



Fahrspportgruppe Bern und Umgebung

Die Entwicklung des Fahrspportes

Entwicklung des Fahrwesens und der Wagentypen

Die Kampf-, Triumph- oder Wettrennwagen der alten Perser sind ein geschichtlicher Begriff. Quadriga-Rennen in Rom und in Byzanz hatten einen legendären Ruf.

Aber schon in der viel älteren ägyptischen Kultur wurden Pferde zu allen Zwecken an den Wagen gespannt. Dazu brauchte es Strassen. Das alte Sprichwort: "Alle Wege führen nach Rom", es sollen bis zu 100'000 km insgesamt gewesen sein, lässt erahnen, welche Kultur, auch Fahrkultur damals existierte.

Mit dem Zerfall des römischen Reiches zerfielen auch die Strassen. Diese wurden immer schlechter und immer schwerer passierbar. Pferde konnten kaum mehr als Zugtiere benutzt werden. Man ritt daher - sei es für die Reise, zur Jagd, in den Kampf, zu Turnieren und bei Kriegszügen bis weit in das Morgenland. Es war eines Ritters oder gar eines Potentaten unwürdig, sich anders als zu Pferd fortzubewegen. Tragsänften wurden im Notfall toleriert, mindestens bei Damen. So blieb es mehr oder weniger das ganze Mittelalter hindurch.

Der älteste, im wesentlichen noch erhaltene "Luxuswagen" des Mittelalters ist der "prunkvolle Kobel" des Kaisers Friedrich III. aus dem Jahre 1452, der heute im Landesmuseum Joanneum in Graz steht. Er soll der Hochzeitswagen seiner Braut Eleonore von Portugal gewesen sein.

Diese Art von Luxuswagen ist aber auch schon etwas früher, mit dem Ausklang des 14. Jh. verwendet worden und zwar vorallem bedingt durch die Entwicklung der höfischen Sitten und Gebräuche Frankreichs und Burgunds zu jener Zeit.

Von hier ausgehend gewann die Wagenbenutzung nach und nach und vorerst nur am Rande der geltenden Gepflogenheiten wieder mehr an Bedeutung.

So entstanden die Begriffe der Karosse oder Kutsche. Woher leiten sich diese Bezeichnungen als einer der zentralen Begriffe unserer Betrachtungen überhaupt ab? Es scheint naheliegend, die Entstehungsbasis dafür im altrömischen privilegierten Personenwagen Carruca zu suchen. Die Begriffsgruppen "Carroza" (ital.) "Carrosse" (franz.) "Carriage" (engl.) sind wohl leicht ableitbare Ausdrucksformen.

Die traditionsreichen Magyaren führen ins Treffen, dass ihr König Matthias Corvinus (1458 - 1490) - ein bedeutender Renaissance-Fürst - im westungarischen Ort Kocs im Komitat Komorn seine Wagenbauer ansiedelte, die hier leichtere, bequemere und sichere Fahrzeuge gebaut haben. Nachahmungen dieser Wagen sind dann nach dem angeblichen Entstehungsort dieser Art Wagen - Kocs - als "Coche" (franz.), "Cocci" (ital.), "Coach" (engl.) oder "Goetze" (fläm.) und schliesslich Kutsche in unserem Sinn, genannt worden.

Es gibt auch noch andere, ebenfalls national modulierte Erörterungen und Mutmassungen. So soll als Ursprungsbezeichnung das tschechische Wort Kotci für sich stehen. Nach dieser Version soll eher der Ort Kocs seinen Namen von den Kotci-Wagen erhalten haben, die dort in bester Art hergestellt wurden.

