

Andres Furger

AACHEN MEKKA DES INTERNATIONALEN FAHRSPORTS

1925-2025



Impressum

Gedruckt mit Unterstützung von Thomas Würgler

Dank:

Max E. Ammann (Archivalien und Hinweise)

Doris Beaujean (CHIO Aachen Archiv)

Carlita und Thomas Grass-Talbot (Archiv Talbot)

Michael Hädrich (Durchsicht und Bilder)

Birgit Rosenberg (Aachen-Laurensberger Rennverein e.V.)

Christine Rüppell (Pferdemuseum Verden)

Christina Stohler-Müller (Lektorat)

Siegward Tesch (Hinweise und Archiv in Wiehl)

Thomas Würgler (Druck)

Copyright

Andres Furger

9 rue verte

F-68480 Oltingue

andresfurger@gmail.com

www.furger.eu

26. 11. 2024

Umschlag: Fahrderby in Aachen im Jahre
1932 mit Viererzügen
(Foto Ed. Zinsel im CHIO Aachen Archiv)

INHALT

Vorwort	3
1. Anfänge des Turniersports in Deutschland	5
2. Zur Rolle Achenbachs	7
3. Internationale Turniere seit 1925	11
4. Ablauf der Turniere	15
5. Die 1930er Jahre	25
6. Die Nachkriegszeit	47
7. Vorbild für Prinz Philip und die FEI	53
8. FEI-Turniere	55
9. Wieder Traditionssport seit 2017	57
Literatur, Quellen und Abbildungsnachweis	64

VORWORT

Seit 100 Jahren wird in der Aachener Soers sportlich mit Pferden gefahren. Nach diesem Vorbild wurde 1969/70 der Fahrsport zu einer anerkannten Disziplin der FEI. Als er sich in der Folge vom traditionsgeprägten Fahren wegbewegte, kam das Traditionsfahren als zweite Fahrdisziplin auf, die seit 2017 auch in der Soers in Aachen vertreten ist.

Aachen ist deshalb zum Mekka des Fahrsportes geworden, weil von 1925 bis um 1970 rund ein Viertel aller Prüfungen in der Soers im Bereich Fahren stattfanden, seit 1933 im Rahmen des CHIO. Diese werden im Folgenden in den Vordergrund gerückt, zumal Forschungen und Publikationen zur Disziplin Fahren in Aachen bislang etwas zu kurz kamen. Dabei wird die allgemeine Geschichte des Fahrsports in Deutschland im internationalen Kontext mit angesprochen.

Dazu sind rechts einige Schlüsseldaten zusammengestellt. Sie reichen bis in die Gegenwart, zumal durch den Deutschen Traditionsfahrer-Verein (DTV) neuerdings in Aachen wieder traditionell orientierte Wettbewerbe ausgerichtet werden. Dabei wird die Grundlage des sportlich-eleganten Fahrens nach dem Vorbild Achenbachs, wie es in Aachen lange gepflegt wurde, wieder aufgenommen. Anlass zur vorliegenden Schrift ist das für 2025 geplante DTV-Turnier, auch als Vorlauf für eine erste deutsche Meisterschaft im Traditionsfahren.

Die meisten der hier abgebildeten historischen Fotografien stammen aus dem Archiv des Aachen-Laurensberger Rennvereins (ALRV) in Aachen (vgl. S. 64). Mein Dank gilt der dortigen Museumsleiterin Doris Beaujean, die mit wertvollen Hinweisen zu dieser Arbeit beigetragen hat.

Um 1890

Hochstehende Fahrkultur besonders im Rheinland innerhalb des Deutschen Reichs.

1897

Deutscher Sport-Verein gegründet, Fahrturniere im Deutschen Stadion Berlin.

1906-1919

Förderung des Fahrens durch das Kaiserhaus, Benno von Achenbach leitet die Marställe in Berlin und Potsdam.

1921

„Anspannen und Fahren“ von Benno von Achenbach.

1924

Mit einem 1. Reit- und Fahrturnier in der Aachener Soers schafft der 1898 gegründete ALRV den Sprung von dörflichen Pferderennen zur Turnierorganisation.

1925

„Geburtsjahr der internationalen Turniere in Aachen“ mit Fahrprüfungen nach dem Autor und Zeitzeugen Leopold Graf Rothkirch.

1930er Jahre

Deutschland erreicht im sportlichen Fahren mit Pferden innerhalb Europas eine Spitzenposition. Förderung im militärischen Rahmen. Dazu trägt die Fahrabteilung der Kavallerieschule Hannover wesentlich bei.

1966

Grundlagenwerk „Die Kunst des Fahrens“ des Achenbach-Schülers und Militär-Fahrers Max Pape mit vielen Übersetzungen in andere Sprachen.

1969/70

Fahren wird Disziplin der FEI (Fédération Equestre Internationale).

1993/94

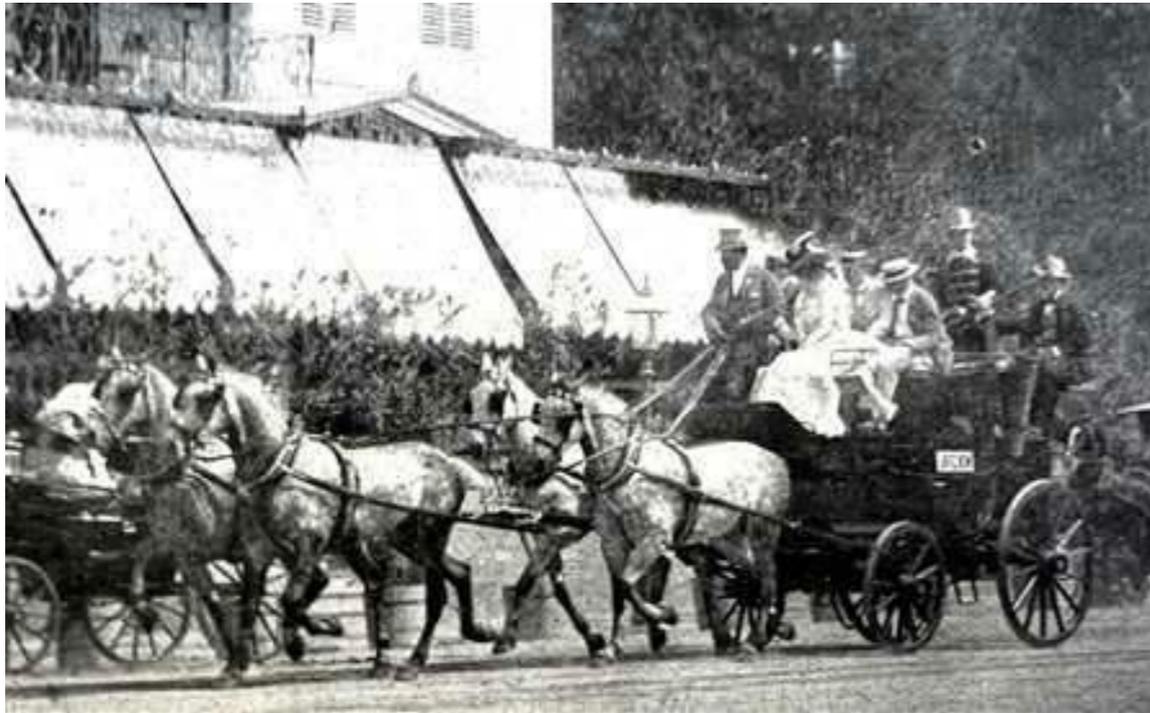
Die 1973 gegründete AFA (Association Française d'Attelage) formuliert den CAT (Concours d'Attelage de Tradition) und führt erste Traditionsturniere durch.

2008

AIAT (Association Internationale d'Attelage de Tradition): Internationale Dachstruktur für Traditionsfahren auf spanische Initiative.

2017

Erstes Traditionsturnier des ein Jahr zuvor gegründeten DTV in Aachen.



Frühe elegante deutsche Viererzüge vor Coachen

Links: Coach des internationalen Klubs Baden-Baden im Jahre 1898 mit Benno Achenbach als Fahrer auf dem Weg zur Pferderennbahn im nahen Iffezheim. Die Kultur der eleganten Equipagen kam im fortgeschrittenen 19. Jh. über den Rhein nach Deutschland (Sankt Georg 1924 und 1903).

Rechts: Viererzug der Berliner Luxus-Pferdehandlung Woltmann & Co, „gefahren von Fritz Woltmann jr.“ am Concours Hippique von Berlin. Die meisten Coachen der damaligen Zeit stammten von der Firma Israel Söhne in Mülheim/Köln. Pferdehandel und Wagenbau waren damals auch jüdische Domänen (vgl. S. 25ff.).

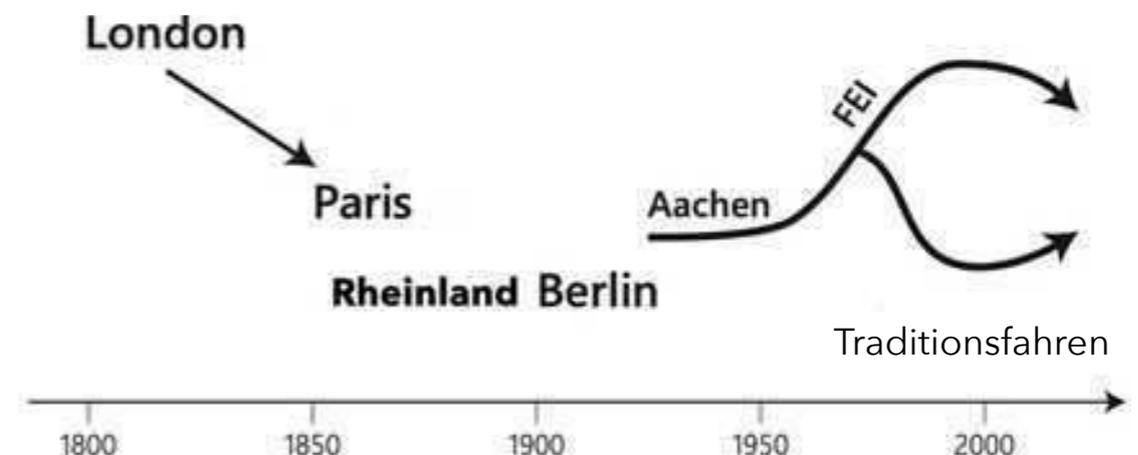
1. Anfänge des Turniersports in Deutschland

Der Fahrkenner und Zeitzeuge Max Pape (1889-1978) äusserte sich zu den Anfängen des deutschen Fahrsports in Deutschland 1972 so: „Das Rheinland stand an der Spitze der Fahrsport-beflissenen, die einen kultivierten Sport trieben und sich hervorragendes Pferdmaterial zu beschaffen wussten und es sorgfältig ausbildeten. (...) Das Beispiel des Rheinlandes wirkte sich im übrigen Deutschland aus. (...) Die unendlich vielen reich illustrierten Artikel über korrekte Anspannungen trugen zur Verbesserung bei; man war bestrebt erstklassige englische Wagen bei deutschen Wagenbauern nachbauen zu lassen.“

Der in Düsseldorf geborenen Benno von Achenbach (1866-1936) hatte mit seinem Artikel „25 Jahre Fahrsport“ in der Zeitschrift „Sankt Georg“ am 1. April 1924 schon ein ähnliches Fazit publiziert. In Baden-Baden seien schon vor 1900 jährlich auf der Rennbahn in Iffezheim schöne Gespanne zusammengekommen, auch vor Coachen. Sie wurden damals in eben dieser Region englischen Vorbildern nachgebaut, nach Achenbach wörtlich in und bei Köln. Damit meinte er die Firma Israel Söhne/Bussmann. Hans Paggen wies für Bad Homburg frühe Fahrten mit Coachen nach, die noch in England und Frankreich gebaut wurden (www.tradition-fahrkunst).

Warum das Rheinland Vorreiter war, ergründeten die Zeitgenossen Achenbach und Pape nicht. Aber der Grund ist leicht zu erkennen. Aachen lag als Grenzstadt näher an der fortschrittlichen Entwicklung im Equipagenwesen in Frankreich und Belgien als andere Städte in Deutschland. Genau gleich geschah es in weiteren Ländern, wie etwa in der Schweiz. Die Städte mit der am höchsten entwickelten Equipagenkultur im 19. Jh. waren zunächst Genf und Basel, beides Grenzstädte zu Frankreich (Furger 2024).

Innerhalb Deutschlands verbreitete sich nach 1900 das elegante Fahren mit Pferdegespannen zügig nach Osten. Ein Spiegel davon ist die Verbreitung der Wagenfabriken. Hochstehende Wagenbaubetriebe entstanden dort, wo Kunden Wagen nach der neuesten Mode verlangten. Frühe führende Wagenfabriken Deutschlands lagen zunächst vor allem im Westen, wie etwa Mengelbier in Aachen. Es ist auch kein Zufall, dass der wohl bedeutendste deutsche Wagenfabrikant Joseph Neuss aus Aachen stammte. Erst nach 1900 holten Preussen mit Berlin und Potsdam auf, auch mit der Fabrik von Zimmermann. Als das Kaiserreich 1919 zusammenbrach, wurden die Turnierplätze im Westen, wie etwa Köln oder Düsseldorf, wieder bedeutender und Aachen konnte sich mit seinem internationales Turnier den wichtigsten Platz sichern. Das Schema fasst die Entwicklung des Fahrsports zusammen, über das Rheinland, den Weg über Berlin und schliesslich mit Aachen zum Durchbruch des Fahrens als weltweit gültige FEI-Disziplin (S. 53ff.).





Deutschland zieht nach

Im europäischen Vergleich kam das Sportfahren mit Pferden in Deutschland relativ spät auf. Dann aber wurde es nach deutscher Art gründlich ausgeübt und verbessert. Eine wichtige Grundlage dafür waren nach Pape unter anderem Staatsgestüte wie Celle, Osnabrück, Dillenburg und Marbach und eine neue sportbegeisterte Elite in grossen Städten wie Köln und Hamburg. Nach Achenbach (1924) war Berlin um 1900 im Equipagenwesen noch eine unterentwickelte Stadt. Abhilfe habe erst 1897 die dort erfolgte Gründung des „Deutschen Sport-Vereins“ geschaffen.

Der königlich-preussische Marstall in Berlin, gleichzeitig auch der Marstall des Kaiserhauses, nahm nach 1906 unter Baron Reischach eine Vorreiterrolle ein, auch weil der Rheinländer Benno Achenbach 1906 als Leiter des Fahrstalles zugezogen wurde.

Dieser hatte auf englischer Grundlage und nach Trainings bei Edwin Howlett in Paris eine verfeinerte Fahrtechnik entwickelt, die 1935 zur Vorschrift der fahrenden Truppen des deutschen Heeres wurde („Fahren vom Bock“). Dieses Achenbach-System breitete sich nach dem Zweiten Weltkrieg weiter aus, auch dank des in mehrere Sprachen übersetzten Werks „Die Kunst des Fahrens“ des Achenbach-Schülers Max Pape. Dies gilt in traditionellen Fahrkreisen bis heute. Der FEI-Fahrsport allerdings wechselte nach 1970 auf ein Zweihandsystem mit Leinenklemmen, das als weniger pferdefreundlich gilt (dazu S. 55f.).

Kronprinz und Kronprinzessin an den Leinen

Links oben: Der preussische Kronprinz führt 1912 einen Viererzug auf der Grunewald-Rennbahn bei Berlin vor.

Links unten: Die preussische Kronprinzessin fährt um 1910 zweispännig auf einem Phaeton stilgerecht durch Berlin.

2. Zur Rolle Achenbachs

Benno von Achenbach (1861-1936), der 1911 geadelte Kunstmalersohn aus Düsseldorf, wurde im Laufe der Jahrzehnte zum „Fahrpapst“, zunächst in Deutschland und später in der ganzen Welt. Dabei war es kein Zufall, dass er aus dem Rheinland stammte, wo er sich schon als Heranwachsender von edlen Gespannen, auch solchen seiner Verwandtschaft, begeistern liess.

