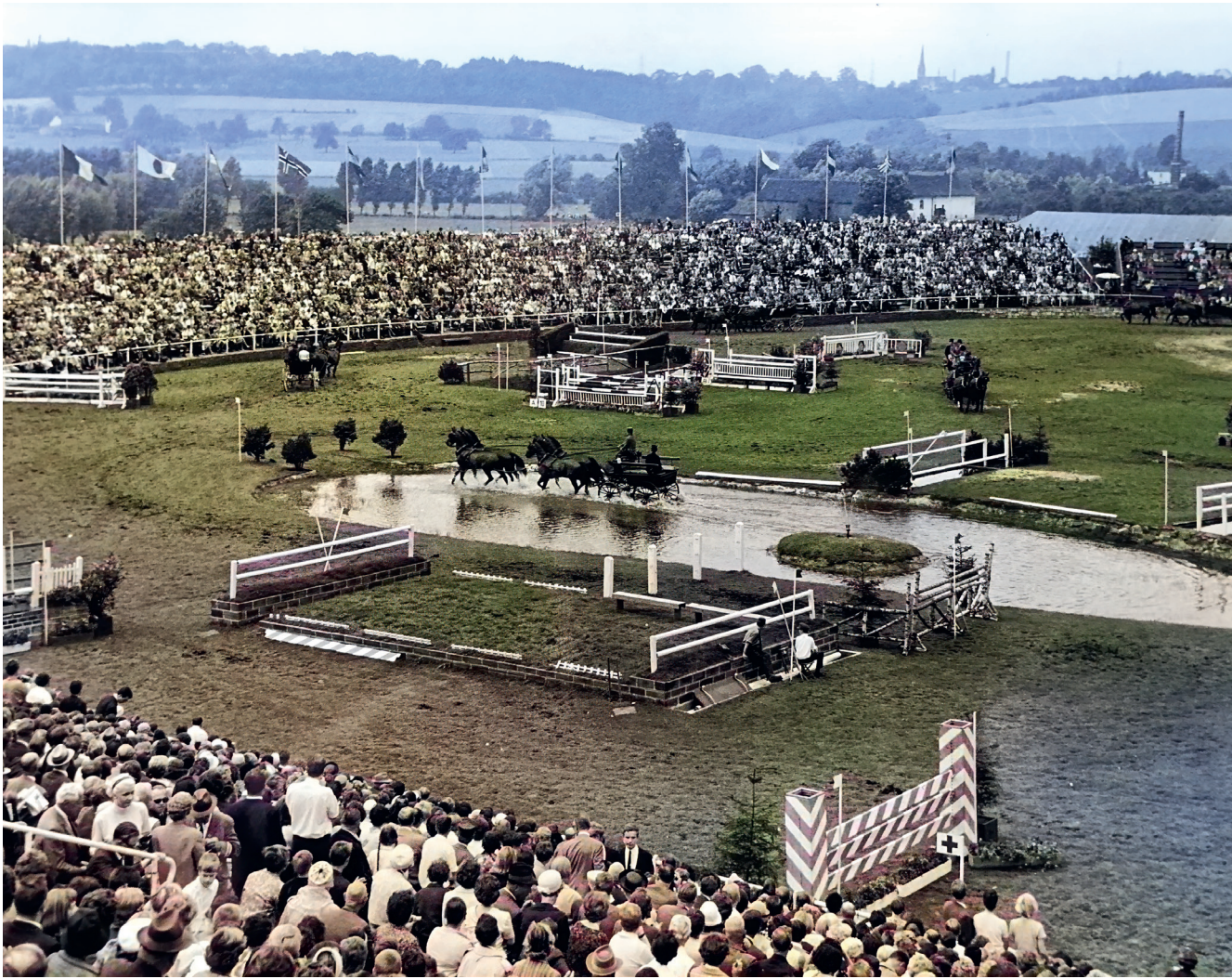
nik hatten unterrichtet lassen. Dazu gehörte die Leinenhaltung „Four-in-Hand“, also mit allen vier Leinen in der linken Hand.