So verbreiteten sich die Pferdewagen vorerst an den Höfen Europas über alle Stilepochen hinweg über die ganze Welt. Für jeden Anlass wurden besondere Wagentypen gebaut. Repräsentations- und Galawagen, Krönungskutschen, Reisewagen, "Selbstfahrer" zum Spazierenfahren in Parks, Gesellschaftswagen, Coupés als Stadtwagen (Mietwagen), das Cabriolet als zweirädriger Wagen besonders im Stadtverkehr sehr wendig. Im 19. Jh. war es ein echter Modehit. Die Entwicklung ging weiter zu sogenannten Kavaliere- oder Junggesellenwagen. Bereits zu dieser, für die Wagenkultur die Blütezeit, wurden Fahrturniere durchgeführt, entweder als Schönheits-Konkurrenz, Prix d'élégance, oder Leistungsschauen. Wagenkorsos fanden in grossen europäischen Städten täglich statt (Hydepark in London, Prater in Wien) und waren überall sehr beliebt. Man legte Wert auf Stil, gepaart mit natürlicher Noblesse und unaufdringlicher Elégance, wobei auch immer mehr die Eigenart und die Qualität der Pferde, ihr Zusammenpassen, ihre Ausdrucksentfaltung und all das, was damit im Zusammenhang steht in den Vordergrund rückten.

Kutschen und Gespanne im öffentlichen Personenverkehr

Immer mehr wurden die Wagen, Kutschen und Gespanne im öffentlichen Personenverkehr eingesetzt. Es ist durchaus nicht alles rühmlich, was von der einstigen Postkutschenherrlichkeit über Land oder von den Mietkutschenbetreibern in den Städten berichtet wurde. Diese so oft besungene Postillion-Romantik war im Spiegel der Wirklichkeit gar nicht so reizvoll und erlebenswert. Es hatte seinen Grund, dass mancher Reisende vor dem Antritt der Reise eine Messe lesen liess. Einige sollen sogar Hand- und Beinschienen für alle Fälle mitgenommen haben (ähnlich ergeht es heute den Bockrichtern bei der Geländeprüfung). Besonders verrufen waren die sächsische und preussische Post. Oder denken Sie an die Wildwestromantik (Filme). Die Post in Deutschland wurde 1820 reorganisiert und ein regelmässiger Verkehr mit geregelter Postförderung eingerichtet, die schnellste und leistungsstärkste Coach-Linie, die auch Post beförderte war die private "Quicksilver" aus Devenport. Sie hatte eine Bruttoreisegeschwindigkeit, einschliesslich Umspannen von 11 1/2 Meilen pro Stunde und hielt diese Geschwindigkeit über 217 Meilen bis London durch!! Auf die Einhaltung des Fahrplanes kam es an und hier gibt es wieder Parallelen zum Fahrspport. In der Geländeprüfung müssen die Gespanne fähig sein, über längere Distanzen eine bestimmte Geschwindigkeit und Gangart peinlich genau einzuhalten. Im Jahre 1830 fuhren 90! vierspännige und etwa 5 zweispännige Coachs von London in allen Richtungen ab. Ihre Abfahrt vom General Post Office, meist um 8 Uhr abends, war eine Sehenswürdigkeit für London, die stets viele Zuschauer anlockte.

In der Weiterentwicklung gab es städtische Personenbeförderungsmittel, Omnibusse. Bereits Ende des 17. Jh. entstand in Paris ein Omnibusverkehr. Von individuellen Mietkutschen nicht abzusehen.

Übergang zur Gegenwart

Um die Wende des 20. Jh. erreichte die Kultur des Fahrens wohl den Höhepunkt. Die wirtschaftliche Bedeutung der pferdebespannten Fahrzeuge war aber bereits deutlich im Abnehmen begriffen. Dies äusserte sich zuerst und besonders einschneidend im Reiseverkehr und der Güterbeförderung auf weite Distanzen. Durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes hatte sich der Fernverkehr auf die Schiene verlagert. Bereits 1880 gab es 372 000 km ausgebautes Eisenbahnnetz. 1910 waren es über eine Million km (davon 50 % in Amerika, 30 % in Europa, der Rest fiel auf die übrigen gewaltigen Kontinentflächen Asiens, Afrikas und Australiens).

Bis dahin beherrschten aber die Equipagen und Pferdegespanne das Bild europäischer Grossstädte. Die kaiserlichen und königlichen Marställe waren voll erhalten und wohlgepflegt. Auch wurden die Fahrcorsos und neuer, die Concours d'élégance als gesellschaftliche Höhepunkte abgehalten. Die Concours d'élégance in Spa waren europaweit

bekannt. Die Fahrmethoden wurden ausgefeilt, die Korrektheit der Vorstellung war massgebend. - *Ursprünge zur heutigen Dressur* - So begann sich aus der Fahrkultur oder wenn man will aus dem Gespannsluxus nach und nach *der erste Ausdruck eines Fahrsports* zu profilieren.

