



An den Leinen der sehr erfolgreiche Fahrer und ehemalige Bundestrainer Bernd Duen. Er holte 1976 Silber mit der deutschen Mannschaft (Duen, Jung, F. Freund) und somit seinen ersten WM-Titel. Das Bild oben zeigt Duen 1964 in Aachen. Foto: Archiv Sagkob

50 Jahre Vierspänner-WM



In diesem Jahr feiert der internationale Fahrsport das 50-jährige Jubiläum seiner ersten Weltmeisterschaft. 1972 in Münster/Westfalen fiel der Startschuss, der den Fahrsport revolutioniert hat.

Text: Rolf Schettler

bewerben konkurriert. Während in Österreich-Ungarn Distanzfahrten hoch im Kurs standen, dominierten in England Gespannpräsentationen und Wettbewerbe im schnellstmöglichen Umspannen vierspänniger Postkutschen.

Turniermäßigen Fahrsport – auch mit internationaler Beteiligung – gab es schon seit Ende des 19. Jahrhunderts in Aachen,

Baden-Baden, Köln und Berlin sowie London, Paris und Wien. Doch es wurde überall nach anderen Regeln und in ganz unterschiedlichen Wett-

Bereits kurz nach dem Zweiten Weltkrieg hatte Max Pape, der Achenbach-Schüler, Fahrriecher und Buchautor, an die Internationale Reiterliche Vereinigung FEI den Wunsch

herangetragen, international verbindliche Standards für Fahrturniere festzuschreiben. Die FEI lehnte ab mit der Begründung, dass sie sich ausschließlich mit olympischen Pferdesport-Disziplinen zu befassen gedanke. Papes weiterer Vorstoß beim IOC (Internationales Olympisches Komitee), den Fahrsport in den olympischen Kanon aufnehmen zu lassen, scheiterte ebenfalls.



Max Pape brannte für den Fahrsport und bemühte sich bereits kurz nach dem Zweiten Weltkrieg um die Anerkennung als olympische Pferdesport-Disziplin. Leider scheiterte er.

Foto: Archiv Sagkob

Erst mit dem Wechsel im FEI-Präsidentenamt von Prinz Bernhard der Niederlande zum englischen Prinzgemahl Philip Herzog von Edinburgh 1964 kam Bewegung in dieses Thema. Diesmal war es die polnische FN, die 1968 erneut den Antrag stellte, den Fahrsport in den von der FEI reglementierten Pferdesport aufzunehmen. Der neue Präsident, der zu diesem Zeitpunkt noch keine Fahrleine in der Hand gehalten hatte, stand der Sache positiv gegenüber und beauftragte nicht etwa einen Fahrexperten, sondern einen Military-Reiter, ein Konzept für ein internationales Fahrreglement zu erarbeiten. Die deutschen Muster erschienen zu kompliziert: eine vielseitige Vierspanner-Prüfung mit fünf bis sechs Teilprüfungen, unter anderem im Ein- und Zweispänner. Die drei Elemente Dressur, Geländefahrt – für die sich die historisch nicht korrekte Bezeichnung „Marathon“ eingebürgert hat – und Kegelfahren waren der Konsens, auf den sich die FEI-Mitgliedsländer am Ende verständigten.

Nachdem die ersten, noch sehr bescheidenen FEI Driving Rules verabschiedet waren, preschte die ungarische FN vor mit dem Antrag, 1971 erstmals mit den neuen Regeln eine Vierspanner-Europameisterschaft in Budapest durchzuführen. Die Ergeb-

nisse waren durchwachsen, vor allem was die Bewertung der gefahrenen Dressur anbetraf. Umso mehr Erwartungen begleiteten den deutschen Antrag, 1972 erstmals eine Weltmeisterschaft im Fahren durchzuführen. Mit dem ältesten deutschen Reiterverein, dem Westfälischen Reiterverein von 1835 in Münster unter dem damaligen Vorsitz von Fritz A. Greis, der alljährlich das große Turnier der Sieger vor dem Münsteraner Schloss veranstaltete, stand ein versierter und starker Veranstalter bereit und ein überaus pferdebegeistertes Umfeld.

