

Andres Furger

Benno von Achenbach in der Schweiz



IMPRESSUM

Fassungf vom 12. 3. 2025

Copyright by
Andres Furger
9 rue verte
F-68480 Oltingue
www.furger.eu

Lektorat: Christina Stohler-Müller

Titelbild

Benno von Achenbach fährt 1921
aus dem Tor der Eidgenössischen
Pferde-Regie-Anstalt in Thun
(vgl. S. 6 ff.).

INHALT

Vorwort	3
Ausgangssituation	4
Verwandschaft Achenbachs mit General Wille	5
Die «Regie» holt Achenbach in die Schweiz	6
Fahrschule in Thun	8
Teilnahme am Concours hippique in Thun	10
Fahrschule 1923 in Bern	13
Unterricht der Familie Schwarzenbach in Horgen	16
Teilnahme am Zürcher Turnier von 1924	17
Nach 1924	18
Parallelen zur Kavallerieschule in Hannover	19
Nachruf	20
Achenbach und die jüngere Fahrszene in der Schweiz	21
Anhang	22
Zusammenfassung	25
Literatur	26

Vorwort

In meinem Buch des Jahres 2025 über Leben und Wirken Benno von Achenbachs konnte aus Platzgründen seine Lehr- und Turniertätigkeit in der Schweiz nur kurz angesprochen werden. Dieses Thema wird hier deshalb ausführlicher behandelt. Der international bekannte Fahrmeister war zwischen 1921 und 1924 in Thun, Bern und bei Zürich tätig.

Achenbach brachte mit seinen Kursen das elegante Fahren mit Pferden in der Schweiz auf einen so hohen Stand, dass Schweizer Sportfahrer bis heute international vorne mit dabei sind.

Inhalte meiner älterer Arbeiten über die Geschichte des eleganten Fahrens in der Schweiz werden hier nicht wiederholt. Dazu gehören vor allem Passagen im Buch «In der Kutsche durch die Schweiz» von 2006 und in der Broschüre «100 Jahre Fahrsport in der Schweiz» von 2025.

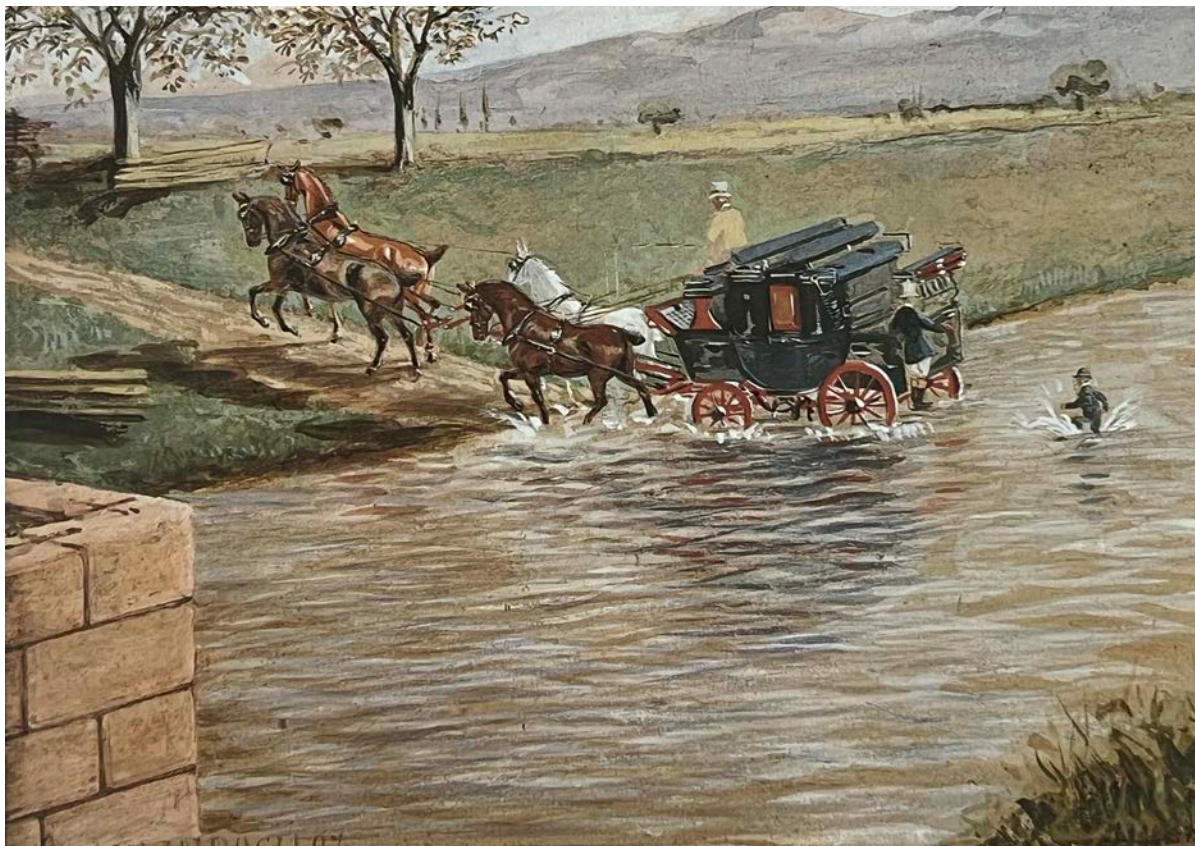
Für wertvolle Hinweise und Hilfe bei den Recherchen danke ich Thomas Frei, Jürg Burlet und dem Team der Bibliothek am Guisanplatz mit Mathias Kobel in Bern. Dort wird ein Album mit dem Titel «Wagen 1» aufbewahrt. Darin hat Max Thommen 1954 ältere Aufnahmen eingeklebt und mit Kommentaren versehen. Die übrigen Fotografien stammen aus meinem Archiv.

Andres Furger im März 2025

Bild rechts

Benno von Achenbach mit seinem Jagdterrier und einem Hackney aus seinem Viererzug um 1910 in Berlin.





Ausgangssituation

Die Schweiz war die einzige Nation ausserhalb Deutschlands, in der Benno von Achenbach (1861-1936) länger Unterricht erteilte. Nur an der Sprache kann es nicht gelegen haben - Achenbach sprach auch fließend französisch und englisch. Neben der deutschfreundlichen Grundstimmung in der Deutschschweiz und der Kriegsverschönerung unseres Landes dürften um 1920 zwei persönliche Faktoren mitgespielt haben:

1. Die Verwandtschaft General Willes mit Achenbach.
2. Die hohen Ansprüche der «Regie» in Thun mit ihrem neuen Leiter Oberst Richard Ziegler.

Der aus Düsseldorf stammende Achenbach kannte die Schweiz schon vor 1921. Als junger Mann war er jahrelang im Breisgau am Oberrhein zu Gast bei seinem Freund August Graf von Bismarck und reiste von hier in die nahe Schweiz. Bismarcks Gestüt lag mit Schloss Lilienthal bei Ihringen, zwischen Breisach und Freiburg. Achenbach durchquerte mit seinem Kölner Freund und Förderer Julius Vorster 1898 zudem auf einer dreiwöchigen Kutschenfahrt die Schweiz von Luzern ins Tessin und zurück nach Interlaken.

Achenbach verdiente seinen Lebensunterhalt neben seiner Tätigkeit als Fahrlehrer und Offizier zeitlebens auch als Kunstmaler, Zeichner und Illustrator. Er verewigte gekonnt auch die Gespanne seiner Verwandten und Freunde, wie das obere Bild zeigt.

Bild oben

Das hübsche Aquarell Achenbachs von 1909 zeigt die durch einen alten Rheinarm im Breisgau fahrende Coach seines angeheirateten Verwandten August Graf von Bismarck.

Bild unten

Achenbach mit seiner Frau auf der eigenen Coach in Berlin im Jahre 1913.



Verwandtschaft Achenbachs mit General Wille

Die Gattin von General Ulrich Wille, Clara Gräfin von Bismarck (1851-1946), war die Schwester des Achenbach-Freunds August Graf von Bismarck (1849-1920). Dieser hatte zudem eine entfernte Nichte Achenbachs geheiratet. So kam es, dass Achenbach wiederholt bei der Schwester seines Freundes und bei deren Mann in Feldmeilen zu Gast war. Als Bismarck kinderlos starb, kamen einige frühe Werke Achenbachs, wie das untere Bild, in den Besitz der Familie Wille (Wille 1991). So kam es, dass Achenbach auch die Tochter von Ulrich Wille namens Renée Schwarzenbach und ihre Familie in den 1920er Jahren im Fahren unterrichtete, wie dies S. 16 vorgestellt wird.

Ulrich Wille war mit dem auf der nächsten Seite vorgestellten militärischen Pferdeinstitut «Regie» in Thun eng verbunden, vor allem mit dem 1913 neu eingesetzten Leiter Oberst Richard Ziegler (1872-1944). Mit diesem arbeitete er ab 1914 auch als General zusammen. So war dieser am ersten Thuner Concours hippique im Jahre 1916 mit seiner Frau persönlich anwesend. Die Verbundenheit von Wille mit Ziegler blieb nach dem Ersten Weltkrieg bestehen. Das dürfte sich 1921 positiv auf die gegen innere Widerstände erfolgte Berufung Achenbachs in die Schweiz ausgewirkt haben.

Bild oben

Clara Gräfin von Bismarck, Gattin von Ulrich Wille, um 1870 als Reiterin im Damensattel.



Bild unten

Frühes Aquarell Achenbachs: August Graf von Bismarck, der Bruder der oben Abgebildeten, auf dem Kutschbock am Rhein mit seiner Frau, einer fernen Cousine Achenbachs.



