Andres Furger

FAHRPFERDE EUROPAS



https://www.andresfurger.ch

FAHRPFERDE EUROPAS

Von der Antike bis Heute

Andres Furger

2015

(Alle Rechte vorbehalten by Andres Furger, 9 rue verte, F-68480 Oltingue
andresfurger@gmail.com)

https://www.andresfurger.ch



Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung und Wiedergabe auf jegliche Weise (grafisch, elektronisch und fotomechanisch sowie der Gebrauch von Systemen zur Datenrückgewinnung) - auch in Auszügen - nur mit schriftlicher Genehmigung von
Andres Furger

andresfurger@gmail.com

Inhalt

Vorwort

Teil 1

A. Grundlagen

B. Pferde für Streitwagen und Wagenrennen: Antike

C. Zug- und Ritterpferde: Mittelalter

D. Fürstliche Pferde der Renaissance: 16. Jahrhundert

E. Hochblüte und Sünden im Barock: 17. und 18. Jahrhundert

F. Entstehung der bekannten Rassen: 19. Jahrhundert

F. Das Sportpferd: 20. Jahrhundert

G. Rückbesinnung: 21. Jahrhundert

H. Auswertung

Teil 2

Als Fahrpferde eingesetzte Rassen (nach Ländern geordnet)

Zusammenfassung

Literatur

Index der abgebildeten Pferdegattungen, Rassen und Schläge

Anhänge: **1** Prizelius 1777 zu den Fahrpferden und zum Wagenfahren

2 Kuntz & d'Alton 1827 zu den „Pferde-Racen"

3 Rennpferd und Wagenpferd - die Lebensstationen eines Vollblüters

Vorwort

Ohne Fahrpferde keine Wagen. So lapidar dieser Satz klingt, so wichtig ist er für dieses Thema. Es gibt viele Bücher über die Geschichte des Pferdes einerseits und der Kutschen andererseits. Aber zum „Link“ dazwischen, dem Fahrpferd, fehlen neuere zusammenfassende Werke. Dieses Buch versucht dementsprechend die Lücke zwischen Werken von Hippologen auf der einen und Wagenspezialisten auf der anderen Seite zu füllen und zwar aus einem einfachen Grund: Die Züchtung der Wagenpferde hat sich stets in Abhängigkeit vom Zustand der Gesellschaft und der Strassen, der Technik der Wagen, und umgekehrt, entwickelt. Beispiel aus dem 18. Jahrhundert: Besser ausgebaute Fahrstrassen führten in der Zeit der wachsenden Mobilität zur Entwicklung leichterer Wagen und schneller ziehenden Pferden.

Die Anfrage der Carriage Association of America für einen Vortrag im Jahre 2012 in Williamsburg über die Geschichte der Fahrpferde in Europa war der Auslöser zu diesem E-Book. Es schließt an den im Olms-Verlag 2009 in Deutsch und Englisch erschienenen Band über die „Fahrkunst“ an, in dem das Thema bereits angesprochen wurde. Damals wurde mir zunehmend klar, wie wenig wir eigentlich über das Herkommen und den Werdegang unserer Fahrpferde aus kulturgeschichtlicher Perspektive wissen. Wie in meinen früheren Büchern zum Thema Pferd und Wagen, etwa den Bänden über die „Kutschen Europas“, gehe ich als Kulturhistoriker auch hier von alten Quellen aus und zeitlich entlang den grossen Linien vor.

Die Bedürfnisse und der jeweilige Zeitgeist in den verschiedenen geschichtlichen Epoche formten die Konstitution und Entwicklung fast aller Schläge und Rassen. Das ist mit ein Grund, wieso hier die Kapitel nicht – wie in Pferdebüchern üblich – nach Rassen, sondern zeitlich geordnet sind. In populärwissenschaftlichen Büchern über Pferderassen wird zuweilen der Eindruck vermittelt, diese seien über längere Zeiträume klar voneinander abzugrenzen und deren Züchtungen konsistent verlaufen.

Mit wenigen Ausnahmen kann man indessen nicht für einen längeren Zeitraum von einer rein gezogenen Fahrrasse, etwa *dem* normännischen oder hannoveranischen Pferd sprechen. Innerhalb der (vom Menschen geformten) Pferderassen gab es stets erhebliche Veränderungen. Dabei traten immer wieder rassenübergreifende Gemeinsamkeiten in der Entwicklung auf. Mit dem hier gewählten diachronischen Vorgehen wird versucht, der langen und verwickelten Entwicklungsgeschichte des Pferdes im Dienste des Menschen gerecht werden. In Teil 2 folgt als Zusatz eine kurze Darstellung der Rassen nach Ländern geordnet.

Die thematische Konzentration auf die dem Gala-, Luxus- und Sportwagen vorgespannten Pferdetypen steht hier im Vordergrund, also das Voll- und vor allem das Warmblutpferd. Das sind vom Menschen (vor etwa 200 Jahren) geschaffene Begriffe. Dabei waren die Grenzen vom Fahr- zum Reitpferd stets fließend, auch teilweise die des Luxus-Zugpferdes zum in der Landwirtschaft eingesetzten Wirtschaftspferd und zum Kavalleriepferd. Weil die Zucht des Fahrpferdes stets eng mit der allgemeinen Pferdezucht zusammenhing, begleitet dieses Thema alle Kapitel.

Das domestizierte Pferd begleitet den Menschen in grösserem Rahmen seit rund 4000 Jahren. In den ersten 2000 Jahren stand die Zucht von Fahrpferden im Vordergrund. Die Einteilung der Kapitel folgt den großen Entwicklungslinien der Pferdezucht:

- Das Streitwagenpferd in Vorgeschichte und Antike.

- Niedergang und Innovationen im Mittelalter.

- Vor 400 Jahren - in der Renaissance - Rückbesinnung auf das edle Pferd der Antike und breiteres Aufkommen des Wagenfahrens.

- Rassebildungen und Hochblüte der Reitkunst im Barock sowie in deren Folge die Benützung von edlen Pferden am Wagen aus Spanien und Italien im 17. und 18. Jahrhundert.

- Konsolidierung der Züchtungen, wie sie heute noch teilweise bekannt sind, um und nach 1800.

- Breite Palette von schwereren bis leichteren Wagenpferden im 19. Jahrhundert.

- Umzüchtung zum Sportpferd in der jüngsten Zeit.

Im Rahme der diachronischen Vorstellung des Fahrpferdes werden die drei folgenden Epochen immer wieder genannt:

- Vorgeschichte und Antike: bis um 500

- Mittelalter: um 500 bis um 1500

- Neuzeit: um 1500 bis Heute.

Das Pferd war in der Kultur- und Technikgeschichte der Menschheit bis um 1900 kulturgeschichtlich ungleich wichtiger, als wir uns das heute allgemein vorstellen. In vielen Ländern hingen - neben dem Kriegsdienst - auch die Landwirtschaft und das Fuhrwesen direkt von diesem Nutztier ab. Die existentielle Wichtigkeit des Pferdes, vor allem auch des Zugpferdes, war der Hauptgrund, dass Pferdezucht Sache der Staaten beziehungsweise der Obrigkeiten wurde. Heute erleben wir mit der Privatisierung von ehemaligen Staatsgestüten den Rückzug der Staatsverwaltungen von dieser ehemals wichtigen Aufgabe. Mittlerweile ist aber das Pferd zum treuen Partner des Menschen im Sport und in der Freizeit geworden.

Andres Furger im Frühjahr 2015

Dank

Magdalena Bayreuther, München D

Mario Döberl, Wien A

Thomas Frei, Kyburg CH

Thierry Furger, Meilen CH

Thomas Druml, Wien A

Matthias Görbert, Moritzburg D

Georg Kugler, Wien A

Ernst Saxer, Kindhausen CH

Thomas Stohler, Biel-Benken CH

Rudolf Wackernagel, München D

Daniel Würgler, Leymen F



Abb. 1

Holsteinerpferde vor der Coach von Georg Talbot in Aachen um 1910.

TEIL 1

A. GRUNDLAGEN

Der Mensch wählte in allen Epochen die Pferde für sich aus, die ihm am besten dienten und formte sie durch Züchtung in die von ihm gewünschte Richtung. In den grossen Linien ging die Tendenz in der jüngeren Geschichte vom Universalpferd, das in der Landwirtschaft, vor dem Wagen und unter dem Sattel eingesetzt werden konnte, zu spezialisierten Pferdetypen (Reitpferd, Fahrpferd, Wirtschaftspferd usw.). Diese wurden je nach Zeitperiode mit verschiedenen Begriffen versehen, die sich im Laufe der Zeit wandelten. Dazu hier zunächst einige Begriffsklärungen, wie sie im Folgenden verwendet werden.

Rasse, Schlag und Typ

In der hippologischen Literatur wird seit gut 200 Jahren von Rassen und Schlägen gesprochen. Als Schlag wird eine Unterrasse bezeichnet. Innerhalb der Rassen und Schläge spricht man auch von Typen. Innerhalb vieler Rassen gab es sowohl eher zum Fahren oder eher zum Reiten geeignete Schläge. Reine Fahrrassen waren selten, wie beispielsweise die Kladruber. Viel häufiger waren und sind zum Reiten und Fahren geeignete Rassen wie etwa die Lipizzaner.

Viele Rassen sind untereinander verwandt, wie etwa die genannten Kladruber mit den Lipizzanern. Ab wann von einer eigenen Rasse gesprochen werden kann, ist eine Sache der Definition durch den Menschen. Dazu gehören festgelegte Zuchtziele, zuchtmässige Erfassungen (Zuchtbuch, engl. Stud-Book, erstmals 1791 für das englische Vollblut) und gezielte Selektion im Rahmen eines Zuchtstandards.

Voll-, Warm- und Kaltblut

Die gängigen Gattungsbegriffe Vollblut, Warmblut/Halbblut und Kaltblut sind ebenfalls reine Kunstbegriffe, die bekanntlich mit dem Blut selbst nichts zu tun haben. (Man dachte früher, vor der Entdeckung der DNA, dass die Vererbung über das Blut erfolgen würde.) Seit der Zeit um 1800 werden mit diesen Begriffen edle, gekreuzte und schwere Pferde umschrieben. Diese Blut-Bezeichnungen gehören zu den Begriffen, die oft verwendet werden, die aber unscharf definiert sind und um deren Präzisierung man sich gerne drückt. Und noch komplizierter: Nicht in allen Zeiten war die Definition genau gleich.

Mit dem Ausdruck „Blut“ wird in der Pferdeliteratur letztlich eine Summe von Eigenschaften umschrieben, die der Mensch einem bestimmten Pferd oder einer bestimmten Pferderasse zuordnet. Beim Vollblut ist dies der so genannte „Adel“ (oder das Adjektiv „edel“), der auf Züchtung nach Leistung beruht. (Bei den Engländern zählten die Rennerfolge, bei den Arabern die Eignung als ausdauerndes Kriegspferd.) Nach Wrangel (1928) ist die Definition des Vollbluts:

„Vollblut ist jedes Pferd, dessen Stammbaum sowohl auf väterlicher wie auf mütterlicher Seite ohne Lücken auf solche Pferde zurückführt, die im englischen Stud-Book Aufnahmen gefunden.“

Vollblutpferde wurden früher mehr als Fahrpferde eingesetzt, als man heute meint, spielten aber besonders in der Fahrpferdezucht als so genannte Veredler eine wichtige Rolle. Wrangel 1928, 318: „Ohne Rennen kein Vollblut, ohne Vollblut kein Warmblut, ohne Warmblut keine praktischen Pferde zum täglichen Gebrauch.“

Nach Wrangel 1908, 269 bezeichnete man mit dem Wort „Halbblut“ ursprünglich und streng genommen nur direkte Kreuzungen des „Vollbluts mit minder edlem Blut“. In der offeneren Definition wurden daraus im allgemeinen Sprachgebrauch zwischen dem Vollblut und den kaltblütigen Schlägen stehenden Pferde. Bei den Warm- oder Halbblut-Pferden (engl. half-blood) handelt es in der Regel um Kreuzungszüchtungen zwischen einem Vater mit Vollblut-Abstammung und einer Mutter mit Landschlag-Abstammung (oder umgekehrt). Neben diesen Ausdrücken für Mischlinge zwischen Vollblut und Kaltblut gab

es im 19. Jahrhundert dafür auch noch den Ausdruck Dreiviertelblut, der heute nicht mehr benützt wird.

Die Bezeichnung Kaltblut ist ebenfalls ein später Kunstbegriff des 18. Jahrhunderts. Man bezeichnet damit schwere und eher große Pferde mit stark behaarten Fesseln, die im Schritt (und teilweise Trab) für den schweren Zug und als Wirtschaftspferd geeignet waren.



Abb. 2

Französische Fuhrpferde in ihren mächtigen Kumten.

(Aus Hofer 1818)

Kalt- oder Warmblut, Pferd oder Pony?

Wo hört das Warmblut auf und wo beginnt das Kaltblut? Der Schreibende erlaubt sich als Schweizer dieses Unterkapitel mit dem Beispiel des Freibergers aus seiner Heimat zu beginnen, der meist als Kaltblut gilt. (Dasselbe gilt für andere Rassen, wie etwa den Friesen.) Im Jahre 2008 wurde der „Eidgenössische Verband des reinrassigen Freibergerpferdes“ gegründet. Die „alte Rasse“ des Freibergerpferdes soll damit erhalten und gefördert werden. Wie alt ist diese Rasse? Man beruft sich auf einen Zustand zwischen circa 1920 und 1950. Damals war „der Freiberger“ eher ein Kaltblut-Wirtschaftsspferd, entstanden durch Einkreuzungen von Percheron, Belgier und anderen Rassen in den alten Schlag des leichteren Jura-Pferdes zur Verwendung in der Artillerie und der Landwirtschaft vor der allgemeinen Motorisierung. Die Monographie über diese Rasse durch den ehemaligen Leiter des einzigen schweizerischen Nationalgestüts in Avenches zeigt allerdings eine viel kompliziertere Geschichte (Poncet 2009). Die Vertreter dieser Rasse waren vorher und nachher eher warmblütige Tiere. Damit ist an einem Beispiel veranschaulicht, dass die Zuordnung zu einer Gattung zeit- und definitionsabhängig ist.

Wie noch ausgeführt wird, ist auch ein Rassenamen durchaus kein zeitunabhängiger Solitär. Das zeigt der Fall des bekannten Normänner-Pferdes (franz. normand). Dies war ein gängiger Begriff für eine wichtige französische Wagenrasse des 18. Jahrhundert. Im 19. Jahrhundert entstand durch Einkreuzung mit englischem Vollblut daraus der Anglo-Normänner oder Anglonormänner (franz. anglo-normand), im 20. Jahrhundert schliesslich das Sportpferd „Selle Français“. (Man sagt nicht Selle Française, weil der offizielle (Kunst-)Begriff „Cheval de Selle Français“ lautet, übersetzt also französisches Reitpferd.) Ein anderes Beispiel. Der Holsteiner war, wie in Teil 2 ausgeführt, vor 1800 ein Wagen- und Ackerpferd, nach 1800 ein eher schweres Wagen- und Reitpferd und ist heute vor allem ein Springpferd.

Welcher Equide als Pony oder als Pferd bezeichnet wird, ist ebenfalls Definitionssache, zumal es viele Übergangsformen zum eigentlichen Pferd gibt. Heute gilt ein Stockmass von 148 cm als Grenze zwischen Pony und Pferd.

Klepper, Gaul und Mähre

Der heute eher abwertend konnotierte Ausdruck „Klepper“ für ein ausgemergeltes Pferd, war in der Frühen Neuzeit eher die Bezeichnung für ein mittelgroßes bis kleineres Reitpferd durchschnittlicher Qualität. Wrangel 1908, 349 übersetzt die französischen „Bidets d’allure“ aus der Normandie, die sich durch außerordentliche Leistungsfähigkeit und ihren Passgang auszeichneten, etwa als „Klepper“. Der heute ebenfalls abwertende Ausdruck „Gaul“, stand früher eher für ein schweres Zugpferd.

Der alte deutsche Ausdruck „Mähre“ bezeichnete früher generell eine Stute. Heute assoziiert man damit oft die „Schindmähre“ (Abdeckpferd, also zu tötendes Pferd) oder sogar die „nightmare“ (Albtraum). Das soll auf den Brauch zurückgehen, dass in England in kalten Nächten den Wagen nicht die guten Pferde, sondern alte, zweitklassige Pferde vorgespannt wurden.

Zelter und Genetten, Mauren und Barben, Araber und Perser

Als Zelter wurde im Mittelalter und der Frühen Neuzeit ein leichtes Reittier mit Zeltgang (Pass oder Tölt) bezeichnet. Für längere Reisen zu Pferd war der bequeme Passgang beliebt.

Genette war nach Stephan 1845, 7 ein Synonym für den Andalusier maurischer Abkunft, im Gegensatz zum Villano, einem veredelten spanischen Landpferd.

Als Mauren bezeichnete man Menschen und Pferde aus Mauretanien, also der nordafrikanischen Berber. Als Berber oder Barbe wurden ebenfalls Pferde aus der „Barbarei“, also aus dem Mittelmeerküstenbereich Nordwestafrikas (heute Marokko, Tunesien, Algerien und Libyien) bezeichnet. So bezeichnete Solleysel die Barben als die besten Pferde. Er meinte damit wohl die Araberpferde im allgemeinen. Meist wurde aber als Araber ein aus dem eigentlichen arabischen Raum stammendes Pferd bezeichnet. Darunter verstand man im Wesentlichen die arabische Halbinsel mit Ägypten. Im nächsten Kapitel wird indessen gezeigt, dass die Pferde dorthin vor allem aus Anatolien und Mesopotamien kamen, also der heutigen Türkei sowie dem Iran und Irak, dem alten persischen Raum, in der alten Pferdesprache die Region der Perser.

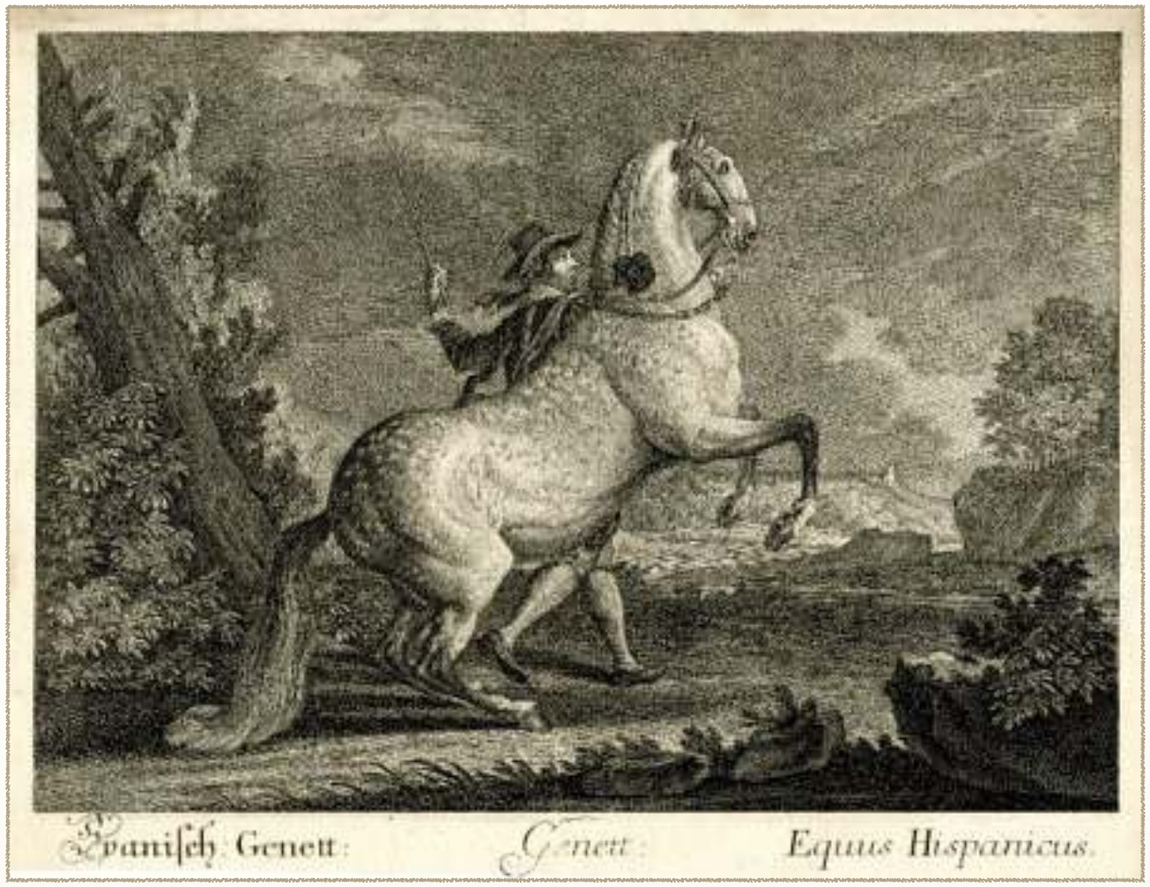


Abb. 3

Spanischer Genette nach Ridinger (1698 - 1767).

Dynamische Mobilität

Die Domestikation und Weiterentwicklung des Pferdes war stets durch dynamische Mobilität gekennzeichnet. Die Wildpferde waren schon vor ihrer Domestikation durch den Menschen ständig auf Wanderschaft und wurden nach ihrer Domestikation vom Menschen vielfach über große Strecken kreuz und quer über die ganze Welt getrieben und verfrachtet. Das zeigt das Beispiel Nordamerika: Die dortigen Pferde stammten zwar von amerikanischen Urformen ab, diese waren aber auf diesem Kontinent vor der historischen Zeit vollständig ausgestorben; alle amerikanischen Wildpferde der Gegenwart gehen auf aus anderen Kontinenten seit 1492 importierten Rassen zurück. Im 19. Jahrhun-

dert begann man dann amerikanische Züchtungen, wie den dort gezogenen Traber, nach Europa zurück zu importieren,

Edle Pferde wurden aus verschiedenen Gründen über weite Distanzen verpflanzt, etwa im Rahmen von Kriegszügen oder als Gastgeschenke unter Potentaten. Pferde wurden, wie Vieh, auch als ganze Herden über weite Strecken von Händlern getrieben, weil in gewissen Ländern, etwa Ungarn, die Aufzucht besser möglich und günstiger war als in den Ländern, wo der Pferdebedarf hoch war, beispielsweise in Westeuropa.

Für die Zucht wurden Pferde verschiedenster Rassen, vor allem Deckhengste, in allen Zeiten über grössere Strecken verpflanzt. Die vollständige Bindung einer Rasse an eine bestimmte Region gab es nur bedingt und in speziellen Fällen (meist auf Inseln wie beispielsweise Island oder anderen geographisch isolierten Regionen).

Wichtige zeitunabhängige Eigenschaften des Fahrpferdes

So verschieden die Rassen der Fahrpferde waren, so gut kann man seit Beginn der Nutzbarmachung des Pferdes für die menschliche Gesellschaft gewisse gemeinsame Faktoren ausmachen, die ein Fahrpferd auszeichneten. Wichtig war der gute Charakter des zum Fahren eingesetzten Pferdes. Der angelernte Gehorsam eines Fahrpferds war aus zwei Gründen entscheidend. Erstens stehen beim Fahren wichtige reiterliche Hilfen (Sitz und Schenkel) nicht zur Verfügung und zweitens kann mit dem führerlos gewordenen, angespannten Wagen mehr Schaden angerichtet werden als mit einem durchgehenden Reitpferd. (Vom durchgehenden, führerlosen Gespann sind meist gleich mehrere Menschen betroffen.) Das betonte schon Prizelius 1777 in Zusammenhang mit der Erklärung der Scheuleder (siehe Anhang 1, Paragraph 34).

Weil das Beherrschen des Pferdes am Wagen vom Menschen mehr Geschick verlangt als das Reiten und gefährlicher ist, wurde die Ausbildung des Fahrpferdes in vielen Kulturen sehr sorgfältig betrieben. Es ist wohl kein Zufall, dass das früheste ausführliche Dokument der Weltgeschichte zum Umgang des Menschen mit dem Pferd der ausgeklügelten Ausbildung des Fahrpferdes gewidmet ist (zu Kikkuli siehe unten)!

Neben dem guten Charakter waren Kraft, Leistungswille, gutes Gangwerk und Ausdauer beim Fahrpferd entscheidend. Wie noch gezeigt werden wird, wurden sehr lange Fahrpferde auch in der Landwirtschaft, vor allem vor dem Pflug als Zugtiere eingesetzt. Wrangel nennt noch 1908, 450 den Ackerbau als „Basis aller Zucht“, eben den kräftigen Zug als wichtiges Selektionsmerkmal für starke, gut vorwärts gehende Tiere. In vielen Regionen mit intensivem Ackerbau wurden erfolgreich gute Pferde gezüchtet. Und umgekehrt: Kam es zur Vernachlässigung des Ackerbaus, litt darunter oft recht schnell die erfolgreiche Pferdezucht.

Der Auftritt in einem Wagen hatte in allen Zeiten eher mehr mit Repräsentation zu tun als der im Sattel. Dementsprechend war das Exterieur des Fahrpferdes hier tendenziell wichtiger, zumal meist mit mehreren Pferden gleichzeitig gefahren wurde; sie mussten von der Größe, Statur und Farbe zusammenpassen. In fast allen Zeiten und Kulturen ordnete man (teilweise bis heute) den Farben und Abzeichen der Pferde bestimmte Eigenschaften zu. Das reine Weiß war meist die bevorzugte Farbe für königliche oder kaiserliche Galazüge, schwarz für Trauerzüge. Dazwischen gab es im Lauf der Zeit alle Variationen bis hin zu Schecken, Tigern usw.

Nicht nur das Exterieur, sondern auch der erhabene Gang des Fahrpferdes war ein wichtiges Mittel der Repräsentation. Im 16. und 17. Jahrhundert, zur Zeit des nach der Antike wieder aufkommenden Kutschenfahrens, findet man nicht selten als Fahrpferde dieselben Rassen, wie sie in der hohen Schule der Reitkunst zum Einsatz kamen, nämlich Spanier und Neapolitaner. Das ist Ausdruck der Tatsache, dass für den Galazug gut ausgebildete, stolz vorwärts gehende Pferde beliebt waren. Für formelle Gespanne kamen früher nur stolze Hengste in Frage kamen. Man konnte so zeigen, wer Herr und Zähmer der feurigen Tiere war.

Welches Pferd ist schön?

Zum Schönheitsideal des Pferdes zitierte Stephan 1845, 2 eine alte Weisheit:

„Ein vollkommenes Pferd soll nach einem alten Ausspruche vom Weibe die breite Brust, volle Hüfte und langen Haare; vom Hirsch das Haupt, die Beine und das kurze Haar; vom Fuchs Ohr, Schwanz und Trott; vom Ochsen Augen, Nasenlöcher und Sprunggelenke; vom Löwen Haltung, Muth und Verwegenheit; vom Maulesel die Kraft, Ausdauer in der Arbeit und den Fuß; vom Hasen den Tritt, den Lauf und die Gewandtheit; endlich vom Wolfe die Gurgel, den Hals und das Gehör haben."

Der Schönheitsbegriff ist und war für Mensch und Tier jedoch auch zeitabhängig. Das gilt besonders für das Fahrpferd. Besonders beim repräsentativen Fahrpferd wurde in einem komplexen System gewissermaßen „von innen nach außen" und von „außen nach innen" gezüchtet. Von „außen nach innen" meint damit die Zucht nach speziellen Farben und Abzeichen. Durch Genmutationen bedingte Veränderungen, etwa die Färbung des Tigerschecken, wurden durch Zuchtselektion auf eine ganze Population übertragen. Ein gutes Beispiel für die Züchtung von „innen nach außen" ist der Araber. Das arabische Pferd wurde bekanntlich über Jahrhunderte streng auf Leistung gezüchtet. So entstand im Laufe der Zeit ein leichtes Pferd mit trockenem Fundament und kleinem Hechtkopf. Ähnliches geschah in der Folge mit dem englischen Vollblut, ursprünglich als reines Rennpferd gezüchtet. Dieser Pferdetyp imponierte mit seinem Leistungsvermögen in der Zeit um 1800 derart, dass man deren Äußeres als schön wahrzunehmen begann. Das Äußere des Ausdauer- und Rennpferdes wurde zum Schönheitsideal des Luxuspferdes an sich; dies galt auch für Pferde, wie etwa die Fahrpferde, die mit der Gangart des schnellem Galopps nichts mehr zu tun hatten.

Bezüglich der Schönheit eines Pferdes war stets durch seine Kopfform ein wesentliches Element. Der lange, gewölbte Ramskopf (Rammskopf) war im 17. und 18. Jahrhundert das allgemeine Schönheitsideal. Um 1800 kam er aus der Mode und gilt bis heute als eher hässlich. An dessen Stelle wurden Pferde mit einem trockenen (knochig-muskulösen) Kopf in der Form des Keil- bis Hechtkopfes geschätzt. Auch beim Hals gab es Veränderungen in der Wertschätzung. Zunächst waren Pferde mit Hirsch- oder Pfauenhals (mit starker Biegung hinter den Gamaschen im Kehlgangbereich) gefragt, sie kamen aber, wie die ramsköpfigen Pferde, im Laufe der Zeit aus der Mode. Man zog und zieht bis heute den eher geraden, sich kontinuierlich verjüngenden Hals vor. Dieser durfte beim „Luxuszugpferd" nicht zu kurz sein (Schönbeck 1900, 42ff.). Ähnliches galt für die Behaarung. Im Barock war üppiges Langhaar sehr gefragt. Nach 1800 kamen die „langmähnigen Schafsköpfe" vollständig aus der Mode. Die Schweife wurden jetzt beim Fahrpferd meist „englisiert", das heisst kupiert oder zumindest kurz gestutzt.

Schräge Schultern, genannt Schulterfreiheit, galten und gelten als gutes Merkmal für Reit- und Fahrpferde, weil solche Pferde die Vorderfüsse freier bewegen können und räumige Gänge möglich machen. Allerdings liegt bei solchen Pferden der Kumt entsprechend schräg und es entsteht ein spitzer Zugwinkel zu den Zugsträngen. Deshalb wurde bei schwer ziehenden Pferden eher die steile Schulter mit entsprechend kurzem, „stoßendem" Gang bevorzugt. Schwere Pferde legen sich in den Zug und stemmen die Last weg, während Luxuspferde den Zug in erhabenem Gang ziehen sollen.

Das richtige Fahrpferd nach Schöneck

In der goldenen Zeit des Kutschenfahrens, der Zeit um 1900, fasste der Pferdekenner Schönbeck in seiner „Deutschen Fahrkunde" die Vorzüge des idealen Fahrpferdes zusammen. Ein wichtiges Merkmal für ein gutes Fahrpferd war demnach eine breite Brust (aber auch keine gemeine Löwenbrust), als Zeichen einer guten Leistungsfähigkeit (Atmungsorgane). Fahrpferde mussten besonders auf der Vorhand eine gute Aktion und einen „räumigen" Gang zeigen. Dafür galten lange Vorarme als gute Voraussetzung (umso länger, desto mehr Kniebeugung), im Verhältnis zum Vorderbein zwischen Knie und Sohlenrand. Der erhabene Gang des Schulpferdes (lange Röhre und kurzer Vorarm), auch Zappler genannt, war beim Fahrpferd um 1900 weniger gefragt, weil der hohe Gang viel Kraft kostete (zu den Steppern allerdings siehe unten). Röhre (vorne) und Schienbein (hinten) sollten gerade stehen und beim Fahrpferd eher kurz, breit und kräftig sein.

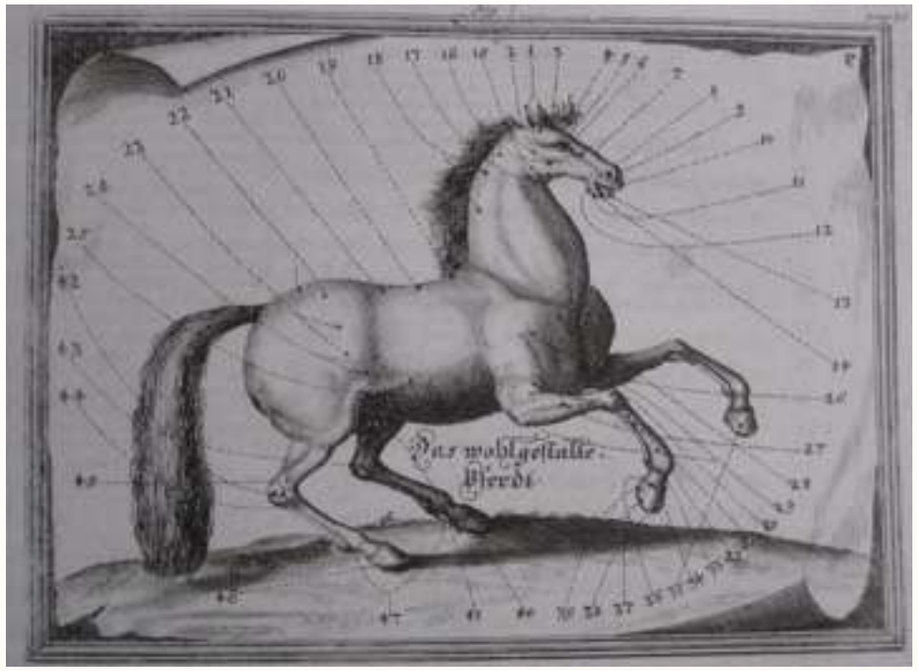


Abb. 4

„Das wohl gestalte Pferde“.
(Kupferstich von 1729)

Man spricht beim Pferd dann von einem starken Fundament, wenn dessen Beine stark gebaut sind. Allerdings galten trockene Knochen ebenfalls als richtig; der dünne Hautüberzug über den Knochen galt als ein Zeichen edler Pferde. Nach Schönbeck 1900, 46 soll „der Fessel ... etwa ein Drittel der Röhre lang und in einem Winkel von 45 Grad zur Horizontale geneigt sein“. Kurze, zu gerade Fesseln waren ebenso ungern gesehen, wie zu lange und zu schräge Fesseln, wegen der Belastung des Kötengelenks beim Abfussen einerseits und wegen der Belastung der Beugesehne andererseits.

Der gerade Rücken war wichtig, beim Fahrpferd aber nicht so entscheidend wie beim Reitpferd, wenn auch Senkrücken auch hier als unschön galten, übrigens wie der Karpfenrücken auch. Das gute Wagenpferd war ausgezeichnet durch einen breiten Rücken mit stark angesetzten Muskeln. Die Form der Kruppe hängt mit der Schiebekraft der Hinterhand zusammen. Beim Fahrpferd wurde deshalb die gerade (eher waagrechte) und die (schräge) abschüssige Kruppe weniger gern gesehen als die kräftige gerundete Kruppe. Die gespaltene Kruppe war ein Zeichen des gemeinen Pferdes und des Kaltblüters. Ein gut aufgesetzter Schweif galt als schönes Merkmal. Allerdings wurden zwischen 1800 und 1900 die meisten Schweife (mitsamt der Schweifrübe) gestutzt. Die Sitte des Stutzens kam aus England und hiess deshalb englisieren. Nach C.S. Richter (1805) wurden den Pferden im Alter von zwei zwei oder drei Jahren die Schweifrüben kupiert. Die Engländer „geben vor, dass, wenn solches in diesem Alter geschähe, die Pferde alsdann mehrere Stärke im Rücken bekämen, weil sie nicht so viel Schwanzrübe und Haare zu unterhalten hätten.“

Grosse und breite Hufe galten als plump, Pferde mit sehr kleinen Hufen galten zwar als hübsch, man wusste aber auch von der zuweilen damit verbundenen zwanghufigen Tendenz.

Wichtig für die Leistungsfähigkeit waren gut bemuskelte Lenden und ein kräftiges Sprunggelenk in der Stellung von 150 bis 160 Grad. Als hässlich galten durch Fehlstellungen der Beine bedingte Gänge, wie der mähende, fuchtelnde oder drehende Gang. Im Schritt auf der Ebene sollten die Hinterhufe mindestens in die Spuren der Vorderhufe treten. Mit jedem Schritt sollte das Pferd etwa um die halbe Hälfte des Körpers vorwärts kommen. Üblich war der versammelte, lange und räumende Schritt am Wagen, ohne ins Trippeln zu geraten (Schönbeck 1900, 57ff.). Beim Trab wurde auf einen guten Abschub der Hinterhand geachtet, gefolgt von einem harmonischem Ausgreifen der Vorderhand. Gewarnt wurde vor der verbreiteten Tendenz, nur die Aktion der Vorderhand zu beachten, den so genannten Steppergang der „Zapplers.“ Im Trab unterschied man den kurzen, mittleren und gestreckten Trab. Der letztere sollte auf längere Strecken ebenso wenig wie der kurze, verhaltene Trab angewendet werden, weil das Pferd dabei deutlich schneller ermüdete als beim Mitteltrab. - Früher wurden den Fahrpferden mehr abverlangt als heute. Eine Tagesleistung von 50 bis 60 km mit einem nicht zu schwer beladenen Wagen galt - mit den entsprechenden Ruhepausen - als üblich.

Luxuszugpferde sollten folgende Eigenschaften haben (Schönbeck 1900, 143): „ein für den Zugdienst geeignetes Exterieur, ein leichter, fördernder Trab, ein flottes, gleichmässiges Temperament, möglichst gleiche Höhe, Figur, eventuell auch Farbe und Abzeichen.“ Als Wagenpferde dienten in der Regel edle Halbblutschläge. Das waren - wie erwähnt - meist Kreuzungen aus Vollbluthengsten mit gemeinen Stuten.

Stock-, Galgen- und Bandmass

Seit alters misst man die Größe des Pferdes ab Boden bis zum Widerst. Die heute noch übliche Widerristhöhe nannte man früher auch Stock- oder Galgenmass. Üblich war auch das jeweils etwas längere, über den Leib gemessene Bandmass. Bei Schöneck 1900, 21 findet sich dazu eine Umrechnungstabelle. Als mittlere Pferdegrösse galt lange ein Maß zwischen 160 und 170 cm. Fahrpferde waren früher deutlich kleiner als heute (meistens um 150 bis 160 cm).

Prinzipien der Pferdezucht

Die Erforschung des Fahrpferdes diagonal durch alle Epochen zeigt: Das (Haus-)Pferd wurde vom Menschen in jeder Epoche so herangezüchtet, wie er es gerade benötigte. Dabei bestanden und bestehen starke Abhängigkeiten von der Dynamik der allgemeinen Geschichte mit ihren jeweiligen Kriegstechniken, Neuerungen und Krisen.

Bis ins 18. Jahrhundert wurde nach rein empirischen Grundsätzen gezüchtet. Der grosse Erfahrungshintergrund schuf so erfolgreiche Rassen wie die Andalusier. Im Zuge des 18. Jahrhunderts beeinflussten erste naturwissenschaftliche Erkenntnisse und daraus abgeleitete theoretische Modelle die Pferdezucht. Einen weitreichenden Einfluss auf die Pferdezucht hatte das Werk „Histoire naturel“ oder „Naturgeschichte“ von Georges-Louis Leclerc de Buffon (1707-1788). Buffon galt neben Linné als der angesehenste Fachmann seiner Zeit in diesen Belangen. Er schrieb dem Klima und der Ernährung eine wesentliche genetische Prägung der Pferde zu. (Das Klima, nicht der Samen, konstituiere die Pferderasse). Das ist in Kapitel E ebenso nachzulesen wie die grosse Debatte der Zeit um 1800 zwischen den Vor- und Nachteilen der Reinzucht und Veredelung der Rassen durch hochblütige Hengste.

Die beiden häufigsten Grundprinzipien in der Pferdezucht waren die Reinzucht (Züchtung mit Hengsten und Stuten gleicher Rasse) und die Kreuzungszucht (Krezung eines edleren Hengstes (oft Vollblut) mit einer weniger edlen Stute (Warmblut), oft mit einer so genannte Landstute). Der Inbegriff des Vollblüters war das englische Rennpferd, das auf frühe edle Importpferde aus dem Orient zurückging (vgl. dazu auch unten).

Durch Kreuzung zwischen einem Vollbluthengst und einer Landstuten entstanden die berühmten englischen Hunter (keine Rasse), die Jagdpferde. Gute Resultate ergaben auch die nochmalige Deckung der so entstandenen Stuten mit einem Vollblüter, die doppelte Veredelung. Lange nahm man an, dass der Hengst mehr Eigenschaften auf die Nachkommen vererben würde als die Stute. Im frühen 20. Jahrhundert wurde auch mit der „verkehrten Kreuzung“ gute Erfahrungen gemacht, die Deckung von Vollblutstuten mit einem guten „Hengst des Ackerschlages“ (Wrangel 1928, 354f.).

Weil das Reit- und Fahrpferd ein Kunst- oder Veredelungsprodukt des Menschen war, blieben die Züchtungen nicht in einem bestimmten Entwicklungsstand stehen, sondern entwickelte sich ohne Zutun des Menschen von selbst wieder „zurück“. Dieser so genannte Rückschlag bewirkt, dass sich gezielt eingezüchtete Merkmale vermindern können, wenn eine Zucht sich selbst überlassen wird. Wrangel 1908, 243: „Abgehärtet kann jede Rasse werden, verweichlicht ebenfalls.“ Diese im Zuge des englischen Vollbluts formulierte Passage zeigt das Verständnis jener Zeit bestens. In einer erfolgreichen Zucht wurde nichts dem Zufall beziehungsweise der Natur überlassen.

Universalpferd und spezialisierte Pferdetypen

Lange Zeit stand das Universalpferd im Vordergrund (siehe Auswertung). Vertreter vieler Pferderassen wurden zum Reiten und Fahren eingesetzt, beispielsweise der Hannoveraner. In Frankreich nannte man solche Pferde „à double usage“ oder „à deux mains“. Eine doppelte Nutzung als Reit- und Zugpferd war vor allem beim Gebrauchspferd üblich. Dies galt auch beim Militär. In einigen Armeen gehörte zur Ausbildung des Kavalleriepferdes auch das Fahren mit denselben. Das Pferd des Kavalleristen wurde in Friedenszeiten auf dem heimatlichen Hof oft auch vor den Wagen und vor den Pflug gespannt.

Innerhalb verschiedener Rassen wurden eher fürs Reiten oder eher fürs Fahren geeignete Schläge gezogen. (Vertreter des Fahrschlags waren meist etwas grösser und kräftiger gebaut.) Überlappungen und Übergänge vom Fahr- zum

Reitpferd, und zwar „nach oben“ wie „nach unten“, zum edlen Reitpferd wie zum schweren Zugpferd, sind bekannt.

Durch gezielte Züchtungen wurden besonders im 18. und 19. Jahrhundert genauer auf die verschiedenen Bedürfnisse des Menschen zugeschnittene Pferde gezüchtet. Dabei entstanden verschiedene Gattungen von speziellen Fahrpferden, vom Gala- oder Parade-Karossier (Kladruber), über den schweren Karossier (Oldenburger), den leichten Karossier (Trakehner) bis zum Schnelltraber (Orlow).

Als „Carossier“/„Carrossier“ oder „Karossier“/“Karrossier“ bezeichnete man zunächst das Pferd vor der Karosse (Karrosse/Carosse), später allgemein das Wagenpferd. Als Luxuspferd wird in der alten Literatur oft das elegante Reit- oder Fahrpferd bezeichnet.

Als „Chaisenpferd“ bezeichnete man das zum Zug einer Chaise bestimmte Pferde. Unter „Chaise“ verstand man - wie die alte Droschke/Drotschke (noch nicht im Sinne eines Mietwagens) - ein leichtes Luxus-Wagenmodell für den Personentransport.

Als „Jagdpferd“ wurde nicht nur das eigentliche Jagdpferd bezeichnet, mit dem man im Sattel zur Jagd ritt, sondern auch das Pferd im Jagdzug, womit ein leichter, beritten gefahrener Zug bezeichnet wurde: „Das Fahren vom Sattel ist in jedem Fall das Schwerste. Man nennt dieses vom Sattel jagen, weil der Kutscher oder Postillion die zwey vordern Pferde vom Sattel jaget“ (Anonymus 1801, 175). Veltheim bezeichnete 1833 als Jagd- und leichtes Wagenpferd in England seiner Zeit eine „Kreuzung zu dreiviertel oder halb aus der alten Yorkshirer Landrasse und dem Cleveländischen braunen Landpferd“ (zum Jagdzug siehe auch unten).

Als Paradepferde wurden Pferde für den Paradezug bezeichnet, also für den Zug von Staatskarossen und den Einsatz im Galabereich. Für diese Galazüge wurden vor allem edle und trotzdem starke Pferde verlangt. Sie mussten nicht nur gross und kräftig sein, sondern sich auch durch einen besonders stolzen Gang auszeichnen, bis hin zu „künstlichen“ Gängen, wie man sie aus der hohen Schule kannte. Diese Paradepferde wurden schon früh speziell für diesen Zweck gezogen. Das Musterbeispiel dafür ist, wie erwähnt, der Kladruber.

Diese Bandbreite von Wagenpferden zeigt, wie unterschiedlich der Einsatz der Fahrpferde und der zu ziehenden Fahrzeuge waren. Das ging vom kaum hundert Kilogramm schweren Sportwagen bis zur über tausend Kilogramm schweren Staatskarosse. Vor diesem Hintergrund ist leicht verständlich, dass je nach Schwere des Zuges beziehungsweise nach Fahrzeugart und gefahrenem Tempo unterschiedliche Pferderassen zum Einsatz kamen. Ammon fasste 1805 beispielsweise zusammen, „daß die Holsteinschen, Friesischen und Flandrischen Pferde sich vorzüglich vor schwere grosse Kutschen schicken; daß die Dänischen, Mecklenburgischen, Hannöverschen, Würtembergischen, Ansbachischen und Normännischen Pferde gute Chaisenpferde abgeben, und daß die Spanischen, Neapolitanischen und Preussischen Pferde sich am besten zu Staats- und Prachtzügen qualificiren.“ ... „Vor Kutschen gehören grosse und starke Pferde; vor Chaisen etwas kleinere und leichte Pferde. Zu einem vierspännigen Zuge nimmt man grosse und schwere Pferde an die Deichsel, und etwas kleinere vor dieselbe.“ ... „Zu Jagdpferden darf man keine grossen, wohl aber leichte und flüchtige Pferde wählen. Dies gilt auch von jenen Pferden, welche zu herrschaftlichen Postzügen kommen sollen.“ Damit waren auch à la Daumont-Gespanne gemeint.

Als Fahrpferde setzte man Hengste, Wallache und Stuten ein. Erstere vor allem für die Staatskutsche, „weil sie durch ihren Muth, Feuer und stolzen Gang ganz vorzüglich Parade machen.“

Einteilung der Fahrpferde nach Schönbeck um 1900

Schönbeck unterteilte die „Pferde für den Zugdienst“ ein in (1900, 77f. und 14):

1. Arbeitszug- und Lastpferd
2. Leichtes Luxuszugpferd oder Jucker
3. Leichter Karossier
4. Schwerer Karossier.

Dazu hier entsprechende Abbildungen:

1. Arbeitszug- und Lastpferd.

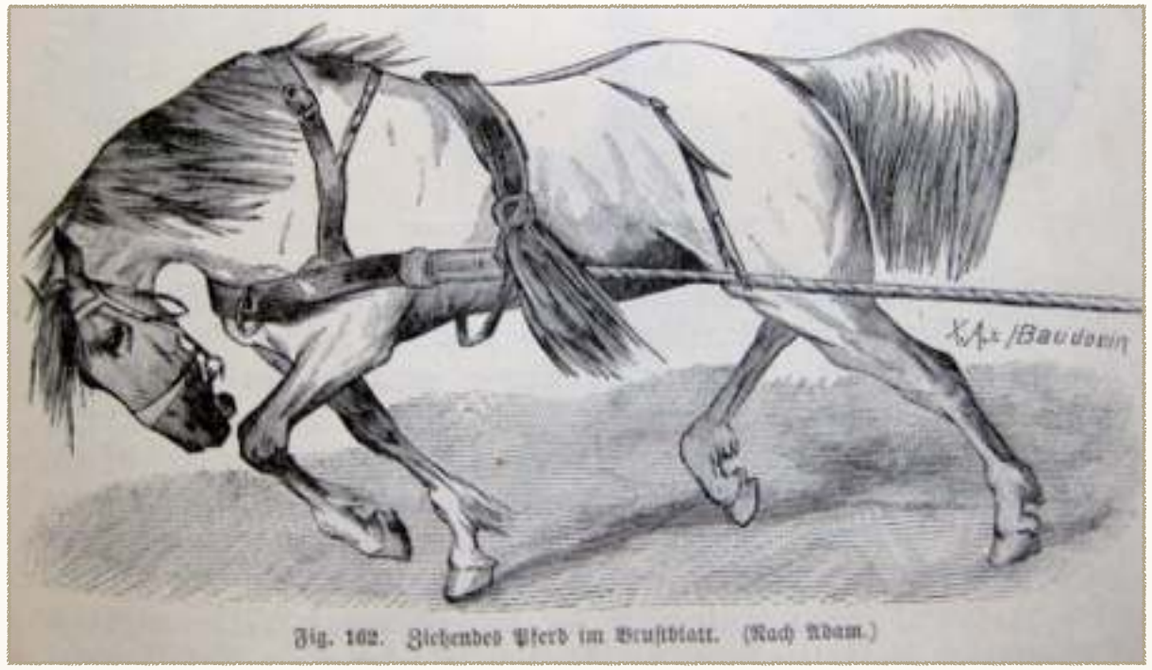


Abb. 5

Das Zugpferd legt sich ins Brustblatt und stemmt sich ins Geschirr.

(Nach Eberhardt 1889)

2. Leichtes Luxuszugpferd = Jucker (edel gezogen, vor allem in Ungarn).



Abb. 6

Ungarischer Jucker nach Eberhardt 1889.

3. Leichter Karrossier oder Kutschpferd mit „räumigen etwas elevierten Gängen“, gern am Einspänner gesehen.



Abb. 7

Trakehner als Karossier.

(Nach Eberhardt 1889)

4. Schwerer Karrossier oder Kutschpferd von rechter Grösse. Dazu gehörten englische Pferde, Anglonormänner und Pferde aus Hannover, Oldenburg und Ostpreussen, aber auch englische Pferde aus Yorkshire (Coach-horses und Clevelandbays). - Der schwere Karrossier war nach Schönbeck eher „für ältere Herrschaften, Familien, Stadt- und Galaequipagen“ geeignet, die vom Kutscher gelenkt wurden. Sie eigneten sich mit ihrem ruhigen Temperament und ihrer Neigung zum Paradieren mehr zum Spazierenfahren. Für den „Bedarf des Junggesellen, der selbst die Zügel führt, wurden meist etwas kleinere, temperamentvollere Pferde und Jucker bevorzugt“, die schnell und heftig waren.



Abb. 8

Schwerer Karossier an der Weltausstellung von 1904 im amerikanischen St. Louis „Hannibal was the best known German Coach Stallion“.

B. STREITWAGEN UND WAGENRENNEN: ANTIKE

Heute gibt es rund 200 verschiedene Pferderassen in Europa. Diese entstanden in den letzten Jahrtausenden und Jahrhunderten. Nach dem heutigen Stand der Forschung basieren die Hauspferde-Rassen auf mehreren natürlichen Populationen. So soll etwa der Trakehner auf den Schweiken, auf eine Landpferd, wie es in Ostpreussen im Mittelalter noch vorkam, zurückgehen.

Die ersten Resultate der modernen Molekulargenetik decken sich mit den archäozoologischen Befunden. Bei den Pferden gibt es eine grosse Anzahl von DNA-Linien (Mannheim 2007, 36ff.). Das heisst nach der heutigen Auffassung, die Domestikation des Wildpferdes fand in einem grossen Raum an mehreren Orten etwa gleichzeitig statt.



Abb. 9

Ritzzeichnung eines Pferdes auf einem Lochstab vom Schweizersbild bei Schaffhausen der Zeit um 13 000 v. Chr.
(Landesmuseum Zürich)

Die Domestikation des Wildpferdes in der Jungsteinzeit und frühen Bronzezeit

Nach dem Ende der letzten Eiszeit vor etwa 12 000 Jahren (Beginn des Holozäns) verbreitet sich das Wildpferd (Equus ferus) von der iberischen Halbinsel über Mittel- und Osteuropa und den Nordteil Kleinasiens bis in das Gebiet der heutigen Mongolei, nicht mehr hingegen nach Nordeuropa, Teilen Westeuropas und Südeuropas (Mannheim 2007, 33ff.). Das Wildpferd bleibt vor allem heimisch in gemässigten bis kalten Steppenzonen.

Die Menschen des Jungpaläolithikums sind schon fasziniert von den (häufig gejagten) Wildpferden; das belegen Ritzzeichnungen auf Knochen und Malereien in Höhlen.

Die Domestikation des Wildpferdes scheint um 4000 v. Chr. in den osteuropäischen und asiatischen Steppen an Dnjepr und Don eingesetzt zu haben.

Aus lokalen Wildpferde-Beständen hervorgegangene frühe Hauspferde, sind in Mittel- und Süddeutschland um 3000 v. Chr. und auf der iberischen Halbinsel etwas später archäologisch nachweisbar. Im südlichen Balkan setzen Funde von domestizierten Pferden in der Mitte des 3. Jahrtausends ein, vermutlich in Zusammenhang mit frühen Domestikationen in Anatolien. Frühe Funde Mesopotamiens stammen aus der Zeit um 2000 v. Chr.

Frühe Wagengräber der Zeit um 2000 v. Chr. stammen aus dem östlichen Ur. Dort gibt es bereits in jener Zeit eine entwickelte Pferdezucht für Fahrpferde! Nach neuen Ausgrabungen von Deutschen und Russen in Kasachstan soll dort um 1900 v. Chr., also in der frühen Bronzezeit, der Streitwagen bereits belegt sein. Aus dieser Region erfolgt dann der Transfer nach Mesopotamien. Dort

war das Pferd ursprünglich gar nicht beheimatet, sondern es musste aus Anatolien und Nordsyrien eingeführt werden (Mannheim 2007, 39).

Wofür diente das Pferd dem Menschen in den Anfängen?

Wofür das Pferd in den Anfängen genutzt wurde, ist eine seit langem diskutierte und bis heute nicht sicher entschiedene Frage. Eindeutige archäologische Belege fehlen, deshalb ist ein gewisser Ermessensspielraum gegeben. Stand zunächst das Reiten oder das Fahren im Vordergrund? Frühes Reiten bringt man in Zusammenhang mit der Haltung von Pferdeherden mittels reitender Hirten in alten Naturräumen der Pferde, dem Gürtel zwischen ungarischer Tiefebene bis zur Mongolei (Mannheim 2007, 1ff.).

Die gängigste Erklärung ist indessen, der Beginn der Nutzung des Hauspferdes sei eher in Zusammenhang mit dem Einsatz des Pflugs und von primitiven Gefährten zu verstehen. Dafür sprechen Belege aus Vorderasien (siehe unten). Eine weitere Theorie sieht die ursprüngliche Funktion des Pferdes vor allem in einem dritten Bereich, nämlich zum Tragen von Lasten.

Einig ist sich die Forschung hingegen, dass die erste gut fassbare kulturelle Symbiose zwischen Mensch und Pferd im Bereich von Pferd und Wagen stattfindet, nämlich im 3. und 2. Jahrtausend v. Chr. in Vorderasien. Für diese Zeit und diesen Raum ist auch die erste gezielte Hauspferdezucht anzunehmen, und zwar für im Kriegsdienst stehende Streitwagenpferde.

Sprachgeschichtlich sind in Vorderasien die Wörter für das Fahren früher anzusetzen als die für das Reiten, dasselbe gilt für die frühen Bildquellen. Aus diesem Grund, misst man dem Fahren in jener Zeit eine höhere Bedeutung bei als dem Reiten. Nach der heutigen Quellenlage ist davon auszugehen, dass die Zucht und Ausbildung von Fahrpferden im 2. Jahrtausend v. Chr. einen höheren Stellenwert eingenommen haben als die Zucht von Reitpferden.

Das zeigt auch die Mythologie; Herrscher und Könige reiten nicht in jener Zeit, sie fahren auf Wagen. Das Bild des Wagenfahrens ist bis Homer so „wirkmächtig ..., dass Mythen von der Gottheit erzählen, die als Wagenlenker die Sonne über den Himmel führt“ (Mannheim 2007, 2).

Rinder und Esel bahnen den frühen Fahrpferden in Mesopotamien den Weg.

Zur Zeit des Neolithikums in Europa ist das Zweistromland zwischen Euphrat und Tigris bereits kulturell weiter entwickelt. Die archäologische Grundweisheit, dass viel Neues aus dem fruchtbaren Halbmond, also aus Mesopotamien, nach Europa kam, gilt auch für den Bereich Pferd und Wagen. Dorthin wanderten im Verlauf des 4. Jahrtausends vor Christi Geburt die Sumerer ein und errichten die erste Hochkultur der Menschheit. Dazu gehören stadtartige Siedlungen (Beispiel Ur), die Entwicklung der Schrift, die Verwendung von Bronze und die Erfindung des Rades. Zuerst steht wohl das Rind als Zugtier im Vordergrund.

Für die frühen Ackerbauer ist der von Nutztieren gezogene Pflug eine entscheidende Erfindung. Die Theorie, dass der Pflug und sein Gespann die frühe Wagenanspannung determiniert hat, ist eine ansprechende Theorie (Potratz 1966). Seit alters ziehen Rinder den Pflug über dem auf dem Nacken liegenden Joch und einer mit der Pflugschar verbundenen Stange. Diese Zugart ist jedoch für Pferde aus anatomischen Gründen ungeeignet. Offenbar werden Equiden zunächst aber genau so angespannt wie Rinder, nämlich mit einem Nackenjoch aus Holz und ohne Bauchgurt. So dürfte auch der frühe schwere, auf Vollscheibenrädern rollende Transportwagen gezogen worden sein.

Am Anfang scheint in Mesopotamien unter den Equiden als Zugtiere zunächst der Esel wichtiger als das Pferd gewesen zu sein. Das mesopotamische Schriftzeichen für Esel gehört bereits der Mitte des 4. Jahrtausends an, das für das Pferd (im Wortsinn) „Esel des Gebirges“ auf sumerisch ist jedoch jünger (Mannheim 2007, 39).

Die starken und genügsamen Ochsen haben gegenüber dem Pferd den Vorteil, dass sie keine Fluchttiere sind. Warum begannen dann trotzdem Pferde die Ochsen teilweise vor dem Pflug und vor allem vor dem Wagen abzulösen? Die Antwort liegt offenbar bei der besseren Arbeitsleistung der Pferde. Kühe und Ochsen wurden noch sehr lange auf einfachen Gehöften als Zugtiere eingesetzt, deshalb wurde deren Leistung genau mit dem des Pferdes verglichen. Alte Handbücher des 19. Jahrhunderts stimmen darin überein, dass letztlich die Arbeitsleistung und Schnelligkeit des Pferdes der des Ochsen überlegen waren.

So steht etwa im „Lehrbuch der Landwirthschaft“ von Johann Burger von 1821 im 2. Band:

„Wenn ein Ochsenzug in einem gegebenen Zeitraum so viele Arbeit leistete, als ein Pferdezug: so wäre es überall vortheilhafter, sich der erstere zu allen Arbeiten des Haushaltes ausschließlich zu bedienen, und die Pferde ganz zu meiden; weil aber die Ochsen um vieles langsamer im Zuge sind, und ein Paar derselben, wenn sie kräftig und wohleingelernt sind, im günstigsten Falle nur ¾ meistens aber nur die Hälfte dessen leistet, was ein Paar guter Wirthschaftspferde verrichtet: so wird da, wo die Unterhaltung der Ochsen nicht besonders wohlfeil zu stehen kommt, durch die vermehrte Anzahl der Züge, und der zu ihrer Leitung erforderlichen Menschen leicht ein größerer Aufwand gemacht, als bei den Pferden erforderlich gewesen wäre.“

Siegeszug des Pferdes vor dem Streitwagen

Das Pferd tritt gegenüber dem Esel im Verlaufe des 3. vorchristlichen Jahrtausends in den Vordergrund. Neben dem schweren (wohl ausschliesslich von Rindern gezogenen) Transportwagen kommt in jener Zeit der leichtere Streitwagen auf, der vorzugsweise mit schnelleren Pferden angespannt wird.

Nach Potratz 1966 war die erste Phase der Streitwagenkultur „bereits in der altsumerischen Kultur des 3. vorchristlichen Jahrtausends voll ausgebildet“. Eine Verbesserung erzielen im 2. Jahrtausend v. Chr. die Wandervölker mit der Einführung des Speichenrads und des Bauchgurtes als Ergänzung zum Rückenjoch (1966, 49 und 75). Ebenfalls im 2. Jahrtausend v. Chr. „erfolgte durch die Wandervölker ... die Einfuhr ... von neuem und verbesserten Pferdematerial, das den Aufbau einer eigenen altvorderasiatischen Zucht ermöglichte.“ Gemeint ist in diesem Zusammenhang die Zucht von speziellen Streitwagenpferden.

Unbestritten ist in der Forschung also, dass das erste massive Auftreten des Pferdes als Nutztier in Zusammenhang mit dem Wagen und damit als Zug- nicht als Reittier auftritt. Reiten bleibt für höher gestellte Personen lange eine Randerscheinung. Noch zu Beginn des 2. Jahrtausends v. Chr. ist es unschicklich zu reiten. So schrieb ein königlicher Beamter im Königreich Mari damals: „So, möge mein Herr doch sein Königtum ehren ... Mein Herr soll daher doch bitte kein Pferd reiten. Soll er einen Wagen fahren ...“ (Mannheim 2007, 40ff.). Der gemeine Nomade reitet, aber nicht der kultivierte Bewohner einer festen Siedlung. Es braucht zwar bereits anfangs des 2. Jahrtausends v. Chr. zur Abwehr der reitenden Nomaden Krieger zu Pferd, aber in Anatolien, Syrien und Mesopotamien treten in der gleichen Zeit erste Abbildungen von leichten Streitwagen auf. Dies sind bereits schnelle Fahrzeuge mit Speichenrädern.

Streitwagen setzen die gezielte Zucht und Ausbildung von dafür geeigneten Pferden voraus.

Unbestritten ist in der Forschung, dass Gespanne und Fahrer ein langes Training absolvieren mussten, um den Streitwagen als wirkungsvolle Waffe einsetzen zu können. Dies hängt auch damit zusammen, dass Streitwagen nicht isoliert, sondern in grösseren Verbänden eingesetzt werden. In der Frühzeit hat allein der Vordere Orient die nötigen Voraussetzungen dafür, nämlich eine Führungsschicht mit festen Strukturen und einer organisierten Pferdezucht.

Auf Rollsiegeln der Zeit um 2000 v. Chr. treten erste Abbildungen von Gespannen mit Kriegern auf, wie das Beispiel der folgenden Abbildung zeigt. Zwei Pferde ziehen einen leichten, mit nur einem Krieger besetzten Streitwagen. Die kleinen Pferde werden über lose Zügel gelenkt. Es sind offensichtlich Gabelleinen. Auf verschiedenen Abbildungen sind diese nicht straff gespannt, sondern führen in einem Bogen zu den Pferdeköpfen. Offenbar lenkte man die Pferde über die Zügel mit Impulsen oder Paraden.



Abb. 10

Kleinasiatischer Siegelabdruck um 2000 v. Chr. mit Zweigespann und Krieger.

(Metropolitan Museum New York)



Abb. 11

Kleinasiatischer Rollsiegelabdruck mit Gespann aus der zweiten Hälfte des 2. Jahrtausends aus Babylon mit Gazellen jagendem Bogenschützen auf dem Wagen

(Mannheim 2007, 51).

Trensen sind eine wichtige Erfindung jener Zeit zur Beherrschung des Pferdes. Sie bestanden nach archäologischen Funden aus einer Bronzestange mit zwei kleinen Ösen und zwei aufgeschobenen runden Scheiben. Diese weisen auf der Innenseite oft Zacken auf. Diese so genannten geschärften scheiben- oder plattenförmigen Knebel gelten als typisch vorderasiatisch und dürften zusammen mit der Streitwagenkultur eingeführt worden sein. Solche Gebissformen gab es auch aus Knochen oder Geweih (und vielleicht aus Holz).



Abb. 12

Bronzetrense wohl des 17. Jahrhunderts v. Chr, aus Palästina (Tell el Ajul).

Neben den als Fahrgebisse gedeuteten Trensen mit kreisförmigen Knebeln, gab es auch Stangenknebel. Sie gelten in der Forschung eher als europäische Form und eher als Reitgebiss (weniger für den Kriegsdienst, sondern für Pferde von Hirten).

Mit Wagen wird in der Frühzeit auch gejagt, wie frühe bildliche Darstellungen zeigen. Die Gefährte ähneln vom Aufbau her den Streitwagen. Sie sind ebenfalls sehr leicht gebaut, so dass sie von einem Mann ohne weiteres über Hindernisse wie Baumstämme getragen werden können.

Hoch entwickelte Pferdezucht bei den Mitani schon im zweiten Jahrtausend vor Christus

Das Reich der Mitani erstreckte sich seit dem 15/14. Jahrhundert v. Chr. über das heutige Nordsyrien. Die Mitani wurden berühmt für ihre Pferdezucht und Streitwagen. Diesem Volk werden entscheidende Innovationen im Bereich von Pferd und Wagen zugeschrieben, wie die Verbesserung der Pferdezucht, die Einführung der Knebeltrense, der Bau von leichten Streitwagen und wahr-

scheinlich schon das Rückenjoch mit Bauchgurt. Es braucht viel Erfahrung, mit Streitwagen zu kämpfen, denn auch die Gegner haben ihre Tricks. So lassen diese etwa rossige Stute frei laufen, um die am Streitwagen eingespannten Hengste durcheinander zu bringen (Potratz 1966, 48).

Die Gespanne der Streitwagen müssen besonders gründlich eingefahren werden, damit sie im Kampfgetöse und bei Verletzungen nicht erschreckt durchgehen. Der Wagenkampf erfordert von Fahrer und Streiter ein hohes Mass an Geschicklichkeit, das im Frieden durch intensives Training angeeignet werden muss. „Nur an den Fürstenhöfen bestanden daher die Voraussetzungen dafür, dass Mannschaften ihren Daseinszweck im Tummeln der Pferde und Wagen sehen konnten. Der Streitwagen war ... an eine feudalistische Zivilisation gebunden“ (Potratz 1966, 72). Für die Zucht und das Training der Fahrpferde braucht es schon damals eine entsprechende Infrastruktur: Weiden, Ställe, Remisen, Trainingsplätze und natürlich das entsprechend geschulte Personal.

Die Pferdekultur des Mitanikreises hat bedeutende Auswirkungen auf das nördliche Mesopotamien. Die südwestlichen Nachbarn der Mitani sind die Assyrer, im Norden die Hethiter in Kleinasien. In deren Stadt Hattusa, bei Boghazköi, wurde 1906 der berühmte Keilschrifttext des Kikkuli gefunden. Dieser war bei den Mitani eine Art Landstallmeister gewesen und bezeichnete sich selbst als Pferdetrainer. Die Hethiter liessen sich von diesem Kikkuli unterrichten.



Abb. 13

Die vierte Keilschrifttafel aus dem Traktat des Kikkuli des 13. Jahrhunderts v. Chr.

(Mannheim 2007, 46)

Die Fahrschule des Kikkuli

Der Kikkuli-Text aus dem 13. Jahrhundert v. Chr., eine Abschrift von älteren Texten, beschreibt die Zucht, Haltung, Fütterung und das Training von Streitwagenpferden. Es ist das weltweit erste hippologische Werk.

Die darin enthaltenen Texte beeindrucken bis heute; wenn es das Dokument nicht gäbe, würde niemand zu behaupten wagen, was es vor über 3000 Jahren schon gegeben hat: Eine Trainingsanleitung für die Ausbildung von Fahrpferden über die Dauer eines halben Jahres in Form von systematisch aufgebauten Lektionen.

Die Anleitung des Kikkuli umfasst ein rund 200 Tage umfassendes Trainingsprogramm. Diese beginnt mit der Beschreibung von lösenden Übungen und empfiehlt dann schwierigere Aufgaben bis hin zum Umspringen im Galopp und das mit einem Zweigespann vor dem Wagen!

Zum Ausbildungsprogramm gehören schon die Piaffe und die Passage zusammen mit komplizierten Hufschlagfiguren. So wird im fortgeschrittenen Stadium etwa empfohlen: 2250 Meter Trabarbeit, dann eine grössere Strecke im Galopp mit anschliessender Stallruhe. Abends wird erneut angespannt und es folgt Trab- und Galopparbeit. Noch komplizierter (für den 167. und 178. Tag) ist die Figur der in einen grossen Zirkel eingeschriebenen Acht mit Links- und

Rechtswendungen sowie S-Wendungen. Der Text beinhaltet auch genaue Angaben zum Anschirren und Anspannen.

Hyksos

Unter dem Namen Hyksos versteht man heute eine aus mehreren Stämmen zusammengesetzte Eroberer-Organisation. Darunter befindet sich auch der Stamm der Hurri. Diese stehen unter der adeligen Herrschaft von Streitwagenkämpfern. Die Hurriter sind bedeutende Pferdezüchter.

Hier nimmt die Geschichte bereits den Verlauf, den wir lange weiter verfolgen können: Pferdezucht und Streitwagenfahren sind Teil einer wohl organisierten und reichen Oberschicht.

Durch die um 1700 v. Chr. aus Vorderasien nach Ägypten vordringenden Hyksos kommen die Ägypter mit den Streitwagen erstmals in Berührung.



Abb. 14

Ägyptischer Streitwagen.

(Steinrelief im Museum in Luxor)

Ägypten

Nach dem 17. Jahrhundert v. Chr. werden in Ägypten Pferde schnell zu einem Statussymbol, obwohl diese hier nicht heimisch waren und importiert werden müssen. Die Pharaonen und die übrigen Vertreter der Oberschicht reiten nicht, sondern fahren Wagen (Mannheim 2007, 57ff.). Peitsche und Fahrhandschuh werden zu Symbolen des Fahrers, die auch ins Grab hoch gestellter Persönlichkeiten mitgegeben werden.



Abb. 15

Struppiges Kleinpferd vor einem ägyptischen Wagen.

(Mannheim 2007, 59)

Bereits im 16. Jahrhundert v. Chr. züchten die Ägypter selbst Pferde und verfügen über eine ansehnliche Streitwagentruppe. Nach den bildlichen Darstellungen gibt es bereits verschiedene Pferdetypen, struppige Kleinpferde und grössere, edler aussehende Equiden.

In Ägypten entwickelt sich im Laufe der Zeit eine hoch stehende Pferdekultur. Dabei nimmt die Oberschicht eine führende Stellung ein. So wird etwa Pharao Amenophis II. als Meister im Umgang mit Pferden beschrieben. Seit längerem bekannt ist, dass seit dem 15. Jahrhundert v. Chr. in Ägypten gekonnt gebaute Streitwagen im Einsatz stehen, wie das entsprechende bildliche Darstellungen überliefern.

Allgemein bekannt wurden die Wagen des jungen Pharaos Tutanchamun (gestorben 1323 v. Chr.). In seiner Grabanlage fanden sich sechs Prunk- und Streitwagen mit den nötigen Fahrutensilien wie Handschuh und Peitsche.



Abb. 16

Grabkammer des Tutanchamun mit zerlegten Wagen.



Abb. 17

Prunkwagen aus dem Grab Tutanchamuns (14. Jahrhundert v. Chr.).

Der Nachfolger von Tutanchamun war Befehlshaber der Streitwagentruppe, ehe er im 14. Jahrhundert v. Chr. den Thron bestieg.

Archäologen aus Hildesheim haben 100 km nördlich von Kairo einen königlichen Marstall des 13. und 12 Jahrhundert v. Chr. freigelegt. Dieser bot Platz für über 400 Pferde mit Stallungen, Auslaufflächen und einem grosszügigen Übungsplatz. Die bronzezeitlichen Wagen werden von zwei Pferden unter Jochgabeln gezogen. Das ägyptische Zugpferd hat eine Widerristhöhe von circa 1.50 m. Die Ägypter kennen bereits Kopfgeschirre mit Scheuklappen (Mannheim 2007, 61).



Abb. 18

Bruchstück einer Scheuklappe aus Elfenbein um 1280.

(Mannheim 2007)

Schon früh ist in ägyptischen Quellen vom erhabenen Trab der Pferde die Rede. Auf dem Türsturz des Grabes des Stallmeisters von Ramses III. der Zeit um 1200 v. Chr. steht zu den Gespannpferden dieses Pharao, sie seien „... vollkommen in bezug auf die erhabene Aktion, durchlässig und schön erscheinend vor ihrem Herrn“ (Starke 1995, 59).

Assyrer

Die Assyrer mit Kernland am oberen Tigris (heute Irak) steigen im 8. Jahrhundert v. Chr. zum Grossreich auf. Die assyrische Armee weist einen grossen Bedarf an Streitwagenpferden auf (Mannheim 2007, 51). In Mesopotamien selbst kann der Pferdebedarf nicht gedeckt werden. Dieser wird durch Feldzüge in die Gebirgszüge gedeckt, wo Pferde in grosser Zahl vorhanden sind, etwa im Taurusgebirge. Die unterworfenen Einheimischen müssen um 1100 v. Chr. etwa 1200 Pferde pro Jahr als Tribut stellen. Die assyrischen Armeepferde stehen in grossen Stallungen und Zeughauspalästen mit grossen Innenhöfen, die als Fahrplätze dienen. Der Pferdekenner Schlieben (1867, 35) verglich die assyrischen Pferde nach den ihm bekannten Bildquellen mit „den heutigen arabischen Pferden“. - Vorderasiatische Pferde aus Nisaion in Medien sind seit Herodot als Rasse geschätzt. Die Meder, bekannt als gute Bogenschützen, werden im 9. Jahrhundert v. Chr. von den Assyrern unterworfen, später von den Persern.



Abb. 19

Assyrischer Streitwagen (Steinrelief).

In Assysrien beginnt der bewaffnete Kavallerist den Streitwagenkämpfer abzulösen. Im frühen 7. Jahrhundert v. Chr. haben Streitwagen schliesslich nur noch Zeremonialacharakter.

Mykene und das frühe antike Griechenland

Die Kriegstechnik mit Streitwagen hatte sich aber sich im Verlaufe des 2. Jahrtausends v. Chr. von Vorderasien aus nicht nur nach Ägypten, sondern auch bis nach Mykene in der Ägäis (wie auch bis Sibirien) ausgebreitet. Davon zeugen Darstellungen auf Grabstelen. In der gleichen Zeit scheint sich nach entsprechenden Darstellungen Streitwagen mit Speichenrädern auch auf Europa (Italien) und Skandinavien ausgedehnt zu haben.

Der Streitwagen ist auch bei den Griechen etwas besonderes, er zeichnet dort die Elite aus. Das spiegeln Texte der Ilias Homers. Diese gibt Zustände des 14./13. Jahrhunderts v. Chr. wieder, mit verarbeitet sind Geschichten aus der Lebenszeit Homers (8. Jahrhundert v. Chr.). Dazu gehört vor Troja auch ein Wagenrennen über eine längere Distanz von einigen Kilometern mit einer Wendemarke im Gelände. Geschildert wird unter anderem ein Unglück nach dem Bruch eines Pferdejochs: „Da rannten neben die Bahn die Stuten, die Deichsel schleifte am Boden“.

Mit Wagen wurde im antiken Griechenland nicht mehr wie früher mit geschlossenen Verbänden von Streitwagen-Abteilungen gekämpft, sondern mit hoch beweglichen Truppenverbänden. Nach wie vor gehört das ausgeklügelte Training von Wagenpferden zum Ausbildungsprogramm. Das spiegelt sich in der Ilias an verschiedenen Stellen wieder. In diesem Epos treten die Helden, wie etwa Achilles, nicht auf dem Pferd, sondern als Wagenlenker auf. Das Reiten ist damals noch eher Sache der Feigen.

Unter den alten Griechen werden für Wettkämpfe nicht nur Zweigespanne sondern auch Viergespanne eingesetzt, wie man sie auch früher schon kannte. Bei der Quadriga mit vier nebeneinander angeschirrten Pferden ziehen weiterhin die Deichselpferde das Fahrzeug, die beigezäumten Aussenpferde geben das Tempo vor. Eine weitere Erklärung für diese Art von Viergespann ist, dass die Aussenpferde durch Schlagen und Beissen mit gekämpft haben sollen. Dazu kommt die imposante Wirkung von vier Pferden nebeneinander.

In der Mythologie der frühen Griechen nimmt das Gespann eine besondere Stellung ein, besonders das eindrückliche Viergespann. Der Sonnengott Helios zieht nach griechischer Vorstellung täglich mit seinem Sonnenwagen seine Bahn. Seit der Zeit der Hethiter ist der pferdegezogene Wagen das Fortbewegungsmittel der Göttlichkeit und bleibt es teilweise bis ins Mittelalter. Der Wagen ist meist auch das Gefährt, das den verstorbenen Menschen ins Reich der Toten, zu den Göttern führt. Deshalb finden sich in vielen Kulturen Wagendarstellungen auf Grabstelen. Das geflügelte Pferd, der Pegasus, wird als Mittler zwischen Dies- und Jenseits verstanden.

Streitwagen der Hallstattzeit in Europa

Für die so genannte Urnenfelderzeit (12. bis 8. Jahrhundert v. Chr.) gibt es in Europa zahlreiche archäologische Belege für Streitwagen in ganz Europa, aber kaum Untersuchungen zu den dafür verwendeten Pferden.

In der anschliessenden Hallstattzeit (C und D) wird nördlich der Alpen aus der Oberschicht stammende Tote auch gerne mit beziehungsweise auf vierrädrigen Zweispänner-Wagen bestattet. Das sind bereits hoch entwickelte Gefährte (mit Drehschemel), dementsprechend darf man auch von den entsprechenden Zugpferden ausgehen. Südlich der Alpen sind für diese Zeit Spuren von Streit- oder Rennwagen besser belegt. Das Pferd ist in dieser Epoche bereits ein Statussymbol. Aber über die Pferdezucht auch jener Zeit fehlen ausführliche Quellen.

Olympiaden und Fahren

Schon in der Ilias des Homer ist von Rennen mit Streitwagen im Rahmen religiöser Feiern die Rede. Auf Schnelligkeit gefahrenes Streitwagen-Fahrten bleiben eine hoch geachtete Disziplin und werden zu einem wichtigen Wettbewerb der antiken Olympischen Spiele im frühen 1. Jahrtausend v. Chr. (Pferderennen im Sattel werden es erst ab dem 5. Jahrhundert v. Chr. populär).

Erste Wagenrennen mit dem Viergespann sind für die 25. Olympiade, also für das frühe 7. Jahrhundert v. Chr. belegt. An der 71. Olympiade werden für einige Jahre auch Rennen mit Mauleselgespannen veranstaltet. Dazu kommen seit der 93., 99. beziehungsweise 128. Olympiade Rennen mit dem Zweigespann, mit dem Fohlen-Viergespann und mit dem Fohlen-Zweigespann. Die Aristokratie der Griechen liebt Wagenrennen und gute Pferde; Ein gutes Zuchtpferd kostet laut Aristophanes etwa das Tausendfache des Taglohns eines Arbeiters. Wer ein Gespann in Olympia starten lassen kann, erreicht Ruhm und Ehre (Mannheim 2007, 160).

In Athen werden Alter, Farbe und Rasse sowie die Geburtsstätte siegreicher Pferde in ein öffentliches Register eingetragen. An den olympischen Rennen fallen nach Diodor Schimmelgespanne aus dem pferdereichen Sizilien auf (Schlieben 1867, 105).

Adolph Schlieben, ein deutscher Hauptmann der bespannten Artillerie, hat schon 1867 das Buch „Die Pferde des Alterthums“ ediert, in dem die antiken Quellen gewissenhaft ausgewertet wurden. Daraus folgen hier einige interessante Passagen zum Fahren:

„Es gab viele Völker, welche die Stuten zum Gebrauch des Hengstes vorzogen. ... In Olympia war für Stuten ein eigenes Rennen, die Kalpe, veranstaltet, die berühmtesten Viergespanne, welche Siegespreise errangen, bestanden aus Stuten, so die des Miltiades. Aelian zieht Stuten zum Fahren vor ...“ (Seite 117).

„Aus der Bedeutung der bei Homer und anderen Schriftstellern genannten Pferdenamen können wir schliessen, dass besonders Füchse, vor allem Dunkelfüchse, Schimmel und Braune bei den Griechen beliebt waren, doch hatte man auch einzelne Abzeichen gern und, wie es scheint, von jeher Pferde in allen jetzt vorkommenden Farben. Die erste Stelle nehmen aber bei allen alten Völkern, wie im Mittelalter und selbst heute noch, die Schimmel ein. Aus ihnen wählte man die den Göttern heilige Thiere bei Persern, Scythen, Römern und Griechen, sie wurden als Tribut geliefert und zogen die Wagen der Könige, sie dienten bei festlichen Aufzügen und waren ein Zeichen des Glanzes, des Luxus und des Hochmuthes, in symbolischer Bedeutung die Pferde des Friedens und der Gerechtigkeit“ (Seiten 123f.).

Zu den Wagenrennen in Olympia schrieb Schlieben 1867, 217f.: „Der Ort, an welchem die Rennen abgehalten wurden, der Hippodrom, lag in den nördlichen Theilen der olympischen Ebene und bildete ein längliches Viereck, welches zur rechten durch einen Wall, zur Linken durch eine Hügelreihe bekränzt wurde, auf beiden Seiten waren Sitze für die Zuschauer und rings umher prachtvolle Tempel und Altäre errichtet. Am Eingange war in Form eines nach dem Inneren zu vorspringenden Dreiecks ein Raum abgetheilt, in welchem sich die Wagen und Reiter, bevor sie einzeln in die Schranken gelassen wurden, aufhielten. Diese aber waren an der rechten Seite des Dreiecks, welches dem aufgeschütteten Walle zugekehrt war, angebracht und bestanden in Schuppen, in welche das Gespann aus dem dreieckigen Vorraume hineinrückte und demnächst nur durch ein Seil von dem eigentlichen Rennplatze

Schöne Beschreibungen eines solchen Wettrennens finden wir bei Sophocles, Homer, Silius, Statius und Virgil[1387]). Nicht ohne Grund scheint es geschehen zu sein, dass der Lauf stets links herum erfolgte[1388]). Es ist uns bekannt, dass viele Pferde auf dieser Seite weniger Schwierigkeiten in der Hals- und Genickbiegung zeigen, weil sie im Leibe der Stute nach dieser Seite mit dem Kopfe gebogen sind, dass in Folge dessen die meisten von Natur lieber links als rechts galoppiren und ungehorsame am liebsten nach dieser Seite ausweichen; es konnte daher bereits von den ersten Veranstaltern solcher Rennen bemerkt sein, dass die am Ziele nothwendigen kurzen Wendungen sich besser links als rechts ausführen liessen. Noch heute reiten unsere Kunstreiter stets links herum, — sie haben freilich noch einen anderen Grund für sich — man leitet dies von den zuerst aus Constantinopel sich herdatirenden Gesellschaften ab, welche das dort vielleicht als Rest früheren Gebrauchs noch Vorhandene mit ihren Produktionen zu uns gebracht haben sollen[1389]); unsere Rennen finden häufig nach der entgegengesetzten Richtung statt, doch werden beim Militär manche Wendungen und Schwenkungen verzugsweise nach links gemacht. Desshalb spannten die Alten auch das am besten dressirte Pferd links, das schnellste rechts, weil jenes sich gut verhalten lassen, dieses die andern überflügeln musste[1390]). Jedes Pferd wurde dabei durch seine eigene Doppelleine gelenkt, so dass also der Führer eines Viergespanns vier Doppelleinen regieren musste, deren Ende wenigstens der römische Wagenlenker um den Leib gebunden hatte[1391]). Den kleinen, schwanken Wagen musste er selbst durch Balanciren noch im Gleichgewicht halten, fiel er herab, oder wurde der Wagen durch ungeschicktes Fahren zerschellt, so musste er schnell mit einem im Gürtel steckenden Messer die Zügel zu durchschneiden suchen. Verwickelte er sich in die Leinen, auch wenn sie nicht um den Leib gebunden waren, so konnte er, wie Sophocles in der Elestra fälschlich von Orestes erzählen lässt, und es Hippolyt und anderen erging, elend geschleift werden[1392]).

Berittene Kriegerheere als neue Erscheinung des 1. Jahrtausends v. Chr.

Während Wagenfahren in der Mythologie und bei religiösen Feiern wie den Olympischen Spielen eine hohen Stellenwert einnehmen, schwächt sich im Verlauf des 1. Jahrtausends v. Chr. die strategische Bedeutung des Streitwagens zugunsten des bewaffneten Reiters auch in Europa ab.

Das Reiten gewinnt zunächst vor allem bei den nomadischen Barbaren an Bedeutung, die mit dem Reflexbogen als wirkungsvolle Waffe ausgerüstet sind. Historisch prägend werden die Einbrüche von Reiterkriegern, die auf Beute (nicht Landgewinn) aus sind. Bekannt sind vor allem die Verwüstungszüge der Skythen des 7. Jahrhundert v. Chr. In der Folge gewinnen Reiterheere auch in

den Hochkulturen an Bedeutung. Für Fahren wie Reiten sind die entsprechenden Züchtungen und Trainings notwendig.



Abb. 20

Viergespann mit der Göttin Nike um 320 v. Chr.

(Olympisches Museum Lausanne)

Xenophon

Die Griechen entwickeln ein besonders hohes Verständnis im Umgang mit dem Pferd. Das spiegelt das bekannte Werk über die Pferde Xenophons des 4. Jahrhundert v. Chr. Dessen grosse Pferdekenntnis beruht offenbar auf langjährigen, älteren Erfahrungen, eben auch im Wagenfahren. Noch ist aber das Reiten nicht so hoch entwickelt wie das Fahren. So reitet man zur Zeit Xenophons noch ohne Steigbügel. Bei der Lektüre seiner Zeilen fällt auf, dass er auf die Gefahr des Fallens vom Pferd eingehen muss. Nach den Bildquellen vermutet man in griechischen Pferden starken orientalischen Einfluss. Xenophons Text zeigt bereits eine grosse Beherrschung des Pferdes. So lässt etwa ein Reiteroberst an der Spitze seiner Abteilung das Pferd zuweilen courbettieren oder es gibt Darstellungen von Pferden in einer Art Pesade.

Makedonien, die Heimat von Philipp II. von Makedonien, also das nördliche, gebirgige Griechenland, wird zu einem wichtigen Pferde-Zuchtland.



Abb. 21

Rückseite einer Goldmünze von Philipp II. von Makedonien mit levadierendem Zweigespann (biga).

(Landesmuseum Zürich)

Die Münzen Philipp II. von Makedonien zeigen auf der Rückseite eine Biga. Dieses Münzbild wird von den Kelten, die als berittene Söldner im Dienste der Armeen Makedoniens Dienst tun, mannigfach kopiert.

Alexander der Grosse, Sohn von Philipp. II wird, anders als sein Vorgänger, eher als Anführer im Sattel dargestellt. Seit seiner Zeit, dem Hellenismus, ist dies eine bis heute wirkende Metapher für den siegreichen Herrscher.



Abb. 22

Alexander der Grosse zu Pferd im Schlachtgetümmel. Mosaik in Pompeii von circa 100 v. Chr.



Abb. 23

Etruskische Pferdedarstellung.

Etrusker und Kelten

In den von der griechischen Hochkultur beeinflusste Kulturen der Etrusker und Kelten spielen Pferd und Wagen eine ähnlich wichtige Rolle wie in Hellas, vor allem auch in der Mythologie und im Grabbrauch.

Für die Etrusker sind Wagenrennen seit dem 7. Jahrhundert v. Chr. gut belegt (ARW 1, 3ff.) Verbreitet ist vor allem die Biga. Eingesetzt werden kleine leichte Pferde, oft bilden Fuchs und Rappe zusammen ein Gespann. Italien muss damals bereits ein Pferde-Zuchtland geworden sein.

Die keltische Pferde sind noch recht klein mit nur um 1, 25 Meter Widerristhöhe, wie Funde zeigen (Mannheim 2007, 102). Grössere Tiere mit 1, 45 bis 1, 50 Meter Grösse werden wohl aus dem Karpatenbecken und aus Italien importiert.

Caesar berichtet in seinem „Gallischen Krieg“, „dass die Gallier eine besondere Vorliebe für grosse römische Pferde entwickelten und dafür viel Geld ausgaben“. Seitens Rom werden die gallischen oder keltischen Pferde höher bewertet als die germanischen und auch nach Rom exportiert.





Abb. 24

Nachbau eines keltischen Streitwagens nach Vorlagen aus der Zeit um 100 v. Chr. und Fahrversuch mit Daniel Würgler durch den Autor.

Der Streitwagen ist zur Zeit Xenophons im keltischen Machtbereich noch in Gebrauch. Er weist bereits eine schwimmend aufgehängte Plattform auf, die dem stehend kämpfenden Krieger einen besseres Stand ermöglicht (vgl. Furger 2015). Für die keltische Aristokratie ist ein hoher Stellenwert des Bereichs Pferd und Wagen anzunehmen, auch im Bereich Pferdezucht und Pferdetraining. Allerdings fehlen für einen genauen Nachweis die Quellen.

Caesar trifft in der Mitte des 1. Jahrhundert v. Chr. bei seiner Landung in England noch auf letzte Streitwagen-Truppen und erklärt in diesem Zusammenhang deren Kampftaktik. Text aus Caesars Bellum Gallicum 4, 24:

„Die Feinde hatten jedoch die Absicht der Römer durchschaut und ihrer Reiterei zusammen mit den Wagenstreitern, deren sie sich gemeinhin in den Schlachten bedienen, vorausgeschickt. Dann folgten sie mit den übrigen Streitkräften und suchten die Landung zu verhindern.“

Bellum Gallicum 4, 33:

„Der Kampf von diesen Streitwagen der Britannier ist von folgende Art: Am Anfang stürmen sie nach allen Seiten hin herum, schießen auf dem Feind und bringen ihn in der Regel schon durch den bloßen Schreck der Rosse und das Gerassel der Wagen die feindlichen Reihen in Verwirrung. Sobald sie sich dann zwischen die Reiterhaufen gedrängt haben, springen sie in von den Wagen herab und kämpfen zu Fuß. Die Wagenlenker verlassen unterdessen allmählich das Treffen und stellen die Wagen so auf, dass die Kämpfe einen ganz leichten Rückzug zu ihren Leuten haben, wenn sie von der Masse der Feinde bedrängt werden. So entwickeln sie in ihren Treffen die leichte Beweglichkeit der Reiterei und das feste Standhalten des Fußvolkes, da sie es durch tägliche Übung und Anwendung zu der Fertigkeit bringen, selbst an abschüssigen und steilen Punkten die Pferde mitten in vollem Lauf anzuhalten, schnell zu lenken und umzuwenden, längs der Deichsel hinzulaufen, vorn auf dem Joch stehenzubleiben und sich von da mit der größten Schnelligkeit zurückzuziehen.“

Reiten mit Steigbügeln in Europa erstmals bei den Germanen

Germanen, über die seit dem 1. Jahrhundert v. Chr. verlässliche Quellen vorliegen, sind vor allem als geschickte Reiter in die Weltgeschichte eingegangen. Ihre Pferde werden als klein und struppig beschrieben. In ihrer Zeit tauchen in Europa erste Steigbügel um 300 v. Chr. auf (Potratz 1966, 58). Diese Innovation kannte man früher schon, wie vieles andere auch, nämlich in China. (Als archäologische Funde tauchen metallene Steigbügel in Europa erstmals erst in südgermanischen Gräbern der Völkerwanderungszeit auf (Potratz 1966, 60).)

Caesar war von der Waffentechnik der Germanen zu Pferd mit ihrem leichten Speer überzeugt. Er schrieb: „Als sie eintrafen, jedoch keine sehr geeigneten Pferde hatten, nahm er den Militärtribunen und den übrigen römischen Rittern sowie den Freiwilligen ihre Pferde und verteilte sie an die Germanen“ (Bellum Gallicum 7,65,5).

Von Tacitus wird das germanische Pferd als weder durch ihre Form noch durch ihre Schnelligkeit besonders geeignet beschrieben. Tacitus, De origine et situ Germanorum liber 6, 1:

„Die Pferde zeichnen sich nicht durch schöne Gestalt, nicht durch Geschwindigkeit aus; aber sie werden auch nicht nach unserer Sitte zu allen möglichen Wendungen abgerichtet: gerade aus oder mit einer einzigen Schwenkung nach rechts treiben sie sie in so geschlossenem Bogen, dass keiner hinter den anderen ist. Auf das Ganze gesehen ist ihr Fußvolk der stärkere Teil; deswegen kämpfen sie auch gemischt, indem zu dem Gefecht der Reiter die Geschwindigkeit der Leute zu Fuß vollständig stimmt; diese lesen sie aus der gesamten Mannschaft aus stellen sie vor der eigentlichen Schlachtreihe auf; auch ihre Zahl ist festgelegt: je hundert sind es aus einem Gau und ebenso heißen sie auch unter ihren Leuten, und was anfänglich eine Zahlbezeichnung war, ist jetzt Titel und Ehre.“

Tacitus erwähnt für die Germanen – wie auch für die Kelten – das Halten von heiligen weissen Pferden in sakralen Gehölzen. Sie kannten auch eine Art Pferdeorakel, denn gewisse Pferde galten als Vertraute von Göttern.

Römische Zeit

Die Römer selbst sind keine grossen Reiter im Kriegsdienst. Ihre militärischen Erfolge beruhen vor allem auf dem Infanterie-Massenheer. Sie hatten aber aus den Niederlagen im ersten punischen Kriegen durch schnelle Reiter aus Numidien (heute Algerien und Tunesien) im Dienste Hannibals die Konsequenzen gezogen und damit begonnen, fremde berittene Hilfstruppen zuzuziehen. Dazu gehören bald Nordafrikaner und im Laufe der Zeit Gallier und Germanen.

In römischer Zeit kommt das scharfe Hebelstangengebiss in Gebrauch. Es wird zum Teil mit einem Metallzaum kombiniert. Das belegt die Dissertation von Christina Simon Ortisi von 2003 über Funde von römischen Pferdegeschirrteilen aus Pompeji.

Die Römer waren bekanntlich Meister im Ausbau des Strassensystems. Darauf rollen in ihrer Zeit verschiedene, von Pferden gezogene Wagentypen. Jetzt gibt es bereits für den schwereren Zug geeignete Pferde.



Abb. 25

Rekonstruierter römischer Reisewagen im Römisch-Germanischen Museum in Köln.

Im grossen Römischen Reich findet ein intensiver Transfer von Technologie, Objekten und auch Lebewesen über grosse Distanzen statt. Vieles wird in den Westen des Römischen Reichs aus dem Osten importiert. Dementsprechend ist in römischer Zeit für Westeuropa mit dem Import östlicher Pferderassen zu rechnen. Auch aus der römischen Provinz Spanien werden nach Strabo häufig Pferde geholt.

Wagenfahren ist ein wichtiger Bestandteil der kaiserlichen Repräsentation in spätrömischer Zeit (ARW 1, 14ff.). Die Wagen werden meist von von zwei kleinen Pferden oder vier nebeneinander eingespannten Pferden gezogen. Teilweise stehen nur dem Kaiser solche Gespanne zu, seine Beamte müssen sich mit Mauleseln begnügen.

Der schon genannte Schlieben schrieb 1867, 165 und 182 zu den Wagen der Römer:

Kein Wagen war bei den Römern mehr in Gebrauch und mannichfaltiger gebaut als die rheda, welche gallischen Ursprungs war [1003]). Diese geräumigen, vierrädrigen [1004]), mit mehreren Sitzen versehenen Wagen konnten eine zahlreiche Gesellschaft mit ihrem Gepäck fassen [1005]), dienten in der Stadt, wie auf dem Lande [1006]), als Post- und Miethwagen zur Beförderung von Personen und Sachen, und waren oft nur wie unsere Planwagen, oft künstlicher bedeckt, oft ganz offen. Der Prachtwagen war bei den Römern die carpenta, bei den Persern die harmamaxa, bei den Griechen die apene, zum Fahren der Götterbilder dienten die thensae. Der

Ausser diesen Lectionen kannten die Alten, und nicht blos die Griechen und Römer, auch künstlichere: Die Courbette, Pesade, den spanischen Tritt und den Pass, welcher, wie im Mittelalter, zum Reisen beliebt war und den Pferden besonders andressirt wurde [1126]). Zu Aristoteles Zeit muss dieser Gang jedoch noch ziemlich unbekannt gewesen, oder für gänzlich fehlerhaft und unnatürlich gehalten worden sein, denn er sagt [1127]), nachdem er vom regelmässigen Schritt, Trab und Galopp gesprochen hat: das Pferd ruht beim Gehen auf den beiden sich über Kreuz gegenüberstehenden Füssen und nicht auf beiden rechten oder linken abwechselnd. An vielen späteren Antiken sieht man diesen Gang, der oft fälschlich für Trab gehalten worden ist, so an der Statue Marc Aurels, an den Pferden des Castor und Pollux auf dem Campidoglio, vielleicht auch an denen des Nonius Balbus und seines Sohnes zu Portici [1128]); auch die bekannten Pferde auf dem Marcus-Platze zu Venedig, welche nach einigen von Lysippus aus Korinth gearbeitet sein sollen, sind Passgänger. Ueber die Art

Das römische Wagenrennen

Die Römer übernehmen den Wettkampfsport im Circus, in der fest angelegten Rennbahn, von den Griechen und Etruskern. So fasst der 600 m lange Circus Maximus in Rom schliesslich über 300 000 Plätze. Wagenrennen werden zu einem zuschauerorientierten Schauspiel. Dazu kommt, wie Bernhard Jussen betonte (Die Macht des Königs, 2005, 22ff.), die Funktion des Wagenrennens als Möglichkeit für Kaiser und Konsuln, ihre Herrschaft zu demonstrieren. Denn die Spiele beginnen jeweils mit einer ritualisierten Prozession auf dem Forum. Die Spiele sind „ein zentrales Medium gesellschaftlicher Stabilisierung“.



Abb. 26

Römische Quadriga des 4. Jahrhunderts.

(Mosaik aus der Villa Piazza Armerina in Sizilien).

Im Circus stehen jeweils vier mit unterschiedlichen Farben gekennzeichnete Gespanne am Start. Wie das Bild zeigt, tragen die mit Brandzeichen versehene Pferde Beinschoner und eingebundene Schweife. Wie bei den Griechen gibt es Starterboxen. Der Fahrer steht weiterhin auf dem Wagen. Das Publikum, bis hinauf zum Kaiser, versteht einiges von Wagenrennen; in alten Quellen ist geradezu von einer Hippomanie jener Zeit die Rede. Die reichen Rennstallbesitzer lassen ihre Gespanne, Wagen und und Lenker über grosse Distanzen zum Austragungsort transportieren, etwa von Sizilien bis nach Olympia (Mannheim 2007, 163).

C. RITTER- UND ZUGPFERDE: MITTELALTER

In der unruhigen Zeit des Frühmittelalters (5. bis 8. Jahrhundert) gehen viele Errungenschaften der Antike in Europa verloren. Dazu gehören der Unterhalt der Überlandstrassen. Das Mittelalter wird deswegen weniger zu einer Zeit des Fahrpferdes als des in der Landwirtschaft eingesetzten Zugpferdes und des Reitpferdes. Das Reitpferd beginnt auch im Kriegswesen eine zunehmende Rolle zu spielen. Denn die Feinde kämpfen ebenso; Hunnen und andere Steppenvölker stossen auf ihren kleinen, schnellen und wendigen Kriegspferden nach Europa vor.

Und doch ist das Mittelalter für das Thema Fahrpferd nicht einfach eine dunkle Zeit, denn in dieser Epoche erfolgen wichtige Innovationen, die die Entwicklung des Fahrpferdes während 1000 Jahren wesentlich beeinflussen.

Stärkere Kontinuität im Bereich von Pferd und Wagen im oströmischen Reich

Der Übergang von der Spätantike zum Mittelalter ist forschungsmässig eine schwierige Sache, weil die Quellenlage dünner wird. Immerhin wissen wir aus den Büchern des Bischofs Gregor von Tours, dass etwa die Wagenrennen nach römischer Art nicht einfach aus Gallien verschwanden. Er erwähnte – negativ konnotiert – die Inszenierung von Wagenrennen noch durch den fränkischen König Chilperich (um 535 bis 584).

Im Jahre 330 wird Konstantinopel neue Residenz der römischen Kaiser und damit zum neuen Rom. Im oströmische Teil des Römischen Reichs überleben antike Tradition länger als im Westen. Konstantinopel erreicht um 600 ihre grösste Blüte und bleibt bis weit ins Mittelalter eine christliche „Weltstadt“. Dort erhalten sich wichtige Errungenschaften der römischen Kultur bis weit über das Jahr 1000 hinaus, etwa Aquädukte, Bäder usw. (Erst im 13. bis 15. Jahrhundert verliert dann Konstantinopel oder Byzanz seine herausragende Bedeutung und wird Teil des osmanischen Reichs.)

Die Wagenrennbahn Konstantinopels, die drittgrösste der römischen Welt, bleibt lange in Funktion; hier werden bis ins 12. Jahrhundert Wagenrennen nach antiker Tradition abgehalten. Wagenrennen in einer Zeit, als in Osteuropa sich bereits der gepanzerte Ritter formierte? Ja, und dafür brauchte es die entsprechenden Pferde und Züchtungen, wie es sie in Westeuropa schon seit Jahrhunderten nicht mehr gab. Damit ist gesagt, dass sich im Früh- und Hochmittelalter Entwicklungen gabelten.

In den östlichen Bereichen des Römischen Reiches ist die Pferdezucht und das Reiten immer besser verankert gewesen als im Westen; aus dem Osten waren auch zahlreiche römischen Kavallerieverbände rekrutiert worden. - Im oströmischen Teil des Römischen Reiches erhält sich im Rahmen der erwähnten Kontinuität des Wagenfahrens nach der Zeit um 400 die Zucht der entsprechenden Wagenpferde. Dazu gehören auch die Wagenbautechnik und die Verwendung des Brustblattgeschirrs.

Hoch entwickelte Pferdekultur in der islamischen Welt des Frühmittelalters

In der Zeit des Frühmittelalters erfolgt der Aufstieg einer neuen Pferdekultur im muslimisch geprägten Raum. Zur Zeit des Propheten Mohammed (570 bis 632) nimmt die Pferdezucht in Arabien einen grossen Aufschwung. Nicht mehr das Fahren mit Pferden, sondern das Reiten steht jetzt im Vordergrund. In jener Zeit beginnt der grosse Siegeszug des arabischen Pferdes.

„Die muslimische Expansion war zweifellos ein Reiterkriegerphänomen ...“ ist im Katalog einer wichtigen Ausstellung über die Kulturgeschichte des Pferdes zu lesen (Mannheim 2007, 9). Im 8. Jahrhundert stehen nach Europa vordringende muslimischen Reiter nicht nur am Atlantik, sondern auch auf der iberischen Halbinsel bis nach Mittelfrankreich. Die höfische, muslimische Elite ist vom Umgang mit dem Pferd geprägt; die Pferdekunde und die Reitkunst sind hoch entwickelt (Mannheim 2007, 9). Das wirkte sich ganz wesentlich auf die Pferdezucht aus.

Unter den Abbasiden erlebt im 8. Jahrhundert die islamischen Welt (von Marokko bis auf die arabische Halbinsel und die Gebiete des heutigen Iraks und der Türkei) eine Hochblüte. Bagdad wird zur neuen Hauptstadt. Hier entsteht im 9. Jahrhundert das erste pferdekundliche Spezialwerk zur Reitkunst durch Ibn Akhi Hizam al-Khuttali, dem Marstall-Vorsteher des Kalifen. Gewisse Passagen daraus könnten auf griechische Vorbilder zurückgehen, die sich aber

nicht erhalten haben. Im Mittelpunkt des Werkes steht die effiziente Kavallerie.

Unterschiedliche Entwicklungen in West- und in Osteuropa

Derweil findet im westlichen Europa eine andere Entwicklung statt. Neben dem reitenden Ritter wird auch im Bereich Fahren ein neues Kapitel aufgeschlagen. Pferde werden neu mit dem Kumt angeschirrt und der Fahrer steht nicht mehr auf dem Wagen, sondern reitet auf einem Zugpferd oder führt das Gespann vom Boden aus. Beides sind Erfindungen der frühmittelalterlichen Zeit. Eine weitere Neuerung ist die Anspannung des Pferdes am Wagen über Zugstränge. (In der Antike war der Zug der Pferde auf das Fuhrwerk meist über die Deichsel erfolgt.)

Das berittene Fahren hat aber auch einen grossen Nachteil, auf den später (im 18./19. Jahrhundert) immer wieder hingewiesen wird und der vor etwa 200 Jahren mit zur Umstellung auf das Fahren vom Bock aus geführt hat: Das Sattelpferd braucht viel Kraft zum Tragen des Reiters, die der Zugkraft verloren geht. Deshalb sind für das Mittelalter eher schwere, zugkräftige Pferde anzunehmen. Oder man spannte mehrere Pferde nebeneinander, wie bei der späteren Postchaise. Nicht zu vergessen ist, dass das Strassensystem nicht mehr in der alten Art fortbestand und für das Fortkommen von Fahrzeugen kräftiger Zug nötig war.

Zusammenfassend: In Westeuropa fällt das Wagenfahren nach antiker Art im Frühmittelalter zurück und es findet ein Neuanfang über das wohl eher langsame, berittene Fahren, mit Kumten, Zugsträngen sowie kräftigen Pferden statt. Ein anderer Weg wurde in Osteuropa und Kleinasien eingeschlagen: Das schnelle Fahren vom Wagen aus und mit leichten Pferden hatte hier einen höheren Stellenwert. Dementsprechend wurden in Osteuropa weiterhin kleine und schnelle Tiere gezüchtet, etwa in Ungarn oder in Russland.

Dazu kommen weitere Unterschiede zwischen Ost und West, die noch weiter untersucht werden müssen. Auf neuzeitlichen Darstellungen fällt auf, dass etwa russische Kutscher noch lange stehend die Gespanne lenkten, etwa auf dem Schlitten und das russische Geschirr wie in der Antike mit Knoten, nicht mit Schnallen, verbunden beziehungsweise angepasst wurde. Dazu kommt die antike Art des Fahrens mit jeweils zwei Leinen pro Pferd. Auch die antike Art des Fahrens mit drei und mehr Pferden nebeneinander lässt sich im osteuropäischen Raum länger nachweisen (Troika als Nachfolger der Triga und der Quadriga?).

Pferdezucht im Kloster



Abb. 27

Statuette von Karl der Grossem auf einem Pferd.

(Louvre, Paris)

Nach der Auflösung der antiken Pferdetradition in Westeuropa sind unter Karl dem Grossen (747/8 bis 814) erste Restaurierungstendenzen im Bereich Pferdezucht festzustellen. In dessen Erlassen („Kapitularien“) kommen immer wieder Passagen zur Hebung der Pferdezucht vor. Dazu gehört die Aushebung von guten Zuchthengsten zum Einsatz in Gestüten. Hengstfohlen müssen jeweils zum Martinstag an die Kaiserpfalz abgeführt werden. Kaiser Karl der Grosse lässt sich selber gerne in der antiken Herrschafts-Pose als Reiter darstellen.

Das Reitpferd ist für die über weite Gebiete verteilten Pfalzen und Klöster als Transportmittel ebenso wichtig wie für die Bewirtschaftung der zugehörigen Güter. Grosse und reiche Klöster werden zu neuen Garanten einer wohl organisierten und prosperierenden Entwicklung. Viele Klöster halten für den Eigen-

bedarf Pferde und beginnen sie auch - zunächst für den Eigenbegarf - selbst zu züchten. Das gilt auch für England (Worsley 2004, 9).

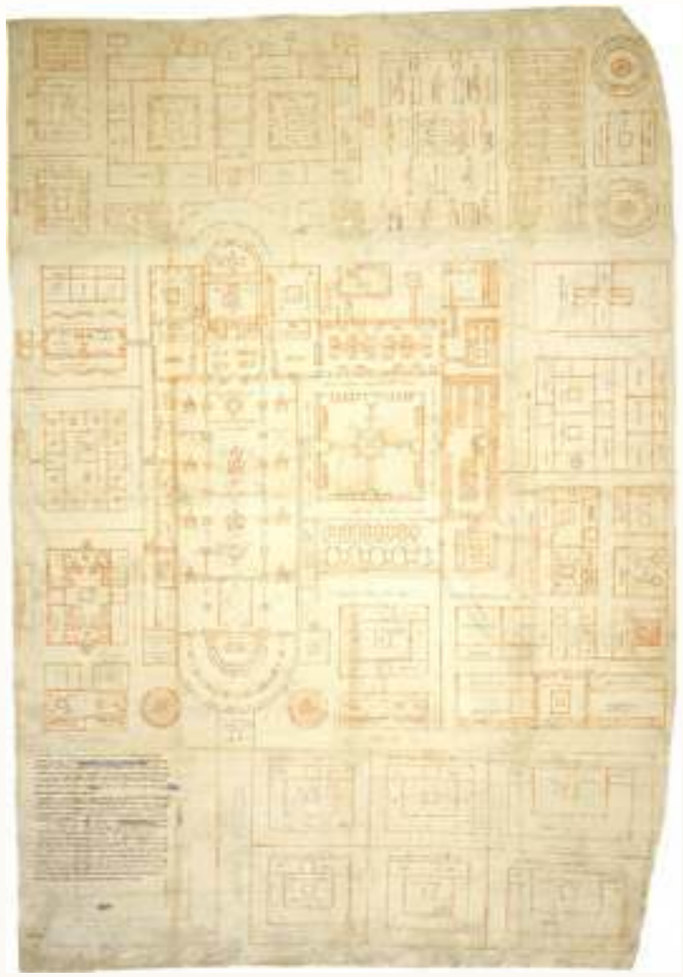


Abb. 28

Klosterplan der Zeit um 820 von Sankt Gallen. Unten rechts sind Pferdestallungen eingezeichnet.

Zu den reichen und einflussreichen Klöstern gehört um 800 das Kloster Sankt Gallen. Der berühmte sanktgallische Klosterplan der Zeit um 1820 war kein baureifer Projektplan, sondern ein für rund 100 Mönche ausgelegtes Planungsinstrument. Dennoch ist in unserem Zusammenhang interessant, was unter dem Dom mit dem Kreuzgang unten rechts verzeichnet ist: ein Stall für Stuten und Fohlen und zwei Gebäude darüber, der Ochsen- und der Pferdestall (stabulum equorum). Dieser Plan ist eine der frühesten konkreten Belege für eine geordnete Pferdezucht im früheren Mittelalter. Nach den frühen bildlichen Quellen waren die damaligen Pferde von eher kleinem Wuchs und relativ leicht gebaut. Um 940 unterhält Herzog Ludolf von Schwaben einen berühmten Stutengarten, der Stuttgart den Namen gegeben hat. Schon damals soll spanisches Blut eingekreuzt worden sein, nämlich von Schlachtrössern aus Kastilien.

Die Kreuzzüge und die europäische Pferdezucht

In der älteren hippologischen Literatur wird immer wieder der Einfluss der Kreuzzüge (um 1100 bis ins 13. Jahrhundert) auf die europäische Pferdezucht betont. So schreibt Wrangel 1908, 343, dass Olivier de Rohan neun arabische Hengste als Beute nach Frankreich gebracht habe. Und: „Viele dieser Kreuzritter pflegten auch ihre besten Streithengste irgend einem Kloster zu vermachen.“

Tatsächlich kommen europäische Ritter in jener Zeit auf ihrem Weg nach Palästina in Kontakt mit muslimischen Reitertruppen und erbeuten deren Pferde. So übernimmt etwa das Heer von Friedrich Barbarossa im Jahre 1190 bei Smyrna nach ihrem Sieg über einen wichtigen Sultan zahlreiche orientalische Pferde.



Abb. 29

Zwei Zugpferde in einfachen Brustblattgeschirren. Illustration des 14. Jahrhundert aus dem Sachsenspiegel.

Der Kumt als mittelalterliche Innovation

Im Mittelalter geht in Westeuropa die antike Schirrtechnik mit Joch für die Pferde verloren. An deren Stelle tritt das Brustblatt (Sielengeschirr), wie es in Ungarn noch lange weiterlebt. Für den leichten Zug ist dies eine gängige Einrichtung, also vor leichten Wagen mit kleineren Pferden. Für den schweren Zug ist jedoch der gepolsterte Kumt effizienter, weil er den Druck besser auf die Schultern des Pferdes verteilt.

Die älteste Darstellung eines Pferdepaars in Kumtanspannung ist in der „Trierer Apokalypse“ der Zeit um 800 enthalten. Der Bildzyklus stammt aus einem nordfranzösischen Skriptorium und ist ein bisher zu wenig beachtetes Schlüsselbild für die hier interessierenden Belange. Zwei leichte Pferde ziehen auf dieser Darstellung einen einplätzigen Wagen mit kleineren Vorderrädern (mit Drehschemel?). Der rundliche Wagenkasten dürfte aus Geflecht bestanden haben. Im Korbkasten sitzt der Fahrer und hält das Leinenbündel (nach antiker Tradition je zwei Leinen pro Pferd) in seiner Linken und führt die Peitsche (mit kurzem Stock und zwei Schlägen) allein in der Rechten! Von den Kumten führen Zugstränge zum Wagen.

Abb. 30

Älteste Darstellung der Kumtanspannung aus der „Trierer Apokalypse“ kurz nach 800. (Stadtbibliothek Trier)

Hoch- und spätmittelalterliche Darstellungen von landwirtschaftlichen Anspannungen zeigen in der Folge oft die Kumtanspannung.



Abb. 31

Pferd in Kumtanspannung vor einer Egge um 1350. Die Hufe sind beschlagen. Vor dem Gespann sind frei mitlaufende Fohlen zu sehen.

(Lilienfeld, Stiftsbibliothek Codex 151. Fol. 156v)

Im Hochmittelalter beginnt der vermehrte Einsatz von Pferden in der Landwirtschaft, demzufolge wird auch mehr Hafer als Pferdefutter angebaut. Das Beschlagen der Pferdefüsse mit Hufeisen wird in jener Zeit allgemein üblich und spricht für den zunehmenden Einsatz von Gespannen auf harten Böden und gepflasterten Wegen.



Abb. 32

Pferde in einer Hufschmiede um 1600 nach einem Scheibenriss aus Zürich.

(Landesmuseum Zürich)

Mittelalterliche Pferdetypen

Pferde sind im Mittelalter kostbar und ein Zeichen von Wohlstand. Die Grösse der Pferd liegt um 130 bis 140 cm für Gebrauchspferde, das Ritterpferd war vielleicht 20 cm grösser. Für das Hoch- und Spätmittelalter (Mitte 11. bis 15. Jahrhundert) gibt es bereits Hinweise auf verschiedene Pferdetypen:

- Seit den Kreuzzügen sollen auch im Abendland arabische Pferde als leichte Reitpferde beliebt gewesen sein.

- Der Zelter, ein leichtes Pferd mit Zeltgang (Pass oder Tölt) dient vor allem für Frauen oder Geistliche als Reittier.

- Laut einer Königschronik aus dem Jahre 1235 kommen die schönsten Turnierpferde aus Spanien (Mannheim 2007, 143).

- Robuste Pferde vom kaltblütigen Typus, genannt Ross, dienen Panzerreitern als Kriegspferd.

- Seit dem 12. Jahrhundert gibt es Hinweise auf eine schwerere, in der Landwirtschaft eingesetzte Landpferderasse (Mannheim 2007, 141ff.).

Wrangel erwähnte 1908, 80 den Import von spanischen Pferden nach England schon für das 11. Jahrhundert. Für die Zeit um 1200 ist dort von flandrische Hengsten und später auch von lombardischen Hengsten die Rede. Für die Zeit des Spätmittelalters kennt man bereits eigene englische Züchtungen, die exportiert werden.



Abb. 33

Schwerere Pferde vor dem Wagen auf einer gepflasterten Strasse.

(Berliner Kupferstichkabinett / Gleichen Russwurm 15. Jahrhundert).



Abb. 34

Kleine Pferde ziehen im Kumt einen königlichen Kobelwagen, der Furhrmann sitzt in mittelalterlicher Manier auf dem linken Stangenpferd.

(Chronik des Diepold Schilling aus dem 15. Jahrhundert)

Hochmittelalterliche Pferdezucht im Kloster Einsiedeln

Bereits im 9. Jahrhundert werden im neu gegründeten schweizerischen Kloster Einsiedeln für den Eigenbedarf Pferde gezüchtet. Für das Jahre 1064 ist die Pferdezucht erstmals schriftlich erwähnt. Seit dem 15. Jahrhundert lässt sich eine geordnete Pferdezucht nachweisen, die bis heute besteht. Die vielfach nach Italien exportierten Einsiedler werden auch „Cavalli della Madonna“ genannt.

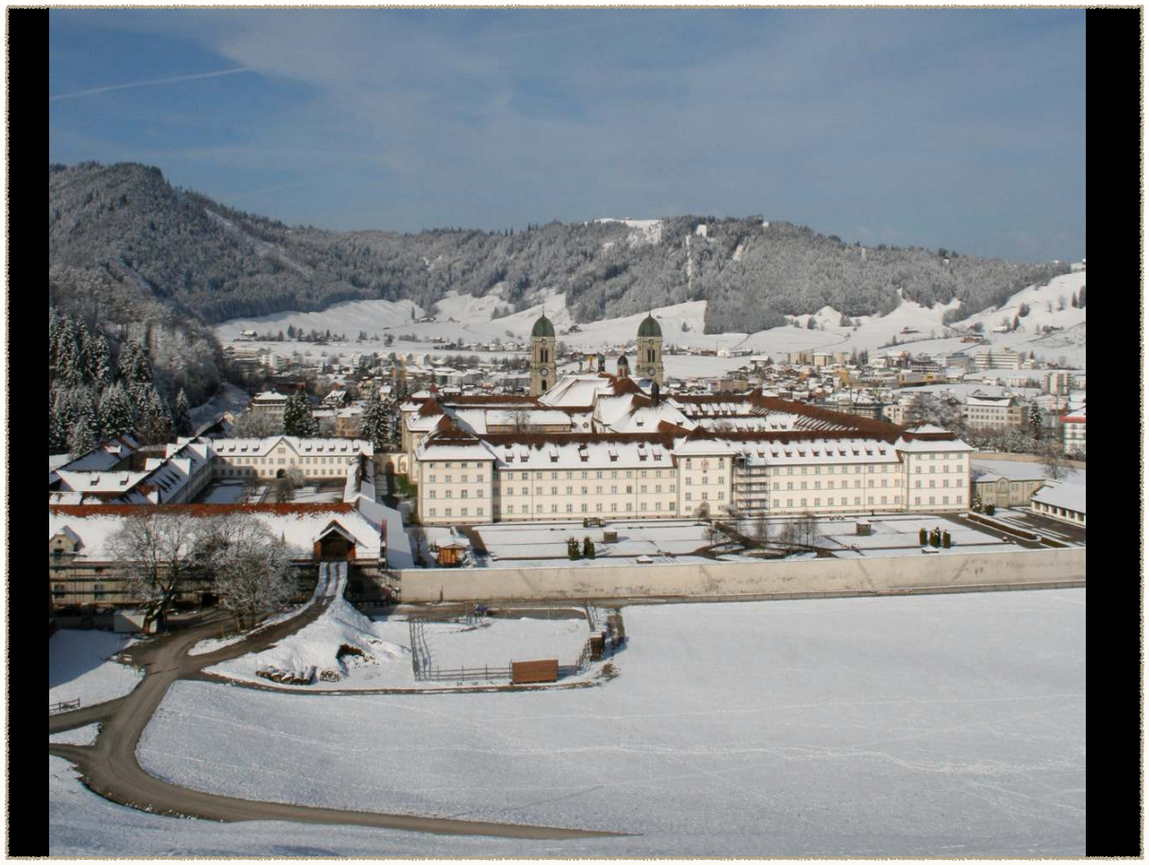


Abb. 35

Das barocke Kloster Einsiedeln (rechts) mit den linksseitig um einen Innenhof gruppierten, ausgedehnten Stallungen.

Die deutsche Sennerzucht seit 1160

Im Jahre 1160 schenkt der Biscbof von Paderborn dem Kloster Hardehausen ein Stück Land und einen Drittel seiner ungezähmten Stuten, offenbar Teil eines halbwilden Gestüts. Daraus entsteht in der Sende oder Senne in der ehemaligen Grafschaft Lippe beim Teutoburger Wald das bekannte, bis heute erhaltene Sennergestüt bei Lopshorn mit der ältesten bis heute erhaltenen deutsche Pferderasse.



Abb. 36

Senner Pferde.

(Ölgemälde von Carl Rötteken und Gustav Qzuentell um 1860)

Im 18. Jahrhundert leitet der bekannte Johann Gottfried Prizelius dieses Gestüt. Siehe dazu Kapitel E und den ersten Anhang.

Der Ritter und sein Pferd

Die Ursprünge des Rittertums finden sich bei den fränkischen Panzerreitern des Frühmittelalters. Mit dieser Kavallerie werden die bis weit nach Europa vorgedrungenen muslimischen Reiterheere bekämpft. Auch die ungarischen Reiterheere können mit solchen Verbänden geschlagen werden (Mannheim 2007, 15).

Der Ritter entwickelt im Spätmittelalter hoch entwickelte Defensivwaffen, wie die schwere Rüstung. Für das Tragen der bis zu 200 kg schweren Ausrüstung werden kräftigere Pferde als bislang gezüchtet.



Abb. 37

Ritterpferd der Spätzeit

(Aus Fugger 1611)

War das Ritterpferd aber wirklich so gross und schwer, wie man das oft liest? Die verfügbaren Bildquellen von gepanzerten Reitern zeigen in der Regel nicht die Kolosse, von denen oft gesprochen wird. (Und wie man sie in modernen Ritterfilmen zu sehen gewohnt ist.) Nach den vorliegenden Bildquellen waren die Ritterpferde recht kräftig, aber nicht besonders gross.



Abb. 38

Leichtes Ritterpferd aus der Schweiz des 15. Jahrhundert

(ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv Ans-06111-002-AL-PL)

Im späten Mittelalter beginnt schon das, was in den folgenden Jahrhunderten weiter gilt: Pferde werden als Statussymbole über weite Strecken als Geschenk unter Potentaten und ihrer diplomatischen Gesandten verpflanzt. Besonders Fahrpferde werden verschenkt, indem man zur Rückreise in der Kutsche (oder im Schlitten) ins Heimatland Gesandtschaften damit ausstattet (Bayreuther 2013, 247ff.), so in England, Spanien und dem Osmanischen Reich. Solche Pferde übergibt der Gesandte dann zu Hause oft seinem Fürsten, König oder Kaiser weiter. Solche Geschenke steigern das Ansehen des Schenkers. Beispielsweise schenkt Graf Anton Günther von Oldenburg (1583 - 1677), unter dem nach Bayreuther die oldenburgische Blütezeit ihren Höhepunkt erreicht hatte, zahlreiche Pferde an die Aristokratie und ihre Gesandten. Später besass Kaiser Leopold I. und seine Gattin sechs hermelinfarbene Oldenburger.

D. FÜRSTLICHE PFERDE DER RENAISSANCE: 16. JAHRHUNDERT

Die Wiege der Renaissance war bekanntlich Italien. Diese neue Epoche beginnt dort schon im 15. Jahrhundert, als die Länder nördlich der Alpen noch tief im Mittelalter stehen. Im Süden Europas entsteht eine neue Weltsicht, ein neues Menschenbild und ein neues Tierbild. Ganz entscheidend ist dabei für das neue Verständnis gegenüber dem Wesen des Pferdes die Wiederentdeckung der Werke von Xenophon, der – wie oben beschrieben – die Pferde schon ähnlich verstand wie heute. Die neue Sicht hat etwa konkrete Auswirkungen auf den Stallbau, der pferdegerechter wird. Bereits Ende des 15. Jahrhunderts baut Francesco di Giorgio neue, grosszügige Stallungen für den Herrscher Urbinos.

Die Pferdebilder von Mantua

In der beginnenden Renaissance werden nicht nur Menschen individuell porträtiert, sondern auch Pferde bekommen ein eigenes Gesicht. Ein wunderbares Beispiel dafür sind die monumentalen Pferdebilder von Mantua. Die dortige Pferdezucht war schon im Mittelalter berühmt gewesen. Die in Mantua gezogenen Pferde gelten bis in die Neuzeit als denen aus Neapel ebenbürtig. Eine einzigartige Art der Darstellung von Pferden befindet sich in der „sala dei cavalli“ des Palasts der Gonzaga. Diese Villa Suburbana des Herrschers von Mantua wird 1524 errichtet. B. Pagni und R. Mantovano schmücken nach Entwürfen von G. Romano den Saal der Pferde mit grossflächigen Fresken aus. Sie zeigen einen Pferdetypus mit Rammskopf, ähnlich den Neapolitanern.



Abb. 39

Mantua, Plalazzo del Te. Übersicht über die „sala dei cavalli“.



Abb. 40

Pferdeporträts aus dem Palazzo von Mantua aus dem Jahre 1524.

In der Zeit um 1500 beginnt das Fahren mit prunkvollen Wagen durch die Oberschicht. Für diese repräsentativen Auftritte bedarf es der entsprechenden Pferde. Dafür dient derselbe Typ, der auch für das elegante Reiten benützt wird. Kunstvolles Reiten beginnt in jener Zeit eine Kunst zu werden, die an den Höfen gepflegt wird. Jetzt werden bei den Residenzen entsprechende Bauten für wertvolle Pferde errichtet, sogar schon mit Manegen. Um den Bedarf an guten Pferden sicher zu stellen, entstehen auf dem Land entsprechende Hofgestüte. All das beginnt zunächst in Italien, wobei starke ungarische Einflüsse aufgenommen werden.

Schnelle Fortschritte auch nördlich der Alpen

Der neue Funken springt sehr schnell von Süden nach Norden über, in der Reitkunst ebenso wie in der Zucht. Edle Pferd werden von den besten Künstlern ihrer Zeit verewigt. Zu den bedeutendsten Pferdedarstellungen der Zeit um 1500 gehören Werke Albrecht Dürers, der selbst nach Italien reist. Seine Zeichnungen zeigen bereits eine interessante Bandbreite von Pferden unterschiedlicher Grösse und Schwere.

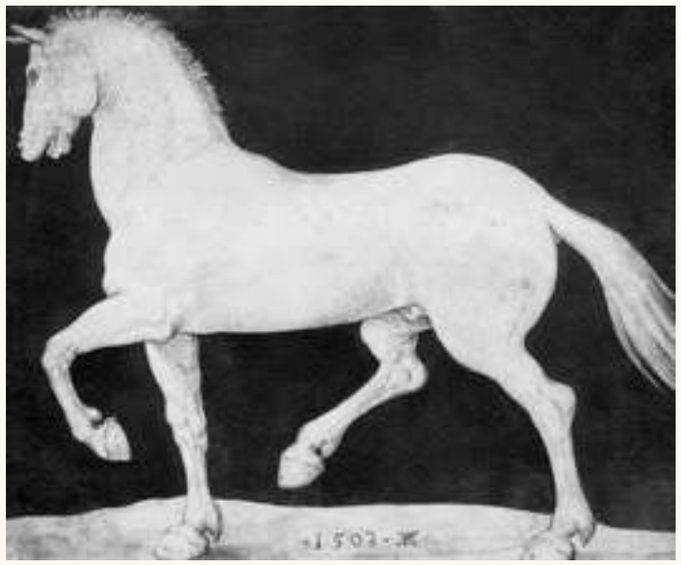


Abb. 41

Albrecht Dürer (1471-1528): Pferdedarstellung von 1503. Erhaben trabt das Pferd in edler Haltung.



Abb. 42

„Das grosse Pferd“, Kupferstich von Dürer von 1505. Diese Darstellung gilt als wichtiger Beleg für das schwere Ritterpferd. Es zeigt mit der gespaltenen Kruppe und dem Fesselbehang Merkmale, die man im 19. Jahrhundert als typisch für das Kaltblut bezeichnete.



Abb. 43

Dürers Gegenstück aus dem gleichen Jahr ist das kleine Pferd. Es zeigt ein Pferd mit Schwanenhals, ein bis in die Barockzeit gültiges Schönheitsmerkmal.



Abb. 44

Dürers „Ritter, Tod und Teufel“ von 1513: Die Abbildung zeigt wohl das Schönheitsideal eines Pferdes jener Zeit: gutes Fundament, harmonische Proportionen, runde Kruppe, Schwanenhals, Anlehnung, erhabene Aktion und aufmerksames Ohrenspiel.

Von Albrecht Dürrer sind auch bereits Darstellungen von Pferden vor Wagen überliefert. Seine berühmteste diesbezügliche Arbeit ist der Entwurf zum grossen Triumphwagen von Kaiser Maximilian I. von 1522 mit einem Zwölferzug. Dargestellt sind kleine starke Tiere mit Fesselbehang.

Abb. 45

Albrecht Dürer, Entwurf zum Holzschnitt „Der grosse Triumphwagen“ von 1518.

(Albertina, Wien).



https://www.andresfurger.ch

Im 16. Jahrhundert werden wichtige Gestüte begründet, die teilweise bis heute bestehen. Dazu gehörte das von Kaiser Maximilian II. gegründete Kladrub. Es folgen die Gründungen von Frederiksborg in Dänemark, von Lipizza in Slowenien und von Marbach in Württemberg.

Das neue Interesse am Pferd in der Zeit der Renaissance hat auch Auswirkungen auf England. Schon im 15. Jahrhundert wurden in England als Wagenpferde gerne Züchtungen aus Flandern eingesetzt, also aus dem Norden Belgiens importierte Pferde (Reese 1976, 101). Pferde werden auch als Geschenke über den Kanal verschifft. 1514 schenkt der Herrscher von Mantua dem englischen König Heinrich VIII. (1509-1547) edle Pferde (Worsley 2004, 54). Dieser pflegt selbst die Hohe Schule. Heinrich VIII. importiert kurz nach 1540 auch 200 flandrische Stuten aus den Niederlanden (Bayreuther 2013, 251f.). Mit diesen wird offenbar gezüchtet. Bereits unter Heinrich VIII. werden verschiedene Vorschriften zur Hebung der Pferdezucht erlassen, etwa betreffend der Grösse. Das Zuchtziel sind starke und grosse Pferde.

Bereits im 16. Jahrhundert werden Hengste aus Neapel zur Zucht in England eingesetzt (Worsley 2004, 55ff.)! Das geht so weiter. König James I. erhält zur Krönung im Jahre 1603 wohl dressierte Pferde aus Frankreich und aus Italien; später kommen auch Stuten und weitere Hengste dazu. Neapel steht dabei als Lieferant im Vordergrund.

Im 16. Jahrhundert erlangt das Wagenfahren in England, wie auf dem Festland, schnell eine grössere Bedeutung (Worsley 2004, 47ff.). Das in England damals übliche kleine Reispferd („palfrey“) ist dafür zu wenig kräftig. Dementsprechend müssen weiter teure Pferde importiert werden, bis dann im 17. Jahrhundert eine systematische eigene Zucht von schwereren Pferden beginnt.