Das war die Situation um 1900, als Benno Achenbach auf die Bühne trat. Er nahm zuerst Kurse beim englischstämmigen Fahrlehrer Edwin Howlett in Paris und fuhr dann von London aus selbst Road Coachen nach Brighton und zu anderen Zielen im Umland der Hauptstadt. Zurück in Deutschland formulierte er seine auf englischen Grundlagen beruhende Fahrlehre. (In der Biographie über Achenbach genauer nachzulesen: „Benno von Achenbach und der Fahrsport“, Andres Furger, 2025.)

Bereits in Achenbachs ersten Buch „Anspannen und Fahren“ von 1920 waren zwei Neuerungen zentral: das richtige Verschnallen der weiter entwickelten englischen Leine und das Nachgeben der äusseren Leine zum Einleiten der Wendung. Die Leinen mit 11 Löchern nannte man fortan „Achenbach-Leine“. Nach dem Zweiten Weltkrieg verbreitete sich das Fahren nach Achenbach, wie es jetzt genannt wurde, in ganz Westeuropa. Die Fahrkonkurrenzen des CHIO in Aachen wurden zu einer Art informellen Europameisterschaft.

Prinz Philip – Präsident der FEI

Das war die Situation um 1970. HRH Prince Philip, Duke of Edinburgh (1921-2021), hatte 1964 Bernhard, Prinz der Niederlande an der Spitze der FEI abgelöst und behielt das Amt bis 1986. In dieser Position wurde er 1968 von FEI-Delegierten aus Polen dazu gedrängt, neben den gerittenen Disziplinen Dressur, (Dressage), Springen (Jumping) und Military (Cross-Country) auch Fahren (Driving) als neue Disziplin der FEI anzuerkennen. So kam es unter seiner Ägide 1969/70 zur Formulierung eines einheitlichen Fahr-Reglements mit den drei Prüfungen Dressur, Marathon und Kegelfahren (auch „combined driving“ genannt). Vorbild der Marathonfahrt waren die den Turnieren in England und Aachen vorausgegangenen Anfahrten der Gespanne über längere Strecken. Der Duke und seine Kommission machten daraus neu etwas ähnliches wie



Viererrüge in Aachen 1966 mit dem Wasserhindernis vor grossem Publikum. Foto: Archiv CHIO Aachen (nachcoloriert)

die Military-Prüfung bei den Reitern; der Ausfahrt wurden anspruchsvolle Hindernisse zwischengestaltet und es gab genaue Zeitvorgaben für die im Schritt und Trab zu fahrenden Abschnitte. So kam es zur ersten Etappe des härteren Fahrsports. 1970 fand auf der Allmend in Luzern das erste Fahrturnier für Viererrüge nach den neuen Regeln der FEI statt.

Diese Aufwertung des Fahrsports durch den Prinzgemahl der englischen Königin ist bekannt. Auch dass er nach 1970 selbst Viererrügfahrer wurde und mit der englischen Mannschaft zusammen verschiedene Medaillen holte. So wurde er bei seinem Tod im Jahre 2021 auch in Pferdekreisen gewürdigt.



Prinz Philip besuchte am 2. Juli 1969 kurz den CHIO in Aachen und machte sich als FEI-Präsident ein eigenes Bild der dortigen Viererrügfürungen. Foto: Archiv CHIO Aachen (nachcoloriert)

Prinz Philip als Viererrügfahrer

Was man 2021 aber – und bis heute – in den Würdigungen, auch der FEI, nicht lesen kann, ist die Tatsache, dass Prinz Philip in seiner Fahrerkarriere wohl überlegt und aus eigener Initiative heraus wesentliche und wegweisende fahr- und wagentechnische Neuerungen erprobte und einführte. Dafür gibt es gute Quellen, vor allem sein 2004 in englisch erschienenes Buch „30 Years on and off the Box Seat“ und gefilmte Interviews mit ihm. So erklärte Prinz Philip selbst ausführlich seinen Beitrag zum Fahrsport in einer längeren Filmsequenz (auf YouTube abrufbar: „Prince Philip reflects on his time in carriage driving“).