Die «Regie» holt Achenbach in die Schweiz

Die «Regie», offiziell «Eidgenössische Pferde-Regie-Anstalt» genannt (EPRA), war um 1920 ein auch im Ausland angesehenes Pferdeinstitut. Ihre Hauptaufgabe war, den Bedarf an Offizierspferden der Artillerie abzudecken. Dort wurde auf hohem Niveau geritten sowie auch sportlich gefahren (Hildebrandt 2006).

Gustav Rau sprach in der führenden deutschen Pferdezeitschrift «Sankt Georg» 1922 (8ff.) von einem «vorbildlichen Institut» mit «großartiger Anlage» und lobte dessen Chef. In der Schweiz sei im Krieg der Pferdebestand nicht «verblutet». Und weiter: *«Um das Fahren an dem Institut auf die Höhe zu bringen, hat man Herrn von Achenbach geholt, der dort jetzt seinen zweiten Kursus gibt, dem sich ein weiterer am Remonten-Depot in Bern anschließt.»*

Friedrich Barth verfasste 1925 im Sammelband «Reiten und Fahren» unter dem Titel «Fahren vom Bock» dazu die zwei Seiten, wie sie hier S. 7 abgedruckt sind. Der dort erwähnte Verweis auf die Gotthardpost hatte folgenden Hintergrund: Die Schweiz verstand sich damals als gute Fahrnation, weil hier länger als in den umgebenden (topographisch flacheren) Ländern vier- und fünfspännige Postkurse unterhalten wurden. Allerdings war nach dem Ersten Weltkrieg eher sportliches Fahren in eleganter Haltung gefragt. Eben so, wie es Achenbach vormachte.

Bild oben

Achenbach fährt 1921 aus dem Tor der Eidgenössischen Pferde-Regie-Anstalt in Thun (wohl mit der unten abgebildeten Coach).

Bild unten

Achenbach (mit Strohhut) unterrichtet 1921 den EPRA-Chef Oberst Richard Ziegler im Sechserzugfahren auf der Regie-Coach.



Artikel von Friedrich Barth, Instruktionsoffizier in Thun und Major im Generalstab, zum Wirken Achenbachs in der Schweiz (aus Reiten und Fahren 1925, 80f.):

FAHREN VOM BOCK

Seit 1921 fanden jährlich in Thun und Bern Fahrkurse unter Leitung des Herrn von Achenbach statt. Diese sind mancherorts in den Zeitungen scharf kritisiert worden. Man fand es lächerlich, daß „deutsche Instruktooren“ berufen würden, um uns fahren zu lehren, da doch gerade bei uns viele Leute mehr als genug von der Sache verstanden (man verwies auf die Gotthardpost und anderes mehr). Ich brauche wohl kaum zu erwähnen, daß diesen Angriffen jede sachliche Grundlage fehlte. Den Schreibern war auch nichts an der Sache gelegen, sondern es handelte sich vielmehr um ganz persönliche Angriffe gegen den Direktor der Eidg. Pferde-Regieanstalt und gegen den Waffenchef der Kavallerie. Sachlich ist die Berufung des Herrn von Achenbach sehr zu begrüßen, denn es handelt sich da um eine Autorität allererster Klasse. Seine Nationalität spielt dabei gar keine Rolle. Von Achenbach hat sein ganzes Leben dem Studium der Fahrkunst gewidmet. Er war lange Zeit in England und Paris tätig und hat es, wie wohl nicht viele, verstanden, System in die Sache zu bringen. In den letzten Jahren hat Achenbach allerdings gerade in Deutschland die Fahrerei unter Ueberwindung unendlicher Widerstände stark gefördert und sich damit als Meister erwiesen. Er ist aber nicht nur selbst ein Meister, sondern auch ein vorzüglicher Lehrer. All' denen, die nicht Gelegenheit hatten, ihn an der Arbeit zu sehen, empfehle ich das Studium seines vorzüglichen Lehrbuches „Anspannen und Fahren“. Es enthält eine reiche Fülle wertvoller Lehren und bildet in seiner Einfachheit und Klarheit ein Meisterwerk für sich. Von Achenbach hat im gegenwärtigen deutschen Trainreglement das Kapitel „Bockfahren“ verfaßt. In allen größeren Städten Deutschlands wird gegenwärtig die Fahrpolizei nach seinen Grundsätzen gehandhabt. Achenbach ist ferner bei allen wichtigen Fahrkonkurrenzen Deutschlands als Berater und Schiedsrichter tätig. Kurz, es ist eine unbestreitbare Tatsache, daß in Deutschland durch diesen Mann das Fahren gewaltige Fortschritte gemacht hat. Wie sollten wir da nicht bestrebt sein, diese Fortschritte auch für uns herbeizuwünschen? So gab es sicher kein besseres Mittel, als das, von Achenbach selbst für Lehrkurse zu engagieren.

Es würde zu weit führen, hier das System „von Achenbach“ im Detail zu besprechen. Es soll im Folgenden nur kurz erwähnt werden, in welchem Rahmen die Fahrkurse abgehalten wurden, und welchen Wert sie für das zivile wie das militärische Fahren vom Bock haben. Als Teilnehmer kamen in erster Linie in Betracht: Einige Offiziere und Oberfahrer der Eidg. Pferde-Regieanstalt und des Kav. Remontendepots. Bevor man mit Pferden kutschte, wurden alle Fahrgriffe

am Achenbach'schen Fahrapparat gründlich behandelt und geübt. Dieser einfache Apparat ermöglicht es, die Grundbegriffe des Bockfahrens zu lernen, ohne daß dabei Pferde verdorben werden. Der beste Beweis für die Zweckmäßigkeit dieses Apparates ist wohl die Tatsache, daß die am Apparat ausgebildeten Rekruten der Train-Rekrutenschule Bière 1923 vom ersten Tag an mit den Pferden fuhren, wie wenn sie nie etwas anderes gemacht hätten. Eine Hauptsache für gutes Fahren bildet das richtige Verpassen der Kreuzzügel. Auch das wurde am Apparat nach dem äußerst einfachen und praktischen System v. Achenbach's behandelt und später an möglichst verschiedenen Pferdekombinationen praktisch geübt. Daß dabei auch die Gebißfrage eingehend besprochen wurde, ist selbstverständlich. Erst nachdem das zweispännige Fahren mit Sicherheit ausgeführt wurde, kam der Vierspänner und schließlich der Sechsspänner an die Reihe. Vier- und sechsspännig Fahren bildet für den Fahrer eine ausgezeichnete Übung, weil hier durch das schwierigere Verschnallen und Ausgleichen der Zügel das Pferdegefühl erst recht geweckt und der Blick bei der Ueberwachung von Stellung und Zug hervorragend geschärft wird. Wer da von sinnloser Spielerei spricht, der dokumentiert damit nur, daß er nicht weiß, welche Anforderungen richtiges Fahren an den Fahrer stellt. Um einem armen Pferd oder gar zweien unvernünftig an der Schnauze herum zu reißen, und etwa noch mit der Peitsche zu knallen, braucht man allerdings nicht vierspännig gefahren zu haben. Für den Dressurfahrer oder überhaupt für den Berufsfahrer bilden aber diese Übungen ein ganz hervorragendes Lehrmittel; und zwar auch dann, wenn er später ausschließlich ein- oder zweispännig fahren mußte. Neben den eigentlichen Fahrübungen wurde in den Fahrkursen mit der sogenannten Doppellonge gearbeitet. Dank dieser Longe ist es möglich, in kurzer Zeit viele Pferde, die sich vorher absolut nicht einspannen ließen, sicher am Wagen zu verwenden. Es ist klar, daß dieses Verfahren für die Kavallerieremontierung ungemein wichtig ist. Soll doch jeder Kavallerist ein Pferd haben, das auch am Wagen geht. Der Prozentsatz der nicht einspannbaren Pferde wird schon durch den Gebrauch der Doppellonge im Depot kleiner, und er wird verschwindend klein werden, wenn einmal die Achenbach'schen Fahrprinzipien Gemeingut aller Kavalleristen geworden sind. Daß dies nicht von heute auf morgen möglich sein wird, ist klar. Das zivile Fahren steckt bei uns trotz Gotthardpost und weiß ich was noch in so primitiven Verhältnissen, daß auch bei bestem Willen aller interessierten Kreise eine wesentliche Besserung viel Arbeit und Zeit erfordert.

Es ist zu hoffen, daß Herr von Achenbach noch recht oft zur Abhaltung von Fahrkursen in die Schweiz komme, und daß sein für Zivil- wie Militärfahren gleich wichtiges System bald in den weitesten Kreisen das Interesse finde, das es verdient. Dies zum Nutzen all' derer, die mit Pferden zu tun haben, und zur Erhaltung unserer Pferdebestände.

Barth, Major i. G.

Fahrschule in Thun



Achenbachs persönliche Vorliebe war neben dem Tandemfahren das vier- und sechsspännige Fahren. Wie zwischen 1906 und 1914 in Berlin als Leiter der Fahrschule des Königlich Preussischen Marstalls fuhr er jetzt auch in Thun zunächst die Gespanne selbst. Danach unterrichtete er alle Berufsfahrer vom Leiter (Richard Ziegler), dessen Stellvertreter (Max Thommen, 1891-1975), den Instruktionsoffizieren (wie Barth, 1885-1965), Oberfahrern und wohl auch den einfachen Fahrern persönlich mit ihren Gespannen. Die Lehrgänge dauerten etwa einen Monat. Achenbach hatte damals dafür Zeit. Seine bezahlten Tätigkeiten in Berlin am Marstall und danach als Offizier des preussischen Heeres und der Reichswehr waren 1914 beziehungsweise 1918/19 zu Ende gegangen (Furger 2025a).

