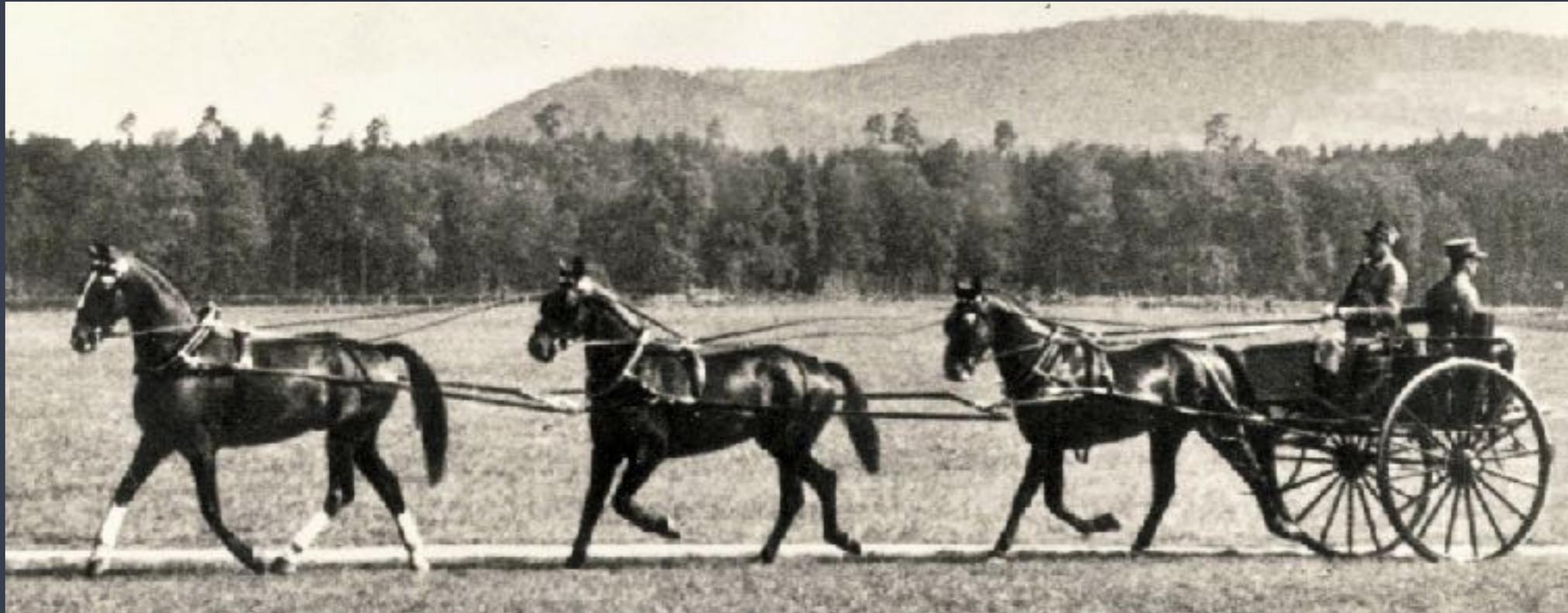


# 100 Jahre Fahrspport in der Schweiz

von Andres Furger



## Impressum

Fassung vom 5. 5. 2025

Gestaltung Umschlag:

Daniel von Burg

Lektorat: Christina Stohler-Müller

Umschlag vorne:

David Gerber mit einem Random in  
den 1940er Jahren und

Daniel Würgler mit einem

Sechserzug vor der Geissberger-  
Coach von S. 15 im Jahre 2016 in

Rothenburg

(Foto Walter Sommerhalder).

Umschlag hinten:

Ausschnitt aus einem Plakat des  
Jahres 1924 zum Fahrturnier in

Amriswil von Iwan E. Hugentobler

(Sammlung Sattlerei Niederberger,  
Gossau SG)

# INHALT

<b>Vorwort</b>	<b>3</b>
<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>A. Europäische Vorbilder</b>	<b>5</b>
<b>B. Die Anfänge - um 1900 bis 1945</b>	<b>11</b>
<b>C. Nach dem Zweiten Weltkrieg</b>	<b>35</b>
<b>D. Harter Leistungssport ab 1970</b>	<b>43</b>
<b>E. Wieder Traditionsfahren</b>	<b>47</b>
<b>Fazit - Zusammenfassung</b>	<b>53</b>
<b>Literatur</b>	<b>54</b>

# VORWORT VON CHRISTOPH HOLENSTEIN

Aus dem landwirtschaftlichen, gewerblichen und touristischen Fahren mit Zugtieren hat sich in der Schweiz dank militärischer Förderung und Ausbildung des Fahrens mit Pferden nach und nach auch der sportliche Wettbewerb entwickelt. Mit dem Rückblick auf 100 Jahre Fahrspport in der Schweiz hat Andres Furger ein umfassendes Werk über eine Epoche Schweizer Geschichte geschaffen. Ich danke Andres Furger für seine umfassende Recherche über die Entwicklung des Fahrspports und sein Beitrag als Mitinitiant der GFK/SAT zum Erhalt des traditionellen Fahrens, insbesondere auch für seine Werke zur Bedeutung der Kutschenbauer in der Schweiz und Europa.

Über meinen Nachbarn Louis Dudli kam ich als Kind das erste Mal in Kontakt mit dem korrekten Gespannfahren. Zusammen mit Max Forster bildeten Sie in der Ostschweizer Fahrspport Vereinigung Fahrer und Pferde in der Ostschweiz aus und verhalfen dem Fahrspport zum Gleichgewicht der sonst eher von Bern (EMPFA) und Avenches (Nationalgestüt) aus dominierten Szene. Die zweiten 50 Jahre Fahrspport in der Schweiz durfte ich miterleben und für die erste Hälfte bin ich dankbar auf historische Aufzeichnungen zurückgreifen zu können.

Das zum Pferd gehörende Kulturgut Geschirr und Wagen war lange gut gehütet in staatlichem oder in Familienbesitz gepflegten Sammlungen bewahrt worden und für Einsteiger ohne Bezug zur Szene nur teuer zu erwerben. Das nationale und internationale Fahren erlebte einen richtigen Boom und erforderte viel Engagement der Protagonisten. Für die Teilnahme an Schweizermeisterschaften musste man sich über Qualifikationsturniere beweisen um unter die 20 Startberechtigten zu kommen. Am

Anfang wurde bei der Gespannskontrolle ein historischer Wagen mit entsprechendem Geschirr noch honoriert.

Mit der Zeit wurde der sportliche Aspekt immer stärker gewichtet und speziell wegen der immer extremeren Belastung im Hindernisfahren auf Standardwagen mit normierter Spur und kurzem Achsabstand und tiefem Schwerpunkt gesetzt.

Als Alternative zum Sportfahren wurde für die Pflege des kultivierten Gespannes das Traditionsfahren geschaffen und teilweise Elemente aus den gewerblichen Prüfungen übernommen. Mit der Gründung der Schweizer Gesellschaft für Fahrkultur in den Jahren 2004/05 wurde der Förderung der ursprünglichen Bestimmung des Gespannfahrens Rechnung getragen und eine Lücke gefüllt.

Der Wettbewerbsgedanke ist in diesem Kreis in der Schweiz jedoch nicht an erster Stelle. Traditionelle Ausfahrten in einem kameradschaftlichen, geselligen Rahmen werden bevorzugt. Trotzdem sind Schweizer Gespanne an von der Association International d'Attelage de Tradition (AIAT) koordinierten Turnieren im Ausland regelmässig in den vorderen Rängen platziert. Der Schweizer Nachwuchs im traditionellen Fahren ist weiterhin spärlich und die Werbung von neuen Mitgliedern bleibt eine herausfordernde Aufgabe. Möge dieses spannende Werk die Neugierde bei den jungen Fahrerinnen und Fahrern an dieser für unsere Kultur und Geschichte spannenden Freizeitbeschäftigung wecken.

Christoph Holenstein  
Präsident Schweizer Gesellschaft für Fahrkultur.

# EINLEITUNG

Die Schweiz trug als kleines Land einiges zum europäischen Fahrsport mit Pferden bei. Und zwar zu beiden Disziplinen: Seit der Zeit um 1970 spricht man einerseits vom Leistungssport nach FEI-Regeln und andererseits vom Traditionsfahren.

Diese zweite Disziplin steht hier im Vordergrund. Sie beruht auf Grundlagen der Zeit um 1900, wie sie zunächst in England entwickelt und dann vom deutschen Benno von Achenbach verfeinert wurden. Dessen Lehrtätigkeit in den 1920er Jahren in Thun, Bern und Zürich legte die Basis für den hohen Standard des Kutschenfahrens in der Schweiz, wie im Folgenden vorgestellt.

100 Jahre Fahrsport in der Schweiz? Auf das Jahr genau lässt sich der Beginn nicht festlegen. Zum Thema hielt ich vor einigen Jahren einen Vortrag vor dem schweizerischen Traditionsclub GFK-SAT. Damals wurde von den ersten Fahrkonkurrenzen in Zürich der Jahre 1922 und 1924 als Stichdatum ausgegangen. Seither kamen ältere Hinweise und Quellen dazu. Dazu gehören die im Folgenden erwähnten Fahrwettbewerbe im Rahmen von Concours hippiques, Jagden oder Rennen, wie zum Beispiel eine frühe Gespannprüfung in Genf schon im Jahre 1902. Wahrscheinlich erschliessen sich in nächster Zeit noch weitere Quellen.

Neue Informationen und Hilfen beim Zustandekommen dieser Arbeit verdanke ich Max E. Ammann, Daniel von Burg, Thomas Frei, Christoph Holenstein, Hausi Kiener, Alex Sieber und Beat Wirth.



# A. EUROPÄISCHE VORBILDER

Sportliches Fahren mit edlen Pferden und schicken Wagen war in grossen Städten Europas lange ein Privileg der obersten gesellschaftlichen Schichten. In der Schweiz wurde das Fahren mit Kutschen nach ausländischen Vorbildern im 19. Jh. von ähnlichen Gesellschaftsgruppen übernommen, vor allem von Personen, die weit gereist waren. Das galt auch für junge Männer, die in London, Paris oder Wien von sportlichen Equipagen beeindruckt waren und danach zu Hause ähnlich auftreten wollten. So dürfte es zu den Wagen gekommen sein, wie sie hier S. 12ff. vorgestellt werden.

Von eigentlichem Sportfahren mit Wettbewerben kann in der Schweiz ab der Zeit um 1900 gesprochen werden. Das war im Vergleich zu Frankreich und England relativ spät. Damals war dort bereits das zweite Revival des Sportfahrens im Gange. (Das erste Revival von „coaching“ und „pleasure driving“ hatte im mittleren Drittel des 19. Jh. stattgefunden, in Frankreich unter Kaiser Napoléon III.)

Neben dem französischen Vorbild, das sich in der Schweiz vor allem im Wagenbau niederschlug, war um 1900 der deutsche Einfluss stark. Der frühe Schweizer Fahrsport hat sich - zeitlich nur leicht versetzt - parallel zum deutschen entwickelt. Im Jahre 1897 war dort von Pferdefreunden der „Deutsche Sport-Verein“ gegründet worden. Das Kaiserhaus und viele Adelige pflegten zunehmend die Equipagen-Kultur, das kunstvolle Fahren militärische Schulen wie die in Hannover. Dazu kam die Tätigkeit des Benno von Achenbach. All dies wird im E-Paper „Aachen - Mekka des Fahrsportes“ weiter ausgeführt (C 25 auf [furger.eu](http://furger.eu)).

In der Schweiz fiel die Förderung des Pferdesports durch den Adel fast ganz weg, weil es diesen bei uns im 19. Jahrhundert nicht mehr gab. Aber hier spielte im frühen 20. Jh. die Vorbildfunktion von pferdeaffinen Familien mit patrizischem Lebensstil und von Unternehmern mit Stallungen sowie von militärischen Pferdeinstituten eine ähnliche Rolle wie in Deutschland. Die EPRA in Thun (Eidgenössische Pferde-Regie-Anstalt), auch nur „Regie“ genannt, förderte den Fahrsport ab den 1920er Jahren. Das frühe Wirken dieser militärischen Pferdeanstalt führte über eine Zwischengenerationen zu den grossen Erfolgen von Schweizer Fahrern der frühen FEI-Zeit, also der 1970er und 1980er Jahre (FEI = Fédération Equestre Internationale). Dazu trugen Auftritte von Schweizer Militärfahrern in Aachen wesentlich bei. Dort hatte seit 1924/25 jährlich eine Art informelle Europameisterschaft im Fahren stattgefunden. Beim Entstehungsprozess der internationalen FEI-Disziplin „Driving“ war die Schweiz mit wichtigen Exponenten ebenso wieder dabei (J. Ruckstuhl) wie zum Beispiel mit Events (1. Turnier nach FEI-Regeln 1969 in Luzern).

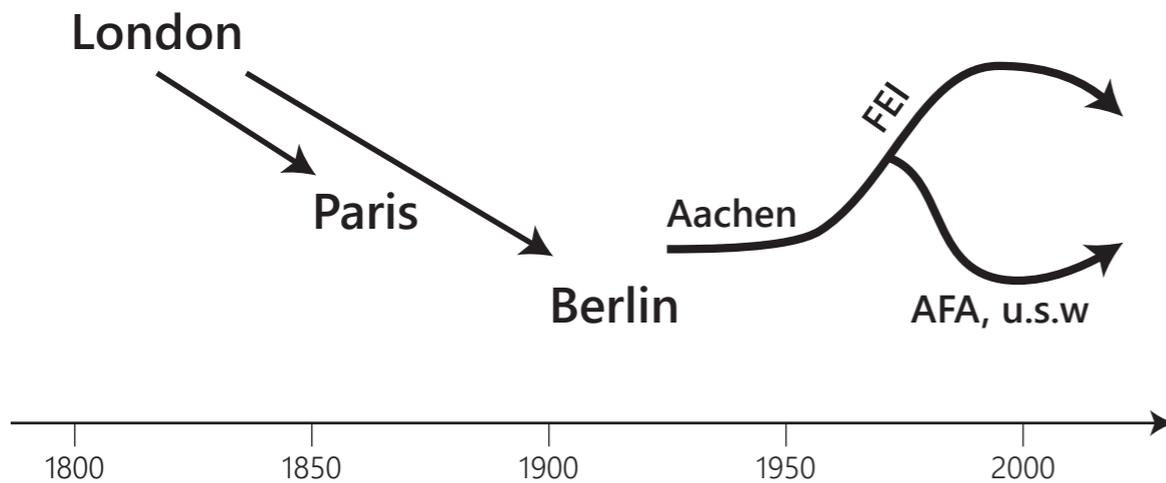
Um 1980/90 wurde der Fahrsport nach FEI-Regeln, auch Leistungssport genannt, recht populär, aber auch professioneller. Die Schweiz hielt von allem Anfang an mit. Als dieser immer härter ausgetragen wurde und abzuflachen begann, erfolgte eine Besinnung auf das frühere Traditionsfahren. Vorreiter war hier Frankreich, wo sich schon 1973 ein Club vom Leistungssport abspaltete und wo sich um das Jahr 2000 international akzeptierte Regeln für das Traditionsfahren herausbildeten. 2004/05 wurde dann mit der GFK-SAT der erste nationale Traditionsclub in der Schweiz gegründet. Dieser fördert auch die Erhaltung des Kulturguts historische Schlitten und Kutschen. In dieser Domäne ist die Schweiz bis heute mit Privatmuseen gut vertreten.

## England und Frankreich als Vorreiter

Links oben: Sportliches Fahren begann um 1850 in London mit einem Revival des Coaching und mit dem Fahren auf Sportwagen wie Phaetons, „pleasure driving“ genannt. Paris zog nach, und um 1900 kam Deutschland mit Berlin und dem Rheinland dazu. Die in Aachen im Rahmen des CHIO veranstalteten Fahrprüfungen wurden um 1970 zum Vorbild der Disziplin Fahren der FEI. Von diesem Leistungssport spaltete sich nach 1970 der Traditionssport als neue Disziplin ab.