18 Gespanne fanden den Weg nach Münster. Ein Höhepunkt war die Gespannpräsentation mit Rundfahrt durch die Altstadt und ihre Prachtstraße Prinzipalmarkt. Kein

leichtes Unterfangen, denn der Wettergott meinte es nicht gut mit den Fahrern: Er öffnete die Schleusen und machte das Befahren der kopfsteingepflasterten Altstadtstraßen nicht eben angenehmer. Dennoch waren die Straßen gesäumt von Tausenden von Zuschauern, unter ihnen der FEI-Präsident Prinz Philip. Erster Weltmeister wurde der Schweizer Kavallerie-Offizier Auguste Dubey mit einem imposanten Fuchsvierspanner wie aus einem Guss, der der Eidgenössischen Militär-Pferdeanstalt gehörte. Einer dieser halsigen Füchse mit breiter Blesse war zuvor unter dem Sattel des Schweizer Olympiasiegers Henri Chammarin Grand Prix gegangen.

Auch die Münsteraner Medaillen selbst waren außergewöhnlich: Der Westfälische Reiterverein hatte von der Handorfer Bildhauerin Erna Becker-Kahns stilisierte Wagenräder in Gold, Silber und Bronze entwerfen lassen. Dieser Entwurf dient heute dem Deutschen Reiter- und Fahrer-Verband als Auszeichnung der Fahrsporthistorie des Jahres und ist als „Bronzenes Wagenrad“ bekannt.

Besonderer Hingucker war 1972 das Gespann Ihrer Majestät der Königin von England, bestehend aus drei Schimmeln und einem Braunen (hinten rechts), den Windsor Greys, die ansonsten zeremoniellen Verpflichtungen im königlichen Marstall nachgingen, vorgestellt vom königlichen Crown Equerry Lt.-Col. John Miller, der Einzelsilber und mit dem britischen Team Mannschaftsgold gewann. Das deutsche Team mit Franz Lage, Heinz Funda und Georg Baur gewann die Bronzemedaille.

Überragend war die Stellung der Engländer in der als separate Teilprüfung durchgeführten und be-



Unter den Tausenden von Zuschauern 1972 in Münster tummelte sich auch der damalige FEI-Präsident Prinz Philip, Herzog von Edinburgh (im Kreis), hier im Gespräch mit Lt.-Col. John Miller (GB) mit dem Viererzug aus dem Marstall der englischen Königin.

Foto: Archiv Westf. Reiterverein e.V., Münster

TRADITION

werteten Gespannkontrolle: stilistisch perfekt von den Pferden, über die Geschirre, teilweise blattvergoldet (!), die stets wie nagelneu wirkenden Wagen sowie die Kleidung der Fahrer und Beifahrer. Es ist nicht ganz falsch, in dieser Überlegenheit den Grund dafür zu sehen, dass die Gespannkontrolle nach einigen Jahren als eigene Wertungsprüfung abgeschafft wurde und in der Gesamtbewertung immer mehr an Bedeutung verlor.

Dieses Anlasses gedachte in diesem Jahr der Westfälische Reiterverein von 1835 e.V., der noch heute besteht und weiterhin das Turnier der Sieger als eines der beliebtesten Turniere Deutschlands veranstaltet, Ende August im Rahmen der Abendveranstaltung mit einer Vierspänner-Parade mit Pferden aller im Fahrsport vorkommenden Rassen und verschiedenen Wagentypen.

Es dauerte einige Jahre, bis auch die anderen Anspannungsarten Eingang in das FEI-Fahrreglement fanden: 1985 wurden die ersten Zweispänner-



Eine große Auszeichnung für Deutschland und vor allem für den ältesten deutschen Reiterverein, den Westfälischen Reiterverein von 1835 in Münster, unter dem damaligen Vorsitz von Fritz A. Greis – der Verein richtete die erste Weltmeisterschaft der Vierspänner aus.