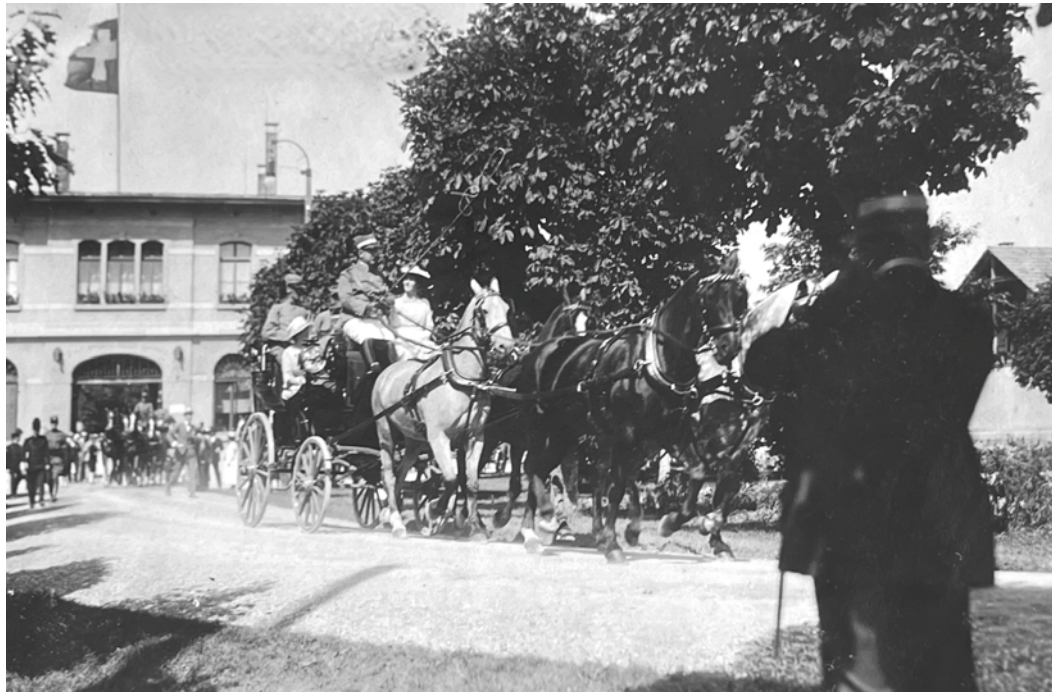


Bild oben

Achenbach überwacht 1922 stehend die Fahrvorführung von Oberleutnant Max Thommen in Thun auf einem Einfahrbreak.

Bild unten

Benno von Achenbach mit Strohhut als Fahrlehrer hinter Oberleutnant Max Thommen auf dem Roof-seat Break der Regie Dieser war aus zugekauften Teilen in den Werkstätten der EPRA zusammengebaut worden und steht heute im Nationalgestüt Avenches (Furger 2006, Abb. 464). Der Roof-seat Break, den man in Deutschland Char-à-bancs nannte, galt damals in Deutschland als der sportliche Viererzugwagen.



Fahrschule mit den Chefs der «Regie»

Die «Regie» besass eine Coach, wie das damals im Ausland bei gewissen Regimentern und grossen Reit- und Fahrinstituten (etwa Hannover) üblich war. Sie wurde in Thun für noble Ausfahrten und Ausflüge eingesetzt. Oberst Ziegler, der auch «König von Thun» genannt wurde, führte diese gerne selbst vierspännig dem Publikum vor. Vor diesem Hintergrund war es naheliegend, auch die Coach im Fahrunterricht einzusetzen (S. 6). Die «Regie» besass damals weitere edle Wagen und Geschirren. Neben der Coach auch grosse, achtplätzig Break de chasse. Die meisten davon haben sich bis heute als Staatsbesitz in der EMPFA und im Nationalgestüt von Avenches erhalten. Leider ist bis heute die dunkle Park Drag nicht mehr auffindbar, im Gegensatz zu den zwei später dazugekommenen Coachen (Furger 2025b).

Achenbach hielt im Rahmen der Lehrgänge seine Schüler in Aktion fotografisch fest, offenbar um die Aufnahmen später gemeinsam kritisch zu besprechen.

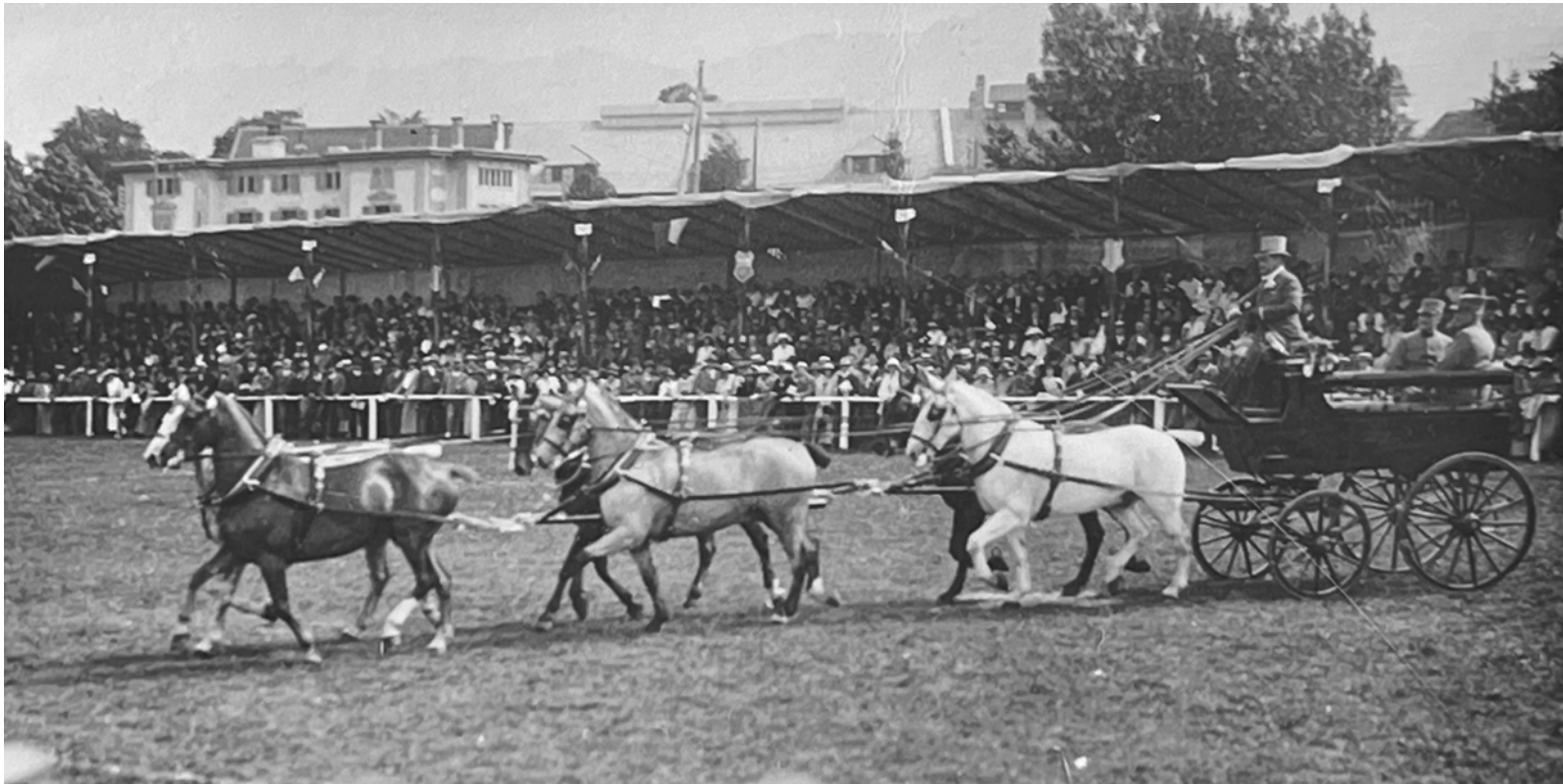


Bild oben (wohl 1921)

Achenbach fotografiert Oberst Ziegler bei der Wegfahrt von der «Regie» mit einem grossen Break de chasse.

Bild unten (wohl 1924)

Die mit vier Irländern angespannte Park Drag. Achenbach sitzt neben Oberleutnant Max Thommen.



Achenbach am Concours hippique in Thun

Die «Regie» hatte einen eigenen Turnierplatz und veranstaltete dort international beachtete Reitturniere. Dazu gehörten neben einem Korso von eleganten Gespannen durch die Stadt Thun auch Fahrvorführungen auf dem Turnierplatz und eigentliche Fahrprüfungen.

Auf die erste Einladung Achenbachs nach Thun im Jahre 1921 folgten weitere in den Jahren 1922 bis 1924. (Max Thommen weist in seinem im Vorwort erwähnten Fotobuch gewisse Aufnahmen mit Achenbach nachträglich ins Jahr 1925, was nach den Quellen nicht stimmen dürfte.) Achenbachs Tätigkeit in Thun führte zur Ausweitung der Lehrgänge nach Bern sowie nach Horgen bei Zürich.

Die beiden Bilder links zeigen Achenbach im Jahre 1924 als geschickten Fahrer des Sechserzugs der EPRA. Auf dem Einfahrwagen sitzen hinten die Thuner Fahrer Bieri und Ammann.



