

Handbuch für das Traditionsfahren

von

Andres Furger

mit einem Vorwort von SKH Prinz Philip, Herzog von Edinburgh



Handbuch für das Traditionsfahren

von

Andres Furger

mit einem Vorwort von SKH Prinz Philip, Herzog von Edinburgh

Impressum



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
9 rue verte,
F-68480 Oltingue
0033 786 11 79 20
andresfurger@gmail.com

Foto Umschlag Rüdiger Beer

Gestaltung Titelbild Thierry Furger

Lektorat Janina Brake, Anja Sagkob, Rüdiger Beer und Michael Hädrich

1.9.2020

Umschlag: Fahrerin Julia Dehner in Loßburg 2018 auf einem Omnibus, gezogen von zwei Schweren Warmblütern und begleitet von Kai Dehner, Christina Würz und Irmgard Mönch.

Inhalt

Vorwort von SKH Prinz Philip, Herzog von Edinburgh

Einleitung	7
1. Kurze Geschichte des Fahrsports	13
2. Verschiedene Anlässe und Disziplinen	37
3. Gesamtbild	51
4. Fahrpferde	67
5. Geschirre und Anspannungen	91
6. Wagenmodelle	113
7. Konservierung und Restaurierung	151
8. Auftritt und Kleidung	169
9. Stall, Remise und Geschirrkammer	199
10. Fahrtechnik und Fahrstil	213
11. Schlittenfahren	227
12. Sicherheit	235
Zusammenfassung	245
Index	247
Literatur	251
Links zu Webseiten	253

Anhang: Reglement der AIAT (Association International d'Attelage de Tradition)
Reglement des DTV (Deutscher Traditionsfahrer Verband e.V.)

Buckingham Palace

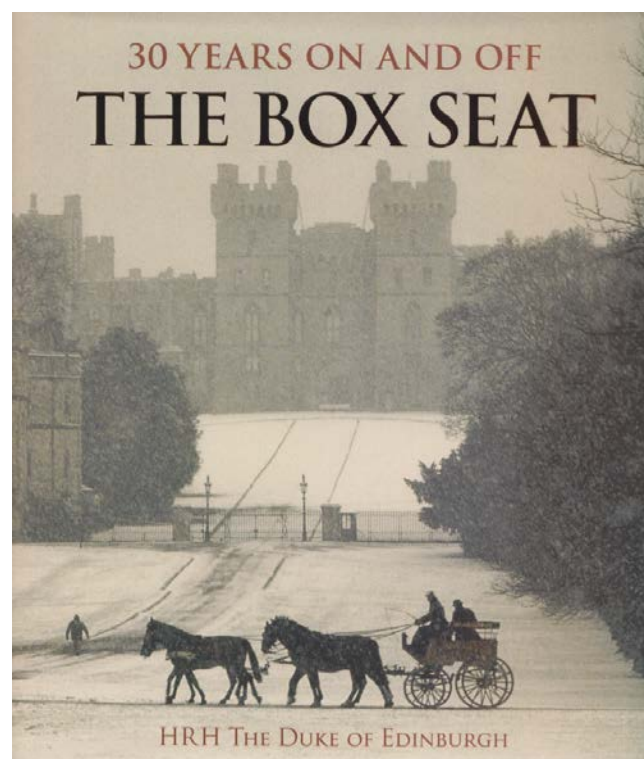
Das Anspannen von Pferden war vermutlich eine der ältesten Errungenschaften der Menschheit. Pferdegezogene Fuhrwerke bildeten die Basis aller Transportmittel bis zum Aufkommen des Verbrennungsmotors am Ende des 19. Jahrhunderts. Dann starb das Kutschenfahren fast aus, ausser unter einigen Liebhabern des Coaching und von Vergnügungsfahrten. Dazu kam eine kleine Gruppe von Fahrenthusiasten in verschiedenen Ländern Europas, die an härteren Wettbewerben teilnahmen. Das Problem war, dass deren Anlässe nach verschiedenen Reglementen abgehalten wurden.

So geschah es in den späten sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts und damit in meiner Zeit als Präsident der FEI, dass meine Aufmerksamkeit auf die wachsende Popularität der Turniere mit Viererzügen gelenkt wurde. Damals begann die FEI, wie andere internationale Sportverbände auch, internationale Regeln für verschiedene olympische Disziplinen aufzustellen.

Nachdem die FEI internationale Regeln für Springen, Military und Dressur beschlossen hatte, schien es mir richtig, auch für das Fahren entsprechende Regeln entwickeln zu lassen. Deshalb setzte ich dafür ein Komitee ein; dieses schlug als Modell und Vorbild für die Fahrprüfung die dreitägige Militaryprüfung vor. Dies akzeptierte das Führungsgremium und die Generalversammlung der FEI.

Die erste Prüfung nach den neuen Regeln fand 1969 in der Schweiz statt. 1970 baten die Ungarn um die Organisation der ersten Europameisterschaft im Viererzugfahren, die 1971 in Budapest stattfand. Diese verlief so erfolgreich, dass man seither von einem neuen Fahrsport sprechen kann, zu dem im Laufe der Zeit Wettbewerbsklassen für Ein- und Zweispänner sowie Tandems – sowohl für Pferde wie für Ponys – dazu kamen. Es freut mich, sagen zu können, dass sich die verschiedenen Fahrdisziplinen im Laufe der Zeit erfolgreich weiter entwickelt haben. Das gibt mir Gelegenheit, Andres Furger zu seinem ausgezeichneten Werk zu gratulieren.

Philip



1
Prinz Philip als Fahrer. Umschlag des von ihm 2004 herausgegebenen Buches über seine Zeit als Turnierfahrer mit dem Bild einer Trainingsfahrt vor Schloss Windsor.

Vorwort von SKH Prinz Philip, Herzog von Edinburgh



BUCKINGHAM PALACE.

Driving horses must be one of the oldest skills developed by mankind. Horse-drawn vehicles formed the basis of all transport until the internal combustion engine was developed at the end of the 19th century. Carriage driving very nearly died out altogether but for the enthusiasts for horse-drawn coaches, and those who enjoyed 'pleasure driving' competitions. There was also a small group of enthusiasts in Europe who took part in more demanding competitions. Their difficulty was that each of these events had its own rules.

It so happened that I was President of the International Equestrian Federation in the late 1960s, when my attention was drawn to the growing popularity of these 4-in-hand carriage driving competitions. The FEI, like so many of the international sports federations, had come into being to produce international rules for the sports incorporated into the original Olympic Games.

As the FEI had already produced international rules for show jumping, three-day-eventing and Dressage, it seemed to me that we had a very good reason to try to develop some agreed international rules for carriage driving. I therefore set up a committee, to look into the matter, and it came up with the idea that the international rules should be based on the rules for the ridden three-day-event. This was accepted by the Bureau and agreed by the General Assembly of the FEI.

The first competition under the new rules was held in Switzerland in 1969, and then in 1970 the Hungarian Federation applied to the FEI to be allowed to organise the first European 4-in-hand Driving Championships held Budapest in 1971. These proved to be sufficiently successful for a new driving sport to be initiated, and which now includes classes for singles, pairs and tandems for horses and ponies. I am glad to say that this discipline has been going from strength to strength ever since. I am delighted to have this opportunity to congratulate the editor, Andres Furger, of this splendid book.



Route des Omnibus 2018 - Fahrer Autor - Foto François Durand- Attelages magazine

Einleitung

Dieses Buch entstand über mehrere Jahre und parallel zur Arbeit mit jungen Wagenpferden, der Teilnahme an Turnieren, der Tätigkeit als Turnierrichter und als Referent von Vorträgen und Seminaren in Europa und Amerika. Die Vorbereitungen dafür begannen 2009 nach dem Erscheinen des Buches „Fahrkunst - Driving“. Dieses fand unter anderem Zuspruch des englischen Prinzgemahls Prinz Philip, HRH Duke of Edinburgh, der in der Folge ein Vorwort zu diesem Handbuch verfasste. Darin und in einem begleitenden Briefwechsel legte er als aktiver Viererzugfahrer Wert auf die wesentlichen Neuerungen, die der Fahrsport in seiner Zeit als Präsident der FEI nach 1970 erlebte und wie er sie in seinem eigenen Buch „Competition Carriage Driving“ und dem neueren Band „Thirty Years on and off the Box Seat“ beschrieben hatte. Damit war das Thema der verschiedenen Disziplinen des heutigen Fahrsports angesprochen. Wann hat sich der Traditions- vom Leistungssport abgespalten? Das war in der Zeit um 1990, als die FEI-Turniere zunehmend schneller, härter und mit neuen Stahlwagen ausgetragen wurden. Der Tradition verpflichtete Fahrerinnen und Fahrer, vor allem aus dem Lager des Leistungssports, begannen sich damals wieder mehr am älteren, eleganten Fahrsport zu orientieren und schlossen sich mit jenen zusammen, die das alte Stilfahren weiter gepflegt hatten. Bis heute hat sich diese neue Disziplin fest etabliert, ist aber mit ihren verschiedenen Austragungsformen immer noch etwas in Bewegung.



2

Kutscher und Herr. Früher konnten die Gespannbesitzer auf die treuen Dienste ihrer erfahrenen Kutscher zählen. Hier fährt ein älterer Kutscher seinem Herrn die gepflegte Equipage in Basel im Jahre 1908 gekonnt vor. (Interessante Details: Kammdeckel-Unterlagen, Pferde sehr eng eingespannt und am Wagen seitlich runde Laternengläser.)

Neue Rahmenbedingungen

Weil der vor gut 25 Jahren begründete Traditionssport eine bewusste Rückbewegung auf die Art des Fahrens vor 1970 mit dem Höhepunkt um 1900 war, könnte man zunächst meinen, dass die älteren Grundlagenwerke zum Fahrsport und zur Fahrkunst auch – und wieder – als Handbücher für heutige Traditionsfahrer dienen könnten. Kommen dafür Werke in Frage, wie das auf der Basis der von Benno von Achenbach entwickelten Fahrregeln beruhende Buch von 1966 „Die Kunst des Fahrens“ von Max Pape oder auch das konzis zusammengefasste Werk von 1897 (2014 in deutscher Übersetzung) „Driving for Pleasure“ von Francis C. Underhill? Ja und Nein. Solche Bücher sind und bleiben wichtig, können heute aber nicht mehr in allen Belangen eine zeitgemäße Leitlinie geben, weil sich in den letzten Jahrzehnten die Rahmenbedingungen stark verändert haben:

1. Früher war die Arbeit im Privatstall, das Einfahren und Training der Pferde hauptsächlich die Aufgabe angestellter Fachpersonen, vor allem professioneller Kutscher (meist gut ausgebildete, ehemalige Kavalleristen). Die Sportlady und der Herrenfahrer konnten ständig auf deren Wissen und Können zurückgreifen. Heute ist dafür meistens die Pferdebesitzerin oder der Pferdebesitzer selbst für alles mit seinem Team oder seiner Familie zuständig.
2. Pferdebegeisterte sind heute kaum mehr von klein an mit Pferden aufgewachsen, sondern müssen im Erwachsenenalter den Umgang mit dem Pferd von Grund auf erlernen. Gemäß der heutigen Zeit soll alles schneller gehen, auch im Hobby- und Sportbereich.

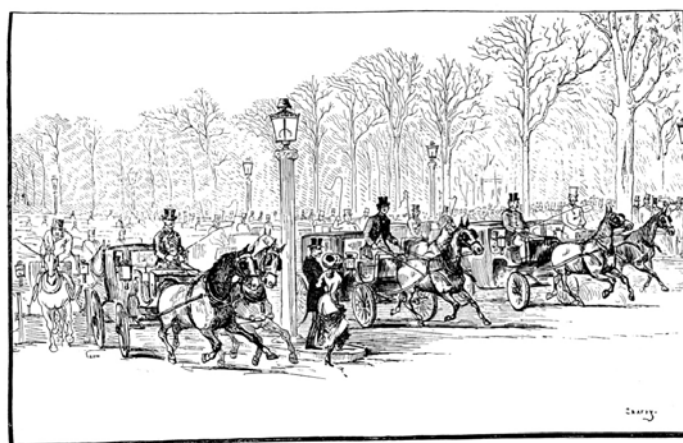
3. Der Automobilverkehr ist auf den öffentlichen Straßen schneller und gefährlicher geworden bis hin zu großen LKW und breiten Landmaschinen. Bei den Verkehrsteilnehmern ist das Wissen um das Wesen Pferd zurückgegangen und dementsprechend die Rücksichtnahme gegenüber Gespannen.
4. Der traditionelle Stil im Bereich Kleidung und Benehmen hat heute im Alltag einen anderen Stellenwert als vor 50 oder gar 100 Jahren und muss deshalb ebenfalls wieder neu angeeignet werden. Das Verständnis für alte Kutschen ist gegenüber vor 50 Jahren indessen gewachsen; heute wird mehr schonend konserviert als noch vor dreißig Jahren und auf die Originalität des Wagenmaterials geachtet. Die Technik der Konservierung ist dementsprechend neu ein Thema.
5. Die gewachsenen Anforderungen des Tierschutzes beeinflussen die Fahrszene bis hin zu konkreten Auswirkungen auf die Stallhaltung, die Aufzäumung, die Anspannung, die Turnierbedingungen usw. Öffentliche Fahrenlässe stehen zunehmend unter Beobachtung von Tierschützern.