Links unten: Edwin Howlett auf einer Coach um 1890. Er unterhielt eine Fahrschule in Paris und verbreitete so die englische Fahrweise auf den Kontinent.

Unten: Unter Kaiser Napoléon III., hier um 1865 auf seinem Mail-Phaeton, wurde Paris im Wagenbau in Europa führend.



## Deutschland zieht nach

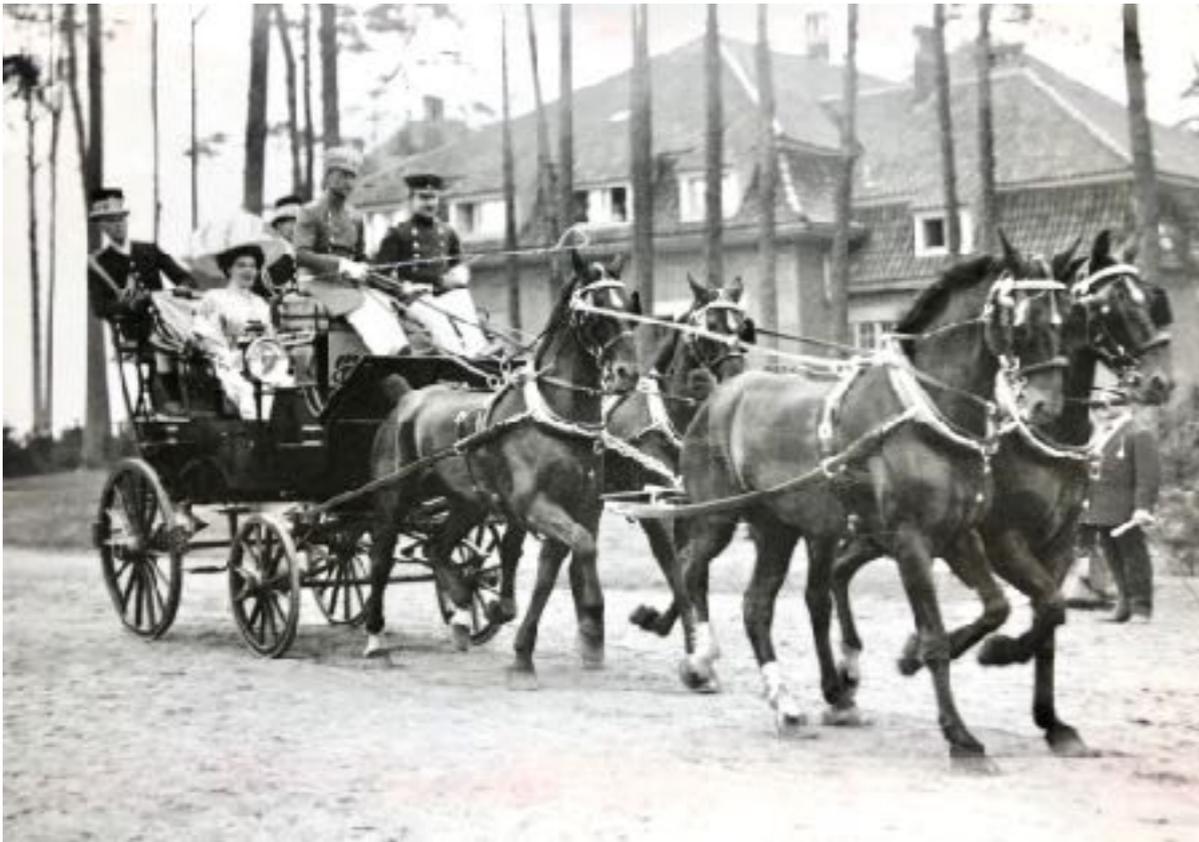
Das Sportfahren kam in Deutschland relativ spät auf. Dann aber wurde es nach deutscher Art gründlich ausgeübt und verbessert. Eine wichtige Grundlage dafür waren gut organisierte Zuchtverbände, wie der der Hannoveraner, und eine neue sportbegeisterte Elite in grossen Städten wie Köln, Hamburg und vor allem Berlin.

Der königlich-preussische Marstall in Berlin, gleichzeitig auch der Marstall des Kaiserhauses, nahm dabei eine Vorreiterrolle ein, vor allem unter seinem Leiter Baron Reischach. Er holte den Rheinländer Benno Achenbach als Leiter des Fahrstalles nach Berlin.

Dieser entwickelte auf englischer Grundlage und nach Trainings bei Edwin Howlett in Paris eine verfeinerte Fahrtechnik, die auch zur Vorschrift der fahrenden Truppen in Deutschland wurde. Nach dem Ersten Weltkrieg und noch später durch das in mehrere Sprachen übersetzte Buch „Kunst des Fahrens“ des Achenbach-Schülers Max Pape verbreitete sich das Achenbach-System auf den ganzen europäischen Kontinent. Dies gilt bis heute mit Ausnahme des im FEI-Sport wieder aufgekommenen Zweihandsystems, das als weniger pferdefreundlich gilt.

Links oben: Der preussische Kronprinz führt 1912 einen Viererzug auf der Grunewald-Rennbahn bei Berlin vor.

Links unten: Die preussische Kronprinzessin fährt um 1910 zweispännig auf einem Phaeton durch Berlin.





### **Benno von Achenbach als „Fahrpapst“**

Benno von Achenbach führt als Leiter des preussischen Fahrstalls in Berlin auf einer Coach in Berlin Westend 1908 einen Viererzug vor.

Meilensteine von Benno von Achenbach als Pferdemann:

- 1861 Geburt in Düsseldorf, wird Kunstmaler und Privatier
- 1895/97 bei Edwin Howlett in Paris
- 1899 Erster Sieg in Berlin mit Pferden von Vorster
- 1906 Chef Fahrstall im preussischen Marstall (und geadelt)
- 1918 Fahrvorschrift
- 1919 Marstall wird aufgelöst
- 1920 Lehrer an der Kavallerieschule Hannover
- 1921-1924 Lehrgänge in der Schweiz
- 1920/21 Hauptwerk „Anspannen und Fahren“ und weiter als  
Ausbildner, Publizist, Richter und Kunstmaler tätig
- 1936 Tod.



### **Benno von Achenbach als Künstler und Fahrer**

Ölbild von Benno von Achenbach des Jahres 1922 mit einem Hackney-Viererzug aus der Zucht von Alfred Zentner. Diesem ist das Bild aus der Sammlung Siegwald Tesch gewidmet.

Achenbach hat sich hier selbst als Fahrer auf einem Roof-seat Break verewigt. Die Szene zeigt im Hintergrund das Deutsche Stadion in Berlin-Charlottenburg, wie es auch auf den Fotografien der nächsten Seite zu sehen ist.



### **Frühe deutsche Fahrturniere**

Vor allem in Berlin entwickelten sich nach 1900 erste Fahrturniere mit künstlichen Hindernissen in grossen Stadien. Diese wurden für Jahrzehnte zu Vorbildern in ganz Deutschland und auch in der Schweiz.

Links oben: Im Deutschen Stadion von Berlin fährt 1914 Frau Schmitz-Hasenwinkel durch das Wasserhindernis.

Links unten: Graf von Alvensleben bei der Fahrt über die Brücke im gleichen Jahr.



## B. DIE ANFÄNGE UM 1900 BIS 1970

Für das 19. Jahrhundert gibt es bislang keine Überlieferungen von eigentlichen Turnieren oder Wettbewerben in der Schweiz mit Kutschen.

Aber es gab schon damals informelle Treffen von Equipagenbesitzern, zumal für die gehobene Gesellschaft der korrekte Auftritt im eigenen Wagen in der Öffentlichkeit ein wichtiges repräsentatives Element war.

Den folgenden Text zu Basel fand ich eher zufällig in einer Tageszeitung von 1952:

*„Noch Ende des 19. Jahrhunderts fanden allwöchentlich Inspektionen von Kaleschen, Chaisen und Equipagen in den Langen Erlen statt. Vor den kritischen Augen eines „Major Merian“ defilierten oft vierzig bis fünfzig Wagen mit erstklassigem Pferdmaterial bespannt. Das eine Mal waren diese Fahrzeuge für eine Hochzeit aufgeputzt, dann wieder für ein Begräbnis, eine Taufe, für hohen Besuch oder sonst einen festlichen Anlass. Major Merian sah streng auf untadelige Haltung der Kutscher, etikettengerechte Livreen der Dienerschaft und des Geschirrs. Nötigenfalls korrigierte er Fehler. Basels Pferde galten weit herum als ausgesucht schöne und gepflegte Tiere, und bei Rennen und Fahren wurden sie stets auch von auswärtigen Gästen bestaunt und bewundert.“*

Der genannte „Major Merian“ ist wahrscheinlich identisch mit dem „Cav.-Major“ Merian (vielleicht Matthäus Merian-Preiswerk), Mitglied des Reiterclubs beider Basel, der 1908 bei einem Unglück an der Furka ums Leben kam und als grosser Equipagen-Kenner galt.

Zu diesem Text passen erhaltene Sportwagen aus dem gleichen Zeitraum, wie die Bilder auf den Seiten 14f. zeigen.

Es ist gut möglich, dass auch in anderen Städten ähnliche Inspektionen abgehalten wurden. (Die Pferdedichte war damals in den Städten grösser als man heute meint.) Dafür kommt vor allem Genf in Frage, lange neben Basel die zweitgrösste Stadt der Eidgenossenschaft. Wie die folgenden Seiten zeigen, gab es dort nach dem heutigen Stand der Quellen früher als in anderen Städten hochstehende Sportequipagen und sogar Fahrwettbewerbe.

Nicht zufällig handelt es sich bei Basel und Genf um Grenzstädte zu Frankreich. Besonders Genf war damals mit den von alteingesessenen Familien gegründeten Banken schon eine Stadt mit internationalem Flair. Dazu trugen dort ansässig gewordene reiche Ausländer, vor allem Amerikaner, bei. Sie pflegten im Gastland das Viererzugfahren auf hohem Niveau bis hin zur Wiederbelebung des alten Coaching.

## Genf: frühe grosse Breaks zum Viererzugfahren

Der links oben abgebildete Break de chasse der Zeit um 1880 überlebte in einem Depot der Artillerie in der Westschweiz, wo er zuletzt als Einfahrwagen gedient hatte. Der Wagen ist vom Genfer Sellier-Carrossier Louis Hauck (1829-1884) signiert. Dieser stellte 1867 an der Weltausstellung in Paris seine Wagen aus. Links unten sind die Radkapseln samt den speziell geformten Türgriffen abgebildet, rechts unten die Signaturen der Achsen aus Paris. Seitlich unter dem Bock sind die Initialen „MP“ des Erstbesitzers aufgemalt (Bild unten). Sie dürften auf den Genfer Banquier und Sportfahrer Maurice Paccard (circa 1850 bis circa 1920) zurückgehen. Er war an der bis heute existierenden Bank Mirabeau beteiligt.

Maurice Paccard fuhr einen edlen Viererzug, der in der Zeitschrift „La Suisse sportive“ 1903 anlässlich des Auftritts bei einer Jagd vor einer Coach abgebildet wurde (Bild rechts oben). Gemäss der Bildlegende „Le Rallye Sport de Genève“ war die Jagd vom wohl gegen 1900 gegründeten Verein „Société du Rallye-Sport de Genève“ organisiert worden, dessen Mitglied Paccard war. Einen anderen grossen, in Genf gefahrenen Break zeigt das Bild rechts in der Mitte.

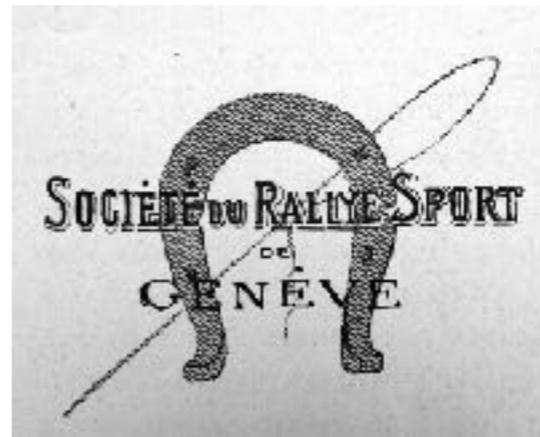




gation sous toutes ses formes, le tir, etc. Grand amateur de chevaux, il connaissait à fond tout l'art du coaching, et excellait particulièrement dans la conduite de son brillant attelage à quatre chevaux ; nous le verrons toujours aux réunions de chasse du Rallye-Sport, arrivant aux haltes sur son mail, dont il était si heureux de faire profiter ses amis. Cette gracieuse apparition donnait à ces réunions un cachet très spécial d'élégance sportive.

### Früher Club in Genf: „Société du Rallye-Sport“

Um 1901 schlossen sich sportliche Fahrer aus Genf und Umgebung zur „Société du Rallye-Sport“ zusammen. Deren Logo ziert unter einem Hufeisen eine Fahrpeitsche (Bild unten). Zu diesem Club gehörten vermögende Mitglieder, die sich einen Viererzug nach Vorbildern von Paris oder New York leisten konnten. Dazu gehörte die links oben abgebildete Coach des Banquiers Maurice Paccard. Nach „La Suisse sportive“ fuhr auch der in Genf lebende Amerikaner Eugène Colgate regelmässig vierspännig einen grossen Body-Break, der auch „Mail“ genannt wurde. Als er 1906 starb, erschien in der gleichen Zeitschrift ein ganzseitiger Nachruf mit der links unten reproduzierten Passage. Der Club organisierte auch erste Fahrkonkurrenzen. Dazu Max E. Ammann: „1943 erschien das erste *l'Année Hippique*. Die Redaktoren Cornaz und Bridel baten Colonel Haccius (ehemaliger Kommandant der EMPFA, langjähriger Präsident der Abteilung Concours und Vizepräsident der FEI), eine Geschichte der Schweizer Concours Hippiques zu schreiben. Sein Artikel ist auf Seite 28 des *Année Hippique* 1943. Haccius schreibt dort: „En 1902, la Société du Rallye-Sport de Genève organise son premier Concours Hippique. Neben drei Springprüfungen erwähnt er vom Fahren: Des Attelages particuliers à 1 cheval (M. Edm. Chenevière), à 2 chevaux (ex acquo, M. Alf Chenevière et Mme Keser, tandems (M.M. Duval), Marchand de chevaux 1 cheval (M. Fleuret, Phaéton), 4 chevaux (Levaillant Frères, Break).“



## Basel: Frühe Sportfahrer um 1880

Der links abgebildete achtplätzig Break de chasse wurde um 1882 nach der neuesten Pariser Mode vom Wagenbauer Eugène Kauffmann in Basel gebaut. Besteller war Emanuel Paravicini-Bachofen, ein reicher Bandfabrikant und Herrenfahrer. Er war ein ausgewiesener Kenner der neusten Wagenmode, wurde er doch mit dem offiziellen Rapport zum Bereich Wagenbau an der Landesausstellung von 1883 betraut.

Auf der Unterseite des Stemmbretts des grossen Wagens ist das links unten abgebildete Signet in Form einer Vierspänner-Vorwaage abgebildet. Dies erinnert an Logos von damaligen ausländischen Fahrclubs. War er Mitglied eines internationalen Vierspänner-Clubs oder gab es gar kurzfristig einen solchen in Basel oder seiner Umgebung? Wir wissen es nicht. Jedenfalls zeigt der Sportwagen deutlich, dass damals auch in der deutschsprachigen Schweiz auf europäischem Niveau vierspännig gefahren wurde. Mitsamt dem Wagen ist ein Vierspänner-Geschirr ins Historische Museum Basel gekommen, und zwar ein Postgeschirr französischer Art samt passendem Anzug eines Postillions, wie er auf dem unteren Bild eines Postzuges in Paris dargestellt ist. (Dazu auch das E-Paper „Von der Chaise zum Cabriolet“ unter C 5a bei [furger.eu](http://furger.eu)).