«Vor dem Unglück»

Weniger gut gelang die Vorführung Achenbachs am Thuner Concours hippique des Jahres 1924 mit einem Viererzug. Dem Phaeton der Regie, einem Zweispännerwagen, sind Jucker in Brustblattgeschirren mit Ringtrensen eingespannt. Der vom Wagenbauer Plästerer in Bern gebaute Sportwagen hat sich in der Kutschensammlung Rothenburg erhalten. Die drei Fotos überschrieb Max Thommen mit «vor dem Unglück».

Bilder links

«4 beaux hongrois baie» (vier schöne braune Ungaren).
Achenbach muss sich zurücklehnen und gegenhalten.

Bild oben

«Les chevaux prenant peur - s'emballaient et renversent la voiture à la sortie.» (Die Pferde bekamen Angst, gingen durch und warfen den Wagen beim Ausgang um.) Das linke Vorpferd galoppiert, die Vorwaage schlägt hin und her.

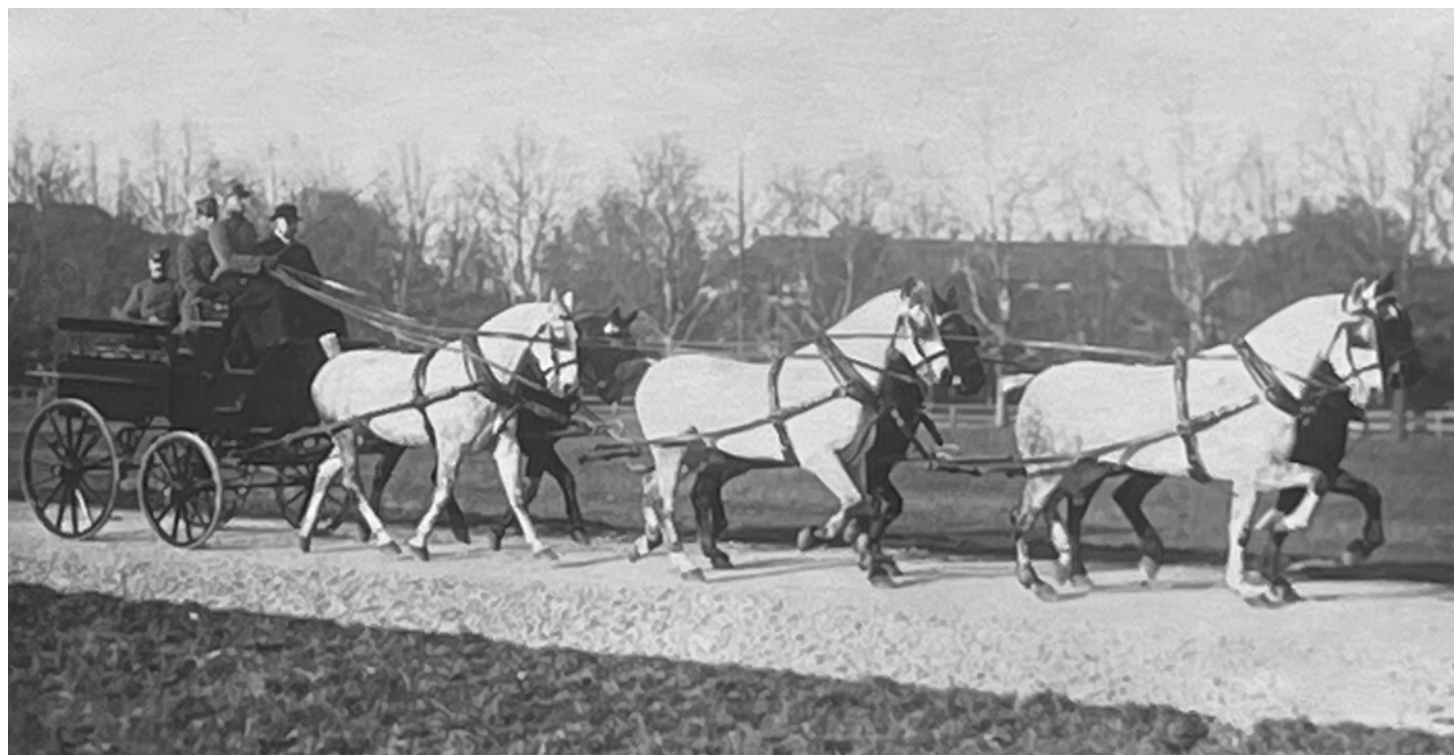
Bas. 25. II. 23. S. v. H. O! Das meine letzten dankend beglaubigten
Bef. schrieb ich ausführlich ab Karabiner für Tandem in 10/2 Zug
ösen für Coachen u. Reserve gewünscht würden jezt à ca.
2 1/2 fr. Da mein letzter 2-Bogen Bef wieder verloren sein
könnte wiederhole ich, dass mir nach Pfingsten
in jede andere Zeit passt, ich mich sehr freue auch
auf Basel - ev. Zürich. Hoffe heiss, dass es möglich
sein wird den vorzügl. Schüler wieder zu bekommen.
Frau Fischb. will hier Turnier Vollbl. W. Dornier-
Herrensattel kaufen. Sie kauft den F. W. o. J. hier.
Wir haben 2500 Neumünzen. Für alle Fälle:
ich antworte stets sogleich, selbst in wenigen
Tagen fertigstellen ab. Ihr st. mein Bef ablaa-
den geschehen. Gesamte Empfehlung und
bestliche Grüsse des Dankb. org. D. A. Berlin W. G. v. v. v.

Mit dieser Postkarte teilte Achenbach am 25.2.1923 Oberst Ziegler mit, dass er nach Pfingsten wieder nach Thun kommen könne. Er freue sich sehr, «auch auf Basel - ev. Zürich». Was er mit Basel meinte, ist nicht klar. Gemeint war eher Bern, wo denn auch Fahrunterricht erteilt wurde. Mit Zürich war wohl das nahe Horgen gemeint (S. 16f.). Auf wen sich der folgende Satz bezieht, ist ebenfalls unklar (Barth?):
«Hoffe heiss, dass es möglich sein wird den vorzügl. Schüler wieder zu bekommen.»



Achenbach 1923 Bern

Wie für Achenbach üblich, fuhr er die Schulgespanne zuerst selbst und stellte die Leinen richtig ein. Er schulte seine Schüler zuerst auf dem Bock als Mitfahrer, bevor sie selbst die Leinen in die Hand bekamen. Hier führt Achenbach einen Sechserzug in der Wendung vor. Im Hintergrund ist die 1879 fertiggestellte Kaserne von Bern zu sehen.



Fahrschule in Bern

Neben dem zivilen Haras national in Avenches gab es in der Schweiz mit dem „Depot“ in Bern ein zweites militärisches Pferdeinstitut. Dieses stand stets ein wenig im Schatten der bekannteren «Regie». Weil das «Depot» zur Waffengattung Kavallerie gehörte, hiess es offiziell «Kavallerie-Remonten-Depot» (KRD). Bei der Auflösung der EPRA im Jahre 1950 übernahm das KRD die Pferde und Wagen von Thun und wurde zur «Eidgenössischen Militär-Pferde-Anstalt» (EMPFA) aufgewertet (Jaquero 1990). Gleichzeitig kamen wichtige Fahrer nach Bern. Die zivile Nachfolgeorganisation der EMPFA nennt sich heute «Nationales Pferdezentrum» (NPZ).

Vom Fahrunterricht des Jahres 1923 gibt es verschiedene Bilder mit einem Sechserzug. Angespant ist wieder der Einfuhrwagen von S. 10. Dieser wurde von Karl Raaflaub in Bern für die EPRA gebaut, kam dann an die EMPFA und steht heute im Nationalgestüt Avenches (Hildebrandt 2004, 104 und Furger 2006, Abb. 431).

Bilder links

Training im Sechserzugfahren in Bern 1923. Zum unteren Bild schrieb Achenbach (Archivband 1924/vgl. Furger 2025a):

«Unterricht in Bern, Break der schweiz. Pferde-Regie Anstalt in Thun. Fahrer Hptm. Thomen, daneben der Magister, dahinter Maj. Barth & Ob. Fahrer Bieri. Pferde: Stange Ostfriesen, Mitte Iren, vorne rechts Spanier, links Ostfriesen.» und «Arbeits Break und Geschirre».

Weitere Bilder zur Fahrschule in Bern

Vom Fahrkurs des Jahres 1923 in Bern stammen auch diese Bilder. Im Hintergrund ist wieder die 1879 fertiggestellte Kaserne von Bern zu sehen.

Abgebildet sind neben Achenbach wieder der EMPFA-Oberfahrer Bieri und der Offizier Barth. Fridolin Barth (1885-1965) war von 1908 bis 1925 Instruktionsoffizier der Artillerie. Er stammte aus einer alteingesessenen Basler Familie. Dies war kein Zufall, denn um und nach 1900 nahmen die Equipagenkultur und das sportliche Fahren in Basel im Vergleich zu anderen Schweizer Städten einen hohen Rang ein.