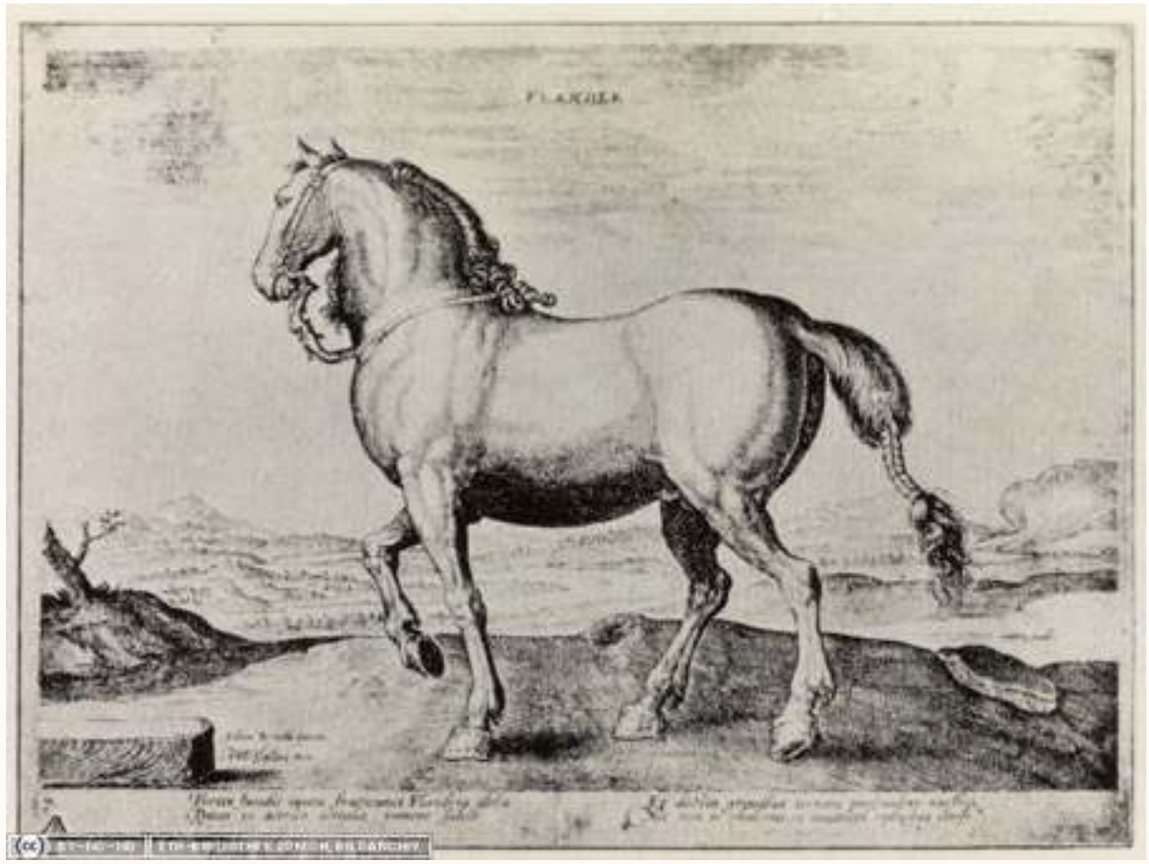




Abb. 46

„Flander“ und „Phryso“: Fländrischer und friesischer Hengst von Jan van der Straet (1523 bis 1603).

(ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv - Ans-06111-003-AL-PL)

Weitere Pferdedarstellungen des 16. Jahrhunderts

Darstellungen des frühen 16. Jahrhundert belegen das Vorkommen von Landrassen. Diese wurden in wilden Gestüten gehalten (siehe unten). Der Wald dient dabei, wie für anderes Vieh auch, als Weidegelände.

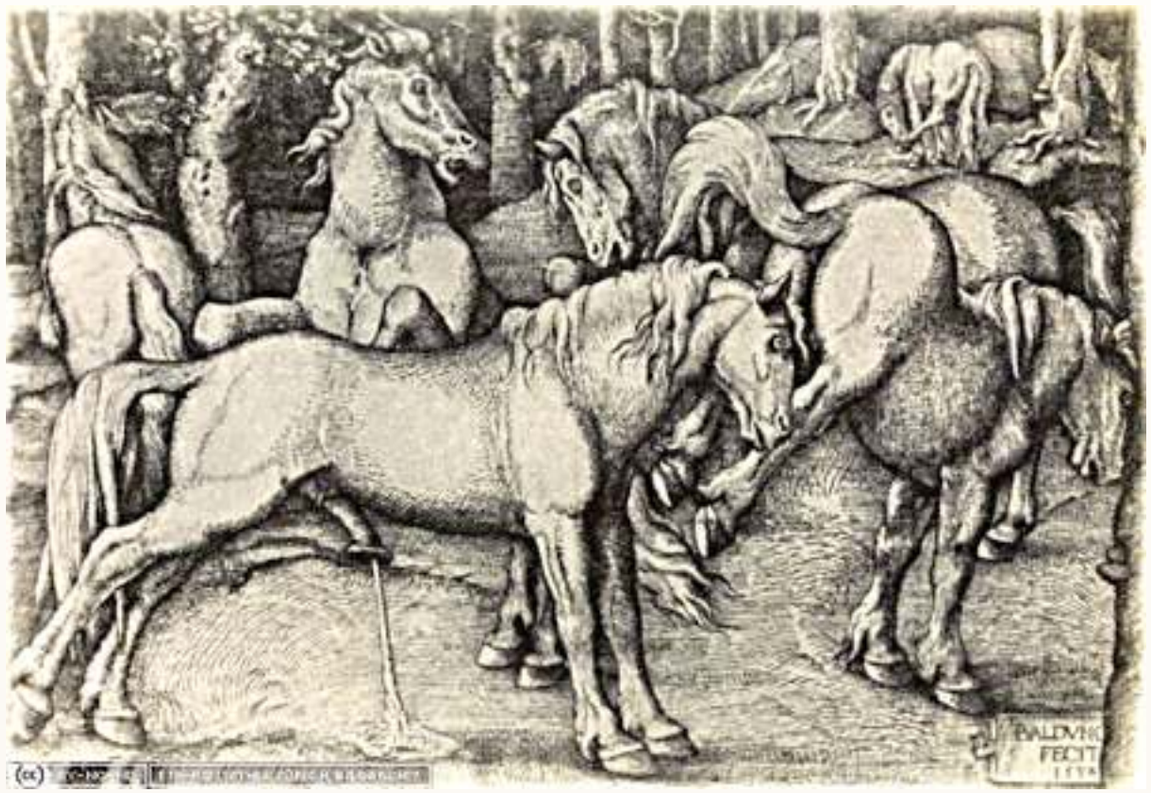


Abb. 47

Kupferstich von Baldung Grien 1534: Pferde aus dem Elsass oder dem Bistum Basel auf der Waldweide, ein kleinerer mittelschwerer Schlag mit gespaltener Kruppe.

(ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv Ans-06111-012-AL-PL)

Jan van der Straet oder Johannes Stradanus hinterliess besonders interessante Pferdedarstellungen. Er wurde 1523 in Flandern geboren, war meist in Florenz tätig und starb 1607.

Besonders instruktiv ist Stradanus' zwischen 1578 und 1580 entstandene Serie „Equile Ioannis austriaci Caroli V imp.f"auf 40 Platten, aufgeteilt auf vier Serien der Pferde des Don Juan von Österreich, dem Generalgouverneurs der Niederlanden der Jahre 1576 bis 1578 unter Karl V., dessen illegitimer Sohn er war (und Halbbruder von Philipp II.) Don Juan hatte eine ganze Kollektion von Pferden aus ganz Europa angelegt. Besonders gut vertreten sind italienischen Pferde (aus Apulien, Rom usw.), aber auch fremdländische Hengste wie solche aus England und Sachsen.

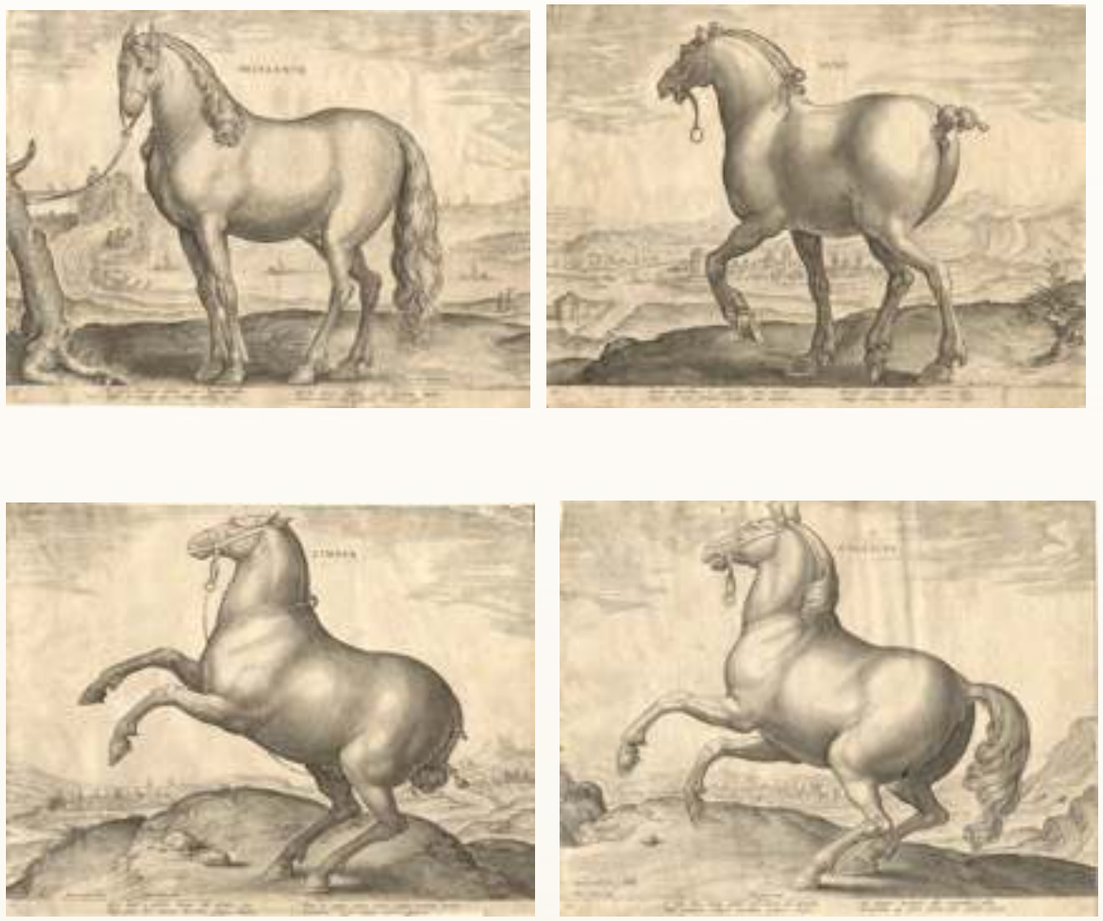


Abb. 48

Johannes Stradanus um 1580: Britannus, Saxo, Cimber und Gallicus.



Abb. 49

„Equus Hispanus“ von Johannes Stradanus.

Die Hohe Schule macht Schule

Nachdem Xenophons Werk im frühen 16. Jahrhundert in Form von gedruckten Editionen stark rezipiert wurde, entsteht in Italien die Hohe Schule der Reitkunst. Das war eine fundamentale Neuerung gegenüber der wenig entwickelten mittelalterlichen Reitweise.

Zum Pionier der akademischen Reitkunst wird Federico Grison (heute meist Grisone genannt), der an der Neapolitanischen Reitschule tätig ist, mit seinem Werk „De la Cavalleria di la Gineta“ von 1551. (Gineta ist der damals übliche Ausdruck für das Schulpferd, meist spanischer Herkunft.) Bekannter ist sein Werk „Gli Ordini di Cavalcare“ von 1550, das bereits 1559 ins Französische und 1570 ins Deutsche übersetzt wird.

Besonders in Frankreich fällt die Kunst der Hohen Schule auf fruchtbaren Boden. Auch im elisabethanischen England kommt die Hohe Schule beim Adel in Mode. (Newcastle wird später zum Vertreter der alte Schule, der Civil War bringt indessen das Ende der Hohen Schule in England, die Pferde werden vor allem für den Kriegsdienst eingesetzt.) Auf dem Kontinent aber wird die Hohe Schule weiter an Akademien wie Paris, Angers, Strassburg, Genua und Turin gepflegt.

In Stein gebaute Reitschulen

Eng mit der neuen Kunst der Hohen Schule verbunden ist die Errichtung von Reitbahnen; sie werden bis ins 18. Jahrhundert meist länger und schmäler als heute angelegt. Unter Henry VIII. scheint in England die überdeckte Reitbahn als neuer Bautypus, zunächst noch in Holz, entstanden zu sein. Das Wetter Englands hat hier offenbar zu dieser Innovation mitgewirkt, die bald auch vom Kontinent übernommen wird. Kurz nach 1600 werden wohl erste aus Stein gebaute Reitschulen errichtet (Worsley 2004, 61).



Abb. 50

In Stein gebautes Reithaus von Welbeck Abbey in England.

(Worsley 2004, 61 und 67)

Kutschenfahren beginnt auch nördlich der Alpen im 16. Jahrhundert

Im 16. Jahrhundert entwickelte sich nach italienischen Vorbildern auch nördlich der Alpen das Fahren in Kutschen, genauer in Kobelwagen, an den Höfen Europas. Für die Fortbewegung der schweren Gefährte auf schlechten Wegen braucht es die entsprechenden Züge, meist sechs bis acht Pferde für ein einziges Fahrzeug.

In der Mitte des 16. Jahrhunderts wird der Personenwagen auch in England zum Prestigeobjekt. Zuerst für Königin Elizabeth (Worsley 2004, 47f.). Das neu in Mode gekommene Fahren in Kutschen hat, wie erwähnt, unmittelbare Auswirkungen auf die Pferdezucht. Im 16. Jahrhundert werden gute Kutschpferde in England etwa doppelt so teuer bezahlt wie gute Reitpferde! Weil es für Wagen ganze Züge von Pferden braucht, stehen jetzt auch in einem herrschaftlichen englischen Stall deshalb oft mehr Fahr- als Reitpferde.

Das Schlüsselwerk Fuggers von 1578/1611

In der deutschsprachige Literatur der Zeit um 1600 gibt es mit dem Werk zur Zucht und zum Gestütswesen von 1578 von Freiherr Markus (Marx) Fugger von Kilchberg und zu Weissenhorn (1529-1597) ein frühes Schlüsselwerk, in dem am Rande auch das aufkommende Kutschenfahren erwähnt wird. Fugger ist Kaufherr und Humanist sowie zeitweise Vorsteher der bekannten Fuggerschen Handlung in Augsburg. Sein Standardwerk über die „Gestüterey“ erscheint erstmal 1578 und in einem ergänzten Neudruck durch Wolstein 1611, der hier vor allem benützt wurde.

In diesem Werk treffen wir bereits auf eine Welt rund um das Pferd, wie es die späteren Jahrhunderte prägen sollte. Darin wird auch ein erstaunliches Pferdeverständnis spürbar: Man solle die Pferde nicht zu früh anreiten, sie nicht in zu warmen Ställen halten usw.


Von Stallungen

Von den Stallungen für die Stutten und Füllen und alte Roß.

Das XVIII. Capitel.

Abb. 51

Das Striegeln des Pferdes.

(Aus Fugger 1611)

Zu den Pferderassen gibt Fugger mit seinem 11. Kapitel eine ausführliche Zusammenfassung seiner Zeit. Türken und Araber setzt Fugger an den Beginn und geht dann über zu den nordafrikanischen („moriskische“) Pferden und zu den diesen ähnlichen, aber grösseren und stärkeren Spaniern. Davon gibt es zwei Arten, erstens die „Geneten, dieses sind „gar schöne Adeliche zarte Ross“ und zweitens die Villanos. Das sind starke und ziemlich grosse Pferde, nicht so zart und schön wie die Geneten, „aber zum Krieg und zu der Arbeit sind sie viel besser als die Geneten“.

Die italienischen Pferde schildert Fugger als von mancherlei Farben. Die Kriege hätten in Italien, wie in Frankreich auch, der Rosszucht stark geschadet. Unter den Pferde aus Neapel, die als die besten in Italien gelten, gäbe es zwei Linien, die grossen und schweren Corseri und die Pferde „da due selle“. Diese wiederum unterteilt Fugger in die edleren Geneten, die den Spaniern ähnlich sind, und in die Landpferde. Speziell werden von Fugger die Pferde von Mantua genannt. Der Herrscher von Mantua, Gonzaga, habe in seinem Gestüt verschiedene Sorten von Pferden „Corsier, Türcken, Geneten und Barbaren“, aber auch Hengste und Stuten aus der Türkei, aus der Barbarei und aus Spanien.

Die Corseri aus Neapel, die früher von den „Küriseren“ (gemeint sind die Küriser oder Kürassiere, was den voll gerüsteten Ritter und dann den mit dem Trabharnisch geschützten schweren Kriegsreiter meinte) gebraucht wurden, sterben fast aus, werden aber am königlichen Hof weiter gezüchtet. Fugger: Sie „ werden in Italia dieser zeyt schier am maisten gebraucht in den Carretten, wie man zu Rom und an anderen orten mehr in Italia sehen mag“ (Fugger 1578, 37).

Fugger weiter: Bei den Deutschen sind mittlerweile fremde Rosse“ in aestimation kommen“, für Ritterspiele, vor allem Neapolitaner. Ein Schlag heisst „Corderi, die seindt gar grosse hohe Ross, ... kommen mehreretheil aus des Königs Gestüt ... sind fast abgegangen ...und werden in Italia dieser zeit schier am meisten gebraucht in den Carreten ...“. Also handelt es sich hier um Wagenpferde. Fugger erwähnte noch, dass in Zeiten vor Einführung der Feuerwaffen diese im Kriegsdienst sehr gute Dienste geleistet hätten, offenbar als schwere Streitrosse. (Ammon kannte diese Corseri noch aus dem Königreich Neapel). Daraus ist zu schliessen: Aus dem schweren mittelalterlichen Kavalleriepferd wurde ein Wagenpferd, eben für die „Carretten“.

Erste Erwähnung von Kutschpferden in Fuggers Werk von 1578/1611

Fugger nimmt 1578 in der Vorrede negativ Stellung zum eben aufgekommenen Kutschenfahren als Ausdruck von Faulheit und Wollust. Man brauche die Pferde besser für den Kriegsdienst, ist seine Meinung. Er stellt eine Abkehr von der guten alten Reiterei fest, man reite nur noch auf Klepper, also auf mittelmässigen Pferden.

Fugger beklagt schon in seiner Vorrede, dass die Preise der Pferde in seiner Lebenszeit stark angestiegen seien: „Klepper und Wagen oder Gotzi Ross ... sind

auch in solchen Aufschlag kommen, dass sie nun mehr „theuwrer seyn als vor Jahren die gute und edele Ross.“ Damit meint er vor allem die „Neapolitaner, Spanier, Türcken“.

Konkret sagte Fugger zu den Kutschen („Gotzi“): „auf die Faulheit der Gotzi, die seynd in wenig Jahren so gemein worden in der ganzen Christenheit, dass man sich der guten Ross nicht mehr achtet ... ja man richtet die Gotzi auch dermassen zu der Faulheit, dass einer ein ganze Haushaltung sampt der Küchen und Keller darufführen kann, ist alles dermassen accomodieret, dass ihme einer nicht lasse wehe geschehen.“ Er bricht dann eine Lanze für das alte edle Kriegsross statt „als auff die Gotzi und andere dergleichen Wagenfahrten“ zu setzen. Offensichtlich bringt er die Abschwächung der Kriegsreiterei direkt in Verbindung mit dem Aufkommen des Wagenfahrens. Fugger kann zwar „nicht läugnen, dass es nicht eine grosse Gelegenheit gibet mit diesen Wägen“, aber noch vor wenigen Jahren gab es mehr solche von edlem und unedlem Stande, die etliche gute Pferde und Knechte gehalten hatten, die sich in der Not vor dem Feind sehen lassen konnten. Diese hätten sich aber jetzt „der Wägen vermercket“, die guten Pferde und Knechte „abgethan, und nach einem Gotzi getrachtet und umbgesehen“. Darauf zögen sie jetzt selbst oder mit Dritten im ganzen Land umher. Wenn ein feind das land angreifen würde, müsste man erfahren, wie teuer letztlich „diese Karrenfarth“ zu stehen komme.

Fugger bewertet das Aufkommen des Kutschenfahrens also als Verweichlichung und sieht eine direkte Verbindung zur Schmälerung der Wehrbereitschaft gegen den Erbfeind, die Türken. Für den Kriegsdienst im Sattel würden nicht alle Pferde taugen. Noch viel weniger als auf einem friesischen und niederländischen Hengst, deutschen Klepper oder ungarischen Pferd könne man „auff einem Gotzi“ gegen den Feind ausrichten.

Gute Pferde sind für Fugger zu schade, vor den Wagen gespannt zu werden. (Er empfahl auch, lieber Ochsen als Pferde vor den Pflug zu spannen). Er unterscheidet sprachlich wiederholt zwischen Wagen-Ross und Gotzi-Ross. Damit unterschied er wohl schon die schweren Karossen-Pferde von den leichteren Reisewagen-Pferde.

Fugger erwähnt 1578, 40 den Import von ungarischen Pferden für das Kutschenfahren: „die Ungerischen ... seind gute arbeytsame Ross, werden zu unseren zeyten fast gebraucht inn die gotzi wegen, welliche fast sein auffkommen bey uns, werden aber vil gutter Ross damit verderbt, die man wol im ander weg möchte gebrauchen.“

Im 15. Kapitel behandelt Fugger die Farben der Pferde und verweist auf Grison. Er versucht dabei die vier Elemente mit dem Charakter der Tiere in Verbindung zu bringen, etwa die Farbe schwarz für die melancholische Tendenz.


98

Wie man den berittnen Rossen warten soll / damit sie lang gesundt bleiben.

Das XXIII. Capitel.

Abb. 52

Pferde im Stall mit Heuraufen.

(Aus Fugger 1578)


Von Landsarten in welchen
Von den Rossen / so nach eines je-
den Landts art fallen.
Das XI. Capitel
Abb. 53

Das alte Kriegspferd.

(Aus Fugger 1578)

Die Besprechung der deutschen Pferde beginnt Fugger mit der Nennung von Pferden aus dem Allgäu und der Schweiz, diese seien „vor alten zeyten“ gute Kriegspferde gewesen, nämlich dauerhaft und arbeitssam (S. 32). In seiner Zeit aber „find man im Schweizerland gar kein Rosszuchrt“ ausser denjenigen, die man „sieben Thaler“ nennt. (Er meint damit die Simmentaler). Diese sind aber so selten, dass es für ihn nicht der Mühe wert ist, darüber zu schreiben. In der Eidgenossenschaft werden jedes Jahr eine grosse Anzahl im Ausland zum eigenen Gebrauch eingekauft. Das würden die Schweizer wohl nicht tun, wenn im eigen Land genug Pferde zur Verfügung stehen würden.

Woher kamen die ersten Fahrpferde der Neuzeit?

Diese Frage wurde noch kaum gezielt untersucht. - Wie stets in der Kulturgeschichte wurde bei der neuen Einführung des Wagenfahrens in grösserem Stil auf dem Vorhandenen aufgebaut. Für die neue Mode des Personenwagens waren die dafür geeigneten Pferde noch nicht in der nötigen Menge verfügbar. Vom bisher bekannteren Fuhrwesen konnte man die robusten Tiere offenbar nicht übernehmen. Denn die neuen Kutschpferde mussten, weil das neue Kutschenfahren eine Sache der Oberschicht war, repräsentativ wirken, also von schönem Äusserem sein und gute Gängen zeigen; gleichzeitig mussten sie stark, gelehrig und gehorsam sein, sonst wären sie zur Gefahr für die wichtigen Herrschaften geworden. Nach den bisherigen Recherchen kommen für die Herkunft der Wagenpferde drei Gruppen von Pferden in Frage:

1. Weiterzüchtung grosser und schwerer Kriegsrosse. Das belegen die erwähnten Überlieferungen Fuggers.
2. Schulpferde aus dem Bereich des noblen Reitens (vor allem der Hohen Schule), also vom Typus des Spaniers oder Neapolitaners. Das belegen bildliche Darstellungen, auch von Pferden vor Schlitten.
3. Import von Pferden aus Ländern, in denen Kutschenfahren die Antike besser als in Westeuropa überdauert hatte. Das war vor allem Ungarn. Hierfür ist das Werk Fuggers ein direkter Beleg. Die schnellen und wenigen ungarischen Pferde wurden wohl vor allem für den Zug leichterer Wagen eingesetzt.

Der Schreibende vermutet, dass zur Anfangszeit des Kutschenfahrens im 16. Jahrhundert, leichtere Wagen häufiger waren, als die Forschung bislang meinte, diese aber seltener abgebildet beziehungsweise genannt wurden, weil sie weniger repräsentativ waren als die schweren höfischen Fahrzeuge.

Für den Transport von Pferden über weite Strecken gibt es für die Frühe Neuzeit zahlreiche Quellen (Bayreuther 2013, 231ff.), so etwa für das Jahr 1580 der Transport von 14 edlen Pferden von Spanien an den Hof von Kaiser Rudolf II. nach Prag. Solche Reisen dauerten etwa drei Monate.

Unter König Louis XV. standen um 1700 in Versailles in den königlichen Stallungen 14 Brandenburger, 20 Dänen, je 10 Holländer und Friesen sowie 8 Spanier neben französischen Pferden.

Fazit: Das neue Fahren im Wagen startete im 16. Jahrhundert auf verschiedenen Ebenen, mit schweren Paradewagen ebenso wie mit den leichteren, aber schnelleren Reisegespannen. Dafür wurden seit Anbeginn verschiedene Pferderassen eingesetzt, stolze schwere Tiere (vor allem aus Italien, Spanien und wohl auch Nordeuropa wie Flandern) ebenso wie leichtere (und kleinere), schnelle Pferde aus Osteuropa.



Abb. 54

Ungarische Pferde im Brustblatt vor einem „kocsi“ genannten Personenwagen von 1570.

(Zeichnung von Jeremias Schemel im Kunsthistorischen Museum Wien)

Leichte Wagenpferde aus Ungarn und Böhmen für Italien und Spanien

Zum Import von ungarischen Pferden nach Italien hat freundlicherweise der Wiener Forscher Mario Döberl einige wichtige Quellen mitgeteilt:

Der toskanische Gesandte Francesco Lenzoni kaufte 1589 ein Dutzend ungarischer Hengst mit seltener Fellfarbe für Reisewägen. Außerdem erwarb er auch drei Paar böhmische Kutschenpferde für den Stadtgebrauch. Insgesamt schickte er 18 Pferde an den Florentinischen Hof. Lenzoni schreibt, dass die Pferde hier schon langsam zur Mangelware werden, da zu viele exportiert würden. Es wurde deshalb auch ein Exportverbot verhängt. Botschafter können dieses Verbot aber umgehen, indem sie bei ihrer Heimreise Pferde vor ihre Wägen spannen, diese danach nicht mehr zurückschicken oder indem sie Pferde als Geschenke versenden. Auf diese Weise lassen sich gute Geschäfte machen. Hierzu einige Schreiben (Leider sind sie nicht leicht zu lesen, deshalb sind die Transkriptionen an mehreren Stellen mit Fragezeichen versehen; der grundsätzliche Sinn erschließt sich aber dennoch):

Archivio di Stato di Firenze, Mediceo del principato, filza 4346.

Toskanischer Botschafter Francesco Lenzoni an „Molto Ill.e Sig.or mio oss.mo“. Prag 1589 Jänner 3. fol. 3v:

„Io ho comperato una dozina di Caualli Ungheri Maschi Interi Sani tutti er giollani, che [?] il piu vechio non arriva à Cinque anni, er Leandi pomali, Mantello che si trova in Ungheri difficilmente er no [?] costono cari, perche non passono scudi trenta sei per uno, er sono simili tutti miraloismente [?], che per Carrozze da Campagna à quattro Cavalli per Carrozza sono Ecc.mi […] oltre ne ho comperato un paio Boemi per un Cochio nella Citta che sono grandissimi er di mantello castagno scuro sani er di quattro anni, che cresceranno ancora, [...].“

Toskanischer Botschafter Francesco Lenzoni an „Molto Ill.e Sig.or mio oss.mo“. Prag 1589 Jänner 13. fol. 35v:

„[...] si partirà di qui il mio Maestro di Casa con li Cavalli per S. Alt. Dodici Ungheri per le Carrozze da Campagna che paiono tutti fratelli, er come vogliono essere per la Campagna, se non grandi, si bene maversali [?] er forti, er il piu vechio è di quattro anni er sei Boemi grandi er giovani, er paro [?] per pa-

ro [?], che credo sotto li Cochi per la Citta appariranno mirabilmente se haversi potuto aspettare alla Fiera prossima ò provederne uno per volta; si condurria para di Cavalli in estrema apparenza, er bonta per le Carrozze cosi per laCitta, come da Campagna, [...].”

Toskanischer Botschafter Francesco Lenzoni an „Molto Ill.e Sig.or mio oss.mo“. Prag 1589 Jänner 31. fol. 57r und fol. 57v:

„Come scrissi à V. S. io havevo proveduto dodici Cavalli Ungerhi per le Carrozze da Campagna di S. Alt. nro Sig.re er al mio giudicio belli; perche se bene non sono molto grandi come è il solito delli Cavalli Ungheri, pero sono maversati [?], er souli [?] et no è ordinario di deti Cavalli, er sono di Mantello Leando pemato [?] no molto frequente in quelli paesi che sono quasi tutti buinali [?] er scuri. Er certo [?] vi è un paio di Cavalli eccellenti per cavalcare quando ancora havessimo à servire à quello Havevo perveduto ancora tre para di Caualli Boemi per li Cochi per la Citta credo Belli; se bene qui ce n’è comincia à essere Carestia per le tante estrationi; che è dato causa; che in questi Giuditij del Regno, si è fatto perhibitione d’estrarli no volendo questi Boemi comperare li Cavalli cosi cari però questa perhibitione s’intendino per li Mercanti, er a altri [?] che comperono per farne incetta [?] er guadagno come ci è qualche Ambasciatore er altri se bene no sono mercanti, tla [?] no già per uso suo nel tornarsene à Casa ò mandarne alli Principi per loro servitio dove havendo tenuto questi diciotto Cavalli quasi un mese in su la spesa; ne conoscendo occasione di perenne comperare la Manco un Altro paro di Boemi bellissimi. [...] Come vedrà V. S. in questi Cavalli non solo ho speso li Mille scudi, ma computato tutte le spese er i Viaggio oltre molte robe comperate per p.o servitio che tutte consegnerà il Maestro di Casa [...].

[fol. 58r] [...] vedreò di mandare fra pochi mesi un paro di Cavalli Boemi bellissimi, se bene non mi restassino danari in mano.”

Francesco Lenzoni an „Molto Ill.e Sig.or mio oss.mo“. Prag 1589 März 21.

fol. 144r: “Hò piacere sia arrivato il Mr. di Casa con li Cavalli in buon essere [...] che fussino di satisfatione à S. M. nro Sig.re. Come saranno al certo le due para che per vederò per mandarli à donare à Roma, ma vorrei sapere se per duoi Cochi ò per uno sole, cioe se ha [...?] che sieno para per simili, er non tutti quattro insieme, Come ancora se nn’ [sic] altro paro, che n’havevo destinato mandare per S. Alt.[...].”

Auch der spanische Botschafter Don Guillén de San Clemente kaufte damals ungarische Kutschenpferde (böhmische konnte er damals nicht bekommen) und schickte sie nach Spanien (Archivio di Stato di Firenze, Mediceo del principato, filza 4346. Ohne Unterschrift und Adressat, aber wohl Lenzoni an den Großherzog. Datum: 1589 April 4.).

fol. 164r: „Don Guglielmo ha comprato 18 cavalli ungari da cocchio, non havendo potuto provederli Boemi, et gl’incammina per imbarcarsi per Spagna, dicendosi che habbino a servire da Madrid à Barcellona, per tirar le Carrozze, mandando l’Imp.re con q.a occasione à donare

[fol. 165v] un par di fregioni, et sei cavalli Ungari al Rè Filippo, se bene gli domanda di poter estrarre cinque poledri del Regno di Napli, secondo il costume vecchio, per qualunque anno.“

Rudolf II. selbst schickte seinerseits auch mehrmals Wagenpferden nach Spanien; ein Hinweis darauf z. B. in Österreichisches Staatsarchiv Wien, Finanz- und Hofkammerarchiv, Hofzahlamtsbücher, Bd. 46 (= Anno 1595)
Unter Kapitel Ausgaben für das kais. Hoffuttermeisteramt u. d. Hofstall

fol. 40v: Den 31.7.1595 „zu erkhauff- unnd bezallung etlicher gutschiroß so Jr Mt. nach Hispania verschickhen lasen“ 2.800 fl.

Interessant ist an diesen Passagen, dass deutlich zwischen Stadt- und Landwagen unterschieden wird und offenbar dafür eben unterschiedliche Pferde angekauft wurden.

Die letzte Quelle nennt ausdrücklich „ gutschiroß“ und greift damit das ungarische Wort für Land- und Reisewagen wieder auf.

E. **HOCHBLÜTE UND SÜNDEN IM BAROCK:**

17. UND 18 JAHRHUNDERT

Das 17. Jahrhundert und die Pferde

Das 17. Jahrhundert ist nördlich der Alpen die Zeit des Früh- und Hochbarock, geprägt von absolutistischen Herrschaftssystemen. Diese Epoche bringt der Pferdezucht neuen Schub. In der Kriegsführung wird die Kavallerie kriegsentscheidend, dafür braucht es viele dafür geeignete Pferde. Zudem wird kunstvolles Reiten an den Höfen zum Allgemeingut. Reitkunst-Vorführungen sind im Rahmen der grossen Feste und damit in die Darstellung fürstlicher Pracht fest eingebunden.

Im 17. Jahrhundert werden die Fahrpferde der Neuzeit erstmals deutlicher fassbar: „Gutsche-Pferde“ werden in allen vornehmen Häusern sowohl auf dem Land als in den Städten gehalten ...“ schreibt Hohberg 1689.

In der gleichen Zeit werden die alten schwerfälligen Kobelwagen ersetzt durch den neuen Typ der prunkvollen Karosse mit festem Dach und Seitenwänden. Diese von sechs oder acht Pferden gezogenen Wagen werden zu fahrenden Thronen, für den Adel ebenso wie für den hohen Klerus. Die sie ziehenden Pferdezüge sind Teil der mobilen Repräsentation, die Pferde eines Zuges müssen äusserlich perfekt harmonieren und durch grossen Wuchs und elegante Gänge zusammen passen. Solches Pferdematerial setzt eine gezielte Zucht und Ausbildung voraus.



Abb. 55

Neapolitaner-Rappe. Solche Pferde spanischer Abstammung galten als bevorzugte Kutschpferde im 17. Jahrhundert.

(Pluvinel 1629)



Abb. 56

Karossen des 17. Jahrhunderts.

(Museu Nacional Dos Coches, Lissabon - Foto Autor)

Das 17. Jahrhundert wird zur Zeit der schönen Pferde. (Daneben gibt es weiterhin die Zucht von Arbeitspferden für den Landmann.) Im Vordergrund stehen Pferde aus Spanien, Italien, Friesland und Dänemark. Entsprechend dem üppigen Geschmack der Zeit werden bunte und vom Exterieur her auffallende Exemplare bevorzugt. Der Typus des Schaupferdes entsteht, das auch Schulgänge zeigen kann. In der gleichen Zeit wird der Karossier als Pferdetyp etabliert, das Pferd für den Zug der Karosse. Pferde dieses Typs stehen jetzt in den Ställen vieler vermögender Adligen. Die Abbildung des Schlosses mit einer vorfahrenden Kutsche wird im 17. Jahrhundert zum Topos. Die Zucht von Reit- und Fahrpferden erfolgt parallel, in der Regel werden dieselben Rassen für beide Zwecke benützt. Für den Zug der schweren Karossen werden in der Regel Achter- und Sechserzüge eingesetzt, vor allem grosse und schwerere Typen.



Abb. 57

Longleat House in England mit Secherszug nach einem Gemälde von circa 1675 (Worsley 2004, 35)

Nachdem im 16. Jahrhundert schon erste Coach houses und grosszügige Stallungen entstanden, gibt es für das 17. Jahrhundert bereits mehr Zeugen für in Stein gebaute Remisen und Stallanlagen bei Landhäusern und Schlössern.

Bis um 1700 fehlen wissenschaftliche Grundlage zur Zucht, es wird rein empirisch vorgegangen. Trotzdem sind bereits erstaunliche grosse Kenntnisse vorhanden, wie etwa die gezielt und erfolgreich betriebene Farbenzucht des Barock zeigt.

Wichtige pferdekundliche Werke des 17. Jahrhunderts

Grossen Einfluss auf das 17. und das 18. Jahrhundert haben weiterhin ältere Bücher wie das von Fugger, aber vor allem auch neuere Werke, wie die von Pluvinel des Jahres 1629 und von Galiberti von 1692. Galiberti fasst, wie andere Autoren jener Zeit auch, das Schönheitsideal des Pferdes, seine Fellfarben und besonders die Krankheiten schon recht systematisch zusammen.



Abb. 58

Die Krankheiten des Pferdes.

(aus Galiberti 1692, 148)

Breit rezipiert wird das Werk von William Cavendish, Duke of Newcastle (1592 bis 1676), einem englischen General, der nach 1644 auf dem Kontinent und vor allem in Frankreich lebt. Sein Werk „Méthode et invention nouvelle de dresser les chevaux“ erscheint 1658 in Französisch und 1667 in Englisch. Er setzt die alte Liebe der Engländer zur Hohen Schule fort und orientiert sich stark an Pluvinel. Cavendish hatte in England zwei Reithäuser erbauen lassen, eines davon in Welbeck Abbey (Nottinghampshire) von 1625. Das zeigt ein Kupferstich aus seinem Werk mit einem Neapolitaner davor (siehe Abb. 50).

In Zusammenhang mit den englischen Pferden betont Cavendish S. 48 die Qualität der Kutschpferde:

„Die besten Pferde, so man zur Reit-Schule finden kann, sind die jenige, welche man als Karren- und Wagen-Pferde verkaufft, wann sie nur schön vom Gewächse, zart und weich-mäulig sind ...“.

Solleysel zu den Pferden

Wichtige pferdekundliche Werke des 17. Jahrhundert stammen von Jacques de Solleysel. Sein Buch mit dem Titel „Der Warhafftig-Vollkommene Stall-Meister“ ist 1677 auch zweisprachig (Französisch und Deutsch) herausgekommen. Fahrpferde kommen darin nur am Rande vor, werden aber immer wieder erwähnt, etwa bei der Besprechung der Schulter des Pferdes: „ ... die dickesten (Schultern) sind wohl die besten vor die Zug-Pferd“ (1677, 22). Seiten 760ff. werden die Neapolitaner und die Spanier hoch gelobt. Zu den russischen Pferden: „Ihr werdet Tausendt Russländische Pferd finden, welche tüchtig zum ziehen sind, eher ihr eines findet, das gut für die Reithschul ist.“ Seite 766 meint er: Zur Zucht sind die spanischen und neapolitanischen Stuten die besten, auch die englischen sind nicht schlecht. Er kannte bereits den englischen Hang zum Pferderennen: „In Engelland haben sie Pferd, welche allein zu grossen läuffen verordnet sind. Sie haben diese Erlustigung so Lieb, dass die sie dieselbe mit allem Fleiss hiertzu aufferziehen.“ Solleysel äusserst sich auch länger zur Bedeutung der Haarfarben und Abzeichen, wobei er weit gehenden Interpretationen kritisch gegenüber steht.

Ein eigenes Kapitel ist den Pferden „unterschiedlicher Länder“ gewidmet (Solleysel 1677, 758ff.) Die Neapolitaner sind gross und tapfer, stark und mutig. Soll-

eysel lobt die Spanier über alles, er hatte selbst welche. Sie sind nicht so dünn wie die Türken und nicht so dick wie die Neapolitaner. Die vornehmsten Arten finden sich in Andalusien. Aber seine Favoriten sind die „Barben“ (aus Nordafrika). Die Friesen sind nach Solleysel rechte Pferde, sie werden aber grau im Alter.

Solleysel behandelt die auch für das Fahren benützten spanischen Genetten (nach Wrangel 1908, 448): „Sie sind ausserordentlich schön und unter allen Rassen am meisten geeignet, einem geschickten Maler als Modell oder einem Könige, der sich seinem Volk zeigen will, als Leibpferd zu dienen; weder so leicht wie die Berber, noch so schwer wie die Neapolitaner, besitzen sie die besten Eigenschaften dieser beiden Rassen. Die Genetten haben einen herrlichen und energischen Schritt, einen hohen Trab, einen bewundernswerten Galopp und einen ausserordentlich schnellen Rennlauf.“

Das Gestüt Salzburg und die barocke Farbenzucht als Musterbeispiel

Gertrud Grilz-Seger gab 2010 in der Pferderevue einen Überblick über die Entstehung der Gestüte von Salzburg und Wien, der hier gekürzt wiedergegeben wird:

1575 wurde mit Schloss Rif bei Hallein die erste Unterkunft für das Gestüt gefunden, das bald 500 Pferde umfasste. Damit wurde der Pferdebedarf der Erzbischöfe gedeckt; überdies wurde die Landespferdezucht in den Gestütsbetrieb integriert. 1651 entsandten die Fürstbischöfe mehrere spanisch-neapolitanische Hofbeschäler „ins Gebürg“. Die Nachzucht wurde auf den jährlichen „Rossmärkten“ verkauft. Die Landespferdezucht erreichte eine hohe Qualität und wurde 1664 von Christoph Pinter folgendermaßen gerühmt: „Dieses hat neuerlicher Zeit der Erzbischof zu Salzburg, mit seinen italienischen Hengsten nützlich angerichtet, welcher der Bauren schönste Stuten nebst seinen eigenen damit belegen lassen, welche dagegen verbunden waren, die jährigen Fohlen in einem gewissen Wert nach Hof zu liefern, dass sie so viel bares Geld bekommen, das sie bei etlichen anderen nicht haben können, und ist dabei großer Vorteil gewesen, in dem sie so hoch, auch sogar in Italien verkaufet werden, desgleichen in Teutschland nicht zu hören ist.“ - Als marktsichernde Maßnahmen wurde der Verkauf von Pferden ins Ausland verboten, eine Sutenmusterung und Pferdepässe eingeführt und 1703 ein Körordnung für Privathengste erlassen. Man züchtete in den Erzbischöflichen Gestüten mehrere Pferdeschläge, Pferde nach Wagenart, Reitart und Maultiere. Diese waren strikt nach Farben getrennt. Die bevorzugten Farbvarianten des Salzburger „Carossiers“ waren Rappen (morellos) und Mohrenköpfe (capo moros). Daneben gehörten auch bunte Pferde zur Grundausstattung des fürstlichen Fuhrparks: „Perline“, Falben und Braune zu den jeweiligen Prunkkarossen passend, waren ebenso unabdingbar für Staatsanlässe wie ein Sechserzug „Hirschfalbener“ für den Jagdwagen.

Löhneyssen erwähnte das Gestüt Rif 1609 wegen seiner Pferde mit „raren und curiosen Farben“. Das Gestüt entwickelte sich neben Fredriksborg in Dänemark zum zweiten Zentrum der Farbzucht Mitteleuropas. Diese dauerte bis ins 18. Jahrhundert: Erst 1788 wurde das Ende der Entsendung der „Hofstallonen“ beschlossen, es folgten die Wirren der Napoleonischen Kriege. Die wertvollsten Pferde wurden ins kaiserliche Hofgestüt Kladrub überstellt, darunter der Glanzrappe Sacramoso, Begründer des gleichnamigen Kladruber Hengststamms. Die deutlichsten Spuren hinterließ die Salzburger Gestütszucht im Noriker. Durch Übernahme der Farbzuchtprinzipien konnten alle barocken Farbschläge mit Ausnahme der Falben und Perline in die Gegenwart gerettet werden.

Soweit Gertrud Grilz-Seger. Die Salzburger Zucht ist in gutes Beispiel für jene Zeit. Die streng geregelte Pferdezucht für die Bedürfnisse der Obrigkeit (Klerus oder Adel) wird kombiniert mit der Landespferdezucht. Die Fahrpferde sind dabei ebenso wichtig wie die Reitpferde. Die Farben spielen für beide Schläge in barocker Manier eine herausragende Rolle.

Im späten 17. und frühen 18. Jahrhundert entstehen immer mehr prunkvolle Bauten in Zusammenhang mit der Pferdekultur. Dazu gehören auch Pferdeschwemmen wie die in Salzburg.



Abb. 59

Pferdeschwemme in Salzburg von 1693 mit von Stradanus‘ Pferdebildern inspirierten Pferdedarstellungen.

Das Werk „Die vollkommene Pferd- und Reitkunst“ von Wolf Helmhardt von Hohberg von 1689

Dieses Werk behandelt hauptsächlich die Reitpferde, aber darin ist schon einiges zum Fahrpferd enthalten:

Cap. V

Ungarische Pferde werden oft „in die Wägen gespannt“ und laufen schnell ohne Peitscheneinsatz.

Cao. VI

„Die Teutschen gemeinen Pferde sind meistentheils zum Fahren als zum Reuten bequemlicher ...“

Cap. VII

Die Friessländischen Pferde sind hart und „nothfest“ und werden auch in Deutschland „allenthalben in die Carossen wegen ihrer ansehnlichen Grösse um hohen Wert aufgekauffet ...“.

Cap. LV

„Gutsche-Pferde“ werden in allen vornehmen Häusern sowohl auf dem Land als in den Städten gehalten ...“.

„In Oesterreich werden in die Herren-Carossen offt die Friesländischen Pferde gebraucht wegen ihrer Grösse, Höhe und schönem Aussehen ...“.

Beliebt sind auch die etwas kleineren Holsteiner zum Fahren. Für geringere Züge verwendet man Pferde aus Böhmen und dem Stift Salzburg. Pferde aus Mähren sind ausdauernder, weil sie mit ungarischen Pferden gekreuzt wurden.

Zu den „Gutsche-Pferden“ schreibt Hohberg 1689:



Von Guesche- Fuhr- Acker-Pferden und Kleppern.

Die Gutsche-Pferde werden in allen vornehmen Häusern/ sowol auf dem Land/ als in den Städten gehalten / die eben so wol vorher recht sollen unterrichtet seyn / damit sie Zaumrecht / gewendsam / lind/ mäulich / nicht scheuhe / flüchtig / und nicht untreu seyen ; sonderlich müssen sie lernen / auf angehaltenem Zaume / zurücke gehen / weil es sich offt begeben kan / daß zween Wägen in tieffen hohlen Wegen / oder sonst in engen Gassen einander begegnen / und einer nothwendig / entweder zuruck / oder beyseits weichen muß.

In Oesterreich werden in die Herren-Carossen sehr offt die Friesländischen Pferde gebraucht / wegen ihrer Grösse / Höhe und schönem Ansehen / ist aber eine grosse Wagnüß dabey / weil sie der weichen marassigen stehenden Wasser gewohnet / hernach wann sie frische harte Wasser trincken müssen / gern flüssige Schenckel / voll Maucken und Räpffen bekommen / da offt gar darüber zu Grunde gehen / da man nicht recht mit ihnen umzugehen weiß ; wie ihnen aber dißfalls zu helffen sey/ besiehe oben/ in diesem Buch/ das siebende Capitel.

Herr Fugger hält unter den Niederländischen und Friesischen Pferden (wie auch daselbst vermeldet ist) für die besten / nicht allein derselbigen Provintzen / sondern auch im gantzen Teutschland / die jenigen / so im Lande von Bergen fallen / weil sie / neben der Gröss / schönere Köpffe und leichtere Schenckel haben / denen an Güte die Westphalischen gleich kommen sollen.

Die Holsteinischen werden auch in die Züge gelobt/ sind etwas niederer und nicht so straubfüssig/ aber dauerhafftiger/ man muß ihnen doch ein halb Jahr/ wann sie heraus kommen / nicht so gar kaltes / sondern mit etwas lauem/ und mit Gersten-Mehl oder Kleyen temperirtes Wasser geben.

In die geringern Züge werden aus Böhmen und dem Stifft Saltzburg / und aus Pünske Pferde gebraucht / haben mit vielen Haaren verwachsene Fessel/

werden aber gern mauckicht / leiden auch am Gesicht bald Schaden.

Die Mährerischen und Landpferde sind zwar etwas kleiner/ doch besser und dauerhafftiger / weil sie von Ungarischen und Landpferden vermischt sind.

Ihre Wartung betreffend / ist sie gleich den andern Reutpferden / das Futter soll sauber / zu rechter Zeit / nicht zu viel auf einmal / aber offt vorgegeben / und sie also allein bey Lust erhalten werden; was wochentlich auf ein Pferd soll kommen / wird nicht an einem Ort / wie an dem andern gehalten; theils geben die Wochen auf ein Pferd drey Viertel / theils aber einen Oesterreichischen Metzen/ der vier Viertel macht/ vermischens mit geschnittenem Stroh / und theilens also in sieben Theil / und jeden Theil in drey oder vier Futter / welches sie sauber schwingen / und mit Gehäcke vermengt / vorschütten / nachdem die Pferde viel oder wenig zu thun / wird ihnen auch mehr oder minder vorgegeben.

Was sonst die Wartunge betrifft / will ich den günstigen Leser zuruck in das sechs und zwantzigste Capitel verwiesen haben / ein Ding nicht zweymal zu repetiren.

Was die Fuhr- und Mayr-Pferde anlanget / hat es/ die Wartung betreffend / mit den Gutsche-Pferden gleiche Beschaffenheit / ausser daß sie leichter zu erwählen / und nicht so viel Geld kosten. Ist genug / wann sie nicht gar zu alt / sondern starck und arbeitsam sind/ und weil sie hart arbeiten müssen/ sollen auch die Knechte damit desto fleissiger und sorgfältiger umgehen / sie sauber strigeln / wissen und putzen / immassen diß / zu Erhaltung und Gesundheit der Pferde / offt so viel als das Futter thut/ indem der Rossstaub / wann er sich einmal in die Haut legt / sehr beisset / daß sie darvor weder Tag noch Nacht ruhen können; sonderlich soll man ihnen die Füsse und Höfe rein halten / zu rechter Zeit hefften und beschlagen lassen / ihnen offt zum Maul sehen/ die Schiefferzähn abfeilen / und die Wärtzen beschneiden lassen; sonderlich zur Erndte-Zeit / da die Pferde am allermattesten / soll man den Mayr-Pferden aufs beste warten / und sehen / daß sie des Abends in den Ställen fein lüfftig und kühl stehen; zur selben Zeit soll man ihnen wicken Garben mit Wasser begiessen / und in die Rassen legen; man soll ihnen auch bißweilen Wermuth und Saltz geben; item wann die Wermuth im Frühling blühet/ soll man sie den Pferden im Futter geben/ das purgirt sie. Man mag auch wol einen Geißbock/ sonderlich von der kolbenden Art im Stall halten/ sein starcker Geruch soll machen / daß ein Pferd desto weniger von den Harnwinden geplagt wird / und desto leichter stalle und mäste. Die Weibsbilder sollen nicht in die Ställe gelassen werden / præsertim tempore menstruo.

Die Reutklepper / welche mittelmässiger Taille sind / kosten auch / nachdem sie sind / mittelmässiges Geld / werden zum reysen / zum hetzen / zum barssen/ und dergleichen Arbeiten gebraucht; es werden zwar wol die Land-Pferde / und aus den Gestütten die geringsten darzu / wie auch die Ungarischen Pferde genommen.

Die Bergstädter und Siebenbürger aber / halten etliche für arbeitsamer / dieweil sie in Gebürgen erzogen worden / auch in böse gebürgige Wege besser taugen; da hingegen die Ungarischen nur in der Ebene dienen und dauren können / in bösen tieffen Wegen aber bald erligen.

Die Zelter und Paßgänger (wie mans ins gemein nennet) sind wol bequem für das Frauenzimmer und alte Leute; sind aber besser einen kurtzen Weg zu verrichten / als auf eine weite Reyse / nicht allein / weil sie mit ihrem schnellen Drischlag die andern neben ihnen gehende Pferde / die nur im Trab oder halben Galopp folgen müssen / abwarten; sondern auch / daß sie / wann sie anfangen müde zu werden / gern einreichen / stossen und straucheln / ja wol gar aufs Maul fallen.

Also wird ein Pferd / das einen guten Lauf schritt geht/ ein lindes Maul hat/ und nicht zu enge ist/ am besten zum reysen gehalten. Da müssen nun die Reut- und Stallknechte gute Aufsicht im reysen haben/ damit ihnen am Beschlächt / am Zeuge / am Futter / an der Wartung nichts abgehe / wann man in die Herberge kommt/ daß man sie vorher wol abkühlen lasse/ ehe man sie absattle / füttere und tränke / fleissig zu den Eysen sehe / ob sie feste ligen / ihnen zur Nacht fleissig einschlage / die Müdigkeit auszuziehen / die Schenckel mit warmen Wein oder Bier gegen den Haaren wasche / mit rauhem Stroh sauber abtrockene / fleissig und rein füttere.

Wann man / bey weichem Schneewetter / starck reysen muß / und der Schnee sich einballet / so eine grosse Verhinderung ist / soll man Unschlitt zwischen das Eysen und die Hüfe einrennen / so legt sich denselben Tag kein Schnee ein / ist im nothwendigen schnellen Reysen wol zu mercken. Oder nimm schwartze Seiffen / und reib dem Pferd die Füß oder Hüfe wol damit / innen und auß n / und je besser du es reybst / je besser es ist / so ballet sich desselben Tages kein Schnee ein.

Woferne nicht ein Reutschmid selbst mitgehet / soll der Reutknecht wenigstens einen Beschlag-Zeug und Hufnägel haben/ wann auf der Strassen ein Eysen regel werden oder gar abfallen solte / es müssen recht zu hefften / biß man eine Schmidten erreiche; und da ja ohngefähr weiter eins nach das andere vorhanden / und ein Pferd das Eysen gar verlohren hätte / soll man mit einem scharffen Messer den Horn um und um wol beschneiden/ und alles Unebne und Schiefichte glatt und gleich machen / so wirds dem Pferd nicht schaden / wird auch den Huf nicht vertretten/ biß man eine Schmidten erreiche.

Also soll auch ein Reutknecht allzeit gute Rossputver und andere Mittel mit sich führen/ wann ein Pferd auf der Reyse gählling auffsässig würde/ ihm zu helffen; item Hirschen-Unschlit / March und dergleichen Gattungen.

Vornemlich soll er auf den Rucken der Pferd und Sättel acht haben/ daß sie recht ligen/ wann sie aufsitzen/ daß sie wol ausgeschoppt werden.

Er kan leinene Tücher mit Froschlaich benetzet und von sich selbst eingetrocknet / unter die Sättel legen/ so werden sie desto weniger erhitzt / aufgeschrattet oder gedruckt. Wann man zu Mittags-Zeiten einkehret / soll man den Pferden bißweilen Brod in Wein oder Bier geweichet zu fressen geben.



Abb. 60

Blick in einen Stall des 17. Jahrhundert

(Hohberg 1689)

Grosszügige Bauten für Pferde im 17. Jahrhundert

Den hohen Stellenpferd des Pferdes im 17. Jahrhundert spiegeln die neuen Bauten für das Pferd, vor allem Gestüte und Stallanlagen bei Landschlössern. In der Nähe der Landsitze entstehen zuweilen ganze, dem Pferd gewidmete Baukomplexe, oft um einen Innenhof gruppiert.

Durch Worsley ist im Jahre 2004 die Entwicklung der Stallanlagen eingehend bearbeitet worden. Kutschpferde werden neben den Reitpferden immer wieder erwähnt.



Abb. 61

Englische Stallanlage von Petworth House nach einem Gemälde von circa 1680.

(Worsley 2004, 68)

Fürstliche Fahrpferde nach Georg Simon Winter um 1670

Der an verschiedenen Höfen als Reitmeister tätige Georg Simon Winter setzt im späten 17. Jahrhundert mit seinen Schriften gewissermassen das Werk Fuggers fort. Interessant ist unserem Zusammenhang sein Buch über die „Stutherey“ von 1670. Der Vergleich der beiden Werke - mittlerweile waren 100 Jahre vergangen undder verheerende Dreissigjährige Krieg vorbei - zeigt grosse Fortschritte im Bereich Fahrpferd.

Winter erwähnt im genannten Werk Fahrpferde bereits mehrfach und mittlerweile nicht mehr negativ konnotiert:

Ein übliches, Klepper genanntes Reitpferd kostet 20 Taler, „ein starckes Kutschen- oder Wagenpferd“ aber doppelt soviel. Warum sollen diese Pferde in Deutschland gezüchtet werden? Es gab nach Winter ein grosses Angebot dafür von Händlern aus Polen auf deutschen Messen und Märkten. Der Import von Pferden - wohl als ganze Herde - über weite Distanzen war also durchaus gängig geworden. Auch „aus Hannover und „Friessland“ kommen Pferde. Aber: Soll sich ein „grosser Herr“ auf der Reise oder Jagd auf einem „Bauern- oder AckerRoss da einreiten“ oder vor „seine Fürstl. Caretten spannen lassen“? (Hier werden die Wagen noch mit dem gleichen Ausdruck, der auch Fugger verwendete, genannt. Übrigens bedeutete das italienische Wort „Carretta“ später mehr „Karre“ als ein herrschaftliches Fahrzeug.) Zu gross ist auch die Unfallgefahr im Umgang mit Handelspferden. Winter schloss demzufolge ein Plädoyer für die Eigenzucht an, die ihm „vielleicht auff einem starcken geraden Pferd nicht hätte wiederfahren dörffen, welches der Herr selbsten in seinem Gestüth von guter Art erzogen ...“. Täuschungen sind an der Tagesordnung: Zu oft werden auf den Märkten nach Winter auch von Juden Pferde ausgegeben als „Türk, Neapolitaner, Barb, Spanier, Bathmat oder Siebenbürger oder wird zuletzt wol gar ein Unger- oder Türkischer Engel“. Diese Aufzählung spricht Bände; da haben wir ein Art Ranking der damals guten Pferde vor uns.

Winter plädiert mit verschiedenen Argumenten für die eigene Zucht von Wagenpferden:

Fremde Pferde schleppen oft Krankheiten in den eigenen Stall ein und kränkeln zunächst oft wegen des neuen Klimas. „Man kann aber auch nicht gleich auf allen Märcten die Farben stracks zusammen bringen, wie man will, und so

dann bisweilen ein solcher schöner Zug oder gespan Ausländischer Pferd vorhanden ...“. Für einen ganzen Zug gleichfarbiger Pferde zahlt man schnell sehr hohe Summen, „worfür einer noch so viel Pferd in seinem Gestüth nützlicher hette erzihen können.“ Unter den Bauernpferden gibt es bisweilen „schöne Stück“, aber die Bauern spannen „die meisten dieselbe doch gar zu frühe an, absonderlich je schöner es ist, und seine Stärcke weiset, desto ehender muss es angespannet und verderbt seyn“. Bereits mit zwei Jahren spannten die Bauern ihre Pferd vor „Wagen oder Pflug“. Mit drei Jahren werden starke Hengste schon zum Beschälen eingesetzt. (Die Unart des zu frühen Gebrauchs durchzieht auch die später Literatur.)

Bei allen Mängeln der landläufigen Zucht findet man bei den Bauernpferden „unter 20 oder 30 nicht offt eines, welches in die Kutschen oder zum reiten für eines grossen Herrn Leib-Ross zu gebrauchen wäre.“ Eine andere Lösung wäre, dass ein Fürst „mit seinen Hengsten denen Bauern ihre Stuthen belegen lassen wollte, wäre solches im geringsten nicht rathsam“, denn es ist in diesem Fall den Bauern nicht zu trauen. Sie belegen ihre Stuten vorher schon und die edlen Hengste gefallen ihnen nicht. Sie wollen meist ganz starke „grobfüssige“ Gäule und nicht solche „dünnhälsischste, kleinköpfige“ Pferde. Bringt man einem Bauern einen einen grossen friesländischen Rappen als Beschäler, ist ihm der Kopf immer noch zu klein. Die Bauern bevorzugen bei den Pferden solche mit dickem Kopf, starken dicken Hälsen und Brust, „so köndten sie fein steiff ziehen, und sich ins Kommet legen“. Es sei wie bei den Ochsen. (Diese Passage zeigt wunderbar den Unterschied zwischen einem bäuerischen und einem Luxus-Zugpferd.) Der Autor Winter verweist dann auf gute deutsche Pferde aus anderen Gestüten und nennt solche im Böhmen, in Innsbruck, in Mainz, in Sachsen, in Brandenburg, in Bayern und in Württemberg.

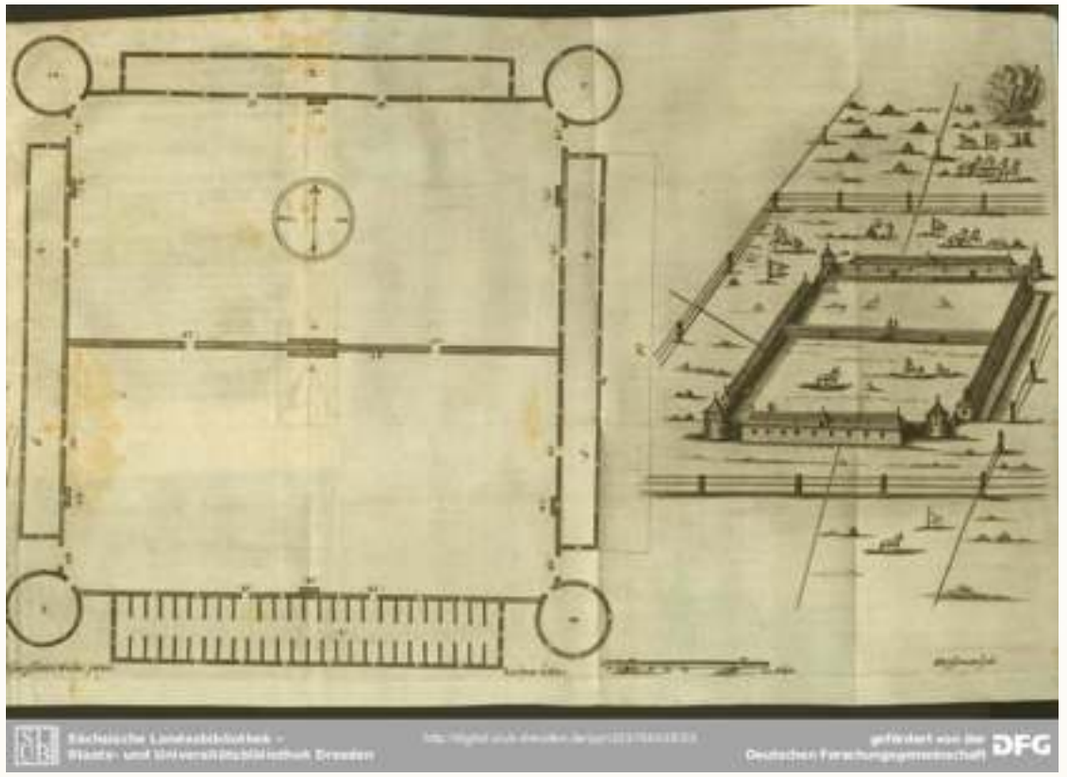


Abb. 62

Idealplan eines Gestüts nach Winter 1670.

Winter entwirft im fünften Kapitel seines Werks von 1670 eine ideale „Stutherey oder Fohlen-Hof“ mit:

1 Stall für die trächtigen Stuten

2 Stall für die vierjährigen Hengstfohlen

3 Stall für die zwei- und dreijährigen Hengstfohlen

4 Stall für die Jährlinge

5 Stall für die ein- und zweijährigen Stutfohlen

6 Stall für die drei- und vierjährigen Stutfohlen

7 Stall der Beschäler mit „sauber Gemach für den Herrn, wenn er auff das Gestüth die Pferde zu besehen kompt.“

8 Schmiede mit Keller und Wohnung des Schmieds im ersten Stock

9 „Der letzt abgestossene Stuth-Fohlen Stall, obenauff der Knechte Wohnung“

10 Krankenstall mit Wohnung im ersten Stock des „Stuthen-meisters oder Ober-Knechts Wohnung“.

11 Brunnen

12 „Stein, darauff man den Pferden salzet.“

13 Stallthüren.

14 Weidetor

15 Türen

16 Garten für Kräuter, Wurzeln und Samen

17 Trennmauer zwischen den beiden Höfen.

Es folgt eine genaue Anleitung, wie Pferde gehegt, gepflegt und gefüttert werden sollen.

Als Zuchtpferde kann „ein grosser Herr oder Cavallier“ Pferde aus verschiedenen Nationen wählen. Es bieten sich an

1 Persische Pferde

2 Arabische Pferde

3 Barbarische Pferde aus Afrika

4 Englische Pferde

5 Spanische Pferde

6 Neapolitanische und andere italienische Pferde

7 Türkische Pferde aus Asien (nicht aus Ungarn)

8 Preussische Pferde

9 Polnische Pferde

10 Siebenbürgische Pferde

11Dänische und holsteinische Pferde

12 Holländische und friesische Pferde.

Damit stellt Winter eine für seine Zeit bereits erstaunlich breite Palette von Pferden vor. Er bevorzugt selbst die im eigenen Land am meisten anzutreffenden preussischen und polnischen Pferde, „weil sie unsers Climatis gewohnt“. Aber er stellt S. 44 fest: „Dieweiln aber ietziger Zeit die Barbari sehr hoch für andern aestimiert werden, beedes wegen ihrer schönen Ringfertigkeit und guten Mauls, wie auch der unsäglichen Stärcke des Rückens und der Schenckel ...“. Als barbarische Pferde bezeichnete er die afrikanischen, arabischen, syrischen und ägyptischen Pferde. Hier hat er offenbar ausschliesslich Reitpferde im Auge.

Das Schönheitsideal des Pferdes im 17. Jahrhundert

Als Vorzüge eines Deckhengstes gelten bei Winter 1670: Trockener Kopf mit kleinen spitzen Ohren, breite Stirn, grosse Augen, weite Nüstern, dünner Hals in der „Form des Schwanenhalses“, hoher Widerrist, breite Brust und gerader Rücken mit gerundeter Kruppe, starke Schultern, dürre Schenkel und langer Schopf sowie Schweif.

Diese Zusammenfassung deckt sich weitgehend mit der späteren Beschreibung Galibertis von 1692. Dessen Schönheitsideal sind Pferde mittlerer Grösse, mit starken Schenkeln, niederen Fesseln, magerem Kopf, weiten Nüstern, kleinen Ohren, langem gebogenen Hals, breiter Brust, langer Mähne und Schweif, und eineem langer Leib mit hohem Kreuz.

Galiberti 1692 im Wortlaut:

recht sitzen / das spatiren / als Trab / vnd Galopp solle gerad seyn / vnnd auff welche seiten er sich wendet / dahin solle er das Pferd sein hinder-Gestell werffen machen / der volle Lauff solle gerad vorwerts gehen / die Posaten vnd Hebungen auch hoch vnd gleich gemacht / vnnd die vordern Schenckel gegen dem Leib gebogen werden.

Die zwerch- vnd verdoppelte Wendungen sollen fertig vnd gerad beschehen / deßgleichen auch in dem Galoppiren nach der seiten / das Pferd wol beysammen vnd gerad gehalten werden: Das schräncken solle auch gleich seyn / vnd daß es einen Schenckel über den andern setze / doch im wenigsten nit anstosse / die Corvetten, Groppatten, wie auch das zuruck zihen / solle gerad / stät vnd recht seyn / die Winckel-Schul deß gleichen.

Vnd solle das Pferd im springen einen Fuß nit vor den andern setzen / auch nit das Maul / vnd die Ohren hin vnd wider wenden vnd krümmen / noch das Creütz vnd den Schweiff herumb werffen: kurtzlich alles vnd jedes solle gerad vnd fertig gemacht seyn / dann es ist mehr zuachten / wann einer wol vnnd zierlich zu Pferd sitzet / vnd etliche Schulen wol zumachen wais / als wann man sich alles vnterfängt / vnnd es ohne zeit vnd Kunst ins Werck stellet.

Das XXVIII. Capitel.

Von der Schönheit eines Pferds.

Je schönsten vnnd besten Pferd sollen von mitterer grösse / nemblich nit zu hoch noch zu nidrig / leicht / sauber / glatt / von Schenckel starck vnd Aederich seyn / es solle nidere Fessel / gantze vnnd gute Häff / eine weite Cron oder Preisch / auch breite Aschen: oder Tauben-Farbe Füsse haben; der Kopff solle mager / schmal / klein / vnd kurtz seyn / vnnd kleine Kinbacken / weite vnd rohte Nasen-Löcher / ein inwendig ebenes / nit zu weit noch zu enges / vnd zartes Maul / kleine / kurtze / schmale / spitzige / vnnd erhobene Ohren haben; der Hals solle etwas lang vnd gebogen auch nahe beym Haubt rahn / vnd gegen der Brust außgebreitet / mit einem langen Strall vnnd Wirbel bezeichnet seyn. Die Mähn solle auch lang vnd zart / der Ruck-Grad gleich / das Creutz tieff / vnd in dessen mitte eine Kritzen oder Furch / das Pferd aber hinden etwas höher als vornen / der Schwaiff oben schmal / vnten dick / breitt vnd lang seyn. Es solle Ochsen-Augen / linde / kurtze Haar / vnd einen langen vnd grossen Leib / mit deme die übrigen Glider eintreffen / haben: der Schafft solle wol gestreckt / der Rucken eben / die Lenden groß / vnd rund / die Rippen vnd Seiten wie eines Ochsens / der Bauch lang / die Hüfft lang vnnd gestreckt / das Creütz lang vnd hoch / die Bug oder Tiech breit / aber zimblich mager vnd rahn / wie eines Hirschens / die Schenckel mager vnd drucken seyn.

Es solle dicke vnd starcke / aber nahe bey dem Huff etwas magere gleich oder gelencke / auch harte vnd tieffe / einer zimblichen breite vnd hohe Hüff haben



Abb. 63

Illustration zum schönen Pferde nach Galiberti 1692.

Die Bedeutung der Farben und Blessen der Pferde im 17. Jahrhundert

Winter interpretiert 1670, wie früher schon Fugger, die Farben der Pferde eingehend und bringt sie mit den Himmelskräften (Sonne, Mond, Merkur, Sulphur und Sal) in Verbindung! Ein Beispiel: „Das Sal tingiert schwarz ...“ Immerhin sagt er auch: „... so kann auch in allen diesen Farben ein gutes Pferd

fallen.“ Bei den Abzeichen (Blessen) äussert er sich zunächst ähnlich vorsichtig, bringt dann aber eine Liste, aus der die folgenden Auszüge stammen:

Gute Zeichen sind: Lange schmale Blesse, runder Stern, weisser Fuss links hinten oder rechts vorne, weisse Füsse, „drinnen runde Düpffelein sind“ (also Hermelin). Schlechte Zeichen sind: Grosse breite Blesse, hohe weisse Füsse, beide Vorderfüsse oder zwei seitliche Füsse, Blesse oder Stern mit schwarzen Tupfen darin

Der Zeitgeist des 17. Jahrhunderts im Rückblick: langmähnige „Schafsköpfe“

Veltheim konstatiert 1833 im Rückblick auf das frühe 17. Jahrhundert in ganz Europa und besonders in Deutschland „einen kindischen Geschmack an bunten bizarren Farben, dicken und langen Mähnen, Rammsköpfen und dergleichen ganz unwesentlichen Dingen ...“ (1833, 370ff). Bis um 1800 konnte nur ein „Weissgeborener, Isabell, Schecke, Tiger und zwar besonders, wenn er durch einen halbzirkelförmigen Schafskopf und unförmig dicke und lange Mähnen und Schweif entstellt war, den Augen des Pferdeliebhabers, auch denen des Züchters gefallen, gleich viel, ob er übrigens die unedelste Schindmähre war.“



Abb. 64

Typische barocke Züchtung von Eisgrub des 17. Jahrhundert: „Talerschimmelhengst“ mit starkem Rammskopf und üppigem Langhaar.

(Baumstark 1990)



Abb. 65

Auffahrt des Fürsten Anton Florian von Lichtenstein 1691vor dem Quirinal in Rom mit seinem Sechserzug nach einem zeitgenössischen Kupferstich (Ausschnitt).

(Archiv Autor)



Abb. 66

Mittel- und Vorpferde vor dem Goldenen Wagen des Fürsten von Lichtenstein in der halben Courbette und im spanischen Schritt.

(Ausschnitt aus einem Gemälde von Martin van Meytens von 1760)

Das Gestüt Eisgrub der Fürsten von Lichtenstein in Mähren

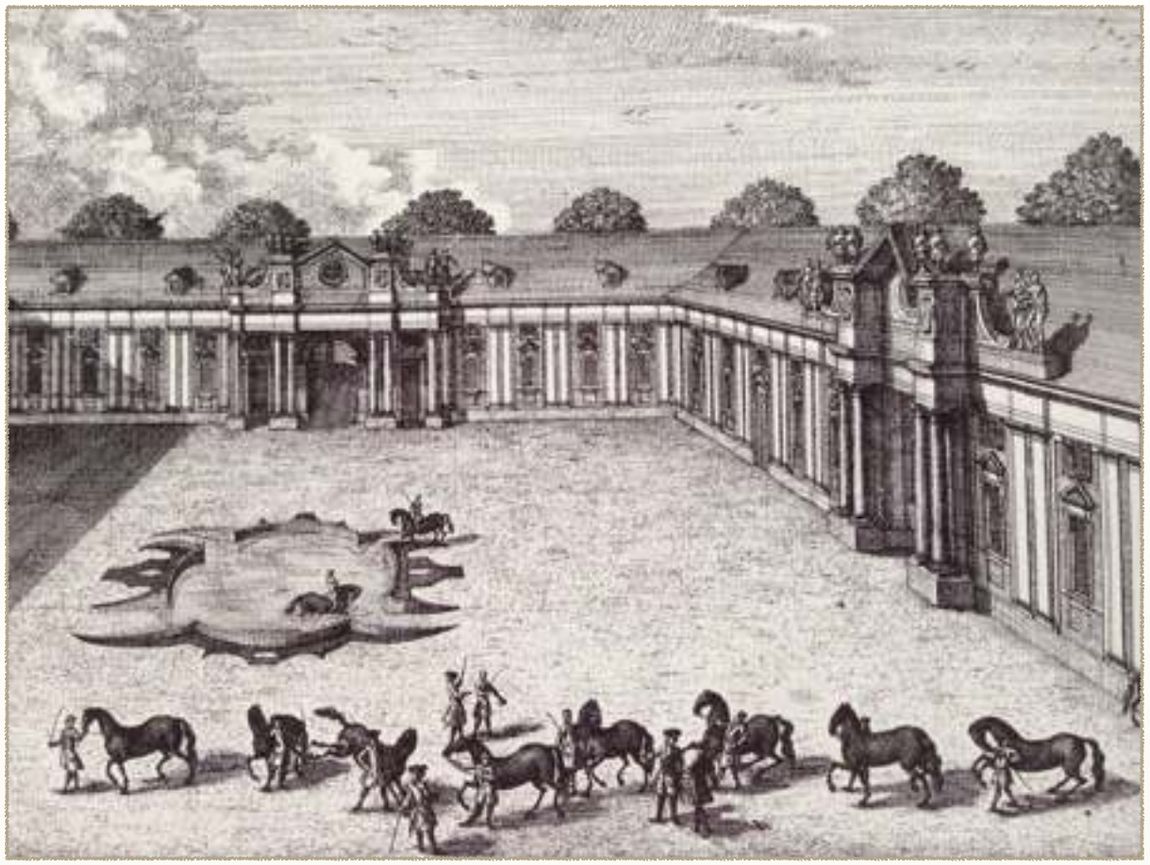


Abb. 67

Innenhof des Gestüts Eisgrub nach einem Kupferstich (Ausschnitt) aus dem frühen 17. Jahrhundert

(Baumstark 1990, 70)

Schon im frühen 17. Jahrhundert züchteten die Fürsten von Lichtenstein edle Pferde. Die Fahrpferde von Karl Eusebius von Lichtenstein (1611-1684) waren so gefragt, dass er dem Vetter keine Pferde mit der Begründung abgegeben konnte, weil er dafür „einen zug braun zerreissen“ müsste (Bayreuther 2013, 230).

Fürst Johann Adam Andreas von Lichtenstein lässt ab 1688 das grosszügige Gestüt von Eisgrub (heute Lednice) bei seinem Sommersitz errichten. Dort werden fortan hoch geschätzte Reit- und Fahrpferde gezüchtet, die unter anderem dem französischen König verschenkt werden.





Abb. 68

Gestüt Eisgrub im heutigen Zustand (Fotos Autor)

Sieben gleiche Pferde für einen Zug

Mario Döberl kommunizierte 2011 zur Zucht von Wagenpferden ein mehrseitiges Regest in Herbert Haupt, Von der Leidenschaft zum Schönen. Fürst Karl Eusebius von Liechtenstein (Quellen und Studien zur Geschichte des Fürstenhauses Liechtenstein, Bd. II/2, Wien – Köln – Weimar 1998), S. 314-318.)

Dort vermittelt in Regest 1767 (Feldsberg 1683 Mai 21) Karl Eusebius seinem Sohn Johann Adam Andreas grundsätzliches über die Bedeutung der Pferdezucht, der Farben, der Größe und dem Charakter einzelner Pferderassen, worauf bei der Züchtung zu achten sein und wie Fehler an Gestalt und Farbe korrigiert werden könnten. Interessante Beobachtung, welche Farbkreuzungen zu welchen Resultaten führen; Eigenschaften von Schweißfüchsen, lange Ausführungen zu Corsieri (Von jeder Farbe der Corsieri müssen 24 Stuten im Gestüt vorhanden sein; jede zweite wird pro Jahr trächtig, das gibt also 12 Fohlen pro Jahr einer Farbe, sieben braucht man für ein Gespann, 5 sind nicht brauchbar, gehen ein oder werden anderem Nutzen zugeführt.)

S. 318: „[...] damit man aufs wenigst ein spann [Gespann] roß bekombe, so in sieben stuckh bestehet, dieweillen jeder kauffer es also verlanget, das siebende zu haben, wann einem waß geschicht, mit demselbigen den zug noch völlig zu erhalten.“



Abb. 69
Piazza de Campidoglio in Rom mit Luxusgespann.
(Gemälde von Van Lini 1744 in Lissabon)

Fahrpferde in der Stadt

Im Mittelalter hatte es kaum Luxuspferde auf den Strassen der Städte gegeben. Die meisten grossen Städte lagen an Gewässern. Der Fluss oder der See wurde hauptsächlich für den Verkehr von Waren und Personen genutzt, neben dem üblichen Fussverkehr. Das galt auch für London, die Themse nahm den wichtigsten Verkehr auf. Das dauerte bis in die Mitte des 16. Jahrhunderts, als bei vermögenden Familien das Fahren mit der Karosse und später der Berline oder anderen Personenwagen, aufkam (Worsley 2004, 102ff.). Diese Tendenz nahm schnell zu, im Jahre 1739 zählte man bereits 2484 Kutschen in London. Dafür brauchte es die entsprechenden Pferde und die Stallungen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Vermögenden meist nicht das ganze Jahr in der Stadt wohnten, sondern vor allem den Winter über. Dennoch brauchte es für diese

Zeit entsprechende Infrastrukturen für Pferd, Wagen und Personal. In London kamen damals die Mews auf, Gassen mit dicht an dicht gebauten Stallgebäuden, wie man sie heute in der Umgebung des Hyde Parks noch sehen kann. Diese waren einfach gebaut, aber doch so strukturiert, dass die extrem teuren Kutschen und Kutschpferde sicher untergebracht werden konnten.

Bei grossen Stadtpalästen lagen die Stallungen, wie auf dem Lande auch, in Seitenflügeln des schlossartigen Stadtpalais. Der Hof war dabei so gross angelegt, dass man mit dem mehrspännigen Karosse bequem ein- und ausfahren konnte. Die Abbildung zeigt denn auch die halbkreisförmigen Spuren der vorgefahrenen Kutschen.

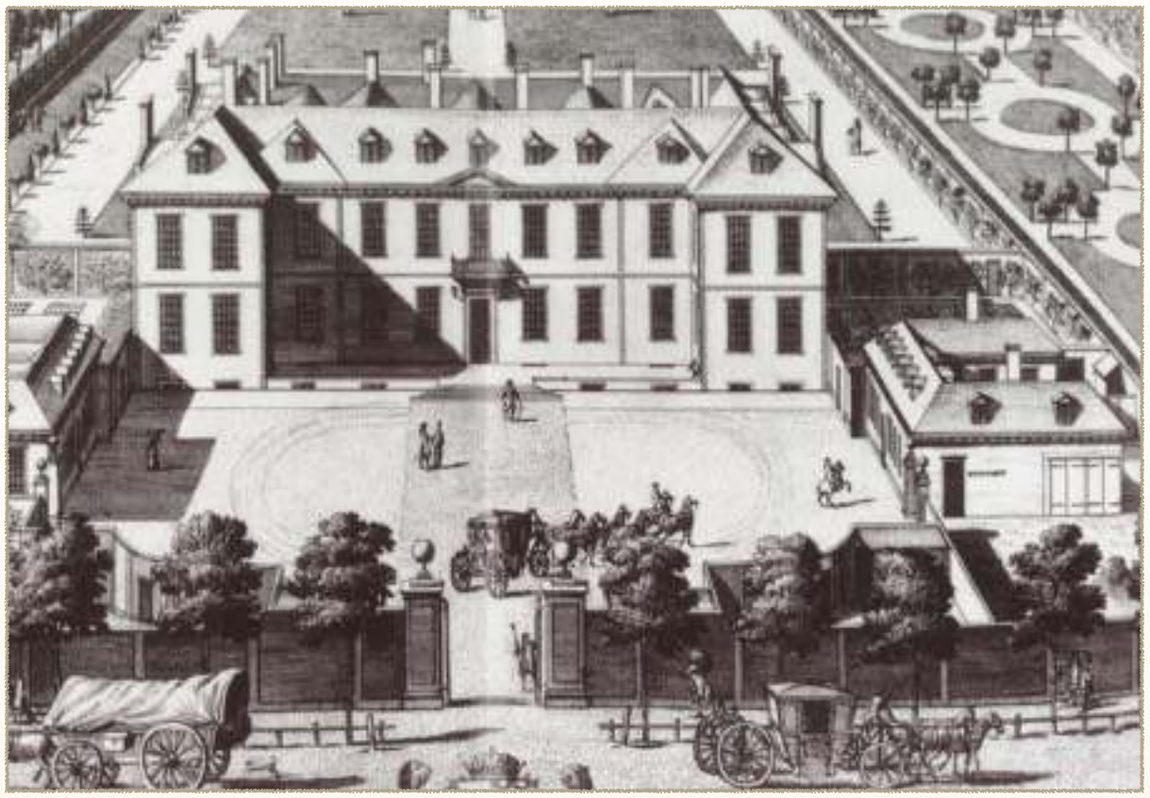


Abb. 70

Der Londoner Stadtpalast Burlington Haus nach einem nach einem Stich von circa 1665

(Worsley 2004, 106)

Führende Rolle Frankreichs im Verlaufe des 17. Jahrhunderts

Im 17. Jahrhundert hatte in Europa offenbar Frankreich im Horsemanship die Führungsstellung von Italien übernommen. Das belegen auch englische Autoren wie Worsley (2004, 101): Junge Engländer lernten in diesem Bereich viel auf ihren Reisen im Rahmen der Grand Tour in Frankreich und durch das Studium französischer Bücher. Die beiden Schlüsselwerke waren Solleysels „Le Parfait Mareschal“ von 1675 und später dann Garsault mit dem „Nouveau Parfait Maréschal“ von 1745.

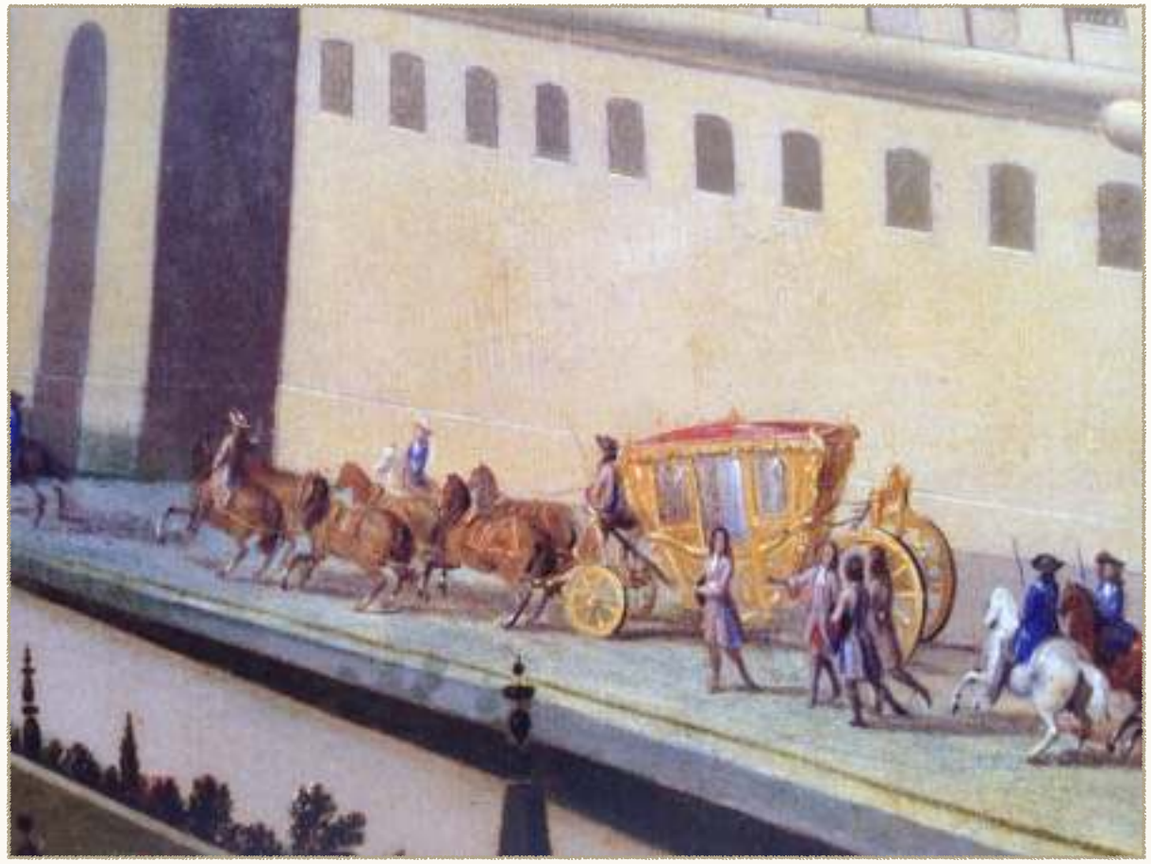


Abb. 71

Sechserzug in Versailles. Ausschnitt aus einem Gemälde von circa 1695.

(Arras 2012, 56)



Abb. 72

Die grossen neuen Stallungen in Versailles vom Schloss ausgesehen. Ausschnitt aus einem Gemälde von 1693.

(Arras 2012, 53)

Geschichtliches zum 18. Jahrhundert und der Zeit der Aufklärung

Das Zeitalter der Aufklärung bringt mit seinem neuen Gedankengut auch ein besseres Pferdeverständnis. Systematische Abhandlungen zur Fütterung der Pferde und der besseren Stallhaltung sind eine Folge davon. Erste wissenschaftliche Überlegungen zur Genetik, wie die von Buffon, haben erhebliche Folgen auf die Pferdezucht. Überhaupt kann man erst ab dem 18. Jahrhundert von eigentlichen Pferderassen sprechen. Sie entstehen durch gezielte Eingriffe des Menschen in die natürliche Vermehrung von Landschlägen zuerst in England und dann in Deutschland. So entsteht in Ostpreussen etwa aus dem bestehenden kleinen Landschlag durch Einkreuzung von orientalischen und englischen Vollblütern der Trakehner.

Das 18. Jahrhundert wird für die Pferdezucht und Pferdeausbildung zum abwechslungsreichsten und damit auch zum interessantesten Kapitel. In dieser Zeit werden auch die Grundlagen der Fahrkunst bis heute gelegt. Das ist durch verschiedene wichtige Bücher gut dokumentiert. Dazu gehört das im Anhang in wichtigen Auszügen dokumentierte Werk von Prizlius von 1777 und das erste dem Fahren gewidmete Werk von Chesnaye (im Buch „Fahrkunst“ bereits ausführlich besprochen). Der Wagenbau und das Wagenfahren machen grosse Fortschritte in dieser Zeit. Im 18. Jahrhundert findet der Wechsel von schwereren zu leichteren Wagen statt, von der Karrosse zur Berline und zu ersten leichten Selbstfahrern. Alles wird schneller in dieser Zeit. Das führt zu neuen Züchtungen durch Einkreuzung von schnellen Pferden wie Araber und englischem Vollblut.

Der gesellschaftliche Hintergrund ist geprägt durch das Ancien Regime, einer starren Gesellschaftsordnung mit einer einflussreichen Oberschicht. Die Letztere pflegt die Reit- und die Fahrkunst besonders intensiv. Dafür dienen alte Pferderassen als Grundlage, beliebt sind weiterhin - dem Zeitgeist entsprechend - bunte Pferde mit schönen Gängen. Übungen der Hohen Schule der Reitkunst muss jetzt auch das Paradepferd am Wagen beherrschen (siehe unten).

Dies wird jetzt möglich, weil die rohe Behandlung des Pferdes allmählich in Verruf kommt. Prizelius spricht 1777, XVII von der früheren „gewaltsamen Behandlung“ der Pferde und ihrer „abscheulichen Zäumung“. Die Beherrschung der Pferde war vor seiner Zeit gewissermassen auch ein mechanisches

Problem – über die Zäumung und die Kandaren, die damals für das Reiten und Fahren fast identisch waren (vgl. Fahrkunst).

Vieles, was heute im Fahren selbstverständlich ist, wie etwa die schonendere Zäumung und die weiche Hand des Fahrers, gehen auf Errungenschaften des 18. Jahrhunderts zurück. Es ist also falsch zu meinen, die „Gründerzeit“ der Fahrpferde und der Fahrkultur sei im 19. Jahrhundert anzusiedeln. Im 18. Jahrhundert beginnen die Adeligen - wie früher schon in der Antike - wieder selber zu fahren, allerdings nur bei speziellen Ereignissen. Dazu gehört das Karussell.

Das Karussel mit „Renn-Wägen“



Abb. 73

Ausschnitt aus einem Gemälde von Martin van Meytens und Werkstatt: "Carussel in der Winterreitschule d. Hofburg v. 2. Jänner 1743".

(Kunsthist. Museum Wien)

Das Karussel oder „Rennen“ hatte sich aus dem spätmittelalterlichen Ritterturnier entwickelt. Im frühen 18. Jahrhundert leben noch gewisse Bräuche des 16. und 17. Jahrhunderts weiter. Im - meist gerittenen Karussell - können die Künste der Pferde schaumässig vorgeführt werden. Karuselle werden nicht nur geritten, sondern auch mit speziellen leichten Wagen oder - im Winter - mit prunkvollen Schlitten gefahren. In der Zeit von Prizelius werden bereits kaum mehr Karuselle veranstaltet. Er findet sie aber offenbar noch so interessant, dass er 1777, 584 einen Rückblick zu diesen grossartig inszenierten Vorführung verfasst:

„Die Nachricht, welche wir von dem dabey gehaltenen Damenringrennen haben, findet sich in des Florinus Hausvater, welche buchstäblich folgendergestalt lautet: — „Es wurd ein Dames-Ring-Rennen an bey mit gehalten, zu welchem die denominirten Dame und Cavaliers sich auf die assignirte Renn-Wägen gesetzet, nach deren Culeur „sie ihre Kleidungen, Federn auf den Köpfen, di Cdavalier allen Pferde-Zeug, Feldern, Bändern und 6 Läuffern mit ihren Schürzen, Strümpfen und Mützen accommodiren müssen. Die Renn-Wägen waren alle künstlich gemacht, hinten mit einem hohen Sitz in der Figur eines Thrones, vorne war ein Sitz vor den Kavalier, welcher die Dame führete, so mit 2 Pferden mit Schellengeleute bespannt, und mit Federn auf den Köpfen gezieret waren. Jeder Wagen, wie gedacht, hatte seine besondere Couleur, einer verguldet, der andere versilbert, und mit Taffent und Sammet beschlagen. Auf solche satzten sich die Dames und Cavaliers, und fuhren nach der Ordnung und Couleur, nach welcher sich jeder Cavalier und Dame mit 6 Läuffern mondiret hatten. Der Rennplatz war viereckig mit grünen Reißig künstlich beflochten, auch mit genugsamen propren Logen versehen; Auf dem Rennplatz stunden 12 Pyramiden mit guldenen Knöpfen, durch weiche die Renn-Wägen fahren musten, allda nach denen 3 aufgehangenen Ringen die Dames in der mittelsten Carußel mit ihrem Führer und 2 Rennern oder Mandateurs zu beyden Seiten ebenfals nach dem Ringe mit renneten. Auch diese kostbare Vergnügungen erhielten die Reitkunst und die Pferdezucht im Werthe und Achtung, well man zu dergleichen Pferde von außerordentlicher Schönheit wählete, die noch dazu gut abgerichtet werden mußten. Alle diese Vergnügungen sind dahin, und man stehet oder höret kaum von einem Carußel.“

Besonders interessant ist hier - neben dem Zitat aus Florinus der Zeit um 1700 - der klare Verweis auf die gute Abrichtung der schönen Fahrpferde, die für dieses Ringelstechen eingesetzt werden. - Das gefahrene Karussell ist ein Mus-

terbeispiel für die Übertragung von Errungenschaften der hoch entwickelten Reitkunst auf die Domäne des Fahrens, der Fahrkunst, wie sie jetzt erstmals explizit genannt wird.

Fahrpferde auch für von der Herrschaft selbst gefahrene Schlitten

Schon im 16. Jahrhundert kamen unter anderem in Italien im Winter kollektive Ausfahrten mit Prunkschlitten auf, vor allem zur Fastnachtszeit (vgl. Furger 2009). Bei diesem liessen sich die Damen - wie beim Karussell - von Kavalieren kutschieren. Die höfischen Schlittenfahrten wurden zum Vorbild für ähnliche Schlittenzüge in kleineren Städten und auf dem Land. In der Schweiz hat sich dieser Brauch in Graubünden bis heute erhalten. Nach wie vor werden die Schlitten von hinten von einem Kavalier gelenkt, der seine Auserwählte ausführt. Diese Kutschierweise mit langen Leinen verlangt eine gute Beherrschung des Pferdes.



Abb. 74

Pferd vor einem Schlitten. Malerei an einem Schlitten aus dem schweizerischen Kloster Fischingen um 1750. (Nationalmuseum Zürich)



Abb. 75

Höfische Schlittenfahrt mit temperamentvollen Pferden vom spanischen Typus des 17. Jahrhundert.

(Ausschnitt aus dem Gemälde l'eau von Claude Deruet um 1640/41)

Adelige Damen und Herren nehmen die Leinen selbst in die Hand!

Das Karussel und selbst kutschierte, repräsentative Ausfahrten markieren den Beginn des Fahrens mit Pferden als eine Frühform des Sports. Denn bislang hatten die Adeligen das Führen der Leinen ganz ihrem Personal überlassen. So wie sie aber in der Neuzeit selbst gerne ritten, nahmen sie allmählich die Leinen auch selbst in die Hand. Wieder ging dabei die Entwicklung von „oben nach unten". Der Sonnenkönig Louis XIV kann dabei als eine Art Pionier gesehen werden. Von ihm gibt es als Fahrer ein Gemälde mit detailliertem Entwurf.



Abb. 76

Der französische Sonnenkönig Louis XIV. kutschiert sein Cabriolet selbst, flankiert von zwei Reitern. 1Gemälde von Martin dem Älteren circa 1690.

(Arras 2012, 41)



Abb. 77

Studie von Martin zum Gemälde von Abb. 76 mit Sonnenkönig Louis XIV. im Wagen als Selbstfahrer, begleitet von zwei Reitern. Das Fahrpferd zieht in einem Brustblattgeschirr, ist ähnlich gezäumt wie das Reitpferd davor, aber deutlich kräftiger gebaut.

(Collection Hermès in Arras 2012)



Abb. 78

Der spätere österreichische Kaiser Joseph I. fährt seine Schwester im Schlitten aus. Ausschnitt aus einem Gemälde von Charles Herbel um 1690.

(Aus Kugler 1977)



Abb. 79

Ausschnitt aus einem zwischen 1705 und 1752 entstandenen Gemälde von Hamilton und van Meytens: Die Damen fahren in leichten Cabriolets neben dem Jagdzug des Kaisers Joseph I., angeführt von Kaiserin Maria-Theresia.

(Kunsthistorisches Museum Wien, Schloss Schönbrunn)



Abb. 80

Pferdeideale des 18. Jahrhundert

(Kolorierter Kupferstich)

Fortschritte um 1700 in der Fahrkunst und das Werk von Prizelius

Chesnaye schreibt in der französischen Ausgabe seines „Parfait Cocher“ von 1744 im Vorwort „On mene avec plus d’adresse & plus de grace, qu’n ne faisoit il y a quarante ans.“ Also: Um 1700 war die Fahrkunst noch nicht so hoch entwickelt wie 1744. In dieser Zeitperiode ist offenbar die Fahrkunst entstanden und damit auch die bessere Züchtung, Ausbildung und Behandlung des dafür verwendeten Fahrpferdes. Dementsprechend entstehen jetzt erste Werke, die ganz dem Fahren, dem Fahrpferd und dessen Ausrüstung gewidmet sind. Dabei strahlte der Geist Guerinières auch deutlich auf die Fahrszene aus. Chesnaye 1744, 18 sagt etwa: „Der Kutscher darf die jungen Pferde nie brüskieren, er muss liebenswürdig und geschickt sein und vor allem eine „gute Hand“ haben, also fein und nachgebend fahren können.“ Der Stallknecht (palfrenier) muss auch liebenswürdig und geschickt mit den Pferden umgehen, denn er hat am meisten Umgang mit ihnen.

Neben der Ppferdepflege ist auch die richtige Unterbringung der Pferde wichtig (Chesnaye 1744, 208ff.). Die Ställe der Reitpferde sind gleich wie die der Fahrpferde. Es gibt drei Arten von Ställen:

- mit einer Reihe von Ständen
- mit zwei Reihen und einem Stallgang dazwischen und
- mit zwei Reihen und einer Mauer dazwischen.

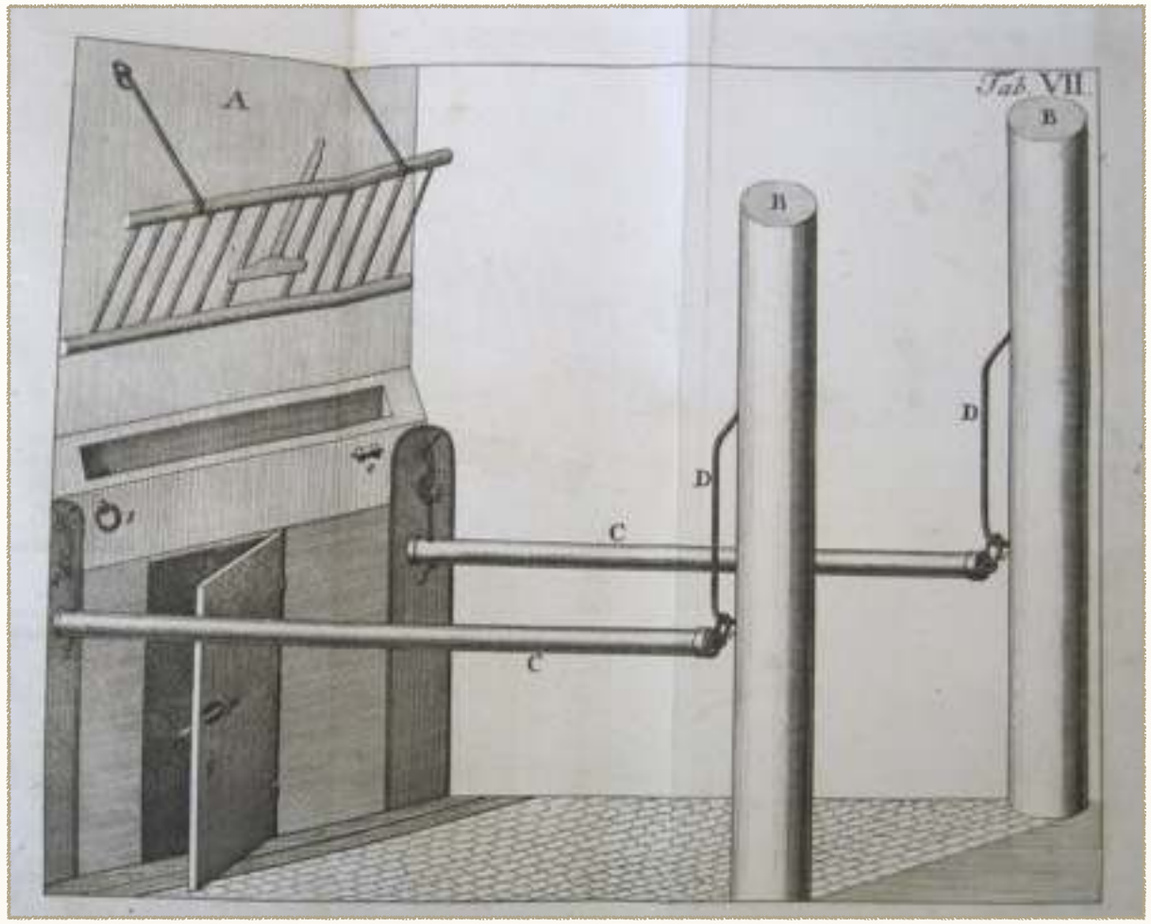


Abb. 81

Ständer mit Schlagbalken (C) und Heuraufe (A).

(Prizelius 1777)

Weitere wichtige deutschsprachige Bücher des 18. Jahrhunderts

Ein Jahr vor der deutschen Übersetzung des Schlüsselwerkes von Chesnaye erschien im Jahre 1777 Prizelius' Standardwerk „Vollständige Pferdewissenschaft". Vorher schon hatte Prizelius 1771 über das Senner Gestüt publiziert, dessen Leiter er war. 1775 war sein kleines „Handbuch der Pferdewissenschaft zu Vorlesungen" erschienen, in dem das Schlusskapitel ganz der „Abrichtung eines Zugpferdes" gewidmet war. Die Arbeiten Prizelius werden stark rezipiert: In der bekannten Enzyklopedie von Krünitz wird mit dem Inhalt des Bandes 57 von 1792 viel von Prizelius übernommen.

Neben Prizelius als Pionier der „Pferdewissenschaft" sind die verschiedenen Auflagen des Werkes von Johann Gottlieb Wolstein (1738 bis 1820), einem Tierarzt in Wien zu nennen. 1786 gibt er eine Neubearbeitung von Fuggers Werk mit einem eigenen zweiten Teil heraus. Vor und um 1800 entstehen schliesslich Lehrbücher zu vielen Themen rings um das Pferd, der erheblich grössere Wissensschatz wird in vielen Werken bis hin zum Fuhrwesen festgehalten (vgl. Literaturverzeichnis).



Abb. 82

Zum Decken vorbereitete Stute.

(Tafel aus Prizelius 1777)



Abb. 83

Sechserzug des 18. Jahrhunderts.

(Chesnaye 1744)

Chesnaye fasste – als Franzose – das „Ranking“ der Fahrpferde seiner Zeit folgendermassen zusammen: „Mit einem Wort, die besten Kutschpferde sind unstreitig die italienischen, hiernächst die dänischen und deutschen, und endlich die friesischen, und die aus dem nördlichen Theile von Holland. In Frankreich haben die Normänner den Vorzug.“

Gestüte des 18. Jahrhunderts

Unter dem französischen König Louis XIV. wird 1665 das erste französische Staatsgestüt begründet und im Jahre 1717 das bis heute bekannte Staatsgestüt Haras du Pin in der Normandie bezogen. Es liegt im Merleraut, dem besten Pferdezuchtgebiet Frankreichs. Die Aufgabe des Haras du Pin ist die Züchtung von geeigneten Pferden für die Armee und die grossen königlichen Stallungen von Versailles. Dort waren nach 1680 die Grande und die Petite Ecurie entstanden, in den denen einige hundert Fahrpferde für den König und seine Entourage standen. Wie in Versailles gibt es im Haras du Pin zwei grosse Stallflügel, rechts des Schlosses den für die Hengste der Reitpferde, links davon den für die „petites étalons destinée aux chevaux de carrosses“, also für die Wagenpferde.



Abb. 84
Haras du Pin im heutigen Zustand.
(Foto Autor)

Im 18. Jahrhundert erfolgt die Gründung wichtiger Gestüte wie Graditz in Sachsen, Trakehnen und Neustadt an der Dosse in Preussen, Celle in Hannover, Moritzburg in Sachsen, Radautz und Piber in Österreich.



Abb. 85

Versailles „Grande Ecurie“ im heutigen Zustand.

(Foto Autor)

Im 18. Jahrhundert entstehen zudem einige Marställe von Landesherren. Diese stellen auch den privaten Züchtern Beschäler zur Verfügung, um die Züchtungen in den Ländern auf einem hohen Niveau zu halten. Aber diese unterliegen dem „Geschmack ... des jedesmaligen Landesherrn ..., je nachdem dieser Schul- und Paradepferde, Carossiers oder Jagdpferde verlangte“ (Veltheim 1833, 425).

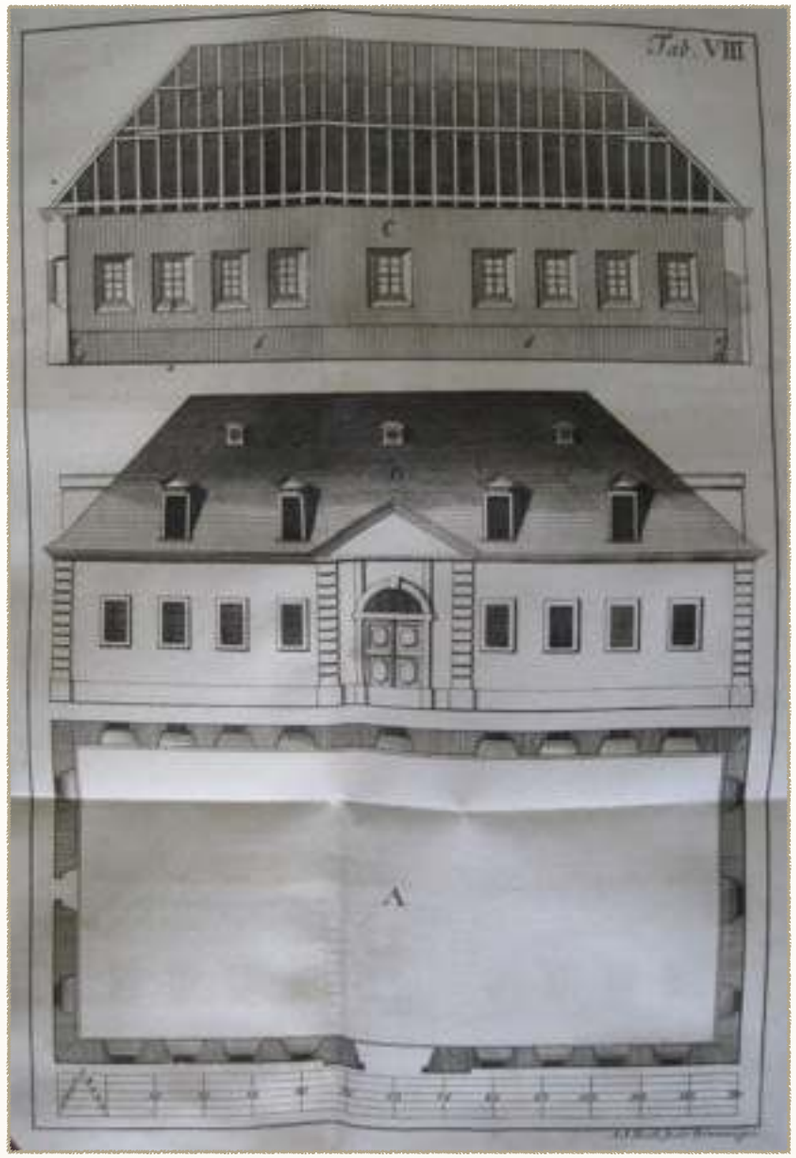


Abb. 86

Idealer Gestütsbau des 18. Jahrhunderts.

(Prizelius 1777, Tafel VI)

Prizelius gibt 1777 einen Überblick über Gestütsformen seiner Zeit (1777, 187ff.). Er unterscheidet drei Arten von Gestüten, das „wilde Gestüt“, das „halbwilde Gestüt“ und das „zahme Gestüt“.

Noch sehr lange existiert das alte „wilde Gestüte“ weiter. Stuten, ihre Fohlen und die Beschäler halten sich darin das ganze Jahr im Freien als Herde auf. (Prizelius 1777, 187f.):

„Wilde Pferde und wilde Gestüte sind dem Wildpret und Wildbahnen in alle Wege gleich zu achten. Diese wilden Thiere gehen Herdenweise wie das Wild, und ernähren sich mit ihnen auf einerley Art. Wie dahero eine Wildbahn behandelt wird, müssen auch wilde Gestüte behandelt werden. Bey strenger Kälte und tiefem Schnee können solche wilde Geschöpfe die erstorbenen Kräuter auf der Erde nicht bekommen, die Bäume sind des Laubes beraubt, welches ihnen ebenfalls zur Nahrung gereichet, und die neuen Knospen zeigen sich noch nicht, dahero sie aus Hunger crepiren würden, wenn Man ihnen nicht mit Nahrung zu Hülfe käme. Aus dem Grunde hat man Wildscheunen hier und da angelegt, um Heu hinein zu fahren, wovon sich die Pferde zu einer solchen Zeit ernähren: diese Scheunen sind auf zwey Seiten mit Brettern, oder auf eine andere wohlfeile Art, zugemacht, hinten und vorne aber offen. Eben diese Scheunen kann man auch fuglich gebrauchen, die Pferde abzufangen. Man macht nämlich von jedem Eingange zu beyden Seiten Hecken, welche sich immer mehr und mehr ausdehnen, so daß deren Ende sehr weit von einander entfernet sind. Diese Hecken, welches auch ein Riegelwerk seyn kann, sind den Pferden nicht verdächtig, weil ihre Entfernung eine Hinderniß wird, daß sie von ihnen übersehen werden konnten. Will man also Pferde fangen, so jagt man sie zwischen die Hecken, verschließet die gegenüber seyende Oeffnung der Scheune, und treibt sie allmählig zwischen den immer enger zusammen laufenden Hecken in die Scheune, und schiebt hinter ihnen einige bereit stehende Riegel vor, damit sie nicht wieder entwischen. Es ist auch gut, wenn die zu erst verschlossene Oeffnung mit Riegeln zugemacht wird, damit sie durch die Scheune sehen können, und nicht eine Furcht bekommen, in das Dunkle zu gehen. Wenn dergleichen Scheunen geräumig sind, kann man noch andere Abtheilungen darinne machen, um die eingeschlossenen Thiere von einander abzusondern, und sie sodann vermittelst Schlingen zu fangen.“

Im „halbwilden Gestüt“ stehen die Beschäler (circa 2 für 50 Stuten und der „Probirhengst“ ständig in Ställen, die Stuten nur den Winter über, sie leben sonst wild und sind nicht handzahm. Sie werden aber gezielt in einem speziellen Raum „an der Hand gedeckt“. Die abgesonderten, zum Gebrauch vorgesehenen (Hengst-)Füllen stehen gruppenweise in speziellen Ställen (Prizelius 1777, 188).

Das „zahme Gestüt“ setzt einen angegliederten Ackerbau voraus, denn die Pferde werden künstlich ernährt. Es besteht aus folgenden Gebäuden: Wohnung des Gestütsmeisters mit Geschirr-, Sattel und Vorratskammer, Beschälerstall mit Knechtenstube (Wohnung), Ställe für die Stuten mit mit Brettern unterteilten Ständen. Dazu kommen verschiedene Ställe für die Fohlen, die bis zum dritten Jahr nicht angebunden werden und ein Krankenstall. Zum „zahmen gestüt“ gehören auch Weiden, Brunnen (oder Gewässer).

Der „Professor der praktischen Thierarzney“ in Wien, Johann Gottlieb Wolstein, führt 1786 seinen Kommentar zu Fuggers Buch ausdrücklich mit einem Satz Rousseaus ein und kommt dann gleich zur Sache: „Die älteste und vollkommenste unter allen Pferdezuchten, ist die natürliche Zucht“. Er plädierte für die Erhaltung der wilden und halbwilden Gestüte.

Prizelius streift auch das wohl organisierte „Landgestüt“. Es wird „auf herrschaftliche oder Landeskosten“ unterhalten. Dort stehen die Beschäler. Das Landgestüt verfolgt ein Ziel für den Landesherrn (Versorgung der „Reiterey“ und im Kriegsfalle der berittenen Truppen und wohl auch der Artillerie) und eine Aufgabe für den ihm unterstellten Landmann, das heisst die Förderung der eigenen Pferdezucht im Land durch zur Verfügungstellung von guten Hengsten.

Nach Prizelius benötigt die Zucht von verschiedenen Pferdeschläge verschiedene Hengste, nämlich Reiter-, Dragoner- oder Husarenpferde und Zugpferde. Die Hengste werden zur Beschälzeit (wie heute noch) aufs Land verteilt.

Auswahl des Fahrpferds

Fahrpferde sollten gleiche Farbe haben, „weil die Züge von einerley Haar sein müssen“ (Prizelius 1777, 145). Prizelius gibt 1777 in seinem 14. Kapitel („Von der Abrichtung eines Zugpferdes“) eine genaue Anleitung. (Diese Passage hat Krünitz weitgehend übernommen):

Das Zugpferd muss „Thatig, fromm und gehoprsam seyn“ damit es gut eingefahren werden kann. Es muss mit aufgerichtetem Hals gehen können und es „in künstlichen Gängen, welche vor der Kutsche schicklich sind, unterrichtet werden“ können (also spanischer Tritt, Passage usw., vgl unten). Es muss auch

zur gehörigen Zeit gesattelt und angeritten werden. Hier war Deutschland vorbildlich wie schon Guerinière bemerkte.

Vor dem Einfahren wird das junge Pferd longiert und zwar schon mit dem aufgelegten Geschirr. Die Eignung und Ausbildung von eigentlichen Zugpferden und Paradepferden ist unterschiedlich.

Kunstvolle Ausbildung der Fahrpferde mit Piaffe, Passage und sogar Courbette am Wagen

Im Anhang ist das ganze Kapitel XIV von Prizelius zum Einfahren der Fahrpferde abgedruckt. Dabei wird deutlich, dass zur Ausbildung des Fahrpferdes (wie übrigens schon zuvor in der Antike) das „galopiren, curbettiren“ und auch das „piaffiren“ zur Ausbildung gehörten.

Schon 1777 sagt Prizelius in seinem dritten Paragraphen zum Fahrpferd: „Ein zur Parade abgerichtetes Wagenpferd muss stark auf den Hanken stehen, eine erhabene Action haben, galopiren und die Schul Mezair machen. Der Galop muss ihnen so gelehret werden, dass das Sattelpferd jedes Mal links, das Handpferd aber rechts galopiret, und muss der Galop kurz mit gebogenen Hanken gemacht werden.“

Mezair war eine Lektion aus der Hohen Schule der Reitkunst. Es war nach Guerinière von 1733 eine halbe Courbette. Die künstlichen Gänge der Paradepferde wurden übrigens auch unter dem Sattel geübt. Dazu gehören das „Mezair“, die halbe Courbette (Levade und kleine Sprünge mit geringem Raumgewinn).

Prizelius sagt auch zu welchen Gelegenheit am Wagen Schaugänge gezeigt wurden:

„Die Curbetten nehmen sich bey Wagenpferden fürtrefflich aus, wenn sie von selbigen zu gleicher Zeit gemacht werden. Das kann geschehen, wenn die Herrschaft in den Wagen steiget: wobey aber das Wesentliche der Curbette wegfallen muß, daß sie nämlich dabey vorwärts gehen, oder aber auch im Gehen, wenn sie einen kurzen Weg abzumachen haben, und ein großer Herr langsam die Straße passiren will. Auch der stolze nimmt sich während der Zeit, daß die Herrschaft in den Wagen steiget, sehr schön aus, und der spanische Schritt, wenn sie langsam durch die Straße fahren will. Zu allen diesen müssen solche Pferde abgerichtet werden, woraus zu ersehen ist, daß es eben so viel Mühe mache, ein Wagenpferd zuzureiten, als ein solches, was blos zum Reiten bestimmet ist, wozu noch die kömmt, daß es auch zum Zuge unterrichtet werden, und ohne Reiter diese Schulen zu machen lernen muß.“

Unter dem „stolzen“ Gang verstand Prizelius das Piaffieren.



Abb. 87

Courbette unter dem Sattel nach Cavendish bei S. 218.

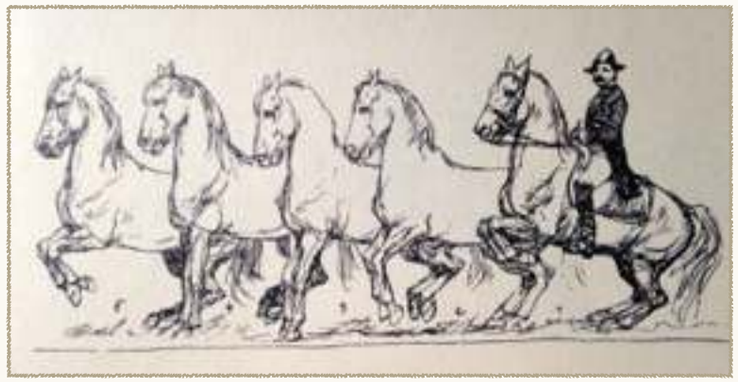


Abb. 88

Die Fussfolge des Pferdes beim Mezzair (Levieren mit Raumgewinn) unter dem Reiter nach Ludwig Koch.

Nicht nur für Deutschland, sondern auch für Österreich gibt es frühe Belege für Gänge der Hohen Schule am Wagen. Das zeigen die folgenden Abbildungen (siehe auch oben das Gespann des Fürsten von Lichtenstein am Goldenen Wagen, Abb. 66).



Abb. 89

Auffahrt des Fürsten Anton Florian von Lichtenstein in Rom 1691: Der Beiläufer hebt vor dem courbettierenden Pferd einen Zugstrang hoch.

(Kupferstich, Ausschnitt)



Abb. 90

Viererzug in der Courbette. Ausschnitt aus einem Gemälde von N.M. Rossi von 1728 im österreichischen Schloss Rohrau der Familie Harach.

Im 18. Jahrhundert wurde also von den Paradepferden am Wagen sehr viel verlangt. Das bedingte eine sehr anspruchsvolle Ausbildung, auch in den Pilaren nach Prizelius:

„Wenn ein solches Paradepferd stark auf den Hanken gehen soll, so folget, daß es auch in den Pilaren gearbeitet werden müsse: wodurch auch dessen Aktion, wie uns bekannt ist, verbessert wird. Es wird, wie gewöhnlich, zum Piaffiren angehalten, und nächstdem, wie wir gelernet haben, zur gehörigen Zeit in Curbetten unterrichtet. Wenn der Trab den Regeln gemäß ist, wird es zum Galop angehalten, und auf beyden Händen galopiret, nachher aber auf einen Schen-

kel gesetzet, und zwar auf den, nachdem es auf die linke oder rechte Hand gespannet wird.

Zu dem Ende ist bey der Abrichtung und dem Zureiten solcher Pferde ja nicht zu verabsäumen, daß man sie fleißig biege, damit die Köpfe beweglich werden: denn es ist nichts häßlicher, als wenn Wagenpferde die Köpfe zusammen stecken. Damit man desto sicherer sey, daß die Köpfe beständig auswärts gebogen bleiben, so bieget man sie auch wohl bloß nach der Hand, auf welcher sie vor dem Wagen gehen sollen, ohne die Beugung zu verändern, wenn sie auch auf der andern Hand geritten werden. Das Sattelpferd muß links gebogen seyn, daher man auch den Kopf links behält, wenn man es auch auf der rechten Hand trabet, und links galopiret, wenn es auf der rechten Hand geritten würde, wobei es nöthig ist, daß man es nicht zu tief in die Ecken reite, da es den Galop nicht halten kann, sondern wechseln würde. Eben so ist es auch mit dem Handpferde, bey welchem das Gegentheil von dem Sattelpferde beobachtet werden muß.“

Die Ausführungen von Prizelius zeigen eindrücklich, dass Ende des 18. Jahrhundert der Umgang mit dem Pferd, vor allem auch mit dem Fahrpferd in Deutschland, einen sehr hohen Stand erreicht hatte. Dies ist in dieser Form eine neue Erkenntnis, der Text Prizelius eine Wiederentdeckung. Am Beispiel des sorgfältigen Einfahrens der Fahrpferde kann gezeigt werden, dass damals bereits die wichtigsten Grundlagen gelegt waren, wie sie im 19. Jahrhundert wurden. Es scheint sogar, dass damals von den Fahrpferden mehr abverlangt wurde als später, wie das Passagieren und Courbettieren im Gespann zeigen.

Buffon und das Pferd seiner Zeit

Um die Mitte des 18. Jahrhundert, der Epoche der Aufklärung, beginnt mit dem Aufkommen von wissenschaftlichen Entdeckungen und Überlegungen eine neue Zeit in der Pferdezucht. Der bekannte Naturforscher Georges-Louis Leclerc de Buffon (1707-1788) prägt seine Zeit. 1754 erscheint sein Band über das Pferd in französischer Sprache, 1785 gefolgt von der deutschen Fassung. Aus dieser wird hier vor allem zitiert wird, es war allerdings eine freie Übersetzung und Überarbeitung der französischen Ausgabe.

Buffon behandelt das Pferd ausführlich und differenziert. Es wurden je nach Gebrauch verschiedene Pferdearten verwendet. Buffon unterscheidet (1785, 233ff.):

- Pferde zum Reiten auf Reisen (chevaux de maître)
- Packpferde (chevaux de suite)
- Postklepper
- Pferde für die Reitschule oder den Krieg
- Kriegspferde für Offiziere
- Ordentliche Reitpferde
- Pferde zur Pracht (Piaffeurs)
- Reitpferde zum Vergnügen
- Pferde zur Parforcejagd
- Schusspferde zum Bürschen (Jagen)
- Kutschenpferde
- Pferde für die „Postchäsen“ (cheval de brancart) und Karrenpferde (Gaule/ Roussins)
- Landkutschenpferde und
- Lastpferde.

Zu den Farben der Pferde äussert sich auch Buffon ausführlich (1785, 69).

Der Hengst vererbt nach Buffon mehr als die Stute, die letztere vor allem „Temperament und Wuchs“. Für Kutschpferde wählt man vor allem „die Stuten aus England und aus der Normandie“.



Abb. 91

Bild aus der französischen Originalfassung von Buffon.

Kutschpferde nach Buffon

Bei Buffon nimmt in der deutscher Fassung von 1785 das Fahrpferd bereits einen zentralen Platz ein:

„Ein Reitpferd muss mit platten, beweglichen und leichten, ein Zugpferd aber mit starken, runden und fleischigen Schultern versehen seyn“. Und: Für gute Kutschenpferde „muss zu Hervorbringung derselben sich der neapolitanischen, der dänischen oder solche Hengste bedienen, welche aus gewissen Gegenden Deutschlands, oder Hollandes,, zum Beispiel aus den Hollsteinischen oder Friesländischen, genommen sind.“ Frankreich wird in diesem Zusammenhang nicht speziell erwähnt (1785, 61 und 68f).

Weiterer Auszug zu den Kutschpferde nach Buffon 1785, 237:

„Von Kutschpferden verlangt man einen guten Trab, niedrige Hinterschenkel, gerade Nieren und einen hohen Kopf mit einem guten Maule, sehnichte Schenkel und wohlbewaffnete Füsse.“

Empirisches Vorgehen in der Zucht am Beispiel Frankreichs mit ungenügenden Resultaten

Bis um 1750 züchtet man Pferd auf empirischen Grundlagen, also auf Grund praktischer Erfahrungen. Dazu gehört die Kreuzungszucht, die aber nicht immer die erhofften Resultate bewirkt. So liess der französische König Louis XIV etwa Ende des 17. Jahrhunderts einige trächtige Stuten aus der Türkei, aus dem Orient und Spanien in den Süden Frankreichs verbringen (Rochau 1828, 42ff.). Nach dem Abfohlen kamen sie nach Saint-Léger bei Versailles und wurden mit den besten französischen Hengsten und mit solchen aus England und Italien gedeckt. Dabei ergaben sich aber keine passablen Pferde. Der Pferdekenner Garsault importierte danach vierzig Stuten aus Neapel, die damals einen guten Ruf genossen, und deckte sie im gleichen Gestüt mit den besten Hengsten aus verschiedenen Ländern. Das Resultat war ähnlich. Nachdem die Fohlen zunächst vielversprechend aussahen, erwiesen sie sich bei zunehmendem Alter als degeneriert.

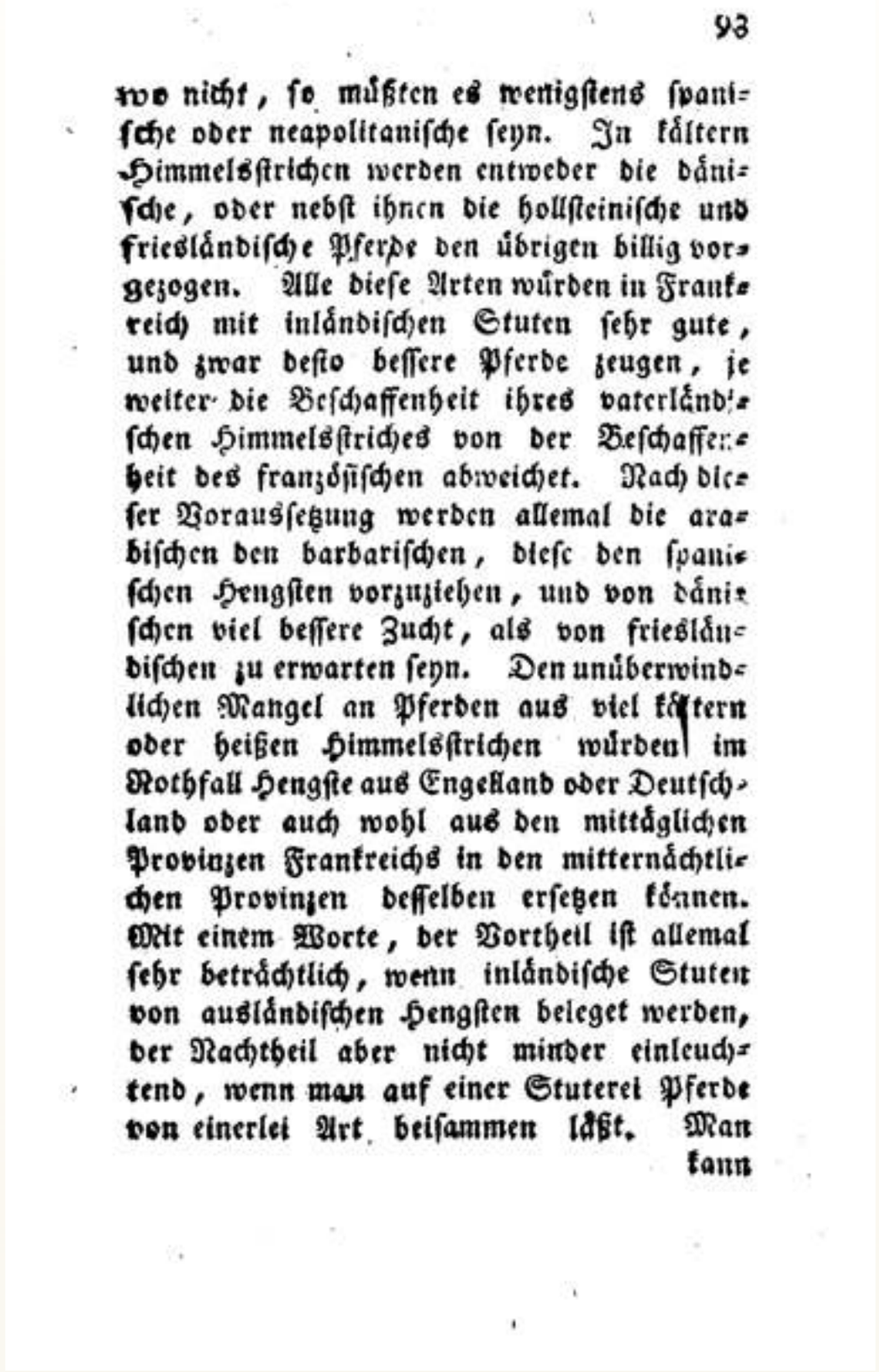
Im späten 18. Jahrhundert war die Zeit reif für eine neue Sicht auf die Pferdezucht.

Frühe Vorstellungen von Genetik: Der Einfluss der „Himmelsstriche“ nach Buffon

Buffon machte erstmals Klima und Nahrung für Veränderungen in der Pferdezucht verantwortlich. Buffon 1785, 84: In Gestüten mit trockenem Boden entstehen eher leichte Fohlen, in feucht gelegenen Gestüten mit fetten Weiden eher schwere Nachkommen. Dieser „Unterschied“ hängt ab „von der Unterschiedlichkeit des Himmelsstrichs und der Nahrung“! Als „Himmelsstriche“ verstand man damals die Wendekreise von Himmelskörpern, letztlich die Klimazonen. Nach Buffon vererben sich die klima- und futterbedingten Veränderungen an (verpflanzten) Pferden im Laufe der Zeit, das heisst über die Generationen.

Buffon 1785, 90: „Dergleichen Thiere vom ausländischen Stamme verlieren ... alles fremde Ansehen, und werden in allen Stücken unsern Landthieren ähnlich. So verwandeln sich z.B. spanische oder barbarische, auf solche Art fortgepflanzte Pferde, oftmals bei der zweiten, am meisten aber bei der dritten Zeugung, wenn man barbarische oder spanische Pferde herbeischaffet, und mit inländischen Stuten zusammen bringet.“

Um eine Verbesserung der Pferdezucht zu erzielen, müssen nach Buffon ganz andere Pferderassen nachhaltig eingekreuzt werden. Er empfiehlt für die Zucht guter Pferde in Frankreich die Einkreuzung barbarischer und arabischer Hengste, oder wenigstens solche spanischer oder neapolitanischer Herkunft. Buffon 1785, 93:



93

wo nicht, ſo müßten es wenigſtens ſpaniſche oder neapolitaniſche ſeyn. In kältern Himmelsſtrichen werden entweder die däniſche, oder nebſt ihnen die hollſteiniſche und friesländiſche Pferde den übrigen billig vorgezogen. Alle dieſe Arten würden in Frankreich mit inländiſchen Stuten ſehr gute, und zwar deſto beſſere Pferde zeugen, je weiter die Beſchaffenheit ihres vaterländiſchen Himmelsſtriches von der Beſchaffenheit des franzöſiſchen abweichet. Nach dieſer Vorausſetzung werden allemal die arabiſchen den barbariſchen, dieſe den ſpaniſchen Hengſten vorzuziehen, und von däniſchen viel beſſere Zucht, als von friesländiſchen zu erwarten ſeyn. Den unüberwindlichen Mangel an Pferden aus viel kältern oder heißen Himmelsſtrichen würden im Nothfall Hengſte aus Engelland oder Deutſchland oder auch wohl aus den mittäglichen Provinzen Frankreichs in den mitternächtlichen Provinzen deſſelben erſetzen können. Mit einem Worte, der Vortheil iſt allemal ſehr beträchtlich, wenn inländiſche Stuten von ausländiſchen Hengſten beleget werden, der Nachtheil aber nicht minder einleuchtend, wenn man auf einer Stuterei Pferde von einerlei Art beiſammen läßt. Man kann

Buffons Gedanken werden in der Folge stark rezipiert und dementsprechend beginnt in der Folge eine neue Ära der Pferdezucht, die massive Veredelung mittels Einkreuzungen fremder Rassen.