### Exklusive Wagen der Familie Page um 1880

Wie in Genf leisteten sich auch in anderen Orten der Schweiz vermögende Amerikaner und ihre Gattinnen exklusive Equipagen. Dazu gehörte der Industriepionier George Ham Page (1836-1899). Er gründete 1866 in Cham bei Zug die „Anglo-Swiss Condensed Milk Company“, die später zu einer der beiden Wurzeln des Nestlé-Konzerns wurde. Page war ein erfahrener Reiter und Viererzugfahrer und bestellte bei Geissberger in Zürich den links unten abgebildeten, eigenwillig gestalteten Wagen. Es handelt sich um eine Kombination von Coach und Omnibus mit zwei Dachbänken. Damit fuhr er seine Gäste um den Zugersee (Bild unten). Der Wagen steht heute als Leihgabe einer Luzerner Fasnachtsgesellschaft in der Kutschen-sammlung Knüsel in Rothenburg. Die Schweizer Gattin von Page war ebenfalls Pferdesportlerin. Ihr sagte man nach, einen einfachen Geschmack gehabt zu haben: Sie war mit dem Besten zufrieden! Auf sie geht der links oben abgebildete Spider von Geissberger zurück, der von der Grösse und feingliedrigen Bauweise her zum Besten gehört, was von dieser Wagenfabrik bekannt ist. Das Fahrzeug steht heute in der Kutschensammlung von Toni Meier in Oberrohrdorf.



## Hochstehende Schweizer Sportwagen der Zeit um 1900

Die beiden abgebildeten, heute im NPZ stehenden Wagen gehören zu den exklusivsten Schweizer Sportwagen. Sie standen lange in der Regie in Thun. Nach der Auflösung dieser Institution im Jahre 1950 wurden sie wie die meisten historischen Wagenbestände in die „Tochterinstitution“ KRD nach Bern überführt, die man fortan Eidgenössische Militärpferdeanstalt (EMPFA) nannte. Dort wurden die Wagen fast ausnahmslos vom Rot der Artillerie in das Gelb der Kavallerie umlackiert. 1997 wurde auch diese Institution aufgehoben, Wagen und Geschirre verblieben aber an Ort. Institutioneller Nachfolger der EMPFA wurde die Genossenschaft Nationales Pferdezentrum Bern (NPZ).

Oben: Vierrad-Dogcart der Zeit um 1900 aus der Wagenfabrik Geissberger. Der Erstbesitzer ist unbekannt. Dieser übergab ihn vor 1913 der Regie in Thun. Dort wurde er zum persönlichen Fahrzeug des Kommandanten (S. 18), bevor er 1950 nach Bern in die EMPFA überstellt wurde. Mit diesem Fahrzeug siegte Auguste Dubey in Münster 1972 (S. 44).

Unten: Dies ist der einzige erhaltene Mail-Phaeton aus Schweizer Produktion. Er wurde um 1902 vom Zürcher Bankier Carl Oscar Guhl-Zadra (1870-1937) bei Kauffmann, Reinholt & Christe in Basel bestellt und 1913 der Regie samt einem braunen Vierspännergeschirr von Hermès in Paris für nur Fr. 800.- angeboten (Hildebrandt 2004, 206f.). Der Ursprungspreis für Wagen und Geschirr dürfte das Zehnfache betragen haben. Henri von der Weid, Reitlehrer an der EMPFA und Olympia-Teilnehmer, erwarb schliesslich den Wagen, offenbar auch für seine Frau aus der reichen Wander-Dynastie („Ovomaltine“), die ihn fortan fuhr (S. 20).

Die Lackierungen, die Fussbremsen und die Gummibereifungen beider Wagen stammen aus der EMPFA-Zeit.

## LES COURSES DES CHEVAUX DE BALE

15 Octobre 1911



1. Le gagnant du Prix du Wartenberg, «Fortuna II» au Lieut. Conrad, monté par le Lieut. Gerteis. — 2. Le tandem de M. A. Clavel. A côté de lui, le Cap Schulthess. — 3. Le Cap. Schulthess gagnant du Prix du Thierstein. — 4. L'arrivée des dragons, Prix de St-Jakob. — 5. Idem, pendant le parcours sous conduite d'un officier. — 6. Prix du Hauenstein. A gauche, «Laura»; au milieu, «Zepherine»; à droite, «Gold Idea». — 7. L'arrivée dead head dans le Grand Prix de Bâle de «Strasbourg» et d'«Algésiras II». — 8. Hardwaldjagdrennen: l'arrivée. — 9. La victoire de «Fortuna II» dans le Prix du Wartenberg. — 11. Le retour des courses.

(Phot. «Suisse Sportive»)

## Erste Wettbewerbe in der deutschsprachigen Schweiz seit 1911

Frühe Fahrvorführungen und Wettbewerbe fanden nach internationalen Vorbildern in der Regel in Kombination mit grösseren Reitanlässen statt. Dies waren neben den schon genannten Concours hippiques auch Pferderennen und Jagden. Den frühesten Hinweis auf eine Fahrprüfung in der deutschsprachigen Schweiz fand sich für das Jahr 1910 in Basel, wobei allerdings die Quellen nicht annähernd systematisch durchforstet sind.

Die beiden hier reproduzierten Bilder stammen aus der Zeitschrift „La Suisse sportive“, aus dem Jahrgang 1911. Demnach fand im Oktober im Rahmen eines Pferderennens eine Fahrprüfung statt, wobei die drei unten abgebildeten Gespanne prämiert wurden. Links oben in der Mitte ist das Tandem des S. 28 erwähnten Alexander Clavel abgebildet. Dieser Anlass stammt aus der Zeit der Umstellung von der Equipage auf das Automobil. Dies ist kein Zufall und ein in der Kulturgeschichte bekanntes Phänomen: Liebgewordene, aber zum Verschwinden verurteilte Tätigkeiten werden gerne in sportlicher Art weiter ausgeübt und damit kultiviert.



## Die Regie in Thun als renommiertes Pferdeinstitut ab 1913

Die Hauptaufgabe der 1850 gegründeten Eidgenössischen Pferde-Regie-Anstalt (EPRA) in Thun war die Versorgung der Waffengattung Artillerie mit gut ausgebildeten Pferden. Deshalb stand hier das Fahrpferd mit im Vordergrund. Die Regie erreichte als Pferde-Anstalt vor allem nach dem Ersten Weltkrieg internationales Renommee. Die treibende Kraft dahinter war von 1913 bis 1937 dessen in Ungarn aufgewachsener Chef, Oberst Richard Ziegler. Wie in ähnlichen Militärinstituten des Auslands wurde hier das sportliche Reiten und Fahren besonders gepflegt. So entstand dort ein eigener Concours hippique. Dieser wurde damals neben dem CHIO in Luzern zum wichtigsten Pferdesportereignis der Schweiz.

Oberst Ziegler holte von 1921 bis 1923 den in Berlin arbeitslos gewordenen Benno von Achenbach jeweils für circa einen Monat nach Thun. (Dies gegen innere Widerstände; einige meinten, die einheimische Fahrkunst und vor allem die der Postillione würden genügen.) Achenbach bildete Ziegler im Vierer- und Sechserzugfahren ebenso aus wie die Bereiter und Fahrer der Regie. Diese Lehrgänge wurden zum Fundament aller Erfolge von Schweizer Fahrern in den nachfolgenden Jahrzehnten. Oberst Ziegler pflegte sein Beziehungsnetz zu Exponenten der Pferdeszene in der Schweiz, auch zu einflussreichen und reichen Herrenreitern wie dem schon genannte Alexander Clavel. Einige schenkten in der Folge ihre Wagen der Regie, nachdem sie ihren Stall aufgegeben hatten. So kamen dort drei Coachen zusammen (dazu S. 28f.). Eine davon könnte auf den S. 13 genannten Genfer Maurice Paccard zurückgehen.

Das Bild links oben zeigt Benno von Achenbach 1921 vierspännig aus dem Hauptportal der Regie mit einer Coach herausfahrend. Unten: Ziegler auf dem Weg zur Arbeit mit dem Geissberger-Dogcart von S. 16 in den alten, dunkleren Farben.





## Deutscher Einfluss

Während des Ersten Weltkrieges und in der nachfolgenden Zwischenkriegszeit war im militärischen Bereich der deutsche Einfluss stark, besonders unter General Ulrich Wille.

Oben: Rechts steht in selbstbewusster Pose Oberst Richard Ziegler, links von ihm General Wille mit seiner Frau, einer geborenen von Bismarck. Aus der gleichen deutschen Familie stammte auch der Schwager Benno von Achenbachs. Das Bild stammt aus dem Jahre 1916. Mitten im Ersten Weltkrieg wurde damals in Thun der erste Concours hippique im eigenen Springgarten durchgeführt. Dazu gesellte sich als Begleitveranstaltung ein Wagenkorso durch die Stadt Thun. In der Anstalt selbst gehörte das Fahren zum täglichen Programm der Militärs aller Stufen.



Mitte und unten: Benno von Achenbach 1923 und 1924 in der Schweiz an den Leinen, einmal beim Training des Viererzugs der Familie Schwarzenbach in Horgen und danach bei der Vorführung eines Sechserzugs am Concours hippique von Thun. (Ausführlicher dazu: „Benno von Achenbach in der Schweiz“, abrufbar bei [furger.eu](http://furger.eu) unter C 21.)





### **Benno von Achenbach 1921 in Thun und ein edles Schweizer Damengespann**

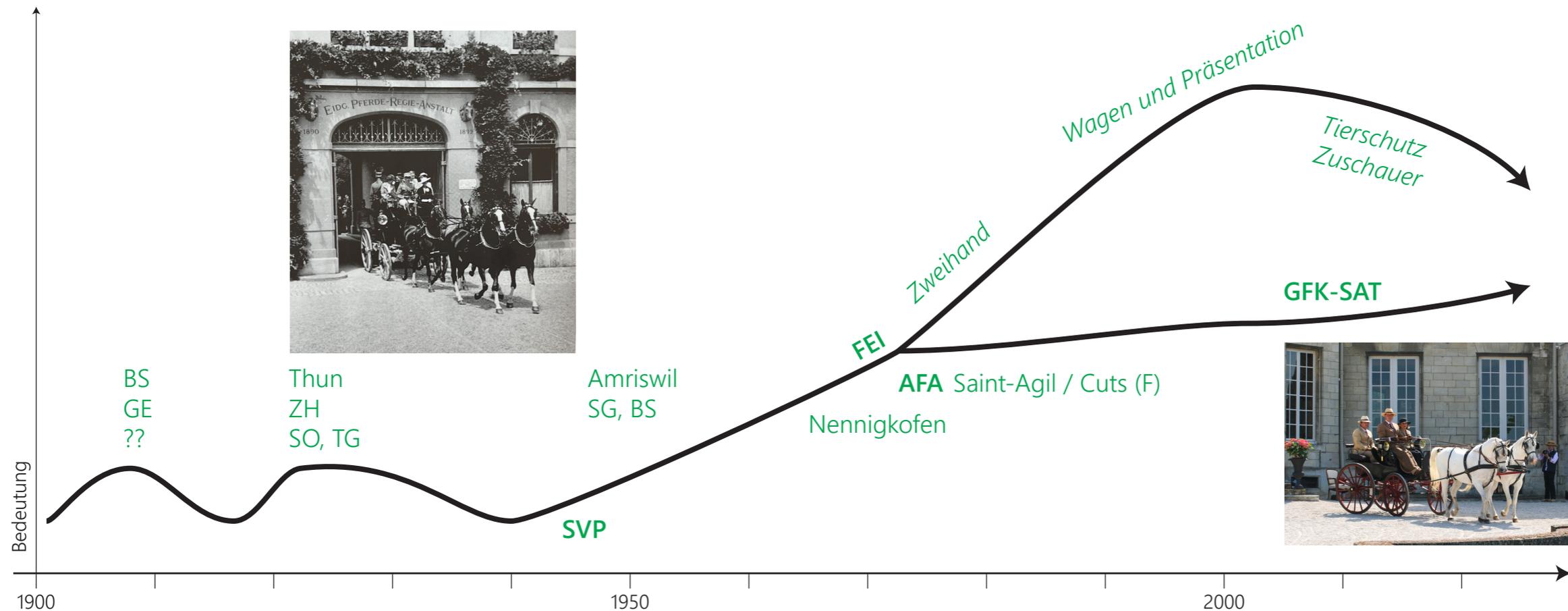
Oben: So wurde Richard Ziegler von Benno von Achenbach (mit Strohhut) im Sechserzugfahren unterrichtet. Der Regie-Coach sind sechs Schimmel vorgespannt.

Rechts: Das eindruckliche Bild des Jahres 1937 mit dem Titel „Noble Passion“ stammt von Iwan E. Hugentobler und zeigt einen Zweispänner vor einem Mail-Phaeton, sehr ähnlich und wohl identisch mit dem S. 16 abgebildeten Wagen. Bei der Fahrerin dürfte es sich nach Bildvergleichen um Frau Marcelle von der Weid-Wander (1907-2003) handeln, der Gattin des Zweitbesitzers des S. 16 vorgestellten Wagens. Gespannfahren wurde in der Schweiz früh zum Damensport, wie auch folgende Bilder zeigen (S. 22ff.) (Ölbild in Besitz von Frau Yvonne Hotz Bosshard)



# Entwicklung Schweizer Fahrspport

## Einflüsse und Exponenten



### Skizze zur Entwicklung des Fahrsportes in der Schweiz

Auf punktuelle Anfänge der Zeit um 1900 folgten der Effort der Regie in Thun um 1920 sowie zwei Fahrturniere in Zürich 1922 und 1924. Weitere Impulse gaben die Aktivitäten der EMPFA in Bern und Anlässe in der Ostschweiz. Als 1969 Fahren eine Disziplin der FEI wurde, war die Schweiz vorne mit dabei. Der Hype des Leistungssportes nahm um 2000 ab, dafür sprang der Traditionssport in die Lücke.

Wichtige Meilensteine der Entwicklung waren:

- 1921-1923 Achenbach in der Schweiz, dann Turniere in ZH
- 1940 David Gerber in der EMPFA
- 1944 Fahren Disziplin des SVP (Schweizerischer Verband für Pferdesport)
- 1965 Fahrturnier Nennigkofen
- 1969/70 FEI-Sport
- 2004/05 Gründung des Traditions-Fahrvereins GFK-SAT.