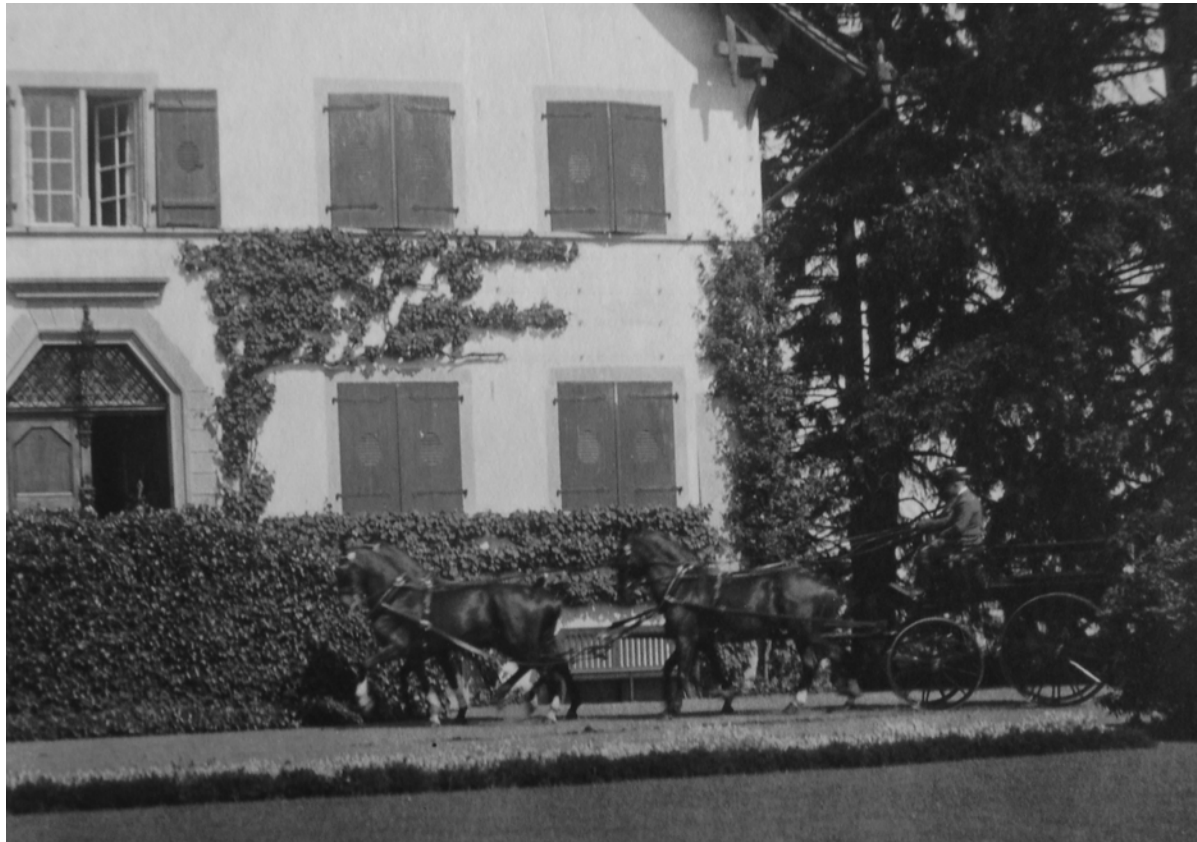
Bild oben

1923 «Sechserzug in Bern. Fahrer Verfasser. Volte bergab.»
So beschrieb Achenbach in der neuen Ausgabe von
«Anspannen und Fahren» von 1925 dieses Bild
(Abb. 130 und 132).

Bild unten

Achenbach dazu:
«Fahrer Major Fr. Barth (Schweiz), daneben Oberfahrer Bieri, zwei der allerbesten schweizerischen Fahrer.»
Vor den Spitzpferden steht Benno von Achenbach.





Unterricht der Familie Schwarzenbach in Horgen

Renée Schwarzenbach-Wille, Tochter des Generals Wille, war eine gute Reiterin und Fahrer. Sie holte Achenbach, den sie schon seit Kindesalter kannte, auf ihr Gut Bocken bei Horgen am Südufer des Zürichsees. Längere Lehrgänge sind für 1924 gut belegt, aber Achenbach war wohl dort schon seit 1921 Gast. Überdies gab es einen regen Briefwechsel zwischen Achenbach und «Frau Oberst Schwarzenbach», wie sie als verheiratete Frau auch genannt wurde (Schwarzenbach 2004, 231f.). Ihr Mann war damals einer der reichsten Schweizer. Alfred Schwarzenbach kaufte Achenbach manche künstlerische Werke ab, die verschiedene Sujets wie alte englische Postkutschen zeigten (Furger 2025a).

Achenbach unterrichtete die sportliche und selbstbewusste Hausherrin vor allem im Tandemfahren. Sie legte sich nach den Angaben Achenbachs einen entsprechenden Sportwagen von Holland & Holland in London und Geschirre der Sattlerei Waldhausen in Köln zu. Ihr Mann besass einen Viererzug mit dazu passender Break-Wagonnette von Shanks in London. Auch die Tochter Suzanne und der Sohn Hans der Schwarzenbachs wurden unterrichtet (Furger 2025a).

Achenbach war 1924 bei den Schwarzenbachs länger Gast. Damals war ihr Landgut Bocken zu einem herrschaftlichen Musterbetrieb für Reiten, Fahren und Pferdezucht geworden. Achenbach bildete den Viererzug des Hausherrn soweit aus, dass er ihn selbst vor grossem Publikum vorstellen konnte (S. 13).

Bilder links

Achenbach trainiert im Frühsommer 1924 den Viererzug von Alfred Schwarzenbach, der neben ihm sitzt. Er trägt seine geliebte Kreissäge auf dem Kopf. Im Hintergrund ist das Herrschaftshaus des Landgutes Bocken bei Horgen zu sehen.

Teilnahme am Zürcher Turnier von 1924

Nachdem in Deutschland nach 1920 ein eigentliches Turnierfieber im Bereich Fahren ausgebrochen war, kam es in den Jahren 1922 und 1924 auch in Zürich zu ersten nationalen Fahrturnieren. Diese wurden sogar in Deutschland wahrgenommen. Der bekannte Hippologe Gustav Rau besprach das Turnier von 1922 in der führenden deutschen Pferdezeitschrift «Sankt Georg» recht wohlwollend. Leider verebbte diese Welle nach 1924 in der Schweiz wieder; erst nach dem Zweiten Weltkrieg kamen erneut nationale Fahrturniere auf.

Achenbach nahm 1924 auf der Kasernenwiese in Zürich in der Gruppe Viererzüge am Turnier selbst teil und holte den ersten Preis.

Bild oben:

«Viererezug des Herrn Dr. Alfr. Schwarzenbach, Bocken-Zürich. 1. Pr.1924. Fahrer Verfasser.» So beschrieb Achenbach 1925 in seinem Buch «Anspannen und Fahren» diese Fotografie. Er war offenbar mit der Aufnahme nicht ganz zufrieden und fügte der Bildlegende augenzwinkernd an: «Zu scharfe Parade, die Häuser fallen vor Schrecken um.»

Bild unten:

Zu dieser zweiten Fotografie mit Achenbach an den Leinen schrieb die Fachzeitschrift «Schweizer Kavallerist»:
„Es freut uns ausserordentlich, dass unzählige Zuschauer instinktiv das Gefühl hatten, da führe eine begnadete Hand die Leinen, ohne zu wissen, wer dieser Fahrer war ...“



Nach 1924

Nach 1924 kam Achenbach nicht mehr in die Schweiz. Er war damals allerdings bei bester Gesundheit und setzte in Deutschland seine Tätigkeit als Turnierrichter und Fahrlehrer fort. Achenbach war jetzt besonders in Hannover gefragt (S. 19). Zudem konzentrierte er sich Ende 1924 und anfangs 1925 auf die fünfte, deutlich erweiterte Auflage seines Standardwerks «Anspannen und Fahren». (Diese Fassung ist kaum bekannt und antiquarisch selten zu bekommen.) In dieser neuen Ausgabe fügte er mehrere Fotos seiner Auftritte in der Schweiz ein. Dazu gehörten auch Zitate aus dem hier reproduzierten Artikel von Major Barth, den er persönlich offenbar sehr schätzte. (Dieser war wie Achenbach ausgebildeter Kunstmaler.)

Im Gefolge des von Achenbach geförderten eleganten Vierer- und Sechserzugfahrens wurde das von ihm besonders geschätzte Tandemfahren auch in Schweizer Fahrerkreisen populär. Militärfahrer in Thun und Bern übernahmen seine Fahrtechnik. Besonders Vater und Sohn Rothacher beherrschten in der Folge das Tandemfahren meisterhaft. Sie gaben ihr Können in zivilen Fahrkursen an Fahrerinnen und Fahrer weiter. Dazu gehörte der Privatfahrer Otto Fischer (1929 bis 2021) in Oetwil am See. Dieser berichtete dem Schreibenden, Fritz Rothacher habe ihm als jungem Fahrer spezielle, auf Achenbach zurückgehende Handgriffe weitergegeben.

Bild oben

Dankeskarte Achenbachs von 1924 an die Familie Schwarzenbach für die Gastfreundschaft auf ihrem Landgut Bocken in Horgen mit einem englischen Tandem-Vers.

Bild unten

«Le Tandem» der Regie in Thun. Druck nach einer Vorlage von A.-E. Bernard aus dem Buch «Jamais plus» von Roland de Weck (1950).

Indem ich meinen herzlichsten Dank für
die unvergesslich schönen Tage ausdrücken
möchte, kommt mir der alte Vers wieder
ins Gedächtnis:
Oh what delight a tandem ride,
a high wheel cart and three inside,
The wheeler steady and leader free,
If the whip is clack it goes merrily.
4. Juni 1924. Bruno Achenbach.