Die Technik der Veredelung durch Einkreuzung

Der renommierte deutsche Pferdekenner Justinus beschreibt die Technik der Veredelung einer Rasse durch Einkreuzung kurz und knapp (1815, 22f. und 47):

„Veredeln heißt: die charakteristischen Eigentümlichkeitten und Eigenschaften edler Pferde oder anderer edler Thiere theilweise, oder ganz auf gemeinere oder auf gemeine Pferde und Thiere übertragen. Die Veredlung begreift also und bezieht sich auf Eigenthümlichkeiten und Eigenschaften die nicht vorhanden sind, und findet Statt bey Gemeinen, und bey denen, die nicht genug edel sind. Bey der Verbesserung und Veredlung ist Nutzen, Güte, Brauchbarkeit, Diensttauglichkeit, der Hauptgegenstand; Form, Bildung, Schönheit, ohne sie jedoch aus den Augen zu verlieren, bleiben untergeordnet. Es gibt Kriegs-Dienste, und bürgerliche Dienste zu denen nur gemeine Pferde anwendbar und nützlich, und edle und veredelte nachtheilig, ja selbst unbrauchbar sind; und Kriegs- und bürgerliche Dienste, wo edle und veredelte nothwendig, ja selbst unentbehrlich sind.“ ...

„Die Zuchtart Kreuzung ist der Innzucht entgegen gesetzt. Sie vermeidet die Paarung in den Familien und mit Verwandten, und paaret die vorhandenen, eingebornen Thiere, mit gleichartigen oder ungleichartigen, anderen oder fremden Familien, Stämmen und Thieren aus andern Zuchten und Landesarten. Sie trachtet alle Unvollkommenheiten durch Paarung mit den entgegen gesetzten Vollkommenheiten zu verbessern, und sucht sich alles nicht vorhandene das in andern vorhanden ist, durch Paarung zu verschaffen.“

Justinus referiert 1815 schon beachtliche Vererbungskenntnisse. Er betont, dass es für Kreuzungen reine Rassen brauche, sonst würde das Resultat zu unsicher (1815, 52ff.):

„Halbschlägig gezeugte Thiere erben ihre Eigenthümlichkeiten unsicher fort. Noch unsicherer ist die Forterbung der Thiere von vermischter Abstammung und Abkunft, und immer mehr unsicher, je mehr vermischtes und je mehr ungleichartiges Blut in ihren Adern fließt.“ ... „In seinem Blute befinden sich jedoch die Anlagen von beyden; und die Natur hat sich kein Gesetz vorgeschrieben, welches von den vorhandenen in den folgenden Zeugungen sich wieder darstellen wird.“ ... „Rückschläge finden Statt in den entferntesten Generationen; und längst vergessene Formen ....“

Deshalb ist das Fazit Justinus’: „Die Züchter sollen nicht wagen, nicht probieren, nicht versuchen, nicht spielen, nichts dem Zufall überlassen ..., sondern konsequent in die Richtung der vorgesehenen Verwendung der Pferde züchten.“ Für das gemeine Wagenpferd heisst das nach Grösse und Masse, für das edle Wagenpferd „Grösse, Geist und Figur“, nebst „Stärke, Geschwindigkeit und Ausdauer“, die für alle Gattungen gelten.

Beginnende Kreuzungszucht mit englischem Vollblut

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhundert beginnt man auch in Kontinentaleuropa das englische Vollblut zur Veredelung vermehrt einzusetzen. Es war im Sinne Justinus‘ zu einer reinen Rasse geworden. Dieser feingliedrige und schnelle Pferdetypus entspricht jetzt dem Geschmack der Zeit.

Bekanntlich wurden drei orientalische Hengste zu den Stammvätern des englischen Vollbluts. Einer davon, nämlich „The Godolphin Arabian“ oder „Godolphin Barb“ (nach heutiger Auffassung kein arabischer, sondern ein Berber-Hengst), hatte übrigens seine europäische Karriere als Karrenpferd in Frankreich begonnen! Wrangel zitiert 1908, 86 folgende Geschichte:

1728 kam der um 1724 geborene Hengst mit anderen Pferden als Geschenk des Beys von Tunis an König Louis XV. von Tanger nach Frankreich. Von den Reisestrapazen gezeichnet, wurde er in Paris trotz seines guten Stammbaums an einen Fuhrmann verkauft. Dort warf er zunächst alle Reiter ab, schlug am Wagen alles kurz und klein und war auch im Stall „ein wahrer Sohn der Wildnis“. „Schliesslich brachte es der Fuhrmann durch energische Anwendung der Hunger- und Prügelkur doch so weit, dass der Hengst mit einiger Vorsicht als Zugpferd vor einem Lastkarren verwendet werden konnte.“ Ein mitleidiger Engländer kaufte das Pferd schliesslich und brachte es nach England, wo er zum Earl of Godolphin kam, um 1730/31 als Probierhengst diente sowie

schliesslich zum ausgezeichneten Vererber von Rennpferden wurde. Wrangel interpretierte nach Stubbs Porträt des Pferdes diesen eher als Berber denn als Araber.



Abb. 92

Einer der drei Stammväter der englischen Vollblutzucht: Godolphin Arabien.

(Gemälde von George Stubbs)



Abb. 93

Godolphin Colt, und Whistlejacket, Sohn und Grosssohn von Godolphin Arabian (Gemälde von George Stubbs von 1762)



Abb. 94

Phaeton des Prince of Wales mit zwei hoch im Blut stehenden Wagenpferden.

(Gemälde von George Stubbs)

F. ENTSTEHUNG DER BEKANNTEN RASSEN: 19. JAHRHUNDERT

Das 19. Jahrhundert wird für Pferd und Wagen zur Periode der Hochblüte. Dabei entwickelt sich die Pferdezucht in eine neue Richtung und es entstehen die meisten Rassen, wie sie uns heute noch vertraut sind. Zu dieser Entwicklung kommt es in verschiedenen Schritten. Diese wird hier in drei Etappen zusammengefasst:

- Umbrüche in der Zeit um 1800

- Englische Dominanz im mittleren Jahrhundertdrittel

- Hochblüte im fortgeschrittenen 19. Jahrhundert.

Um 1800 beginnt in der Pferdezucht ein neues Kapitel, die Umzüchtung alter Rassen in leichtere und schnellere Pferde. Dabei wirken verschiedene Faktoren zusammen. Frankreich verliert seine führende Stellung an England mit seinen Vollblütern. Das Schönheitsideal des Pferdes verändert sich.

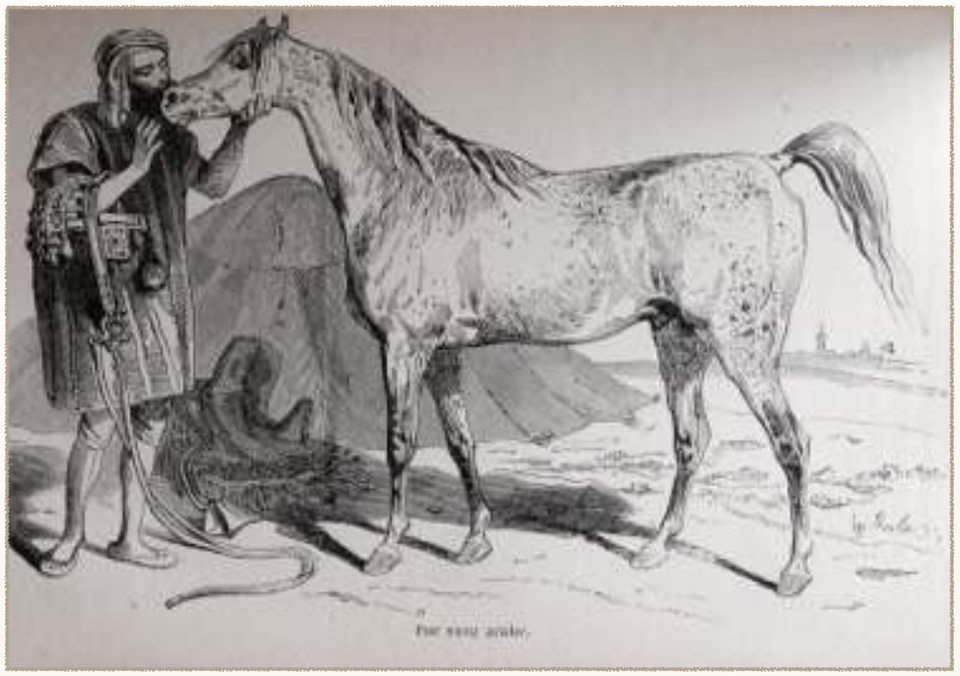


Abb. 95

Vollblut-Araber. (Loncey 1888)

Historische Situation in der Zeit um 1800

Die Wirren der Revolution führen seit 1789 zur Aufhebung vieler traditioneller Strukturen, auch in der Pferdezucht. Davon betroffen sind viele Privatgestüte reicher Familien. Das bestätigt etwa der Franzose de Rochau im Jahre 1828. Dann prägt Napoleons Aussenpolitik die Zeit um 1800 in Kontinentaleuropa. Die von ihm ausgelösten Kriege mit fünf Millionen Toten zerstören zu Beginn des Jahrhunderts viel in Europa, besonders in Frankreich. Pferde werden knapp. Napoleon selbst und seine Armeen müssen schliesslich auf deutsche, spanische, dänische und polnische Pferde ausweichen, die französische Pferdezucht liegt am Boden (Rochau 1828, 10ff.).

In den langjährigen napoleonischen Kriegen werden in ganz Europa Gestüte evakuiert und über weite Strecken verpflanzt. Gute Hengste werden zu Beutestücken und auf verschiedene Länder verstreut.

Napoleon I. selbst lernt mit seiner Entourage die Vorzüge der Araberpferde auf seinen Feldzügen im Orient kennen. Der Araber wird jetzt vermehrt als Veredler eingesetzt. Als Paradepferde werden in Paris am Wagen aber nach wie vor Karossier der alten Art eingesetzt.

Im Jahre 1815 beginnt dann nach Ende der Kriege die Neuordnung des Kontinents und die Epoche der Nationalstaaten, wie wir sie heute noch kennen.

Erst um 1825 gibt es wieder allmählich einen zunehmenden Bestand an guten französischen Pferden; dazu kommt nach de Rochau ein gutes Angebot an ausländischen Pferden in Paris um 1825. Als gute Mecklenburger verkaufte Pferde würden aber tatsächlich aus Belgien, Holland und Ostfriesland stammen.



Abb. 96

„Bonapartes State Horses“, also Galapferde.

(Aquarell von 1817)



Abb. 97

Achterzug vor einer Berline Napoleons I.

Pferd und Wagen im frühen 19. Jahrhundert

England wird im frühen 19. Jahrhundert zum Spitzenreiter Europas in vielen Bereichen. Die Erfolge der schnellen englischen Kavallerie in wichtigen Schlachten, wie der im belgischen Waterloo, beeindrucken. Wie so oft während und nach Kriegen: Die Ausrüstung und Taktik der Sieger machen Schule. Dazu gehören die leichten und flinken Pferde der Engländer. Dazu kommt im zivilen Bereich die frühe Industrialisierung Englands mit ihren Qualitätsprodukten; das ist für den Bereich Kutschenbau längst bekannt.

Aber auch andere englische Errungenschaften werden in Europa zum Vorbild. Dazu gehört die effiziente englische Pferdepost. Die schnellen Verbindungen beruhen auf guten Strassen, relativ leichten Wagen – und schnellen Pferden. Jetzt wird nicht mehr im Schritt, sondern im Trab und gar im Galopp gefahren. Voraussetzung dafür sind hoch im Blut stehende Pferde. Das schnelle Fahren mit edlen Pferden auch durch Privatleute wird jetzt zu einer Frühform des Sports. Davon zeugen Bilder von jungen Damen und Herren auf hohen Phaëtons.

Die noble Equipage nach englischem Vorbild wird in der Folge im frühen 19. Jahrhundert zum Statussymbol der Oberschicht auch auf dem Kontinent. Wie bei den Engländer werden zunehmend edlere Pferde vor Kutschen gespannt. Das hat Auswirkungen bis nach Deutschland (Anonymus 1801, 84): „Kutschpferde müssen aber insbesondere von schöner Figur und schönem Kopf seyn, damit sie ins Auge fallen. Je schöner der Wagen und das Geschirr ist, desto schöner müssen auch die Pferde seyn“.



Abb. 98

Viergespann der für ganz Europa vorbildlich und schnellen Royal Mail des frühen 19. Jahrhunderts.

(Ausschnitt aus einem Gemälde von J.-L. Agasse)

Beginnende Anglomanie

„Anglomanie“ ist in der Hippologie des 19. Jahrhunderts ein gängiger Begriff für die in den ersten Jahrzehnten vor 1800 weit verbreitete Einkreuzung englischer Vollbluthengste in verschiedene europäische Landzüchtungen. Im Laufe der Zeit spricht man gar von einer „Vollblut-Manie“ im 19. Jahrhundert.



Abb. 99

Groom auf einem Hunter mit einem zweiten Jagdpferd.

(Gemälde von J.-L- Agasse des frühen 19. Jahrhunderts)

England war auf dem eigenen Boden von den Napoleonischen Kriegen verschont geblieben und damit auch von den negativen Folgen auf die Pferdezucht, wie dies in vielen anderen Ländern Europas der Fall war. Daraus resultierte eine hohe Kontinuität in der englischen Pferdezucht. Kontinuität über Jahrzehnte, über mehrere Pferdegenerationen hinweg, ist bekanntlich das A und O einer erfolgreichen Pferdezucht.

Der englische Lebensstil wird nach den Napoleonischen Kriegen in verschiedenen Ländern Europas von der europäischen Oberschicht übernommen, etwa die bequemere englische Alltagskleidung, eine Art Sportkleidung, oft von der Reitkleidung abgeleitet (Redingote = ursprünglich riding coat). Davon zeugen Bilder des Genfer Malers Jacques-Laurent Agasse (1767-1849), der um 1800, wie andere begabte Künstler, in die boomende Metropole London umsiedelt. Dort gibt es zahlreiche Kunden, die ihre Pferde portätieren lassen wollen.



Abb. 100

Englische Reitkleidung des Genfers Nosky Calandrini, im Hintergrund ein hoher Phaëton ebenfalls nach englischer Art.

(Gemälde von J-L. Agasse und anderen um 1786)



Abb. 101

Ein sportliches englisches Phaëton-Gespann kommt in eine unangenehme Situation.

(Gemälde von J.-L. Agasse um 1790)

Das englische leichte Kumtgeschirr und auch die englische Art des Reitens auf dem leichten englischen Sattel beginnen sich im frühen 19. Jahrhundert auf dem Kontinent auszubreiten und die alten Brustblattgeschirre und schwereren Sättel nach deutscher und französischer Art zu verdrängen.

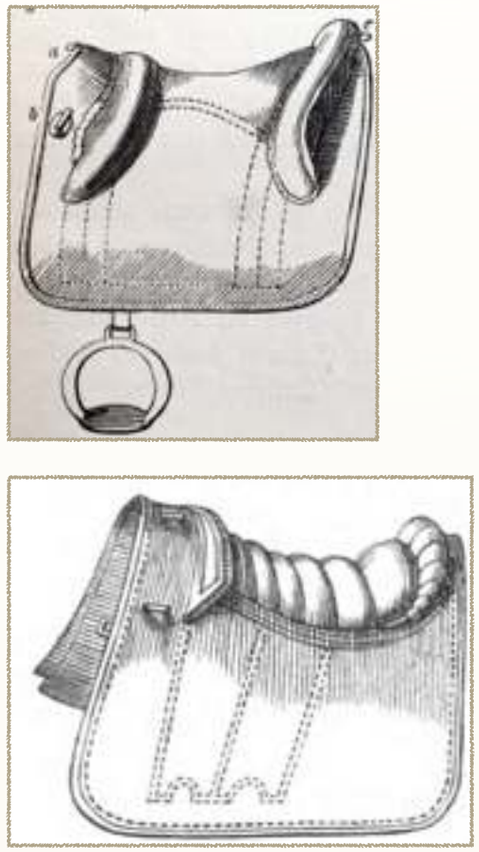




Abb. 102

Deutscher (auch „Schulsattel“ genannt) und französischer Sattel sowie unten der leichte englische Sattel.

(Aus Heinze 1863, Fig. 49 - 51)

Der leichte englische Sattel entwickelt sich in England in Zusammenhang mit der dort beliebten Jagdreiterei. In England wird kaum mehr die Hohe Schule wie auf Kontinent und besonders Frankreich ausgeübt, sondern das Jagdreiten vervollkommnet. Dementsprechend werden in England gezielt Jagdpferde gezüchtet. Von diesem Hunter werden Eigenschaften verlangt (Gehorsam, Ausdauer usw.), die auch beim Wagenpferd geschätzt sind (vgl. dazu auch unten).

Nach Wrangel 1908, 270ff. war im 19. Jahrhundert der Hunter in der Regel „das Produkt einer Karrossier-Stute oder auch einer gängigen Kaltblüterin und einem zur Halbblutzucht verwendeten Vollbluthengst". Das Umgekehrte gab es auch: Nachkommen von einem „Hengst des Ackerschlages" vom Typus des kurzbeinigen, energischen und gängigen Exemplaren".

Beliebt sind in England auch schnelle Jagdpferde mit hoch im Blut stehenden Stuten. In der Mitte des 18. Jahrhunderts wird die Jagd zu Pferde in England schneller („quick hunting"), mit dem so genannten „flying jump". (Vorher war die Jagd auch in England für den Reiter wenig anspruchsvoll gewesen.) Die Jagd nimmt in England neue Formen an, mit einem grossen Bedarf an Pferden Worsley 2004, 184: „Ein gewissenhafter Jäger brauchte ein Pferd zur Fahrt zum „meet", sein Jagdpferd, und ein Ersatzpferd für die zweite Tageshälfte. Nach einem anstrengendem Jagdtag brauchte es andere Pferde als am Folgetag."

Auch im Bereich Fahren wird England vorbildlich. Dazu gehören eine neue Leinentechnik (four-in-hand) und die Einführung des englischen, das heisst leichten Kumts mit Stahlbügeln. Alles wird in England funktionaler und schlichter, das Pferd, das Geschirr, die Kutsche, die Kleidung und die Livreen. „The plainer the better" heisst der Leitspruch jetzt, das zweckmässig-einfache ist das bessere.

England bleibt im frühen 19. Jahrhundert das Land der Pferderennen mit Vollblütern. Diese werden weiter rein nach Leistung gezüchtet. Jetzt etablieren sich nach englischem Vorbild auch auf dem Kontinent Pferderennen. In Deutschland beginnen sie um 1820.

Paradigmenwechsel in der Pferdezucht

Um und nach 1800 geschieht die wohl grösste Umwälzung in der Pferdezucht der Neuzeit. Alte Rassen verlieren an Bedeutung, neue Züchtungen mit einem hohen Anteil an Vollblut dominieren das Luxus-Pferd. Jetzt beginnt in ganz Europa die „ Veredelungsprocedur" nach dem Vorbild Englands. Im frühen 19. Jahrhundert wird ein neuer, schnellerer und leichterer Pferdetypus verlangt. Nicht mehr die rammsköpfigen schweren Pferde des 18. Jahrhunderts, sondern feingliedrige Pferde mit viel Blut werden Mode. Das englische Vollblut und der mit ihm verwandte Araber beginnen vor diesem Hintergrund ihren Siegeszug auf dem Kontinent als Veredler der einheimischen Rassen.

Beispiele: Die beiden deutschen Fürsten Herzog von Zweibrücken und der Markgraf von Anspach züchten in ihren Hof- und Stammesgestüten mit englischen Hengsten und Stuten sowie mit orientalischen Hengsten eine neue homogene Art. Ähnliches geschieht im Gestüt Redefin. Diese Erfolge verstärken die neuen Tendenzen n grossen Teilen Deutschlands.

Veltheim (1833, 383) sagt es kurz und knapp: Nicht nur in Mecklenburg hat vor dem Hintergrund des „schnellen Umschwungs" der Zeiten und vor allem „durch die neue Art Krieg zu führen" und „das mit der allmäligen Verbesserung der Landtsrassen in Deutschland gemachte schnellere Reisen" mittels englischer Hengste und auch Stuten zur vermehrten Züchtung leichterer und schnellerer Pferde geführt. Dabei spielte die Nutzung des Pferdes durch das Militär weiter eine entscheidende Rolle, denn auch die Kavallerie verändert sich (siehe unten).

Schwarznecker fasst 1880, 26f. im Rückblick zusammen, was im Laufe des 19. Jahrhundert gesellschaftlich gesehen geschah: „Feste Wege, leichte Wagen und die vielgeschäftige Menschheit, welche rasch zu den pünktlichen Eisenbahnzügen gelangen wollen, stellen andere Anforderungen an die Gespanne."

Der neue leichtere Pferdetyp wird jetzt relativ schnell durch massive Einkreuzungen von leichten Pferden, vor allem durch englische Vollblüter, in die alten schwereren Rassen geschaffen. Aber diese Umzüchtungen zeitigen auch Nachteile, die alten guten Merkmale der Rassen gehen verloren. Deshalb kommt auch erste Kritik an diesem Vorgehen auf, das durch die Theorien Buffons beschleunigt wurde.

Wachsende Kritik an Buffon

Die Lehre Buffons, dass die „Himmelsstriche“ die Haustierrassen wesentlich beeinflussen und deshalb zur Verbesserung der Rassen möglichst fremde, andersartige Hengste eingesetzt werden sollen, hat auf die Pferdezucht Deutschlands erhebliche Konsequenzen und wird dementsprechen stark kritisiert. Veltheim schreibt 1833, 375ff.: „ ... der Samen, und nicht das Klima constituirt die Raçen ...“. Jaeger riet 1846, 129 dringend davon ab, bei der Zucht hin- und her zu schwanken, wie das oft gemacht würde zwischen italienischen, spanischer, englischem und arabischem Blut. Er riet explizit vom „Büffon’schen System“ ab.

Zur Kardinalfrage der Verbesserung der Rassen durch Selektion innerhalb der Rassen oder Einkreuzung mit edlen Hengsten äusserte sich der Franzose de Rochau 1828 differenziert (29ff.). Dessen Antwort war: Einkreuzung zur Verbesserung ja, aber die Einkreuzung eines noch so guten Hengstes mit der Stute aus einer degenerierten Rasse bringt keine guten Resultate. Man sollte eher ähnliches mit ähnlichem kreuzen, konkret unter den Stuten die besten aus der verbliebenen Zucht auswählen und mit einem ähnlichen Hengst decken, wobei die zukünftige Verwendung der jungen Pferde beachtet werden müsse. Das sei der längere, aber bessere Weg als die Kreuzung mit andersartigen, sehr edlen Hengsten. Das hätte die Vergangenheit in Frankreich des späten 18. Jahrhunderts gezeigt, als man auf einen Schlag die Rassen verbessern wollte. Die erste Regel von de Rocheau war: Keine Übertreibung bei der Einkreuzung, keine Kreuzung zwischen Rassen aus dem Süden mit solchen aus dem Norden.

Rochau fragt auch nach dem Grund der langsamen Degeneration der Rassen und bezweifelt den starken Zusammenhang mit dem Klima und der Nahrung. Rochau sagt deutlich (1828, 39ff.): „La théorie de Buffon n’a pas été confirmé par l’expérience.“ (Die Theorie Buffons wurde in der Praxis nicht bestätigt.) Die in Frankreich durchgeführten Kreuzungen mit fremden Rassen, auch mit dänischen und deutschen Hengsten, wie in der Vergangenheit geschehen, haben auf Dauer keine Verbesserung gebracht. Schöne englische Hengste hätten in Frankreich, Spanien und in Italien nur mediokre Resultate gebracht. Die Lehre Nr. 2 daraus war für Rochau: Züchtung nicht mit fremden, nur mit eigenen Stuten. Darüber hinaus stellte Rocheau zwei weitere Regeln auf: Nach Regel 3 liegt es in der Natur, dass man Pferderassen von Zeit zu Zeit erneuern muss, um der Degenerierung zu begegnen. Nach Regel 4 dürfen für die Erneuerung nur reinrassige Individuen eingesetzt werden. Dafür sind Pferde aus ähnlichem Breitengrad zu verwenden, etwa aus Polen und Deutschland, nicht jedoch Araber, Pferde aus Italien und Spanien. Auch die begonnene Verwendung von Dänen, Holsteiner und Mecklenburger versprechen gute Resultate.

Französische Autoren wie de Rocheau hatten Respekt vor der englischen Pferdezucht (Rochau 1828, 51ff.): England hat einen hohen Perfektionsgrad in der Pferdezucht erreicht, übrigens auch bei anderen Haustieren. Man vermeidet dort die Paarung unter Extremen. Kreuzung unter ähnlichen Tieren gibt zuverlässigere Resultate, etwa die Paarung eines Vollbluthengstes mit einer Stute, die auch Vollblut in sich trägt. Dazu kommen die Einflüsse des Klimas und der Haltung sowie der Weiden. Der Charakter der Hengste vererbt sich gut auf die Nachkommen.

Überblick über wichtige Pferderassen nach dem Kinderbuch von Bertuch

Im „Bilderbuch für Kinder“ von Carl/Karl Bertuch (1877 bis 1815) erschien in dessen sechsten Band im Jahre 1807 ein illustrierter Überblick über die damals wichtigsten Pferderassen. Der Text ist nicht für Kinder abgefasst, sondern offenbar für erwachsene Erzähler, er fasst den damaligen Wissenstand in einer Art Kurz-Enzklopädie zusammen.

Auf einer Tafel werden gleich zu Beginn leichte englische Pferde französischen Pferden gegenübergestellt und damit der grosse Unterschied veranschaulicht: oben leichte englische Pferde, unten schwere und eher plumpe Tiere.


UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG
http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/bertuch1807bd6/0129
© Universitätsbibliothek Heidelberg
gefördert durch die

Abb. 103

Das englische Pferd (oben) und das französische Pferd (unten).

(Bertuch 1807)

DAS PFERD MIT SEINEN VERSCHIEDENEN RASSEN.

Fig. 1. Das Englische Pferd.

Das feine *englische Rassepferd* stammt vom Araber oder Barben ab, hat daher von diesen beiden viel Aehnlichkeit, nur dass es weit grösser ist. Es hat einen schönen trocknen Kopf, wohlgebauten Hals, ein hohes, mageres Widerrist*), leichte Schultern, einen geraden Rücken, und der Schweif ist an eine schöne Kruppe gut angesetzt. Diese Gattung wird blos zum Wettrennen, und wenn sie älter werden und sich berühmt gemacht haben, zur Zucht benutzt. Man findet unter ihnen Pferde von ausserordentlicher Schnelligkeit; gewöhnlich laufen sie zwei englische Meilen in 4 Minuten, 4 Meilen in 9 Minuten. Sie werden aber auch als zweijährige Fohlen schon täglich im Winter wie im Sommer, zweimal im Laufen geübt, und ihre Fütterung und ganze Lebensweise ist darauf berechnet.

Das gemeine englische Landpferd ist ganz von dem vorigen verschieden; sein Kopf ist dick, fleischig; der Hals kurz, die Kruppe abgeschliffen, die harken Beine sehr mit Haaren besetzt. Die meisten werden in der Provinz Yorkshire gezogen, und zu Reitklepern und Dienstpferden der Cavalerie benutzt.

Fig. 2. Das französische Pferd.

Frankreich hat ausser seinen feinen und edlen Rassen von Pferden, unter welchen sich die Limousiner und Normänner vorzüglich als Reitpferde auszeichnen, in einigen Gegenden einen ganz eignen Schlag von Arbeits- und Bauerpferden, die ihrer Häßlichkeit wegen bekannt sind. Ihr Kopf gleicht dem eines Schweins, die Ohren stehen weit aus einander und hängen herab; der Hals ist kurz und dick mit borstenartigen Mähnen besetzt, die Kruppe ist sehr abgeschliffen, die sehr starken Füße sind bis über das Knie mit Haaren besetzt. Es sind feste, dauerhafte Arbeitpferde, die mit Schilf und andern schlechten Grasarten zufrieden sind.

*) Widerrist der erhabene Theil an dem Halse der Pferde, zwischen der Mähne und Schulter.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG
http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/bertuch1807bd6/0130
© Universitätsbibliothek Heidelberg
gefördert durch die



Abb. 104

Das friesische (oben links) und hollsteinische Pferd (oben rechts) und das dänische Pferd (unten) nach Bertuch 1807.

„Das friesische Pferd ist gross und stark von Körper. Hat einen etwas schweren Kopf, starken Hals, breiten Rücken und ein breites gespaltenes Kreuz, mit niedrig angesetztem Schweife. Seine Schenkel sind stark, etwas gerundet und dick mit Haaren besetzt.

Die Hollsteinischen Pferde haben gewöhnlich Ramsköpfe, das Vordertheil ist gut gebaut, der hintere Theil aber meistens zu schwach; die Hufe sind zu gross und zu schwer. Beide Arten sind mehr Wagen- als Reitpferde. Das feuchte Clima und das viel wässrige Theile enthaltende Gras, worin ihre Nahrung besteht, sind die Ursachen, dass sie vielen Krankheiten unterworfen sind.

„Das Dänische Pferd – Es hat einen schweren Kopf, starken Hals, breite Brust, lange, niedrige Lenden; sein Kreuz ist im Verhältniss mit der Brust zu schmal. Es ist eine feste dauerhafte Art von Pferden, die besonders in neuern Zeiten durch anhaltende Bemühungen einiger sachkundiger Männer sehr verbessert worden sind.

Die mir Recht sehr geschätzten weissgeborenen Pferde sind dänischen Ursprungs und werden auf den königlichen Stutereien jetzt fast noch allein gezogen. Sie zeichnen sich sehr durch das schönste weissglänzende Haar aus. Um die Augen sowohl als um den Mund sind sie fleischfarbig und mit schwarzen Pünctchen besprengt. Sie haben einen starken Bart, die Hufe sind gelb; der Kopf ist ziemlich gross, hat eine breite Stirn und ist etwas ausgebogen. Ein grosses dunkelbraunes Augenpaar mit fleischfarbigem, schwarz getüpfeltem Rande, characterisirt sie ebenfalls. Der vordere Körper ist sehr hoch, Stellung und Bau der Beine ist regelmässig und gut. Sie sind übrigens von gedrungenem Bau, und besitzen meistentheils eine schöne, gewölbte Kruppe. Ein Zug weissgeborner ist wohl das Schönste, was man in dieser Art sehen kann.“



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG
http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/bertuch1807bd6/0135
© Universitätsbibliothek Heidelberg
gefördert durch die

Abb. 105

Das neapolitanische Pferd und das spanische Pferd nach Bertuch 1807.

DAS PFERD MIT SEINEN VERSCHIEDENEN RASSEN.

Fig. 1. Das Neapolitanische Pferd.

Diese Pferde sind groß, haben einen fleischigen Hals und Widerrist und einen Ramskopf. Sie sind etwas hochbeinig und haben enge Hufe. Ihre Kruppe ist wie die der Maulthiere. Ihr Temperament ist meist falsch, boshaft und widerspänstig. Sie sind besser vor den Wagen, als zum Reiten zu gebrauchen. Die besten werden in der Terra di Lavora, di Otranto, di Bari, in Calabrien und in Apulien gezogen.

Fig. 2. Das Spanische Pferd.

Es hat ein edles, feuriges Ansehen, funkelnde Augen, ist voll Muth und Feuer, und doch zahm und gelehrig. Der Kopf pflegt etwas dick zu seyn, doch sind auch Ramsköpfe nicht selten; sie haben etwas lange, aber gut angesetzte Ohren, ein etwas zugespitztes Maul und schmale Kinnbacken. Der Hals ist zwar stark, aber gut geformt und dicht mit Haaren bewachsen. Es hat eine breite Brust, etwas starken Leib, niedrige Lenden, eine lange, runde Kruppe. Die Schenkel sind schön, mit starken losen Sennen versehen und nicht behangen. Das gewöhnliche Haar ist kastanienbraun oder schwarz; äußerst selten findet man Blessen oder weiße Füße. Es sind die ersten Pferde zur Reitbahn und zum Kriegsdienst. Die oberandalusischen werden am meisten gesucht; aber auch in den Gebirgen von Cordova zieht man Pferde, die zwar klein, aber stark, dauerhaft, vermögend, und nicht zu ermüden sind.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG
http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/bertuch1807bd6/0136
© Universitätsbibliothek Heidelberg
gefördert durch die



Abb. 106

Das arabische und das barbarische Pferd nach Bertuch 1807.

„Das arabische Pferd – Dieses ist das vollkommenste und edelste seiner Gattung, ist von mittlerer Grösse, und seine Länge beträgt gemeiniglich etwas mehr als seine Höhe. Sein Hauptunterscheidungszeichen ist der Kopf; es hat eine gerade glatte Stirn; die Ohren sind zwar etwas gross, aber gut angesetzt; es hat schöne grosse Augen, aus denen ein frommes Feuer leuchtet, und eine gerade Nase mit weit geöffneten Nasenlöchern. Der schön geformte Hals hat einen kleinen Ausschnitt dicht am Widerrist, und an dem geraden, schön gerundeten Kreuze ist der Schweif gut angesetzt. Die feinen Schenkel erhalten durch die kräftigen Muskeln und Sehnen eine vorzügliche Stärke, und die länglichen Hufe von schwarzgrauer Farbe haben eine sehr feste Consistenz. Es hat viel Leichtigkeit und Dauer, und erträgt ohne Nachtheil die Beschwerden langer und oft wiederholter Märsche. Als Fohlen schon werden sie von den Kindern der Araber geritten; bleiben Tag und Nacht gesattelt, und gewöhnen sich an eine Lebensart, die sie, verbunden mit ihren übrigen Vorzügen, zu den vorzüglichsten Jagd- und Kriegspferden macht; welchen Ruhm sie von den ältesten Zeiten her behauptet haben.“

„Das barbarische Pferd – Es wird durch Verkürzung des Wortes auch Barbe genannt, ist von mittlerer Grösse, hat einen Schafskopf, einen dünnen mit kurzen Mähnen besetzten hals, magere aber steife Schultern, einen schönen Rücken, kurze starke Lenden, ein etwas langes Kreuz mit hochangesetztem Schweif; ihre Schenkel sind kraftvoll, aber lang gefesselt, und die Hufe, so wie bei dem Araber, etwas länglich. Diese Pferde sind sehr leicht und schnell, gehen zwar anfänglich etwas träge, wenn sie aber angefeuert werden, so zeigen sie sehr bald, wie stark und vermögend sie sind. Nächst denen aus Tunis werden die aus Marocco und Fetz am meisten geschätzt.“



Abb. 107

Das ungarische und das polnische Pferd nach Bertuch 1807.

„Das ungarische Pferd – Diese Pferde sind vom Mittelschlage, haben etwas schwere Köpfe, und enge Nasenlöcher. Sie sind lang vom Leibe, haben aber gute Schenkel. Es sind gute, dauerhafte Reitpferde, die bei geringer Nahrung grosse Strapazen ertragen."

„Das polnische Pferd – Die meisten Pferde werden in dem russischen und österreichischen Antheil des ehemaligen Königreichs Polen gezogen. Sie sind im ganzen mehr klein als gross; ihr Kopf ist ausser den etwas starken Kinnbacken ziemlich gut geformt. Sie sind grösstentheils hirschhälsig, haben aber eine starken, geraden Rücken, starke, kurze Lenden, eine schöne etwas spitzige Kruppe mit gut angesetztem Schweife, den sie im Bogen tragen; ihre Schenkel sind fein, wenig behaart, aber kraftvoll. Es sind ausnehmend brauchbare Pferde, wenn sie durch anhaltend gute und zweckmässige Behandlung ihr scheues und furchtsames Wesen verloren haben."



Abb. 108

Das türkische und das russische Pferd nach Bertuch 1807.

„Das türkische Pferd – Es stammt von dem arabischen, persischen und tartarischen ab, und hat deshalb Vieles mit denselben gemein. Sie sind vermögend, leicht, lebhaft und von gutem Athem, ertragen alle Strapazen leicht, ohne Nachtheil für ihre Gesundheit und werden sehr alt. Man pflegt deswegen von diesen Pferden zu sagen: „Sie sterben ohne alt geworden zu seyn," indem selbst das Alter ihnen nichts von ihren Vorzügen raubt. Die Türken beschlagen ihre Pferde mit einer Art von Eisen, die aus einer Platte bestehen, welche vorn und an den Seiten die Rundung des Hufes hat, und hinten an dem Balken sich in eine stumpfe Spitze endigt. In der Mitte hat diese Platte eine runde Öffnung; die Nagellöcher sind mehr rund als viereckig."

„Das russische Pferd – Das indigene russische Pferd muss vorzüglich in Russland gesucht werden. Seine Statur ist nicht schön, vom Mittelschlage, der Kopf ist stark und fleischig, die Stirn platt, das Auge phlegmatisch, der Hals kurz und dick, die Brust breit, das Kreuz stark, die Beine sehr mit Haaren bewachsen, der Huf mehr flach als erhaben, der Schweif und die Mähne lang. Sein Charcter ist fromm, folgsam und gelehrig. Es sind besonders treffliche Wagenpferde, welche Reisen von 100 und mehr Meilen in kurzer Zeit zurücklegen können, und gegen jede Abwechslung der Witterung abgehärtet sind."

Wertschätzung der verschiedenen Rassen um 1800

Obige Bilder decken sich mit einem zeitgenössischen Text: In der Publikation eines Anonymusvon 1801 wird die Rangfolge der Wertschätzung der verschiedenen in Deutschland vorkommenden Rassen zusammengefasst (1801, 88ff.). An erster Stelle stehen die „Barbarischen Pferde“, gefolgt von spanischen und englischen Pferden. Die neapolitanische Pferde eignen sich gut zum Zug, sind aber zum Reiten zu schwer; sie sind schön, aber nicht gelehrig. Die dänischen Pferde sind wie die Neapolitaner aber auch zum Kriegsdienst geeignet. „Unter den Dänen trifft man die meisten Tieger und Schäcken an.“ Die Mecklenburger eignen sich für die schwere Kavallerie. (Jütland-Pferde werden oft für Mecklenburger verkauft.) Mehr Zugpferde liefert Holstein. Die leichten und kleinen Polen-Pferde sind geeignet für die leichte deutsche Kavallerie. Sie werden in ihrer Heimat wild gezogen, wie auch die ungarischen und russischen Pferde.

Der Pferdekenner Ammonmeint (1805, 71): „Die besten und schönsten Kutschpferde werden in Dänemark, England, Teutschland, Preussen, den Niederlanden, der Normandie, Spanien, Neapel u.s.w. gezogen.“ Spanien und Italien stehen hier bereits hinten in der Liste, was kein Zufall sein dürfte. Nach Veltheim (1833) befand sich nach 1800 die spanische Pferdezucht schon im Verfall.

Unter den deutschen Pferden sind nach Ammon (1805, 71) die Mecklenburger, Hannoveraner, Holsteiner und Sachsen die besten.

Guter Zeitschnitt durch Justinus im Jahre 1815

Der „k.k. Hofgestüte-Inspector“ Johann Christoph Justinus liefert mit seinem Buch einen interessanten Zeitschnitt durch die Pferdezucht seiner Zeit (1815, 14ff.):

„Allein die Pferde, so wie wir sie verlangen und brauchen, sind Kunstprodukte, nicht von dem Clima hervorgebracht. Die arabischen und die englischen und alle berühmten Pferde der Erde sind von dem Menschen künstlich erzogene Thiere. Die sich selbst überlassenen, freylebenden Pferde hingegen in den für das Pferde - Geschlecht glücklichsten Gegenden, in der Wüste Kobi, sind, so wie die Reisenden sie schildern, in allgemeiner Brauchbarkeit doch noch weit hinter den guten Pferden, die die Menschen in ungünstigen Climaten erziehen.“ ...

„Die mannigfaltigen Geschäfte zu denen Pferde im Krieg und im bürgerlichen Leben verwendet werden, machen mancherley Dienst - Arten und Dienst-Gattungen nothwendig, und fordern von ihnen mancherley Eigenschaften und Diensttauglichkeiten. Dadurch sind Eintheilungen in Schläge, Arten und Rassen entstanden und Dienstbenennungen und Dienstbestimmungen angenommen und festgesetzt worden: Z. B. für einzelne Pferde; Reitpferd, Wagenpferd: für besondere Dienste; Husaren-Schlag, Postschlag: für Zuchten; Reitart, Wagenart: für Rassen; edel, gemein. Viele davon sind jedoch nur für einzelne Dienste tauglich; z. B. das kleine Reitpferd und das schwere Karren-Pferd; andere hingegen sind zu mehreren Geschäften anwendbar, z.B. das große Reitpferd, das zu allen Reit- und Wagen-Diensten verwendet werden kann.“

Teure englische Pferde führen um 1800 zu besserer Stallhaltung

Bis um 1800 waren Pferdeställe meist niedrig, dunkel, feucht und eng (Richter 1805, 133ff.). In England aber beginnt man die erfolgreichen und damit teuren Vollblüter besser unterzubringen. Jetzt kommt die Box auf, in dem sich das Pferd freier bewegen kann als im bisher üblichen Stand. Boxen waren bisher nur üblich gewesen für Zuchtstuten mit ihren Fohlen oder als Krankenstall.

In der Zeit um 1800 wird in England die Wichtigkeit von gut belüfteten Stallungen für das Wohlergehen der enorm teuren Pferde erkannt und die Notwendigkeit der Ableitung von Urin und Jauche durch Drainagen (Worsley 2004, 238ff.). Die einfachste Methode bleibt jedoch die reichliche Einstreu und der regelmässige Ersatz des Strohs. Stallböden werden mit Ziegelsteinen belegt oder mit anderen Materialien, die den Urin nicht aufsaugen.

Riesige Anlagen für das Pferd entstehen im Verlaufe des 19. Jahrhundert. Manchmal nimmt der Stallkomplex eine fast gleich grosse Fläche ein wie das zugehörige Schloss auf dem Landsitz. Dies ist etwa beim Toddington Manor in Gloucestershire der Fall (von 1841, im neugotischen Stil gehalten). Viele Stallkomplexe bieten auch einen grossen Raum für Kutschen (coach houses).

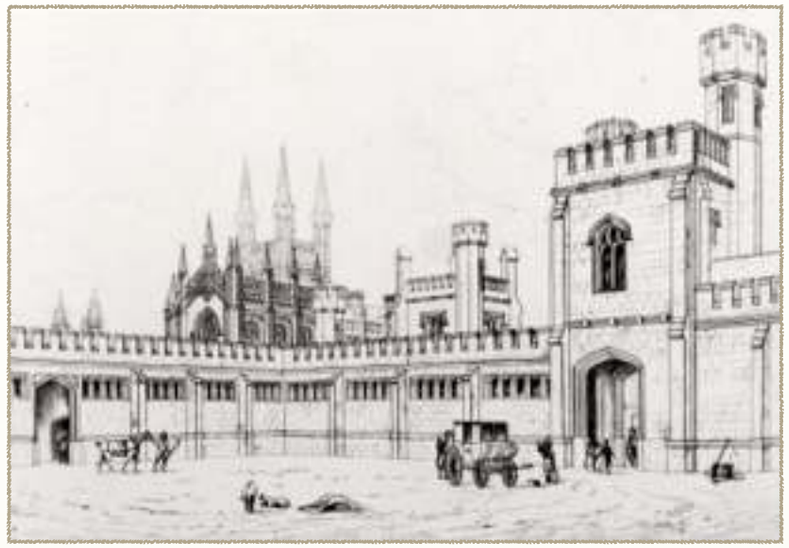


Abb. 109

Stallungen mit grossem Hof in Toddington Manor, England um 1835.

(Worsley 2004, 258)

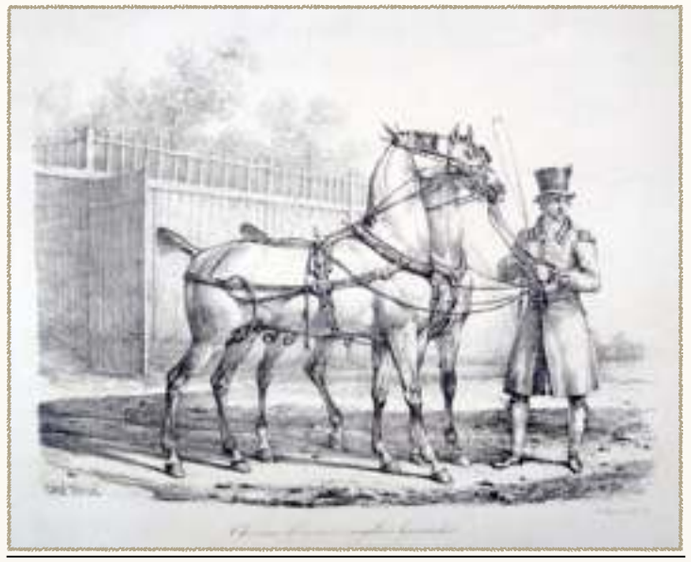


Abb. 110

Englische Rennpferde im Geschirr nach einer Lithographie von Carle Vernet um 1920.

Pferdezunahme im 19. Jahrhundert am Beispiel Englands

Vor der Zeit der Eisenbahnen nimmt das Reisen in der Postkutsche bereits im späten 18. Jahrhundert fast „industrielle“ Ausmasse an (Worsley 2004, 216f.). Die Reisegeschwindigkeit mit dem Postwagen wird zwischen circa 1760 und 1830 mehr als verdoppelt. Die gut organisierte englische Post führt zu einer Vervielfachung dieses Reisemittels innert kurzer Zeit. Von der Stark York gehen beispielsweise zunächst täglich fünf Kurswagen und neun andere Kurse ab. 1823 sind dies schon 19 Kurse und 17 weitere Verbindungen. Dafür braucht es eine enorme Zahl von Pferden, denn mit jedem Vierergespann werden in der Regel nur zehn englische Meilen gefahren. Das ergibt im Schnitt ein Pferd je englische Meile, So brauchte es etwa für den 158 Meilen langen Kurs zwischen Shrewsbury nach London jeweils 150 Pferde. Nach einer Schätzung von 1835 haben die englischen Postorganisationen einen Bedarf von 150 000 Pferden!

Die Entwicklung des massenhaften Einsatzes von Pferden geht im 19. Jahrhundert weiter, auch als die Eisenbahnen die Pferdepost auf den Überlandlinien nach 1840 ablösen.

Obwohl und gerade weil die Eisenbahn aufkommt, nimmt der Fahrverkehr zu, nämlich als Zubringer zu den Bahnhöfen im Nahverkehr. Das 19. Jahrhundert ist nicht nur eine Periode der Bevölkerungsexplosion, sondern auch die der Vermehrung des Pferdes als Nutztier. Das zeigt das Beispiel England (nach Worsley 2004, 210):

1811 gibt es um die 1 287 000 Pferde in England, davon sind 800 000 in der Landwirtschaft tätig, 251 000 im gewerblichen Bereich und 236 000 in Privatbesitz. Bis 1871 steigt die die Zahl auf 2 112 000 Pferde insgesamt mit 1 254 auf den Landgütern und Bauernhöfen, 444 000 im gewerblichen Bereich und 414 000 in Privatbesitz. Auf gegen zehn Einwohner kam ein Pferd!

Diese Entwicklung ist der Spiegel der intensiver betriebenen Landwirtschaft aber auch anderer Faktoren. So nahm auch innerhalb der Städte der Verkehr mit Pferdewagen zu (Omnibusse, Mietwagen und Privatequipagen).



Abb. 111

„A Favorite Coach Horse“ nach einem Gemälde von John Frederick Herring sen. des Jahres 1822

(Privatsammlung)



Abb. 112

Englisches Wagenpferd nach einem anonymen Gemälde um 1820.



Abb. 113

Englisches Kutschpferd des frühen 19. Jahrhunderts.

(Gemälde von J.-L. Agasse)

Seitenblick auf das Fuhrwesen

Um 1800 waren die Überlandstrassen besser geworden, jetzt wurden schwere Frachten über weite Strecken nicht nur auf dem Wasserweg, sondern auch auf dem Landweg mittels Fuhrwerken transportiert. In seinem „Noth- und Hilfsbüchlein für Fuhrleute“ gibt Johann Preissler aus Gera 1825 viele praktische Hinweise zum Fuhrwesen seiner Zeit. Dabei kommt bereits ein recht pferdefreundlicher Ansatz zum Ausdruck. Denn in seinem Handbuch finden sich viele Hinweise zum richtigen Fahren, ohne die schweren Pferde zu überanstrengen. Viel Platz nimmt die richtige Fütterung und die korrekte „Abwartung“ im Stall ein. Die Fuhrpferde werden in der Regel in Stallungen neben dem Wirtshaus untergebracht, die mit „Standbäumen“ unterteilt sind.



Abb. 114

Fuhrwerk mit schwerem Zugpferd nach Preissler 1825.

Zur Ausbildung des Fahrpferds

Das Einfahren der Pferde erfolgt im frühen 19. Jahrhundert nicht viel anders als im späten 18. Jahrhundert. Dazu schreibt Ammon 1805, 84ff.:

„Den ersten Anfang des Einfahrens macht man also damit, daß man ein junges Pferd neben einen alten frommen Gaul spannet. Dieses muß nun folgendergestalt geschehen: der Kutscher nimmt ein altes recht geduldiges Pferd, legt ihm ein Geschirr und einen Sattel auf, spannt es auf die linke Hand, und sezt sich darauf. Sobald dieses geschehen ist, bringt ein Gehülfe das junge Pferd herbey, gibt solchem gute Worte, und spannt es behutsam und nicht übereilt an. Hat er nämlich das junge Pferd an die rechte Seite der Deichsel herangeführt, so giebt er von dessen Zaum den linken Zügel, den auf dem alten Pferde sitzenden Kutscher in die rechte Hand. Nun legt er die Aufhalter an die Deichsel, streicht unter freundlichen Worten mit der linken Hand nach hinten, macht dabey die Strange von dem Geschirre los, und befestigt sie an das Wagscheid.

Ist endlich auch dieses geschehen, dann giebt der Kutscher mit der Zunge das Zeichen zum Vorwärtsgehen und läßt die Pferde sachte antreten, treibt sie aber ja nicht mit der Peitsche vorwärts. Ueberhaupt muß man alle junge Pferde so gewöhnen, daß sie auf das Zeichen mit der Zunge vorwärts gehen; denn das Hauen mit der Peitsche siehet nicht blos übel aus, sondern verursachet auch noch die Unannehmlichkeit, daß beyde Pferde nicht zugleich antreten, weil das, was gehauen wird, zuerst antritt, und das andere etwas zurückbleibt.

Indem die Pferde fortgehen, gehet auch der Gehülfe des Kutschers, der den rechten Zügel vom Zaum des jungen Pferdes in der Hand hält, mit fort, um im Nothfalle, wenn das junge Pferd sich boshaft und wild betragen sollte, es bändigen und festhalten zu helfen. Auf diese Weise läßt man nun die Pferde eine Zeitlang im Schritte fortgehen, vermeidet dabey so viel wie möglich alle engen Wendungen, und treibet es aber nicht allzu lange, damit das junge Thier nicht ungeduldig und unwillig darüber wird. Schon nach vier bis fünf Gängen macht man Halte, um das junge Pferd zu liebkosen, und ihm die Kunst begreiflich zu machen, auch Gelegenheit zu geben zu verschnauben. Dann läßt man die Pferde wie« der antreten und noch einige Zeit langsam herumgehen, und dann spannt man sie behutsam und unter Schmeichelen gegen das junge Thier aus.“

Dann geht es weiter (Ammon 1805, 93ff.):

„Nachdem die Uebung der jungen Pferde vor einem leichten Wagen eine zeitlang gut von statten gegangen ist, auch die Pferde schon ziemlich abgerichtet sind, so probirt man sie vor der Kutsche, ehe man sich derselben zum ordentlichen Gebrauche bedient. Dieser Versuch vor der Kutsche, kommt mit jenem vor dem Wagen völlig überein. Mit der Kutsche lehrt man die jungen Pferde noch besser, wie sie wenden, zurückgehen, und auch sich unter der Wagenremise in Ordnung stellen müssen. Doch muß man ihnen dieses alles mit Sanftmuth und Freundlichkeit beybringen."

Gut war die Arbeit für Paradepferde mit der Longe (Corde) und weiterhin, wie im 18. Jahrhundert, die Arbeit zwischen den Pilaren:

„An Höfen, wo sich Bereiter befinden, werden junge Pferde freilich kunstmässiger behandelt, als wie wir hier angegeben haben. Diese lassen dieselben zuvor, ehe sie solche einspannen, wohl etliche Monate an der Corde (Leine) laufen, und nehmen sie zwischen die Pilaren, und lehren sie treten und zusammensetzen. Hierdurch werden vorzüglich die Pferde zur Parade gebildet, erhalten einen stolzen muthigen Gang und ein prächtiges Ansehen, welches die Zuschauer bewegt, ihr Auge auf die selben zu richten und sie zu bewundern. Aber diese Abrichtung kann nicht, ein jeder unternehmen, denn die Corde- und Pilaren-Arbeit ist ein eigenes Fach, welches man auf der Reitschule erlernt haben muß. Auch ist es nicht genug, daß man ein Pferd an einer Leine im Kreis herum jage, es muß dieses unter gewisser Art und Vorsicht geschehen, und wer keinen Unterricht darinnen gehabt hat, unterlasse es ja. Denn wer diese Abrichtung nicht verstehet, wird die Pferde nur martern und plagen, und manches brave Pferd zu Grunde richten, und es stätisch und boshaft machen."

Als „stätisch" bezeichnete man zugunwillige (in der Ausbildung verdorbene) Pferde.

Ammon betont die deutsche (und von den Franzosen bewunderte) Art, des Zureitens des Kutschpferds vor dem Einspannen . Sie bekommen dadurch „ein gefühlvolles gutes Maul, und eine schöne Stellung".

Weiterhin Paradegänge am Wagen

Die oben besprochenen Paradegänge am Wagen werden anfangs des 19. Jahrhunderts bei besonderen (Parade-)Gespannen weiter gepflegt, wie die folgenden Abbildungen zeigen. Noch gab es eine entsprechende Ausbildung von Wagen-Paradepferden unter dem Sattel und an den Pilaren, auch in Frankreich.



Abb. 115

Courbettierende Pferde 1791 vor dem Leichenwagen Voltaires.

(Ausschnitt aus einem zeitgenössischen Aquarell)



Abb. 116

Courbettierende Stangenpferde im Hochzeitszug Napoleon I. im Jahre 1810.

(Ausschnitt aus einem zeitgenössischen Kupferstich)



Abb. 117

Spanischer Schritt am Gespann des französischen Königs Charles X. bei seiner Krönung.

(Ausschnitt aus einem Gemälde von L.-F. Lejeune 1825)

Im frühen 18. Jahrhundert wird an den Höfen auch noch die Fahrweise mit Sechser- und Achterzüge weiter gepflegt. Dazu Ammon 1805, 132ff.:

„Mit sechs und acht Pferden pflegen bloss vornehme und grosse Herren zu fahren. Könige, Kur- und andere Fürsten fahren bey Solennitäten, oder sonst wenn es ihnen beliebt, mit acht Pferden, welche Gewohnheit beynahe so alt ist, als der Gebrauch der Karossen in Teutschland. Mit sechs Pferden fahren nicht nur alle die, welche mit acht Pferden fahren können, sondern auch Grafen, hohe Hof- und Staatsminister sowohl in- als ausser der Residenz. Auch ist es ein Vorrecht der königlichen und kurfürstlichen Kammerherren in der Residenz mit sechs Pferden zu fahren.“

Der vierspännige Jagdzug als Beispiel für spezielle Gespannpferde

Im frühen 18. Jahrhunderts wird häufiger schneller und wendiger als früher gefahren. Dazu dient der berittene Jagdzug, wie er von Ammon (1805, 132ff.) genau beschrieben wird: „Die herrschaftlichen Züge von vier Pferden, werden Jagd- oder Postzüge genannt. Die Jagd- oder Postzüge werden gegenwärtig vorzüglich geliebt: theils, weil man gemeiniglich leichte Pferde dazu wählt, und also geschwinder als mit schweren Pferden an einen Ort kommen kann; theils auch deswegen, weil manche Herrschaften nicht gerne mit der gewöhnlichen Post fahren, und deshalb auch Reisen mit dergleichen Zügen zurücklegen.“ Dieses in England „posting“ genannte System, bei dem immer wieder frische Pferde angespannt wurden, war um 1800 weit verbreitet.



Abb. 118

Ritt und Fahrt zur Jagd von Napoleon I. und Marie-Louise mit Begleiterin in Compiegne um 1810. (Gemälde von Horace Vernet und Joseph Bidauld)



Abb. 119

Zweispänniger Jagdzug um 1860 mit schnellen englischen Pferden nach Baslez.

Die übliche Art des Fahrens ist im frühen 18. Jahrhundert meist noch die mit einem reitenden Kutscher auf dem Sattelpferd. Als noch unsicher gilt das Fahren aller vier Pferde vom Bock aus. Besser ist für Ammon das Fahren der Stangenpferde mit Leinen vom Bock aus und mit einem reitenden Kutscher auf dem vorderen Sattelpferd.

Für den Jagdzug werden relativ leichte, weil schnelle Pferde eingesetzt. Dies ist ein Beispiel für die Spezialisierung der Gespannpferde im 19. Jahrhundert, der Hochblüte des Kutschenfahrens. Gute Kutschferde sollen jetzt weniger im schweren Zug eingesetzt werden, denn: „Kürzlich müssen wir noch erwähnen, daß Kutschpferde, wenn sie gut bleiben sollen, billig, nicht wechselweise schwere Arbeit mit verrichten müssen, noch weniger muß man sie schwere Lasten ziehen lassen, wozu Kummtgeschirre erforderlich sind. Sie werden dadurch plump, und schwer, reiben sich durch das Kummt die Mähnen ab, ziehen sich auch öfters gar wund, und verlieren dadurch Muth und Ansehen“ (Ammon 1805, 106).

Der vierspännige Jagdzug wird nach 1800 in einer noblen Variante zur Attelage „à la Daumont“ und in der zweispännigen Variante zum „à la demie Daumont“.

„Pferde-Racen“ nach dem Leben gezeichnet von 1827

Der Tiermaler Joseph Kuntz (1798 - 1848) aus Mannheim, selbst Sohn eines Malers, wurde vom Grossherzog Leopold von Baden um 1820 zur Herausgabe einer grossformatigen Serie von Pferdebildern angeregt. Diese erscheint ab 1827 (wohl bis 1931) in Zusammenarbeit und mit dem aus Aquileia stammenden Edourd Joseph d‘Alton (1772-1840). Derselbe ist Naturforscher und Kunstgeschichte-Professor in Bonn und verfasst den Kommentar zu diesem Tafelwerk. Die wunderbaren Zeichnungen (von Johann Vettel in Karlsruhe lithographiert) geben einen guten Überblick über die gängigen Reit- und Fahrpferderassen jener Zeit mit besonderer Berücksichtigung von Pferden aus dem deutschen Sprachraum. Damit werden die alten Rassen noch einmal fassbar, bevor sie durch Einkreuzung mit so genannt edlerem Blutstark verändert werden. Das ist etwa dem Bild des normännischen Pferde deutlich ablesbar.

Dem Kommentar dieses Prachtwerks ist folgendes zu entnehmen: Die Bilder wurden nach der Natur gefertigt, der Künstler suchte originale Pferde in Marställen und Gestüten Deutschlands, Frankreichs, Ungarns und Englands auf und bemühte sich um eine naturgetreue Wiedergabe. D‘Alton besitzt als Verfasser seiner „Naturgeschichte des Pferdes“ von 1809 ein grosses Wissen über die Pferde und ihre Geschichte. Er zitiert aus den älteren Werke von Fugger, Newcastle, Prizelius und Wolstein. In seinem Text referiert er die Geschichte des Stamm-Vollblüters Godolphin, die offenbar Wrangel von hier übernommen hat.

Die Originaltexte sind in Anhang 2 faksimiliert. Daraus sind für das Thema der Fahrpferde interessante Hinweise enthalten, wie etwa die hohe Qualität der Siebenbürger als Kutschpferde. Bestätigt wird, dass der Mecklenburger als Wagenpferd hoch geschätzt wird und eigentlich ganz Mecklenburg mit seinen vielen Pferdehöfen als Gestüt angesehen werden könne. Aufschlussreich ist auch der Hinweis, dass eine gezielte Kreuzungszucht Gestüte voraussetzt, denn diese sei in den wilden Gestüten nicht möglich.



Abb. 120

„Pferde aus dem Kön. Preuss. Fr. Wilhelm-Gestüt bei Neustadt an der Dosse“.

Dabei handelte es sich offenbar um importierte englische Pferde.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 121

„Hollsteiner Pferde“.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 122

„Mecklenburger Pferde“.

(Kuntz und d‘Alton 1827)

Kuntz und d‘Alton 1827 zum Holsteiner: Die alten Stämme sind erloschen, darunter auch der alte Mecklenburger, dem lange „den Ruhm des edelsten deutschen Pferdes“ zukam. Aber dennoch hat Deutschland nach England die blühendste Pferdezucht.

„Die Hollsteiner sind ein grosser Reitschlag und daher auch vor andern Racen zu Kutschpferden geeignet.“ Hochbeiniger als der Mecklenburger und besser aufgesetzt und deshalb vor der Kutsche brauchbarer, aber weniger kräftig und ausdauernder als jene.

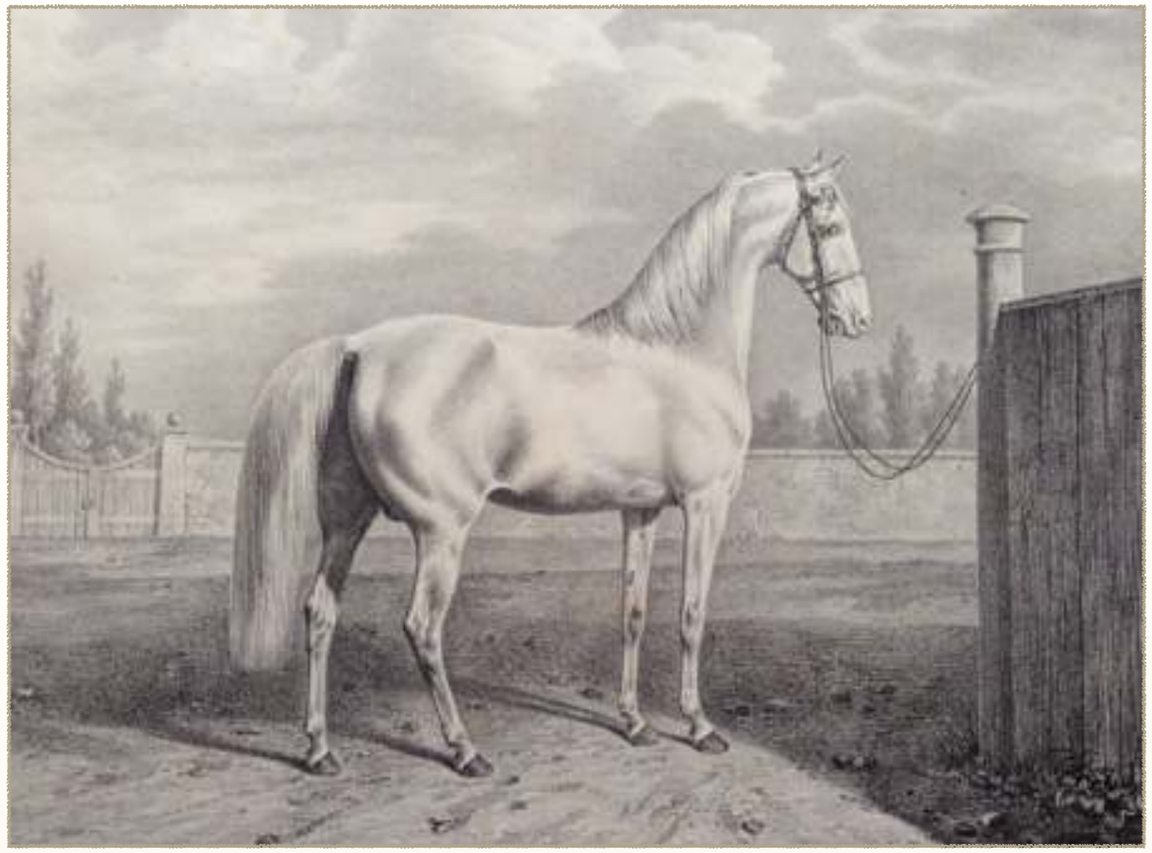


Abb. 123

„Dänischer Hengst“. Dieser alte Pferdetyp war mittlerweile in Deutschland selten geworden.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 124

“Spanischer Hengst“. Spanier zeichnen sich aus durch ein feuriges Temperament und grosse Gelehrigkeit.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 125

„Limousins Pferde“. Der Limousin und der Normand sind vergleichbar mit der englischen Sattelrasse, denn sie wurden mit englischen Hengsten veredelt.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 126

„Normaenner Pferde“. Die beiden Normands ziehen eine fürstliche Berline.

(Kuntz und d‘Alton 1827)

Kuntz und d‘Alton 1827: Frankreich kann den Eigenbedarf an Pferden nicht decken und muss viele Pferde importieren. Französische Pferde haben im Ausland nicht den besten Ruf. Aus Limousin und der Normandie stammt ein guter leichter Reitschlag ähnlich der barbarischen Race von denen sie abstammen. Aus Cotentin kommen die schönsten Kutschpferde.



Abb. 127

„Arabische Pferde“. Araber wurden durch Napoleons Kriegszüge in Europa bekannt. Vorher sollen sie durch die Kreuzritter im Mittelalter schon nach Europa verbracht worden sein. Davon gibt es aber keine Spuren.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 128

„Persische Pferde“. Der Hengst im Vordergrund, ein Hellfuchs, wurde vom persischen König dem König Georg III. von England geschenkt.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 129

„Barbarische Pferde“. Unter den Barbarische Pferden werden alle nordafrikanischen Zuchten, von Oberägypten bis Marokko, verstanden. Sie sind etwas grösser als die Araber.

(Kuntz und d‘Alton 1827)

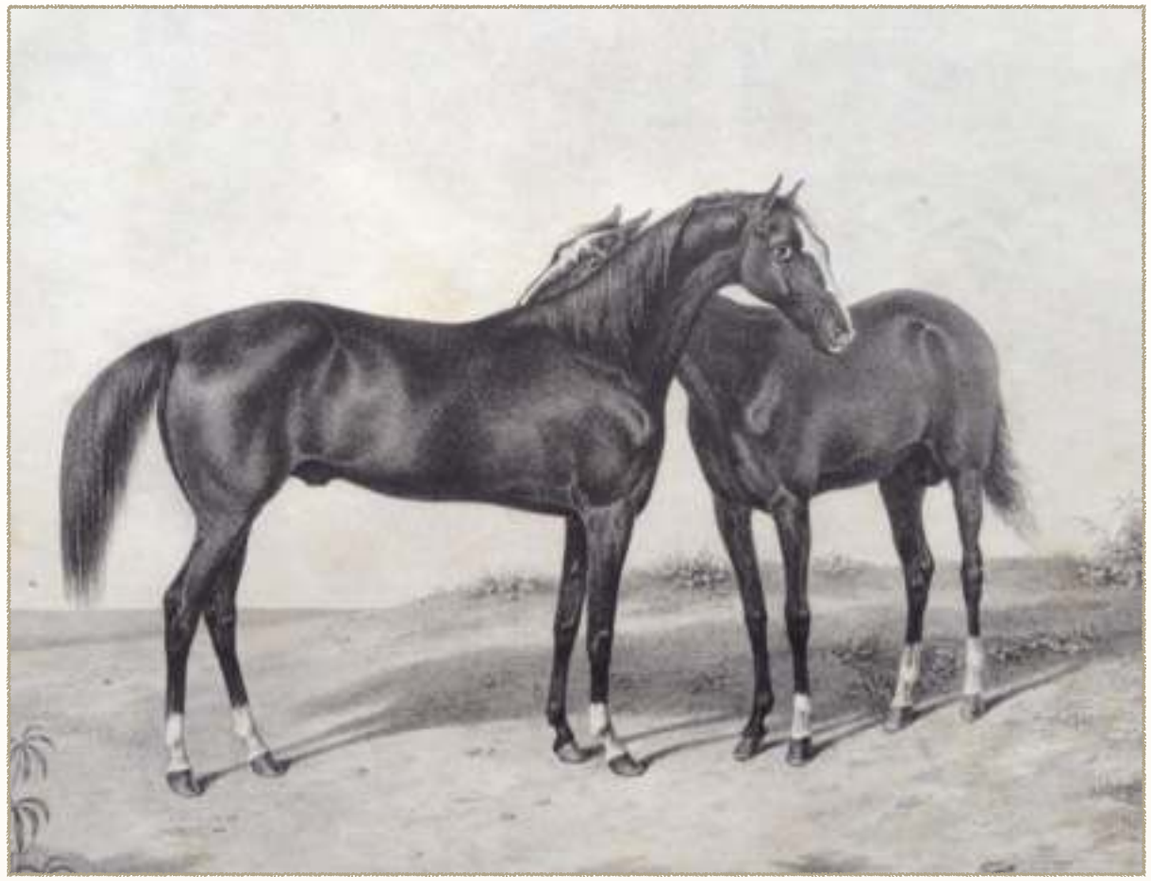


Abb. 130

„Nubische Pferde“.

(Kuntz und d‘Alton 1827)

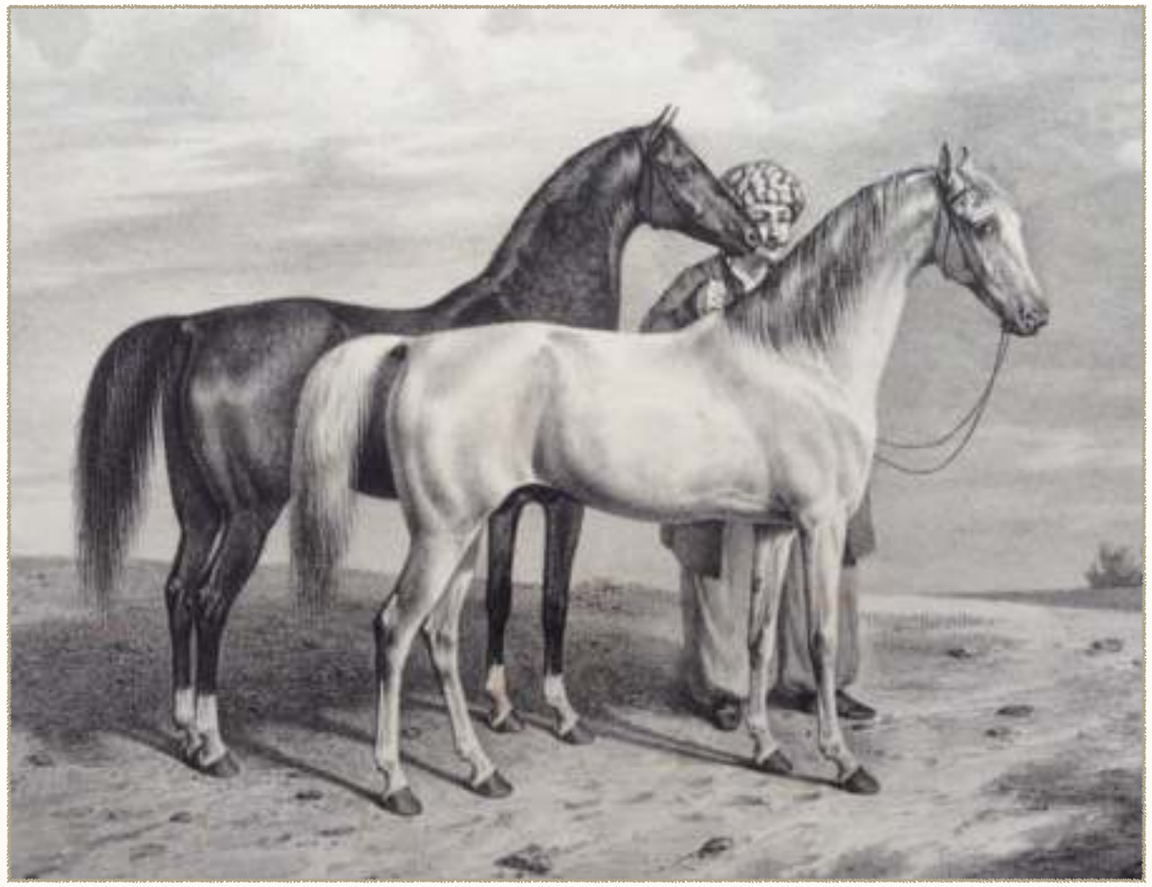


Abb. 131

„Türkische Pferde“. Türkische Pferde werden beim Verkauf oft als Araber ausgegeben.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 132

„Aegyptische Pferde“. Diese beiden Pferde zeichnete der Künstler in Paris.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 133

„Ungarische Pferde“. Hier handelt es sich um eine alte Rasse mit orientalischen Wurzeln.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 134

„Siebenbürger Hengst“. Siebenbürger sind wegen ihrer ausgezeichneter Ausdauer auch als Kutschpferd hoch geschätzt und werden teuer gehandelt.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 135

„Polnische Pferde“.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 136

„Russische Pferde“.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 137

„Englisches Vollblut“.

(Kuntz und d‘Alton 1827)

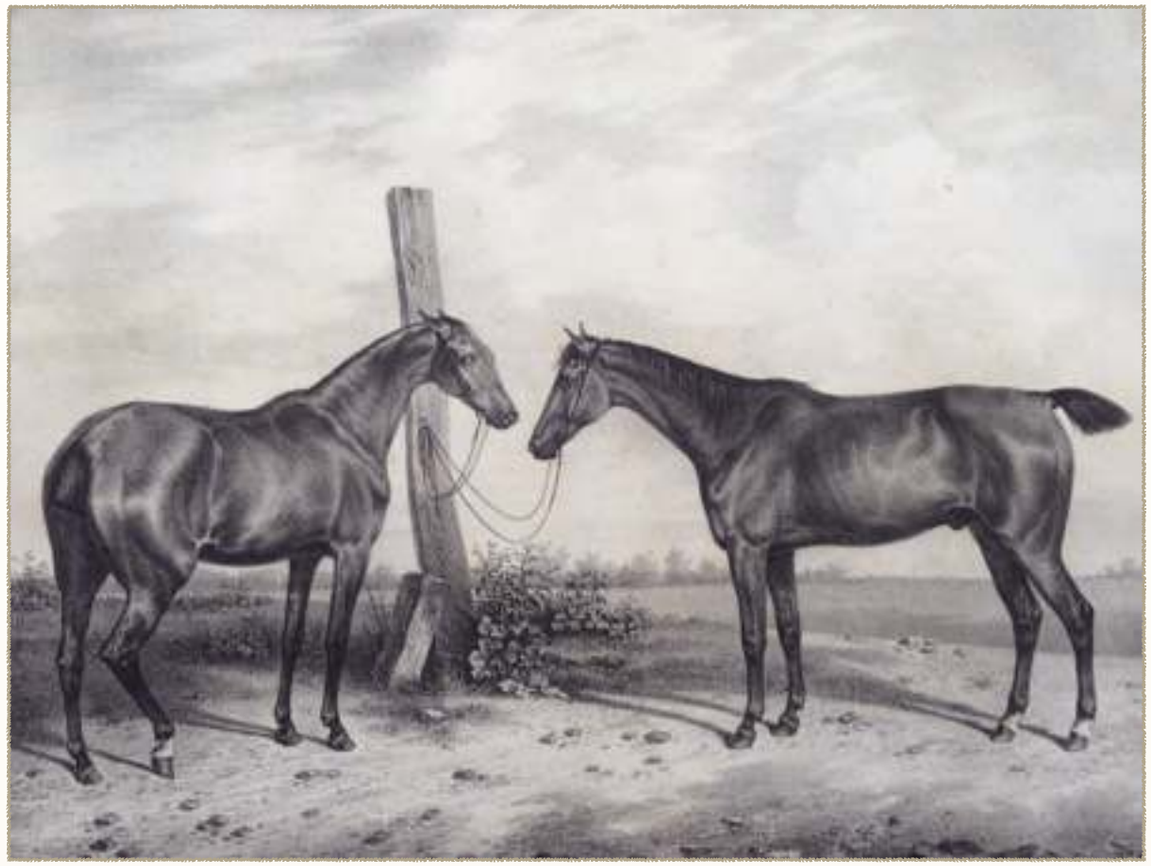


Abb. 138

„Englische Iagd-Pferde“.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 139

„Englische Damenpferde“. Ebenso wichtig ist das „Cleveländische oder Yorkshirer Landpferd“ entstanden durch Reinzucht.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 140

„Englische Renner“.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 141

„Englische Renner im Lauf“.

(Kuntz und d‘Alton 1827)

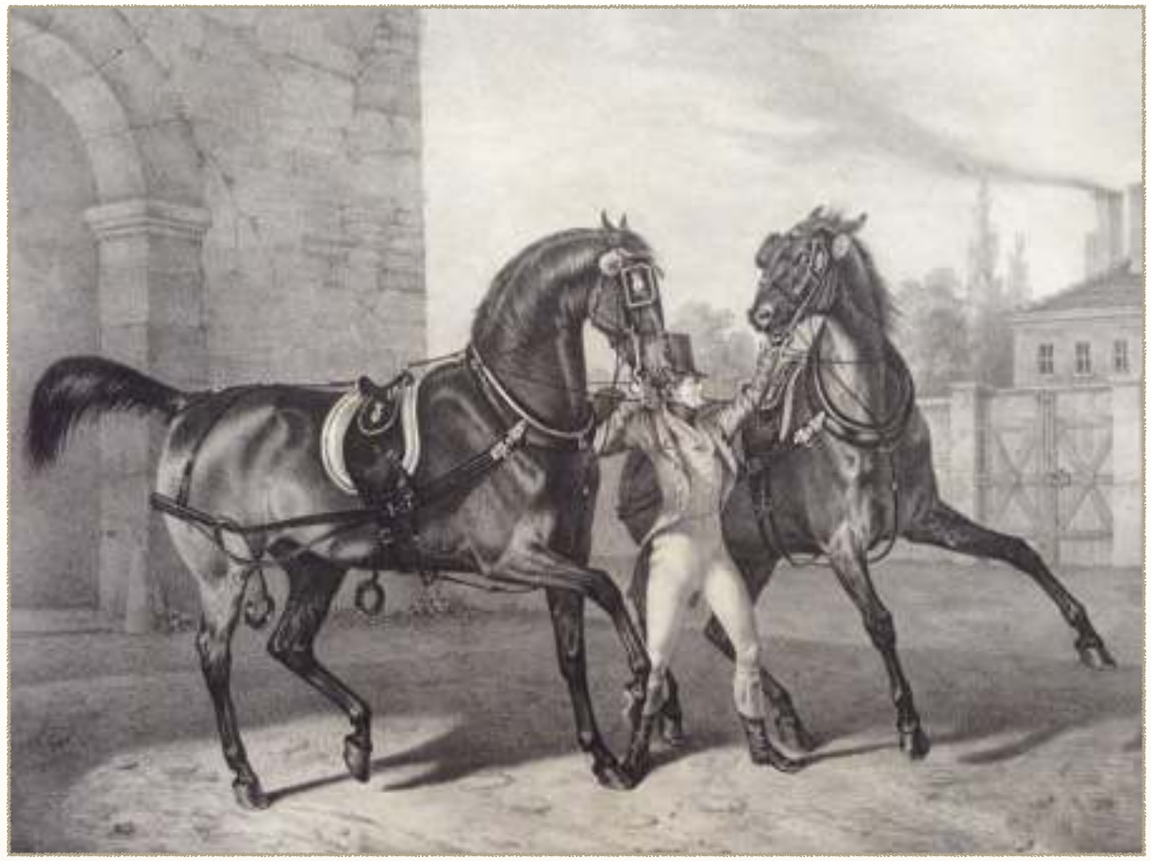


Abb. 142

„Wagen Pferde S.M. des Koenigs von England“.

(Kuntz und d‘Alton 1827)



Abb. 143

„Englische Karren-Pferde“. Diese werden besonders von den Bierbrauern in London benützt. Sie haben einen langsamer Schritt, sind etwa 1. 80 Meter gross und sehr zugwillig. Sie sollen aus Flandern stammen.

(Kuntz und d‘Alton 1827)

In England gibt es um 1830 nach d‘Alton folgende Pferde:

- „Vollblut“

- „Countryhorse“. Diese gehören zur „Sattelrace“ mit „den verschiedenen Halbschlägen“ (= Warmblüter). Sie entstammen dem veredeltem Landpferd.

- „Land- und Arbeitspferd“. Dieses ist dem Mecklenburger ähnlich und hat etwa ein Stockmass von 1. 50 m mit „etwas schwerem Kopf“.

- Das veredelte Yorkshirer Pferd“ und der

- „Cleveländische Braune“. Diese entstehen durch sorgfältige Innzucht und gehören zur „Sattelrace“. Die grössten und stärksten Tiere werden als Kutschpferde verwendet.

- „Jagdpferd“. Es dient zur weit verbreiteten Parforcejagd, ist schnell, ausdauernd und gewandt. Die Zucht entsteht durch Paarung zwischen Warmblutstuten und einem Vollbluthengst. Darunter findet man gute Damenpferde. Diese zeichnen sich aus durch ein gemässigtem Temperament, leichtem Gang, grösster Schulterfreiheit und sie haben ein natürliches Gleichgewicht.

- „Land- und Arbeitspferd“

- Karrenpferd.

Ein gutes Beispiel dafür, dass ein- und dasselbe Pferd zum Reiten und zum Fahren im Verlaufe seines Lebens eingesetzt wurde zeigt die in Anhang 3 faksimilierte Bildserie. Ein Vollblüter diente im frühen 19. Jahrhundert in England nach seiner Zeit als Rennpferd noch als Jagdpferd („Hunter“), dann als Fahrpferd („Post Horse“) und schliesslich bis zu seinem Tod als Karrenpferd.

Weitere englische Dominanz im mittleren Jahrhundertdrittel

Im mittleren Drittel des 19. Jahrhundert hält die Dominanz Englands im Bereich Pferd und Wagen auf dem Kontinent an. In viele Rassen wird weiter englisches oder arabisches Blut eingekreuzt und so werden die alten Merkmale der traditionellen Rassen weiter verwischt. Mittlerweile entsteht zunehmend Kritik an dieser Entwicklung, die oft als übertrieben empfunden wird. So kritisiert etwa in Frankreich, wie schon erwähnt, Rochau 1828 die zunehmende Anglomanie und beklagte schon für die Zeit während und nach der Revolution in der französischen Pferdezucht „une décadence générale".

Wie die in Teil 2 folgende Besprechung der Pferderassen zeigt, wurde in der Pferdezucht oft inkonsequent vorgegangen und dabei die solide alte Substanz der guten Rassen beschädigt. Dabei wäre eigentlich die Zeitperiode um und nach der Mitte des 19. Jahrhunderts günstig für die Konsolidierung der Pferderassen gewesen. Politisch steuerte das mittlere 19. Jahrhundert nach den erneuten Revolutionsbewegungen um 1848 in ruhigere Gewässer. Die Mobilität stieg und damit der Bedarf an Pferden, trotz der Eisenbahn.

Wahrscheinlich wirkte sich gerade die steigende Nachfrage nach Kutschpferden für die Zucht nicht positiv aus. In solchen Zeiten setzen Züchter oft mehr auf Quantität als auf Qualität.

Im Verlaufe des 19. Jahrhundert nimmt besonders der Verkehr in der Stadt mit schönen Equipagen nahm zu, zumal sich das reich gewordene Bürgertum vermehrt dieses einstmals adeligen Privilegs bedient. Für ihre Inszenierung mit Gespann und Kutsche benützt die selbstbewusste Dame und der sportliche Herr gerne Pferde mit Ausstrahlung und respektabler Aktion. Dazu schreibt Hochstetter schon 1824: „Die sogenannten Pflastertreter ... erscheinen sehr brillant und thätig, sie gebrauchen aber ihre Knochen übermässig bey einer allzustrengen Hebung und haben deshalb in die Länge wenig Ausdauer, sind nur zu kleinen Spazierfahrten gut. Es können allerdings darunter schöne Kutschenpferde für die Strassen der grossen Städte sich finden, aber nicht leicht für grössere Reisen und Anstrengungen." Das war für die reicheren unter den Stallbesitzern auch gar nicht nötig, denn sie besassen für Ausfahrten aufs Land andere Pferde.



Abb. 144

Vollblüter am Wagen nach einem englischen Gemälde um 1865.

(Edward Lloyd, „Lady Williams-Wynn's Favourite Phaetons. Ponies and Dogs")



Abb. 145

Pferde englischer Prägung bestimmen das Bild in Wiens Prater um 1830.

(A. von Bensa, Die kleine Praterfahrt, um 1830/32, Kunsthist. Museum Wien)

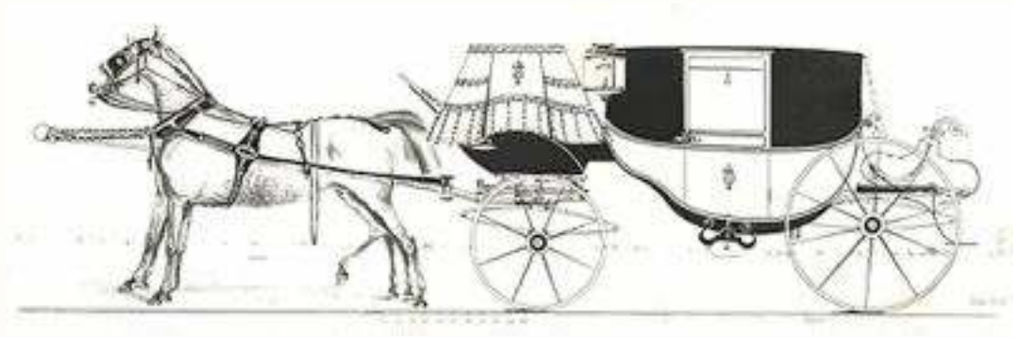


Abb. 146

Vollblüter vor einer französischen Berline nach Baslez Nr. 67 von circa 1840.



Abb. 147

Englische Vollblüter vor einem französischen Landauer nach Baslez Nr. 55 von 1847

Von Hochstetter wird 1824, 170 die Wichtigkeit eines guten Stalls betont mit: „Luft, Licht, Wärme, guter Standboden und gehöriger Raum des Standes, gute Krippen und Raufen und gute Zwischenwände“.

Zusammenhang zwischen Fütterung und Gedeihen der Fohlen

Offenbar machte man im frühen 19. Jahrhundert deutliche Fortschritte bei der Fütterung der Fohlen nach englischem Vorbild (Veltheim 1833, um 400):

„Denn bekanntlich glaubte man ja in Deutschland leider bis noch vor Kurzem ziemlich allgemein, dass, um gute und edle Pferde zu ziehen, man solche als Füllen gar nicht genug hungern lassen, und besonders sie vor der schädlichen Körner-Fütterung, die ihnen Blindheit- und alle nur möglichen Knochen- und andere Fehler zuziehen müsste, nicht genug nützen könnte!

Ja, es hält noch jetzt schwer, dieses Vorurtheil bei manchem Pferdezüchter zu bekämpfen ...“ „So wie die Umstände auch in den Preussischen Gestüten gestattet haben, sich der Englischen Fütterung-Methode immer mehr zu nähern, ist auch der Erfolg hier im Ganzen derselbe gewesen.“

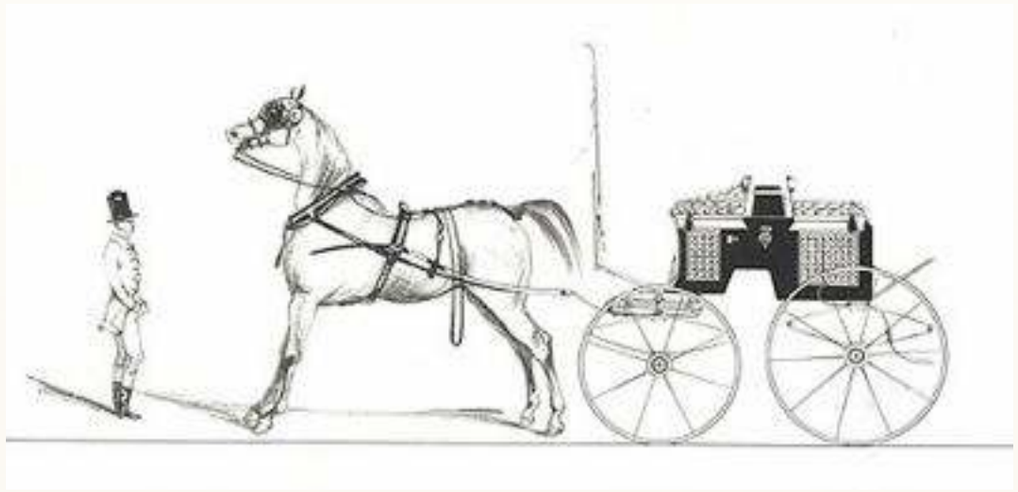


Abb. 148

Vollblutstute vor einem Dogcart nach Baslez Nr. 344 von 1852.

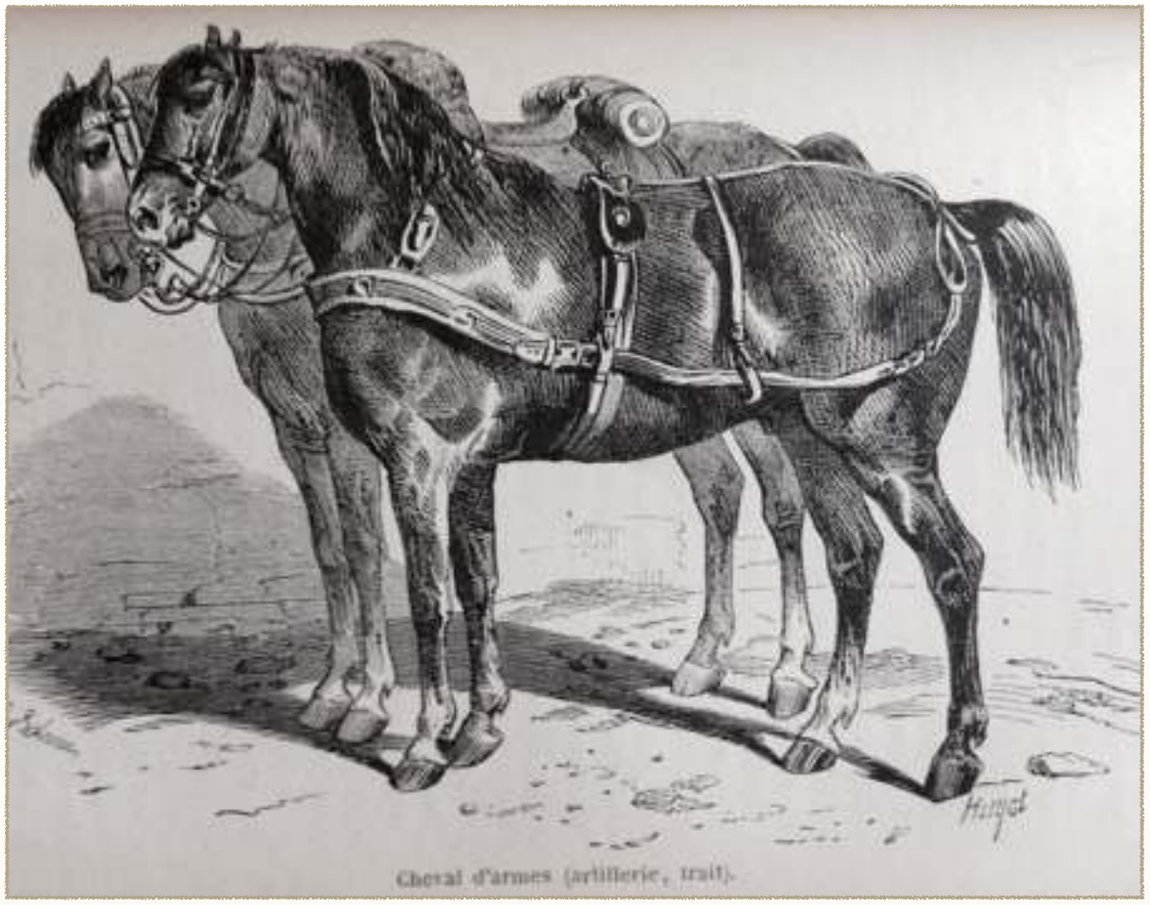


Abb. 149

Französische Artillerie-Zugpferde.

(Loncey 1888)

Gestüte

Im Verlaufe des 19. Jahrhundert entstehen viele nationale Gestüte oder die bestehenden wurden weiter ausgebaut. Meist war die Versorgung der Armeen mit militärtauglichen Remonten ihre Hauptaufgabe.

Im 19. Jahrhundert wird der Bedarf nach Militärpferden grösser, weil berittene Verbände neben der pferdegezogenen Artillerie kriegsentscheidend bleiben. Die Infrastrukturen der Gestüte sind für die neuen Nationalstaaten von strategischer Bedeutung. Die militärisch orientierten Züchtungen beeinflussen die Rassen ganz allgemein, auch die Fahrpferdezucht kann sich dieser Zucht-Priorität nicht entziehen.

Aus diesem Grund wird im Folgenden ein Blick auf die interessante Entwicklung des Militärpferdes eingeschoben.

Die Kavallerie und das Pferd im Wandel der Zeit nach Friedrich Engels

Zwischen Mittelalter und Erstem Weltkrieg war die Kavallerie eine kriegsentscheidende Truppengattung, allerdings mit wechselnden Taktiken. Diese hatten erhebliche Konsequenzen auf die gesamte Pferdezucht. Die allgemeine Tendenz zwischen der Zeit um 1500 bis um 1900 war vom schwer gepanzerten Ritter zur schnell beweglichen Truppe und damit vom starken und schwerfälligen Ritterpferd zum leichten und wendigen Kriegspferd.

Friedrich Engels, der zusammen mit Karl Marx Geschichte schrieb, verfasste 1858 eine Zusammenfassung der Geschichte der europäischen Kavallerie. Zunächst betont er für die Antike die Stärke der Kavallerie (neben Nordafrika) in Osteuropa (Byzanz = „Reitschule Europas“).

Im mittelalterlichen Osteuropa bestimmten leichte, aber schlecht koordinierte („irreguläre“) Reitertruppen das Feld, in Westeuropa aber war die schwere, gepanzerte Kavallerie Schlacht entscheidend, das bekannte Ritterheer. Mit dem Aufkommen der Feuerwaffen traten im 16. Jahrhundert anstelle der schweren Ritter die Kürassiere, mit Degen und Pistolen bewaffnet. Sie operierten nicht mehr als geschlossene Masse, sondern aufgeteilt nach Schwadronen oder Linien und meist auf den Flügeln kämpfend. Üblich war, dass der Kavallerist seinen Karabiner im Stehen abschoss.

Das 17. Jahrhundert war die grosse Zeit der Kavallerien gewesen, die Armeen bestanden bis zur Hälfte aus berittenen Truppen. Leichtere, bewegliche und schnelle Reiter bewährten sich. Unter Friedrich dem Grossen musste der berittene Soldat ausgezeichnet reiten, in vollem Galopp angreifen und schiessen können. Die Franzosen, Engels bezeichnete sie als „die schlechtesten Reiter Europas“, waren der neuen Taktik unterlegen. Napoleon reorganisierte für seine Feldzüge die Kavallerie, sie blieb aber schwer und erreichte nach Engels nicht die Qualität der Truppen Friedrichs des Grossen. Nach Napoleon standen wie-

der die schnellen Reiter im Vordergrund, die sich nicht angreifen liessen, sondern selber angriffen.

Die Beschaffung der Pferde nach Engels und der Kampf zu Pferd

Friedrich Engels, der länger in England weilte, ging in seiner Arbeit zur europäischen Kavallerie auf die Beschaffung der Pferde in seiner Zeit, der Mitte des 19. Jahrhunderts, ein. In England, der „bestberittenen Kavallerie der Welt“ kaufte der Staat den Bedarf von circa 10 000 Pferden für die Kavallerie im Kriegsfalle ohne Probleme im eigenen Land ein: Sie werden als dreijährige Jungtiere „meist aus der Yorkshire-Zucht gekauft und auf Staatskosten in Koppeln gehalten, bis sie zur Verwendung geeignet sind“. Ähnliches geschieht in Russland, allerdings mit schlechteren Pferden. In Österreich können die Gestüte jährlich 5 000 fünfjährige Kavalleriepferde abgeben, der Rest wird gekauft. Preussen, das um 1800 noch fast alle Pferde im Ausland kaufen musste, kann jetzt den ganzen Bedarf im eigenen Land decken. „Frankreich ist von allen Ländern Europas am schlechtesten dran. Obwohl oft gut und sogar ausgezeichnet für das Gespann, ist die Rasse im allgemeinen ungeeignet für den Sattel“. Die Gestüte sind zwar besser geworden, können aber den Bedarf bei weitem nicht decken, so dass der Staat in England, aber vor allem in Norddeutschland Pferde einkaufen muss.

In der Zeit Engels gab es die schwere und die leichte Kavallerie, die erstere benützte grosse und starke, die letztere kleine, bewegliche und schnellere Pferde. Die einen operieren mit Wucht, die anderen mit ungestümen Angriffen, oft in Form von Scharmützeln. Der schwere, teilweise noch mit der Lanze kämpfende Kavallerist trug noch den Kürass (Brustpanzer), nicht aber der leichte Reiter. Geschossen wurde mit dem Karabiner oder der Pistole, „doch die Königin der Waffen für die Kavallerie ist immer noch ein guter, scharfer, handlicher Säbel“.



Abb. 150

Preusssischer Kürassier 1813.

Schwere und leichte Kavallerie kämpfen nach Engels unterschiedlich und auf verschiedenen Pferdetypen:

„Die schwere Kavallerie, die aus kräftigen, doch möglichst leichten Reitern auf starken Pferden besteht, muß hauptsächlich durch die Stärke eines geschlossenen, massiven Angriffs wirken. Dies erfordert Kraft, Ausdauer und ein bestimmtes Körpergewicht, wenn es auch nicht zu groß sein darf, damit die Kavallerie beweglich bleibt. Sie muß schnell in ihren Bewegungen sein, doch nicht mehr, als sich mit bester Ordnung vereinbaren läßt. Sobald die schwere Kavallerie zum Angriff formiert ist, muß sie in erster Linie geradeaus reiten; und was ihr auch in den Weg kommt, muß durch ihren Angriff hinweggefegt werden. Der einzelne Reiter braucht nicht so gut reiten zu können wie bei der leichten Kavallerie, aber er muß sein Pferd völlig in der Gewalt haben und daran gewöhnt sein, streng geradeaus und in fest geschlossener Formation zu reiten. Ihre Pferde müssen folglich für Schenkeldruck weniger empfindlich sein, auch sollen sie die Hinterhand nicht zu weit nach vorn bringen; sie sollen im

Trab gut ausgreifen und daran gewöhnt sein, in einem ordentlichen gestreckten Galopp gut zusammenzuhalten.“

„Die leichte Kavallerie, mit flinkeren Männern und schnelleren Pferden, hat dagegen durch ihre Schnelligkeit und Allgegenwart zu wirken. Was ihr an Gewicht fehlt, muß durch Schnelligkeit und Aktivität wettgemacht werden. Sie wird mit größtem Ungestüm attackieren; doch wenn es günstig erscheint, wird sie eine Flucht vortäuschen, um durch plötzlichen Frontwechsel dem Feind in die Flanke zu fallen. Überlegene Schnelligkeit und Tauglichkeit für den Einzelkampf machen die leichte Kavallerie zur Verfolgung besonders geeignet. Ihre Führer brauchen einen schnelleren Blick und größere Geistesgegenwart als die der schweren Reiterei. Die Männer müssen im einzelnen bessere Reiter sein; sie müssen ihre Pferde völlig in der Hand haben, aus dem Stand in vollen Galopp fallen und sofort wieder auf der Stelle halten, schnell wenden und gut springen können. Die Pferde müssen zäh und schnell sein. Sie müssen weich im Maul sein und gut auf Schenkeldruck reagieren, wendig beim Schwenken und besonders für den kurzen Galopp zugeritten, mit der Hinterhand gut unter sich.“

In der Schlacht von Waterloo von 1815 war die Kavallerie, die englische, noch mit schlachtentscheidend. Im 19. Jahrhundert wurden aber Schlachten vorwiegend mit der Infanterie und Artillerie geschlagen. Die Kavallerie machte jetzt nicht mehr um die 50 Prozent der Armee aus, sondern nur noch etwa 20 Prozent. Sie hatte nur mehr unterstützende Funktion, wurde flexibel eingesetzt und musste schnell operieren können.

Vor diesem Hintergrund wird die genannte Tendenz zur Zucht eines leichteren und schnelleren Pferdes auch aus militärischer Perspektive im Laufe der Jahrhunderte deutlich. Dafür diente die Kreuzungszucht.

Die Kreuzungszucht

Im mittleren 19. Jahrhundert bleibt die Kreuzungszucht gang und gäbe. Stephan erklärt sie 1845 für seine Zeit so (56ff.):

„Eine Pferde Race durch Kreuzung veredeln heißt, daß man besonders die weiblichen Thiere derselben mit dem männlichen Geschlechte einer andern edelen Race sich begatten läßt, und dadurch die Nachkommenschaft den Thieren aus der zur Veredelung gebrauchten edelen Race ähnlicher macht. Ja man kann sie, wenn man will, so weit in dieser Aehnlichkeit bringen, daß von ihrem vorigen Charakter fast nichts übrig bleibt. Diese Vervollkommnungsweise beruht auf der Beobachtung, daß aus der Paarung zweier Arten oder Abarten von Thieren die nächste Nachkommenschaft zur einen Hälfte dem Vater, zur andern Hälfte der Mutter gleicht. Im Allgemeinen haben indessen beide Eltern gleichen Einfluß auf die Erzeugung, und daher werden in der Regel durch die Begattung die Eigenschaften der Eltern mit den Jungen verschmolzen.

Wird nun ein weiblicher Blendling (Bastard), der aus der ersten Paarung von zwei verschiedenen Abarten (Racen) hervor gegangen ist, mit einem männlichen Thiere der edelen Race wieder verbunden (gepaart), so erhält man eine Nachkommenschaft, in der der Charakter der männlichen (edelen) StammRace schon bedeutend vorwaltend ist; und wenn man dies durch drei bis vier Generationen fortsetzt, so verliert sich der Charakter der anfänglichen weiblichen Formen immer mehr und mehr, bis bei immer fortgesetztem Verpaaren dieser Art endlich durch unsere Sinne kein Unterschied mehr zwischen den Bastarden und den (edelen) Orlginalthieren zu merken ist.

Die Umänderung des Charakters der einen Race in die andere hat man auf verschiedene Weise in Zahlen auszudrücken gesucht, wovon die hier anzuführende der Wahrheit wohl am nächsten kommt. ... Man nimmt bei der Kreuzung immer das männliche Thier zum Typus, weil man mit diesem schneller und wohlfeiler das Ziel erreicht, eine Pferde-Race umzuändern, indem mit einem männlichen Thiere viele weibliche Thiere gepaart werden können. ...

Hieraus ergiebt sich die wichtige Regel, ja nicht zu früh mit dem Gebrauche männlicher Originalthiere bei der Kreuzung aufzuhören, vielmehr die Anwendung derselben so lange fortzusetzen bis kein Rückschlag mehr erfolgt, die Veredelung der Race also consolidirt ist.

Die Veredelung der Pferdezucht nach der Methode der Kreuzung ist also gewissermaßen bequem, so wie der Erfolg schnell und in die Augen fallend; aber man verfällt dabei, wie uns die Geschichte der Pferdezuchten in manchen Ländern gelehrt, leicht in sehr große Fehler, deren üble Folge man gewöhnlich erst sehr spät bemerkt.“

Erst in der achten Generation gleicht nach Stephan das weibliche Tier und die Nachkommenschaft dem männlichen Vollblut. Stephan warnt deshalb davor, die veredelten Hengste nicht vor der achten Generation zur Züchtung zu verwenden, sonst entstehen Rückschläge. Man sollte auch nur gleichartige Tiere kreuzen.

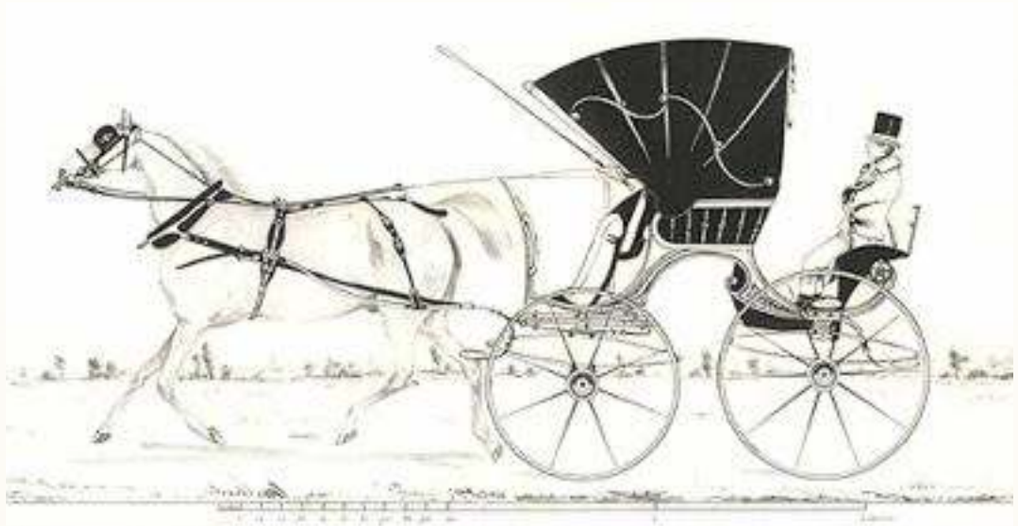


Abb. 151

Kreuzung zwischen einem englischen Blutpferd und einem Normänner („demi sang anglais et Normand) nach Baslez Nr. 62 von 1839/41.

Die Reinzucht

Wenn eine Rasse konstituiert ist, wird sie durch Reinzucht konsolidiert. Stephan sagt 1845, 70f. dazu:

„Die Verbesserung der Pferdezucht auf dem Wege der Reinzucht: Hierunter versteht man diejenige Vervollkommnung einer Pferde-Race, welche durch sorgfältige Auswahl der Zuchtthiere einer einheimischen Race bewirkt wird, ohne Einmischung von Zuchtthieren fremder Racen.

So beständig die Natur der Regel nach in ihren Generationen ist, so macht sie dennoch einige Abweichungen. Zufällige Abweichungen von den Eigenschaften der Eltern pflanzen sich häufig auf die Nachkommenschaft fort, zumal wenn zwei Individuen sich paaren, welche gleiche Abweichungen zeigen. Zuweilen geschieht dies auch nicht, und der Sohn eines abweichend gearteten Thieres ist ganz so, wie der Großvater und die Großmutter. Demohngeachtet aber kann diese Varietät sich doch fortpflanzen, und der Grosssohn wieder die eben die Abweichung von der ursprünglichen Race haben, die der Grossvater hatte und demnach vererben.

Nun fallen in derselben Race zuweilen Individuen, welche schlechte, und andere, welche gute Eigenschaften in einem vorzüglichen Grade besitzen. Wenn man folglich Letztere mit Sorgfalt auswählt und sie in ihrer eigenen Familie mit einander verbindet, diesen Stamm dann unvermischt erhält und sie unter sich begatten lässt, so bringt man, wie unleugbare Erfahrung gelehrt hat, einen Schlag hervor, bei welchem diese Eigenschaften dauernd bleiben. Wählt man in diesem Stamme wiederum die in dieser Hinsicht sich vorzüglich Auszeichnenden zur Fortpflanzung, so gelangt man zu immer größerer Vollkommenheit eines Stammes und erhält zuletzt gewissermaßen eine ganz neue Race.

Bei dieser Vervollkommnungsart muß man aber auch vor Allem das Vorurtheil gegen die Innzucht, d. h. gegen die Begattung in nächster Verwandtschaft bei Seite setzen, und diese vielmehr einzig und allein betreiben. Bemerkt muß hier jedoch werden, daß wenn Fehler nebenbei vorhanden sind, diese durch die Innzucht ebenfalls um so stärker von Generation zu Generation zunehmen.

Diese Regeln hat (außer den Arabern) jüngst der berühmte Viehzüchter Bakewell sich zum Grundsatz gemacht und in ein System gebracht, welches von ihm und einer großen Zahl seiner Nachfolger bei Pferden und allen übrigen Hausthiergattungen auf's Strengste befolgt wurde. Er hat dann durch dies System von allen größeren Hausthieren gewissermaßen ganz neue ausgezeichnete, seinen Zwecken vollkommen entsprechende Racen hervorgebracht. Das Ziel, wohin Bakewell z. B. mit seinen Schafen strebte (vorzügliche Mastfähigkeit), erreichte er durch Verfolgung dieses Systems auf eine bewundernswürdige Art. Die Knochen dieser Thiere wurden immer feiner, die Beine kürzer und dünner, Bauch und Brust breiter und gewölbter, Köpfe dünner und spitzer. Zuweilen kam er und seine Nachfolger über das Ziel hinaus; es wurden z. B. die Beine so kurz und fein, daff sie den schweren Rumpf nicht mehr tragen, wenigstens nicht weit gehen konnten.. Ungeachtet nun die Mastfähigkeit sehr zugenommen hatte, so paßten doch diese kurzen Beine in manche Wirthschaft

nicht mehr; seine Kunden wünschten längere Beine, und sehr bald stellte er solche durch angemessene Kreuzung dar.

Beabsichtigen wir nun, z. B. die Verbesserung irgend eines gewöhnlichen oder gemeinen Landpferdeschlages, so daß sich derselbe von Generation zu Generation hinsichtlich seines Körperbaues dergestalt vervollkommne, daß er sich zum Reitschlag qualificire; so wird unser erstes Augenmerk auf die Gliedmaßen gerichtet sein müssen. Wir wählen daher aus dem vorhandenen Pferdeschlag nur diejenigen zur Zucht aus, die die am besten gebauten Extremitäten haben; und zwar muß man die Pferde so zusammen paaren, daß das, was bei dem einen mangelhaft, bei dem andern vollkommen oder doch besser vorhanden ist. Ein Pferd mit gut gebauter Hinterhand und schlechterer Vorhand würde mit einem Pferde zu paaren sein, welches vorn besser als hinten gebaut ist. Schönheit des Kopfes und Halses kann anfänglich nur nebenbei mit berücksichtigt werden. Durch strenges Befolgen dieser Grundsätze bei der Auswahl der Zuchtpferde wird man ohnfehlbar nach einigen Generationen einen Pferdeschlag mit gut gebauten Extremitäten erzielen. Hat man dieses Resultat erlangt, dann tann man schon mehr auf Schönheit der übrigen Theile des Pferdes bei der Auswahl der Zuchtpferde sehen; auf die Farbe muß zuletzt gesehen werden. — Freisein der Zuchtpferde von Erbfehlern bleibt immer eine Hauptsache.

Die Verbesserung auf dem Wege der Reinzucht geht zwar sehr langsam von statten, und ihre Resultate sind nicht so sehr in die Augen fallend, als die auf dem Wege der Kreuzung. Allein erstere Methode ist sicher und kann zu sehr großem Nutzen führen. Man hat selbige nvch zu wenig nach richtigen Grundsätzen begründet, und sich dabei zu sehr von den Vorurteilen gegen die Reinzucht leiten lassen, übrigens erfordert sie auch ei« nen nicht geringen Grad von Kenntnissen.

Daß jede einheimische Thier-Race der Eigenthümlichkeit der Gegend vorzüglich anpassend ist, sowohl in Hinsicht des Klimas, der Nässe oder Trockenheit des Bodens, des Futters, welches derselbe erzeugt, ist eine alte Erfahrung, giebt aber auch einen triftigen Grund ab, daß die Reinzucht der Kreuzung vorzuziehen sei. — Man muß nur den Zweck bei der Auswahl der Zuchthiere gehörig und unverrückt vor Augen haben, und im Üebrigen alles dasjenige beobachten, was im Vorhergehenden als nachtheilig auf die Pferdezucht einwirkend dargestellt worden ist.“

„Geduld und dauerhafte Zustände“: Konstanz als Voraussetzung für eine erfolgreiche Pferdezucht

In Zusammenhang mit der französischen Pferdezucht bringt es Löffler 1863 (Band 2, 219ff.) auf den Punkt. England hat Frankreich in der Pferdezucht überholt, der Fortschritt ist zwei Faktoren zu verdanken: „Geduld und dauerhafte Zustände“. Dazu war Frankreich nicht fähig, unter anderem infolge der Revolution von 1789.

Veltheim führt 1833, 395ff. die Geschichte der Wiederherstellung der preussischen Pferdezucht nach den Kriegszeiten vor 1815 als Musterbeispiel für das richtige „System“ der Pferdezucht an:

Wie einst in Zweibrücken und Anspach wurden edle und rein nachgezogene orientalischer Stämme in den Landgestüten eingesetzt und stufenweise durch englische „Wettrenn-Hengste“, also Vollblüter, die Züchtungen veredelt. In England gab es keine Kriege wie auf dem Kontinent, das ermöglichte Kontinuität. England war damals eine sehr reiche Nation, welche Privaten die nötigen Mittel zum Gelingen einer erfolgreichen Landes-Pferdezucht in die Hände gab. Diese fand vor allem zum Zweck der „Liebhaberei des Wettrennens“ statt. Weil es dies im gleichen Umfang in Europa nicht gab, plädierte Veltheim eben für „Landesgestüts-Anstalten von Seiten des Staates“.

Dazu kamen die Privatgestüte mächtiger Familien (Bsp. Lichtenstein oder Esterhazy), aber auch Klöster (Bsp. Einsiedeln). Früher war es oft üblich, die in Marställen stehenden Hengste auch privaten Züchtern als Deckhengste zur Verfügung zu stellen. Diese wurden sogar zum Beschälen temporär aufs Land verteilt.

Der Schlüssel vieler erfolgreicher Pferdezüchtungen Deutschlands war im 19. Jahrhundert, etwa in Holstein, eine strenge Selektion der Vater- und Mutterpferde. Dies geschah durch Körung geeigneter Hengste, mit denen ausschliesslich gezüchtet werden durfte und ähnlichen Bestimmungen bei den Stuten. Durch solche rigorose gesetzlich vorgeschriebene Massnahmen entstanden in wenigen Jahrzehnten beste Rassen.

Bretonen und Percherons

Der französische Autor Huzard teilt die in Frankreich seiner Zeit lebenden Pferde in vier Gruppen ein (1843, 87):

- Die kleinen Pferde der Kleinbauern für alle Zwecke.

- Zugpferde, die meistens im Schritt gehen (Boulonnais, Comtois und „race poitevine“).

- Trabende Zugpferde im Dienst der Post und der Postwagen wie Bretonen und Percherons (siehe Abb. 152).

- Die „Races nobles“ zum Reiten oder Fahren.

Huzard behandelt die Postpferderassen Bretonen und Percheron in einem Zug, denn Bretonen-Fohlen würden oft in die Perche gebracht, dort aufgezogen und dann als Percheron verkauft. Dies sei eine sehr alte Rasse Frankreichs, die man auf alten Abbildungen wieder erkennen könne. Als die französischen Kavaliere im 15. und 16. Jahrhundert mit ihrer Panzerung noch doppelt so viel Gewicht wie heute aufs Pferd brachten, wurden dafür solche Pferde verwendet.



Abb. 152

Leichte Percherons ziehen um 1860 eine Eilpost, geritten von zwei Postillonen. Das war damals das schnellste Verkehrsmittel.

(Lithographie von Louis Emmanuel Soulange-Tessier nach Gemälden von Jules de Bonnemaison (1809- circa 1865) aus einer Privatsammlung)

Die Entstehung des Anglonormannen aus dem Normannen

In Frankreich gab es Pferderassen oder Schläge, die vornehmlich als Kutschpferde dienten, allerdings im 19. Jahrhundert immer weniger davon. 1843 hat nach Huzard nur noch die Normandie eine eigene Rasse von „chevaux de carrosses“. Der Grund dafür ist die Mode, die eine bestimmte Art von Pferd, vor allem für die Equipagen, verlangt. Die Normänner (normands) haben gute gerundete und wohl proportionierte Formen, sie sind „gracieuses“. Ihre Grösse schwankt zwischen 150 cm bis 162 cm. Früher waren die Köpfe schwerer als heute. Die braune Farbe ist vorherrschend, in verschiedenen Spielarten und mit weissen Abzeichen. Man benützt diese Pferde auch zum Reiten, aber ihr Temperament ist dafür zu gering. Es gab früher zwei Schläge, den schwereren aus Cotentin und den leichteren schnelleren Typ aus der Umgebung von Alençon. Nach Huzard hat die Mode den reinen Typ verdrängt. An dessen Stelle ist der Anglo-Normanne getreten, ein Kreuzungsprodukt mit arabischen, persischen, englischen und mecklenburgischen Pferden. Solche Pferde werden in Paris auch als englische Pferde verkauft und dienen sowohl als Reit- wie als Kutschpferd.

Hier stellt Huzard also die Geburt des Anglonormänner (anglo-normands) vor und bedauert das Verschwinden des alten Kutschpferdes aus der Normandie. Seine Angaben decken sich mit den Bemerkungen verschiedener anderer Autoren, auch der von Robinson (1861, 13ff.): Die neue Rasse „anglo-normande“ ist jüngst entstanden aus Stuten des Merlerault (altes Kavalleriepferd und eine Nebenrasse des Cotentin) mit englischen Hengsten. Die Neuzüchtung des leichteren Anglonormannen aus der alten normännischen Rasse war das Resultat der Anglomanie des 19. Jahrhunderts.

Weil Normänner und Anglonormänner relativ viel abgebildet und beschrieben wurden, kann hier in einer Art Zeitraffer deren Wandel gut nachvollzogen werden.



Abb. 153

Der alte Typ des Normänners mit schwerem Kopf und Rammsnase.

Sebald 1815, 70: Pferde aus der Normandie sind in ganz Frankreich und in den Nachbarländern beliebt, sie taugen sowohl zum Reiten „als vor die Kutschen“. „Die Gegend von Cotentin liefert eben so schöne Pferde, die aber schwere Hälse und Schultern haben, und grösstentheils blos zu Wagenpferden gebraucht werden können.“

Im Marstall des Herzogs von Angoulème sah Veltheim 1818 einen „vortrefflichen Wagenschlag“ aus normännischen Stuten und englischen Hengsten. Veltheim erwähnt, in Frankreich sei gutes Gestütpersonal schwer zu finden, die Stuten und Füllen gut behandeln können. Er stellte „wenige Liebe dieser Menschen zum Pferde“ fest (1833, 410ff.).

Das sagt Rochau 1828, 63ff. zur Normandie (wichtig ist die Reihenfolge): „Die Normandie hat stets gute Pferde geliefert für Kutschen, zum Reiten, als Schulpferde und für die Kavallerie. Im Cotentin, in der Ebene von Caen entstanden stets die besten Kutschpferde. Hier hat sich die beschriebene Degenration auch weniger ausgewirkt. Das ist auch den guten und grossen Weiden und den Menschen zu verstehen, die seit Menschengedenken Pferde aufziehen und vom Pfer-

dehandel leben. Nach Versuchen mit englischen Hengsten sind viele Züchter wieder auf den traditionellen Weg zurückgekommen. Wenn auch die Normänner nicht mehr ganz das sind, was sie einmal waren, „die Stuten bleiben bei den Spaniern als Carrossier gefragt“!

Veltheim erwähnt 1833, 96ff. die alten Normänner: Vor der Revolution gab es im Haras du Pin einen schönen und starken Schlag von Jagd- und Kutschpferden. Er selbst habe in Paris unter den königlichen Wagenpferden einen guten Wagenschlag gesehen, besonders geeignet für den „langsameren Dienst vor den schweren Staatswagen“. Er taxierte sie aber als nicht so gut wie die „trefflichen Englischen Yorkshirer Wagenpferde“.

Nachdem nach 1800 durch Einkreuzung alter Normänner Pferde mit englischem Blut der Anglo-Normanne entstand, meinte Schwarznecker 1880, 34ff. dazu: „Die Anglo-Normäner haben weniger Masse als die alten Normänner, sind aber von edlem und gefälligem Äusseren. Es sind grosse schlanke Pferde von meist brauner Farbe und haben meist einen guten geräumigen Gang sowie lebhaftes Temperament.“

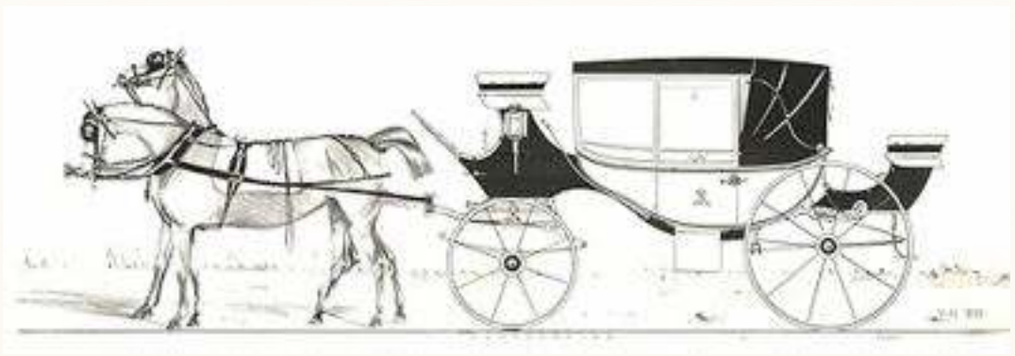


Abb. 154

Frühe Anglo-Normänner vor einer gedeckten Kalesche nach Baslez Nr. 69 um 1840 (" Chevaux d'Attelage demi sang Anglais et normand").

Wrangel 1928, 365f. 374ff.: Die Franzosen verbesserten die Trabaktion der Normänner rechtzeitig mit dem Import von Hengsten der Norfolk Roadster. Wrangel weiss von den Normannen, dass die „Merleraultrasse“ kleiner und edler war als die anderen Normänner, vor allem aus dem Cotentin. Diese waren schon das Resultat von Veredelungen, unter Louis XV. mit dänischen Hengsten und dann besser unter Louis XVI. mit 50 angekauften englischen Halbbluthengsten. Le Pin liegt im Merlerault. - Den Anglo-Normannen gab es in verschiedenen Typen, darunter „den Karrossier in verschiedenen Abstufungen nach Stärke“. Dazu gehörte der grosse, hohe Karrossier, „wie ihn der Luxus fordert“. Das war nach Wrangel ein übertriebenes Pferd, gezüchtet und in seiner Zeit schon kaum mehr abzusetzen, zu gross, mit hohem Halsaufsatz, der „möglichst auffallend marschiern“ musste. Dabei war es unwichtig, ob sie sauber traten, bügelten oder fuchtelten. Diese hochbeinigen Pferde mit dünnen Schienbeinen leisteten nach ihm viel zu wenig. „Frankreich und sein Luxus verlangten vor dem Automobil den extremen Stepper.“ Dabei fehlte aber bei diesen „Hochbeinler mit Pfauenhälsen“ die „energische Mitarbeit der Hinterhand, sie hatten nicht „das gleichmässige schöne Treten der Holsteiner und Oldenburger“.



Abb. 155

“Anglo-normands du Cotentin et du Merlerault“ um 1860.



Abb. 156

„Carrossier normand (Merlerault)“.
(Loncey 1888)

Anglonormännische Hengste wurden auch in Deutschland in der Zucht verwendet, aber nicht mit grossem Erfolg, ausser in Württemberg.

Unter den Anglo-Normannen gab es zudem kleinere Karossiers, energisch und edel sowie noch Vertreter des Karrossiers der älteren Sorte in Saint-Lô. Das waren starke Landwirtschafts- und Wagenpferde tief und breit auf starken Beinen stehend, allerdings mit grossen Schädeln. Die Farben waren fast stets braun mit wenig Abzeichen, auch Füchse und Rappen kamen vor.

Wrangel lobt 1908 (S. 373) die Karossier von Saint-Lô als die besten Frankreichs. Es würden dort vorzugsweise Pferde des schweren Wagenschlags, sog. „Bourdons“ gezogen. Sie repräsentieren den „Karrossier-Typus in seiner besten Form“.



Abb. 157

„Anglonormannischer Hengst des Karrossier-Schlages“. Das waren nach Wrangel Pferde von stattlicher Erscheinung mit schöner Halsbildung, prächtiger Muskulatur und vollen Formen, hier einer von 170 cm Grösse.

(Wrangel 1908)

Wrangel blieb 1908, 382f. bei seinem positiven Urteil der normännischen Rasse. Durch Veredeleungskreuzung und durch regelmässige Trabprüfungen (übrigens viel im Sattel) wurde die Rasse verbessert. Gleichzeitig warnte er davor, den Anglo-Normannen in eine immer schnellere „Rennmaschine“ zu verwandeln. Die französische Gestütsverwaltung hat „eine gewisse Vorliebe für Hengste des Karrossiertypus“, um zu verhindern, dass derselbe vom Trabertyp verdrängt wird. Die gleichen Vaterpferde werden für beide Zuchtlinien verwendet werden. Um 1900 wurde also noch sehr vielseitig gezüchtet. Seit 1885 galt in Frankreich ein strenges Gesetz. Öffentlich decken durfte man nur mit vom Staat approbierten Hengsten.



Abb. 158

„Chevaux Anglo-Normands“ um 1870.

Der Anglo-Normand ist im 20. Jahrhundert im französischen Sportpferd aufgegangen, dem „Cheval de selle Français“ oder kurz „Selle Français“ (siehe unten) und in den französischen Trabern, die heute noch in der Normandie intensiv gezüchtet werden.

Das Fahrpferd in der Mitte des 19. Jahrhunderts

Was verlangte man um die Mitte des 19. Jahrhundert, als die Strassen immer besser und die Wagen leichter wurden, von einem Fahrpferd?

Robinson 1861, 39ff. sagt dazu: „Das Fahrpferd ist nichts anderes als ein grosses und starkes Jagdpferd. Dazu gehören harmonische Formen, Schnelligkeit und „une allure majestueuse“. Diese Bedingungen erfüllen der Mecklenburger, in England der Cleveland Bay, entstanden aus Kreuzungen zwischen Landschlägen und Vollblut im ganzen Norden Englands. Von Gala-Kutschpferden wird eine hohe Knieaktion verlangt. Das verdirbt aber oft früh die Beine und Hufe.“

Robinson verlangt vom Fahrpferde (1861, 40): gute Aktion, gesunde Beine und Hufe und überhaupt eine gute Kondition. Man muss das Fahrpferd gut ernähren und nicht mehr als eine oder zwei Stunden am Tag arbeiten lassen. Wenn man ihm einen Ruhetag in in einem guten Stall gewährt, wird es seine „apparaence élégante“ nicht verlieren, die das Fahrpferd vor allem auszeichnen soll.

Fahrausbildung nach englischem Vorbild um 1860 in Frankreich

Der Einfluss Englands auf die französische Fahrkultur zur Zeit Napoleons III. zeigt eindrücklich die folgende Passage aus Moreau 1867, 25f. zu den „Abrichtungsschulen“, den „Ecoles de dressage“:

„Frankreich besitzt gegenwärtig 17 Abrichtungsschulen, welche im ganzen Lande vertheilt sind; die bedeutendste ist in Paris. Diese haben den Zweck, Pferde abzurichten und gute Pferdewärter und Kutscher, welche dort in der englischen Pferdewartung und im vier-, zwei- und einspännigen Fahren unterrichtet werden, heranzubilden. Die meisten der dortigen cochers-maitres sind Engländer. Die Schüler dieser Anstalten erhalten vom Directorium gefertigte Diplome über ihre Fähigkeiten. Gegen eine gewisse Remuneration kann dort jeder Private seine Pferde zum Reit- und Fahrdienst auf das Vollständigste abrichten lassen.“

M.A. Morin war selbst Leiter einer Ecole de dréssage, der in seinem kleinen Werk von 1864 sehr feinfühlig über das Einfahren der jungen Pferde schrieb, auch über die Vorbereitung eines Tandemgespanns und Viererzugs.

Im Bereich Pferd und Wagen blieb – neben dem Reiten – der englische Einfluss also nachhaltig. Dazu gehörte bekanntlich auch der einfache Stil bei den Livreen und den Kutschen.

Die Geschichte dahinter ist: Fahren mit den neuen, höher im Blut stehenden Pferderassen war anspruchsvoller geworden und es wurde jetzt schneller gefahren. Dazu gehörte der „four-in-hand“, wie die Engländer sagen, das Fahren von vier Pferden vom Bock aus (nicht im Sattel) mit den Leinen in einer Hand. Dementsprechend gibt es einige französische Darstellungen davon aus genau dieser Zeit um 1860.



Abb. 159

Französische Jagdgesellschaft mit einem hochblütigen Viererzug nach englischer Art um 1860 geschirrt und gefahren.



Abb. 160

Viererzug mit schnellen und leichten Pferden vor einer frühen französischen Coach um 1860.

(Lithographie von Louis Emmanuel Soulange-Tessier nach Gemälden von Jules de Bonnemaison (1809- circa 1865) aus einer Privatsammlung)



Abb. 161

Napoleon III. als „prince président“ um 1850 im Phaeton, wohl mit englischen Vollblütern nach einem Gemälde von Audy.

(Arras 2012, 128)

Englische Pferde vor dem Hochzeitswagen Napoleons III. im Jahre 1853

Der pferdebegeisterte Kaiser Napoleon III., der länger in England gelebt hatte, verfügte in den Pariser „écuries impériales“ über etwa 300 Pferde, viele aus der Normandie, einige aber auch aus London. Sein Hochzeitswagen war schon von englischen Pferden gezogen worden. Zum Hochzeitszug Napoleons III. schrieb Schönhut 1853, 337ff.: „An der Spitze des Hochzeitszuges „ritt die Nationalgarde-Kavallerie, ihr folgten die Generale in ihren glänzenden Uniformen, endlich kam der kaiserliche Wagen, ganz Glas und Gold, mit 8 englischen rothbraunen Pferden bespannt, über dem Wagen wogte eine Menge weißer Federn, aus denen eine Kaiserkrone hervorragte. Die Pferde selbst waren rothgeschirrt. Der Wagen war so umgeben, daß es schwer war, das kaiserliche Paar wahrzunehmen. Der Kaiser trug die Uniform eines Generals und denselben Cordon der Ehrenlegion, welchen Napoleon I. bei der Krönung getragen. Die Kaiserin war schneeweiß gekleidet, ihr Coiffure funkelte von Diamanten und ihr Antlitz war von einer leichten Blässe, einer Folge der Feierlichkeit des Augenblicks, bedeckt.“

"Vor der Hochzeit des Kaisers hatte man sich lange nach einem Staatswagen umgesehen, der würdig genug wäre, um am Vermählungstage zu glänzen. Man fand keinen, und so kehrte man zu den im Winkel stehenden alten Staatskarossen zurück und wählte eine große alte ehrwürdige. An diesen Wagen knüpft sich eine artige Anekdote. Aber sie trug Louis Philipps Wappen! Man kratzte es ab, da kam das Wappen Carls X, zum Vorschein. So kratzte man weiter und kam zuletzt auf das Wappen Napoleons I. Derselbe Wagen hatte Carl X, zur Krönung und Napoleon zur Vermählung getragen. Der Wagen trat also wieder in sein altes Amt ein.“



Abb. 162

Galapferd Napoleons III.

(Faverot de Kerbrech 1903, 395)

Faverot de Kerbrech betonte 1903, 163ff. die Wichtigkeit der Ausbildung des Fahrpferdes unter dem Sattel und die Angewöhnung an das Geschirr an der Hand.



Abb. 163

Die kaiserlichen Stallungen im Louvre von Paris: Kaiser Napoleon III. inspiziert ein Pferd.

(The Illustrated News, London um 1860)

Erneute Kritik an der Anglomanie, aber Lob für Napoleon III.