An den Concours hippiques nahmen schon bald auch Gespanne teil.

Der erste Weltkrieg und seine schicksalhaften Folgen brachten durch die entstandenen gesellschaftlichen Umwälzungen auch ganz andere Grundvoraussetzungen in der gesamten Fahrverwendung.

In der Schweiz hatten viele Wohlhabende ihr Gespann mit eigenem Kutscher, Bedienter (Butler) und Gärtner. Doktorsleute, Advokaten, sogar der Pfarrer hatten ein Gespann. Zu diesen gehörten aber auch die Landwirte, nicht nur die Pferde vor dem Erntewagen, nein man fuhr am Sonntag mit dem Bernerwagen in die Kirche und natürlich nicht zu vergessen die gewerblichen zahlreichen gewerblichen Gespanne.

Die Wagen welche vom Bauernstand und auf dem Land (ländliche Gespanne, ländliche Anspannung) gefahren wurden, waren schlichte aber nicht weniger schöne Nachahmungen der städtischen Gespanne, die zum Teil heute noch im Einsatz stehenden Berner Wagen hatten ja auch Patentachsen aus Paris, sog. Pariserachsen.

In der Zwischenkriegszeit und sogar noch nach dem zweiten Weltkrieg blieb aber das Pferd in der Landwirtschaft wie überhaupt im ländlichen Raum die tragende Zugskomponente schlechthin. Es ist der grosse Verdienst des Bauernstandes, dass das Pferd uns erhalten geblieben ist und viele Pferdesportler und Fahrsportler entstammen aus diesem Bevölkerungsteil. Das gleiche gilt für die Pferdezucht. Die technische Entwicklung und damit die sich einstellende Motorisierung in der Landwirtschaft vollzog sich zuerst nur zögernd. Die ersten seltenen Dampfpflüge der 20er Jahre beispielsweise waren umständliche Ungetüme, die schwere Pflugeräte mit Stahlseilen zwischen zwei Dampfmaschinen hin und her zogen; sie waren nur bedingt und auf grossen ebenen Flächen verwendbar.

Entstehung des Fahrportes

Es mag Auffassungs- oder auch Auslegungssache sein, wann das Fahren zum Fahrsport wird; vielleicht dann, wenn es das engere Ausmass der Nützlichkeit übersteigt, vielleicht aber erst, wenn die detaillierten Leistungen vergleichbare und messbare Werte ergeben - Leistungswert eben.

Von dieser Warte aus gesehen, war das Fahren im Rahmen der Coaching Days in England zweifellos ein anspruchsvolle Fahrsport, insbesondere nachdem auch *Gentlemen-Fahrer* auf der „Road“ erschienen sind.

Die pointierten Überlandfahrten ungarischer und polnischer Magnaten oder pommerischer und mecklenburgischer Gutsbesitzer die bei verschiedenen Gelegenheiten und Anlässen stattfanden, könnten wohl auch als Fahrsportleistung besonderer Art angesehen werden.

Bei den Concours' d'élégance der Jahrhundertwende durfte die Überlegungsphase beginnen. Sie sind zweifellos als Ausgangspunkt für die Entwicklung des Fahrportes einzuschätzen. Jedenfalls trugen die Concours d'élégance entscheidend dazu bei, dass das Fahren in die Concours hippiques einbezogen worden ist.

Es sind dabei erste Massstäbe gesetzt worden, die allerdings bei den jeweiligen Anlässen noch recht unterschiedlich waren und es war den Veranstaltern überlassen, sie zu formulieren oder festzulegen; übrigens ähnlich wie es ursprünglich auch beim Reiten war.

Aachen hat sich so seit den Zwanzigerjahren geradezu zum Mekka des Fahrportes entwickelt und bleibt auch weiterhin diesem Ruf gerecht. Auch bei den vielen grossen *landwirtschaftlichen Ausstellungen und Umzügen* stand das Fahren repräsentativ oft im Vordergrund.