Parallelen zur Kavallerieschule in Hannover

Unter Oberst Ziegler entwickelte sich die «Regie» in Thun zu einer kleineren Variante des berühmten «Preußischen Militärinstituts Hannover», das 1920 zur «Kavallerieschule der Reichswehr» wurde. Wie in Thun war die Hauptaufgabe in Hannover, die Offizierspferde zuzureiten, die dann an die Truppe abgegeben wurden. Hannover wurde (neben der Militärreiterei) zunehmend auch ein nationales Zentrum der Sportreiterei, wie eben auch Thun (Furger 2025a).

Auch im Bereich Fahren entstand eine signifikante Parallelentwicklung zwischen Thun und Hannover. Dort baute der gute Fahrer Rittmeister (Hauptmann) Buchheister erstmals 1921 eine Fahrschwadron auf. Diese wurde 1923 durch den Berufsoffizier Max Pape übernommen. Der wiederum holte Achenbach als Instruktor nach Hannover, genauer wurde er als Reserveoffizier dorthin abkommandiert. Diese Entwicklung trug in Deutschland wie in der Schweiz Früchte. In den 1920er Jahren begannen die Berufsfahrer aus Hannover die deutschen Turniere zu dominieren, noch stärker in den 1930er Jahren. Dies auch wegen der gezielten staatlichen Förderung durch die Nationalsozialisten, denen sich auch Pape anschloss.

Das Engagement Achenbachs in Hannover führte mit dazu, dass er sich wieder mehr auf sein Heimatland konzentrierte. Dort entwickelte sich das Fahren nach Achenbach auch über den Zweiten Weltkrieg hinaus positiv weiter. Das war mit ein Grund, weshalb die FEI 1969/70 Fahren nach deutscher Art als internationale Disziplin aufnahm.

Bild rechts: Der Achenbach-Schüler und Spitzenfahrer aus Hannover, Rittmeister Litho Stein, 1930 am Fahrturnier in Aachen. Er fährt den Viererzug musterhaft nach Achenbach. Der Wagen ist ein Char-à-bancs beziehungsweise Roof-seat Break.



Benno von Achenbach †

F. F. «Was Sie an dieser Mail Coach sehen, das alles ist von Benno von Achenbach – ausgenommen die Pferde», sagte uns Oberst Ziegler bei unserem Besuch bei der E. P. R. A. in Thun – wenige Tage nach dem Bekanntwerden der Nachricht von dem Tode des grossen Meisters der Fahrkunst.

Und weiter: «Die Welt des Pferdesports betrauert einen Lehrmeister, wir, die ihn kannten, darüber hinaus einen prächtigen Menschen. Seine Ideen und Lehren verbreiteten sich über den ganzen Kontinent, wo immer Pferde vor ein Fahrzeug gespannt werden, einerlei ob vor die Mail Coach oder den Trainwagen. Denn dieser Mensch, seine souveräne Beherrschung der Materie standen dahinter. Benno von Achenbach verstrickte sich nicht in Illusionen, sondern er stand als Träger seiner Überzeugung, seines Wissens ruhig und geduldig auf seinem Posten. Bis vor ungefähr 10 Jahren, als er zum ersten Mal zu uns nach Thun kam, war die Kunst des Fahrens bei uns in der Schweiz ein ungelöstes Problem. Nicht überall fand seine Berufung als Lehrer und Bildner an unser Institut zunächst restlose Zustimmung. Das änderte sich aber bald. Seine freundliche, bescheidene Art, die Direktheit und Offenheit, mit der er zu überzeugen verstand, erwarben ihm schnell viele Freunde. Als er nach mehrmaligen Besuchen – er blieb jedesmal ungefähr einen Monat bei uns – endgültig Abschied nahm, konnte er es in der Überzeugung tun, dass die freundschaftliche

Gesinnung, der er zuletzt überall begegnete, nur der Widerschein der Strahlen war, die von ihm als Meister und Mensch selbst ausgingen.»

* * *

Benno von Achenbach ist am 15. Oktober in Berlin im Alter von 75 Jahren gestorben. Eine schwere Krankheit hat ihn dahingerafft. Da, wo der Mensch stand, bleibt eine Lücke, sein Werk aber steht gross und beispielhaft da! Seine unvergänglichen Verdienste breiten sich weit über die Landesgrenzen seiner Heimat aus. In der Schweiz sind seine Kenntnisse und Erfahrungen als Dokument im Fahrreglement der Armee niedergelegt, zu dessen Fassung er einen nicht unbedeutenden Anteil beitrug. Seine Lehre beruhte auf guten englischen Vorbildern, aber dennoch war sein System durchaus unabhängig davon, und seine geschickten Hände zauberten aus älteren und komplizierten Dingen ungeahntes Leben hervor. Unerreicht ist seine «Achenbach-Leine», mit der er den wirren Knoten löste, den seine Vorgänger hinterlassen hatten. Geduld und Ruhe waren die wesentlichen Merkmale, mit der er sein ganzes, überquellendes Leben meisterte. Sein Standardwerk entstand dadurch erst in der Periode seines Zenits, nachdem er in Jahrzehnten Erfahrungen gesammelt hatte. «Anspannen und Fahren» wird wie ein Leuchtturm für die jetzige und die kommenden Generationen weiter strahlen. Der Mann, der es erfüllt hat, Benno von Achenbach, wird in unserem Gedächtnis fortleben.

Nachruf

Achenbach war auch als älterer Herr weiter als Fahrlehrer, Turnierrichter, Publizist und Maler in Deutschland tätig. 1936 starb er nach kurzer, schwerer Krankheit.

Damals war sein Wirken in der Schweiz noch so präsent, dass ihn die Zeitschrift «Schweizer Artillerist» im September 1936 mit dem links abgebildeten Nachruf ehrte.

Wie das deutsche auch, übernahm das Schweizer Militär Achenbachs Fahrgrundsätze in die Ausbildung der fahrenden Truppen. Dies hatte wie in Deutschland deutliche Auswirkungen auf die zivile Fahrerei. Auf diese Art ausgebildete Rekruten fuhren im zivilen Leben ihr Pferd weiter nach der Methode Achenbach. Zudem bildeten in der Schweiz einige militärische Fahrlehrer in speziellen Kursen auch zivile Fahrerinnen und Fahrer aus.

Achenbach und die jüngere Fahrscene in der Schweiz

Die Publikationen David Gerbers (1897-1975) sind eine wichtige Quelle für das Nachwirken von Achenbachs Lehrtätigkeit in der Schweiz. Gerber hatte seine Laufbahn an der EPRA in Thun begonnen und wechselte 1930 nach Bern an das KRD. Er wurde dort „Remontierungsoffizier“ und Chef der Fahrställe im Range eines Majors. Gerber kann nach Ziegler als der zweite grosse Förderer der Fahrkunst in der Schweiz eingestuft werden. Er wurde am 10. 1. 1939 für gut drei Monate an die Heeres-Reit-Schule Hannover und in die neue Anlage von Krampnitz bei Potsdam „abkommandiert“. Das waren damals die besten Adressen für eine Schulung nach dem Achenbach-System (Furger 2025b, 34).

Gerber bilanzierte 1945 ein „nicht sehr hohes Niveau schweizerischer Fahrkunst“ und 1958 (24f.): «die durch Herrn von Achenbach im Laufe der letzten zwanzig Jahre persönlich geleiteten Fahrkurse (sind) in ihren Anfangserfolgen stecken geblieben». Aber «unsere militärischen Pferdeanstalten (haben) den Wert des von Achenbachschen Systems richtig erkannt».

Vor allem in der EMPFA (und auch im Nationalgestüt) galt Fahren nach Achenbach weiter als oberstes Prinzip. Die Erfolge eines Auguste Dubey als Oberfahrer der EMPFA im Jahre 1972 (erster Weltmeister im Viererzugfahren) gehen letztlich auf Achenbachs Wirken in der Schweiz zurück. An der Person des EMPFA-Fahrers Fritz Rothacher, der um 1970 intern als der beste Fahrer galt, kann dies genauer nachvollzogen werden. Sein Vater war schon Fahrer in Bern gewesen und von Achenbach unterrichtet worden (Furger 2025a). Das trug mit dazu bei, dass sein Sohn Fritz in Aachen die höchsten Preise einfahren konnte. Er war dort schon 1965 als erfolgreichster Fahrer ausgezeichnet worden und gewann 1969 in Aachen vor den Augen von Prinz Philip den ersten Preis im Viererzugfahren.

Die Schweizer Militärfahrer der Nachkriegszeit verbreiteten den Fahrsport nach Achenbach nicht nur durch eigene sportliche Erfolge, sondern gaben ihr Wissen bis ans Ende der EMPFA im Jahre 1997 an Interessierte weiter. Dies im Rahmen von Fahrkursen in Bern selbst oder auswärts. Der Schreibende profitierte auch mehrmals davon.