Zum Thema Geld und Sicherheit

Eine andere veränderte Rahmenbedingung spielt ebenfalls mit, das Geld. Früher konnten sich nur sehr vermögende Leute eigene Pferde und einen Luxuswagen leisten, wie man die Kutschenmodelle Phaëton, Dogcart, Landauer, Tilbury, Mylord usw. nannte. So kostete um 1900 ein durchschnittliches Fahrpferd ebenso viel wie ein professioneller Kutscher im Jahr verdiente. Dazu kam die Anschaffung eines Geschirrs und einer Kutsche, die einen wesentlichen zusätzlichen Betrag verschlang. Eine eigene Equipage kam früher deshalb nur für die oberste Spitze der Gesellschaft in Frage. – Die Pferde sind heute zwar vergleichsweise deutlich billiger geworden und ältere Geschirre und Wagen sind wieder zu vernünftigen Preisen zu erwerben. Aber der Unterhalt eines Pferdes und die Miete von Räumlichkeiten für Wagen und Material sind auch heute erheblich.

Was hat das mit unserem Thema hier zu tun? In den folgenden Texten beschreibe ich zwar ausführlich die alte (teure) Herrlichkeit der Equipagen. Das heißt aber nicht, dass jede Fahrentusiastin und jeder Kutschenfreund gleich dieses hohe Ziel ansteuern muss. Oder resigniert gar nicht erst darauf einsteigt. Es gibt Mittelwege, wie das Vorgehen Schritt um Schritt oder das Zusammenspannen unter Freunden; der eine stellt den Wagen, der andere bringt das Gespann. Die Richter an einem Traditionsturnier sind sich der Situation bewusst; das teure, neue Material wird auf Turnieren nicht pauschal besser beurteilt als saubere und gepflegte ältere Ausrüstungen. Der Trend geht seit einigen Jahren sogar eher in die zweite Richtung, vor allem bei den Wagen. Aufwändig und voll restaurierte Wagen haben Konkurrenz erhalten durch sorgfältig ausgebesserte Kutschen. Auch wird vom Fachpublikum ein hübsches Landgespann nicht weniger beachtet als ein toller Viererzug. Die Originalität wird in der Traditionsszene von Kennern geschätzt und damit die Vielfalt. Das wiederum ist ein wichtiger Grund, wieso ich dieses Handbuch nicht als „Knigge“ aufgebaut habe, sondern von der Geschichte her aufzuzeigen versuche, was einmal war, und was man aus dieser breiten Palette älterer Auftritte für die heutige Zeit selber übernehmen kann und will.

Übrigens gab es schon früher, um 1900, ein ähnliches Spannungsfeld, als auf den Straßen und in den Parks von Paris immer mehr teurer herausgeputzte Equipagen von Neureichen auftauchten, die nur vermeintlich die traditionellen, schlicht aufgemachten Gespanne in den Schatten stellten. Alte Kenner, wie der Zeichner Crafty, karikierten diese Entwicklung, die mit einer Tendenz zur Uniformität des Auftritts und zu mehr Quantität und weniger Qualität einherging. Und: Damals wie heute spielte und spielt etwas mit, was mit Geld nicht zu kaufen ist, das fahrerische Können und die Haltung. Wie viel besser sieht ein gut vorbereitetes und schön herausgebrachtes Zweigespann aus, das von einer souverän auf dem Bock sitzenden Dame vorgeführt wird, als ein teuer zusammen gekaufter Viererzug, der vom stolzen Neubesitzer fast nicht in Zaum behalten werden kann.



3
 Wo bleibt die Vielfalt? Pariser der alten Schule, wie der Zeichner Crafty, begannen sich um 1900 über die Uniformität der Equipagen von Neureichen lustig zu machen und fürchteten gleichzeitig um den Verlust der alten Vielfalt. Zu enge Regelwerke und zu stringente Dresscodes sollten auch heute vermieden werden.

Dieses Thema hat auch viel mit Sicherheit zu tun. Heute sind mehr Sicherheitsvorkehrungen als früher, eine fundierte Ausbildung im Umgang mit dem Pferd, eine tiergerechtere Behandlung des Pferdes und des eingesetzten Materials angezeigt. Aus diesem Grund ist diesem Thema das Schlusskapitel gewidmet.

Kein Regelwerk, aber Grundlagen

Was dieses Handbuch nicht sein will und kann, ist ein Regelwerk oder – wie schon erwähnt – ein „Knigge“. Das hängt auch mit dem grundsätzlichen Wesen des Traditionsfahrens als Freizeitvergnügen zusammen. Die Engländer bringen es für ihr Land auf den Punkt: „There’s only one rule – there are no rules“. Also: „Es gibt nur eine Regel – es gibt keine Regeln“. Traditionsfahren kann zwar auch als anspruchsvoller Sport betrieben werden, es geht aber hier nicht um Sieg und Ranglisten, sondern primär um Horsemanship und Eleganz. Und man will vor einem Anlass nicht dutzende von Seiten in Reglementen durchhackern müssen, wie etwa der deutschen LPO (Leistungsprüfungsordnung), der WBO (Wettbewerbsordnung für den Breitensport) oder der APO (Ausbildungs- und Prüfungs-Ordnung). Es gibt auch keine für ganz Europa maßgebenden Verbände mit Funktionären oder Gurus und das soll so bleiben. (Damit ist nicht gesagt, dass Reglemente für den FEI-Sport nicht dienlich sind; so habe ich selbst nach dem schweizerischen Fahrbrevet beispielsweise auch die Lizenz für Teilnahmen an FEI-Turnieren erworben). Jeder Veranstalter kann in Europa selbst wählen, nach welcher Art seine Anlässe oder Turniere stattfinden und gibt die entsprechenden Modalitäten vor seinem Turnier bekannt.

Kein Reglement? Dieses Buch versucht indessen einen Rahmen abzustecken, innerhalb dem ein möglichst grosser individueller Spielraum offenbleibt. Dieser Rahmen besteht aus dem, was einmal war, vor allem in der goldenen Zeit des traditionellen Fahrsports, der Zeit zwischen 1880 und 1910. Aus diesen Grundlagen kann geschöpft werden, deshalb nehmen diese im Folgenden breiten Raum ein. Traditionsfahren soll von seinem Wesen her Sport und lebendiges Kulturgut zugleich bleiben, je nach Art des Anlasses.

Früher und heute

Dieses Handbuch ist dementsprechend so aufgebaut, dass in jedem Kapitel zunächst die wichtigsten historischen Grundlagen zum betreffenden Thema behandelt werden und jeweils zum Schluss der Bogen zur Gegenwart mit meiner persönlichen Meinung und mit konkreten Empfehlungen aus heutiger Sicht geschlagen wird. Diese Empfehlungen tragen der Tatsache Rechnung, dass verschiedene Richterinnen und Richter wie auch der Schreibende selbst immer wieder mit konkreten Fragen konfrontiert werden, auf die hier entsprechend eingegangen wird. Damit wird auch versucht, dem ewigen Spagat im Bereich Traditionsfahren gerecht zu werden: Was übernehme ich von früher und wo passe ich mich an die heutige Zeit an? Hier gehen öfters die Positionen auseinander und das wird mit gutem Grund so bleiben. Wichtig ist, dass jede und jeder sich dieses Spannungsfeldes bewusst ist.

Die Position des Schreibenden ist die folgende: Bis vor hundert, ja teilweise noch bis vor fünfzig Jahren war das Pferd ein treuer und lebenswichtiger Begleiter des Menschen im Alltag bei der Arbeit wie auf dem Sportwagen in der Freizeit. Im Laufe der letzten 500 Jahre haben die Menschen dementsprechend ein umfassendes Wissen zum Thema Pferd erworben, das heute in Westeuropa nicht mehr in gleichem Umfang präsent ist. Dazu gehören etwa die empirischen Erkenntnisse, dass im Umgang mit dem Pferd Geduld, Einfühlvermögen und Gelassenheit, aber auch Konstanz und Schneid angezeigt ist. Alles Tugenden, die man sich nicht von heute auf morgen aneignen kann. Konkret resultierte daraus etwa das schon vor über 200 Jahren von de la Chesnaye propagierte Fahren mit der „leichten Hand“.

Eine leichte Hand hat der Kutscher, wenn er vermittlest einer gelinden Bewegung der Hand, seinen Pferden den Zügel theils nachzulassen, theils anzuhalten weiß, um dadurch die Läden zu erfrischen, und dieselben bey ihrer Empfindlichkeit und Reizbarkeit zu erhalten. Dies muß aber nur dann und wann, und von Zeit zu Zeit, nicht aber einmal über das andre geschehen; sonst würde man seine Pferde, wenn sie kein Feuer haben, dadurch zum Stillstehen gewöhnen, und willige Pferde allzujähig machen; dergleichen Pferden muß man den Zügel so gelinde nachschließen lassen, und eben so gelinde wieder anhalten, daß sie die Bewegung der Hand gleichsam nicht einmal merken oder inne werden.

4
Die leichte oder weiche Hand als A und O des Fahrens. Schon im 18. Jahrhundert wurde Wert auf die bis heute gültige, pferdeschonende Fahrweise gelegt. Das zeigt dieser Text aus dem ersten deutschsprachigen Fahr-Handbuch von 1778 von de la Chesnaye des Bois.



5
Entgegen heutigen Reglementen und Vorschriften: Früher wurden durchaus Tandemzüge vierrädrigen Wagen vorgespannt. Das belegt unter anderem dieses Ölbild des englischen Malers John Paul (1804 -1887) von 1865 in der Sammlung Siegwald Tesch, Wiehl.



6 und 7
Vorbildliche Gespanne um 1900.
Links: Coach-Gespann im Bois de Boulogne von Paris nach einer historischen Fotografie der Zeit um 1900. (Interessante Details: Coach ohne Laternen, Fahrer mit, Dame ohne Kniedecke).
Rechts: Tandem-Gespann vor Richtern um 1920. Im Vordergrund wendet sich Benno von Achenbach dem zu beurteilendem Gespann zu.

Heute können sich die meisten nur in der Freizeit mit dem Pferd beschäftigen, deshalb ist es fast unmöglich, den gleichen Wissensstand und Erfahrungsschatz wie vor 100 Jahren zu erwerben. Mein Standpunkt ist nach über 30 Jahren Forschung in diesem Bereich: Die Vergangenheit bleibt uns im Bereich Fahren mit einer Kutsche in vielen Belangen überlegen. Natürlich haben sich einige alte Auffassungen als falsch erwiesen oder gewisse Parameter verändert, etwa die oben schon genannten Rahmenbedingungen. Aber aufs Ganze gesehen, schmälert dies den Respekt vor den Errungenschaften der Vergangenheit und den Kenntnissen der „alten Schule“ nicht. Ich hatte das Glück, mit Fahren in der Zeit um 1980 beginnen zu können, auch als Hochzeitsfahrer und Fahrschüler in Gestüten, als noch ältere Herren die alte Schule in der Praxis vorführten und vermittelten. Dabei kam ein Wissen und Können zum Ausdruck, wie es nachhaltig in Erinnerung blieb. Da und dort gibt es dies heute noch, aber man muss es suchen und dies ist nicht jedem möglich. Auch aus diesem Grund schöpft dieses Buch möglichst viel aus der Vergangenheit, gerade in einer Disziplin, die sich Tradition auf die Fahnen geschrieben hat. In diesem Handbuch sind auch bewusst viele alte Bildquellen eingestreut, um aus der Vielfalt des Dargestellten – und den Details – lernen zu können.

Hier wird also versucht, alte bewährte Grundlagen der Fahrkunst mit den neuesten Erkenntnissen für Fahrerinnen und Fahrer zu verbinden, die heute sicher und gepflegt in einer Kutsche auftreten wollen, sei es an einem Traditionsturnier, einem Korso, einem Concours d'élégance oder einer gemütlichen Ausfahrt. Dieses Handbuch richtet sich an alle Beteiligten der Traditionsszene, die Richter sowie Veranstalter von Turnieren inbegriffen. Weil der Traditionssport eine relativ junge Disziplin ist, die sich dementsprechend noch in Bewegung befindet, herrscht da und dort eine gewisse Unsicherheit, was als gut oder weniger gut anzusehen ist. Spiegel dieses Phänomens ist, dass an Turnieren zuweilen dieselben Gespanne und Wagen von verschiedenen Richtern recht unterschiedlich bewertet werden, was Frustrationen bei betroffenen Teilnehmern auslösen kann. Ganz lässt sich dieses Problem allerdings nicht aus der Welt schaffen. Wie im Dressursport der Reiterszene spielt der persönliche Ermessensspielraum der Richtenden auch in der Traditionsszene

mit. Ich versuche vor diesem Hintergrund aber gewisse Bandbreiten aufzuzeigen und damit einen – historisch belegten – Rahmen für die verschiedenen Beteiligten zu umschreiben, also einen etwas tragfähigeren Boden für alle zu schaffen. Dabei standen die heute meist angewandten Anspannungsarten im Vordergrund.

Für den praktischen Teil konnte ich auf die Hilfe des Freundes und langjährigen internationalen Viererzugfahrers Daniel Würgler zählen, der im Elsass nahe Basel einen Fahrstall unterhält. Mit ihm wurden auf dem Kutschbock zahlreiche Diskussionen geführt und Situationen durchgespielt. Für die Hilfe beim Druck und die Gestaltung des Umschlags danke ich meinem Sohn Thierry Furger. Das Folgende konnte auch dank guter Zusammenarbeit mit weiteren verschiedenen Fahr- und Wagenspezialisten und Fotografen in verschiedenen Ländern Europas entstehen, denen hier dafür herzlich gedankt sei:

Raul Aqueretta, AR
Louis Basty, F
Rüdiger Beer, D
Julia Dehner, D
Markus Enderlin, CH
Peter Galler, A
André Grassart, F
Michael Hädrich, D
Hans-Werner Hamacher, D
Fred Hollaender, NL
Christian Iseli, CH
Mark Jurd, UK
Brigitte Kump, CH
Eric Macrez, F
Albrecht Mönch, D
Hans Paggen, B
Ludovic Renoir, F
Anja Sagkob, D
David E. Saunders, USA
Heinz Scheidel, D
Jürgen Schwarzl, D
Siegward Tesch, D
Mary und Harvey Waller, USA
Jörg Wildung, D
Daniel Würgler, F.