Abb. links: Archiv Westf. Reiterverein e.V., Münster, Foto oben: Thomas Sagkob

Weltmeisterschaften im Park des englischen Königsschlusses Sandringham abgehalten, wo Ekkert Meinecke aus Celle Gold gewann und Silber mit der deutschen Mannschaft. Erst

1998 und mit massiver Unterstützung durch Leopold Graf Rothkirch – weniger durch die offizielle deutsche FN – zogen die Einspänner nach, trotz zahlreicher Widerstände. Der österreichische Fohlenhof Ebbs markierte hier den Durchbruch. 2003 kamen dann auch die Ponyfahrer zu ihrem Recht: Im österreichischen Karlstetten ermittelten sie ihre Weltmeister im Ein-, Zwei- und Vierspänner. Es war der absolute Sieg für die deutschen Ponyfahrer – sie gewannen in allen Anspannungsarten (Tobias Bucker/Einspänner, Steffen Abicht/Zweispänner und Dirk Gerkens/Vierspänner) sowie in der Mannschaftswertung.

Vergleicht man das Fahrreglement von 1972 mit dem von 2022, fällt nicht nur die Verzehnfachung der Regularien auf, sondern auch die Schlagzahl, mit der diese fortwährend geändert werden. Und der Fahrsport ist extrem teuer geworden, für Fahrer und für Veranstalter. Darüber darf anlässlich eines 50-jährigen Jubiläums gern auch einmal nachgedacht werden. ■



Vierspänner-Parade anlässlich des Abendprogramms am Samstagabend (27. Aug. 2022) beim Turnier der Sieger in Münster/Westf., bei dem das 50-jährige Jubiläum der Vierspänner-WM gefeiert wurde. Foto: Thoms Lehmann

50 JAHRE Vierspänner-Weltmeisterschaften

1972 Münster / GER

1. Auguste Dubey (SUI)
2. John Miller (GBR)
3. Douglas Nicholson (GBR)

Team: 1. Großbritannien, 2. Schweiz, 3. Deutschland (Franz Lage, Heinz Funda und Georg Baur)

1974 Frauenfeld / SUI

1. Sandor Fülöp (HUN)
2. Christian Iseli (SUI)
3. George Bowman (GBR)

Team: 1. Großbritannien, 2. Schweiz, 3. Polen

1976 Apeldoorn / NED

1. Imre Abonyi (HUN)
2. Emil Bernhard Jung (GER)
3. Zygmund Waliszewski (POL)

Team: 1. Ungarn, 2. Deutschland (Duen, Jung, F. Freund), 3. Polen

1978 Kecskemet / HUN

1. György Bardos (HUN)
2. Sandor Fülöp (HUN)
3. Ference Muity (HUN)

Team: 1. Ungarn, 2. Deutschland (Knell, Fauth, M. Freund), 3. Großbritannien

1980 Windsor / GBR

1. György Bardos (HUN)
2. George Bowman (GBR)
3. Tjeerd Velstra (NL)

Team: 1. Großbritannien, 2. Ungarn, 3. Polen

1982 Apeldoorn / NL

1. Tjeerd Velstra (NL)
2. György Bardos (HUN)
3. Laszlo Juhasz (HUN)

Team: 1. Niederlande, 2. Ungarn, 3. Großbritannien

1984 Szilvasvarad / HUN

1. Laszlo Juhasz (HUN)
2. György Bardos (HUN)
3. Mihaly Balint (HUN)

Team: 1. Ungarn, 2. Schweden, 3. Großbritannien

1986 Ascot / GBR

1. Tjeerd Velstra (NL)
2. Ijsbrand Chardon (NL)
3. Laszlo Juhasz (HUN)

Team: 1. Niederlande, 2. Ungarn, 3. Deutschland (Bauer, M. Freund, Fauth)

1988 Apeldoorn / NL

1. Ijsbrand Chardon (HOL)
2. Christer Pahlsson (SWE)

3. Jozsef Bozsik (HUN)

Team: 1. Niederlande, 2. Ungarn, 3. Deutschland (Duen, M. Freund, Meinecke)