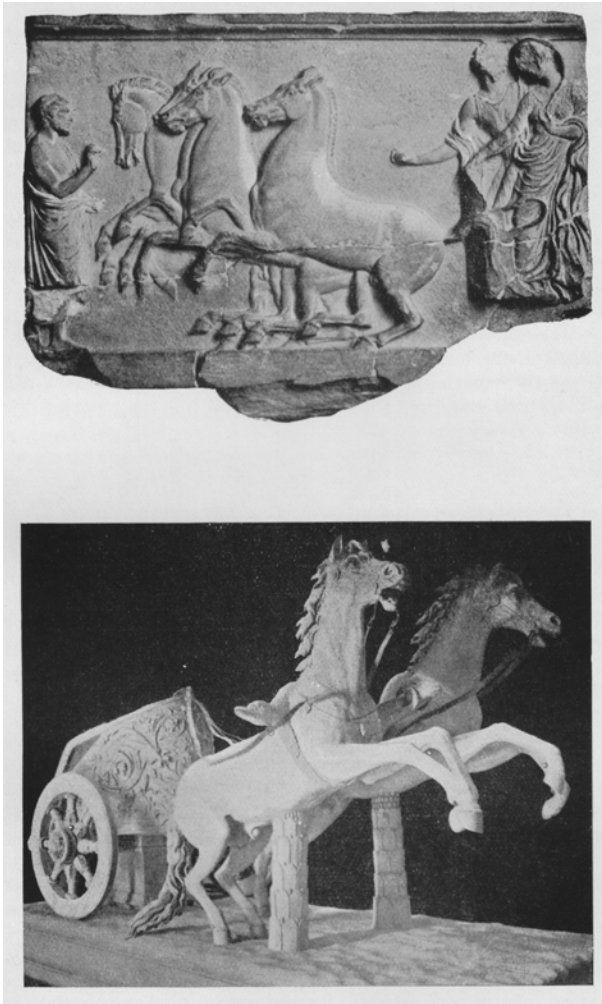


Bild oben

Militärfahrer Fritz Rothacher präsentiert in Aachen 1967 vor grossem Publikum einen Viererzug der EMPFA in ungarischer Anspannung. Dabei wurden stets Warmblutpferde vorgestellt, die in der EMPFA auf hohem Niveau dressurmässig geritten wurden.

ANHANG

Im Schweizer Sammelband «Reiten und Fahren» publizierte Achenbach einen interessanten Artikel (1925, 76ff.). Dieser ist heute vergessen und wird hier deshalb noch einmal abgedruckt. Im zweiten Abschnitt fasste Achenbach darin in eindrücklicher Art den pferdefreundlichen und tierschützerisch unterlegten Ansatz seiner Fahrkunst zusammen. Ein Thema, das heute wieder hochaktuell ist.



Bilder oben

In den Achenbach-Artikel von 1924 wurden diese zwei Fotografien von Darstellungen der Antike eingeschoben.

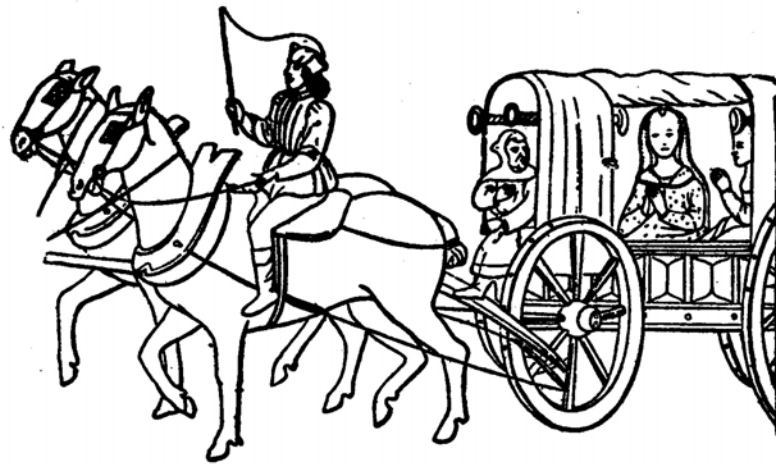
FAHREN ALS KUNST

Auf dem Kontinent ist es noch wenig bekannt, daß Fahren eine ebenso große und wichtige Kunst ist wie Reiten. Während der Reiter unter normalen Verhältnissen nur für sich und sein Pferd einzustehen braucht, hat der Fahrer oft zwei oder mehr Pferde zu beobachten, zu überwachen und zu leiten, fast immer auch, außer sich selbst, Personen und Sachwerte zu befördern, für deren Sicherheit er verantwortlich ist. Es ist deshalb nicht erstaunlich, daß schon Xenophon (um 400 v. Chr.) über die Reitkunst schrieb, ja man kann sagen eine Griechische Reitvorschrift verfaßte. Ueber Streit-, Triumph- und Rennwagen des Altertums gibt es Berichte (nach Pindar wurden in einem Rennen vierzig Wagen in Stücke gefahren!) und zahlreiche Darstellungen, wohl erhalten und künstlerisch vollendet schön, aber ob assyrisch, ägyptisch, griechisch oder römisch, ob Biga oder Quadriga, die Art und der Grad der Fahrkunst im Altertum sind für den nüchternen Kutscher von heute kein Katechismus, höchstens ein interessantes Bilderbuch, dem der erklärende Text fehlt. Allem Anschein nach war die Zügelführung der heute in Rußland noch üblichen sehr ähnlich, also einzelne um die Hände gelegte oder gewickelte Riemen, keine „Kreuzleinen“ (guides de croisement, coupling reins), durch die das Verhältnis zweier oder mehrerer Pferde vom Fahrer unveränderlich festgelegt werden kann.

Die Fahrkunst besteht hauptsächlich darin, bei möglichstster Schonung der Zugtiere und bester Arbeitseinteilung der Pferde unter einander und in bezug auf die Wegverhältnisse, durch vorteilhafte Ladung der Last (vermehrt auf die höheren Hinterräder), sorgfältiges Schmieren der Achsen und des Lenkkranzes, sachgemäße Anspannung (die den Zugtieren keine Qualen bereitet, wie die Doppelkopffioche den Ochsen), vielmehr die Arbeit leicht macht, sicher, schnell und für die Wageninsassen angenehm, das Ziel zu erreichen. Ein Teil der Fahrkunst besteht darin, den besten Weg zu finden, das Tempo seiner Eigenart anzupassen (bergauf und steil-bergab Schritt), zur richtigen Zeit und an geeignetem Ort Ruhepausen einzulegen, praktisch zu füttern und zu tränken, schonlich wieder loszufahren, durch verständnisvolle Zäumung und Kreuzleinschnallung einzuteilen, hierdurch wiederum die Temperamente, soweit das möglich ist, auszugleichen, endlich mit den einfachsten und besten Hilfen systematisch richtig zu leiten. Das heißt: nicht an der Leine der Seite zu ziehen, nach der man lenken will, sondern auf der anderen nachzugeben. Denn: jedes Ziehen ist eine Hilfe nach rückwärts, die nur von ganz willigen Pferden befolgt wird,

nachdem sie mühsam begriffen haben, was der Mensch mit dieser widersinnigen Hilfe will. Der bis hierher angedeutete, lediglich das Praktische berücksichtigende Teil der Fahrkunst ähnelt dem Patrouillenreiten, der andere entspricht der Dressurreiterei, deren Ziel nicht nur ist, dahin zu kommen wohin man will oder soll, sondern auch, daß die Pferde durch jeden Ritt oder jede Fahrt besser, schöner und klüger werden. In schlechter Hand werden sie stumpfer, härter und dümmer. Viele Leute sagen, um ihre Unkenntnis zu bemänteln: „Die Hauptsache ist, daß man hinkommt!“ Das ist körperliche und geistige Erblindung. Kommt man am Ziel nicht an, so kann man sich einsargen lassen. Mit einem oder mehreren übermüdeten, geschundenen oder lahmen Pferden, auch vielleicht heißgelaufenen Rädern anzukommen, ist auch keine Fahrkunst.

Sir Walter Gilbey berichtet in seinem Buche: *EARLY CARRIAGES & ROADS*, daß bereits Ende des dreizehnten Jahrhunderts auf dem Kontinent vierrädrige Wagen mit beweglichem Vordergestell benutzt worden seien, während Wagen zur Beförderung von Personen in England erst viel später in Gebrauch kamen. Der erste Wagen zum Einlenken wurde erst 1564 von Walter Ripon in London für die Königin Elisabeth gebaut. Ich möchte hier erwähnen, daß die ersten Scheuklappen nicht — was oft behauptet worden ist — englischen Ursprungs sind, daß sie vielmehr schon auf einer Darstellung von 1300 wiedergegeben sind, die eine alte flämische Chronik (British Museum, London) enthält (siehe Abb. I). Das gleiche Bild zeigt sogar



schon Kuntel! Um diese Zeit, wie in den folgenden 5 Jahrhunderten, waren die Wege allgemein sehr schlecht, sodaß Fahren auf den damals noch gänzlich federlosen Wagen eine Qual gewesen sein muß. Selbstfahren galt zu allen Zeiten, mit Ausnahme bei Wagenrennen und Triumphzügen des Altertums, für würdelos, bis England vor 200 Jahren zuerst einen Sport und im Anschluß daran eine Kunst daraus entwickelte. Ich muß gestehen, daß das Fahren auch heute noch, wie es in den meisten Fällen betrieben wird, menschenunwürdig und widerwärtig anzusehen ist. Selten findet man, wie hierbei,

Ungerechtigkeit, Rohheit und Dummheit gepaart. Ungerechtigkeit, indem der Gespannführer es zuläßt, daß sich das edlere, temperamentvollere, ehrgeizige Tier so lange überanstrengt, bis es nicht mehr kann; das ist des Fahrers herzlose Ermüdungstheorie, die Temperamente auszugleichen. Dabei ermüdet das überfleißige Pferd Herz und Muskeln derartig, daß es nach der Arbeit vor Ermattung das Futter versagt. So kommt es bald von Kräften, wird stumpf, streicht sich, fällt auf die Kniee. Kritik des schlechten Fahrers und interesse- und verständnislosen Besitzers: „Es war immer ein Biest“. Und doch war es außerordentlich treu und wertvoll, es hat bei ungerechter, ja elender Behandlung sein Bestes hergegeben, länger als es konnte. Ich habe im Laufe der Jahre wiederholt erlebt, daß Kutscher ihre Pferde wegen Scheuens durch Peitschenhiebe zu erziehen glaubten oder es zu glauben vorgaben. Wer nur einen Augenblick nachdenkt, muß sich sagen, daß das Pferd nicht anders kann, als schließen: die Dampfwalze ist unzertrennlich mit Hieben verbunden, es steht ein Mensch darauf, der nach mir schlägt. Pferde kennen Torwege genau wieder, aus denen immer der infame große Hund herauschießt. Für das Pferd ist der Gedankengang der gleiche: Dampfwalze mit Hieben, Torweg mit Hund.