Spezieller Dank geht an die Fahrsportbegeisterten, die auf vielen Turnierplätzen das Geschehen in Bildern verewigten und deren Fotos hier gezeigt werden können. Dazu gehören Monika Stripling und Rüdiger Beer, die einige Bilder beigesteuert haben.



8
Eine Mutter unterrichtet ihr Kind im Fahren. Dazu dient ein von einem Pony in braunem Geschirr gezogener, zierlicher Spider-Phaëton (nettes Detail: Einsteckblume am Fahrzaum in der Farbe des Wagengestells). Gemälde der Zeit um 1890 von Adhémar Vicomte de Clermont-Gallerande (1838-1895) in der Sammlung Siegward Tesch, Wiehl.



Traditionsturnier Lößburg 2018 - Mail Coach - Fahrer Siegwald Tesch - Foto Rüdiger Beer

© Rüdiger Beer

1. Kurze Geschichte des Fahrportes

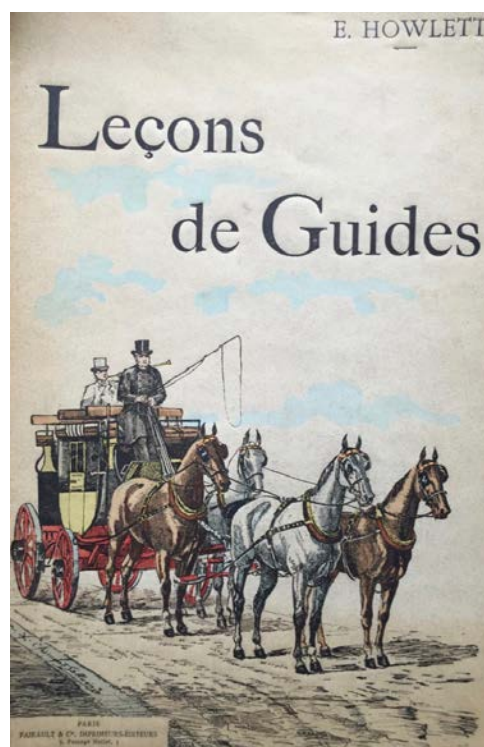
Wie der Name „Traditionsfahren“ sagt, orientiert sich diese Disziplin am Tradierten, an der Vergangenheit. Nun gibt es aber nicht „eine Vergangenheit“. Seit mit Gespannen gefahren wird, wandelten sich im Laufe der Geschichte die Fahrtechniken. Wichtige Meilensteine waren das pferdegerechte Einspannen im 18. Jahrhundert und die kunstvolle Vorführung von Sechser- und Achterzügen schon vor der Französischen Revolution in Frankreich wie auch in anderen Ländern. Danach folgten große Fortschritte durch die rasanten Kutscher der englischen Post um 1800 mit ihren Viererzügen, welche die perfektionierte englische Fahrkunst begründeten. Darauf baute die in Deutschland um und nach 1900 wegweisend formulierte Lehre Benno von Achenbachs auf. Um 1970 etablierte sich der Leistungssport nach FEI-Regeln mit neuen Fahrtechniken (Zweihandsystem) und Stahlwagen.

Wichtige ältere Fahrbücher

Viel Richtiges steht in bisher erschienenen Büchern zum Fahren; es soll an dieser Stelle aber nicht alles wiederholt werden, denn dies würde den Rahmen eines griffigen Handbuchs zum Traditionsfahren sprengen. Ältere gedruckte Fahrlehren aus der Zeit vor Achenbach, also aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, wie die von Heinze, den beiden Schoenbecks, Wrangel, Eberhardt und anderen sind lesenswert, können aber wegen der oben genannten, veränderten Rahmenbedingungen nur noch eingeschränkt als Leitlinie für heute dienen. Sie sind aber im Folgenden über weite Strecken als wichtige historische Quellen eingearbeitet. Zu den bedeutendsten älteren, in deutscher Sprache erschienenen Büchern gehören folgende Werke.

Eine gute Zusammenfassung des Standes zur Zeit um 1900 gab 1897, wie schon erwähnt, der amerikanische Unternehmer, Architekt, Sportsman, Fahrer und Turnierrichter Francis C. Underhill (1863-1929) nach längeren Reisen durch Europa mit seinem nach 20 Jahren Fahrerfahrung herausgegebenen Buch „Driving for Pleasure, or the Harness Stable and its Appointments“, das seit kurzem auch in der deutschen Übersetzung unter dem Titel „Fahren zum Vergnügen – Der Fahrstall und seine Ausstattung“ erhältlich ist. Wichtige deutsche Kenner wie Graf Wrangel (in seinem Buch „Das Luxus-Fuhrwerk“ von 1898) benützten das Werk Underhills als Quelle und empfahlen es ausdrücklich zur Lektüre.

Das 1893/94 in Französisch und dann auch in Englisch erschienene Buch „Leçons de Guides“ von Edwin Howlett (1835-1914) war für seine Zeit außerordentlich wichtig, beeinflusste Benno von Achenbach stark und beschrieb vor allem das Viererzugfahren mit der Coach.



9
Umschlag des Grundlagenwerks zur englischen Fahrtechnik von Edwin Howlett des Jahres 1893. Die Zeichnung von Adhémar Vicomte de Clermont-Gallerande (vgl. Abb. 8) zeigt den Autor auf dem Bock einer Road-Coach mit korrekter Leinen- und Peitschenhaltung.

Benno von Achenbach (1861-1936) selbst gab seine zuvor in Zeitschriften publizierten Aufsätze in seinem Buch „Anspannen und Fahren“ erstmals 1921 heraus. Es handelt sich dabei um eine Sammlung älterer Beiträge, allerdings in etwas unübersichtlicher Form. Diesen Mangel bündelte 1966 Max Pape mit seinem didaktisch gut aufgemachten Werk „Die Kunst des Fahrens“ aus, das in viele Sprachen übersetzt wurde und die Grundsätze der Achenbachschen Fahrlehre bis heute weltweit bekannt machte.



10

Benno von Achenbach, der Begründer der bis heute gültigen klassischen Fahrtechnik, mit seinen Pferden um 1910.

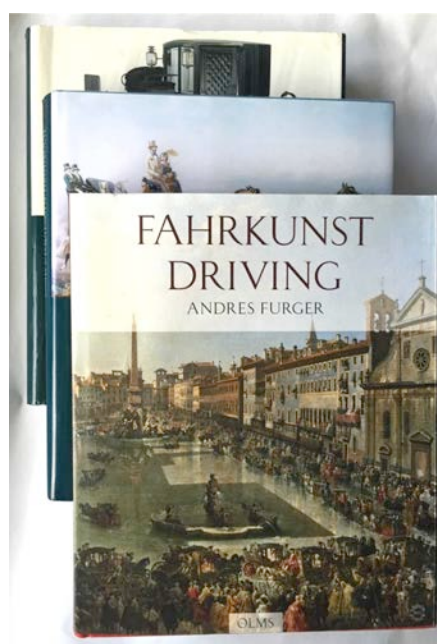
Wer an Traditionsanlässen mit einem Gespann antritt, bringt in der Regel eine längere Erfahrungszeit als FahrerIn oder Fahrer mit, hat sich eine entsprechende Grundausbildung angeeignet beziehungsweise auch ein Fahrabzeichen erworben. Die in den für Fahrabzeichen geschaffenen Dokumentationen und Lehrmittel enthaltenen Grundbegriffe werden deshalb hier vorausgesetzt. Dazu gehören beispielsweise die beiden Werke „Fahrpferde ausbilden“ und „Der sichere Weg zum Fahrabzeichen“ von Rudolf Temporini. Eine gute Grundlage bildet die neue Ausgabe von 2017 des von der Deutschen Reiterlichen Vereinigung e.V. (FN) herausgegebenen Bandes „Fahren. Richtlinien für Reiten und Fahren – Band 5“, die verstärkt auf Themen wie Sicherheit und Tierschutz eingeht. Dazu gehören Leitsätze wie:

„Dem Pferd Sicherheit und Vertrauen zu vermitteln gehört zu den wichtigsten Aufgaben eines Fahrers.“

„Akzeptiert das Pferd den Fahrer vertrauensvoll als den Ranghöheren, dann erhöht diese Konstellation die Bereitschaft zur Mitarbeit des Pferdes. Sie wirkt als positiver Verstärker für die Einwirkungsmöglichkeiten des Fahrers auf sein/e Pferd/e.“

Dieser Band der FN beschreibt umfassend die Grundregeln des Fahrens, wie sie alle Teilnehmenden an Traditionsturnieren kennen sollten. Recht rudimentär ist indessen der kurze Abschnitt zum Stil. Dort werden teilweise Stilgrundsätze auf einen so kurzen Nenner gebracht, dass diese aus historischer Perspektive nicht mehr als richtig bezeichnet werden können. Dazu gehören unter anderem die Annahmen, der selbst fahrende Pferdebesitzer müsse einen grauen Zylinder tragen, der Nichtbesitzer einen schwarzen und zum Brustblattgeschirr gehöre die Stockpeitsche. Von solchen zu eng gefassten Aussagen müssen sich Fahrbegeisterte lösen, wenn sie vom Leistungs- zum Traditionssport wechseln.

Auf verschiedenen Internetseiten deutscher und internationaler Fahrclubs können Grundbegriffe zum Traditionsfahren abgefragt werden (vgl. die Liste von Links zu Webseiten am Schluss dieses Buches). In den folgenden Texten finden sich auch Zusammenfassungen von Erkenntnissen, die ich ausführlicher in den beiden Werken „Kutschen Europas“ und „Fahrkunst – Driving“ 2003/04 und 2009 im Olms Verlag publiziert habe. Dort sind auch die Quellen ausführlich zitiert.



11

Zweibändiges Werk „Kutschen Europas“ und Band „Fahrkunst – Driving“ von Andres Furger, die im Olms-Verlag 2003/04 und 2009 erschienen sind.

Die Anfänge der Fahrkunst

Man streitet sich noch über die Frage, ob der Mensch das Pferd zuerst zum Reiten oder zum Ziehen eingesetzt hat. Eines aber ist sicher, das elegante Fahren von Pferden der Neuzeit (seit der Zeit um 1500) entwickelte sich stets im Schlepptau der Reitkunst. Zwar hatte es schon in vorchristlicher Zeit, vor allem bei den Mitanni, Assyrern und Griechen, eine hoch entwickelte Kultur im Bereich Fahren von Streit- und Rennwagen gegeben. All dies verlor sich indessen im Mittelalter wieder. Das robuste Reitpferd musste damals gepanzerte Reiter tragen, das starke Fahrpferd wurde zu einem Zugtier vor schweren Wagen auf schlechten Straßen. Um 1500 aber begann man in Italien das Pferd aus einer neuen Perspektive zu sehen. Dazu trugen wieder entdeckte antike Texte zum Umgang mit dem Pferd bei, wie der von Xenophon über die Reitkunst. Der Wiederaufstieg des Pferdes zum edlen Tier, unter dem Sattel wie im Geschirr, setzte ein. Aus Südspanien wurden gut gezogene Pferde geholt, weiter gezüchtet und von Ungarn das dort verbreitete Fahren von leichteren Wagen mit schnellen leichten Pferden abgeschaut und weiterentwickelt. In Italien entstanden zur Zeit der Renaissance die besten Reitakademien, bis heute verknüpft mit Größen wie Griso (heute Grisone genannt) und Pignatelli. Dorthin, nach Neapel, schickten die französischen Aristokraten ihre Söhne zur Reitausbildung.



12 und 13

Die Fahrkunst entstand in Frankreich um 1700.

Links: Portal der 1680 errichteten „Grande Ecurie“ von Versailles, in der die Fahrpferde des Sonnenkönigs Louis XIV. untergebracht waren.

Rechts: Blick in das Innere mit den originalen Laternen. Am Platz der alten Pferde-Stände stehen hier heute die Gala-Berlins Kaiser Napoleons I. Sie waren für dessen zweite Hochzeit mit der Österreicherin Marie-Louise im Jahre 1810 angefertigt worden.

Begründung des Fahrens mit leichter Hand in Frankreich um 1700

Um 1700 nahm unter dem Sonnenkönig Ludwig XIV. das Pferd in Frankreich eine herausragende Stellung ein. Der jeweilige königliche Oberstallmeister zog die besten Rittmeister an die Marställe in Paris und Versailles. Dazu gehörte nach Pluvinel vor allem der Edelmann François Robichon de la Guérinière (1688-1751). Dieses Ausnahmetalent verstand die Arbeit mit dem Pferd als Vervollkommnung der Natur und schuf in Paris die Basis der Reitkunst. Und genau dieser Pferdekennner legte auch die Grundlagen der Fahrkunst bis heute. Bis zu seiner Zeit hatte man Pferde ohne spezielle Ausbildung vor schwere Karossen gespannt und diese rüde behandelt, was oft genug zu Ungehorsam und schweren Unfällen führte. Nach Guérinière sollten jedoch die Wagenpferde wie die Reitpferde unter dem Sattel und in den Pilaren geschult werden, damit sie einen stolzen Gang entwickelten. Guérinière bevorzugte als Karossier Neapolitaner, Dänen und Normannen. Damals verwendete man am königlichen Achterzug ausschließlich Hengste. Dabei wurden die vordersten Pferde meist vom Sattel aus gefahren, die Stangen- und Mittelpferde vom Bock aus.