## 1922: Erste Schweizer Fahrkonkurrenz nahe Zürich

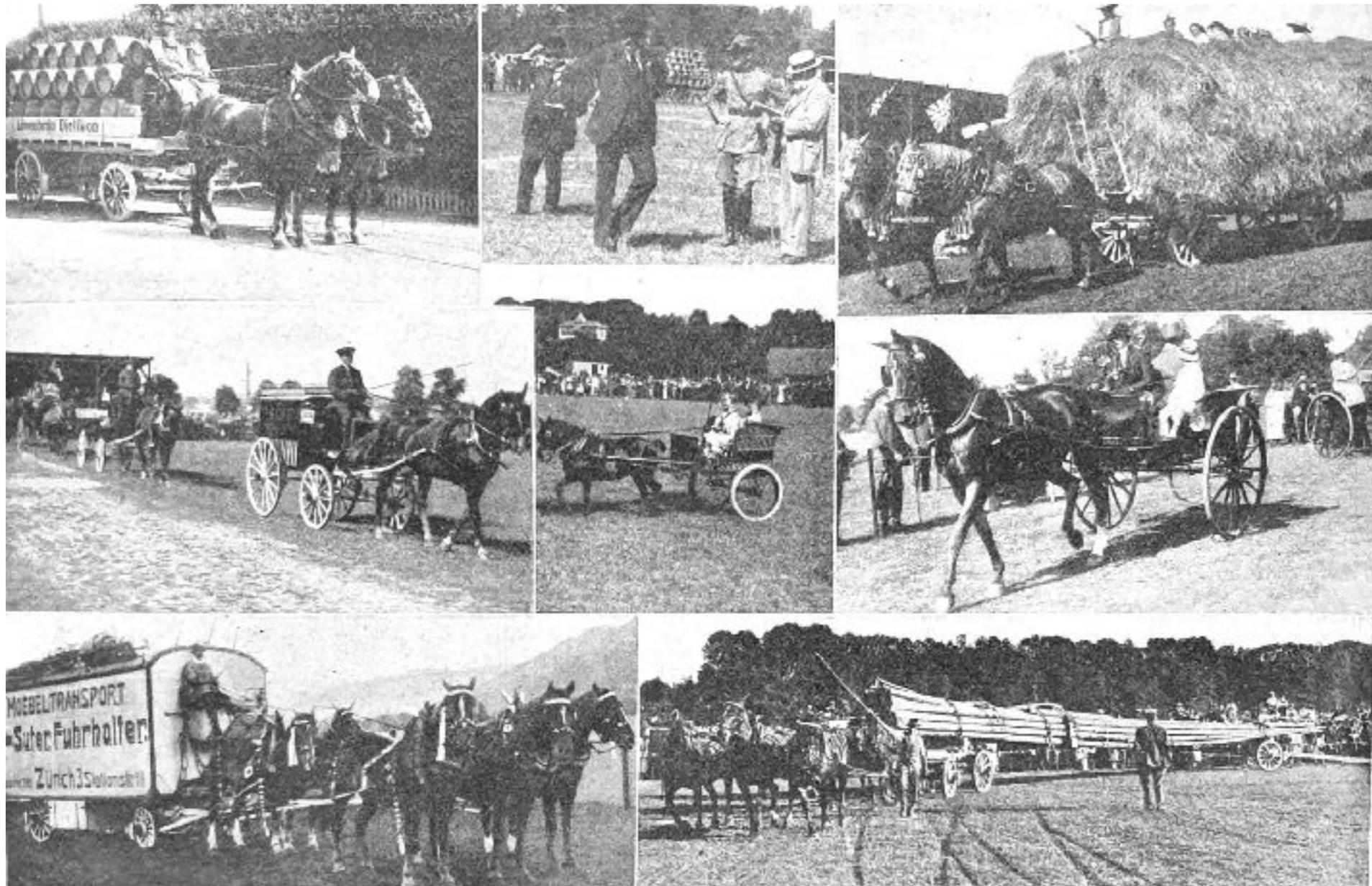
Die Fahrkonkurrenz auf der Allmend in der Brunau bei Wollishofen war der erste eigentliche Fahrwettbewerb in der Schweiz. Gemäss dem Wortlaut auf dem links abgebildeten Plakat stand die Fahrkonkurrenz neben dem Geländeritt im Vordergrund. Veranstalter dieses Pferdesportanlasses am Fuss der Albiskette war der Kavallerieverein Zürich. Verschiedene Prüfungen fanden an einem Tag, am 27. August, bei heissem Wetter unter Anwesenheit General Willes statt; daran nahmen über 100 Aktive teil. Die EPRA führte eine ganze Artillerie-Batterie mit Jura-Pferden vor.

Die Zuschauer reisten bereits in Hunderten von Automobilen an. Originalton: „Die Fahrkonkurrenz-Ausschreibung hat Wunder gewirkt ...; im Zeitalter des Automobils wollte man mal wieder Rosse und Wagen zur Geltung bringen. Erfolg grossartig!“

In der Kategorie Gebrauchsfuhrwerke starteten voll beladen und gezogen von stämmigen Kaltblütern ein Sauserwagen, ein Heuwagen, ein Langholzwagen, ein Brauereiwagen und ein Metzgerwagen. Bei den Luxuswagen traten die Einspanner und Zweispänner separat an. Dem deutschen Berichterstatter fiel auf, dass die Luxuswagen nicht besonders gut vertreten waren, obwohl Zürich früher über ebenso schöne Gespanne wie London, Paris oder Berlin verfügt hätte. „Aber das Auto hat in Zürich fast alles aufgehoben, und von der einstigen Pracht und Herrlichkeit ist wenig mehr geblieben.“



Eine Ausnahme bildeten die links abgebildeten Damen auf ihren Zweiradwagen aus den Ställen Hess und Schwarzenbach (zu letzterem siehe auch S. 26f.). Das Bild wurde in der Zeitschrift „La Suisse sportive“ abgebildet und zeigt links ein Tonneau und rechts einen Gig.



### Fahrkonkurrenz bei Zürich 1922

Die Bilder aus der Pferdezeitschrift „Der Schweizer Kavallerist“ zeigen, was im Zeitalter des frühen Automobilismus noch an hippomobilien Fahrzeugen unterwegs war: Bierfuhrwerke, Heuwagen von Fuhrhaltereien, einspännige Geschäftsfuhrwerke etc.

**Ausspannen und Fahren**, von B. v. Achenbach (Arbeit mit der Doppellonge sowie Anhaltspunkte für Beschirrung und Besspannung bei Fahr-Preisbewerbungen). Die 4. Auflage dieses ausgezeichneten Buches ist soeben erschienen: rund 180 Seiten Text mit ungefähr ebenso vielen Bildern, gegenüber den früheren Ausgaben manche Verdeutlichungen und Verbesserungen, auch zwei neue Kapitel über „Anmarsch zum Turnier“ und „Entwicklung der Aktion“. Der Zweck des Buches ist der gleiche geblieben: es will die Fahrregeln, die Kenntnis verschiedener Ausspannungen und deren Sinn erklären, um die Fahrkunst zu fördern. Und die Lektüre des Buches beweist einwandfrei, daß es eine „Fahrkunst“ gibt; der Verfasser empfiehlt aber auch nur das, was er wirklich durch und durchgedacht und in rund 45 Jahren fleißigen, vergleichenden, praktischen Studiums gefunden und durchprobiert hat! Vom Grundsatz ausgehend, man solle das Gute nehmen, wo man es findet, hat v. Achenbach übrigens das Wichtigste in England durch Fahren aller Roadcoaches und durch Studium aller einschlägigen alten und neuen Literatur gelernt. Seine besten Lehrer — um 1895 und 97 — waren der verstorbene Engländer Edwin Howlett und dessen Sohn. Von Achenbach hat auch den Teil der deutschen Fahrvorschrift für die Truppe über „das Fahren vom Bock“ ausgearbeitet. Er ist, um es kurz zu sagen, seit der alte Howlett nicht mehr lebt, die erste Autorität in ganz Europa auf dem Gebiete der Fahrkunst. Und diese unbestrittene Tatsache macht sein Buch zum unentbehrlichen Bestandteil jeder hippologischen Bibliothek. Auch wenn es nicht vergönnt ist, bei von Achenbach selber „fahren“ lernen zu können, kann sich sein System und seine reichen Kenntnisse zunutzen machen, wenn er sich an das Studium von „Anspannen und Fahren“ macht. Man frage diejenigen, die das Buch schon kennen, und man erkundige sich erst bei denen, die dessen Verfasser persönlich in die Geheimnisse seiner Fahrkunst einweihte, sie alle werden begeistert das Werk dieses Mannes empfehlen. Die skeptischsten und vor-eingenommensten Leute in der Schweiz sind durch die Kurse, die Herr von Achenbach nun bei uns hat geben können, seine unbedingten Freunde geworden. Sogar Oberstkorpskdt Bormand hat sich jüngst von ihm zwei- und sechsspännig fahren lassen, damit er ihm sein System praktisch demonstrierte. . . .

Das Buch kann beim Verlag des „Schweizer Kavallerist“, Stampfenbachstraße 69, in Zürich — zum Preise von 6 Fr. — bezogen werden.

# DER SCHWEIZER KAVALLERIST

<p>12. JAHRGANG Nr. 22 Zürich, 25. Nov. 1922 Erscheinensort: 25. letztes Monats</p> <p>ABONNEMENTS- PREISE Schweiz: Mittl. Fr. 6.— Halbjährl. Fr. 10.— Ausland: Mittl. Fr. 10.— Halbjährl. Fr. 18.— Einzelschilling 20 Kr. Anzeigenpreis 100 Kr.</p>		<p>HERAUSGEBER: Dr. R. STAUB</p> <p>Redaktion: Staatsbibliothek Zürich Dr. R. STAUB und EDWIN FLUCK Verleger: Preis 1.50 Postfach 1111 Zürich</p> <p>Insertions-Preis: 25 Rfr. pro gespaltene Zeilenlinie Insertionsannahme: Jede Zeile 1000 Buchst. Zürich, 25. und 26. d. M. Anzeigenschein</p>
--	---	---

**ZEITSCHRIFT FÜR KAVALLERIE,  
KAVALLERISTISCHE RUNDschau**

**Inhaltsverzeichnis:**  
Die Fahrkurse in Thun und über... Kavalieristische Kriegsepisoden...  
Die Fahrkurse in Thun und über... Kavalieristische Kriegsepisoden...  
Die Fahrkurse in Thun und über... Kavalieristische Kriegsepisoden...

**Die Fahrkurse**  
in der Eidg. Pferde-Regiments in Thun und im Bldg. Kav.-  
Regiments in Bern.

Die Zeit einer Anweisung der Hrn. Oberst Riegler, des Direktors der Regiments...  
... die in langen Jahren...  
... die in langen Jahren...  
... die in langen Jahren...

... die in langen Jahren...  
... die in langen Jahren...  
... die in langen Jahren...

**Kavalieristische Kriegsepisoden.**  
Litt. Beiträge von...  
... die in langen Jahren...

... die in langen Jahren...  
... die in langen Jahren...  
... die in langen Jahren...

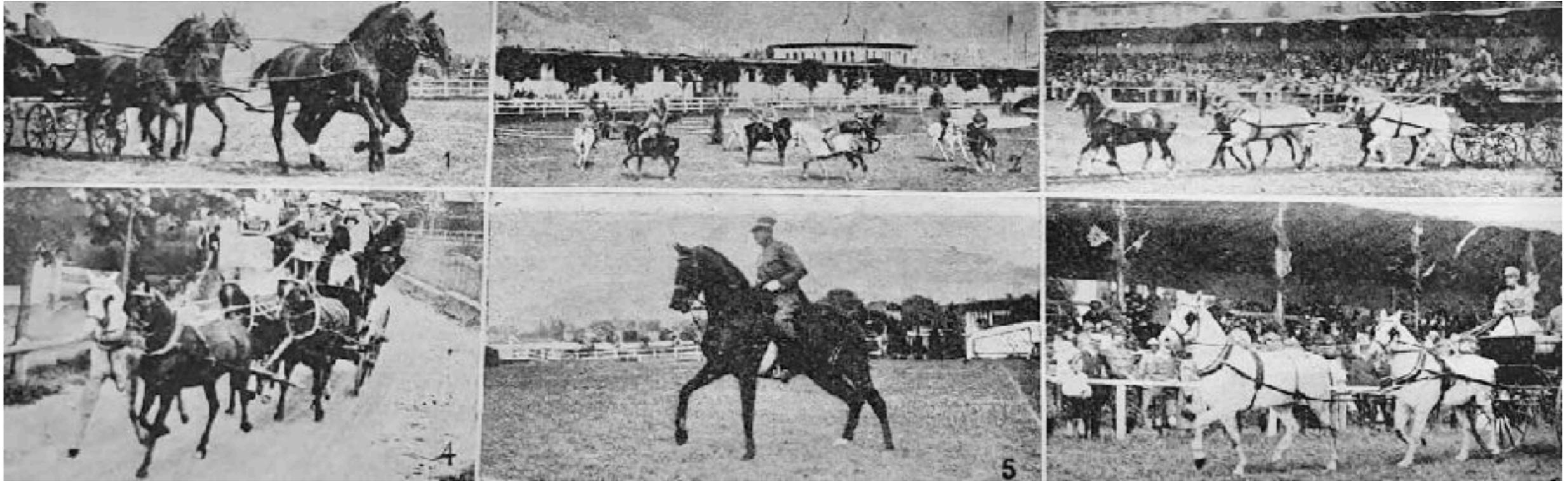
**Die Antiquität von Courmoulin.**  
Als die Antiquität...  
... die in langen Jahren...

... die in langen Jahren...  
... die in langen Jahren...  
... die in langen Jahren...

... die in langen Jahren...  
... die in langen Jahren...  
... die in langen Jahren...

... die in langen Jahren...  
... die in langen Jahren...  
... die in langen Jahren...

Texte von und über Benno von Achenbach in „Der Schweizer Kavallerist“ von 1922



### Concours hippique in Thun im Jahr 1923 mit Achenbach als Fahrer

Oben:

1= Achenbach mit einem ungarischen Juckergespann der EPRA

2 = Quadrille

3 = Achenbach mit einem Sechserzug

4 = Coach der EPRA

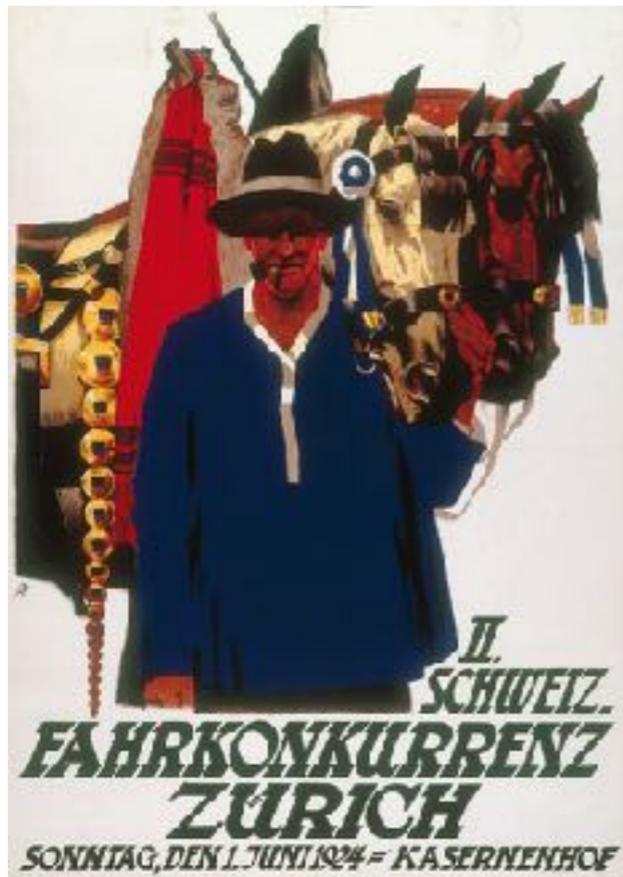
5 = Hauptmann Mercier

6 = Tandem der EPRA.

Rechts:

Hans Settelen von der gleichnamigen Basler Droschkenanstalt führt 1924 einen preisgekrönten Fünferzug anlässlich eines Pferderennens wohl bei Basel vor.





## 1924: Zweite Fahrkonkurrenz in Zürich

Die zweite Zürcher Fahrkonkurrenz, jetzt auf der Kasernenwiese in der Stadt, wurde wieder ein Erfolg. Die Schwerfuhrwerke waren zwar eher weniger als 1922 vertreten, dafür aber die Luxuswagen besser. Der Aufmarsch des Publikums ging in die Tausende. Die Qualität der Gespanne war so gut, dass das Preisgericht herausgefordert war. Bei den Zweispännern nahmen gleich drei Damen mit hervorragenden Gespannen teil: Frau Lindemann-Merkle von Schloss Gerzensee mit Füchsen aus Irland, Frau Renée Schwarzenbach-Wille mit englischen Pferden und Frau Zingg-Stähli aus Zürich mit französischen Fuchsstuten. Sie wurden in dieser Reihenfolge platziert.