Man könnte annehmen, dass der prominente Duke zu einem der vielen Herrenfahrer wurde, die elegante Ausfahrten schätzte und sich von Bediensteten dafür alles herrichten und vorbereiten ließen. Als Gemahl der Queen profitierte er zwar von der Infrastruktur der königlichen Stallungen in London (Royal Mews), war aber tatsächlich ein engagierter Sportler, der selbst Hand anlegte. Auch trat er gegenüber seinen Kollegen ohne Dünkel auf, wie befragte Zeitzeugen unisono berichten. Er schätzte das Zusammensein in diesen gemischten Kreisen, wenn er schrieb: „One of the great attractions of the competition is the driving community.“ („Eine grosse Attraktion im Fahrsport ist die Fahrer-Gemeinschaft.“) Und die Fahr-saison käme für die Aktiven einer „mobile weekend party“ gleich!

Prinz Philip galt als guter Horseman und gewiefter Sportfahrer mit eher weicher Hand. Er pflegte einen pferdefreundlichen Ansatz, wie dieses Zitat zeigt: „You cannot force a horse to do anything well that he does not like doing.“ („Du kannst das Pferd nur zu dem zwingen, was es gerne macht.“)

Er sprach in seinen Äusserungen auch wiederholt von einer „happy and successful sporting partnership“ zwischen Mensch und Pferd, also von einer zufriedenen und erfolgreichen Partnerschaft im sportlichen Sinne.



Prinz Philip auf dem „Balmoral Dogcart“ am Turnier im englischen Lowther des Jahres 1974. Dieses historische Wagenmodell in Naturlackierung aus den Royal Mews in London diente ihm in den ersten Jahren als Turnierwagen. Foto: Archiv Furger

Die ersten Jahre der Fahrerkarriere von Prinz Philip in Kürze:

- Philip reitet schon als Kind und spielt nach dem Krieg 20 Jahre lang wettbewerbsmässig Polo bis 1971.
- Nach 1971 beginnt er mit dem Fahren, zuerst mit Ponys, dann mit Pferden und Ponys.
- Er bildet sich im Sportfahren gezielt weiter und liest mit Gewinn das 1966 in Deutsch erschienene Buch von Max Pape „Die Kunst des Fahrens“.
- 1973 kommt es zur ersten Turnierteilnahme in Windsor mit einem Viererrügf. Beim Kegelfahren eckt er mit einem historischen Wagen an, worauf die Vorderachse bricht.
- Ein zweites Unglück mit einem historischen Wagen geschieht auf einer Trainingsfahrt im Park von Windsor. Die Deichsel aus Holz bricht, die Pferde gehen durch, er fällt vom Bock und bekommt einen Hufschlag in die Rippen.
- Er setzt sich weiter mit der Geschichte des Fahrens in England auseinander und schätzt König George IV. als Reiter und Fahrer mit seiner „passion for speed“, also

dessen Passion zum schnellen Reiten und Fahren.

- In diesem Zusammenhang nennt er auch die Leistung der Kutscher der Royal Mail mit ihren schnell gefahrenen Mail-Coachen.
- Er wird Mitglied des Coaching Clubs von London, bezeichnet sich aber ausdrücklich nicht als Enthusiast des Coaching. (20004, 30: „I cannot say that I ever became an enthusiastic coachman.“) Offenbar war ihm das Fahren mit einer Coach zu wenig sportlich.
- 1975 beginnt Prinzip Philip mit seinem Viererrügf international zu starten.
- 1976 wird im niederländischen Apeldorn wieder ein historischer Wagen eingesetzt. In tiefem Sand brechen verschiedene Teile der Zugvorrichtung.
- 1978 Teilnahme im ungarischen Kecskemet.

Einen guten Eindruck der ungarischen Fahrweise und der damals beim Marathon verwendeten traditionellen Wagen mit angestückten, sternförmigen Nabenverkleidungen



Prinz Philip auf dem neuen Turnierwagen „Iron Maiden“ 1977 am Turnier im englischen Mellerstain. Foto: Archiv Furger

gibt der YouTube-Film „The four in hand championships - Hungary“. Prinz Philip warf damals in einem Hindernis den Turnierwagen „Iron Maiden“ um. Der Film zeigt in eindrücklicher Weise, wie Prinz Philip mit blutigem Rücken und zerbrochener Peitsche in der Hand selbst die Stangenpferde zurückführt, wieder aufsteigt und weiterfährt.

