

STANDPUNKT



Airtransport von Pferden

Als vor einigen Wochen John Quirk starb und ich angefragt wurde, einige Details zu seiner Biographie beizutragen, erinnerte ich mich seiner Rolle beim Weltcup-Final 1992 im kalifornischen Del Mar, nicht zuletzt beim Transport der europäischen Pferde. John Quirk, in seinem langen Leben, war nicht nur Navy-Pilot, Geschäftsmann, Romanautor, Pferde-Magazin-Redaktor und Journalist. Er war ein Aufreisser. Er hatte die Idee, einen Weltcup-Final auf der Pferderennbahn von Del Mar durchzuführen und er überzeugte die dortigen Verantwortlichen von der Idee. Acht Jahre später schlug er Las Vegas vor und auch hier gelang es ihm, die Manager von Las Vegas Events zu begeistern. Nun zu John Quirks Sonderleistung in Bezug auf den Lufttransport der europäischen Pferde nach Del Mar. Bei ersten Gesprächen mit den Verantwortlichen von Del Mar war es klar geworden, dass wir mit dem Pferdeflugzeug aus Europa nicht auf den kalifornischen Grossflughäfen Los Angeles oder San Diego landen wollten. Zuviel Bürokratie und lange Wege. John Quirk erinnerte sich seiner damals mehrere Jahrzehnte zurückliegenden Armee-Kontakten, genauer gesagt, seiner Pilotenkameraden aus seiner Navy-Zeit. Dann kam April 1992: das Flugzeug mit den Pferden

aus Europa durfte auf dem Navy-Flughafen Miramar landen, etwas über zwanzig Kilometer von Del Mar gelegen, und von dort auch wieder abfliegen. Damals hatten wir für den Transport der Pferde (darunter Pirol, Shandor und Dylano) einen Lufthansa-Jumbo-Combi gechartert. Für die rund dreissig europäischen Pferde war genügend Platz and auch vierzig Passagiere durften mitfliegen, neben den Pferdepflegerinnen auch Sekretärinnen, Richter und selbst unsere beiden Söhne. Für die Lufthansa war der Transport derart prestigeträchtig, dass der Chefpilot persönlich die Boeing 747 flog. Aber auch die Navy nahm die Sache ernst. Als der Jumbo die Bundesstaatgrenze zu Kalifornien überflog, tauchten links und rechts der Pferdemaschine plötzlich Militärjets auf, die den Jumbo nach Miramar eskortierten. Diese Anekdote über John Quirk hat mich veranlasst, in diesem Standpunkt etwas über den Flugtransport der Pferde zu den ersten 25 Weltcup-Finals zu schreiben. Von 1979 bis 2003 waren es zwanzig Flüge mit nordamerikanischen Pferden zu Finals in Europa (darunter 1996 Genf) und fünf mit europäischen Pferden zu den Finals in den USA: 1980 Baltimore, 1989 Tampa, 1992 Del Mar, 2000 und 2003 Las Vegas. 1979, als das Weltcup-

Komitee erstmals Pferde zum Final flog, standen in erster Linie verlängerte DC-8 (Stretch DC-8) und Boeing 707 zur Auswahl. KLM und Lufthansa, die sich in den späteren achtziger Jahren für den Pferde-transport zu interessieren begannen, waren noch nicht im Geschäft. Man musste kleineren Cargo-Firmen vertrauen, wie Flying Tigers. Die Stretch DC-8 fassten 14 Paletten und vorne gab es Sitzmöglichkeiten für 12 Begleiter (Grooms, Veterinär, Transport-Agent). Die Streitfrage, die sofort aufkam: platzieren wir auf einer Palette zwei oder drei Pferde? – sind es «double oder triple stalls»? Man einigte sich auf «double stalls», also zwei Pferde pro Palette.

1979 war der regelmässige Lufttransport von Pferden etwa 20 bis 30 Jahre alt. 1964, als die Olympischen Spiele erstmals seit 1932 ausserhalb Europas ausgetragen wurden, in Tokyo, verzeichnete man zwei tote Pferde, die während des Fluges abgetan werden mussten. Ein weiteres Pferd, Medaillenhoffnung des USET in der Military, weigerte sich, ins Flugzeug zu gehen. Damals, 1964, gab es zwei Probleme, die 1979 gelöst waren: Die heutigen Flugzeuge steigen nicht mehr so steil wie die Caravelles der sechziger Jahre und die Pferde müssen nicht mehr über eine Rampe hinauf ins Flugzeug geführt werden. Heute werden sie auf dem Boden in die Box-Paletten gebracht. Diese werden mit einem Highloader ins Flugzeug geliftet, wo sie, auf Schienen, zum Platz geschoben werden.