Die hippologische Literatur des mittleren 19. Jahrhunderts ist voll von kritischen Reaktion auf die Anglomanie. Dazu gehört das 1865 in Coburg erschienene Buch von R. Jannasch „Unsere Pferde als Folgen der Anglomanie“. Darin steht zur Kreuzungszucht mit Vollblut vernichtende Kritik (865, 7 und 22ff.): „Denn man paarte Extreme und züchtete Krüppel!“

Für Jannasch war schon der Ansatz für Deutschland falsch: „Die deutsche Pferdezucht hat im Allgemeinen den Zweck: Arbeits-, Wagen-, Reit- und Soldatenpferde zu erzielen und deren Qualität möglichst zu vervollkommnen.“ Und man war der „irrigen Ansicht, als sei Alles gut, was an Pferden aus England zur Veredelung unserer deutschen Pferde komme“. Jannasch wörtlich zu Frankreich:

„Das für den französischen Cavalleriedienst früher so hochgeschätzte Ardennenpferd, ist durch Kreuzung mit Vollblut ganz untergegangen. Das Limousiner Gestüt, ist aus gleichem Grunde fast vernichtet und producirt, was früher Regel, jetzt nur noch als Ausnahme dann und wann noch ein Bahnenpferd. Die berühmte Normandie, einst das Monopol des französischen Luxuspferdes, muß seinen dermaligen Bedarf aus dem Auslande beziehen, obgleich sein Gestüt, Pin, die besten englischen Beschäler z. B. Napoleon, Lottery, Eylau, Friedland, Joung-Emillus, Mamluck. Byron, Nautilus aufzuweisen hatten.“

„Das Pompadurgestüt, welches den schönen Vollbluthengst, Fils du Glorieux, der selbst und alle seine Nachkommen im 3. Iahre erblindeten, besaß, hat keinen Typus mehr. Die Pferdezucht der Auvergne, haben die englischen Hengste: Fang, Uoung - Raveller, Eprement, Chamois total vernichtet. Die in den Gestüten Pau und Tarbes gezüchteten Resultate von englischen Vollblutpferden, haben das spanische Blut sämmtlicher Pferdeschläge der ganzen Pyrenäenkette ruinirt! Was mehr? Tout comme chez nous! Nur mit dem Unterschiede, daß in Deutschland fünf und dreißig Regierungen seither nicht im Stande gewesen sind zu reparieren, was der Scharfsinn und die practische Sachkenntniß eines Louis Napoleon III. in neuester Zeit allein bewerkstelligt hat. Unter seiner Regierung ist die französische Pferdezucht wiederum so schnell gehoben, daß nach dem Urtheile aller zuverlässigen Sachverständigen, dieselbe der engli-

schen würdig an die Seite zu stellen ist; ja, was Brauchbarkeit und Zweck betrifft, dieselbe noch überflügeln soll.“



Abb. 164

Wiener Gespann um 1850.

(Archiv Lohner, Wien)

Klagen über die schlechte Qualität der Wagenpferde um 1860

Jannasch 1865 zu den Wagenpferden (82ff.): „Aber nicht allein der Mangel für die Reitkunst tauglicher Pferde macht sich in der Gegenwart immer fühlbarer, sondern passende und taugliche Wagenpferde sind ein gleich großes Bedürfniß. Und wie das mangelhafte Material unsere Reitkunst beeinträchtigt, so schwindet die Liebhaberei für gute und egale Wagenpferde aus Mangel daran immer mehr und mit ihr auch die Kunst zu fahren. Gehen wir näher auf die Ursachen ein. Je verschiedener und mannichfaltiger die Kreuzung unserer deutschen Pferde seither gewesen, desto verschiedenartiger müssen auch folgerecht deren Resultate sein. Die extremen Paarungen haben uns aber eine so bunte Musterkarte von Resultaten geliefert, daß weder von Aehnlichkeit oder Gleichheit an Gestalt, Gang, Farbe und Temperament — den Haupterfordernissen von Wagenpferden — die Rede sein kann. In der Natur der Sache liegt es schon, daß nur verwandte und verbreitete, gleiche Formen, d. h. constante Racen, gleiche oder unter einander sehr ähnliche Nachkommen liefern, wie dies früher z. B. bei den mecklenburgischen und ostpreußischen Pferden der Fall war. Die Constanz dieser Racen gestattete eben deshalb, weil sie eine große ausgebreitete Familie bildeten, die Zusammenstellung von mehreren, sowohl in Form als Farbe und Eigenschaften gleichen oder sehr ähnlichen Pferden und bedingten eben durch das Vorhandensein dieser Eigenschaften den Begriff von Paßpferden für den Wagengebrauch. Daß nun eben diese großen Familien durch Einmischung von allerhand fremdem Blute gesprengt sind, darin wollen wir allein den Grund für den jetzt so fühlbaren Mangel an guten und egalen Wagenpferden suchen. Die Neuzeit hat zwar aus der Noth eine Tugend gemacht und insofern einen Ausweg gefunden, als sie, unbekümmert um Farbe und Geschlecht, solche Pferde zusammenspannt, die in Figur, im Gange und Temperamente nothdürftig passen und unter dem leidigen Vorgeben: „Es ist modern" den Mangel an Paßpferden zu beschönigen sucht. Allein ein solcher Entschuldigungsgrund entbehrt jedes Anhalts und zerfällt durch die Appellation an den Schönheitssinn und Geschmack eines jeden Pferdeliebhabers. Denn Schönheit und Güte von zwei mit diesen Eigenschaften ausgestatteten Pferden werden durch gleiche Farben um so mehr gehoben werden, weil die Verschiedenheit der Farben das Auge des Beschauers nicht stört. Um aber Mängel zu verdecken, dafür ist die Ableitung des Auges auf das Fell ein probates Mittel.“

„Werfen wir einen Blick auf die heutigen Wagenpferde und legen uns die Frage zur Beantwortung vor: Wo finden wir jetzt in Deutschland große, breite Pferde mit aufgerichteten Hälsen, starken Beinen, schönen Schweifen und leichtem Gange? — so finden wir in der Rechnung über deren numerische Anzahl ein Deficit, das sich lediglich auf Fragezeichen und Gedankenstriche reducirt. Sie sind verschwunden und gehören jetzt so gut, wie unsere Reitpferde, der Vergangenheit an. Die Wiederkehr ihres Besitzes wird so lange frommer Wunsch bleiben, bis Leuten von Fach und Intelligenz die unumschränkte Leitung unseres gesammten Gestütwesens und Pferdezucht wiederum in die Hände gelegt ist. Denn Material für Züchtung von guten Wagenpferden ist auf deutschem Bo-

den noch immer so viel vorhanden, als zur Completirung einer Stammherde erforderlich ist; ihre Vervielfältigung ist aber die Aufgabe, die nur Intelligenz und Fachkenntniß lösen können. Diese werden, ohne nach Stammbaum und Vaterland zu fragen, vor allen Dingen von vorn anfangen, und sich zuvörderst solche Klötze zulegen, aus denen man Bauholz zimmern kann; nicht aber nach Spähnen suchen, die kaum zu Zündhölzchen zu verwenden sind. Und sind diese Klötze mit Intelligenz und Fachkenntniß drei Generationen hindurch rationell und pfleglich bearbeitet, dann werden wir wieder in den Besitz solcher Wagenpferde gelangen, die ihrem Lebensberufe entsprechend sind."

Quantität über Qualität?

Aus heutiger Sicht ist die verbreitete Klage über die Qualität der Pferdezucht im mittleren 19. Jahrhundert - neben den offensichtlichen Folgen der Anglomanie - schwierig einzuordnen. Gerade in jener Zeitperiode wurde, wie schon erwähnt, nicht nur das Reiten, sondern vor allem das Kutschenfahren, populärer und der Bedarf an entsprechenden Luxuspferden stieg stark an.

Steht dahinter eine gewisse Umstellung der Züchtungen von Qualität zu Quantität? Das ist möglich. Denn auch bei der Kutschenentwicklung geschah nach 1800 ähnliches. Kutschen wurden zum seriell gefertigten Industrieprodukt, die alte Handarbeit in kleineren Betrieben war nicht mehr rentabel. In jener Zeit gaben sich immer mehr Kunden mit einer mittleren Qualität zufrieden. Diese Entwicklung hing mit der neuen gesellschaftlichen Situation zusammen: Nach der Französischen Revolution legten sich immer mehr vermögend gewordene Bürger und Neureiche Equipagen zu. Vor dem Hintergrund dieser neuen Nachfrage könnte darunter auch die Qualität der Pferdezüchtungen gelitten haben.

Die Theorie des Schreibenden ist also: Die überlieferten Klagen über den Abfall der Qualität der Pferdezucht im Verlaufe des 19. Jahrhunderts hat zwei Hintergründe, zu schnelle Einkreuzung von Vollblut mit den alten konsolidierten Rassen und weniger strenge Selektion infolge der höheren Nachfrage.

Verschiedene Pferderassen vor dem Wagen

In Frankreich wurden im 19. Jahrhundert auch eher seltene Rassen vor den Wagen gespannt, wie die folgende Abbildung zeigt.

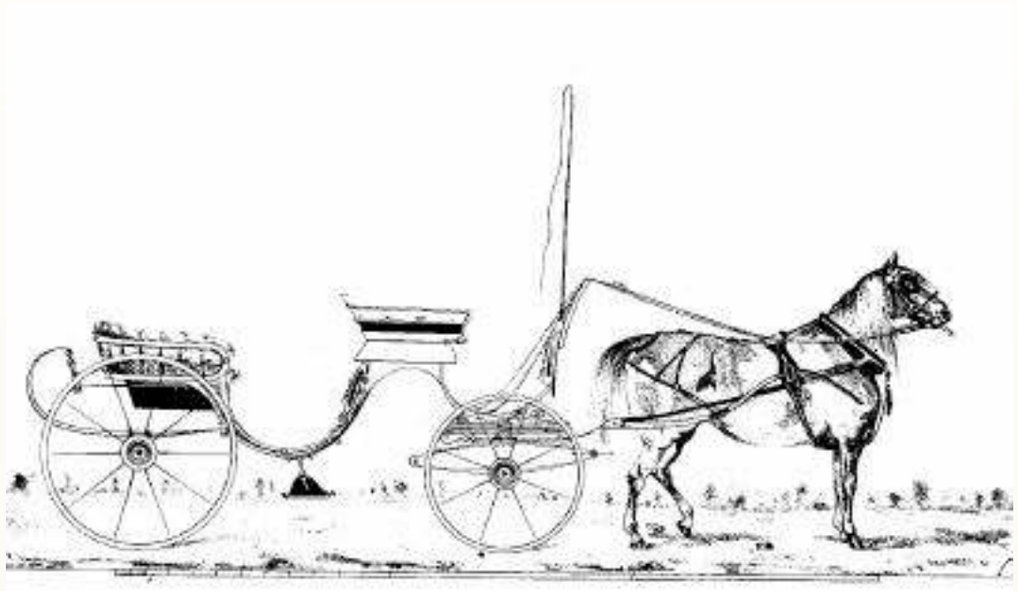


Abb. 165

Kleinpferd aus Korsika vor einer Américaine nach Baslez Nr. 48 von 1847 („Cheval corse und Américaine").

Im 19. Jahrhundert kam von Amerika der Trabrennsport nach Europa. Die erste grosse Amerikanisierungswelle begann kurz nach 1850 (vgl. Furger 2009). In der Folge wurden auch leichte und schnelle Trabpferde vor leichtere Luxus- und Jagdwagen gespannt.



Abb. 166

„Tilbury avec cheval américain“.

(Lithographie von Louis Emmanuel Soulange-Tessier nach Gemälden von Jules de Bonnemaison (1809- circa 1865) aus einer Privatsammlung)

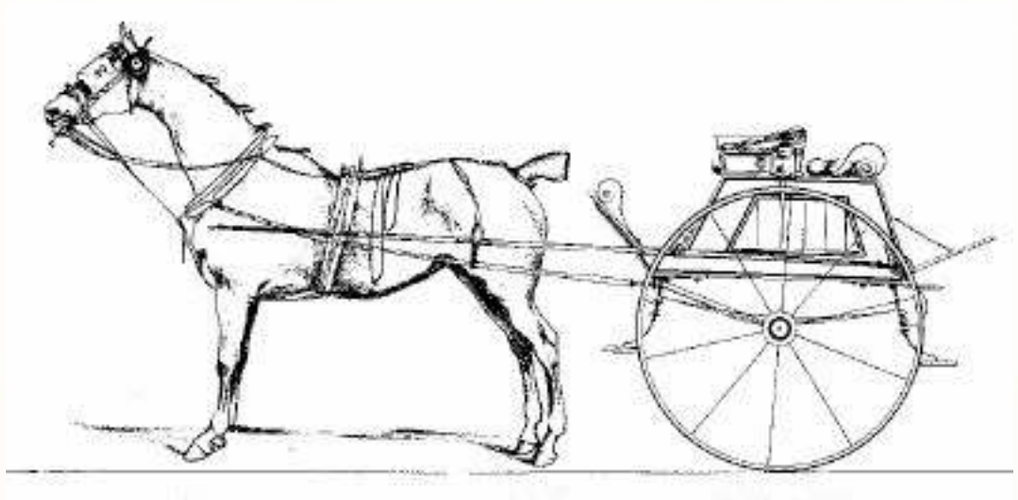


Abb. 167

„Trotteuse américaine“ um 1850/60.

(Baslez Nr. 395)

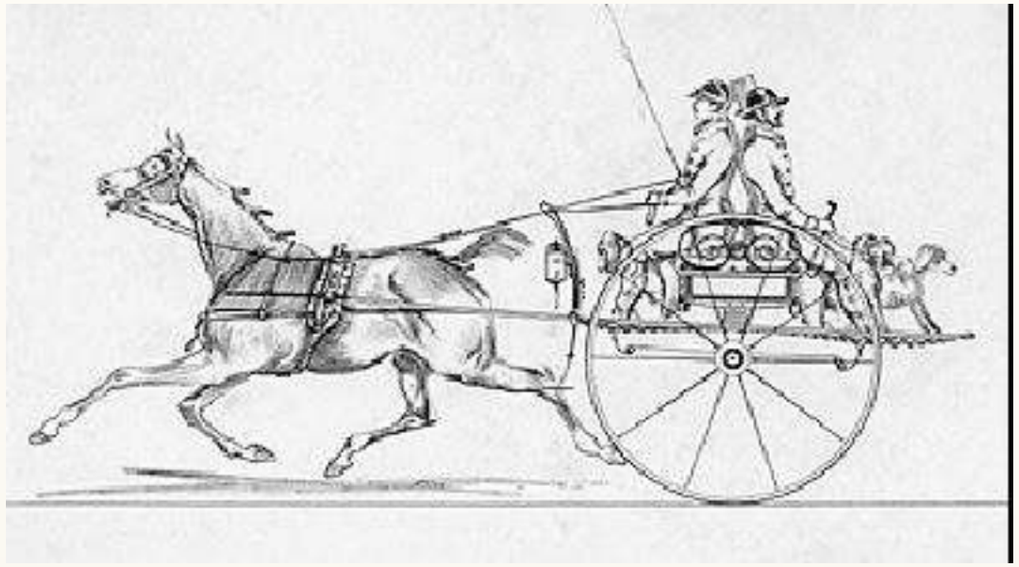
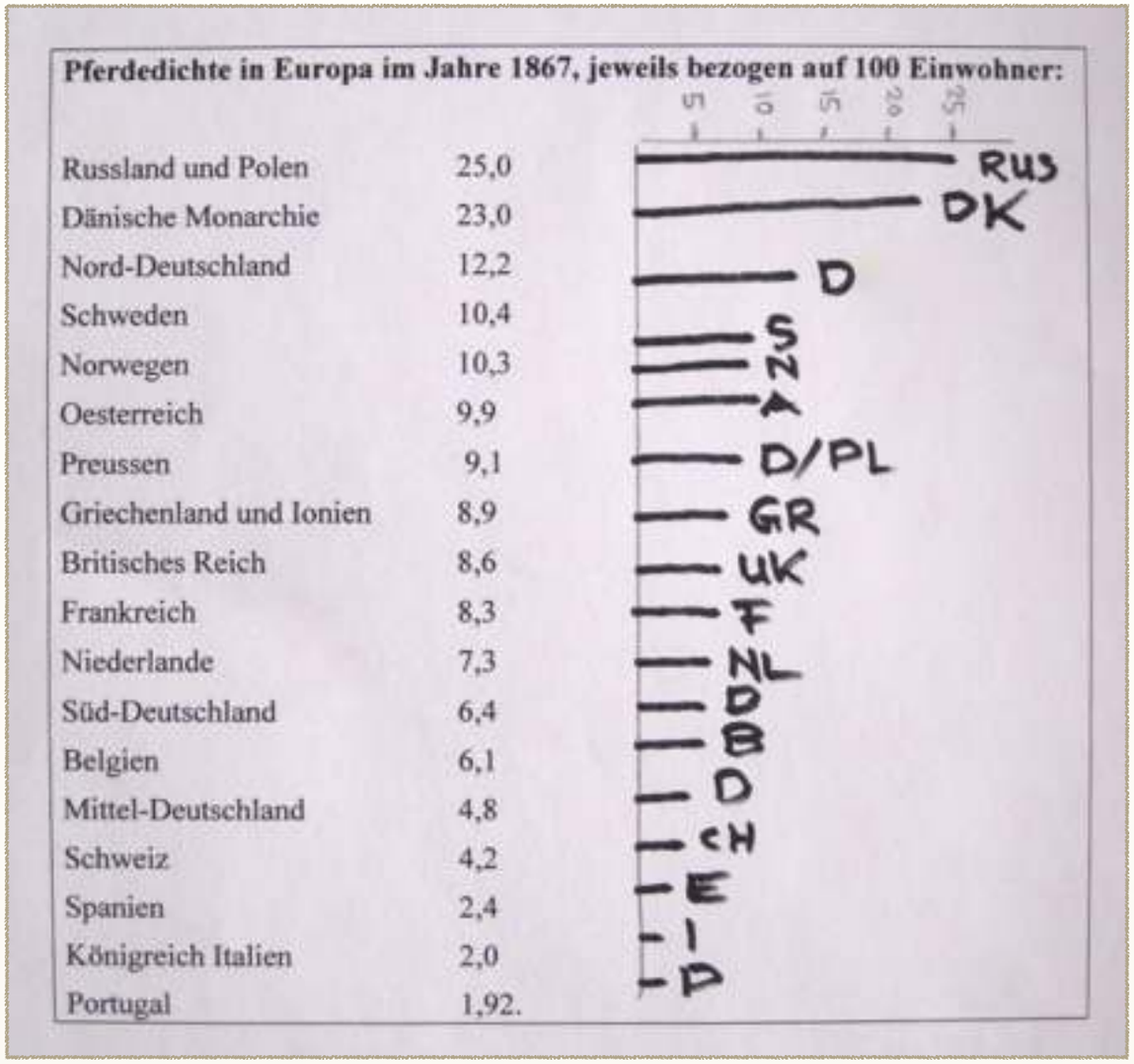


Abb. 168

„Trotteur“ vor einem mit Jägern voll besetzten einachsigen Jagdwagen.

(Baslez Nr. 348)

Statistik der Pferdedichten im Jahre 1867



Für das mittlere 19. Jahrhundert liegen erstmals verlässliche Zahlen über die Pferdedichte in Europa vor, bezogen auf die Einwohnerzahl. Diese ist sehr aufschlussreich (Brachelli 1867, 227ff.):

„Ganz Europa besitzt etwa 33 Mill. Pferde; für diese sind hauptsächlich die mehr nördlich gelegenen Länder und der Osten die Hauptsitze. Die südlichen Länder halten in der Regel nur wenige Pferde und hier treten an deren Stelle die Maulthiere und Esel. Es entfallen nämlich in den verschiedenen Staaten (mit Ausnahme des osmanischen Reichs und einiger anderer Länder, über welche keine Daten vorhanden sind) auf 100 Einwohner Pferde in:

Russland und Polen	25,0
der dänischen Monarchie	23,0
Nord-Deutschland	12,2
Schweden	10,4
Norwegen	10,3
Oesterreich	9,9
Preussen	9,1
Griechenland und Ionien	8,9
dem britischen Reiche	8,6
Frankreich	8,3
den Niederlanden	7,3
Süd-Deutschland	6,4
Belgien	6,1
Mittel-Deutschland	4,8
der Schweiz	4,2
Spanien	2,4
im Königreich Italien	2,0
und in Portugal	1,92.

Die Liste zeigt enorme Unterschiede. Osteuropa dominiert dabei deutlich. Brachelli sagt auch: „Eine Ausfuhr von Pferden zeigen nur wenige Staaten, wie namentlich Nord-Deutschland, die dänische Monarchie, Oesterreich, Grossbritannien, die Niederlande und Belgien.“ Östliche Länder nennt er als Exporteure nicht speziell, aber wir wissen aus anderen Quellen, dass Russland, Polen, Ungarn und andere osteuropäische Regionen viele Pferde nach Westeuropa exportierten.

Pferde auf der Weltausstellung 1867 in Paris

Auf den Weltausstellungen wurden im 19. Jahrhundert nicht nur Objekte, sondern auch Pferde ausgestellt. Freiherr von Moreau lieferte über die entsprechende Sektion an der Weltausstellung von 1867 in Paris einen ausführlichen Bericht und blickte kurz zurück (Moreau 1867, 20ff.): Im Jahre 1806 wurde das erste Vollblutpferd in Frankreich gezüchtet. Die Kreuzung starker einheimischer Stuten mit Vollbluthengsten haben in Frankreich „die schönsten Resultate geliefert". Der Staat hat 1000 Beschäler aufgestellt, dazu kommen 800 „von der Administration empfohlene" private englische Beschäler, darunter 300 Vollblüter. Das Land hat 600 000 Zuchtstuten, die 1867 300 000 Fohlen erzeugten. Moreau bewertet 1867, 25f. also die englische Dominanz in Paris als positiv.

„Selbstverständlich hat in Frankreich die Zucht von Halbblutpferden eine noch weit grössere Ausdehnung erhalten als die der Vollblutpferde. Um den Verkauf der im Lande erzeugten Halbblutpferde zu erleichtern, hat man folgende Anstalten gegründet:

1) Abrichtungsschulen, écoles de dressage

2) die Société hyppique française,

3) Eine Gesellschaft zur Aufmunterung und Verbesserung des Halbblutpferdes,

4) die Halbblutpferde-Rennen und die Trabrennen.

Die Société hyppique française mit circa 600 Mitgliedern hat den Zweck, die Verbreitung des Gebrauchspferdes, insbesondere des Halbblutpferdes zu begünstigen und auszudehnen, zugleich den Züchtern Gelegenheit zum Verkauf ihrer Producte zu bieten. Sie veranstaltet zu diesem Zwecke eine jährliche Ausstellung von Pferden von 4 bis 6 Jahren, welche in Frankreich geboren und erzogen sein müssen. Diese Ausstellung findet in der Regel im Palais des champs elisees statt. Die Gesellschaft ertheilt jährliche Prämien von circa 60,000 Fr. Für die Ausstellung des gegenwärtigen Jahres, bei welcher 397 Pferde ausgestellt waren, ist auf der esplanade des invalides ein grosses Gebäude hergestellt, in welchem sich ein sehr grosser Musterplatz mit Gallerieen für die Zuschauer, und ein Stall für 400 Pferde befindet. Dieses wurde auf Kosten der Gesellschaft mit einem Aufwande von 80,000 Fr. errichtet."

Die Prämierung war auf folgende Klassen aufgeteilt:

- Pferde für grosse Coupés, Berlinen, Kaleschen und Daumont-Gespanne von einer Grösse von 165 cm und darüber

- Fünf- oder sechsjährige Pferde für ein- und zweispännige Fuhrwerke

- Pferde für Victorias, Tilburys und Parkwagen

- Veredelte Postpferde und Ponys.

„Ausgestellt waren 397 Pferde, wovon sich die meisten durch breite Brust, breiten Rücken, gute Schulterlage, starken und langen Vorarm, kurzes Rohrbein, trockene hervortretende Sehnen und schönen elastischen Gang auszeichneten, was schon daraus entnommen werden kann, dass der Durchschnittspreis der im vorigen Jahre (1866) in dieser Ausstellung verkauften Pferde 2463 Fr. 85 Cent, per Stück betrug und diese Ausstellung von der heurigen wieder weit übertroffen sein soll. Da den Züchtern durch die écoles de dressage Gelegenheit gegeben ist, ihre Pferde abrichten zu lassen, so verlangt das Preis-Comité, dass diese vorgefahren und vorgeritten werden, und vor der Beurtheilungs-Commission müssen die Pferde der Preisbewerber folgende Proben ablegen:

Die ein- zwei- und vierspännig vorgefahrenen Pferde müssen einen Achter im Schritte und im Trabe fahren, eine Probe im gestreckten Trabe und die Probe des Zurückstossens machen. Die vorgerittenen Pferde müssen im Schritte und im Trabe links und rechts an der Wand der Bahn vorgeritten werden. In diesen Gangarten die kleine Volte auf jeder Hand ausführen. Eine Probe des gestreckten Galopps und die Probe des regelmässigen Zurücktretens machen. Dass die Pferde, welche bei der Musterung zugleich auch die Probe der Dressur leisten, leichter verkäuflich sind, versteht sich von selbst, und es bieten diese Ausstellungen für Käufer und Verkäufer eine günstige Gelegenheit. Derjenige, welcher sich für die Pferdezucht interessirt, findet dabei ein grosses Feld für die Erweiterung seiner Kenntnisse und für seine Beobachtungen. Die Musterung der vielen, höchst elegant zusammengestellten Vier-, Zwei- und Einspänner, sowie der Reitpferde auf der grossen, freien, mit Gallerieen für die Zuschauer versehenen Bahn war für den Pferdefreund sehr genussreich und hatte stets eine grosse Menge von Zuschauern herbeigezogen. Wägen aller Art, Geschirre, Kutscher und Piqueurs stellt die Gesellschaft den Ausstellern auf Verlangen zur Disposition. Es hat aber auch diese Société hyppique die allgemeinste Anerkennung erhalten und wird als eine Institution betrachtet, welche auf die Landes-

pferdezucht einen höchst günstigen Einfluss übt, denn sie ist zugleich Verkaufsmarkt und Prämirungsanstalt.

Die Halbblutpferde- und Trabrennen, sowie die Gesellschaft zur Verbesserung der Halbblutpferde-Zucht in Frankreich vervollständigen das ganze System, denn durch sie wird auch den betreffenden Züchtern Gelegenheit gegeben, die Leistungen ihrer Producte zu erproben und zu zeigen, und zwar nach den verschiedenen Aussprüchen, die man an sie stellt. Das Gebrauchspferd, wie es die Armee, der Luxus, der allgemeine Fahrdienst und der Handel verlangt, bildet eine Production von erster Wichtigkeit. — Diese Production, wenn sie richtig geleitet wird, kann für diejenigen, welche sich damit abgeben, eine Quelle von Reichthum werden, und in der That nimmt sie in Frankreich ungeheuere Dimensionen an, denn während dieses Land vor circa 30 Jahren 300,000 Zuchtstuten hatte, welche jährlich 150,000 Fohlen gaben, werden gegenwärtig durchschnittlich 300,000 Fohlen von den vorhandenen 600,000 Zuchtstuten geboren.

Die Zucht der Gebrauchspferde für den Postdienst und für die Landwirthschaft. Von den vorzüglicheren französischen Racen: Chevaux comtois, bretons, boulonais du merlerault, des ardennes, de l'ariège etc. zu sprechen, würde hier zu weit führen, wir wollen daher nur dem Percheron-Pferde (das vorzüglichste) einige Worte widmen. Dieses Pferd, welches seiner Form nach offenbar aus Kreuzungen mit arabischem Blute hervorgegangen ist, besitzt alle Eigenschaften eines vorzüglichen Gebrauchspferdes, und wenn man sie gegenwärtig in Paris die grossen dreispännigen, mit 50 Personen beladenen Ausstellungs - Omnibus ohne sichtbare Anstrengung in gutem Trabe ziehen sieht, so ist man thatsächlich über ihre Leistungsfähigkeit in Erstaunen gesetzt. Das Percheron-Pferd verbindet einen grossen Arbeitsmuth mit einer seltenen Kraft, und seine äusserst kräftige Gestaltung, welche die Eleganz durchaus nicht ausschliesst, erregt die besondere Aufmerksamkeit aller Fremden. Dabei ist dieses Pferd in der Regel sehr fromm, gehorsam, geduldig und nicht scheu, und besitzt namentlich die seltene Eigenschaft, in erhöhter Gangart sehr schwer und anhaltend zu ziehen. Seine Gliedmaassen sind in der Regel mit trockenen Sehnen versehen und frei von Knochenauftreibungen, auch der Huf ist grösstentheils normal. Mit arabischem Blute gekreuzt giebt diese Race sehr schöne Resultate, und man sieht in Frankreich viele ausgezeichnete Einspänner, welche aus dieser Kreuzung hervorgegangen sind. Auch die Poste imperiale besteht aus auserwählten Percherons, welche die allgemeine Bewunderung erregen. Die meisten und besten findet man im Arrondissement de Mortagne (Departement de l'orne), im Arrondissement de Vendöme (Loire et eher), im Arrondissement de Nogent le Rotrou (Eure et Loire) und in Mamers St. Calais (Sarthe). Man wendet aber auch Alles auf, um diese kostbare Race rein zu erhalten, denn sie eignet sich eben so gut zum landwirthschaftlichen Gebrauche und zum schweren Zuge, als zum Post- und Omnibusdienste. Zu diesem Zwecke hat sich eine „Société hyppique du Perche et de la Beauce", welche nebst den jährlichen Beiträgen der Mitglieder über ein Capital von 100,000 Fr. verfügt, und nur Percherons-Hengste reiner Race ankauft, welche sie den dortigen Züchtern zur Verfügung stellt, gebildet.

Aus dem Vorhergehenden ersieht man, dass Frankreich in der jüngsten Periode sehr grosse Fortschritte gemacht hat, was hauptsächlich dadurch erzielt wurde, dass man zuerst die Pferdeliebhaberei und die Pferdekenntnis weckte, und dann die Zucht mit grossen Geldmitteln unterstützte.“

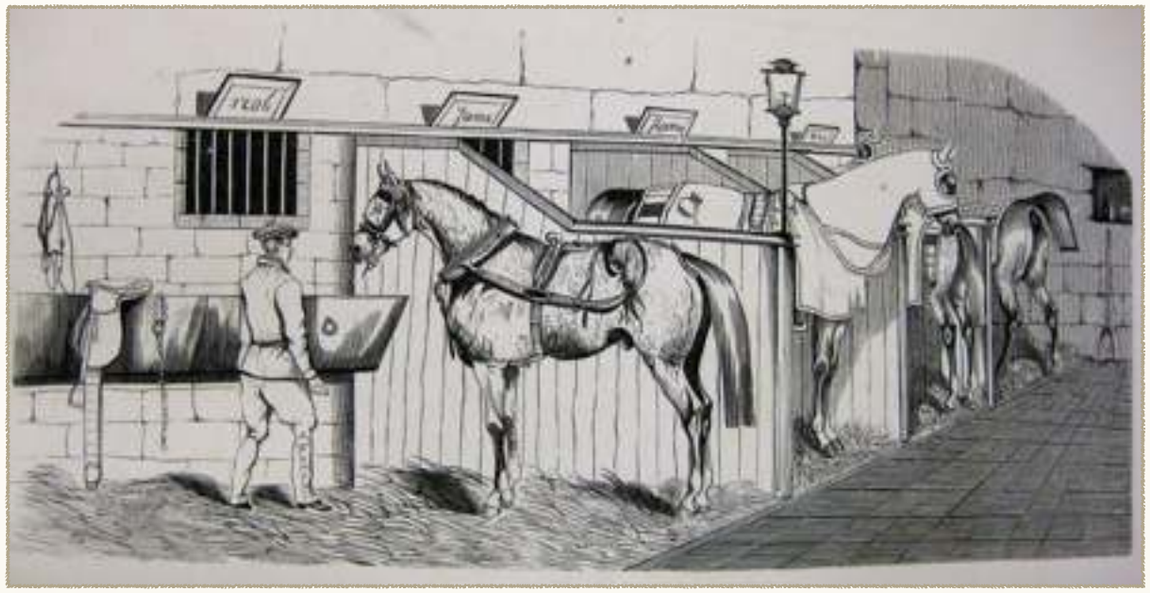


Abb. 169

Französischer Stall um 1850.

(„Mercure universel“)

https://www.andresfurger.ch

Weitere Verbesserung der Stallanlagen

Im Verlaufe des 19. Jahrhundert kommt es zu einer wesentlich besseren Pferdehaltung. Ammon hatte schon 1805, 162ff. ein erstaunlich fortschrittliches Bild der Pferdehaltung gezeichnet, als dumpfe Ställe noch gang und gäbe waren:

„Es ist eine bekannte Sache, daß die Pferde, welche sich in Freyheit befinden, allemal gesünder, munterer und lebhafter sind, als diejenigen, welche unter menschlichem Zwange leben. Weil aber die Verfassung, auch der öftere Gebrauch der Thiere es nicht zuläßt, sie immer die Freyheit gemessen zu lassen: so muß man auf alle mögliche Weise trachten, ihnen recht gesunde Wohnungen oder Stalle zu verschaffen. Man hält gemeiniglich den schlechtesten Ort zur Anlegung eines Stalles für gut genug, und macht in solch einem Stalle dann öfters noch so zweckwidrige Einrichtungen, daß er den Thieren mehr ein Kerker, als eine Wohnung wird.“ ... „Wenn der Pferdestall den Pferden ein gesunder Aufenthalt werden soll, so muß er eine vortheilhafte Lage, eine nach der für ihn bei stimmten Anzahl Pferde angemessene Länge, Breite und Höhe, eine dichte und feste Decke, geräuumige und zweckmässig eingerichtete Stände, gut angelegte Jauchenabzüge, gehöriges Licht und Luft haben.“

Der Grundsatz von viel Luft und Licht im Stall setzte sich nur langsam durch. Hochwächter stellte 1866, 5ff. noch grosse Unterschiede innerhalb Europas fest. England befand er als gut, auch Frankreich und Österreich. Aber in Deutschland fand er Nachholbedarf. Feuchte, enge und dunkle Ställe waren in seiner Zeit noch an der Tagesordnung, Pferde wurden oft vom Dienstpersonal roh behandelt und geschlagen. Ähnliche Klagen führte Schönbeck noch um 1900 bezügliche Oldenburg an. Viele Pferde-Krankheiten wurden auf dumpfe Ställe zurückgeführt. Nur langsam setzte sich durch, dass der warme Stall für das Pferd nicht der richtige, sondern frische Luft von grösster Wichtigkeit ist. Diese Erkenntnis ging zurück auf den Engländer Clark und seinem 1788 erschienen Standardwerk zu diesem Thema.



Abb. 170

Moderne Stallanlagen nach Hochwächter 1866, 91.

Kritik an der englischen Behandlung der Pferde

Das englische Vorbild in der Stallhaltung war aber nicht unbestritten. Stephan 1845, 49f. dazu:

„Es ist allgemein anerkannt, daß Ordnung in der Lebensweise, die Fütterung, gesunde Stallung, Reinlichkeit des Hautorgans die Gesundheit der Pferde befördert. — Die Engländer sollen es in der Wartung und Pflege der Pferde weit gebracht haben; daß man ihnen indessen in diesen Branchen nicht unbedingt nachahmen darf, beweist schon der Umstand, daß ihre edelen und veredelten Pferde sehr weichlich und zur Ertragung von Strapatzen wenig geeignet sind; diese Weichlichkeit der englischen Pferde-Race kann aber nur zum Theil mit durch eine allzu sorgsame, pedantische Pflege erzeugt worden sein.

Wenn nun auch das preußische veredelte Kavalleriepferd nicht ganz so sorgsam und ängstlich gepflegt und gefüttert wird, wie das Vollblutpferd im Stalle eines englischen Lords, so ist im Ganzen der Unterschied doch nicht so groß. Daraus folgt nun, daß auch unsere Militairpferde in einem gewissen Grade weichlich sein müssen, abgesehen davon, daß ihnen die Weichlichkeit, insofern sie von der englischen Pferde-Race abstammen, schon angeerbt ist. — Ein Kriegspferd muß abgehärtet sein; darunter versteht man hauptsächlich, daß es alle Witterungs-Einflüsse ohne Nachtheil erträgt. Hierzu ist nun vor allen Dingen ein kräftiges Hautorgan erforderlich, welches man daher möglichst zu starken und zu kräftigen suchen muß. — Dieses geschieht aber bei den Militairpferden nicht, im Gcgentheil wird es im Allgemeinen geschwächt, wenigstens in Friedenszeiten.

Ich bin der Ansicht, oder habe vielmehr die feste Ueberzeugung, daß die Reinigung der Haut der Pferde in der preußischen Armee (wahrscheinlich auch in anderen) übertrieben wird, und daraus Nachtheile für diese Pferde erwachsen müssen. So wie alles Gute, kann auch die Reinlichkeit übertrieben werden, und ich werde jetzt darzuthun suchen, daß dies bei den preußischen Militairpferden (desgleichen bei den Engländern und gewiß auch in anderen Staaten) in der That geschieht. — Es hat etwas Wahres an sich, daß, je fleißiger ein Pferd gestriegelt und kartätscht wird, je schöner sieht es aus, ja je besser im Futterzustande wird es. Man glaubt also überzeugt zu sein, daß ein Pferd nicht zu viel geputzt werden könnte, und daß aus recht vielem Pferdeputzen nur Vortheil erwachsen kann. ... Der sogenannte Pferdestaub, welcher durch das Striegeln und Kartätschen der Pferde von der Oberfläche der Haut mit Gewalt entfernt wird, ist eine Absonderung deselben, ein Sekret, welches von der Natur zum Nutzen des Körpers, aber keineswegs zum Nachtheil desselben bestimmt ist.“

Luxusstall in Frankreich: Klein Versailles bei Nevers

Ende des 19. Jahrhunderts lassen pferdebegeisterte Damen und Herren grosse Stallanlagen neben ihren Schlössern erbauen und knüpfen damit an den alten Glanz der Barockzeit an. Dabei werden aber auch neuere Erkenntnisse der Stallhaltung mit berücksichtigt. Dazu gehören gekachelte Wände und Böden mit Abflüssen, hohe und von grossen Fenstern gut belüftete Räume. Auch bei an sich funktionale Räume wie Remisen und Sattel- und Geschirrkammern wird ein grosser Aufwand getrieben. Die Stallbauten mit ihren Pferden und den dazu gehörigen Ausrüstungen und Wagen werden - wie zuvor schon im Barockzeitalter - wieder zu einem Vorzeigeobjekt.

Ein gutes Beispiel für einen noblen Stall des späten 19. Jahrhunderts ist der des Schlosses von Prye bei La Fermeté im Nièvre. Im Jahre 1888 wurde dort einige hundert Meter neben dem Schloss, in fast der gleichen Grössen wie dieses, ein grosser Stallkomplex neu erbaut. Bauherr war der vermögende Marquis Antonin du Bourg de Bozas (1836 - 1922), der bis 1870 Ecuyer von Napoleon III. gewesen war und selbst neben Hundemeuten und 12 Jagdpferden auch fünf Fahrpferde besass. Für den Pferdebestand dieses Pferdemanns und seiner Vorliebe für die „chasse à courre“ wurde 1888 eine U-förmige Anlage errichtet, die sich bis heute integral erhalten hat. Dabei diente bei der luxuriösen Innenausstattung mit Marmorverkleidungen die „Petite Ecurie“ von Versailles als Vorbild. Rechts der monumentalen Anspannhalle liegen die Sattel- und Geschirrkammer und die so genannte Küche sowie im rechten Seitenflügel 12 Boxen für die Reitpferde. Links der zentralen Halle schliessen die Remisen für fünf grosse Wagen an, ein Viehstall und Ständer für fünf Fahrpferde (Viererzug und Ersatzpferd). Alle mit Fenstern versehenen Boxen und Ständer wurden bereits mit von Gittern abgedeckten Drainagen ausgestattet. Hinter den Stallungen liegt eine Reithalle und eine Pferdeschwemme.

Der genannte Marquis war Mitglied des „Reunion Road Club“ (R.R.C.) von Paris, wo er im Winter wohnte. (Der Club war um 1880/90 von Gordon Bennett und anderen englischen Enthusiasten zusammen mit reichen Franzosen gegründet worden.) Sein Schloss diente als Etappenort für Coachausfahrten von Paris aus im Stil der Zeit nach englischem Vorbild. Die Wagenpferde von La Prye und Kutschen dienten wohl überdies zum Begleiten der Jagd und zum Abholen der Gäste vom nächst gelegenen Bahnhof. Um 1900 wurden von „Réunion Road Club“ auch Hunter vor die Coachen gespannt.



Abb. 171

Das Schloss von La Prye bei Nevers mit dem alten Flügel links und dem Flügel aus dem 19. Jahrhundert rechts.



Abb. 172

Der 1888 erbaute Stallkompelx beim Schloss von La Prye mit der Anspannhalle in der Mitte, dem Fahrstall links und dem Jagdpferde-Flügel rechts.



Abb. 173

Stallanlage von La Prye mit dem nach Vorbildern von Versailles mit Marmor verkleidetem Gang mit Boxen für 12 Jagdpferde.



Abb. 174

Türe zu einer Stallbox in La Prye.



Abb. 175
Detail der Marmorverkleidung mit Anbindering in einer Box von La Prye.



Abb. 176
Die fünf Ständer für die Fahrpferde in La Prye.



Abb. 177

Die offenen Boxen für die Jagdpferde beim Schloss Avrilly.

Während in La Prye die Jagpferde noch in ringsum geschlossenen Boxen untergebracht wurden, zeigt der 1909 errichtete Stallkomplex von Avrilly in Trévol sur Allier bereits ein offeneres Konzept mit Sichtkontakt unter den Pferden. Die Boxen in der „Régie“ sind in eine grosse Halle mit trennenden Gitterwänden eingebaut. Die Fütterung der Pferde erleichterte ein Haferautomat mit Portionierungen von zwei Liter und ein Abwurfschacht für Heuballen.

Jetzt wurde den Pferden das Heu nicht mehr in hoch aufgehängten Heuraufen verfüttert, sondern in fest eingebauten Futtertischen in einem speziellen Abteil mit Gitterboden. Damit wurde die mittlerweile als schädlich erkannte Staubentwicklung vermindert.





Abb. 178

Detail der Heu- und Raufutterkrippe in Avrilly und Möbel für Trensen, Kandaren usw. in der Sattel- und Geschirrkammer.

Königliche und kaiserliche Marställe als Vorbilder

Die Regenten der Nationalstaaten waren die gesellschaftlichen Vorbilder der Oberschicht der jeweiligen Länder, auch im Pferdewesen. So wurde in Zeitschriften und Büchern oft über neue Gespanne und Wagen der Höfe berichtet und die neuen Tendenzen von interessierten Bürgern aufgenommen.

Das galt auch für das im Pferdewesen führende England. Deren König oder Königin und der Prince of Wales verfügten über zahlreiche Pferde in den um 1820 neu erstellten Royal Mews in London. Deren Spitzenpferde waren lange Zeit die „Royal Creams“, eine spezielle Rasse von Paradepferden zum Zug der königlichen Galakutschen. Diese Schimmel wurden zunächst in Hannover gezogen, in der Zeit als dieses kontinentale Königreich mit den Welfen die englischen Könige stellte („House of Hanover“ seit George I. bis Victoria).

Im Jahre 1714 stellte das Haus Hannover mit Georg I. Ludwig (George I.) den britischen König. Damals zogen Nachkommen der “spanischen Isabellen” in die königlichen Ställe von Hampton Court ein. Die “Royal Hanoverian Creams”, wie sie fortan genannt wurden, beschrieb man als “Pferde mit Rammskopf, kleinen Ohren, etwas weichem Rücken und Lenden, trockenen Beinen und mittelmäßig ausgeprägtem Bauch”. Sie wurden bis ins Jahre 1921 nahezu durchgängig vor die britische Staatskarosse gespannt. Abgesehen von einer siebenjährigen Unterbrechung; König George III. soll sich geweigert haben, die Royal Creams zu verwenden, nachdem Napoleon bei seinem triumphalen Einzug in Paris seinen Siegeswagen von Isabellen ziehen ließ, die er aus Hannover verschleppt hatte.

Wrangel 1928, 432f.: Herrenhausen bei der Stadt Hannover lieferte seit dem 18. Jahrhundert lange weissgeborene Schimmel, die auf Frederiksborger zurückgehen. Ebenso bekannt sind die Isabellen, die auf spanische und wohl neapolitanische Rassen zurückgehen. Die königlichen Galaaufzüge sowohl von Hannover wie von England benützten eben diese Pferde, die auch in Hampton Court gezüchtet wurden und „cream-coloured Hanoverian stallions“ genannt wurden.

In Herrenhausen nahe Hannover unterhielt man ab etwa 1844 unter der Bezeichnung "Hannoversches Hofgestüt" ein Privatgestüt mit der Zucht von Isabellen und Weißgeborenen, die bis 1895 bestand. (Eine weitere deutsche Zuchtstätte von Isabellen und Weißgeborenen war das Gestüt Allstedt südöstlich von Sangershausen, das bereits vor 1738 gegründet worden sein soll.)

Das Ende der Royal Creams wird unterschiedlich überliefert. Wrangel schreibt 1908, 512 zum Ende der Royal Creams: „Im königlich englischen Marstalle befanden sich zur Zeit der Königin Victoria stets zwei aus Herrenhausen bezogene Schimmel- und Isabellenzüge. Diese „cream.coloured Hanoverian stallions“ waren in London überaus populär und bedauert der Londoner Spiessbürger gewiss aufrichtig, das sie nach dem Tode des Prinzen Albert abgeschafft wurden.“ Derselbe war der Ehemann der Königin Victoria und starb 1861.

Nach anderen Quellen wurde die Zucht der "Hannover'schen Isabellen" im Jahre 1896 eingestellt. Es dürften mehrere Gründe dazu geführt haben: Zum einen verschlang die Zucht und Haltung dieser Pferde große Summen Geld und zum anderen war ihr Farbschlag aus der Mode gekommen. Auch galten viele der Pferde als kränklich und wenig belastbar, was aber wohl maßgeblich – wie man heute weiß – auf Inzucht zurückzuführen war. Auch der deutsch-französische Krieg und die Übernahme Hannovers durch Preußen dürften eine Rolle gespielt haben.

1921 beendete man in England die kostspielige Haltung der Royal Creams definitiv und das britische Königshaus verkaufte die letzten verbliebenen Pferde. Einige von ihnen gelangten an einen Zirkus (an Lord John Sanger), zwei erwarb der spanische König; die anderen gingen in private Hände über oder wurden als Arbeitspferde eingesetzt. Sir Hugh Garrard Tyrwhitt-Drake, der einen Jährlingshengst und zwei Jährlingsstuten erworben hatte, beschrieb in seinem Buch “The Circus und Fairground Inglés” (veröffentlicht von Methuen & Co. Ltd London im Dezember 1946) die Royal Creams. 1942 wurden im Whipsnade Zoo Park in England die vermutlich letzten sehr alten Exemplare dieser Rasse gezeigt. Wenn Sanger's Circus in einer neuen Stadt gastierte, kündigte eine von sechs cremefarbenen Pferden gezogene, zehn Tonnen schwere Prunkkarosse als Teil einer Prozession den Zirkus an.



Abb. 179

“Cream State Carriage (of her Majesty‘s State)“ in London.

(Sidney 1885, S. 494)



Abb. 180

Royal Cream und hannoveranischer Rappe in den Royal Mews.

(Unbekannter Künstler um 1890)

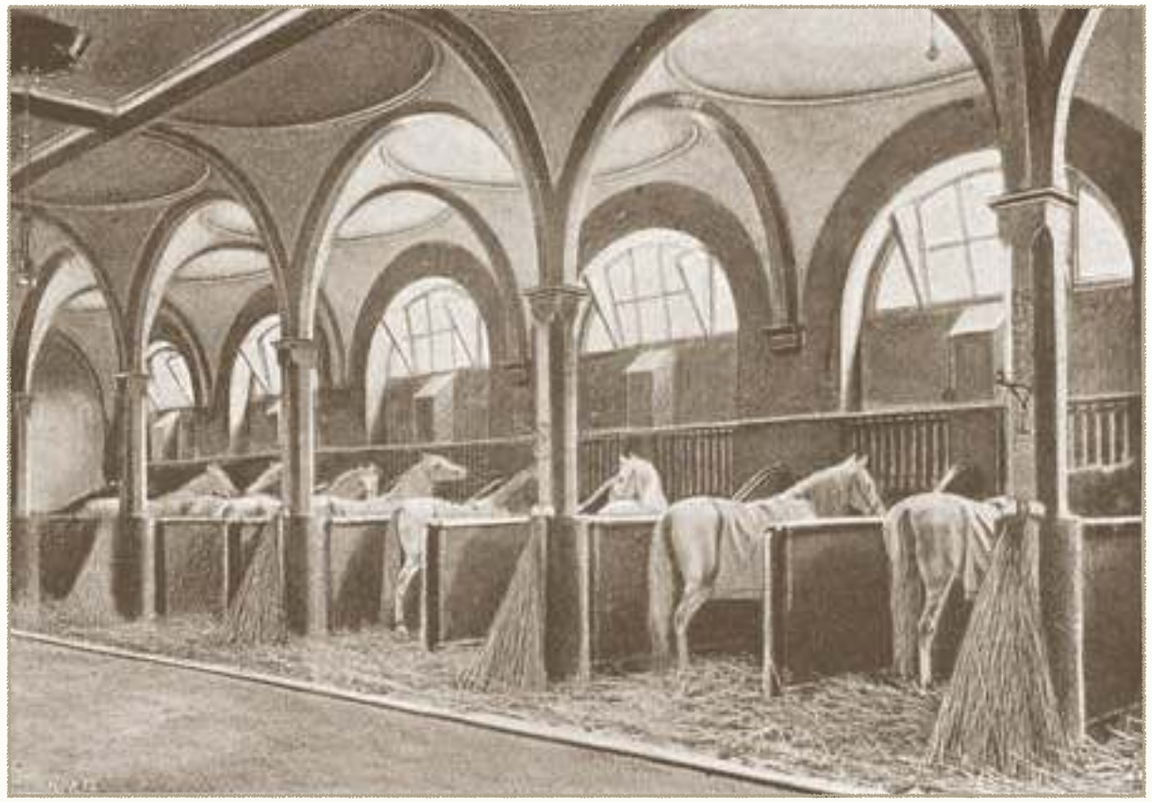


Abb. 181

Stallungen der „Royal Hanoverian Creams“ in London.

(Bailys Magazine)



Abb. 182

„Royal Cream“.

Wrangel 1908

Der Marstall von Wien

In Wien, der Hauptstadt Österreichs und Österreich-Ungarns, standen zahlreiche kaiserliche Pferde. Für den Dienst am Wagen gab es drei Gruppen von Pferden:

1. Schwere Karossier aus Kladrub für den Zug der schweren Staatskarossen (Schimmel) und der Leichenwagen (Rappen).
2. Für den Dienst in der Stadt leichtere braune Pferde englischer Abstammung.
3. Für Ausfahrten aufs Land schnelle Lippizaner.

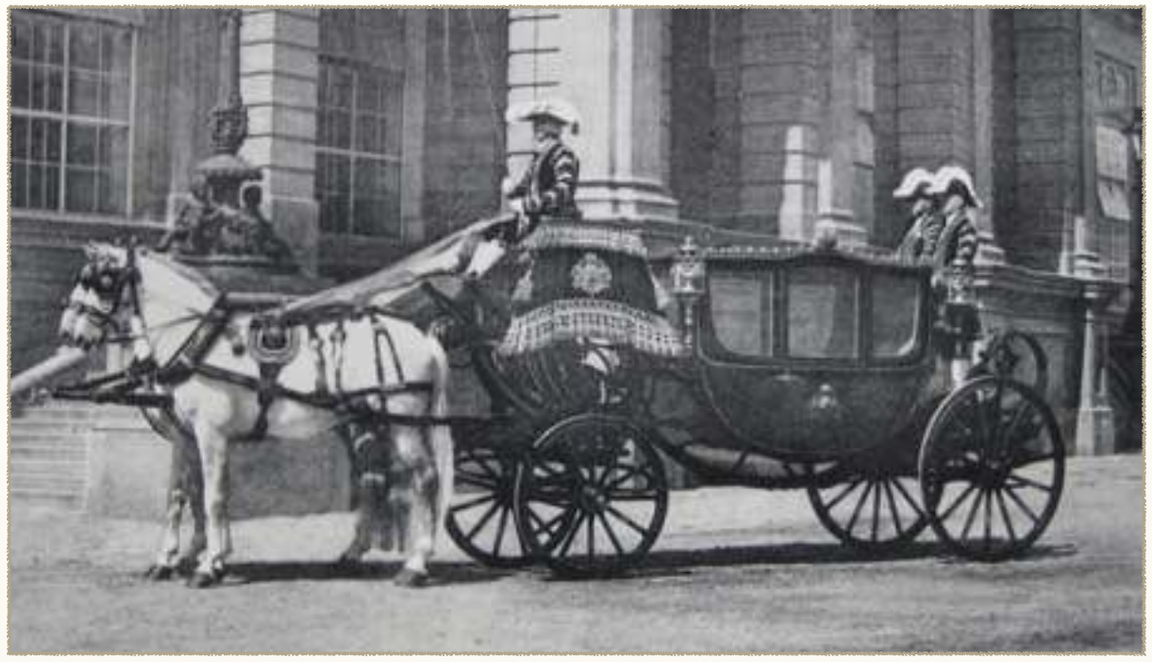


Abb. 183

Kladruber-Schimmel vor einer Berline in Wien.

(Album of Illustrations of Imperial and Royal State an other Carriages 1899)



Abb. 184

Kladruber-Rappen vor einem Trauerwagen in Wien.

(Album of Illustrations of Imperial and Royal State an other Carriages 1899)



Abb. 185

Braune englische Pferde vor einer kaiserlichen Kalesche.

(Gemälde im Kunsthistorischen Museum Wien)



Abb. 186

Lippizaner-Schecken ziehen die spätere Kaiserin Elisabeth und ihren zukünftigen Mann 1853.

(Gemälde im Kunsthistorischen Museum Wien)

Der Marstall in Berlin

Im Stall des preussischen Königs zu Berlin, seit 1871 auch Kaiser Deutschlands, standen um 1860 gegen 300 Pferde, davon 220 Wagenpferde (ARW 5, 42ff.). Die Hauptgestüte lieferten jedes Jahr 40 vierjährige Pferde an den Hof, meist Rappen und Füchse, die anschliessend in Potsdam und Berlin ausgebildet wurden. Im Galazug wurden schwere Rappen-Karossiers angespannt.

Mitte des 19. Jahrhundert standen hier in den Ställen „einige Hundert der schönsten Wagen- und Reitpferde, vorzüglich aus den Gestüten zu Trakehnen (in Preussen) und Neustadt a.d. Dosse; doch auch viele englische, mecklenburgische und andere.“ Von den an die 300 Pferde waren 220 Wagenpferde! Nach Thomas Köppen (ARW 5, 1997) kamen um 1900 die meisten Pferde aus dem Gestüt Trakehnen, aber es gab auch Holsteiner, Hannoveraner, Mecklenburger und Ponys. Dazu kamen acht ungarische Schimmel, mit denen Kaiser Wilhelm II. vierspännig ausgefahren wurde.



Abb. 187

Fahrstall im 1901 neu errichteten preussischen Marstall in Berlin in der ersten Etage.



Abb. 188

Das Gespann des deutschen Kronprinzen. (DFT 1906)



Abb. 189

Die ungarischen Schimmel des preussischen Marstalls.



Abb. 190

Kaiser Wilhelm II. liebte schnelle ungarische Jucker auch vor dem Schlitten.





Abb. 191

Für den Galazug wurden im preussischen Marstall schwere Karossier-Rappen unter schweren Geschirren eingesetzt. Unten Ausschnitt eines erhaltenen Geschirrs Wilhelm II. (Kammdeckel).

(Deutsche Sattler-Zeitung)

Wagenpferde in England um 1890

Im 19. Jahrhundert wurden, wie erwähnt, meist Pferde gleicher Pferderassen für Reiten und Fahren verwendet. Dabei benützte man die erstklassigen Züchtungen in erster Linie als Reitpferde und die eher durchschnittlichen Pferde derselben Rasse am Wagen. Der Engländer Beaufort 1889, 54ff. zum Wagenpferd seiner Zeit: Viele Eigenschaften des Hunters sind auch beim Wagenpferd gesucht. Weil dieses aber keinen Reiter trägt, muss der Knochenbau nicht gleich stark sein. Einige Hunter mit gewissen Mängeln, wie gerader Schulter (nicht so nachteilig zum Ziehen), geben immer noch ein passables Wagenpferd ab. Wichtig sind die Proportionen des ganzen Pferdes. Gute Hunter sind kostbarer als gute Wagenpferde. Das teuerste Wagenpferd ist das, das der Gentleman vor sein Cabriolet spannen kann und einen extravaganten Gang aufweist.



Abb. 192

„Hunters in Harness“ 1890.

Das „chariot-horse“ (Stadtcoupé-Pferd, also vor einem achtfach gefederten Coupé, und damit für den formellen Dienst) sollte von brauner Farbe sein. Als Herkunft wird oft Yorkshire genannt, aber viele Pferde kommen tatsächlich von anderswo. Die Pferdehändler Londons beziehen sie aus Mecklenburg, Norddeutschland, Antwerpen und den Nachbargebieten. Diese Pferde sind in den letzten Jahren deutlich besser geworden und es ist schwierig geworden, sie von englischen Züchtungen zu unterscheiden, zumal die Händler die Herkunft der Handelspferde verschleiern. Wenn ein solches Pferdepaar von bester Qualität ist, erreicht es den Preis des Cabriolet-Pferdes. Wenn das Passgespann nicht zu schwer und gross ist, kann man es nicht nur für „on state occasions“ gebrauchen, sondern auch vor der schweren Barouche (achtfach gefederte Kalesche mit Halbverdeck).

Auf das „state-coach horse“ folgt wertmässig das hoch tretende Passgespann, wie man es am Nachmittag in London öfters antritt. Beide Pferde müssen bestens nach der Grösse, Form und Aktion zusammen passen. Das Gespann vor dem Phaëton darf eher leicht sein und sollte hoch im Blut stehen.

Nach diesen Ausführungen stehen viel weniger die Rassen als das Exterieur und der Gang eines Fahrpferdes im Vordergrund.

In Beauforts Buch (1889, 59) wird erwähnt, dass in Amerika die Besitzer von Trabrennpferden diese auch im Alltag fahren würden, was man in England kaum mache. Amerikanische Kutschpferde werden auch nach England verschifft und erzielen in diesem Land gute Preise.

Beaufort spricht von den vielen unterschiedlichen Meinungen, wie das ideale Pferd vor der englischen Coach beschaffen sein müsse (1889, 77ff.). Der alte Postkutscher pflegte zu sagen, für das hügelige Gelände sei das schwere und starke Pferd das beste, das kleine, kompakte, schnell trabende und leicht galoppierende Pferd indessen für das Flachland. Beaufort selbst bevorzugte für den harten Alltag vor der Coach Vollblutpferde.

Unter den englischen Pferderassen galten im späten 19. Jahrhundert die Hackneys und die Cleveland Bays als die besten.



Abb. 193

„Hackney“.

(Kunstalbum Paardenrassen, Farblithographie von J.L. Goffart nach Otto Eerelman 1898)



Abb. 194

„Clevelander“.

(Kunstalbum Paardenrassen, Farblithographie von J.L. Goffart nach Otto Eerelman 1898)

Tricksereien

Wie schon oben beschrieben, wurden nicht selten Pferde fremder Herkunft als reine einheimische Rassepferde ausgegeben, um sie zu hohen Preisen verkaufen zu können. So waren etwa rein gezüchtete englischen Pferde ungleich teurer als solche aus Deutschland, obwohl diese ähnlich gezogen und von den englischen kaum zu unterscheiden waren. So kamen findige Pferdehändler auf die Idee, deutsche Pferde, etwa aus Mecklenburg, nach England zu verschiffen und sie in London als englische Pferde zu verkaufen.

Sidney beschrieb 1873 eingehend die englischen Züchtungen und ging S. 240 auch auf den Import von deutschen Pferden nach London ein. Um 1860 wurden viele Wagenpferde aus Holstein, Mecklenburg, Hannover und überhaupt aus dem Norden Deutschlands nach London importiert. Dies waren meist Kreuzungen von englischen Hengsten mit einheimischen deutschen Stuten und ausgezeichnet durch eine kräftige Vorhand eine gute Aktion. Vor allem waren sie 25 % billiger als entsprechende englische Pferde. Aber nach 10 Jahren waren die Resultate ernüchtern: ungenügend auf langen Strecken und krankheitsanfällig hiess das englische Verdikt.

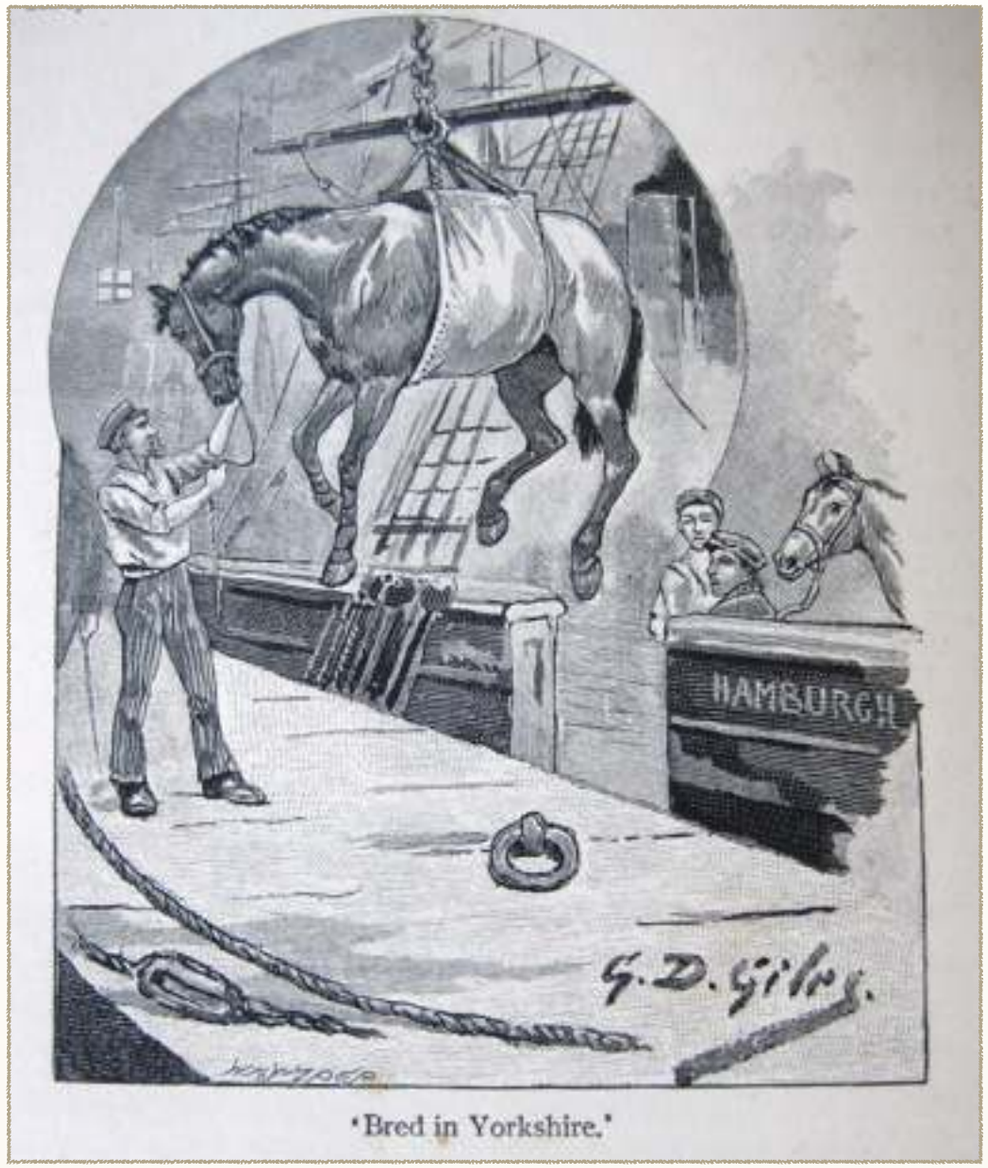


Abb. 195

Aus einem aus Hamburg kommenden Schiff wird in England ein deutsches Pferd ausgeladen und danach als Züchtung aus Yorkshire verkauft.

(Beaufort 1889)

Gilbey 1889: Die französische Zucht von Anglo-Normännern war Ende des 19. Jahrhundert so gut, dass die besten Fahrpferde dieser Rasse nach England verkauft wurden. Dort war der Anteil an ausländischen Pferden grösser als man meinte; sie kamen auch aus Deutschland, Ungarn, Österreich, Italien. Holland und sogar aus Amerika. Zwischen 1893 und 1902 kaufte England 340 337 ausländische Pferde.



Abb. 196

Preisgekrönter Hackney-Hengst Rosador. Solche Fahrpferde mit hoher Knieaktion wurden vielfach in andere Rassen eingekreuzt.

(Foto 1907)

Noch einmal: Reinzucht oder Kreuzungszucht?

Rückblick von Wrangel 1928, 599ff.: In der Reinzucht werden die besten Zuchttiere einer Rasse, eines Stammes oder eines Schlages verwendet zur Erhaltung der erzielten Eigenschaften oder zur Verbesserung „einer degenerierten Rasse“. Musterbeispiele sind die englischen Vollblüter und die Kladruber. Voraussetzung dafür ist, dass „das Material sorgfältig gesiebt, alles Fehlerhafte nicht zur Zucht zugelassen“ wird. Dann kann sich, wie bei den Holsteinern, bereits nach zwanzig Jahren eine Konsolidierung einer guten Rasse einstellen. Diese Festlegung der gesuchten Eigenschaften durch Rein- oder Familienzucht ist aber ein „zweischneidiges Schwert“, weil „die Fehler mit derselben Treue wie die Vorzüge auf die Nachkommenschaft“ übertragen wird, wenn „ungeübte Hände“ am Werk sind. Man sprach auch von einer „potenzierten Kraft“. Die Engländer ahmten als erste die Natur nach und gestatteten nur dem Stärksten die Fortpflanzung.

Dieser Grundsatz wurde missachtet im 19. Jahrhundert. Deshalb kam die In- und Reinzucht in Verruf, vor allem im Verlaufe der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Zumal damals schon die „Blutauffrischung“ als gutes Mittel bekannt war.

Wrangel 1928, 440: In allen deutschen Stammzuchten setzte zu Beginn des 19. Jahrhunderts „eine fast kranke Veredelungszucht ein“. Bei der Kreuzungszucht wird durch Paarung unter verschiedenen Rassen bezweckt, einer Rasse „gewisse Eigenschaften zu verleihen, welche dieselbe früher nicht besessen und die durch Reinzucht entweder gar nicht oder doch nur mit grossen Zeitaufwande zu erzielen sein würden.“ Aber leider verfielen viele Züchter in eine planlose „Mischzucht“, eine „Lotteriezucht“. Denn die Sache ist nicht so einfach. Das zeigt die Umbildung von der normännischen zur anglonormännischen Rasse, während der zwar hie und da wertvolle Tiere entstanden aber auch eine „zunehmende Konfusion“ ergab.

Wrangel 1928, 613: Die Kreuzungszucht nicht zur Weiterzucht, sondern zur Gewinnung von „Gebrauchspferden“ nur einer Generation war ein übliches Mittel. Dazu diente in der Regel die Paarung von Warmblutstuten mit Vollbluthengsten. Hier spricht Wrangel offensichtlich die erfolgreiche englische Zucht von Huntern an.

Die richtige Kombination von Kreuzungs- und Reinzucht

Wrangel (1928, 609) folgt hier Justinus 1815. Das belegt die Grundsätze der deutschen Pferdezucht über einen Zeitraum von 100 Jahren.

Die erfolgreiche Kreuzung zweier Rassen erfolgt über einige Generationen „in sorgfältig geplanten, dem momentanen Bedürfnisse entsprechenden Dosen der benützten Blutarten, so dass eine Art Gleichgewicht entsteht.“ „Sobald die gewünschte Zwischenform erreicht worden – wozu im günstigsten Falle 3, sonst 5, 6, ja 7 Generationen erforderlich sind - , hat die Kreuzung ihre Aufgabe erfüllt und es muss dann der Reinzucht überlassen werden, die gewonnenen Resultate festzuhalten resp. weiter zu entwickeln.“

„Bemerkt der Züchter, dass die durch Naturgesetze bedingte Neigung zu Rückschritten in der Richtung der primitiven Rasse, bei den Kreuzungsprodukten ein langsames, aber unaufhaltsames Verschwinden der neu erworbenen Eigenschaften hervorgerufen, so muss er sich beeilen, mittelst Blutauffrischung oder auch durch erneuerte Kreuzung der begonnenen Degenerierung Einhalt zu tun.“

„Blutauffrischung ist im eigentlichen Sinne wieder Anwendung eines Hengstes von demselben Stamme und derselben Zucht, von welcher die die Verbesserung oder die Veredelung ausgegangen, oder die ganze Zucht ausgegangen ist.“

Wrangel 1928, 618 referenziert auch auf Darwin und die Taubenzucht bei seinen Ausführungen über die Schwierigkeiten der Kreuzungszucht. Er erwähnt auch die Schweine- und Schafzucht vorangehender Zeiten, hier erfolgt eine schnellere Generationenfolge und es ist eine bessere Beobachtungen des Vererbungsverhaltens möglich. Wrangel wusste auch von den schon angesprochenen Schindludereien mit der Abstammung. Wenn Pferde durch mehrere Hände gegangen waren, könne kaum mehr ein verlässliches Pedigree eruiert werden.

Spezialisierte Fahrpferde in England nach Sidney 1885

„The Book of the Horse“ des weit gereisten Autors Sidney von 1873 (erste Ausgabe) wurde mit den Neuauflagen zum Standardwerk bis ins frühe 20. Jahrhundert und zugleich ein Spiegel des in ganz Westeuropa kopierten englischen Stils im Bereich Fahren und Fahrpferde. Im Buch Sidneys nimmt das Thema Fahren mit edlen Pferden grösseren Raum ein, auch bei den Abbildungen. Die folgenden Reproduktionen stammen aus der zweiten Auflage von 1885.

Sidney betont S. 246 die Zeitabhängigkeit der Pferdearten von den Erfordernissen der Zeit: „The horse of the period is always what the period requires. The carriage-horse of the present day is essentially a horse more for pleasure than for use“. Dies im Gegensatz zur Zeit vor den Eisenbahnen mit den langen Reisen in der Kutsche. Mit „for pleasure“ meinte Sidney konkret Vergnügungs-Fahrten in der Stadt und vor allem im Stadtpark, während etwa zwei Stunden sowie Ausfahrten aufs Land. Das Pferd musste sich dabei im Geschirr gut präsentieren („look well in harness“).

England wurde zwar in der Kutschen-Eleganz um 1850 etwas von Frankreich überholt, bestimmte aber weiterhin, welches Pferd vor welchem Wagen richtig war, und englische Pferde galten am Wagen stets als die besten und damit teuersten.

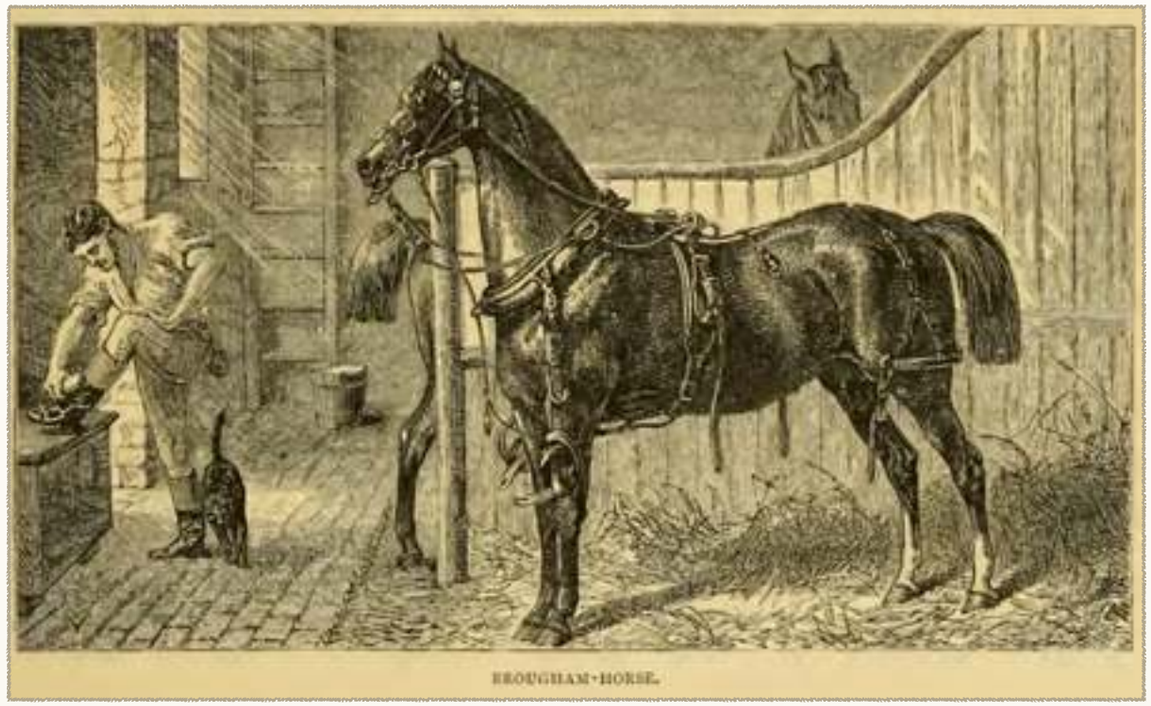


Abb. 197

„Brougham-Horse“. Dieses Bild zeigt der Autor Sidney in Zusammenhang mit dem Faktum, dass Mitte des 19. Jahrhundert noch öfters gute Reitpferde, vor allem Stuten mit gutem Temperament und aussergewöhnlicher Aktion, sowohl geritten wie gefahren wurden. Hier sehen wir ein solches Pferd im Coupé-Geschirr. (Sidney 1885)

Sydney 1885, S. 209 verlangte vor dem Brougham (1/2 Coupé) ein sensationelles Pferd nicht grösser als 15, 3 hands, das von einem „genius“ von Kutscher mit leichtester Hand trainiert wurde. Das galt auch für ein ausgesuchtes Paar, das „murmurs of admiration in the Park“ auslösen können sollte bei den Passanten und Zuschauern.

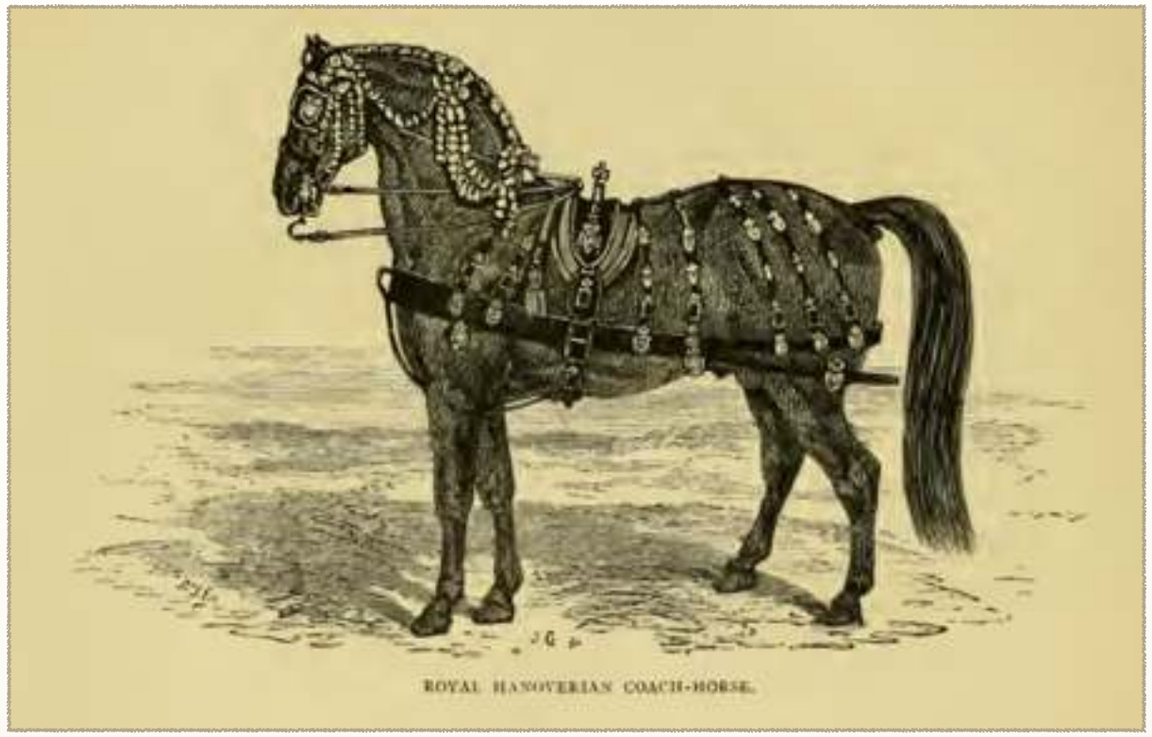


Abb. 198

„Royal Hanoverian Coach-Horse“. Vorbildlich für die englische Oberschicht waren die Pferdebestände im Besitz des englischen Königshauses, in den Royal Mews in London. Hier ein Wagenpferd aus Hannover der Zeit um 1870. Nach der Unabhängigkeit Hannovers von England im Jahre 1837 wurden solche Pferde in England weiter gezüchtet.

(Sidney 1885, S. 244)

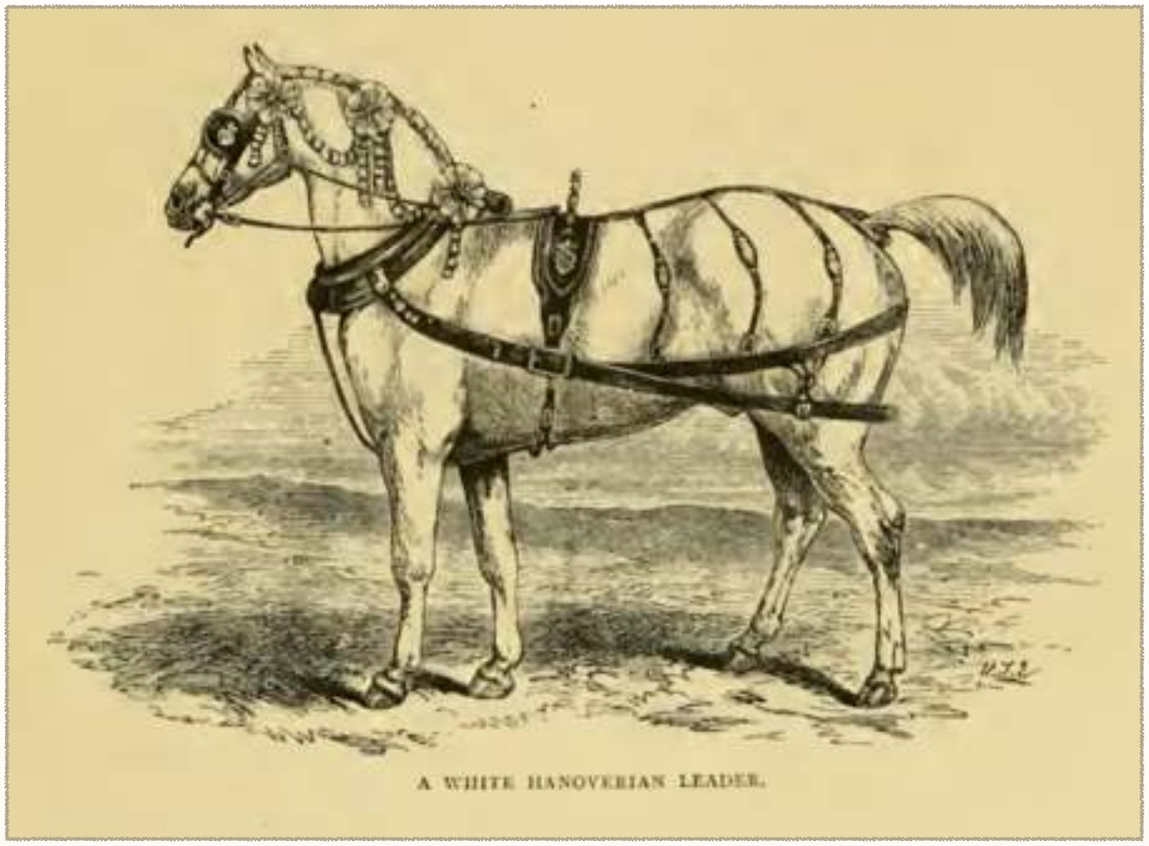


Abb. 199

„A white Hanoverian Leader“. Schimmel der königlichen Stallungen in London, eingesetzt als Vorpferd im Sechser- oder Achterzug.

(Sidney 1885, S. 245)

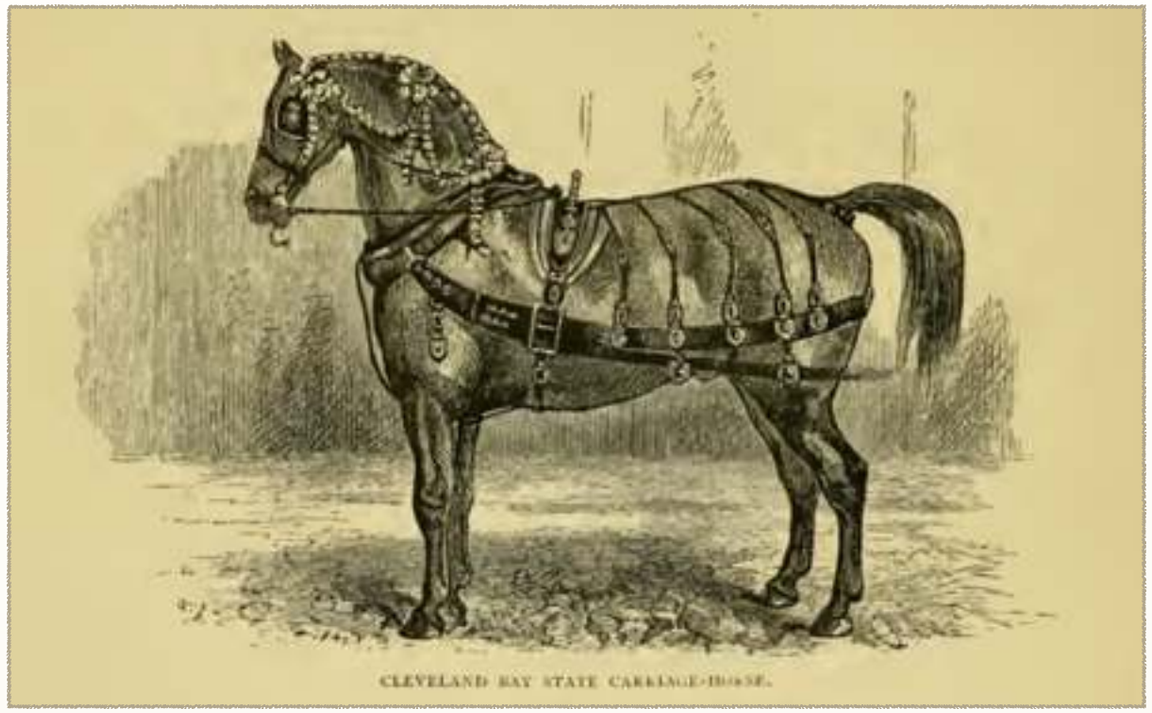


Abb. 200

„Cleveland Bay State Carriage-Horse“ wie er in England vor Staatskutschen gespannt wurde.

(Sidney 1885, S. 244)

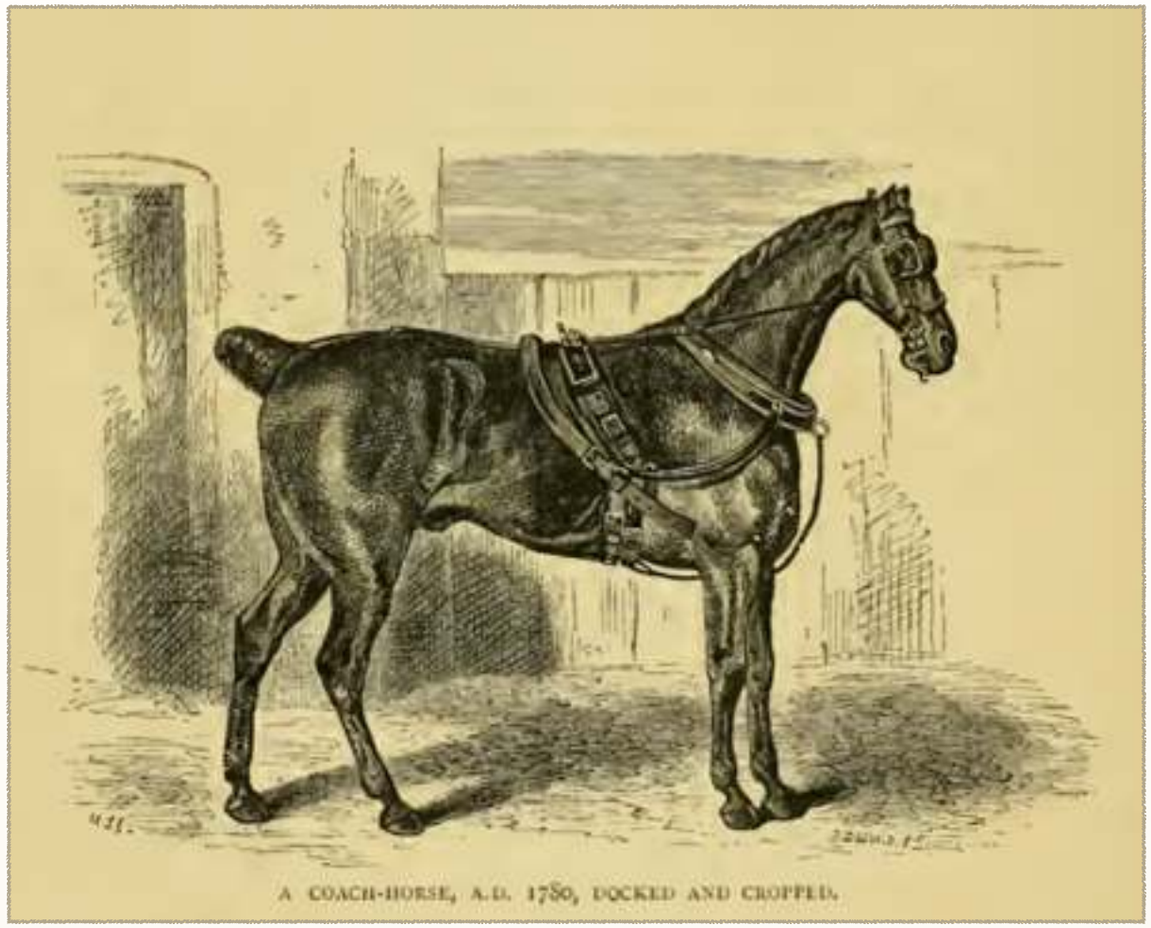


Abb. 201

„A Coach-Horse“ aus früheren Zeiten: Blutpferd mit modisch gestutzten Ohren und kupierter Schweifrübe der Zeit um 1780.

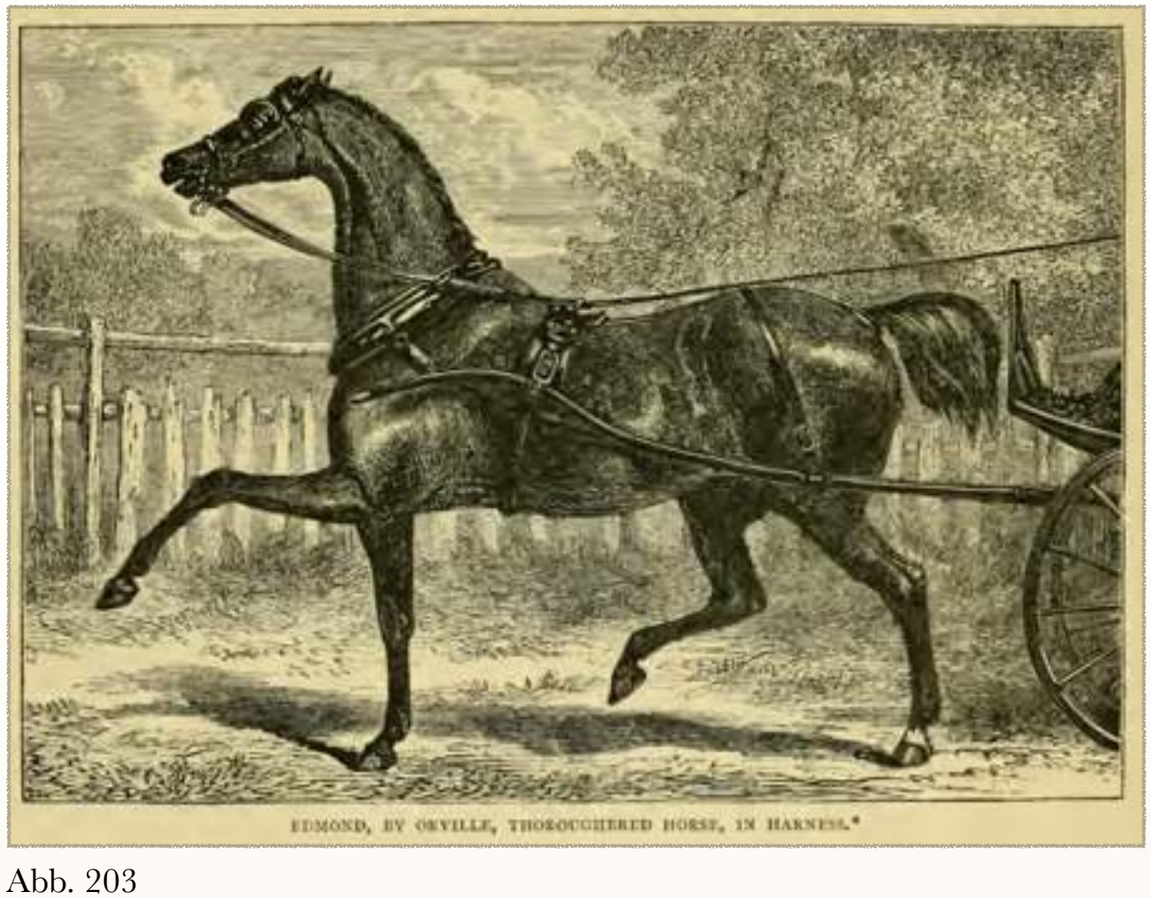
(Sidney 1885, S. 288)



Abb. 202

„Driving a Pair“. Rassiges Gespann mit vorbildlich sitzendem Geschirr.

(Sidney 1885, S. 352)



EDMOND, BY ORVILLE, THOROUGHBRED HORSE, IN HARNESS.*

Abb. 203

Vollblutpferd als Einspänner.

(Sidney 1885, S. 366)



Abb. 204

„Brougham“. Einspänner vor dem Coupé.

(Sidney 1885, S. 524)



Abb. 205

„Sociable Landau“. Klassisches Landauer-Gespann.

(Sidney 1885, S. 528)



Abb. 206

„Wagonnette“: Wagen und leichtes schnelles Gespann, wie es vor allem auf dem Land benützt wurde.

(Sidney 1885, S. 530)



Abb. 207

„State Coach“. Gala-Berline mit acht Federn, gezogen von zwei Pferden.

(Sidney 1885, S.531)

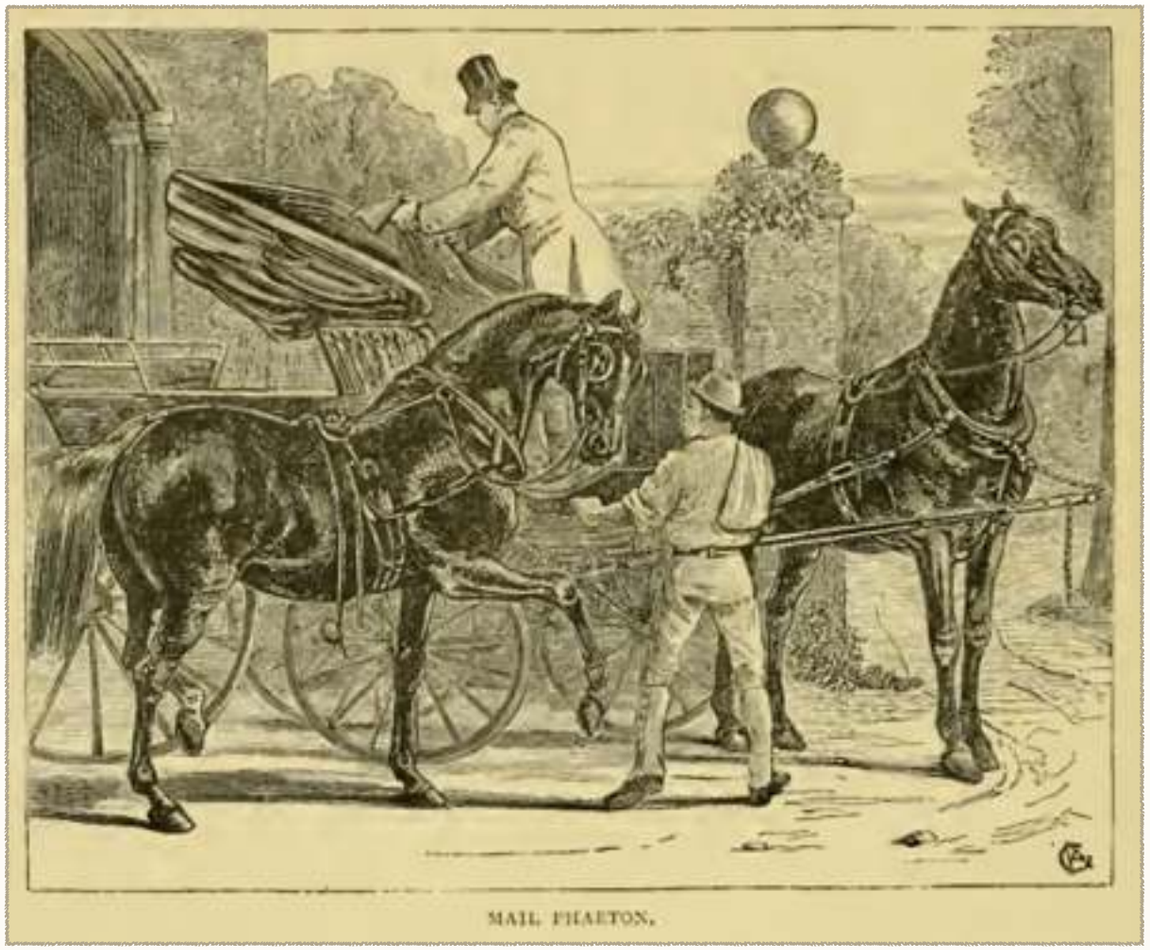


Abb. 208

„Mail Phaeton“. In Zeiten vor der Eisenbahnen waren die Mail-Phaetons noch sehr schwer und wurden von Pferden in der Grösse um 16 hands gezogen (1 hand = 10, 16 cm). In Sidneys Zeit genügten für die leichter gewordenen Wagen Pferde von 15, 2 hands. Sie mussten eine sehr gute Aktion zeigen. Ein richtiger Gentleman fuhr damit nicht schnell, sondern steppte in verhaltenem Tempo, dem „park pace“ durch die Parks oder Strassen Londons. Das war das richtige Tempo für „Park steppers“. Steppers wurden nicht gebraucht, sondern vorgeführt („ ... you must not use them, you must only show them ...“, S. 242).

(Sidney 1885, S. 534)



Abb. 209

„Park Phaeton“ mit kleinen Pferden. Damen bevorzugten in der Stadt und auf dem Land gerne Ponys oder nicht zu grosse Pferde vor ihren leichten und tief ausgeschnittenen Wagen, welche die Garderobe gut wirken liessen.

(Sidney 1885, S. 535)



Abb. 210

„Basket Pony Phaeton“. Für Ausfahrten mit Kindern war der kleine Korb-Vis-à-vis, in England sehr beliebt.

(Sidney 1885, S. 537)

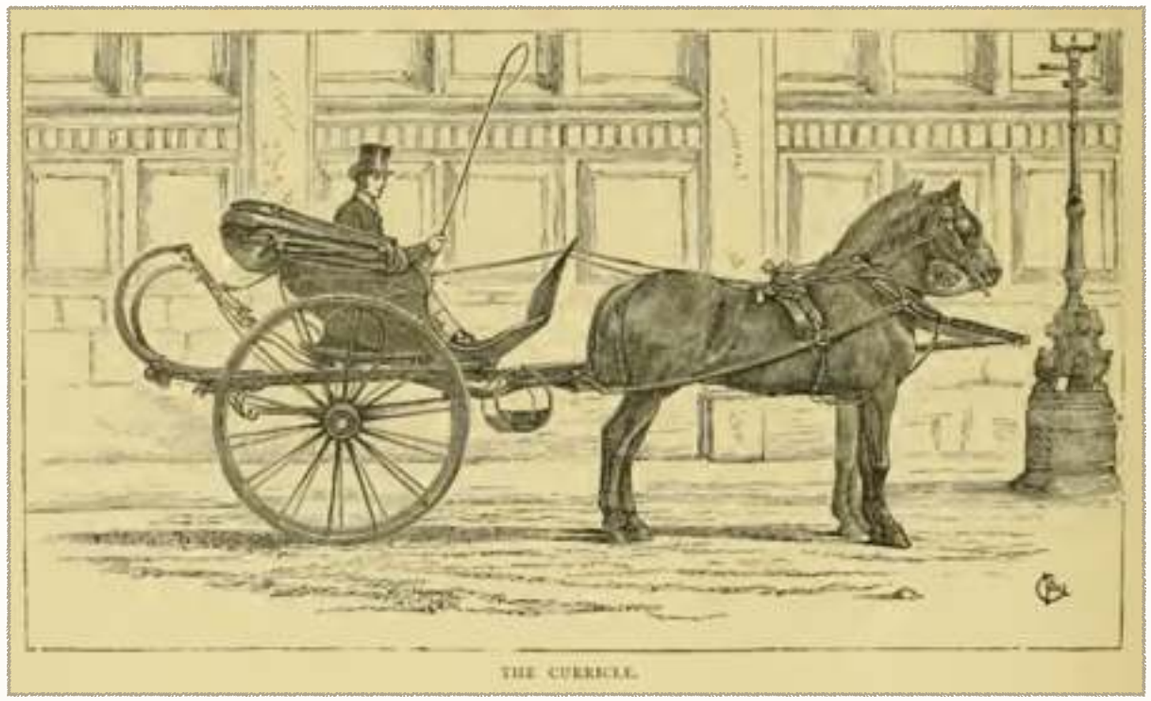


Abb. 211

„The Curricle“ der alten Art mit Zweigespann.

(Sidney 1885, S. 539)



Abb. 212

„The Dog-Cart“. Klassischer Zweirad-Dogcart.

(Sidney 1885, S. 541)

Vorbild England um 1900

Gute englische Wagenpferde galten um 1900 als die besten und teuersten auch auf dem Kontinent. Dazu gehörte der Hackney. Gilbey 1898 dazu: „“A good Hackney stallion is the best horse in the world.“ Er ist im Galopp nicht besonders schnell, aber er ist kraftvoll. Wegen der guten Gänge wurden viele Rassen mit Hackneys gekreuzt, auch auf dem Kontinent. Nicht nur die englische Fahrtechnik, wie sie Howlett auf den Kontinent verbreitete, machte Schule, sondern auch die richtige Verwendung der verschiedenen Rassen zum passenden Wagen. Das zeigen die folgenden Bilder von Gespannen, bei denen jeweils angegeben ist, zu welcher Art Wagen sie in welcher Grösse geeignet waren (1 hand = 10, 16 cm).



Abb. 213

Das korrekte Gespann für den Landauer.

(Gilbey/Watney 1976)

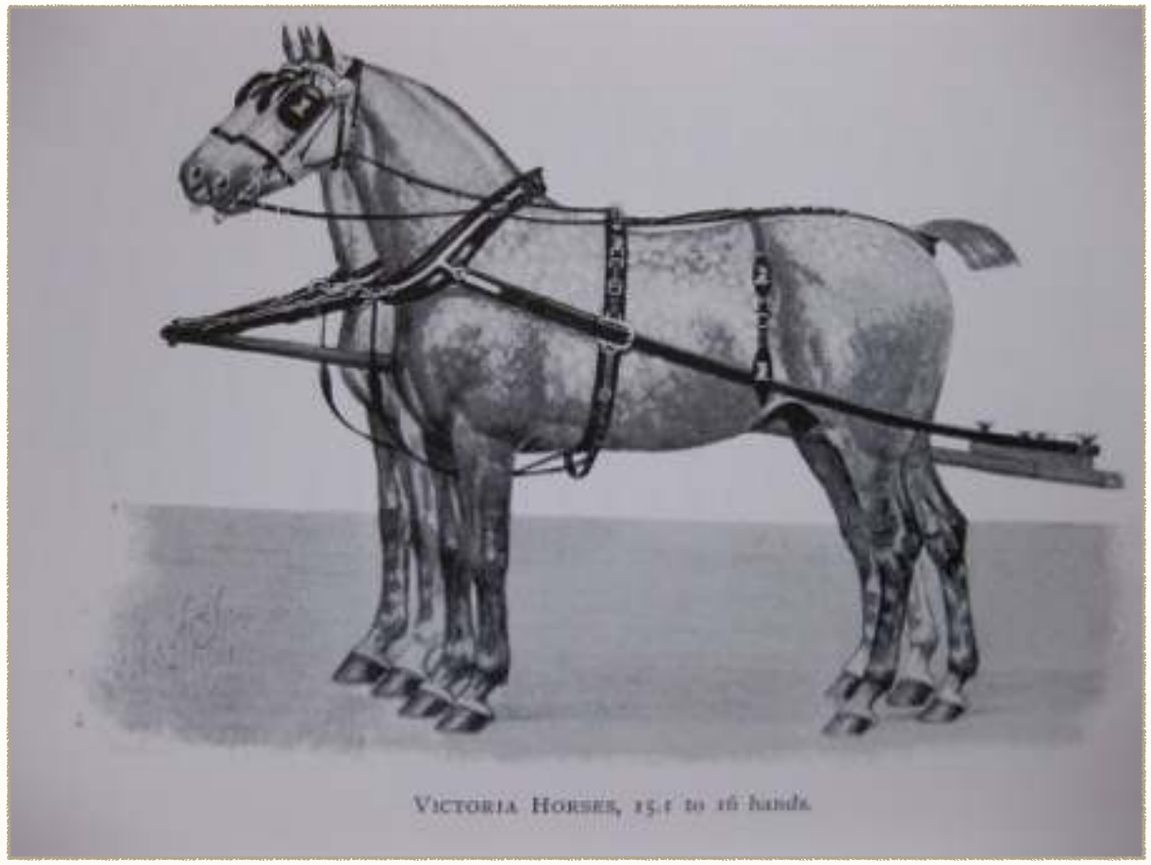


Barouche Horses, 16.2 to 17 hands.

Abb. 214

Das korrekte Gespann für die noble Barouche, auf dem Kontinent meist Kalesche genannt.

(Gilbey/Watney 1976)



Victoria Horses, 15.1 to 16 hands.

Abb. 215

Das korrekte Gespann für die Viktoria.

(Gilbey/Watney 1976)



Abb. 216

„Post Horses, 15.3 hands“.

(Gilbey/Watney 1976)

Hochstehende deutsche Pferdezucht und Fahrkultur um 1900

Ende des 19. Jahrhunderts wird die englische Art des Fahrens und die richtige Kombination von Pferd und Wagen in Deutschland aufgenommen, verfeinert und zunehmend kanonisiert. Das spiegelt unter anderem die folgende Passage Richard Schönbecks, des - neben Wrangel - wichtigsten Autors jener Zeit:

„Die korrekte Anspannung ist eine der ersten Anforderungen, welche man an eine Equipage zu stellen hat. Bei der außerordentlichen Verschiedenheit der Anspannungen und Wagen werden aber die bisher gemachten allgemeinen Andeutungen kaum genügen, um dem Equipagenbesitzer aus der Verlegenheit zu helfen, wenn er ein korrektes Gespann zusammenstellen will. Wir wollen daher etwas näher auf die Materie eingehen, indem wir auf Grund der vom »Deutschen Sportverein« veröffentlichten allgemeinen Gesichtspunkte für die Anspannung und Beschirrung von Equipagen die in Betracht kommenden Gattungen der letzteren spezialisieren.

Was zunächst die Pferde betrifft, so werden solche unterschieden in:

1. Wagenpferde schweren Schlages, über 170 cm Bandmaß;

2. Wagenpferde mittleren Schlages, über 160 bis 170 cm;

3. Leichte Wagenpferde, über 155 cm;

4. Jucker;

5. Ponys, Größe unter 155 cm.

Die zur Verwendung gelangenden Pferde müssen gesund und fehlerfrei sein, gute Gänge haben und besonders auch gute Durchbildung zeigen, bei Zwei- und Mehrspännern in Gang und Haltung zu einander passen und gleichmäßig arbeiten. Letzteres ist sehr wichtig und hängt vom richtigen Verschnallen der Kreuzleinen am Kreuz und den Kenntnissen des Fahrers ab.

Die Pferde müssen zum Wagen in Bezug auf Größe und Anspannungsart passen, z.B. können Jucker nicht am Landauer oder schwere Karossiers in kleinen, leichten Selbstfahrern gezeigt werden. Koupierte Hunters passen nicht für die Troika, Langschweife und Hengste nicht an die Coach oder zum Tandem u.s.w.“

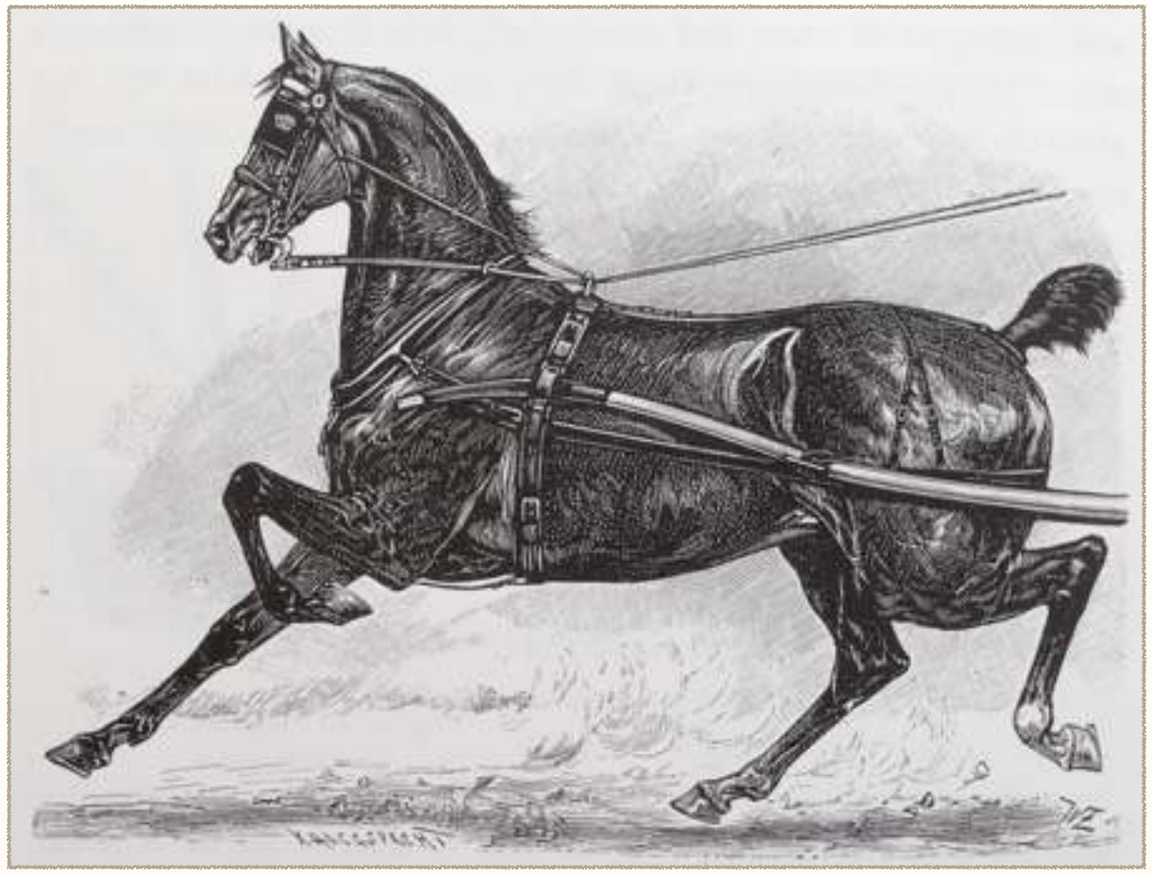


Abb. 217

„Pferd für einspännige Viktoria“ in voller Aktion.

(C.G. Wrangel, Das Luxus-Fuhrwerk 1898, Fig. 100)

G. DAS SPORTPFERD: 20. JAHRHUNDERT

Wiederholt wurde die Wichtigkeit der Rolle des Pferdes im Kriegsdienst betont. Nach dem Ersten Weltkrieg begann die Rolle des Pferdes in den Armeen zugunsten des Kraftfahrzeugs indessen stark zu schwinden. Im Zweiten Weltkrieg wurde diese Entwicklung überdeutlich, als die motorisierten Verbände kriegsentscheidend zu werden begannen. Die Kavallerie-Verbände wurden im Verlaufe des 20. Jahrhunderts als kämpfende Truppe in fast allen europäischen Ländern sukzessive verkleinert und schliesslich als Truppengattung abgeschafft. Dazu kam die Motorisierung im zivilen Bereich. Jetzt war die Zeit des leistungsfähigen, noch relativ robusten Mehrzweckpferdes in Westeuropa vorbei. Aber: Das Pferd hatte schon mit seinem Siegeszug im Sport begonnen.

Der Pferdesport in Form von Turnieren hatte sich (neben dem älteren Pferderennen im Galopp und den Trabrennen) im 19. Jahrhundert aus dem Renn- und Jagdreiten von Kavallerie-Offizieren mit Geländeprüfungen (Hindernisreiten usw.), Springen im Parcours, Dressuraufgaben und Fahrprüfungen entwickelt. Kurz nach 1900 gab es erste internationale Turniere im Pferdesport. Im Rahmen der Concours hippiques waren Fahrprüfungen stets wichtige Disziplinen. Dieser Prozess der „Versportlichung“ des Pferdes mit ihrem neuen Einfluss auf die Pferdezucht kann der Entwicklung in Deutschland im Bereich Fahren gut abgelesen werden.

England und Achenbach

Das oben vorgestellte „Book of the Horse“ von Sidney war das Fundament für Benno Achenbachs (1861-1936) theoretisches Wissen als junger Mann. Er hat sich für die englische Art des Fahrens nicht zuletzt dank der Lektüre dieses Werks zu begeistern begonnen. Die Pferde- und Fahrkultur Grossbritanniens prägte ihn früh. Er reiste in der Folge in den neunziger Jahren dreimal nach Paris, um dort bei dem führenden englischen Fahrer Edwin Howlett Fahrunterricht zu nehmen.

Achenbach wurde der richtige Mann im richtigen Zeitpunkt. Er wirkt massgebend im 1897 gegründeten Deutschen Sport-Verein mit, der die Fahrkunst gezielt fördert. Das spiegelt das Organ des Vereins, die Zeitschrift Sankt Georg. Achenbach übernimmt 1906 die Leitung des Berliner Fahrstalls Wilhelm II. in Berlin und verfasst auch das militärische Fahrreglement des Deutschen Reichs. Nach Ende des Ersten Weltkriegs erteilt er auch im Ausland Fahrunterricht und prägt mit seinem Buch „Anspannen und Fahren“ die Fahrtechnik des 20. Jahrhunderts.



Abb. 218

Benno von Achenbach mit seinen Pferden (Trakehner?).

Deutschland unterhält um 1900 nicht nur eine hervorragende Pferdezucht mit verschiedenen zum Wagenfahren geeigneten Rassen, sondern entwickelt auch eine hochstehende Fahrkultur mit zahlreichen wichtigen Turnieren, etwa in Hamburg und Aachen. In jener Zeit entsteht Fahren als geregelter, wettbewerbsorientierter Sport, der wesentlich zur hohen Qualität der sportlichen Gespanne beiträgt. Das zeigen die folgenden Bilder mit Fahrpferden verschiedener Rassen der Zeit kurz nach 1900.



Lippizaner Schimmel-Zweigespann des Herrn Konsul Kustermann-München.

Abb. 219

Lipizzaner am Phaëton.

(Pferde-Sport 1911)



Dreigespann ungarischer Jucker im Besitze des Herrn Dr. Lessing-Berlin.

Abb. 220

Ungarische Jucker.

(Pferde-Sport 1911)



Herrn v. Falkenhayn's Dreigespann russ. Schimmel, Fahrer Rittm. der Res. Mayer.

Abb. 221

Russische Schimmel.

(Pferde-Sport 1911)



Phaethon, bespannt mit „The Only Way" und „Vole Chain", Hackney-Füchse des Herrn G. O. Aufermann †.

Abb. 222

Hackney.

(Pferde-Sport 1911)



Abb. 223

Lipizzaner im Tandem.

(Sankt Georg 1904)

Hallenturniere in dem Metropolen

Die Disziplin des sportlichen Fahren nimmt im frühen 20. Jahrhundert im Pferdesport einen hohen Rang ein. Jetzt werden in den Metropolen auch Hallenturniere veranstaltet. 1907 werden in der Olympia Hall Londons erstmals im Rahmen der International Hors Shows hervorragende Gespanne präsentiert, ein Anlass grösster gesellschaftlicher und sportlicher Eleganz, bei der die besten Züchtungen unter dem Sattel und am Wagen vorgestellt werden.



Abb. 224

Viererzüge vor Park Drags in der Olympia Hall Londons im Jahre 1908 vor grosser Kulisse. Bei der Wertung zählten die Pferde zu 50%, der Wagen zu 20% und die Livreen zu 10%.

(Mario Broekhuis, International Horse Show 2010)

Dasselbe wie in London geschieht auch in Paris im 1900 errichteten Grand Palais seit 1907. Im Rahmen der dort abgehaltenen „journées hippiques“ sind die Gespann-Vorführungenen ein wichtiger Teil.



Abb. 225

Grand Palais in Paris mit Einspännerprüfung im Jahre 1910.


Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Abb. 226

Pony-Viererzug von einer Dame gefahren im Grand Palais von Paris.

Pferde an internationalen Ausstellungen

Edle Pferdezüchtungen erreichen im frühen 20. Jahrhundert enorme Preise. Ein guter englischer Hunter kostet 1 600.- bis 20 000 Mark, also der mehrfache Preis einer Kutsche. Für einen guten Oldenburger-Hengst werden bis zu 20 000.- Mark geboten.

Spitzenpferde werden von den verschiedenen Ländern als Leistungsausweis der nationalen Züchtungen weiterhin auch an Weltausstellungen präsentiert. Von der Weltausstellung im amerikanischen St. Louis des Jahres 1904 gibt es mehrere Bilder von beeindruckenden europäischen Wagenpferden.

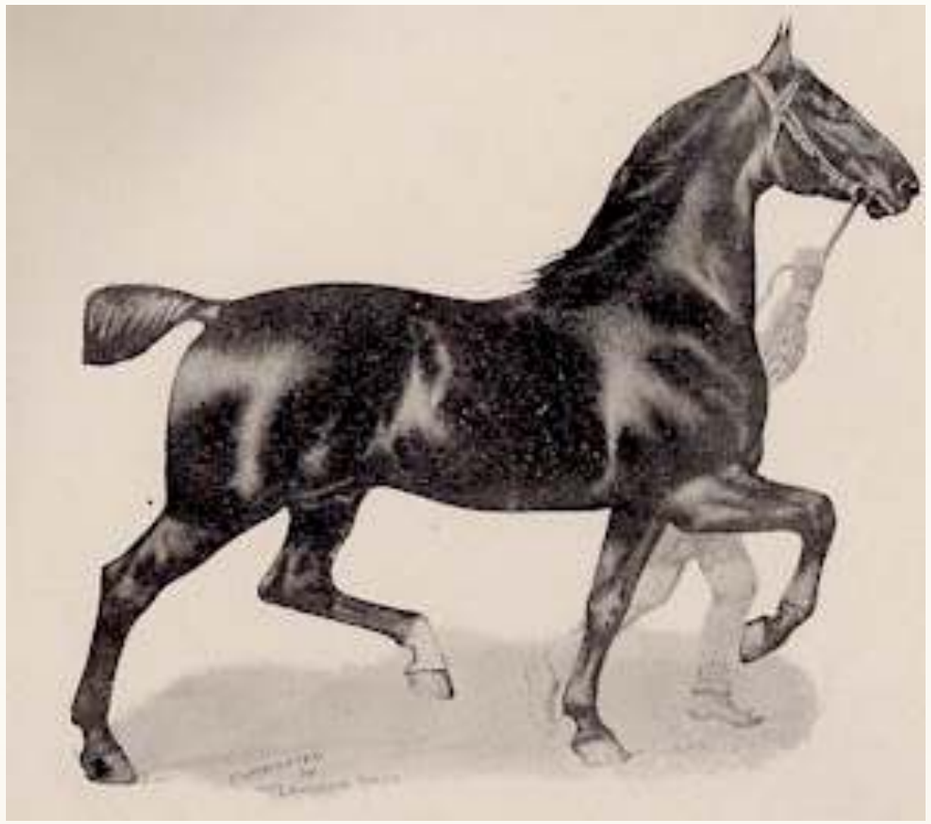


Abb. 227

Weltausstellung im amerikanischen St. Louis 1904: „A German Coach Horse“.





Abb. 228

Weltausstellung in St. Louis 1904.

Oben: „French coach stallion Paladin 1“.

Unten: Yorkshire Coach horse Breaston Prince.

Distanzfahrten mit schnellen und ausdauernden Wagenpferden

Neben dem Pferdesport im Rahmen der Concours hippiques kommt um 1900 eine neue Sportart auf, der Automobil-Sport. Er wird zu einem starken „Treiber“ der Popularisierung der neuen Vehikel. Schon bei den ersten Distanzfahrten wird von den neuen motorgetriebenen Konstruktionen die Geschwindigkeit der Pferdewagen in den Schatten gestellt.

Das führte zu einer Gegenbewegung der Pferdefreunde. Herrenclubs wollen die Zuverlässigkeit von angespannten Wagen auf lange Distanz unter Beweis stellen und organisieren Wettbewerbe über grosse Strecken. Eine Distanzfahrt führt im Jahre 1899 über 750 km von Berlin nach Totis in Ungarn. Dafür werden speziell leichte Wagen und entsprechende Pferde verwendet. Das Siegerpferde ist eine amerikanische Traberstute. Später werden auch in Frankreich Distanzfahrten ausgeschrieben, so im Jahre 1904 eine von Bordeaux nach Paris für in Frankreich gezüchtete Pferde. Die 774 km lange Strecke wird mit einem Mittel von 14km/h zurückgelegt und dauert gut 50 Stunden.



Abb. 229

Das Siegerpferd des Freiherrn Senfft von Pilsach der Distanzfahrt von Wien nach Totis in Ungarn über 750 km des Jahres 1899.

Pferd und Automobil

Zwischen 1900 und dem Ersten Weltkrieg ist der Pferdebedarf in den westeuropäischen Ländern noch sehr hoch. So kann Deutschland seinen Bedarf an Fahrpferden nicht allein aus dem eigenen Land decken, sondern muss solche aus Russland, Galizien, Ungarn sowie Luxuspferde vor allem aus Frankreich und England beziehen. Der Import nach Deutschland erreicht den Wert von 70 Millionen, der Export aber kaum 10 Millionen Mark (Schönbeck 1900, 137ff.).

In den Jahren nach 1900 wird allgemein schneller gefahren, entsprechend dem Zeitgeist und infolge der besseren Strassen. Schönbeck (1900, 156ff.) beklagte in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass die deutschen Karossiers nicht schnell genug waren. Das zeigen auch die in Königsberg und Oldenburg abgehaltenen Trabrennen für regional gezogene Pferde.

Die zeitgemässe Tendenz zum schnelleren Fahren favorisiert um 1900 die Verbreitung des Automobils als Konkurrenz zu den Equipagen. Noch gibt es aber in Europa viele Herrenfahrer, die den noblen Gespannen die Stange halten.

1912 wird Reiten eine olympische Disziplin, nicht aber das Fahren. Offenbar ist diese Disziplin bereits nicht mehr so wichtig und hat den Zenith überschritten. Aber es gibt in Europa und vor allem in Deutschland weiter gut besuchte Fahrwettbewerbe. Dazu gehört Aachen.



Abb. 230

Georg Talbot aus Aachen mit Holsteinerpferden an der Coach im Jahre 1914.

(Privatarchiv)

Erster Weltkrieg

Anfangs des Ersten Weltkriegs werden viele Pferde von der Armee eingezogen. Diese Zeit des Umbruchs wird zum Wendepunkt für das Wagenpferd; nach dem Ersten Weltkrieg überholt das Automobil relativ schnell die alten Wagen mit ihren Gespannen. Demzufolge nimmt nach dem Ersten Weltkrieg die Zucht von Fahrpferden dramatisch ab, auch in England. In der Zwischenkriegszeit gibt es für Fahrpferde keinen grossen Markt mehr, nicht einmal für die besten Wagenpferde; das vermerkten die Kennern der Materie mit einem wehmütigen Unterton (Gilbey/Watney 1976).



Abb. 231

Leerer Stall in Basel im Jahre 1918 infolge der von der Armee eingezogenen Pferden.

(Liegenschaft der Familie Vischer an der Sevogelstrasse in Basel)

Späte Enthusiasten edler Fahrpferde in der Zwischenkriegszeit

Nach dem Ersten Weltkrieg rückt im städtischen Umfeld die Luxus-Equipage gegenüber dem Automobil deutlich in den Hintergrund. In den zwanziger und dreissiger Jahren benützen vor allem noch Pferdeenthusiasten ihre traditionell gefertigten Wagen und edlen Gespanne. Und es kommt zu einer weiteren Verlagerung auf sportliche Gespanne, die vom Herrn oder der Dame selbst gelenkt werden. Weiter gibt es in vielen Ländern Europas Fahrwettbewerbe und Präsentationen an hochkarätigen Pferdeanlässen. Vor allem die Horse Shows Englands zeichnen sich durch eine hohe Kontinuität aus, übrigens bis heute. - Berühmte Hackney-Züge zeigt um 1930 etwa der Zirkusbesitzer und Wagenfabrikant Bertram Mills auf englischen Shows.



Abb. 232

Bertram Mills an der Richmond Horse Show im Jahre 1931 mit seinem Hackney-Viererzug vor der Coach.

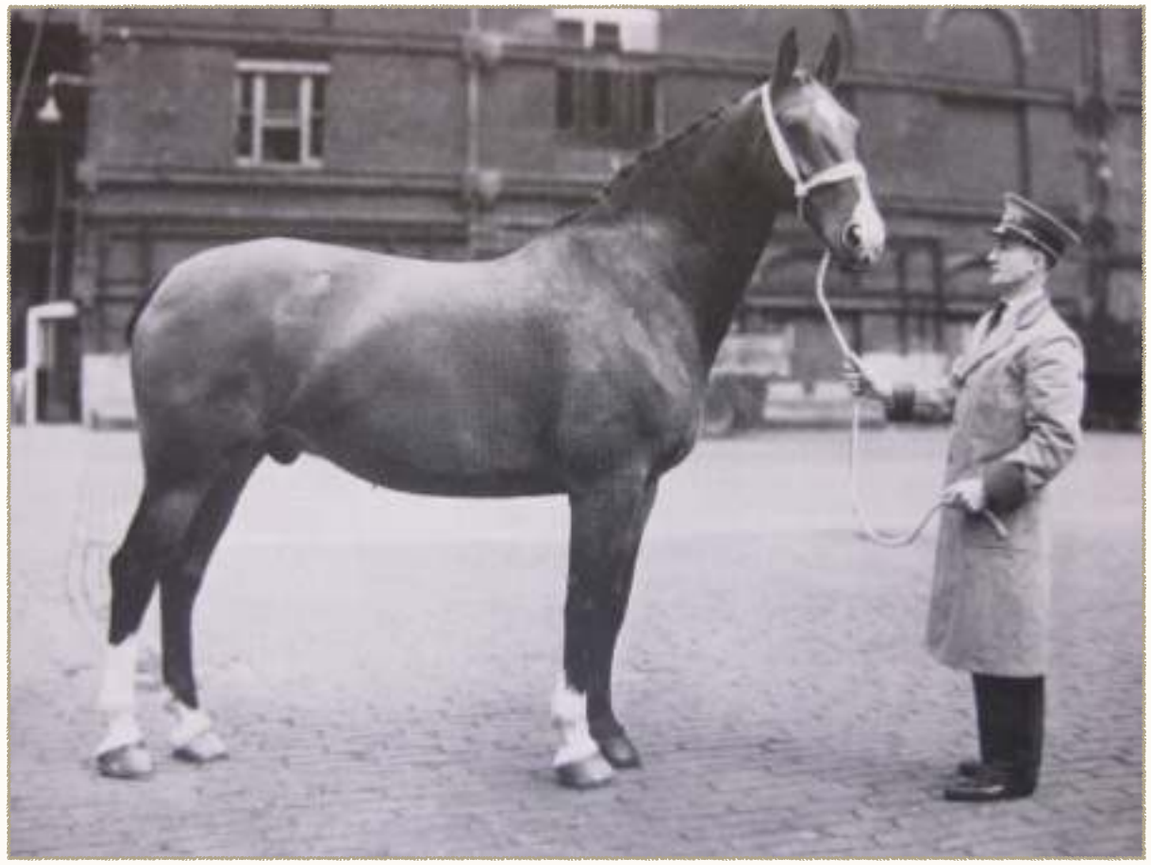


Abb. 233

Noch gab es in der Zwischenkriegszeit gute Vertreter der alten Kutschenrassen: Yorkshire Coach Horse von 1936.

(Gilbey/Watney 1976)



Abb. 234

Ettore Bugatti mit seinem Hackney-Gespann um 1930.

Zu den Liebhabern edler Pferde gehörten auch Prominente wie der Auto-Konstrukteur Ettore Bugatti, der in Molsheim nahe Strassburg in der Zwischenkriegszeit einen Fahrstall nach alter Art unterhält. Neben seinen bekannten Vollblütern verfügt er auch über ein eindrucksvolles Hackney-Gespann, das er selber stilgerecht auf dem Spider vorführt.

In der Zwischenkriegszeit bricht zwar der Markt für Wagenpferde ein, aber die alten Rassen bleiben erhalten. Viele Pferderassen, die wir in dieser Art heute nicht mehr kennen, sind auf Fotos der Zwischenkriegszeit zu sehen, etwa Gespanne mit kräftigen Ostfriesen.

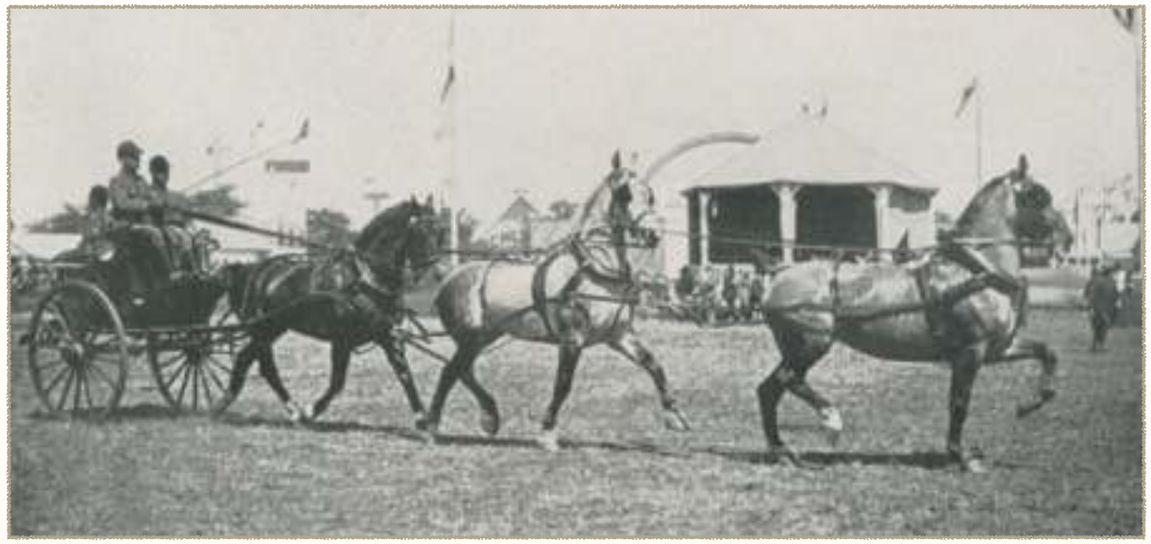


Abb. 235

Random mit Ostfriesen.

(E. Kimenkowski 1935, Reiter und Pferde 1934/35)

Aufschwung der Kaltblüter

Der Grosse Brockhaus von 1933 fasste die damalige Situation des Pferdebestandes in Deutschland folgendermassen zusammen: „mit dem neuen Aufschwung von Industrie und Ackerbaukultur im 20. Jahrhundert entstand von neuem das Bedürfnis nach einem schweren Arbeitspferd. Während im Jahre 1898 noch 71,8% aller Pferde in Deutschland Warmblüter waren und nur 28,2% Kaltblüter, waren 1928 fast ebensoviel Kaltblüter (48, 9%) wie Warmblüter (51, 1%) vorhanden.“ Besonders verbreitet sind Kaltblüter aus Belgien. Es gibt drei verschiedene Typen: Das schwere flämische Pferd, der mittelschwere Brabanter und das leichtere Ardenner Pferd.



Abb. 236

Kaltblutgespann aus Belgien des Grossonkels des Verfassers um 1940 in Basel. Diese standen bis um 1960 im Einsatz eines Baugeschäfts.

Fahren wird in Deutschland weiter gepflegt

In der Zwischenkriegszeit bleibt der Fahrsport weiter hoch im Kurs, besonders in Deutschland. In Aachen findet 1927 erstmals ein internationales Turnier als Grundlage der CHIO (Concours hippique international officiel) statt.



Abb. 237

Holsteiner-Stute vor einem Dogcart in Berlin 1926.