Er gehörte aber nicht zu den Gründungsvätern der Aachener Fahrturniere, wie etwa Georg Talbot, sondern förderte den Fahrsport vor allem von Berlin aus, wo er seit 1906 hauptsächlich wohnte. Als das Deutsche Kaiserreich 1919 zusammenfiel, verlor Achenbach seine Stellung in Berlin am Marstall und wirkte fortan als Privatier mit Fahrunterricht in ganz Deutschland und anderen Ländern wie der Schweiz. An der Kavallerieschule Hannover unterstützte er Rittmeister (Hauptmann) Max Pape (dazu S. 34ff.). Vor allem Achenbachs Werk „Anspannen und Fahren“ von 1921 sowie seine Heeresvorschrift für fahrende Truppen von 1935 machten ihn zunächst in Deutschland bekannt. Achenbach trug wesentlich zum Aufstieg seines Heimatlandess als einer führenden Fahrnation bei. Hans Fellgiebel schrieb dazu schon 1930:

„Die deutsche Fahrlehre, das System Achenbach, hat sich nicht nur in Deutschland, sondern auch in den meisten Ländern des Kontinents sowie in einigen osteuropäischen Ländern Bahn gebrochen.“

Achenbachs Fahrlehre geht auf die englische Fahrweise des 19. Jh. zurück, die er verfeinerte und vor allem in Wort und Bild mit präzisen Regeln bis zur Anzahl Löcher der Fahrleinen auf eingängige Weise publizierte. Seine Leinentchnik wurde im Laufe der Jahrzehnte zur „korrekten“ Anspannung und verdrängte andere Fahrweisen.

Wichtige Stationen im Leben Achenbachs

1861 Geburt in Düsseldorf, Kunstmaler und Privatier

Um 1890 bei Edwin Howlett in Paris

1899 Erster Sieg in Berlin mit Pferden von Julius Vorster

1906 Chef der Fahrschule im preussischen Marstall

1908 Verleihung des Adelsprädikates durch den deutschen Kaiser

1918 Erste Publikation einer Fahrvorschrift

1919 Auflösung des Marstalls in Berlin, Tätigkeit als privater Ausbilder, Publizist und Richter

1921 Hauptwerk „Anspannen und Fahren“ und weiter als Ausbildner, Publizist, Richter und Kunstmaler tätig

1923 Hilfe beim Aufbau der Fahrabteilung der Kavallerieschule Hannover

1920er Jahre
Lehrgänge ausserhalb Deutschlands, auch in der Schweiz

1935 Vorschrift für fahrende Truppen des deutschen Heers

1936 Tod.



Benno von Achenbach als Künstler und Fahrer

Ölbild von Benno von Achenbach des Jahres 1923 mit einem Hackney-Viererzug aus der Zucht von Alfred Zentler. Diesem ist das Bild aus der Sammlung Siegward Tesch gewidmet. Zu Achenbachs Grundsätzen gehörte nicht nur das Fahren mit einer Hand nach englischer Grundlage (Four-in-Hand), sondern auch die sorgfältige Vorbereitung des Fahrpferdes unter dem Sattel sowie das Prinzip der nachgebenden, pferdefreundlichen Hilfen.



Ehrung von Benno von Achenbach zum 70. Geburtstag in Aachen 1931

Mitten im Stadion stehen neben Benno von Achenbach (mit Regenschirm am Arm) Gustav Rau und Max Pape. Bezeichnenderweise wurde Achenbachs runder Geburtstag 1931 in Aachen und nicht anderswo gefeiert. Damals versammelten sich die Exponenten des Pferdesports und damit des Fahrportes einmal im Jahr in der Soers.



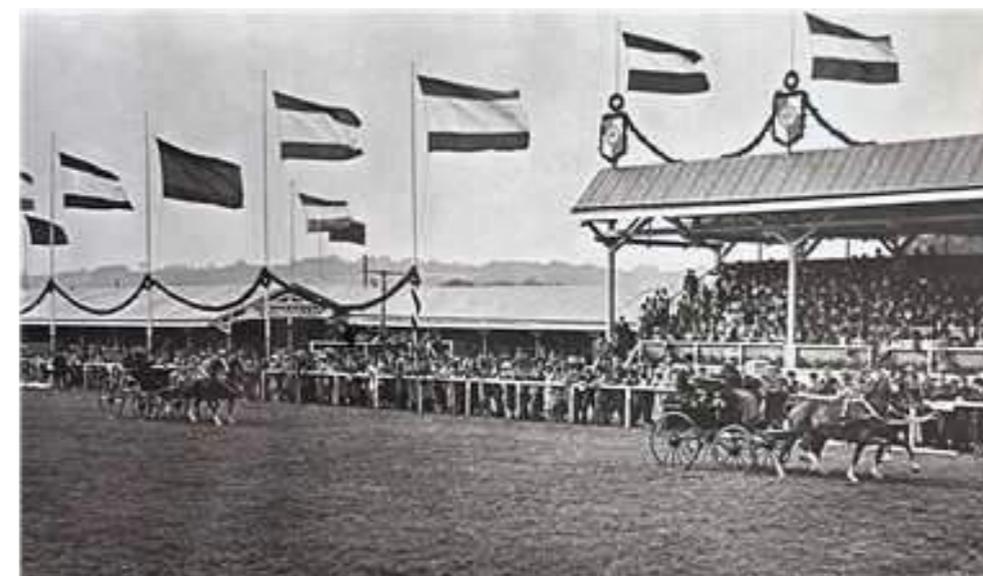
Vorgänger der Turniere in Aachen bis 1924

In Aachen wurde schon 1888 ein erster Concours Hippique vom Kurverein organisiert. Seit 1898 richtete der Aachen-Laurensberger Rennverein (ALRV) das Aachener Turnier aus. Annette Fusenig schrieb in ihrer Dissertation von 2004 dazu: *„Als Kur- und Badestadt musste Aachen seinen Gästen anspruchsvolle Unterhaltung bieten. (...) An wenigen anderen Orten wäre Vergleichbares realisierbar gewesen: In Aachen gab es ein spendenwilliges Mäzenatentum, weltweite Kontakte zu reiterlichen Vereinigungen und Unterstützung durch die Stadt.“*

1923 wurde der "Turnier-Ausschuss rheinischer Reit- und Fahrvereine" gegründet, dem 1924 auch der Aachener-Laurensberger Rennverein beitrug. Die Züchtung eines vielseitig einsetzbaren deutschen Reitpferdes war das gepriesene Ziel dieser grossen Reiterbewegung. Mit seinem 1. Reit- und Fahrturnier 1924 demonstrierte der ALRV dann auch gleich dieses neue Turnierbewusstsein. So konnte der Veranstalter 2024 sein 100jähriges Turnierjubiläum begehen.

Der Aufstieg des Aachener Turniers fand vor einem grösseren Hintergrund statt, einem eigentlichen Turnierfieber im Bereich Pferdesport in Deutschland nach dem Ersten Weltkrieg. Dabei gab es einen Zusammenhang zwischen dem aufkommenden Fahrsport und dem erst damals neu definierten korrekten Fahrstil. Fellgiebel schrieb dazu 1930 (S. 175):

„In Deutschland wussten vor dem Krieg nur einige wenige, dass es einen Stil gab. (...) Die Ausbreitung des Turniersports auf dem flachen Lande, die nach dem Kriege so erstaunlich schnell vor sich gegangen ist, hat Hand in Hand mit den ländlichen Reitvereinen und vor allem mit dem zunehmenden Besuch der Reit- und Fahrschulen hierin sehr schnell Wandel geschaffen.“



Bilder zum Turnier von 1925

Oben: Fotoalbums von 1925 mit Aufnahmen von Eduard Zinsel.
Unten: Die auf das Jahr 1925 fertig gestellten Tribünen. Damals begann für Aachen der Aufstieg von einem regional-ländlichen zu einem internationalen Turnier in verschiedenen Pferdesportdisziplinen.

3. Internationale Turniere seit 1925

Der ALRV sprach ab 1925 von einem „internationalen offiziellen Reit-, Spring- und Fahrturnier“ und begann zunächst mit der Zählung der Folgeturniere ab diesem Jahr. Im Text des Programmheftes von 1930 steht: „Seit 1925“ hat die „im Kern tiefdeutsche Stadt“ Aachen als „Edelstein“ das internationale Turnier. Politischer Hintergrund dieser Formulierung war: Dem Rheinland wurde nach dem Ersten Weltkrieg von den Siegermächten ein Sonderstatus auferlegt, die sogenannte „Aliierte Rheinlandbesetzung“. Belgische und französische Truppen besetzten von 1918 bis 1930 dieses Gebiet. Dagegen gab es zunehmende Opposition. Zur Gegenbewegung gehörte die „Feier der 1000jährigen Zugehörigkeit der Rheinlande zum Reich“ im Jahre 1925. Im Programmheft von 1934 steht dazu: Gemäss dem Turnierprogramm von 1934 gab diese Feier „mit die Veranlassung, zum ersten Mal in Aachen ein größeres internationales Turnier aufzuziehen“. Es ging damals also auch um die Anerkennung Aachens als deutsche Stadt durch andere Nationen. Dieser Aspekt der Gründungsgeschichte erklärt, wieso seit 1925 der internationale Rahmen der Turniere so stark betont wurde. Das Bild rechts zeigt den Umschlag des Programmheftes von 1925.

Ein guter Teil der Prüfungen waren ab 1925 Fahrwettbewerbe mit Kutschen oder „Luxuswagen“, wie man damals sagte. Im städtischen Bereich hatte bereits das Automobil die herrschaftliche Equipage verdrängt, sie galt aber immer noch als exklusiver. Dabei spielte das kulturgeschichtliche Phänomen der „sportization“ mit, die Kultivierung einer beliebten, aber auslaufenden Tätigkeit als Sport. Der damals fashionable werdende Fahrsport wurde vor allem von der schmalen Elite ausgeübt, die vorher schon Equipagenbesitzer war.



Die internationale Ausrichtung als dauerhafter Erfolgsgarant

Im Rheinland entstanden in den 1920er Jahren zahlreiche Reit- und Fahrturniere. Hintergrund war das schon angesprochene Turnierfieber in ganz Deutschland im Pferdesportbereich, auf der Seite der Aktiven wie beim Publikum. Dass sich Aachen bis heute als wichtigster Austragungsort durchgesetzt hat, verdankt diese Stadt neben dem Engagement der Bevölkerung vor allem der internationalen Ausrichtung ihres Turniers. Bereits 1925 nahmen Holland und Österreich teil, 1926 kam die Schweiz dazu, 1927 Bulgarien, Dänemark und Schweden, dann Italien und Jugoslawien. Darauf folgten weitere Nationen. Bis 1933 waren interessanterweise weder das Nachbarland Belgien noch Frankreich mit dabei. Das hängt wohl mit der S. 11 erwähnten Besatzungsgeschichte zusammen.

Die Aachener waren und sind stolz auf die internationale Beteiligung, aber auch auf die Beschickung des Turniers aus ganz Deutschland. So hiess es im Programm von 1934 *“Nicht weniger als 213 Pferde aus allen deutschen Gauen waren gemeldet.”* Nach Aufhebung der Besatzung im Jahre 1930 konnten auch Gespanne der Reichswehr in Aachen auftreten. Damit begann die S. 32 behandelte Militarisierung des Turniers. Wie schon erwähnt, nahmen in Aachen vor allem ausgeprägte Sportgespanne teil, in der Regel rassige Blutpferde vor Sportmodellen wie Phaeton, Spider, Zweirad oder Roof-seat Break (damals Charabanc genannt) und sogar Coach. Dabei waren alle Anspannungen vertreten, vom Einspanner, dem Tandem, dem Random, dem Dreispänner bis zum Vierer-, Fünfer- und sogar dem Sechserzug.

So fasste der Zeitzeuge Leopold Graf Rothkirch, erfolgreicher Reiter, Fahrer und Richter, im 1998 erschienenen Buch *„Aachen- Weltfest des Pferdesports 1898 - 1998“* in seinem Artikel *„Die historische Entwicklung der Fahrturniere“* zusammen (S. 236):

Entwicklung der Fahrturniere am Beispiel Aachen

Nach dem Ersten Weltkrieg dauerte es einige Zeit, bis sich passionierte Pferdeleute fanden, um Reit- und Fahrturniere zu organisieren. Eine der herausragenden Initiativen wurde 1925 in Aachen entwickelt. Die Geburtsstunde des heute einzigartigen Turniers der Welt begann mit der Veranstaltung in der Aachener Soers vom 1. und 2. August 1925, zu der neben 15 Spring- und Materialprüfungen drei Eignungsprüfungen für Gespanne ausgeschrieben waren. Dieses Prüfungsangebot wurde in den nächsten 14 Jahren, also bis zu Beginn des Zweiten Weltkrieges, derart gesteigert, daß die Gespannprüfungen verschiedenster Art bis zu 25 Prozent des Prüfungsangebotes ausmachten. Von 1930 an waren es 11 bis 14 Fahrprüfungen. Das Angebot war vielfältig. Zunächst waren es Eignungsprüfungen für die verschiedenen Anspannungsarten, dann kamen Hindernisfahrten, große Gebrauchsprüfungen, Vielseitigkeitsprüfungen und Fahrerprüfungen hinzu. Dressurprüfungen für Wagenpferde gab es allerdings erst ab 1935.

Die Fahrprüfungen waren getrennt für Sechserzüge und Viererzüge ausgeschrieben. Bewertet wurden erstens die Sicherheit des Fahrers, zweitens das Lösen bestimmter Aufgaben, drittens der Stil des Fahrers. Dabei fanden die vorschriftmäßige Zügel- und Peitschenführung sowie die gute Haltung des Fahrers und der Pferde besondere Beachtung. Die gleichmäßige Geschwindigkeit der Pferde wurde extra benotet. Eine besondere Delikatesse waren in der damaligen Zeit die Marathonfahrt und die großen Gebrauchsprüfungen für Viererzüge und Zweispänner. Unterteilt wurden die Prüfungen in

A Gespanne mit englischer Anspannung / Coach, Drag, Charabanc) mit mindestens sieben Sitzplätzen,

B Land- und Junheranspannung mit mindestens sechs Sitzplätzen,

C Zweispänner in beliebiger Anspannung, aber mit mindestens vier Sitzplätzen und

D landesübliche Kastenwagen und Feldwagen, auch Krümperwagen genannt, mit 600 kg Nutzlast, unterteilt in Vier- und Zweispänner.

Die Prüfungen dauerten drei Tage und gingen über 150 bis 200 km. Sie endeten auf dem Turnierplatz in der Soers. Unterschiedliche Tempi waren vorgeschrieben und wurden bewertet. Die Wagen waren entsprechend ihrer Sitzplatzzahl mit erwachsenen Personen besetzt oder mit 600 kg beladen. Die Fahrten gingen so z.B. von Trier nach Aachen, von Siegen über Waldbröl, Bonn und Düren nach Aachen oder von Düsseldorf nach Aachen. Eine Kennzeichnung der Wegstrecke wurde nicht vorgenommen. Vor Beginn der Fahrt erhielten die Teilnehmer eine Karte 1:100.000, in welcher die Strecke eingezeichnet war. In Aachen fand dann eine Verfassungsprüfung statt. Am Tag der Ankunft mußte eine Schnelltrabstrecke zurückgelegt werden, wobei ein Tempo von 17,5 Stundenkilometern verlangt wurde. Damals wurde jedes Angaloppieren eines Pferdes sofort mit Strafpunkten belegt. Eine weitere Teilprüfung fand am „Hammanschen Zugleistungsapparat“ statt.

Da diese Fahrten auch durch Dörfer und Städte gingen, war das öffentliche Interesse riesengroß. Die Zeitungen berichteten von Menschenmengen, die beim Start dabei sein wollten und die Strecken säumten. Besonders wurde die Fahrt durch Köln zu einem wahren Triumphzug für die Viererzüge. In den Berichten aus dieser Zeit wird immer besonders erwähnt, daß die gut trainierten Gespanne den weniger trainierten weit überlegen waren und daß höher im Blut stehende Pferde den schweren Karrossiers davonführten.