Bei den Herrenfahrern in der Kategorie Zweispänner holte Eduard Bühler im Phaeton den Anerkennungspreis. Die erstplatzierten Berufsfahrer in der Kategorie Einspänner fuhren einen Landauer, ein „Braut-Coupé“ und einen „Gummilandauer“. Bei den Einspännern siegte unter den Herrenfahrern der junge Hans E. Bühler von Schloss Berg am Irchel im Tonneau. Er war damals schon ein guter und international erfolgreicher Reiter. Suzanne Schwarzenbach (Tochter der Renée Schwarzenbach) holte mit ihrem Einspänner bei den Damen den Anerkennungspreis. Als Höhepunkt fanden sich verschiedene Vierspänner vor Luxuswagen am Start ein. Zum Glanzlicht der gut besuchten Veranstaltung wurde die Vorführung des Schwarzenbach-Viererzugs durch Benno von Achenbach (Bild links). Dazu steht in der Berichterstattung: *„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 ...“*



Max. E. Ammann: Nach dem Erfolg des Fahrturniers von 1922 in Zürich kam es 1923 zu erst- und vorläufig einmaligen Fahrturnieren in Emmenholz bei Solothurn und in Bern. 1924 wurde auch in Thun und Amriswil ein Fahrturnier ausgetragen.

## Damen und Herren der Zürcher Elite an der Fahrkonkurrenz

Links ist die 1883 geborene Tochter von General Wille aus Feldmeilen, Renée Schwarzenbach, abgebildet. Nach ihrer Heirat mit dem reichen Industriellen-Sohn Alfred Schwarzenbach im Jahre 1904 hatte sie auf dem Gut Bocken bei Horgen am Zürichsee ein privates Pferdesportzentrum mit angegliederter Pferdezucht aufgebaut. Dazu gehörte ein Tandemzug vor einem in der Schweiz Aufsehen erregenden Tandemcart. Derselbe war bei der Nobelfirma Holland & Holland in London bestellt worden und passte bestens zu ihren edlen englischen Pferden. All das war auf Anraten Achenbachs angeschafft worden, der auf Bocken 1923 Privatunterricht erteilte.

Links unten: Die Jury bei der Preisverleihung.

Unten: Hans E. Bühler von Schloss Berg am Irchel, der in seiner Kategorie Sieger wurde. Er fuhr ein Tonneau von Kauffmann, Reinbolt & Christe in Basel.



## Coaching durch die Regie in Thun - und Ungereimtheiten dazu

Nach 1924 flachte der Turniersport in der Schweiz wieder ab. In Thun aber wurde das Fahren nach Achenbach intensiv weiter betrieben, besonders das Viererzufahren mit Coachen. Die EPRA besass nach meinen Recherchen drei Coachen. Erstens die links abgebildete dunkel bemalte Coach, dort als „Regie-Coach“, oder als „Park Drag“ bezeichnet. Zweitens die unten abgebildete Coach von Million & Guiet, eine Park Drag, die Alexander Clavel um 1922 wohl gebraucht erworben und 1935 der EPRA samt Geschirr von Guiet geschenkt hatte (heute in der EMPFA-Sammlung im NPZ). Dazu kam um 1927 die links unten abgebildet „Blüemlisalp“ an die EPRA, eine ehemalige Park Drag von Kellner, die von einem Hotel zur Road Coach umgebaut und dabei antikisiert worden war (heute im Verkehrshaus in Luzern beziehungsweise in der Sammlung Knüsel, vgl. hier S. 51). Hildebrandt meinte in seinem Buch von 2004, die Blüemlisalp sei identisch mit der „Regie-Coach“ gewesen und kam auf nur zwei Coachen. Bildvergleiche sagen aber etwas anderes. Dazu kommt: Nach damaligem Verständnis eignete sich eine ehemalige Hotel-Coach mit ihren Anschriften nicht als Coach der renommierten EPRA, die ihre „Regie Coach“ als eine Art „Regimental Coach“ nach englischem Vorbild einsetzte.





## Wo ist die „Regie-Coach“ geblieben?

Die Regie-Coach der EPRA hat ein Kennzeichen, das die anderen beiden EPRA-Coachen, wie links beschrieben, nicht haben. Es ist der hoch angesetzte Handgriff am Stemmbrett, unten deutlich auch in der Vergrößerung zu sehen. Diese Park Drag war im Kastenbereich dunkel gehalten, im Gestellbereich mit den Rädern allenfalls ein wenig heller (in Rot, der Farbe der Artillerie?). Das Bild links des Jahres 1929 stammt mitsamt dem Ausschnitt aus Hildebrandt 2006, S. 192 und zeigt als Fahrer Oberst Ziegler, den Direktor der EPRA. Es gibt übrigens Bilder in den beiden Hildebrandt-Büchern aus der Zeit vor der Schenkung der Clavel-Coach mit zwei Coachen hintereinander, vorne die Regie-Coach und hinten wohl die Blüemlisalp-Coach. Sie wurde, wie erwähnt, in der Regie auch Mail-Coach genannt, im Gegensatz zu der auch Park Drag genannten Regie-Coach. Jene könnte aus dem ehemaligen Besitz von Maurice Paccard nach Thun gekommen sein (abgebildet S. 13), denn sie war die einzige bekannte Coach aus der Zeit um 1900 in der Schweiz.



Für das Verschwinden der Regie-Coach kommen zwei Möglichkeiten in Betracht: Entweder wurde sie vor 1950 an Dritte abgegeben, nachdem die Clavel-Coach dazugekommen war, oder sie kam 1950 nicht wie die anderen Wagen an die EPRA. Es gibt mündliche Überlieferungen, dass die EPRA-Mannschaft unglücklich darüber war, dass „ihre“ schicken Wagen nach Bern überstellt werden mussten. (In Thun wurde das KRD eher als zweitklassiges Pferdeinstitut eingestuft, zumal dort „nur“ Remonten eingeritten und eingefahren, in Thun aber die Pferde auf höchstem Dressurniveau ausgebildet wurden.) Man erzählte sich sogar, einige 1950 in den Werkstätten stehende Wagen seien absichtlich zerstört oder weggegeben worden. Leider weiss man auch, dass nachher in der EMPFA mit den historischen Wagen und Geschirren teilweise locker umgegangen wurde und es unter Auguste Dubey zu fragwürdigen Tauschgeschäften mit Dritten gekommen war.



## **Das Kavallerie-Remonten-Depot (KRD) und die Militär-Pferde-Anstalt (EMPFA) in Bern, auch „Depot“ genannt**

Neben dem zivilen Haras national in Avenches gab es in der Schweiz mit dem „Depot“ in Bern ein zweites militärisches Pferdeinstitut. Es gehörte zur Waffengattung Kavallerie. Auch dort unterrichtete Achenbach. In einer Schweizer Tageszeitung konnte man in seinem Todesjahr 1936 lesen: *„... besonders die Schweiz hat den alten Herrn oft gerufen, um ihr als Fahrlehrer behilflich zu sein“.*

Die Geschichte der in Teilen heute noch bestehenden historischen Anlage fasste die Nachfolgeorganisation NPZ (Nationales Pferde-Zentrum) auf ihrer Webseite folgendermassen zusammen:

*„1890 wird das Kavallerie-Remonten-Depot (KRD) gegründet, mit der Hauptaufgabe, neu angekaufte Remonten, also Jungpferde, für das Militär auszubilden. Bereits ein Jahr zuvor wurde die Kavalleriepferde-Kuranstalt erbaut, die aus Krankenstallungen, einer Apotheke und einer Dienstwohnung für den Veterinär bestand. Über 50 Jahre blieb das KRD ein wichtiger Stützpunkt der Kavallerie. 1952 war dann das Geburtsjahr der Eidgenössischen Militärpferdeanstalt (EMPFA).“*

Die EMPFA wurde im sportlichen Fahren offenbar erst dann wichtig, als David Gerber 1930 dort Chef des Fahrstalls wurde (dazu S. 32ff.) Dies hing mit der S. 35 beschriebenen Auflösung der EPRA zusammen. Als es 1972 zur Abschaffung der Kavallerie in der Schweiz kam, wurden nicht nur die Pferdebestände der Armee massiv reduziert, sondern auch grosse Teile der Berner Anlage abgerissen. 25 Jahre später ging die EMPFA am 1. Januar 1997 auf das NPZ über.

Links: Bilder der heute noch erhaltenen Wagensammlung der EMPFA in Bern (heute Areal NPZ).



### **Neunerzug der EMPFA um 1930**

Die alte Legende zu dieser Fotografie lautet: „*Eidg. Kavallerie-Remontendepot Bern - Neunerzug, gefahren von Oberfahrer Feldwebel Christinat*“. Der Waadtländer Edouard Christinat wirkte 40 Jahre an der EMPFA als „Pferdedresseur“ und Fahrausbilder.

Er wurde unter David Gerber im Jahre 1939 Oberfahrer und der wichtigste Partner von Gerber bei der Reorganisation des Fahrens in der Armee. Wie die S. 37 genannten EMPFA-Angestellten Frey und Houriet hatten auch sie noch Kurse bei Achenbach absolviert.



## Weiterbildung von David Gerber 1939 in Deutschland: Hannover und Krampnitz

David Gerber (1897-1975) hatte seine Laufbahn an der EPRA in Thun begonnen und war 1930 nach Bern an das KRD gekommen. 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“.

Diese Weiterbildung hatte einen Hintergrund: Der Effort der 1920er Jahre im Bereich Fahren als Sport hielt in der Schweiz nicht lange an; die Fahrwettbewerbe verschwanden bald wieder von der Bildfläche. Auch mit der Fahrkunst war es nicht mehr so weit her. Gerber schrieb in seinem Bericht über die Weiterbildung denn auch: *„Seit den Kursen von Achenbach an der EPRA ist bei uns soviel wie nichts geschehen.“*

Für eine Weiterbildung im Fahren war Deutschland damals die beste Adresse, allerdings jetzt ganz unter der Herrschaft der Nationalsozialisten. Die Wehrmacht pflegte Fahren und Reiten vor allem als Offizierssport. In der berühmten Kavallerieschule von Hannover gab es damals 150 Pferde und 100 Wagen sowie eine eigene Fahrschule, die ganz dem Achenbachschen System folgte, genauer der „Fahrvorschrift 1935/36“ der Wehrmacht. In der Fahrschule wurde auf höchstem Niveau gefahren, was Gerber in seinem Bericht zu einem Vergleich veranlasste: In der Schweiz würden die Remonten viel kürzer geschult als in Deutschland (dort 2 Jahre). Die Ausbildung der mit der Fahrdressur betrauten Personen sei in der Schweiz „unzulänglich“. Und: *„Der Mann, der eine Remonte erhält, kennt in den meisten Fällen nicht einmal die elementarsten Grundsätze vom Fahren eines Blutpferdes.“*

## Bilder zu den Kavallerieschulen in Hannover und Krampnitz

Die Fahrabteilung der Kavallerieschule Hannover (Abt. II) wurde 1939 vom Berufsmilitär Litho Stein geleitet, wohl dem besten damaligen Fahrer Deutschlands (dazu auch das E-Paper „Aachen - Mekka des Fahrspportes 1925-2025“ auf [furger.eu](http://furger.eu)). Links oben ist ein Auftritt Steins im Jahr 1933 in Aachen abgebildet. Damals waren Nichtarier als Herrenfahrer von den Turnierplätzen ausgeschlossen.

1939 wurde ein Teil der Kavallerieschule Hannover in eine neue riesige, heute noch erhaltene Anlage in Krampnitz bei Potsdam ausgegliedert. Auch dort war Gerber zugegen, wie das Bild links unten vor den neuen Gebäuden und mit einem Wehrmachtangehörigen als Beifahrer zeigt. Das Bild unten stammt von einer Tandem-Vorführung in Krampnitz im Jahr 1939.





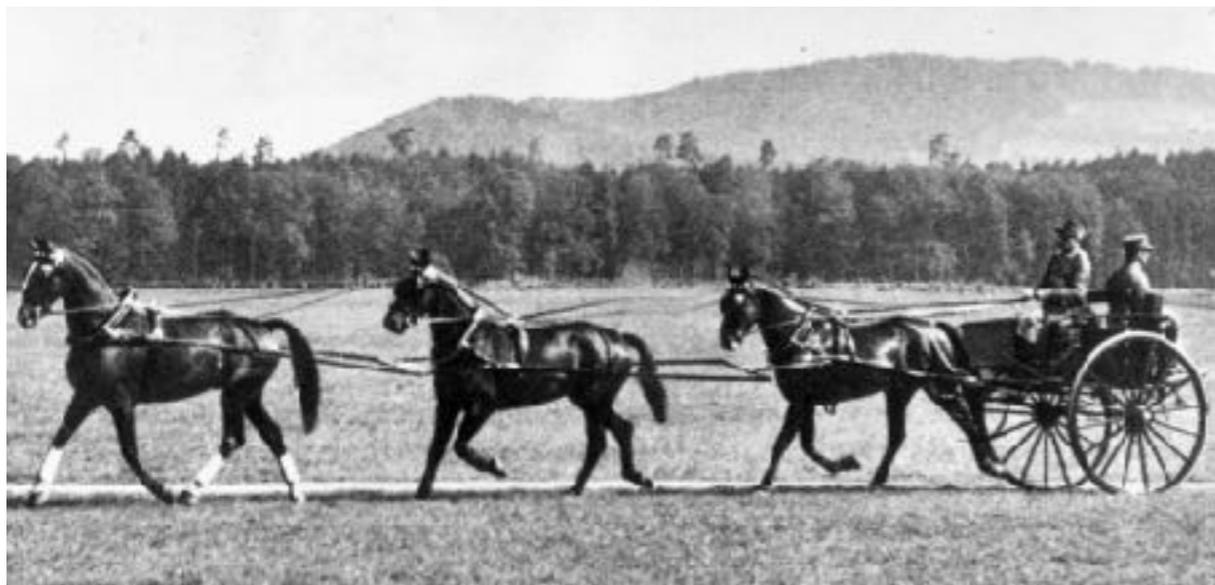
## Die erste Schweizer Fahrlehre

David Gerber verfasste über seine Weiterbildung in Deutschland einen längeren Rapport. Seine Erfahrungen flossen zudem in verschiedene Artikel und schliesslich in die von ihm verfasste erste Schweizer Fahrlehre ein, die er im Jahre 1945 unter dem Titel „Fahren - Wie?“ herausgab. Der Tenor ist darin: Es braucht in der Schweiz und vor allem in der Armee eine Reorganisation des Fahrwesens, denn die Anstrengungen der 1920er Jahre zur Hebung des Fahrens als Kunst sind verblasst. Gerber stellte ein „*nicht sehr hohes Niveau schweizerischer Fahrkunst*“ fest und beschrieb indirekt eine schwierige Situation: Viele Bundespferde würden durch unsachgemässes ausserdienstliches Fahren verdorben. Schuld sei vor allem fehlerhafte Anspannung und Beschirrung. Zur Verbesserung erschien im Anhang eine „*Wegleitung zur Durchführung von Fahrkonkurrenzen*“ mit den Hauptpunkten Gesamteindruck, Beschirrung, Anspannung und Fahren. Aus dieser Broschüre wurde später Gerbers Lehrbuch „Schweizer Fahrhandbuch für Land und Stadt“ (S. 32), das in mehreren Auflagen und für längere Zeit zur Bibel des zivilen Fahrsports in der Schweiz wurde.

Max E. Ammann: „*Die Rückkehr 1939 von David Gerber aus Hannover und seine Tätigkeit danach gaben die Impulse für eine etwas über 10-jährige Blütezeit des Fahrens in der Schweiz. Von etwa 1942 bis etwa 1955 gab es Fahrturniere in der EMPFA in Bern, wieder am Osterspringen in Amriswil, auf dem Schänzli in Basel, auf dem Breitfeld in St. Gallen, etc. Vor allem in der Ostschweiz wurde in jenen Jahren viel gefahren. Amriswil hörte zwar nach 1948 wieder auf. Aber vor allem im Thurgau gab es damals Fahrprüfungen in Egnach, Weinfeld, Eschlikon und Berg. Während dieser Jahre nahm der SVP den Fahrsport als vierte Disziplin auf.*“

„SVP“ oder „SVPS“ meint den Schweizerischen Verband für Pferdesport, heute „Swiss Equestrian“ genannt.

Das Bild links zeigt David Gerber in den 1940er Jahren mit einem Random des KRD in Bern.