(Pape 1966, Taf. 15)

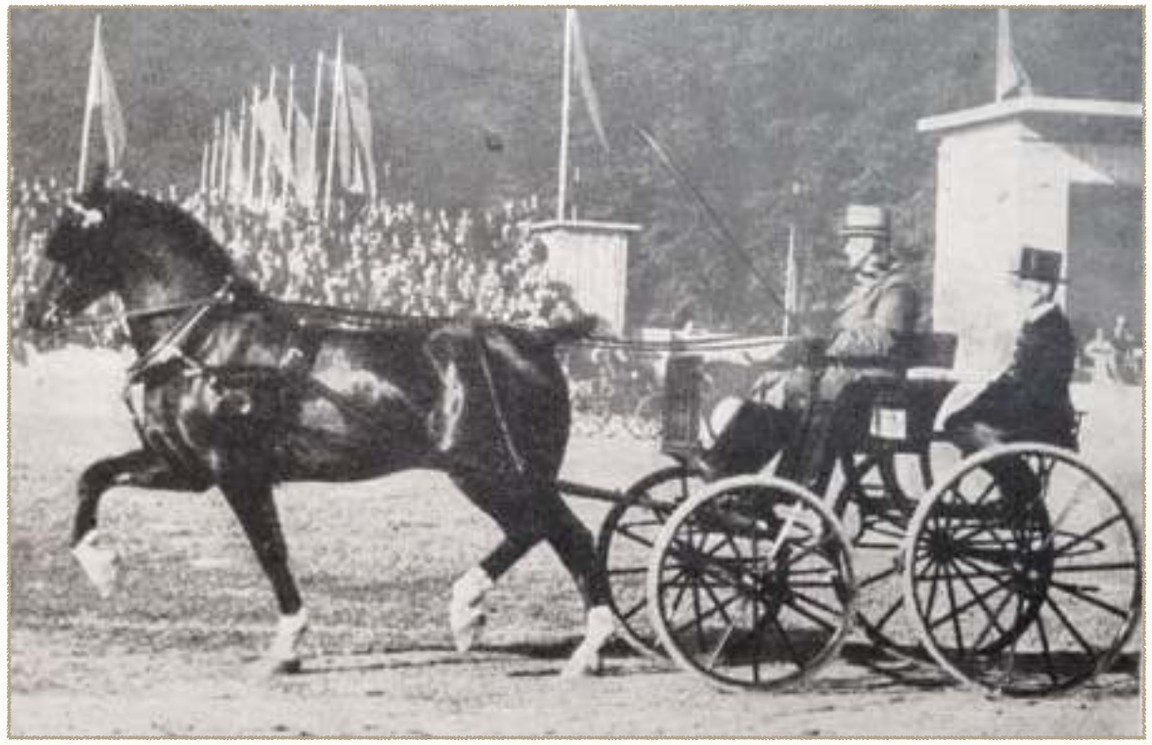


Abb. 238

Ostfriesischer Karossier 1939 in Leipzig vor einem Spider.

(H. Fellgiebel, Die Fahrausbildung 1949, 93)

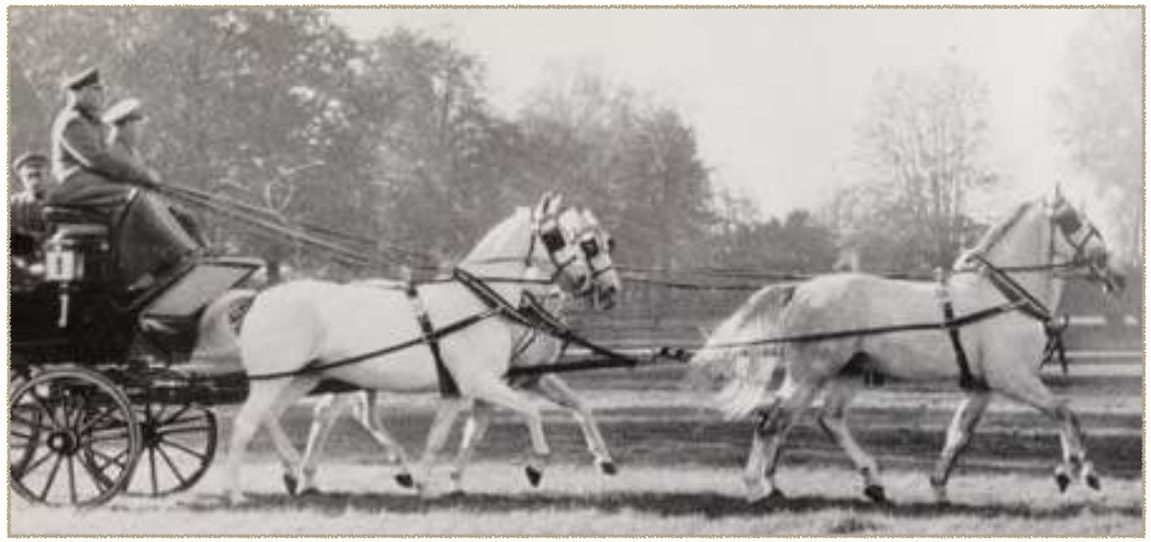


Abb. 239

„Landstallmeister Hermann Fellgiebel“ 1940 mit vier Araber-Schimmel-hengsten.

(Pape 1966, Taf 20)

Weiter gibt es die alten guten Fahrrassen in vollem Umfang. Das Fahren wird vor allem in den grossen Gestüten gepflegt. Die Stallmeister führen ihre Gespanne an verschiedenen Anlässen vor, vor allem an Hengstvorführungen. Dazu gehört Hermann Fellgiebel. Im militärischen Bereich gehört das Fahren weiter zur Grundausbildung an den grossen Schulen. So gibt es in der renommierten Kavallerieschule Hannover eine eigene Fahrschule, in der Fahrlehrer ausgebildet werden.

Der Reit- und der Fahrsport wird weitgehend von Militärs dominiert. Fahren bleibt stets neben dem Reiten Teil der Aktivitäten der Sportvereine. Nach 1933 kommt es in Deutschland zur Gleichschaltung der örtlichen und regionalen Zucht- und Sportvereine durch die NS-Organisationen SA und SS alsTeil der vormilitärischen Ausbildung.

Endgültiger Bruch im Zweiten Weltkrieg

Noch sind kurz vor dem Zweiten Weltkrieg die Pferderassen verschiedener Länder Teil nationaler Identitäten, das Reiten und Fahren mit Ihnen Teil davon. Die SA macht sich dies in Deutschland zunutze und vereinnahmt zusehends die lokalen und regionalen Vereine. Die Nazi-Regierung fördert die Pferdezucht, auch in den besetzten Gebieten und auf Befehl von Hermann Göring etwa in Polen durch Gustav Rau. Dieser ausgewiesene Pferdekenner und Geschäftsführer der deutschen FN seit 1932/33 („der deutsche Bauer auf selbstgezüchtetem Pferd“) fördert als aktiver Mitläufer des Regimes und als „Hitlers Pferdeexperte („Die Welt“, 21. 2. 2012) die deutsche Pferdezucht und den Pferdesport ganz allgemein („Das Führerprinzip muss das erste Prinzip für jede Landestierzucht sein.“). Das sportliche Kutschenfahren mit ausgezeichneten deutschen Pferdegespannen wird von Nazi-Offizieren gepflegt und gefördert, etwa in Aachen.

Dann aber werden ab 1939 die meisten Pferde von der Armee eingezogen. Die deutsche Wehrmacht setzt 2,3 Mio Pferde ein, vor allem als Zug- und als Reitpferde zur Aufklärung. Davon bleiben bis 1945 1,3 Mio auf der Strecke. Deutsche berittene Truppen der Wehrmacht setzen vor allem Ostpreussen und auch Hannoveraner ein.

Die Pferdezucht leidet schliesslich in Europa durch den Zweiten Weltkrieg enorm. Einige Rassen bleiben nur dank dramatischer Rettungsaktionen erhalten. Das bekannteste Beispiel ist die Rettung der Trakehner. Im Oktober 1944 beginnt deren Flucht aus Ostpreussen. Über 1000 Pferde, darunter 20 Deckhengste und 378 Mutterstuten ziehen gegen Westen, nur ein Bruchteil davon bleibt am Leben. - Dem amerikanische General und Pferdeliebhaber George S. Patton ist die Rettung der Lipizzaner aus dem Gestüt Holstau in Böhmen im Jahre 1945 vor der vorrückenden Roten Armee zu verdanken.



Abb. 240

Sechs Pferde ziehen 1944 über eine Protze eine leichte Haubitze der deutschen Wehrmacht.

(Bundesarchiv)



Abb. 241

US-General und Pferdeliebhaber George S. Patton, Retter der Lipizzaner im Jahre 1945.

Unterschiedliche Entwicklungen in der Nachkriegszeit

Nach dem Zweiten Weltkrieg geht die Epoche des Pferdes im Kriegsdienst definitiv zu Ende, auch bei der Artillerie. Das hat tiefgreifende Konsequenzen auf die Pferdezucht. Sie knickt nach und nach in Westeuropa ein. In Deutschland gibt es 1949 noch 1 629 400 Pferde, 1960 sind es 710 200 und 1970 noch 252 500 Pferde.

Der Pferdesport aber setzt bald wieder ein. Der Zweite Weltkrieg bleibt ein Einschnitt, aber mit dem Sport geht es erstaunlich schnell weiter, auch in Deutschland und auch im Fahrsport. 1947 findet auf der Soers in Aachen wieder erstmals ein internationales Turnier statt und 1950 kommt es zum ersten Fahrderby in Hamburg.

Anstelle der Militärs treten jetzt die Pferdesportler, Professionellen und Freizeitsportler, darunter zunehmend auch Damen.

Berühmte Zuchtstätten wie Trakehnen zerfallen, aber in Mittel- und Osteuropa gibt es bemerkenswerte Kontinuitäten im Bereich Pferdezucht, etwa in der DDR (Sachsen und Thüringen), in Polen oder in Ungarn.

Noch existieren es in den ersten Jahrzehnten nach 1945 fast alle alten Rassen. Dies fällt auf, wenn man beispielsweise Bücher, wie das des Wehrmacht-Offiziers Max Pape, der übrigens unentwegt seine Leidenschaft für das Fahren vor, während und nach dem Krieg pflegte (siehe unten), analysiert. Darin sind Bilder edler Gespanne verschiedener Rassen aus den fünfziger und sechziger Jahren enthalten, die von der Qualität her an die Gespanne der Vorkriegszeit anknüpfen.



Abb. 242

Sechs ostfriesische Rappen des Pferdezuchtleiters Cornelius Fegter im Jahre 1950.

(Pape 1966)



Abb. 243

Holsteiner im Jahre 1950 vor einem typischen leichten Wagen der Nachkriegszeit.

(Pape 1966, Taf. 20)



Abb. 244

„Jucker-Fünfspänner des Prinzen Ludwig von Bayern“ des Jahres 1955.

(Pape 1966, Taf. 22)



Abb. 245

Lipizzaner-Stuten des Gestüts Piber um 1960.

(Pape 1966, Taf. 33)

Verschiedene Schicksale traditioneller Rassen im mittleren Drittel des 20. Jahrhunderts

Was genau ist in der Zucht geschehen zwischen 1945 und etwa 1970? Zusammenfassende Darstellungen fehlen, obwohl markante Veränderungen - aus der Rückschau - offensichtlich sind.

In Westeuropa werden jetzt die verschiedenen Disziplinen des Pferdesports zu einem Leistungs- und Breitensport. Auf diesen Markt richtet sich die Pferdezucht aus. Für einige alte Rassen, vor allem für eher schwere Pferde, gibt es kaum mehr Bedürfnisse. Der Abbau derselben geht schneller als deren Aufbau gedauert hatte.

Verschiedene Rassen erleben verschiedene Schicksale:

1. Gewisse Züchtungen laufen aus: Beispiel Alt-Württemberger.
2. Die Zucht anderer Rassen geht auf ein Minimum zurück; es verbleiben wenige Hengste und Stuten: Beispiel Schweres Warmblut in Sachsen und Thüringen.
3. Bei gewissen Rassen erfolgen Umzüchtung zum Sportpferd mit Erhalt der alten Namen: Beispiel Holsteiner.
4. Verschiedene Rasen werden zu einer neuen Rasse mit neuem Namen gezielt umgezüchtet: Beispiel KWPN.
5. Alte berühmte Rassen bestehen in in geordneter Reinzucht in etwas kleineren Populationen weiter: Beispiel Lipizzaner.

Das Verschwinden der ersten Gruppe hängt wie alle anderen mit den neuen Bedürfnissen zusammen. Alte Rassen sterben ganz oder fast ganz aus. Die Automobile und Traktoren verdrängen im allgemeinen Verkehr und in der Landwirtschaft viele Gebrauchs- und Wirtschaftspferde.

Ein gutes Beispiel für Gruppe 2 sind die schweren Warmblüter rings um das Zuchtzentrum Moritzburg. Die Rasse stirbt in den 60er und 70er Jahren des 20. Jahrhunderts fast aus. Die Regierung der DDR untersagt die weitere Reinzucht des Schweren Warmblutes, das bislang noch als Wirtschaftspferd gute Dienste geleistet hatte. Engagierte Züchter füttern jedoch gewisse Althengste durch, bis nach der Wende von 1989 mit 10 verbliebenen Hengsten die Zucht

wiederaufgenommen und danach intensiviert werden kann. Thüringen und Sachsen schliessen sich zusammen und formieren das Sächsisch-Thüringischem Schwere Warmblut in einem gemeinsamen Zuchtprogramm neu.

Zu der dritten Gruppe gehören die berühmten Hannoveraner und Holsteiner, deren Zuchtziel jetzt temperamentvolle Sportpferde vor allem für den Springsport sind. Dabei gehen wichtige Eigenschaften des Fahrpferdes verloren.

Ein Paradefall für die vierte Gruppe ist das Schicksal der Anglo-Normänner. Sie verschwinden als Fahrpferde nach über 100 Jahren fast sang- und klanglos. Wie der neue Name sagt, ist das „cheval de selle Français“ jetzt ein Reitpferd. Nicht ganz so extrem ist das Schicksal der Groninger und Gelderländer in den Niederlanden. Sie werden in den sechziger Jahren zur neuen Rasse der KWPN (Koninklijk Warmbloed Paard Nederland) zusammen gefasst, auch Niederländisches Warmblut genannt. Hier entsteht eine Rasse, die auch im Fahrsport sehr geschätzt wird und zwar international. Älter sind die PRE, die Pura Raza Española, die vor allem aus dem Andalusier seit 1912 konstituiert wurde.

Kontinuität haben historische Rassen wie den Lipizzanern und Kladruber erlebt. Dabei grenzt es fast an ein Wunder, dass etwa die Kladruberzucht in Tschechien intakt bleibt.

Ein weiteres Beispiel für die starke Reduktion einer Rassenpopulation ist der Noriker. Im Jahre 1950 gab es in Österreich noch gegen 200 000 Pferde dieser Rasse, 1986 noch 6 850 Vertreter davon!



Abb. 246
Kladruby heute. Blick in einen weiter genutzten historischen Stall.

Ausgestorben oder gefährdet

Präzise Literatur mit übersichtlichen Statistiken zum erheblichen Rasseverlust im 20. Jahrhundert fehlen für den Bereich des Fahrpferdes. Aber in den achtziger Jahren wird das Bewusstsein um den Verlust alter Genpoole in diesem Bereich so eklatant, dass die Alarmleine gezogen wird.

Seit 1984 veröffentlicht in Deutschland die Gesellschaft zur Erhaltung alter und gefährdeter Haustierrassen (GEH) eine rote Liste der gefährdeten Nutztierrassen im Bundesgebiet. Unter den auch als Fahrpferden benützten Pferderassen werden die folgenden in der roten Liste verzeichnet:

- Altwürttemberger

- Huzule

- Lipizzaner
- Noriker
- Ostpreussisches Warmblut Trakehner Abstammung
- Rottaler Pferd
- Schwarzwälder Kaltblut
- Schweres Warmblut (altoldenburgisch-ostfriesisch und sächsisch-thüringisch)
- Senner Pferd
- Süddeutsches Kaltblut.

In der Liste der „endangered equine breeds“ der FAO sind unter anderem auch folgende europäische Fahrpferde erhalten:

- Boulonnais
- Fell Pony
- Furioso-Northstar
- Gidran
- Kladruby
- Tuigpaard
- Cleveland Bay
- Flamand
- Hackney
- Hackney Pony
- Suffolk.

Zu gezielten Massnahmen zum Erhalt gefährdeter Pferderassen oder gar zu Rückzüchtungen ausgestorbener Rassen siehe das Kapitel über das 21. Jahrhundert.

Blick nach England

Was auf dem Kontinent in der Nachkriegszeit geschieht, verschont auch das Fahrpferd in England nicht, dem Ursprungsgebiet bedeutender Fahrrassen und des Fahrsportes. Auch hier verschwinden alte gute Rassen wie der Yorkshirer im Verlaufe des 20. Jahrhunderts oder sie werden zu einem eigentlichen Sport- oder Showpferd umgezüchtet. Ein gutes Beispiel dafür ist der Hackney, der zwar in England (in einer kleineren Szene) weiter gezüchtet, aber vor allem stark umgezüchtet wird. Der Hackney und vor allem das Hacknes-Pony, wird zu einem Schaupferd. Dieses wird (bis heute, auch auf dem Kontinent und ebenfalls in Amerika) in speziellen Show-Rings mit extrem leichten Wagen meist einspännig vorgeführt. Dabei kommt es vor allem auf eine hohe Knieaktion der Vorderbeine an. Diese wird mit teils tierquälerischen Methoden (Gewichte an den Füssen, Korallen, Seilzüge) im Training verstärkt.



Abb. 247

Hackney vor einem Show-Buggy in England im Jahre 1948.

Gilbey(Watney fasste die Entwicklung der Hackneys 1998, 82ff. folgendermassen zusammen: Einzelne Enthusiasten bewahrten gute Züchtungen von Hackneys und Cleveland Bays vor dem Aussterben. Hackneys von „top show quality“ wurden wieder begehrt, denn im 20. Jahrhundert kam die Präsentation im „show ring“ in Mode. Dabei wurde von den Richtern vor allem auf „courage and action“ geachtet. Der alte grosse Hackney begann in England allerdings zu verschwinden.

Die Zucht der Cleveland Bays sinkt infolge fehlender Nachfrage und wegen der fehlenden Exporte nahezu auf Null in England um 1950. Dann wird die Situation besser. In Zusammenhang mit dem unten zu besprechenden Aufschwung des Fahrsportes um 1960 wird diese Rasse wieder etwas geschätzt. Die englische Königin setzt sich für den Erhalt alter englischer Rassen ebenso ein wie ihr Gatte, Prinz Philip, der selber aktiv zu fahren beginnt und die Pferde und Infrastruktur der Royal Mews in London in Anspruch nehmen kann.



Abb. 248

Hackney-Hengst Solitude „an unbeaton champion in the show ring“ um 1950. (Gilbey/Watson 1898)



Abb. 249

Prinz Philip fährt um 1960 ein Cleveland Bay-Gespann.

Neuer Boom mit dem neuen Fahrsport

In den Boomjahren der Nachkriegszeit nimmt der Pferdesport einen ungeahnten Aufschwung als Breiten- und Spitzensport. Die FEI koordiniert und belebt die Sportszene. Aber der Fahrsport hinkt noch hinterher. Bis Prinz Philip 1964 Präsident der FEI wird. Er reaktiviert mit älteren Herren, die noch vom Fahren in der Vorkriegszeit geprägt sind, den Fahrsport. Dabei kann auch auf Deutschland zurückgegriffen werden. Dort war in Aachen 1957 erstmals der Geheimrat-Talbot-Preis mit Gebrauchs- und Dressurprüfungen in der Disziplin Fahren ausgerichtet worden. Nachdem in den sechziger Jahren erste Weltmeisterschaften im Reiten stattfinden, wird im Jahre 1969 Fahren anerkannte FEI-Disziplin mit einer ersten Weltmeisterschaft im Viererzugfahren in Münster im Jahre 1972.

Gleichzeitig erscheinen wegweisende Publikationen zu dieser Sparte wie das Buch „Die Kunst des Fahrens“ vom ehemaligen Wehrmachtsoffizier Max Pape im Jahre 1966. Derselbe sieht sich als Nachfolger Achenbachs, sein Buch wird zum Grundlagenwerk des Fahr-Revivals bis heute. Merkwürdigerweise äussert sich der Autor sehr wenig zu den Fahrrassen.



Abb. 250

Der Buchautor und Wehrmachts-Offizier Max Pape fährt um 1930 einen Sechserzug Oldenburger.

(Pape 1966, Taf. 5)

Der Fahrsport wird schneller

Die neue Popularität des Fahrsportes kommt den Fahrrassen zugute. Jetzt werden ausdauernde Fahrpferde mit gutem Charakter wieder geschätzt. Im Schatten des Reitsportes nimmt der Fahrsport einen ungeahnten Aufschwung. Und seit 1970 nimmt der Pferdebestand in Europa wieder deutlich zu. Jetzt sind aber, im Reiten wie im Fahren, athletische und agile Pferde, eben ein sportlicher Typus, gefragt. Der alte schwere Karossier wird weniger gesucht als das sportliche Pferd. Das neue FEI-Reglement mit der anspruchsvollen Marathon-Prüfung favorisiert leichte und schnelle Pferde. Seit der ersten Europameisterschaft für Viererzüge in Budapest im Jahre 1971 dominieren bis in 80er Jahre ungarische Gespanne in der Art der alten Jucker das Geschehen.



Abb. 251

Lipizzaner-Traber aus dem ungarischen Gestüt Kecskemet 1971 mit Imre Abonyi (Weltmeister 1976).

(Pape 1966, Taf. 34)

Dann wird das Reglement der FEI geändert und weniger auf Geschwindigkeit gefahren. Die Bedeutung der Dressurprüfung nimmt zu. Jetzt können verschiedene alte Rassen mit guter Aktion wieder eher mithalten.

Nationale Fahrer profilieren sich noch mit „nationalen“ Gespannen

Ende des 20. Jahrhunderts gibt es noch Züchter, die ihre selbst gezogenen Pferde im Leistungssport erfolgreich einsetzten und einige Spitzenfahrer mit patriotischer Neigung zeigen in den siebziger und achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts gerne Pferde aus ihrem Land; der alte Glanz nationaler Züchtungen ist noch spürbar. Das zeigt der folgende Bilderbogen aus dem 1988 erschienen Buch „Das Fahrpferd und seine Ausbildung“ von Tjeerd Velstra, dem zweimaligen niederländischen Weltmeister im Viererzugfahren (1982 und 1986).



Abb. 252

Der Holländer Tjeerd Velstra mit seinem Viererzug KWPN, mit dem er 1986 Weltmeister im Viererzugfahren wurde.

(Velstra 1988)

Velstra schrieb 1988 zu den Fahrpferden:

„Fahren kann man mit Pferden jeder Grösse und fast jeder Rasse.“ Er selber fährt zunächst Friesen, die aber mit dem härter werdenden Fahrsport Konditionsschwächen zeigen, dann KWPN. Velstra bevorzugt zum Fahren gute Reitpferde und nennt „Holsteiner, Trakehner, Hannoveraner, Oldenburger, Hessen sowie englische, französische, irische Pferde und viele andere mehr als geeignet für den Turniersport. Velstra bevorzugte grosse Fahrpferde von 166 bis 170 cm Stockmass mit ausgreifendem Schritt, leichtfüssigem, raumgreifendem und elegantem Trab sowie weichem Maul.

Damit bestätigt Velstra eine alte Regel: Gute Reitpferde sind auch gute Fahrpferde.



Abb. 253

Bernd Duen mit seinen selbst gezogenen Oldenburgern (alles Abkömmlinge eines Vollbluthengstes).

(Velstra 1988)



Abb. 254

Der Schwede Christer Pahlsson mit schwedischen Warmblutpferden.

(Velstra 1988)



Abb. 255

Der Engländer Alwyn Holder mit seinem Welsh Cob-Gespann.

(Velstra 1988)



Abb. 256

Der Ungare György Bardos mit reinrassigen Lipizzanern.
(Velstra 1988)



Abb. 257

Der Engländer Peter Munt mit Gelderländern holländischer Zucht.
(Velstra 1988)



Abb. 258

Der Engländer George Bowman mit seinem Hackney/Cob-Gespann.

(Velstra 1988)



Abb. 259

Der Engländer Prinz Philip mit seinen Fell Ponys.

(Velstra 1988)



Abb. 260

Der Tscheche Jiri Kocmann mit Kladrubern.

(Velstra 1988)



Abb. 261

Der Schweizer Daniel Würgler mit seinen veredelten Freibergern.

(Velstra 1988)

Rassenmix im Leistungssport

Im Leistungssport nach den FEI-Regeln des späten 20. Jahrhunderts werden die Pferde auch im Bereich Fahren mehr und mehr nach Leistung ausgesucht und gezüchtet. Die Herkunft, also die Rasse, tritt allmählich in den Hintergrund. Der oben zitierte Spitzenfahrer Velstras meinte schon: „Solange ein Pferd den Idealvorstellungen eines Fahrpferdes soweit als möglich entspricht, ist die Rasse im Grunde genommen nicht massgebend.“ Dies ist auch ein Spiegel der Annäherung verschiedener Rassen zu einem einheitlichen Sportpferd im späten 20. Jahrhundert; man könnte vom „westeuropäischen Sportpferd“ sprechen.

Ein gutes Beispiel für aus einem Rassenmix zusammen gestellten Gespanne ist der Schweizer Fahrer Auguste Dubey, der erste Weltmeister im Viererzugfahren überhaupt (1972 in Münster in Westfalen). Er war Oberfahrer in der „Eidgenössischen Militär-Pferdeanstalt“ (EMPFA) in Bern (heute NPZ). Dort war Benno von Achenbach in den frühen zwanziger Jahren sowie im nahen Thun in der „Eidgenösssichen Pferderegieanstalt“ (EPRA, 1950 mit der EMPFA zusammen gelegt) als Fahrlehrer tätig gewesen. In diesen militärischen Institutionen blieb in der kriegsverschonten Schweiz die Fahrkultur auf dem hohen Niveau der Vorkriegszeit erhalten. Davon profitierte Dubey.

Schweizer Berufsfahrer aus diesen militärischen Anstalten hatten in der Nachkriegszeit wiederholt sportliche Erfolge in Aachen eingefahren, einer Art inoffiziellen Europameisterschaft mit dem Talbot-Preis. Die Aufgabe der Angestellten der EMPFA war zwischen 1952 bis 1990 (vorher seit 1890 „Kavallerie-Remonten-Depot“) das Zureiten und Einfahren junger Pferde (Remonten) für die Schweizer Armee. Übrigens kamen viele frühe Spitzenfahrer nach alter Tradition aus der Reiterszene zum Fahrsport, das galt für Velstras ebenso wie für Dubey.

Auguste Dubey hielt in seinem im Jahre 2000 erschienen Buch „Der Fahrsport im Wandel der Zeiten - Die Entwicklung von 1930 bis 2000“ aus seiner persönlichen Sicht Rückschau:

„Für den Wettkampfsport kamen meine Pferde hauptsächlich aus Deutschland, Frankreich, Irland, Polen, Schweden und Ungarn. Sie stammten nicht aus besonderen Zuchten, denn sie waren von der Armee als Reitpferde angekauft worden, es wurden nicht besondere Fahrpferde ausgesucht, sondern einfach Kavalleriepferde. Ihr Stockmass betrug zwischen 167 cm und 170 cm. Mein Weltmeisterschafts-Gespann bestand aus einem Polen-Trakehner, zwei Hannoveranern, zwei Franzosen und einem Schweden.“ In erster Linie achtete Dubey auf die Gänge, in zweiter Linie auf das Exterieur. Alle seine Pferde wurden geritten, zum Teil waren es auch Spitzen-Dressurpferde.



Abb. 261

Das Siegergespann von Auguste Dubey des Jahres 1972 (mit Ersatzpferd). Von links nach rechts: Polen-Trakehner, zwei Hannoveraner und zwei Franzosen.

Hier wird wieder deutlich: Wie früher schon blieben gute kräftige Kavalleriepferde auch gute Wagenpferde. Neu ist aber die freie Zusammenstellung der Gespanne, wie schon gesagt, das Resultat der Angleichung der Rassen im Verlaufe des 20. Jahrhunderts.

Der Fahrsport wird Ende des 20. Jahrhunderts noch einmal anspruchsvoller, internationaler und professioneller. Nachdem Militärs in der Pferdezucht nicht

mehr die wichtigste Rolle spielen, diktiert der Sport die Zucht. Dort ist der neue Markt. Im Leistungssport werden Hochleistungspferde verlangt, das färbt auch auf das Freizeitpferd ab.

Seit 1990 gibt es erste Weltreiterspiele (seit 2006 FEI-World Equestrian Games). Diese werden in den Medien weit verbreitet und prägen das Bild des Fahrsportes, aber nicht nur.

Verschiedene Disziplinen, verschiedene Pferde und Rassen

Neben dem FEI-Fahrsport, auch Leistungsport genannt, als grosser „Treiber" der neuen Szene, entwickeln sich im späten 20. Jahrhundert weitere Szenen oder werden wiederbelebt, die Auswirkungen auf die Züchtungen haben. Man kann die verschiedenen Szenen in sechs Gruppen unterteilen:

1. Leistungssport
2. Basis- oder Freizeitsport
3. Traditionssport
4. Showgespanne an traditionellen Anlässen
5. Holzrücken und Wettpflügen
6. Wanderfahren.

Daneben gibt es weiterhin Paradegespanne an Königshöfen wie in London, Stockholm oder Madrid. Aber auch hier hinterlässt das neue Sportpferd seine Spuren. Das zeigt gerade das Beispiel der königlichen Pferde in Spanien. Im Untergeschoss des Königsplastes von Madrid stehen noch die alten Galaberlinen, die für besondere Anlässe wie den Empfang der ausländischen Diplomaten durch den König angespannt werden. Sie werden im Land der früher so hoch geschätzten Andalusier-Karossier aber nicht mehr von solchen gezogen, sondern von Gelderländern ... Das zeigte ein Besuch des Schreibenden im Jahre 2007, der das Training eines Sechserzugs mitverfolgen konnte.



Abb. 262

Vor dem königlichen Palast in Madrid: Gelderländer, nicht Spanier, werden zum Zug von Galaberlinen des spanischen Königshofs vorbereitet.

Im Gefolge des Fahrsport-Revivals wird Fahren im späten 20. Jahrhundert mit Kutschpferden auch als Basis- und Breitensport populärer. Hier werden eher Eigenschaften der älteren Rassen und von ehemaligen Wirtschaftspferden, wie guter Charakter und ausdauernde Zugwilligkeit, geschätzt. Das kommt Rassen wie dem Haflinger, Freiberger, den Schweren Warmblütern usw. zugute.

Der Traditionssport spaltet sich im späten 20. Jahrhundert vom zunehmen professionell betriebenen Leistungssport ab, der damit anspruchsvoller wird und gleichzeitig weniger Wert auf die so genannte Gespannskontrolle legt. An Traditionsturnieren, wie im französischen Cuts, wird nach älterer Art sportliche Leistung mit einem eleganten Auftritt kombiniert. Die Anhänger dieser Szene

Szene verstehen sich als Bewahrer alter Traditionen und dementsprechend auch alter Rassen. Vor diesem Hintergrund trifft man an Traditionsturnieren ein breites Spektrum von Fahrpferden an wie Lipizzaner, Kladruber, Gelderländer, Hackneys usw. Oft werden die Pferde von ehemaligen Turnierfahrern trainiert und manchmal von diesen auch selbst gefahren.



Abb. 263

Traditionsturnier in Cuts: Der ehemalige FEI-Fahrer Felix Brasseur aus Belgien im Kegelparcours von Cuts mit zwei Schimmeln aus Spanien.

In manchen Ländern Europas haben sich traditionelle Anlässe und Umzüge erhalten, die im Zeichen des Pferdes stehen. Dazu gehören die Ferias in Spanien, etwa in Sevilla, oder die Leonhardi-Fahrten in Süddeutschland. Nicht allzu selten halten gewisse Liebhaber weiter alte Pferderassen, um an solchen feierlichen Events teilnehmen zu können. Dazu gehört etwa in Bayern die bekannte Leonhardi-Fahrt in Bad Tölz die mit verschiedenen Kaltblutrassen durchgeführt wird. In eine ähnliche Richtung gehen Wettbewerbe in Holzrücken und Wettpflügen.

Schliesslich ist das Wanderfahren eine jüngere Disziplin bis hin zu organisierten Anlässen wie die Route du Poisson.



Abb. 264

An der volkstümlichen Leonhardi-Fahrt im bayerischen Bad Tölz werden jedes Jahr zahlreiche Kaltblutgespanne vor schweren Wagen in traditioneller Anspannung vorgeführt

H. RÜCKBESINNUNG: 21. JAHRHUNDERT

Nachdem Ende des 20. Jahrhunderts das Verschwinden von wertvollen Pferderassen bemerkt und nach den grossen Sünden die Alarmglocke gezogen war, kommt es seit gut 10 Jahren zu Gegenmassnahmen. Dabei spielen einige Gestüte Europas eine führende Rolle.

Rückbesinnung

Die meisten Staatsgestüte waren, wie oben ausgeführt, zur Deckung des Bedarfs von Militärpferden im 18. und 19. Jahrhundert gegründet worden. Nachdem die meisten Armeen im Verlaufe des 20. Jahrhunderts auf Pferde verzichteten, entfiel an sich deren Hauptfunktion. Trotzdem lebten die meisten Gestüte mit voller staatlicher Hilfe einige Jahrzehnte weiter und hielten weiterhin Zuchthengste verschiedener Rassen. Bis dann in der Zeit um 2000 verschiedene Nationen die für Pferdefreunde schmerzliche Konsequenz zogen und Gestüte auflösten, verkleinerten oder ihnen eine neue Aufgabe mit reduzierten Subventionen zuteilten. Ein Paradefall dafür ist Frankreich. Beim dortigen Umbau der Staatsgestüte unter Anpassung an das Zeitgeschehen besann man sich einerseits auf die Unterstützung des Pferdesports mit der Freizeitszene und andererseits auf die Erhaltung regionaler Rassen. So widmet man sich etwa neuerdings im französischen Haras national von Uzès in Südfrankreich gezielt der Camarque-Rasse oder das einzige schweizerischen Nationalgstüt in Avenches konzentriert sich auf die Erhaltung der Freiberger-Rasse.

Im Rahmen des Umbaus der Staatsgestüte und auf der Suche nach einer neuen Existenzberechtigung auf längere Zeit hin widmen sich verschiedene Gestütsleitungen dem Thema des Erhalts und der Erforschung von ausgestorbenen oder gefährdeten Pferderassen. Dafür wurde im Jahre 2009 die „Vereinigung europäischer Gestütsbesitzer“ (ESSA), als europäisches Netzwerk gegründet, das sich auch für die Erhaltung der europäischen Gestütskultur einsetzt.

Mit Geldern der Europäischen Union wurde auch mit der Restaurierung einiger alter, etwas verkommenen Gestüten begonnen, vor allem in Osteuropa.



Abb. 265

Mitglieder der 2009 gegründeten „Vereinigung europäischer Gestütsbesitzer“ (ESSA), die sich für traditionelle Gestüte und regionale Pferderassen einsetzt.



Abb. 266

Jüngst restauriertes Nationalgestüt von Topolcianky in der Slowakei, nördlich von Budapest. Die dort gezüchteten Lipizzaner werden als Fahrpferde sehr geschätzt.

Auf private Initiativen gehen die Gründungen von verschiedenen Vereinen zurück, die sich für die Erhaltung bestimmter Pferderassen einsetzen. Dazu gehören etwa der 2001 ins Leben gerufene Verein „Dokumentationszentrum für altösterreichische Pferderassen“ oder die „Interessengemeinschaft Original Freiberger“ in der Schweiz. Dabei ist nicht immer ganz klar, was als „original“ anzusehen ist. Dabei hilft die neue Sparte der Genetik mit.

Die wissenschaftliche Disziplin der Genetik oder Vererbungslehre macht bekanntlich in der jüngsten Zeit mit der Molekulargenetik, der Erforschung der molekularen Grundlagen der Träger der Erbinformation (DNA), erhebliche Fortschritte, die auch der Erforschung der Pferderassen zugute kommt. Wichtig ist dabei auch die Epigenetik, der Weitergabe von Eigenschaften auf die Nachkommen mittels Genregulation.

Vorauszuschicken ist, dass bislang der komplizierte Mechanismus der Vererbung über die Chromosomen keineswegs vollständig entschlüsselt ist. Aber wir befinden uns zur Zeit in einer spannenden Phase, in der laufend neue wichtige Erkenntnisse zum Thema Pferd publiziert werden. Dabei stellt man als Kulturhistoriker sofort die Frage, ob sich jetzt auf naturwissenschaftlichem Weg die (empirisch erlangten) Erkenntnisse der Autoren des 18. und 19. Jahrhunderts, wie sie hier referiert wurden, als richtig oder als falsch erweisen. Dabei kann man heute noch kein klares Ja und kein Nein erwarten, aber auf bestimmte Fragen gibt es erste Antworten.

Erste Antworten der Molekulargenetik

Die bisherigen Ausführungen in diesem Buch ergaben das epochenübergreifende Resultat von Kreuzungen verschiedener Rassen über weite Strecken mit Veredelungen vor allem durch orientalische Pferde und englische Vollblüter. Das scheint sich jetzt zu bestätigen.

Forschungen an der in der Molekulargenetik führenden, grossen Veterinärmedizinischen Universität Wien zeigen, dass unter 600 europäischen Hengsten sehr grosse Ähnlichkeiten bestehen. Gottfried Brem, der leitende Autor der Studie, kommentiert die Ergebnisse so: „Die meisten Pferdezuchtlinien entstanden in den vergangenen 200 Jahren. Während dieser Zeit änderte sich die Verwendung der Tiere vom Arbeitstier und Armeepferd hin zur heutigen Verwendung in Sport und Freizeit. Züchterisch wurde das durch die intensive und teilweise überregionale Verwendung von streng ausgesuchten Hengsten erreicht. Unsere Arbeit zeigt den maßgeblichen Einfluss dieser Zuchtstrategie auf die Y-chromosomale Vielfalt der modernen Gebrauchspferderassen.“

Die Untersuchungen bestätigen den enormen Einfluss des Menschen auf die Zucht seiner Pferde. Seit dem 18. Jahrhundert aus dem Nahen Osten importierte Hengste dominieren fast alle Vollbluthengste und etwa die Hälfte der modernen Warmblutzüchtungen.

Eine zweite wichtige Frage an die Molekulargenetik aus kulturhistorischer Sicht ist vor dem Hintergrund der referierten Theorie von Buffon und der langen Diskussion um Rein- und Kreuzungszucht, welche Merkmale wirklich vererbt werden und welche auf Umwelteinflüsse zurückgehen. Auch darauf gibt es bereits erste Antworten.:

Die einzelnen Merkmale eines Lebewesens, wie die des Pferdes, werden von einer Vielzahl von Genen bestimmt. Die molekulargenetische Forschung arbeitet deshalb mit einem statistisch errechneten Wert, der so genannten Heritabilität. Diese gibt auf einer Skala von 0, 0 bis 1, 0 den Vererbungsgrad an, also die „Verantwortlichkeit“ der Gene. Gewisse Eigenschaften des Pferdes sind nach den neuen Forschungen stark genetisch determiniert, andere nicht, wie jüngste Untersuchungen zeigen, die der österreichische Wissenschaftler Thomas Druml 2009 zusammen gefasst hat. Demnach ist die Körpergrösse stark vererblich. Dementsprechend ist diese durch Selektion in der Reinzucht, das heisst durch Auswahl der jeweils grössten Tiere, zur Fortpflanzung, gut steuerbar. Ein Gegenbeispiel ist die korrekte Stellung der Gliedmassen (zehenweit, zeheneng usw.) und der korrekte Gang, der genetisch schwach vorbestimmt ist. Hier kommt es auf weiträumige Weideflächen auf warmen und trockenen Boden der Jungtiere an.

Rückzüchtungen und Rückimporte

Nachdem einige historische Pferderassen ganz oder fast ganz verschwunden sind, gab und gibt es Anstrengungen, alte gute Eigenschaften von bestimmten Rassen durch Rückzüchtungen wieder herzustellen. Das ist etwa beim Ostfriesen der Fall, einem früher hoch geschätzten schweren Karossier. Dieser erlebte seit 1964 eine Verdrängungszucht durch Hannoveraner aus Celle mit dem Resultat des Verlusts des früheren Charakters der Rasse. Seit 1986 wird nun durch den „Zuchtverband für das Ostfriesische und Alt-Oldenburger Pferd e.V.“ versucht, das alte schwere, kalibrige Pferd mit aussergewöhnlich ausgeglichenem Temperament wieder herzustellen, nämlich durch Anpaarung von Stuten mit alten Merkmalen wie etwa den Schweren Warmblütern.

Ähnliches wird bei anderen verloren gegangenen Rassen angestrebt. So gibt es seit 1988 in Marbach einen Verein zur Erhaltung des Alt-Württembergers.

Es ist naheliegend, dass man bei Rückzüchtungen auf molekulargenetische Untersuchungen abstellt, also Hengste und Stuten mit für eine Rasse oder Schlag typischen Sequenzen miteinander paart. Das wurde beim Schweizer Pferdeschlag aus Einsiedeln versucht. Die Zucht des Kloster Einsiedelns gilt immerhin als das älteste durchgehend betriebene Gestüt Europas (älteste Erwähnung von Pferdezucht im Jahre 1064). Einsiedler waren lange Zeit als Reit- und Wagenpferde beliebt und wurden oft auch nach Italien exportiert („Cavalli della Madonna“). Trotz dieser glanzvollen Geschichte wurde auch in Einsiedeln gesündigt, indem um 1960 die bisherige Zucht, beruhend auf fünf verschiedenen Stutenlinien, auf ein multidisziplinäres Reit- und Sportpferd umgestellt wurde.

Das Resultat der molekulargenetischen Untersuchungen an der Schweizerischen Hochschule für Landwirtschaft in Zollikofen war allerdings ernüchternd; aus genetischer Sicht konnte die heute erhaltene Einsiedler Pferdepopulation von phänotypischer ähnlichen Warmblutrassen nicht genügend abgegrenzt werden. Die untersuchten alten Stutenlinien zeigten eher Haplotypen, wie sie vor allem bei iberischen Rassen zu finden sind (Ch. Riggenbach et.al., Molekulargenetische Untersuchungen beim Einsiedler Pferd, 2004).

Offenbar ist also der Brückenschlag von der Molekulargenetik zur erfolgreichen praktischen Rückzüchtung noch nicht ganz zu realisieren. Immerhin ist das Thema angestossen, auch seit die Vereinten Nationen das Jahr 2010 zum Jahr der Biodiversität erklärt haben. Die Genpoole der verschiedenen Pferderassen werden dabei ein Thema bleiben.



Abb. 267

Einsiedler Pferd um 1900.

(ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv Ans-06111-085, 086-AL-PL)

Wie bei anderen Tierrassen, etwa Rindern, kann man alte europäische Rassen auch auf Umwegen wieder beibringen. Dazu ein Beispiel: Im späten 19. Jahrhundert wurden von reichen argentinischen Rinderbaronen beste europäische Fahrpferde zusammengekauft und in der eigenen Heimat erfolgreich rein weitergezüchtet. Das geschah auch mit dem englischen Hackney des alten Schlags. In Argentinien hat sich eine Hackney-Reinzucht mit entsprechenden Pedigrees bis heute erhalten und zwar in Populationen von einigen hundert Stuten und Hengsten. Der Schreibende hat ein solches Zweigespann rückimportiert und startet damit erfolgreich an Fahrturnieren in Europa.



Abb. 268

Vom Verfasser aus Argentinien nach Europa rückimportierte Hackneys des alten Schlags an einem Turnier im französischen Cuts im Jahre 2013.

Fahrpferde im heutigen Leistungssport

Im Zeitraum von 2010 bis 2013 dominierten folgende sechs Rassen die deutschen FN-Fahrprüfungen (Pferd und Wagen Heft Juli/August 2014, 36ff.):

- Holsteiner
- Oldenburger
- Württemberger
- Hannoveraner
- KWPN
- Schweres Warmblut.

Das Resultat überraschte selbst die Autoren, Rolf und Christiane Schettler, denn das Zuchtziel der Holsteiner Zucht ist an sich auf das Springpferd ausgelegt. Damit bestätigt sich aber zugleich die alte Weisheit, dass gute Springpferde beziehungsweise Hunter zwar teure, aber sehr gute Wagenpferde sind. Mittlerweile ist der FEI-Fahrsport für die Pferde so herausfordernd geworden, dass sich eben nur beste Pferde durchsetzen können.

International werden heute nach Auskunft des langjährigen Schweizer Kaderfahrers Daniel Würgler im Spitzen-Fahrsport vor allem athletisch gebaute Pferd eingesetzt. Weil die Dressur einen massgeblichen Teil der Prüfungen ausmacht, sind Pferde mit guten Gängen in reinem Takt wichtig. Sie werden zur Vorbereitung - wie früher schon - an der Longe und unter dem Sattel gearbeitet. Gesucht sind heute nicht zu grosse Pferde um 165 cm Stockmass. Besonders erfolgreich sind folgende Züchtungen: KWPN mit starken Gelderländer-Einschlag, Holsteiner und Lipizzaner aus Topolcianky; spanische Pferde und Lusitanos können vom Gangwerk heute weniger mithalten.



Abb. 269

Das Turniergespann (Gelderländer) von Daniel Würgler an den World Equestrian Games in Kentucky 2013.

Fahrpferde im heutigen Traditionssport

Anders sieht heute die Situation im Traditionssport aus. Er wird mittlerweile auch international betrieben und dementsprechend kommt hier auch ein gewisser, aus dem Blickwinkel der Biodiversität gesehen, gesunder Patriotismus zum Ausdruck; Fahrer und Fahrerinnen der verschiedenen Länder stellen mit Stolz regionale Rassen vor. Folgende Rassen und Schläge sind heute regelmässig auf Traditionsturnieren anzutreffen:

- Kladruber aus Tschechien
- Lipizzaner aus Ungarn, Österreich und der Slowakei
- Nonius aus Ungarn
- Schlesier aus Polen
- Orloff aus Russland
- Schwere Warmblüter aus Sachsen und Thüringen
- KWPN, Gelderländer und Friesen aus den Niederlanden
- Cleveland Bays und Hackneys aus England
- Rottaler aus Deutschland
- Traber und Selle Français aus Frankreich
- Andalusier
- PRE und Lusitanos aus Spanien und Portugal

In der Traditionsszene sind auch häufig Rassen zu sehen, die im Übergang zum Kaltblut stehen und sogar nicht selten reinrassige Kaltblüter:

- Haflinger und Noriker aus Österreich
- Fjord aus Norwegen
- Freiberger aus der Schweiz
- Schwarzwälder aus Deutschland und
- Comtois aus Frankreich.

Dazu kommen kleinere Pferde und Ponys wie etwa Merens oder Huzulen sowie auch grössere Esel.

Das alles zeigt auch der folgende Bilderbogen mit Aufnahmen aus den letzten 10 Jahren.



Abb. 270

Cleveland Bays von Paul und Chris Berens-Scott aus Luxemburg.



Abb. 271

Lipizzaner von Henk van der Wiel aus Belgien.



Abb. 272

Kladruber von Daniel Würgler aus der Schweiz.



Abb. 273

Vollblutaraber von Thomas Stohler aus der Schweiz.



Abb. 274

Shagya-Araber. des ungarischen Gestüts Babolna.



Abb. 275

Andalusier von Urbain van de Voorde aus Belgien.



Abb. 276

Lusitano von Pasquale Beretta aus Italien.



Abb. 277

Schwere Warmblüter aus Sachsen von Heinz Scheidel aus Deutschland.



Abb. 278

Französische Traber von Thomas Würgler aus der Schweiz.



Abb. 279

Friesen von Bob Van den Berghe aus Belgien.



Abb. 280

Merens von Paul de Meuter aus Belgien.



Abb. 281

Comtois des französischen Gestüts Uzès.



Abb. 282

Freiberger von Alain Bahuchet aus Frankreich



Abb. 283

Haflinger von Jan Verhagen aus Belgien.



Abb. 284

Schwarzwälder von Andreas Huben aus Deutschland.



Abb. 285

Fjord von Philippe Sassatelli aus Frankreich.



Abb. 286

Camarques des französischen Gestüts Uzès.



Abb. 287

Poitou-Esel von Christophe Gallas aus Frankreich.

I. AUSWERTUNG

Die Domestikation des Wildpferdes und die nachfolgende Züchtung von verschiedenen Pferdegattungen innerhalb der Art des Hauspferdes ist eine der grossen zivilisatorischen Errungenschaften der Menschheit. Das Pferd begleitet den Menschen seit mehreren Tausend Jahren.

Die Züchtung der Wagenpferde hat sich stets im Lauf der Zeiten und in Abhängigkeit zur gesellschaftlichen und technischen Entwicklung der menschlichen Gesellschaften entwickelt. Innerhalb dieses Systems gab es Wechselwirkungen zwischen diesen drei Polen. So führten etwa besser ausgebaute Fahrstrassen in Zeiten der wachsenden Mobilität zur Entwicklung leichterer Wagen und zur gezielten Züchtung von schneller ziehenden Pferden. Dabei prägte im Bereich Fahren und Fahrpferd das Element der Repräsentation die Entwicklung mit. Denn seit den ersten Hochkulturen begleitete das schnelle und elegante Fahrpferd Kriegsherren und Potentaten.

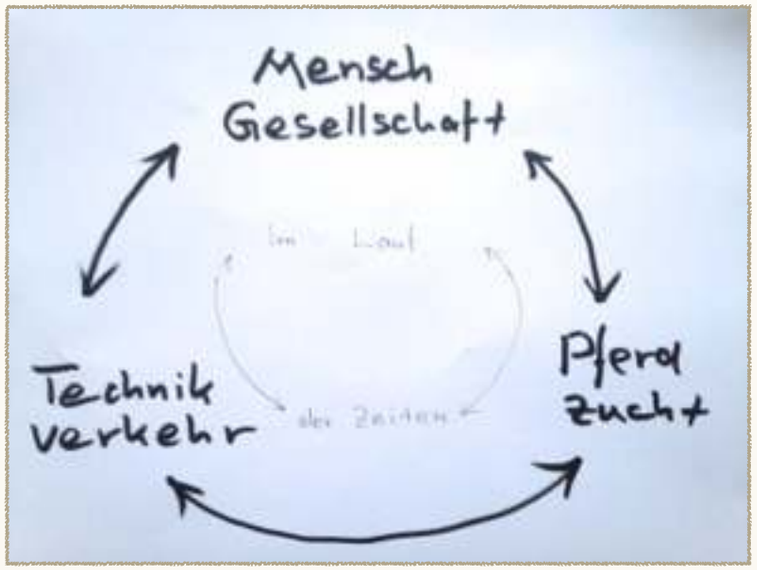


Abb. 288

Wechselwirkungen zwischen Mensch, Pferdezucht und Technik im Zeitenlauf.

(Skizze Autor)

Vier Wellen

In vier „Wellen“ prägte das Fahrpferd die Kulturgeschichte in Europa vor allem mit. In vorgeschichtlicher Zeit begann die erste Welle mit Streit- und Jagdwagenpferden in Mesopotamien und Ägypten. Darauf folgte in der Antike die Periode des Rennwagenpferdes bei den Griechen und Römern bis zu späten Ausläufern im oströmischen Reich mit Hauptstadt Konstantinopel/Byzanz. Nach der Lücke des Mittelalters begann mit der Renaissance die dritte Welle mit dem wieder aufkommenden Wagenpferd, das im 19. Jahrhundert seinen Höhepunkt erlebte. Daraus entwickelte sich die vierte Welle, die des Sportpferdes, die bis heute anhält.

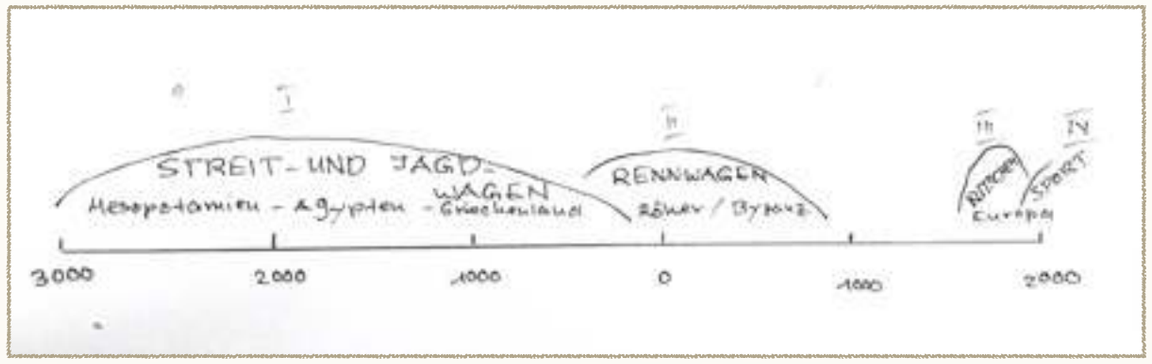


Abb. 289

Die vier „Wellen“ des Fahrpferdes von der Vorgeschichte bis heute.

Der Mensch prägt sein Pferd

Der Mensch züchtete stets die Pferde so, wie sie ihm nützlich waren. Die verschiedenen Rassen und Schläge entstanden nicht auf eigendynamischem, natürlichen Weg, sondern wurden vom Menschen geformt, entsprechend seinen jeweiligen Bedürfnissen. Dazu zählte vor allem die Verwendung des edlen und schnellen Pferdes im Kriegsdienst, in der Vorgeschichte und der Antike zunächst am Streitwagen, dann seit dem Mittelalter vor allem unter dem Sattel. Die Fahrpferdezucht erfolgte seither stark im Schatten der Reitpferdezucht.

Die Pferdezucht war - im Überblick betrachtet - stets von Dynamik geprägt. Kontinuität über mehr als hundert Jahre, wie etwa bei der Rasse der Lipizzaner, war für eine grössere Population eher die Ausnahme.

Verschiedene frühe Zuchtstränge

Das Reit- und Fahrpferd entstand als Kunstprodukt des Menschen aus dem Wildpferd in verschiedenen Regionen Asiens, des Orients und in Europa aus verschiedenen autochthonen Populationen. In einem Rückkoppelungs-Prozess zwischen dem vorhandenen Pferdematerial und den jeweiligen Fahrbedürfnissen des Menschen entstanden spezielle Pferdegattungen über einen Zeitraum von mehreren Tausend Jahren, die man im Laufe der Neuzeit als Rassen oder Schläge zu bezeichnen begann.

Dazu gehörten verschiedene Entwicklungsstränge.

1. Strang des vorderasiatischen Streitwagenpferdes. Aus diesem vorgeschichtlichen Typ entwickelt sich der Typus des schnellen, kleinen und leichten Pferdes für den ägyptisch-etruskischen und den römischen Streit- und Rennwagen. Die Pferde gingen am Wagen auch im Galopp, die Anspannung war mittels Rückenjoch meist die der Biga oder der Quadriga. Es wurde vom Wagen aus gefahren.

2. Strang des keltisch-römischen Reisewagen-Pferdes: Kleine kräftige Pferde zogen wohl vor allem im Schritt und Trab.

3. Strang des leichten osteuropäischen Wagenpferdes: Schnelle leichte Pferde zogen in mehrspännigen Zügen leichtere Wagen über längere Strecken in Brustblattgeschirren. Auf sandigen Böden wie in Ungarn waren kleinere leichte Pferde besser zu verwenden, weil sie weniger einsanken.

4. Strang des mittelalterlichen Reisewagen-Pferdes: Kleine stämmige Pferde zogen schwerere Wagen vor allem im Schritt in Kumtanspannung und wurden dabei vom Fuhrmann geritten.

5. Strang des frühneuzeitlichen Karossenpferdes: Grosse starke Pferde zogen schwere Karossen meist sechsspännig in repräsentativer Art. Im Vordergrund standen iberische Pferde, die auch in anderen Ländern (Italien und Nordeuropa) nachgezüchtet werden. Jetzt wurde vermehrt vom Kutschbock aus gefahren.

Aus diesen Strängen entwickelten sich in der Neuzeit in den letzten 500 Jahren die europäischen Wagenpferde mit weiterhin starken geographischen Unterschieden, wobei immer wieder hochblütige Reitpferde aus dem Orient eingekreuzt wurden, seit der Zeit um 1800 auch englische Vollblüter.

Das Wagenpferd erlebte im 18. und 19. Jahrhundert seinen Höhepunkt. Damals entwickelten sich die meisten bis heute bekannten Rassen, mit zunehmendem Anteil an englischem Vollblut.

Bevorzugte Pferdezucht-Regionen in Europa

Günstige Regionen für eine erfolgreiche Pferdezucht waren solche mit einem ausgeglichenen, gemässigten Klima und trockenen Böden mit guten Naturweiden. Dazu gehört das in Europa von West nach Ost verlaufende Band von der Normandie über die Britischen Inseln, Friesland, Dänemark und Norddeutschland bis Ostpreussen. Dazu kamen die weiten Weidegründe und Steppen Osteuropas bis Russland.

Schon früh wurden vom Menschen die auf die Pferdezucht sich positiv auswirkenden naturräumliche Gegebenheiten erkannt (vgl. Veltheim 1833, 291): Grosse Pferde finden auf schlechtem Boden „nicht die nöthigen Nahrungsstoffe zu ihrer Aufzucht“. Regionen mit schlechten Böden kannten vor allem kleinere Pferde.

Die günstigen Auswirkungen trockener Böden auf die Aufzucht junger Pferde haben genetische Studien bestätigt.

In Europa gab es vier für die Fahrpferdezucht herausragende Regionen:

- Andalusien in Spanien
- Yorkshire in England
- die Normandie in Nordfrankreich und
- im ehemaligen Deutschen Reich nördliche Länder wie Holstein, Hannover, Oldenburg, Mecklenburg sowie Ostpreussen (heute Polen und Russland).

Die ehemals grössten Pferdebestände (bezogen auf die Bevölkerungszahl) gab es früher in Russland und Osteuropa. Ungarn diente als Pferdereservoir westlich gelegener Länder.

Die Pferdezucht war in manchen Gegenden während längerer Zeit, wie etwa in der Normandie und in Mecklenburg, ein wichtiger Wirtschaftsfaktor.

Zucht über Ländergrenzen hinweg

In den genannten Regionen entwickelten sich eigene Schläge und Rassen. Die Pferdezucht und Pferdebeschaffung war aber weniger ortsgebunden, als gemeinhin angenommen wird. Pferde werden durch den Menschen seit jeher über weite Strecken, sogar Kontinente hinweg, verpflanzt. So ist beispielsweise überliefert, dass arabische Pferde von Aleppo in Syrien nach Livorno verschifft und dann nach Weil in Deutschland verbracht wurden (Jaeger 1846, 162). Es war in der Neuzeit auch gang und gäbe, ganze Pferdeherden, etwa von Polen nach Norddeutschland, zu verbringen und dort die Pferde einzeln zu verkaufen. Gute Hengste gelangten seit jeher als Gastgeschenke oder Beutestücke in andere Länder. Immer wieder wurden gesamte Gestüte innert kurzer Zeit über Landesgrenzen hinweg verpflanzt. „Die Flucht aus Trakehnen“ von 1945 ist dafür das dramatischste und jüngste Beispiel.

Die „Kultivierten“ fahren, die „Wilden“ reiten

Einige hundert Jahre und sogar Tausende von Jahren war in den Anfängen der Nutzung des Pferdes in der Kulturgeschichte des Menschen das Fahren mit Pferden wichtiger als das Reiten derselben. Die Anfänge der systematischen Pferdezucht hingen zunächst mehr mit dem Fahren als mit dem Reiten zusammen. Entstand das Reitpferd in Europa kulturgeschichtlich gesehen eher aus dem Fahrpferd als umgekehrt?

Die Angehörigen der Oberschicht der frühen Hochkulturen waren jedenfalls Fahrer, nicht Reiter. Das trifft etwa für das alte Mesopotamien oder Ägypten zu. Reiter waren eher die weniger zivilisierten „Wilden“. Dazu gehörten nomadisierende Völker ebenso dazu wie Kriegerhorden, etwa die Hyksos oder später die Hunnen, die damalige Hochkulturen vorübergehend bedrängten.

Entstehung des Fahrpferds aus dem Reitpferd im Mittelalter und in der Neuzeit sowie Importe aus Ungarn

In der Antike begann sich das Blatt bis ins Mittelalter zu wenden, die Zucht von guten Reitpferden wurde wichtiger als die von Zugpferden. Erst in der beginnenden Neuzeit (spätes 15. und 16. Jahrhundert) kam wieder neuer Bedarf an edlen Fahrpferden auf. Diese entwickelten sich jetzt aus guten Reitpferden. In Osteuropa scheint schon früher Fahren mit leichteren Wagen gängig gewesen zu sein. Dementsprechend kam es seit in der Zeit um 1500 von dort, vor allem aus Ungarn, zu Exporten von leichten Fahrpferden nach Westeuropa („Gutschiross“).

In der Renaissance und der Zeit des Absolutismus wuchs das Bedürfnis der Mächtigen nach Fahrpferden, die auch repräsentativ wirkten. Der Typus des Karossier konstituierte sich.

Gestütsformen und allgemein Tendenzen der Zucht in der Neuzeit

Das anwachsende Bedürfnis nach guten Pferden wurde in der Neuzeit immer mehr durch wohl organisierte Gestüte gedeckt. Die alten wilden Gestüte, in denen Hengste und Stuten in der freien Natur in grossen abgegrenzten Territorien zusammenlebten, wurden durch die halbwilden Gestüte (Hengste separiert) und schliesslich weitgehend durch eigentliche Gestüte gedeckt. In Osteuropa lebten die wilden Gestüte länger weiter. Nur in Gestütsformen mit separierten Hengsten konnte die Zucht gezielt verbessert beziehungsweise den jeweiligen Bedürfnissen präziser angepasst werden.

Die Zucht erfolgte bis ins 18. Jahrhundert auf empirischer Grundlage, also auf Erfahrung:

- Ausgesuchte Pferde, vor allem Hengste, wurden über grosse Strecken verpflanzt, um zur Zucht verwendet zu werden.

- Grundlage der meisten Fahrpferde waren iberische Blutlinien.
- Zur Verbesserung der Landschläge kam eine Kombination von Kreuzungs- und Reinzucht zur Anwendung.
- Für erfolgreiche Rassebildungen war eine Konstanz über mehrere Pferdegenerationen Voraussetzung, das heisst über mindestens 20 bis 30 Jahre. Das war länger als sie ein bestimmter Mensch normalerweise steuern konnte. Deshalb brauchte es dafür dauerhafte gesellschaftliche Strukturen. Das konnten meist nur Obrigkeiten garantieren, zuerst Landesherren mit ihren Marställen, dann vor allem Landesgestüte.
- Rassen wurden durch Inzucht konsolidiert. Die Rasse ist kein biologischer Begriff, sondern eine vom Menschen geschaffene Definition. Zu einer Rasse gehören klar formulierte Zuchtziele und schriftlich fixierte Regulierungen wie ein Zuchtbuch.

Fahrpferde und Repräsentation

Weil das Fahren im Wagen zu allen Zeiten viel auch mit Repräsentation zu tu hatte, vom Kaiser bis zum Hofbesitzer, diente nicht nur das Fahrzeug, sondern vor allem das Gespann zum Renommieren. Der Wunsch nach Repräsentation führte zu speziellen Züchtungen von imposanten Fahrpferden mit eleganten Gängen, wie beispielsweise der Neapolitaner oder der Kladruber. Vor diesem Hintergrund entstanden Privatgestüte von Fürsten- und Königshäusern. Sie dienten vor allem zur Zucht von Paradepferden, die durch ihre Farbe, Gestalt und Bewegung die Macht und Würde des Fahrenden hervorheben konnten.

Moden und die Fahrpferde-Zucht

Zeitbedingte epochenspezifische Moden, wie der Hang zum bunten Pferd in der Barockzeit oder die Vollblut-Manie in der Biedermeierzeit, beeinflussten auch die Fahrpferdezucht.

Ein fast kompletter Wechsel fand um 1800 statt, vom eher schwer gebauten schafsköpfigen Barockkpferd zum leichten und schnelleren sportlichen Typ. Das hing auch zusammen mit dem in Europa breit rezipierten neuen englischen Modegeschmack hin zum Einfachen, Funktionellem und Schlichtem. Das spiegelt der Begriff „Anglomanie“.

Löffler 1863, Band 2, 269f.: „Die Engländer und Deutschen sind praktisch. Sie beurtheilen ihre Pferde nach deren Eigenschaften und körperlicher Constitution. Sie fragen einfach: Was hat es geleistet? und was ist es zu leisten fähig.“ - „Der Franzose ist ein Sklave der Mode und der Aeusserlichkeiten. Ehemals begehrte er den Berberkopf, das rotbraune oder fuchsfarbige Harr und mehr oder weniger weiss gezeichnete Füsse, heute muss er durchaus den ausländischen Schecken haben.“ Dann gab es wieder Änderungen (Löffler Band 2, 251 zu Paris nach 1815): „Der Pariser Luxus war sehr wenig patriotisch und hielt es für gut, dem englischen oder deutschen Pferd den Vorzug zu geben.“

Reit- und Fahrpferde, das Militär und der Krieg

Die Zucht von Fahrpferden erfolgte in der Neuzeit lange im Schatten der Reitkunst, die Züchtung von Fahrpferden erfolgte dementsprechend im Gefolge der Zucht von Reitpferden. Aus diesem Grund wird hier das Reitpferd auch in allen Kapiteln immer wieder mit einbezogen. Schöne Reitpferde galten in der Neuzeit mehr als entsprechende Fahrpferde.

Bei den Reitpferden dominierte in der Geschichte, vor allem der Neuzeit, deren Nutzung als Militärpferd. Der ständige Nachschub von frischen Pferden für die Armeen war eine wichtige Aufgabe der Länder, wenn sie im Spiel der Mächte konkurrenzfähig bleiben wollten. Vor diesem Hintergrund sind in erster Linie die obrigkeitlichen Bestrebungen zur Pferdezucht und die Einrichtung von grossen Gestüten zu sehen. Änderungen in der Kriegsführung (vom

schwerer gepanzerter Krieger zum schnellen und leichten Reiter usw.) gaben die entsprechenden Züchtungen vor. In den grossen Gestüten wurden jeweils auch spezielle Wagenschläge gezüchtet.

Generell wurde in der Neuzeit Pferde derselben Rasse für verschiedene Nutzungen eingesetzt. So diente das Pferd für die schwere Kavallerie in verschiedenen Zuchtgebieten auch für den mittelschweren Zug von Fahrzeugen. In gewissen Ländern diente dasselbe Pferd in der Dienstzeit unter dem Sattel für militärische Zwecke und in Friedenszeiten auf dem Hof im Ackerbau und vor dem Wagen.

Kriege schadeten der Pferdezucht immer wieder enorm. Taugliche Pferde wurden bei Kriegsausbrüchen vom Militär grossräumig eingezogen, kamen häufig um oder wurden weit verstreut. Pferde, oft ganze Gestütsbestände, waren begehrte Beutestücke. Für die Kontinuität der Pferdezucht verheerend waren der Dreissigjährige Krieg in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts und die Napoleonischen Kriege um und nach 1800.

Auf grosse Kriege folgten meist Reformbewegungen in der Pferdezucht. Landesherren und andere Obrigkeiten sorgten für die Wiederherstellung eines ausreichenden Pferdebestandes als Grundversorgung für das Militär, die Landwirtschaft und für den allgemeinen Verkehr.

Ackerbau und Pferdezucht - Bauern- und Gestütszucht

Von Wrangel wird die alte Weisheit referiert, dass der Ackerbau die Basis jeder Pferdezucht gewesen sei. Konkret wurden die Zuchtstuten in den meisten Ländern in der Landwirtschaft eingesetzt. Dafür waren nur kräftige und gängige Tiere geeignet, die im Geschirr gut und willig arbeiteten. Das war ein wichtiges Selektionsmerkmal über Jahrtausende in der Zeit, als eher schwere Karossier gefragt waren. Benno von Achenbach bevorzugte selber noch lange grosse und eher schwere Wagenpferde.

Seit dem 18. Jahrhundert gab es zwei zwei erfolgreiche Zuchtsysteme:

1. Zucht auf Bauernhöfen mit von der Obrigkeit geprüften beziehungsweise zugelassenen Hengsten und oft auch Stuten.
2. Zucht in Gestüten mit langfristig verfolgtem Zuchtziel.

Ein gutes Beispiel für das erste System waren Mecklenburg und Oldenburg mit mit ihrer Zucht von Staatshengsten, die den Bauern und Stutenhaltern zur Anpaarung zur Verfügung gestellt wurden. Ein gutes Beispiel für das zweite System waren die Staatsgestüte Preussens (Trakehnen) oder Österreich-Ungarns (Kladrub).

Ein in den alten Quellen immer wieder erwähntes Problem war bei den Bauern ganz Europas, dass sie gute Hengste und Stuten gegen teures Geld zu verkaufen bereit waren, statt sie für die eigene Zucht zu behalten. Die Literatur ist auch voll von Klagen über unzuverlässige Bauern, die ihre eigene Ziele verfolgten (schwere Pferde, die auch im Ackerbau einzusetzen waren) oder sogar täuschten, um ihre eigenen Bedürfnisse zu decken (Deckung mit eigenen Hengsten vor dem Sprung mit dem Staatshengst).

Umstellungen in der Landwirtschaft hatten zuweilen erhebliche Folgen auf die Pferdezucht. So wurde in Mecklenburg um 1800 die Pferdezucht durch die intensiver betriebene „feine Schafzucht“ eingeschränkt (Veltheim 1833, 387; offenbar war der Wollpreis in jener Zeit gestiegen). In der Schweiz geschah in der gleichen Zeit im Kanton Bern ähnliches mit der Umstellung auf die Rindvieh- statt der Pferdezucht.

Vom Universalpferd zum Spezialpferd

Im 19. Jahrhundert erfolgte die Weiterentwicklung vom Universalpferd zum Spezialpferd. Führend bei dieser Entwicklung waren nach Schwarznecker 1880 die Engländer, die „für jede Art des Gebrauchs eigene Thiere produciren“. „So entstand das Jagdpferd, das Kutschen- und das schwere Karrenpferd ...“. “. In die gleiche Richtung gehen andere Äusserungen Schwarzneckers (1880, 15ff.): Jetzt verlangt man aber „für die verschiedenartigen Gebrauchszwecke verschieden geartete Thiere“: „Schornstein und Tiefpflug sind die Feinde des leichten Reitpferdes geworden“. Damit war die Industrialisierung und neue Techniken im Ackerbau gemeint.

In jeder Epoche züchtete, wie erwähnt, der Mensch die Tiere heran, die er benötigte. Das trifft für die Fahrpferde besonders zu. Als mit schweren Personen-

wagen, vor der Eisenbahnzeit, über grössere Strecken gefahren wurde, entstanden beispielsweise die kräftigen, gedrungenen Postiers. Nach der grossflächigen Einführung der Eisenbahnnetze gegen 1900, verschwanden diese wieder. Als das Fahrpferd mit spektakulärer Aktion in der gleichen Zeit in den Städten zu einem Renommierobjekt wurde, züchtete man mit altem Hackneyblut Stepper heran.

Wert der Pferde und Schindludereien

Allgemein waren die Pferde früher teurer, als man sich dies heute vorstellt. Dementsprechend wurde grosse Sorge zu diesen getragen; Pferde waren unentbehrlich für das Wirtschafts- und Kriegswesen.

Die Werte und Kaufpreise der Pferde haben die Zucht massiv beeinflusst. Dabei schwankten die Preise je Rasse und Schlag in den verschiedenen Zeiten stark. Spanische Pferde waren ausserhalb Spaniens in der Zeit, als diese als die besten Wagenpferde galten, enorm hoch, wie später die englischen auch. Sehr teuer waren stets die gut vererbenden Vollbluthengste. Gute Reitpferde, wie schnelle Hunter (Jagdpferde) waren teurer als gute Wagenpferde.

Diese Preisunterschiede führten zu Fälschungen der Herkunftsbezeichnungen und zu Nachzüchtungen ähnlicher Pferde in anderen Regionen. Wiederholt ist etwa überliefert, dass norddeutsche, mit englischem Blut gezogen Pferde als echte Engländer verkauft wurden, weil sie mehr der Mode entsprachen und vor allem höhere Preise brachten. Eine andere Methode von Unterschiebung war die Folgende: Bauern in guten Zuchtgebieten, wie in der Perche, kauften oft junge Fohlen in benachbarten Regionen auf, zogen sie auf und verkauften sie dann als echte Percheron.

Wiederholt wird in alten Quellen erwähnt, dass mindere Pferde unklarer Herkunft als Rassepferde, etwa als Mecklenburger, von gewieften Händlern verkauft worden sind.

Verschiedene Typen von Fahrpferden

Im 19. Jahrhundert bildeten sich verschiedene Typen von Fahrpferden heraus:

- leichte Jucker für längere und schnelle Fahrten
- leichte Karossier
- mittelschwere Karossier
- schwere Karossier.

Im Verlaufe des 19. Jahrhunderts verstärkte sich unter englischem Einfluss das informelle Regelwerk, welcher Pferdetypus vor welchen Wagentyp zu spannen war: Grosse Pferde mit viel Blut und Aktion etwa vor die Kalesche, kleinere Pferde vor den Parkwagen usw. Wer korrekt auftreten wollte, musste den gesellschaftlichen Code sehr genau kennen - und die entsprechenden Pferde im Stall zur Verfügung haben. Edle Luxus-Fahrpferde dienten um 1900 in den Städten mehr dem Vergnügen („for pleasure“) und der Repräsentation als dem eigentlichen Vorwärtskommen.

Stallhaltung

Fahrpferde wurden in der Regel in mit Schlagbäumen unterteilten Ständern untergebracht. Meist waren die Ställe dunkel und feucht, bis in der Zeit der Aufklärung die Verhältnisse verbessert wurden: Mehr Licht und Luft war jetzt die Devise. Entsprechend dem gestiegen Wert der Fahrpferde wurden auch für diese - wie für die Reitpferde - repräsentative Stallanlagen errichtet. In den grossen Marställen standen die Fahrpferde meist in gesonderten Flügelbauten. Diese waren oft ebenso gross wie die für die Reitpferde (Vorbild Versailles). Innerhalb der Fahrställe gab es in den Marställen der Metropolen verschiedene Typen von Fahrpferden (beispielsweise Parade-, Stadt- und Reisepferde in Wien).

Seit der Zeit der Aufklärung wurden auch die Fahrpferde tiergerechter behandelt. Dazu zählte das Abrichten mit der Longe, die erste Arbeit unter dem Sattel und das sorgfältige Einfahren mit speziellen Wagen.

Sport und Pferd

Eine grosse Entwicklungslinie des Fahrpferdes war seit der Zeit um 1800 die vom langsamen und schweren Pferde zum leichteren und schnelleren Typus. Im 19. Jahrhundert begann von England aus der organisierte Pferdesport. Der Fahrsport war dabei eine wichtige Disziplin. Herrenfahrer begannen ihren Viererzug, wie einst die geschickten englischen Coachmen, selbst zu fahren. Dafür wurden leichte und schnelle Pferde mit viel Blut bevorzugt. England blieb im 19. Jahrhundert das Vorbild mit erheblichen Einflüssen auf viele Züchtungen. Diese Entwicklung beschleunigte sich im 20. Jahrhundert durch Einkreuzung englischer Vollblüter in fast alle europäische Rassen. Nach Aufkommen des Automobils rettet gewissermassen der Sport die Rolle des Pferdes als Begleiter des Menschen, verändert diese aber auch.

Schneller Niedergang von guten Rassen

Die Pferderassen, wie wir sie heute noch kennen, entstanden meist seit dem 18. Jahrhundert. Für die Herausbildung einer Rasse brauchte es mindestens 20 bis 30 Jahre (siehe oben).

Um und nach 1800 litten die guten Eigenschaften alter Rassen, wie etwa bei den Mecklenburger-Karossiers, unter der schnellen Einkreuzung von Vollbluthengsten (Anglomanie). Gleichzeitig wurde im Verlaufe des 19. Jahrhunderts offenbar zeitweise infolge der höheren Nachfrage nach Wagenpferden mehr nach Quantität als nach Qualität gezüchtet. Im späten 19. Jahrhundert waren indessen wieder viele Rassen konsolidiert und um 1900 wurde - wie im Kutschenweisen - ein erneuter Höhepunkt der Fahrpferdezucht erreicht.

Noch schneller, als gute Rassen entstehen, können sie auch wieder verschwinden. In Zusammenhang mit dem Aufkommen des Automobils verschwanden im 20. Jahrhundert Zug um Zug einige Rassen und Schläge, die lange Zeit gute Wagenpferde geliefert hatten. Die alten Rasse-Namen lebten im 20. Jahrhundert zwar meist weiter, wurden aber durch ähnliche Einkreuzungen einander angeglichen. Bei folgenden, zum Fahren geeigneten Rassen wurde konsequenterweise im 20. Jahrhundert mit dem Zuchtwechsel auch der Name geändert:

- PRE (Andalusier)
- Cheval de selle Français (Anglo-Normand)
- KWPN (Gelderländer und Groninger).

Nach dem Zweiten WeltkriegJetzt rückte das europäische Sportpferd in den Vordergrund. Gute Sportpferde, wie früher die Hunter, galten weiterhin auch als gute Wagenpferde. Dies gilt bis heute. So bewährt sich der heutige Holsteiner, eigentlich vor allem als Springpferd gezüchtet, als Fahrpferd im Leistungssport.

Seit dem Aufkommen des neuen Fahrsports im Rahmen des Regelwerks der FEI um 1970 verengte sich das Spektrum der für den Leistungssport verwendeten Pferderassen. Im traditionellen Fahrsport blieben hingegen mehr alte Rassen vertreten.

Biodiversität und Genetik

Der im Verlauf des 20. Jahrhunderts erfolgte rasche Schwund der Rassenvielfalt und die Angleichung verschiedener Rassen hin zum „europäischen Sportpferd“ führten vor dem Hintergrund der Erhaltung der Biodiversiät im späten 20. Jahrhundert zu einem Umdenken auch in der Pferdeszene. Seither gibt es Bestrebungen, die noch erhaltenen Reste der alten Rassen aktiv zu bewahren und wieder zu konsolidieren. So wird heute etwa in den Niederlande der Gelderländer unter dem Dachbegriff des KPWN wieder eigenständiger behandelt.

Zum Erhalt der genetischen Vielfalt in der Pferdezucht helfen neue Forschungsergebnisse der Molekulargenetik mit. Diese bestätigen unter anderem bisher vermutete Gemeinsamkeiten der Warmblutrassen durch überregionale Einkreuzung von orientalischen Hengsten und englischen Vollblütern. Gewisse Rassen oder Schläge, wie der des heutigen Einsiedlers, können jedoch molekulargenetisch nicht mehr deutlich genug von anderen Warmblut-Populationen abgegrenzt werden. Besser geht dies bei länger, konsequent und fast rein gezüchteten Rassen wie den Lipizzanern; bei diesen kann die spanische Grundlage nachgewiesen werden, die auch für andere zum Fahren geeignete Rassen anzunehmen ist.

TEIL 2

ALS FAHRPFERDE EINGESETZTE RASSEN

(nach Ländern geordnet)

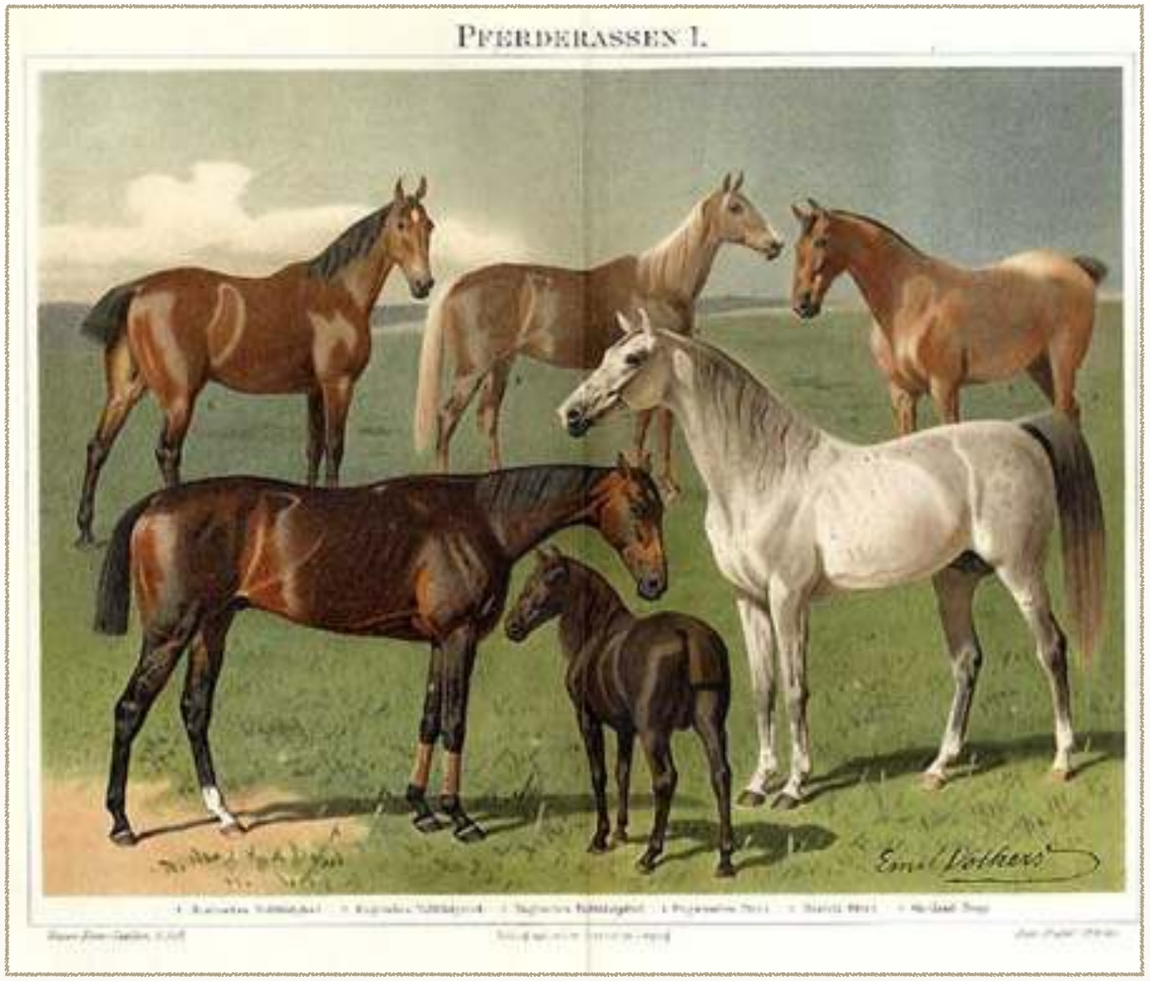


Abb. 290

Verschiedene Pferderassen um 1900.

(Chromolithographie aus Meyers Lexikon von 1894 von Volkers und Schaubild aus Frankreich)



Abb. 291

Pferderassen um 1930:

1 Araber. 2 Berber. 3 Orlowtraber. 4 Russisches Landpferd. 5 Hannoveraner. 6 Anglonormänner. 7 Ostfriese. 8 Ostpreusse. 9 Schleswiger. 10 Holsteiner. 11 Ungar. 12 Rheinisch-Belgischer. 13 Oldenburger. 14 Pinzgauer. 15 Hackney. 16 Percheron. 17 Shire. 18 Shetlandpony. 19 Englisches Jagdpferd. 20 Suffolk. 21 Amerikanischer Traber. 22 Englisches Vollblut.

(Der Grosse Brockhaus 1933)

Im folgenden zweiten, nach Ländern geordneten Teil dieses E-Books folgen Beschreibungen von Pferderassen, die zum Fahren oder zur Zucht und Veredlung von Fahrpferden eingesetzt wurden. Im Zentrum stehen historische Textauszüge und Pferdeporträts. Der Zeitrahmen reicht von der Periode um 1500 bis heute. Allerdings beginnen die Quellen erst für das 18. Jahrhundert richtig zu fliessen. Schon in jener Zeit gab es in verschiedenen Ländern Pferde unterschiedlicher Herkunft. So schrieb Chesnaye für seine Zeit (vor 1744) beispielsweise „In Frankreich findet man deutsche, englische, dänische, neapolitanische, piemontesische, pohlnische, schweizerische und türkische Pferde“ (1778, 255).

Schon früher war ein Pferd kaum vom Exterieur her klar einer Rasse zuzuteilen, sonst hätte man nicht, wie das wiederholt beschrieben wurde, ein importiertes Pferd als ein einheimisches ausgeben können (siehe die obige Passage zu den „Tricksereien“). Denn in allen Zeiten wurden Pferde unterschiedlicher Herkunft miteinander gekreuzt. Würde man auf einer Europakarte Linien ziehen zwischen den Ursprungsorten der unter den verschiedenen Rassen zur Zucht verwendeten Pferde zu den neuen Standorten, ergäbe das über Europa ein dichtes Netz. Zuchthengste kamen in der Neuzeit zunächst vor allem aus Zentren wie Spanien, Arabien oder England, aber im Laufe der Zeit gab es ein hin und her zwischen den verschiedenen Rassen.

Wenn man heute von einer Pferderasse mit ihren so genannt typischen Merkmalen spricht, kann dies nur für einen bestimmten Zeitabschnitt gelten. Denn oft blieb der Name einer Rasse über lange Zeit bestehen, auch wenn sich die Rassenmerkmale fundamental änderten (Bsp. Mecklenburger). Dass man den Rassenamen mit der Umzüchtung der Rasse änderte, etwa beim Normänner zum Anglonormänner und dann zum Cheval de Selle Français, war die Ausnahme.

In den folgenden Teil 2 sind Abbildungen des bekannten Pferdemalers der Düsseldorfer Schule Emil Volkers (1831 bis 1905) eingestreut, die kurz vor 1880 entstanden sind. Dessen Darstellungen wurden in einer begleitenden Schrift von 1880 kommentiert von G. Schwarznecker und W. Zipperlen sowie von E. Volkers selbst (Beschreibung der vorzüglichsten Pferde Racen. Gesammelte Aufsätze aus dem „Sport“).

Dazu kommen Bilder des niederländischen Hunde- und Pferdemalers Otto Eerelmann (1839-1926), der 1903 das Werk „Pferde-Rassen“ zusammen mit dem deutschen Offizier, Hippologen, Bildhauer und Pferdemaler Richard Schönbeck (1840 bis 1919) herausgegeben hatte. Ähnliche Tafeln erschienen als Chromolithographien auch in anderen Werken, so der Kunstmappe „Paardenrassen“ von 1898.

Das Folgende ist keine systematische Abhandlung der Pferderassen, kein Lexikon aller zum Fahren verwendeten Rassen, sondern versucht mittels Bildern und Zitaten punktuelle Einblicke in das grosse Spektrum der Wagenpferde Europas zu geben.

Arabien (Türkei, Syrien, Irak, Iran)

Im ersten Teildieses E-Books sind verschiedene Hinweis zu orientalischen Pferden vor allem als Veredler zu finden.

Nach Buffon 1785, 110ff. waren die Araber die schönsten Pferde seiner Zeit, aber sehr selten in Frankreich anzutreffen. Buffon unterschied in Araber und Berber; die Araber seien noch besser gebaut als die barbarischen. „Man braucht sie zu Beschellern, und da thun sie vortreffliche Dienste und sind die besten.“ Er rühmte sie als schnelle Läufer und gute Kriegspferde. „Sie geben gute Schulpferde ab, taugen aber nicht auf Reisen, und sind in Frankreich zu rar, als dass man Kutschgespanne davon halten sollte.“



Abb. 292

Araber nach Buffon.



Abb. 293

Araber nach Volkers in Schwarznecker 1880.

Rochau 1828, 79ff. lobte die Araber ebenfalls als die besten Pferde. Die Araber wurden in Europa vor allem als Veredler eingesetzt und waren weniger Fahrpferde. Eine Ausnahme waren die von König Wilhelm I. von Württemberg im Gestüt Weil ab 1810 gezüchteten leichten Wagenpferde reiner arabischer Herkunft, wie sie oben beschrieben wurden. Diese wurden vom König selbst gefahren und auch zur Kreuzungszucht eines Wagenschlages mit englischen Pferden verwendet.



Abb. 294

Im Gestüt Weil gezogene Araberstute.

(Aus J. von Hügel, Die Gestüte und Meiereien Sr. Majestät des Königs von Württemberg, 1861)

Nordafrika (Marokko, Tunesien und Libyien

Ägypten)



Abb. 295

Ägypter nach Volkers in Schwarznecker 1880.



Abb. 296

Berber nach Volkers in Schwarznecker 1880.

Chesnaye verstand unter „Barben“ noch generell die Pferde „aus der Barbarey“ (1778, 257).

Schwarznecker 1880, 15ff.: Das „Berberpferd“ steht für Pferde aus Nordafrikas Küste und Libyen. Sie sind mit einem Stockmass um 155 cm grösser als die Araber. Der Berber war früher ein „Universalpferd für den Dienst unter dem Sattel und im Geschirr, ebenso gewandt wie rasch, ebenso bequem wie hübsch, ebenso genügsam wie ausdauernd“.

Wrangel 1908, 75 sah in einem Berber nicht einfach ein arabisches Pferd, sondern ein „autochthones Tier, das viel länger in Afrika heimisch gewesen, als der Araber in Asien“. Es gibt klare Unterschiede. Der Berber hat weniger Adel als der Araber, der Kopf ist schwerer mit leicht gebogener Nasenlinie und langen Ohren und groben Ganaschen; dazu kommt eine abgeschlagene Kruppe

Berber wurden oft auch angespannt, zumindest während der französischer Besetzung Nordafrikas. Wrangel erwähnte 1908, 77f. ein 14jähriges Berberpferd, das einen schweren Wagen über 109 km in 11 Stunden gezogen habe. Die Berber waren bessere Traber als die Araber und wurden bei Trabrennen in Algier eingesetzt.



Abb. 297

„Berber“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

Spanien

Die spanischen Pferde galten in der Neuzeit lange als die edelsten Wagenpferde; die Erfolgsgeschichte der Genetten wurde in Teil 1 ausführlich erwähnt. Die Spanier fielen als besonders gelehrige Pferde auf. Im 17. Jahrhundert war für Cavendish das spanische Pferd noch mit Abstand das beste.



Abb. 298
Das spanische Pferd nach Cavendish.



Abb. 299
Das spanische Pferd nach Buffon, offenbar nach einer Vorlage von Cavendish.

Chesnaye lobte die Spanier noch sehr (1778, 258ff.): „Die spanischen Pferde sind sehr fein, schön und wohl gewachsen, von einem vortrefflichen Leisten, und sehr leicht. Sie haben schöne und gute Füsse, vortreffliche Augen, schöne, ein wenig lange Köpfe und gute Mäuler. Sie sind gewandt, leicht und fein in der Faust, aber eigensinnig und schwer zuzureiten.“ Chesnaye bedauerte, dass die Zucht in Spanien nicht zu gross ist und bemerkt, die Spanier seien für die Kutsche nicht so gut zu gebrauchen: „an Schultern und Brust haben sie zu wenig Fleisch, stehn nicht frey aus dem Halse ...“.

Buffon beschrieb 1785, 110ff. die spanische Pferde als nicht sehr gross und dick. Sie hätten gute Bewegungen und würden einen edlen Stolz ausstrahlen. Die Spanier waren meist schwarz oder dunkelbraun und hatten den Brand am rechten Vorderschenkel.

Ammon 1805: „Die Spanischen Pferde dienen vorzüglich vor die Staatskutschen grosser Herren; sind aber in Teutschland wegen ihres hohen Preises, äusserst selten anzutreffen. Sie sind von mittlerer Grösse, voll Muth und Feuer, und dennoch zahm und gelehrig. Ihr Kopf schreibt von der Stirn bis zur Nasenspitze einen mässigen Bogen, die Ohren sind gut angesetzt, die Augen sind groß und lebhaft, und das Maul klein und etwas spitzig. Ihr Hals ist stark, gut geformt und mit einer vollen Mähne gezieret. Ihre Brust ist breit, die Lenden niedrig, das Kreuz lang und gerundet, und der starke behaarte Schweif gut angesetzt. Die Schenkel sind schön, aber etwas lang gefesselt. Nebst diesen äussern Vollkommenheiten zeichnet sich noch das Spanische Pferd durch seine Frömmigkeit, Gelehrigkeit, Muth, Annehmlichkeit und durch seinen geschmeidigen, regelmassigen, stolzen und majestätischen Gang aus. Durch diese schätzbaren Eigenschaften hat es sich zur Pracht einen gegründeten Vorzug fast vor allen andern Pferden aus der Welt erworben“.

Rochau beschrieb 1828, 98ff. die Spanier zwar als Pferde mit etwas grossen Köpfen und anderen kleinen Fehlern, sie hätten aber schöne Bewegungen, viel Grazie, Mut, Feuer und Sanftmut. Die Zucht sei in seiner Zeit degeneriert, Rückimporte aus Neapel hätten nicht die erwünschten Resultate gebracht. Unter den von Spanien an Napoleon verschickten Pferden seien noch solche der guten alten Rasse gewesen. Um Jerez würden die besten Andalusier gezüchtet, in zwei Schlägen.

Bereits im 18. Jahrhundert scheint die Qualität (oder nur die Wertschätzung?) der spanischen Pferde etwas nachgelassen zu haben. Viele spätere Autoren wussten noch von der guten alten Zeit der Spanier. So etwa Wrangel 1908, 49ff.: Die Glanzzeit der spanischen Pferdezucht lag in der Zeit der Herrschaft der Mauren, dann kam es bereits zum Abstieg. Der Einfluss des Berber-Pferdes war wohl gross. Nach Wrangel hatten die Spanier eine Vorliebe für den grossen „Karrosier-Typus".

Schwarznecker 1880, 72ff. bezeichnete den Andalusier als „Prinzen unter den Pferden". „Ton und Richtung gebend fast für unsere ganze continentale Zucht, hat Spanien jetzt kaum noch eine brauchbare Pferderace aufzuweisen." Das Maultier habe dort das Pferd von seinem Ehrenplatz verdrängt.

In fast alle Fahrpferderassen Europas wurde im Laufe der Zeit spanisches Blut eingekreuzt. Pferde aus Südspanien, vor allem aus Andalusien legten den Grundstock anderer berühmter Rassen wie den der Lipizzaner oder der Neapolitaner.



Abb. 300

Spanier nach Volkers aus Schwarznecker 1880.



Abb. 301

„Andalusier“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

Italien

In Teil 1 wurden schon verschiedene Pferde Italiens behandelt, besonders die Züchtungen aus Mantua und Neapel, die schon im 16. Jahrhundert nach England exportiert wurden.

Nach Jaeger 1846, 92ff. hatten Pferde aus Italien im Mittelalter und noch um 1700 einen guten Ruf genossen: „Die grossen, stattlichen Neapolitaner galten als die vorzüglichsten Carrossiers, sie sollen den Genetten nichts nachgegeben haben, vielmehr noch stärker und dauerhafter gewesen sein.“

Neapolitaner

Die Glanzzeit des Neapolitaners war das 15. und 16. Jahrhundert. Rochau erinnerte noch 1828, 103ff. an die grosse Rolle des Neapolitaners als Schul- und Wagenpferd, der bis nach England geschätzt wurde. Rochau wusste auch noch, dass die „art du manège“ im 14. und 15. Jahrhundert aus Italien gekommen war! Cavendish schrieb, der Neapolitaner sei in seiner Zeit (17. Jahrhundert) schon nicht mehr gut gewesen und Pluvinel erwähnte ebenfalls, die Rasse sei verdorben, weil sie mit zu viel anderen Pferden vermischt worden sei.

Chesnaye kritisierte die Neapolitaner ganz konkret: „Die neapolitanischen und italienischen Pferde sind gemeiniglich schlecht gebaut, haben wenig Fleisch, sind aber übrigens gutartig und fleissig; sie haben schöne Hälse, schöne Beine und schöne Augen, sind leicht und laufen auf kurzen Strecken recht gut. Sie haben Feuer, allein es ist von kurzer Dauer, sind hitzig, eigensinnig, haben Mucken, schlechte Mäuler ... und sind schwer in die Kutsche einzuspannen. Doch sind sie besser zum Fahren als zum Reiten“ (1778, 260ff.).

Buffon konnte dem Neapolitaner etwas mehr abgewinnen: Die italienischen Pferde seien früher sehr schön gewesen, „seit gewissen Jahren“ würden die Gestüte jedoch sehr vernachlässigt. „Indessen hat man doch neapolitanische Pferde von vorzüglicher Schönheit, besonders zum Gespanne.“ ... Sie haben „einen vollkommenen Wuchs, einen Stolz und einen Anstand in ihren Bewegungen anzubieten, der wenig seines Gleichen hat. Sie sind also wegen ihres natürlichen Hanges zum Stolziren, ungemein geschickt, Paradepferde von den Kut-

schen abzugeben.“ Allerdings haben sie einen grossen Kopf, einen dicken Hals und eine „Ungelehrigkeit, welche die Abrichtung ungemein beschwerlich macht“ (1785, 110ff.).



Abb. 302

Das neapolitanische Pferd nach Buffon.

Gut 50 Jahre später sagte Ammon 1805, 84: „Die Neapolitanischen Pferde haben, in Ansehung der Gestalt und dem Gange viele Aehnlichkeit mit den Spanischen Pferden. Sie sind von ziemlicher Grösse; haben einen fleischigen Hals und Widerrist und einen Rammskopf. Sie sind etwas hochbeinig, haben hohle Kniekehlen und enge Hufe. Ihr Kreuz ist wie bey Maulthieren. Uebrigens sind sie falsch, boshaft, ungelehrig, widerspenstig und ungewöhnlich hartmäulig. Wegen ihrer Munterkeit und ernsthaft majestätischen Ganges, sind sie ungemein geschickt, Paradcpferde vor den Kutschen grosser Herren abzugeben. Man findet diese Pferde beynahe in allen Provinzen des Königreichs Neapel; am besten aber in Terra die Lavoro, di Oltranto, di Bari, in Calabria, und in Apulien.“

Die Pferdezucht Neapels hatte nach Ammon 1805 in seiner Zeit durch Einkreuzungen von dänischen, englischen, französischen und deutschen Hengsten gelitten. Auch die Polesiner seien verdorben.

Filtzinger beschrieb 1858, 5 den Charakter der Neapolitaner als „ziemlich feurig, doch keineswegs immer gelehrig“, sie seien „mehr zum Wagen- als zum Reitpferde geeignet, obgleich es für die schwere Reiterei sehr gut verwendet werden könne. Im 19. Jahrhundert sei der Bedeutungsverlust des Neapolita eingettretenners. Er sei zwar immer noch als „Prunkpferd“ bekannt. Der schöne Schlag sei verschwunden, weil zu wenig neues Blut zugeführt worden ist.

Wrangel 1908, 437 brachte das Verschwinden des Neapolitaners mit dem Erscheinen des „Engländers“ auf der Bildfläche in Verbindung. Noch in der Mitte des 19. Jahrhunderts „konnte man doch noch ... sowohl in Rom, wie auch in Neapel Pferde dieses Schlages vor den Karrossen der Nobili einherstolzieren sehen.“



Abb. 303

Neapolitaner nach Volkers aus Schwarznecker 1880.

Schwarznecker 1880, 73ff.:

Ein Neapolitaner.

Ein Neapolitaner sage ich mit Vorbedacht und nicht „der Neapolitaner“, denn es würde auf Unkenntniss der Verhältnisse hinauslaufen, wollte man in einem einzigen Rahmen den Typus der neapolitanischen Pferdezucht zur Anschauung bringen: es ist nur eine Figur, herausgegriffen aus dem neapolitanischen Kaleidoscop, das in buntem, sinnverwirrendem Wechsel alle erdenklichen Repräsentanten der Gattung equus an dem staunenden Auge vorüberführt. In der That wird es kaum einen Ort in der Welt geben, der, abgesehen von allen anderen wunderbaren Schönheiten, hinsichtlich der Mannigfaltigkeit der Fuhrwerke, des Bespannungsmaterials und der Beschirrung mit der Chiaja Neapels sich messen könnte, selbst der Hydepark und die Champs elysées nicht ausgenommen. In dieser „Schule des Gedränges“ rollt das fashionable, ernst und ruhig gehaltene Gespann englischer Blutpferde an einem buntgeschirrten Maulthierpaare vorüber ..., zwei wohl genährte Rappen mit langwallenden Mähnen und Schweifen stolziren würdevoll und gravitätisch vor der Karosse eines behäbigen Kirchenfürsten und blicken mit Verachtung auf das leichtfüssige, kurzschwänzige, scheckige Juckergespann eines jungen Dandy ... Die Figur nun, die ich aus dem bunten Treiben Neapels herausgegriffen habe, ist der Ausläufer früherer Herrlichkeit. ... Feierlich seriös, mit selbstbewusster Grandezza schreiten diese Thiere einher und erzählen von Perücke und Puder und einer Vergangenheit, in welcher time noch nicht money war und in welcher es weniger darauf ankam, schnell, als mit Anstand sich zu bewegen und sich fortbewegen zu lassen.

Die vom hohen italienischen Clerus benutzten Pferde sind kohlschwarz mit langen Mähnen und Schweifen; Wien hat dieselbe Gattung auch in weiss und gebraucht sie zu feierlichen Aufzügen. Die Köpfe dieser Pferde sind etwas gebogen (halbe Ramsköpfe), die Hälse hoch aufgesetzt, die Brust ist bei mässiger Tiefe breit, der Rücken häufig etwas weich, die Kruppe breit, leicht gespalten, die Beine sind im Ganzen hoch, oben ziemlich muskulös, vom Knie und Sprunggelenk ab aber häufig ohne besonderen Ausdruck, die Fesseln lang und weich. Die Action ist erhaben und rund mit vieler Schulter- und Kniebewegung und machte diese Action die Pferde als Schulpferde besonders geeignet und gesucht. In unserer Zeit, in der das Jagdreiten das Schulreiten verdrängt, finden diese Rococco-Figuren keinen Boden für einen breiteren Gebrauch, sie sind eben nur noch Curiositäten für den Alterthumsfreund.

Rom und Umgebung

Zu den Karossiers der Fürsten Chighi (römisches Adslesgeschlecht, in wichtigen Ämtern im 18. Jahrhundert) sagte Wrangel 1908, 437: „Die Kirchenfürsten, der Papst nicht ausgenommen, benützten jedoch vorzugsweise Karrossiers der von den Fürsten Chighi gezogenen, sogen. Chighi-Rasse, die sich durch eine imponierende, aber ungemein langsame Aktion auszeichneten. Für prachtliebende Kardinäle, die es nie eilig hatten, dafür aber um so mehr auf die Entfaltung würdevollen Pomps hielten, so recht das geeignete Pferd.“

Das polesinische Pferd

Nach Filtzinger 1858, 8f. stammte das polesinische Pferde aus der Provinz Posina oder Rovigo zwischen Po, Etsch und dem adriatischen Meer. Es ist wohl eine Kreuzung zwischen Neapolitaner und dem gallicisch-spanischen Pferd. Sie haben eine grosse Statur, Ramkopf und sich meist dunkelbraun oder schwarz. Sie sind mehr Kutschen- als Reitpferd und auch als Galapferd geeignet. Die Rasse war um 1850 bereits seit langem verschwunden und lebte nur in einzelnen Privatgestüten noch weiter. Sie sind verwandt mit den Rappen von Kladrub, deren Nachkommen für Hof-Postzüge verwendet werden.

Nach Filtzinger 1858, 6 war das neapolitanisches Pferd auch in der Toscana verbreitet gewesen. Eine edle Zucht von Rappen gab es im grossherzoglichen Gestüt zu Celtano, das sei die Grundlage der schwarzen Neapolitaner und auch der dunklen Kladruber gewesen.

Ferrara

Nach Filtzinger 1858, 6f. stammten die Pepoli-Rappen aus einem alten Privatgestüt im Herzogtum Ferrara und wurden dort für „Hof-Postzüge“ verwendet.

Frühe Traber

In Italien wurden seit dem frühen 19. Jahrhundert spezielle, schnelle Traber gezogen, mit den auf sehr leichten Wagen (Sediolo oder Calesso genannt) Rennen gefahren wurden. Dazu diente, etwa in Padua, eine kreisrunde Rennbahn, Corso genannt. Das beschreibt Löffler 1863 (Band 2), 102ff. genau: „Hauptsächlich beabsichtigt man das Pferd, welches Sieger ist, berühmt zu machen. dadurch erlangt es einen dreimal bis viermal höheren Werth, als es früher hatte.“

England

In Teil 1 wird ausführlich auf die Pferde Englands eingegangen. Schon im 16. Jahrhundert wurden gute Wagenpferde, vor allem aus Italien, dorthin exportiert.

Cavendish sagte in Zusammenhang mit der Reitschule über Englands Pferde des späten 17. Jahrhunderts: „Die besten Pferde, so man zur ReitSchul finden kann, sind die jenige, welche man als Karren- und Wagen-Pferde verkaufft, wenn man sie nur schön von Gewächse, zart und weich-maulig sind.“ - Offenbar waren die später so bekannten Wagenrassen der Yorkshirer und der Cleveland Bays schon im 18. Jahrhundert bekannt.

Chesnaye kannte die englischen Pferde mehr als Reitpferde und als lebhafte, leichte Pferde (1778, 256f.). Nach Buffon hatte das englisches Pferd seiner Zeit äusserlich viel mit arabischen und barbarischen Pferden gemeinsam, aber einen grösseren Kopf und längere Ohren und war insgesamt viel grösser, bis 5 Fuss. Für die Jagd und im Rennen taxiert er die Engländer als die besten. Überdies: „Die Engelländer haben Zugpferde von bewundernswürdiger Stärke“ (1785, 110ff.).

Im 19. Jahrhundert steigerte sich das Ansehen des englischen Wagenpferdes auf dem Kontinent erst langsam. Rochau 1828, 114ff. zitierte noch zustimmend die Äusserungen von Préseau de Dompierre zu den einheimischen englischen Pferden: Englands Kutschpferde sind unseren Carrossiers unterlegen. Das englische Kutschpferd, wie es viel auf den Kontinent exportiert wird, ist ein Kreuzungsprodukt zwischen einem „cheval de chasse avec des juments plus communes“, also zwischen einem Hunter und einer Landstute. (Der Hunter seinerseits war ein Kreuzungsprodukt zwischen einem Vollblüter und einer Art Warmblutstute).

In England züchtete man nach Ammon 1805 spezielle Kutschpferde, die sich durch Schönheit und Geschwindigkeit und Ausdauer auszeichneten. Sie galten jetzt als mutig, kühn und stark, waren aber sehr teuer und deshalb auf dem Kontinent selten.

Das änderte sich in wenigen Jahrzehnten; nach Huzard 1843, 110ff. waren aus verschiedenen Gründen die englischen Pferde in Frankreich die Gesuchtesten, sei es fürs Reiten oder am Wagen. „Überall in Europa besitzen die Reichen

englische Pferde.“ Der Wagenschlag hat auch einen kleinen Kopf, schlanke Extremitäten, feines Fell.“

Nach Jaeger 1846, 116 war der englische Hunter, hervorgegangen aus einer Mischung von Vollbluthengsten und Landstuten“ ... „zum leichten Zug, zum Kutschpferde sehr passlich“ (vgl. Abb. 192).

Englisches Vollblut

Um 1700 begann die Erfolgsgeschichte des englischen Vollbluts. Solche Pferde wurden seit der Zeit um 1800 auch angespannt (vgl. Abb. 146, 147 und 203), aber vor allem als Veredler von Fahrpferden eingesetzt.



Abb. 304

Englisches Vollblut nach Schwarznecker 1880.



Abb. 305

„Hunter“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

Cleveland Bay

Der Cleveland Bay war die klassische alte Wagenrasse Englands.

Robinson sagt 1861, 43 dazu:

— 43 —

LE BAI CLEVELAND.

—

La race du Bai Cleveland est une des plus anciennes races anglaises; il y a longtemps qu'elle est célébrée comme une des meilleures pour sa poitrine profonde, son garrot haut, ses épaules obliques et sa vigoureuse charpente. Originaire du *Yorkshire* cette espèce produit les plus beaux chevaux d'attelage que l'on remarque dans les promenades publiques de Londres. C'est en la croisant avec le pur sang que les éleveurs anglais ont obtenu ces carrossiers si distingués, d'une action si vive.

L'ancienne race du *Yorkshire* a aujourd'hui presque complétement disparu, car l'on trouve un peu de sang même dans les chevaux que les cultivateurs de ce comté emploient à la charrue : c'est ce sang qui a rendu tous ces animaux plus forts, plus actifs, plus légers et plus propres à la fatigue.

On pense que la race primitive de Cleveland a sa souche dans un certain nombre de chevaux français que le roi Jean introduisit en Angleterre; il serait bizarre cependant que les croisements faits au moyen du pur sang aient pu accroître la taille primitive de ces animaux; tel devrait pourtant être le cas, car les carrossiers de Cleveland dépassent assez notablement en taille les chevaux français.



Abb. 306

Cleveland Bay von 1840 nach Shiels.



Abb. 307

Cleveland nach Volkers aus Schwarznecker 1880.



Abb. 308

„Cleveland“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

Wrangel 1908, 298ff.: Der Ursprung des Cleveland Bay liegt wohl bei Stuten des autochthonen englischen Karrenschlages und Vollblütern. Man nannte sie früher „The Chapman or Pack horse“. Sie erzielten auf dem Londoner Markt als Wagenpferde hohe Preise. Die Braunen mit den typischen schwarzen Beinen stammen aus Yorkshire und Devonshire, wo „die Zucht des altenglischen Pferdes sowohl quantitativ wie qualitativ am höchsten gestanden“. Züchterische Missgriffe (zu viel Vollblut, dann Kaltblut) führten zu Problemen schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts: „nicht schwer genug für das Lastfuhrwerk, und nicht leicht genug für die moderne Equipage“.

Schon Ende des 19. Jahrhunderts scheint der Niedergang des Cleveland Bay als eher schwerer Karossier begonnen zu haben. Schwarznecker 1880, 25ff.: „Der Cleveland ... existiert nicht mehr als Race ...“, er ist „der rasch lebenden und rasch fahrenden Neuzeit zum Opfer gefallen.“ Er war „der würdigste Repräsentant des Carrossier für die erste Hälfte unseres Jahrhunderts: gross und massig genug für die schweren Wagen, von schöner, reiner Farbe, ruhig von Temperament, erfüllte er die die Aufgabe, mit seiner Last auf tiefen Wegen in mässig raschem Tempo zu gehen, in vollem Umfange.“ Nach Schwarznecker hat die oldenburgische Zucht „welche aus dem Clevelandblute hervorgegangen ist“, die frühe Form des alten Clevelands noch am besten bewahrt.

Wrangel 1928, 370ff.: Der Cleveland Bay ist 165 bis 170 cm gross und strahlt stets Energie und Kraft aus, wenn auch der Kopf etwas ordinär ist. Die durchweg braunen Pferde haben eine raumgreifende Aktion. . Sie sind als Mehrzweckpferd sehr brauchbar – neben dem „langsameren Reitdienst“ im schweren Zug, auch vor dem Pflug. Gute Stuten ergeben mit kurzbeinigen Vollbluthengsten gedeckt „ein Wagenpferd vornehmster Klasse“.

In den Royal Mews standen lange Cleveland Bays zum alltäglichen Gebrauch durch die königliche Familie (siehe oben).

Yorkshire

Beim mit dem Cleveland Bay verwandten Yorkshire Coach Horse war Einkreuzung von Vollblut erlaubt.

Veltheim 1833, 97 zu Yorkshirer im Vergleich zum Normänner: „Diese Pferde sind nämlich bei gleicher und selbst bedeutenderer Grösse und Stärke unweit edler, leichter und schöner, und daher zum raschen Dienst eben so tauglich, als zum langsameren und schwereren."



Abb. 309

Yorkshire Coach Horse.

(Wrangel 1908)

Norfolk-Traber, Roadster und Hackney

Der Norfolk-Trotter des alten Schlages des 17. Jahrhunderts war nicht nur ein Schnelltraber, sondern auch als Jagdpferd, vor dem Pflug und dem landesherrlichen Fünfergespann geeignet, sagte Wrangel 1908, 290. Die Norfolk Trotter „waren starke, gängige und schnelle Zugpferde des 18. Jahrhunderts in Norfolk. Bei diesen konnte man orientalisches Blut im Pedigree nachweisen" (Wrangel 1908, 283ff.).

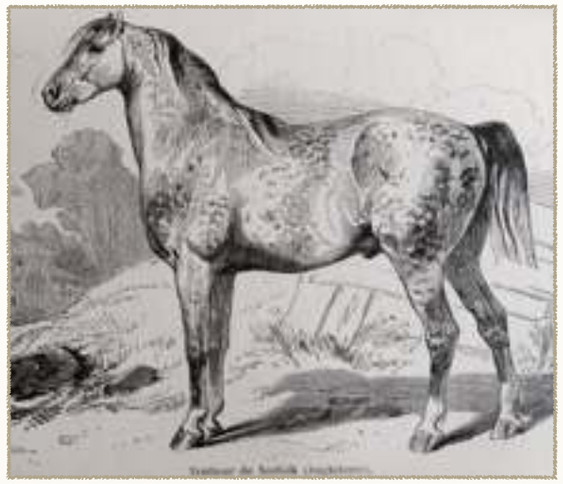


Abb. 310

Norfolk Trotter.

(Loncey 1888 nach einer englischen Zeichnung von 1861)

Die französische Gestütsverwaltung importierte früher „eine grosse Menge Hengste des alten Norfolk Trotter- oder Roadster-Schlages (Wrangel 1908, 294).



Abb. 311

Norfolk-Traber aus Wrangel 1908, Fig. 40.



Abb. 312

Norfolk nach Volkers aus Schwarznecker 1880.

Wrangel sagte 1928, 363ff., der Norfolk-Roadster sei früher ein guter Traber für die Reise im Sattel auf Landstrassen gewesen. Er war aber im 18. Jahrhundert auch ein Mehrzweckpferd, das auch vor Kutschen gespannt wurde. Diese Rasse hatte schon die Eigenschaft „die vorderen Gliedmassen ... von der Schulter aus kräftig und weit vorzustrecken".

Aus dem Norfolk Roadster entwickelte sich nach Wrangel 1928, 363ff. die Hackneys. Die eigentliche Rasse entstand erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die extravagante Knieaktion wurde dann zum Zeichen der Hackneys: „... je höher der Gaul die Knie hebt, gleichviel, ob er die Hinterbeine dabei ordentlich unter den Rumpf setzt oder mühsam nachschleppt, um so mehr sein Preis steigt." Der Hackney ist kein Gebrauchspferd mehr, sondern „nur noch ein Paradepferd für Turniere".

Schönbeck 1900, 145: Die Hackneys oder Hacks sind etwa 160 cm gross „gehen sehr flott und haben, gleich den Norfolkern, eine starke Anlage zum schnellen Traben mit Steppergang". Solche Pferde wurden besonders vor dem Gig gefahren.



Abb. 313

„Hackney". (Stahlstich von 1820)


Fig. 41. Hackney-Hengst des modernen Schlages.

Abb. 314

Hackney-Hengst.

(Wrangel 1908)



Abb. 315

„Hackney“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

Cob

Der Cob ist ein Mittelding zwischen Hack und Pony, breit, kurzbeinig, geschlossen, rund mit intelligentem Kopf und hohem Hals. Er ist das Produkt eines Vollblut- oder Hackney-Hengstes mit einer „cobby-mare“, bis hinab zum kleinen Pony (Schönbeck 1900, 149).

Suffolk

Das Suffolkpferd war ein schweres Zugpferd mit langsamen, aber ausdauerndem Gang. Es entstand aus Normänner-Hengsten und „Suffolk-Karrenpferden“ (Schwarznecker 1880, 28f.).



Abb. 316

Suffolk nach Volkers aus Schwarnecker 1880.

Clydesdale

Der Clydesdale war nach Adel und äusserer Erscheinung Stil „das vorzüglichste Karrenpferd“. Die zwischen 1, 74 und 1, 76 cm grossen Pferde waren braun und schwarzbraun mit vielen Abzeichen. Es soll sich um eine Kreuzung zwischen „flamändischer“ Hengste und schottischen Landstuten gehandelt haben. Die Engländer hielten den Beinbehang für schön, auf dem Kontinent fand das indessen keine Gnade. Reine Clydesdaler waren geschätzte Ackerpferde. Kreuzungen mit leichteren Stuten ergaben schwere Hunter und Wagenpferde als „Gebrauchspferde“ (Schwarznecker 1880, 27f.).

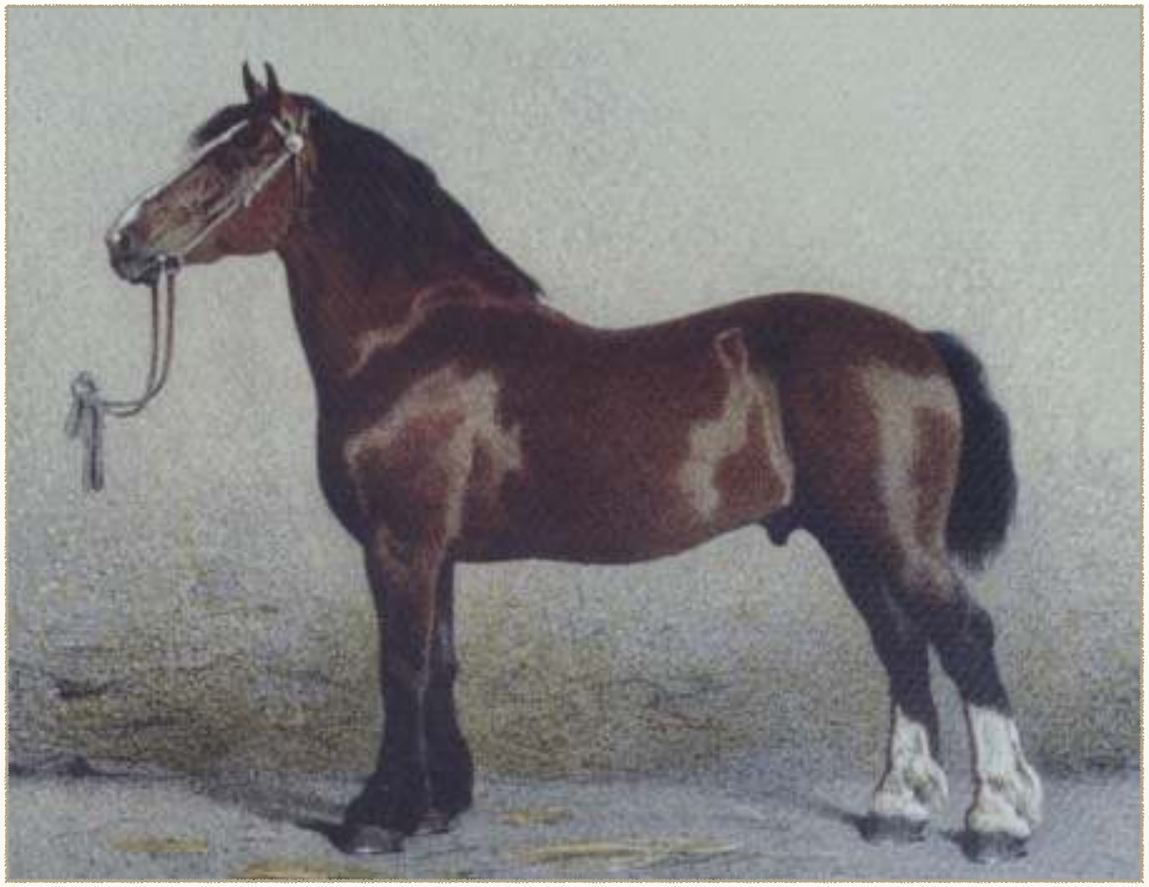


Abb. 317

Clydesdale nach Volkers in Schwarznecker 1880.

Frankreich

In Teil 1 wird verschiedentlich auf die Wagenpferde Frankreichs eingegangen.

Die Pferdezucht Frankreichs erlebte unter König Louis XIII., der bekanntlich von Pluvinel unterrichtet worden war, einen Aufschwung. Parade- und Luxuspferde hatten beim Adel einen hohen Stellenwert. Schon unter Louis XIV. sind Importe von barbarischen und spanischen Pferden erwähnt. Garsault soll nach Löffler auch Neapolitaner ins Land geholt haben.

Unbestritten war bis ins 19. Jahrhundert, dass die besten französischen Pferde aus der Normandie und dem Limousin stammten. So schrieb Buffon 1785, 110ff.: Bei den französischen Pferden kommen die besten aus dem Limousin und der Normandie, besonders Kriegspferde. „In der Niedernormandie und in Cotentin ziehet man schöne Kutschenpferde, die weit leichter und dauerhafter sind, als die holländischen Pferde. Aus Franche Comté und Boulonais bekommt man sehr gute Zugpferde."

Chesnaye sagte 1778, 264:: „In vielen Provinzen dieses Königreichs fallen Pferde, davon einige schöne und gute Reitpferde, und andere schöne und tüchtige Kutschpferde abgeben." In der Folge werden die wichtigsten „Gattungen" nach ihren Herkunftsregionen charakterisiert:

Bretagne: kurze und gedrungene Pferde mit „hartem Maul, und bringen den Kopf schwer bey". „Man braucht sie zur Artillerie, zum Schleppen und in die Kutsche" sowie auch zum Reiten.

Franche Comté: Pferde vom Mittelschlag, kurz und gedrungen, besser zum Reiten als zum Fahren, meist Isabellen, Mause- und andere Falben, schwarze und dunkle Füchse.

Gascogné: „Diese Pferde haben den spanischen Leisten, nur dass sie nicht so schön sind; sie sind schwerfälliger, aber gut in die Kutsche, in Frachtwagen und Karren. Viele sind für die Cavallerie zu gebrauchen."

Normandie: Viele Stuten stammen aus der Normandie, die meisten Beschäler kommen aus Spanien. Pferde aus der Normandie haben „Vermögen, geben gute Kutsch- und Reitpferde ab, können zu allen Übungen gebraucht werden, und sind von besserer Beschaffenheit als die Pferde in Auvergne in Limoges.

Für die Zeit vor 1789 erläuterte Rochau im Rückblick den Bestand an staatlichen französischen Hengsten, die in drei Klassen eingeteilt waren. Es gab damals 3300 angekörte Hengste! Die meisten davon waren auf die Provinzen und die dortigen Gestüte verteilt. So standen im Limousin, vor allem im Gestüt Pompadour, über 200 Hengste und im Burgund 155 Hengste, einige davon im Gestüt Dienay (Rochau 1828, 23f.). Und: „Tous les étalons étaient destinés au carrosse ou à la selle." Man konnte also mit diesen Beschälern sowohl Reit- wie Wagenpferde ziehen.

Die alte gute Zucht von Wagenpferden Frankreichs, besonders in der Normandie und im Cotentin, scheint durch Napoleons Krige stark gelitten zu haben.

Rochau 1828, 63ff.: Die nördlichen Departemente Frankreichs liefern gute Pferde für die Landwirtschaft, das Geschirr, die Artillerie, die Kutsche und die schwere Kavallerie. (Früher kaufte man im französisch Flandern viele Fohlen und verkauften sie dann als ihre eigenen weiter). Ähnliche Aufzüchtungen gibt es auch in den Ebenen „de la Beauce" (heute Eure-et-Loire und Loire-et-Chère); sie werden dann als Post- und Postwagenpferde verkauft.

Kontroverse Beurteilung der französischen Pferdezucht der Zeit um 1800

Offenbar wurde nach 1800 in Frankreich eine gewisse Zeit lang kreuz und quer gezüchtet, bis aus dem alten Normänner der Anglo-Normänner entstand. Dementsprechend uneinheitlich sind die Urteile der verschiedenen Autoren. Besonders deutsche Verfasser gingen zuweilen stark mit der französischen Pferdezucht ins Gericht.

Veltheim berichtete 1833, 401ff. von den grossen Schäden in der Pferdezucht nach der Revolution. Die darauf folgende Reorganisation war indessen immer noch befangen vom System Buffon und „gegen das englische Pferd eingenommen". Es wurden allenfalls in der Normandie englische Hengste gebraucht, aber keine englischen Stuten eingeführt. Veltheim gibt zu, dass englische Stuten am neuen Ort zunächst gerne kränkelten und das auf die ersten Fohlen negative Konsequnzen hatte. – Derselbe Autor kritisierte zu kurzfristiges Denken in Frankreich. Sie verschwenden den Samen der teuer eingekauften Hengste

aus dem Orient und aus England für „mehr oder weniger gemeine Privat-Stuten“ und seien nicht imstande einen „reinen Stamm mit ebenbürtigen Stuten im Lande zu erschaffen“ (Veltheim 1833, 410ff.).

Offenbar musste Frankreich seinen Pferdebedarf in der ersten Hälfte des 19. Jahrhundert zu einem guten Teil im Ausland beschaffen. Veltheim sah in Lyon „vor den Kutschen fast lauter Deutsche Pferde“, meistens Holsteinische (1833, 268).

Jaeger 1846 89f. sah vor allem im Haras du Pin einen „grosser Wagen- und Reitschlag“, der den Anforderungen der Zeit entsprach. Löffler urteilte 1863, 269 besonders hart: „Der Franzose ist ein Sklave der Mode und der Äusserlichkeiten. ... Die reichen Leute, die Tagesgrössen, die Banquiers und die Juden wollen nichts mehr von den französischen Pferden wissen ...“.

Andere Beurteilungen liegen etwa von Ammon aus dem Jahre 1805 vor: „In Frankreich giebt es schöne Kutschpferde, die aber nicht in jeder Gegend von gleicher Güte sind. Die Pferde des nordwestlichen Frankreichs haben einen guten Bau und einen festen Körper, sind kurz und gedrungen, und tragen einen kurzen fleischigen Kopf, in welchen Augen von mittlerer Grösse liegen. Man braucht sie vor die Kutschen und Wagen, und zu Artilleriepferden. Die Pferde aus dem Französischen Norden oder aus der ehemaligen Normandie, haben einen schönen trockenen Kopf, einen gut geformten Hals, eine gut gerundete Kruppe und kraftvolle Schenkel. Sie stammen von Spanischen Hengsten und Niederbretagnischen Stuten ab. Da sie viel Vermögen haben, und doch leicht sind, so verdienen sie bey weitem den Vorzug vor den Frießländischen und Flandrischen Kutschpferden. Aus Kotentin erhält man vorzüglich sehr gute Karossenpferbe.“

Gemeint ist hier die Region Cotentin (Halbinsel im Ärmelkanal).

Normandie: Normänner und Anglo-Normanne

In Teil 1 wird ausführlich auf die Normänner und Anglo-Normänner eingegangen, die auch nach England exportiert wurden. Diese Rasse wurde schon im 18. Jahrhundert hoch geschätzt und nach der Französischen Revolution stark verändert in Richtung „Hochbeinler mit Pfauenhälsen“ und auch zu „Rennmaschinen“. Aus dem Anglo-Normands wurde im 20. Jahrhundert der Selle Français, aber auch die Grundlage des französischen Trabers.



Abb. 318

Anglo-Normänner nach Schwarznecker 1880.



Abb. 319

„Anglo-Normane“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

Französische Traber

Wrangel 1928, 375f.: Die französischen Traber sind auf anglo-normannischer Rasse mit Blut des Norfolk-Trotter aufgebaut und zwar mit grossem und schnellem Erfolg nach nur 30 bis 40 Jahren. Denn die Normänner waren früher im Trab den Ostfriesen, Oldenburgern und Holsteinern unterlegen.

Bretagne

Die Bretonen waren schwerer als die Normänner und wurden oft auch als schwere Carrossier eingesetzt, aber auch als Zugpferd in der Landwirtschaft (Rochau 1828, 63ff.).

Wrangel 1908, 388ff. äusserte sich ebenfalls zu den Pferden aus der Bretagne, die er in drei Gruppen unterteilte: Im Küstenland am Kanal wird ein schweres Zugpferd gezogen und vielfach in die Normandie zur weiteren Aufzucht ausgeführt. Es gibt auch aus dem gebirgigen Teil der Bretagne ein um 15 cm grosses schnittiges Jagd- und Wagenpferd. Aus dem hügeligen Inneren der Bretagne kommt aber vor allem der berühmte Postier. Das waren Tiere von 158 bis 162 cm Grösse mit prächtiger Muskulatur und energischer, hoher Aktion. Diese sind das Produkt verschiedener Kreuzungen wie Boulonnaiser, Norfolker, Halbblüter oder Anglo-Normänner aber auch mit reinen, leichteren Boulonnaiser oder Percheron.

Um 1900 gab es indessen keine Norfolker zur Kreuzung mehr (nur noch Hackneys), der geschätzte Postier verlor nach dem Aufkommen der Eisenbahn stark an Terrain.

Wrangel 1928, 388f.: Aus der Bretagne kommen neben den schweren Zugpferden die bekannten Postiers in der Grösse von 158 bis 162 cm mit harmonischem Exterieur und energischer Aktion. Sie entstanden aus Boulonnaiser, Norfolker und Warmbluthengsten. Edler und schnittiger sind leichte Jagd- und Wagenpferde, die auch Dragonern gute Dienste leisten.



Abb. 320

„Bretagner“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

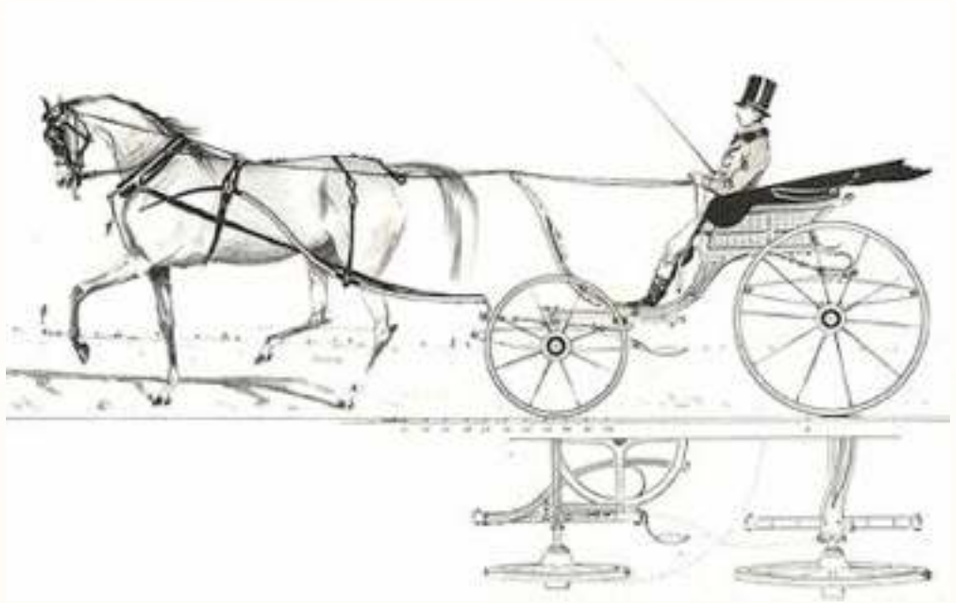


Abb. 321

"Cheval issu de race Limousine et Bretonne." vor einem so genannten Buggy.

(Baslez Nr. 70 um 1840)

Als „Cheval à deux fins“ bezeichnete man in Frankreich „ein unter dem Sattel wie im Geschirr gleich brauchbares Pferd“ (Wrangel 1908, 412f.). Dazu gehörte neben dem Anglo-Normannen besonders das Pferd aus dem Nivernais (Dep. Loiret und Cher) mit einer Widerristhöhe von 157 bis 160m.

Percheron

Schwarznecker 1880, 35ff.: „Der Percheron aus der Gegend von Chartres ist erst im 19. Jahrhundert aus dortigen Landstuten mit Hengsten aus der Normandie und der Bretagne gezüchtet worden. Perche ist mehr ein Land der Aufzucht als der Zucht. Fohlen werden in anderen Regionen aufgekauft und dann gross gezogen. Gute Weiden und reichliche Haferfütterung ergeben gute Eigenschaften. Als Percheron werden viele Pferde verkauft, die dort nur aufgezogen wurden. Die Percheron waren meist wohl proportionierte Schimmel mit etwas langem Kopf. „Der kleine Percheron ist von mittlerer Grösse, hat leichte Bewegungen und eignet sich ebenso gut zum Reit- als Wagenpferd.“ – Der Percheron war schon früh als Postpferd gesucht (vgl. Abb. 152). Oben in Teil 1 wurde schon erwähnt, dass der Percheron als Post- und Omnibus-Pferd in Frankreich geschätzt war.



Abb. 322

Percheron nach Volkers aus Schwarznecker 1880.



Abb. 323

„Percheron“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

Seitenblick auf die schweren Kaltblüter am Beispiel des Percheron

Bei der Durchsicht der Quellen entsteht der Eindruck, dass das verbreitete Aufkommen schwerer Pferde vor allem eine späte Erscheinung des 19. und frühen 20. war ist. Sicher gab es im Küstenbereich des nördlichen europäischen Kontinents schon früh schwere Pferde. So ist der englische Shire eindeutig eine alte Rasse.