In Kontakt mit Guérinière entstand 1744 das Buch „Le parfait Cocher“. „Der vollkommene Kutscher“ hieß der Titel der 1787 erschienenen deutschen Übersetzung. Die Redaktion des Buches stammte vom französischen Aristokraten François de la Chesnaye des Bois, die Grundlagen dafür aber von Herrschaftskutschern. Deshalb ist das Buch voll von praktischen Hinweisen – von der Stallpflege über das Fahren bis zu Pferdekrankheiten. Es ist das erste Werk der Neuzeit, das ganz dem Thema Fahren gewidmet ist! Man kann das Buch als erste Bibel des Fahrens bezeichnen. Das A und O darin ist der Grundsatz des Fahrens mit leichter Hand (vgl. Abb. 4):

„Eine leichte Hand hat der Kutscher, wenn er vermittelt einer gelinden Bewegung der Hand, seinen Pferden den Zügel theils nachzulassen, theils anzuhalten weiss, um dadurch die Laden zu erfrischen, und dieselben bey ihrer Empfindlichkeit und Reizbarkeit zu erhalten.“

Gegen eine „ungeschickte Faust“ gab es ein sicheres Mittel, die Herrschaften sollten ihre Kutscher „eine Zeitlang in der Reitkunst unterrichten lassen“. In Frankreich war dies noch selten, in Deutschland aber verbreitet:
„Daher werden auch die deutschen Kutscher noch immer für die besten gehalten. Mit Kutschpferden, welche einige Zeit auf der Reithahn zugeritten werden, lässt es sich ebenfalls hernach viel angenehmer und leichter fahren.“



14 und 15

Links: Frontispiz des ersten neuzeitlichen Buches zum Thema Fahren. Es entstand 1744 auf den Grundlagen von de la Guérinière durch den französischen Edelmann de la Chesnaye des Bois und wurde 1787 ins Deutsche übersetzt. Die (beitenverkehrt abgekupferte) Darstellung zeigt einen der damals üblichen, mit Gabelleinen gefahrenen Sechserzüge. Die vordersten beiden Pferde wurden dabei von einem Spitzreiter gelenkt, die übrigen vom Bock aus.

Rechts: Das alte System der Gabel- oder Zupfleinen wird heute noch bei traditionellen Umzügen wie der Leonardifahrt im bayerischen Bad Tölz vereinzelt angewendet.

Die in Frankreich tätigen Kutscher waren zunfstmäßig organisiert und führten untereinander bereits erste Fahrwettbewerbe durch. Bei diesen Turnieren wurden meist vom Bock aus gefahrene Sechserzüge eingesetzt, dem Achterzug durfte vorne ein reitender Kutscher (Spitz- oder Vorreiter genannt) aufgesetzt werden. Gefahren wurde im zügigen Trab, Galopp führte zum Ausschluss. Zum Aufbau eines Parcours legte man im Sand eines großen Schlosshofs runde Holzscheiben aus oder setzte Pfosten. Diese Marken mussten so eng wie möglich in komplizierten Figuren durchfahren werden. Dabei wurde unter den Zuschauern tüchtig gewettet; der geschickteste und schnellste Kutscher gewann.

Die Kutscher fuhren damals meist mit Gabelleinen, wie sie heute noch vereinzelt beim Fahren mit Kaltblütern eingesetzt werden. Dazu gehören die „Stoßleinen“, wie sie zuweilen bei der Leonardifahrt in Bad Tölz noch zu sehen sind. Dabei hielt der Kutscher pro Pferd eine Leine in der Hand, die sich über dem Kammdeckel in zwei gleich lange Äste gabelte, welche an demselben Pferd im linken und rechten Baum der Kandare verschnallt wurden. Daneben gab es bereits die uns heute bekannten langen Kreuzleinen, wohl eine französische, vielleicht auch eine deutsche Erfindung des 18. Jahrhunderts. Diese hatten sich aber noch nicht endgültig durchgesetzt. Nach Ansicht von Chesnaye besaßen sie zwar den Vorteil, dass man damit – in der Stadt etwa – schneller in Wendungen fahren konnte. Aber Gabelleinen galten trotzdem länger als „bessere und vortrefflichere Art“ des Fahrens von Luxuswagen, denn man könne damit die Pferde in gleichem Abstand von der Deichsel halten und es entfalle die „Unbequemlichkeit“ der Kreuzleinen, dass man nicht jedes Pferd einzeln lenken könne.

England übernimmt die Führung

Die Französische Revolution von 1789 und die anschließenden Wirren fegten in Frankreich viele Errungenschaften des Adels hinweg, auch im Bereich des Reitens und Fahrens. Jetzt schlug die Stunde Englands. In diesem puritanischen Land galt die akademische Reiterei als zu gekünstelt und wurde kaum gepflegt, umso mehr aber die Vollblutzucht, das Pferderennen, das Geländereiten und das Kutschieren von sportlichen Wagen („pleasure driving“). England war Ende des 18. Jahrhunderts die führende Industrienation Europas geworden. Der Alltag beschleunigte sich zunehmend in jener Epoche. Dementsprechend galt: „*Time is money*“. Die Mobilität stieg, der Anspruch auf Schnelligkeit und Pünktlichkeit ebenfalls. Vor diesem Hintergrund entstand die neue Organisation der königlichen englischen Pferdepost (Royal Mail). Sie wurde mit ihren Viererzügen zum schnellsten Verkehrsmittel der Welt, denn deren Wagen wurden nun mit hoch im Blut stehenden Pferden im Trab oder gar im Galopp gefahren. Das war möglich, weil die leistungsfähigen Pferde vor den Coachen in regelmäßigen Abständen ausgewechselt wurden.

„Coach“ war eigentlich der englische Ausdruck für „Berline“, denn die Postwagen der Royal Mail wurden in der Form der Berlinen gebaut, allerdings zusätzlich für die Post ausgerüstet mit Dachbänken und großen Stauräumen (boots). Entsprechend den hohen Anforderungen an die Kutscher war das Fahrmaterial beschaffen. Unter den strengen Bedingungen der Pferdepost schälten sich folgende Elemente als die besten heraus:

- Der Viererzug bestehend aus relativ leichten und schnellen Pferden.
- Das Geschirr mit leichtem Kumt.
- Das ausschließliche Fahren vom Bock aus (ohne Spitzreiter).
- Die Kreuzleinen.
- Die Leinenhaltung des „Four-in-hand“ also vier Pferde in einer Hand.

Die englischen Coachmen mussten bei jedem Wetter, auch auf schlechten Straßen, mit zum Teil schwierig zu fahrenden Blutpferden und tagtäglich nach Fahrplan schnell und sicher Passagiere und Postsendungen transportieren. Das hatte es vorher nicht gegeben und gibt es heute nicht mehr. Diese harte Schule hat in einer Art „darwinistischer Selektion“ das System hervorgebracht, was wir heute – etwas modifiziert – noch anwenden.



16
Die englische Pferdepost der Royal Mail war um 1830 das schnellste Verkehrsmittel der damaligen Zeit! Die Coachen wurden meist im schnellen Trab gefahren. Die geschickten englischen Kutscher legten damit das Fundament des Fahrspportes bis heute. Sie fuhren ihre rassigen Pferde mit leichten Kumtgeschirren und Kreuzleinen, wie es auch dieses Bild zeigt, ein Gemälde von Charles Cooper Henderson (1803-1877) in der Sammlung Siegwald Tesch, Wiehl.

Nach 1800 Anglomanie in vielen Bereichen

Die Bauweise der englischen Postwagen und die Fahrtechnik ihrer Kutscher wurden zur Grundlage des modernen Wagenfahrens. Der Grundsatz hieß beim Wagenbau ebenfalls: einfach, praktisch und trotzdem schön. Alles war in England schlichter und funktionaler als in Frankreich. Das leichte englische Kunt verdrängte bald die bisher gängige Brustblattanspannung. – Ähnliches geschah auch in der Mode; bequeme englische Reitkleider wurden zu Alltagskleidern (riding coat = Redingote). Es kam zu einer Welle der Anglomanie; in ganz Europa trat man nach englischer Art auf. In viele europäische Pferderassen wurden englische Vollblüter eingekreuzt.

Im 19. Jahrhundert nahmen die Kutscher der Royal Mail auf ihrem hohen Bock eine ähnliche Stellung ein wie die Piloten im 20. Jahrhundert; sie hatten bei Klein und Groß zahlreiche Bewunderer. Dazu gehörten auch adlige Sprösslinge wie der junge Duke of Beaufort. Sie verbrachten viele Stunden auf dem Kutschbock und wurde von professionellen Coachmen so lange unterrichtet, bis sie selbst gut fahren konnten. Als dann aufgrund der neuen Eisenbahnverbindungen um 1840 die großen Postkurse eingestellt wurden, war die Trauer um „the good old days“ so groß, dass junge Herrenfahrer flugs in die Bresche sprangen. Sie führten bislang gut frequentierte Kurse, wie den von London zum Seebad Brighton, mit eigenen Wagen und Gespannen weiter. Dabei ließen sie es sich nicht nehmen, gleich selber den Kutscher zu spielen. Im Heimatland des Sports war das in Clubs organisierte „Coaching“ geboren und gesellte sich zum schon länger bekannten „pleasure driving“, dem sportlichen Fahren von leichteren Wagen. Dazu dienten auch gefährlich hoch gebaute Phaëtons. Solche Gefährte nannte man in Frankreich auch Diable, weil die Dandys und Salonlöwen („lions“) damit wie die Teufel fuhren.

Zum sportlichen Fahren gehörte auch die Tandemanspannung mit zwei Pferden hintereinander. Von dem sagte man in England: Willst du dir das Genick brechen, dann fahr mit dem Tandem aus.“ Die Engländer lieben den Grundsatz „no risk no fun“ bis heute.



17

Um 1800 wurde die schlichte englische Art des Wagenbaus üblich. Importierte englische Berline von 1790 des Bürgermeisters von Genf, Isaac Pictet, im schweizerischen Nationalmuseum Prangins. (Interessante Details: kleine Laternen, keine Bremse, aber Radschuh.)

Die Zeit von 1850 bis um 1900

Um 1850 hatte sich die englische Art des Fahrens in ganz Westeuropa durchgesetzt. Das galt für die schlichte Wagenmode ebenso wie für die funktionalen englischen Kuntgeschirre. Der englische Gentleman wurde zum Vorbild in Europa. Zur Lebensweise der reichen Engländer und Engländerinnen gehörte der auf der Insel erfundene „sport“ als standesgemäße Freizeitbeschäftigung und dabei besonders der Pferdesport. Die rassige Jagd zu Pferd, das Galopprennen wie das Trabrennen vor leichten zwei- oder vierrädrigen Sulkies begannen sich ebenso zu verbreiten wie das geschickte Fahren von sportlichen Wagen. Bei dieser letzteren Disziplin des „private“ oder „pleasure driving“ war die Eleganz des Auftritts stets ein wichtiges Element. Dazu gehörte das vorwiegende Fahren mit den Zügeln in einer Hand und in nobler Körperhaltung.

Diese englische Fahrweise wurde auch in Deutschland früh propagiert. Einer der Pioniere war der heute fast vergessene Johann Friedrich Witte. Er war königlicher Kutscher am preussischen Hof in Berlin gewesen und publizierte im Jahre 1859 ein „nach englischen Grundsätzen und englischer Methode sowie nach 21jähriger Erfahrung“ verfasstes Buch über das Fahren nach der neuesten englischen Art. Der ellenlange Buchtitel sagt genug: „Die regelrechte Fahrkunst, oder gründliche Anleitung zum praktischen Fahren und Einfah-

ren junger Pferde sowohl für Herrschaften und Equipagen-Besitzer, die sich selbst dafür interessieren, wie auch für Kutscher, die es gründlich erlernen und sich darin vervollkommen wollen.“

Die Fahrweise Englands und der dort übliche noble Auftritt auf und in der Kutsche wurde in Deutschland auch deshalb bekannt, weil oft Engländer in ihren eigenen Wagen auf der kontinentalen „grand tour“ als „tourists“, anzutreffen waren. Man sah diese Touristen etwa in noblen Badeorten wie in Aachen, wo sie Wagenkorsos veranstalteten. Mit Vorliebe präsentierte sich seit der Mitte des 19. Jahrhunderts die europäische Oberschicht, die etwas auf sich hielt, auf den neuen breiten Straßen ihrer Städte und vor allen in den ausgedehnten Stadtparks in neuen Kutschen. Dabei waren die Übergänge von den Kutschen-Paraden zu eigentlichen Sportanlässen fließend. So wurde etwa in Wien die Kutschenfahrt durch den Prater am 1. Mai zum großen Ereignis, dem ein guter Teil der Stadtbewohner als Zuschauer beiwohnte.



18

Coaching Revival: Die Mitglieder des noblen Coaching Clubs Englands trafen sich regelmässig zu viel beachteten Meetings im Hyde Park Londons. Die Lithographie zeigt vier Coach-Gespanne des Jahres 1887.