Gut dokumentierte Sportgespanne in Aachen seit 1925

Das Turniergeschehen wurde seit 1925 systematisch von Berufsfotografen-Ateliers wie Zinsel aus Darmstadt oder Menzendorf aus Berlin in zahlreichen Aufnahmen festgehalten. Die entsprechenden grossformatigen Alben haben sich im Archiv des ALRV erhalten. Daraus stammen diese und viele andere Aufnahmen.

Links oben: Sechserzug vor einem Roof-seat Break. Im Hintergrund der in den 1920er Jahren gebaute Anzeigturm (1929).

Links unten: Arnold Deden sen. mit einem Fünferzug aus dem eigenen Gestüt vor einer Art Sommer-Coach, damals auch „Coach-Victoria“ genannt (1929).

Unten: Ein Einspänner des Pferdezüchters Wilhelm Doerenkamp vor einem Spider-Phaeton (1925).





Viele Tandem-Gespanne!

In Aachen traten seit Beginn besonders viele Tandemzüge auf, eine reine Sport- oder Showanspannung, die damals ein bedeutendes Revival erlebte. Das Tandemfahren gilt bis heute als sehr anspruchsvolle und auch gefährliche Disziplin. So kam es in Aachen auch zu Unfällen, wie das Bild links von 1925 zeigt.

Links unten und unten: Vorbildliche Gespanne der Jahre 1925 und 1929. Für das Tandemfahren wurden speziell hoch gebaute Zweiradmodelle eingesetzt. Die abgebildeten Sportwagen entsprechen der Bauart, wie sie vor allem Zimmermann in Potsdam fertigte. Auch in Gestüten wie etwa in Celle wurden solche Wagenmodelle häufig gefahren und haben sich dort bis heute erhalten. In der Zwischenkriegszeit wurden damals gängige Sportwagen wie Spider etc. durchaus noch neu gebaut.



4. Ablauf der Turniere

Der Ablauf der Wettbewerbe folgte in Aachen lange Jahre dem 1925 eingeführten Programm, wie es S. 12 von Leopold Graf Rothkirch zusammengefasst wurde. Eine Besonderheit für den europäischen Kontinent war bis ins Jahr 1953 die dreitägige Anfahrt der Gespanne über eine lange Distanz von etwa 180 km. Sie wurde Marathon genannt, wohl in Anlehnung an eine ähnliche Fahrt anlässlich der seit 1907 abgehaltenen „International Horse Show“ von London. Wie dort fuhren unter grossem Applaus der Zuschauer die Gespanne am Schluss ins Stadion ein (dazu S. 16f.).

In den ersten Tagen des jeweils gut eine Woche dauernden Turniers fanden für die Reiter wie für die Fahrer so genannte Eignungsprüfungen statt. Die Fahrprüfungen wurden nach Ein-, Zwei- und Vierspanner gestaffelt. (Später wurden sie durch spezielle Klassen für Tandems, Randoms und Sechserzüge ergänzt.) Dazu kamen auch „Gespannprüfungen für Geschäftsgespanne“. Zur Beurteilung gehörten (nach dem Programm von 1932 zitiert): „Gebäude, Gangwerk, Temperament, Stehen im Geschirr, Ausbildung, insbesondere das korrekte Gehen der Pferde auf der Geraden, in Wendungen ...“. Richter waren dabei bekannte Fahrer wie Julius Vorster aus Köln oder Georg Talbot aus Aachen.

Das jeweils im Sommer abgehaltene Turnier begann meist an einem Freitag mit den genannten ersten Prüfungen. Am ersten Sonntag erfolgte dann der feierliche „Aufmarsch der Nationen“ (S. 18). Für die Gespanne folgten darauf Hindernisfahrten. Dazu gehörten gemäss dem Programm von 1928 „Tore, Ecken durch Holzgestelle festgelegt, Überfahren eines Eisenbahngleises, Durch Fahrt von Wasserstrecken.“ Der Parcours musste jeweils auf Zeit gefahren werden, wobei ein Hindernisfehler mit 10 Sekunden Zuschlag geahndet wurde, die Hilfe eines Mitfahrers mit 20 Sekunden.

Als Ersatz für die Marathonfahrt wurde 1953 eine „Vielseitigkeitsprüfung“ eingeführt, bestehend aus einer Dauerfahrt von etwa 20 km „durch belebte Teile der Stadt“ einer Strecke für Schnelltrab (15 km/h), wobei es auf das „schöne, gleichmässige Traben“ ankam. Häufiges Angaloppieren führte zu Strafpunkten. Anschließend gab es eine „Verfassungsprüfung“ der Pferde. Gespanne mit „nicht mehr gebrauchsfähigen“ Pferden schieden aus. In den 1930er Jahren wurden Dressurprüfungen für Gespanne eingeführt. Zwischen den Wettbewerben fanden als Publikumsattraktion Schauprogramme statt, wie sie hier S. 18 bildlich dokumentiert sind. Dazu gehörten 1929 tägliche Auftritte der Spanischen Hofreitschule Wien und Rennen mit Römerwagen.



Als Bäderstadt verfügte Aachen über geeignete Hotels für die vielen von auswärts angereisten Teilnehmer und Zuschauer. Dazu gehörte der nahe der Soers gelegene, noble „Quellenhof“ aus dem frühen 20. Jh. Von hier aus fuhren gewisse Teilnehmer vierspännig zum Turnierplatz, wie dieses Bild von 1925 zeigt.

Bilder der Marathonfahrt des Jahres 1937

Im Jahr 1937 ging die Fahrt über 160 km von Kleve bei Nijmegen nach Aachen. Max Pape schrieb dazu im Jahre 1972: „Aachen wurde sehr bekannt durch seine Marathonfahrten von jeweils 3 Tagen Dauer, insgesamt 180 km. Die Idee stammte von Dr. W. Schauerte, der die Fahrten aussuchte und mustergültig organisierte, jedesmal mit einem anderen Ausgangspunkt.“ Vorgängig dieser für Mensch und Tier harten Langstreckenfahrt mussten die Teilnehmenden mit ihren Gespannen eine Eintrittsprüfung ablegen.

Ein Hintergrund dieser um 1925 aufkommenden Langstreckenfahrten war der aufstrebende Automobilismus. Pferdeenthusiasten wollten damit belegen, wie leistungsfähig Pferdegespanne waren. (In die gleiche Kategorie gehörten die nach 1900 aufgekommenen Distanzfahrten.)





Viererzüge beim Marathon

Links oben: 1925 fuhr der Gutsbesitzer und Pferdezüchter Günther Waldthausen voraus. Er stammte aus der Aachener Umgebung und fuhr seine Oldenburger vor einem hoch gebauten Roof-seat Break, auch „Charabanc“ genannt. Dieses englisch-amerikanische Wagenmodell kam erst spät in Deutschland verbreitet auf.

Links unten: 1930 ging die Strecke von Düsseldorf nach Aachen. Aufgestellt sind vier militärische Gespanne vor Coachen und Roof-seat Breaks.

Unten: 1933 war die Strecke von Trier nach Aachen über etwa 200 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 12km/h zu bewältigen. Daran beteiligten sich 35 Gespanne! Wieder nahmen Coachen daran teil, hier eine der Kavallerieschule Hannover. Sie hatten als Vorbild die „Regimental Coaches“ Englands.



Aufmarsch der Nationen und Schaunummern 1928

Der erste Sonntag des gut einwöchigen Turniers zog für den Aufmarsch der verschiedenen Nationalmannschaften ein grosses Publikum an.

Rechts: Beim sonntäglichen Aufmarsch der Nationen mit ihren Mannschaften waren auch im Jahre 1928 die Ränge der Tribünen voll besetzt.

Unten: 1928 begeisterte der ungarische Rittmeister Tibor Pettko von Szandtner das Publikum mit seinen fünf Schimmelhengsten aus dem Gestüt Babolna. Neben ihm hat Benno von Achenbach Platz genommen. Ganz links stehen abgestellte Wagen aus der Abteilung Geschäftswagen.

Rechts unten: Beginn der Schaunummer „*Damenschul-Quadrille in friderizianischen Uniformen*“ aus Berlin.





Hindernis „Ecke“

Alle hier und auf den folgenden Seiten vorgestellten Hindernisse simulierten damalige knifflige Alltagssituationen beim Fahren mit Pferdegespannen.

Bei der „Ecke“ ging es um die geschickte Meisterung einer engen, abgewinkelten Durchfahrt. Sie wurde auf dem Turnierplatz jeweils aus Latten oder Rundhölzern als fallendes Hindernis aufgebaut.

Links: Zwei Konkurrenten fahren im Jahre 1929 fehlerfrei durch das Hindernis.

Unten: Ein Viererzug im Jahre 1939 in einem ähnlich gestalteten Hindernis



Hindernis „Gartentor“ im Jahre 1930

Ein besonders kniffliges Hindernis war das Gartentor. Offenbar musste der Torbalken von den Pferden selbst zur Seite gedrückt werden, wenn man das Hindernis fehlerfrei bewältigen wollte. Das wurde jeweils von einem Richter kontrolliert.

Rechts: Hier gelingt dem Gespann das Wegdrücken der Barriere.
Unten: Die beiden Pferde nehmen das Hindernis mit einem Sprung.
Rechts unten: Hier hatte wahrscheinlich ein abruptes Sprung böse Folgen: Dem leicht gebauten Spider-Phaeton wurde das Vordergestell abgerissen.





Hindernisse Eisenbahnschiene, Kegel- und Grabendurchfahrt 1930/31

Auch diese drei Hindernisse waren Alltagssituationen der damaligen Zeit nachempfunden.

Links: Die am Boden ausgelegte Eisenbahnschiene nahmen die Pferde auch gerne mit einem Sprung. Hier ist ein ungarischer Fahrer an den Leinen.

Links unten: Die enge Durchfahrt zwischen zwei Kegeln gab es damals schon. Noch waren es keine Kegel, sondern spitze Pyramiden. Hier wird das Gespann von Major Woerler der Kavallerieschule Hannover gelenkt.

Unten: Die Durchfahrt eines Grabens hatte auch ihre Tücken.





Hindernis Wasserdurchfahrt

Zur „Eignungsprüfung für Mehrspänner“ gehörte in Aachen das Durchqueren des Sees, auch für Coach-Gespanne. Abgebildet ist der Hackney-Viererzug des Holländers H.F. Bultmann im Jahre 1932. Das Reserve- und Vorspannpferd (engl. cock-horse) wird hier stilgerecht im Geschirr hinterhergeritten.



Bilder zur Wasserdurchfahrt zwischen 1932 und 1935

Der „See“ wurde von den Zweispännern wie von den Viererzügen rassig durchfahren und zählte zur Publikumsattraktion.





Coachen schon 1925

Das Fahren einer Coach mit vier oder sechs Pferden gilt bis heute als Königsklasse im Wagenfahren. Coachgespanne waren in Aachen seit 1925 gut vertreten.

Links oben: Georg Talbot fährt seine Coach mit ruhiger Hand. Eine Besonderheit dieses heute verschollenen Wagens waren die beiden Bremssysteme auf vier Klötzen (vgl. S. 42).

Unten: Siebnerzug Holsteiner vor einer Coach. Damals besaßen Vereine und Schulen wie die „Reit- und Fahrschule Elmshorn“ eine eigene Coach. Sie wurde hier von dessen eben zum Direktor ernannten Hans Fellgiebel vorgeführt, der ein wichtiger Achenbach-Schüler war. (Er kam als jüngerer Bruder des deutschen Widerstandskämpfers Erich Fellgiebel 1944 bis Kriegsende in Haft.)



In seinem 1930 erschienenen Werk „Die Fahrschule“ war bereits ein kurzes Kapitel zum Fahrsport samt einer ersten deutschen Turnierordnung enthalten. Fellgiebel motivierte darin die Leser zur Teilnahme an Fahrsportanlässen folgendermassen: (1930, 194ff.)

„Er tut damit ein gutes Werk. Er belebt die für unsere Pferdezucht so unendlich wichtigen ländlichen Turniere. Er lernt durch vergleichende Beobachtung und auch den Richterspruch sein eigenes Können und den Wert seines Gespanns objektiv beurteilen. Erfolge werden ihn zu weiteren Betätigung im Fahrsport anspornen. Gelegentliche Niederlagen werden ihn zur Verbesserung der Anspannung und des Pferdmaterials, sowie zur Vervollkommnung seiner eigenen Fahrkunst veranlassen.“

5. DIE 1930ER JAHRE

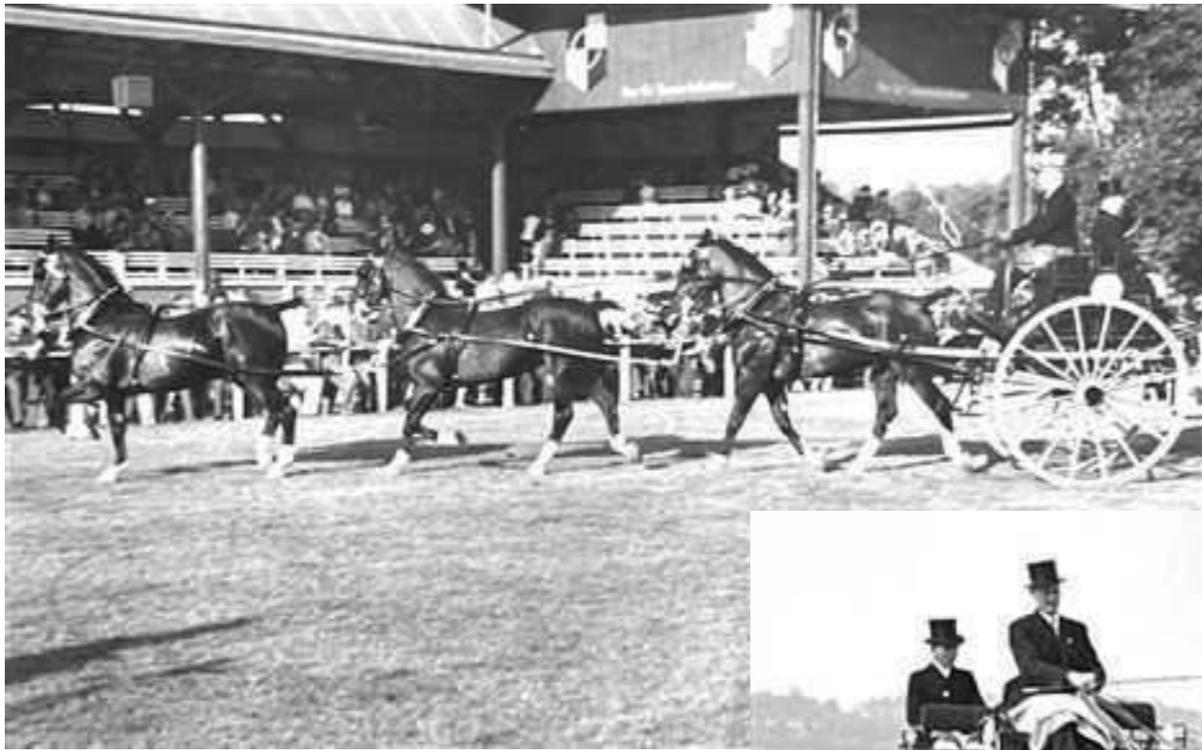
In den 1930er Jahren legte das Turnier in Aachen noch einmal zu. Bisher eine Art „Concours Hippique“, abgekürzt CH, wie er nach französischem Vorbild des 19. Jh. als vielseitige Pferdesportveranstaltung manchenorts eingeführt worden war, durfte Aachen 1933 als einziger deutscher Austragungsort unter dem Namen „Concours Hippique International Officiel“, abgekürzt CHIO, auftreten. Diesen Titel verlieh die „Fédération Equestre Internationale“, abgekürzt FEI.