Mit dem fortschreitenden Industrialismus im Verlaufe des 19. Jahrhunderts begann man mit Kaltblütern nicht nur vermehrt zu pflügen, sondern auch Eisenbahnwagen zu rangieren, mobile Dampfmaschinen aufs Feld zu den Dreschmaschinen zu ziehen, schwere Güter auf Rollwagen zu verschieben usw. Dazu kam das Bedürfnis der schweren Artillerie.

All das hatte beispielsweise nachweisbar Auswirkungen auf die Freibergerzucht in der Schweiz. Die Rasse wurde Ende des 19. Jahrhunderts schwerer gemacht. Dasselbe war bei den Ardennern der Fall, die noch Ende des 18. Jahrhundert ein gutes Husarenpferd abgaben und erst später zu schwereren Zugpferden umgezüchtet wurden (Wrangel 1908, 456).

Noch deutlicher kann das am Beispiel des bekannteren Percheronpferdes gezeigt werden. Wrangel schrieb 1908, 417ff. dazu: „Der Percheron vergangener Zeiten glich indessen seinem heutigen Sprössling nur sehr wenig. Seine Farbe war braun, seine Körperform weniger massig und seine Verwendbarkeit nicht auf den Zugdienst allein beschränkt.“ ... „Durch Einkreuzungen von schweren Pferden aus der Bretagne und dem Boulonnais kam nicht nur die Schimmelfarbe hinein, sondern der Percheron verlor ... sehr bald seine besten Eigenschaften, nämlich Adel in der ganzen Erscheinung und Gängigkeit. Er wurde gross, plump, schwerfällig und gemein.“ (Der alte Schlag war um 155 cm gross gewesen.)

Wrangel zitierte einen französischen Autor von 1889 zum alten Percheron: „Dieses so nützliche, so notwendige leichtere Zugpferd, das vor der schweren Luxusequipage, vor allem dem Omnibus ... vortreffliche Dienste leistete, existiert nicht mehr.“

Das Boulonnais-Pferd

Nach Wrangel 1908, 426ff. gab es beim Boulonnais-Pferd schon im 17. Jahrhundert zwei Typen, einen kleinen und einen grossen Schlag. Der Grosse war dem Belgier ähnlich. Boulogner waren kräftiger und geeignet für Müller- und Bierbrauer Fuhrwerke.



Abb. 324

„Boulonnais“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

Comtois

Wrangel 1908, 433: Im 18. Jahrhundert waren die Comtois gute, aber etwas gemeine Wagen-, Dragoner- und Artillerie-Pferde. In der Revolutionszeit erfolgte eine Schwächung der Zucht. Nach Eugène Gayot, „Les Chevaux de Trait Français“ von 1861 entstand danach ein schwerfälliger Schlag, durch „aus der Schweiz bezogene“ Vaterpferde, in der Art zwischen dem Boulonnais und dem Bretagner stehend, nicht aber mit guten Eigenschaften. Daraus entstand ein dem Belgier nahestehendes Pferd, von einer Grösse zwischen 150 und 160 cm.

Elsass

Löffler lobte 1863, Band 2, 260f. das elsässische Fuhrwesen; dort würde das Pferd mit der grössten Intelligenz behandelt. Der Elsässer „spannt vier bis sechs Pferde an seinen Wagen, um die leichtesten Lasten fortzuschaffen. ..an seinem Geschirr ist alles, was schwarz sein soll, wirklich schwarz.“

Dänemark

Aus Dänemark kamen seit alters sehr gute Wagenpferde, wie dies schon in Teil 1 ausgeführt wurde. Dänische Pferde waren schon im Mittelalter als kräftige Ritterrosse bekannt gewesen, die auch von Cavendish gelobt worden waren. Chesnaye bezeichnete die Dänen 1778, 257f. als „ziemlich wohl gewachsen, sie haben einen niedrigen kurzen Leisten, stehen vorne nicht sehr hoch, sind gedrungen und kurz aus dem Halse, haben schöne Köpfe, kurze Haare, und sind ein wenig stumpfnasig.“ In Paris haben „einige Herren“ dänische Pferde vor der Kutsche.



Abb. 325

„Ein Dänemarcker“ des 17. Jahrhunderts.

Buffon sagte 1785, 110ff. zu den Dänen: „Der schöne vollstützige Wuchs der dänischen Pferde hat ihnen zu Gespannen vor allen andern einen Vorzug ver-

schaffet. Vollkommen wohl gebildete Pferde trifft man in Dänemark in sehr geringer Anzahl. ... Weil sie aber alle durch schöne Bewegungen sich hervorthun, sind sie doch überhaupt im Kriege und zu Gespannen sehr vortheilhaft zu gebrauchen. Man findet sie von allen möglichen Farben. Die besondere Farben, als Schäcken und Tiegerpferde, sind fast nirgends, als unter dänischen Pferden anzutreffen.“

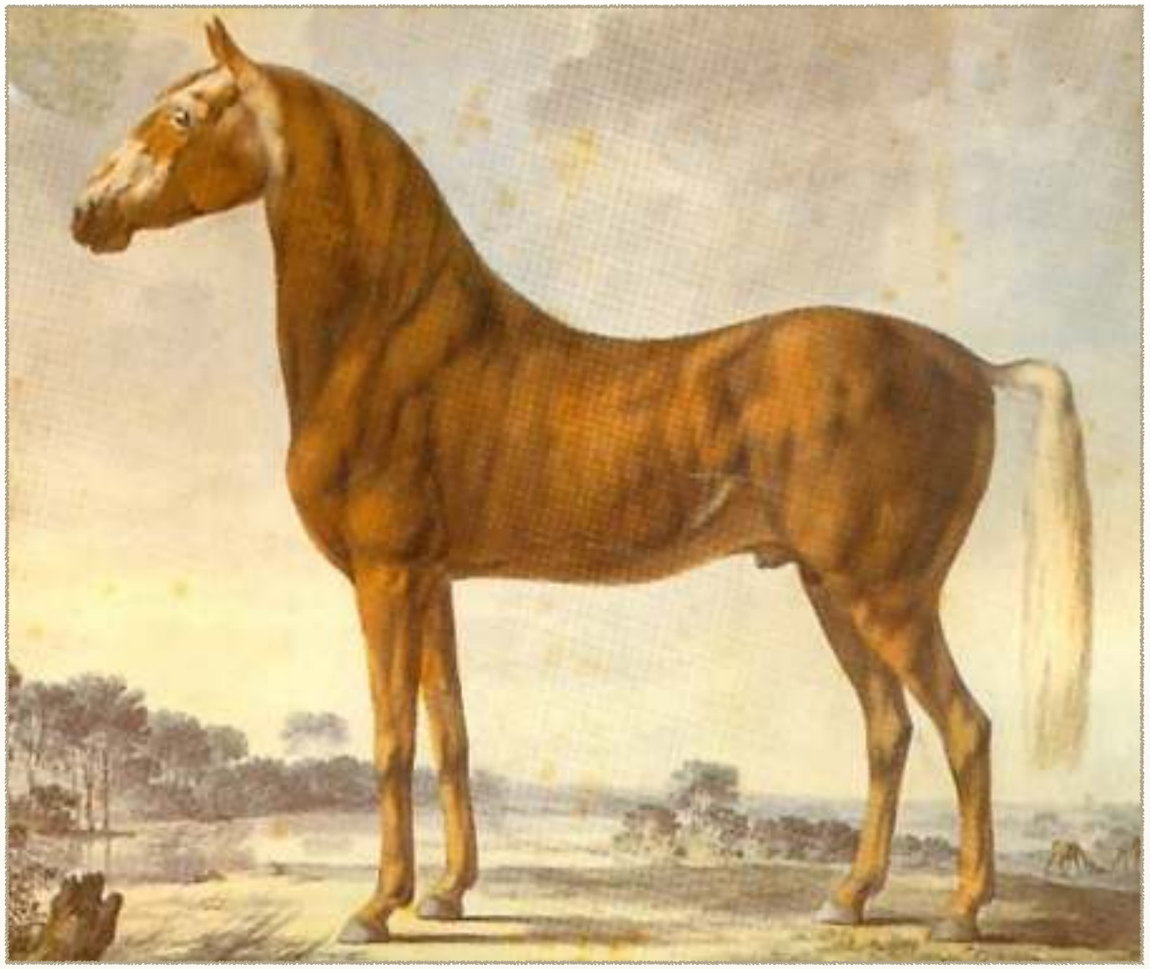


Abb. 326

Frederiksborger Hengst Baeveren II, geboren 1782 um 1795.

Nach Ammon wies Dänemark um 1800 eine bedeutende Pferdezucht auf „und ziehet viel Geld ins Land“. 1797 sind nach demselben 16 000 Pferde in fremde Länder gegangen (nach Deutschland, Frankreich Österreich und Russland). Dänen galten als stark und gelehrig, ihr anmutiger Gang und ihre schönen Bewegungen als vortrefflich für die Verwendung als Kutschpferd.

Für Filtzinger war der Däne eine Kreuzung des gemeinen dänischen Pferdes mit dem Andalusier. Er hatte eine mittlere Grösse und einen langen Kopf mit sanft gebogenem Nasenrücken. Falben, Schimmel waren häufig, seltener die Isabellen (1858, 14f.). Und weiter: „Vorzüglich ist es aber zum Prunkpferde geeignet, und hauptsächlich sind es die weiss geborenen Schimmel, welche in dem königlichen Gestüte zu Frederiksborg gezogen werden, die bisweilen zu ungeheueren Preisen an auswärtige Höfe verkauft werden.“



Abb. 327

Däne nach Volkers aus Schwarznecker 1880.

Schweden



Abb. 328

Schwedischer und Shetland-Poney nach Schwarznecker 1880.



Abb. 329

Schwedisches Halbblutpferd nach Wrangel 1909.

Niederlande

Die Niederlande galten, wie schon in Teil 1 ausgeführt, als bedeutendes Pferdezuchtland. Sehr früh ist der Friese erwähnt, der als Karossier besonders im 16. und 17. Jahrhundert geschätzt wurde.

Das friesische Pferd aus den Niederlanden

Als frühester neuzeitlicher Bildbeleg eines Friesen gilt der Kupferstich Stradanus' mit der Überschrift „Phryso" von1568. Dieser Hengst hatte Don Juan von Österreich besessen (vgl. Abb. 46). Im 16./17. Jahrhundert sollen Kreuzungen mit andalusischen Hengsten erfolgt sein.

Buffon lobte 1785, 125 die Pferde aus Holland mehrheitlich: „Die holländischen Pferde schicken sich besonders vor die Kutschen und sind in Frankreich die gewöhnlichsten Kutschenpferde. Die vorzüglichsten stammen aus der Provinz Friesland. In der Anmerkung wird darauf verwiesen, dass Newcastle die Friesen als nützlich „auf der Reitschule, im Zweikampf und im Kriege" bezeichnete. Sie seien allerdings nicht von grosser Ausdauer. Freiherr von Reitzenstein („Der vollkommene Pferdekenner") „beschreibt sie als die stärksten, grössten und besten Kutschenpferde, worauf man am päpstlichen Hof jederzeit viel Kosten verwendet. Übrigens pflegen sie ungemein haarig, besonders an den Füssen zu seyn."

Chesnaye äusserte sich 1778, 259 kritischer als Buffon. „Die holländischen Pferde sind hochbeinig, öfters schlaff und kraftlos ... Wenn sie gut gewählet werden, sind es die schönsten Kutschpferde in Europa." Aus Holland kamen auch viele gemeine Zugpferde. „Die gewöhnlichsten Kutschpferde in Frankreich sind Fläminger, holländische und westfriesische Pferde. Die Fläminger und Friesländer sind besser, als die holländischen, weil die Weide in diesen Provinzen besser ist, als in Holland."

Wrangel erwähnte 1908, 473f. neben dem Friesen auch den holländischen „Harddraver", der auf Paarungen zwischen spanischen Hengsten und holländischen Landstuten der Zeit vor 1579 zurückgehen soll. Mit diesen seien schon

früh und häufig Trabrennen unter dem Sattel oder mit zweirädrigen Karren zurückgelegt worden sein.

Im 19. Jahrhundert war das Friesenpferd sehr bekannt. Ammon 1805: „Das Friesische Pferd ist groß und stark von Körper. Es hat einen schweren Kopf und einen kurzen starken Hals, einen breiten Rücken, und ein breites gespaltenes Kreuz mit niedrig angesetztem Schweif. Seine Schenkel sind stark, etwas gerundet und dick mit Haaren besetzt; die Hufe sind groß und platt. Der ganze Bau dieses Pferdes bestimmt es schon mehr vor schwere Kutschen als leichten Chaisen. Nach Frankreich, wo die Pferde nicht so groß fallen, gehen viel von ihnen als Kutschpferde."

Sebald 1815, 72: Friesen „sind wegen ihrer Grösse und Schwere des Körpers blos zum Ziehen vor Frachtwagen und schweren Kutschen und zum Ackerbau zu gebrauchen." Dasselbe gilt für die flandrischen Pferde.

Löffler 1863, Band 2, 154: „Das beste holländische Pferd ist das friesische, das ehemals unter den starken europäischen Racen einen guten Ruf hatte; sein Haar war schwarz."

Groninger und. Gelderländer

Leichtere Karossier als die Friesen waren die Groninger und die Gelderländer.

Rochau 1828, 110f.: Die Groninger stehen zwischen den Dänen und Normannen und sind einander sehr ähnlich. In der Normandie kaufte man Fohlen, zog sie dort auf und verkaufte sie dann als Normannen mit fünf Jahren; sie sind kaum zu unterscheiden. Holländer sind gute Zug- und Kutschpferde. Es werden viele davon in Paris gekauft.

Wrangel 1908, 475f. beschrieb den holländischen Karrossier als „stattliches Tier in der Höhe von 160 bis 170 cm, das den Anglonormannen auf dem Pariser Markt schon eine recht unbequeme Konkurrenz macht und auch in London viel benützt wird. Allerdings besitzt er weder die Eleganz noch die Leistungsfähigkeit der Franzosen, aber da er im Schritt und Trab die Kniee mindestens ebenso hoch wie dieser hebt, sich ferner durch ein ungemein bequemes Temperament auszeichnet und es schliesslich auch fertig bringt, täglich vor dem Landauer einer Pariserin im langsamen Trabtempo den obligatorischen „tour du bois" zu absolvieren, findet der Händler stets willige Abnehmer für seine Holländer." Sie kamen aus den Provinzen Groningen und Geldern. Als Vatertiere wurden vielfach oldenburgische Hengste eingesetzt.



Abb. 330

„Groninger".

(Kunstalbum Paardenrassen von 1898)



Abb. 331

„Gelderlander“.

(Kunstalbum Paardenrassen von 1898)

Belgien



Abb. 332

Belgier aus Volkers nach Schwarznecker 1880.

Belgier und Ardenner waren vor allem starke Wirtschaftspferde.

Schwarznecker 1880,38 zu den Belgiern: Die „wahren Colosse“ sind frühreif, lang brauchbar und haben ein ruhiges Temperament. Um 1800 gab es auch in Belgien „planlose Kreuzungen mit allen möglichen Pferderacen“, die Situation wurde erst um 1840 besser.



Abb. 333

„Belgier“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)



Abb. 334

Ardenner nach Volkers aus Schwarznecker 1880.

Schwarznecker 1880, 39f.: Der Ardenner ist besser als der Belgier. Der trockene und gerade Kopf geht auf arabisches Blut zurück. „Es ist ein leichtes untersetztes Zugpferd von mittlerer Grösse ...“. Es eignet sich als Artillerie- und als Omnibuspferd. - „Das Flandrische oder Flamländische Pferd ist grösser, schwerer, aber auch schlaffer und schwammiger, als das Ardenner Pferd; es ist ein schweres, plumpes und träges Lastpferd, das eigentlich nur im Schritt zu gehen vermag und aus welchem die Engländer das jetzige schwere englische Karrenpferd gebildet haben.“ Es sind meist Rothschimmel, Apfelschimmel und Braune.

Deutschland

In Teil 1 wird verschiedentlich auf die hervorragende Pferdezucht Deutschlands eingegangen.

In einigen deutschen Ländern wurden schon im 17. und 18. Jahrhundert gute Wagenpferde gezogen. Sie waren aber im Ausland noch nicht so bekannt wie später im 19. Jahrhundert. Buffon meinte 1785, 110ff., das deutsche Pferd sei schwer und nicht von grosser Ausdauer. Die ungarischen und siebenbürgischen Pferde hingegen seien nicht so schwer und „als gute Läuffer bekannt". Chesnaye bewertete 1778, 256 die deutschen Pferde folgendermassen: „Die Pferde aus dem obern Theile Deutschlands sind besser und weit schöner, als die aus dem untern Theile. In Paris gibt es einige Gespanne derselben." Drei Viertel der deutschen Pferde eignen sich eher für die Artillerie und Kavallerie als vor der Kutsche. „Deutsche Pferde sind gut zur Arbeit, und fressen und saufen aller Orten gut. Sie sind eben nicht sehr gross, allein kurz, gedrungen, untersetzt, stark von Knochen und haben ein weiches Horn ... Sie stehen gerade aus dem Halse, und haben starke Kammhaare, Kuhköpfe und kurze dickbewachsene Schweife, welches Zeichen ihrer Güte sind." Offenbar kannte Chesnaye die verschiedenen Rassen noch nicht genauer, die wenig später, wie die Mecklenburger, als gute Wagenpferde bekannt wurden.

Veltheim 1833, 388 konstatiert im Rückblick für Preussen um 1786 eine herabgesunkene Pferdezucht , bestimmt durch Kriege und andere Faktoren. Im Gestüt Trakehnen kam es aber im Laufe der Zeit zur Züchtung eines guten Wagenschlags, den Veltheim als „den besten auf dem Continent" bewertete „und dem besten Yorkshirer Wagenschlage dreist zur Seite gestellt werden darf".

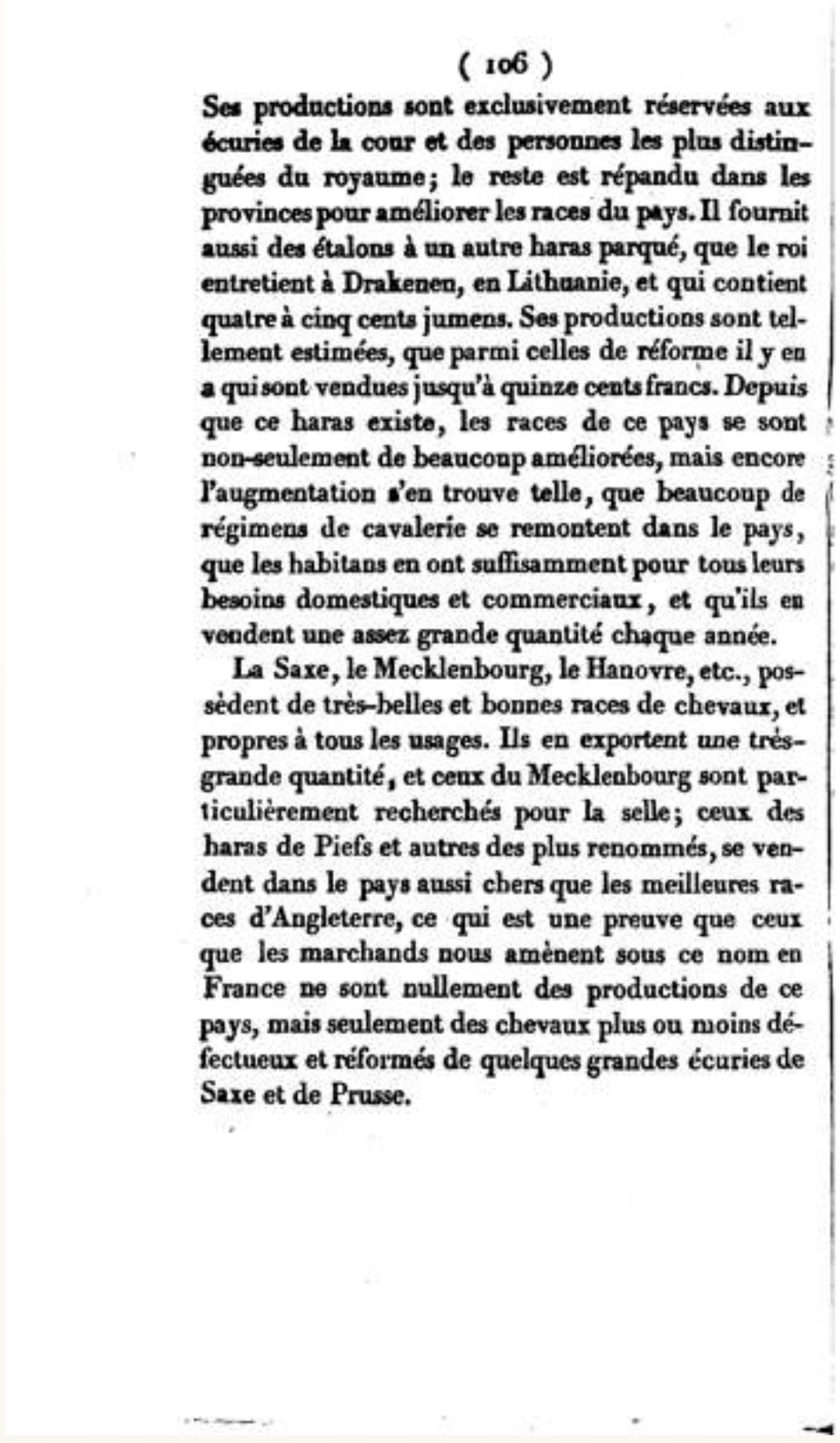
Im 19. Jahrhundert konsolidierte sich die erfolgreiche deutsche Pferdzucht auf europäischem Niveau. Der Franzose Rochau äusserte 1828, 105ff. schon grosses Lob für die deutsche Pferdezucht:

CHAPITRE XVI.

CHEVAUX ALLEMANDS.

Presque tous les souverains et princes d'Allemagne ont dans leurs haras d'excellentes races de chevaux ; presque tous leurs étalons sont choisis parmi les arabes, les barbes, les turcs, les espagnols et les anglais. De tels étalons, bien appareillés, ne peuvent donner que de bonnes productions. Aucune nation d'Europe, après les Anglais, ne fait autant de dépenses, n'emploie tant de soins et n'a tant de goût pour les chevaux que celle-ci ; mais leurs races étant déjà métisses, nous n'en pouvons espérer les mêmes avantages que de celles des types originels, et nous ne devons y avoir recours que faute de pouvoir nous procurer des étalons des souches pures.

Le roi de Prusse possède, entre autres, un haras à Neustadt, dans le margraviat de Brandebourg, qui donne des productions très-recherchées : il est connu sous le nom de *Frédéric-Guillaume*. Ce haras est composé d'à peu près deux cents jumens, dont beaucoup ont coûté jusqu'à trois cents louis, lesquelles sont servies par des étalons arabes et turcs, qui ont coûté jusqu'à trente mille francs et au-delà, achetés dans le pays : il est destiné à la conservation et à l'éducation des chevaux de première qualité.



(106)

Ses productions sont exclusivement réservées aux écuries de la cour et des personnes les plus distinguées du royaume; le reste est répandu dans les provinces pour améliorer les races du pays. Il fournit aussi des étalons à un autre haras parqué, que le roi entretient à Drakenen, en Lithuanie, et qui contient quatre à cinq cents jumens. Ses productions sont tellement estimées, que parmi celles de réforme il y en a qui sont vendues jusqu'à quinze cents francs. Depuis que ce haras existe, les races de ce pays se sont non-seulement de beaucoup améliorées, mais encore l'augmentation s'en trouve telle, que beaucoup de régimens de cavalerie se remontent dans le pays, que les habitans en ont suffisamment pour tous leurs besoins domestiques et commerciaux, et qu'ils en vendent une assez grande quantité chaque année.

La Saxe, le Mecklenbourg, le Hanovre, etc., possèdent de très-belles et bonnes races de chevaux, et propres à tous les usages. Ils en exportent une très-grande quantité, et ceux du Mecklenbourg sont particulièrement recherchés pour la selle; ceux des haras de Piefs et autres des plus renommés, se vendent dans le pays aussi chers que les meilleures races d'Angleterre, ce qui est une preuve que ceux que les marchands nous amènent sous ce nom en France ne sont nullement des productions de ce pays, mais seulement des chevaux plus ou moins défectueux et réformés de quelques grandes écuries de Saxe et de Prusse.

Huzard 1843, 114ff. bestätigte den Franzosen Rochau. Die noblen Pferde aus Mecklenburg, Hannover und den Nachbarregionen sind zahlreich und ähneln sich stark, die besten Züchtungen sind „de jolis chevaux d'attelage", die anderen eignen sich für die schwere Kavallerie. Die Preise dieser Pferde sind tiefer als unsere aus der Normandie. Händler importieren sie in grosser Zahl in Konkurrenz zu den einheimischen Pferden, die einfacheren als Kavallerie-Pferde, die besseren als Kutschpferde: „les équipages de Paris en sont-ils en grande partie atteleés"! Die meisten sind braun und kräftig gebaut. Man nennt sie in Paris „chevaux du Nord". - Was für ein überraschender Befund! Die schöneren Pferde werden vor dem Wagen gefahren und die anderen für die Kavallerie benützt.

(Dann nennt Huzard 1843, 116 noch die Kladruber aus Ungarn und Böhmen als wunderbare Rasse, diese Pferde seien aber mit ihren Ramsköpfen aus der Mode gekommen. Die Polesiner und Neapolitaner liefern noch schöne, aber spätreife Pferde. Die grossen Ostfriesen stuft er als wenig angenehme Rasse ein.)

Mecklenburger

Wie schon oben beschrieben, waren die Mecklenburger im 18. Jahrhundert das im Ausland bekannteste noble Wagenpferd deutscher Herkunft. So schaffte sich etwa der Genfer Bürgermeister für seinen Stadt- und Reisewagen 1789 ein solches Gespann an.



Abb. 335

Aquarell von 1790 mit vier Mecklenburgern vor der Berline des Genfer Bürgermeisters Isaac Pictet.

Um 1800 wurde dann die Rasse mit englischem Vollblut verändert, was viel kritisiert wurde (siehe oben in Teil 1).

Nach Veltheim gelang die Auffrischung durch Vollblut in Mecklenburg im 19. Jahrhundert nicht ganz (1833, 384):

Dass übrigens, besonders in den Gestüten Mecklenburgs, wo man entweder den ganz unvermischten alten Landschlag (welcher sich jedoch wohl nur sehr selten noch ganz unvermischt vorfinden mögte), oder aber auch den früherhin durch Spanische oder Dänische Hengste veredelten Gestütsschlag mit Englischen Hengsten zu kreuzen anfing, anfänglich viele schlechte Pferde producirt wurden, ist nicht zu läugnen; theils aber entstand dieses durch manchen Missgriff in der Wahl der Englischen Hengste, theils in dem damaligen Geschmack für überfeine Pferde, theils aber auch endlich liegt es in der Natur der Sache, dass bei der Vermischung nicht ganz homogener Thier-Raçen in den ersten Generationen oft Missverhältnisse entstehen, die sich jedoch in den folgenden Generationen bald ausgleichen, wenn man nur überhaupt

1) Hengste von einer an sich edlern Raçe, als die Stuten, welche man damit veredeln will, wählt, und

2) mit dieser Veredlung durch mehrere Generationen consequent fortfährt, wie dieses denn auch die Erfahrung in Mecklenburg ergeben hat; denn

Den Widerspruch, dass Mecklenburger Pferde in Veltheims Zeit ihren guten Ruf in Deutschland als Wagenpferde verloren hatten, erklärte er dadurch, dass als Meckenburger gar nicht Pferde aus Mecklenburg von Händlern nach München, Frankfurt am Main usw. verkauft würden, sondern billigere Holsteiner. Und richtige Mecklenburger seien dann als „National-Englische Pferde verkauft worden.

Stephan 1845, 24f.: „Vor circa einem Jahrhundert war der Ruf der Mecklenburger Pferde sehr gross, und es fand ein grosser Absatz nach dem Ausland statt; aber eben durch diesen Absatz kam die Pferdezucht in Mecklenburg zurück. Denn der Züchter richtete sich nach dem Begehren des Käufers, und dieses war vor der Mitte des vorherigen Jahrhunderts an stärker nach grossen Wagenpferden, wie Holstein sie lieferte. So wurde der Gebrauch Holsteinscher Hengste eingeleitet, die dann nicht vorteilhaft arteten.“

Jaeger 1846, 137 erwähnt den Mecklenburger als tüchtigen, mit englischem Vollblut gekreuzten Landschlag. Sie seien beliebt in der „Schweiz, Italien und selbst in Frankreich“ als „bequeme Reit- als auch als treffliche Wagenpferde“.



Abb. 336

Mecklenburger nach Volkers aus Schwarznecker 1880.

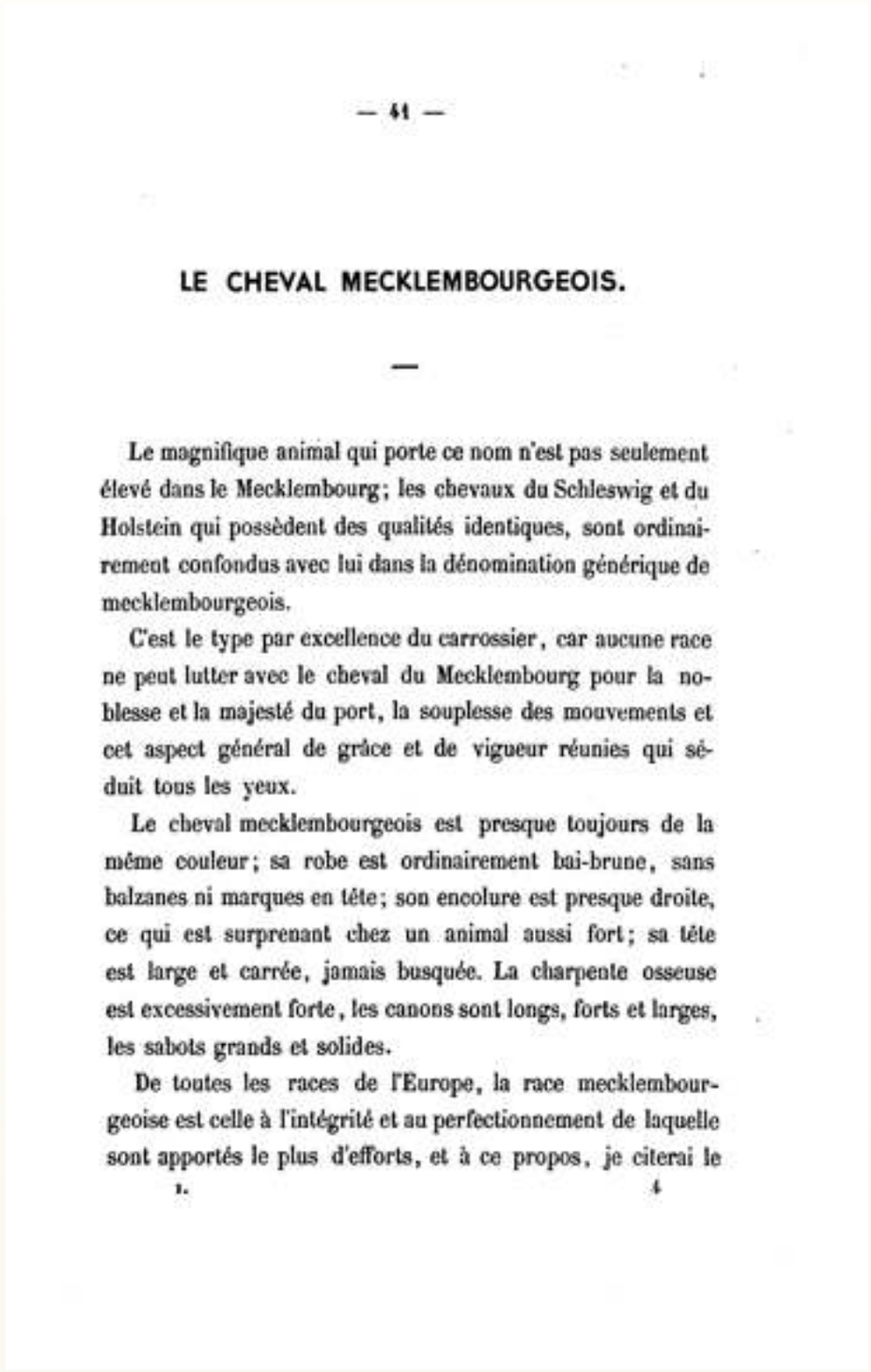


Abb. 337

„Mecklenburger“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

Robinson 1861, 41ff.:



— 41 —

LE CHEVAL MECKLEMBOURGEOIS.

—

Le magnifique animal qui porte ce nom n'est pas seulement élevé dans le Mecklembourg; les chevaux du Schleswig et du Holstein qui possèdent des qualités identiques, sont ordinairement confondus avec lui dans la dénomination générique de mecklembourgeois.

C'est le type par excellence du carrossier, car aucune race ne peut lutter avec le cheval du Mecklembourg pour la noblesse et la majesté du port, la souplesse des mouvements et cet aspect général de grâce et de vigueur réunies qui séduit tous les yeux.

Le cheval mecklembourgeois est presque toujours de la même couleur; sa robe est ordinairement bai-brune, sans balzanes ni marques en tête; son encolure est presque droite, ce qui est surprenant chez un animal aussi fort; sa tête est large et carrée, jamais busquée. La charpente osseuse est excessivement forte, les canons sont longs, forts et larges, les sabots grands et solides.

De toutes les races de l'Europe, la race mecklembourgeoise est celle à l'intégrité et au perfectionnement de laquelle sont apportés le plus d'efforts, et à ce propos, je citerai le

1. 4

Wrangel erwähnte 1928, 452ff. für Mecklenburg die gute Scholle für die Pferdezucht mit ihren Weiden. Bis im frühen 19. Jahrhundert war die Zucht streng durch die Obrigkeit reglementiert mit der Pflicht, Stuten nur durch Landbeschäler zu decken und gute Stuten nicht zu veräussern. Um 1840 erfolgte der Zerfall wegen Aufhebung der alten „Landesgestütsorganisation mit ihren Stutenschauen, Füllenschauen, Registerführung, Deckzwang usw.“ Dazu kamen neue Einzüchtungen, einerseits mit Kaltbluthengsten und andererseits von Vollblut mit katastrophalem Resultat.

Um 1900 erfolgte erst wieder eine Besserung der Zucht, auch dank des Gestüts Redefin. Das Zuchtziel war ein „Reit- und Wagenpferd mit hohen räumenden Gängen“.

Hannoveraner

Hannoveraner waren schon im 18. Jahrhundert als starke Wagenpferde beliebt. Ammon 1805: Landstuterein haben innert kurzer Zeit die Pferdezucht (im 18. Jahrhundert) verbessert. Der Hannoveraner stammt vom Dänen ab, auch von Hengsten aus Mecklenburg und Holstein. Daraus entstand ein Mittelschlag dieser Rassen.

1735 war schon die Gründung des Gestüts von Celle erfolgt. 1748 bereits wurde englisches Blut zugeführt. Auch spanische, neapolitanische, preussische, dänische und holsteinische Hengste sowie solche aus Mecklenburg deckten im späten 18. Jahrhundert in Celle. Nach Wrangel 908, 509ff. soll Mitte des 19. Jahrhundert nur ein gutes Viertel aus hannoveranischen Hengsten bestanden haben; in Celle standen viele Mecklenburger, Preussen und Engländer, darunter einige Vollblüter. Man unterschied die Hengste in den Reit-, Jagd- und Soldaten- und den Wagenschlag. Zum letzteren gehörten 56 Hengste, 8 Hannoveraner, 27 Mecklenburger, 10 Preussen und 11 englischer Herkunft, Dazu kam der „schwere Zug- und Arbeitsschlag“ mit je 1 Hannoveraner und Preusse und 14 Engländer.

Das Zuchtsystem war in Hannover recht streng geregelt: Staatshengste deckten auf Bauernhöfen stehende Privatstuten. Die Regierung kaufte im eigenen Land die besten Beschäler auf. Die Bauern verwendeten die Mutterstuten im

Ackerbau, wobei die Eignung zur Arbeit im Geschirr ein natürliches Eignungsmerkmal war.



Abb. 338

Hannoveraner nach Volkers aus Schwarznecker 1880.



Abb. 339

„Hannoveraner“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

Wrangel 1928, 430ff.: Hannover war der Hauptkonkurrent von Ostpreussen. Seit ein hannoveranischer Prinz den englischen Thron 1714 bestiegen hat, entstanden enge Verbindungen zu England. Der Geschmack für englische Pferde erfolgte hier früh. Nach 1735 wurde in Celle ein Gemisch wie in Trakehnen gezogen, mit Holsteinern, englischen Vollblütern sowie dänischen, spanischen, neapolitanischen und preussischen Hengsten. Celle konsolidierte dann die Zucht und setzte dabei auch immer wieder Vollbluthengste ein. Trotzdem entstanden sehr kräftige, dabei aber trocken gebaute Pferde und von gutem,

schwunghaftem Gang. Sie waren oft kaum von englischen Pferden zu unterscheiden. Um 1900 standen in Celle etwa 300 Hengste, die gegen 20 000 Stuten deckten! Die besseren Züchtungen gaben ein starkes Reitpferd ab, die weniger edlen Exemplare ein kräftiges Wagenpferd mit gutem Gang, geeignet auch für den schweren Zug und sogar für die Landwirtschaft.

Die Hannoveraner-Zucht war zum grössten Teil in Bauernhand, die die Stuten auch in der Landwirtschaft einsetzen.

Oldenburger



Abb. 340

Oldeburger Schimmelhengst des 18. Jahrhunderts.

(Aus: Das Oldenburger elegante schwere Kutschpferd, 1905)

In Oldenburg war das Zuchtsystem anders als in Hannover; es gab kein Staatsgestüt, aber die Obrigkeit erliess Vorschriften und überwachte die Qualität der Pferdezucht.



Abb. 341

Oldenburger nach Volkers aus Schwarznecker 1880.

Schwarznecker 1880, 53ff.: „Die nahrhaften und üppigen Weiden des Grossherzogtums Oldenburgs begünstigten die Zucht eines grossen starkknochigen Wagenschlags. Früher eher vom spanisch-neapolitanischen Typ „mit hochaufgesetztem Schwanenhals, krummem Kopf (Ramskopf), wenig Widerrist, weichem Rücken, etwas abschüssiger Kruppe, tief angesetztem, stark behaartem Schweif, weich in den Fesseln und hohes Gangwerk“. „Diese für uns als mangelhaft geltenden Eigenschaften sind im Lauf der Zeit beinahe ganz dem Oldenburger Pferd geschwunden.“ 1820 kamen ein kastanienbrauner Hengst aus England und verbesserte die Zucht, später noch Hengste aus Celle. Um 1880 war der Oldenburger um 1, 75 bis 1, 85 cm gross und meist von rotbraunem Haar mit wenig Abzeichen. Er zeichnete sich aus durch ein regelmässiges Gangwerk, guten Charakter und Temperament. Die Zucht stand um 1880 in

Vollblüte mit 40 000 Pferden, vor allem Wagenpferden. Andere Staaten kauften dort Hengste ein.

Wrangel 1928, 443ff.: Im frühen 19. Jahrhundert erfolgte in Oldenburg eine gezielte Förderung der Pferdezucht mit Import von braunen Hengsten aus England wohl der Clevelandrasse und von Yorkshire-Hengsten. Dazu kamen ein Senner-Hengst und Anglonormannen. Es entstand ein ausgesprochener Wagenschlag und ein „ansprechender Karrossier“ mit gleichmässigem Gang. Die leichteren Züchtungen waren auch zum Reiten geeignet. Der Oldenburger zeichnet sich aus durch eine schöne Rückenlinie, kräftige trockene Gelenke und starke Röhrbeine. Oldenburger wurden sogar nach Amerika verkauft, leider meist die billigsten, die dann dort keine gute Reklame für die Rasse machten.



Abb. 342

Oldenburger.

(Kunstalbum Paardenrassen von 1898)

Holsteiner

Nach Ammon 1805 war der Holsteiner ein vorzügliches Kutschpferd mit lebhaftem Temperament, aber nicht so ausdauernd wie der Mecklenburger. Jaeger 1846, 137f. erkannte im Holsteiner eine eigene Race als Acker-, leichtes Zugpferd und zum gewöhnlichen Reiten. Die Holsteiner galten stets als sehr gute Wagenpferde (siehe oben in Teil 1).

Wrangel 1928, 459ff: Der alte Stamm der Holsteiner mit spanischem Blut ergab grosse Pferde mit Schwanenhals, feinen Köpfen mit Ramsnase, breiter Brust und geradem Kreuz. Wie anderswo auch erfolgte im frühen 18. Jahrhundert eine Kreuzungsveredelung mit Vollblut. Das Zuchtziel war die Produktion „eines edlen, kräftigen Wagenpferdes mit starken Knochen und hohen räumenden Gängen, das möglichst gleichzeitig die Eigenschaften eines schweren Reitpferdes besitzt“. Also stand hier das Kutschpferd im Vordergrund der Züchtung. Infolge des englischen Blutes verschwand der Ramskopf. Auch „hochgezogene Yorkshire-Coachers, Hunters und Cleveland-Bays“ kamen ins Land, später auch Oldenburger, hannoveranische und ostpreussische Hengste. Holstein wurde zur „deutschen Normandie“. 1908 definierte man dann den Holsteiner schon als „edles kräftiges Reit- und Wagenpferd mit starken Knochen und hohen räumenden Gängen“. Der Holsteiner hatte viel Hals und einen natürlichen Aufsatz, einen trockenen feinen und ausdrucksvollen Kopf, eine breite Brust, er zeigt einen erhabenen Trab und langen Schritt. Dank der Zuchtverbesserung um 1900 kam es zu häufigen Exporten von Holsteinern in viele Länder.

1894 wurde durch die Holsteiner Pferdezuchtvereine die Reit- und Fahrschule in Elmshorn errichtet, die zu einer weiteren Qualitätssteigerung bei der Zucht und Fahrausbildung führte. Dies ist ein gutes Beispiel für die wesentliche Rolle der privaten Zuchtvereine in Deutschland. Zu ihren Aktivitäten gehörten bald auch die Organisation von Spring-, Reit- und Fahrturnieren.



Abb. 343

„Holsteiner“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

Brandenburger

Pferde aus Brandenburg wurden nach Paris verschenkt (siehe oben in Teil 1).

Sachsen und Thüringen

Richter 1805, 9: „Sachsen hat sieben Gestüte und sucht in diesem Jahrhunderte vorzüglich dieselben durch spanische Beschälter zu verbessern.

Ammon 1805 nannte die Pferde aus Sachsen und Thüringen als „brave“ Zugpferde, die besten stammten aus Thüringen, „in einigen Gegenden der Elbe und Mulda“. Die Thüringer taugen nur vor schwere Kutschen, sie haben ein eher phlegmatisches Temperament, sind aber willig. Thüringer seien mit Mecklenburger verwandt.

Jaeger 1846, 136: In Sachsen-Weimar werden Isabellen gezüchtet auf dem Altstädter Gestüt. Oft kauft England „seinen Bedarf für den achtspännigen, aus Isabellen bestehenden Krönungszug“ dort.

Wrangel 1908, 587ff.: Ab 1871 wurden in Sachsen Oldenburger Beschäler eingeführt mit dem Zuchtziel „eines stämmigen, gängigen Durchschnittspferdes mir runden Rippen, breitem Becken, gutem, regelmässigem Stand und Gang, von nicht zu gemeiner Abstammung, für den Dienst am Wagen und im Pflug gleich geeignet“. Moritzburg hatte um 1900 Oldenburger Hengste erster Klasse.

Ostfriesen

Wrangel 1928, 439ff.: Ostfriesland liegt in Niedersachsen an der Küste der Nordsee und grenzt an die Niederlande. Dort entstand ein Mehrzweckpferd vom „Typ des starken Karossiers, der an der Schwelle zum Kaltblut steht, mit Wurzeln in Hannover und Oldenburg. Der Ostfriese hat ein gewaltiges Kaliber, einen muskulösen Bau, runde Formen, gute Haltung, viel Hals und hohen Aufsatz, geräumige und hohe Tritte, verbunden mit Nerv und Adel. Als Reitpferd sind sie zu massig, es ist eher ein Wirtschaftspferd und gibt das Bild eines schönen, gängigen Karrossiers, wie er besser nicht zu wünschen sein kann, der auch dem nachbarlichen Oldenburger Konkurrenz macht.“



Abb. 344

„Ostfriese“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

Isabellen und Weissgeborene aus dem Gestüt Herrenhausen.

Siehe dazu oben zu den Royal Mews Londons in Teil 1.

Bayern

Wrangel 1908, 594 erwähnte die bayerische Pferdezucht nicht in sehr positivem Sinne Das Hofgestüt Bergstetten versorgte den königlichem Marstall in München mit Reit- und Wagenpferden, vor allem englischer Abstammung.

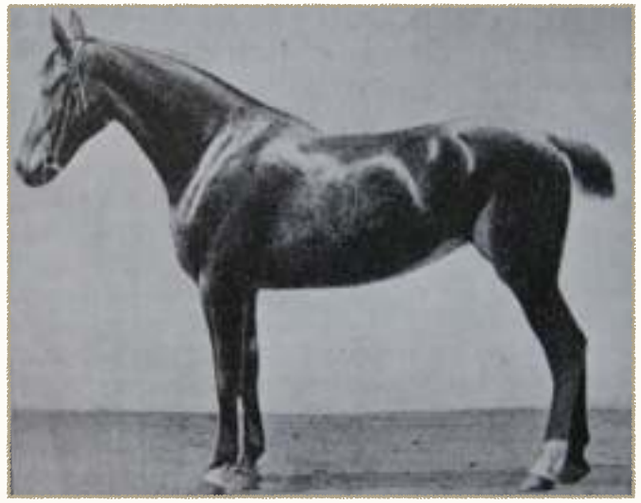


Abb. 345

„Stute des oberbayerischen starken Reit- und Wagenschlags“.

(Wrangel 1908, Abb. 83)

Nach Oberstallmeister Otto von Lerchenfeld-Aham von 1871 waren die alten Rassen wie Ansbacher, Schleissheimer, Rotthaler und Feldmochinger in seiner Zeit bereits nahezu verschwunden. Seit 1856 wurden die bayerischen Pferdeschläge in die vier folgenden Gruppen eingeteilt: I. leichter Reitschlag, II. starker Reitschlag = leichter Wagenschlag (Mittelschlag), III. starker Wagenschlag, IV. schwerer Fracht- oder sogenannter Fuhrmannsschlag. Der Mittelschlag war der am weitesten verbreite Typus in Bayern und beruhte auf englischer und teilweise auf anglonormännischer Grundlage.

Pferde aus Preussen

Innerhalb Preussens war die Provinz Ostpreussen (mit Hauptstadt Königsberg, heute Russland), die bedeutendste Pferdezucht-Region.

Ammon 1805: „Die Ostpreussischen Pferde haben einen schön gebildeten, oft etwas gebogenen Kopf, einen langen gut angesetzten Hals, ein etwas hohes Widerrüst, einen geraden Rücken, und ein gerades sanft gerundetes Kreuz mit schön angesetztem Schweif. Ihre Schenkel sind sehnigt und kraftvoll, nur sind sie bisweilen hochbeinigt und etwas lang gefesselt. Uebrigens sind diese Pferde groß, feurig, und haben in ihrem Gange viel Bewegung. Ihre völlige Ausbildung folgt nie vor dem sechsten Iahre; dafür halten sie aber ihre Besitzer durch ihre Dauerhaftigkeit und langes Leben schadlos. Von diesem Pferdeschlag - der eigentlich in den Preussischen Gestüten gezogen wird - sehet man in den königlichen Marställen zu Berlin und Potsdam Kutschpferde, die an Schönheit und erhabenem Gange wenig ihres gleichen haben. In Westpreussen, und zwar in der Weichselwinderung giebt es auch einen Schlag Pferde, der sich sehr gut vor die Kutschen schickt.“

Veltheim 1833, 388 und 394ff. konstatierte im Rückblick für Preussen um 1786 eine herabgesunkene Pferdezucht, bestimmt durch Kriege und andere Faktoren. 1815 kam es zur Wiederherstellung der vorher glänzenden Pferdezucht mit dem Zukauf von Hengsten und Stuten im Orient und auch ganz edlen englische Pferden für die Gestüte Neustadt und Trakehnen. Die Haupt- und Stammgestüte Preussens blühten 1833 wieder. Landbeschäler waren über ganz Preussen verbreitet. Die Kavallerie deckt ihren Bedarf selbst und es wurden sogar in ansehnlicher Menge „Luxus-Pferde“ exportiert - nach nur 20 Jahren Aufbau! Dieses Beispiel zeigte, dass eine Zucht-Wiederherstellung relativ schnell möglich war.

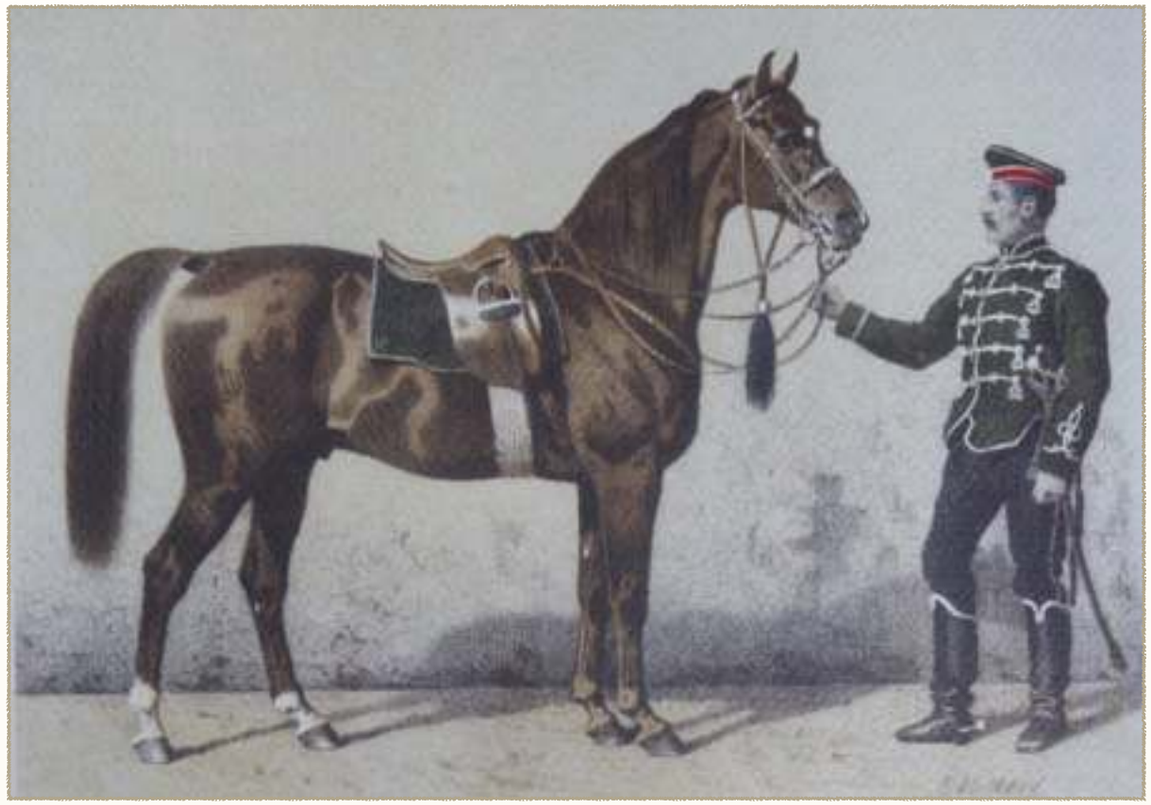


Abb. 346

Ostpreusse nach Volkers aus Schwarznecker 1880.

Nach Jaeger 1846, 132 beruhte der Ostpreusse auf spanischen, italienischen, dänischen und holsteinischen Hengsten, dann kamen auch englische und orientalische Beschäler und Stuten dazu. So entstand „der beste Wagenschlag auf dem Continente“.

Das „Preussische Kutschenpferd“ war auch für Filtzinger 1858, 23 „der schönste Wagenschlag, der auf dem Continente gezogen wird“, eine Kreuzung zwischen einem starkem Schlag des englischen Vollblüters ähnlicher Abstammung „wie das edle York- oder Cleveland-Pferd“.

Schwarznecker 1880, 43f.: Das ostpreussische Pferd geht auf orientalische und später englische Pferde zurück. Es ist 1, 65 bis 1, 70 cm gross, hat hübsche gefällige Konturen. Der Ostpreusse ist stark genug um militärische Reiter mit Gepäck zu tragen.



Abb. 347

„Ostpreusse“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

Wrangel 1908, 493: Unter Rittmeister von Schlüter begann man die jungen Hengste im Sulky einzubrechen und diesen Sulky als Dressurmittel der jungen Hengste einzusetzen. Man prüfte die dreijährigen Hengste im Traberwagen.



Abb. 348

Ostpreussische Stute um 1900.

Wrangel 1928 415ff.: Ostpreussen ist die grösste deutsche Provinz für Pferdezucht. Sie lieferte jährlich einige Tausend junge Pferde an Armeen, auch nach Italien und Serbien. Das Gestüt Trakehnen wurde schon 1732 errichtet. Als Grundlage der neuen Zucht diente ein buntes Gemisch von Hengsten aus Böhmen, Preussen, England, Dänen, Spanier, Neapolitaner und einige orientalische Pferde. Später wurde vor allem mit englischen Vollblütern und arabischen Hengsten gedeckt. Es entstanden vor allem korrekt gehende Soldatenpferde.



Abb. 349

Trakehner nach Volkers aus Schwarznecker 1880.

Schwarznecker 1880, 45ff.: Der in Ostpreussen und Litauen gezüchtete Trakehner gehört zum ersten Rang der deutschen Pferdezucht. Die kleinen Züchter zeigten Pferde, die „zum Gebrauch für landwirthschaftliche Arbeiten, als auch zu Chaisenpferden sich eigneten“. Im Gestüt Trakehnen und in seinen Vorwerken werden verschieden Schläge von Beschälern gezüchtet, Reit- und Wagenschlag. Jährlich gehen 40 Pferde an den königlichen Marstall in Berlin, vom Reit- und Wagenschlag. Die Mutterstuten verteilten sich folgendermassen:

70 „leichter Reitschlag“

50 „starker Reit- und leichter Wagenschlag“

80 „starker Wagenschlag“ (Rappen)

60 „starker Wagenschlag (Braune)

40 starker Wagenschlag (Fuchsen).

Demnach war zahlenmässig der Anteil des Wagenschlags sehr gross!



Abb. 350

„Trakehner“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

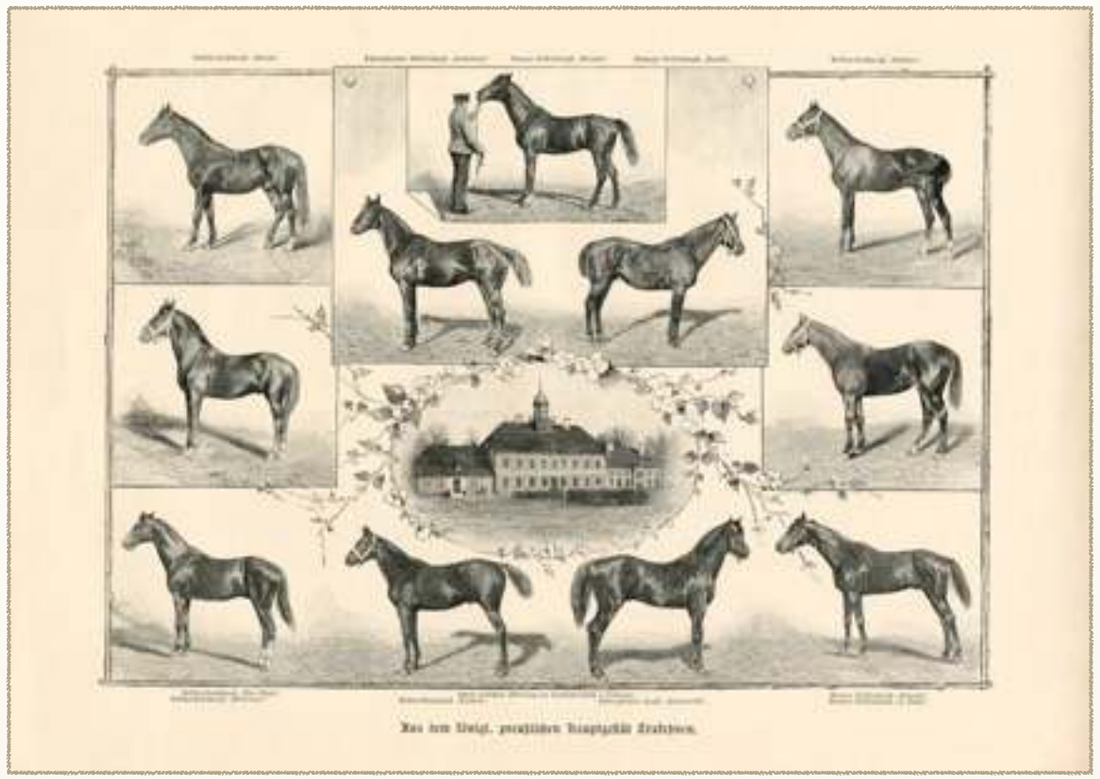


Abb. 351

Vollbluthengste des Gestüts Trakehnen nach einem Holzstich von 1898.

Württemberger Fahrpferde und in Württemberg gezogene Araber

Ammon 1805: „Die württembergischen Pferde stehen an Schönheit und Ausdauer anderen teutschen Pferden wenig nach.“ ... Sie sind mehr Kutschen- als Reitschlag.“

Unter König Wilhelm I. von Württemberg (1781 bis 1864) erfolgte nach den verheerenden napoleonischen Kriegen eine systematische Förderung der Landwirtschaft. In diesem Rahmen wurden die Haustierzucht und namentlich die Pferdezucht verbessert. Nachdem der Monarch selbst im Kriege gute Erfahrungen mit orientalischen Pferden gemacht hatte, bevorzugte er in der Folge diese Rasse und gründete in Weil bei Esslingen ab 1822 die erste Araberzucht ausserhalb des Orients. Darüber liegt aus der Feder von A. Jaeger „Das orientalische Pferd und das Privat-Gestüte Seiner Majestät des Königs von Württemberg“ ein eingehender zeitgenössischer Bericht aus dem Jahre 1846 vor.

Eine zentrale Rolle spielte bei der neuen Zucht das neue Privatgestüt Weil. Es lag drei Wagenstunden von Stuttgart entfernt. „Es war die Absicht des Gründers des Gestüts, neben der orientalischen, seiner Lieblingsrace, einen edlen Wagenschlag zu züchten. Hier war nicht die Reinzucht das Ziel, sondern die Paarung von „grossen nordischen Stuten mit edlem südlichen Blute“.

Damals gab es in Württemberg vor allem kleinere, so genante Albpferde“, ein „kleiner dauerhafter, an gebirgiges Terrain gewöhnter Schlag“. Der König liess in Weil „einen edleren Wagenschlag züchten, aus dem der königliche Marstall versehen und Landbeschäler genommen werden können.“ Die Hengste wurden nicht nur gefahren, sondern ebenfalls als Beschäler, auch für private Züchter, eingesetzt. Bei diesen Wagenpferden war „die Paarung von grossen nordischen Stuten mit edlem südlichen Blute“ das erfolgreiche Ziel. Konkret wurden dafür „Yorkshirer Stuten“ importiert, die man mit arabischen Hengsten deckte. Dazu kamen ähnliche Kreuzungen als Wagenpferde. Ein arabischer Hengst namens Mameluck „producirte mit englischen Halbbblutstuten einen guten Wagenschlag“. Auch ein Trakehner Rapphengst stand als Beschäler für Wagenpferde in Weil. 1822 gab es in Weil im Bereich Wagenpferdezucht neben englischen Halbblutstuten 20 Yorkshire-Stuten (15 Braune, 3 Rappen und 2 Schimmel) sowie drei Trakehner-Stuten. 1846 standen dort 44 Zuchtstuten vom Wagenschlag.

Deren Nachkommen wurden danach in Stuttgart aufgestellt, entweder im Marstall oder im Leibstall des Königs. Der Letztere lag direkt hinter dem Residenzschloss, in Sichtkontakt zum vom König bewohnten Flügel. Hier stand die „Mehrzahl der für den königlichen Dienst verwendeten Pferde“, unter den über 100 Tieren mehr als 60 Wagenpferde. Darunter auch die königliche „Lieblingsrace“, nämlich „mehrere Züge Emir- und Mameluckenhengste als Droschkenpferde. Mit Droschken waren damals leichte Wagen gemeint. Der König selbst fuhr die „flüchtigen, trefflich eingefahrenen“ Araberzüge, selbst, gefolgt von „zwey Jockeys auf gleichfarbigen Pferden“. Diese Pferde lieferten damals den Beweis, „ dass arabische Pferde von einer nicht allzu kleinen, feinen schwächlichen Art zum leichten Zug sich ganz gut eignen, sie sind schnell dauerhaft, ruhig und sicher, vor schweren Lastwagen allerdings nicht zu gebrauchen.“ Zu diesen Fahr- und Zuchthengsten kamen im Leibstall über 170 cm grosse Eigenzüchtungen mit englischem Blut.

Im königlichen Marstall von Stuttgart standen 1846 zudem mehrere hundert Pferde, dort lagen auch Werkstätten für Schmiede, Wagner und Sattler, die alle Reparaturen für „Staatscarossen und gewöhnlichen Wagen“ an Ort selbst vornehmen konnten. Im Wagenstall fielen 1846 „zwei kleine allerliebste Schimmel, die zu Droschkenpferden für Se. Majestät bestimmt sind und eingefahren werden“ auf. Daneben standen „wahrhaft riesige Tiere“, nämlich etwa 180 cm grosse Schimmel sowie eine Gruppe kleinerer Rappen „neuerdings grossentheils aus Trakehnern bestehend“.

Polen

In Teil 1 wird verschiedentlich auf polnische Pferdezüchtungen verwiesen.

Polen war traditionell wie Ungarn ein grosses Pferdeland. Als Fahrpferderasse und gutmütiges Wirtschaftspferd ist vor allem das Schlesische Warmblut zu erwähnen. Diese Ende des 19. Jahrhunderts aus Oldenburgern und Ostfriesen gebildete Rasse wird heute noch weiter gezüchtet.



Abb. 352

Schlesier.

Schweiz

Das Folgende ist eine Zusammenfassung des E-Book „Zur Pferdezucht in der Schweiz im 16. bis 19. Jahrhundert“ des Schreibenden (abrufbar unter academia.edu):

Die Warmblutzucht begann in der Schweiz der Neuzeit im 16. Jahrhundert mit dem „Simmentaler“ oder „Siebenthaler“. Älter ist die bis heute durchgehende Zucht des Klosters Einsiedeln, aber mit einer kleinen Population. Im 17. Jahrhundert weitete sich die Pferdezucht in der Schweiz nördlich der Alpen während rund 200 Jahren so weit aus, dass zahlreiche in der Schweiz gezogene Pferde in verschiedene Länder Europas exportiert werden konnten. Das Schwergewicht lag auf einem kleineren, aber eher schwereren Pferd mit kurzem Hals sowie langem und gesenktem Rücken, das für die Kavallerie, die Artillerie und zum Ziehen geeignet war. Es gab vier Schläge:

1. Der Erlenbacher Schlag (auch Simmentaler oder Oberländer genannt)
2. Der Schwyzer Schlag (mit Zentrum Einsiedeln)
3. Der Freiberger Schlag (auch Jura-Pferd genannt)
4. Kleine Gebirgspferde.

Diese Pferde waren das Resultat von obrigkeitlich gelenkten Züchtungen in Gebieten mit grossen Allmendflächen. Um 1800 ging die Pferdezucht in der Schweiz zurück. Dafür waren zwei Gründe verantwortlich. Erstens die Folgen der Agrarrevolution mit einer Umverteilung des bisher für die Pferdezucht genutzten Allmendflächen zugunsten von intensiver genutzten Böden und der Umstellung auf die Viehwirtschaft sowie zweitens der Wegfall einer obrigkeitlich gesteuerten Pferdezucht nach der Französischen Revolution (vor allem im Berner Staatsgebiet und im Bistum Basel) mit guten Hengsten und Stuten. Dazu kam die späte Umstellung in der Schweiz auf die mittlerweile in Europa mehr gefragten leichteren Pferde.

Gegenmassnahmen des Bundes griffen im Verlaufe des 19. Jahrhunderts, indem fortan mehr leichtere Hengste eingekreuzt wurden. Aber der Erfolg des Anreizsystems mit Hengstprämierungen war gemischt, weil nicht mehr konsequent und nachhaltig nach einem klar definierten Zuchtziel vorgegangen wurde. Es fehlte in der föderal organisierten Landwirtschaft der Schweiz eine ein-

heitliche Leitung. Die Schweiz konnte in der Pferdezucht nicht mehr an die alten Erfolge anknüpfen.

Um 1900 starben die früher auch im Ausland bekannten Schweizer Pferdeschläge in ihrer alten Ausprägung, wie die der Erlenbacher, aus. Von dieser Entwicklung verschont blieb allein die alte Freibergerrasse. Sie entwickelt sich seit der Zeit um 1900 durch Einkreuzung von schweren ausländischen Hengsten zu dem bis heute am meisten bekannten Schweizer Pferd, das als Rasse und Freizeitpferd auch im Ausland geschätzt wird.



Abb. 353

Umrissradierung von J.J. Biedermann um 1810 mit zwei Rappen und einem Schimmel (wohl Simmentaler) vor dem Schloss Wildegg der Berner Familie Effinger (Ausschnitt).

(Schweizerisches Nationalmuseum LM-67524)



Abb. 354

Jurapferd (Freiberger) nach J. Gloor, Bern anfangs des 19. Jahrhunderts.

(ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv Ans-06111-077-AL-PL)

Österreich

Das heutige Österreich war bekanntlich im hier behandelten Zeitraum Kernland eines grossen Vielvölkerstaates, seit 1556 eine Monarchie der österreichischen Habsburger-Linie, von 1804 bis 1867 Kaisertum und von 1867 bis 1918 Doppelmonarchie (Österreich-Ungarn oder Donaumonarchie), stets mit Hauptstadt Wien. Zum Staat gehörten das heutige Ungarn, Teile des heutigen Polens (Westgalizien), des heutigen Rumäniens (Siebenbürgen), des heutigen Tschechiens, der heutigen Ukraine (Ostgalizien), des heutigen Italiens sowie die Slowakei, Slowenien, Bosnien und Herzegowina sowie Kroatien und Serbien. Deshalb werden diese Regionen hier miteinander besprochen. Denn die Pferdezucht dieser Gebiete und deren Gestüte wurden von Wien begründet und gelenkt, vor allem für Militärpferde, aber auch für Zugpferde, unter anderem für den Hof in Wien (siehe oben Teil 1).

Über die Pferdezucht im Kaiserreich Österreich hat vor allem Wrangel viel publiziert, es gibt aber auch umfassende jüngere Spezialpublikationen wie die zur Lipizzaner-Zucht oder zum Gestüt Radautz. Einen guten Überblick gibt die Webseite des Dokumentationszentrums altösterreichischer Pferderassen (www.gestuetsbranche.at).



Abb. 355

„Haflinger“

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

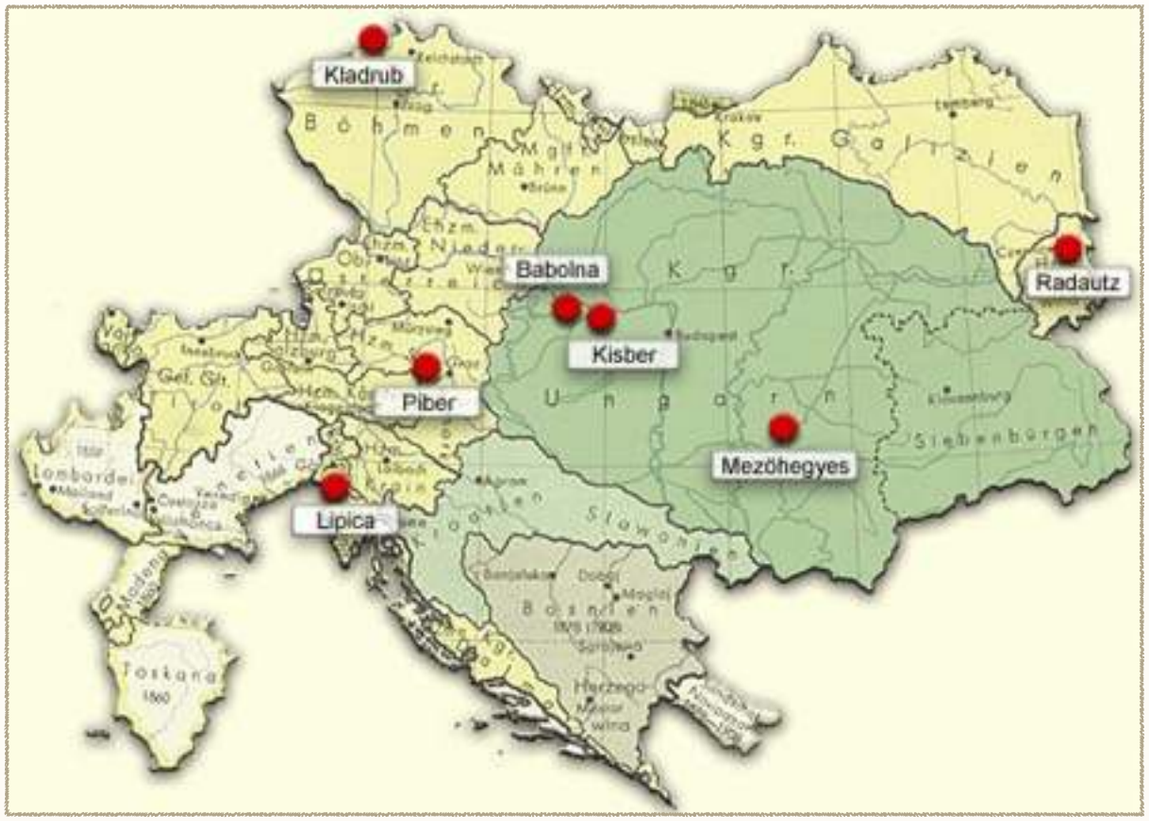


Abb. 356

Die wichtigsten Gestüte Österreich-Ungarns innerhalb der Grenze der Doppelmonarchie.

(Dokumentationszentrum altösterreichischer Pferderassen)

Michael von Erdelyi fasste 1827 mit seiner „Beschreibung der einzelnen Gestüte des österreichischen Kaiserstaates“ den damaligen Zustand der wohl organisierten und aufwändigen Pferdezucht im Kaiserreich zusammen: Zentrales Element war die Züchtung von Staatshengsten auf Staatskosten und deren Verteilung derselben auf das ganze Land zur unentgeltliche Belegung der Stuten durch jedermann. Überdies verteilte der Staat Prämien für vorzügliche Züchtungen von jungen Hengsten und Stuten. Der Staat kaufte auch immer wieder gute Deckhengste im Ausland ein, wie Araber, Spanier, Neapolitaner und Mecklenburger.

Im Kaiserreich gab es

- Militär- oder Hauptgestüte vor allem für die Zucht von Landbeschälern,
- Staatshengstdepots mit bereitgestellten Hengsten für die Landeszucht und
- Hofgestüte für den Pferdebedarf am Hof von Wien (Kladruby und Lipizza).



Abb. 357

Das Gestüt Mezöhegyes heute.

Das bedeutendste Staatsgestüte war seit 1784 Mezöhegyes im heutigen Ungarn. In diesem riesigen Gestüt standen 1801 2940 Pferde, darunter gegen 100 Beschäler, 155 junge Hengste und 9 Probierhengste. Etwas kleiner war seit 1789 das Gestüt Babolna, ebenfalls in Ungarn, mit 600 bis 800 Pferde und seinem Schwergewicht auf orientalische Züchtungen. Dazu kam Radautz mit 317 Pferde im Jahre 1818, gefolgt von den drei kleinere Militärgestüte Piber (Steiermark), Ossiach (Illyrien) und Nemoschitz (Böhmen).



Abb. 358

Arabische Stute aus dem Gestüt Babolna) nach Schwarznecker 1880.

Die Hauptaufgabe der Hofgestüte Koptschan, Kladrub und Lipizza war die Züchtung der „Reit- und Wagenpferde zum Gebrauch der kaiserlichen Familie und Dienerschaft“. Unter den Wagenpferden standen an erster Stelle die „Imperial-Prachtpferde“, die Kladruber, vor allem spanischer und italienischer Herkunft. Die Hälfte dieser Rasse war um 1820 weiss, ein Viertel schwarz und ein Viertel braun. Die Letzteren hatten auch englisches und normännisches Blut. Dazu kamen so genannte „Hard-Draver“ vor allem aus den Niederlande, sie sich durch Ausdauer im Trab auszeichneten.

Veltheim (1833, 211ff.) erwähnte für Koptschan auch die Zucht von englischen Pferden. Dazu gehörten auch „mehrere Stuten vom stärksten Yorkshirer Wagenschlage“. Von diesen kann aber die genaue Abkunft nicht mit Sicherheit nachgewiesen werden, denn es waren auch Stuten der englischen Armee und

solche von Pferdehändlern dabei. Aus solchem Grundmaterial wurden auch Beschäler gezogen. Dazu gehörte in Kotpschan der Hengst Topper „ein ganz gemeiner, hässlicher und schwerfälliger Yorkshirer Ackerhengst, oder sogenannter Old Cleveland Bay, in dem auch nicht ein Tropfen edlen Bluts fliesst.“ Bei den Stuten gab es zur Zeit Veltheims noch grosse „National-Engl. Stuten“. Unter diesen Vollblutstuten gab es neben dem Jagdschlag auch solche vom Wagenschlag, die von ihm sehr gelobt wurden.

Veltheim berichtete 1833, 249ff. detailliert den Pferdebestand des Hofes in Wien. Im grossen Marstall in der Vorstadt traf er den „grossen Carrossierschlag, aus Schimmel- und Rappzügen bestehend“ an von der „Polesiner-Race, welche jetzt in Kladrub in Böhmen vereinigt ist“. Möglich schien ihm auch etwas Dänisches und Neapolitanisches Blut. Diese Rasse wurde früher auch im Salzburger Gestüt gezogen. Die Schimmel schienen Veltheim am reinsten gezogen, er kritisierte allerdings schon die „schweren Rammsköpfe“. Unter dem Geschirr machten sie aber eine gute Figur, vor allem als „Paradepferde vor den schweren Staatscarossen“. Beeindruckend war die „stolze Art dieser Pferde, sich zu tragen, und den für ihre ungeheure Masse verhältnismässig leichte Bewegung“. Veltheim sah in dieser Rasse „die wahrscheinlich einzige Reminiscenz des alt-Europäischen Ritterpferdes“.



Abb. 359

„Kladruber Rapphengst“ mit starkem Ramskopf.

(Wrangel 1908)

Im gleichen Stall sah Veltheim auch „einige leichte Jagdzüge“, wie die Reitpferde aus Lipizza, zum grössten Teil Schimmel. In der Zeit Veltheims wurden in Lipizza auch Stuten durch arabische und englische Hengste gedeckt, „um dadurch schnellere und brauchbarere Campagn-Reitpferde zu erzielen“.

Der Lipizzaner gehört heute zu den genetisch am besten untersuchten Pferderasse. Thomas Druml äusserte sich in seinem Artikel „Der Lipizzaner-Genpool ....“ von 2001 folgendermassen zur Abstammung des Lipizzaners: „Der Lipizzaner gehört zu den wenigen Rassen, deren Pedigree bis in die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts zurückverfolgt werden kann. In einer 2001 durchgeführten Analyse der Abstammung der Lipizzaner-Gestütspferde konnte nachgewiesen werden, dass der Lipizzaner die Fortführung der barocken Reitpferdezucht ist. Der Großteil des Genpools dieser Rasse setzt sich zu 64 % aus Genen von Pferden „Neapolitanischer und Spanischer Art“, die zwischen 1734 und 1810 geboren wurden, zusammen. 23 % der Gene stammen von arabischen Pferden, die während des 19. Jahrhunderts in den Lipizzaner eingekreuzt wurden.“



Abb. 360

Lipizzaner nach Volkers aus Schwarznecker 1880.



Abb. 361

„Lipizzaner“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

Tschechien



Abb. 362

„Kladruber“

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)

Was die Lipizzaner für das heutige Österreich sind, sind die Kladruber für die heutige Tschechische Republik, eine alte stolze Rasse, die bis heute ziemlich rein weiter gezüchtet wird.



Abb. 363

Neapolitanischer Kladrub nach Volkers aus Schwarznecker 1880.

Jaeger verwies 1846, 127 auf deren Ursprünge: Maria Theresia legte ein Gestüt in Koptschan an „zur Erzeugung eines grossen, schweren Carrossierschlags“. Später kam auch englisches Blut dazu. Wegen des ungesunden Klimas wurde später deren Zucht nach Kladrub in Böhmen verlegt. Diese Paradepferde stammten ursprünglich aus Polesina in Italien.

Die alten Gala-Kladruber erinnerten in der Zeit von Wrangel (1928, 403) an die „Zopf- und Gamaschenzeit“ des 18. Jahrhunderts. Die „gravitätisch mit erhobenen Gängen einherstolzierenden Rappen und Schimmel“ wirkten „fremdartig“ und „bizarr“.



Abb. 364

„Kladruber Wagenschlag englischer Abstammung“.

(Wrangel 1908)

In Kladrub wurden neben den imposanten Gala-Karossier für den Dienst des Hofes in der Stadt Wien auch leichtere braune Pferde mit englischem Blut verwendet. Offensichtlich handelte es sich dabei um die Pferde, welche Wrangel (1928, 403) folgendermassen beschrieb: Die englische Kreuzungsabteilung in Kladrub ist durchweg auf Cleveland Bay aufgebaut. Sie haben meist kastanienbraune Farbe. Diese Pferde, auch Dank der ständig erneuerten Zufuhr englischen Vollbluts, haben elegante raumgreifende Gänge, „die diese Pferde sowohl unter dem Reiter wie im Geschirr zu zeigen pflegen“.

Ungarn

In Teil 1 wird ausführlich auf die Bedeutung des ungarischen „Gutschiross“ in der frühen Neuzeit verwiesen.

Ungarn war nach Wrangel 1908, 122 das „grosse Pferde-Reservoir der habsburgischen Monarchien“. Ausser England gäbe es kein Land in Europa, in dem das Pferd so verehrt würde wie in Ungarn und zwar das „schneidige, ausdauernde Blutpferd“.

Schon Chesnaye (1778, 260) wusste von der Qualität der ungarischen Pferde: „Die ungarischen Pferde sind vortrefflich. Man braucht sie in die Kutsche, in andre Wagen, zum Reiten, und beym schweren Geschütz. Sie sind stark und wohlproportionirt. Sie haben allerhand Haar, hauptsächlich giebt es darunter Grau- und Apfelschimmel, braune und dunkle Füchse. Sie haben wenig Haare, sind stark in der Arbeit, unermüdet auf Reisen, und vertragen Hunger und Durst, ohne die Kräfte zu verlieren. ... Die ungarischen Pferde sind mit einem-Wort gewandt und gute Läufer ....“ Vorher hatte Chesnaye sie als mit einem starken und breiten Kopf ausgestatte beschrieben, den Hals dick und fest, die Seiten gross, der Rücken gebogen.



Abb. 365

Ungarisches Landpferd nach Volkers aus Schwarznecker 1880.

In Wien gab es viele ungarische Pferde, besonders unter den Fiakerfahrern. Veltheim (1833, 258f.) gibt im Anschluss an die Beschreibung des kleine „Ungarische National-Bauerpferd“ auch den Grund dafür an:

Ein ähnlicher, jedoch etwas gröfser und kräftiger gebaueter Schlag, sind die Pferde, welche man in Ungarn häufig zu einem Dutzend und darüber vor die niedrigen Frachtwagen der Moldauer und Wallachischen Frachtfuhrleute gespannt sieht, und womit diese fast das Unglaubliche leisten. Es ist nämlich eine notorische Thatsache, dass diese Leute zwischen Bucharest oder Jassy und Wien (einem Wege von über 150 Meilen) nie ausspannen, sondern nur alle 8 Stunden einen kurzen Halt machen, wobei die Pferde mit etwas wenig Hafer und Heu gefüttert und getränkt werden, worauf die Reise wieder im kurzen Trabe fortgeht, so dass diese Menschen auf die Dauer in 24 Stunden 14 bis 15 Meilen zurücklegen. Sie pflegen ihre Pferde meist in Wien zu verkaufen und mit der Post oder zu Fufs zurückzukehren, wo dann ihre Pferde von den Wiener Fiackern sehr gesucht werden, da man sie zu diesem mühseligen Dienst am passendsten und ausdauerndsten gefunden hat.

Das Ungarische Bauernpferd war nach Veltheim orientalischer Abstammung.

Mehrere ungarische Privatgestüte züchteten parallel Pferde vom Reit- und solche vom leichten Wagenschlag, die sich durch Schnelligkeit auszeichneten. Dazu gehörte das Gestüt von Graf Hunyady, der „ohne zu füttern oder auszuspannen“ in 12 bis 14 Stundem vom Gestüt nach Wien fuhr „wobei nur 2 mal durch Heu gefüttert und getränkt wurde!“

Schwarznecker 1880, 56ff: Das ungarische Landpferd stammt wohl aus der Tartarei, dem Ursprungsgebiet der Magyaren. Dementsprechend sieht man dem Pferd den orientalischen Typus noch an. Aus Mangel an Pflege und Nahrung sowie zu frühem Gebrauch der jungen Pferde ist das ungarische Landpferd verkümmert. Die armen Tiere müssen oft 15 bis 20 Stunden ohne Rast und Futter gehen. „In der Nähe von Gestüten oder gut bewirtschafteten Gütern findet man aber auch besser genährte, besser gehaltene und kräftigere Pferde, die als Jucker in den Handel kommen.“ Ungarische Grossgrundbesitzer züchten in ihren Privatgestüten mit orientalischem und in jüngster Zeit mit englischem Blut. Die Pferdezucht Ungarns wird verbessert durch die Staatsgestüte.



Abb. 366

Radautzer nach Volkers aus Schwarznecker 1880.

Veltheim 1833, 211ff.

In Ungarn gab es auch einige fürstliche Privatgestüte. Dazu gehörte das des Fürsten Palfy zu Blasenstein bei Malatzk, wo „das Ungarische Nationalpferd mit Arabischen Hengsten“ erfrischt wurde.

Veltheim konstatierte für Ungarn viele heterogene Mischungen, denn man hatte früher Pferde verschiedener Herkunft zur Zucht zusammen gekauft wie „Spanischer, Neapolitanischer, Polesiner oder wohl gar Dänischer und Holsteinischer Hengste“.

Auf importiertes Blut geht bekanntlich auch der Nonius zurück. Der namengebende Hengst kam nach Wrangel 1928, 412ff. im Jahre 1814 nach Mezöheyes als Sohn eines englischen Halbbluthengstes und einer normannischen Stute, war also ein Anglonormanne der ersten Stunde. Er erwies sich als guter Vererber in zwei Stämmen, einer kleineren und einen grösseren (um 172 cm) Linie. Die Nonius-Rasse überlebte bis heute in Ungarn, Rumänien und Serbien und gilt als gutes Wagenpferd.



Abb. 367

Nonius nach Volkers aus Schwarznecker 1880.



Abb. 368

Gidran des Gestüts Mezöhegyes nach Volkers aus Schwarznecker 1880.

Eine ähnliche Geschichte wie der Nonius hat die heute selten gewordene Rasse des Gidran hinter sich. Sie geht auf einen ägyptischen Araber zurück, der in Babolna mit einer spanischen Stute gedeckt wurde und danach Mezöhegyes eine eigene Rasse begründete, die auch zum Fahren geeignet war.

Heute verbindet man mit Ungarn vor allem den „ungarischen Jucker“. Dies ist allerdings keine Rasse, sondern ein unscharfer Sammelbegriff für schnelle und leichte, mit Vollblut veredelte Wagenpferde (vgl. Abb. 220 und 244). Schönbeck 1900, 151ff.: Ungarische Jucker sind die besten Fahrpferde Ungarns. Sie sind ebenso schön wie edel. Ähnliche Pferde kommen auch aus Ostpreussen, Galizien und Russland. Die Ungaren zeichnen sich aber aus durch „Schnittigkeit, das lebhafte Temperament und Zähigkeit“. In Ungarn kommen auf 100 Einwohner 13, 3 Pferde, fast doppelt so viel wie in Deutschland.

Rumänien



Abb. 369

Siebenbürger nach Volkers aus Schwarznecker

Unter den in Rumänien gezüchteten Wagenpferden war der Siebenbürger am bekanntesten. Oben in Teil 1 wurden schon Siebenbürger als sehr gute Kutschpferde genannt.

Schwarznecker 1880, 58: Die Pferde in Siebenbürgen sind orientalischer Abstammung, sie haben viel Ähnlichkeit mit dem ungarischen Pferd. Man findet häufig brauchbare, etwas grössere Pferde mit erhabenem Gang.



Abb. 370

Viererzug siebenbürgischer Gestütspferde.

(Wrangel 1909)

Russland

Russland hatte während der ganzen Neuzeit einen riesigem Pferdebestand, wie dies oben schon erwähnt wurde. In diesem grössten Land Europas wurde in den besseren Jahreszeiten mit eher leichten Wagen gefahren, im Winter mit den bekannten Schlitten. Wie in Teil 1 schon erwähnt kamen aus Russland „treffliche Wagenpferde“, schon in der Zeit um 1800.

Stephan 1845, 36ff.: „Kein Staat Europa's besitzt so viele Pferde, als Rußland; man schätzt sie auf 12 Millionen. Und zwar besitzt dieses Reich Pferde für alle Waffenarten, in größerer Vollkommenheit aber die für die leichte Reiterei und die zur Bespannung der Artillerie am vollkommensten. Der Staat hat zahlreiche Gestütsanstalten, in die man in neuester Zeit auch englische Vollblutpferde eingeführt hat. Viele große, zum Theil hochveredelte Gestüte besitzt der russische Adel im südlichen Rußland und den ehemaligen polnischen Provinzen. Das Landpferd von Groß-Rußland ist fromm, gelehrig, von ruhigem Temperament und besonders brauchbar zum Zugdienst. Die Beine sind stark und lang behaart.

Liefland und Esthland bringen eine Race Pferde hervor, die man Doppelklepper nennt. Bei ziemlicher Größe sind sie sehr dauerhaft und zum Zug« und Reitdienst gleich tauglich.

Das Gouvernement Archangel besitzt eine leichte Pferde-Race, unter denen sich mitunter schon die sogenannten Traber finden. Im Viäthischen Gouvernement, welches an der Wolga liegt und an das Kasanschl und Persische grenzt, findet sich schon ein besserer Reitschlag. Hier werden sehr viele Traber gezogen und theuer bezahlt. Man stellt mit diesen Pferden im Schlitten Wettrennen an.

Die an den Ufern der Wolga, von Sarepta bis an die Steppen von Astrachan wohnenden Kalmücken, deren Reichthum in ihren großen Viehherden besteht, liefern die meisten Pferde für die leichte Reiterei. Jm Frühjahre treiben sie ihre Pferde näher nach dem Don zu, wo sie zu vielen Tausenden in den großen Taburen zum Kauf ausgeboten werden. Von liefen Pferden kauften früher auch Oesterreicher und Preußen zur Remontirung ihrer Kavallerie. Auch die Kosaken am Don kaufen von diesen Pferden und brennen ihnen ihre Zeichen auf, um sie besser wieder zu verkaufen. Diese Pferde müssen indeß bis zu fünf

Jahren gänzlich geschont werden, wenn sie gute Dienstpferde werden sollen. Sie sind mühsam zu zähmen und gewöhnen sich nur allmalig an hartes Futter.

Die Donischen Kosaken treiben ebenfalls starke Pferdezucht. Die größeren Besitzer ziehen oft mehrere Pferde auf. Diese Kosakenpferde haben gewöhnlich etwas gebogene Köpfe, Hirschhälse, sie sind stark und kurz von Beinen, die Kruppe ist lang, der Schweif hoch angesetzt. Im Schritt stoßen sie nicht selten an, in schnelleren Gangarten zeigen sie sich dagegen sehr sicher.

Die Ukraine besitzt viele Stutereien. Hier finden sich zum Theil schon Pferde für die schwere Reiterei. Diese Pferde sind schöner und proportionirter, als alle bisher erwähnten russischen Racen; besonders sind sie schön gehälset.

Die Zaporogischen Kasaken, zwischen dem Dnieper und dem Bug, erziehen Pferde, die ganz orientalischen Ursprungs sind. Sie sind nicht sehr groß, aber wohlgebildet, fein von Kopf und Beinen, der Huf ist hoch und schön. Sie werden in allen Jahreszeiten auf der Weide gehalten. Diese Pferde haben in allen russischen Campagnen vortrefflich gedient.

Im Katharinoslavschen Gouvernement findet man in den Steppen hinter Bachmut noch wilde Pferde. Sie sind mausefahl und von abschreckender Häßlichkeit. Sie laufen sehr schnell, sind aber schwer zu zähmen. Um Oerenburg in der Maischen Steppe findet man auch noch von diesen Pferden; hier verdrängt sie aber die größere Bevölkerung.

Die Pferde der Kirgisen und der Baschkiren sind zum Theil den Tibetanischen Schecken verwandt, und zeigen, obgleich sehr klein, eine tüchtige Gebrauchsfähigkeit für den leichten Reitdienst.

Die Tscherkessischen Pferde haben schon lange einen großen Ruf und sind eine Mischung vom Perser und Araber. Sie sind groß, außerordentlich dauerhaft, stärker von Knochen, als ihre Mamm-Racen, schon aufgesetzt, gestreckt, ihre Kruppe ist lang, der Schweif wird im großen Bogen getragen, der Huf ist hoch und hart. Sie leisten bis ins dreißigste Jahr und darüber vollkommene-Dienste; man fängt aber auch sehr spät an sie zu gebrauchen, nämlich sechsjährig!

Die Pferde der Kobardey zeichnen sich ebenfalls aus. Sie sind ganz persischer Abkunft, groß und stark; schön von Kopf und Hals, solid von Beinen, sehr flüchtig und bis ins hohe Alter dienstfähig.

Auf die Bildung der besten russischen Racen haben orientalische Pferde den größten Einfluß gehabt.

Die Pferde in den großen Gestüten der russischen Krone und die der reichen Gutsbesitzer sind zum Theil sehr edlen Ursprungs, leider aber theilweise mit gemeinen Holsteinern verderbt worden. Dieser Mißgriff hat zwar letzt nicht mehr so allgemein stattgefunden, wie früher, dahingegen sind in der neueren Zeit mangelhafte englische Pferde der russischen Gestütszucht sehr nachtheilig geworden; wovon man sich indessen auch schon hinlänglich überzeugt hat."



Abb. 371

Russisches Gestütspferd nach Volkers aus Schwarznecker 1880.

Löffler 1863, Band 2, 134ff.: „Russland gehört jetzt zu denjenigen Ländern, wo man sich am meisten mit der Verbesserung des Pferdes beschäftigt; die Zahl der Gestüte ist beträchtlich. Die von den Fürsten und reichen Bojaren gezüchteten Pferde zeichnen sich vor dem inländischen Pferde durch sorgfältige Pflege und durch gutes und nahrhaftes Futter aus. Ihr Wuchs ist im Allgemeinen gross, ihre Haltung elegant, ihre Haut fein und ihre Augen feurig."



Abb. 372

Russisches Landpferd nach Volkers aus Schwarznecker 1880.

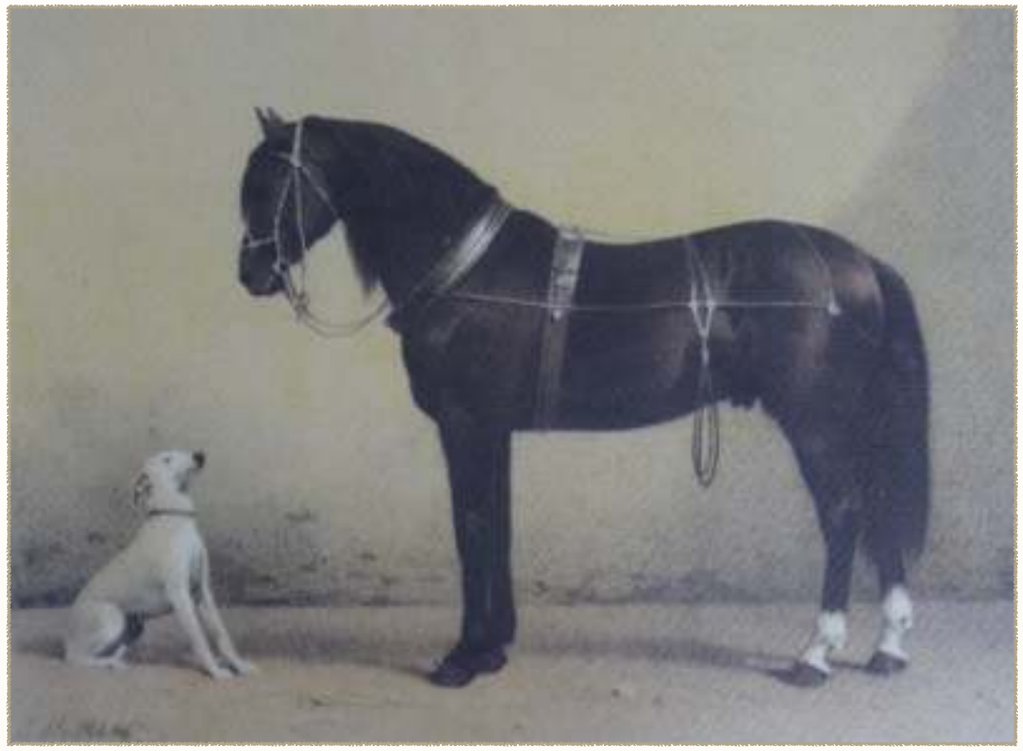


Abb. 373

Orloffer nach Volkers aus Schwarznecker 1880.

Wrangel (1928, 473ff.) referierte in seinen Ausführungen zuerst die grosse Zahl der Pferd in Russland, nämlich über 25 je hundert Einwohner. 86 % der Pferde entfielen auf Bauern. Das russische Bauernpferd kommt nicht gut weg bei Wrangel („klein, zaundürr und struppig"). Besser stand es bei den Pferden aus den sechs Staatsgestüten, darunter Araber und englisches Voll- und Halbblut. Russland exportierte in seiner Zeit pro Jahr 90 000 Pferde, ein Drittel davon auch nach Deutschland!

Ein „Paradepferd" aus dem Krongestüt Streletsk entstand aus Stuten vom Steppenpferd-Typus mit arabischen Hengsten, später mit englischen Vollbluthengsten.

Unter den Wagenpferden Russlands ist der Orlow-Traber bis heute die berühmteste Rasse.

Nach Schwarznecker 1880, 68f. war der Orlow-Traber seit dem späten 18. Jahrhundert eine Mischung aus arabischem, dänischem und holländischem Blut. Die russische Krone kaufte 1845 das Privatgestüt. Orlower haben eine schöne Trabbewegung, sind schnell, hochbeinig und gross. „Sie heben nämlich im Trabe die Füsse sehr hoch und strecken die Vorderfüsse beim Aufheben nicht vorwärts wie beim Rennen, sondern beugen dieselben im Knie so stark, dass sie fast den Leib des Thieres berühren, während die Hinterfüsse so weit vorgesetzt werden, dass sie weit über die Spur der Vorderfüsse hinausgreifen; dabei wird der Hals schön getragen." ... „Das Fahren mit Trabern erfordert jedoch besondere Geschicklichkeit und Kraft und ist deshalb in Chränowoy eine besondere Fahrschule eigerichtet, um Kutscher zum Fahren mit Trabern auszubilden." Dort stehen 100 Mutterstuten und 12 Traberhengste. Es gibt darunter zwei Schläge, ein grösserer „der noch den holländischen Typus an sich

trägt“ und ein kleinerer edlerer Stamm mit mehr orientalischem Blut.



Abb. 374

„Orloff Traber“.

(Nach Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann „Pferde-Rassen“ von 1903)



Abb. 375

„Karrossier der Orlow-Rasse“ nach Wrangel 1908.

Zur Zeit von Wrangel (1928, 475ff.) war die Zuchtstätte des Orlow-Trabers hauptsächlich das Gestüt Khranovoï (Gouvernement Voronesch). Der alte, beleibt gewordene Graf Orlow kaufte 1775 einen arabischen Schimmelhengst und begann damit, mit dänischem und holländischem Blut, dann wieder mit englischen Vollblütern die Zucht einer russischen Schnelltraberrasse. Beim Tod des Grafen in Jahre 1809, also nach nur gut 30 Jahren, waren die Leistungen der Traber bereits anerkannt.

Nach Schönbeck „macht der Orlowtraber meist einen sehr guten Eindruck vor dem Wagen“ (1900, 163). Diese Rasse wird bis heute weiter gezüchtet und ist weiterhin als Wagenpferd geschätzt.

ZUSAMMENFASSUNG

Das E-Book „Fahrpferde Europas“ behandelt die Geschichte des Fahrpferds von der Vorgeschichte bis heute. Es füllt damit eine wesentliche Lücke zwischen hippologischen Werken auf der einen und Fachbüchern zum Kutschen- und Fahrwesen auf der anderen Seite. Die Zusammenhänge zwischen der Pferdezucht und der Entwicklung des Wagenfahrens werden über einen Zeitraum von mehr als 4000 Jahren aufgezeigt.

Die verschiedenen Züchtungen von Wagenpferden, in der Regel Warmblüter, entwickelten sich stets in Abhängigkeit zur gesellschaftlichen und technischen Entwicklung der menschlichen Gesellschaften - und in Wechselwirkungen. So führten besser ausgebaute Fahrstrassen in Zeiten der wachsenden Mobilität zur Entwicklung leichterer Wagen und in der Folge zur gezielten Züchtung von schneller ziehenden Pferden. Dabei spielte im Bereich Fahren und Fahrpferd das Element der Repräsentation eine mit entscheidende Rolle; seit den ersten Hochkulturen begleitete das schnelle und elegante Fahrpferd Kriegsherren und Potentaten.

Der Mensch wählte in allen Epochen die Pferde für sich aus, die ihm am besten dienten und formte sie durch Züchtung in die von ihm gewünschte Richtung. So entstanden durch Kreuzungs- und Reinzucht verschiedene Rassen und Schläge. In den grossen Linien ging die Tendenz in der jüngeren Geschichte vom Universalpferd, das in der Landwirtschaft, vor dem Wagen und unter dem Sattel eingesetzt werden konnte, zu spezialisierten Pferdetypen (Reitpferd, Fahrpferd, Wirtschaftspferd usw.).

Die diachronische Auswertung ergibt vier kulturgeschichtlich bedeutende Perioden des Fahrpferdes von der Vorgeschichte bis heute:

Die erste grundlegende Welle entwickelte sich in Mesopotamien, aus dem zahlreiche andere Errungenschaften der europäischen Kulturen stammen. Dort kam es bereits vor rund 3000 Jahren zu einem Höhepunkt des Fahrpferdes. Dieses war für die frühen Hochkulturen Mesopotamiens und Ägyptens während über 1000 Jahren wichtiger als das Reitpferd. Dementsprechend sorgfältig wurden die frühen kleinen Pferde gezüchtet, eingefahren und trainiert. Das belegen die Texte des Kikkuli aus dem Volk der Mitanni, Fahrmeister bei den Hethitern im 13. Jahrhundert v. Chr. Die ägyptischen Pharaonen ritten nicht, sondern fuhren die Pferde und bauten dafür entsprechende Gestüte und Fahrställe auf.

Darauf folgte als zweite wichtige Epoche für Gespanne der Gebrauch von Pferden im Rahmen von Wagenrennen bei den Etruskern über die Römer bis ins Frühmittelalter. Dann wurde es etwas stiller um das Wagenpferd.

In der Epoche der Renaissance setzte vor 500 Jahren die dritte grosse Periode des Fahrpferdes ein. Mit der Rückbesinnung auf das edle Pferd der Antike und dem Aufkommen des Wagenfahrens an Fürsten- und Königshöfen mit schweren Karossen kam es zur Herausbildung des Karossiers. Dafür dienten vor allem gut durchgezüchtete und bestens ausgebildete spanische Pferde, die bald auch in Italien (Neapolitaner) nachgezüchtet wurden. Sie bildeten die wichtigste Grundlage des Wagenpferds der Neuzeit, die bis heute im Lipizzaner und Kladruber nachlebt. Die zweite Grundlage war das „Gutschiross“ aus Ungarn mit einem hohen Anteil an orientalischem Blut; in Ungarn hatte sich das Fahren mit leichten und schnellen Pferden von der Antike über das Mittelalter in die Neuzeit hinein kontinuierlicher als in Westeuropa entwickelt.

Die Hochblüte der Reitkunst im Barock wirkte sich positiv auf die bessere Ausbildung des Fahrpferdes aus. Im „Schatten“ der Reitkunst verbreitete sich die Benützung von edlen Pferden am Wagen aus Spanien und Italien im 17. und 18. Jahrhundert weiter.

Vor etwa 300 Jahren begann der Mensch die Rassen und Schläge zu züchten, wie wie wir sie heute noch als Namen kennen. Dabei spielten neu gegründete Gestüte mit ausgewählten Hengsten eine wichtige Rolle, die die alten wilden und halbwilden Gestüte weitgehend ablösten. Wegen der existentiellen Wichtigkeit des Pferdes, vor allem für die grossen Armeen Europas, wurde Pferdezucht Sache der Staaten beziehungsweise der Obrigkeiten. In den grossen Marställen und Staatsgestüten gab es in der Regel auch spezielle Abteilungen für Fahrpferde. Zwei berühmte Beispiel dafür sind das preussische Gestüt Trakehnen und das französische Staatsgetsüt Haras du Pin, in denen jeweils Hengste für die Zucht von speziellen Wagenschlägen aufgestellt waren.

Um 1800 setzte fast überall in Westeuropa die Veredelung regionaler Rassen mit englischem Vollblut ein. Dies geschah vor dem Hintergrund der englischen Dominanz im Reit- wie im Fahrwesen (Anglomanie). Jetzt wurde auf besseren Strassen mit leichteren Wagen und ausdauernden Pferden schneller und sportli-

cher gefahren. Das führt durch Krezungszucht zu einem neuen, stark veredelten Pferdetyp. Die alten schweren Karossier mit Rammskopf galten relativ schnell als veraltet und wurden meist nur noch als Paradepferde für Marställe weiter gezüchtet.

Die Tendenz vom Universal- zum Spezialpferd verstärkte sich im 19. Jahrhundert. Das Fahrpferd unterteilte man in den schnellen Jucker, den leichten und den schweren Karossier. Dazu kamen die alten Paradepferde wie der Kladruber. Nach der Französischen Revolution wuchs - trotz der Einführung der Eisenbahnen - der Bedarf an eleganten Wagenpferden. Gleichzeitig kam Reiten und Fahren unter englischem Einfluss in ganz Europa als Sport auf. Dafür dienten schnelle und elegante Pferde. „Das Fahrpferd ist nichts anderes als ein grosses und starkes Jagdpferd. Dazu gehören harmonische Formen, Schnelligkeit und „une allure majestueuse“ hiess es 1861. Das Pferd blieb in der Kultur- und Technikgeschichte der Menschheit bis um 1900 kulturgeschichtlich wichtig und das Fahren mit eleganten Gespannen erreichte in dieser Zeit ihren Höhepunkt.

Dann kam es im frühen 20. Jahrhundert zum grossen Bruch infolge der Motorisierung im militärischen und im zivilen Bereich. Der Pferdebestand ging mengenmässig zurück. Einige Rassen begannen auszusterben oder wurden durch Umzüchtung stark verändert. Das Fahrpferd überdauerte die beiden Weltkriege zwar mit herben Verlusten, konnte sich aber, unter anderem dank des weiter betriebenen Fahrsportes, in wichtigen Beständen behaupten. Erst in der Nachkriegszeit verschwanden gewisse Rassen endgültig, manche fast sang- und klanglos, andere blieben in kleinen Populationen erhalten, wie etwa das Schwere Warmblut in Ostdeutschland oder der Cleveland Bay in England.

Um 1960 setzte die bis heute anhaltende neue und vierte Welle des Fahrpferdes ein, eng verbunden mit der Popularisierung des Fahrsportes. Jetzt wurde - wie im Reitsport - ein leistungsbereiterer Pferdetyp verlangt. Mittlerweile waren viele alte Rassen und Schläge durch die veränderte Nachfrage stark in diese Richtung umgezüchtet worden. Alte Fahrrassen wie der Holsteiner wurden beliebte Springpferde oder der früher als Karossier geschätzte Anglo-Normänner zum „Selle français“, also zum Reitpferd, oder zum Trabrennpferd. Langsam nahm in Europa der Pferdebestand wieder zu, vor allem das Freizeitpferd. Von dieser Entwicklung profitierte auch das Fahrpferd. Alte Rassen mit guter Eignung als Fahrpferde begannen wieder geschätzt zu werden, wie etwa das Schwere Warmblut oder der Gelderländer.

Gleichzeitig setzte Ende des 20. Jahrhunderts - im Zeichen der Erhaltung der Biodiversität - eine Rückbesinnung auf die Erhaltung der verbliebenen historischen Pferderassen ein. Zwar reduzierten einige europäische Staaten in jüngster Zeit ihren Nationalgestüten die Mittel oder schlossen sie ganz, die verbliebenen Gestüte begannen jedoch ihre Aufgaben zum Rassenerhalt vermehrt wahrzunehmen und bildeten dafür europäische Netzwerke. Dazu gehören neue Forschungen mittels der Molekulargenetik. Sie versprechen neuerdings wichtige Erkenntnisse zur Geschichte der Pferdezucht und auch als Leitlinie für Rückzüchtungen. Bislang bestätigen erste naturwissenschaftliche Ergebnisse die spanische Grundlage von Reit- und Fahrrassen wie die der Lipizzaner, aber auch die Angleichung vieler Warmblutrassen durch Einkreuzung orientalischer Hengste und englischen Vollbluts in der Neuzeit. Für die weitere Zukunft sind weitere bahnbrechende Erkenntnisse zu erwarten, das Thema bleibt spannend.

Nachdem das Pferd zum treuen Partner des Menschen in Sport und Freizeit geworden ist, hat auch die Disziplin Fahren mit dafür geeigneten Pferden einen gefestigten Stellenwert im Leistungs- und Breitensport Europas erreicht.

Im zweiten Teil dieses E-Books werden die wichtigsten zum Fahren geeigneten Rassen und Schläge im Zeitraffer mittels zeitgenössischer Texte und selten gezeigter Bilder vorgestellt. Zu dieser nach Ländern geordneten Porträts gehören vor allem der Andalusier und der Neapolitaner aus Spanien und Italien sowie der Cleveland Bay, Norfolk Trotter und der Hackney aus England. Dazu kommen der Anglonormänner und der Percheron aus Frankreich und der Groninger und der Gelderländer aus den Niederlande. Deutschland ist mit dem Mecklenburger, dem Oldenburger, dem Holsteiner, dem Hannoveraner, dem Ostfriesen, dem Ostpreussen und dem Trakehner besonders gut vertreten. Den Abschluss bilden osteuropäische Rassen wie der Kladruber, der Lipizzaner, der Orlow Traber und Pferde aus Ungarn und Siebenbürgen.

Den Abschluss des Werkes bilden drei Anhänge von instruktiven zeitgenössischen Quellen, zuerst die wichtigsten Transskriptionen zum Fahrpferd aus dem Schlüsselwerk von Prizelius von 1777, eine eigentliche Wiederentdeckung, gefolgt von den Rasseporträts des Jahres 1827 von Kuntz und d'Alton und schliesslich eine eindrückliche Bildfolge aus England zu den Lebensstationen eines Vollblüters vom Renn- zum Wagenpferd von Henry Alken (1784 - 1851).

Andres Furger

Der 1948 geborene Schweizer Archäologe und Kulturhistoriker leitete die schweizerischen Nationalmuseen von 1986 bis 2006, danach die Nestlé-Stiftung Alimentarium in Vevey. Er veröffentliche mehrerer Bücher über die Kulturgeschichte der Schweiz im Verlag der Neuen Zürcher Zeitung und über die Geschichte der Kutschen und der Fahrkultur im Olms Verlag in Hildesheim. Andres Furger ist aktiver Kutschenfahrer und internationaler Turnierrichter.

LITERATUR

Ammon 1805

Carl Wilhelm Ammon, Taschenbuch für Herrschaften und Kutscher

Nürnberg und Sulzbach 1805

Anonymus 1801

Der vollkommene und wohlunterrichtete Kutscher von F. L. v. H.

Leipzig 1801

Arras 2012

A. Saule, J.-L. Libourel, H. Delalex, Roulez carrosses!

Paris 2012 (Ausstellungskatalog)

ARW

Achse, Rad und Wagen – Beiträge zur Geschichte der Landfahrzeuge (Zeitschrift)

Bally 1852

Alexander von Bally, Ueber Pferdezucht. Reitkunst, Wettrennen und Rennpferde

Stuttgart 1852

Baslez

Baslez, Voitures nouvelles (Zeichnungsserien)

Baumstark 1990

Reinhold Baumstark et. al., Joseph Wenzel von Lichtenstein

Einsiedeln 1990

Bayreuther 2013

Magdalena Bayreuther, Pferde in der Diplomatie der Neuzeit. In: Materielle Grundlagen der Diplomatie, hg. von Mark Häberlein und Christof Jeggle

Konstanz und München 2013

Beaufort 1889

The Duke of Beaufort, Driving

(mit einem Beitrag zum „Carriage-Horse“ des Earl of Onslow)

London 1889

Bertuch 1807

Carl/Karl Bertuch, Bilderbuch für Kinder, 6. Band

1807

Brachelli 1867

Hugo Franz Brachelli, Die Staaten Europas – Vergleichende Statistik

Brünn 1867

Brincken 1827

F. von den Brincken, Bemerkungen über das Englische Pferd, dessen verschiedene Racen und die Pferdezucht im Allgemeinen

Weimar 1827

Buffon 1754

Georges-Louis Leclerc de Buffon, Histoire naturel, Tome 4

Buffon 1785

Herrn von Büffons Naturgeschichte der vierfüssigen Thiere

1785

Cavendish 1658

William Cavendish, Duke of Newcastle, Méthode et invention nouvelle de dresser les chevaux“

1658

(1667 erschien erst die englische Fassung. Hier wurde vor allem die 1700 in Nürnberg erschienene zweisprachige Ausgabe von Solleysel benützt.)

Chesnaye 1744

François Alexandre Aubert de la Chesnaye Des Bois, Le Parfait Cocher

Paris 1744

Chesnaye 1778

François Alexandre Aubert de la Chesnaye Des Bois, Der vollkommene Kutscher

Frankfurt und Leipzig 1778

DFT

Deutsche Fahrzeug-Technik (Zeitschrift)

Druml 2009

Thomas Druml, Die Zucht-Formel

PferdeRevue 2009

Druml 2010

Thomas Druml, Die Altösterreichischen Warmblutrassen

Pferde Revue 2010

Eberhardt 1889

F. Eberhardt, Das Wagenpferd und die Fahrkunst.

1889

Filtzinger 1858

L.J. Filtzinger, Versuch über die Abstammung des zahmen Pferdes

Wien 1858

Fugger 1578

Markus (Marx) Fugger von Kilchberg und Weissenhorn, Von der Gestüterey

Worms 1578

Fugger 1611

Marx Fugger, Von der Gestüterey (Ergänzter Neudruck von Wolstein)

Frankfurt am Mayn 1611

Furger 2009

Andres Furger, Fahrkunst – Driving

Hildesheim – Zürich – New York 2009

Furger 2015

Der gefederte keltische Wagen und seine kulturgeschichtliche Einordnung

(e-Paper unter academia, edu)

Galiberti 1692

Johann Baptista Galiberti, Neugebahnter Tummelplatz und eröffnete Reit-Schul

Frankfurt am Main 1692

Grison 1550

Federico Grison (heute meist Grisone genannt), Gli Ordini di Cavalcare

1550

Gilbey 1898

Walter Gilbey, The Harness Horse

London 1898 (3. Auflage)

Gilbey/Watney 1976

Walter Gilbey und Sanders Watney, The Harness Horse

1976 (durch Watney revidierte und ergänzte Fassung von Gilbey 1898)

Haller 2002

Martin Haller, Pferde unter dem Doppeladler: Das Pferd als Kulturträger im Reiche der Habsburger.

2002

Heinze 1863

Theodor Heinze, Pferd und Reiter oder die Reitkunst in ihrem ganzen Umfange

Leipzig 1863

Hémars 1819

Chevalier d'Hémars, De L'aurigie

Paris 1819

Hochwächter 1866

Ulrich von Hochwächter, Stallhaltung und Stallpflege

Berlin 1866

Hohberg 1689

Wolf Helmhardt von Hohberg, Die vollkommene Pferd- und Reitkunst

1689

Huzard 1843

J.B. Huzard, Des haras doméstiques et des haras de l'Etat

Paris 1843

Jaeger 1846

A. Jaeger, Das orientalische Pferd und das Privat-Gestüte Seiner Majestät des Königs von Württemberg

Stuttgart 1846

Jannasch 1865

R. Jannasch, Unsere Pferde als Folgen der Anglomanie

Coburg 1865

Justinus 1815

Johann Christoph Justinus, Grundsätze zur Vervollkommnung der Pferdezucht

Wien und Triest 1815

Kugler 1977

Georg Johannes Kugler, Die Wagenburg in Schönbrunn

Graz 1977

Kugler/Bihl 2002

Georg Kugler und Wolfdieter Bihl, Die Lipizzaner der Spanischen Hofreitschule

Wien 2002

Kuntz und d'Alton 1827

Rudolph Kuntz und Edouard Joseph d'Alton, Abbildungen sämmtlicher Pferde-Racen

Carlsruhe 1827

Löffler 1863

Karl Löffler, Encyclopädie für Pferdefreunde, Pferdebesitzer und Pferdezüchter - Geschichte des Pferdes

Berlin 1863 (2 Bände)

Loncey 1888

H.-V. de Loncey, Le Cheval du Bourgeois et du Sportsman

Paris 1888

Mannheim 2007

Reiss-Engelhorn-Museen Mannheim, Pferdestärken – Das Pferd bewegt die Menschheit (Sonderausstellungskatalog, hg. von A. Wieczorek und M. Tellenbach)

Merk 1835

Th. Merk, Praktisches Handbuch für Pferdebesitzer und Pferdeliebhaber

München 1835

Moreau 1867

Friedrich Freiherrn v, Moreau, Bericht über den landwirthschaftlichen Teil der Weltausstellung zu Paris im Jahre 1867

München 1867

Morin 1864

M.A. Morin, Instruction pratique pour faiciliter l'élévage & le dressage des chevaux de selle et d'attelage

Paris 1864

Pape 1966
Max Pape, Die Kunst des Fahrens
Stuttgart 1966

Pluvinel 1629
Antoine de Pluvinel, L'instruction du Roy en l'exercice de monter à cheval
Paris 1629

Poncet 2009
Pierre-André Poncet, Le cheval des Franches-Montagnes à travers l'histoire
2009

Potratz 1966
Johannes A.H. Potratz, Die Pferdetrensen des alten Orient
Rom 1966

Preissler 1825
Johann Preissler, Noth- und Hilfsbüchlein für Fuhrleute
1825

Prizelius 1777
Johann Gottfried Prizelius, Vollstaendige Pferdewissenschaft
Leipzig 1777

Robinson 1861
H.Robinson, Chevaux de selle, de chasse, de course et d'attelage
Paris 1861

Rochau 1828
Auguste de Rochau, De l'éducation des chevaux en France
Paris 1828

Richter 1805
E.G. Richter, Anweisung zur guten Pferdezucht
Halle 1805 (2. Auflage)

Ryder 1961
Tom Ryder, The High Stepper
1961

Schönbeck 1900
Richard Schoenbeck, Deutsche Fahrkunde, Band 1 Das Pferd
Wiesbaden 1900

Schönhut 1853
Ottmar Schönhut, Napoleon III. Kaiser der Franzosen
Reutlingen 1853

Schlieben 1867

Die Pferde des Alterthums

Neuwied und Leipzig 1867

Schwarznecker 1880

G. Schwarznecker und W. Zipperlen, Beschreibung der vorzüglichsten Pferde-Racen. Gesammelte Aufsätze aus dem „Sport“. Zugleich Textband zu Volkers, Abbildungen vorzügl. Pferde-Racen.

Stuttgart 1880

Sebald 1815

Georg Freidrich Sebald, Vollstaendige Naturgeschichte des Pferdes

Ansbach 1815

Sidney 1885

The Book oft he Horse

1885 (erste Auflage 1873)

Solleysel 1677

Le véritable parfait Maréchal / Der Warhafftig-Vollkommene Stall-Meister

Genf 1677 (zweisprachige Ausgabe)

Starke 1995

Frank Starke, Ausbildung und Training von Streitwagenpferden

Wiesbaden 1995

Stephan 1845

H.W. Stephan, Das Pferd, seine Zucht und Veredelung Historisch-kritisch beleuchtet

Velstra 1988

Tjeerd Velstra, Das Fahrpferd und seine Ausbildung

1988

Veltheim 1833

R. von Veltheim, Abhandlungen über die Pferdezucht

Braunschweig 1833

Volkers 1882

Emil Volkers, Abbildungen vorzüglicher Pferde-Rassen

Stuttgart 1882

Walther 1689

Johann Walthern, Kurtze Beschreibung der Pferde- und Vieh-Zucht

Leipzig 1689

Weiher 1998

Ottfried Weiher, Die Warmblutzucht in Mecklenburg-Vorpommern

1998

Winter 1670

Georg Simon Winter, Stutherey MERCURIUS

Onoltzbach 1670

Wolstein 1786
Bruchstücke über wilde-halbwilde-Militär- und Landgestüte
Wien 1786

Worsley 2004
Giles Worsley, The British Stable
New Haven – London 2004

Wrangel 1908
Wrangel, Die Rassen des Pferdes, Erster Band
Stuttgart 1908

Wrangel 1928
Das Buch vom Pferde, Zweiter Band
Stuttgart 1928 (6. Auflage)

Index der abgebildeten Pferdegattungen, Rassen und Schläge

Es wird auf die Abbildungsnummern verwiesen.

Ägyptisches Pferd	132, 295
Amerikanischer Traber	166, 167, 229
Andalusier	301
Anglo-Normänner	154, 155, 318, 319
Araber	106, 127, 239, 292, 293
Araber aus Babolna	358
Araber aus Weil	294
Ardenner	334
Bayerisches Pferd	345
Belgier	236, 332, 333
Berber	106, 129, 296, 297
Bretagner	320
Boulonnais	324
Camarque	286
Cleveland Bay	193, 194, 200, 249, 270, 306, 307, 308
Clydesdale	317
Comtois	281
Däne	104, 123, 325, 327
Einsiedler	267
Englisches Kutschpferd	111, 112, 113, 142, 201
Eisgrub-Züchtungen	64, 65, 66, 67, 89
Fell Pony	259
Fjord	285
Flander	46
Französischer Traber	168, 278
Frederiksborger	326
Freiberger	261, 282, 354
Fuhrpferd	2, 5, 33, 103, 114, 143, 149, 264
Friese	46, 104, 278
Gelderländer	257, 262, 269, 331
Genette	3
Gidran	368
Groninger	330, 339
Gutschiross	siehe Ungare
Hackney	193, 196, 222, 232, 234, 247, 248, 258, 268, 313-315
Haflinger	283, 355
Hannoveraner	180, 198, 190, 261, 338
Holsteiner	1, 104, 121, 230, 237, 243, 343
Hunter aus England	99, 138, 139, 192, 305
Jagdzug-Pferd	118, 119, 216
Jucker	6, 190, 220, 244
Kladruber	183, 184, 260, 272, 359, 362, 363, 364
Korsisches Pferd	165
KWPN	252
Limousin	125, 321
Lippizaner	186, 219, 223, 245, 251, 256, 266, 271, 360, 361
Lusitano	276
Mantua	39, 40

Mecklenburger 122, 335, 336, 337
Merens 280
Neapolitaner 55, 105, 302, 303
Nonius 367
Norfolk Traber 310, 311, 312
Normänner (Normand) 126, 151, 153, 156, 157, 158
Nubisches Pferd 130
Oldenburger 250, 253, 340, 341, 342
Orlow 373, 374, 375
Ostfriese 235, 237, 242, 344
Ostpreusse 346, 347
Percheron 152, 322, 323
Persisches Pferd 128
Poitou-Esel 287
Polnisches Pferd 107, 135
Pony 210, 226, 328
PRE 275
Preussisches Pferd 120, 150
Radautzer 366
Royal Cream 179, 180, 182
Russisches Pferd 108, 136, 221, 371, 372
Schwarzwälder 284
Schlesier 352
Schwedisches Warmblut 254, 329
Schweres Warmblut 277
Senner 36
Shagya-Araber 274
Siebenbürger 134, 369, 370
Simmentaler 353
Spanier 49, 105, 124, 236, 298, 299, 300
Suffolk 316
Trakehner 7, 349, 350, 351
Türkisches Pferd 108, 131
Ungarisches Pferd 54, 107, 133, 189 , 365
Vollblut, arabisches 95, 273
Vollblut, englisches 92, 93, 110, 137, 140, 141, 144, 146, 147, 148, 161, 203, 304
Welsh Cob 255
Yorkshire Coach Horse 228, 233, 309

ANHANG 1:

PRIZELIUS 1777 ZU DEN FAHRPFERDEN UND ZUM WAGENFAHREN



Abb. 376

„Vollständige Pferdewissenschft“ von 1777: Frontispiz mit Porträt des Autors Prizelius.

Der am 13. April 1736 in Göttingen geborene Johann Gottfried Prizelius war zunächst Stallmeister in Sachsen-Weimar und Gestütsmeister zu Allstädt, danach Hauptmann in der Grafschaft Lippe und Stallmeister in Detmold, letztlich Direktor des fürstlichen Gestütes Czartoriskis zu Corzek in Wolhynien (heute Ukraine, westlich von Warschau). Er verstarb am 5. Oktober 1784 in Polnisch-Neustadt. Seine literarischen Hinterlassenschaften bestehen neben einer „Beschreibung des Senner Gestütes“ (1771) und einem „Handbuch der Pferdewissenschaft“ (1775) sowie mit „Etwas über Liebhaberinnen der Reuterey“ (1777) in der „Vollständigen Pferdewissenschaft“ (1777). So beschrieb Katalyn Wagner in ihrer Doktorarbeit „Der Tierschutzgedanke und das Bild des Pferdes bei Johann Gottfried Prizelius (1736-1784) und seinen Zeitgenossen“ die Biographie von Johann Gottfried Prizelius.

Prizelius‘ „Vollständige Pferdewissenschaft“ war eine Pioniertat. Die Texte zeugen von einem erfahrenen Pferdemann und Praktiker. Prizelius war seit 1768 der erste Gestütsleiter des bekannten Seenner Gestüts in Lopshorn bei Detmold, über das er auch eine Schrift verfasste.

Erstaunlich ist der tierfreundliche Ansatz des Autors und die Kennerschaft in Bereichen, die heute noch fast gleich angewendet werden (Anspannung, Leinenverschnallung usw.). Prizelius war weltweit der erste Autor, der sich ausführlich dem Fahrpferd und der Technik des Fahrens von Kutschen äusserte, kam doch sein Werk vor dem des Franzosen de la Chesnaye heraus.

Zur Führerschaft im Bereich Fahrkunst innerhalb Europas hat sich der Schreibende bereits im Band Fahrkunst geäussert, damals aber war das Werk von Prizelius noch nicht eingearbeitet (hingegen die Übernahmen von Prizelius-Passagen durch Krünitz). Mit der neuen Quelle bestätigt sich, dass im 18. Jahrhundert der Fortschritt in der Reiterei stark zum Aufstieg der Fahrkunst beigetragen hat und Deutschland dabei einen führenden Anteil einnahm, vor allem preussische Gestüte. Prizelius unterstreicht wiederholt, wie wichtig es sei, dass der gute Kutscher sein Pferd auch unter dem Sattel ausbilden könne und dass schwierige Übungen dem Pferd reitend beigebracht und dann erst fahrend eingeübt werden müssen. Schon de la Guérinière hatte betont, dass deutsche Kutscher das kombinierte Training von Fahrpferden unter dem Sattel und vor dem Wagen besser beherrschten als die Kutscher anderer Länder.

In der Vorrede seines Werkes von 1777 bemerkte der weit gereiste Prizelius das hohe Niveau vor allem in preussischen Gestüten im Gegensatz zu Gestüten „in

Spanien und Frankreich, da man die herrlichsten Pferde zog“, in denen aber nur ganz wenige richtig ausgebildet waren. Prizelius kannte die bis zu seiner Zeit erschienene Fachliteratur, vor allem die Arbeiten von de la Guerinière; er führte als Nachweis 178 Titel an.

In der Zeit von Prizelius diente das edle Pferd zu folgenden Nutzen: als Reisepferd (im Sattel), als Soldatenpferd und als Zugpferd. Dazu kam die Hohe Schule in der offenen „Sommerbahn“ oder im geschlossen „Reithaus“.

Allerdings hatte Prizelius mit dem folgenden Werk eines anderen deutschen Stallmeisters von 1770 bereits einen Vorgänger: Johann B. von Sind, Vollständiger Unterricht in den Wissenschaften eines Stallmeisters. Darin werden bereits folgende Funktionen in einem Gestüt erwähnt: Wagenmeister, Leibkutscher, Kutscher, Reitknecht und Vorreiter. Offenbar war das Fahren von Pferden in einigen deutschen Gestüten der Mitte des 18. Jahrhunderts neben der Zucht und der hohen Reitkunst bereits ein integrierter Teil.



Abb. 377

Taf. VI aus „Vollständige Pferdewissenschaft“ von Prizelius des Jahres 1777.

Der folgende Originaltext stammt aus Kapitel XI zum Thema Kutscher und Wagenmeister. Die Hierarchie im Stall war die Folgende:

- Stallmeister
- Bereiter
- Leibkutscher
- Kutscher
- Vorreiter (Reiter der angespannten Vorpferde)
- (Reit-)Knecht
- Beyläufer (Ersatz des Reitknechts). Dazu kam der Wagenmeister.

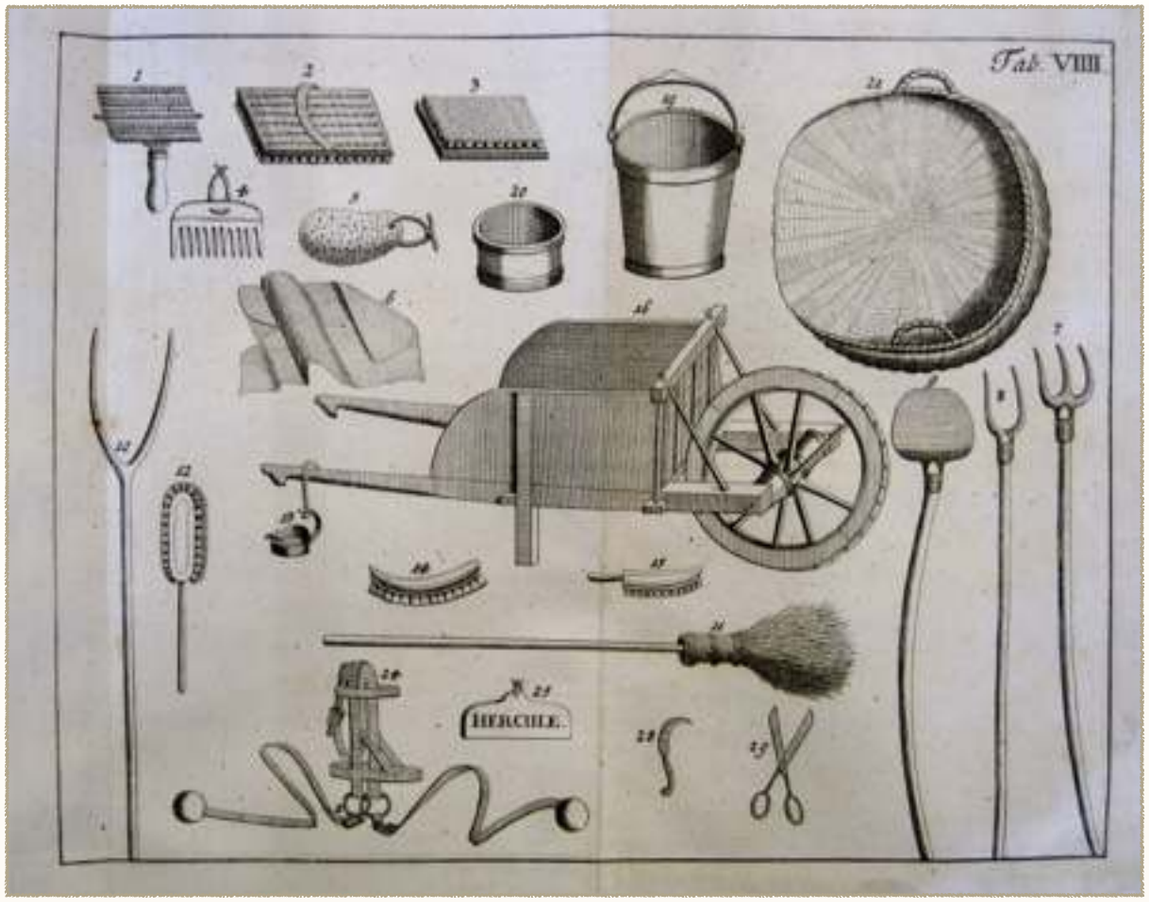


Abb. 378

Taf. VIIII aus „Vollständige Pferdewissenschaft“ von 1777: Stallgeräte.

1. Striegeln,
2. Cardetschen,
3. Wasserbürsten,
4. Kämme,
5. Schwämme,
6. Wischtücher,
7. Mistgabeln,
8. Heugabeln,
9. Schaufeln,
10. Giffeln,
11. Besen,
12. Bürsten, die Wagen zu waschen,
13. Dergleichen die Geschirre zu putzen,
14. Kleiderbürsten,
15. Schnallenbürsten,
16. Schubkarren,
17. Laternen,
18. Lampen,
19. Wassereymer,
20. Futtermaaße,
21. Futterwannen,
22. Heulaken,
23. Säcke,
24. Halftern,
25. Breter mit Namen, womit die Pferde benennet werden,
26. Stalldecken für den Sommer und Winter,
27. Deckengurten,
28. Einen Haken, womit der Unrath zwischen dem Fuß und Eisen ausgeräumet wird,
29. Eine Scheere.

Der folgende Wortlaut der Originaltexte wurde zur Verbesserung der Lesbarkeit leicht angepasst. Die Klammerbemerkungen und Zwischentitel stammen ebenfalls von Andres Furger. In der Zeit von Prizelius wurden Kutschen, vor allem die Berlinen sechsspännig gefahren, die Stangen- und Mittelpferde vom Bock aus und die Vorpferde im Sattel vom Vorreiter aus gelenkt

Der Kutscher

§. 12.

Die Kutscher sind entweder Leibkutscher oder gewöhnliche Kutscher. Die erstern fahren die Herrschaft, und haben auf die Wagen und Geschirre, welche sie brauchen, ein wachsames Auge, damit sie im Fahren nicht etwas zerbrechen. Die gewöhnlichen Kutscher warten und pflegen mit ihren Vorreitern ihre Züge; fehlet etwas an ihren Pferden, so melden sie es sofort dem Bereiter, und die Krankheiten dem Curschmidt. Sie geben auf die Beschläge Acht; das gebrauchte Geschirre reinigen sie, und bringen es auf die Geschirrkammern. Sie halten die Nachtwachen in den Ställen mit, wenn der Stall nicht durch Soldaten besetzt wird.

