

## **Die Fahrertagung 2011 in Moritzburg thematisierte die Ansprüche an Fahrpferde für den sportlichen, freizeitlichen und traditionellen Bereich**

100 Fahrsportinteressierte aus vielen fahrsportlichen Bereichen, darunter auch Gäste aus Österreich, waren der Einladung zu einer groß angelegten Fahrertagung Mitte März 2011 (19./20.03.) nach Moritzburg gefolgt. Sie stand in der Organisation der Fachgruppe Fahren des Deutschen Reiter- und Fahrer-Verbandes und wurde inhaltlich durch kooperierende Vereine (Pro Einspänner, Deutscher Traditions-Fahr-Club) mit getragen.

Moritzburg wurde damit das dritte Mal Gastgeber eines derartigen Events. Und das nicht von ungefähr, denn wenn es um Fahrpferde geht, kommt man an dem in Moritzburg gezüchtetem Schweren Warmblut nicht vorbei. Das war aber nicht allein ausschlaggebend, sich hier zu treffen. Da spielten die äußeren Bedingungen mit eine gewisse Rolle. Wo könnte der Rahmen einer solchen Veranstaltung stimmiger sein, als im Flair dieser herrlichen Landschaft und umrahmt durch das Ambiente des Schlosses und des ansässigen Landgestütes Moritzburg? Von der Gastfreundschaft dieses Landstriches nicht zuletzt gesprochen.

Die Fahrertagung einleitend, ging Dr. Matthias Görbert, Leiter der Sächsischen Gestütsverwaltung in einem Vortrag von der Frage aus, ob sich Fahrpferde überhaupt als solche idealisieren lassen. Unter diesem Aspekt grenzte er diverse Rassen gegenseitig mit ihren Vor- und Nachteilen ab, wie etwa Kladruber, Lipizzaner, Friesen, Holsteiner, Kaltblüter oder auch Ponys. In seine Beurteilung flossen u.a. das Gepräge vor dem Wagen, die Aufrichtung oder der Bewegungsablauf mit ein. Des Weiteren verwies er auf das Grund-Anliegen: Will ich fahren oder zeigen? Letztendlich ist es aber so, dass es nur eine reine Pferderasse gibt, die allein schon durch das Zuchtziel alle Kriterien eines Fahrpferdes erfüllt, und das ist das auf Alt-Oldenburger-Basis gezüchtete sächsisch-thüringische Schwere Warmblut, umgangssprachlich auch als Moritzburger bekannt.

Vom Typ her ist dieser Karossier ein elegantes Wagenpferd, mit allerbesten Eignung ein- und mehrspännig gefahren. Diesen Anspruch erfüllt er in aller Breite für Freizeit, Sport und insbesondere durch seine Noblesse hervorragend in historischer Anspannung. Letzteres ergibt sich u.a. durch seine kraftvolle Eleganz und Harmonie in der äußeren Erscheinung, sowie seine aktionsbetonte Trabbewegung. Ihn zeichnet insbesondere eine robuste Gesundheit, Langlebigkeit, Konstitutionshärte, Leichtfüßigkeit aus, und er zeigt eine rassenspezifische Temperamentsruhe sowie sehr gute charakterliche Eigenschaften.

Insbesondere stellt das der Landbeschäler Valerius (v. Vagand – Mikado) unter Beweis, der mit einer Nachkommengewinnsumme von 66.896 EUR bei 86 Turnierpferden im Fahrsport als der erfolgreichste Fahrpferdevererber der deutschen Warmblutzucht gilt. Der Zucht lieferte Valerius bisher fünf gekörte Söhne, die sein Erbe erfolgreich fortsetzen. Auf ihn gehen bisher 198 Stuten zurück, wovon 57 eine Staatsprämie erhielten.

Ein Höhepunkt der Veranstaltung wurde die Demonstration und Kommentierung von Moritzburger Hengsten vor historischen Wagen in der eindrucksvollen Kulisse des Innenhofes des Landgestütes. Eine bessere Gebrauchsvorführung für diese Rasse konnte es nicht geben. Sie sollten darüber hinaus das Fahren mit Stil und Eleganz präsentieren. Ganz eingebunden dabei waren die herrlichen Wagen verschiedener Prägung, die in das Bild und in die Erklärungen von Dr. Görbert und den Ergänzungen von Dr. Furger einfließen.