Erheblichen Anteil an der Verbreitung des eleganten Fahrens hatten die frühen Fahrklubs, deren Geschichte Graf Wrangel in seinem Buch „Das Luxus-Fuhrwerk“ zusammengefasst hat, besonders die von London. Es war aber Frankreich, das Sportanlässe mit Pferden weiter kultivierte. Dort wurden um 1870 auf Initiative des Marquis de Mornay erstmals kombinierte Pferdeveranstaltungen veranstaltet, die man deshalb bis heute „Concours Hippiques“ nennt. Zu diesen sportlichen Grossveranstaltungen gehörten neben verschiedenen reiterlichen Disziplinen – wie Flach-, Hindernis- und Trabrennen, Springen sowie Dressurvorfürungen – zahlreiche Prüfungen mit Luxuswagen. Dabei wurden an die Fahrerinnen und Fahrer hohe Anforderungen gestellt. Diese ließen sich deshalb von Fahrlehrern gezielt ausbilden. Das waren meist professionelle Kutscher. Der berühmteste unter ihnen war in Paris der gebürtige Engländer Edwin Howlett (1835-1914), der „Father of Coaching in France“ genannt wurde (Abb. 20). Er unterstützte den Grundsatz, dass die Pferde nicht in die Wendung gezogen, sondern durch Nachgeben der äußeren Leinen in die Wendung geführt werden sollen. Um 1900 wurde der Viererzug, der Four-in-Hand, in den meisten Ländern Europas vorzugsweise nach englischer Art gefahren. Howlett war auch ein grosser Pferdekennner, der auf die Psyche des Tiers einging und Fahrfehler meist beim Fahrer suchte, nicht beim Pferd. Er wusste nur zu gut, dass der Schlag der Peitsche, wenn etwas im Gespann nicht gut lief, eher den Fahrer als das Pferd treffen sollte. Auch in Stilfragen gab Howlett den Ton bei seiner hoch stehenden internationalen Kundschaft an: Alles Überflüssige sollte weggelassen werden, jedes Teil müsse seinen Zweck haben und in Harmonie zum Ganzen stehen. Nicht das Mitmachen jeder extravaganten Mode sei Ausdruck des guten Geschmacks, sondern das Setzen auf Qualität und Funktionalität, betonte er. Es brauche mehr als Geld, nämlich eine Summe von Qualitäten für ein herrschaftliches Gespann, vor allem Takt und Savoir-vivre (gutes Benehmen) des Besitzers, war das Fazit Howletts.



19 und 20

Links: Graf C.G. Wrangel war vor Achenbach die deutsche Autorität im Bereich Fahren. Den Umschlag seines Standardwerks „Das Luxus-Fuhrwerk“ von 1897 zierte ein von Edwin Howlett gefahrener Mail-Phaëton.

Rechts: Edwin Howlett mit einer Fahrschülerin auf einer Coach im Bois de Boulogne von Paris nach einer historischen Fotografie um 1900. (Interessante Details: alle ohne Kniedecken, Damen sommerlich gekleidet, Pferde mit Liverpool-Kandaren).

Zum heute bekanntesten Schüler Howletts wurde der deutsche Kunstmalersohn Benno von Achenbach (1861-1936). Er hatte sich seit seiner Kindheit praktisch und theoretisch mit dem Fahren beschäftigt und die diesbezügliche englische Literatur genau studiert. Ihm ist es zu verdanken, dass sich die englische Fahrweise in Deutschland weiter und nachhaltig verbreitete. Dies geschah, wie bei Howlett, durch praktischen Fahrunterricht, die 1899 für den Deutschen Sport-Verein verfassten Stil-Anspannungsgrundsätze sowie zahlreiche Zeitschriftenartikel. Auch das nach der Instruktion Achenbachs revidierte deutsche militärische Reglement für fahrende Truppen der Reichswehr (Heeresdienstvorschrift, kurz H.Dv.) sorgte für eine weitere Verbreitung seiner Fahrlehre. 1906 hatte Kaiser Wilhelm II. Achenbach an den Berliner Marstall mit den Auftrag geholt, „den verstaubten Marstall in Bezug auf Wagen, Pferde, Anspannung, Livreen, Farben und Fahren von A bis Z zu reformieren“. Für die Erfüllung dieser Aufgabe wurde er 1909 vom Kaiser geadelt.

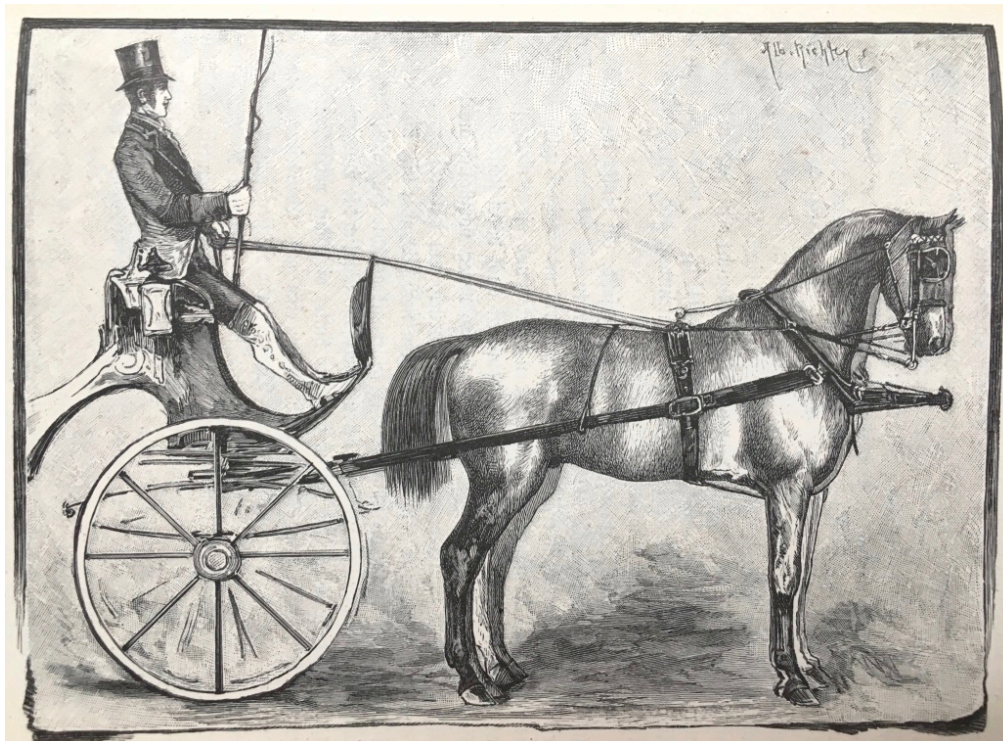
Die „Achenbachsche Fahrlehre“ modifizierte die englische Fahrweise auf geschickte Weise. Zu den Verfeinerungen gehörten die verstellbare Fahrleine (mit mehr Löchern als die englische), neue Fahrgriffe und das vermehrte Fahren mit zwei Händen. (Die Engländer fuhren fast stets mit einer Hand, auch in den Wendungen.) Achenbach gab auch genaue Anleitungen, wie schwierige Fahrsituationen zu meistern waren. Dazu gehörte das früher viel praktizierte Rückwärtsrichten mit gleichzeitigem Abwenden, auch „Rückwärtswenden“ oder „Remisieren“ genannt. Denn früher wurde die Kutsche oft angespannt rückwärts in die Remise gefahren. Die entsprechende Instruktion Achenbachs zum so genannten Einschlagen lautete: Der Winkel der Schrägstellung der Vorder- zur Hinterachse wird im Kopf berechnet, durch erste Rückwärtstritte der Pferde eingestellt und diese Richtung unbedingt beibehalten. Dabei werden die Pferde Schritt um Schritt, ohne abzusetzen, ganz langsam durch gleichmäßigen Zug auf die Leinen zurückgerichtet. Das „Remisieren“ musste auch an Turnieren vorgeführt werden. Das hier reproduzierte Bild zeigt den Fahrmeister Achenbach persönlich auf dem Bock, allerdings in einer nicht gänzlich vorbildhaften Situation.



21

Benno Achenbach mit einer Park Drag bei der Fahrprüfung des Jahres 1905 in Berlin Charlottenburg. Beim „Rückwärtswenden“ oder „Remisieren“ musste so nahe wie möglich rückwärts an eine nachgestellte Mauer herangefahren werden (Druck „Nach dem Leben gezeichnet von Georg Koch).

Damit ist gesagt, dass die Fahrturniere der Zeit um 1900 schon sehr anspruchsvoll waren. Es gab für die zahlreichen Fahrerinnen und Fahrer verschiedene Disziplinen, je nach Anspannung (Einspänner, Zweispänner usw.) und Art der Gespanne (beispielsweise gewerbliche Gespanne und Luxusgespanne). Dabei waren in der Regel auch die professionellen Kutscher der Fuhrhaltereien gut vertreten. Innerhalb dieser Gruppen bewertete eine Jury sowohl den Gesamtauftritt der Equipagen als auch die Geschicklichkeit der Fahrer oder Fahrerinnen und die Ausdauer, also die Leistungsfähigkeit der Gespanne. Dies geschah im Rahmen von Dressurvorfürungen und dem Abfahren ausgesteckter Parcours in Stadien. Selbstverständlich war das Stillstehen des Gespannes in ordentlicher Stellung aller Pferdebeine. Dazu kamen Ausfahrten außerhalb des Stadions mit dazwischen zu absolvierenden Geschicklichkeitstests, die an die Erfordernisse der Fahrenden in alltäglichen Situationen angelehnt waren, so etwa das Halten der Gespanne vor einer niedergehenden Bahnschranke, Abwarten des Zuges und die Weiterfahrt über die Gleise.



22
 „Ein regelrecht stillhaltendes Gespann.“ Das Anhalten und ruhige Geradestehen des Gespanns mit allen Pferdebeinen auf dem Boden gehörte zu den Basislektionen eines Fahrers oder Kutschers. Es wurde in der „Deutschen Fahrschule“ von Theodor Heinze 1886 genau beschrieben, aus der diese Darstellung stammt. (Interessante Details: vorne gegabelte Leinen, Aufsatzzügel und Kutscher in Halbgala-Kleidung mit Kniestrümpfen.)

Damen als Fahrerinnen

Als sich im 18. Jahrhundert das Kutschieren von edlen Pferden zur Fahrkunst entwickelt hatte, standen die Damen nicht abseits. Wie einst der französische Sonnenkönig Ludwig XIV. griff bald auch eine Kaiserin selbst in die Leinen, die selbstbewusste Habsburgerin Maria-Theresia (1717-1780). Der eigentliche Aufschwung des Damensportes erfolgte ab der Zeit um 1800. Damals begannen couragierte junge Damen ihre sportlichen Gefährte etwa im Bois de Boulogne selbst auszufahren. Das zeigt eine reizvolle Zeichnung der Zeit um 1800 (Abb. 23). Seit der Zeit um 1850 wurden spezielle Damenwagen, wie der „Ladies Phaeton“, gebaut. In einem großen Privatstall standen neben den von Bediensteten gefahrenen Kutschpferden und den edlen Sportpferden des Herrn oft zwei kleinere Pferde oder Doppelponys für die Dame, die besonders gut ausgebildet waren, so dass sie mit leichter Hand gefahren werden konnten. Auch im 19. Jahrhundert war es ein gekröntes Haupt, das als Fahrerin zum Vorbild der Damenwelt wurde: wieder eine der mächtigsten Frauen der Weltgeschichte, die englische Königin Victoria. Sie lebte von 1819 bis 1901 und bestieg bereits 1837 den Thron des Vereinigten Königreichs. Von ihr gibt es einige Darstellungen als Fahrerin, meist in einer Art Duc, eine Viktoria ohne Bock. Ein ähnlicher Wagentyp wird seither in Deutschland Victoria oder Viktoria, in England aber meist „Park Phaeton“ genannt. Heute noch sieht man die regierende englische Königin, Elisabeth II., seit sie an offiziellen Anlässen nicht mehr reitend auftritt, in einem solchen, achtfach gefederten Gefährt. Dieser „Ivory-Mounted Phaeton“ stammt aus der Zeit Victorias, er wird heute in der Regel zweispännig vom Sattel aus gefahren.

Um 1900 nahmen ambitionierte Sportladys auch in Deutschland an Fahrturnieren teil, wo bereits das Kegelfahren zu den obligatorischen Prüfungen gehörte (Abb. 24). Das Bild von Charlottenburg-Westend aus dem Jahre 1906, die Umzeichnung einer Fotografie, zeigt, wie eine Berliner in aller Ruhe ihr Tandem auf einem Zweirad durch den Kegelparcours fährt. Besonders viele Bilder von keck gekleideten Damen auf Zweiradwagen gibt es aus der Belle Epoque. Es war damals große Mode, sich so auf den Boulevards im Tilbury, Gig, Buggy oder Cabriolet zu präsentieren. Fast immer wurde dabei ein Diener mitgenommen. Wenn hinten kein Lakaiensitz angebracht war, durfte er sich neben die Dame setzen (vgl. Abb. 55).



23

Um 1800 begannen auch in Frankreich Damen auf hohen Phaëtons die Leinen selbst in die Hand zu nehmen, wie hier im Bois de Boulogne von Paris.



24

Damensport: „Kunsthahren mit einem Tandem durch aufgestellte Kegel“ in Berlin-Charlottenburg-Westend.
(Interessante Details: Pferde in guter Haltung, enge Scheuleder, lange Stränge beim Vorpferd und Dame mit kleiner Kniedecke.)