In diesem Paragraph ist der Unterschied zwischen den Leibkutschern und gewöhnlichen Kutschern bemerket, welcher sich gemeiniglich an großen Höfen zu finden pfleget. Jener muß in seinen Verrichtungen vorzügliche Geschicklichkeit besitzen, und einen solchen Charakter und Lebensart haben, daß er allen übrigen zum Muster dargestellet werden kann, wie er denn am wenigsten dem Trünke ergeben seyn darf. Er fahret niemand, als die Herrschaft, und wenn er selbige fahren soll, so stehet er darauf, daß alles im gehörigen Stande, und auch auf gleiche Weise gehörig angespannet sey, woran er selbst keine Hand legt. Dahingegen liegt ihm die genaue Aufsicht ob, dass alles so beschaffen sey, daß nichts zerbreche oder zerreiße, und seinem Herrn kein Unglück zugefügt werde, welches im Entstehungsfall, wenn des Leibkutschers Nachlässigkeit daran Schuld wäre, stark an ihm geahndet werden muß. Es liegt ihm die Sorgfalt mit ob, daß die Kutschpferde in gutem Beschläge unterhalten werden; daß ihnen zu rechter Zeit die Ohren und Barte geschoren werden, aber nicht die Füße, welches eine schädliche Sache ist; daß die Kutscher ihre Pferde reinlich und ordentlich halten, und die Geschirre nach dem Gebrauche reinigen, und wieder an gehörigen Ort bringen; daß die Wagen reinlich gehalten werden,

und kurz; daß die Kutscher und Vorreiter, nebst Beyläufern, ihren Pflichten ein Genüge thun. Die Pferde, womit er fährt, haben noch ihren besondern Kutscher, weil er mit den Zügen abwechselt, daher er auch niemals ein Pferd putzet.

Die gewöhnlichen Kutscher verrichten alle zuvor erwähnte Arbeit, als putzen, füttern, beschlagen lassen, und Geschirre putzen, und hat ein jeder auf seinen Zug so wohl, als auf die von ihm zu gebrauchenden Geschirre, besonders Acht. Die Reinigung der Wagen und das Waschen derselben, ist nicht seine Beschäftigung, sondern gehöret für den Vorreiter und Beyläufer. Es ist an einigen Höfen der Gebrauch, daß die Ställe durch Soldaten bewachet werden, welches wegen eines zu befürchchtenden Feuers- oder andrer Gefahr nöthig ist, wo aber diese Gewohnheit nicht ist, müssen die Knechte, welche in den Stall gehören, die Wachten verrichten: denn die Stalle dürfen nicht, weder am Tage noch des Nachts ohne Aufsicht gelassen werden. Nachdem der Stall mit Leuten stark oder schwach besetzt ist, lasset man des Nachts einen oder zwey Mann wachen. Man kann die Wachten nach der Regel abtheilen, daß man zwey Mann nimmt, wenn 8 oder mehr Knechte darin sind; und einen, wenn er unter dieser Zahl besetzt ist, damit es nicht zu oft herum komme.

Alle Kutscher müssen sich fleißig im Fahren üben, welches auch den Pferden dienlich ist, daß sie einen Tag um den andern angespannet werden. Diese Uebung lasset der Bereiter vornehmen. Er bedienet sich dazu der Sommerbahn, in welcher er sie übersehen kann, und lasset sie allerley Wendungen und kleine Volten machen, wodurch auch der Vorreiter ein gehöriges Augenmaß bekömmt, und die Wendungen so machen lernet, daß er weder das Eck verfehlet, noch auch zu kurz wendet, und die Pferde in die Zugstränge verwickelt.

(Folgen Ausführungen zum Stall-, Reit- und zum Sattelknecht.)

Der Wagenmeister

§. 15.

Der Wagenmeister besorget, daß alles, was zum Fuhrwerk gehörig, wohl im Stande sey. Er sorget dahero für die Ausbesserung, wovon er die gehörige Meldung an den Stallmeister verrichtet. Er hat die Geschirrkammer unter seiner besondern Aufsicht, auf welcher er alles in der besten Ordnung hält, und welche er ein richtiges Inventarium führet.

Zu dem Wagenmeister wählet man einen Mann, der bereits eine Zeitlang als Kutscher gute Dienste geleistet, dem das Fuhrwerk, und was dazu gehöret, bekannt ist, der schreiben kann, und sich jederzeit ordentlich und fleißig bewiesen. Dessen Hauptbeschäftigung ist, die Wagen nach dem Gebrauche zu visitiren, und das zerbrochene oder gebrechliche wieder repariren, und in guten Stand setzen zu lassen. Diese einzige Beschäfftigung würde ihm nicht hinreichend seyn, daher man ihm die Geschirrkammer zur besondern Aufsicht anvertrauet. Auf dieser muß eine gleiche Ordnung, wie auf der Sattelkammer, herrschen, und ein ähnliches Inventarium davon durch den Wagenmeister geführet werden. Zum Putzen der Geschirre müssen ihm die Beyläufer hülfliche Hand leisten, zumal wenn Beschläge poliret werden sollen, welches er alleine zu verrichten nicht im Stande ist. Bey dem Gebrauche der Wagen stehet er darnach, daß sie gehörig in Schmiere unterhalten und bepacket werden, wenn sie nämlich zu einer Reise gebraucht werden sollen, in welchem Falle er das auf Reisen zum Wagen nöthige Geräthe, als Sperriemen, Wagenwinden, Barten und so weiter mitgiebt. Er hält mit den Handwerksleuten, die an den unter seiner Aufsicht seyenden Wagen und Geschirren arbeiten, Rechnungsbücher, wie der Sattelknecht, und verfähret damit, wie es im §. 10. dieses Capitels gesagt ist. Sollte der Hofstaat so groß seyn, daß der Wagen eine Menge, und deren Gebrauch stark wäre, so können ihn diese genug beschäfftigen, und muß sodann der Leibkutscher die Aufsicht der Geschirrkammer übernehmen. Es kömmt dieses lediglich auf die Einrichtung des Hofstaats an, wornach man sich richten, und die Geschaffte vertheilen muß.

Der Vorreiter

§. 16.

Der Vorreiter reitet seinem Kutscher vor, putzet, füttert und wartet den Zug, reiniget mit seinem Kutscher das Geschirre, wäschet die Wagen, siehet nach dem Beschläge und hält die Wache in dem Stalle in der Ordnung mit. Man wählet hierzu gern kleine Leute.

Ein guter Vorreiter erleichtert dem Kutscher das Fahren. Er muß vorzüglich ein gutes Gesicht haben, und auf den Wink seines Kutschers achten. Er muß gewandt und rührig seyn, weil er sehr fleißig zurück sehen, und die Mittlern Pferde mit beobachten muß. Der Kutscher ist oft nicht im Stande, bey einer

https://www.andresfurger.ch

schnellen Parade seine unter der Leite habenden 4 Pferde, zugleich und auf einmal aufzuhalten, da alsdann der Vorreiter die mittleren Pferde durch die Peitsche mit Winken zurück hält. Er muß auf den Wink des Kutschers mit der Peitsche achten, wodurch er ihm zu verstehen giebt, welchen Weg er wenden, oder auf welcher Seite er dieser oder jener Gleise auszuweichen, seine Pferde führen soll, und auf den Wink gleich folgen. Aus diesem Grunde wählet man gerne junge und kleine Leute, die rühriger sind, wie große und ältere, dennoch aber dürfen sie auch nicht zu schwach seyn, damit sie ihr unter sich habendes, nebst dem Handpferde halten können. Ihr Amt außer dem Fahren ist, daß sie mit ihrem Kutscher des Zugs, wobey sie gesetzet sind, warten und pflegen, wie es mehrmalen erinnert worden. Jeder Vorreiter hilft seinem Kutscher bey aller Arbeit, und die gebrauchten Wagen waschet er mit dem Beyläufer, woran der Kutscher keine Hand legt. Sie werden von den Kutschern und Reitknechten auch durch die Mondirungen unterschieden, weil die ihrigen viel kürzer sind, wobey ihnen Schärfen (gemeint ist wohl die Schärpe, die Leibbinde, AF), welche sie über das Kammisol um den Leib binden, gegeben werden. Ihre Peitschen, die sie führen, sind klein, mit kurzen Stielen, und dienen ihnen nur dazu, daß sie das Handpferd damit anfeuren, und die mittleren Pferde zurück winken. Ihr Reitpferd zu ermuntern, tragen sie Sporen. Weil sie die beste Gelegenheit haben, sich im Fahren zu üben, so werden sie nach ihrem Wohlverhalten zu Kutschern erwählet, wenn ein Platz offen wird.

Der Beyläufer

§. 17.

Die Beyläufer werden den Reitknechten und Kutschern zugegeben, um ihnen putzen, Geschirre rein machen, und die Wagen waschen zu helfen. Sie werden auch zum Ausschicken gebraucht, verrichten die Nachtwachen mit, und aus ihnen ersetzet man die erledigten Plätze der Reitknechte und Vorreiter. Im Nothfalle thun sie auch Reitknechtedienste.

Zu Beyläufern wählet man junge Leute, die man zuzuziehen gedenkt. Sie sind nöthig, um die zurück gebliebenen Pferde zu warten, wenn die Kutscher und Reitknechte abwesend sind. Es gehet z. B. ein Reitknecht mit zwey Pferden fort, und lässet noch zwey, welche unter seiner Wartung sind, zurück, welches denn von mehreren geschehen kann; diese sämmtlich im Stalle bleibenden Pferde, müssen die Beyläufer verpflegen; so gehet es auch mit den Kutschpferden. Die Züge bestehen gemeiniglich auf großen Höfen aus 9 Stück, und 6 werden nur angespannet, daher allemal 3 zurück bleiben, die der Beyläufer abwarten muß. Es kann auch seyn, daß Knechte oder Vorreiter krank werden, deren Plätze sie so lange ausfüllen müssen, bis sie wieder hergestellet sind. Zu Zeiten werden sie auch dem einen oder dem andern als Reitknecht zugegeben, wenn es an wirklichen Reitknechten fehlet. Sie werden auch gebraucht, Bestellungen bey den Handwerksleuten zu verrichten, wenn dergleichen bey Reparaturen nöthig ist, und mißbräuchlich werden sie auch von den übrigen Kutschern und Reitknechten herum geschicket, Lebensmittel herbey zu holen. Sie stehen in Gehalt, und bekommen auch Mondirungen, die sich aber von den übrigen auszeichnen, woben sie die Anwartschaft auf alle entstehende Vacanzen haben, und nach ihrem Geschicke eingesetzet werden.

(Es folgen die Paragraphen 27 bis 34 zu den Geschirren. Dies ist wohl die älteste, derart ausführliche Darstellung der Pferdegeschirre überhaupt. Und vielleicht die erste deutschsprachige Erwähnung der neuen englischen Geschirre, allerdings noch ohne die leichten Kumte.)

Die verschiedenen Geschirrtypen

§. 27.

Haupteintheilung der Geschirre: Die Geschirre lassen sich nach ihrer Anordnung zergliedern:

I. in gewöhnliche, worunter man die verstehet, welche bey Kutschpferden gemeiniglich gebrauchet werden

II. in englische; und

III. in Rippengeschirre. Alle drey Gattungen werden wieder unterschieden, und sind entweder Hintergeschirre, Mittelgeschirre, oder Vordergeschirre.

Es ist einem jeden, wer selbst Equipage hält, oder wer sie unter Händen hat, zur Genüge bekannt, daß die Veränderung der Geschirre fast eben so groß sey, wie die bey den Sätteln, und daß man bald dieses bald jenes Muster davon siehet; inzwischen ist doch der Endzweck aller Geschirre, daß sie Pferden zum

Gerüste dienen, in welchen sie Lasten von der Stelle ziehen sollen. Je bequemer einem Pferde die Geschirre werden, ohne daß man ihren Endzweck verfehlet, desto nützlicher sind sie.

Bey Anordnung der Geschirre setzet man deren Nutzen und Bequemlichkeit vielfältig bey Seite, und stehet mehr auf die Zierde, welche sie einem Pferde verschaffen sollen, und daraus entstehen ihre vielfachen Veränderungen. Alle diese Veränderungen zu bemerken, wäre theils unmöglich, theils aber unnöthig, weil es hier meine Absicht ist, die Theile nebst ihrem Nutzen von einem gewöhnlichen Geschirre zu erklären, wodurch man in den Stand gesetzet wird, alle übrige, was für Gattung sie auch immer seyn mögen, zu beurtheilen. Um aber ihre veränderte Gestalt nicht ganz zu verschweigen, habe ich drey Arten angeführet, welche in Deutschland die gebräuchlichsten sind.

Wenn man von einem Zuge redet, so verstehet man darunter 6 Pferde, welche jedesmal zwei neben einander, und also in drey Reihen gespannet werden. Nach diesen 3 Reihen ist jede Art der Geschirre wieder verschieden, und jedes hat zu seiner Bestimmung besondere Theile und Namen, als Vordergeschirre, Mittelgeschirre, und Hintergeschirre. An den gewöhnlichen, welche ich zur ersten Art gewählet, werden wir die unentbehrlichen Stücke sämmtlich finden, weshalb ich selbige zur Erklärung vor mich genommen, und die Zeichnung davon auf den Tab. IX., XX., und XXI. beygefüget habe.

Das Geschirr der Stangenpferde

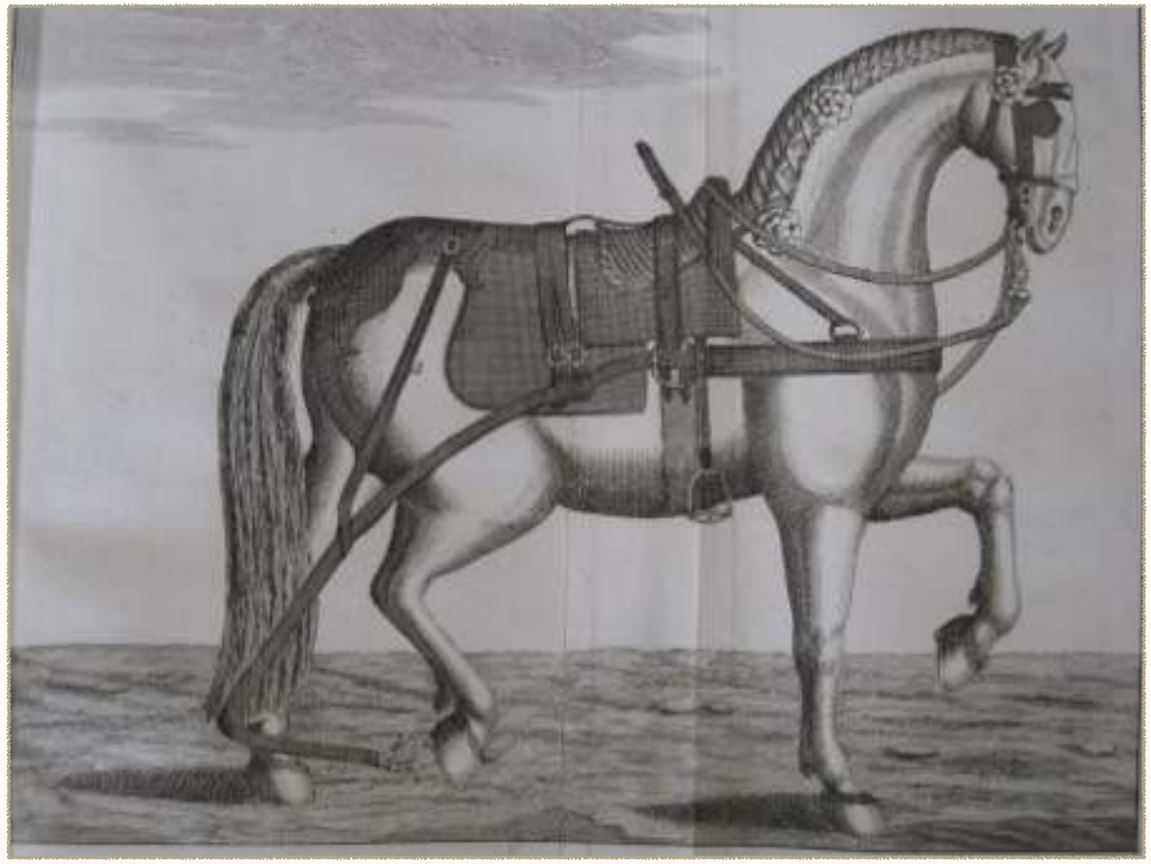


Abb. 379

Tafel IX aus Prizelius 1777: Das Geschirr der Stangenpferde.

§. 28.

Ein gewöhnliches Hintergeschirre bestehet:

1. Aus dem Kammdeckel, unter welchen

a. das Kissen, und über welchen

b. Ringe gesetzet sind, welche die Stangenzügel aufzusetzen, und die Leiten zu erhalten nützen.

2. Dem Oberblatte.

https://www.andresfurger.ch

3. Den Bruststrüppen.

4. Dem Brustblatte, auf welchem 4 Ringe, wodurch der Umgang gehet, angebracht sind.

5. Dem Umgange oder kurzen Seitensträngen.

6. Den Stößeln mit Schnallen.

7. Der Bauchgurte.

8. Dem Rückenriemen, welcher entweder einfach oder doppelt ist.

9. Der gespaltenen Gabel.

10. Dem hintern Oberblatte mit vier Strüppen zu dem Backenriemem und der Schweifkappe.

11. Dem hintern Unterblatte mit vier Ringen zu den Backenriemen.

12. Dem Backenriemen mit Schnallen.

13. Den Strangschlaufen.

14. Den Schweifkappen mit Zierrathen.

15. Den Zugsträngen.

16. Den Aufhältern, welche in den Brustring oder in dm Umgang geschnallet werden.

Die in diesem Paragraphen an einem Hintergeschirre bemerkten Stücke, finden sich nach den vorgesetzten Nummern auf der Tab. IX, und kömmt es nur darauf an, daß wir den Nutzen und Endzweck jedes benannten Theiles kennen lernen.

Der Kammdeckel mit seinen Theilen stellet gleichsam den Sattel vor, und muß er das Geschirr in der gehörigen Lage erhalten, zu welchem Ende er auch mit einer Gurte versehen ist, welche aber nicht, wie bey dem Sattel, von Zwirne oder Bindfaden, sondern von doppeltem Leder verfertiget ist.

Das Kissen dienet zur Unterlage des Oberblattes, damit selbiges, weil es mit der Gurte fest angezogen wird, nicht unmittelbar den Rücken berühre, zerreibe und wund mache.

Der Ringe sind drey auf dem Kammdeckel, nämlich der eine obenauf in der Mitte, und die übrigen beyden zu beyden Seiten. Jener dienet, die Zaumzügel darinn zu befestigen, welches man das Pferdaufsetzen nennet, und durch diese werden die Leiten gezogen, um das Pferd führen zu können.

Das Oberblatt wird zu beyden Seiten in die an dem Ringe des Brustblattes gesetzten Stößel geschnallet, damit das Brustblatt in gehöriger Höhe, und in horizontaler Lage, nebst dem Umlaufe, erhalten werde.

Die Bruststrüppen sind zu eben dem Endzwecke erforderlich, sonst würde das Brustblatt vorne sinken. Daß aber das Brustblatt sich nicht aufwärts verschiebe, behindert die Gurte.

Das Brustblatt ist das Hauptstück des ganzen Geschirres, mittelst welchem es die hinter sich habende Last fortziehet. Es darf daher nicht zu schmal seyn, damit es nicht vor der Brust einschneide, aber auch nicht zu breit, damit es dem Gange nicht hinderlich werde, oder wenn es zu hoch nach dem Halse stiege, das Athemholen erschwere. Der Umgang gehet über das Brustblatt, und ist, wie aus der Zeichnung zu ersehen, mit dem hintern Unterblatte vereiniget, welches er mit dem Brustblatte verbindet. Er ist nöthig, damit das Pferd den Wagen auf erforderlichen Fall zurück halten könne.

An einigen Geschirren werden die Aufhalter vor der Brust in den Umgang geschnallt, weil er von dem Brustblatte abgesondert bleibt, an andern aber ist zu diesem Behufe ein Ring in das Brustblatt gesetzet, wie aus dieser vor uns habenden Tab. IX. bey 17 zu sehen. Statt des Umganges gebraucht man auch kurze Seitenstränge, deren eines Ende in den Ring des Brustblattes 5, und deren anderes in den gegenüberstehenden Ring G geschnallet werden. Gewöhnlicher ist aber der Umgang, der auch dauerhafter und stärker ist.

Die Bauchgurte dienet, wie ich mehrmalen gesagt habe, das Geschirre zu befestigen.

Die einfachen oder doppelten Rückenriemen, wovon die letzten in der Zeichnung bemerket sind, tragen den Umgang oder die kurzen Seitenstrange, und halten sie in horizontaler Lage, nicht minder fassen sie auch die Zugstränge, damit auch diese auf eine gewisse Länge in der Höhe erhalten werden, ehe sie sich in die schiefe Lage nach dem Schwengel neigen.

Die gespaltene Gabel erhält das Hintere Oberblatt, damit es nicht zurück weiche, so wie es die Backenriemen erhalten, daß es nicht vorwärts gleiten könne, wodurch es also auf seiner Stelle ruhig liegen zu bleiben genöthiget ist.

https://www.andresfurger.ch

Durch die Backenriemen wird das Hintere Unterblatt auch zugleich in einer horizontalen Lage erhalten, welches erforderlich ist, weil der Wagen damit aufgehalten werden muß.

Die Strangschlaufen sollen den Nutzen haben, daß man die Zugstränge dadurch stecke, wenn die Pferde ausgespannet werden; allein man wird bemerken, daß sie dazu selten, oder gar nicht gebraucht werden, weil es viel Mühe macht, die steifen Zugstrange durch das eingeschnittene Loch zu kriegen, vielmehr pflegen die Kutscher oben auf dem hintern Oberblatte zwey kleine Riemen zu befestigen, womit sie die Zugstränge aufbinden, welches ich eben nicht mißbillige. Die Strangschlaufen könnten also füglich entbehret werden, weil sie aber zugleich zu einer Zierde dienen, so behält man sie mit bey.

Die Schweifkappen mit der gespaltenen Gabel, sind an einem Geschirre das, was der Schwanzriemen an dem Sattel ist, doch könnte die Schweifkappe, wenn es nicht die Ordnung und Zierde erforderte, entlassen werden: weil die Haltung des hintern Oberblattes, der gespaltenen Gabel und des Kammdeckels, von den Backenriemen abhänget.

Die Zugstränge sind eben so nöthig wie das Brustblatt, und wird an deren unterstem Ende die fortzuziehende Last befestiget.

Die Aufhalter sind ganz nothwendige Stücke, und haben einen gedoppelten Endzweck. Erstlich dienen sie dazu, den Wagen auf ebener Erde oder an Bergen aufzuhalten, zweytens aber die Deichsel zwischen den beyden Pferden in der Mitte, und also gerade zu erhalten, wodurch auch der Wagen gerade auszufolgen gemüßigt ist. Hieraus wird man leicht die Folge ziehen, daß die Zugstränge und Aufhälter bey dem Anspannen so stark angezogen seyn müssen, wie möglich, damit die Deichsel keinen Willen erhalte, hin und wieder den Pferden an die Beine zu schlagen, welches dm armen Thieren bey ihrer Arbeit sehr zur Last gereichet.

Da wir jetzo alle Theile, dem Namen nach so wohl als auch ihren Gebrauch kennen, so mag man uns ein Hintergeschirre vorlegen, von was für Art es auch sey, welches wir, in Ansehung seiner guten oder schlechten Anordnung, richtig zu beurtheilen, gewiß nicht fehlen werden.

Das Geschirr der mittleren Pferde beim Sechserzug

§. 29

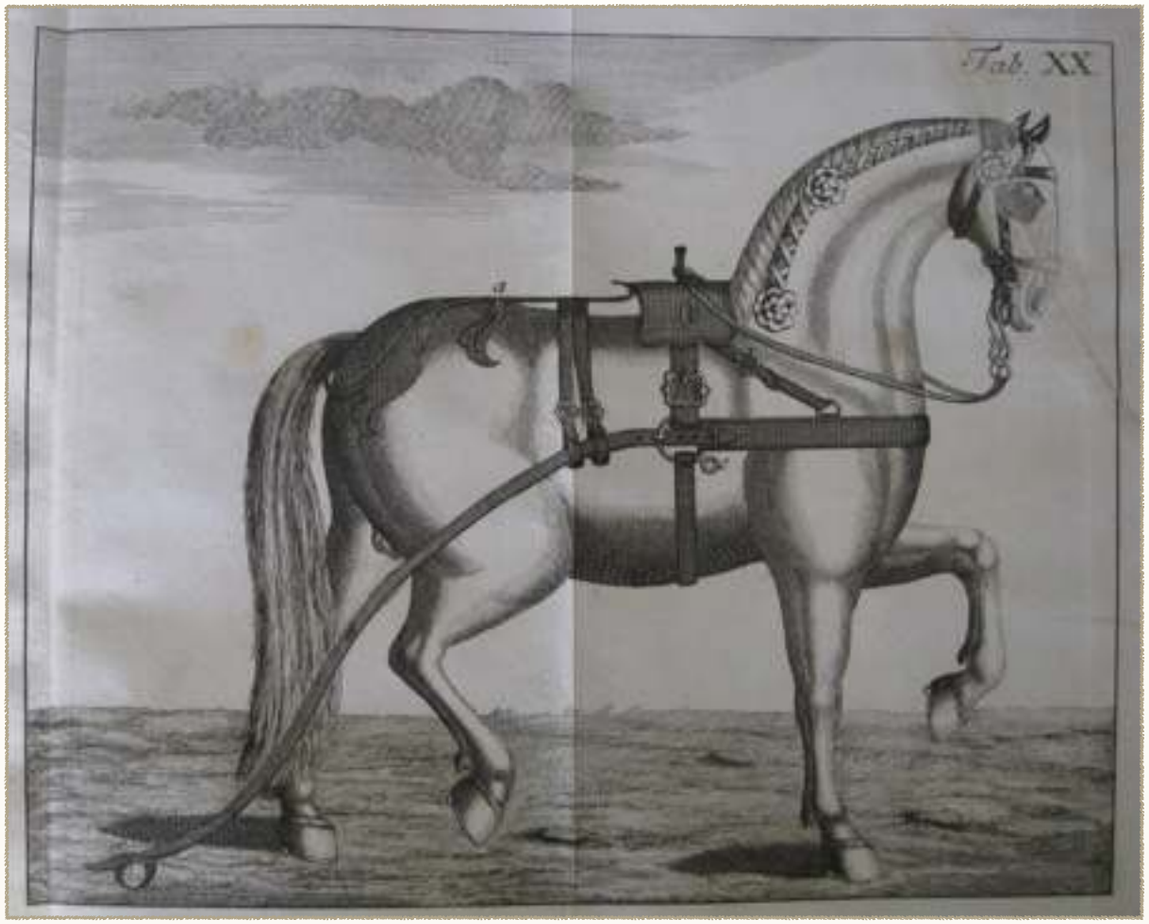


Abb. 380

Tafel XX aus Prizelius 1777: Das Geschirr der mittleren Pferde.

Die Mittelgeschirre sind den vorigen beynahe gleich; nur fehlet an denselben der Aufhalter, der Umgang oder kurze Seitenstrang, das Hintere Oberblatt, das Hintere Unterblatt, nebst Ringen und Stößeln, dahingegen ist ein langes Hinterzeug daran; die Zugstränge sind neun Zoll länger, wie die hintern, und an dem Brustblatte sind eiserne Ringe angebracht, worin die vordersten Stränge befestiget werden,

https://www.andresfurger.ch

Auf der Tab. XX. befindet sich die Zeichnung von einem Mittelgeschirre. Alle an diesem Geschirre fehlenden Stücke, wodurch es sich von dem Hintergeschirre unterscheidet, sind blos zum Aufhalten des Wagens, womit die Mittelpferde nichts zu thun haben. Die Zugstränge b. müssen länger seyn, damit die Mittelpferde den Deichselpferden nicht mit der Krupe zu nahe kommen, und sie zum Wenden Freyheit behalten. Das Hinterzeug a. ist deswegen nöthig, damit so wohl der Kammdeckel nicht vorwärts gleiten könne, als daß man auch die Zugstränge nach dem Ausspannen an selbige befestige. Die an dem Brustblatte angebrachten eisernen Ringe c. nützen zum Anspannen der vordersten Pferde. Es ist also an diesem Geschirre nicht ein Stück, welches entbehret werden könnte.

Das Geschirr der Vorpferde

§. 30.

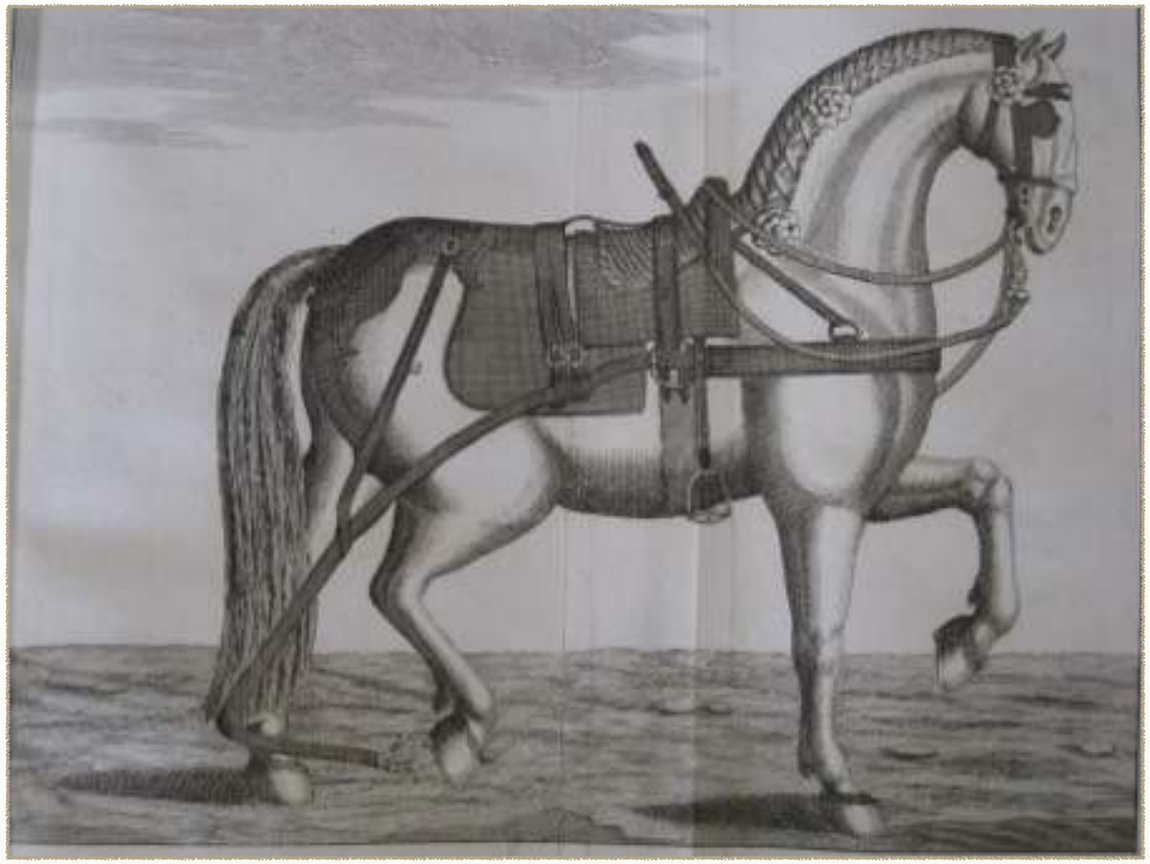


Abb. 381

Taf. XXI aus Prizelius 1777: Das Geschirr des linken Vorpferdes mit dem Sattel für den Vorreiter.

Die Vordergeschirre sind den mittleren völlig gleich, nur sind

1. Zwey lange Kreuzriemen daran, um die Zugstränge, welche drittehalb Fuß länger, als die hintern sind, zu tragen.

2. Sind die Zugstränge vorne mit einer Kette von drey Gliedern und einem Knebel versehen, womit sie an dem Brustblatte des Mittelgeschirres befestiget werden.

https://www.andresfurger.ch

3. Fällt an dem Geschirre des Vorreiters der Kammdeckel mit Zubehörde weg, und liegt über dem Sattel das Oberblatt.

Die Tab. XXI. zeiget ein Pferd mit einem Vordergeschirre, nebst dem Sattel für den Vorreiter. Daß die Zugstränge so lang seyn müssen, hat seinen Grund, wie jeder leicht einsehet, darinn, damit der Vorreiter mit den vordem Pferden sich genug von den Mittlern entfernen könne, um ihnen nicht im Wege zu seyn, welches bey einer Wendung, wenn die Zugstränge den Mittlern an Länge gleich wären, sich bald zeigen würde, daß das inwendige Pferd sich dem Mittlern sehr nahen müßte, wenn das auswendige die Beugung vornehmen wollte, wodurch allerley Unordnung entstehen würde. Bey der Wendung wird der inwendige Zugstrang allemal erschlappet, und er würde sich ganz auf die Erde legen, und das Pferd übertreten, wenn er nicht durch etwas in die Höhe gehoben würde, welches die Kreuzriemen, die mit a. in der vor uns habenden Zeichnung bemerket sind, verrichten.

Wir haben an dem Brustblatte der Mittelgeschirre Ringe gesehen, in welchen die Zugstrange der Vordergeschirre befestiget werden sollten, wozu sich die dazu nöthigcn Ketten mit den Knebeln an diesem Geschirre unter b. befinden.

Es zeiget sich an der Zeichnung, daß das bloße Oberblatt über dem Sattel ruhet, und daß der Kammdeckel durch den Sattel ersetzt wird. Hierbey muß ich noch bemerken, daß man zwar in der Zeichnung das Hinterzeug an dem Oberblatte befestiget sehet, wie es wohl zu geschehen pfleget; allein es ist doch besser, wenn das Hinterzeug hinten an den Sattel geschnallet wird, wie bey einem Reitpferde, weil das über dem Sattel ruhende Hinterzeug dem Vorreiter in der Länge sehr zur Last fällt. Die auf dem Pferde des Vorreiters befindliche Schabracke wird von schwarzem Leder verfertiget, weil es nicht anders schicklich, auch eine jede von anderm Zeuge verfertigte durch das darauf ruhende Lederzeug gar bald zu Grunde gerichtet werden würde.

Man stehet auch, daß das Pferd für den Vorreiter mit einer Unterlegetrense nebst der Zäumung versehen ist, welches seyn muß, weil dieses Pferd wie ein Reitpferd anzusehen ist. Dahingegen wird das Handpferd von dem Vorreiter durch einen Handzügel geführet, welcher bey den Lappen in die Stange befestiget wird, und welchen der Vorreiter in der linken Hand, nebst den andern Zügeln, führen soll, damit er die rechte Hand die Peitsche zu führen frey behalte, womit er sein Handpferd anfeuret, und die Mittelpferde zurück winket. Aus Nachläßigkeit binden die Vorreiter den Handzügel auch wohl in den Riemen an den Sattelkopf, welches man auch wohl zugeben kann, weil er doch allemal den Zügel bey der Hand hat, und das Handpferd nicht entkommen kann, welches geschehen könnte, wenn er nicht angebunden würde, und er den Vorreiter durch die Hand glitte.

Das Rippengeschirr

§. 31.

Rippengeschirre haben den Namen von denen Rückenriemen, deren mehr wie zwey gleichsam wie Rippen über den Pferden liegen.

Man hat, wie ich bereits bemerket, bey Geschirren sein Augenmerk sowohl auf die Zierde, als auf deren Nutzen, und um jene zu erhalten, ist man darauf bedacht gewesen, ein Pferd mehr durch Lederwerk zu bedecken, wodurch man glaubt, einem Pferde mehr Ansehen zu verschaffen. Aus diesem Grunde hat man die Rückenriemen, deren sonst nur zwey sind, vervielfältiget, und, weil diese das Pferd gleichsam wie Rippen umgeben, sie Rippengeschirre genannt. Man bedienet sich hauptsächlich deren bey Staatsgeschirren, und nicht sowohl die Riemen, als der sich darauf befindliche Beschlag, und die dabey angebrachten Schnallen gereichen dem Pferde zur Zierde. Dabey pflegt man auch dergleichen Geschirre mit ausgeschweiften Brustblättern, Rückenriemen, hintern Ober- und Unterblättern zu versehen, und sie mit rothen oder gelben Leder nach dem Geschmack des Herrn einzufassen. Demjenigen, welcher durch das Sehen vieler schönen Geschirre seinen Geschmack verfeinert hat, kann es nicht schwer fallen, selbst Veränderungen und Zierrathen anzugeben, welche sehr in das Auge fallen, und er wird in dem Wesentlichen nichts versehen, wenn er eine Kenntniß von jedem an einem Geschirre befindlichen Stücke hat, und weiß, wozu es erfordert wird und nützlich ist. Bey einer solchen Angabe muß man natürlich die Falle entscheiden, ob es ein Staatsgeschirre, oder ob es ein zum gewöhnlichen Gebrauche auf Reisen eingerichtetes seyn soll. Bey jenem muß man sein Augenmerk auf die Zierde und Geschmack richten, bey diesem hingegen auf Leichtigkeit uud Dauer sehen: denn die Pferde werden auf Reisen ohnehin genug ermüdet, und dürfen sie daher nicht noch durch schwere Geschirre belastet werden.

https://www.andresfurger.ch

Das englische Geschirr

§. 32.

Englische Geschirre sind so gemacht, daß das Hintere Unterblatt und der kurze Seitenstrang in einem Stücke sind, und finden sich an dem Hinterzeuge keine Ringe.

So sehr wir Deutsche und auch die Franzosen darauf bedacht sind, die Geschirre prächtig von Ansehen zu machen, und sie also zu erschweren; ebenso sehr sind die Engländer darauf bedacht, ihre Equipagen so sehr, wie möglich, zu erleichtern. Zu dem Ende sind die Kammdeckel an solchen englischen Geschirren außerordentlich schmal, und so sind es nach deren Verhältniß auch alle Riemen. Das Hintere Unterblatt und der kurze Seitenstrang sind schmal, schwach, und aus einem Stücke, und werden in das Brustblatt eingeschnallt. Diese Geschirre haben auf guten Wegen, da die Last zu ziehen durch selbige erleichtert wird, und in Gegenden, wo man keine Berge antrifft, ihr Gutes und Nützliches, will man sie aber in bergigen Gegenden gebrauchen, wo die Stangenpferde viel halten müssen, so ist zu besorgen, daß die schmalen Hinterunterblätter ihnen Schmerzen verursachen, und ihnen gegen das Aufhalten einen Widerwillen verursachen. Hieraus folget, daß man bey der Wahl der Geschirre auch auf die Gegend mit sehen müsse, in welche sie gebrauchet werden sollen. Zum Beschluß der Abhandlung von Geschirren, will ich die allgemeinen Regeln, die wir bey Anordnung derselben vor Augen haben sollen, nochmals kürzlich wiederholen. Sie sind: 1. die Hintergeschirre gereichen zum Ziehen und Aufhalten, die Mittel- und Vordergeschirre aber sind blos zum Ziehen. 2. Man muß dabey auf die Bequemlichkeit der Pferde, auf die Wege und auf die Last sehen, die mittelst der Geschirre fortgezogen werden soll. 3. Die Zierathen an dem Geschirre richtet man nach der Würde und dem Geschmack des Herrn ein.

Die Leinen (Leiten)

§. 33.

Zu den Geschirren gehören noch die Leiten; diese sind auf vier Pferde doppelte leiten, oder einfache. An den doppelten sind vier Ringe, zwölf Schnallen und vier Stößel mit Schnallen, auch ein Handgriff mit vier Schnallen. Die einfachen erfordern nur einen Handgriff mit zwey Schnallen.

Die Leiten sind bekanntlich die Pferde zu führen nöthig, und bestehen sie auf zwey Pferde, aus zween Zügeln, deren ein jeder zu einem Pferde erforderlich ist. Ein solcher Zügel theilet sich gleichsam hinter dem Kammdeckel in zwey Theile, wo nämlich ein Ring an das Leit angebracht ist, in welchem die zween Zügel befestiget werden, die durch die auf dem Kammdeckel befindliche zween Ringe gesteckt, und wovon der auswendige, an dem auswendigen Baum der Stange, der inwendige aber, an dem inwendigen Baum der Stange des andern Pferdes geschnallet werden. Ein gleiches Leit ist auch auf dem andern Pferde, und weil dieses auf eben die Art befestiget wird, so ist leicht einzusehen, daß an jedem Baume der Stange eines jeglichen Pferdes ein Zügel befindlich ist. Die inwendigen Zügel werden, wie ich eben gesagt, in die hinter dem Kammdeckcl befindliche Ringe des Leites, wo sich ein Stößel mit einer Schnalle zu dem Ende befindet, geschnallet, damit man den inwendigen Zügel nach der mehr oder wenigem Beugung des Pferdes langer oder kürzer schnallen könne. An einem solchen Leite auf zwey Pferde sind also vier Schnallen, womit die Zügel an die Bäume der Stange befestiget werden, und zwey Stößel mit Schnallen, die inwendigen Zügel darein zu schnallen. Diese Leite zusammen zu bringen, hat man entweder einen Griff, an deren Ende Schnallen sind, und worein jedes Leit geschnallet wird, oder an dem einen Leite ist bloß eine Schnalle, in welche das andere gcschnallet wird.

Eben solche zwey Leite werden nun noch gebraucht auf die zwey Vorderpferde, wenn deren viere angespannet werden. Diese sind zwenerley Art. Beyde laufen durch die Ringe, welche bey den inwendigen Ohren der Stangenpferden, das Hauptgestell der Zaume angebracht sind, und werden entweder in Schnallen, welche hinter den Ring der hintern Leiten gesetzet sind, geschnallet, oder sie laufen bis zur Hand des Kutschers, da sie mit in den Griff, worauf vier Schnallen gesetzet sind, eingeschnallt werden. Die ersten werden einfache, die andern aber doppelte Leiten genannt, weil bey jenen der Kutscher nur zwey, bey diesen aber vier Zügel in die Hände bekömmt. Hieraus erkläret sich die

https://www.andresfurger.ch

Anzahl der Schnallen an den Leiten und dem Handgriffe von selbst. Es fragt sich, welche Leiten die besten sind? Nur wenige Kutscher fahren mit doppelten Leiten, und die, welche es thun, geben zum Gmnde an, sie hätten dadurch ein jedes Pferd besonders in ihrer Gewalt, und könnten es also auch besonders fuhren. Die Sache hat für Unerfahrne einigen Anschein, für die Kunst aber wird diese Führung lächerlich. Es ist nicht andem, daß er ein jedes Pferd durch seine doppelte Leite besonders sichren kann, sondem es wird durch dm Zug einer Leite das Nebenpferd zugleich gezogen, aber das andere Paar Pferde empfindet davon nichts. Ueberdem nun so ist es nicht möglich, diese Hand voll Zügel in einer Hand zu fassen, sondern es werden beyde Hände dazu erfordert, wodurch das Regelmäßige bey dem Fahren schon wegfällt: zu geschweige, daß bey gut eingefahrenen Pferden eine geringe Bewegung der Leiten schon hinreichend ist, sie zu führen, und daß man bey solchen keiner Zockerey bedarf. Ich werde dergleichen Zügel niemalen zugeben, weil der Kutscher sich oft darunter verirret, den unrechten gebraucht, und die Sache dadurch schlimmer als besser macht. Es ist mir nie beygefallen, mit anderen Leiten zu fahren, als mit einfachen, und ich bin sehr gut damit zurichte gekommen: es kömmt nur darauf an, daß man die Zügel gehörig schnallet, damit sie so wirken, wie sie sollen, worinn die ganze Kunst bestehet. Denn wenn ich das eine Leit anziehe, und das vordere Leit ist so lang geschnallet, daß das Vorderpferd nichts davon empfindet, so machen die Stangenpferde die verlangte Wendung, und die Vorderpferde bleiben gerade, welches allerdings ein erbärmliches Fuhrwerk giebt. Eben dieses Schnallen der Zügel erfordert viel Genauigkeit und Aufsicht, und hänget die ganze Sicherheit des Führers davon ab, weil nun die Herren Kutscher dazu vielfältig zu tumm sind, so wählen sie denn lieber doppelte Leiten. Kutscher müssen billig eben gut unterrichtet werden, wie die Bereiter: denn an deren Geschicklichkeit ist nicht wenig gelegen, weil von ihnen oft die Sicherheit großer Herren abhänget. Es ist in der That zu bewundern, daß man es nicht für so gefährlich halten will, sich einem unvernünftigen Kerl und vier Pferden anzuvertrauen, als sich auf ein abgerichtetes Pferd zu setzen. Ein jeder wird mit mir die Beobachtung gemacht haben, daß es Leute giebt, welche eine entsetzliche Furcht bezeugen, so bald sie sich auf ein Pferd setzen sollen, aber sich in einem mit vier raschen Pferden bespanneten Wagen zu setzen, welche vielleicht vier Leute, sie zu bändigen, erforderten, dennoch aber nur von einem geführet werden, ist ihnen nicht schreckhaft, wenn sie auch noch so traurig Beyspiele davon sehen.

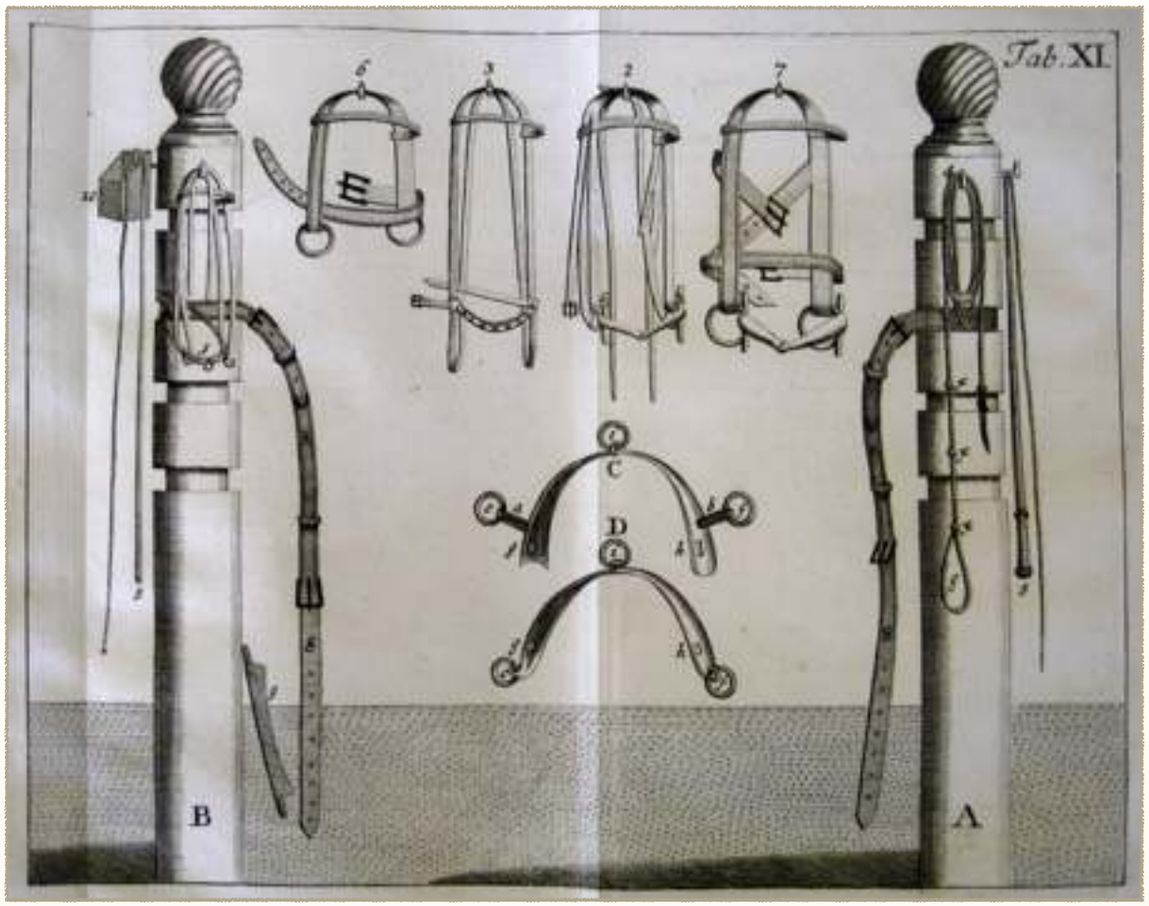


Abb. 382

Taf. XI aus Prizelius 1777: zur Zäumung.

Der Kappzaum x hängt an Pfeiler B.

C = Kappzaum mit Hörnern

D = Kappzaum ohne Hörner

2 = Knebel- oder Wassertrense zur Abrichtung des jungen Pferdes

3 = Schiesshalfter

4 = Die Gorden oder Longes

5 = Die Petschen (Chambrieres)

6 = Die Schleifzügel (running Snaffle).

Die Zäumung

§. 34

Die Zäumung an einem Zuge ist der Zäumung an einem Reitpferde gleich; nur daß bey jener die Unterlegetrensen wegfallen; an den Backenriemen Scheuleder angebracht sind; das Sattelpferd des Vorreiters mit einer solchen Trense versehen ist; an den Handpferden ein Handzügel an das Mundstück befestiget ist; und daß man sich deutscher Stangen zu bedienen pflegt.

Die Unterlegetrense würde bey Zugpferden unnütze seyn, aber bey dem, welches der Vorreiter reitet, muß sie aus eben dem Grunde beybehalten werden, aus welchem man sie bey Reitpferden anzulegen pfleget.

Die Scheuleder Tab. XVIIII. d. sind von gutem Nutzen, und dahero nicht zu vergessen. Die Engländer pflegen sie auch viel größer zu machen, wie die Deutschen, weil sie deren Vortheil kennen. Es ist ungleich gefährlicher, wenn Zugpferde scheu sind als Reitpferde, weil jene weit mehr Unglück dadurch anrichten können, wie diese. Man setze den Fall, daß man an einem Berge herfahre, und auf der Seite eine Tiefe habe, und man lasse etwas unvermuthetes hervor springen oder fliegen, wovor sich die Pferde entsetzen, zur Seite springen, und den Wagen umwerfen, welcher in das Thal herunter rollet, die Pferde mitschleppet, und die Herrschaft höchst unglücklich machet. Wem dergleichen Beyspiele unbekannt sind, kann ich welche mittheilen, worunter einige sind, wobey die Herrschaft ein unglückliches Ende genommen. Ein Reitpferd ist leichter zu bändigen, wie ein ganzer Zug, daher Zugpferde ohne alle Scheuigkeit seyn müssen: und weil auch Pferde, die nicht scheu sind, durch einen unvermutheten ihnen fürchterlich vorkommenden Gegenstand erschreckt werden können; so muß man die Scheuleder nicht verachten, weil sie behindern, daß das Pferd nicht von der Seite sehen kann, welches eben das gefährlichste ist: denn was ihnen von vorne kömmt, sehen sie lange genug zuvor, ehe sie dahin kommen, daher ihnen von vorne keine plötzliche Furcht beygebracht werden kann.

Bey einem Zuge von 6 Pferden sind die beyden Vorpferde unter der Führung des Vorreiters, und das Handpferd wird durch einen Handzügel, wovon ich bereits in dem §. 30. dieses Capitels das nöthige erwähnet habe, geführet.

Es ist nicht sowohl dem hergebrachten Gebrauche gemäß, sondern sogar notwendig, daß man sich bey Zügen gebogener Stangen bedienet, welches nachstehende Gründe erweisen.

1. Sie verschaffen mehr Gelegenheit, die Leite hoch und niedrig einzuschnallen, wozu der Ueberwurf und der Buch bey den Lappen nützen, welches, wie ich in dem XIV. Cap. sagen werde, oft erfordert wird.

2. Kann man die Stangen gleich aussehend machen, wenn man auch gleich die eine viel schärfer einrichten muß, wie uns aus der Lehre von der Zäumung bekannt ist, und das wird bey einem Zuge um so mehr er fordert, weil man nicht erwarten kann, dass 6 Pferde einerley Mäuler und Humeur haben.

3. Zäumen deutsche Stangen leichter, und bringen den Kopf nicht nur besser herbey, sondern auch unterwärts, welches letztere bey den Zugpferden nicht so sehr schädlich ist, wie bey einem Reitpferde, weil jene ohnehin mit den Schultern ihre Arbeit verrichten müssen, und es also nicht erfordert wird, dass sie auf den Hanken gehen.

4. Sehen sie auch besser aus.

(Die folgenden Paragraphen stammen aus KAPITEL XIV, überschrieben mit „Von der Abrichtung eines Zugpferdes.“)

Zu den Eigenschaften eines guten Zugpferdes

§. 1.

Vor allen Dingen ist mit einem Zugpferde eben das vorzunehmen, was in dem XIII. Capitel vom §.1. bis 7. gesagt ist (betreffend Anreiten, AF).Nur legt man zu Zeiten statt des Sattels ein Geschirre auf, mit welchem es an der Gorde läuft, um das Hintergeschirre gewohnt zu werden.

Ein Zugpferd muß thätig, fromm und gehorsam seyn, dessen Glieder müssen entbunden seyn, damit es fortkommen könne, und weil es unser Endzweck ist, ein Pferd einzufahren, was zur Parade eines großen Herrn nützen soll; so müssen wir auch darauf bedacht seyn, daß es so bearbeitet werde, daß es mit aufgerichtetem Halse wohl beysammen einhergehe, und daß es daneben in künstlichen Gängen, welche vor einer Kutsche schicklich sind, unterrichtet werde. Da nun unser junges Pferd noch roh ist, so ist nothwendig, daß wir es eben so be-

https://www.andresfurger.ch

handeln, wie wir ein solches Reitpferd behandelt haben, und wie es im vorigen Capitel in den ersten erwähnten Paragraphen gelehret ist. Dieses hier kürzlich zu wiederholen; so bestand es darinn: es thätig zu machen, damit es sich von Menschen behandeln lasse, wozu die gelindesten Mittel zu wählen sind. Dabey darf die Bewegung desselben nicht vergessen werden, weshalb es an der Longe läuft, zur gehörigen Zeit gesattelt und angeritten, auch so weit gebracht wird, daß es der Reiter alleine führen könne.

Wie wir alles dieses mit gehöriger Vorsicht bewerkstelligen, wissen wir. Statt des Sattels muß man aber auch zu Zeiten schon bey dem Laufen an der Longe ein Geschirre auflegen: damit es die ihm durch selbiges zu machende Empfindung gewöhne. Es giebt viel Pferde, denen eine geringe Last auf der Krupe zuwider ist, ja, die das bloße Anrühren eines Fingers auf derselben schon zum Ausschlagen anreizet: daher können ihnen, das Hintere Oberblatt sowohl als das Hintere Unterblatt an dem Geschirre, zuwider seyn; es ist also nöthig, daß man sie an selbiges gewöhne. Dabey befestiget man zwar die Zugstränge in die Strangschlaufen, aber man lasset sie doch so lang hängen, daß sie die Beine berühren, ohne daß das Pferd darauf treten könne.

Das Paradepferd

§. 2.

Bey Zugpferden ist der Unterschied zu machen, ob sie zu ganzen Zügen bestimmet sind, oder ob sie paarweise zur Parade gebrauchet werden sollen. Jene müssen wie ein Feld- und Iagdpferd geritten, diese hingegen durch den Unterricht in gewissen Schulen zu ihrer Vollkommenheit gebracht werden.

In diesem §. wird ein Unterschied unter Zugpferden bemerket, welcher auf die Abrichtung derselben einen großen Einfluß hat.

Von Zugpferden, welche zu ganzen Zügen bestimmet sind, erwartet man, daß sie, außer der Tugend der Frömmigkeit, in gehöriger Stellung geschwinde fortgehen, und die Herrschaft, so geschwind wie möglich, an den Ort bringen, wohin sie gedenken. Bey Pferden zur Parade erwartet man einen stolzen Gang, welcher den Zuschauer beweget, sein Auge auf selbige zu richten, und sie zu bewundern. Wenn jene gehörig Schulternfrey sind, und ein gutes Maul haben, so sind sie immer gute Zugpferde: wobey es sich verstehet, daß sie mit den sonstigen Eigenschaften eines Zugpferdes begäbet sind. Diese erfordern eine andere Art der Abrichtung, und nächstdem mehr Kunst, sie vor dem Wagen gehörig zu führen, damit sie ihre erlernte Künste auch ausüben. Wie ein solches abzurichten sey, lehret der folgende §.

Ein zur Parade abzurichtendes Wagenpferd muß stark auf den Hanken stehen, eine erhabene Aktion haben, galopiren und curbettiren. Der Galop muß ihnen so gelehret werden, daß das Sattelpferd jedesmal links, das Handpferd aber rechts galopiret, und muß der Galop kurz mit gebogenen Hanken gemacht werden.

Wenn ein solches Paradepferd stark auf den Hanken gehen soll, so folget, daß es auch in den Pilaren gearbeitet werden müsse: wodurch auch dessen Aktion, wie uns bekannt ist, verbessert wird. Es wird, wie gewöhnlich, zum Piaffiren angehalten, und nächstdem, wie wir gelernet haben, zur gehörigen Zeit in Curbetten unterrichtet. Wenn der Trab den Regeln gemäß ist, wird es zum Galop angehalten, und auf beyden Händen galopiret, nachher aber auf einen Schenkel gesetzet, und zwar auf den, nachdem es auf die linke oder rechte Hand gespannet wird, wie solches im §. angezeiget ist. Dieses geschieht zu dem Ende, damit die Pferde jedesmal die auswendigen Füße vorsetzen, und die Köpfe auswärts biegen, wie solches damit verbunden ist, welches ein ungemein schönes Ansehen machet.

Zu dem Ende ist bey der Abrichtung und dem Zureiten solcher Pferde ja nicht zu verabsäumen, daß man sie fleißig biege, damit die Köpfe beweglich werden: denn es ist nichts häßlicher, als wenn Wagenpferde die Köpfe zusammen stecken. Damit man desto sicherer sey, daß die Köpfe beständig auswärts gebogen bleiben, so bieget man sie auch wohl bloß nach der Hand, auf welcher sie vor dem Wagen gehen sollen, ohne die Beugung zu verändern, wenn sie auch auf der andern Hand geritten werden. Das Sattelpferd muß links gebogen seyn, daher man auch den Kopf links behält, wenn man es auch auf der rechten Hand trabet, und links galopiret, wenn es auf der rechten Hand geritten würde, wobei es nöthig ist, daß man es nicht zu tief in die Ecken reite, da es den Galop nicht halten kann, sondern wechseln würde. Eben so ist es auch mit dem Handpferde, bey welchem das Gegentheil von dem Sattelpferde beobachtet werden muß. Die Curbetten nehmen sich bey Wagenpferden fürtrefflich aus, wenn sie von selbigen zu gleicher Zeit gemacht werden. Das kann gesche-

https://www.andresfurger.ch

hen, wenn die Herrschaft in den Wagen steiget: wobey aber das Wesentliche der Curbette wegfallen muß, daß sie nämlich dabey vorwärts gehen, oder aber auch im Gehen, wenn sie einen kurzen Weg abzumachen haben, und ein großer Herr langsam die Straße passiren will. Auch der stolze nimmt sich während der Zeit, daß die Herrschaft in den Wagen steiget, sehr schön aus, und der spanische Schritt, wenn sie langsam durch die Straße fahren will. Zu allen diesen müssen solche Pferde abgerichtet werden, woraus zu ersehen ist, daß es eben so viel Mühe mache, ein Wagenpferd zuzureiten, als ein solches, was blos zum Reiten bestimmet ist, wozu noch die kömmt, daß es auch zum Zuge unterrichtet werden, und ohne Reiter diese Schulen zu machen lernen muß.

Frühzeitiges Anspannen: „jung gewöhnt; alt getahn“

§. 4.

Wenn ein Pferd die Führung völlig annimmt, wird es während der Abrichtung im Reiten auch zu Zeiten angespannet.

Wenn das zum Zuge bestimmte Pferd die Führung des Reiters mit der Trense annimmt, und also dem Zuge des einen oder andern Zügels folget, auch das Geschirre zu leiden sich nicht scheuet, so muss der Anfang gemacht werden, dass es ziehen lerne: denn wenn man zu lange damit wartet, hält es nachhero schwerer; und sehr oft widersetzen sich dergleichen Pferde, und wollen schlechterdings nicht ziehen, daher ich hierbey nach dem Sprichworte zu verfahren rathe: jung gewöhnt; alt getahn.

§. 5.

Mit dem ersten Einspannen hat es eben die Bewandniss, wie mit dem Anreiten eines Pferdes. Man muss sehr behutsam umgehen, weil sonst nicht selten Pferde dahin gebracht werden; dass sie nie ziehen lernen. Man sieht vielfältig an Höfen, dass man das Einfahren junger Pferde den Kutschern überlässt, und diese, um ihre Herzhaftigkeit zu bezeigen, mit solchen oft sehr umvernünftig umgehen, und sie dadurch zu solchen Bosheiten verleiten, die ihnen entweder schwer oder gar nicht abzugewöhnen sind. Woher könnte es sonst anders kommen, dass manches Pferd schlechterdings nicht ziehen will? Mir ist es wenigstens unglaublich, dass es ein Pferd in der Welt geben könnte, welches nicht eben so gut zum Ziehen als zum Reiten abzurichten wäre; wenn man es nur mit gehöriger Vorsicht verrichtet. Auch diese Vorsicht ist nicht zu verabsäumen, wenn sich ein junges auch noch so gut stellet: denn ehe man es vermuthet, zeiget es sich widerspänstig und dass man wegen unterlassener Vorsicht sich nicht helfen kann, stiftet es solches Unheil an, welches ihm selbst zum Schaden gereichet. Und ihm nächstdem den grösseren Widerwillen wider das Ziehen beybringet. Ich sage nicht, dass dieses gewöhnliche Fälle sind, sondern ich nehme sie als ausserordentliche an, welchen aber auch die Kunst, wo möglich, zuvor kommen muss. Die Behutsamkeit und Vorsicht, welche bey dem Einfahren junger Pferde nöthig ist, wird nun in dem folgenden §. erkläret.

Behutsamkeit und Vorsicht beim Einfahren

§. 6.

Zur Behutsamkeit gehöret:

1. dass man ein junges Pferd gegen ein altes spanne;

2. ein ganz leichtes Fuhrwerk wähle, wozu auch ein blosser Schlitten gut ist, weil man nur erst suchet, ihm die Zugstränge anzugewöhnen;

3. ein Kapzaum, den man dem jungen Pferde auflegt. Hierhin schnallet man eine Longe, welche ein nebenhergehender Knecht zum Nothfalle führet;

4. eine genügsame Entfernung des Schwengel von den Köten;

5. dass die Zugstränge und Ringkoppel fest angezogen sind: damit die Deichsel an einer zu starken Bewegung behindert werde.

Ein junges Pferd soll allemal aus folgenden Gründen gegen ein altes gespannet werden: 1. weil die Pferde überhaupt geneigt sind, ihrer Gesellschaft nachzuahmen, und mit ihnen gleiche Handlungen zu verrichten. Ein altes Pferd ist ruhig, und gehet in seinem Geschirre langsam und gelassen einher: welches daher ein junges an seiner Seite gehendes nach dessen Beyspiel viel eher thun wird, als wenn ein eben so junges Thier daneben gespannet würde. 2. Will das junge Pferd auch Handel machen, so bleibt doch das alte in seiner Ruhe, und der Führer hat es nur mit einem Pferde zu thun, da er sonst bey zwey jungen Pferden besorgen müßte, daß eines das andere aufbrächte, welches ungleich mehr Mühe und Arbeit, sie zu besänftigen, machen würde. 3. Das alte Pferd ist mit den Wendungen bekannt, und unterrichtet das junge gleichsam, wenn es selbiges mitnimmt. Bey zwey jungen Pferden verlieret man diesen Vortheil, da-

her man altemal ein altes mit einem jungen anspannen soll: wobey ich noch anmerke, daß man das junge gleich auf die Seite spannen muß, auf welcher es beständig gehen soll.

Der Endzweck des ersten Anspannens ist, daß das Pferd mit den Zugsträngen bekannt werde, und das Anschlagen derselben an die Beine gewohnt werde, welches einigen Pferden eine unausstehliche Empfindung ist, und sich zu dem Ende mit Schlagen so lange dagegen wehren, bis alles in Stücken ist. Dergleichen Pferde werden, nach westphälischer Mundart, reifschlägige genannt: welches bey einem alten Pferde ein nicht zu verbessernder Fehler ist. Weil man dieses besorgen muß, so wählet man anfänglich ein solches Fuhrwerk, das leicht ist, und woran das Pferd nichts zu ziehen hat. Dabei ist es gut, wenn die Zugstränge aus Stricken bestehen, die man im Nothfall allemal leicht zerschneiden kann. In dieser Absicht spannet man also das junge Pferd gegen ein altes vor einen Schlitten, woran es nichts zu ziehen hat, und wo ihm auch die Deichsel nicht hinderlich ist, welches jedoch nur ein- oder zweymal nöthig ist, damit man nur stehet, wie es die Zugstränge ertrage. Will man das nicht, so wählet man einen Wagen mit der Kutscher desto sicherer gehe, und er nicht zu besorgen habe, daß ihm das junge Pferd alleine zu mächtig werde, so leget man ihm einen Kapzaum auf, und schnallet in den auf der Nase befindlichen Ring eine Longe, welche ein nebenhergehender Knecht führet, und dem Kutscher im Nothfall damit halten hilft. Dieser darf aber selbige nie, als im Nothfall, spüren lassen, und man muß gleich vom Anfange darauf bedacht seyn, das Pferd mit den Führungen des Kutschers bekannt zu machen.

Wenn ein junges Pferd vor den Schlitten gespannet wird, so ist es noch ein Hauptaugenmerk, daß man genau darauf achte, daß die Zugstränge lang genug sind, damit damit der im Gange seyende Schlitten, wenn es etwa ein wenig zurück statt vorwärts träte, ihm nicht zu nahe komme, und mit dem Schwengel dessen Köten berühre, wowider es sich gewiß mit Hintenausschlagen wehrcn, und dem Nebenpferde schaden würde. Spannet man es vor einen Wagen: so ist nöthig, daß die Zugstränge und Ringkoppel so feste angestrenget sind, als möglich; wodurch verschiedene Vortheile erhalten werden. Einmal weil die Zugstränge nicht schlaff werden können, daher nicht so oft Gelegenheit ist, daß das junge Thier durch selbige berühret werde. Zweytens wird durch beyde angestrengte Ringkoppeln die Deichsel in der Mitte zwischen den Pferden steif und fest gehalten, und also behindert, daß sie weder dem einen noch dem andern Pferde gegen die Beine fahre, welches junge Pferde furchtsam und scheu vor der Deichsel macht. Diese Art des Anspannens muß man jedes mal auch bey alten Pferden beobachten, wodurch noch außer den angeführten Vortheilen der erwachset, daß man viel genauer fahren, und den Wagen besser in seiner Gewalt haben, auch gerader erhalten könne, als wenn die Deichsel los hin und her fähret, wodurch der Vorderwagen nothwendig in eine immerwährende Diagonalbewegung gesetzet werden muß, und weil die Zugstränge mit dem Ringkoppel durch den Umlauf Verbindung haben, so kann das Pferd durch das Ansträngen dieser beyden Theile nicht nur keine Ungemächlichkeit, sondern noch Bequemlichkeit, verspüren, welches ohne Erklärung leicht einzusehen ist.

Der Einfahrwagen

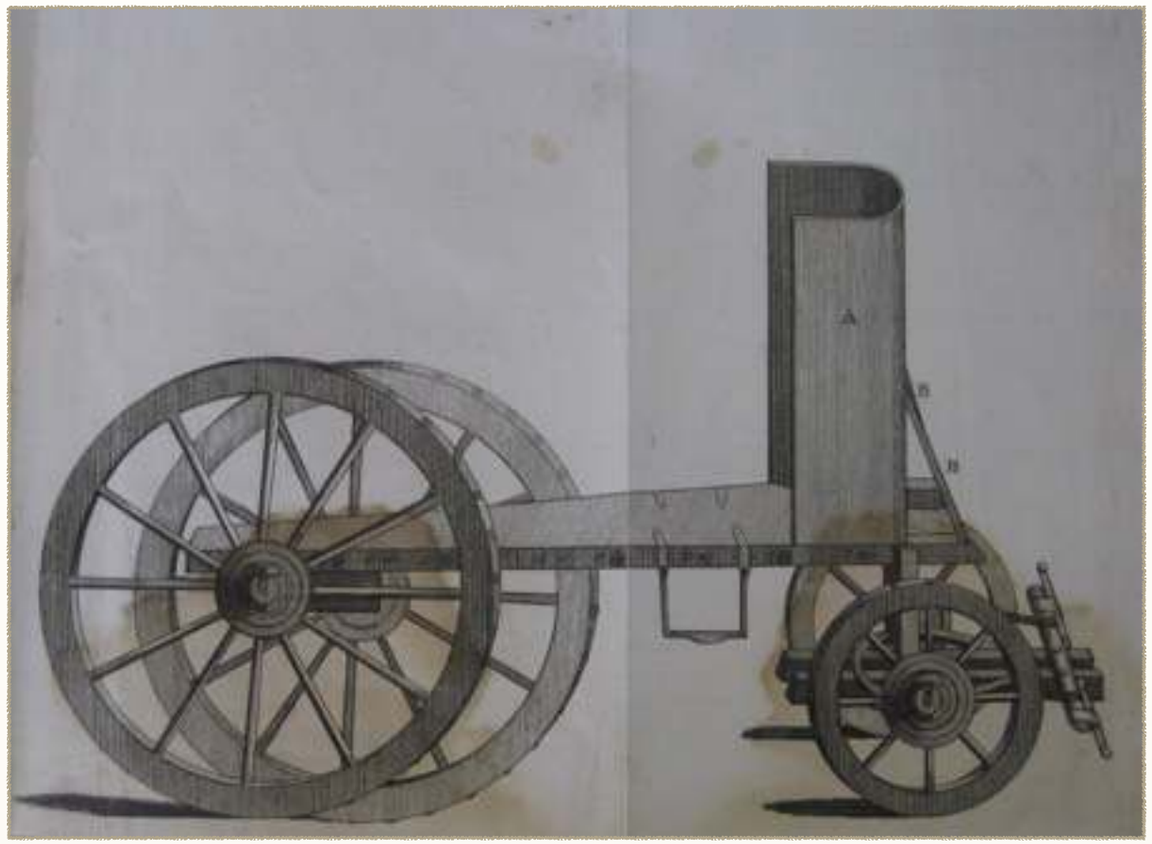


Abb. 383

Tafel LI aus Prizelius 1777: Der Einfahrwagen.

§. 7.

Man hat zum Einfahren junger Pferde besondere Wagen, welche nicht leicht zerschlagen werden können.

Ein Muster eines, solchen Wagens, dessen im §. gedacht wird, findet sich auf der Tab. LI. Ich habe es vielfältig bemerket, daß junge Pferde, welche man vor Kutschen, um sie einzufahren, gespannet hat, das Fußbrett des Kutschers weggeschlagen und auch wohl dadurch den Kutscher verwundet haben: welchem Uebel abzuhelfen der hier angegebene Wagen ungemein bequem ist, den wir genauer wollen kennen lernen.

Der ganze Wagen an und für sich muß kurz seyn, damit man ihn in einem engen Räume, als im Reithause, brauchen könne. Die Vorderräder müssen unterlaufen, damit man kurz damit biegen und wenden, enge Volten fahren, und kurz damit umwenden könne. Statt des Bocksitzes ist vorne ein Aufenthalt des Kutschers A in Form einer Kanzel angebracht, welcher mittelst der zwey vordem eisernen Stangen BB und anderer durch die Bäume gehenden Schrauben, welche mit Muttern versehen sind, befestiget wird, hinter welchen der Kutscher stehet. Er entgehet hier aller Gefahr, beschädiget zu werden, hat mehr Stärke, im Nothfalle die Pferde zu halten, und findet bey dem höchsten Nothfall Gelegenheit, ohne Gefahr vom Wagen zu kommen, welches bey dem Bocksitze nicht so ist. Damit aber dieser Wagen auch außer dem Einfahren junger Pferde noch nützlich werde, so sind an den Bäumen Ringe und Krampen CC angebracht, die zum Packen dienen, wenn die Kanzel abgeschraubt wird, und auf solche Art kann er als ein Packwagen gebraucht werden, wenn die Herrschaft auf Lustschlösser gehet, um sich einige Zeit im Sommer daselbst aufzuhalten. Sollte man sich statt der Kutschen Leiterwagens bedienen, um jene zu schonen, so findet man die Hindernisse, daß man nicht kurz wenden könne, und wenn die Pferde wider Willen des Kutschers dennoch kurz wenden, so fällt der Wagen, da das inwendige Rad nicht unterläuft, ohne Umstände um, und der Kutscher liegt, vielleicht mit ein Paar zerbrochenen Gliedmaßen auf der Erde. Alle solche Folgen dürfen bey der Reitkunst nicht entstehen, weshalb man nicht zu viel Mittel ersinnen kann, welche Pferde und Menschen bey allen Vorfallen sicher stellen: welches mehr Geschicklichkeit zu erkennen giebt, als wenn man durch unzeitige und übertriebene Herzhaftigkeit, die man wohl Tollkühnheit nennen kann, ein Pferd zu bändigen suchet.

Das Anspannen und Ziehen lernen

§. 8.

Bey dem Anziehen muß ein junges Pferd nicht den geringsten Widerstand finden: sondern das alte Pferd ziehet an, und das junge gehet nur mit; wie denn der Kutscher durch Schmeicheleyen das Pferd gewinnen, und bey einer nöthigen Hülfe sich des Peitschenstocks nur bedienen soll.

Bisher haben wir die Vorsicht, welche bey dem Anspannen nöthig war, kennen gelernet, und nun müssen wir auch sehen, was für Behutsamkeit anzuwenden sey, ein jungesPferd in Gang zu bringen, und ihm das Ziehen zu lehren. Wenn

es neben das Alte gespannet ist, und nun anziehen soll, so giebt man dem alten Pferde die demselben zum Anziehen gewohnte Hülfe, und so wie es den Wagen in Bewegung setzet, suchet man, daß das junge mitgehe. Zu dem Ende, wenn es nöthig seyn sollte, berühret es der Kutscher, welches bey der Gelegenheit der Bereiter selber seyn soll, mit dem Peitschenstiele auf die Krupe, damit es vorwärts gehe. Es bedarf nicht zu ziehen, genug wenn es nm mit dem alten Pferde fortgehet, und wenn es so dann im Gange ist, so suchet man, daß es auch bisweilen von der hinter ihm seyenden Last etwas empfinde und lerne, daß es sich gegen das Brustblatt lege. Man lässt die Pferde immer weit ausgehen, und denket noch an kein Wenden. Hierbey kömmt es oft, daß ein junges Pferd in die Höhe gehet, in das Geschirre schießt, und sich der Banden zu entledigen suchet, in welchem Falle ein Paar mit der Longe demselben gegebene Stöße auf die Nase, gute Dienste thun, um es wieder zu sich selbst bringen. Andere steigen blos, und wollen nicht vorwärts, welche auch die Longe wieder herunter ziehet, worauf alsdann ein Paar Peitschenhiebe erfolgen, die es bald vorwärts bringen.

§. 9.

Zu Anfange wählet man einen mit Sand oder Erde belegten Platz, damit ein junges Pferd durch das Raßeln der Räder nicht erschrecket werde, und bestehet auch dessen Zäumung nur in einer Wassertrense.

Der beste Platz, wenn man anders Gelegenheit dazu hat, ist in einem Reithause, oder in einer Sommerbahn, welche so wohl des Bodens als der Einschränkung wegen viel Vorzüge haben. Allen jungen Pferden ist ein hinter ihnen seyendes Geräusch zuwider und schreckhaft, weshalb sie anfänglich vor dem Wagen, den sie auf einem Steinpflaster fortziehen, zusammen fahren, wenn sie das Geprassel auf den Steinen hinter sich hören, oder wohl gar durchgehen, welches auf einem sandigen oder bloßen Erdboden nicht zu befürchten ist, am wenigsten aber das Durchgehen, wenn der Platz eingschränket ist. Die Unterlassung dieser nöthigen Vorsorge hat noch im vorigen Jahre traurige Folgen an einem von meinem Metier, welchem die Regeln wohl so gut bekannt seyn sollten, als mir, nach sich gezogen. Auf einem Leiterwagen stehend hat er junge Pferde eingefahren, sie durch die Gassen geführet, und das Unglück erleben müssen, daß sie durchgegangen, den Wagen umgeschmissen, und ihn so stark beschädiget haben, daß er für todt gelegen. Wenn der Mann auch die größeste Geschicklichkeit besitzet, die ich nicht in Zweifel ziehe: so wird er es doch zugeben müssen, daß er in der Anwendung nöthiger Vorsicht, nachläßig gewesen sey. Er hat weder den zum Einfahren gehörigen Wagen, noch den rechten Platz gewählet, auch die jungen Pferde vielleicht viel zu früh zusammen gespannet. Dergleichen traurige Beyspiele sind sehr unterrichtend, und ich rate einem jeden, bey dergleichen nichts zu verabsäumen: denn wir können unsere Kräfte mit den Kräften der Pferde nicht messen, sondern müssen diesen durch Vernunft und Kunst, Maaß und Ziel sehen.

In dem §. 4. dieses Capitels habe ich angemerket, daß ein Pferd, so bald es die Führung annimmt, eingespannet werden solle, es ist uns auch bekannt, daß ein junges abzurichtendes Pferd erst mit der Knebel- oder Wassertrense geritten, und also damit zuerst geführet werde, weswegen wir selbige bey dem ersten Anspannen und Einfahren beybehalten, und die Leiten in eben die Ringe schnallen müssen, in welchen die Zügel zum reiten befestiget sind. Wie man mit einem jungen Pferde verfahren, so verfahret man auch mit dem andern, was diesem zur Seite ziehen soll.

Die weitere Fahrausbildung

§. 10.

Mit zunehmendem Gehorsame fahret man bald auf diese bald auf jene Hand, und übet das Pferd in Wendungen und Zurücktreten, damit es den Wagen aufzuhalten lerne.

Wenn das junge Pferd ziehet, die Stränge und Deichsel nicht mehr scheuet: so fangt man an, es im Wenden zu üben, bey welchem die Berührung der Stränge unvermeidlich ist; wovon man aber nichts mehr zu besorgen hat. Die Wendungen zu vermehren, fahret man viel kleine Volten, und wechselt bald auf diese bald auf jene Hand, wodurch es noch wendig geübt werden muß, daß man auf das genaueste damit fahren könne. Es ist aber nicht hinreichend, daß ein Pferd den Wagen vorwärts ziehe, sondern die Nothwendigkeit erfordert es auch oft, das es selbigen rückwärts schiebe, oder auf einer abhangenden Fläche halte, daß er nicht zu stark herunter schieße. Es hierin zu unterrichten, lässet man es zurück treten, wobei ich zum Voraus setze, daß das Zurücktreten dem Pferde unter dem Reiter schon beygebracht und leicht gemacht sey, daher es nur darauf ankömmt, daß es sich nicht fürchte, sich mit seinem Hintertheile gegen das hintere Unterblatt zu legen, und damit zu schieben. In dieser Ab-

https://www.andresfurger.ch

sicht muß das alte Pferd es alleine verrichten, und das junge muß nur erst gerade mit zurück treten, und die Deichsel gerade erhalten, bis es nach und nach selbst zum Zurückschieben und Aufhalten ohne Gefahr angehalten werden kann. Sind die jungen Pferde einzeln mit alten so lange geübt, daß man von ihnen nichts mehr zu besorgen hat: so spannet man sie zusammen, wendet aber dennoch beständig alle Vorsicht dabey an, bis man von deren Thätigkeit und Gehorsame völlig überzeuget ist.

§. 11.

Bey jedesmaligem Anspannen muß darauf geachtet werden, daß alles richtig und fest sey, und muß der Kutscher die Führung mit regelmäßig gefaßten Zügeln gehörig sanft einrichten, und nicht durch ein übliches Zerren dem Pferde beschwerlich werden.

Das Hauptaugenmerk bey dem Anspannen ist, daß die Zugstränge und Ringkoppel so fest angezogen werden, als möglich; daß die Zugstränge von gleicher Länge sind, und daß auch diese Gleichheit bey beyden Pferden beobachtet werde: denn wenn die Zugtrränge bey einem Pferde länger sind, wie bey dem andem, so muß dasjenige, dessen Zugstrange die kürzesten sind, den Wagen allein ziehen, und wird es gegen das andere mehr wie doppelt arbeiten müssen, welches ein erfahrener Kutscher auch gar bald bemerket. Man muß sehen, daß an dem Geschirre alles fest und gut im Stande sey, damit nicht etwa etwas zerreiße, welches den Kutscher in Gefahr setzet. Ist alles richtig, so muß der Kutscher nunmehro auch darauf achten, daß er seine Wendung regelmäßig und sanft einrichte, damit er die Mäuler der Pferde so leicht erhalte, wie sie durch das Reiten zubereitet sind. Es ist andem, daß man oft nicht ohne Lachen den Sitz des Kutschers auf dem Boden, die Haltung der Zügel, und ohne Mitleid dessen unbarmherziges Zerren mit den Leiten, ansehen kann, und es wäre ein Wunder, wenn dergleichen Pferde unter den Händen eines solchen Kerls gute Mäuler behielten, wenn sie auch die besten haben, welches man auch nicht leicht stehet; sondern sie werden so hartmäulig, daß man sie, ohne die größesten Schmerzen in den Armen zu verspüren, nicht führen kann.

Die Haltung des Kutschers und die Handhaltung

Man sehet unter anderm täglich, daß sie, wenn sie die Pferde zu einem stärker« Gange anfeuren wollen, mit den Leiten zocken, und damit den Pferden auf den Rücken schlagen, welche auch aus Gewohnheit folgen; allein kein vernünftiger Mensch wird doch dieser Behandlung das Wort reden, sondern ein jeder wird sie widernatürlich nennen. Durch das Zucken wird das Pferd zurück gehalten, und man will, es soll dadurch seinen Gang zu beschleunigen ermuntert werden. Welches Verfahren! Ja zu Zeiten machen sie gar das Zucken zu einer Strafe, und reißen die Pferde grausam. Freylich ist ihnen das eine schmerzhafte Strafe: aber die Mäuler werden auch dadurch unempfindlich und todt. Man mache nur den Versuch, und fahre mit Pferden, die ein halbes Jahr in Händen eines Kutschers gewesen: so wird man sich von dieser Wahrheit bald überzeugen. Das bescheide ich mich, daß ich durch eine Vorschrift, wie man fahren solle, nichts bessern werde; allein ich halte es doch für nöthig, weil ich nirgend davon etwas gedrucktes finde. Zuförderst soll der Kutscher gerade auf dem Bocke sitzen, und sich nicht vorne überlegen, als wenn er von den Leiten vorne übergezogen würde. Seine Arme soll er, wie der Reiter, nahe am Leibe, in der linken Hand beyde Zügel, in der rechten die Peitsche fassend, halten: dergestalt, daß die Peitsche die Richtung der Ruthe habe, wie sie der Reiter zu Pferde führet. Die Leiten soll er dergestalt fassen, daß die linke von unten durch die ganze Hand unter dem Daumen hervor rage, die rechte aber von oben unter dem Daumen durch die Hand zwischen den kleinen und Goldfinger wieder herdurch gezogen werde. Will man rechts wenden, so ist dieselbe Bewegung der Hand, wie bey dem Reiten, nöthig, wodurch die rechte Leite verkürzet wird, welche also das Pferd rechts führet. Ist die Wendung nicht von Wirkung, so fasset man mit den ersten Fingern der rechten Hand ein Paar Handbreit vorwärts, und ziehet die rechte Leite an; so ist es geschehen. Will man links wenden; so ist eben dieselbe linke Wendung, wie bey dem Reiten, nöthig; und wenn sie nicht wirksam seyn sollte, so fasset man mit den ersten Fingern der rechten Hand das Ende der unter dem Daumen der linken Hand hervorragenden Leite, und ziehet selbige durch die Hand, welche Verkürzung des Zügels die Wendung gewiß wirksam macht. Nach vollendeter Wendung, da die Pferde wieder gerade aus gehen sollen, müssen die Leiten auch durch die Hand wieder zurück gelassen werden; damit die Empfindung davon auch aufhöre. Ueberhaupt aber will ich anmerken, daß die Pferde bey dem gerade aus gehen niemals Empfindungen von den Leiten haben müssen, und daß sie selbige nicht anders spüren sollen, als wenn sie zum langsameren Gange angehalten, gewendet, oder pariret werden. Hier steckt aber eben der Fehler und das Verderben der Mäuler. Die Kutscher lehnen und halten sich an den Leiten,

https://www.andresfurger.ch

und verursachen den Pferden einen immerwährenden Druck auf die Laden, wodurch der Umlauf des Blutes in den fleischigten Theilen auf den Laden gehemmet wird: welches eine Unempfindlichkeit hervorbringet, und das Maul gleichsam todt machet. Bey der angewiesenen Führung hat der Kutscher die rechte Hand, zu Führung der Peitsche und zur Hülfe der linken, frey, daher er dem einen oder dem andern Pferde mit dem Peitschenstocke eine Hülfe auf die Crupe geben kann, welche in dem Falle erforderlich ist, wenn es dem andern Pferde nicht gleich ziehet, oder es, wenn diese nicht fruchten sollte, mit derben Hieben ermuntern könne. Bey der Wahl zweyer Kutschpferde ist sehr darauf zu achten, daß deren Humeur gleich sey, sonst giebt es allemal ein übles Fuhrwerk, zumal wenn sie einander entgegen gesetzte Temperamente haben , und das eine hitzig, das andere aber faul ist. Es verstehet sich zwar von selbst, daß die Pferde von gleicher Höhe und Größe seyn sollen, wenn aber das eine etwas höher und starker wäre, wie sie denn gemeiniglich nicht anders zu erhalten sind, so muß das Größeste auf die rechte Hand gespannet werden, weil an der Seite der schärfste Zug ist.

Die Zäumung des Wagenpferdes

§. 12.

Wenn ein Wagenpferd gezäumet werden soll, wählet man gebogene Stangen, die man gelinde einrichten muß; damit aber die schwere und steife Faust des Kutschers das Maul nicht vor der Zeit unempfindlich mache, schnallet man die Leiten bey den Lappen ein.

Bey der Zäumung eines Wagenpferdes ist die Stange eben so wohl nach dem Maule des Pferdes einzurichten, wie wir es bey den Reitpferden gelernet haben, nur ist die Form dazu eine gebogene deutsche Stange, welche bey Wagenpferden üblich ist.

Diese können und müssen nach ihrer äußeren Gestalt sich völlig ähnlich seyn muß man sie nach der nöthigen Wirkung, welche bey einem Pferde vielleicht schärfer, bey dem andern gelinder seyn soll, durch die Mundstücke, dem höhern oder niedrigem angesetzten Bug und der Richtung der Bäume schärfer und gelinder machen, welches dem Zuschauer nicht merklich wird, der sie, den Pferden angethan, als gleiche Stangen anstehet. Ich setze bey abgerichteten Kutschpferden voraus, daß ihnen gute Mäuler gemacht find, und alsdann werden gelinde Stangen erfordert.

Kutscbpferde sollen eben so wohl gehörig gezäumet seyn wie Reitpferde, das ist, der Kopf soll senkrecht stehen, und weil es häßlich aussehen würde, wenn das eine im Exceß, das andere aber im Defect gezäumet wäre: so ist nöthig, daß sie erst unter dem Reiter gehörig gezäumet werden, um die Zäumung kennen lernen, ehe man sie in die Hände des Kutschers giebt: um so mehr, da sie sonst vor dem Wagen die Führung der Leiten nicht annehmen würden. Hieraus ist nun leicht zu erkennen, daß man unrecht handele, wenn man zum Sporer schickt, und ein Paar Kutschstangen bestellet, welche alle über einen Leist gemacht werden. Auf solche Art kann man unmöglich bey Kutschpferden gute Mäuler erwarten. Dabey weiß ich mich aber wohl zu bescheiden, daß es nicht einer jeden Privatperson Sache sey, sich darüber den Kopf zu zerbrechen, um die Stangen gehörig nach den Mäulern ihrer Pferde einrichten zu lassen; aber sie könnten doch, wenn sie Gelegenheit haben, einen Bereiter zu Rathe ziehen, wodurch sie bey ihren Pferden viel Vortheil erhielten, damit, bey der gewohnten schlechten Führung der Kutscher, die Mäuler nicht gänzlich und geschwind verdorben werden: so habe ich die Regel, daß man die Leiten bey den Lappen einschnallen solle, wohlbedächtllch angeführet, wodurch die Kinnkette unwirksam gemacht wird, und also dieMundstücke nicht schärfer wirken können, wie ein Trensengebiß. Künstlichen Führern, welche die Wendung geschickt und leicht einrichten, gehet diese Regel nichts an, und können sie ohne Furcht, die Pferde hartmäulig zu machen, die Leiten in den Ueberwurf oder Zügelring schnallen.

Die Kutscher haben auch zu Zeiten den Gebrauch, daß sie die auswendige Leite in den Ueberwurf, die inwendige aber bey dem Lappen einschnallen. Dieser Art, welche ungleiche Wirkung machet, kann ich unmöglich das Wort reden; sondern die Zügel müssen gleich eingeschnallet werden: nur muß man dahin sehen, daß die inwendigen die gehörige Länge haben, damit sie mit den auswendigen bey gleichem Zurückziehen auch gleich wirken, und um dieses zu erhalten, sind sie auch an die auswendigen Leiten mit Schnallen befestiget, um sie zu verkürzen oder zu verlängern. Sie dürfen nicht zu kurz seyn, um der Beugung des Pferdes nicht hinderlich zu werden, und nicht zu lang, damit sie wirksam bleiben.

https://www.andresfurger.ch

Noch einmal zum Paradepferd

§. 13.

Angespannt lasset man ein Paradepferd seine Schulen üben, damit sie, wenn sie ihre bestimmten Dienste antreten sollen, gehörig abgerichtet sind.

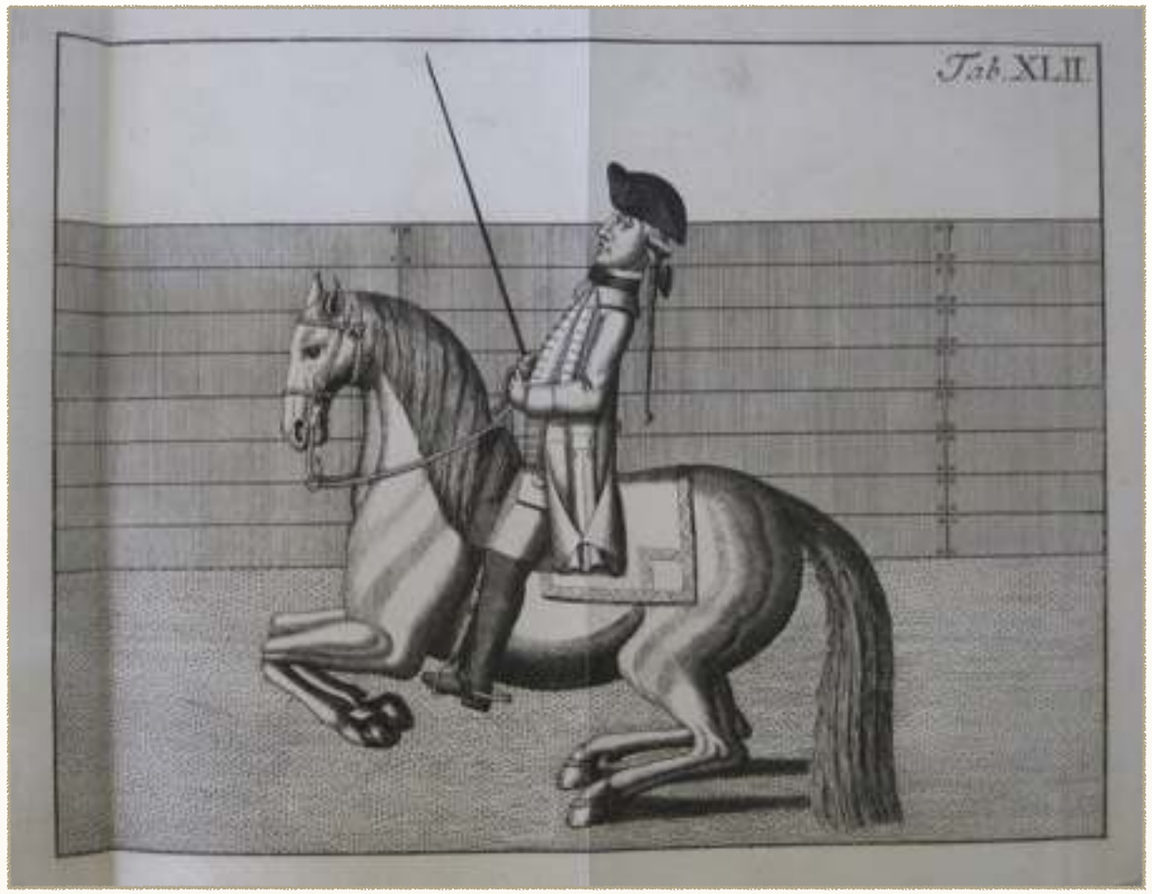


Abb. 384

Tafel XLII aus Prizelius zur Mezair, einer halben Curbette.

„Mezair ist

1. eine erhabene Schule;

2. hebt sich das Pferd in selbiger blos mit dem Vordertheile, aber nicht so hoch wie in der Curbette;

3. Es beuget die Knie, und leget die Schienbeine unter die Arme, so nahe wie möglich;

4. Es setzet sich in eben dem Masse auf die Hanken;

5. der Hinterteil bleibt also auf dem Erdboden, und begleitet

6. den Vordertheil, um alle Last des Reiters und seines eigenen Körpers auf sich zu nehmen.“

In dem §. 3. dieses Capitels habe ich gesagt, in was für Schulen ein zur Parade bestimmtes Wagenpferd geübt werden solle: und ich setze zum voraus, daß dieses nach der Vorschrift, die wir bey der Ablichtung eines Reitpferdes zu solchen kennen gelernet, geschehen sey; welches hier zu wiederholen eine überflüßige Sache würde gewesen seyn. Dennoch will ich der Hülfen gedenken, an welche man ein solches Pferd bey der Abrichtung zu solchen Schulen gewöhnen soll. Bey dem Piafiren und Paßagen ist es gut, wenn der Reiter bey jenem das Pferd stärker, und bey diesem etwas gelinder verhält, und den Zungenschlag zur Aufmunterung braucht; hingegen bey Curbetten muß es an die Hülfe des Peitschenstockes gewöhnet werden, mit welchem es auf der Crupe berühret wird, weil diese Hülfen der hinter den Pferden auf dem Bock sitzende Kutscher nachzumachen im Stande ist; solche aber, wozu die Schenkel nöthig sind, müssen wegbleiben, weil der Kutscher mit den seinigen nichts bewirken kann.

Wenn die Pferde diese Schulen unter dem Reiter machen; so müssen sie auch selbige vor dem Wagen zu machen angehalten werden: wozu man durch fleißige Uebung und Wiederholung gelanget; und wenn sie endlich hierin eine Fertigkeit und Gehorsam beweisen, so können sie dem Herrn zum Gebrauche vorgeführet werden. Sollten dergleichen abgerichtete Wagenpferde wohl gefunden werden? Gewiß selten; ob sie gleich der Reiterey Ehre machten, wenn man sich darum bekümmerte, und seine Geschicklichkeit hierin bewiese.

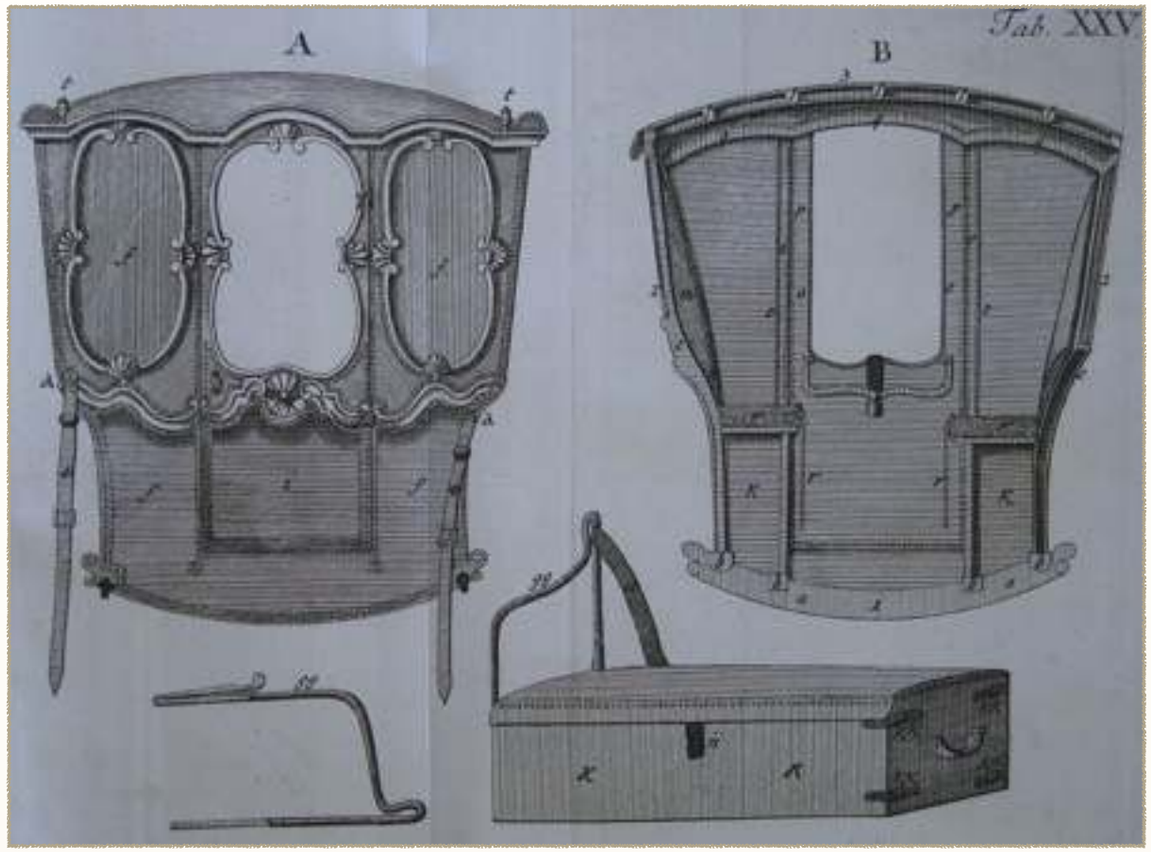


Abb. 385

Tafel XXV aus Prizelius 1777: Kasten eines viersitziger Wagens, „welcher sowohl auf Reisen, als in der Stadt, zu gebrauchen ist.“

ANHANG 2

„Pferde-Racen“ nach dem Leben gezeichnet von 1827

Der Tiermaler Joseph Kuntz (1798-1848) aus Mannheim, selbst Sohn eines Malers, wurde vom Grossherzog Leopold von Baden zur Herausgabe einer grossformatigen Serie von Pferdebildern angeregt. Diese erschien ab 1827 (wohl bis 1931)in Zusammenarbeit und mit dem aus Aquileja stammenden Edouard Joseph d'Alton (1772-1840). Derselbe war Naturforscher und Kunstgeschichte-Professor in Bonn und verfasste den Kommentar zu diesem Tafelwerk. Die wunderbaren Zeichnungen (von Johann Vettel in Karlsruhe lithographiert) geben einen guten Überblick über die gängigen Reit- und Fahrpferderassen jener Zeit mit besonderer Berücksichtigung von Pferden aus dem deutschen Sprachraum. Damit werden die alten Rassen noch einmal fassbar, bevor sie durch Einkreuzung mit so genannt edlerem Blutstark verändert wurden. Das ist etwa dem Bild des normännischen Pferde deutlich ablesbar.

Dem Kommentar dieses Prachtwerks ist folgendes zu entnehmen: Die Bilder wurden nach der Natur gefertigt, der Künstler suchte originale Pferde in Marställen und Gestüten Deutschlands, Frankreichs, Ungarns und Englands auf und bemühte sich um eine naturgetreue Wiedergabe. D'Alton besass als Verfasser seiner „Naturgeschichte des Pferdes“ von 1809 ein grosses Wissen über die Pferde und ihre Geschichte. Er zitiert aus den älteren Werke von Fugger, Newcastle, Prizelius und Wolstein. In seinem Text referiert er die Geschichte des Stamm-Vollblüters Godolphin, die offenbar Wrangel von hier übernommen hat.

Die Abbildungen zu diesem Werk sind oben in Teil 1 unter Abb. 120 bis Abb. 143 reproduziert.


ABBILDUNGEN
sämmtlicher
Pferde Racen
nach dem Leben gezeichnet
lithographirt und herausgegeben
von
Rudolph Kuntz
mit naturhistorischer Beschreibung
von
C. d'Alton
im Selbstverlag bey dem Herausgeber
in
CARLSRUHE
1827.


Seiner Königlichen Hoheit
DEM
Allerdurchlauchtigsten Fürsten und Herrn
Ludwig Wilhelm August
Grossherzog zu Baden
Herzog zu Zähringen
Hr. Hr. Hr.
seinem allergnädigsten Fürsten und Herrn
in tiefster Ehrfurcht
allerunterthänigst gewidmet
von Rudolph Kuntz.

VORREDE.

In der Ueberzeugung, dass durch die bereits über vorliegenden Gegenstand erschienenen Schriften, deren Verdienste wir keineswegs verkennen, gegenwärtiges Werk demnoch nicht überflüssig geworden sei, übergeben wir hier Kunstfreunden und Pferdeliebhabern eine Reihe zur Vergleichung zweckmässig ausgewählter und getreu nach der Natur verfertigter Abbildungen und Beschreibungen aller Pferderacen.

Es bedarf wohl keines Beweises, dass durch blose Beschreibungen, wie meisterhaft solche auch sein mögen, sich niemals bestimmte, der Form der Gegenstände in allen Verhältnissen entsprechende und durch geistige Anschauung vergleichbare, Vorstellungen erzeugen lassen. Eben so scheinen alle bisher bekannt gewordenen, in obigem Sinne angefertigten Pferdebilder mehr nach charakteristischen Beschreibungen gemacht, als unmittelbar von der Natur entnommen zu sein.

Um die charakteristischen Unterschiede der Racen richtig aufzufassen erfordert es einer sorgfältigen Vergleichung von Individuen, welche die Merkmale ihrer Abstammung in grösster Vollkommenheit an sich tragen. Wie nun solche Repräsentanten schon an sich selten sind und nur durch grosse Auswahl und genaue Vergleichung ausgemittelt werden können, so finden sich Pferde von verschiedener Herkunft und gleicher Vollkommenheit zur gegenseitigen Bestimmung ihrer Eigenthümlichkeiten noch weniger zusammen vor. Wenn es daher schon verdienstlich ist, portraitähnliche Abbildungen einzelner edler Spielarten oder anderer durch vorzügliche Eigenschaften ausgezeichneter Pferde zu geben, die uns lebend nicht so oft vorkommen, dass ihre Gestalt als Massstab der Beurtheilung stets im Gedächtniss gegenwärtig wäre: so muss eine solche Zusammenstellung zur Vergleichung aller Racen, woraus wir den Uebergang der Stammracen in die Abarten zu ersehen und die von dem verschiedenen Baue derselben abhängigen Vorzüge zu erkennen vermögen, desto schätzbarer sein.

Sollten demnach Abbildungen, welche hier für die Beurtheilung an die Stelle der Natur treten, das Geforderte leisten, sollte von dieser gelten, was von jenen gesagt wird, so sind ausser der seltenen Gelegenheit die nöthigen Originale aufzufinden, auch von Seiten des Künstlers noch besondere anatomische Kenntnisse und die schwer zu erwerbende Fähigkeit den flüchtigen Moment in der lebendigen Bewegung mit grosser technischer Fertigkeit aufzufassen erforderlich. Erst in neuerer Zeit haben, die Wichtigkeit hiervon erkennend, sich in allen Ländern ausgezeichnete Talente dem Studium dieses Zweiges des Nationalreichthums gewidmet

https://www.andresfurger.ch

und Pferde dem wissenschaftlichen Bedürfnisse gemäss abgebildet. Früher wurden diese Thiere nur nach malerischen Zwecken gewählt und dargestellt, entweder ein abgemagertes altes Karrenpferd, oder ein schwerbehangenes Streitross, einem edlen, sich durch schöne Formen auszeichnenden Pferde vorgezogen. In welchem Grade gegenwärtige Abbildungen dem Zwecke dieses Werkes entsprechen, muss dem Urtheil der Kenner überlassen bleiben. Wenn es aber vergönnt ist eigener Bemühungen zu gedenken, so erlaubt sich der Verfasser der Naturgeschichte des Pferdes (Weimar 1809) hier die Erklärung, dass ihn allein die, demselben von Herrn Rudolph Kuntz vorgelegten, Originalzeichnungen bewogen haben nochmals zu einem Gegenstand zurückzukehren, dem er früher eine besondere Thätigkeit geweiht, welchen, ob er ihn stets auf allen seinen Reisen im Auge behalten, er später doch, sich vom Besonderen zum Allgemeinen wendend, für immer verlassen zu haben glaubte.

Die in diesem Werke vorkommenden Abbildungen sind das Resultat einer eigenen Kunstreise durch ganz Deutschland, Ungarn, Frankreich und England, wo nicht blos die diesen Staaten eigenthümlichen Zuchten zu dem beabsichtigten Zwecke benutzt, sondern auch alle in Gestüten und Marställen befindlichen fremden Racepferde gesammelt wurden, um später nach sorgfältiger Vergleichung ihrer übereinstimmenden charakteristischen Merkmale ausgewählt zu werden. Da es aus bekannten Gründen bequem gehalten wurde dieses Werk in sechs, dem Inhalte nach gleichen Abtheilungen erscheinen zu lassen, so haben wir, um zunächst durch Contraste die Verschiedenheiten der Race anschaulich zu machen, für jede Lieferung eine besondere Auswahl getroffen, werden aber am Schlusse des Werkes bemerken, in welche Folge die Abbildungen nach der Verwandtschaft der Racen zu ordnen sind. Um dieses Werk noch nützlicher und das Gesagte verständlicher zu machen, werden wir dem Ganzen das Skelet mit den Umrissen eines wohl proportionirten Pferdes hinzufügen, damit auch aus der äusseren Gestalt das innere Gerüste, worauf der besondere Bau der verschiedenen Racen sich gründet, und die Bedeutung der Theile, deren Verhältnisse, so wie durch die Bildung der Gelenke die Gesetze der Bewegung und der verschiedene Kraftaufwand dazu, ersichtlich werden.

Bonn, den 28. August 1826.

https://www.andresfurger.ch

EINLEITUNG.

In allen Ländern, die sich durch Pferdezucht auszeichnen, ist der hohe Werth dieser edlen Thiere vorzüglich in der Race, der sie angehören, gegründet, daher es bei der Charakteristik derselben, dem Zwecke dieses Werkes, vor allem wichtig sein dürfte auszumitteln und zu bestimmen, was hier unter Race eigentlich verstanden werden muss, da durch diese Bezeichnung weder eine gewisse Gestalt noch Eigenschaft der Pferde begriffen ist, wie die Folge zeigen wird.

Bei den Arabern, die, wie die edelsten Racen, auch die älteste Pferdezucht besitzen, indem sie den Stamm derselben bis auf die Pferde Salomos zurückführen, von welchen demnach auch alle edlen Racen Europas mittelbar abzustammen sich rühmen dürften, werden die Eigenschaften und Schönheiten eines Pferdes, wie vollkommen diese auch immer sein mögen, wenn solche nicht charakteristische Merkmale der Race sind, der es angehört, blos für zufällige Vorzüge angesehen, die nicht erblich auf die Nachkommen übergehen, und daher nur geringe geschätzt.

Dieses Volk verwendet ohngeachtet seines Geitzes ungeheure Summen auf den Stamm seiner Zucht, da es stets so kauft, dass seine Pferde nicht nur dem Käufer nützlich sind, so lange er lebt, sondern auch seinen Kindern und deren Nachkommen noch Vortheil bringen. Der in Europa übliche Gebrauch Hengste zu verschneiden, ist bei den Arabern gänzlich unbekannt und ein zur Zucht untaugliches Pferd, wäre es auch von der edelsten Abstammung und zu anderweitigem Gebrauche noch so tüchtig, ist bei diesen nur von geringem Werth.

Vielfältige, von Geschlecht zu Geschlecht vererbte, auf Erfahrung gegründete Beobachtungen haben die Araber belehrt, dass nur das Gleiche Gleiches zu erzeugen vermag. Ein Pferd vermischter Abkunft, obgleich von beiden Eltern aus edler Race entsprossen und mit der schönsten Gestalt begabt, wird von diesen dennoch für unedel angesehen und als ein Bastard von der Zucht ausgeschlossen. Demnach sollte unter Race die reine Abstammung in ununterbrochener Folge aus einem Geschlechte verstanden werden, da hierauf auch einzig das Vermögen seine Vorzüge in steter Gleichheit auf seine Nachkommen zu vererben gegründet erscheint, und möchte diess allein den hohen Werth solcher Pferde ausmachen.

Wir können uns nicht verhehlen, dass man seit mehr als einem Jahrhundert in Europa vergeblich bemüht ist die Vorzüge der arabischen Racen durch Einführung von Hengsten und Stuten einheimisch zu machen, ohne dass es jedoch bisher gelungen auch nur durch einige Generationen diese Zucht in gleicher Vollkommenheit zu erhalten, oder dass wenigstens die ersten Nachkommen ihren Eltern gänzlich gleich gewesen wären. Statt bei dem gewöhnlichen Verfahren diese Zucht in steigender Progression in unsern Ländern zu veredeln, war man stets genöthigt den Stamm derselben zu erneuen: daher jene gewissen Vorzüge auch diesen Racen keineswegs constant eigen, obgleich die Eigenschaft dieselben beharrlich fortzupflanzen ihren vorzüglichen Werth begründen sollte. Eben so wenig aber können die gerühmten Vorzüge der orientalischen Racen nur als das Erzeugniss äusserer klimatischer Verhältnisse angesehen werden, da sich sowohl in Arabien, wie in anderen Ländern von Europa, unter gleichem äusserem Einflusse verschiedene Racen gebildet haben und in steter Gleichheit zu erhalten und fortzupflanzen vermögen. Hieraus darf aber nicht gefolgert werden, dass sich unter entgegengesetzten Verhältnissen jemals gleiche Erscheinungen ergeben dürften.

Untersuchen wir das Verfahren der Araber bei der Pferdezucht, so ergibt sich, dass sowohl die ursprüngliche Verschiedenheit ihrer Racen, wie die einzelnen Tugenden, welche diesen eigen und sich ohne Ausartung erhalten können, auf Maassregeln gegründet sind, die, auch in anderen Ländern angewendet, gleichen Erfolg haben würden. Bemerken wir zuerst, dass gerade die edelsten Racen sich am auffallendsten von den verwilderten, sich selbst überlassenen Zuchten unterscheiden, (eigentliche wilde Pferde zu unserer Vergleichung finden sich weder in Europa, noch in Amerika) so ergibt sich daraus schon, wie alle Vorzüge der ersteren nur als Folgen ihres häuslichen Zustandes angesehen werden müssen.

Die Araber vermischen nicht nur niemals ihre edlen Schläge miteinander, sondern sie schliessen auch jedes unvollkommene Pferd derselben von der Zucht aus, ob sie gleich glauben, dass auch diese die Vorzüge ihrer Race, von welcher sie selbst keine sichtbaren Merkmale an sich tragen, auf ihre Nachkommen zu vererben vermögen, indem das Zurückschlagen auf die Grosseltern keine seltene Erscheinung ist. Aber gerade auf dieser Beobachtung beruht sowohl der Unwerth der schönsten Pferde, wenn sie nämlich nicht aus reinem Blute entsprossen sind, als auch jener Glieder der Race, deren vollkommene Entwickelung durch zufällige Ursachen verhindert wurde. Durch sorgfältige Auswahl und Paarung gleicher Eigenschaften haben die Araber nach ihren Stämmen und Familien Zuchten erzeugt, die sich so von einan-

https://www.andresfurger.ch

der unterscheiden, dass Pferdekenner dieses Volkes auf den ersten Blick zu bestimmen wissen, welcher von ihnen ein Pferd angeboren.

Vergleicht man die edlen Racen mit den wilden, so zeigt sich, dass gerade jene Vorzüge, welche den hohen Werth der ersteren ausmachen, wenn sie auch letzteren, als Naturzwecke betrachtet, zukämen, hier nicht diesen Namen verdienen würden. Die wilden Pferde müssen als solche angesehen für vollkommner geachtet werden, da sie den steten Wechsel äusserer Eindrücke ohne Nachtheil ihrer Gesundheit leichter zu ertragen, sich gegen ihre Feinde zu vertheidigen und Gefahren zu entgehen verstehen, welchen das edle Pferd, sich selbst überlassen, erliegt. Nicht weniger sollten alle erblichen Krankheiten, die den wilden Zuchten fremd sind, als Folgen des häuslichen Zustandes angesehen werden. Dagegen belohnt das edle Pferd die, auf seine Pflege verwandte Sorgfalt durch grössere körperliche Gewandtheit den Willen seines Herrn zu erfüllen, durch unbedingten Gehorsam und innige Zuneigung. Die aufgerichtete Stellung, der das Ross seine höhere Gewandtheit verdankt, die es einer leichten Führung fähig macht, ist dem wilden Pferde eben so unnatürlich und müsste ihm ganz zwecklos werden, da es sich nur nach eigner Neigung bewegt, als sie jenem gleichsam angeboren erscheint.

Wie alle Neigungen der Thiere auf der Leichtigkeit beruhen, mit welcher sie denselben zu entsprechen vermögen, so gründet sich die Entwickelung ihrer Organisation auf die allmählige Steigerung ihrer Kräfte. Diesem Verhältniss zu Folge hat man durch das Vereinigen gleicher vorherrschender Eigenschaften Vorzüge ausgebildet, die, ob sie gleich nur die natürlichen Folgen eines solchen Verfahrens sind, den Thieren, die sich gegenwärtig dadurch auszeichnen, nicht ursprünglich eigen waren.

Demnach muss unter Race einzig jene harmonische Entwickelung verstanden werden, die durch die Einheit ihrer Richtung ein vollendetes Ganze bildet. Es ergibt sich hieraus, dass die, aus einer Vermischung entgegengesetzter Eigenschaften entsprossenen Gestütpferde, in diesem Sinne keinen Anspruch auf Race haben. Sie ermangeln in ihrem Zustande von Unthätigkeit noch mehr der sich gegenseitig bedingenden Uebereinstimmung, als jene wenig geschätzten Arabischen Bastarde. Sie gleichen Kunstwerken, die charakterlos, nicht aus einer lebendigen Idee hervorgegangen, sondern aus Theilen verschiedener Thiere zusammengesetzt sind. Solche Missbildungen, wie sie durch das Kreuzen der edelsten Racen nicht selten in kostbaren Gestüten gezogen werden und die daher nicht als Ausartungen anzusehen sind, finden sich niemals in den wilden, ihrem Instinkte überlassenen Zuchten.

Das Verfahren der Engländer, nur aus den tüchtigsten Dienstpferden ihre Nachzucht zu erzielen und in der Auswahl sich mehr durch bewährte Brauchbarkeit, als durch die meist schwankenden und relativen Begriffe von Schönheit eines Pferdes bestimmen zu lassen, hat Racen gebildet, die sich durch schätzbare Vorzüge vor den Zuchten der Gestüte anderer Länder auszeichnen, wo die Pferde im Müssiggange leben. Selbst der Vorwurf einseitiger Ausbildung, der den englischen Rennern gemacht wird, dient hier nur zur Bestätigung dieser Behauptung, indem die Schnelligkeit derselben, wie sie auf den hiezu günstigsten Verhältnissen ihres Baues beruht, auch als das natürliche Resultat steter einseitiger Uebung betrachtet werden muss. Es unterscheiden sich daher diese Racen eben so von ihren Ahnen, wie von anderen Spielarten.

Aus einer zweckmässigen Vergleichung der verschiedenen Racen muss sich daher vor allem die Bedeutung aller Verhältnisse der Theile und ihrer gegenseitigen Beziehung ergeben, wonach die verschiedene Brauchbarkeit und der ungleiche Werth dieser Thiere zu beurtheilen ist. Wie jede vorherrschende Eigenschaft in einer besonderen Entwickelung der Organe besteht, auf die solche gegründet, so kann es auch keine allgemeinen Verhältnisse der Proportion geben, da diese anders bei einem Renner, anders bei einem sich durch allseitige körperliche Gewandtheit auszeichnenden Reitpferde sein müssen. Eben so muss auch die Schönheit eines Pferdes nach seiner Race, das ist, nach seiner charakteristischen Eigenthümlichkeit, beurtheilt werden. Die Beurtheilung der Racen ist demnach der wichtigste Theil der Pferdekenntniss, die nicht blos die mechanische Verbindung und die Glieder des Skelets, wodurch alle Bewegungen dieser Thiere in ihrem Umfange bestimmt und an gewisse Gesetze gebunden sind, voraussetzt, sondern diese Kenntniss bedingt auch eine allgemeine Einsicht in die organischen Formen des Lebensprocesses und seine Aeusserungen. Die normale Form aller einzelnen Theile für sich betrachtet ist zur Beurtheilung der Race nicht hinreichend, da die Verhältnisse derselben hier nur in ihrem Zusammenhange zu ermessen sind. Was daher an einer Race fehlerhaft sein würde, ist an einer anderen durch entsprechende Gegensätze der Verhältnisse ausgeglichen und eine nothwendige Eigenschaft. Wie es nur eine charakteristische Schönheit geben kann, so müssen Schönheit und Vortrefflichkeit für gleichbedeutend gehalten werden. Ein Pferd ist daher um so vorzüglicher, als es schöner ist, und so auch umgekehrt. Wie die Schönheit der einzelnen Theile ohne charakteristische Uebereinstimmung zu einem Ganzen nicht erkannt werden kann, so ist auch kein Pferd ohne Race, wie ohne vorzügliche Eigenschaften für schön zu halten. Der lebendige Ausdruck von Kraft, Muth und Leichtigkeit mit zierlicher Bewegung ist nur das Resultat einer harmonischen Entwicklung des gesammten Organismus.

https://www.andresfurger.ch

VON DEN ORIENTALISCHEN PFERDE-RACEN.

Wenn freundliche Zuneigung, grosse Gelehrigkeit, williger Gehorsam, Schnelligkeit und Ausdauer in Strapazen bei mässiger Nahrung und Ruhe, wenn anmuthige, feuriges Temperament verkündende Bewegungen, vereinigt mit einer zierlichen Gestalt in der sich weder Mangel, noch Ueberfluss an Masse befindet, Vorzüge sind, die Pferden einen ausgezeichneten Werth zu geben vermögen; so gebührt den orientalischen Racen, vor allen aber der arabischen, der erste Rang unter den Pferden der Welt.

Es liegt ausser unserm Zwecke, der sich einzig auf die Charakteristik der verschiedenen Racen beschränkt, zu untersuchen, welche derselben die ursprüngliche sei. Uns kann es genügen zu wissen, dass alle Völker den Adel ihrer Pferde von den Arabern herleiten. So stammen nicht nur die benachbarten persischen, turkomannischen, ägyptischen und barbarischen Zuchten unmittelbar von den arabischen ab, sondern es verdanken mittelbar auch die spanischen, italienischen, französischen, englischen derselben ihre Abstammung oder Veredlung. Nach Huzard's Bemerkung gebührt ihr auch allein das ausschliessende Vorrecht alle anderen Racen so zu veredeln, dass sich selbst nach Jahrhunderten noch deutliche Spuren des Urbildes vorfinden und erkennen lassen.

In neuerer Zeit haben Reisende, die den Orient in verschiedenen Richtungen durchwandert, sich ungünstig für den alten Ruhm dieser Racen erklärt, und glaubten die bekannten Vorzüge derselben als Vorurtheile erkannt zu haben. Allein wenn auch die Kenntnisse dieser Männer von Pferden nicht überall in Zweifel zu ziehen wären, so kann doch ihr Urtheil, als von Augenzeugen herrührend, nur dafür gelten, dass die Stämme der vorzüglichen Racen, die bisher zu uns gekommen, unsere Zuchten unläugbar veredelt und ihnen Eigenschaften verliehen haben, deren sie ohne jene niemals theilhaftig geworden wären, nicht in den Gegenden, die sie besucht haben, einheimisch sind. Wie viel über diesen Gegenstand die Meinungen gelehrter Wanderer, denen wir in anderen Dingen so viele Aufklärung und unschätzbare Belehrungen verdanken, bedeuten, werden wir in der Folge zu erkennen Gelegenheit haben.

Vergleicht man die vorhandenen Beschreibungen der orientalischen Racen mit einander, deren einige selbst von berühmten Pferdekennern herrühren, so zeigen sie noch weniger allgemeine Uebereinstimmung, als die, meist mangelhaften, Abbildungen derselben. Vergeblich würde man sich bemühen ein die gerühmten eigenthümlichen Fähigkeiten mit der Gestalt in Uebereinstimmung bringendes Bild aufzufinden; wenn wir unter Race einzig jene harmonische Ausbildung der Eigenschaften zu einem charakteristischen Ganzen begreifen, wonach die verschiedene Gestalt dieser Thiere nur als der Ausdruck ihrer besondern Vorzüge erscheint. Es muss uns daher unbegreiflich scheinen, wie man die letzteren rühmend anerkennen, und erstere vielseitig tadeln könne. Möchte es nach dieser vorläufigen Bemerkung unserer Mühe gelingen, die bis jetzt schwankenden Begriffe von der Schönheit des Pferdes durch die charakteristische Bedeutung der Formen und Verhältnisse festzusetzen.

Von der arabischen Race.

Wir können die arabischen Pferde nur nach ihren allgemeinen Merkmalen betrachten, obgleich sie nach den verschiedenen Stämmen mehrere Spielarten ausmachen. Nach des Grafen Rzewuski's Bericht *) ziehen allein zwischen dem Euphrat bis Anah, der Gränze Syriens und nördlichen Küste des rothen Meeres, mehr als 250 Beduinen - Stämme umher, welche Pferdezucht treiben. Einige derselben werden wieder als Begründer eigener Racen angesehen. Man findet bei den Schriftstellern sehr viele Namen davon aufgezeichnet, die für uns keine andere Bedeutung haben, als dass sie die verschiedenen Verhältnisse dieser Schläge beurkunden. Sämmtliche Racen werden von den Beduinen mit der allgemeinen Benennung Nedschdi, das heisst, aus dem Hochlande Arabiens herkommend, bezeichnet, und keine Pferde in ihrer Nähe geduldet, welche anderen Ursprunges sind.

*) Fundgruben des Orients V. B. — S. 5a.

Im Ganzen werden fünf Racen (el-Khoms) als die vorzüglichsten angesehen, jede einzelne Abtheilung der Nedschdi zerfällt wieder in mehrere Unterabtheilungen; so theilt sich allein der grosse Stamm der Aenaeze wieder in vier Hauptzweige, wovon einer, Rowalla genannt, die grössten Heerden und schönsten Pferde besitzt. Diese weiden im Winter im Lande Nedschd in der Nähe von Kahaibar, oder in dem Gebirge Dschabal-Schammar, im Frühjahre aber an der Gränze von Syrien und Mesopotamien. Ein anderer Zweig des nämlichen Stammes Aenaeze, dessen Pferde ihrer Vortrefflichkeit wegen gleichfalls sehr berühmt sind, und nach Burck allen andern vorzuziehen wären, durchzieht die Gegend von Palmyra. Nach dem grossen Lobe, welches bald der einen bald der anderen Zucht beigelegt wird, ist es nicht auszumitteln, welche die vorzüglichere ist. Gleich anderen Volkern haben auch die Beduinen ihre Lieblingsracen, die von den einen höher, von den andern geringer geschätzt werden.

Aus den sich oft widersprechenden Berichten und Beschreibungen, scheint jedoch so viel hervorzugehen, dass nicht alle Stämme Pferdezucht treiben und auch meist die Heerden derjenigen, die sich dadurch auszeichnen, nur wenige Pferde zählen. Da die Nachricht von Dr. Seetzen aus Mocha *) für den Zweck unserer Forschungen von höchster Wichtigkeit ist, so nehmen wir kein Bedenken, diese hier im Auszuge mitzutheilen, obgleich die in derselben angegebene Seltenheit der Pferde in Arabien allen Glauben übersteigt, indem nicht bloss ganze Provinzen, wie die peträische Halbinsel und Hadramut, ohne Pferde sein sollen, sondern selbst in den unermesslichen Landstrichen, wo Beduinen umherziehen, diese so selten wären, dass nur wohlhabende Sheiks ein Reitpferd besässen, der gemeine Beduine aber sich ausser Stande befände, das zur Unterhaltung eines solchen, wie gross auch seine Mässigkeit sei, nöthige Futter aufzubringen.

In der grossen Provinz Hedschas gibt es so wenige Pferde, dass selbst der Scherif von Mekka, der auf einem seiner Landgüter (El-Bassatin) die grösste Stuterei besitzt, nur 60 — 70 hat. In Dschidda, das seiner reichen Bewohner wegen bekannt ist, soll auch nicht einer ein Reitpferd haben, sondern alle bedienen sich zum Reiten der Maulesel, da der Scherif eifersüchtig auf die Auszeichnung Pferde zu halten, jeden andern derselben berauben würde.

Eben so selten, wie in Hedschas, sollen diese Thiere in Jemen sein. Ein Hausoffiziant des Imanns von Szaana versicherte Seetzen, dass sein Herr, als der mächtigste der arabischen Fürsten, höchstens 3 bis 400 Mann beritten machen könne. Reicher an Pferden ist die Provinz El-Dschof und die Herrschaft Neschran, am reichsten aber El-Nedsched, deren Zucht als die Stammrace aller edlen Pferde, die gegenwärtig in Arabien sind, geschätzt werden. Nach einer beiläufigen Schätzung dieses unglücklichen Reisenden sollen sich in ganz Arabien, das heisst, auf einen Umkreis von 45.000 □ Meilen nur höchstens 7000 Pferde befinden, welches in Vergleichung mit England unglaublich scheinen dürfte. Wie irrig aber auch immer diese Berechnung sein mag, da Seetzen selbst bemerkt, dass es bloss Hengste waren, die er angetroffen, er mithin jene Gegenden nicht berührt hat, wo sich die Heerden befinden, von welchen diese herstammen, so ist doch so viel daraus ersichtlich, dass Pferde in Arabien eben so selten, als geschätzt sind und dass es nicht zu beseitigende Hindernisse geben müsse, welche ihrer beträchtlichen Vermehrung entgegenstehn.

Lebten die arabischen Pferde, wie in unseren Handgestüten, in grossen Heerden und in ungebundener Freiheit ihrem Instinkt überlassen, so müssten uns die Eigenschaften derselben, wie ihre Gestalt unerklärlich erscheinen. So aber erkennen wir in ihren Neigungen und Fähigkeiten, wie in allen Verhältnissen des Baues nur die Folge ihrer Mässigkeit und ununterbrochenen Thätigkeit, die ihnen in der Gesellschaft der Menschen durch Gewohnheit zur Natur geworden. Eben so haben sich in dieser steten Uebung ihre Eigenschaften zu höchster Vollkommenheit ausgebildet, wornach wir in dem Bau das günstigste Verhältniss, als das Resultat der Lebensweise und des bereits angeführten Verfahrens bei der Zucht, erkennen.

In der langen Dauer des häuslichen Zustandes ist das Pferd des Beduinen gleichsam ein Wesen anderer Art geworden. Die reisenden Franken beschreiben uns sein Ansehen, wie seinen Unterhalt, höchst kümmerlich, obgleich sie niemals ohne des grossen Lobes seiner Tugenden gedenken. An die abgerundeten Fleischmassen gemässigter Zonen gewohnt, scheinen ihnen diese Thiere nur wandernde Gerippe. Was bei mehrerer Ueberlegung und Einsicht ihre Bewunderung hätte erregen sollen, ist ihnen ein Gegenstand des Mitleids geworden. Wie unbillig das Verlangen der meisten Beurtheiler dieser Thiere ist, die ihre Gestalt nichts weniger als schön finden, und fordern, dass Pferde Schnelligkeit und Ausdauer in einer Bildung besitzen sollen, der diese Eigenschaften versagt sind, muss jedem Unbefangenen von selbst einleuchten. So tadelt man z. B. den langen, aber niedrig aus dem Widerrüst stehenden, Hals, der allen sich durch schnellen Lauf auszeichnenden Thieren natürlich und nothwendig ist.

Die Araber sind meist von mittlerer Grösse und nur selten 5 Fuss hoch. Nach Seetzen sollen die grössten Pferde in Jemen vorkommen. Die Art sie zu führen, das hohe Tragen des Schwanzes, wie die besondere Beschaffenheit ihrer Sättel gibt ihnen unter dem Reiter ein grösseres Ansehen, als ihr wirkliches Maass zeigt. Ihre Haut ist dünn, an allen Theilen straff anliegend und bezeichnet dadurch, dass sie mit feinen kurzen Haaren besetzt ist, die darunter liegenden Muskeln und Knochenfogungen, besonders an den Beinen, auf das Bestimmteste. Wie die derben Muskeln überall bestimmt hervortreten, so sind auch die Sehnen, wie die dünnen, aber durch ihre feste Consistenz starken, Knochen, deren Epiphysen zum Ansatz der Muskeln stark vorstehn, deutlich sichtbar. Alle Formen sind durch bestimmte Punkte bezeichnet, die der Gestalt dieser Race einen charakteristischen Ausdruck von Energie geben, welcher sie von allen anderen unterscheidet. Durch die dünne Hautbedeckung sind auch alle Adern sichtbar, so dass der ganze Körper nach der geringsten Bewegung mit einem netzartigen Geflechte überzogen scheint. Die Haare der Mähnen und des Schwanzes sind fein und besonders glänzend. Am Fesselgelenke fehlen die, den gemeinen Spielarten eigenthümlichen Kothhaare, an deren Stelle sich hier nur eine kleine Hornwarze befindet.

In Arabien finden sich alle Farben der Haare, Goldbraune mit schwarzen Extremitäten, und Goldfüchse werden für die schönsten gehalten, beide zeichnen sich durch einen Goldschimmer aus, der sich niemals an gemeinen Racen findet. Schimmel sind die gewöhnlichsten und Rappen die seltensten. In allen Zuchten ist man beflissen ein gleiches Haar fortzupflanzen.

*) a. a. O. II. B. — S. 135.

https://www.andresfurger.ch

Der Kopf des arabischen Rosses ist voll Charakter und alle Eigenschaften sind in ihm auf das Bestimmteste ausgedrückt. Er ist klein, gedrungen, mehr eckig als in seinen Formen abgerundet. Unter der feinen Haut, die vornehmlich im Umkreise der Augen, Nase und längst der Backen beinahe haarlos ist, treten die Umrisse des Schädels bestimmter hervor, und machen denselben bedeutsamer. Die Augen sind gross und Feuer verkündend, ihr Blick voll Aufmerksamkeit, ohne Ausdruck von Misstrauen und Eigensinn. Nur, indem die scharfgeschnittenen mit langen, aber zarten, Wimpern besetzten Augen weit hervorstehen, erhält die Stirne zwischen denselben ein flaches, beinahe eingedrücktes Ansehn, wogegen ihr oberer Theil mehr gewölbt erscheint. Die Ganachen sind besonders stark ausgebogen, weit geöffnet, und tragen dadurch sowohl zur ausgezeichneten Bildung der damit in Verbindung stehenden Theile, wie zum Ausdruck des Ganzen wesentlich bei. Der Tadel, der ihnen wegen der zum Zermalmen der harten Nahrung nöthigen Stärke, von Pferdeliebhabern gemacht wird, ist, wie sich von selbst ergiebt, vollkommen grundlos. Die Nasenlöcher sind weit geöffnet und mehr hinaufgezogen, als bei andern edlen Racen. Das Aufblähen der Nüstern trägt bei jeder Bewegung viel zur Lebendigkeit des Kopfes bei, der durch die scharfgeschnittenen Ohren, die von mehr als mittlerer Grösse, in ihrer Beweglichkeit jedesmal den innern Zustand verkünden, gekrönt wird.