Prinz Philip lässt neuartigen Marathonwagen bauen

Dem schon genannten „Balmoral Dogcart“ wurden in einer ersten Phase Scheibenbremsen zugefügt. Darauf folgte für alle Prüfungen ein Stahlwagen mit Holzpaneelen, auch „Iron Maiden“ genannt. Die Vorgabe Prinz Philips war ein spezieller Turnierwagen, der „would look good for the presentation, dressage and cones and yet be robust enough for the marathon“. In Zusammenarbeit mit der Firma Bennington Carriages und unter Leitung von Michael Mart entstand eine Art Phaeton mit zwei hohen Bänken in Fahrtrichtung. Im Laufe der Entwicklung ergaben sich zwei Probleme. Die straffe Federung

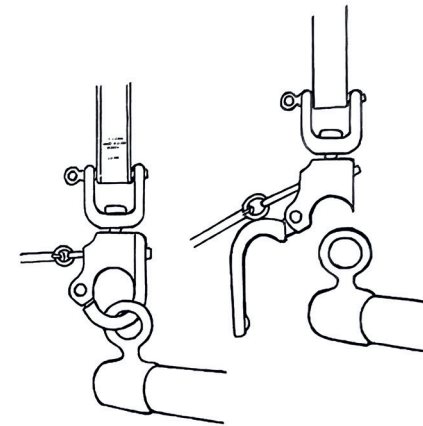
führte beim Überfahren von Bodennebenheiten zu starken Ausschlägen der schweren Metalldeichsel. Die Lösung war hier deren Federung, wie sie heute noch üblich ist. Das zweite Problem waren die sehr schweren Räder. Prinz Philip fand dafür eine neue Lösung in Form von Aluminiumrädern dank seiner Beziehung zu einem Flugzeugbauer.

Mit der „Iron Maiden“ fuhr Prinz Philip einige Jahre alle Prüfungen, bis er Ende 1979 zur Überzeugung kam, es sei Zeit für einen speziellen Marathonwagen. (Das war möglich, nachdem das FEI-Reglement 1974 neu zwei verschiedene Wagen für die drei Prüfungen erlaubte.) Am neuen Wagen sollten alle Innovationen, die er und seine Fahrkollegen inzwischen ausgetüfelt hatten, vereinigt werden. Dafür kaufte er beim Produzenten der „Iron Maiden“ einen Unterwagen mit Aluminiumrädern, „independent training-link suspension“ und Scheibenbremsen an den Hinterrädern. Mittlerweile wurden die Räder ohne vorstehende Naben konstruiert. Den Aufbau aber ließ er vom eigenen Ingenieur auf dem königlichen Gut Sandringham nach eigenen Plänen konstruieren.

Den halbfertigen, hinten noch offenen Wagen testete er zusammen mit seinem Mitfahrer David E. Saunders, der seit 1979 die rechte Hand des Duke im Fahrtsport wurde. Sie kamen zusammen auf die Idee, einen tiefen Einstieg mit anschließender Plattform anfertigen zu lassen, so dass die Grooms auch in Fahrt von hinten auf- und absteigen konnten. So entfiel das bisherige seitliche Aufsteigen der Mitfahrer auf die hohe hintere Bank und das Fahrzeug bekam einen tieferen Schwerpunkt. Prinz Philip bilanzierte: „*This open-back design was the first of its kind and the prototype for virtually all present-day marathon carriages.*“ („Diese hinten offene Konstruktion war der erste Marathonwagen seiner Art, also der Prototyp der heute allgemein verwendeten Marathonwagen.“)

Offenbar hatte sich Prinz Philip längere Zeit Gedanken über Verbesserungen an Turnierwagen gemacht und sich persönlich bei der Entwicklung des Prototyps engagiert. Seine Formulierungen zur Entstehung des Wagens lassen vermuten, dass er stolz auf diese Innovation war. Das zeigt die folgende Anekdote:

Fig. 4.2 Originally designed for use in yachts, this shows how snap shackles work. By pulling the toggle on the left, the shackle can be opened, even when under tension. This means that, when used to connect traces to a carriage, the traces need not be cut in emergencies. The shackles are fitted to the ends of the traces to connect the wheelers to the splinter bar, and the leaders to the swingle-trees at the end of the pole. I also use similar devices to connect the pole straps on the wheelers' collars to the end of the pole, and on the connecting strap between the leaders.