Die Aachener Fahrprüfungen wurden in den 1930er Jahren zu einer Art informeller Europameisterschaft, besonders in der Disziplin Viererzugfahren mit dem Talbot-Preis. Was waren die Hauptgründe für diesen Aufstieg? Sicher die schon genannte internationale Austragung mit ausländischen Konkurrenten. Das erklärt aber die damalige Qualitätssteigerung noch nicht ganz. Max Pape schrieb dazu 1972: *„Die Richtlinien und die entsprechenden Paragraphen von Achenbach und später nach dessen Tode von Pape bearbeitet, erschienen in der Turnierordnung. So kamen in den dreissiger Jahren die Dressurprüfungen dazu, die das Niveau der Ausbildung hoben.“* Die Dressurprüfungen im Fahren waren an die im Reiten angelehnt. Damals hatte der Reitsport in Deutschland einen sehr hohen Stand erreicht und in dessen Gefolge auch das Sportfahren (dazu auch S. 31). Die meisten guten deutschen Fahrerinnen und Fahrer waren auch exzellente Reiterinnen und Reiter. Dazu gehörte auch das Ehepaar Achenbach.

Nach meiner Beurteilung wurde Deutschland um 1930 in der Disziplin Sportfahren in Kontinentaleuropa führend. Ich kenne jedenfalls keine vergleichbar herausfordernden Prüfungen wie die Marathonfahrten über fast 200 km für Viererzüge und keine anderen Turniere, die sogar für Sechsspänner und Rands eine eigene Klasse ausrichten konnten (dazu S. 26).

Die damalige hochstehende deutsche Gestütsszene und Pferdezucht trug wesentlich dazu bei. Es gibt aber noch einen weiteren wesentlichen Faktor, der zur Spitzenposition Deutschlands beitrug: Die Kavallerieschule Hannover als international bedeutendes Pferdeinstitut im Reiten und Fahren. So wie die Reiter aus Hannover die Olympiaden der 1930er Jahre dominierten, prägten die Fahrer aus Hannover mit ihren selbst ausgebildeten Gespannen die Fahrkonkurrenzen in Aachen, Berlin und anderswo. Weil dieses Pferdeinstitut Teil der Reichswehr und später Teil der Wehrmacht war, wurde deren Anteil an der Hebung der Qualität des Fahrens in der Nachkriegszeit bislang zu wenig erforscht und rezipiert. Dort unterrichteten immerhin Grössen wie Achenbach oder Pape. Sie zogen talentierte Fahrer wie Litho Stein nach. Dieser zwischen 1930 und 1945 siegreiche Fahrer war wohl eine Art „zweiter Achenbach“, was heute vergessen ist.

Die Gründe für dieses Vergessen sind bekannt. Gewisse Exponenten der „Heeres Reit- und Fahrschule“, wie sie später genannt wurde, waren mit dem Nationalsozialismus ebenso verstrickt wie Teile der Aachener Turnierleitung, etwa Gustav Rau. Dieser hatte laut Wikipedia zwischen 1933 und 1945 *„die Einführung des sog. Führerprinzips im Pferdesport“* befürwortet. „Nichtarier“ waren damals nicht mehr als Fahrer oder Herrenfahrer zugelassen. (Davon hatte es vor 1933 in Aachen einige gegeben, darunter Eigentümer von Luxus-Pferdehandlungen; der Pferdehandel war seit Jahrhunderten eine jüdische Domäne gewesen, wie übrigens später auch der Wagenbau (vgl. S. 4). Die Billigung solcher Vorschriften war leider eine andere Seite der grossartigen Turniere in Aachen und des Aufstiegs des Fahrsports in den dreissiger Jahren. Allerdings gab es besonders in der „Heeres Reit- und Fahrschule“ einige Gegner des Nationalsozialismus (S. 34ff.).



Randoms und Sechserzüge in eigenen Klassen

Seit 1930 gab es in Aachen eigene Preise für Tandems und Randoms, wobei bis zu 16 Gespanne gemeldet waren. Das Bild links zeigt ein Random des Jahres 1936. Bei den Sechserzügen traten in den 1930er Jahren bis zu acht Gespanne gleichzeitig an! Sie mussten einen Parcours in gleichmässigem Trab abfahren, auf Kommando anhalten und einen Meter zurücksetzen. Dabei wurden die korrekte Zügel- und Peitschenführung sowie die Haltung des Fahrers bewertet. Das Bild rechts zeigt Arnold Deden jun. im Jahre 1937. Er war der Sohn eines Gründungsmitglieds des Aachener Turniers, Grossgrundbesitzer und Pferdezüchter (S. 13).



Das Stadion im Jahre 1932

In den 1930er Jahren machten die Fahrprüfungen einen guten Teil aller Prüfungen aus und wurden vom Publikum ebenso geschätzt wie die reiterlichen Vorführungen. Das Bild zeigt die Auffahrt von 18 Viererzügen, darunter einige der Fahrabteilung der Kavallerieschule Hannover. Links ist das Wasserhindernis zu sehen.

§ 20. Eignungsprüfungen für Gespanne.

Für die Beurteilung sind maßgebend und werden bewertet: Gebäude, Gangwerk, Temperament, Stehen im Geschirr, Ausbildung, insbesondere das korrekte Gehen der Pferde auf der Geraden, in Wendungen, bei scharfen Ecken, beim Fahren von Achten, bei Paraden und beim Rückwärtsrichten, weiter gegebenenfalls das Zusammenpassen der Pferde, Bauart und Beschaffenheit von Wagen und Geschirr, Anzug und Haltung des Kutschers, Einheitlichkeit des Stils und Gesamteindruck des Gespannes.

Hindernisfahren für Zweispanner (Nicht öffentlich.)

Ehrenpreis dem Sieger gegeben von Herrn Generalkonsul Scheibler, Köln.

Für alle Pferde, zweispännig vor beliebigem vierrädrigem Wagen von allen Fahrerinnen und Fahrern zu fahren. Für die Plazierung entscheidet allein die kürzere, zum vorschriftsmäßigen Zurücklegen der vorgeschriebenen Bahn, gebrauchte Zeit in angefangenen Sekunden unter Hinzurechnung der Fehler in Sekunden. Dabei gelten: jedes Verschieben oder Umwerfen einzelner Hindernisteile durch Pferde oder Wagen 10 Sekunden, Hilfe des Mitfahrers 20 Sekunden, Hilfe sonstiger Personen sowie Auslassen eines Hindernisses schließt aus. Gangart der Pferde beliebig. Fahrer und Gespanne dürfen an der Preisbewerbung nur einmal teilnehmen. Zu nennen sind nur die Fahrer mit Angabe der Spurweite, außer am Boden gemessen, und größten Breite ihres Wagens.

Ehrenpreise den Fahrern (Fahrerinnen) je nach Beteiligung.

Einschreibgebühr RM. 5.—, Startgeld RM. 5.—.

11 Nennungen.

Fahrerprüfung für Viererzüge

Für alle Pferde. Zu fahren von allen Fahrerinnen und Fahrern mit vierspänniger Wagen. Verlangt wird: Auf Kommando Leinen aufnehmen, Aufsitzen und Anfahren, Zurücklegen einer durch Zeichen bestimmten Bahn in gleichmäßigem Trabe überall da, wo es fahr- und verkehrstechnisch möglich ist. Benutzung der Peitsche nach besonderer Anweisung. Umdrehen durch Rückwärtsrichten. Bewertet wird: 1. Sicherheit des Fahrers. Jedes Verschieben, Umwerfen oder Auslassen eines Bahnzeichens mit einem Teil des Gespannes je 5, Helfen eines oder beider Kutscher je 10 Fehler. Fahren einer falschen Bahn, Auslassen eines Hindernisses oder Hilfe fremder Personen schließt aus. 2. Zeit für Lösen der Aufgabe. Für jeden angefangenen Zeitabschnitt von 10 Sekunden langsamer als der schnellste Fahrer je $\frac{1}{2}$ Fehler. 3. Stil des Fahrens. Für vorschriftsmäßige Zügel- und Peitschenführung, Haltung des Fahrers und Haltung, Stellung, Arbeitseinteilung und Gangart der Pferde: Noten 0—4. Die Summe der Fehler und der mit 3 vervielfachten Stilnote ergibt die Reihenfolge der Bewerber. Zu nennen sind nur die Fahrer mit Angabe der Spurweite, außen am Boden gemessen, und größten Breite ihres Wagens.

Beispiele des Jahres 1937 für die verschiedenen Fahrprüfungen

Gemäss dem Programmheft des Jahres 1937 dauerte das „13. internationale offizielle Reit-, Spring- u. Fahrturnier“ vom 12. bis 19. August, also mehr als eine Woche. Fast jeden Tag fanden Fahrprüfungen statt. Dazu gehörten:

- „Eignungsprüfungen“ für Gespanne verschiedener Klassen bis zu „Fünf- und Mehrspanner“ sowie auch für „Tandems und Randoms“.
- „Hindernisfahren“. Diese sind dem heutigen Kegelparcours vergleichbar.
- „Fahrerprüfungen“ mit den links erläuterten Aufgaben.
- „Marathonfahrt“.
- „Dressurprüfung für Wagenpferde“ mit den unten erläuterten Aufgaben.

Im Vergleich zu heute war das Spektrum der Gespanne und der entsprechenden Klassen breiter. Die Prüfungen waren mindestens so anspruchsvoll wie die heutigen.

Fahrerprüfung für Viererzüge

Für alle Pferde. Zu fahren von allen Fahrerinnen und Fahrern mit vierspänniger Wagen. Verlangt wird: Auf Kommando Leinen aufnehmen, Aufsitzen und Anfahren, Zurücklegen einer durch Zeichen bestimmten Bahn in gleichmäßigem Trabe überall da, wo es fahr- und verkehrstechnisch möglich ist. Benutzung der Peitsche nach besonderer Anweisung. Umdrehen durch Rückwärtsrichten. Bewertet wird: 1. Sicherheit des Fahrers. Jedes Verschieben, Umwerfen oder Auslassen eines Bahnzeichens mit einem Teil des Gespannes je 5, Helfen eines oder beider Kutscher je 10 Fehler. Fahren einer falschen Bahn, Auslassen eines Hindernisses oder Hilfe fremder Personen schließt aus. 2. Zeit für Lösen der Aufgabe. Für jeden angefangenen Zeitabschnitt von 10 Sekunden langsamer als der schnellste Fahrer je $\frac{1}{2}$ Fehler. 3. Stil des Fahrens. Für vorschriftsmäßige Zügel- und Peitschenführung, Haltung des Fahrers und Haltung, Stellung, Arbeitseinteilung und Gangart der Pferde: Noten 0—4. Die Summe der Fehler und der mit 3 vervielfachten Stilnote ergibt die Reihenfolge der Bewerber. Zu nennen sind nur die Fahrer mit Angabe der Spurweite, außen am Boden gemessen, und größten Breite ihres Wagens.



Bedeutende Privatgespanne im Aachen der 1930er Jahre

Deutsche Privatgespanne machten die Mehrzahl der Teilnehmenden aus. Dabei wurde ein breites Spektrum von Wagenmodellen und vor allem von Pferderassen gezeigt. Dies reichte vom Landgespann vor Geschäftswagen über leichte Pferde (Jucker) vor Jagdwagen nach deutscher Art bis zur Coach nach englischer Bauart.

Links oben: Freiherr von der Borch mit seinem Juckerzug im Jahre 1937.

Links unten: Sechserzug Ostfriesen vor der Coach von Wilhelm Klopp im Jahre 1939.

Unten: Gut herausgebrachte Geschäftsgespanne nahmen in einer eigenen Klasse teil.



Weiterhin nationale und internationale Beteiligungen

Neben deutschen Gespannen, wie dem links abgebildeten von „Frau Dr. Baumgartner aus Baden“ im Jahre 1933, traten solche vieler anderer Nationen auf, besonders aus Ländern wie Polen, der Niederlanden, der Schweiz und Ungarn.

Die beiden unteren Bilder zeigen den legendären ungarischen Fahrer Tibor Pettko-Szandtner, links im Jahre 1938 mit Pferden des Franz von Esterhazy und rechts mit Arabern aus dem Gestüt Babolna. Der auf S. 6 erwähnte Graf Rothkirch zitierte in seinem Artikel folgende Zeitungsmeldung zu diesem Fahrer:

„Wie man eine Hindernisstrecke mit Eleganz und Sicherheit und doch im grossen Tempo fährt, zeigt nun der ungarische Rittmeister Tibor von Pettko-Szandtner und zwar nicht mit einem Zweigespann sondern mit einem Fünferzug. Wie dieser Fahrer ohne jeden Fehler im laufenden Galopp die Tore durchfuhr, so musste es gemacht werden.“





Fahren im Gefolge des Reitens und die „deutsche Fahrlehre“

Der S. 25 schon angesprochene Zusammenhang zwischen Reiten und Fahren geht tiefer als viele meinen. Seit dem 18. Jh. betonten Gestütsleiter und versierte Fahrer, etwa Prizelius, die Bedeutung der dressurmässige Vorbereitung des Wagenpferdes unter dem Sattel. Diese Erkenntnis machte sich auch Achenbach zu eigen und betonte sie wiederholt in seinen Schriften. In Gestüten sowie in grösseren Reitinstiuten wurden früher die Remonten stets eingeritten *und* eingefahren.

Die heute so genannte klassische deutsche Reitlehre florierte besonders in den 1920er Jahren. Ich vermute, dass Achenbach sich davon bei der Herausbildung seines Fahrsystems inspirieren liess, die bald „deutsche Fahrlehre“ genant wurde (S. 7).

1923 entstand in der Kavallerieschule Hannover eine eigene Fahrabteilung. Dort geschah dasselbe wie in anderen grossen Pferdeinstiuten auch: Nachdem deren Reiter an die Weltspitze vorgerückt waren, entsandte die Schulleitung auch ihre Fahrer zu internationalen Turnieren. (1936 gingen alle Goldmedaillen in Reiterwett-bewerben an die Equipe der Kavallerieschule Hannover, angeleitet durch den S. 34 erwähnten Felix Bürkner.)

Vor diesem Hintergrund ist zu verstehen, warum in Aachen ab 1930 nicht nur grosse Reiter-, sondern auch grosse Fahrer-delegation aus Hannover teilnahmen. Schon 1930 kamen von den 16 Gespannen in der Klasse Tandem und Random mehrere auf das „*Fahrausbildung-Kommando, Hannover*“ mit Major Woerler, Rittmeister Riemhöfer und Oberleutnant Koenig und von den acht gemeldeten Sechserzügen kamen fünf von dort!

Links: Sechserzüge aus Hannover des Jahres 1930 mit Major Woerler im Vordergrund.

1933: Im Zeichen des Hakenkreuzes

Hermann Goering war 1933 als Ministerpräsident von Preussen Ehrengast beim jetzt CHIO genannten Turnier in der Soers. In der Zeit des Dritten Reichs wurde auch dieses Sportfest politisch instrumentalisiert, wie dies in der 2004 erschienenen Dissertation von Annette Fusenig nachzulesen ist. Von den Fahnen über die Armbinden bis zum Rasen war das Hakenkreuz präsent. Auf den Tribünen enthielten sich nur ganz wenige der militärischen Geste, die erst in jenem Jahr zum „*Deutschen Gruss*“ proklamiert worden war.





Zur politischen Vereinnahmung des Pferdesports und zur Militarisierung des CHIO in den 1930er Jahren

Die Deutsche Geschichte des 20. Jh. spiegelt sich auch in der Geschichte des Aachener Turniers. Wie erwähnt, traten ab 1930 viele militärische Gespanne in Aachen an. Dazu kamen entsprechende Schauprogramme, wie etwa die von Militärfuhrwerken im Jahre 1933. 1935 trat eine Voltige-Truppe mit Hakenkreuzfahnen auf.