Der lange, obgleich niedrig angesetzte und vom Widerrüst gleichsam abgetrennt scheinende Hals, verbindet sich in einem der Ausbeugung der Ganachen entsprechenden Bogen mit dem Kopfe, und bildet in dieser Richtung einen eben so zierlichen als kräftigen Nacken. Er unterscheidet sich hierinn wesentlich von dem sogenannten Hirschhals, der einen einfachen von vorne nach hinten gerichteten Bogen darstellt, während dieser einen eigentlichen Schwanenhals bildet, wenn er sich aufrichtet. Nach den Seiten ist er flach, stark ausgehöhlt und oben mit einem kräftigen Nackenbande besetzt. Auf dieser Eigenthümlichkeit des Halses beruht sowohl die Schnelligkeit, wie die Freiheit ihrer Bewegungen. Höher aufgerichtete Pferde sind weder zum Rennen geschickt, noch so geführt, vermögend im Schritt vorwärts zu kommen.

Der Widerrüst ist hoch und mager, die Schultern sind flach und mit kräftigen Muskeln besetzt, die gleich der Gräte des Schulterblatts bei jeder Bewegung sichtbar werden und die Freiheit jenes bezeugen. Die vollkommene Wölbung der Rippen, welche den Blättern eine richtige Lage gewähren, hat auch eine breitere Brust und eine mehr ausgebildete Respiration zur Folge, so wie der Leib schlanker wird, die Flanken dadurch ausgefüllter erscheinen.

Gleich dem Kopfe zeichnen sich auch die Füsse durch schärfere Formen aus. Das Bugbein hat, wie das Dickbein des Hinterschenkels, eine der horizontalen mehr genäherte Lage, als dies bei sehr aufgerichteten Pferden der Fall ist, wodurch nicht nur die gerade Stellung des längeren Fessels ausgeglichen, und die Erschütterung des Körpers aufgefangen wird, sondern auch der Schritt mehr Umfang erhält. Wegen des grösseren Abstehens des Ellenbogenfortsatzes erscheint der Oberarm breiter und kräftiger. Von vorne angesehn sind die Beine schlank und ist besonders die Mitte der Röhrenknochen, mit dem Knie und der Gelenkfügung des Fessels verglichen, eben so fein, als diese desshalb breiter aussehn. Von der Seite betrachtet verlaufen die, sich vermittelst des Knies aufeinander stützenden Knochen des Ober- und Vorderarms in gerader Linie bis zum Fesselgelenke. Nach hinten steht die Sehne weit ab und der Fuss gewinnt an Kraft, wie an Breite. Der Fessel ist bei dieser Race in dem Grade länger, als die Röhre im Vergleich zum Oberarm kürzer ist. Der in seiner Substanz feste Huf ist dem Verhältnisse angemessen, hoch und schmal.

Das gerade Kreuz erscheint von hinten betrachtet nach den Hüften zu abgerundet, nach den Seiten besonders kräftig mit den Lenden und dem Rücken verbunden. Der Schwanz hoch angesetzt und in einem Bogen vom Leibe abstehend, verleiht dem kräftigen Gange durch die Schwingungen, womit er alle Bewegungen des Körpers begleitet, Stolz und Lebendigkeit.

Die Hinterschenkel erhalten von der bereits erwähnten, der Lage des Bugbeines entsprechenden Stellung des Dickbeines, mehr Kraft und Zierde, indem der entgegengesetzten Richtung der Keule halben, welche mit letzterem einen spitzen Winkel bildet, das Schienbein senkrecht steht, so dem Leibe näher kommt, und das Hintertheil dem Körper zur festeren Stütze in allen Verhältnissen der Ruhe, wie der Bewegung wird. In Folge dessen ist auch das Sprunggelenk breiter und kräftiger. Die Winkel, unter denen die Glieder im Stande der Ruhe, als der Mitte zwischen allen möglichen Bewegungen, aufeinander stossen, entsprechen völlig den Längenverhältnissen derselben. Auf diese, wie jene, welche als Ergebniss der vollkommensten Entwicklung und der kräftigsten Lebensweise zu betrachten sind, gründet sich die allseitige Gewandtheit und grosse Ausdauer. Bei Betrachtung des Pferdeskelets, am Schlusse dieses Werkes, wird des hier Angedeuteten weitere Erwähnung geschehen.

Nicht weniger muss auch der Gang der diese Racen auszeichnet, als Resultat einer vollkommenen Gliederproportion betrachtet werden. Er ist einfach, ohne zwecklose Action vorwärts schreitend. Die Beine scheinen eben so lange in der Luft zu ruhen als sie den Körper tragen, ihr Aufheben und Niedersetzen ist das Werk des Augenblicks. Man sollte glauben das Fortrücken des Leibes geschähe aus eigener Schwungkraft, ohne dass ihn die Füsse trügen und fortstiessen, die mit gleicher Schnelligkeit der Richtung desselben zu folgen scheinen. Ein geübtes Auge wird aus dem Gange allein, den Bau dieser Thiere und ihr Temperament zu beurtheilen vermögen.

Wie die Neigungen auf dem Vermögen diesen zu entsprechen beruhen, so ist auch die Ausdauer in der Fähigkeit, seine Kräfte im Verhältniss der Consumtion beinahe gleichzeitig zu ersetzen, begründet. Wie es jedoch Pferde geben könne, die mehr Temperament als Kräfte besitzen, die nur bei einer äussern Veranlassung das Feuer zeigen, welches als eine Erinnerung der Vorzüge ihrer Stammältern in ihnen zu schlummern scheint, lässt sich bloss daraus erklären, dass solche von edler Abkunft sind, aber mangelhaft ausgebildet und nicht gehörig geübt; denn keine anderen als Blutpferde sind fähig sich auf eine geringe Anregung toll zu rennen. Kräftige Pferde, allein ohne Temperament, können Nachkommen erzeugen, die Kraft und Temperament in sich vereinigen, weil die Vergrösserung der Kräfte nach einigen Generationen einen solchen Ueberschuss hervorbringt, der jene Neigung sich zu bewegen zur Folge hat. Pferde der letzteren Art sind geeignet, bei einem passenden Verfahren Ahnen eines sich stets weiter veredelnden Geschlechts zu werden, während jene der ersten hinter ihren Eltern zurückstehn, und wenn nichts zu ihrer eigenen Verbesserung geschieht, keine vorzügliche Abkömm-

https://www.andresfurger.ch

linge erwarten lassen. Stuten werden allgemein für dauerhafter gehalten als Hengste, auch sind sie, besonders wenn sie zur Zucht gebraucht werden, weniger Krankheiten unterworfen und erreichen ein höheres Alter. Da aber das Alter aller Thiere mit der Dauer ihrer Entwicklung im Verhältnisse steht, so ist das Wachsthum dieser Racen später vollendet.

Stuten werden deshalb höher als Hengste geschätzt und von erster Race nur um grosse Summen verkauft. Die Araber haben zuerst den vorherrschenden Einfluss der Mutter auf die vollkommene Ausbildung der Frucht erkannt, daher in der Genealogie stets die Stuten angeführt werden, als worüber niemals der geringste Zweifel Statt finden darf, wenn ein Pferd für edel gehalten werden soll. Wenn man im Allgemeinen den Werth eines Pferdes nach seiner Brauchbarkeit bestimmt, so wird ein Mutterpferd, das noch in dem Alter ist, dass Abkömmlinge von ihm zu erwarten sind, überdiess auch noch deshalb geschätzt. Nach des Grafen von Ferrier Sauveboeuf's Aussage beträgt der Preis solcher oft 2000 Louisd'or, wenn ein Hengst von derselben Familie nicht mehr als 3 — 400 werth ist. Der hohe Werth dieser Pferde, der bei dem damaligen Zustande der Stämme der Wüste, sich vorzüglich auf die grosse Seltenheit derselben gründet, indem nach Rzewusky sich höchstens auf 6 — bis 9 Zelte ein Hengst oder eine Stute findet, hat eine eigene Art diese letzteren zu verhandeln hervorgebracht, indem allein der Bauch der Stute einem anderen überlassen wird, dem alle Fohlen als Käufer des Bauches gehören, jedoch mit Ausnahme des ersten Mutterfohlens, welches dem Verkäufer wieder zufällt, von dem der Käufer dagegen die Früchte zu verlangen berechtigt ist, das erste weibliche Fohlen abgerechnet, welches der Verkäufer behält, und sofort auf Lebenszeit beider Partheien.

Die unedeln aus einer Vermischung fremder Racen entstandenen Pferde, welche Kadischi genannt werden, sind von geringerem Werthe, obgleich sie sich öfters durch Eigenschaften und Gestalt auszeichnen. Nicht selten werden solche Stuten von edeln Hengsten belegt, das Fohlen hält man aber nur für einen Bastard. Doch bringt man niemals mit Vorsatz eine edle Stute mit einem Kadischihengste zusammen. Um den Unterschied beider Racen anschaulich zu machen, haben wir in unserer Abbildung einen Kobayli, als Handpferd, neben einen Kadischi, als Klepper, gestellt. Das Verhältniss ihrer verschiedenen Eigenschaften dürfte wohl nicht immer so auffallend sein, als solches hier erscheint. Wie die Gestalt, ist der Gang des ersteren energischer und leichter. Jede Bewegung entspricht seinem feurigen Temperament, seine Uebungen haben nur die Steigerung seiner Kräfte zum Zweck, während an letzterem unverkennbar der Ausdruck der Dienstbarkeit ersichtlich ist, und sich selbst Merkmale öfterer Erschöpfungen erkennen lassen. Künstliche Uebungen haben dem edlen Pferde das Vermögen verliehen, augenblicklich einem fremden Willen zu gehorchen, hier erscheint es ohne äussere Veranlassung als seine Leichtigkeit sich aufzurichten, worauf sich die Neigung hierzu gründet, in dieser Stellung. Es muss noch bemerkt werden, dass der Trab von den Orientalen wenig geübt wird, und dass der gestreckte oder fliegende den Pferden niemals eigen oder natürlich ist, sondern erst gelehrt werden muss. Diese fallen bei dem Antrieb dazu in den Galopp, desto erfolgreicher ist ihr Schritt. Um sie zum vollen Rennen zu bringen bedarf es von Seiten des Reiters nur der Bewegung seines Körpers nach vorne.

Wie die Kadischi aus einer Vermischung verschiedener edlen Racen entstanden sind und sich an ihnen weniger charakteristische Merkmale auffinden lassen, bilden sie auch Uebergangsglieder zu allen andern orientalischen Schlägen. Nur die gemeinsamen Kennzeichen derselben, als Folge gleicher äusserer Verhältnisse der Lebensweise, sind ihnen eigenthümlich.

Persische Race.

Insgemein wird der persischen Race nach der arabischen, von der sie auch ursprünglich abzustammen scheint, der zweite Rang zuerkannt, doch scheint sie diesen Vorzug mehr ihrer, dem gemeinen Begriff von Schönheit entsprechenden, Gestalt, als ihren übrigen Eigenschaften zu verdanken. Die persischen Pferde sind meist grösser als die arabischen und haben ein prächtigeres Ansehen, obgleich es ihnen nicht an Feuer fehlt, aber doch eine geringere Dauerhaftigkeit. Persien, das der abwechselnden Beschaffenheit des Landes wegen verschiedene Climate in sich vereinigt, hat auch mehrere Racen ausgebildet, die sich wesentlich von einander unterscheiden.

In den älteren Zeiten ist die Pferdezucht in Persien im Grossen getrieben worden, die Geschichtschreiber sprechen von Pferdeheerden, die durch ihre Anzahl Erstaunen erregten, später aber haben die inneren Zerrüttungen, wie die äusseren Kriege, die Pferdezucht so herunter gebracht, dass nicht selten fremde Pferde eingeführt werden mussten. Gegenwärtig soll man durch Erfahrung geleitet, mehrere dem Bedürfnisse dieses Reichs angemessene, Racen mit grosser Sorgfalt fortzupflanzen sich bestreben.

Die grössere Gestalt, der stolzere Gang und das hohe Tragen des Kopfes geben diesen Pferden in den Augen der Perser, welche noch eitler und in dem Schmucke ihres Geschirres noch verschwenderischer als die Türken sind, einen entschiedenen Vorzug vor den arabischen Racen. Das Zurückwerfen des Kopfes ist eine Eigenthümlichkeit, die von Reisenden öfters als eine Unbequemlichkeit für den Reiter getadelt, manchmal auch als Auszeichnung und besondere Schönheit gerühmt wird. Gegenwärtig sollen die besseren Pferde in Aderbischan, Schirwan, Irac-Adschemi, und Farsistan, die vorzüglichsten aber in Chorassan und Kandahar vorkommen. Eine eigene Race, die sich durch hohen Wuchs und Schönheit der Form vor allen auszeichnet, an Dauerhaftigkeit aber von der letzteren übertroffen wird, findet sich in Irac-Adschemi, einer der weitläufigsten Provinzen Persiens. Eine andere doch der arabischen am meisten ähnliche, nur etwas grössere Spielart, wird in Katabach gezogen.

Wie das Vermögen dieser Thiere sich in fremden Zonen fortzupflanzen und unter verschiedenen äusseren Zuständen zu behaupten, in der Eigenschaft höherer organischer Bildung

https://www.andresfurger.ch

sich aus eigner innerer Kraft den äusseren Verhältnissen gleichzustellen, gegründet ist; so finden wir auch unter gleichen äusseren Zuständen gleiche Erscheinungen. Demnach haben die auf fetten Weiden gezogenen Pferde dieses Landes eben so viel an ihren Vorzügen verloren, als ihr Wachsthum an Grösse gewonnen hat, und diese Zuchten sind gleichen Krankheiten und Gebrechen unterworfen, die bei uns unter ähnlichen Umständen vorkommen.

Auch die charakteristische Verschiedenheit dieser Racen unter sich, lässt sich weder bildlich darstellen noch ausführlich beschreiben, obgleich persische Pferde in Europa weniger selten sind als arabische, und sich von Russland aus in mehrere Länder verbreitet haben; allein nur selten ist mit einiger Gewissheit auszumitteln, welcher Provinz oder Race diese angehören. Ausser den allgemeinen Merkmalen, die sie mit allen Orientalen gemein haben und welche darin bestehn, dass ihre Haut fein, mit dünnen weichen Haaren besetzt, der Kopf klein, der Hals lang, die Beine schlank, das Kreuz gerade und der Schwanz hoch angesetzt ist, unterscheiden sie sich von den Arabern besonders dadurch, dass ihre Formen mehr abgerundet, der Hals höher gestellt sich mehr dem eigentlichen Hirschhals nähert, der Kopf feiner, die Augen weniger vorstehend und die Ganachen nicht so ausgebreitet und stark sind. Ihre Taille ist länger, wodurch die Bewegungen für den Reiter bequemer sind, so wie durch die von Natur mehr aufgerichtete Stellung der Gang mehr Action und ihr Paradeschritt ein prächtigeres Ansehen erhält, weshalb sie dem Auge des Liebhabers mehr gefallen als erstere. Ueberall aber zeigt sich dem Blicke des Kenners der Mangel an Energie und Ausdauer. Was daher diese vor jenen auszeichnet, kann eben so wenig ein Vorzug genannt werden, als für Schönheit gelten. Ohne kräftiger zu sein, sind ihre Knochen stärker, die Gelenke weniger bezeichnet, die Hufe weicher und nicht so schmal, als bei den Arabern.

Persische Pferde sind früher sehr geschätzt worden, und gehörten zur Zierde fürstlicher Ställe und Reitschulen. In älteren Werken über Reitkunst wird ihrer besondern Thatigkeit zu Schulpferden mit grösstem Lobe gedacht, während der arabischen in keiner Art Erwähnung geschieht; erst als man die Vorzüge dieser kennen und schätzen lernte, hat sich das Bestreben nach ihrem Besitz vermindert. Es lassen sich keine Spuren auffinden, dass die arabische Race früher als die persische in Europa bekannt war, indem die Einfälle der Sarazenen im achten Jahrhundert, wo nach ihrer Niederlage bei Tours und Poitier doch unbezweifelt mehrere tausend Pferde in Frankreich zurückgeblieben sind, diesem Lande zur Verbesserung seiner Race genutzt, noch die fremden Thiere sich lange erhalten haben, da man sie nicht zweckmässig zu pflegen noch zu paaren verstanden, selbst zum Dienste französischer Ritter für weniger brauchbar als die eigene Zucht gehalten hat: noch dass die Kreuzzüge die Einführung der arabischen Race in Europa zur Folge gehabt, obgleich diese Kriege die schicklichsten Gelegenheiten darboten, die Vorzüge dieser Thiere kennen zu lernen.

Der auf unserer Tafel abgebildete Hengst, ein Hellfuchs, ein Geschenk des Königs von Persien für Georg III. von England, nähert sich sowohl an Grösse als Gestalt mehr der arabischen Race als die Stute, deren Rippen flacher und deren Hals dem Kopfe weniger gut angesetzt ist, sie bildet daher mehr einen Uebergang zur kaukasischen, und zu einigen russischen Spielarten. Ersterer hat ausser den Geschlechtseigenthümlichkeiten einen runderen Rippenkorb, wodurch er schlanker, so wie in Folge der mehr aufgerichteten Stellung, in der das Bugbein wie das Dickbein sich auf den Arm und die Keule stützen, hochbeiniger erscheint. In diesem Verhältniss stehen auch die Fessel mehr gerade. Die Uebereinstimmung aller Theile zu einem geschlossenen Ganzen, bezeichnet eben so bestimmt die Eigenschaften dieses Hengstes wie sie ein sicherer Beweis von der Reinheit seiner Race ist.

Aegyptische Race.

Erst durch die Feldzüge der Franzosen unter Buonaparte ist die ägyptische Race in Europa bekannt geworden, früher hatte man nur sehr unvollkommene Vorstellungen von ihr. Dass ein von dem Mutterlande der edlen Pferdezucht so verschiedenes und so weit ausgedehntes Land, auch hierin Besonderes leisten werde, liess sich im Grunde voraus setzen, aber dennoch muss uns die dongolische Race, eine aus Oberägypten herstammende Zucht, eben so befremden, als solche zum Beweis dient, wie unzuverlässig die Folgerungen sind, die wir aus den Nachrichten gelehrter Reisenden über diesen Gegenstand ziehen. Bruce, den Pferde besonders zu interessiren schienen, der mehr als andere zu Vergleichungen Gelegenheit hatte, spricht in der berühmten Beschreibung seiner Reise an die Quellen des Nils, mit besonderem Lobe von den Dongolesen; er sagt: „wenn symmetrische Verhältnisse einzelner schöner Theile, Grösse, Stärke, rasche, nervöse und elastische Bewegungen, grosse Ausdauer bei Strapazen, Gelehrigkeit und Folgsamkeit, sichtbare Zuneigung zu Menschen, vielversprechende Eigenschaften eines Beschälers wären, diese vor allen anderen zu Zuchthengsten taugten.“ Ferner meldet Bruce sie seien meist 16 Faust hoch und so gedrungen, wie die englischen Kutschpferde. Auch diese Race soll nach demselben Bericht von den bekannten fünf Pferden abstammen, welche Mahomet auf der Flucht geritten, und also eine arabische mit den Kohailis ursprünglich gleiche sein. Bildet man sich nun nach der Kenntniss dieser, und aus jener Beschreibung eine Vorstellung von den Pferden in Dongola, und vergleicht solche mit den zu uns gekommenen Thieren, die sich unter einander so vollständig gleichen, dass wir mit Bestimmtheit annehmen dürfen, diese Gestalt sei ihr allgemeiner Charakter; so muss uns einleuchten, wie irrig unsere Begriffe geworden sind, und wie unrichtig die Beschreibung derselben ist.

Wenn sich, wie wir oben erwähnt haben, in unseren Zuchten keine bemerkbaren Spuren auffinden lassen, dass durch die Kreuzzüge arabische Pferde zu uns gekommen; so konnte man dagegen in Versuchung gerathen anzunehmen, dass die Dongolesen, von einer Race, welche

https://www.andresfurger.ch

durch deutsche Kreuzfahrer zu jener Zeit in Palästina zurückgelassen oder dort erbeutet wurden, abstammten, und sich nur in etwas orientalisirt hätten, so sehr gleichen sie den gemeinen unserer Heimath, und so sehr unterscheiden sie sich von den Arabern.

Diese Pferde, die jetzt in grossen Heerden von den sich aus Aegypten nach Nubien zurück ziehenden Mamelucken an den weidereichen Ufern des Nils gezogen werden, die man in Kairo sehr schätzt, und um ihrer Grösse willen, zu hohen Preisen verkauft, dürften sich in Europa keiner ähnlichen Werthschätzung zu erfreuen haben. Was wir von der Bildungsgeschichte der edlen arabischen Race im Allgemeinen bemerkt haben, findet hier auf negative Weise seine Bestätigung. Seit der Eroberung dieses Reichs hält man daselbst, weil grosse Pferde in Unterägypten sehr gesucht werden, zahlreiche Heerden dieser Race, die auf fetten Weiden ein müssiges Leben führen, sich vergrössern und vermehren, aber unter diesen Verhältnissen jene harmonische Gestalt verloren, die das Ergebniss einer vollkommenen Entwicklung unter steter Anwendung und Uebung seiner Eigenschaften ist. Wir sind daher nicht ungeneigt zu glauben, dass diese Race, zur Zeit als Bauce sie zuerst sah, vorzüglicher war als sie jetzt ist.

Der Kopf der Dongola ist mager, schmal, lang und gebogen. Da diese Thiere auf grüner Weide keiner so kräftigen Kauwerkzeuge bedürfen, wie die Pferde in Arabien, wo alle Nahrungsmittel ausserordentlich hart sind, so sind hier auch die Ganachen weniger stark. Der Hals ist fein und gut angesetzt, diesem entsprechend ist der Widerrüst hoch und mager. Die Schultern sind stark, aber zu gerade gestellt, wodurch das Bugbein eine gleiche Stellung erhält, und die Beine zu weit nach vorne zu stehen kommen, welches eine schmale Brust zur Folge hat, und dem Gange im Verhältniss mehr Action giebt, als zur Ausdauer vortheilhaft ist, von den Türken aber als vorzügliche Eigenschaft eines Paradepferdes betrachtet wird. Der Rücken ist kurz, die Rippen sind flach, die Croupe ist breit und so abgeschliffen, dass der Schweif niedrig angesetzt scheint. Wie das Bugbein so ist auch das Dickbein mehr senkrecht mit der Keule verbunden, wovon der Schenkel ein schlaffes Ansehen erhält. Das Pferd im Ganzen betrachtet wird dadurch sehr hochbeinig.

Ein feuriges Temperament ist die einzige Eigenschaft, die diese Pferde von ihren Stammeltern erhalten, so wie eine feine fest anliegende, mit weichen Haaren besetzte Haut und schön geformte Hufe die alleinigen Vorzüge des tropischen Klimas sind. Das Missfällige der Gestalt dieser Race dürfte sich unter dem reichen türkischen Reitzeuge weniger übel ausnehmen, als es in ihrer treuen Abbildung auf unserer Tafel erscheint. Den Mangel harmonischer Uebereinstimmung vermag die Schönheit der einzelnen Theile nicht zu ersetzen. Die meisten Dongolesen sind Rappen mit Abzeichen am Kopfe und den Füssen.

Eine andere Race, die in einigen Gegenden Aegyptens gezogen wird, und aus einer Vermischung mit fremden Racen herzurühren scheint, sich aber mehr an die barbarische anschliesst, als sie letzterer gleicht, die auch grössere Pferde aufzuweisen hat, als unter diesen vorkommen, wird von den Türken ihrer Gelehrigkeit willen geschätzt, und den reinern, aber der Feinheit wegen ihnen weniger zusagenden Arabern vorgezogen. Eine hohe Gestalt, ein gut gestellter Kopf, wohlgebildeter Hals, runder Rücken, feine und kraftvolle Beine, Leichtigkeit im Gange, edle und stolze Bewegungen und ein harmonisches Verhältniss aller Theile zeichnet diese Pferde von gemischter Abkunft vor den Dongolesen aus. Doch alle diese Vorzüge der Gestalt werden durch ihre geringe Ausdauer in Strapazen wieder verdunkelt. Unter dieser Zucht, die, weil sie nur aus einer Vermischung mit benachbarten entstanden, nicht rein ist, finden sich Pferde von verschiedener Bildung, einige haben zu starke, kurze Hälse, andere sind zu hochbeinig. Wie bei der Dongola-Race, hat sich auch hier auf Kosten der vollkommenen Verhältnisse und der davon abhängigen Eigenschaften der Körper vergrössert.

Die von uns abgebildeten ägyptischen Pferde befinden sich zu Paris. Der Dongolese im Besitz des Herrn Lazonars, der Mameluck ist ein Eigenthum des Herrn Stallmeisters Kuhnmann. Letzterer, der sich durch schöne Formen und Verhältnisse vortheilhaft vor ersterem auszeichnet, war in einem Alter von achtzehn Jahren, vierzehn Faust hoch, während ersterer drei Jahre und acht Monate alt, bereits vier Fuss neun Zoll französisches Mass erreicht hatte. Wir bedauern es keine nähere Auskunft über die Abstammung dieses ausgezeichneten Pferdes geben zu können. —

Türkische Race.

Die Turkomannen, welche die Pferdezucht im Grossen, aber weder mit der Sorgfalt, noch mit dem Erfolg wie die Araber treiben, haben in dem grossen Gebiete, welches sie beherrschen, mehrere Racen ausgebildet, die eben so verschieden als ihre Stammracen sind. Einige derselben sind tartarischen, andere arabischen und noch andere persischen Ursprungs. Für die vorzüglichsten werden die, welche von reiner Abkunft in Cappadocien und Bithynien gezogen sind, gehalten. Die allgemeinen charakteristischen Merkmale sind in Vergleich mit den Arabern nur Unvollkommenheiten, indem ihr Hals meist zu dünn, der Leib zu lang und schmal, die Schenkel zu schwach sind. Uebrigens soll es ihnen nicht an Athem fehlen. Ihre vorzüglichste Eigenschaft aber ist der Schritt, worinnen ihnen wenig andere Racen gleich kommen, da ihre Gestalt nur durch das Anziehen des Bug- und Dickbeins so niedrig erscheint. Lange schmale Hufe sind ein vorzügliches Kennzeichen der türkischen Pferde.

Auch die Haltung des Körpers wie der Gang dieser Pferde hat etwas so eigenthümliches, dass sich's nicht vollkommen beschreiben lässt. Unter der Führung des Reiters tragen sie den Kopf in verkehrter Beugung des Halses hoch, ihr Leib äussert eine besondere Biegsamkeit und die Füsse eine Action, die von dem erhabenen Gange der anderen Racen sehr abweicht, und ihrer Bewegung eine gewisse Lebhaftigkeit, aber auch zugleich ein gewisses kleppelhaftes Ansehen giebt. Obschon sie an Ausdauer von den Arabern übertroffen werden, so sind sie doch vermögend einige Meilen in vollem Gallop zurückzulegen, auch sollen sie bei gehöriger Pflege ein hohes Alter erreichen.

https://www.andresfurger.ch

Nicht selten verhandeln türkische Pferdehändler ihre eigene Zucht für arabische. Letztere unterscheiden sich durch schärfere, bestimmtere Formen, durch einen regelmässigern, solidern Knochenbau, während erstere mehr abgerundete Glieder und im Ganzen ein noch schlankeres aber weichlicheres Ansehen haben. Ihre Miene hat mehr frommes und freundliches, jene der Araber mehr ernsten Ausdruck. Es darf uns jedoch nicht befremden, wenn sich unter dieser Race auch Pferde vorfinden, welche dieser Beschreibung nur wenig gleichen, da sie mehrere Stämme enthält, die sich wesentlich von einander unterscheiden. Man hat gefunden, dass türkische Hengste in nördlichen Gegenden sich den Gestüten vortheilhaft erwiesen und Nachkommen hinterlassen haben, die einen Theil ihrer Vorzüge ohne ihre Mängel ererbt haben. Da die Türken mit ihrer eigenen Zucht nicht so sehr schonsam umgehen und ihre Hengste, welche sie allein reiten, erst zur Zucht verwenden, wenn solche ihnen schon grosse Dienste geleistet und sich ausgezeichnet haben, so kann es nicht fehlen, dass sich Feuer und Kraft in ihnen bis zu einem hohen Grade zu erhalten vermag; indem aber die Stuten nicht unter gleichen Verhältnissen leben, so erreichen diese Racen nie die Vollkommenheiten der arabischen.

Der von uns abgebildete türkische Hengst, dem Herzoge von Cambridge in Hannover gehörig, entspricht so wenig unserer Beschreibung, dass wir denselben, seines kräftigen und soliden Baues wegen, als eine Seltenheit betrachten, und auch hier bedauern müssen, keine nähere Auskunft über die Abstammung und das äussere Entwicklungsverhältniss dieses Pferdes geben zu können. Nach der Bemerkung, dass fremde Racen niemals nach ihren allgemeinen charakteristischen Merkmalen, sondern nur nach angenommenen Begriffen von Schönheit, ausgewählt werden, muss der Mangel an Uebereinstimmung unserer Abbildungen mit den charakteristischen Beschreibungen nur als ein Beweis der Treue beider, der Abbildungen wie der Beschreibungen, angesehen werden. Die Auswahl scheint uns um so mehr gerechtfertigt, als solche durch neue Beiträge die Kenntniss der Racen vermehrt.

Barbarische Race.

Unter der barbarischen Race werden alle afrikanischen Zuchten, die von Oberägypten bis zu dem Mittelmeere und dem atlantischen Ocean vorkommen, begriffen. In dieser ungeheuern Ausdehnung und Verschiedenheit des Bodens haben sich unbezweifelt mehrere Spielarten entwickelt. Auch gleichen sich die von den afrikanischen Küsten nicht selten nach Italien und Spanien gebrachten Pferde so wenig, dass es schwer ist, für dieselben allgemeine Merkmale der Race fest zu stellen. Gegenwärtig dürften nur wenige derselben ihrem alten Ruhm entsprechen. Sie scheinen die Ausartung ihrer Nachkömmlinge im Neapolitanischen und in Spanien nicht überlebt zu haben. Ehe man in Europa die Vorzüge ihrer Stammrace, der Araber, kennen lernte, wurden sie vor allen andern geschätzt und für die einzigen gehalten, die andere Zuchten zu veredeln fähig wären. Es ist jedoch sehr wahrscheinlich, dass nicht selten ächte Araber zu Gunsten dieses Vorurtheils als Barbaren oder Türken von Franken erhandelt worden sind, da bei dem beständigen Verkehr der Küstenbewohner Afrikas und Kleinasiens mit den benachbarten arabischen Horden auch die Pferde der letztern sich verbreitet und den Ruhm der erstern begründet haben mögen. Diese Pferde wurden nicht blos wegen ihrer Gelehrigkeit für die Schule allen andern Racen vorgezogen, sondern der Herzog von Newkastle, der berühmteste Pferdekenner und Reuter seiner Zeit, welcher der arabischen Race nur gelegentlich gedenkt, sagt, dass die Fohlen eines Barbaren, und wären sie auch nur Schindmähren, dennoch bessere Läufer würden, als die, so von den berühmtesten englischen Wettrennern abstammen.

Was von allen orientalischen Racen, und besonders von der arabischen gilt, wurde zuerst als ein besonderer Vorzug blos der barbarischen zuerkannt, nämlich dass in nördlichen Ländern die Nachkommen derselben grösser und von Bau regelmässiger werden, als ihre Eltern. Es wäre interessant zu wissen, aus welcher Zucht der Barbarei Jons Fenwick, Gestütmeister Karls II., die Stuten gebracht, die als die Stammmütter aller Vollblutpferde in England angesehen werden. Gegenwärtig sollen die besten und schönsten Pferde dieser Race in Fez and Maroko gezogen werden; allein auch sie sind sehr ungleich an Werth, und ein vollkommenes, fehlerfreies Thier muss als eine grosse Seltenheit betrachtet werden. In den Ställen der Vornehmen von Maroko finden sich meist fremde, aus dem Innern des Landes oder aus Arabien herstammende Pferde, daher ihre Zucht, auf die sie wenig Sorgfalt verwenden, nicht als eine vollkommen reine Race anzusehen ist. Im Allgemeinen zeichnen sie sich dadurch aus, dass sie einen leichten, etwas gebogenen Kopf mit kleinen Ohren, einen mehr runden und hoher aus dem Widerrüst stehenden Hals und eine längere Croupe, als solche sonst andern Orientalen eigen ist, haben.

Die von uns abgebildeten Barbaren, über deren Abstammung wir keine nähere Nachweisung zu geben wissen, bezeichnen mehr den allgemeinen Character dieser Race, als sie einzelnen ausgezeichneten Individuen, die uns früher vorgekommen sind, gleichen. Die besten von ihnen sind nur von mittlerer Grösse, je grösser diese Pferde geworden, desto fehlerhafter ist ihr Bau. Sich vortheilhaft zu vergrössern, scheint nur ihrer Nachkommenschaft in nordischen Gegenden vorbehalten zu sein. Dem geringen innern Werth dieser Racen entsprechend ist auch ihre Anzahl längs den Küsten grösser als ihr Bedürfniss. 50 Dukaten ist der höchste Preis für das beste einheimische Pferd; nur fremde, den Stämmen des innern Landes angehörige, Thiere werden theurer bezahlt.

https://www.andresfurger.ch

Von den englischen Racen.

Die englischen Racen, welchen ihrer besondern Vorzüge wegen nach den orientalischen der nächste, und unter den europäischen Zuchten der erste Rang gebührt, sind für unsere Absicht, um auszumitteln, was unter Race eigentlich verstanden werden müsse, wie sich diese bilde und welche Bedeutung ihren verschiedenen charakteristischen Merkmalen zukomme, noch von besonderer Wichtigkeit. In keinem Lande liegen die Resultate des bei der Pferdezucht üblichen Verfahrens so rein und bestimmt unserer Vergleichung und Beurtheilung vor, als in England. Wir kennen nicht blos die klimatischen Verhältnisse, die Fruchtbarkeit des Bodens, den verschiedenen Gebrauch und häuslichen Zustand dieser Thiere genauer, als wir von den nämlichen Bedingungen im Orient unterrichtet sind; sondern Britannien ist dadurch, dass es seiner isolirten Lage wegen seit Jahrhunderten von jeder zufälligen Vermischung mit fremden Bastarden frei geblieben, von höherem Interesse. Wir vermögen die verschiedenen Spielarten, die sich daselbst unter gleichem äussern Einflusse gebildet, mit ihren Stammracen durch alle Uebergangsformen zu verfolgen und das Bildungsgesetz derselben bestimmter aufzufassen, als diess in irgend einem andern Lande, wo jede Art der Vermengung und ein stets verändertes Verfahren statt gefunden, möglich ist.

Um vollkommen ermessen zu können, welcher Einfluss den äussern Verhältnissen Englands auf die Bildung seiner Racen zuzuschreiben sei, haben wir die Resultate anderer Verhältnisse und eines verschiedenen Verfahrens bei gleicher Stammrace damit in Vergleichung gebracht, und Pferde aus dem Königlich Preussischen Hauptgestüt zu Neustadt an der Dosse abgebildet. Eben so haben wir, die Wichtigkeit dieser Forschung erwägend, die in England übliche Eintheilung der Racen in 5/8 oder Vollblut (Thoroughbreed) — 7/8 Race, durch alle Stufen der Veredlung in Abbildungen anschaulich zu machen gesucht. Nach unserer Ansicht, wie nach der Meinung der Engländer, können diese Spielarten freilich nicht als Racen angesehen werden, wofür nur diejenigen zu betrachten sind, die sich unter gleichen äusseren Verhältnissen in steter gleicher Eigenthümlichkeit zu erhalten vermögen; allein zur Racenkenntniss, die wir durch unser Werk zu befördern wünschen, tragen sie gewiss bei. Ferner haben wir in gleicher Absicht mehrere gegenwärtig berühmte Renner abgebildet, um die Verschiedenheit derselben nach ihren Familien darzustellen.

Eigentliche Racen, das heisst, solche Zuchten, die als für sich bestehend ein geschlossenes, sich wesentlich von anderen unterscheidendes Ganze bilden, giebt es in England eigentlich nur drei. Die Vollblutpferde, das gemeine oder in sich selbst veredelte Landpferd (Country horse) und die grossen schweren Karrenpferde.

Den ersten Rang, auf worauf sich vorzüglich der Ruhm der englischen Pferdezucht gründet, behaupten die Wettrenner (Thorough-or Racingbreed), da sie nicht nur an Schnelligkeit alle andere Racen, selbst die orientalischen, von welchen sie doch unmittelbar abstammen, übertreffen und sich auch meist durch Vollkommenheit der Gestalt auszeichnen, sondern weil sie ebenfalls mit ihren Stammeltern den Vorzug gemein haben sollen, alle unter ihnen stehende Racen zu veredeln.

Nach den mit grösster Genauigkeit unter öffentlicher Autorität und mit völliger Publicität geführten Stammregistern der Racenpferde, (Turfregister und Studtbook) soll seit einem Jahrhundert kein Pferd als Vollblut oder reine Race angesehen werden, das nicht auch von Seiten der Mutter, wie des Vaters, aus orientalischem Blute entsprossen, das heisst, von einem berühmten Hengste dieser Race, und einer der 10 Stuten abstammt, die Karl II. (1660) aus der Barbarei und Kleinasien hat nach England bringen lassen und dort in den Gestütbüchern unter der Benennung der Königlichen Stuten (royal mares) vorkommen. Nach anderer Meinung soll jedoch eine Stute der veredelten Landesrace in Yorkshire mit einem orientalischen Hengste gepaart im achten Gliede der gleichen Paarung ein Produkt geben, das eben so rein und in seinen Eigenschaften so constant wäre, dass kein Rückschlag mehr zu besorgen. Allein da man gegenwärtig dennoch entdeckt zu haben glaubt, dass so veredelte Pferde, obgleich sie sich im Rennen ausgezeichnet, nach einigen Generationen in ihren Nachkommen wieder so entartet sind, dass diese zum Wettrennen untauglich geworden: so vermeidet man jetzt auf das sorgfältigste, ein Pferd, das nicht Vollblut erster Art ist, in diese Zucht aufzunehmen.

Da seit dem Jahr 1753, wo Lord Godolphin's Araber starb, sich kein unmittelbarer Nachkomme eines später in England eingeführten Orientalen im Wettrennen ausgezeichnet hat, so hatte sich auf einige Zeit die Meinung festgestellt, dass es der auf die Zucht der Vollblutpferde verwendeten Sorgfalt und Pflege gelungen sei, diese Race so zu vervollkommnen, dass sie jetzt in ihrer vorzüglichsten Eigenschaft, der Schnelligkeit, weit über ihren Stammeltern stünden; daher selbst zu niedrigen Preisen angebotene Araber nicht mehr als Beschaler angenommen wurden, während man nationale Hengste sehr theuer bezahlte. Allein nach einer spätern Vergleichung der Leistungen älterer, unmittelbar von Arabern abstammender Renner mit den jetzt berühmten, ist man von dieser Meinung zurück gekommen und wendet sich wieder zur Stammrace, um solche neu zu beleben und zu stärken. — Ob diess die alleinige Ursache der Entartung sei, wird der Erfolg lehren.

Bedenken wir, dass nur selten richtige auf Beobachtungen gegründete Schlussfolgen die Wahl der Zuchthengste bestimmen, indem meist allein der Ruhm erlangter Siege den Werth derselben entscheidet, wo dann, nicht zu gedenken, dass ein Beschaler an sich vortrefflich und doch für gewisse Stuten untauglich sein kann, nicht zu vergessen ist, dass auch unter schlechten Pferden stets eines der Sieger werden muss: so lassen sich wohl noch andere Ursachen des Verfalls dieser Race denken. Früher beschränkte sich der Ruhm eines Beschalers nicht auf den Sieger im Wettrennen, sondern auf seinen, bis dahin meist noch unbeachteten, Vater, wie dies bei den berühmtesten Hengsten, dem Araber des Mr. Cooke und dem Marsk der Fall war. Ersterer, der lange in den Strassen von Paris einen Karren gezogen und in

https://www.andresfurger.ch

England als Probierhengst gedient hatte, wurde, nachdem das Fohlen einer von ihm bedeckten edlen Stute (die den ihr zugedachten arabischen Hengst nicht angenommen hatte) in einem Alter von 4 Jahren zu Neumarket den Subscriptionspreis von 1000 Guineen gewonnen, von Lord Godolphin (dessen Namen er nachher führte) um sehr hohen Preis erkauft und nun als Beschäler so sehr geschätzt, dass es noch gegenwärtig jedem Blutpferde zum Ruhme gereicht, auch nur in entferntem Grade mit ihm verwandt zu seyn. Eben so unbeachtet und ruhmlos war Marsh, ein Sohn von Mr. Darnley's Araber, der lange in Dorsetshir für eine halbe Guinee beschälte und für 20 Guineen an Mr. Wildman verkauft ward. Durch die bis dahin noch unerhörte Schnelligkeit seines Sohnes Eclipse stieg sein Werth, und obgleich er damals schon im Alter beträchtlich vorgerückt war, erstand ihn der Graf Abingdon zu einem Preis von 1000 Guineen. Von nun an wurde das Belegen einer Stute mit 100 Guineen bezahlt, während es von seinem berühmten Sohne, wenn er gleich für 1750 Guineen an Mr. Oaelly verkauft wurde, dem er den reinen Gewinn von 25000 Pfd. Sterl. einbrachte, nur um 25 Guineen geschah. Diese beiden, eben so merkwürdigen als bekannten Fälle allein könnten schon zum Beweise dienen, dass ein tüchtiger Beschäler und ein guter Renner verschiedene Eigenschaften voraussetzen.

Gegenwärtig werden drei Familien der Wettrenner, nach ihren berühmten Stammvätern, Herod, Metsbem und Eclipse genannt, für die vorzüglichsten gehalten, da die meisten Sieger der letztern Zeit Glieder dieser Familien waren. Herod, 1758 vom Herzog von Cumberland gezogen, war ein Abkömmling von Mr. Bayerly's Türk, einem Araber, der schon 1689 nach England kam. Herod's berühmtester Nachkomme ist Highflyer, der sich gleichfalls als Stammvater einer durch kräftigen Körperbau und schöne Verhältnisse sich auszeichnenden Familie in hoher Achtung erhalten. Metsbem, ein Urenkel von Lord Godolphin's Araber und von Seiten der Mutter von Carl's II. Barbaren, Dodsworth, abstammend, hat, nachdem er mehrere Preise im Rennen gewonnen, bis in sein 33. Jahr in Northumberland sich als Beschäler ausgezeichnet und eine zahlreiche Nachkommenschaft hinterlassen, wovon 354 sich wieder als Sieger hervorgethan, worunter der Conductor, der Imperator und der Sorcerer die berühmtesten sind.

Vergleicht man die Schnelligkeit und Ausdauer der berühmten Stammväter dieser Familien mit den Leistungen ihrer Nachkommen, so kann nicht geläugnet werden, dass letztere in diesen Eigenschaften sich nicht nur nicht vervollkommnet, sondern wirklich zurückgekommen sind. Eclipse war bei einer Höhe von 5′ 6″ vermögend, auf jeden Sprung 25′ Boden zu umspannen und in 3 Sekunden 7 solcher Sätze zu machen, so dass er in 4 Minuten 2 Sekunden 4 englische Meilen, das ist in 4 Minuten 45 Sekunden eine deutsche Meile, zu durchlaufen im Stande war. Schilder, ein Verwandter in aufsteigender Linie von Eclipse, soll noch schneller gewesen seyn und 4 englische Meilen in 4 Minuten zurückgelegt haben. Obgleich nun später diese Race sich an Gestalt vergrössert hat und einzelne Pferde durch kräftigen Bau sich auszeichneten, wie diess allgemein von den Nachkommen des Highflyer gerühmt wird, so ist doch keiner der spätern Renner jemals diesen beiden mehr an Schnelligkeit gleich gekommen, und es ist nicht zu zweifeln, dass alle Pferde, die gegen die erstern im Wettlauf verloren haben, gegen letztere gewinnen würden. Man war daher genöthiget, das Gewicht von 12 Stein (168 Pfund), welches ihnen früher zu tragen bestimmt war, herab zu setzen und die zu durchlaufende Distanz zu verkürzen.

Als die vorzüglichste Ursache dieser Verminderung der Kräfte bei den gegenwärtigen Rennpferden werden das durch zu reichliche Nahrung vorreif beschleunigte Wachsthum und die zu frühe Anstrengung ihrer noch unentwickelten und daher bald erschöpften Kräfte angesehen, indem jetzt schon 2 oder 2 1/2 Jahr alte Fohlen in der Gestalt und Grösse ausgewachsener Pferde auf der Rennbahn erscheinen, welches früher nur mit dem 5. oder höchstens 4. Jahr geschah. Durch die in England immer zunehmende Liebhaberei am Wettrennen, die sich bereits auch über einen Theil des Continents verbreitet hat, wie durch die Meinung, dass die Veredlung der Racen schneller durch englische Vollblutpferde, als durch orientalische Hengste zu erreichen sey, ist die Nachfrage nach diesen so gross geworden, dass jetzt, was früher nicht statt gefunden hat, mehrere eigentliche Gestüte entstanden sind, wo Rennpferde, gleich Treibhauspflanzen, in vermehrter Anzahl und mit grösster Eile erzogen werden. Es darf uns daher nicht befremden, dass besonders diese Race das Schicksal aller grössern Gestüte betroffen, die sich bestreben, Eigenschaften unter Verhältnissen fortzupflanzen, unter welchen sie sich niemals entwickeln konnten und die daher auch nothwendig allmählig verschwinden müssen. Nur indem man den Stamm solcher Racen stäts erneut, wird das Erlöschen dieser Eigenschaften in solchen Gestüten, die nicht einzig das Produkt ihrer Verhältnisse und einer Veredlung in sich selbst sind, verhindert. Einer sorgfältigen Beobachtung ist es nicht entgangen, dass in Folge dieser Entkräftung der Vollblutpferde, auch die durch dieselben veredelten Halbracen herabgesunken und entartet sind.

Wie man in grösseren Gestüten durch sorgfältige Auswahl und Paarung einen vollkommenern Bau dieser Thiere erzweckt, so sind auch in den Vollblutgestüten Englands schönere Gestalten gewonnen worden, als sonst den berühmtesten, sich durch Kraft und Schnelligkeit auszeichnenden Rennern eigen waren. Erwägen wir ferner noch, dass die Stammmütter dieser Gestüte entweder junge Stuten sind, die zwar zum Rennen vorbereitet, eingeschrieben und dadurch als Vollblutpferde anerkannt sind, aber aus Mangel an Vertrauen in ihre Kräfte, gegen Verlust der halben Gebühren, vor dem Rennen wieder zurück genommen werden; oder solche, die zwar siegreich gelaufen, zur Erschöpfung aber nicht mehr zum Rennen taugen. Stuten, die noch auf der Rennbahn zu Erwartungen berechtigen, kommen in diesen Gestüten niemals vor. Eben so verhält es sich mit den Beschälern, von welchen es jedoch als ein Vorzug erkannt wird, wenn sie die Rennbahn schon lange verlassen und in naturgemässer Lebensthätigkeit die dem Zeugungsvermögen nachtheiligen Einflüsse des Trainirens wieder überwunden haben. Das beständige Blutlassen, Purgiren und Transpiriren durch schweisstreibende Mittel, wie durch warme Körperbekleidung in gleichsam hermetisch verschlossenen Ställen, kann wohl eine vollkommnere Respiration zur Folge haben und den Pferden mehr Athem zum Rennen geben, aber weder ihre Muskelkräfte vermehren, noch ihre Knochen stärken. Es erweist sich stäts, dass nur durch zweckmässige Thätigkeit entwickelte und abgehärtete Thiere die Eigenschaften besitzen, kräftige Nachkommen zu erzeugen, daher auch meist nur ältere Pferde sich in der Zucht auszeichnen. Turk-main-atti, der Hauptbeschäler des Friedrich-Wilhelms-Gestüts zu Neustadt

https://www.andresfurger.ch

an der Dosse, war bereits in einem Alter von 15 Jahren und zum Reitdienste unbrauchbar, als er vom Fürsten Kaunitz in dieses berühmte Gestüt abgegeben wurde, wo noch gegenwärtig seine Enkel die vorzüglichste Zierde ausmachen, während die Nachkommen anderer jüngerer und fehlerfreier Hengste der nehmlichen Race erstern weit nachstehen. Das Gleiche gilt auch von den Stuten, deren mehrere, die niemals Wette gelaufen, selbst noch in hohem Alter Fohlen gebracht, die sich nachher auf der Rennbahn ausgezeichnet haben, ohne dass darum von dieser Nachkommen das nehmliche gesagt werden konnte. Einige dieser Stuten haben sich auch durch eine in den Gestüten nur selten vorkommende Fruchtbarkeit merkwürdig gemacht: so hat, um nur an ein in England bekanntes Beispiel zu erinnern, die sogenannte Squirt-Stute, ein Pferd, welches niemals die Rennbahn betreten, da es doch aus Vollblut in der dritten Generation abstammte, in 23 Jahren 17 Fohlen geboren, deren mehrere berühmte Wettläufer geworden, ob sie gleich, wie Mr. Oakley's alte Tatar-Stute, deren Fohlen (sie brachte noch von ihrem 20. — 30. Jahre welche) selbst zu hohen Preisen verkauft wurden, ein eigentliches Dienstpferd war.

Werfen wir, um die Ursache ihrer verminderten Kraft und Ausdauer zu erforschen, einen Blick auf die Verhältnisse, unter welchen sich diese Race gegenwärtig entwickelt; denn wir haben Gründe, zu vermuthen, dass früher, wo die Zucht dieser Pferde nicht so allgemein war, wie jetzt, auch ihr häuslicher Zustand anders beschaffen gewesen: so bemerken wir, dass die Stuten mit ihren Fohlen sich während der guten Witterung in einem offenen, mit Krippe und Raufe versehenen Schoppen befinden, worinn sie ihre Nahrung erhalten und auf einer künstlich besäeten Koppel, die sorgfältig mit einer hohen Bretterwand umgeben ist, ihren Weidegang haben. Diese Weide, da sie nur klein ist, und öfters umgeackert und neu besäet werden muss, ist mehr zur Bewegung ihrer Glieder, wie zu ihrer Erhaltung bestimmt. Die Fütterungsweise während der ersten Zeit ist sehr verschieden; einige geben gleich Hafer- oder Gersten-Schrot, andere bloss grüne Wicken. Die meisten Pferdezüchter in England lassen ihre Fohlen nur 3 Monate bei der Mutter, einige noch kürzere Zeit und nur wenige länger. Mit einem Jahre werden insgemein die männlichen von den weiblichen Fohlen getrennt und diese noch ausser der Weide mit Hafer gefüttert.

Alle Pferde, ohne Ausnahme, die Anfangs April, wo die Wettrennen gewöhnlich beginnen, laufen sollen, werden schon im Februar, einige wohl noch früher, einer eigenen Kur und Behandlung unterworfen, die in dem Grade strenger ist, als das Pferd während der Winterruhe mehr Ansatz von Körpermasse gewonnen, und dadurch an Athem und freier Bewegungskraft verloren hat. Dieses Verfahren heisst Trainiren (Training) und wird zur Ausführung solchen Vorhabens für ein unerlässliches Erforderniss gehalten. In den meisten Orten, wo Wettrennen gehalten werden, befinden sich eigne hierzu eingerichtete Anstalten und ihr Verfahren wird als ein wichtiges Geheimniss angesehen und bewahrt, welches jedoch im Allgemeinen eben so bekannt ist, als die Anwendung besonderer Hilfsmittel zu diesem Zweck geheim gehalten wird und selbst dem Eigenthümer eines solchen Pferdes verborgen bleibt, wenn er es in eine dieser Anstalten gegeben; ja es wird demselben nicht einmal erlaubt, sein Pferd zu allen Zeiten zu besuchen, und zu sehen, in welchem Zustande es sich befindet. Der hier angedeuteten Folgerungen wegen wollen wir dieses Verfahren in der Kürze anführen, ob es gleich bereits in mehreren Büchern und am vorzüglichsten in der schätzbaren Schrift des Herrn von Knobelsdorf: „über die Pferdezucht in England," angegeben ist. Es besteht im Ganzen darinn, dass man das Pferd zunächst, es sey nun jung oder alt, es habe schon öfters gelaufen oder werde zum ersten Mal dazu vorbereitet, ehe seine Qualen beginnen, in einen eigenen geräumigen Stall bringt, wo es allein und unangebunden steht, sich nach Neigung und Bedürfniss wenden und bewegen kann. Jedes Pferd hat einen besondern Wärter, der den ganzen Tag damit beschäftigt ist, es zu putzen, zu pflegen, den Stall zu reinigen und die Excremente augenblicklich wegzuschaffen, damit sie die Luft nicht verderben, da dieser beständig verschlossen und wo möglich immer in gleicher Temperatur erhalten werden soll. Bei kalter Witterung legt man dem Pferde eine wärmere, wollene Decke, meist auch mehrere auf. Im Sommer dagegen ist seine Bedeckung leichter und in den heissen Tagen nur von Leinen. Der ganze Stall ist reichlich mit Stroh bestreut, welches sorgfältig rein gehalten und täglich durch frisches ersetzt wird. Ein solches Pferd wird täglich zweimal von einem eigenen Burschen geritten, der nach der Stärke desselben ein verhältnissmässiges Gewicht haben muss. Insgemein wird es für vortheilhafter gehalten, wenn das Pferd allmählig ein grösseres Gewicht zu tragen sich gewöhnt, als es am Tage des Rennens auf sich zu nehmen hat. Junge, noch schwache Thiere werden nur von Knaben geübt und geritten.

Solche Pferde erhalten ihrer anstrengenden Bewegung angemessene Nahrungsmittel, die ihnen von grösster Consistenz in kleinen Rationen, nach bestimmten Regeln, gereicht werden. Eben so erhalten sie zu gewissen Zeiten Medikamente, in deren Bereitung, wie in der Eintheilung und Auswahl der Nahrungsmittel, vorzüglich das Geheimniss des Trainirens besteht. Die Arzneien sind schweisstreibende und abführende Mittel, welche in der Absicht, den zum schnellen Rennen erforderlichen freien Athem hervorzubringen und das Pferd von allem überflüssigen Ansatze des Fettes zu befreien, gegeben werden. Es werden daher zu dem angegebenen Zwecke, um belästigte Theile, wie die Schultern und Schenkel, zu erleichtern, auch äusserlich Umschläge und Zugpflaster, so häufig und von solchem Umfange angewendet, dass diese Thiere öfters wie geschunden aussehen. Ein Anblick, der jedoch, so lange Spuren noch sichtbar sind, dadurch verborgen wird, dass die Pferde stats nur unter der Decke geritten und geübt werden. Ausserdem, dass eine solche Behandlung, bei einem beständigen Aufenthalt in verschlossenen Ställen, schwächend seyn muss, und nur durch fortgesetzte Uebung und kräftige Nahrungsmittel ausgeglichen wird, keineswegs aber stärken kann, hat diese Methode auch noch die nachtheilige Folge, dass dergestalt verweichlichte Thiere gegen äussere Eindrücke all zu empfindlich werden, und dadurch vielen Krankheiten unterworfen sind, die ihnen fremd geblieben, wenn sie Natur gemäss behandelt worden wären.

Es wird hier nicht überflüssig seyn, der Vollständigkeit unserer Betrachtungen wegen einiges über das Wettrennen selbst zu sagen, da diese öffentliche Volksbelustigung, als welche es ursprünglich von Carl II. nach vorhergegangenen Unruhen, eingeführt wurde, um die aufgeregten Geister auf andere, den politischen Verhältnissen fremde Gegenstände zu leiten, der Pferdezucht in England jene Richtung und Ausbildung gegeben, die es hierin über alle andern Nationen

https://www.andresfurger.ch

erhoben. Nur aus der leidenschaftlichen Vorliebe für Pferderennen und der damit verbundenen Gewinnsucht ist der ungeheure Aufwand erklärlich, der zur Herbeischaffung ausgezeichneter, edler Racen gemacht wird. Gegenwärtig sind bereits an hundert Plätze, wo Wettrennen gehalten werden, und man will berechnet haben, dass an einem einzigen derselben, zu Newmarket, jährlich grössere Summen gewonnen und verloren werden, als in allen öffentlichen Spielen von ganz Europa zusammen genommen.

Die Verordnungen und Gesetze, nach welchen sich diese Volksbelustigungen, für die sowohl der König wie mehrere Gemeinden Preise ausgesetzt haben, richten, dienen zugleich als Beweise, wie nothwendig die Vorsicht ist, die dabei angewandt wird, damit der Erfolg das richtige Resultat der Schnelligkeit der Pferde sey und nicht List sich die Vortheile zueigne, die einzig der grösseren Tüchtigkeit gebühren.

Nach den Vorschriften sind nur diejenigen Wetten gültig und müssen bezahlt werden, die auf hierzu autorisirten Rennbahnen und vor Richtern, nach den Gesetz-Bestimmungen, Statt finden. Bei Strafe von 200 Pfd. St. darf kein Wettrennen für eine Summe unter 50 Pfd. St. gehalten werden. Jedes Pferd, das zum Laufen eingeschrieben wird, muss eine Abgabe von 2 Pfd. 2 Schillingen an die Krone entrichten, woraus der König die verschiedenen Preise entnimmt. Kein Pferd darf laufen, dessen Alter und Abstammung nicht zu erweisen sind, so wie kein Reiter gewinnen kann, der nicht sammt seinem Sattel, Peitsche, Sporen und allem, was er an sich hat, vor dem Abreiten, wie nach dem Ankommen, gewogen worden und das gesetzmässige Gewicht gehabt hat. Selbst zum Nachtheil des Reiters wird nur ein Uebergewicht von höchstens zwei Pfunden gestattet.

Alle Wetten, die nicht während des Rennens erst zu Stande kommen, müssen vorher durch die Vorsteher in die Bücher eingeschrieben werden, so wie die verlornen Summen sogleich, entweder baar oder durch sichere Anweisungen, bezahlt werden, wenn nicht der Gewinner zum Voraus auf diese Gewährschaft verzichtet. Derjenige dagegen, der eine eingegangene Wette nicht bezahlt, wird unfähig, jemals wieder zu wetten, so wie derjenige, der durch die bestehende Jury eines Betrugs schuldig erkannt wird. Wer die Wette noch vor dem Rennen verloren gibt, zahlt die Hälfte, wenn es nicht eher ausgemacht worden, dass kein solches Verlorengegeben Statt finden soll. Es ist zwar nichts Ungewöhnliches, dass Pferdezüchter und Liebhaber ihre Pferde schon mit der Absicht einschreiben lassen, sie nicht laufen zu lassen, blos um ihnen Kredit zu machen und ihre Abstammung zu beweisen, in welchem Falle sie dann vorgeben, dass solche unversehens unwohl geworden, wie dies auch wirklich geschehen kann. Ist dies geschehen, so muss das Pferd des Empfängers der verloren gegebenen Wette dennoch die Rennbahn allein durchlaufen.

Niemand darf ein Pferd zum Rennen einschreiben lassen, von dem er nicht beweisen kann, dass es sein eigen ist. Geborgte Pferde werden nicht zugelassen. Jeder Streit wird auf der Stelle durch die Richter entschieden, und es findet gegen ihren Ausspruch keine Appellation Statt. Sollte es kommen, dass von den Pferden, welche rennen, zwei zugleich das Ziel durchlaufen, so dass die Schiedsrichter, welche sich zu beiden Seiten desselben befinden, ungewiss sind, welches von den Pferden mit seinem Kopfe zuerst die Linie, auf die ihr Absehen gerichtet ist, berührt hat; so müssen diese Pferde noch am nehmlichen Tage, wenn die übrigen Rennen, die etwa noch festgesetzt, vorbei sind, abermals mit einander laufen. Ist vorher nichts von den wettenden Partheien ausgemacht worden, so wird jeder Excess der Pferde, und sey er auch noch so zufällig, wie stolpern, die Bahn durchbrechen, stetig werden oder fallen, für verloren angesehen. Alle Nebenwetten hängen vom Schicksal der Hauptwette ab: so zwar, dass wenn ein Eigenthümer eines eingezeichneten Pferdes vor dem Rennen verloren gibt, und die Hälfte der Summe, die er gewettet, bezahlt, auch alle übrigen, die auf dieses Pferd gewettet, gleichfalls die Hälfte der Summe bezahlen müssen. Aus diesem einzigen Falle ergibt sich schon, wie leicht hierbei durch Verabredung ein Betrug Statt finden kann, indem oft doppelt gegen einfach gesetzt wird. Sollte jedoch der Fall eintreten, dass alle Subscribenten, die Vorzüge eines Pferdes anerkennend, die übrigen nicht der öffentlichen Geringschätzung, wenn sie verlieren, aussetzen wollten, und sich insgesammt zurückziehen und alle Einem die Hälfte bezahlen, so muss dieses Pferd, das man stillschweigend als Sieger erkennt, dennoch allein die Bahn durchlaufen, welches dann, zum Triumphe desselben, gewöhnlich nur im Schritt geschieht. Eine einzige verlorne Wette ist schon hinreichend, den Werth eines Pferdes, das sonst berühmt und hochgeschätzt war, herabzusetzen und den Sieger in gleichem Grade zu erheben. So hatte der Diamond, einer der schönsten und kräftigsten Hengste in England, ein Sohn von Highflyer, aus dem Geschlechte des Herod, welcher von Beverly Turk, dem Araber, abstammte und bereits in einem Zeitraum von 5 Jahren viele Wetten gewonnen, als er den 25. März 1799 gegen den Hambletonian, einen Abkömmling von Eclipse, die Summe von 3000 Guineen verlor, die auf ihn gesetzt, auch so sehr an seinem Werthe verloren, dass er von diesem Augenblick an kaum den zwanzigsten Theil von dem galt, was er eine Stunde vorher geschätzt wurde. Staten bedeckte er ferner nur zu 4 Guineen, und wurde um geringen Preis nach Frankreich, in das Gestüt nach Rozière bei Nancy, verkauft.

Das Gewicht, welches ein Pferd beim Wettrennen zu tragen hat, so wie der Raum, den es durchlaufen muss, ist nicht blos nach dem verschiedenen Alter dieser Thiere, sondern, wie wir bereits bemerkt haben, auch der Zeit nach ungleich. Nach dem Zeugniss des Herrn von Knoblesdorf, war dasselbe den 22. April 1817 zu Newmarket in folgendem Verhältniss festgesetzt, dass ein zweijähriges Pferd 6 Stein, den Stein beiläufig zu 14 Pfund gerechnet, ein dreijähriges 8 Stein, ein vierjähriges 8 Stein 9 Pfund, und jedes noch ältere 9 Stein 7 Pfund tragen sollte. Dieser Unterschied des Gewichts, so gering er dem Unerfahrenen auch scheinen dürfte, ist dennoch für die Schnelligkeit und Ausdauer auf die festgesetzte Distanz von grosser Bedeutung. Wie das Gewicht, ist auch der Raum, den ein Pferd zu durchlaufen hat, nach dem Alter desselben verschieden. Zu Newmarket, dem berühmtesten Rennplatz in England, befinden sich 16 verschiedene Bahnen, von der Länge von 3/4 bis zu 4 1/2 Meile, deren Wahl die Wette und das Alter der Thiere bestimmt. In kleineren Rennplätzen, wo die Bahn nicht den gehörigen Umfang hat, müssen ältere Pferde denselben öfters durchlaufen, um die festgesetzte Distanz herauszubringen.

Da nun nicht blos zwei- und dreijährige Pferde, die noch niemals gelaufen haben, mit andern von gleichem Alter zum Wettrennen zugelassen werden, sondern gegenwärtig auf noch

https://www.andresfurger.ch

nicht einmal geborne Pferde schon gewettet wird, so kann sich diese leidenschaftliche Neigung zum Wettrennen keineswegs auf eine durch Pferdekenntniss zu berechnende Wahrscheinlichkeit des Erfolges gründen; vielmehr muss diese Ergötzlichkeit, in welcher der Zufall und das Glück so viel entscheiden, bei den meisten Liebhabern, besonders aber in Nebenwetten, als ein Hazardspiel betrachtet werden, wie auch das Sprichwort dieser Zunft: dass ein glückliches Pferd mehr werth sey, als das edelste, beweist. Dennoch gründet sich ursprünglich diese Neigung zum Wettrennen auf die Meinung, dass die Eigenschaften dieser Thiere erblich auf ihre Nachkommen übergehen, daher auch die Abstammung vor allen ausser Zweifel gesetzt werden muss. Auch glaubt man, dass die Kunst des Trainirens die natürlichen Eigenschaften der Pferde in einem solchen Grade auszubilden und zu vervollkommnen fähig sey, dass Anstalten der Art, aus welchen schon mehrere Sieger hervorgegangen und gezogen wurden, gleich den Vätern, von welchen sie abstammen, an Berühmtheit zunehmen, und, wie für diesen das Sprunggeld erhöht wird, auch jene auf ihre Bemühungen einen höhern Preis setzen. Zufolge gleicher zuverlässiger Nachricht nimmt Mr. Bosce zu Newmarket kein Pferd unter 10 Guineen monatlich in seine Anstalt auf, welche gegenwärtig zu den grössten und berühmtesten gehört. Während des Winters jedoch, wo die Pferde nicht im Training sind, sondern nur verpflegt und in einer verschlossenen Reithahn bewegt werden, ist das gewöhnliche Wartegeld 3 englische Schillinge für den Tag. Endlich gründet sich das Vertrauen auf die Kunst des Wettreitens, welche förmlich erlernt werden muss, und nicht blos von Reitknechten oder Pferd- und Stallwärtern, sondern meist von wohlhabenden, unabhängigen Menschen ausgeübt wird, die mit dem Eigenthümer des Pferdes einen Vertrag abschliessen, wodurch ihnen ein Antheil an dem Gewinnste zugesichert wird, auch nicht selten auf ihre Geschicklichkeit und das Pferd was sie reiten wetten. Da aber, wie schon bemerkt wurde, das Gewicht genau bestimmt, welches einem Pferde, seinem Alter gemäss, zu tragen erlaubt ist, so sind nur wenige Personen dazu geeignet, diese Kunst zu betreiben, die sehr einträglich ist, wenn sie einer vollkommen versteht. Es unterwerfen sich daher diese Reiter einer beinahe ähnlichen Kur, wie sie bei den Pferden angewendet wird. Sie hungern und schwitzen so lange, bis sie die gehörige Leichtigkeit erlangt haben.

Es ist einleuchtend, dass es, wie beim Gewicht, welches ein Pferd tragen soll, auch sehr auf die Geschicklichkeit des Reiters ankommen muss, dass er durch die Art das Pferd zu führen und seinen Sitz es nicht in der Freiheit der Bewegung beschränke und durch seinen Körper so wenig wie möglich belästige. Nothwendig würde es geschehen, dass er das Pferd sehr beschwerte, wenn er nach jedem Satze, den das Thier macht, mit seiner ganzen Last in den Sattel fiele. Dass bei dieser heftigen Bewegung an keinen Schluss im Sitz gedacht werden kann, ergibt sich von selbst. Es ist die Regel, dass ein guter Wettreiter sein eigenes Gewicht in dem Maul des Pferdes zu tragen verstehen muss. Man bedient sich zu diesem Zweck blos einer Trense, deren Gebiss so stark ist, dass sich der Reiter, der im Bügel steht und nur mit den Knien die Satteltaschen und vermittelst dieser das Pferd berührt, vollkommen darauf legen kann. Nur gegen das Ende des Kurses, nahe am Ziele, wo vor allem die höchsten Anstrengungen angewendet werden, um einander einen Vorsprung abzugewinnen, muss der Reiter, um sich der Sporen bedienen zu können, mehr im Sattel einsetzen, doch immer so, dass die Last seines Körpers mehr nach vornen als rückwarts fällt, und das Pferd nicht beschwert wird. Auch sind diese Kurssättel von so geringer Länge, dass kein bequemer Sitz bei kurzen Bügeln Statt finden kann.

Wie gross auch die Schnelligkeit ist, so darf der Reiter, wenn seine Bestrebungen gelingen sollen, doch keinen Augenblick die Besonnenheit verlieren; er muss auf das sorgfältigste die Kräfte seines Pferdes zur nöthigen Ausdauer zu erwägen vermögen. Ein zu voreiliger Vorsprung, durch zu frühe Anstrengung, würde ihm sicher, in den letzten entscheidenden Sekunden, zum Nachtheile gereichen. Ein einziger Athemzug, eine halbe, ja eine viertels Kopflänge Vorsprung am Ziele, entscheidet das Glück des Eigenthümers und des Reiters, wie auch den Ruhm und Werth des Pferdes. Es trifft sich nicht selten, dass Pferde während des Laufens einander abwechselnd vorkommen, und dass jene, die zum Anfang oft einen beträchtlichen Vorsprung gewonnen haben, am Ende eben so weit zurück bleiben, als sie zuerst voraus waren. Pferde, die schon öfters gelaufen sind, verrathen in dem entscheidenden Augenblick ein eigenes Bestreben, den andern zuvor zu kommen, das in dem Grade bemerkbarer ist, als sie in Gefahr sind, einen bereits errungenen Vortheil wieder zu verlieren.

Während jedes Satzes, den das Pferd macht, gibt es einen Augenblick, wo die Hufeisen, der Vorder- wie der Hinterfüsse, so vollkommen perpendiculär zu stehen kommen, dass zwei Beobachter, wovon der eine vornen, der andere hinten steht, jeder in demselben Moment, die ganzen Eisen der ihm zugekehrten Füsse sehen kann, wie dies zum Theil in unserer Abbildung zweier Pferde im vollen Rennen ersichtlich ist. Auch ist der Beschlag der Rennpferde von besonderer Wichtigkeit, und erfordert die sorgfältigste Erwägung des Baues der Füsse, der Höhe und Oeffnung der Trachten, wie der Stärke der Wände des Hufes; denn da sich bei jeder Berührung des Bodens mit dem Ballen die Wände an den Trachten durch die Heftigkeit der Bewegung mehr erweitern, als dies bei minder heftigen Gangarten der Fall ist, so würde schon ein einziger Nagel, wenn die Löcher des Eisens zu weit auseinander stehen, und noch hinten reichen, vermögend seyn, die freie Bewegung zu hindern und veranlassen, dass das Pferd kürzere Sätze macht. Diese Pferde gänzlich unbeschlagen zu reiten, hat sich aus einem anderen Grunde gleichfalls nachtheilig gezeigt, indem die Eisen vieles zur Sicherheit des Ganges beitragen, und im Verhältniss ihres geringen Gewichts, ohne zu ermüden, die Schwingung beim Sprung vermehren und dadurch die Sätze vergrössern.

Wenn dies bei der Zucht, Erziehung und Ausbildung der Rennpferde übliche Verfahren (von diesen Rennern haben wir bereits bemerkt, dass die gegenwärtige Race, die man doch mit der grössten Sorgfalt rein erhalten, weder an Schnelligkeit noch Ausdauer ihren Stammeltern gleichkömmt, so dass man sowohl das Gewicht, welches sie zu tragen haben, verringert, wie die Distanz, welche sie zu durchlaufen bestimmt sind, verkürzen musste) nicht einmal zureichend erscheint, die bereits erworbenen Eigenschaften des Stammes unverringert zu bewahren, um wie viel weniger muss diese Weise geeignet seyn, jene Eigenschaften weiter auszubilden! Aus den eben angeführten Beispielen ersehen wir, dass die Stammväter der berühmtesten Läufer, die England jemals hervorgebracht, keineswegs Pferde waren, die sich durch Schnelligkeit

https://www.andresfurger.ch

ausgezeichnet, sondern einzig durch ihr edles Blut, ihre Lebenskraft, durch Abhärtung unter dem Einflusse äusserer elementarer Verhältnisse und durch ihr feuriges Temperament empfohlen haben, mithin nicht durch Trainiren in der Jugend geschwächt und durch übermässige Anstrengung im Laufen erschöpft worden sind, dagegen gleich ihren Stammeltern in der Wüste unter beständiger Uebung ihrer Kräfte in steter Einwirkung der freien Luft sich gebildet. Wir werden die gleichen Wirkungen, selbst bei veränderten Verhältnissen, in diesem Lande gewahren, wenn wir die anderen weniger verzärtelten Halbracen betrachten. Vergleichen wir die charakteristische Gestalt der Wettrenner mit jener ihrer orientalischen Ahnen, so unterscheiden sich diese hierin eben so sehr, als erstere sie an Schnelligkeit übertreffen, jene aber von diesen an Gewandtheit und allseitiger Bewegung und grösserer Ausdauer übertroffen werden. Die verschiedene Richtung ihrer Uebungen hat eine abweichende Stellung in Folge der veränderten Verhältnisse der Winkel, unter welchen die Glieder zusammenstossen, hervorgebracht. In dieser Beziehung vermag es die Reitkunst durch allmählige Exercitien andere Stellung und günstigere Winkel einem Pferde anzubilden. Den physiologischen Grund, wornach mit den Generationen auch die Längendimensionen der Glieder zu differiren vermögen, haben wir in der Naturgeschichte des Pferdes nachzuweisen gesucht. Was aber auch immer Gründliches gegen die herrschende Zeugungstheorie und gegen die unzweckmässige Behandlung dieser Race im Stall gesagt werden kann, so müssen wir dennoch in der Charakteristik des Baues derselben das Resultat ihrer einseitigen Uebung und das günstigste Verhältniss der Mittel zum Zweck erkennen.

Es ist allgemein bemerkt worden, dass selbst arabische Pferde, deren Wachsthum bereits vollendet, in nördliche Klimate versetzt, eine Veränderung ihrer Eigenschaften erleiden; dass sie nicht nur zu ihrer Erhaltung mehr Nahrung bedürfen, sondern auch bei der besten und sorgfältigsten Pflege weniger Ausdauer in Strapatzen haben und nur selten ein so hohes Alter wie in ihrem Vaterlande erreichen. Es darf uns daher wohl nicht befremden, wenn wir nach einem so verschiedenen Verfahren, welches selbst unter gleichen äusseren Verhältnissen andere Resultate zur Folge haben würde, die Racen vom 20. — 36. Grade der Breite, zwischen dem 50. und 56. nordwärts, in veränderter Gestalt wieder finden.

England hat zwar, trotz seiner nördlichen Lage, durch die Seeluft, den Mangel hoher Gebirge und grosser zusammenhängender Waldungen ein so gemässigtes Klima, und der Winter ist daselbst so gelinde, dass in den meisten Gegenden das Rindvieh das ganze Jahr ausgetrieben oder doch beständig im Freien gefüttert wird. Nur selten bleibt der Schnee einige Tage liegen und der Landmann kann den ganzen Winter durch ackern und säen. Ungeachtet des anhaltenden Nebels und der feuchten Luft schadet das Klima keineswegs der Gesundheit, und Menschen wie Thiere sind stark und erreichen im Allgemeinen ein hohes Alter. Der Boden dieses Landes ist meist kreidenartig. Eben dieses gemässigte Klima aber, wozu die in England herrschenden Süd- und Westwinde vieles beitragen, begünstiget die vielseitige Ausbildung der Pferde mehr, als die südlichern Gegenden anderer Länder, wo der Wechsel von Hitze und Kälte keine so ebenmässige Entwicklung gestattet und nur Eine Race hervorbringt, während sich in England die extremsten Racen ausgebildet haben. Ausser der sorgfältigen Pflege, die in keinem andern Lande den Pferden in gleichem Grade zu Theil wird, leiden diese Thiere auch weniger von den Plagen des Sommers, den Mücken und Bremsen, welches vieles zu der Gewohnheit, diesen Thieren den Schwanz abzuschlagen, die in England schon sehr alt ist, beigetragen.

Es beschränkt sich der Ruhm der englischen Pferde, wenn gleich vorzüglich, doch nicht einzig auf ihre Wettrenner. Jede Provinz beinahe hat eine eigene, ihrem Bedürfnisse angemessene Zucht, und ist solche auch meist von derselben Farbe; so sind z. B. die Bauern- und Zugpferde meist schwarz. Goldbraune, Goldfüchse, wie sich unter den Arabern finden, werden nur bei den Blutpferden angetroffen. Diese Farben werden für die schönsten und edelsten gehalten, und es lässt sich auch nichts mit dem Schimmer derselben vergleichen, als das Gefieder der Pfauen oder der Glanz des Goldes.

Um den Einfluss des Klimas, wie des verschiedenen Verfahrens, auf die Entwicklung dieser Thiere und Bildung ihrer Racen vollkommen kennen zu lernen, ist nur das braune Cleveländische oder Yorkshirer Landpferd zu betrachten, welches von den einsichtigsten Personen für diejenige Race angesehen wird, die ungemischt mit fremdem Blut, in sich selbst, blos durch sorgfältige Paarung der vorzüglichsten Individuen, erzogen worden und für den Zweck unserer Forschung eben so wichtig erscheint als das Vollblutpferd.

Obgleich nun England keine wilden Pferde aufzuweisen hat, so scheint doch seine eigenthümliche Race mit jener der benachbarten Länder gleichen Ursprungs und Alters zu seyn, da sie schon Cäsar daselbst vorfand. Bis auf Heinrich's VIII. Zeiten aber waren diese Thiere in England nur von geringem Werthe und Wuchse, wie die von diesem König gegebenen und noch bestehenden Gesetze bezeugen. Der vollkommene und zu grossen Kraftäusserungen geeignete Bau dieser Hauszucht ist nicht weniger das Resultat des Verfahrens des Landmannes, wie jener der Rennpferde. Der Bauer in England bedient sich zu seinem Gebrauch nur der Stuten; kein Preis derselben ist ihm zu hoch, da er ihren Werth durch die Früchte der Nachkommenschaft als ein bleibendes Kapital ansehen kann. In andern Ländern, wo der Landmann keine eigene Nachzucht hat und sich meist nur der Wallachen oder Hengste zu seiner Arbeit bedient, wird man hierin niemals zu solchen Eigenschaften gelangen, da die durch Uebung erworbenen und gesteigerten Kräfte für die Fortpflanzung verloren gehen. Durch die Vermischung der Rennpferde mit den andern edeln und veredelten englischen Racen, die eben so den Adel ihres Blutes von diesen herleiten, wie diese selbst ihre Vorzüge auf ihre Abstammung von den Arabern und Barben gründen, lassen sich alle englischen Racen zu den Orientalen zählen, mit welchen gegenwärtig, mittel- oder unmittelbar, auch alle andere europäische Gestüte verwandt sind.

Den grellsten Gegensatz zu den Rennpferden bildet das grosse englische Karrenpferd, dessen sich besonders die Bierbrauer in London bedienen. Wie sich die Rennpferde durch Schnelligkeit im Laufen und gänzlichem Mangel an überflüssiger Masse von jeglicher Materie, die nicht unmittelbar bewegende Potenz ist, z. B. Haare und Fett, vor allen Pferden auszeichnen, so sind diese Karrenpferde, wovon unsere Darstellung ein naturgetreues Bild gibt, in Beziehung auf Unbehülflichkeit und Langsamkeit unvergleichlich. Nur in langsamem Schritt vermögen

https://www.andresfurger.ch

sie sich fortzubewegen, in diesem Gange aber schleppen sie auch ungeheure Lasten fort; selbst wenn sie unbelastet gehen, können ihnen weder die Peitsche noch Sporn, auch nur für eine kurze Strecke, Trab oder Galopp abgewinnen, vielweniger sie darin erhalten. Ihrer Stärke entsprechend ist die Grösse und der Umfang an Körpermasse jeder Art bis zum Ungeheuren gesteigert. Die meisten dieser Kolosse sind, von der Sohle bis zum Widerrist gemessen, 7 Fuss und noch darüber hoch. Ein Schimmel der bezeichneten Race, der Elephant genannt, war bei einer Länge von 8 Fuss, 7 Fuss 8 Zoll hoch. Seine Hüften hatten einen Durchmesser von 4 Fuss, dabei waren seine Beine so mit langen Haaren behangen, dass sie kaum einem Pferde anzugehören schienen.

Diese Pferde sind eben so sanftmüthig als ungestaltet. Ein schwerer Kopf, von einem kurzen dicken Hals getragen, eine breite Brust und ein langer Leib mit grossem Bauch, gestützt durch dicke Beine, deren Hufe als Basis des ganzen Gerüstes, selbst im Verhältniss zu der Last, die auf ihnen ruht, ungeheuer erscheinend, nicht weniger als ein Viertel Zentner Eisen zum Beschlag erheischen — denn weniger als 6 Pfund wiegt wohl nur selten das Hufeisen eines solchen Pferdes —, machen die charakteristischen Merkmale dieser Race aus.

Zwischen diesen beiden Extremen, dem Wettrenner und dem grossen Karrenpferde, das sorgfältig gesammelten Nachrichten zu Folge aus Flandern herstammt und nicht so lange wie jene in England kultivirt wird, befindet sich die Race des gemeinen und veredelten Landpferdes (Countryhorses) mit den verschiedenen Halbschlägen, welche gemeinhin unter der Benennung der Sattelracen verstanden werden.

Das gemeine englische Land- und Arbeitspferd wird in den meisten Grafschaften, z. B. Wales und Suffolk, gezogen und zum Feldbau, auch als Klepper, gebraucht. Dienste, zu welchen das grosse Karrenpferd, mit dessen Zucht sich nur die Bewohner der Niederungen in Lincolnshire und einigen der kleinern Inseln befassen, untauglich ist. Dieses englische Landpferd, dem nicht nur das schottische ähnlich, sondern selbst die Zuchten des benachbarten Festlandes und die alten Mecklenburger gleichen, dient zum Beweiss, dass nicht das Klima, und der Boden, sondern die Menschen durch ihr Verfahren die guten und die schlechten Hausthiere hervorbringen. Die Landpferde, welche in England die ältesten und ursprünglichen zu seyn scheinen, sind meist nur von mittlerer Grösse und selten über 5 Fuss hoch; sie haben einen etwas schweren Kopf, dicken Hals, breite Brust, wohlgeformte Rippen und ein rundes Kreutz als die edleren Racen; ihre Schenkel sind kräftig und gutgebildet. Lassen sich gleich an diesen Pferden keine besonderen Schönheiten auffinden, so verbinden sich die einzelnen Theile derselben dennoch zu einem wohlgeordneten Ganzen, den Eigenschaften entsprechend, welche diese Race zu der nützlichsten, wenn gleich nicht zu der geschätztesten, machen; selbst bei geringer Pflege vermögen sie unverdrossen in jeder Witterung die grossten Strapatzen auszuhalten.

Eine andere Mittelrace zwischen dem eben geschilderten gemeinen Landpferd (Countryhorse) und dem Vollblut (Thoroughbreed) ist das veredelte Yorkshirer Pferd, welches aus einer Vermischung der durch sorgfältige Paarung in sich selbst schöner und besser gewordenen, dieser Grafschaft eigens angehörigen Thiere, die unter der Benennung der Cleveländischen Braunen bekannt sind, mit Hengsten des ersten Ranges herrührt und hier einen vorzüglichen Zweig der Landwirthschaft, so wie die eigentliche Sattelrace, ausmacht, wovon die grössten und stärksten Pferde auch als Kutschpferde verwandt werden.

Aus der abermaligen Vermischung solcher Halbblutstuten mit Vollbluthengsten entspringt das geschätzte Jagdpferd zur Parforcehetze, die in England leidenschaftlich geliebt und getrieben wird und diesen Pferden nach den Wettrennern den höchsten Werth gibt. Zu einem tüchtigen Jagdpferde werden andere und mehr Eigenschaften erfordert, wie zu einem guten Rennner. Es muss nicht allein eine gewisse Schnelligkeit besitzen, sondern mehr Ausdauer und eine grössere Gewandtheit haben, da sein Weg in allen Richtungen über Gräben und Hecken geht, wobei sie nicht selten ein schweres Gewicht zu ihrem Reiter zu tragen haben, während sich jener, leicht belastet, auf stets ebener Bahn und in derselben Richtung fortbewegt. Da nun, wie bei allen gemischten Racen, in der Sattelrace, wie unter den Jagdpferden, verschiedene Gestalten und Eigenschaften zum Vorschein kommen und die Fohlen bald mehr den Grossältern der einen oder der andern Seite nachschlagen, bald deren Eigenschaften in sich gegenseitig ausgleichen, ihren Aeltern ähnlich sind, so findet in dieser Race — die jedoch nur uneigentlich als eine solche zu betrachten ist — jedes Bedürfniss seine Befriedigung. Das Damenpferd, wie das gewöhnliche Luxuspferd, wird hieraus entnommen. Eine aufmerksame Vergleichung der bisher gehörigen Abbildungen wird die in der verschiedenen Bildung dieser Thiere begründeten Eigenschaften leicht anschaulich machen. Was bei einem Wettrenner vortheilhaft ist, wie z. B. die lange Fessel, ist an einem Jagdpferd ein grosser Fehler. Eben so muss letzteres, dessen Sprünge sowohl in die Höhe, wie in die Breite gehen, mehr geschlossen und seine Stellung mehr aufgerichtet seyn; ein Damenpferd dagegen soll nicht bloss ein gemässigtes Temperament und leichten Gang, sondern vor allem die grösste Schulterfreiheit und ein natürliches Gleichgewicht haben. Auch muss es sehr kräftig seyn und daher die hier bezeichneten Eigenschaften um so nothwendiger besitzen. Es ist ein gefährlicher Irrthum, hierin die entgegengesetzte Meinung zu hegen und zu glauben, dass jedes schwache feine Pferd, weil seine Bewegungen aus Kraftlosigkeit angenehm sind, auch ein Damenpferd sey.

Spanische Race.

Die spanische Pferdezucht war schon zu Zeiten der Römer berühmt, wie dies Plinius von der galizischen und asturischen, Martial von der aragonischen Race erwähnt. Zu noch grösserem Ruhme aber gelangte auf dieser pyrenäischen Halbinsel die Pferdezucht unter der Herrschaft der maurischen Könige, wo afrikanische Racen eingeführt und mit grösster Sorgfalt gepflegt und rein erhalten wurden. Die ritterlichen Kampfspiele, welche noch lange nach der Vertreibung der Mauren in Spanien geübt wurden, hatten Exercitien veranlasst, welche Eigen-

https://www.andresfurger.ch

schaften unter diesen Pferden entwickelten, die sie vor allen andern zu Schule und Parade geschickt machten.

Der edle Marx Fugger in seinem berühmten Werke über die Zucht der Kriegs- und Bürgerpferde (Originalausgabe 1578) sagt, dass ein andalusisches Pferd von Jean Martos um 50 — 60 Dukaten mehr werth sey, als von Xeres de la Frontera, ein Beweiss, dass schon damals mehrere Zuchten entartet waren. Gegenwärtig ist diese Race so weit herunter gekommen, dass es dem Verfasser dieser Blätter, der im Jahr 1818 ganz Spanien bereiste und sich besonders in Andalusien mit seinen Forschungen an ein ehemaliges Mitglied der Real Maestranzen wendete, einer Brüderschaft von Edelleuten, die sich zu Sevilla, Granada, Valencia und Ronda, unter dem Schutze des Königs, gebildet, um die verwahrloste Zucht dieser Pferde wieder ihres alten Ruhmes würdig zu machen, unmöglich war, auch nur 3 Pferde aufzufinden, die dem Lobe und der Beschreibung entsprechen, welche der Herzog von Newcastel der spanischen Race giebt. Statt der Entartung durch eine sorgfältigere Auswahl bei der Paarung sichere Gränzen zu setzen, hat man durch Kreutzen mit deutschen und französischen Pferden eine Bastardrace erzeugt, die aller Vorzüge des ehemaligen Schlages ermangelt und weit unter den deutschen und französischen Racen steht.

Ein langer, magerer Kopf, ein hohes, etwas abgeschliffenes Kreutz, flache Schenkel und Rippen, bei hohen Beinen, sind gegenwärtig allgemein die charakteristischen Merkmale der spanischen Race, die sich noch immer durch einen erhabenen Gang, markirtere Bewegungen, eine grössere Gelehrigkeit und durch ihr feuriges Temperament auszeichnet, welches sie, besonders in ihrem gewohnten Klima, grosse Strapatzen auszuhalten fähig macht. In Andalusien sind marokanische Pferde, wie solche am Fusse des Atlasgebirges gezogen werden, nicht selten, meist aber auch so werthlos, wie die Eingebornen. Der von uns abgebildete Spanier kann als ein Repräsentant der vorzüglichsten Pferde seines Landes angesehen werden.

Franzœsische Race.

Frankreich besitzt mehrere und in ihren Eigenschaften verschiedene Racen; gleichwohl hat die Pferdezucht niemals den Bedürfnissen dieses Landes entsprochen, wie die hierüber laut gewordenen Beschwerden beweisen. Vielfältig und mit einleuchtenden Gründen hat man die Ursachen angegeben, die Nachtheile und die Gefahren berechnet, warum es keine zureichenden Landgestüte besitzt und was nothwendig daraus erfolgen müsse, und dennoch diesem Uebel nicht abzuhelfen vermocht; noch täglich werden aus Frankreich ungeheure Summen für fremde Pferde ins Ausland versendet. Es sind nicht blos Luxuspferde, wofür dies Geld ausgegeben wird, sondern gemeine Dienstpferde für das Militair sind es, die eingeführt werden müssen.

Die besten französischen Pferde werden in Limousin und in der Normandie gezogen. Erstere, ein leichter Reitschlag, gleichen in mehreren Eigenschaften der barbarischen Race, von der sie auch abstammen; sie haben ein feines Haar, einen leichten, meist wohlgebildeten Kopf, der gut angesetzt und von einem langen Hals getragen wird. Magere, langgefesselte Beine, ein fester Huf, rund gewölbte Rippen und ein abgerundetes Kreutz unterscheiden den Limousin von dem Normand, der im Verhältniss zu seiner Höhe länger von Leib ist und einen schwereren, meist stark gebogenen Kopf (Ramskopf) hat. Etwas zu gerade stehende Hinterschenkel, kürzere Fessel und ein weicherer, vollerer Huf charakterisiren und unterscheiden letztere Race von der ersteren. In Cotentin werden die schönsten Kutschpferde gezogen. Wie an Gestalt unterscheidet sich der Limousin auch durch seine spätere Entwicklung von dem Normand, was jener erst im siebenten oder achten Jahre wird, ein vollkommen ausgebildetes Pferd, ist dieser schon im fünften. Auch hierin beurkundet sich ihre verschiedene Abstammung.

Sonst waren auch die Navarins, ein kleiner, gestreckter Reitschlag, ihrer Bequemlichkeit und Ausdauer wegen als Klepper gesucht und geschätzt. Diese Race, die längs der Pyrenäen gezogen wurde, scheint mehr noch, als die beiden ersten Racen, ausgeartet zu seyn.

Wie gering auch im Allgemeinen der Ruhm der französischen Pferde im Auslande seyn mag, so kann doch nicht geläugnet werden, dass sich unter denselben an Gestalt und Eigenschaften ausgezeichnete Thiere finden. Wenn daher die ungeheuren Summen (die uns französische Schriftsteller namhaft machen), welche für fremde Pferde ins Ausland gingen, für Frankreich nutzlos gewesen und verloren sind, so ist es einzig die Schuld des daselbst bei der Pferdezucht üblichen Verfahrens, und keineswegs eine Folge ungünstiger klimatischer Verhältnisse. Die Verheerungen der letzten Kriege waren für Deutschland, wo die Pferdezucht so blühend ist, nicht minder verderblich wie für Frankreich, wo diese Klagen zu allen Zeiten geführt wurden.

Die hieher gehörige Abbildung des Limousin und Normand, wird durch eine Vergleichung mit der englischen Sattelrace, besonders den Kutschpferden, die Verwandtschaft und Veredlung des Normand durch englische Hengste eben so anschaulich machen, wie den angeführten charakteristischen Unterschied der beiden ersteren Racen unter sich. Jene irrigen, die Veredlung der Pferde betreffenden Behauptungen, welche durch ihre Anwendung die spanische Race so tief herabgebracht und die französische so wenig gehoben, sind in Frankreich selbst ausgeheckt worden, und haben sich weiter verbreitet, wie ihre Pferde, die im Auslande wenig vorkommen und noch weniger geschätzt werden.

https://www.andresfurger.ch

XVI

Von den Racen in Deutschland.

Obschon in Deutschland mehrere der edelsten Racen durch einige Generationen mit der grössten Vollkommenheit fortgepflanzt werden, so besitzt es doch keine eigene, ihm ursprünglich angehörige Race mehr. Vergeblich würde man jetzt das im Mittelalter so berühmte deutsche Streitross bei uns aufsuchen, da es schon in den letzten Zeiten des Ritterthums aus Flandern und Friessland hergeholt werden musste.

Vielleicht könnte man glauben, in dem kräftigen steyermärkischen Karrenpferde, welches noch stark genug ist, nebst der eigenen schweren Rüstung, einen vollwichtigen geharnischten Ritter im Turnier zu tragen, eine Spur desselben zu finden. Hat doch selbst in unseren Tagen die alte, mit Recht gerühmte, mecklenburger Race einer neuen Platz machen müssen! Wie gross auch immer die Vorzüge dieser neuen Race seyn mögen, so bleibt es bei der Verschiedenheit des Bedürfnisses, das grösser als der Unterschied der Racen ist, doch immer ein Verlust für die Gesellschaft, wenn ein bewährter tüchtiger Stamm erlischt, wie es mit diesem der Fall zu seyn scheint.

Noch im vorigen Jahrhundert gab es in Deutschland wilde, oder vielmehr verwilderte Gestüte, wie es deren noch mehrere in Ungarn, Polen und Russland gibt, in welchen die Pferde zwar im Winter aus der Raufe gefüttert, aber doch stets im Freien oder in offenen Scheunen gehalten wurden. In diese Gestüte, die eine eigene in sich geschlossene, dem Klima angemessene Race bildeten, ist, wie dies Pezzelius von dem Sennergestüt in der Grafschaft Lippe bemerkt, 200 Jahre kein fremdes Pferd aufgenommen worden, und nach allen Erfahrungen würden diese, ihrem Instinkt überlassenen Thiere auch jeden neuen Ankömmling eher getödtet, als unter sich geduldet haben.

Gegenwärtig ist Deutschland, das in seiner beträchtlichen Ausdehnung verschiedene Klimate vereinigt, dasjenige Land, welches sich, ausser England, der blühendsten Pferdezucht rühmen darf und Thiere hervorgebracht hat, die sich ohne Nachtheil mit ihren edeln Stammeltern vergleichen lassen, ja wäre der Preis derselben ein sicherer Maasstab ihres Werthes, diese nicht selten noch übertreffen würden.

Der Ruhm der Pferdezucht beschränkt sich bei uns Deutschen nicht mehr auf die edlen Gestüte der Grossen und Reichen, sondern selbst die Zuchten des Landmanns theilen denselben. Wie in England werden auch jetzt in Mecklenburg in Privatgestüten Vollblutpferde gezogen, und um ihren Werth zu erproben und erhöhen, hat man daselbst nach englischer Weise Wettrennen eingeführt. Ob ein solches Bestreben den Verhältnissen des Landes angemessen ist und zum Vortheil gereichen wird, kann nur der Erfolg lehren. In gewissem Sinne lässt sich ganz Mecklenburg als ein grosses Gestüt betrachten, das nach den bedeutenderen Gütern, wo Pferde in grösserer Anzahl gezogen werden, in so viele Unterabtheilungen (Fohlenhöfe) zerfällt, als es Pferdezüchter gibt. Alle diese Zuchten sind sich durch gleiches Verfahren, wie durch Klima und Boden verwandt, doch macht jede eine besondere Familie aus. Wie die alte Mecklenburger lange den Ruhm des edelsten deutschen Pferdes bewährt hat, so gebührt auch mehreren dieser veredelten Zuchten der erste Rang. Wie nahe diese Zuchten den edelsten Gestüten kommen, können unsere Leser aus einer Vergleichung der hierher gehörigen Abbildung zweier Mecklenburger mit zwei Pferden aus dem Friedrich Wilhelmsgestüt ersehen.

Preussen, welches in unsern Tagen unter allen deutschen Staaten, rücksichtlich seiner Pferdezucht, oben an steht, hat mehrere Gestüte, in denen Beschäler für die Landgestüte und der Bedarf der königlichen Ställe gezogen werden. Das vorzüglichste unter diesen Gestüten ist das Friedrich Wilhelmsgestüt zu Neustadt an der Dosse, wo man Pferde von arabischer Race gewinnt, die an Eleganz der Figur nichts zu wünschen übrig lassen.

Diesem rühmlichen Beispiele Preussens ist in neuester Zeit Wurtemberg gefolgt, wo der Erfolg nicht minder glänzend zu werden verspricht. Wie in ersterem Staate hat man auch hier arabische Hengste und selbst Stuten vom edelsten Blute mit grossen Kosten kommen lassen, um durch diese einen aklimatisirten Stamm von tüchtigen Beschälern für die Landgestüte zu gründen. — Andere Staaten, wie die östreichischen und hannöverschen, sind diesem Beispiel vorausgegangen; doch waren die Resultate, wie der Aufwand, minder ausgezeichnet, andere werden die zu erreichenden Vortheile nicht verkennen und diese nachahmen.

Eine andere, nicht weniger bekannte und gesuchte, obgleich geringer geschätzte Race unter den deutschen Pferden ist die holsteinische, an die sich die Zuchten anderer Marschländer anschliessen. Die Holsteiner sind ein grosser Reitschlag und daher auch vor andern Racen zu Kutschpferden geeignet. Mit dem Mecklenburger verglichen ist der Holsteiner mehr hochbeinig, hat gemeiniglich etwas aufgezogene Flanken, öfters auch ein abgeschliffenes Kreuz, einen längern Kopf und längere Fessel. Wenn es diesen Pferden auch nicht an Temperament fehlt, worauf sich im Allgemeinen der Adel und die meisten Vorzüge derselben gründen, so besteht doch der grösste Vorzug der holsteinischen Race darin, dass sie besser aufgesetzt und daher für die schwere Kavallerie, wie vor die Kutsche, brauchbarer ist, als der gemeine Mecklenburger, der sie aber bei weitem an Kraft und Ausdauer übertrifft.

Zwar pflegt man in Deutschland nicht, wie in England geschieht, die mit einander verwandten Zuchten in Vollblut, Dreiviertel u. s. w. einzutheilen; doch gilt von den deutschen Pferden, was wir von den englischen bemerkt haben. Man bemerkt nämlich unter der ersten oder reinen Race eine gewisse Einseitigkeit der Eigenschaften, unter letztern, den gemischten oder Viertel- etc. Racen eine grössere Mannigfaltigkeit und Verschiedenheit der Anlagen und nicht selten Eigenschaften, die kaum genug geschätzt und von keiner andern Race übertroffen werden.

https://www.andresfurger.ch

Dænische Race.

Das dänische Pferd ward, ehe es, von andern Racen verdrängt, bei uns selten geworden, in Deutschland als Schul- und Kriegspferd sehr hochgeschätzt, und wurde dem alten Spanier zur Seite gestellt, mit dem es auch mehrere Eigenschaften gemein hat, da es eine gute Vorhand hat, markirte Bewegungen äussert, und eine grosse Gelehrigkeit, bei viel Feuer und Ausdauer, besitzt. Die charakteristischen Merkmale dieser Race, über deren Abstammung wir keine nähere Auskunft zu geben vermögen, sind ein etwas langer aber meist gutgebildeter Kopf, ein kurzer, gedrungener Leib, schmale Hüften und wohlgestaltete, kraftvolle Schenkel. Ihre gute Stellung macht sie einer leichten Führung fähig.

Die hierher gehörige Abbildung entspricht der Charakteristik dieser Race; ob aber die gegenwärtigen Zuchten Dänemarks auch im Allgemeinen noch dem alten Ruhme entsprechen, der sie zu einem besondern Gegenstand des Begehrens gemacht hat, vermögen wir nicht zu bestimmen, sind aber geneigt, von der erlauchten Regierung dieses Landes das Beste zu vermuthen.

Man hat uns versichert, dass es in Dänemark mehrere, sich wesentlich von einander unterscheidende Racen gäbe, worin aber dieser Unterschied bestehe, nicht mit Bestimmtheit anzugeben gewusst. Sollte diese Verschiedenheit gegründet seyn, so wäre sie als ein Zeichen der Reinheit der Racen und zwar als ein günstiges Zeichen anzusehen, womit auch Wolstein's Bemerkungen, das königliche Gestüt zu Friedrichsburg betreffend, übereinkommen. Zufolge dieser Nachricht werden daselbst zwei Arten weissgeborner Schimmel gezogen und niemals mit einander vermischt, nämlich Milchschimmel mit schwarzen Lippen und Hufen und Atlasschimmel mit gelben Lippen und Hufen. Sollte Wolstein's Beobachtung gegründet seyn, dass die Fruchtbarkeit dieser Thiere mit der Farbe ihrer Haare in Verbindung steht, und die weissgebornen die allerunfruchtbarsten seyen, indem in diesem Gestüte von drei bis vier belegten Stuten nur selten mehr als ein Fohlen erlangt wurde, so müsste daselbe schon längst ausgestorben seyn.

Von der Ungarischen und Siebenbürgischen Race.

Obgleich in den östreichischen Erblanden der Pferdezucht schon seit lange die grösste Aufmerksamkeit gewidmet wird, derselben auch jede Art der Aufmunterung zu Theil geworden ist, und einige der kaiserlichen Hofgestüte schon Jahrhunderte bestehen; wie ferner die Liebhaberei an schönen Pferden, auf welche ungeheure Summen verwendet werden, daselbst grösser als in irgend einem andern Reiche des Festlandes ist; so sind doch, seltene Ausnahmen abgerechnet, dort zu allen Zeiten fremde Pferde geschätzt und gesucht worden. Ungeachtet der vielen Privatgestüte, die gegenwärtig in Ungarn und Böhmen aus den Stämmen der edelsten Racen errichtet sind und worunter das Baron von Fechtig'sche blos aus Original-arabischen Hengsten und Stuten besteht, gehört ein Pferd aus diesen Ländern und Zuchten im Auslande zu den Seltenheiten; sey es nun, dass der eigene Bedarf dieser Länder so gross ist, dass sie ihre Erzeugnisse nicht an andere abgeben können, oder dass dieselben nicht den Forderungen des Auslandes entsprechen. Nach Gründen, die sich aus dem folgenden von selbst ergeben, sind wir, anderer später zu berührender Ursachen hier nicht zu gedenken, geneigt, den ersten Fall allein anzunehmen.

Unter den europäischen Zuchten geniesst die ungarische Race den ältesten und meist bewährten Ruf. Diese und die siebenbürgische sind es daher vorzüglich, welche wir für den gegenwärtigen Zweck vor Augen haben. Daher sind es auch nicht die Gestüte, in die man fremdes Blut einzuführen beflissen ist, welchen wir unsere besondere Aufmerksamkeit widmen, wie denn auch mehrere der ältesten Gestüte, z. B. das fürstlich Esterhazi'sche zu Ogara, welches schon über hundert Jahre existirt, dieser Neuerungen wegen, gerade nicht zu den ausgezeichnetsten zu zählen sind. Am meisten bekannt im Auslande ist das Gestüt der Grafen Hunyady im Neutraer Comitat, dessen Stamm aus ächt orientalischem Blute besteht. Wir glauben hier die Bemerkung nicht verschweigen zu dürfen, dass uns einige, angeblich aus berühmten Gestuten herrührende Pferde vorgekommen, welche in ihrem Aeussern keineswegs eine solche Abstammung beurkunden. Ihr Kopf und Hals waren zu schwer, der Gang schwankend. Vielleicht dass sie eben dieser Fehler wegen abgegeben worden sind.

Was uns in naturwissenschaftlicher Hinsicht am meisten interessirt, sind die wilden Gestüte, deren es in Ungarn mehrere gibt, und wovon jenes, der Gemeinde von Vasarhely gehörige, das bekannteste ist. Hengste, wie Stuten dieser Zucht sind ächt ungarisch, und stammen, zu Folge sicherer Nachricht, aus dem alten Canoux'schen Gestüt. Diese Pferde, welche vorzugsweise als Remonten für Dragoner und Husaren angekauft werden, sind ein leichter, aber sehr tüchtiger Reitschlag. Auch hegen wir die Ueberzeugung, dass diese Race durch sorgfältige Auswahl bei der Paarung in sich selbst zu veredeln sey, und sicherer den gehegten Erwartungen entsprechen dürfte, als die Vermischung mit fremdem Blute, und sey dasselbe auch noch so edel, wie es jetzt in so vielen Gestüten geschieht. Was diese Zuchten als verwilderte von den veredelten Handfrommen unterscheidet, nämlich zu wenig markirte Glieder, ein abgeschliffenes Kreuz und niedrige Stellung des Halses, würde sich durch einige Generationen der Dienstbarkeit sicherlich von selbst in den Nachkommen verlieren. Mehrere Pferde dieser wilden Zuchten zeigen noch in ihrer Ausartung, wie edel die ursprüngliche Abstammung des Ungarn ist. Um das Gesagte anschaulich zu machen, verweisen wir unsere Leser auf die von uns abgebildete Gruppe ungarischer Pferde.

Das Aeussere anlangend, verhalten sich die Siebenbürger zu den Ungarn, wie sich die

https://www.andresfurger.ch

Holsteiner zu den Mecklenburgern; sie sind im Allgemeinen grösser und feuriger als der Ungar, dabei aber meist fromm und gehorsam. Die übrigen Eigenschaften dieser Zuchten betreffend, so lässt sich diese Vergleichung nicht durchführen. Diese werden bestimmt durch den Boden, auf dem sie erzogen werden, und daher muss auch das Verhältniss hiervon entnommen werden. Siebenbürgen, wie schon seine Benennung anzeigt, besteht grösstentheils aus Bergen, längs deren Rücken sich der herrlichste Weidengang befindet, der mit vielen, diesen Thieren gedeihlichen Salzlacken versehen ist. Dabei ist dieses Land in allen Richtungen mit Flüssen und Bächen durchschnitten, welche den Heerden im Sommer zur Kühlung und Reinigung dienen. Auch das Klima ist der Pferdezucht sehr günstig, daher hat Siebenbürgen, im Verhältniss seines Flächeninhaltes, mehr, freilich minder grosse, Gestüte, als Ungarn. Obgleich ursprünglich die Race beider Länder zu einem gemeinschaftlichen Stamme mit jenen der benachbarten Länder gehört und aus der Tartarei abstammt, so müssen doch die meisten gegenwärtig bestehenden Gestüte, von welchen hier allein die Rede seyn kann, als neue, diesem Lande fremde Zuchten angesehen werden. Mehrere derselben zählen ein beträchtliches Alter, wie die des Freiherrn Nicolaus von Wesselényi zu Sibo, welche bereits 150 Jahre alt sind; doch hat man diese Racen so oft mit fremdem Blute vermischt, dass ihre ursprüngliche Abstammung von orientalischen Urältern nicht mehr zu erkennen ist. Begünstigt von bergigten Weiden ist dieser Schlag durch spanische und neapolitanische Hengste, die man, um ihn zu vergrössern, herbeigeholt, zu einem sehr erhabenen, ja fuchtelnden Gang gelangt, der den verwandten arabischen Racen durchaus nicht eigen ist.

Als Schulpferd kann der Siebenbürger recht gut den alten Spanier ersetzen, und als Kutschpferd ist der Werth desselben, seiner Ausdauer wegen, unschätzbar. Uns sind Pferde dieser Race vorgekommen, die nach 20jährigen Diensten noch vollkommen wohlerhalten und brauchbar waren. Von glaubwürdigen Personen werden Fälle erwähnt, dass 40jährige Hengste sich noch als Beschäler tauglich erwiesen. Von ihrem Vermögen, langwierige Strapatzen auszuhalten, sind eben so vielfältige, als bei andern Racen unerhörte Beispiele bekannt geworden. Diesen seltenen Eigenschaften entsprechend, werden Pferde aus berühmten Gestüten nur zu hohen Summen abgelassen. 500 bis 1000 Dukaten ist der gewöhnliche Preis, und es ist vorgekommen, dass auch das Doppelte für Hengste dieser Race vergeblich geboten wurde. Erwägt man nun den geringen Werth des Bodens und die Leichtigkeit, mit der diese Thiere in Siebenbürgen, bei einem Ueberfluss der vortrefflichsten Weiden, zu ziehen und zu erhalten sind, so muss der angegebene Preis um so höher und als ein Beweis ihrer Vorzüge vor andern Pferden angesehen werden.

Wie der Schritt und Trab ist auch der Galopp meist erhabener, als dieselbe Gangarten bei andern Racen erscheinen. Unsere Abbildung macht diese Bemerkung hinreichend anschaulich.

Pohlnische Race.

In dem pohlnischen und russischen Pferd erkennen wir einen der beiden Hauptstämme, auf die sich die Pferderacen aller Länder zurück führen lassen, den Tartarischen und den Arabischen. Der Pferdestamm, der sich über den grössten Theil von Asien und Europa ausgebreitet, und von welchem auch alle wilden Zuchten dieser beiden Welttheile abstammen, ist der Tartarische. Es gehören zu diesem nicht nur alle Pferde der unabhängigen Tartarei (die sich zwischen dem 35sten und 48sten Grade der nördlichen Breite befindet, und nach Osten an das Chinesische Reich, gegen Süden an Tibet, Indien und Persien, gegen Westen an das Caspische Meer und gegen Norden an das asiatische Russland gränzt), sondern auch die Pferde in Chowaresm, im Lande Chiwa, Truchmenland, im Aralgebiete, Turkestan, im Gebiete der Kirgisen und in der grossen Bucharei.

Eben so sind auch alle Zuchten des russischen Reichs von dieser Race, die sich gleichfalls über ganz China, Tibet, Indien und einen Theil von Persien verbreitet hat, herzuleiten. Ferner stammen alle Pferde der Krimm, Moldau, Wallachei, von Siebenbürgen, Ungarn und Pohlen mittel- oder unmittelbar von der nämlichen Race ab, wozu selbst die schwedischen und norwegischen Pferde ursprünglich gehören. Da sich aber diese Race in so verschiedene Klimate und Länder verbreitet, in einigen Gegenden rein erhalten, in andern vermischt hat, so ist sie sich selbst so unähnlich geworden, dass jetzt nur wenig allgemeine Merkmale ihrer Verwandtschaft aufzufinden sind.

Ein hohes Kreuz und ein niedriger Stand des Halses charakterisiren alle diese Zuchten. Doch unterscheiden sich die Racen des flachen Landes wesentlich von denen der Gebirge. Letztere sind mehr aufgerichtet, ihr Gang ist, wie jener der Siebenbürger und Spanier, erhabener, und in Folge dessen stehen die Glieder in günstigeren Winkeln, wodurch ihre Oberarmgelenke wie die Hanchen biegsamer sind.

In Gegenden, wo die Weiden ergiebiger und diese Thiere auch im Winter gegen Mangel geschützt sind, ist diese Race grosser, stärker und ihre Ausbildung ebenmässiger. Es bedarf wohl kaum der Bemerkung, dass das hier Gesagte nur von der ursprünglichen Race, von den wilden Gestüten gilt. Wie in anderen Ländern, werden gegenwärtig auch in Pohlen fremde Racen gezogen, die sich in ihrer Entwicklung zur Stammrace verhalten, wie sich die Länder, in welchen sie sich gebildet, zu denen, in welche man sie zu verpflanzen beabsichtigt; doch sind es nicht diese, wie viele Vorzüge sie auch vor der ursprünglichen Stammrace des genannten Landes voraus haben, welche uns hier interessiren.

https://www.andresfurger.ch

XIX

Russische Race.

Das ungeheure russische Reich enthält eben so viele verschiedene Pferde-Schläge in sich, als es verschiedene Klimate umfasst. Es würde ein eigenes und grösseres Werk erfordern, wenn wir dieselben alle der Reihe nach anführen wollten. Dem gemeinen russischen Steppenpferd von ächt tartarischer Abstammung gegenüber hat sich in Russland auch der arabische Stamm in verschiedener Gestalt und Eigenschaft mittelbar verbreitet. Wie die Tscherkesen als ein Stamm der Araber zu betrachten sind, müssen auch die Pferde aus Irac-Agemi, einer der grössten Provinzen des persischen Reichs, als eine eigene ungemischte Race angesehen werden. Diese Pferde gehören zu den grössten und schönsten dieses Pferdereichen Landes und sind nach allen Merkmalen die Stammrace der grossen russischen Pferde, welche sich recht wohl mit den edleren Siebenbürgern vergleichen lassen, während das gemeine russische Pferd eine entschiedene Aehnlichkeit mit dem gemeinen Pohlen hat, mit dem es auch, wie erwähnt, von gleicher Abstammung ist.

Zwischen diesen beiden Racen, dem gemeinen Steppenpferd und der grossen von Tscherkesen und dem Irac-Agemi abstammenden Race liegen mehrere durch Entartung und Vermischung entstandene, nach ihren Eigenschaften minder oder mehr geschätzte Zuchten, die, in so ferne sie sich jetzt in einer gewissen Gleichheit fortzupflanzen vermögen, als Racen angesehen werden müssen. Diese Aehnlichkeit des russischen Steppenpferdes mit dem gemeinen Pohlen verschwindet in den edleren Racen jenes grossen Reiches so gänzlich, dass sie, einige Merkmale, welche grössere Lebenskraft und Ausdauer bei ihnen verkünden, abgerechnet, mehr deutschen Gestütpferden, als unmittelbaren Zweigen beider vorerwähnter Hauptstämme gleichen. Der mittlere Reitschlag derselben ist ungewöhnlich gedrungen und kräftig; ein kurzer, dicker Kopf, eine breite Brust und volle Hüfe, eine Folge ihres Gebrauchs, ohne beschlagen zu seyn, zeichnen sie am allgemeinsten vor anderen aus. Die meisten dieser Thiere bilden, ohne gerade schön genannt werden zu können, ein sehr gefälliges Ganze.

Als Kriegspferd gebührt dem russischen Pferde, besonders von der vorerwähnten grossen Race, vor allen der erste Rang, da es sich gut zäumt, ein sehr kräftiges Hintertheil hat, muthig und ausdauernd ist, Hitze und Kälte bei geringer Nahrung und Pflege zu ertragen vermag. Leider werden diese unschätzbaren Eigenschaften jener Race nicht selten durch einen Eigensinn und Widerspenstigkeit verdunkelt, der ihren Gebrauch oft gefährlich macht und ihren Werth sehr verringert. Unter allen diesen verschiedenen russischen Racen finden sich originelle charakteristische Gestalten, wovon mehrere, sowohl in einzelnen Theilen, wie im Ganzen, wirklich von hoher Schönheit sind und die edelste Abkunft beurkunden.

Schliesslich muss es uns unbegreiflich scheinen, dass die Zahl der ausgezeichneten Pferde überhaupt nicht grösser ist, und jene Länder, wo der Werth des Bodens so geringe ist, wie eben in Russland, Pohlen und Ungarn, sich nicht vor andern ganz Europa, ihrer Pferdezucht wegen, zinsbar gemacht, und dass dies gerade einem Lande, wie England gelungen, wo die Erzeugnisse des Bodens den höchsten Werth haben. Noch unbegreiflicher aber dürfte dies scheinen, sobald wir erführen, dass Racepferde in England nicht selten um billigern Preise zu erlangen sind, als von gleicher Abstammung in Deutschland gezogene, wenn dieses Räthsel nicht hinreichend durch die ungeheuren Gewinnste und die damit verbundenen Vortheile erklärt wäre, die ein siegreicher Wettrenner seinem Züchter, wie seinem Besitzer, bringt, und worin dieselben hinreichende Entschädigung für anderweitige Verluste finden, und in Rücksicht auf welche ein edles und schönes aber nicht zum Rennen taugliches Pferd billiger verkauft werden kann, als in einem andern Land, wo nicht ähnliche ausserordentliche Entschädigungen für die Kosten der Pflege und des Aufziehens garantirt sind, und wo man alles unmittelbar auf die erzielte Nachzucht zu schlagen genöthigt ist.

Von der Proportion des Pferdes.

Um dem Einwurf zu begegnen, dass der hier aufgestellte Hippometer nur auf sehr wenige Pferde anwendbar sey, bedarf es nur des Erweisses, dass in diesen Verhältnissen die Vollkommenheit aller Bewegungen mit dem geringsten Aufwand von Kräften gegründet ist, und dass es wirklich Pferde gibt, die diese Eigenschaften in hohem Grade besitzen. Auch soll das hier aufgestellte Normalverhältniss mehr dazu dienen, den Begriff eines vollkommenen Pferdes festzustellen, als solches zu Ausmessungen lebender Pferde anzuwenden.

Da die Vollkommenheit des Baues nur in dem übereinstimmenden Verhältniss zu einem Zweck besteht, und ein kleines Pferd so vollkommen wie ein grosses seyn kann, so hat man mit Recht, statt eines fremden Maasstabs, den Kopf des Pferdes als eine Grösse zur Bestimmung der Verhältnisse aller anderen Theile angenommen.

Fig. I. Betrachtet man das Pferd im Stande der Ruhe von der Seite, so ist die Höhe *a)* von dem Widerrist bis zur Erde, der ganzen Länge des Körpers *b)* von dem Kopfe des Bugbeins (humerus 1) bis zum Ende des Hinterbackens (os ischi 2) gleich.

Die Abweichung von dieser Regel rührt selten von der Länge oder Kürze der Füsse her, sondern nur von dem stumpferen oder spitzeren Winkel, in welchem sich der Oberarm 1) und das Dickbein 3) auf die unteren Knochen stützen. In der Schwierigkeit aber, diese Winkel an lebenden Pferden zu berechnen, besteht allein die Untauglichkeit dieser Grundsätze, solche durch Ausmessungen anzuwenden. Die Verhältnisse aber bleiben dadurch keineswegs problematisch, und ein geübtes Auge wird auch leicht an einem rohen Pferde aus der Stellung und im Gang erkennen, ob diese Grundverhältnisse wirklich statt finden und durch künstliche Uebungen bestimmter hervortreten und bleibend gemacht werden können, welches nicht immer der Fall ist.

https://www.andresfurger.ch

Die Länge des Kopfs *e)* vom obern Fortsatz des transversellen Hinterhauptbeins bis unter die Schneidezähne, kann als ein Drittheil der ganzen Länge und Höhe des Pferdes angenommen werden. Die Breite des Kopfs *d)* von der Stirne bis zum hintern Kinnbacken, beträgt die Hälfte der Kopflänge.

Der Hals hat von dem Fortsatz des Hinterhauptbeins bis zum Widerrüst in gerader Linie *e)* ein und drei Viertheile der Kopflänge. Die grösste Breite des Halses *f)* ist eine Kopflänge, und die schmalste *g)*, wo er sich mit dem Kopfe vereiniget, die Hälfte derselben. Es bedarf wohl kaum der Bemerkung, dass diese Verhältnisse nur in aufrechter Stellung des Kopfes statt finden, und dass der Hals in anderer Richtung bald länger und kürzer, bald breiter und schmäler erscheint.

Die Breite der Schulter *h)* von dem Widerrüst bis zum vordern Ende des Oberarms ist der Länge des Fusses von dem Ellenbogen (ulna 4) bis zur Hornwarze 5) gleich. Theilt man demnach die senkrechte Linie *i)* von dem Ellenbogen bis zur Erde in sechs gleiche Theile, so geben drei Theile die Länge des Vorarms bis zum Orbiculare 6) und zwei Theile die Länge bis zur Hornwarze 5), so dass diese drei Punkte sich in einem Verhältniss von 1, 2 und 3 von dem Boden entfernen.

Der Rücken und die Kruppe weichen nur durch eine sanfte schlangenförmige Beugung von einer geraden Linie *k)* ab.

Der Schweif ist der Mitte des Rückens gleich hoch angesetzt.

Der Umfang des Leibes gibt einen Durchmesser *m)* von einer Kopflänge. Es versteht sich von selbst, dass hier nur des Durchmessers der Rippen gedacht ist, da sich der Umfang des Leibes nach der Quantität der genossenen Nahrung vergrössert.

An den Hinterbacken, dem eigentlichen Schenkel, lassen sich nur an den Knochentheilen, die ihn zusammen bilden, drei feste Punkte als ein Verhältniss seiner Form angeben; nämlich das hervorragende Ende der Hüfte 7), das äusserste Ende der Sitzbeine 2) und die wirkliche Kniescheibe 8); diese drei Punkte bilden an einem kräftigen Schenkel einen vollkommenen Triangel. Hat dieses Verhältniss nicht statt, indem die Hüfte 7) und die Kniescheibe 8) weiter auseinander stehen, so ist das Pferd entweder hinten zu hoch, oder die Beine stehen ausser der Linie *n)*, welches für die Vereinigung der Kräfte gleich nachtheilig ist.

Von der Kniescheibe 8) bis zur Hacke, dem eigentlichen Fersenbeine *o)*, und von dieser bis zur Hornwarze *p)* sind zwei gleich lange Linien mit der des Vorderarms 5).

Beim Aufheben des Fusses wird das Sprunggelenk *q)* eben so breit, als der Vorarm *r)* ist. Die Fessel der Hinterfüsse sind etwas kürzer als die vordern, dagegen aber die Trachten der Hufe um so viel höher.

Fig. II. Das Pferd von vornen betrachtet, beträgt die Breite der Stirne *f)*, über den Augenbogen gemessen, die Hälfte der Kopflänge. Gewöhnlich, wenn der Kopf nicht im Ganzen zu schwer ist, findet sich die Stirne in dem Verhältniss schmäler als der Kopf länger ist.

Die Breite der Brust *s)*, von einem Kegel des Beckbeins bis zum andern gemessen, ist der Länge des Kopfs bis zum Nasenloch gleich.

In gleicher Weite stehen oben die Vorarme *s)* auseinander, und nur allmählig nähern sich die Füsse gegen den Boden.

Fig. III. An dem Pferde von hinten lässt sich ausser der Stellung der Beine nur die Breite der Hüften *u)* bestimmen, die der Breite der Brust gleich ist und nicht vollkommen eine Kopflänge beträgt. Die Höhe des Kreuzes *x)* von der Linie *w)* der beiden Hüften macht ein Drittheil derselben aus.

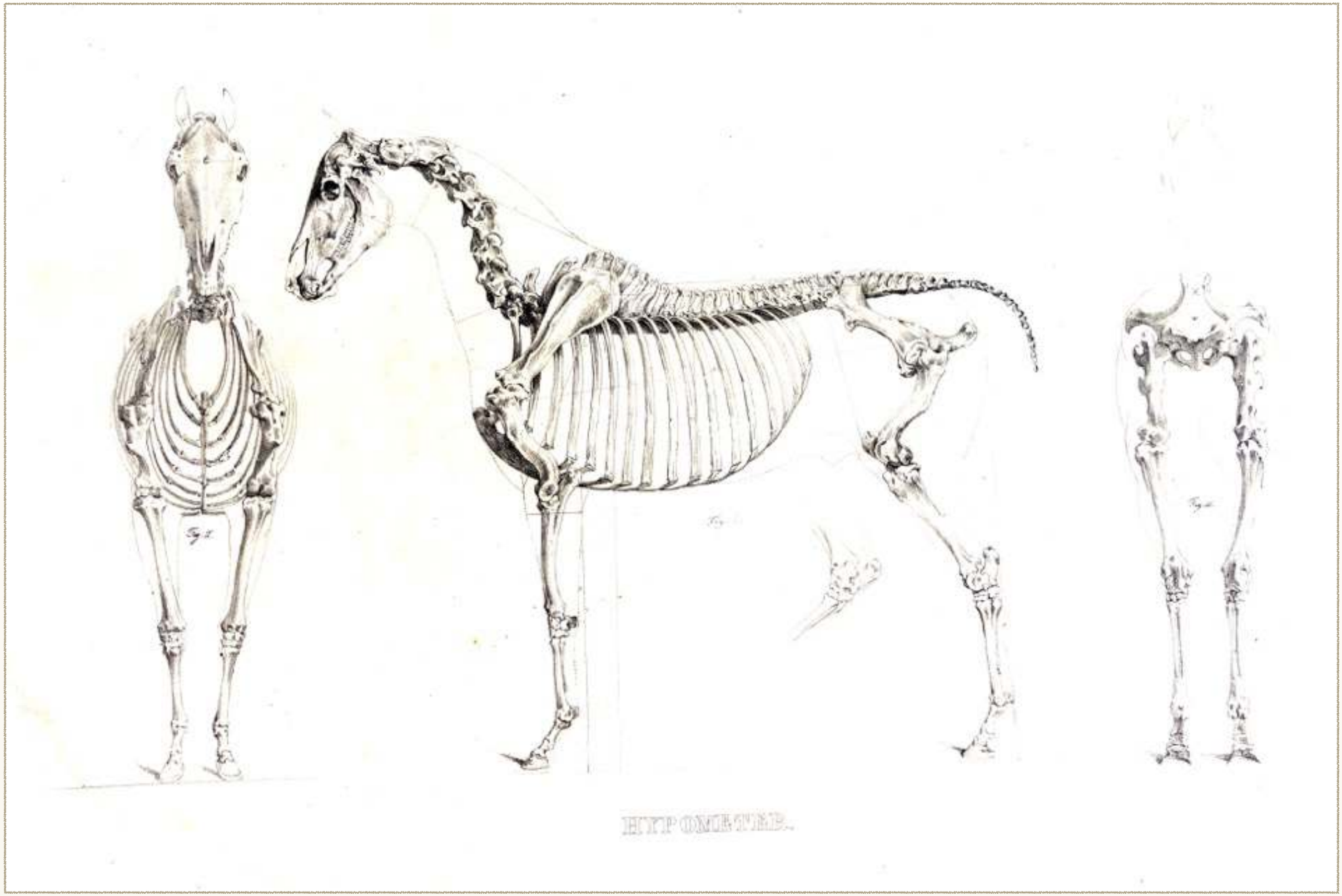
Die Füsse stehen, von dem Hacken an, senkrecht, und bei Hengsten etwa ein Viertheil der Kopflänge von einander, bei Stuten aber gewöhnlich etwas enger.

Unstreitig gebührt Bourgelat der Ruhm, der Erste gewesen zu seyn, der bemühet war, ein bestimmtes Verhältniss aller Theile des Pferdes aufzustellen, wie mangelhaft sich dasselbe auch in Folge sorgfältiger Vergleichung edler Racen erwiesen. Schon die gezwungene, zusammengedrängte Stellung seines als Muster aufgestellten Pferdes ist nicht geeignet, richtige Resultate der Verhältnisse zu geben: da sich der harmonische Bau des Pferdes nur in einer freien und ungebundenen Stellung und Bewegung des Körpers, und nicht unter dem Zwange des Nothstalls zeigt.

Ein Pferd nach den von Bourgelat angegebenen Verhältnissen wäre weder schön, noch in einer solchen aufrechten Stellung vermögend, weiter zu schreiten, während gerade der Gang als das Resultat seines vollkommenen Baues anzusehen ist. Dieser erfordert aber nicht nur die richtige Proportion aller Glieder, sondern auch die ungebundenste Freiheit derselben, mit dem möglichst geringsten Aufwand von Kräften, wovon die Dauer aller Verrichtungen abhängig ist, als nothwendige Eigenschaften. Die Beurtheilung des Ganges beruht auf einer richtigen Kenntniss der ganzen thierischen Maschine, besonders aber des Skelets, da die Bewegung der Glieder, in der Art wie im Umfange, durch die Bildung der verschiedenen Gelenke, an feste Gesetze gebunden und bestimmt ist.

Vergleicht man die Eigenschaften des Pferdes mit den Eigenschaften anderer Thiere, so zeichnet es sich vor allen anderen durch seine Schnelligkeit aus. Die Natur hat es mit keinen Waffen gegen seine Feinde, die gemeinschaftlich mit ihm die Wüsten bewohnen, ausgerüstet, und nur flüchtend vermag es sich gegen seine Verfolger zu vertheidigen und der Gefahr zu entrinnen. Alle anderen Eigenschaften, die das Pferd in sich vereinigt, besitzen andere Thiere in einem höheren Grade; in seinem Laufe aber wird es von keinem erreicht. Da nun aber das Pferd in seiner Ausartung diese vorzügliche Eigenschaft verliert, und ein zu Boden gedrücktes und gleichsam kriechendes Thier wird, das geschickter ist, Lasten zu tragen und zu ziehen, als sich mit solcher Leichtigkeit zu bewegen, so lässt sich auch durch Vergleichung von Pferden, die diese Eigenschaft in einem vorzüglichen Grade besitzen, und andern, denen diese Fähigkeit fehlt, das Verhältniss, worauf sich ausser der Muskelkraft dieses Vermögen gründet, mit Gewissheit angeben.

https://www.andresfurger.ch



HYPOMETER.

ANHANG 3

Rennpferd und Wagenpferd - die Lebensstationen eines Vollblüters

Die folgenden sechs Tafeln sind ein gutes Beispiel für die unterschiedliche Nutzung ein- und desselben Pferdes im Laufe seines Lebens. Sie sind dem im Jahre 1821 in London erschienenen Album mit dem Titel „The High Mettled Racer“ entnommen. Die Vorlagen der handkolorierten Aquatintas stammen von Henry Alken (1784 - 1851).

Das Thema dieser Geschichte geht zurück auf ein populäres Lied von Charles Dibdin von 1785, das schon Thomas Rowlandson zu einer Zeichnungsserie animiert hatte.

Die sechs Tafeln beschreiben das Leben eines braunen Vollblüters, das in jungen Jahren als Rennpferd beginnt. Nach anfänglichen Erfolgen des Renners wird das edle Pferd weiter als Jagdpferd genutzt, im mittleren Alter zieht es noble Kutschen und wird schliesslich im Alter zum Karrenpferd degradiert.

Offenbar war eine solche „Laufbahn“, auch für einen Vollblüter nicht unüblich. (Vgl. auch die oben referierte Geschichte des Ur-Vollblüters Godolphin Arabian, der zeitweise auch vor einen Karren gespannt worden war.) Die hier dargestellten Lebensstationen spiegeln auch die damaligen Wertschätzungs-Hierarchie eines Pferdes vom Renner und Hunter, zum Kutsch- und Karrenpferd.



Plate 1

„The Foal“: Das junge Fohlen wird neben der Mutterstute vorgeführt und offenbar vom Herrn im blauen Rock erworben.



Plate 2

„In Training“: Für den braunen, jetzt ausgewachsenen Vollblüter beginnt das Arbeitseben. Er wird mittels Kappzaum und Longe eingebrochen. Der Besitzer im blauen Rock schaut dabei zu.



Plate 3

„The Racer“: Der Braune geht in der führenden Dreiergruppe als erster durchs Ziel und gewinnt sein erstes Rennen.



Plate 4

„The Hunter“: Das Leben als Rennpferd ist vorbei, jetzt folgt ein Lebensabschnitt als Jagdpferd. Inmitten einer Jagdgesellschaft mit Hundemeute steht das Pferd gesattelt in der Mitte. Ein Jäger mit Peitsche sitzt im Sattel. Ein zweiter Mann streichelt mit einer Feder dessen Nüstern.



Plate 5

„The Post Horse“: Jetzt hat der Braune auch als Jagdpferd ausgedient, was Spuren hinterlassen hat; deutlich erkennbar sind weisse Druckstellen auf der Sattellage. Der Vollblüter wird jetzt mit einem zweiten Pferd zum Ziehen von Reisewagen eingesetzt, im Rahmen des so genannten Postings. Das Bild zeigt das Ausspannen des müden Pferdes an einer Wechselstation. Der Kumt liegt mit den Zugsträngen noch auch dem Pferd, während ein Bursche das rechte Vorderbein abtastet. Lahmt es bereits?



Plate 6

„The Death“. Jetzt ist die Endstation gekommen. Der Braune bricht im Dienst eines Fuhrmanns zusammen. Er musste zu Ende seines Arbeitslebens einen schwer beladenen Karren ziehen.