Der namhafte Schweizer Buchautor Dr. Andres Furger, mit seinen Titeln rings um historische Wagen, und um das Traditionsfahren, brachte sich des Weiteren mit einem Vortrag über das „Fahren mit Stil und Eleganz“ im späteren Verlauf in das Event ein. Er setzte in die Aufmachung von Fahrer, Groom und mitfahrenden Gästen einen besonderen Schwerpunkt.

In diesen Zusammenhang der Frage von Stil und Eleganz, passte dann auch der Vortrag von Heinrich Freiherr von Senden der seine Beobachtungen aus Traditionsveranstaltungen wertend einbrachte, die das richtige Anspannen und Präsentieren von Ein- und Mehrspännern betrafen. Hier flossen viele Momente aus seiner Erfahrung als Fahrer und Trainer, d.h. seine großen Kenntnisse rings um den Umgang mit Pferden und sein exzellentes Wissen über Wagenkunde mit ein.

Thematisch abgehandelt wurde auch die Beschirrung von Fahrpferden durch die ansässige Sattlerei Tom Büttner, Dresden. Da hier mehr grundsätzliche Fragen angesprochen waren, ging Sattlermeister Reimar Tempel auf das Verpassen von Geschirrteilen jeglicher Art ein, da es ja um ihre Funktionali-

tät aus Sicht des pferdeschonenden und leistungsgerechten Gebrauchs geht. Für die Zuhörerschaft war es schon erstaunlich, wie aktuelle Erfahrungen immer wieder verbessernd und verfeinernd in die alte Geschirrkunde einfließen, ohne diese Handwerkskunst neu erfinden zu wollen.

Im Rahmen des Leitthemas ging Haupt-Sattelmeister Dieter Lauterbach, Dillenburg auf die Grundsätze des Fahrpferde-Trainings ein. Er stellte es unter den Oberbegriff des artgerechten Gymnastizierens, wobei letztlich die Ausbildungsskala für Fahrpferde als Trainingsgrundlage im Vordergrund stehen sollte. U.a. handelte er die Taktfehler in den einzelnen Gangarten und die Lektionen zur Taktverbesserung ab. Er vermittelte, dass als Zielsetzung die Zufriedenheit des Pferdes über allem stehen muß, und damit die Frage der Losgelassenheit.

Es war ein Vortrag aus berufenem Munde, denn Dieter Lauterbach blickt auf eine große Erfahrung aus seiner überaus erfolgreichen Karriere als Einspännerfahrer zurück. Seine sportliche Erfolgsbilanz steht übrigens mit Gilbert, einem Schweren Warmblut in engster Beziehung.

Was lag näher, als im sportlichen Bereich auf die Erfolge, d.h. die Medaillen-Ausbeute der letzten WM der Einspänner in Prato del Vivaro (Italien) einzugehen. Dieter Lauterbach präsentierte und kommentierte dazu eine eindrucksvolle Diashow. Auf dieser WM lag übrigens das Schwere Warmblut Elmor, gefahren von Christoph Dieker, Gescher, in der Einzelwertung an sechster Stelle in der Platzierung.

Einen weiteren Rückblick auf das Fahrsporthjahr 2010 gab Felix Auracher, Vorsitzender des DO-KR-Fahrausschusses. Er ging auf die großen Erfolge mit der Durchführung der ersten Deutschen Jugendmeisterschaft und die internationalen Erfolge jugendlicher Fahrer (WEG, JWT) ein, aber auch auf die erfolgreiche Bilanz der deutschen Vierspänner auf ihrer WM in Lexington/Kentucky (USA).

Würdigend wurde auch über die Fortsetzung und den Beginn von eindrucksvollen Traditionsveranstaltungen berichtet, die nunmehr in Deutschland mehr und mehr Fuß gefasst haben. Verwiesen sei hierbei insbesondere auf Veranstaltungen 2010 in Celle, Rheda, Loßburg oder Bernried.

