

Standpunkt

Wie der Fahrspport zur FEI kam



Max E. Ammann
mea@network4events.com

Vor etwas über 50 Jahren, 1969, kam der Fahrspport zur FEI. 1970 gab es die ersten nationalen und internationalen Prüfungen mit dem neuen FEI-Fahrreglement. 1971 und 1972 wurde erstmals um EM- und WM-Titel gefahren – allerdings nur die Vierspänner. FEI-Prüfungen der Zweispänner gab es erst in den frühen 80er-Jahren, für Einspänner einige Jahre später. Zwei Schweizer Fahrpersönlichkeiten, ein Schweizer Tagungsort und ein Schweizer Fahrturnier spielten bei der Aufnahme des Fahrspport in die FEI eine wesentliche Rolle: Jakob Ruckstuhl und Peter Bracher als Mitglieder der von FEI-Präsident Prinz Philip eingesetzten Kommission, die der FEI-GV die Aufnahme empfahl; die EMPFA in Bern als Tagungsort im September 1969, der zweiten, entscheidenden Sitzung der Kommission, und schliesslich der CHIO Luzern von 1970, in dessen Rahmen das erste internationale Fahrturnier nach dem neuen FEI-Reglement stattfand.

15-köpfige Kommission

In den 60er-Jahren, als mit dem ersten nationalen Fahrturnier von 1965 in Nennigkofen in der Schweiz

Neue Koeffizienten

Die Koeffizienten für 1971 und ab 1972 waren wie folgt:

Gespannkontrolle und Dressur	(2/-)
Gespannkontrolle	(-/1)
Dressur	(-/3)
Marathon	(3/4)
Hindernisfahren	(2/2)

eine Wiedererweckung des Fahrspports begann, wurde international der Wunsch geäussert, den Fahrspport in die FEI zu bringen. Der Schweizer Jakob Ruckstuhl, der Deutsche Max Pape sowie Ungarn und Polen waren führend in diesen Diskussionen. Zu jener Zeit beschränkten sich die internationalen Fahrspportaktivitäten auf die beiden deutschen Turniere von Aachen (Talbot Preis) und Hamburg (Fahrderby). Während der FEI-GV im Dezember 1968 kam es zu Gesprächen mit FEI-Präsident Prinz Philip. Dieser, bis dahin in erster Linie als Polospieler bekannt, war interessiert. Er schuf eine 15-köpfige Kommission mit der Aufgabe, die Möglichkeit eine Aufnahme des Fahrspports als vierte Disziplin in die FEI zu prüfen und, falls positiv, einen Reglementsentwurf vorzulegen. Zum Vorsitzenden ernannte er Mike Ansell, den hochgeschätzten Schöpfer der «Horse of the Year Show» in London – in den 30er-Jahren ein erfolgreicher Springreiter. Die 14 Mitglieder waren Bernhard Mills (GBR, 1906 bis 1986), Frank Haydon (GBR, 1917 bis 2005), Jakob Ruckstuhl (SUI, 1895 bis 1979), Peter Bracher (SUI, 1915 bis 1978), Wilhelm Schäfer (GER, 1903 bis 1984), Franz Lage (GER, 1914 bis 1996), Emil Sirrenberg (GER, 1903 bis 1970), Jean Casier (BEL, 1908 bis 2008), Czeslaw Matlawski (POL, 1922 bis 1996), Joop van der Touw (NED, 1921 bis 1978), Jos Stehouwer (NED, 1922 bis 1991), Heinrich Lehrner (AUT, 1920 bis 1999), Jack Pemberton (CAN, 1923) und Philip Hofmann (USA, 1909 bis 1987). Nicht dabei war Max Pape, der sich mit seinen 80 Jahren zu alt fühlte. Erstaunlicherweise war auch kein Ungare in der Kommission, obwohl Ungarn in jenen Jahren in Aachen und Hamburg die erfolgreichste Fahrnation war! Die Kommission tagte zweimal, zuerst anfangs Juli 1969 während des CHIO Aachen, dann am 8./9. September 1969 in



Der damalige FEI-Präsident Prinz Philip interessierte sich für den Fahrspport.

der EMPFA in Bern. Die FEI-Generalversammlung im Dezember 1969 in Madrid folgte der Empfehlung der Kommission und nahm den Fahrspport als vierte FEI-Disziplin auf. Das Reglement, nur für Viererzugfahrer, wurde auf 1. Januar 1970 in Kraft gesetzt.

CAI in Luzern

In der Folge kam es 1970 zum erwähnten ersten CAI auf der Luzerner Allmend. Es siegte der Ungare Imre Abonyi, der in seiner Laufbahn dreimal das Hamburger Derby und zweimal den Aachener Talbot-Preis gewann und 1971 erster Europameister wurde. In Luzern starteten 16 Viererzüge, darunter fünf private Schweizer Gespanne. Bestplatzierte Schweizer war der EMPFA-Fahrer Auguste Dubey auf Platz drei. Neben diesem ersten CAI kam es in Europa und den USA zu sechs nationalen Fahrturnieren, bei denen mit dem neuen FEI-Reglement gefahren wurde. 1971 kam es zur ersten EM, im Rahmen der internationalen Jagdausstellung in Budapest. Die Ungarn belegten die ersten drei Plätze. Vierter wurde der Deutsche

Franz Lange, Fünfter Auguste Dubey.

Der Marathon umfasste 27,4 Kilometer wie folgt: A (Trab, 13 000 Meter in 65 Minuten), B (Schritt, 1000 Meter in acht Minuten und 35 Sekunden), C (Schnelltrab, 6000 Meter in 27 Minuten) und D (Trab, 7400 Meter in 37 Minuten).

Der Europameister wurde durch blosses Addieren der mit Koeffizienten multiplizierten Platzierungen der Teilprüfungen ermittelt. Dieses Vorgehen und auch die Verteilung der Koeffizienten wurde in Budapest kritisiert. Für die WM von 1972 in Münster änderte die FEI die Koeffizienten, behielt aber das System. Erst für die zweite EM von 1973 in Windsor wechselte man zum Minuspunktesystem, entsprechend der in den vier Teilprüfungen erzielten Abständen.

WM in Frauenfeld

1974 kam dann die zweite WM in Frauenfeld TG. Es war ein ausserordentlich gelungener Anlass. Aber zu denken gab die Tatsache, dass es nach dem Marathon am Samstag bis kurz vor dem Beginn des Hindernisfahrens am Sonntagnachmittag dauerte, bis das Richterergremium eine Zwischenrangliste erstellen konnte! Bis 1981 wurden in den geraden Jahren Viererzug-WM ausgetragen, in den ungeraden Jahren die EM. Nach Zug 1981 wurde die Viererzug-EM abgeschafft. Stattdessen gab es ab 1983 ein Championat für die Zweispänner: 1983 in Montemaggiore noch als «Open» bezeichnet, ab 1985 in allen ungeraden Jahren als WM. 1998 erhielten die Einspännerfahrer ihre WM. Nachdem Gladstone 2000 abgesagt werden musste, ging es ab 2002 in allen geraden Jahren im Zweijahresrhythmus weiter. Schliesslich gibt es seit 2003 auch WM für die Ponyfahrer: drei Einzeltitel für Ein-, Zwei- und Vierspänner, aber nur einen Titel für die Gesamtleistung der drei Anspannungen.