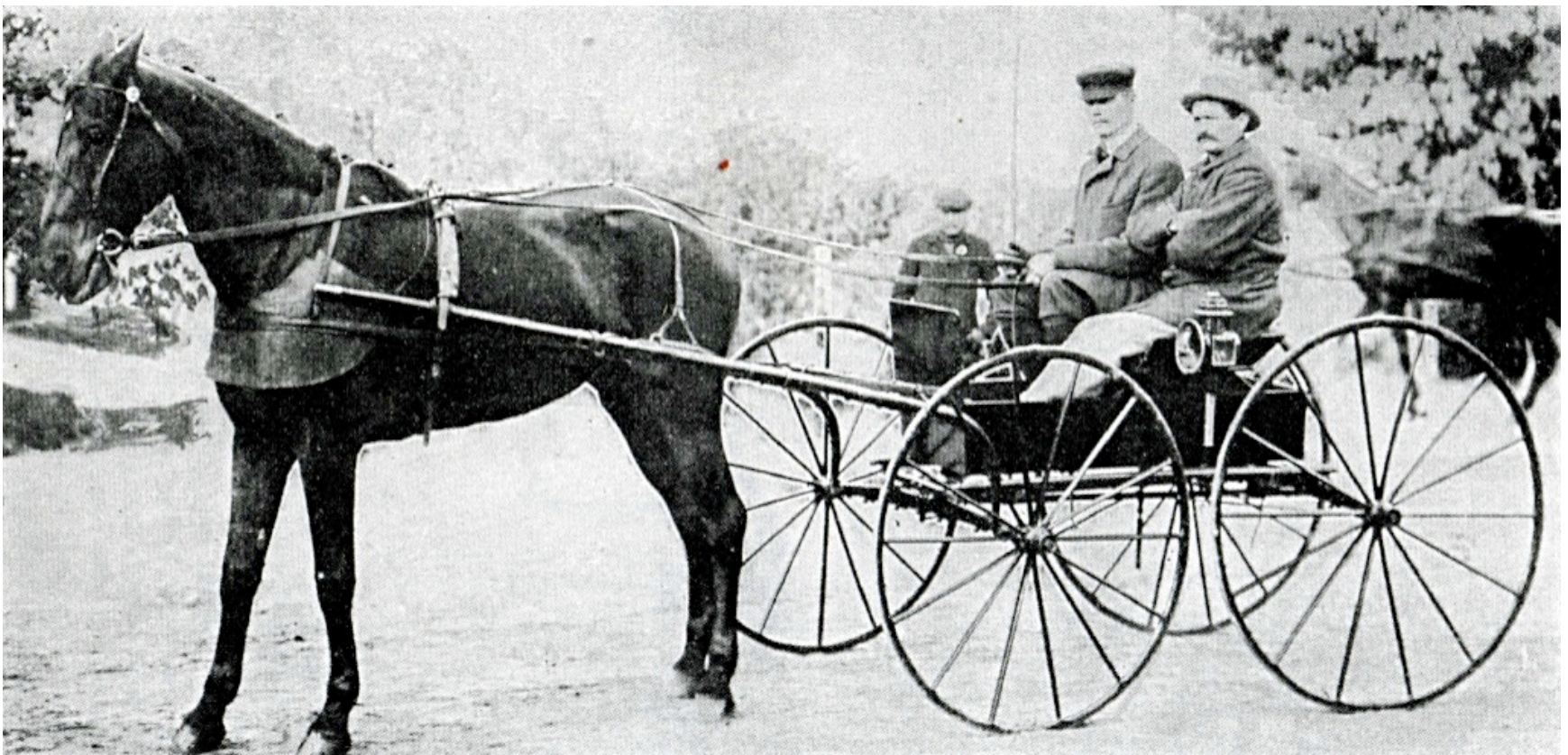
Die Zeit um 1900 bis gegen 1970

„Völlig wird das Automobil das Pferdefuhrwerk aus der Grossstadt nicht verdrängen können. Das elegante Pferdefuhrwerk, das wohl unzweifelhaft einen vornehmeren, gleichsam aristokratischeren Charakter an sich hat als der automobiler Luxuswagen, wird sich wohl immer unter den Fahrzeugen der eleganten und vornehmen Welt behaupten ...“.

So steht es in der Zeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ des Jahres 1907. Man glaubte also damals noch an das dauerhafte Überleben der noblen Equipage, die im Alltag allgemein noch präsent war. Es kam aber anders, wie wir heute wissen.

Nach 1900 wurde langsam klar, dass die Leistungen des Automobils gerade auf längeren Strecken nicht zu unterschätzen waren. Das mag dazu beigetragen haben, dass die „Distanzfahrten“ unter Pferdesportfreunden um die Jahrhundertwende einen Aufschwung erlebten. Sie führten über Strecken von einigen hundert Kilometern, die möglichst schnell zurückzulegen waren. Dabei galt die alte militärische Regel: „Zuerst das Pferd, dann der Mann.“ Für Distanzfahrten wurden sehr leichte Wagen eingesetzt. Im Jahre 1898 fuhren Fahr-enthusiasten von Wien nach Donaueschingen in Baden-Württemberg und im darauf folgenden Jahr von Berlin nach Totis in Ungarn. Dort, an der Eisenbahnlinie von Budapest nach Komorn, lag das Schloss des Gastgebers, des Grafen Franz Esterhazy. Beide Fahrten waren vom „Club der Wiener Herrenfahrer“ organisiert worden. Die Streckenlänge betrug 1899 rund 750 Kilometer! 22 Gespanne waren am Start, welche die Fahrt in fünf bis sechs Tagen zurücklegten. Gewinner wurde Freiherr Senfft von Pilsach mit einer achtjährigen amerikanischen Stute. Unter den teilnehmenden 37 Pferden befanden sich 12 Traber, 6 Vollblut-, sowie Halbblutpferde, darunter auch mehrere Zweispänner.

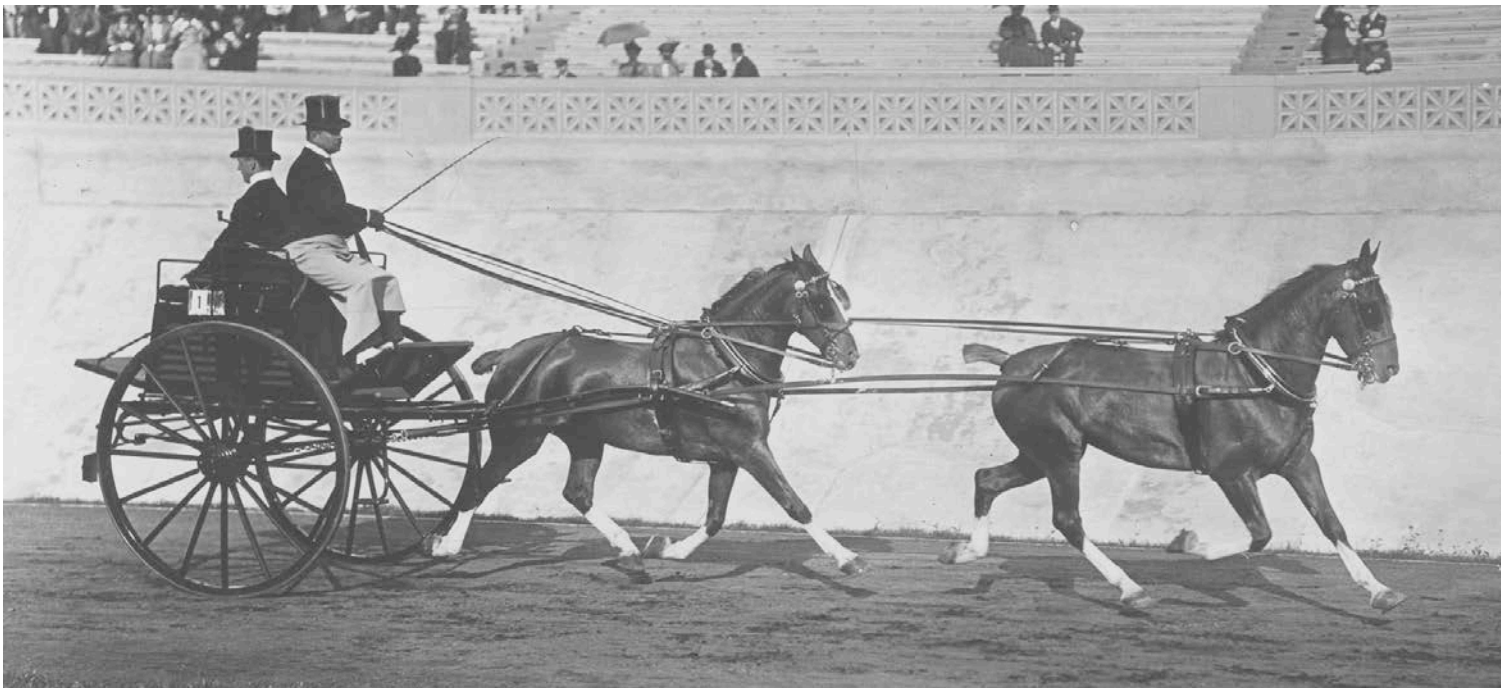
Um 1900 waren Fahrturniere weit verbreitet. Sie fanden sogar mitten in den großen Städten Europas statt, etwa im „Grand Palais“ beim Eiffelturm von Paris, im „Olympia“ von London oder im Berliner Sportpalast. Dazu dienten gedeckte Hallen ebenso wie offene Plätze. Dabei wurden von den Herrschaften durchaus noch die Wagen und Pferde vorgeführt, die man im Alltag benützte und die von einer fleißigen Dienerschaft gewissenhaft gepflegt wurden. Dazu kamen eigentliche Sportgespanne wie das Tandem. Längere Distanzfahrten fanden um 1900 im Rahmen von Turnieren mit mehreren Prüfungen statt. Der bis heute dafür verwendete Begriff „Marathon“ taucht in Verbindung mit einer Ausfahrt erstmals im Jahre 1909 auf. 21 Liebhaber maßen sich damals in einem „Coaching Marathon“ auf der 6,5 Meilen langen Strecke von Hampton Court zur Olympia-Halle in London. In Deutschland führten die Distanzfahrten meist von einer Stadt in die andere, wo dann auch die übrigen Veranstaltungen des Turniers stattfanden. So fuhren Herrschaftsgespanne in der Zwischenkriegszeit etwa von Köln nach Aachen in das berühmte Stadion der Soers ein. Als dann infolge des anwachsenden Automobilverkehrs im Laufe des 20. Jahrhunderts die Durchführung der längeren Fahrten immer schwieriger wurde, verkürzte man die abzufahrenden Strecken und beschränkte sie auf die ländliche Umgebung.



25
Der Gewinner der Distanzfahrt von Berlin nach Totis im Jahre 1899. Freiherr Senfft von Pilsach fuhr eine achtjährige amerikanische Traberstute vor einem sehr leichten amerikanischen Buggy. Diesen hatte er extra für diese Fahrt bauen lassen.

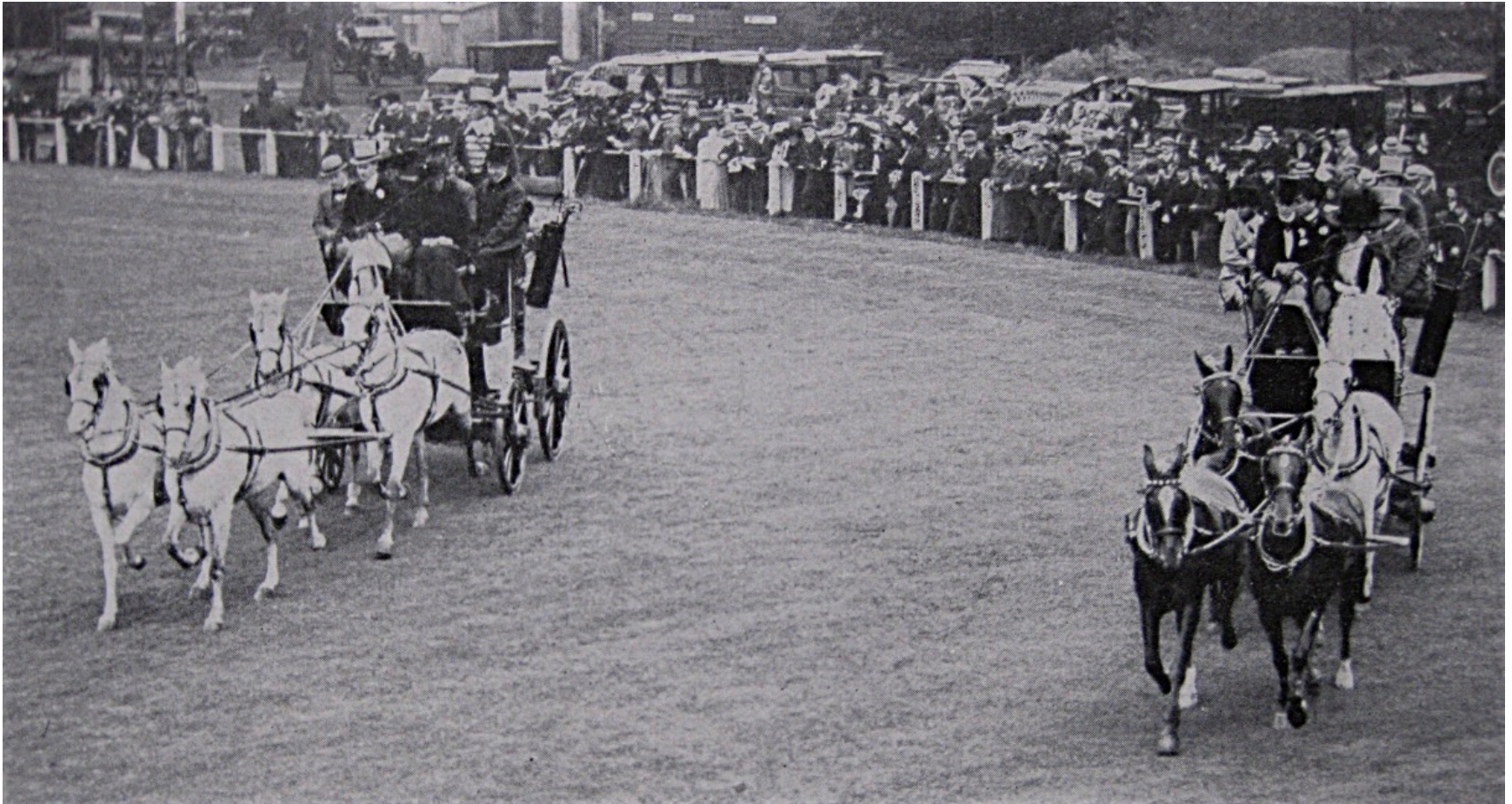


26
 Fahrsport um 1900. Abgebildet ist der Sieger „in Konkurrenz 6“, der bekannte Fahrer H. von Passavent aus Frankfurt am Main, in einem tiefen Zweirad, den man damals Buggy nannte. Das aus einer Zeitschrift stammende Bild wurde vermutlich in Köln um 1900 aufgenommen. (Interessante Details: Tiefer Wagen für grosses Pferd, korrekt gekleideter Groom, Zylinder mit Kokarde, aber hellen Handschuhen.)