Im Turnierheft von 1935 wurde der „Reichssportführer“ Hans von Tschammer und Osten, der über die nationalsozialistische Ideologie der verschiedenen Sportverbände wachte, ganzseitig porträtiert. Dieser hatte zwei Jahre zuvor verkündet: *„Die Leibesübungen am deutschen Menschen haben, wenn sie überhaupt kulturellen Wert gewinnen sollen, der Erhaltung und Förderung unserer Rasse und ihrer Eigenart zu dienen. Grundsätzlich bestimmt den deutschen Sport der arische Mensch und die deutsche Jugend-erziehung der Deutsche und nicht der Jude.“*

1937 wurde in Aachen der „Preis des Führers“ ausgeschrieben. Diese Beispiele belegen das, was der Berufsmilitär Max Pape in einem Artikel zum *„Fahrsport vom Ende des ersten zum Beginn des zweiten Weltkriegs“* in der Schweizer Pferde-zeitschrift *„Kavallerist“* 1972 so überschrieb: *„Verminderung der Privatgespanne und Aufblühen des militärischen Fahrsports“*. Diese Entwicklung hatte, wie S. 28 angemerkt, für den Fahrsport zwei Seiten: einerseits eine beklagenswerte Ideologisierung des Sportes, andererseits eine deutlich Hebung der Qualität.

Links: Fahrer Litho Stein mit seinem Viererzug in vorbildlicher Fahrhaltung im Jahre 1930.

Eine kurze Geschichte der 1923 gegründete Fahrabteilung der Kavallerieschule Hannover, von 1938/39 bis 1945 in Krampnitz bei Potsdam

Die Fahrschwadron der Kavallerieschule Hannover hob das Niveau der Fahrkunst in Deutschland erheblich. Dementsprechend dominierten deren Gespanne die Turniere zwischen 1930 und 1945, besonders in Aachen. Die Geschichte ihrer erfolgreichen Fahrabteilung ist noch nicht geschrieben. Im Standardwerk von Carl Fr. Mossdorf über die „Kavallerieschule Hannover“ von 1989 nimmt sie nur vier Seiten ein. Meine Recherchen inklusive der Ausführungen Papes von 1966 und 1972 ergeben folgende Eckpunkte:

- Aufstellung durch Max Pape 1923 mit Hilfe Benno von Achenbachs.
- Ende 1926 Übergabe an Major Woerler „mit gut ausgebildetem Pferdebestand, stark vermehrtem Wagenbestand und vermehrter Geschirrkammer“.
- Danach Leitung durch Major Weingart (später Generalmajor), dann durch Major Ruppert.
- 1935 Beschluss zur Verlegung nach Krampnitz bei Potsdam und dortiger Baubeginn.
- Verlegung 1938/39 der Fahrabteilung in die über 100 ha grosse Anlage bei Potsdam, zuletzt unter der Leiter von Major Litho Stein (1898-1968).
- Auflösung 1945 nach kurzzeitigen Verlegungen nach Gardelegen und Redefin. Krampnitz wird russische Kaserne, nach 1991 „lost place“.

Der Schweizer Major David Gerber wurde am 10. 1. 1939 für gut drei Monate an die Heeres Reit- und Fahrschule Hannover und als einer der ersten Ausländer schon in die neue Anlage von Krampnitz bei Potsdam „abkommandiert“ (Bild S. 37). In seinem Bericht (vgl. S. 64) nennt er als damaligen Bestand 150 Pferde aller deutscher Rassen und 100 Wagen sowie eine lehrreiche Fahrschule, die ganz dem Achenbachschen System folgte.

Gerne wüsste man noch mehr zur Fahrabteilung in Krampnitz, zumal es vorher und nachher nie mehr ein derart grosses Fahrzentrum in Deutschland, vielleicht sogar in Kontinentaleuropa, gegeben hat. Der bekannte Dressurreiter Felix Bürkner, der Ende 1939 bis 1943 Kommandeur von Krampnitz war, überliefert unter anderem (1957, 275ff.): Den Fahrern stand eine Halle von 20 x 60 Meter mit zur Verfügung, deren Chefs waren „Major Walcher und der lange Bröker“. Auch nach der Mobilmachung florierte die Schule. Reiter und Fahrer präsentierten jeweils grossartige Vorführungen vor hohen Gästen auch aus dem Ausland, aber vor allem aus Berlin. Dazu gehörten Spitzen der Wehrmacht wie Keitel und Fromm, die Bürkner und die Schule lange protegierten. Bürkner selbst war, wie sein Nachfolger Momm (vgl. S. 38), kritisch gegenüber dem Nationalsozialismus eingestellt.



Random der Kavallerieschule Hannover im Jahre 1933 in Berlin. Fahrer Litho Stein, begleitet von weiteren Angehörigen der Kavallerieschule, vorne rechts ihr damaliger Chef, Erich Weingart.



Bilder zu Gespannen der Heeres Reit- und Fahrschule in Krampnitz

Oben: Tandem mit Ostfriesen und Viererzug mit Holsteinern.

Unten: Random mit Holsteinern. Nach den Bildquellen gab es in Krampnitz auch Gespanne (bis zum Achterzug) anderer Rassen wie Hannoveraner, Holsteiner, Lipizzaner, Jucker und Traber. Letzteren wurden stilgerecht leichteren Wagen vorgespannt. Nach Bürkner (1957, 287) konnten um 1940 auf dem Fahrplatz nacheinander vorgeführt werden: „Einspänner, Zweispänner, Vier- und Fünfspänner, unter diesen letzteren ein grossartiger jugoslawischer Lipizzaner Fünferzug in Juckeranspannung, der dem Reichsaussenminister geschenkt worden war.“



Schulgespann auf dem Brücke-Hindernis in Aachen 1933

In den dreissiger Jahren wurde der Hindernisparcours in Aachen herausfordernder. Dazu gehörte eine Holzbrücke. Das obere Bild zeigt das Gespann von Litho Stein, bei dessen rechten Stangenpferd das Brustblatt gerissen ist. Ein ähnliches Hindernis hatte es Jahre zuvor schon im „Deutschen Stadion“ von Berlin gegeben, wie das Bild rechts mit Freiherr von Alvensleben kurz vor dem Ersten Weltkrieg zeigt.





Berichte von Zeitgenossen zur Heeres-Fahrschule und ihrem Erfolgsrezept

Zeitgenossen wie Max Pape oder der Buchautor Carl Friedrich Mossdorf, die die hier genannten und abgebildeten Militärfahrer noch persönlich kannten, rühmten besonders die Qualitäten der Fahrer Stein („im Pferdesport vielseitiger Offizier“) und Hartmann. Dabei wird betont, dass sie alle nach Achenbach beziehungsweise nach der Fahrvorschrift 1935 fuhren. Dazu gehörten sechs wichtige Grundsätze:

- Schonungsvolles Einfahren der Jungpferde
- Gleichmässige Grundausbildung
- Mehr nachgebende statt annehmende Leinenhilfen
- Regelung der Arbeitsleistung durch Verschnallen der Leinen
- Fahren mit einer Hand
- Sachgemässe Peitschenhilfen.



Mit diesen Grundsätzen war Deutschland im Fahren anderen Ländern überlegen. Das betonte auch der S. 34 genannte Schweizer Major Gerber, vor allem bezüglich der in Deutschland praktizierten geduldigen und schonungsvollen Behandlung der Remonten.

Offenbar haben Entwicklung, klare Formulierung und strikte Einhaltung einer durchdachten und schriftlich fixierten Fahrlehre wesentlich zum hohen Stand des Fahrens in den 1930er Jahren beigetragen, ganz ähnlich und offenbar nach dem Vorbild der international ebenso erfolgreichen deutschen Reitlehre (vgl. S. 31).

Links oben: Litho Stein 1932 in Aachen.

Links unten: Der Schweizer Major und Buchautor David Gerber 1939 in der neuen Anlage von Krampnitz auf einem ähnlichen Wagen.



Auftritt von Litho Stein im Jahre 1935 und ein Nachwort zum Widerstand 1944

Solche Bilder, hier ein von Litho Stein vorgeführtes Pferd der Kavallerierschule Hannover, belegen die hier vertretene Ansicht, elegantes Fahren als Sport habe in den 1930er Jahren in Deutschland einen Höhepunkt erreicht. - Nicht alle Angehörigen der Kavallerieschulen standen dem Nationalsozialismus nahe; so war etwa Claus Schenk Graf von Stauffenberg 1934 bis 1936 als Bereiter-Offizier in Hannover tätig. Am 20. Juli 1944 ging ein Fernschreiben in Krampnitz bei Potsdam ein: *"Der Führer Adolf Hitler ist tot."* Oberst Harald Momm, dem damaligen Kommandanten der Reit- und Fahrschule und ehemaligen Olympiasieger im Springreiten, wird der Spruch zugeschrieben: *„Ordonnanz, eine Flasche Champus, das Schwein ist tot!"* Er galt ebenso als Verbündeter von Graf von Stauffenberg wie Oberst Martin Stein von der Schule (Zeller 1955, 288). Zu einem ähnlichen Kreis gehörte offenbar der S. 7 genannte Fahrer Hans Fellgiebel, wobei dieses Thema sicher nicht abschliessend behandelt ist.

Weitere edle Wagenpferde der 1930er Jahre

Gerade im Einspänner konnte die Qualität eines Pferdes gut herausgebracht werden. Deshalb zeigten gute Züchter, Händler und Ausbilder ihr „Pferdematerial“, wie man damals noch sagte, gerne auch in Aachen vor Zweiradwagen oder dem leichten Spider-Phaeton.

Links oben: „Dr. Flaten mit Sansfeld Mars“.

Links unten: „W. Rh. Schaurte mit Goldengel“. Dieser Ingenieur und Schraubenfabrikant, NSDAP-Mitglied und SA-Standartenführer, unterhielt das eigene Gestüt Lauvensberg bei Neuss, war ein begnadeter Fahrer und langjähriger Organisator der Aachener Marathonfahrten.

Unten: „Rittm. Riemhofer mit Goliath“.



Vermeehrt neue leichte Wagen vor allem für Hackneys

In der Zwischenkriegszeit erfasste die Hackney-Mode auch Deutschland. Dort gab es damals - was heute fast ganz vergessen ist - auch viele Züchter dieser englischen Rasse mit ihrer hohen „Knieaktion“. Dieser „Steppergang“ kann vor allem im leichten Zug herausgeholt werden. Dafür wurden sehr leichte, aber zunehmend unschöne Wägelchen konstruiert.

Unten: Die Gattin des bekannten Fahrstallinhabers Wilhelm Klopp, 1931 (vgl. S. 21).

Rechts oben: H.F. Bultmann aus den Niederlanden auf einer Art Buggy mit Pneumatik-Rädern, 1932.

Rechts unten: Amerikanisch eingespannter Zweispänner (mit Yoke) vor einem Buggy nach deutscher Art, wie er von Zimmermann in Potsdam wiederholt gebaut wurde, 1929.





Georg Talbot

Hinter den meisten erfolgreichen Pferdesportanlässen stehen engagierte Einzelpersonen. So ist es auch im Fahrsport. Für Aachen als Fahrsport-Mekka ragt Georg Talbot (1864-1948), Fabrikant von Eisenbahnwagen, heraus, auf den der seit circa 1934 bis heute vergebene Talbot-Preis zurückgeht. Nach dem Krieg wurde dieser „Geheimrat-Talbot-Gedächtnispreis“ und seit 1996 „Preis der Familie Richard Talbot“ genannt.

Georg Talbot pflegte schon als Jüngling den Reitsport und fehlte auf der Aachener Reitbahn bereits als junger Mann bei kaum einer reitsportlichen Veranstaltung. Besondere Freude bereiteten ihm die Aktivitäten des Aachener Reitvereins, dessen Master er war.

Spätestens 1909 erwarb Georg Talbot eine eigene Coach und pflegte seither das Viererzugfahren. Dafür spannte er seine beiden Wagenpferde als Vorpferde ein und lieh sich zunächst als Stangenpferde die seines Schwagers Hugo Knops-Talbot. Bald legte er sich einen eigenen Viererzug zu. Georg Talbot bevorzugte rassige Holsteinerpferde, vor allem Stuten.

Georg Talbot war schon am ersten internationalen Turnier als Richter tätig und beteiligte sich selbst in allen Disziplinen vom Ein- und Zweispänner auf seinem Spider-Phaeton bis zu seiner Coach vierspännig (S. 24). Diese fuhr er auch über grössere Distanzen; das Bild links oben zeigt ihn im Jahre 1930 auf der Fahrt von Düsseldorf nach Aachen.

Georg Talbot war nach dem Krieg unter den ersten, die 1946 das Turnier in der Soers wieder aufleben liessen. Damit war er einer der wichtigen Exponenten, die den Fahrsport in die Nachkriegszeit hinüberretteten.



Georg Talbot - seine Coach, seine Erinnerungen

Der Industrielle und passionierte Reiter Georg Talbot wandte sich früh dem Fahrsport zu und erwarb dafür diese Park Drag. Ähnliche Modelle mit zwei Bremsen produzierte Zimmermann in Potsdam. Auf der Rückseite einer Fotografie desselben Gespanns sind die Namen der Pferde überliefert mit dem Vermerk „die Stangenpferde gehörten Herrn Hugo Knops-Talbot“, also dem Schwager Georg Talbots. Ebenso verzeichnet ist der Vorname des Kutschers (Nicolay) und seine Lebensdaten (1905 bis 1944). Das Ölbild wohl des Jahres 1913 von Caspar von Reth (1850 bis 1913) befindet sich in Privatbesitz.

Auszug aus den „Erinnerungen“ von Georg Talbot zum Thema Fahren: *„Auch der Sportlaie wird bedauern, dass schöne Gespanne und Reitpferde immer mehr aus dem Stadtbild verschwinden, eine Entwicklung, die sich im Zeitalter der Mechanisierung nicht aufhalten lässt. Doch kann der Motor das Pferd nicht immer ersetzen. Mancher Kaufmann ist sich bewusst, dass ein wohlgepflegtes Gespann, geschmackvolle Farbe des Wagens, sorgsam geputzte Pferde und Geschirr dem Auge der Kundschaft nicht entgehen werden. Bei Vorführungen von Geschäftsgespannen auf Turnieren kann man beobachten, wie durch geringe Mittel hier oft Hervorragendes geleistet wird.“*



Das Anwesen von Georg Talbot bei Aachen

Das obere Bild zeigt das Wohnhaus und die Remisen des 1925 von Georg Talbot mit seiner Familie bezogenen „Grenzhofs“ bei Aachen im heutigen Zustand. Hier spannte er jeweils seinen Viererzug an.

Nach mündlicher Überlieferung verfügte Georg Talbot über einen eigenen Trainingsplatz im Wald südlich seines Anwesens und benützte jede Gelegenheit, seine Fahrkunst weiter zu entwickeln. So soll er nach der Rückkehr von den Ausfahrten jeweils auf dem Grenzhof seinen Viererzug so zurückgerichtet haben, dass der Wagen in der Remise zu stehen kam und nicht von Hand zurückgeschoben werden musste.

Anders als früher berichtet, gab es bereits vor dem Krieg einen „Talbot-Preis“, nämlich den für die Marathonfahrt der Zweispänner und Viererzüge. So steht es schon im Turnierprogramm von 1934. Die Fahrer hatten vor der gegen 200 km langen Dauerfahrt eine Vorprüfung zu bestehen. Sie bestand aus „*einer durch Kegel usw. festgelegten Strecke*“, die in einer Mindestzeit zurückzulegen war. Wurden 80% Prozent der Hindernisse umgeworfen, konnte die Streckenfahrt nicht angetreten werden.



Unten: Georg Talbot beim Turnier von 1939. Dies ist die letzte bekannte Aufnahme von ihm als Fahrer. Er half nach Ende des Zweiten Weltkrieges indessen erfolgreich mit, die Fahrtradition in Aachen wieder neu aufzubauen.

Dass das Sportfahren mit Pferden damals trotz der allgemeinen Motorisierung wieder aufgenommen werden konnte, ist fahrbegeisterten Leuten zu verdanken, die die alte Tradition auch in einer Zeit weiter hochhielten, als das Pferd fast ganz aus dem Alltag zu verschwinden begann.