Es gibt viele Pferde, die auf dem Nachhausewege mehr oder weniger eilen. Dadurch bleibt das Nebenpferd zurück, weil es nichts mehr zu ziehen findet. Abhilfe ist durch etwas „Kunst“ leicht geschafft. Freilich muß der Anfänger auch hier ein wenig denken. Ich habe leider wiederholt erlebt, daß Kutscher heimwärts heftig werdende Pferde, zu Hause angekommen, auf dem Stallhofe erbarmungslos verprügeln. Sie behaupteten, man müsse ihnen den Drang nach dem Stall austreiben, sie müßten mehr Angst vor der Peitsche haben als Sehnsucht nach dem Futter. Solche rohen Menschen sind unwürdig, unser edelstes Haustier zu pflegen und zu lenken, sie können oder wollen sich nicht in die Tierseele hineindenken. Bei etwas gutem Willen ergibt sich Folgendes: das Pferd hat gelernt, die Peitsche als antreibende Hilfe zu verstehen, in welcher Weise der rohe Kutscher sie auch immer gebrauchen wird, mit der einzigen Ausnahme: nach der Heimkehr im Hofe. Das bedauernswerte, mißhandelte Tier kann mithin niemals ergründen, weshalb es im Hof so verprügelt, gleichzeitig aber am Vorwärtsgehen verhindert wird. Ein Gegenstück gefühlvoller Behandlung findet man in: „*Annals of the Road*“, von Capt. MALET, London 1876. Da heißt es S. 342, von einem Coachfahrer: „... Etwa eine Stunde bevor er mit der Coach abfahren mußte, ging er in den Stall, in dem seine Pferde standen, nahm einen Besen, zog den Stock heraus und bearbeitete jedes Pferd wenigstens fünf Minuten, indem er es gleichzeitig in rauhem Tone anrief. Es genügt, zu sagen, daß die Pferde keine Zeit mehr verloren. Denn Herbert (von dem ich eben spreche) redete zu seinen Pferden in eigenümlichem Ton, um ihnen zu sagen, was er ihnen antun würde, wenn sie ihren Gang nicht verbesserten. ... In dem Augenblick, in dem sie die Stimme hörten, die ihnen im Stalle solchen Eindruck gemacht hatte, beschleunigten sie ihren Gang aufs Höchste“ (auszugsweise wiedergegeben). Die Geschichte wird keineswegs als abschreckendes Bei-

spiel erwähnt, vielmehr der eigens zu diesem Zweck herbeigeholte Kutscher als Künstler (artist) bezeichnet. Ich möchte auch diese Behandlung nicht als Fahrkunst bezeichnen. Immerhin trifft sie, wenn auch roher nicht denkbar, den Gedankengang der Pferde und hatte Erfolg, während das Verprügeln scheuender oder heimwärtsdrängender Pferde entseßlich töricht ist und die Uebel nur verschlimmert. Ich glaube, daß jemand, der bisher gar kein Interesse für Fahrkunst hatte und glaubte, das Fahren bestände nur im abwechselungsweisen Ziehen an einem, am anderen oder an beiden Zügeln, kann aus meinen Ausführungen ersehen, daß „ein tieferer Sinn im kind'schen Spiel“ – sein kann. Den Besitzern von Lohn- und Arbeitsfuhrwerk ist es wohlbekannt, daß bei einzelnen Kutschern alles glatt geht, daß sie nicht karambolieren, daß ihnen keine Pferde fallen, daß Krampen und Stollen mitgeführt werden, daß die wertvollen Pferde weder heiß noch überanstrengt in den Stall zurückkommen und durch diese Sorgfalt viele Jahre länger halten als anderer Hände anvertraute, die gebrochen von Ueberanstrengungen, mit Wunden und Striemen einrücken, sogar mit einem schwerverletzten Auge.

Wer selbst fährt und Liebe zu Pferden hat, dem ist das alles nicht neu, trotzdem könnte er einige „Augenblicke“ mehr seinem Gespann widmen. Es wäre sicher zu seinem eigenen und zum Vorteil der Pferde.

B. v. Achenbach.



Bild oben

Benno von Achenbach auf einem Roof-seat Break (Char-à-bancs) an einem Fahrturnier in Berlin nach einem von ihm im Jahre 1923 gemalten Ölbild (Ausschnitt).

Zusammenfassung

Der deutsche Fahrmeister Benno von Achenbach aus Düsseldorf war bis zum Ersten Weltkrieg mehrere Jahre Leiter der Fahrschule des Königlich Preussischen Marstalls in Berlin. Nach dem Krieg von 1914 bis 1918 holte ihn der Leiter der Eidgenössischen Pferde-Regie-Anstalt, Oberst Richard Ziegler, im Einvernehmen mit dem nachmaligen General Ulrich Wille in die Schweiz. Mit letzterem war Achenbach verwandt.

Zwischen 1921 und 1924 unterrichtete Achenbach in Thun jeweils einen Monat lang die Fahrer in Thun vom Chef bis in die unteren Ränge nach seinem System mit der «Achenbach-Leine». Dort nahm er auch am Concours hippique teil und verunfallte mit einem Viererzug.

An den Fahrunterricht des Jahres 1921 in Thun schlossen ähnliche Kurse in Bern am «Remontendepot» der Kavallerie an (später EMPFA heute NPZ).

Achenbach unterrichtete auch die Tochter von General Wille und deren Familie in Horgen bei Zürich. Dort nahm er 1924 an einem Viererzug-Wettbewerb teil und gewann diesen.

Seit den Achenbach-Lehrgängen wird in der Schweiz in militärischen und gehobenen zivilen Fahrkreisen nach der Fahrmethode Achenbach gefahren. Letztlich gehen die bis heute anhaltenden Erfolge Schweizer Fahrerinnen und Fahrer mittelbar auf Achenbachs Tätigkeit in der Schweiz zurück.

LITERATUR

Achenbach 1925

Benno von Achenbach, Anspannen und Fahren
1925 (5., stark erweiterte Auflage der 1. Ausgabe von 1920)

de Weck 1950

Roland de Weck (HG.), Jamais plus
1950 (circa)

Gerber 1958

David Gerber, Fahrhandbuch für Stadt und Land
1958

Hildebrandt 2004

Carl Hildebrandt, Geschirre und Wagen - Eine Sammlung der
Schweizerischen Eidgenossenschaft
2004

Hildebrandt 2006

Carl Hildebrandt, Die Eidgenössische Pferderegianstalt Thun 1850-1950
2006

Jaquerod 1990

Pierre-Eric Jaquerod, Die Eidgenössische Militärpferdeanstalt 1890-1990
La Remonte Fédérale
1990

Reiten und Fahren 1925

Reiten und Fahren - Ein Schweizer Handbuch
1925
(Sammelband, gedruckt in Pfäffikon-Zürich)

Schwarzenbach 2004

Alexis Schwarzenbach, Die Geborene: Renée Schwarzenbach-
Wille und ihre Familie
2004

Furger 1993

Andres Furger, Vom Streitwagen zum Stadtcoupé: Kutschen und
Schlitten in der Schweiz
1993

Furger 2006

Andres Furger, In der Kutsche durch die Schweiz
2006

Furger 2025a

Benno von Achenbach - Im Kontext des deutschen und
internationalen Fahrsports
2025

2025 Furger 2025b

100 Jahre Fahrsport in der Schweiz
2025

Wille 1991

Jürg Wille, Benno von Achenbach
1991

Andres Furger (geb. 1948), Archäologe und Historiker, war
langjähriger Direktor der Schweizerischen Nationalmuseen. Er
publizierte als aktiver Amateur-Reiter, Fahrer und internationaler
Turnierrichter mehrere Werke zur Geschichte von Pferd und
Wagen in der Schweiz und in Europa (www.furger.eu).



Um 1900 wird Gespannfahren in Deutschland zu einem Sport. Benno Achenbach macht sich in Paris und London kundig. Nach sportlichen Erfolgen wird er Leiter der Fahrschule am Königlich Preussischen Marstall in Berlin und dafür geadelt. Benno von Achenbach setzt sich konsequent für den tiergerechten Umgang mit dem Fahrpfers ein. Bei seinem Tod im Jahre 1936 wird er als «Altmeister der Fahrkunst» geehrt.

Achenbachs Fahrweise und seine Leine sind bis heute wegweisend geblieben. Als Kunstmaler und Illustrator hinterliess er viele Darstellungen von Gespannen. Zahlreiche seiner Werke werden in dieser ersten Biographie nach langer Zeit wieder und zum Teil erstmals veröffentlicht. In Wort und Bild wird zudem die Entwicklung des Fahrsportes bis heute nachgezeichnet.

Das Buch umfasst 270 Seiten und etwa 600 Bilder. Es erscheint im Sommer 2025.



BESTELLUNG

Ich bestelle ____ Exemplare zu 90€ pro Stück

Vorname, Name

Anschrift

Postleitzahl, Ort

E-Mail / Telefon

ONLINE BESTELLEN



Andres Furger

Rue verte 9

F-68480 Oltingue

andresfurger@gmail.com