27
 Tandemvorführung im alten Stadion von Berlin durch Benno von Achenbach in der Zeit um 1905 nach einer historischen Fotografie.

Die Fahrkultur Europas wurde, wie erwähnt, im späten 19. Jahrhundert zunächst vor allem von England und dann von Frankreich dominiert. Die Equipagen-Kultur Deutschlands entwickelte sich dementsprechend innerhalb dieses Landes von Westen nach Osten. Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass die Grenzstadt Aachen im Bereich des Pferde- und vor allem des Fahrsportes früh und nachhaltig eine Schlüsselstellung innerhalb Deutschlands erlangte. Dazu kam mit Aachen als Badestadt eine weitere entscheidende Konstellation. Wie das belgische Spa wurden mondäne Kurorte zu frühen Austragungsorten von Concours Hippiques als Touristenattraktion. Der erste Concours Hippique von Aachen wurde 1888 vom Kurverein organisiert, bis um 1898 der heute noch tätige Aachen-Laurensberger Rennverein (ALRV) gegründet wurde, der das berühmte Aachener Turnier bis heute organisiert. Die Sparte Fahren war in Aachen stets den Disziplinen Springen und Dressur ebenbürtig.



28

Nach der Marathonfahrt fahren in London während der „Olympia-Show“ 1910 die Viererzüge ein, links das damals berühmte Schimmelgespann des reichen Amerikaners Alfred Gwynne Vanderbilt.

Aachen und Georg Talbot als Beispiel

1925 gab es in Aachen bereits drei Eignungsprüfungen für Gespanne, zehn Jahre später schon über zehn. Dazu gehörten Hindernisfahrten, Vielseitigkeits- und Dressurprüfungen, und dies jeweils für verschiedene Gespanne (Einspanner, Tandem und Random, Zweispänner und Viererzüge) sowie in unterschiedlichen Anspannungsarten (englische Anspannung, Landanspannung usw.). Hinter allen Pferdesportereignissen standen letztlich neben den edlen Pferden engagierte Einzelpersonen, so war es auch im Fahrsport. Für Aachen als Fahrsportmekka ragt Georg Talbot (1864–1948) heraus, auf den der bis heute vergebene „Geheimrat Talbot-Gedächtnispreis“ zurückgeht (Abb. 29).



29

Der Industrielle Georg Talbot aus Aachen im Jahre 1913 auf dem Turnier in Köln mit seiner Coach. Vorgespannt sind prächtige Holsteiner. Wie in England üblich, wurde der Parcours nur mit zwei Grooms auf dem Wagen gefahren, dabei blieben die Galerien der nicht besetzten Bänke abgelegt.

An der Person Georg Talbots, einer der letzten großen Gentleman-Viererzugfahrer Europas der alten Schule, kann die Entwicklung des Pferdesportes gut abgelesen werden, besonders die der Fahrkultur Deutschlands in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Um 1909 erwarb Georg Talbot eine eigene Coach und pflegte seither das Viererzugfahren. Dafür spannte er seine beiden Wagenpferde als Vorderpferde ein und ließ sich zunächst als Stangenpferde die Pferde seines Schwagers Hugo Knops-Talbot aus. Bald legte er sich einen eigenen Viererzug zu. Georg Talbot bevorzugte rassige, hellbraune Holsteinerpferde, vor allem Stuten. Nach dem Ersten Weltkrieg unterstützte er die neu organisierten Reit-, Spring-, und Fahrturniere auf der Soers und trat dort regelmäßig als aktiver Fahrer auf. Als er im Jahre 1925 sein neues Anwesen „Grenzhof“ beziehen konnte, verfügte er über Stallungen neuester Machart direkt neben dem Wohnhaus.

Dass sich die Equipagenkultur trotz der Motorisierung erhalten konnte, ist solchen begeisterten Damen und Herren zu verdanken, die die alte Tradition auch in einer Zeit weiter pflegten, als das Pferd langsam aus den Stadtbildern zu verschwinden begann. Pferdeliebhaber sorgten damit für Kontinuität auf hohem Niveau in den Bereichen Wagen, Fahrkunst und Zucht von Wagenpferden. Und sie legten mit der Weiterentwicklung der sportlichen Seite des „Driving“ den Grundstein zum modernen Fahrsport.



30
Der von Georg Talbot 1925 errichtete Grenzhof ausserhalb Aachens im heutigen Zustand. In die Tore rechts remisierte der Viererzugfahrer rückwärts seine Coach.

Durchbruch des Systems Achenbach in Deutschland

In den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts, und nicht vorher, wie viele meinen, begann sich in Deutschland das System Achenbach allgemein zu verbreiten, wie dies Plessing 1927 feststellte. Landstallmeister Fellgiebel schrieb im Vorwort seiner „Fahrschule“ von 1930:

„Im Turniersport gelten für die Beurteilung von Gespannen die Regeln der Fahrlehre Achenbach, die in der Turnierordnung anerkannt und festgelegt sind.“

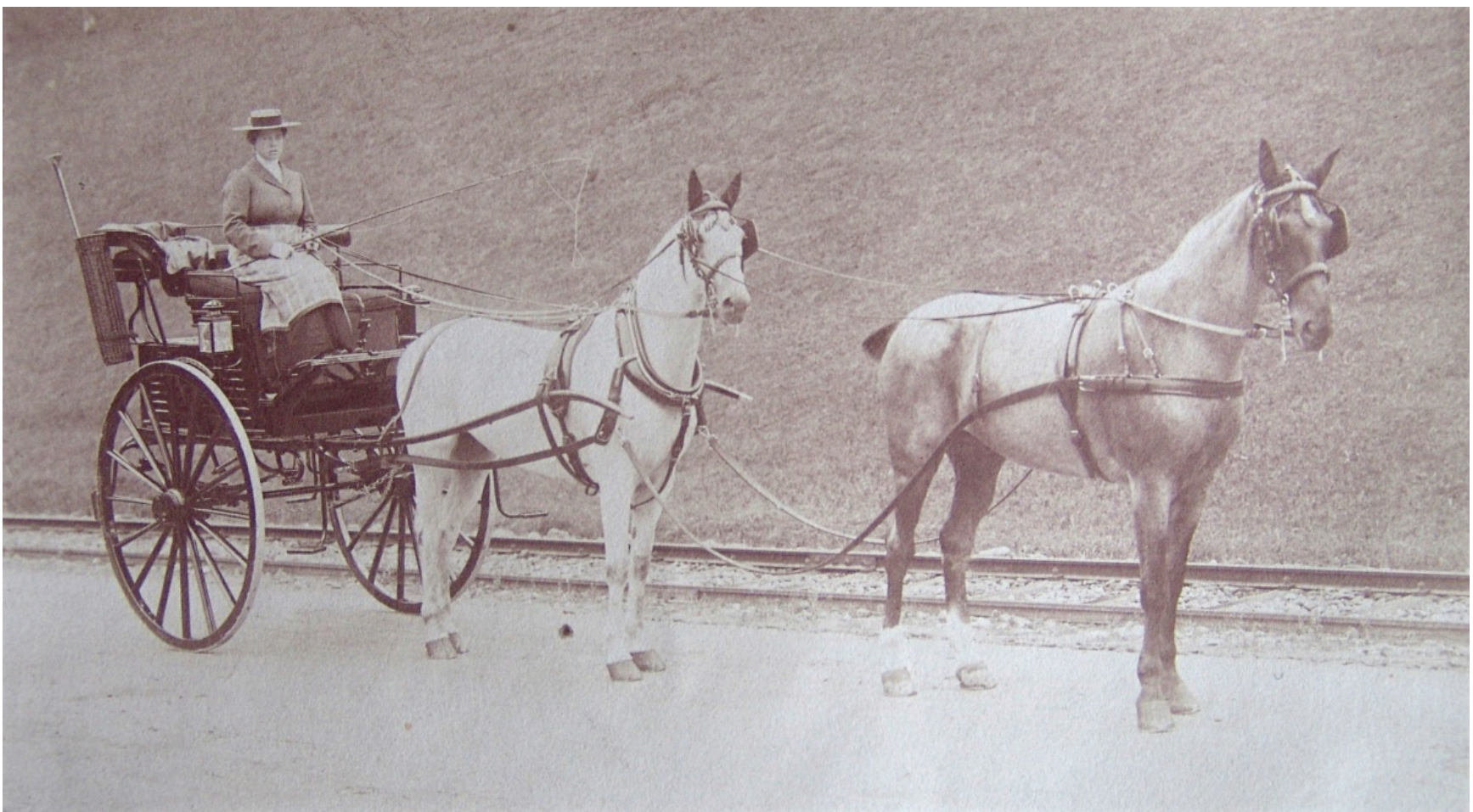
Eine Turnierordnung übrigens, in der in jener Zeit die Dressurprüfung neben dem Hindernisfahren immer wichtiger wurde. Damals gab es neben Aachen Turniere in Städten wie Hamburg, Berlin, Köln, Wiesbaden, Wuppertal, Koblenz, München, Stettin, Breslau,

Leipzig und Dresden. In manchen Ländern Europas fanden damals ähnliche Turniere statt, so etwa auch im schweizerischen Zürich. Daran war Achenbach mit beteiligt; sein System wurde vor allen von den Organisationen und Nationen übernommen, in deren Pferde-Anstalten er nach Verlust seiner Anstellung in Berlin als Lehrer aufzutreten begann. Achenbach unterrichtete auch begüterte Einzelpersonen im In- und Ausland und fuhr deren Pferde persönlich. Dazu gehörte die Tochter des Schweizer Generals Wille, Renée Schwarzenbach-Wille. Sie orderte nach Achenbachs präzisen Angaben ihren Tandemwagen bei Holland & Holland in London und das Geschirr bei Waldhausen in Köln, gemäss ihrem Fahrlehrer hinten mit Kumpt, vorne mit Brustblatt versehen.

Natürlich hatte Achenbach viele Erkenntnisse anderer Spezialisten in seine Lehre übernommen, aber er stemmte sich – wie schon erwähnt – auch gegen neue Erscheinungen. Dazu gehörte der „Amerikanismus“ im Bereich des Fahrens. Neben den feinen amerikanischen Wagen traf man in Europa im frühen 20. Jahrhundert immer mehr leichte Brustblattgeschirre nach amerikanischer Art an, weil die leichten amerikanischen Pferde in der Wertschätzung stiegen. Immer mehr einheimische Rassen wurden mit amerikanischen Pferden gekreuzt. Nach Achenbach drang sogar *„das Trabertum in die klassische ungarische Juckerei ein und richtete große Verwüstung an“*.

Achenbach wird als stattlicher „sehr englisch angezogener“ Mann und als „liebenswürdiger, warmherziger und hilfsbereiter Charakter“ beschrieben, der aber „eisern und unbestechlich“ andere wertete. Dazu gehörten auch die Engländer, seine grossen Vorbilder. Er gestand ihnen zwar zu, die besten Viererzugfahrer „dieses Planeten“ zu sein, *„aber sie fahren doch etwas mit der Ungenauigkeit und dem Mangel wirklicher Durchordnung“*. Genau das änderte Achenbach mit klar formulierten Regeln, welche etwa die Fahrleine bis ins letzte Detail und Schnallenloch genau festlegten. Dabei spielte die sprichwörtliche deutsche Gründlichkeit mit. In anderen Ländern, wie etwa Frankreich, den Benelux-Staaten oder England kam dies nicht gleich gut an, übrigens bis heute. Mentalitätsunterschiede bestimmen eben die Fahrkultur der verschiedenen Länder mit.

Der Fahrsport, wie wir ihn heute auf der Grundlage Achenbachs verstehen, war ein Kind der Zwischenkriegszeit. Nach 1919 wurden in Deutschland viele Fahrschulen und ländliche Reit- und Fahrvereine gegründet. Ein „Reichskuratorium“ sorgte für eine „feste Organisation“ und die „sachgemässe Ausbildung“ der Schüler. Im Dritten Reich erfolgte *„die Übernahme der privaten Reit- und Fahrschulen sowie der Reit- und Fahrvereine durch die SA“*. Besonders *„die Jahre 1936 bis 1939 waren eine Blütezeit des Fahrsportes“* in Deutschland, wie der Achenbach-Schüler Pape schrieb. Vor allem für Offiziere der Wehrmacht. Der Berufsoffizier Max Pape war 1923 Leiter der militärischen Fahrschule in Hannover geworden.



31
Alles nach Benno von Achenbach: Renée Schwarzenbach wurde auf ihrem Landsitz am Zürcher See um 1920 von Benno von Achenbach persönlich unterrichtet und schaffte sich ein Sportgespann mit leichten, wohl aus England stammenden Pferden zum Wagen von Holland & Holland aus London und zum Geschirr von Waldhausen in Köln an. (Interessantes Detail: Vorpferd im Brustblatt.)

Die Nachkriegszeit

Noch im Zweiten Weltkrieg wurde die fahrende Truppe der Wehrmacht nach dem System Achenbach ausgebildet. Zu wenig bekannt ist, dass in keinem Krieg mehr Pferde eingesetzt waren als im Zweiten Weltkrieg! Die Relevanz des Pferdes nahm dann aber nach 1950 sowohl in den Armeen wie im Alltag als Zugtier sehr schnell ab. Viele Herrschaftsställe wurden nun endgültig aufgehoben. Diese Tendenz beschleunigte sich auch dadurch, dass sich immer weniger Haushalte mehrere Bedienstete leisten konnten. Das Halten von Pferden und das Fahren von Kutschen war im Gegensatz zum Autofahren ein arbeitsintensives Vergnügen geblieben, das entsprechende Personal und eine größere Infrastruktur voraussetzte.