Der zweite Weltkrieg bedingte wiederum einen Nullpunkt auch im Fahrsport, zumindest in ganz Mitteleuropa. Bereits 1946 wurde aber in Aachen das erste Nachkriegsturnier

durchgeführt. Neben Aachen entstand 1950 das Fahrderby in Hamburg. Vierergespanne aus der Schweiz sowie aus den Niederlanden waren die ersten ausländischen Teilnehmer und in den 60er Jahren kamen auch wieder Teilnehmer aus Jugoslawien, Ungarn, Polen, schliesslich der Tschechoslowakei und aus Frankreich, nur keine Engländer.

Reglemente wurden entworfen und Fahrsporkreise formierten sich in den verschiedenen Ländern und Gebieten. In diesem Zusammenhang sei besonders die Schweiz hervorgehoben. Von Thun ausgehend (Regie: Artilleriefahrer) fand man am gepflegten Fahren schon seit längerem viel Gefallen. Wagen und Geschirre waren ja mehr als in anderen Ländern erhalten geblieben und die konservative Mentalität in positivem Sinne trug manches dazu bei.

Wohl die am Umfang grösste Fahrveranstaltung der damaligen Zeit fand in der ersten Septemberwoche 1969 in Nennikofen im Kanton Solothurn statt, und zwar gewissermassen als machtvolle Manifestation unter dem Motte: "Das Pferd soll bleiben"! *Die Kavallerie wurde 1969 in der Schweiz - von der Kultur her gesehen - unverständlicherweise rasch und total abgeschafft!* Es hatten an die 400 Gespanne jeder nur erdenklichen Art teilgenommen, begonnen mit einer grossen Anzahl von landwirtschaftlichen und gewerblichen Gespannen verschiedenster Kategorien, bis zu gepflegten Zwei- und Vierspännern der staatlichen Anstalten. Ganze fünf Tage lang dauerten die Beurteilungen und Prüfungen.

Unmittelbar nach der Grossveranstaltung in Nennikofen wurden die Vorschläge aus zehn verschiedenen Nationen zu einem Fahrreglement verarbeitet. Folgerichtig bot sich dafür die, den Pferdesport zusammenfassende Fédération Equestre Internationale (FEI). Die ersten Absprachen fanden in Bern statt. 1969 wurde ein halbes Jahr später, in Madrid, der Fahrsport in die FEI aufgenommen und ein weiteres halbes Jahr später fand 1970 in Luzern die erste Europameisterschaft statt. Das Reglement basierte schon bei seiner ersten Konzeption auf einem Dreitagetest ähnlich der Military. (Gespannskontrolle, Dressur, Geländeprüfung, Hindernisfahren)

1972 in Münster, Deutschland fand dann die erste Weltmeisterschaft für Viererzüge statt, die nicht zufälligerweise vom Fahrerchef der Eidg. Militärpferdeanstalt (früher Remontendepot, heute Nationales Pferdesport-Zentrum Bern), Auguste Dubey gewonnen wurde.

Der Fahrsport hat sich lawinenartig entwickelt und heute vergeht kein Jahr, indem nicht eine Weltmeisterschaft (Ein- Zwei- oder Vierspännig), oder auch Europameisterschaft (Donau-Alpen-Pokal) durchgeführt wird. Vom März bis in den Oktober könnte man jedes Wochenende an einer oder mehreren Fahrprüfungen starten! Die Schweizer Gespanne konnten sich immer gut in Szene setzen und gewannen zahlreiche Medaillen und Titel!! Manchmal sogar mehr als die erfolgsgewöhnten Spring-, Dressur- und Militaryreiter.

Der Fahrsport ist zweifellos eine aufstrebende Sportart, die dank seiner historisch und kulturell bedingten und naturnahen Tier und Mensch vereinigenden Weise, noch eine grosse Zukunft vor sich hat. Nationale Turniere in Holland ziehen schon lange über 40 000 Zuschauer pro Wettkampftag an! Fahren ist ein Sport der alles beinhaltet, Schönheit, Kultur, Kunst, Eleganz, Ausdauer, Rasanz, Spannung und Action. Es ist eine Mannschaftssportart, die alle auf irgendeine Weise in den Bann ziehen kann. Wer einmal Fahrsport selber betrieben hat, ist diesem schönsten Tun auf der Welt - dem Salz des Lebens - verfallen. Im Mittelpunkt aber steht immer das Pferd, welches den Menschen seit Urgedenken begleitet. Es gibt nur wenige Möglichkeiten, Pferde aller Rassen vollendet vorzustellen. Eine davon ist das Fahren!