Aktives Fahren bis 1939

Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg war die Fahrkultur in Deutschland auf einem Höhepunkt. Das zeigt das obere Bild mit dem damals berühmten Pferd „Sonsfeld Aquamarin“ vor einem Spider-Phaeton, gefahren von Litho Stein aus der Kavallerieschule Hannover.

Unten rechts 1933 ist er auf demselben Wagen zu sehen. Das Bild links unten von 1937 zeigt den Jucker-Mehrspänner des Fahrstalls der Kavallerieschule Hannover, wieder mit Litho Stein als Fahrer. Noch im Jahre 1938 nahmen in Aachen 18 Nationen mit über 500 Pferden an 50 Prüfungen teil. Auch 1939 wurde in der Soers weiter geritten und gefahren.





Kurz vor Kriegsbeginn

Die Bilder von 1939 zeigen die Anfahrt eines Viererzugs (mit einer Art offenen Coach, in Fachkreisen auch „Excentric Mail“ genannt), das Durchqueren des Wasserhindernisses vor vollen Rängen und eine Begrüssungsszene, wohl vor dem Rathausplatz, wo die Gespanne auffuhren.





Glanz vor dem Krieg und eine Anekdote

Major Hartmann der Kavallerieschule Hannover 1939 mit einem wunderbaren Sechserzug Ostfriesen vor einer hellen Coach. Gemäss einer Filmsequenz der 1930er Jahre über das Jagdreiten der Schule standen damals ganze drei (gleich wie der obige Wagen bemalte) Coachen der in Hannover zur Verfügung. Dazu eine Anekdote, die der bekannte Fahrer und Wagensammler Baron Jean Casier (1908-2008) kurz vor seinem Tod dem Schreibenden mitteilte: Im August 1914 marschierten deutsche Truppen in das neutrale Belgien ein. Damals sei ein Offizier namens Hartmann auf der Schlossdomäne seines Vaters erschienen und habe die besten Kutschen, darunter auch eine Coach, beschlagnahmt. Diese konnte bis heute nicht aufgefunden oder identifiziert werden. Wurde sie in den Wagenbestand der Kavallerieschule integriert? Max Pape schrieb jedenfalls zu den 1920er Jahren, der Wagenbestand der Kavallerieschule sei damals erheblich erweitert gewesen (S. 34).

6. Die Nachkriegszeit

„Die Situation nach 1945 ähnelte in mancher Hinsicht den Anfängen von 1924. Der A.L.R.V. stand vor dem Nichts.“ Das schrieb Annette Fusenig 2004 (S. 272). Viele gute Fahrer der 1930er Jahre waren in den Wirren des Krieges verschwunden, auch der Kavallerieschule. Der S. 33 genannte oberste NS-Sportfunktionär Hans von Tschammer und Osten hatte grossen Wert darauf gelegt, prominente Spitzensportler als Soldaten der Wehrmacht an die Front schicken zu lassen, damit die Propaganda sie als leuchtende Beispiele für alle Wehrdienstpflichtigen herausstellen konnte.

Aber auch ohne Militärfahrer blühte Aachen als Turnierort erstaunlich schnell wieder auf, allerdings zunächst mit deutlich bescheideneren Gespannen (S. 49). Trotz aller Widrigkeiten konnte in Aachen schon 1946 ein Zweitagesturnier durchgeführt werden. Dazu gehörten zwei Eignungsprüfungen für Gespanne. Richtig los ging es dann nach der Währungsreform im Jahre 1949 mit schon wieder acht Prüfungen für Wagenpferde. 1949 wurde der „Deutsche Reiter- und Fahrerverband“ gegründet.

Damals wurde der Talbot-Preis neu als „Geheimrat-Talbot-Gedächtnis-Preis“ wieder ausgeschrieben. Zu dieser Prüfung gehörte zunächst wieder eine Distanzfahrt, weiterhin Marathon genannt, etwa 1949 von Gelsenkirchen nach Aachen. 1953 musste die Langstreckenfahrt nach alter Art wegen des vermehrten Automobilverkehrs aufgegeben werden. Dafür wurde eine Geländestrecke von gut 20 Kilometern Länge durch den Aachener Wald eingeführt. Diese wiederum wurde später auch aufgegeben und durch eine Geländestrecke in der Soers ersetzt, auch sie wurde Marathon genannt. Die Trias Marathon, Dressur und Hindernisfahren diente als Vorbild für das FEI-Reglement Fahren.

Max Pape war ein Überlebenskünstler, überstand er doch als Berufsmilitär unbeschadet zwei Weltkriege. Im Jahre 1966 erschien schliesslich sein Buch „Die Kunst des Fahrens“ zur genau richtigen Zeit. Es wurde in viele andere Sprachen übersetzt und hat wesentlich zur Renaissance des Fahrens als Sport in Europa beigetragen. Dem Verfasser gelang damit eine gute Zusammenfassung der Entwicklung des Fahrspportes, wie er sie selbst erlebt hatte. Dazu gehörte die leicht lesbare und didaktisch aufbereitete Lehre Achenbachs. Damals fand der Übergang von der alten Vorkriegsgarde zu jüngeren Fahrerinnen und Fahrern und damit von den militärisch geprägten Berufsfahrern zu den sogenannten Privatfahrern statt.

Max Pape erlebte die Aufnahme der Disziplin Fahren nach dem Aachener Vorbild durch die FEI mit. Er war bei der Ausarbeitung des neuen Reglements mit dem Engländer Ansell, dem Deutschen Schaeffer und dem Schweizer Ruckstuhl mit dabei, aber er wurde von Prinz Philip nicht in den Kreis seiner „Fahrkommission“ aufgenommen, wohl wegen seiner Vergangenheit (vgl. S. 53).

Als FEI-Disziplin erlebte der Fahrsport nach 1970 einen enormen Aufschwung. Dies zunächst vor allem durch die Generation, die selber in der Jugend noch letzte Ausläufer des noblen Equipagenwesens erlebt hatte. In Aachen wurde vor allem der Wettbewerb unter den Viererzügen durch den Talbot-Preis zu einem Höhepunkt. Nach 2000 nahm das Interesse an diesem Sport wieder etwas ab, der zunehmend härter ausgetragen wurde und prompt in den Fokus der Tierschutzbewegung geriet. Das war mit ein Grund zur Abspaltung der eher traditionell orientierten Fahrerinnen und Fahrer, die weiter das System Achenbach hochhielten (S. 57ff.).



Marathonfahrt von Gelsenkirchen nach Aachen 1949

Im Jahre 1949 führte die Marathonstrecke über etwa 130 km von Gelsenkirchen nach Aachen, noch vorbei an Kriegsruinen. Zur Prüfung gehörte zwischendurch eine „Zugwilligkeitsprüfung“ für die Gespanne mittels eines beladenen Schlittens, wie das Bild rechts zeigt. 1953 wurde die Distanzfahrt wegen zunehmendem Automobilverkehr aufgegeben. Es gab aber dann spezielle Corsofahrten der Gespanne durch die Stadt Aachen.





Vor und nach dem Krieg am Beispiel zweier Kölner Fahrer

Links oben und unten: Der Fuhrunternehmer Jean Flau aus Köln startete 1939 in Uniform auf einem schicken Spider-Phaeton zweispännig, 1946 einspännig vor einem leichten Wagen in ziviler Kleidung. Damals gab es schon wieder einen grossen Publikumsandrang in der Soers.

Rechts oben und unten: Der bekannte Fahrer Wilhelm Doerenkamp (1882-1972, ein Unternehmer der Pharmazeutischen Industrie), war vor dem Krieg regelmässig zwei-, vier- und sechsspännig beim Turnier angetreten, nach dem Krieg zunächst einspännig mit einer Art Behelfswagen.

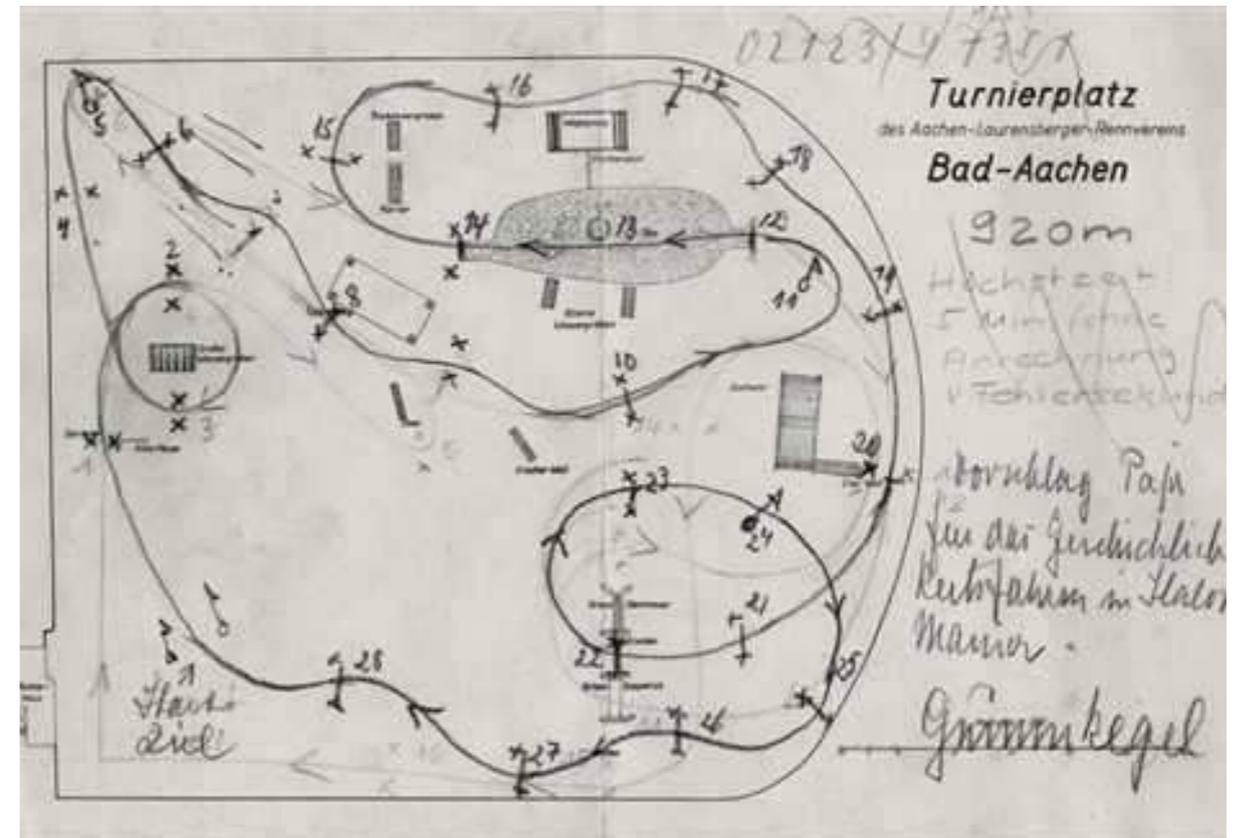
Ausgeklügelte Parcours und viel Publikum

Das Turnier in Aachen kannte in der unmittelbaren Nachkriegszeit durchaus Konkurrenzveranstaltungen, etwa das „Derby“ in Hamburg, wo ab 1950 parallel zum „Deutschen Springderby“ das „Deutsche Fahrderby“ veranstaltet wurde. Letzteres kam aber mit den Jahren in einen Abwärtstrend, während die Fahrveranstaltungen in Aachen zulegen konnten.

Vieles von dem, was uns heute im Turniergehen vertraut ist, gab es schon in der frühen Nachkriegszeit. Die rechts abgebildete Skizze des Jahres 1967 stammt aus dem in der Sammlung Heinz Scheidel aufbewahrten Nachlass von Max Pape. Handschriftlich ist notiert: „Vorschlag Pape für das Geschicklichkeitsfahren in Slalom-Manier. Gummikegel.“ Die Bemerkung zeigt, dass die Holzpylone, wie S. 21 abgebildet, damals von Gummikegeln abgelöst wurden. Zum Parcours gehörte immer noch die bei den Zuschauern beliebte Wasserdurchfahrt im Hauptstadion.

Das Bild unten zeigt zwei Viererzüge mit Holsteinerpferden bei der Siegerehrung im Jahre 1967 vor grosser Kulisse. Die Fahrer sind Walter Sirrenberg und Fred Freund. Sie gehörten zur neuen Generation von erfolgreichen Fahrern der 1960er und 1970er Jahre.

Damals wurden die bekannten deutschen Pferderassen wie Hannoveraner und Holsteiner weiter als Fahrpferde eingesetzt. Heute ist davon leider wenig übrig geblieben. Im Sport werden sie kaum mehr eingesetzt, auch das aus diesen Rassen hervorgegangene „deutsche Sportpferd“ nicht. Innerhalb weniger Jahrzehnte verschwand eine Biodiversität, wie sie vorher in Deutschland über einen langen Zeitraum sorgsam aufgebaut worden war.



Aachen in den 1960er Jahren wieder an der Spitze im Fahrsport!

Der Bericht in der Zeitschrift „L'Année Hippique-Paddock“ von 1969 über den „königlichen Fahrsport“ spricht für sich:



Königlicher Fahrsport

Der Bericht über einen CHIO Bad Aachen wäre unvollständig, blieben die Fahrwettbewerbe unerwähnt. Sie bilden seit Beginn der offiziellen internationalen Turniere Bad Aachen im Jahre 1929 ein nicht weniger wichtiges Kapitel als die Dressur- und Springkonkurrenzen. Ihr Gewicht erhellt schon aus der Tatsache, dass in diesem Jahr allein 16 Viererzüge an den Start gingen, darunter sechs aus dem Ausland. Sie stellten sich der Jury gleich am ersten Sonntag in der Hauptentscheidung des Fahrsports, dem Geheimrat Talbot-Gedächtnispreis, Vielseitigkeitsprüfung für Wagenpferde. Erstmals war in diesem Jahr die Tschechoslowakei vertreten. Sie hatte zwei repräsentative Schimmel-Viererzüge entsandt. Polen, das im vergangenen Jahr mit einem Viererzug beteiligt war, trat diesmal mit einem zweiten Rappen-Viererzug an. Die Schweiz hatte zwei brillante Viererzüge der Militär-Pferdeanstalt in Bern geschickt, Gespanne, Fahrer und Beifahrer — wie auch die Polens — gleich vorzüglich herausgebracht. Die Ungarn hatten drei Viererzüge genannt, sie waren dann aber ausgeblieben. Ihre Gespanne mit den schnellen edlen Pferden gaben dem Aachener Fahrsport von jeher einen besonderen Akzent. Man erinnert sich noch mit Vergnügen und mit noch mehr Wehmut zugleich der glanzvollen Zeiten, in denen Ungarn durch einen so grossen Fahrkünstler vertreten war wie Tibor Pettkö v. Szandtner, der mit seinen herrlichen Gespannen bei jedem Auftritt immer wieder die Herzen der Zuschauer entflammte und Begeisterungstürme auslöste.

Aus Deutschland nahmen Gespanne der renommierten Fahrställe Duen, Freund, Funda, Fanth, Jansen, Köhler, Lage, Sirrenberg Vater und Sohn teil.

Der Umfang der Konkurrenzen reichte vom Einspanner über Zweispänner, Tandem, Random bis zum Mehrspanner, Gebrauchs- und Dressurprüfungen.

Die stolze Parade der 16 Viererzüge bei der Siegerehrung im « Geheimrat-Talbot-Gedächtnis-Preis » am letzten Sonntag glich einem wahren Triumphzug des königlichen Fahrsports. Wer sie erlebt hat, dem wird sie unvergessen bleiben.

R. A. Abe

Oben: Viererzug von Emil Sirrenberg beim CHIO Aachen 1969.
Unten: Parade der Viererzüge im Jahre 1969.

Der CHIO Aachen am 2. Juli 1969 mit hohem Besuch

Links oben: Prinz Philip, HRH Duke of Edinburgh, trifft in der Soers ein. Damals wollte er sich ein eigenes Bild von den Gespannen in Aachen machen. Er sprach übrigens gut deutsch, zumal er als Jugendlicher in Salem am Bodensee ein Internat besucht hatte.