1990 Stockholm / SWE (WEG)

1. Tomas Eriksson (SWE)
2. Jozsef Bozsik (HUN)
3. Ijsbrand Chardon (NL)

Team: 1. Schweden, 2. Niederlande, 3. Ungarn

1992 Riesenbeck / GER

1. Ijsbrand Chardon (NL)
2. Hanspeter Rüsclin (SUI)
3. Christoph Sandmann (GER)

Team: 1. Deutschland (Böhler, M. Freund, Sandmann), 2. Schweiz, 3. Niederlande

1994 Den Haag / NL (WEG)

1. Michael Freund (GER)
2. George Bowman (GBR)
3. Ijsbrand Chardon (NL)

Team: 1. Deutschland (Sandmann, M. Freund, Hammann), 2. Belgien, 3. Niederlande

1996 Waregem / BEL

1. Felix Brasseur (BEL)
2. George Bowman (GBR)
3. Jozsef Bozsik (HUN)

Team: 1. Belgien, 2. Deutschland (Sandmann, Freund, Hammann), 3. Großbritannien

1998 Pratoni del Vivaro / ITA (WEG)

1. Werner Ulrich (SUI)
2. Michael Freund (GER)
3. Ton Monhemius (NL)

Team: 1. Niederlande, 2. Deutschland (Freund, Sandmann, Rolfes), 3. Schweden

2000 Wolfsburg / GER

1. Thomas Eriksson (SWE)
2. Ijsbrand Chardon (NL)
3. Felix Brasseur (BEL)

Team: 1. Schweden, 2. Niederlande, 3. Deutschland (Weinmayr, Duen, Freund)

2002 Jerez / ESP (WEG)

1. Ijsbrand Chardon (NL)
2. Christoph Sandmann (GER)
3. Tomas Eriksson (SWE)

Team: 1. Niederlande, 2. USA, 3. Deutschland (Freund, Duen, Sandmann)

2004 Kecskemet / HUN

1. Michael Freund (GER)
2. Zoltan Lazar (HUN)
3. Ijsbrand Chardon (NL)

Team: 1. Ungarn, 2. Niederlande, 3. Belgien

2006 Aachen / GER

1. Felix Marie Brasseur (BEL)
2. Ijsbrand Chardon (NL)
3. Christoph Sandmann (GER)

Team: 1. Deutschland (Duen, Freund, Sandmann), 2. Belgien, 3. Niederlande

2008 Beesd / NL

1. Ijsbrand Chardon (NL)
2. Chester Weber (USA)
3. Boyd Exell (AUS)

Team: 1. Niederlande, 2. Deutschland (Michael Brauchle, Christoph Sandmann, Ludwig Weinmayr), 3. Ungarn

2010 Lexington, KY / USA (WEG)

1. Boyd Exell (AUS)
2. Tucker Johnson (USA)
3. Ijsbrand Chardon (NL)

Team: 1. Niederlande, 2. USA, 3. Deutschland (Christoph Sandmann, Georg von Stein, Ludwig Weinmayr)

2012 Riesenbeck / GER

1. Boyd Exell (AUS)
2. Chester Weber (USA)
3. Ijsbrand Chardon (NL)

Team: 1. NED, 2. GER, 3. USA

2014 Caen / FRA (WEG)

1. Boyd Exell (AUS)
2. Chester Weber (USA)
3. Theo Timmerman (NL)

Team: 1. NL, 2. GER, 3. HUN

2016 Breda / NL

1. Boyd Exell (AUS)
2. Ijsbrand Chardon (NL)
3. Koos de Ronde (NL)

Team: 1. NEL, 2. GER, 3. HUN

2018 Tryon / USA (WEG)

1. Boyd Exell (AUS)
2. Chester Weber (USA)
3. Edouard Simmonet (BE)

Team: 1. USA, 2. NL, 3. BEL

2020 Kronenberg / NL, abgesagt wegen Corona

2022 Pratoni del Vivaro/ITA (WEG)

1. Boyd Exell (AUS)
2. Ijsbrand Chardon (NL)
3. Michael Brauchle (GER)

Team: 1. Niederlande, 2. Deutschland, 3. Belgien