Kategorien und Wertungen

Sieger wird, wer am wenigsten Strafpunkte aus den drei Teilprüfungen mitnimmt.

Eleganz und Harmonie - Die Dressur



Elegant und stilgetreu stellen sich die Gespanne bei der Dressur vor. Auf einem Dressurviereck von 40 X 100 m sind die vorgeschriebenen Lektionen auswendig und mit möglichst grosser Genauigkeit zu fahren.

3 bis 5 Richter haben die schwierige Aufgabe, Schwung, Regelmässigkeit, Harmonie und Gehorsam der Pferde sowie Fahrstil und Einwirkung (sog. Hilfegebung) des Fahrers zu bewerten.

Jede Lektion wird mit Noten von 1 bis 10 bewertet. Die Differenz zwischen erreichter Punktzahl und dem möglichen Punktemaximum nimmt der Teilnehmer als Strafpunkte auf seinem Konto mit in die zweite Teilprüfung.

Teamarbeit, Geschwindigkeit und Nervenkitzel - Der Marathon

(auch Geländeprüfung genannt)



Fahrer, Grooms (Beifahrer), Pferde und Material werden in der Königsdisziplin, dem Marathon bis ans Limit beansprucht.

Die elegante, klassische Dressurkutsche wird im Marathon gegen den stabil gebauten Geländewagen getauscht.

Auf einer bis zu 22 km langen, in 5 Abschnitte (sog. Phasen) aufgeteilten Strecke müssen Ausdauer und Geschicklichkeit der Pferde, Fahrkunst und Gefühl für

Geschwindigkeit des Fahrers sowie die gute Zusammenarbeit mit den Grooms (Beifahrer, welche wie beim Seitenwagenmotocross den Wagen stabilisieren) unter Beweis gestellt werden.

In den Phasen A, B, C und D muss mit Hilfe der Stoppuhr des Geschwindigkeitsgefühls des Grooms und der alle 1000 m auf der Strecke aufgestellten Distanzangaben, die vorgeschriebene Geschwindigkeit eingehalten werden - genau so wie früher die Postkutschen ihren Fahrplan einhalten mussten.

Richtig spannend wird es aber in der letzten Phase (Phase E). Hier sind maximal 8 Hindernisse, welche Wasser, Erdhügel, Brücken und regelrechte Labyrinth enthalten, möglichst schnell zu durchfahren.

Jede Sekunde, welche ein Gespann im Hindernis verliert wird mit 0,2 Strafpunkten bestraft. In jedem Hindernis sind maximal 6 Tore von A bis F (markiert mit weisser (links) und roter Flagge (rechts)) in alphabetischer Reihenfolge zu durchfahren. Der Weg, um von Tor zu Tor zu gelangen, kann sich der Fahrer entsprechend seinem Können und seiner Risikobereitschaft selber auswählen (es gibt verschiedene mögliche Varianten).

Die im Marathon gesammelten Strafpunkte werden zu den Strafpunkten der Dressur addiert und in das Finale, das Hindernisfahren, mitgenommen.

Präzision und Spannung bis zum Schluss - Das Hindernisfahren



Hier fällt die Entscheidung um den Sieg.

Um die Spannung auf die Spitze zu treiben wird in umgekehrter Reihenfolge des Zwischenklassements gestartet. (der bisher Führende wird als letzter seinen Parcours bewältigen)

Maximal 20 Tore, bestehend aus zwei Kegeln mit aufgesetzten Bällen, sind mit einem Zuschlag von nur 20cm (Ein- und Zweispänner, 30cm bei den Vierspännern)

in vorgegebener Zeit möglichst ohne Ballabwurf zu durchfahren.

Pro abgeworfenen Ball werden 5 Strafpunkte und pro angebrochene Sekunde über der Zeitlimite 0,25 Strafpunkte verrechnet.

Präzision und absolute Konzentration sind also angesagt!

Sieger ist, wer am wenigsten Strafpunkte aus den drei Teilprüfungen mitgenommen hat.