Panikhaken als weitere, von Prinz Philip um 1980 eingesetzte Innovation. Foto: Archiv Furger

2009 erschien mein Buch „Driving“ im Olms Verlag in Englisch. Ich schickte Prinz Philip ein Exemplar mit der Bitte, für das nächste Projekt, das „Handbuch für Traditionsfahren“, ein Vorwort zu schreiben. Dabei legte ich den Entwurf eines Vorworts bei, wie ich es in meiner beruflichen Tätigkeit in einem Schweizer Ministerium bei Gesuchen an Magistrate gewohnt war. Der Grundton darin war: Man muss die Tradition pflegen. (Das Buch Prinz Philips von 2004 war mir damals noch nicht bekannt.) Auf das Argument Tradition ging aber Prinz Philip nicht ein; im Gegenteil. Er vermisste in meinem Buch das Thema Weiterentwicklung der Wagen im 20. Jahrhundert hin zu den „modern competition carriages“, also auch zu seiner Weiterentwicklung. Im zweiten Absatz des Briefes betont er zudem die Innovation der „snap-shackles“, der Panikhaken als weitere wichtige Neuerung. Zu diesen Panikhaken mit Schnellverschlüssen, die heute im FEI-Fahrtsport Standard sind, nahm Prinz Philip ausführlich Stellung. Er hatte schon um 1980 die Idee eines Amerikaners aufgegriffen, die Zugstränge und Aufhalterriemen so zu befestigen, dass sie im Notfall schnell gelöst und gestürzte Pferde befreit werden können. Prinz Philip, der Marineoffizier gewesen war, setzte sich danach mit einem Experten des Yachting in Verbindung, wo diese Art Haken längst gebräuchlich waren. Dieser lieferte wenige Tage später geeignete Größen.

Um 1980 verwendete Prinz Philip auch spezielle Scheuleder an seinen Geschirren, die eine weitere Sicht der Pferde als die herkömmlichen erlaubten. Auch erprobte er selbst „equi-



Prinz Philip im schweizerischen Zug 1981 an der Europameisterschaft auf der Marathonfahrt. Neben ihm sitzt als Bockrichter der Schweizer Alex Sieber, hinter ihm steht David E. Saunders und ein Groom. Foto: Archiv David E. Saunders (nachcoloriert)

rotal carriages“, also Wagen mit Knicklenkung, verwarf dann aber diese Idee nach wiederholten eigenen Fahrversuchen mit Pferden und Ponys.

Übrigens entwickelte Prinz Philip später, als er 1987 auf Ponygespanne umgesattelt hatte, auch geeignete Turnierwagen für Ponys.

Prinz Philip geht auf Risiko mit schnellerem Fahren

Die Einführung des neuen Wagens und Neuerungen am Geschirr besonders für die herausfordernde Marathonprüfung in der Zeit um 1980 hatten bei Prinz Philip aus der heutigen Sicht einen tieferen Hintergrund. Er war von der Grundeinstellung her ein gerne an Grenzen gehender Sportler im Sinne des englischen Spruchs „no risk no fun“. Im Sinne dieser Grundhaltung fuhr er mit traditionellen Wagen bis an ihre Grenzen und darüber hinaus. Davon zeugen manche Unfälle mit Wagen aus den Royal Mews, vor allem dem „Balmoral Dogcart“ in den Anfangsjahren seiner Turniertätigkeit. Unter vorgehaltener Hand beklagte man sich in den königlichen Stallungen bald, wenn Wagen beschädigt von Turnieren zurückkamen.

Dazu die folgende Anekdote zur Europameisterschaft im Viererzugfahren des Jahres 1981: Alex Sieber, Equipenchef der Schweizer Mannschaft und als unbestechlicher Fahrriecher bekannt, wird von der Jury als Bockrichter auf das Gespann von Prinz Philip gesetzt. Was sagte Prinz Philip auf Deutsch als erstes zu ihm, als er



Der nach dem Plänen Prinz Philips 1979/80 realisierte Marathonwagen-Prototyp oder wie er es formulierte: „The daddy of them all“. Das Neue daran war vor allem der hinten offene, tiefe Einstieg für die Grooms. Das Bild wurde 1981 von Alex Sieber in Zug aufgenommen.

neben dem prominenten Fahrer Platz genommen hatte: „Sie wissen schon, dass ich meinen Wagen an Meister-schaften schon wiederholt umgeschmissen habe?“ Sieber hat den Duke als Haudegen und wagemutigen Sportler in Erinnerung. Prinz Philip gewann damals mit der englischen Mannschaft die Bronzemedaille.