## C. NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges war klar: Die Kavallerie hatte als kämpfende Truppe ausgedient. Sie wurde zwar erst 1972 ganz abgeschafft, aber schon nach 1945 ging es bergab mit dem Pferd in der Armee. Das wirkte sich langfristig auf das zivile Fahren und Reiten im ganzen Land aus.

1950 wurde die einst glanzvolle EPRA in Thun aufgelöst. Die meisten Angestellten, Pferde und Sachwerte wie der Wagenbestand gingen an das KRDB in Bern über, das wie erwähnt ab 1952 „Eidgenössische Militär-Pferde-Anstalt“, abgekürzt EMPFA genannt wurde. Sie übernahm jetzt für einige Zeit die führende Stellung im helvetischen Fahrsport. Die reiterlichen Erfolge der EPRA-Reiter (Moser und Frank Olympia-Sieger 1948) konnten von EMPFA-Angestellten fortgeführt werden. EMPFA-Reiter konnten sogar an die Weltspitze der Dressurreiter aufrücken. Diese Erfolge führten dazu, dass die EMPFA-Leitung auch Gespanne an internationale Turniere entsandte. Sie kopierten damit das, was vor Kriegsende der Kavallerieschule Hannover viel internationales Renommee eingebracht hatte.

Die Fahrer der EMPFA profitieren davon, dass die Pferde der Anstalt, auch die Fahrpferde, in Bern von Grössen wie dem späteren Dressur-Olympiasieger Henri Chammartin unter dem Sattel ausgebildet wurden. (Chammartin war schon 1949 von Thun nach Bern gekommen.)

Wie bei den Reitern wurden jetzt auch die von der EPRA übernommenen Fahrer international erfolgreich. Dazu gehörten im Jahre 1950 Fritz Rothacher und vor allem der Oberfahrer Edouard Christinat. (Nachfolger Christinats wurden später Gustav A. Frey und dann Auguste Dubey).

EMPFA-Fahrer nahmen etwa am CHIO von Genf im Jahre 1953 teil. Auslandstarts erfolgten vor allem am CHIO von Aachen. In den Jahren 1956 und 1957 traten dort Edouard Christinat und Willy Houriet erfolgreich auf. Die Wettbewerbe auf der Aachener Soers sorgten im deutschsprachigen Raum der Nachkriegszeit für Kontinuität im Fahrsport. Dort gehörten Geschicklichkeitsprüfungen im Stadion und lange Distanzfahrten von über 100 km in der weiteren Umgebung dazu. Aachen wurde schliesslich zum Mekka der Herrenfahrer und Fahrladys. Nach dem Zweiten Weltkrieg war dort schon im Jahre 1946 wieder ein Turnier durchgeführt worden.

Die Situation in der Schweiz nach 1950 hat der Pferdejournalist Max E. Amman freundlicherweise brieflich so zusammengefasst:

*„Im Militär, ab 1950 in der EMPFA, wirkten Gerber und der tüchtige Oberfahrer Christinat. Sie bewirkten die ersten internationalen Starts der Viererzugfahrer Frey und Houriet Mitte der 50er-Jahre in Aachen. Gusti Frey wurde dann Nachfolger von Christinat als Oberfahrer. Bald kamen die von Christinat ausgebildeten Dubey und Rothacher nach. Dabei war Rothacher wenn nicht der bessere, doch sicher der feinfühlere Fahrer. Aber wie Frey war Rothacher eine eher zurückhaltende Person. Anders als der bewusst auftretende Dubey, der als Welscher vom einflussreichen de Weck gefördert wurde. Dubey wurde dann auch Nachfolger von Frey als Oberfahrer. Als Lehrer von Dubey müssen Christinat und Frey gelten.“*

Fritz Rothacher belegte bei internationalen Auftritten wiederholt Plätze vor Auguste Dubey, wie die folgenden Seiten zeigen. Er ist heute deshalb weniger als Spitzenfahrer der Schweiz bekannt, weil er nach dem Sieg Dubeys von 1972 in dessen Schatten geriet.

# Attelages

1. Mail-chausse à 4 (Augment), menée par le Major D. Gerber, premier instructeur de « guides » en Suisse.
2. Tandem mené par l'adjutant sous-officier Neukomm, de la Régie fédérale des chevaux.
3. Tandem mené par le capitaine Roland de Weck, maître d'équitation à la Régie fédérale des chevaux. Au côté du capitaine, se reconnaît Marc H. de Weck.
4. Mail-coach à 6, menée par l'adjutant sous-officier Christinat, chef attelage à S. R. G.
5. Break de chasse à 4, menée par son attelage au S. R. G.



Photo: H. Rappaz



2



3

Photo: R. Gomez et J. Bittel



4



5

## Nach dem Krieg: Bern und Thun zusammen auf hohem Niveau

Die links reproduzierte Seite stammt aus der Schweizer Pferdezeitschrift „L'année hippique“ des Jahres 1946. Stolz wurden dort fünf edle Schweizer Gespanne abgebildet. Noch gehörten Gespanne aus Thun dazu.

Oben: David Gerber mit einem Viererzug.

Mitte links: Tandem der EPRA in Thun, gefahren von Adjutant-Unteroffizier Neukomm.

Mitte rechts: Tandem der EPRA in Thun, gefahren vom damals dort tätigen Reitlehrer Roland de Weck.

Unten Links: Blüemlisalp-Coach der EPRA, gefahren von Edouard Christinat.

Unten rechts: Viererzug vor einem grossen Break de chasse der KRd in Bern, ebenfalls von Edouard Christinat gefahren.

## 1950er und 1960er Jahre: Schweizer Erfolge in Aachen

Als Aachen in den 1950er Jahren zum führenden Austragungsort von Vierspännerprüfungen wurde, war die Schweiz regelmässig mit dabei. 1957 war die „Marathon“ genannte Distanzfahrt mittlerweile aufgegeben und durch eine kürzerer Streckenfahrt ersetzt worden. Die Schweizer Militärfahrer Frey und Houriet traten mit „Eidgenossen“ aus dem EPRA-Dressurstall an, die unter dem Sattel bis auf Grand-Prix-Stufe ausgebildet waren.

Links oben: Willy Houriet in Aachen 1958.

Links unten: Auguste Dubey in Aachen 1964.

Unten: Fritz Rothacher in Aachen 1967.

(Er war dort schon 1965 als bester Fahrer ausgezeichnet worden.)





**Fritz Rothacher und August Dubey als europäische Spitzenfahrer um 1970**

Die beiden EMPFA-Fahrer feierten 1969 und 1970 Doppelsiege in Aachen, in der Reihenfolge Rothacher und Dubey.



## Fahrtturnier in Nennigkofen 1965 und erste Fahrclubs

Nachdem das Interesse am zivilen Fahrsport in den 1950er Jahren etwas nachgelassen hatte, kam es in den 1960er Jahren wieder zu einem Neustart, jetzt vor allem durch Privatfahrer. Dazu gehörte in der Schweiz der Solothurner Paul Wirth, der 1965 in Nennigkofen ein Fahrtturnier organisierte, das er als „1. Nationales Fahrtturnier“ bezeichnete. Er lag damit im Trend: Das Turnier von 1965 löste ein grosses Echo aus. Noch gab es in Nennigkofen nach alter Art die Kategorien Landwirtschafts- und Geschäftsfuhrwerke, ländliche Gespanne, Luxusgespanne und die den Bundesbetrieben vorbehaltenen Staatsgespanne. (Nationale Fahrtturniere fanden dann wieder 1967 in Frauenfeld und 1969 erneut in Nennigkofen statt.)

In Fehraltorf kam es 1966 zur Gründung eines regionalen Fahrclubs, der mit jährlichen Fahrkursen, Turnieren und Vorführungen viel zur Verbreitung des Fahrsportes beitrug und 1975 auch die erste Schweizermeisterschaft für Ein-, Zwei- und Vierspänner organisierte. Sie wurde bei den Einspännern von Luzia Zindel, bei den Zweispännern von Jörg Boller und bei den Vierspännern vom EMPFA-Fahrer Auguste Dubey gewonnen.

1969 war die Ostschweizer Fahrsport-Vereinigung gegründet worden (OFV). Sie war die Antwort auf eine sprunghaft angestiegene Anzahl von Fahrern und die neue Art des Fahrens als Wettkampf. Neben dem sportlichen Fahren wurden auch Stern- und „Bluescht-Fahrten“ organisiert. Zur Weiterbildung wurden ausländische Grössen wie Max Pape zu Vorträgen eingeladen.

Links: Das Program des Turniers in Nennigkofen und Fotos von vier Teilnehmerinnen und Teilnehmern.



## Gespannfahren wird wieder populär

Heute hört man oft die Ansicht, die Pferdezeit habe mit dem Aufkommen des Automobils vor dem Ersten Weltkrieg geendet. In den Städten eroberte das Auto die Strassen zwar gründlich, allerdings erst in der Zwischenkriegszeit und vor allem mit Personenwagen. Pferdegezogene Fuhrwerke gehörten hingegen noch länger zum Alltag. Auf dem Land war das Fahren mit einem „Bärner Wägeli“ oder mit einem „Bregg“ in der Zwischenkriegszeit noch eher die Regel als die Ausnahme. So wurde der Höhepunkt der Produktion von naturgrundigen kleinen Breaks in der Ostschweiz erst in den 1920er Jahren erreicht. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg brach der Markt für Neuwagen ein. Im Luxuswagenbereich blieb der Einsatz von edlen Pferden vor Landauern für Hochzeiten in Stadt und Land weit verbreitet und hoch angesehen.

Das war die Situation, wie sie Zeitzeugen 1965 antrafen. Dazu gehörte der junge Thomas Frei in Kyburg ZH (geb. 1952), Sohn eines Tierarztes und von Geburt an mit Pferden vertraut. Sein Vater schickte ihn 1967 noch nicht volljährig zur Fahrprüfung, nicht am Steuerrad, sondern an den Leinen. Solche Prüfungen waren damals wegen des angewachsenen Automobilverkehrs aufgenommen. Dabei wurde weniger das sportliche Fahren als die Verkehrstauglichkeit von Pferd, Geschirr, Wagen und FahrerIn oder Fahrer geprüft. Damals begann das Gespannfahren wieder populär zu werden. Thomas Frei dazu (Kavallo 11, 2015):

„Die immer häufiger auffahrenden Gespanne vermochten über die kleine Gruppe Fahrsportenthusiasten hinaus zu begeistern, weckten in der Bevölkerung nostalgische Gefühle und sorgten für grosse Zuschauerzahlen.“ In diesem Rahmen fand das genannte Turnier in Nennigkofen statt.

Links: Schweizer Fahrprüfung Kat. L des Jahres 1965.

### Markierungstafeln:

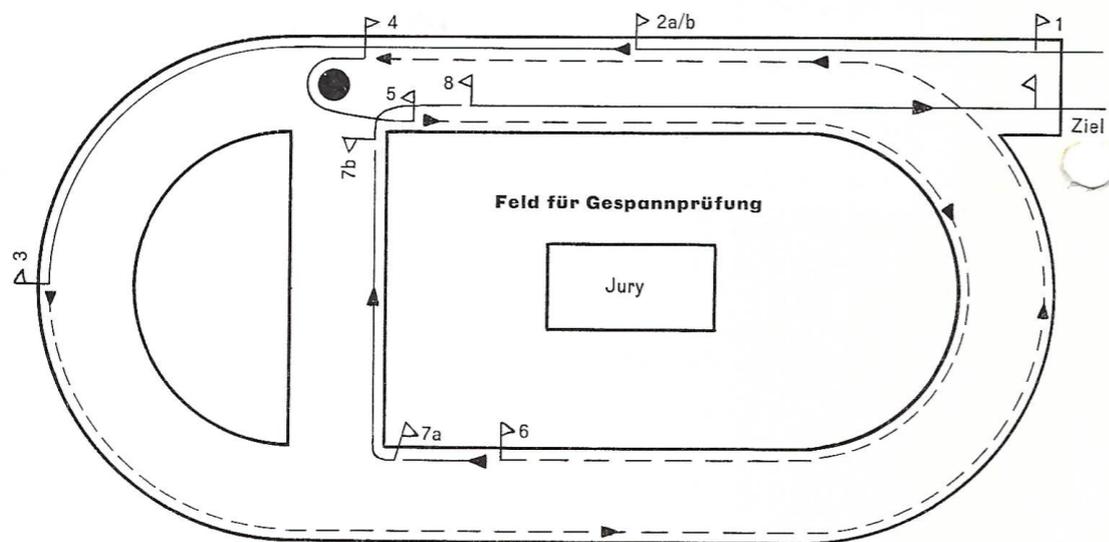
- 1 Einfahrt im Schritt
- 2a Gespannprüfung
- 2b Anfahren im Schritt
- 3 Gebrauchstrab (auf linker Hand)
- 4 Linksumkehrwendung im Schritt
- 5 Gebrauchstrab (auf rechter Hand)
- 6 Zum Schritt durchparieren
- 7a Erste Rechtswendung im Schritt
- 7b Zweite Rechtswendung im Schritt
- 8 Freier Schritt am langen Zügel

Platzgrösse: 50 × 100 m

Strassenbreite: 8 m

Verkehrinsel ●

———— Schritt — — — — — Trab





## Die 1960er Jahre als „Scharnier“ zwischen der auslaufenden Pferdezeit und der Entwicklung des Gespannfahrens zu einer Sportdisziplin

Einlagen mit Gespannen an Veranstaltungen hielten die Gespanne in Erinnerung (Bild oben: Nennigkofen 1967). Thomas Frei zur „Versportlichung“ des Fahrens (Kavallo 11, 2015):

*„Lange blieben die Gespanne für ihre Wettbewerbe nicht auf den grünen Wiesen. Schon bald einmal kam es zu Geländefahrten. Knifflige Hindernisse zwischen Bäumen oder metertiefe Wasserpassagen waren anfänglich noch keine dabei, der mitfahrende Hilfsrichter prüfte hingegen, ob die verlangten Gangarten eingehalten und die vorgeschriebenen Tempi im Schritt, Gebrauchs- und Schnelltrab erreicht wurden. Wohl wussten die in der Landschaft vorbeifahrenden Vierspänner wie 1969 in Luzern am ersten nach internationalem Reglement ausgetragenen CAIO zu begeistern, die reinen Strassenfahrten prüften die Leinentechiken der Fahrer hingegen zu wenig. Nach Vorbild der Concours-Complet-Prüfungen mit festen Hindernissen wurden Vollprüfungen kreiert. Die Anforderungen stiegen damit nicht nur für Fahrer und Pferde massiv, den aus Beton und Holzstämmen rammfest erbauten Hindernissen vermochten viele der alten Wagen nicht mehr standzuhalten - kaum eine Prüfung, wo es nicht zu einem Rad- oder Achsbruch gekommen war.“* (Bild unten Windsor 1982).

Wer waren damals die Experten? In den 1960er Jahren konnte in der Schweiz noch auf alte Kutscher, Fuhrhalter, Pferdehändler oder aus ähnlichen Pferdeberufen stammende ältere Herren als Fahrrichter zurückgegriffen werden. Dazu gehörten auch die Angestellten der EMPFA in Bern und Milizoffiziere, die in Bern oder Thun das Fahren von der Pike auf gelernt hatten. Weil die Schweiz länger als andere Länder am Pferd in der Armee festgehalten hatte, gab es hier auch Persönlichkeiten, die auf hohem Niveau länger mit Gespannfahren vertraut blieben.

## Jacob Ruckstuhl und die FEI

Die Ostschweiz war innerhalb der Schweiz im Bereich Fahren stets eine Hochburg gewesen. Zu den Exponenten gehörte Jacob Ruckstuhl, der in Sankt Gallen eine bedeutende Fuhrhalterei besass. Im Militär war er Pferdestellungsoffizier im Range eines Oberstleutnants. Auf den etwa gleichaltrigen Oskar Sallmann (1886-1947), Vater des wichtigen Sammlers Robert Sallmann, ging seit 1945 das Osterspringen von Amriswil zurück, zu dem auch Fahrprüfungen gehörten (Ausschnitt des Plakats von 1924 auf dem rückseitigen Umschlag).