Folgende Klassen gibt es im Gespannfahren:

Vierspänner Pferde, die Königsklasse

Zweispänner Pferde

Einspänner Pferde

Zweispänner Pony

Einspänner Pony

Gespannfahren, ein Breiten- und Spitzensport zugleich

Gespannfahren, hat sich aus der Notwendigkeit heraus zum Freizeitsport, aber auch Spitzensport entwickelt. (Vor der Jahrhundertwende wurde alles noch mit Pferden gemacht: Arbeiten in der Landwirtschaft, Postkurse, Reisen. Wer etwas auf sich hatte, betrieb einen eigenen Fahrstall mit Pferden und Remise, mit dem für jede Gelegenheit passenden Wagen.) Gespannfahren ist eigentlich ein Mannschaftssport, obwohl allzu oft nur vom Fahrer gesprochen wird. Es braucht einen ebenso guten Beifahrer (zwei im Vierspannersport) und zahlreiche Helfer dazu. Fahren ist ein richtiger Familiensport, wo sich jedes Familienmitglied dort in Szene setzt, wo es seine Fähigkeiten hat. Das verbindende Pferd tut das Seine dazu.

Einige Stichworte und Facts welche für Presseberichte aufgegriffen werden können:

- Anzahl Hobbyfahrer in der Schweiz: (Trekking, Campieren, Jurafahrten, Hochzeitsfahrten, Wanderfahrten, Distanzfahrten, usw.) es müssen, einige Tausend sein.
- Schätzungen Sprechen von ca. 1000 Gespannfahrern die auch an Turnieren (Freie Prüfungen und offizielle Prüfungen (mit lizenzierten Fahrern) teilnehmen.
- es gibt eine Fülle von Turnieren für jeden Geschmack, über das ganze Jahr verteilt ([Siehe Turnierkalender des Schweizerischen Verbandes für Pferdesport, unter CA = Concours d'attelage](#)), jedes Wochenende, von März bis Oktober gibt es Startgelegenheiten.
- Es gibt riesige Massen von Gespannfahrern, vom Hobbyfahrer über den Berufsfahrer (Droschken, Fiaker, landwirtschaftliche Wagenfahrten etc.) und Turnierfahrer (über 300 lizenzierte Fahrer, Stand 1999)
- Die Fahrersportgruppe Bern zählt mehr als 250 Mitglieder mit vielen Turnierfahrern, aber auch für den Freizeitfahrer hat es Platz
- Die Fahrer nehmen eine riesige Belastung durch Training auf sich. Bereits die Hobbyfahrer bestreiten Fahrkurse, die zahlreich angeboten werden und haben heute meistens das, immer mehr als obligatorisch für den Straßenverkehr geforderte, Fahrbrevet!
- Das Training von Spitzenfahrern gleicht jedem anderen Training eines Spitzensportlers. Der Aufwand für einen Meisterfahrer, oder gar internationalen Fahrer ist enorm:
 1. Halten, füttern und pflegen der Pferde
 2. Konditionstraining der Tiere
 3. Spezialtraining in Kaderzusammenzügen, Training von Dressur, Geländefahrt (=Marathon) und Hindernisfahren
 4. Konditionstraining für den Fahrer
 5. mentales Training für den Fahrer
 6. technisches Training für den Fahrer
 7. praktisches Fahrtraining für den Fahrer
 8. materielle Voraussetzungen/Ausrüstung: Kutschen, Geschirre, Kleider, Accessoires
 9. Voraussetzungen für den Transport von Pferden und Wagen
 10. Wohnmöglichkeit für Fahrer und Grooms (Beifahrer und Helfer) während dem Turnier (z.B. Wohnwagen)
- Spitzenfahrer trainieren mehrere Stunden täglich und jedes Pferd wird in 2-4 Einheiten pro Tag trainiert. (Mehrere kurze Sequenzen sind besser als eine lange). Das Training für Fahrpferde setzt sich aus dressurmässigem Reiten, longieren und fahren zusammen. Dazu kommen nicht selten noch Übungen an der Hand, sowie psychologische Übungen (z.B. nach Linda Tellington-

Jones, die sogenannte Tellington-Methode; oder nach Fredy Knie Senior) dazu.