Der neue Marathonwagen von Prinz Philip erregte Aufsehen in der Schweiz bei seinen Fahrkollegen, die noch mit alten Wagen mit unschönen Behelfs-konstruktionen gegen das Anrempeln antraten. Der Duke schrieb dazu in seinem Buch: „Several continental carriage builders later copied the design“.

Über Prinz Philips Einsatz in Zug ist der Blog „Der Prinz, der die Abkürzung nahm“ von Michael van Orsouw des Jahres 2025 im Netz in verschiedenen Sprachen abrufbar. Darin steht: „... der englische Prinz, soll gemogelt und beim Äbnetwald in Niederwil eine Abkürzung gewählt haben.“ Auf die Nachfrage bei Alex Sieber, der 1981 während der ganzen Marathonfahrt als Bock-richter neben dem Prinzen saß, kam



2026 dazu folgende Stellungnahme: „Das habe ich so nicht erlebt, hingegen wurde Prinz Philip auf der Fahrt durch ein Vorkommnis eines schwedischen Konkurrenten zwei Minuten aufgehalten, meldete das bei der international zusammengesetzten Jury und diese erteilte ihm eine Zeitgutschrift. Deswegen wurde ich spätnachts aufgebeten und traf dort noch einmal Prinz Philip an. Übrigens konnte sich Prinz Philip keine Unkorrektheit leisten, denn er stand ständig unter Beobachtung der vielen Zuschauer. Das habe ich auf der ganzen Fahrt mitbekommen.“

Die Nachfrage beim im Artikel genannten Christian Iseli, der an diesem Turnier Konkurrent von Prinz Philip war, ergab ebenfalls Präzisierungen. Nach seiner Wahrnehmung kürzten an einer nicht klar markierten Stelle während der Marathonprüfung alle englischen Konkurrenten ein Zwischenstück von etwa 800m Länge ab, was auf die Gesamtstrecke von über 30 km allerdings nicht viel ausmachte. (üblicherweise erfolgte die Strecken-

besichtigung gemeinsam durch die jeweiligen Länder-Mannschaften.) In der Folge wurden von der FEI, um solche Unklarheiten fortan zu vermeiden, Pflichttore eingeführt. Offensichtlich beging also Prinz Philip und seine Fahrkollegen keinen Regelbruch und die Geschichte mit der Jury bezog sich auf die oben genannte Episode mit der Zeitgutschrift.

Vergessen ist übrigens, dass sich Prinz Philip persönlich für die ersten Weltmeisterschaften im Viererzugfahren eingesetzt und sich dabei auch persönlich sur place engagiert hat. Dorothea von Eberhardt erinnert sich genau daran. Ihr Vater, Fritz A. Greis (1904-1984), Präsident des Westfälischen Reitervereins wurde von Prinz Philip dazu

überredet, im Jahr der Olympischen Spiele 1972 etwas für das „Stiefkind des Pferdesports“, das Fahren, zu tun. In der Vorbereitung dieses Ereignisses kam Prinz Philip mehrfach nach Münster, und wohnte immer in der Kaserne Englischer Militärs in Münster-Gremmendorf. Er blieb auch mal eine Woche, um mit seinem Vertrauten, damals noch Mr. Miller, - später Sir Miller - den Aufbau der Geländestrecke in Handorf/ Dorbaum mitzugestalten.

Zurück zum neuen Marathonwagen. Dieser und die neue Zügelhaltung machten schnelleres und gewagteres Fahren möglich. Mit den neuen Wagen ohne vorstehende Naben konnten etwa in den Marathon-Hindernissen an Bäume und feste Pfosten angerempelt werden. Das war damals noch gang und gäbe, wie verschiedene Filmaufnahmen zeigen. ■

In der Nächsten Ausgabe von Pferd & Wagen (4/2026) geht es um den Wandel der Leinenführung im Fahr-sport um 1980 und die Rolle des Prinz Philip dabei.