Damals begann sich der S. 34 schon genannte SVP vertieft für den Fahrsport zu interessieren. Es gab eine Wegleitung heraus und ernannte Fahrexperten. Als Chefexperte amtierte bis 1963 David Gerber und daneben auch Jacob Ruckstuhl. Er hatte in Thun noch selbst bei Achenbach Fahrunterricht genossen und verfügte über ein grosses Pferde- wissen.

Auch auf dem internationalen Parkett wurde Ruckstuhl als Fahrrichter tätig. So kam es, dass er bei der Ausarbeitung des FEI-Reglementes im Jahre 1969 unter der Leitung des Engländers Colonel Mike Ansell zusammen mit dem Schweizer Peter Bracher federführend wurde. Die Kommission tagte 1969 zweimal, in Aachen und in Bern.

Das Bild links zeigt im vergrösserten Ausschnitt Jacob Ruckstuhl an den Leinen auf einer zehntägigen Distanzfahrt von München in die Nähe von Biel im Jahre 1962. Die am Starnbergersee aufgenommene Fotografie zeigt neben ihm sitzend Robert Sallmann, den er lange als Sammler unterstützte. Die eingespannten Freiburgerpferde stammten aus der EMPFA.



## D. HARTER LEISTUNGSSPORT AB 1970

Das Interesse am Fahrsport begann in Europa in den sechziger Jahren wieder anzuziehen, allerdings in einer neuen, der Zeit gemässen schnelleren und herausfordernden Art. Nachdem die Pferde aus den meisten Armeen Europas verbannt worden waren, kam es zu einer Verlagerung der Trägerschaft von militärischen Vereinigungen und Exponenten zu privaten Enthusiasten. Dazu gehörten noch Vertreter des Hochadels. Einen wesentlichen Impuls gab dem neuen Fahrsport Prinz Philip, der Gemahl der englischen Königin. Er kannte die englische Sportfahrtradition von Vorführungen in England her, seine persönliche Leidenschaft hatte aber bislang dem Polosport gegolten. Nachdem er 1964 das Präsidium der FEI übernommen hatte, erlebte er Fahrprüfungen in Aachen mit und wurde schliesslich selber aktiver Viererzugfahrer. Prinz Philip gab schliesslich den Auftrag, neue international gültige Regeln für die Disziplin Fahren aufzustellen. Diese definierte man in den folgenden Jahren neu, wobei das Modell von Aachen zum Vorbild wurde. Als „Military für Gespannfahrer“ entstand neben der Dressur- und der Geschicklichkeitsprüfung der sogenannte Marathon, eine Geländefahrt von über 20 km mit vorgeschriebenen Hindernis-Passagen.

1969 wurde Fahren eine offizielle Disziplin der FEI, gleichzeitig wurde das neue Reglement in Kraft gesetzt. Als erstes Turnier nach FEI-Richtlinien kam 1969 der CHIO in Luzern zur Austragung! Dazu gehörten bereits Tests in Dressur, Gespannkontrolle und eine Marathonfahrt zwischen 24 und 32 km Länge sowie eine Hindernisfahrt mit Kegeln. Dazu kam eine „Verkehrstauglichkeitsprüfung“. (Die drei Besten waren: I. Abonyi aus Ungarn, F. Freund aus Deutschland und A. Dubey aus der Schweiz.

Damit war der moderne Fahrsport aus der Taufe gehoben, die Schweiz mit zum Geburtsort der neuen Disziplin geworden. Wieso kam gerade der Schweiz mit eine Vorreiterrolle zu? Hier wurde die Kavallerie im europäischen Quervergleich spät, nämlich erst auf Ende 1972 abgeschafft, wodurch auch die Ausbildung von Fahrpferden durch den Staat relativ lange gefördert wurde. Im Prinzip sollte jeder „Eidgenoss“, wie man die Bundespferde nannte, sowohl unter dem Sattel als auch im Geschirr ausgebildet werden; die über das ganze Land verstreuten Kavallerievereine stellten sich in den Dienst dieser Maxime.

Unten: Prinz Philip 1981 an der Europameisterschaft in Zug im Marathon an den Leinen, neben ihm der Schweizer Alex Sieber als Bockrichter.





## Internationale Schweizer Erfolge in den 1970er Jahren

Der hohe Standard des Fahrens in der Schweiz führte um 1970 zu weiteren internationalen Erfolgen. An der ersten Weltmeisterschaft der Vierspänner in Münster in Westfalen siegte 1972 der Schweizer Auguste Dubey, Oberfahrer an der EMPFA. Das war mit das Resultat der hier geschilderten Vorgeschichte. In seinem ausführlichen Buch über seine Tätigkeit als Fahrer unter dem Titel „Der Fahrsport im Wandel der Zeiten“ (Horb 2000), wird dieser Hintergrund allerdings nicht erwähnt.

1973, an der zweiten Europameisterschaft in Windsor, kam es zum grössten Erfolg einer Schweizer Equipe: Dubey gewann wiederum Gold, Robert Doudin von Avenches kam zu Silber. Die Weltmeisterschaft in Frauenfeld 1974 leitete dann den Übergang zu den Privatfahrern ein, als sich die Zürcher Christian Iseli mit dem zweiten und Otto Fischer mit dem fünften Platz vor die Bundesgespanne setzten. Zu einem weiteren Europachampionat kam es 1981 in Zug, zudem wurden viele der grösseren Fahrenlässe - um vorab die Zahl der Viererzüge zu erhöhen - mit internationaler Beteiligung durchgeführt.

Der internationale Fahrsport beschränkte sich lange Zeit auf Viererzüge. Ein- und Zweispänner mussten noch warten. Ein erster Anfang wurde mit dem sogenannten Donau-Alpen-Pokal der Zweispänner gemacht, der 1988 im italienischen Montemaggiore in eine erste inoffizielle Weltmeisterschaft überging. Noch etwas länger dauerte die internationale Anerkennung für die Einspänner: Ihr eigenes Championat erhielten sie erst im Jahre 1998.

Oben: Robert Doudin aus Avenches 1973 in Aachen.

Unten: Auguste Dubey 1972 in Münster, Prinz Philip neben ihm.



## Der Leistungssport bis um 2000

Für die Marathonprüfungen mit ihren neuen Hindernissen wurden je länger desto mehr besonders robuste Wagen benötigt; alte aufgerüstete Gefährte hielten der Belastung der zunehmend aggressiver fahrenden Sportler nicht mehr stand. So kam es um 1975 zu einem neuen, ganz aus Stahl gebauten Wagentyp, dem Marathonwagen. Die Zeiten waren längst vorbei, als man noch für alle Prüfungen den gleichen Wagen einsetzen konnte.

Ende des 20. Jahrhunderts wurde es etwas stiller um die Schweiz als führendes Land des Fahrportes. Schweizer wie Hanspeter Rüsclin brillierten immerhin noch in Riesenbeck 1992 (Silber mit der Mannschaft), Werner Ulrich wurde in den 1990er Jahren Weltmeister bei den Zwei- und Vierspännern, und Daniel Würigler zählte zu den zehn besten Viererzugfahrern der Welt.

Der internationale Wettkampfsport bewegte sich in der Zeit um 2000 immer weiter weg vom alten noblen „pleasure driving“. Etappen dieses Weges waren:

- Zweihandhaltung der Leinen statt Achenbach-System nach 1970
- Künstliche Hindernisse auf der Marathonstrecke seit 1973
- Erlaubnis des Einsatzes von speziellen Wagen für die Geländeprüfung im Jahr 1974
- Aufgabe der Präsentation als Teil der Gesamtbewertung 1988.

2001 wurde der Weltcup der Viererzugfahrer eingeführt. Bei vielen Hallenturnieren wurde der Fahrsport populärer als Springen und Dressur.

Oben: Der EMPFA-Fahrer Hermann Mast in Aachen noch im alten Stil des Leistungssportes.

Unten: Werner Ulrich mit seinem Vierspänner im neuen Stil des Leistungssportes vor leeren Rängen.

## Bilder zum Traditionsfahren in Frankreich und Italien

Nachdem der Leistungssport Ende des 20. Jahrhunderts immer härter ausgetragen wurde und sich damit von der lange hochgehaltenen Fahrkunst entfernt hatte, gründeten französische Enthusiasten im Jahre 1973 den ersten eigentlichen Traditionsclub „Association Française d’Attelage“, abgekürzt AFA. Erster Präsident wurde der Generalinspektor der Staatsgestüte, gefolgt vom früheren Turnierfahrer Pierre Vicomte de Chezelle. Der neue Club führte erste Fahr-Concours in Saint-Agil in der Perche und dann regelmässig in Cuts in der Picardie durch. Mit der Zeit nahmen an diesen Plätzen auch Schweizer Gespanne teil. Dies gilt bis heute, wobei Cuts vom Austragungsort Compiègne abgelöst wurde

Links oben: Der Schweizer Lancelot Marx mit seinem Break de chasse 2008 vor dem Schloss von Saint-Agil.

Links unten: Der Schweizer Tierarzt Thomas Stohler 2011 vor dem Schloss von Cuts mit seinen selbst gezüchteten Vollblutarabern.

Unten: Albert Sporrädli in Compiègne 2024 (Platz 2).



## E. WIEDER TRADITIONSFAHREN

In der Schweiz wurden im 20. Jh. lange gemeinschaftliche Rundfahrten mit Kutschen weiter gepflegt. Dies vor allem in der Gegend um Bern und in der Ostschweiz. Dazu kamen Vorführungen von ländlichen und gewerblichen Gespannen an kleineren Fahrturnieren, Volksfesten und Umzügen. An solchen Anlässen wurden unterschiedliche Wagen und Fuhrwerke mindestens einmal im Jahr vorgeführt. Dazu gehören das Sechseläuten in Zürich mit Zunft-Fuhrwerken aller Art, die Basler Fasnacht mit „Chaisen“ genannten Luxuswagen, der Marché Concours in Saignelégier und verschiedene Schlitteden im Engadin. Zum Teil werden Fahrzeuge nur zu diesem Zweck bis heute aufbewahrt und gepflegt.

Gegen Ende des 20. Jahrhunderts war das Fahren als Sport im traditionellen Stil mit historischen Wagen zu einer eher verwaisten Domäne in der Schweiz geworden. Dafür gab es längere Zeit keine eigenen nationalen Strukturen. Traditionsfahren blieb die Leidenschaft einzelner Exponenten und spielte sich vor allem in lokalen oder regionalen Gruppierungen ab.

Dies spiegelt auch das in der Schweiz 1980 erfolgreich gegründete Fachblatt für Fahren „In memoriam Achenbach“, welches 1996 sang- und klanglos aufgegeben wurde.

Im europäischen Umfeld geschah aber im späten 20. Jahrhundert einiges im Bereich des traditionellen Fahrens. Nachdem 1973 in Frankreich mit der AFA ein erster Traditionsclub gegründet wurde, kam es 1974 zur Gründung der italienischen „Gruppo Italiano Attachi“, abgekürzt GIA. Weitere Länder folgten in kurzen Abständen mit nationalen Fahrclubs.

Mit der Zeit setzten sich nach französischem Vorbild Regeln für Traditionsturniere durch, bestehend aus drei Prüfungen:

1. Präsentation
2. Ausfahrt mit Hindernissen im Gelände
3. Kegelparcours.

Diese Art Turniere nannte man Concours d'attelage de Tradition, abgekürzt CAT, international CIAT oder CAIT. Nach 1989 weitete sich das traditionelle Fahren weiter aus, jetzt auch auf osteuropäische Länder wie Polen, die nach und nach neue eigene Clubs für die Pflege des traditionellen Fahrens gründeten.

2006/07 kam es zur Gründung einer europäischen Dachstruktur nach französischem Vorbild, genannt AIAT (Association Internationale d'Attelage de Tradition). Der Schreiber war als damaliger Präsident des Schweizer Traditionsclubs sowohl bei der Gründung in Paris als auch bei nachfolgenden Anlässen dabei und wirkte im Vorstand mit. Die Grundidee war eine europäische Dachorganisation zur Koordination der Aktivitäten der nationalen Clubs und Standards zur Pflege der Fahrkultur und der historischen Fahrzeuge. Leider wurde diese Vereinigung zunehmend zentralistischer geführt. Das führte in verschiedenen Ländern zu Spaltungen der dortigen Fahrscenen (dazu auch S. 52). Es ist zu hoffen, dass man sich wieder auf die Kernaufgaben besinnt. Dazu gehören heute vor allem Massnahmen vor dem Hintergrund des Nachwuchsproblems. Denn der Hype des Sport- und Traditionsfahrens zwischen 1970 und etwa 2010 beruhte vor allem auf der Altersklasse, die in der Jugendzeit noch den Glanz von Gespannen erlebt hatte. Für die jüngere Generation gilt dies nicht mehr, der Faden zur Pferdezeit ist gerissen. Deshalb braucht es besondere Anstrengungen, Jüngere für das Fahren mit Pferden zu begeistern.



## Wertschätzung historischer Wagen: Schweizer Sammlungen

Im Verlaufe des 20. Jahrhunderts wurden immer mehr alte Wagen zerstört oder blieben sich selbst überlassen. International bekannt wurde Robert Sallmann als Pionier einer Übergangsgeneration mit seinem aus eigener Initiative gegründeten Wagenmuseum im thurgauischen Amriswil (öffentlich zugänglich seit 1973, heute von seinem Sohn Andreas geführt). Darauf folgten die Eröffnung des Musée du cheval in La Sarraz, in dem Fahren als Teil des Gesamtthemas Pferd dargestellt wird, sowie die Privatsammlungen von Toni Frei und Giovanni Koch in der Innerschweiz. 1985 wurde zudem das Kutschenmuseum des Basler Historischen Museums in Brüglingen eröffnet (2016 geschlossen). Das Verkehrshaus der Schweiz besitzt wichtige Kutschen und Schlitten, stellt sie aber kaum aus. Hingegen folgten auf Sallmann einige private Enthusiasten. Zu dieser zweiten Welle gehörten oder gehören:

- Kurt Meyer in Bremgarten AG
- Emil Pfister in Chur GR
- Arthur Niederer in Heiden AR
- Daniel Fuchs in Appenzell AI
- Zachi Kälin bei Einsiedeln SZ
- Ivo Huber in Tuggen SZ
- Das Ehepaar Vetterli in Villars-Burquin VD und die
- Wagensammlung von Toni Meier in Oberrohrdorf AG.



Zu einer dritten Welle gehören die Sammlung von Beat Wirth bei Interlaken und vor allem das grosse Kutschenmuseum von Franz Knüsel in Rothenburg LU, beide mit Schwerpunkt Schweizer Kutschen. Dazu kommt neuerdings ein interessanter Bestand an historischen Geschirren, Accessoires und Wagen in der Sattlerei Niederberger in Gossau SG.

Oben: Blick in die Kutschensammlung Sallmann in Amriswil.

Unten: Blick in das Kutschenmuseum Toni Meier in Oberrohrdorf.



## Gründung des schweizerischen Traditionsclubs GFK-SAT 2004/05

Die Renaissance des Traditionsfahrens Ende des 20. Jahrhunderts und die damit verbundene neue Wertschätzung alter Wagen führte in den Nachbarländern wie in der Schweiz zur Gründung von neuen Vereinigungen traditioneller Richtung. So entstand auf Initiative von Alex Sieber um 2000 die Gruppe der „Schweizer Kutschenfreunde“. Den Anfang zu einem Verband machte aus einer regionalen waadtländischen Fahrgruppierung heraus der links abgebildet Claude de Bosset.

Das führte am 10. Dezember 2004 in Avenches zur formellen Gründung der „Schweizerischen Gesellschaft für Fahrkultur / Société Suisse d'attelage de Tradition“ abgekürzt GFK-SAT. Die vier Gründungsmitglieder waren, neben Claude de Bosset als Präsidenten, Ursula Würgler-Vosseler, Daniel Würgler und Andres Furger. Bevor der Club Aktivitäten entwickeln konnte, verstarb indessen der Präsident unerwartet. Deswegen kam es zu einer Neugründung nach wenigen Monaten im Jahre 2005.