Diesem Thema widmete sich Anette Mezger, Leiterin der Geschäftsstelle des Deutschen Traditionsfahrclubs. Sie legte im Besonderen und von der Bedeutung her, das Schergewicht auf Fragen des Richtverfahrens und des Reglements von Traditionsveranstaltungen. Ihre Normativen orientierten sich grundsätzlich an der Einheit von Präsentation, Funktionsprüfung des Gespanns und dem Können des Fahrers. Vom Prinzip wäre gemäß LPO hierfür der § 700 „Traditionsprüfungen“ gefragt. Doch, nachdem sich auf internationaler Ebene die Association Internationale d'Attelage de Tradition (A.I.A.T.) 2008 etabliert hat, hat sich deren Regelwerk auf breiter europäischer Ebene im Sinne einer besseren Vergleichbarkeit durchgesetzt. Mittlerweile haben sich 13 Nationen der A.I.A.T. angeschlossen, so auch die deutschen Traditionsfahrer.

Auf nationaler Ebene haben sich übrigens einige Ausrichter von Traditions-Fahrveranstaltungen unlängst im Deutschen Traditions-Fahr-Club zusammengefunden. Auch sie greifen auf das Regelwerk der A.I.A.T. durch deren internationalen Charakter zurück. Es ist jedoch so, dass sich das Regelwerk der A.I.A.T. national als C.A.T. (Concours d' Attelage traditionnel), bzw. international als C.I.A.T. in der Ausrichtung modifiziert. Während das C.I.A.T. in den Anforderungen mehr sportlich ausgerichtet ist, speckt das C.A.T. vor der Wertigkeit historischer Wagen diese schonend etwas ab. Im Gegensatz zum C.I.A.T. muss so kein Kegelparcours absolviert werden, und im Gelände sind angepasste Geschwindigkeiten zu fahren.

Aus dem reichen Programm seien noch die Ausführungen von Anja Sagkob, stellv. Chefredakteurin des Magazins Pferd & Wagen zu aktuellen Aspekten der Öffentlichkeitsarbeit im Fahrsporth herausgehoben. In der logischen Folge von Fakten, Analyse und notwendigen Zielsetzungen leitete sie entsprechende Strategien für die Bewerbung des Gespannfahrens ab. Aus ihrem Vortrag war herauszuhören, dass dem Fahrsporth auf vielen Ebenen einfach die Lobby fehlt. Diese resultieren ihrer Meinung nach aus Voreingenommenheiten von Seiten der Reiter zum Fahren, oder aus spektakulären Meldungen über Unfälle, mit einem entsprechend daraus aufgebauten negativen Image. Hier sind in aller Breite alle Fahrsporthinteressierte gefragt, um das Ansehen auf vielen Ebenen zu verbessern. Im Vordergrund steht also zur Problemlösung eine Verbesserung der Informationslage. Indem es ein größeres öffentliches Interesse gibt, wird sich auch die Presse aus dieser Nachfrage einem breiteren Publikum stellen, um der Leserschaft gerecht zu werden. Insgesamt gesehen, geht es bei der Bewer-

bung des Fahrens nicht nur um den Erhalt des Fahrsports als Kulturgut, sondern über Veranstaltungen und Turniere diese Pferdesportart auch in der Presse öffentlicher zu machen. Eindrucksvolle Berichte und Bilder von erlebnisreichen Aktionen sprechen dann schon für sich. Bleibt allerdings unbedingt gefordert, das Regelwerk einem breiten Publikum verständlicher zu machen. Wobei hier Teilnehmer, Besucher und Sponsoren für diese Sportart zu gewinnen sind. Das Problem liegt darin, dass man die notwendige Pressearbeit in ihrer ganzen Breite im Fahrsport unterschätzt und vernachlässigt.

Die Fahrertagung nahm einen erfolgreichen und gelungenen Verlauf. Sie gab in ihrem Ergebnis generell dem Gespannfahren in Deutschland neue Anregungen und Orientierungen. Für die weitere Entwicklung des Fahrens in Freizeit und Sport, der traditionellen Anspannung in stilvoller Einheit von Wagen, Geschirren und Pferdmaterial war die Veranstaltung bedeutungsvoll und richtungweisend.

Dr. Schwarzl/07.04.2011