Links unten: Sieger der Dressurprüfung der Viererzüge wurde an jenem Tag der Schweizer Militärfahrer Fritz Rothacher. Er erhielt den abgebildeten Ehrenpreis, der in Bern bis heute aufbewahrt wird.

Rechts unten: Mit dabei war auch der Schweizer Militärfahrer, Auguste Dubey, damals zeitplatziert und 1972 der erste Weltmeister im Viererzugfahren nach den FEI-Regeln. Beide waren Angestellte der Eidgenössischen Militär-Pferdeanstalt, abgekürzt EMPFA, in Bern. Diese hatte vorher die zweite Militärschule für Reiten und Fahren in Thun übernommen, das Schweizer Äquivalent zur Kavallerieschule Hannover.



7. VORBILD FÜR PRINZ PHILIP UND DIE FEI

„Der Erfolg hat viele Väter. Der Misserfolg ist ein Waisenkind.“ Dieser Aphorismus des englischen Nationalökonomen Richard Cobden gilt auch für die Gründung des modernen Fahrsports als Disziplin der FEI. Wer stand neben Prinz Philip „Pate“? Max Pape beanspruchte neben anderen eine gewisse Ehre für sich. Im Vorwort zur zweiten und dritten Auflage seines Grundlagenwerks „Die Kunst des Fahrens“ schrieb er: *„Im Dezember 1968 entsprach die FEI (Internationale Reiterliche Vereinigung) meinem Antrag, den Fahrsport international als neue Pferdesportdisziplin anzuerkennen. Die FEI beauftragte Colonel Sir Michael Ansell, England, ein Fahrsport-Reglement auszuarbeiten.“*

Es gibt eine andere Version: 1968 wurde der aktive Polospieler Prinz Philip FEI-Präsident. In seinem Buch „30 Years on and off the Box Seat“ von 2004 beschrieb er die Gründungsgeschichte des Fahrsportes als FEI-Disziplin folgendermassen (Übersetzung Autor): *„1968, bei einem Meeting des FEI-Bureau (Executive Committee), trat Eryk Brabec, das polnische Mitglied des Bureau, an mich mit dem Vorschlag heran, die FEI solle internationale Regeln für den Fahrsport (competition carriage driving) entwickeln.“* Prinz Philip kannte damals bereits die englische Fahrscene, sagte aber ganz offen: *„Ich hatte damals keine Ahnung von solchen Sachen wie Fahrsportereignissen in Europa“* und meinte damit Kontinentaleuropa. Deshalb besprach er den Vorschlag zunächst mit Michael Ansell, dem englischen Delegierten des FEI-Bureau. Auch wollte er sich selbst vor Ort kundig machen. Eryk Brabec klärte ihn auf, dass Fahrturniere überall in Europa stattfänden, die wichtigsten aber neben Ungarn in Hamburg und Aachen, alle mit eigenen Regeln.

Was sah Prinz Philip 1969 in Aachen? Originalton (2004, 5): *„Ich dachte, es sei das beste, mir selber ein Bild zu machen und arrangierte einen Besuch in Aachen. Dort war ich dann beeindruckt vom Auftritt von etwa 24 teilnehmenden Viererzügen im Stadion und hörte, dass auch ein Hindernisfahren und eine Geländeprüfung dazu gehörten. Dies überzeugte mich, internationale Regeln für driving events aufzustellen.“*

Im Archiv des ALRV ging ich 2024 dieser Geschichte im Detail nach. Demnach war Prinz Philip nur am Mittwoch 2. Juli in Aachen. Auf die Begrüssung des kurzfristig angesagten Gastes durch Offizielle der Stadt und des CHIO folgte ein Mittagessen im Quellenhof. Darauf ging es ins Turniergelände, wo der Herzog einem englischen Reiter zum Sieg gratulieren konnte. Nach dem Programm des CHIO von 1969 gab es an diesem Mittwoch als Fahrevent um 15 Uhr die „Dressurprüfung für Wagenpferde“ als Teil des Talbot-Preises. Dazu gehörten nach dem Programmheft nicht 24, sondern 33 Gespanne, darunter all die grossen deutschen Namen von damals wie Fred Freund, Franz Lage, Emil Sirrenberg sowie die genannten Schweizer, Fritz Rothacher und Auguste Dubey. Die letzten beiden errangen den ersten und den zweiten Preis in der Gesamtwertung der Viererzüge. Das Können des bescheidenen Militärfahrers Rothacher ging noch auf die Instruktionen des Benno von Achenbach in den 1920er Jahren in der Schweiz zurück. So kam es also, dass - mittelbar auf Achenbach zurückgehend - in Aachen der Grundstein für Gespannfahren als FEI-Disziplin gelegt wurden. Der dort gültige Ablauf wurde samt den meisten Regeln weitgehend übernommen

Auf dem Weg zu einem weltweit gültigen Regelwerk

In der Erinnerung des Schweizer Journalisten und Autors Max E. Ammann geschah damals folgendes (nach seinem Artikel im Schweizer Magazin PferdeWoche 2015): „Es war Ende Juni/anfangs Juli 1969, beim CHIO Aachen, der damals noch neun Tage dauerte. Ich traf überraschend Jakob Ruckstuhl, den großen alten Mann des Schweizer Fahrsports. (...) Bei einem Gespräch erfuhr ich von Jakob Ruckstuhl den Grund für seine Anwesenheit in Aachen: Die FEI hatte zu einer Sitzung von Fahrinteressierten eingeladen, die die Möglichkeit der Aufnahme des Fahrsports in die FEI prüfen sollten. Prinz Philip machte den hoch geachteten Colonel Mike Ansell zum Präsidenten einer Fahrkommission und dieser rief zu einer Sitzung während des CHIO Aachen 1969. Zwei Monate nach Aachen, am 8. und 9. September, traf man sich erneut, diesmal in Bern. Drei Monate später nahm die Generalversammlung der FEI in Madrid den Fahrsport als vierte Disziplin auf - als erste nicht-olympische Disziplin. (...) 1970 wurde das neue Reglement dreimal getestet. Zuerst bei zwei nationalen Veranstaltungen in Windsor (GBR) und den USA, dann, im Juli 1970, beim ersten CAI im Rahmen des CHIO Luzern. 1971 wurde erstmals um Championatsehren gefahren: Bei der Europameisterschaft in Budapest. 1972 folgte die erste Weltmeisterschaft im deutschen Münster. Zu jener Zeit konzentrierte sich der FEI Fahrsport auf die Viererzüge.“

Der Talbot-Preis setzte sich damals aus vier Prüfungen zusammen:

- „Gebrauchsprüfung“
- „Dressurprüfung“
- „Geschicklichkeitsfahren nach Fehlern und Zeit“ (Kegelfahren)
- „Fahrkunstaufgabe“ nach Fehlern und Zeit.

Oben Franz Lage 1970 mit Holsteiner.

Unten: Imre Abony aus Ungarn 1973.



8. FEI-TURNIERE

Aachen hat heute noch seinen festen Platz im Turnierkalender der FEI-Fahrer. Allerdings ausschliesslich für Viererzüge. Sie kämpfen weiterhin um den Sieg des Talbot-Preises.

Dabei hat sich von den 1970er Jahren bis heute viel verändert. Die FEI-Disziplin Fahren ging in Richtung einer hart ausgetragenen, weitgehend professionalisierten Sportart und wird deshalb seither „Leistungssport“ genannt. Vorbei sind die Zeiten, als Amateurfahrer und Freizeit-Fahrenthusiastinnen wie früher ihren eigenen Viererzug in die vordersten Ränge fahren können. Für die erfolgreiche Teilnahme in Aachen sind spezielle Turnierausrüstungen und professionell vorbereitete Gespanne nötig.

Der Leistungssport entfernte sich in Etappen vom alten Fahrsport. Statt normaler Kutschen wurden spezielle Marathonwagen zugelassen, darauf folgten auch neue Stahlwagen für das Kegelfahren. In den 1970er Jahren wurde das Fahrsystem nach Aachenbach aufgegeben und durch das bis heute eingesetzte Zweihandsystem mit eingeschraubten Klemmen („Frösche“) ersetzt. Seit dem Wegfall der Präsentation vor Richtern in den 1980er Jahren wird kaum noch Wert auf den „turnout“ gelegt. Als Relikt setzen die Fahrer noch einen Zylinder auf, die Damen einen hübschen Hut. Sieht man sie ein oder zwei Stunden später, kommen sie im praktischen Freizeitlook daher.

Die für den Marathon speziell konstruierten Kampfwagen erlauben schnelleres Fahren und Anrempeln an tief verankerte Pfosten. Dabei kam es immer wieder zu problematischen Situationen. Zwar wurden in den letzten Jahren auch in anderen Disziplinen, wie etwa dem Springen, von den Pferden mehr abverlangt als früher, aber die FEI-Disziplin Fahren ist vergleichsweise weit gegangen

Die Akteure des Leistungssportes versuchen mit „Social Listening“ Kritiken von Tierschutzbewegungen zu begegnen. Ob die neuerdings eingeführten fallenden Hindernisse genügen? Sicher beherrschen die Fahrerinnen und Fahrer heute ihre Pferde ausgezeichnet. Aber wie viel soll man ihnen zumuten?

In Pferdesportkreisen weiss man mittlerweile, dass Exzesse in bestimmten Disziplinen pferdegerecht organisierte Turniere in Verruf bringen können. So wird heute darüber diskutiert, ob Dressurreiten eine olympische Disziplin bleiben soll. Gewisse Tierschutzkreise gehen so weit, das Pferd als Zugtier überhaupt in Frage zu stellen.

Die FEI-Disziplin Fahren erlebt in jüngerer Zeit gegenüber früher einen gewissen Schwund an aktiv Teilnehmenden wie an Zuschauerinnen und Zuschauern (vgl. das Schema S. 5). Heute sieht das Programm in der Soers so aus: Donnerstag Dressur, Samstag Marathonstrecke und Sonntag Hindernisfahren. Diese Wettbewerbe finden nicht mehr im Hauptstadion statt, sondern bis auf die Marathonfahrt in einem kleineren Fahrstadion. Nur die Siegerehrung kann noch im grossen Stadion erfolgen.

Der heutige Leistungssport im Fahren, wie er auch in Aachen zu sehen ist, hat mit dem Fahren von früher als Verbindung von Sport und Eleganz nur noch wenig gemeinsam. Das gilt auch für die eingesetzten Pferde. Wurden früher ganz verschiedene Rassen wie Holsteiner, Hannoveraner, Oldenburger, Vollblutaraber etc. vorgeführt, sieht man all das nicht mehr. Wie in vielen hochentwickelten Sportarten kommen die Professionellen mit ähnlichen Pferdetypen daher und machen den Sieg unter sich aus.

Der Leistungssport bricht mit der Tradition und wird härter

Mit Fotos wie dem links abgebildeten wird heute für Fahrprüfungen beim CHIO Aachen geworben. Der Vergleich mit den auf den vorangehenden Seiten vorgestellten historischen Fotografien zeigt in aller Deutlichkeit, wie weit sich der Fahrsport von seinen Vorbildern entfernt hat: Fahrer brüllen vor Publikum ihre Pferde an und halten die Leinen wie ein Motorradfahrer den Lenker. Das untere Bild zeigt den Beifahrer in einer Pose wie bei einem Motorrad-Seitenwagenrennen.

Die Grenzen dessen, was man einem Pferd heute im Leistungssport zumutet, wurde gegenüber früher weit verschoben. Vorbei sind die Zeiten, als noch die Haltung von Gespann und Fahrer oder Fahrerin in allen Wettbewerben mitgerichtet wurde (S. 26). Auch das eingesetzte Fahrmaterial ist völlig anders. Die heute eingesetzten Fahrzeuge gleichen Hightech-Wagen. Dank tiefem Schwerpunkt, Lenkverzögerung etc. erlauben sie noch schnelleres Fahren. Die Geschirre bestehen nicht mehr aus Leder, sondern aus reissfestem Kunststoff. Die Scheuklappen werden so eng gestellt, dass sie das Gesichtsfeld der Pferde stark einengen. Dabei berühren sie, wie links oben zu sehen, die Wimpern, was tierschützerisch nicht mehr vertretbar ist.

Was schrieb Leopold Graf Rothkirch 1998 noch ins Aachener Jubiläumsbuch? *„Durch die hohen Anforderungen im Fahrleistungssport ist viel an Stil verloren gegangen“*. (...) *Form- und Stilfragen sollten auch weiterhin Beachtung finden“*.

Das war der Startschuss zum Traditionssport in verschiedenen Ländern und auch in Aachen, wie dies auf den nächsten Seiten vorgestellt wird.



9. Wieder Traditionssport seit 2017

Je mehr der Leistungssport nach FEI-Regeln mit der Tradition brach, desto grösser wurde die Enttäuschung von traditionsorientierten Fahrerinnen und Fahrern über den Verlust des eleganten und pferdegerechten Fahrens. Die Franzosen waren die ersten, die die Lücke zu füllen begannen. Sie gründeten 1973 unter Leitung des Generalinspektors der Staatsgestüte die „Association Française d’Attelage“, abgekürzt AFA, und damit den ersten kontinentaleuropäischen Fahrclub rein traditioneller Richtung der Nachkriegszeit. Nach wenigen Jahren löste der Privatfahrer Pierre Vicomte de Chezelle den ersten Präsidenten ab. Ein Jahr später kam es zum ersten Traditionsturnier in der Perche, organisiert vom Ehepaar Grassart. 1993 wurde das Reglement für den „Concours d’Attelage de Tradition“ (CAT) eingeführt. Es folgten seit 1996 international beachtete Turniere in Cuts durch die Familie de Langlade und seit 2007 eine informelle internationale Dachstruktur, genannt AIAT, auf französischen Grundlagen.

Fast alle europäischen Länder, von Polen bis Portugal, gründeten in der Folge eigene nationale Traditionsclubs. Ihre Fahrveranstaltungen folgten einem ähnlichen Programm wie in Frankreich: Präsentation vor Richtenden, die das Gesamtbild und andere Aspekte der Equipe beurteilen, dann eine Ausfahrt mit eingebauten Hindernissen und als Abschluss das Kegelfahren. Diese neue alte Fahrdisziplin fand beim Publikum bald guten Zuspruch. Traditionsfahren wird wieder als Verbindung von Sport und Eleganz verstanden, in Bezug auf die historischen Wagen, die glänzenden Geschirre und gut gekleideten Mitfahrenden. Während man im Leistungssport die alten Pferderassen nicht mehr sieht und die meisten mit ähnlichen Pferden, oft Gelderländern, antreten, ist im Traditionssport oft eine eindrucksvolle Bandbreite von Fahr- und

Reitpferden zu sehen, vom portugiesischen Lusitano bis zum ungarischen Nonius. Gefahren wird im Traditionssport wie früher nach der Methode Achenbach.

Deutschland folgte bald dem französischen Vorbild. So kam es zu einem Fahrclub traditioneller Richtung und zu einem deutschen Ableger der AIAT. Zum grössten Traditionsverein wurde der im Jahre 2016 von Siegwald Tesch aufgebaute Deutsche Traditionsfahrer Verband e.V. Dieser DTV hat in seinem Reglement ein Modulsystem eingeführt, das vom sportlichen Turnierfahren nach französischem Vorbild bis zur stilvollen kollektiven Ausfahrt reicht. Dazu kommen Weiterbildungsseminare in der Art, wie das die effizient geführte „Carriage Association of America“ (CAA) mit ihren „learning weekends“ schon länger praktiziert.

Ende Mai 2017 wurden erstmals wieder Gespanne nach traditioneller Art im Rahmen des CHIO Aachen in die Soers eingeladen. Das erste Turnier am ersten Wochenende des CHIO wurde ein Erfolg. Es wird seither vom DTV im Zweijahresrhythmus wiederholt (2021 wegen Corona ausgefallen). 2023 traten bei der Eröffnungsfeier im grossen Stadion zwei Dutzend Gespanne auf (Bilder S. 61/62). Eines der nächsten Aachener Traditionsturniere soll als deutsche Meisterschaft im Traditionsfahren ausgelobt werden.