Der Transport der US-amerikanischen und kanadischen Pferde zum ersten Weltcup-Final im April 1979 in Göteborg produzierte eine Krise und eine Farce. Die Krise brachte dem Weltcup-Direktor zwei schlaflose Nächte – die Farce behinderte die Orga-

nisation des Weltcup-Finals viele Jahre, bis endlich die Farce entlarvt wurde.

Die Krise begann zwei Tage, bevor die nordamerikanischen Pferde von New York nach Göteborg fliegen sollten. Ich weilte beim damaligen CSIO-W Genf und schlief friedlich im Hotel des Bergues, als um drei Uhr morgens das Zimmertelefon läutete. Es war der von uns beauftragte Transport-Agent, der mitteilte, dass die vorgesehene Stretch DC-8 mit Motorenschaden in Saigon blockiert sei. Nun, zwei Tage später war eine Ersatzmaschine gefunden und die Pferde landeten mit nur wenig Verspätung in Göteborg-Landvetter.

Die Farce begann im Kopf eines Beamten des schwedischen Landwirtschaftsministeriums. Er musste die Einfuhr der Pferde bewilligen und irgendwie schien ihm die Sache zu einfach. 20 schwedische Pferde, 50 europäische Pferde auf LKWs mit der Fähre aus Deutschland und 20 in einem Flugzeug aus Amerika! Da musste man sich absichern. So wurde die absurde Bestimmung erfunden, dass die nordamerikanischen Pferde separat eingestallt werden müssen. Dass sich die Europäer und die Amerikaner auf dem Abreiteplatz nahekommen, sich beim Ein- und Ausritt begegnen und bei der Siegerehrung nebeneinander stehen, war kein Argument, auf die separate Einstallung zu verzichten. Diese Alibi-Schutz-Vorschrift der Schweden wurde über zehn Jahre lang von allen involvierten Veterinärinstanzen übernommen, bis endlich die Vernunft einkehrte. Sehr schnell wurde der Weltcup-Transport zu einem Prestige Projekt für viele mit dem Pferdetransport beschäftigte Agenten. Die absurdeste Situation erlebten wir im Vorfeld des fünften Finals, 1983 in Wien. An einer Vorbereitungssitzung,

mit der FEI, Sponsor Volvo und dem Finalveranstalter um den Tisch, präsentierte ein hoher FEI Funktionär (kein Schweizer) die Transport-Offerte eines irischen Agenten. Sie wurde mit Wohlwollen begutachtet – bis sich herausstellte, dass die irische Firma erst fünf Tage vor der Wiener Sitzung gegründet worden war und keinerlei Erfahrung hatte. Durch Vermittlung von Volvo, die während zwanzig Jahren neben Preisgeld etc. auch zwei Drittel der Charterkosten übernahm, verpflichteten wir dann eine dänische Transportfirma, die fast zwei Jahrzehnte lang zur vollen Zufriedenheit arbeitete.

Der wohl schwierigste Lufttransport zu einem Weltcup-Final kam nicht zustande. Für 1996 standen als Finalorte Genf und Canberra in Australien zur Auswahl. In Gesprächen mit dem australischen Landwirtschaftsministerium hatten wir Lösungen für die komplizierten Quarantäne-Bestimmungen gefunden. Der wichtigste Teil dieser Vereinbarung war, dass das Turniergelände von Canberra als Quarantäne galt und dass die australischen Pferde dort noch einige Wochen verbleiben müssten, während die Europäer und Amerikaner sofort zurückreisen durften. Für den Lufttransport hatten wir eine Lufthansa 747 vorgesehen, die von Deutschland abfliegen und auf dem Weg nach Canberra in Kalifornien die amerikanischen Pferde laden würde. Zu dem kam es nicht. In der Abstimmung des Weltcup-Komitees siegte Genf und das Project Canberra: gleichermassen Herausforderung wie Kopfwehzeuger wurden begraben.

Max Ammann

mea@network4events.com
von Max E. Ammann