Seit 2005 organisiert die GFK-SAT Turniere, Ausfahrten, Weiterbildungskurse und Reisen. Die Präsidenten des Schweizer Traditionsclubs waren seit 2005: Claude de Bosset † (2005), Andres Furger (2005-2011), Heiner Staub (2011-2019) und Christoph Holenstein (seit 2019).

Oben: Vorbereitende Besprechung im Sommer 2004 zur Gründung der GFK-SAT in der Sammlung Vetterli in Villars-Burquin mit dem Initiator Claude de Bosset †.

Unten: Der Vorstand der GFK im Jahre 2005. Von links nach rechts: Ernesto Campomori †, Pierre Bachelin, Christian Mettler, Danielle Vetsch, Alex Sieber, Andres Furger, Ursula Würgler-Vosseler, Niklaus Buser †, Alexandre Cosenday und Christian Steingruber.



## Erfolgreiche Traditionsfahrerinnen und -fahrer aus der Schweiz

Seit der Zeit um 2000 wurden in der Schweiz wieder zahlreiche Traditionsturniere durchgeführt. Dies vor allem auch in der West- und Südschweiz wie etwa in La Sarraz VD oder in Lostallo TI. Diese wurden vor allem von regionalen Fahr- oder Kavallerievereinen organisiert.

Unter dem Dach der GFK-SAT fanden ab 2005 neben gemütlichen Ausfahrten mit stilechten Equipagen wieder national orientierte Turniere statt. Die GFK-SAT pflegte seither auch enge Kontakte zu Fahrvereinen der Nachbarländer und schloss sich dem Dachverband AIAT an.

Schweizer Fahrerinnen und Fahrer begannen um 2000 mit Erfolg an ausländischen Turnieren teilzunehmen. So errang Christian Mettler etwa die Trophäe des französischen Clubs AFA in Cuts, Albert Sporrädli siegte wiederholt in Italien, und Peter Bader wurde 2018 Gesamtsieger im deutschen Lossburg. Zu den regelmässig an Turnieren teilnehmenden Schweizerinnen und Schweizern gehören auch die beiden Abgebildeten.

Oben: Jürg Stettler nahm erfolgreich, auch vierspännig, an vielen Traditionsturnieren teil, hier in Cuts 2014.

Unten: Stilechter Auftritt von Erica Lamprecht auf ihrem wunderschönen Geissberger-Phaeton, hier in Lossburg 2014.



## Traditionsszene mit verschiedenen Aktivitäten

Beliebt sind in der Traditionsszene neben eigentlichen Turnieren gemeinsame Ausfahrten durch pittoreske Landschaften. Dabei können auch Wagen von musealer Qualität eingesetzt werden.

Oben: Der ehemalige erfolgreiche Viererzugfahrer Hanspeter Rüsclin bei einer Ausfahrt in Grüningen des Jahres 2018 mit einem Break de chasse von Geissberger, Zürich.

Unten: Die ehemalige Road-Coach der EPRA in Thun gehört heute dem Verkehrshaus in Luzern und wurde ans Kutschenmuseum nach Rothenburg ausgeliehen. Franz Knüsel lässt sie immer wieder bei Ausfahrten einspannen. Die Coach hat verschiedene Stationen hinter sich. Ursprünglich wurde sie als Park Drag von der Carrosserie Kellner in Paris an einen unbekanntem Erstbesitzer ausgeliefert. Dann wurde sie gemäss den Anschriften im frühen 20. Jahrhundert als Hotel-Coach von Thun nach Gunten eingesetzt. Dafür wurde sie zur Road-Coach mit mehr Sitzplätzen auf dem Dach umgerüstet und im Kastenbereich abgeändert (stark geschweifte Paneele links und rechts der Seitenfenster).



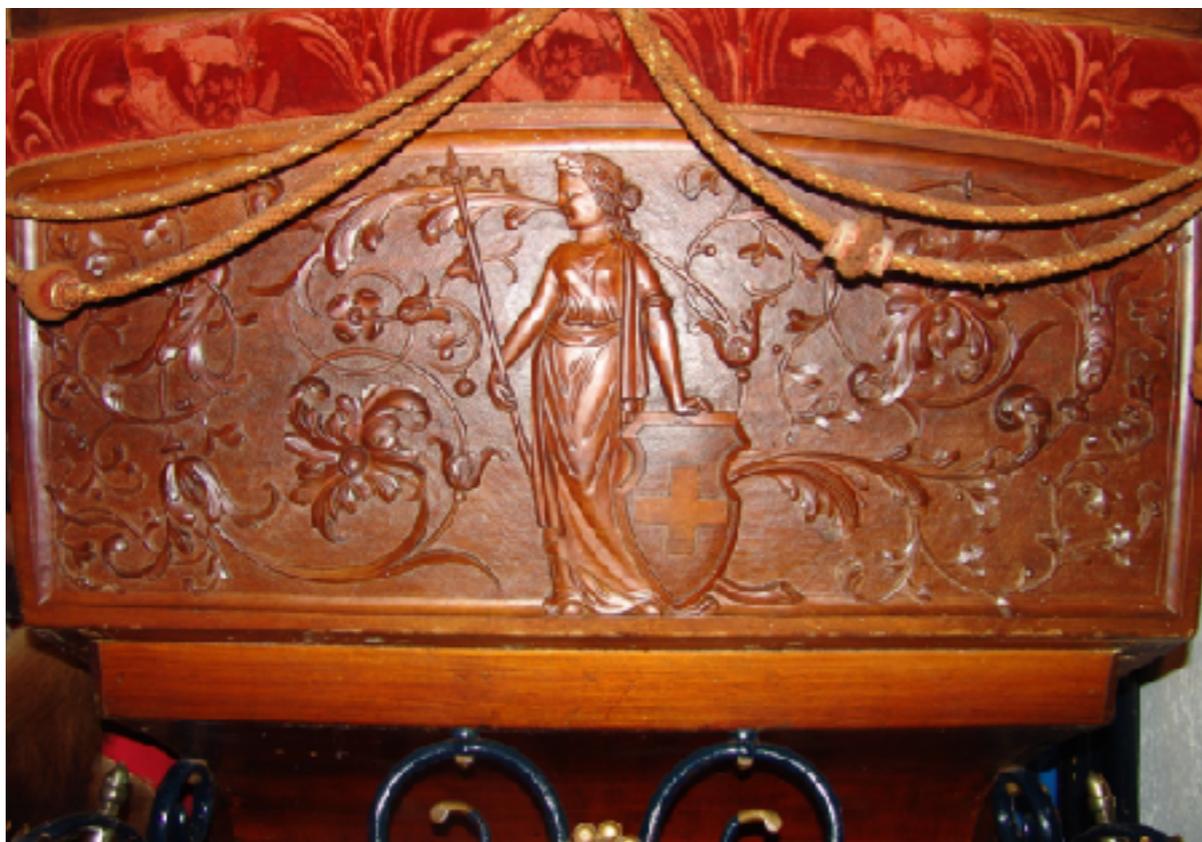


## Ausblick

Die von Traditionsclubs veranstalteten Turniere sind mittlerweile als Sportdisziplin anerkannt, zumal sie nach internationalen Standards ablaufen. Dazu gehört der von der Dachorganisation AIAT definierte CIAT. Seit die AIAT allerdings in nationale Belange eingreift, entstanden in vielen Ländern parallele Clubs. Diese Spaltungen beginnen sich negativ auf die gesamte Fahrscene auszuwirken.

Noch kann die Disziplin Traditionsfahren als stabile Szene bezeichnet werden. Das schlägt sich auch im Publikationsbereich wie dem oben abgebildeten Handbuch des Jahres 2018 nieder, in dem die Grundlagen der Disziplin zusammengefasst sind. Die Traditionsszene hat in letzter Zeit nicht den gleichen Schwund wie der Leistungssport zu verkraften. Das hat auch mit dem Thema Tierschutz zu tun, dessen Kritik der hart ausgetragene Pferdesport immer mehr ausgesetzt ist. Auch die Traditionsszene muss sich für die Zukunft wappnen. Sie ist auf weiteren Nachwuchs angewiesen, zumal eine Überalterung der Clubmitglieder in vielen Ländern und auch in der Schweiz zu verzeichnen ist. Deshalb wäre es wichtig, geschlossen auftreten zu können.

Das Nachwuchsproblem wirkt sich besonders im Sammlungsbereich aus. Historische Wagen sind seit 20 Jahren einem deutlichen Preiserfall ausgesetzt, einfachere Wagen finden kaum Käufer mehr. Die Vertreter der Generation, die in den letzten 50 Jahren aktiv historische Kutschen und Schlitten zusammengetragen haben, werden älter oder sind bereits verstorben. In der Folge werden für ganze Sammlungen neue Standorte gesucht. Dazu gehört die schon genannte Sammlung Vetterli. Aus ihr stammt der Schlitten von Bolli aus Turbenthal bei Winterthur. Dessen Rückseite mit der geschnitzten Helvetia zeigt das Bild links.



# FAZIT – ZUSAMMENFASSUNG

Die Schweiz hat im Vergleich zu anderen Ländern zum Fahrsport des 20. Jahrhunderts auf europäischem Niveau vergleichsweise viel beigetragen. Das ist das Fazit dieser ersten Analyse des Fahrsportes und des „pleasure driving“ in der Schweiz.

Was waren die Gründe? Dazu gehören drei wichtige Faktoren:

- gute Rahmenbedingungen
- zwei bedeutende militärische Pferde-Anstalten und
- mehrere talentierte Fahrerinnen und Fahrer.

Mit den guten Rahmenbedingungen ist neben der Kriegsverschonung des Landes der hohe Stellenwert des Pferdes in der Schweiz des 20. Jh., im Militär wie in der Gesellschaft, gemeint. Das führte zur vergleichsweise späten Abschaffung der Kavallerie. Bis heute werden Pferde im militärischen Transportwesen durch Trainsoldaten eingesetzt. Das ist mit der Topographie der Schweiz zu erklären. Dazu kommt, dass die Schweiz bis heute mit dem Freiburger ein Pferdezuchtland geblieben ist. Ein Spiegel davon ist die Erhaltung des Nationalgestüts mit entsprechenden Hengsthaltungen in Avenches.

Die beiden ehemaligen Pferdeinstitute EPRA in Thun und EMPFA in Bern trugen wesentlich zur hohen Qualität des Reit- und Fahrsportes in der Schweiz bei, vor allem die „Regie“ in Thun und das „Depot“ in Bern. Nicht zufällig stammten die schweizerischen Spitzenleute im Fahren aus den beiden genannten Militärinstituten, teilweise auch aus dem Gestüt in Avenches.

Im vorliegenden Text wird eine direkte Linie gezogen von Oberst Ziegler aus der EPRA, der Achenbach beizog und damit Fahren auf europäischem Niveau in der Schweiz ermöglichte, zu den Fahrern Gerber und Christinat, hauptsächlich der EMPFA und schliesslich zu Könnern wie Rothacher und Dubey der EMPFA in den 1970er Jahren. Das Zusammenspiel von gut geführten Institutionen mit talentierten Fahrern führte also zum Erfolg.

Dank des langen Bestehens der EMPFA konnte Fahren bis zum Ende des 20. Jahrhunderts weiter auf hohem Niveau gepflegt werden. Davon profitierte die Generation von Werner Ulrich, erfolgreicher Turnierfahrer und Bereichsleiter Fahren des NPZ.

Parallel dazu hat die Schweiz auf der Verbandsebene im Bereich Fahren jeweils rechtzeitig gehandelt, nach dem Krieg die verschiedenen Kavallerievereine und der SVP mit Namen wie Gerber und Ruckstuhl als Exponenten. Auch wurde das Kulturgut Kutsche und Schlitten nach dem Krieg früh durch Pioniere wie Robert Sallmann gerettet.

Der Bereich Traditionsfahren wurde lange durch örtliche Kavallerievereine weiter gepflegt, bis in den Jahren 2004/05 der erste nationale Club namens GFK-SAT gegründet wurde. Dieser Club sprang in die Lücke, die der härter werdende Leistungssport zurückliess. Letzterer nimmt in Europa wie in der Schweiz kontinuierlich ab, der Traditionssport kann sich in der Schweiz mit der GFK-SAT auf stabilem Niveau halten.

# LITERATUR

Max E. Ammann hat in den folgenden Büchern zum Schweizer Fahrsport publiziert:

- 1974 Der Eidgenoss (Reich Verlag)
- 1976 Geschichte des Pferdesports (Verlag C.J. Bucher, 1982 erweitert)
- 2006 The FEI Championships für die FEI
- 2020 100 Jahre Pferdesport Schweiz für den SVP

Dubey 2000

Auguste Dubey  
Der Fahrsport im Wandel  
Horb 2000

Frei 2000

Thomas Frei, 100 Jahre Schweizerischer Verband für Pferdesport. Bern 2000

Frikart 1933

Kav. Oblt. FA. Frikart, Das Pferd in Wort und Bild - Pferdekenntnis und Anleitung zur Pferdepflege.  
1933

Furger 1993

Andres Furger, Kutschen und Schlitten in der Schweiz - Vom Streitwagen zum Stadtcoupé.  
Zürich 1993

Furger 2003

Andres Furger, Kutschen Europas des 19. und 20 Jahrhunderts  
Band I: Equipagen-Handbuch.  
Hildesheim/Zürich/New York 2003

Furger 2004

Andres Furger, Kutschen Europas des 19. und 20 Jahrhunderts  
Band II: Wagen-Atlas.  
Hildesheim/Zürich/New York 2004

Furger 2006

Andres Furger, In der Kutsche durch die Schweiz  
Zürich 2006

Gerber 1958

David Gerber, Fahrhandbuch für Stadt und Land.  
Pfäffikon-Zürich 1958

Haussener 1886

R. Haussener, Praktische Anleitung im Pferdewesen für Herr und Knecht zu Stadt und Land.  
Bern 1886 (vierte Auflage 1887)

Hildebrandt 2004

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

Hildebrandt 2006

Carl Hildebrandt, Die Eidgenössische Pferderegieanstalt Thun 1850 - 1950  
Vallamand 2006

Paravicini-Bachofen 1884

E. Paravicini-Bachofen, Spezialbericht Strassenfuhrwerk und Luxuswagen. In: Schweizerische Landesausstellung Zürich 1883, Bericht über die Gruppen 20/21: Ingenieur- und Transportwesen von E. Gerlich und K. Pestalozzi.  
Zürich 1884, 175-181

Sallmann 1994

Robert Sallmann, Kutschen-Lexikon.  
Frauenfeld 1994

Staub 1924

R. Staub (Herausgeber), Reiten und Fahren - Ein Schweizer Handbuch.  
Zürich 1924



### **Sportgespann der Zwischenkriegszeit**

Die Sieger-Urkunde von 1928. Sie zeigt wohl den Künstler Iwan E. Hugentobler selbst als Fahrer. Angespannt ist ein Gig in der Art der Carrosserie Geissberger in Zürich. Im Hintergrund ist ein Bierfuhrwerk zu sehen.  
(Sammlung Sattlerei Niederberger in Gossau)

Dieses stolze Gespann verewigte vor genau 100 Jahre Iwan E. Hugentobler. Es symbolisiert die Qualität der Schweizer Fahrkultur im frühen 20. Jahrhundert, wie sie in dieser Schrift vorgestellt wird

Das Fundament dazu legte die Pferde-Regie-Anstalt in Thun, dann die Eidgenössische Militär-Pferdeanstalt in Bern. Dazu gehörten Namen wie Ziegler, Gerber und Christinat. So kam es in den Anfängen des FEI-Turniersportes zu grossen Erfolgen durch Schweizer Fahrer wie Rothacher und Dubey.

Das Kulturgut der historischen Kutschen und der Fahrkunst wird heute in der Schweiz durch den 2004/05 gegründeten Fahrclub GFK-SAT aktiv gepflegt.