- Spitzenpferde werden nicht nur trainiert, es fehlt ihnen auch an nichts: ausgewogene Fütterung bis ins letzte Detail, psychologische Betreuung, Massage, Hufpflege, Beschlag usw.
- Es gibt heute immer mehr auch Fahrprofis in der Schweiz, obwohl die meisten Spitzenfahrer Privatfahrer sind die keinen Aufwand scheuen.
- In der Schweiz gibt es immer mehr auch fachkundige Zuschauer, heute sind es Fahrsport-Veranstaltungen, die oft mehr Zuschauer anlocken als Dressur und Springen. Für Vermarktung und Publikumswerbung im Fahrsport muss unbedingt mehr getan werden. Wenn Zuschauer die Reglemente kennen und wissen, worum es geht, so sind diese begeistert und kommen in Scharen. In Holland gibt es heute regelmässig Pferdesportveranstaltungen, insbesondere Fahrturniere mit bis zu 40'000 Zuschauern. An Weltmeisterschaften wird auch schon die 100'000er Grenze erreicht und überschritten! (z.B. am Marathon der Weltreiterspiele in Den Haag 1994)
- Der heutige Austragungsmodus von Vollprüfungen lässt keine Zweifel über die Ambitionen eines echten Leistungs- oder Spitzensportes mehr offen!! Gibt es etwas spannenderes als eine solche Prüfung. Die Schönheit, Leichtigkeit und Eleganz der Pferdegespanne wird in Gespannskontrolle und Dressur überprüft. Am zweiten Tag, in der Geländeprüfung, werden Ausdauer und Können des Fahrers getestet, wenn diese über eine Strecke von bis zu 25 km durchhalten und mit Rasanz die in der Strecke eingebauten Hindernisse bezwingen! Echte Action wird geboten! Am dritten Tag wird der bisher Beste erst am Schluss zum Kegelfahren starten (spannende Geschicklichkeitsprüfung), so bleibt die Spannung bis zum Schluss erhalten, wer Turniersieger wird.
- Der Fahrsport wird heute, wenn auch noch schlecht, bereits vermarktet. Ohne die zahlreichen Sponsoren geht es nicht und es lässt sich kaum noch ein Turnier bestreiten und organisieren.
- Leider gibt es auch im Fahrsport, wie überall Schattenseiten. Immer sollte das Pferd, die Achtung vor der Kreatur und die Verpflichtung zu fairem Sport an oberster Stelle stehen. Wichtig ist das Vorstellen der Pferde, nicht das Gewinnen um jeden Preis. So wäre auch nicht notwendig, dass sowohl Fahrer wie Pferde in die Dopingkontrollen müssen.
- Die Anforderungen an Fahrpferde der Spitzenklasse sind gross! Wendige, ausdauernde, mit eleganten Gängen versehene Tiere sind gefordert. Bei Mehrspännern müssen diese auch zusammenpassen!
- Das Material wird immer weiter entwickelt, die Geländewagen werden mit Lenkverzögerung, vier getrennt bedienbaren Scheibenbremsen und Schwebedeichsel ausgestattet. Der Zug wird immer ausgeklügelter angebracht und der Fahrersitz ist mit Stossdämpfern gefedert. Aber auch Geschirre und Zubehör unterliegen einer rasanten Entwicklung.
- Nicht weniger gross sind die Anforderungen an den Fahrer. Nur so ist erklärbar, dass die Formel junges Talent + millionenschwerer Sponsor + Spitzentrainer noch nicht automatisch ein Spitzengespann ergeben!! Vorhandensein muss der Wille zur Leistung, Charakterstärke, eine gewisse Portion Unverfrorenheit und Mut, aber auch mentale Stärke, Nervenstärke, technisches und fahrerisches Geschick, gute Kondition, blitzschnelle Reaktion, Kraft und Ausdauer. Weiter braucht es Zeitgefühl, immense Kenntnisse über Pferd und Wagen, die Ausrüstung, die Fahrkultur usw; psychologisches Geschick, Einfühlungsvermögen, Verständnis für das Pferd

in jeder Situation, Teamfähigkeit, und sogar Führungsqualitäten muss ein Spitzenfahrer als Teamchef besitzen. Nicht genug, ein Turniersieg beginnt in der Planung der Saison, in der Organisation zu Hause, beim Management auf dem Turnierplatz, in der Organisation also. Jeder Spitzenfahrer sollte ein guter Organisator sein.