Damit wurde und wird das realisiert, was Leopold Graf Rothkirch 1998 im Abschluss an das links auf S. 56 wiedergegebene Zitat so formulierte: *„Es gilt, diese Tradition zu pflegen und sie der wachsenden Schar von am Fahrsport Interessierten - zum Beispiel in Aachen - nahezubringen.“*



2017: Wieder Traditionsgespanne in der Stadt Aachen

Schon früher wurden die erfolgreichen Gespanne vor dem Rathaus der Stadt Aachen geehrt. Dieser Tradition folgend fuhren 2017 und 2019 die Traditionsgespanne von der Soers aus durch die Stadt und wurden vor dem Rathaus dem interessierten Publikum in deutsch und englisch vorgestellt.

Die Bilder zeigen die Aufstellung im Jahr 2017 auf dem Domplatz für die anschliessende Vorstellung vor dem Rathaus. Im Vordergrund ist eine französische Coupé-Coach der Zeit um 1900 zu sehen, gefahren von Siegward Tesch.

Ablauf der Traditionsturniere und internationale Beteiligung

Der Ablauf der Traditionsturniere folgt seit den 1970er Jahren den schon genannten französischen Vorbildern, dem CAT, und diese wiederum orientierten sich an älteren Turnieren wie dem von Aachen. Das gilt auch für die internationale Variante CIAT respektive CAIT, wie es beim DTV heisst (Concours d'Attelage International de Tradition). Die genauen Regeln sind im „Handbuch für Traditionsfahren“ nachzulesen (Furger 2018).

Den Anfang der Prüfungen macht jeweils die Präsentation vor einem internationalen Richtergrremium, das die Pferde, die Geschirre, die Mitfahrenden und vor allem den Gesamteindruck der „turnouts“ bewertet. Dabei wird Wert auf einen Dialog mit der Fahrerin oder dem Fahrer gelegt.

An die Präsentation schliesst die mit einer Durchschnittszeit von 12 oder 14 km/h zurückzulegende Ausfahrt an, auf der an Alltagssituationen angelehnte Hindernisse zu bewältigen sind. Dazu gehören das präzise Durchfahren einer Kurve, das Zurücksetzen des Gespanns oder das Fahren mit einer Hand bei gleichzeitigem Grüssen. Den Abschluss bildet vor grösserem Publikum das Hindernisfahren, der sogenannte Kegelparcous. Strafpunkte ergeben Abwürfe von auf die Kegel gesetzten Bällen, Zeitüberschreitung und andere Vorkommnisse. Bei all dem wird auf stilsicheres Fahren ebenso Wert gelegt wie auf die Verwendung von korrekt ausgerüsteten, historischen Wagen.

Internationale Beteiligung von Traditionsgespannen in Aachen 2017 und 2019

Oben: Paul de Meuter aus Belgien mit zwei Andalusiern (PRE).
Unten: Daniel Würigler aus der Schweiz mit seinen Kladrubern.



Damensport!

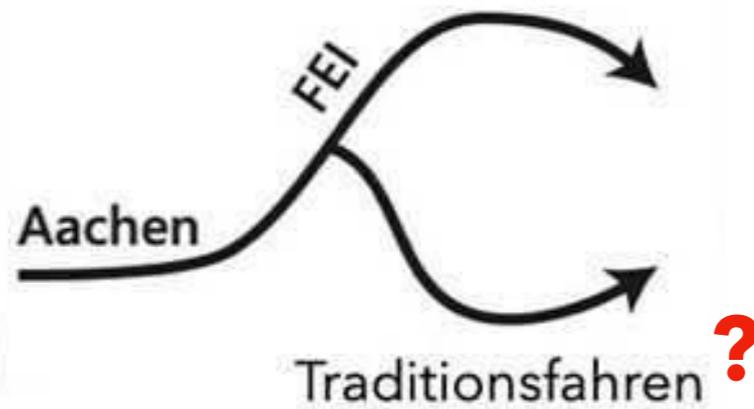
Der Fahrsport soll heute nicht mehr nur eine Disziplin von Vermögenden sein. Jüngere Aktive mit nur einem Pferd sind ebenso gerne gesehen wie elegante Viererzüge. Wie im Reitsport auch, wird Fahren mehr und mehr zum Damensport. Beispielhaft ist die unten abgebildete Tanja Böhlmann, die seit Jahren ihre Lipizzaner selber vorstellt, begleitet von ihrem Mann, einem FEI-Fahrer. Das Bild rechts zeigt die Gesamtsiegerin des Jahres 2017, Brigitte Kump aus der Schweiz, mit ihrem Lusitanohengst beim Kegelfahren. Angespannt ist ein amerikanischer Basket-Phaeton, den sie selbst restauriert hat. Dazu passt das leichte Brustblattgeschirr, ebenfalls nach amerikanischer Art. Rechts unten wird ihr vom damaligen Präsidenten des DTV, Siegward Tesch, gratuliert, neben ihm steht Wolfgang Baron von Buchholz vom Aachen-Laurensberger Rennverein (ALRV).





2023 wieder vor grossem Publikum

Bei der CHIO Aachen-Eröffnungsfeier des Jahres 2023 wurden die Traditionsgespanne besonders beachtet, auch der aus den Niederlanden angereiste Gerwin Knippenborg mit seinem stilecht restaurierten historischen Wagen. Für das Jahr 2025 ist in Absprache mit dem ALRV wieder die Durchführung eines Traditionsturniers geplant, hundert Jahre nach dem ersten internationalen Turnier in der Soers wieder mit Fahrerinnen und Fahrern aus verschiedenen Ländern. Damit schliesst sich ein Kreis innerhalb der Disziplin des sportlich-eleganten Fahrens.



Wie weiter?

Das Diagramm von S. 5 wieder aufnehmend, stellt sich die Frage: Wie geht es weiter mit den beiden Fahrdisziplinen, allgemein und in Aachen? Treffen sich die beiden Äste einmal wieder, zumal der eine eher ab-, der andere eher zunimmt? Wohl eher nicht, denn die Grundeinstellungen der Teilnehmenden sind recht verschieden.

Was man aber immer wieder hört ist, dass beide etwas voneinander lernen können. Denn der FEI-Fahrsport wie der Traditionssport haben ihre stärkeren und ihre schwächeren Seiten. Die Sportfahrer beherrschen ihre Pferde besser, lassen sich mehr von Kennern beraten und trainieren die Gespanne intensiver. Die Traditionsfahrer legen mehr Wert auf schöne Wagen, Geschirre, Kleidung usw. Bei der Ausbildung und damit auch bei der Beherrschung der Gespanne besteht zuweilen noch Verbesserungspotenzial. Umgekehrt könnten die Sportfahrer mit wenig Aufwand pferdefreundlicher und etwas stilsicherer unterwegs sein. Mehr „Durchlässigkeit“, um ein Wort der Reitersprache aufzunehmen, stünde beiden Disziplinen gut an, zumal heute schon einige aus dem FEI-Sport nach einer gewissen Zeit ins andere Lager wechseln. Warum nicht koordinierter auftreten, etwa nebeneinander auf dem gleichen Platz? Das habe ich in Argentinien und auch in Donauschingen selbst erlebt und als gute Erfahrung in Erinnerung. Es ist ein Gewinn auch für das Publikum. Hier ist gegenüber früher ein Schwund festzustellen; das Hauptproblem beider Lager ist aber der Nachwuchs. All das spricht für mehr Koordination im Nebeneinander beider Disziplinen.

Unten: Heinz-Herrmann Hansmeier, ehemaliger Sportfahrer, brilliert mit seinem Gespann in Aachen vor grossem Publikum.

Nationale Meisterschaften im Traditionsfahren?

Es gibt Pläne, das übernächste Traditionsturnier in Aachen als nationale deutsche Meisterschaft im Traditionsfahren auszuschreiben. Also so, wie andere aufstrebende Sportarten eigene Meisterschaften eingeführt haben, auch die FEI nach 1970 (S. 55f.). Als Vorreiter in der Disziplin Traditionsfahren käme der DTV als grösster deutscher Verband mit dem renommierten Austragungsart Aachen in Frage. Damit eine solche Meisterschaft ein nachhaltiger Erfolg werden kann, müsste der Rahmen klar abgesteckt sein:

1. Offene und frühzeitige Ausschreibung über die Grenzen der bestehenden Strukturen hinweg.
2. Prüfung nach den Regeln des CAIT/CIAT, wie sie heute schon bei den bestehenden deutschen Verbänden/Clubs gelten und mit einem entsprechenden Richtergrremium.
3. Auswahl der Teilnehmenden auf der Grundlage von Qualifikationsturnieren.

Eine solche nationale deutsche Meisterschaft hätte folgende Vorteile:

1. Die bislang etwas gespaltene Fahrszene rauft sich zu einem gemeinsamen Projekt zusammen.
2. Im Hinblick auf einen bedeutenden Wettbewerb wird intensiver trainiert und der eigene Auftritt besser vorbereitet.
3. Erfahrungsgemäss schätzen jüngere Fahrerinnen und Fahrer Wettbewerbe mit grösserer Ausstrahlung. Meisterschaften wären deshalb auch ein Schritt in Richtung mehr Nachwuchs.

Andere europäische Nationen (bei den meisten gibt es ebenfalls verschiedene Traditionsfahr-Clubs) könnten diese Initiative des Heimatlandes von Aachen im europäischen Fahr-Mekka zum Vorbild für eigene Landesmeisterschaften nehmen. Das könnte allenfalls zu Europameisterschaften führen. Also: Traditionsfahren nach dem pferde-freundlich System Aachen gewänne national und international an Bedeutung.



Benno von Aachenbach, Begründer der heute weltweit gültigen traditionellen Fahrlehre, 1931 in Aachen und 20 Jahre zuvor mit seinem Viererzug.

Literatur, Quellen und Abbildungsnachweis

Achenbach 1921

Benno von Achenbach, Anspannen und Fahren (1921)

Achenbach 1924

Benno von Achenbach, 25 Jahre Fahrspport.

In: Sankt Georg, Heft vom 1. April 1924

Bürkner 1957

Felix Bürkner, Ein Reiterleben (1957)

Fellgiebel 1930

Hans Fellgiebel, Die Fahrschule (1930)

Furger 2006

Georg Talbot - Ein Repräsentant der alten Fahrkunst

In: AIXcours - Das CHIO-Journal zum Weltfest des Pferdesportes 2006, 18-22

Furger 2018

Andres Furger, Handbuch für das Traditionsfahren (2018)

Furger 2024

100 Jahre Fahrspport in der Schweiz

Herausgegeben von der Gesellschaft für Schweizerische Fahrkultur GFK 2024

Fusenig 2004

Annette Fusenig, Wie man ein ‚Weltfest des Pferdesportes‘ erfindet - Das Aachener Spring-, Reit- und Fahrturnier von 1924 bis 1939 (2004)

Prinz Philip 2004

HRH The Duke of Edinburgh

30 Years on and off the Box Seat (2004)

Mielke/Stein 1998

Rita Mielke und Wilhelm Stein

Aachen - Weltfest des Pferdesportes 1898 - 1998 (1998)

Mossdorf 1989

Carl Friedrich Mossdorf, Kavallerieschule Hannover (1989)

Pape 1966

Max Pape, Die Kunst des Fahrens (1966)

Pape 1972

Max Pape, Ein kultivierter Sport mit hervorragendem Pferdmaterial

In: Schweizer Kavallerist 1972

Rothkirch 1998

Leopold Graf Rothkirch, Die historische Entwicklung der Fahrturniere. In: Mielke/Stein (1998)

Zeller 1955

Eberhard Zeller, Geist der Freiheit. Der zwanzigste Juli (1955)

Quellen

CHIO Aachen Archiv: Fotoalben: Bände ab 1925 (vor allem mit Aufnahmen von Eduard Zinsel und des Ateliers Menzendorf), Programmhefte und Bibliothek

Archiv der Familie Grass-Talbot, Aachen: Dokumente und Bilder, darunter "Die Geschichte des Grenzhofs", gesprochen von Herrn Richard Talbot am 28. 10. 1975

Archiv Max E. Ammann: Bericht betr. die Kommandierung des Major Gerber an die Heeres-Reit- und Fahrschule Hannover 1939 und weitere Dokumente

Kutschensammlung Heinz Scheidel, Mannheim: Nachlass von Max Pape

Kutschenremise Siegwald Tesch, Wiehl: Gemälde und Dokumentensammlung

Pferdemuseum Verden: Archiv Menzendorf und andere Archivalien

Zum Baukomplex in Krampnitz: Marie-Luise Buchinger In: Brandenburgische Denkmalpflege, Jg 6, 1997, Heft 2

Abbildungsnachweis

CHIO Aachen Archiv: Umschlag, 10-21, 23-27, 29-33, 35, 37 oben, 38-41, 44-49, 50 unten - 56

Pferdemuseum Verden, Archiv Menzendorf: 6, 9, 22, 34 und 36

Archiv Autor: 4, 5, 37 unten und 60 rechts

Archiv Talbot: 42 und 43

Archiv DTV: 58, 59 und 60 links, 61 und 62

CHIO AACHEN

MEKKA DES INTERNATIONALEN FAHRSPORTS

Seit 100 Jahren wird in Aachen in der Soers sportlich gefahren. Fahrprüfungen für Ein-, Zwei- und Mehrspanner machten dort neben den reiterlichen Disziplinen stets einen erheblichen Anteil aus. Nach 1925 zog die Grenzstadt immer mehr Gespanne aus anderen europäischen Ländern an. Die dortigen Fahrderbys wurden in der Folge zu einer Art informeller Europameisterschaft. In den 1930er Jahren rückte Deutschland mit Aachen als wichtigstem Turnier an die Spitze im pferdegerechten Sportfahren.

Die Entwicklung der Aachener Fahrturniere kann man in vier Etappen einteilen:

1. Die Turniere der Zwischenkriegszeit von 1925 bis 1939 mit ihren Eignungs- und Gebrauchsprüfungen sowie der „Marathonfahrt“ genannten mehrtägigen Anfahrt (Bild rechts von 1932).
2. Die Auftritte der Nachkriegszeit von 1946 bis 1969 mit ähnlichen Prüfungen, aber dem Verzicht auf mehrtägige Anfahrten. Gefahren wurde nach dem System Achenbach.
3. Die Prüfungen nach den Regeln der FEI seit 1970 mit härteren Austragungsformen und einem Zweihandsystem.
4. Seit 2017 Ergänzung der FEI-Turniere durch Liebhaberinnen und Liebhaber des traditionellen Fahrens nach der vor 1970 gültigen Art und der Achenbachschen Fahrlehre.

Die Fahrprüfungen der Zweiten Etappe wurden zum Vorbild der FEI-Disziplin Fahren, nachdem sich Prinz Philip als Präsident der FEI 1969 kurz selber ein Bild vor Ort gemacht hatte. So kam es zu weltweit gültigen Regeln mit den drei Prüfungen Dressur, Marathon und Kegelfahren. Bis heute gibt es diese Prüfungen in der Soers, allerdings nur für Viererzüge. Dieser Leistungssport entfernte sich vom System Achenbach und der alten Art des Fahrens als Verbindung von Sport und Eleganz.

In diese Lücke sprang Ende des 20. Jahrhunderts die Disziplin Traditionsfahren, zuerst in Frankreich und dann auch in anderen Ländern. Dazu gehört weiter das pferdefreundliche Fahren nach der deutschen Achenbach-Fahrlehre.

Seit 2017 tritt der Deutsche Traditionsfahrer Verband e.V. (DTV) in Aachen alle zwei Jahre wieder mit klassischen Gespannen in der Soers auf. Er knüpft damit an die grosse Tradition des CHIO Aachen im Bereich Fahren an. Für die Zukunft ist dort eine deutsche Meisterschaft in dieser Disziplin geplant. Vielleicht wieder als Vorbild für eine weitere Entwicklung dieses neuen alten Sportes?