Trotz allem wurde bald nach 1945 der zivile Fahrsport wieder aufgenommen, so schon 1946 in Aachen. Dazu kam seit 1950 das wichtige Fahrerderby in Hamburg mit einer „Leistungsfahrt“ von 30 Kilometer. An die Stelle der alten „Turnierordnung“ trat die so genannte Leistungsprüfungsordnung (LPO). Wichtige Förderer der Aachener Turniere waren stets auch die einflussreichen deutschen Pferdezuchtverbände gewesen. 1949 schrieb man erstmals den „Geheimrat Talbot-Gedächtnispreis“ aus, dessen Marathon damals von Gelsenkirchen nach Aachen führte. Die Zeit der Langstreckenfahrten auf öffentlichen Straßen ging dann um 1953 auch in Aachen wegen des stark zugenommenen Automobilverkehrs zu Ende. (Der alte Name Marathon wurde in den siebziger Jahren auf die heute noch gängige Art der Geländeprüfung von gut 20 Kilometern Länge übertragen, die von verschiedenen künstlichen Hindernissen unterbrochen wird.)

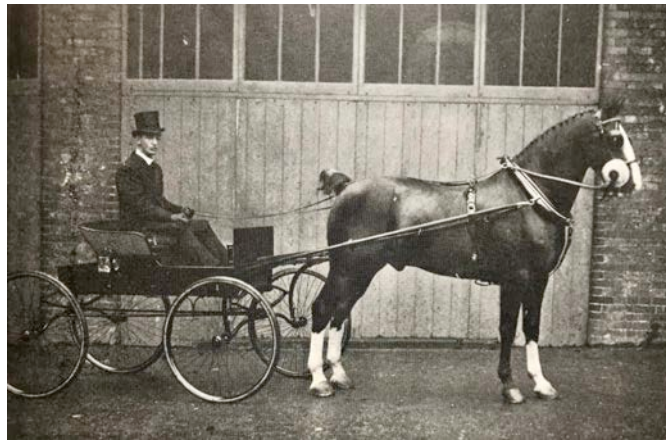
Aus der Zwischenkriegszeit konnte vieles in die Nachkriegszeit hinübergerettet werden. Aus dem 1905 in Berlin gegründeten Verband der Halbblutzüchter wurde die bis heute bestehende Deutsche Reiterliche Vereinigung (FN). 1959 fand erstmals eine deutsche Fahrmeisterschaft statt. Die Gespanne maßen sich in einer Dressuraufgabe und einem Geschicklichkeitsfahren, im Finale wurden die Gespanne untereinander gewechselt!

Deutschland wurde im Laufe des 20. Jahrhunderts neben England innerhalb Europas zur Hochburg des Fahrsports. Das hing – neben der beschriebenen Rolle der Offiziere – mit der guten deutschen Pferdezucht zusammen sowie mit der traditionellen Pflege des Fahrens auf hohem Niveau in den entsprechenden Gestüten, besonders auch der Dressurausbildung von Pferd und Mensch. Pape betonte schon, dass sich besonders die Gestüte von Celle, Osnabrück, Dillenburg und Marbach um den Fahrsport verdient gemacht hätten. In der Mitte des 20. Jahrhunderts galten deutsche Fahrpferde als hervorragende Karossiers. Aus Oldenburg und Ostfriesland kamen die schwereren und aus Schleswig-Holstein die leichteren Fahrpferde; ganz im Osten war der Juckerzug beliebt. Blättert man Max Papes Werk durch, wird das damalige hohe Niveau der Equipagen augenfällig (Abb. 32). Darin sind herrliche Gespanne aus der Zeit zwischen den zwanziger und sechziger Jahren abgebildet. Aus heutiger Sicht schwer verständlich ist, dass fast alle deutschen Zuchtregionen bald nach dem Krieg auf leichtere Reit- und Sportpferde umstellten und außer dem Alt-Oldenburger und Ostfriesen sowie dem Sächsisch-Thüringischen Schweren Warmblut die alte Herrlichkeit der deutschen Karossiers fast ganz verloren ging. Dasselbe geschah in Frankreich; aus dem Anglonormand wurde ein reines Reitpferd und auch so genannt, nämlich wörtlich „Französisches Reitpferd“ („cheval de selle français“).



32
Der bekannte deutsche Fahrer Franz Lage 1959 in Aachen mit seinem selbst gezogenen Holsteiner-Gespann vor einem Jagdbreak. Bild aus Max Papes Buch „Die Kunst des Fahrens“.

Trotz der Kritik Achenbachs nahm derweil die „Amerikanisierung“ zu und damit das Fahren mit schnellen und leichten Pferden. Vor allem in England und Holland, aber auch im Deutschland der Nachkriegszeit wurden Showpferde mit extrem hoher Knieaktion besonders beliebt, die vor sehr leichte Wagen gespannt wurden, nicht selten Eisenkonstruktionen mit Rädern in der Art von Fahrrädern. Heute sieht man diese Show-Buggies nur mehr in speziellen Vorführungen.



33

Hackneyhengst vor einem leichten Wagen. In solcher Aufmachung wurden Anfang des 20. Jahrhunderts Pferde im Showring gerne vorgeführt (Aufnahme von 1908 mit Fahrer Arnild Hustler).

Internationalisierung des Systems Achenbach dank Pape

Das Buch von Max Pape „Die Kunst des Fahrens“ brachte 1966 eine übersichtliche Darstellung der Achenbachschen Fahrlehre und kam genau in dem Moment heraus, als der Fahrsport zu einem großen Aufschwung ansetzte. Das Werk wurde in verschiedene Sprachen übersetzt und ist letztlich der Grund dafür, dass die klassische Fahrweise heute international mit dem Namen Achenbach und Deutschland verbunden wird und nicht mit Howlett und England, was eigentlich geschichtlich gesehen richtiger wäre. Korrekterweise müsste man aus internationaler Perspektive von der englischen, von Achenbach verfeinerten Fahrlehre sprechen.

Pape gibt in seinem Kapitel 46 eine gute Übersicht über die Anforderungen an Fahrer und Pferde, wie sie in der Zeit Achenbachs und noch bis in die Nachkriegszeit in Gebrauchs- und Dressurprüfungen gültig waren. Daraus kann die Traditionsszene auch heute noch viel lernen:

„Pferde: Sie sollen angenehm in der Hand des Fahrers in sicherer Anlehnung gehen und den Hilfen willig folgen mit einem Höchstmass an Durchlässigkeit, Folgsamkeit und Sicherheit. In allen Gangarten sind der Schwung und die Selbsthaltung wichtig. Am leichteren Wagen soll das Genick bei schöner Aufrichtung der höchste Punkt bleiben. Beim Halten steht das Pferd geradegerichtet auf allen vier Beinen am Zügel; die Stränge sollen dabei leicht gebogen hängen. Schritt im besten Raumgriff. Trab in reiner Fussfolge mit Takt und Schwung. Pferde vom Karosiertyp mehr Aktion als Pferde vom Juckertyp. Rückwärtsrichten willig und gleichmässig, Tritt für Tritt in aller Ruhe. Fahrer: Ungezwungene natürliche Haltung, Ellbogen nicht abgesperrt oder angeklemt. Die linke Fahrhand steht vor der Mitte des Leibes aufrecht und nicht verdeckt. Kein Hintenüberlegen beim Parieren oder Vornüberbeugen beim Nachgeben.“

Früher gab es Sonderpreise für beste stilreine Anspannungen. So etwas kann auch heute noch vorbildhaft wirken. Pape beschreibt im Detail in seinem Kapitel 42, was dabei im Bockkasten mitzunehmen war, um das Gespann vor der Preisbewerbung noch einmal schön herauszubringen:

- Wurzelbürste zum Glattbürsten der Mähnen (besonders bei Regen)
- Kleiderbürste
- Stiefelbürste
- Zylinderbürste oder Samtkissen
- Wischtücher und Schwämme (gegen Regentropfen)
- Fettlappen (zum Abreiben des Stahlzeugs)
- Kleines Ölkännchen.

Neben Pape gaben noch andere alte Offiziere der Reichswehr Jahre nach Ende des Krieges ihr Können und Wissen weiter, so etwa die Obristen a.D. Hartmann, Fellgiebel und Schaeffer. Sie prägten das „Aufgabenheft gemäss Leistungsprüfungsordnung“ (LPO) der FN von 1966. Im gleichen Jahr fanden in Deutschland wichtige Fahrturniere statt. Dazu gehörte in Hamburg das berühmte „Deutsche Fahr-Derby“ mit einer Vielseitigkeitsprüfung für Viererzüge. Für den guten Fahrstil gab es einen Sonderpreis. Die Turnierpferde mussten auch im Ein- und Zweispänner vorgeführt werden. Es wurde in den Disziplinen „Gebrauchsprüfung“, einer Dressurvorführung und einer „Leistungsfahrt“ geprüft, letztere bestehend aus Schnellstrecken im Schritt und Trab, einer Geländestrecke mit Hindernissen und einer Sandstrecke. Im gleichen Jahr fand die erste „Internationale Viererzug-Parade“ in Münster mit vierzig Gespannen statt, auch mit einer Leistungsfahrt, Dressurprüfung und einem Geschicklichkeitsfahren. In Aachen nahmen neben den deutschen Teilnehmern jeweils Gespanne aus Ländern wie Holland, Polen, Schweiz und Ungarn teil. Dazu gehörten als Schaunummern Viererzüge der Fahrschulen Deutschlands. In einigen großen Gestüten wurde damals noch intensiv gefahren, so in Celle, Warendorf, Traventhal, Landshut,

Dillenburg und Marbach. Dort fanden auch Fahrlehr- und Richterkurse statt. Fahrturniere waren nach wie vor wichtige Leistungsschaufen der renommierten Pferdezuchtregionen Deutschlands. Die deutsche Fahrzene galt international vor allem im Bereich Dressur als führend. Schön aufgerichtete, am Gebiss stehende und durch das Genick tretende Pferde waren das Ziel.



34

Frühes FEI-Turnier: Der historische Wagen des Ungaren Sandor Fülöp hält 1980 an der Weltmeisterschaft im Viererzugfahren im englischen Windsor trotz zugefügter Radabweisern nicht Stand. Trotzdem erreichte er das Ziel.

Prinz Philip als Doyen des modernen Turniersports

Neben Deutschland galt in den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts weiterhin England als Hochburg des sportlichen und noblen Fahrens. Dort gab es allerdings kein nationales Fahrreglement wie die LPO, aber zusätzlich zum alten Coaching Club war 1964 die „British Driving Society“ gegründet worden. Nach wie vor waren im ganzen Land Fahrwettbewerbe zu sehen, auf denen Traditionalisten wie Brauereibesitzer auftraten. Dazu kamen viel bewunderte Auftritte schöner Gespanne an den „Agricultural Shows“. Mit der Krönung von Elisabeth II. zur Königin im Jahre 1953 in der Goldenen Kutsche mit Pferden aus den königlichen Stallungen Londons war wieder neuer Glanz auf die alte Herrlichkeit der Equipagen gekommen. Die Queen war selbst ebenso eine Pferdeliebhaberin wie ihr Gemahl, der sich in der Freizeit als draufgängerischer Polospieler profilierte.

Prinz Philip wurde 1964 Präsident der FEI. Im Jahre 1968 lag ein Antrag des polnischen Bureaumitgliedes Eryk Brabec auf seinem Tisch, internationale Regeln für „competition carriage driving“ ausarbeiten zu lassen, bald darauf nachgedoppelt vom Deutschen Pape. Das beschreibt der Herzog von Edinburgh in seinem Buch „30 Years on and off the Box Seat“ des Jahres 2004 ebenso wie sein wachsendes Verständnis gegenüber dem Fahrersport. Zunächst kannte er vor allem Aktivitäten des noblen englischen Coaching Club und Auftritte traditioneller Gespanne in Windsor und auf anderen englischen Schauplätzen. Als der Pole Brabec die Turnierplätze von Aachen, Hamburg und solche in Ungarn als die besten Europas lobte, ließ sich Prinz Philip überzeugen und beauftragte den an sich im Fahrersport unerfahrenen Sir Michael Ansell mit der Ausarbeitung von Regeln für den Fahrersport. Derselbe war ein gewiefter Organisator von britischen Pferdesportanlässen, vor allem der „Horse of the Year Show“.



35

Prinz Philip als Teilnehmer an der Weltmeisterschaft im Viererzugfahren im ungarischen Kecskemet im Jahre 1978.

Sir Ansell begleitete Prinz Philip im Frühsommer des Jahres 1969 nach Aachen in die Soers; dort sahen sie mehr als 20 Viererzüge aus verschiedenen Ländern. Vor allem die Fahrten im „cross-country“ und beim Hindernisfahren beeindruckten die sportbegeisterten Engländer. Noch in Aachen fand die erste Besprechung zur Entwicklung der neuen Regeln statt, wobei der Deutsche Schaeffer und der Schweizer Ruckstuhl dem FEI-Delegierten Ansell zur Hand gingen. Das zweite Treffen fand im Herbst des gleichen Jahres in der eidgenössischen Militärpferde-Anstalt EMPFA in Bern statt. Dort wurden am praktischen Beispiel die geplante Regelung der Gespannkontrolle und der Dressurprüfung 1:1 vorgeführt. Das fertige Reglement der FEI für den Bereich Fahren wurde schließlich anlässlich der Sitzung der FEI vom 3.12.1969 in Madrid verabschiedet. Damit hatte die Fahrscene „*Gleichberechtigung mit den Spring-, Dressur- und Militarykonkurrenzen*“ erreicht, aber auch „*die Hürde vom vornehmen Herrenkurzweil zum nüchternen Leistungssport bereits überwunden*“, wie die Zeitschrift Sankt Georg 1970 schrieb. (Am Anfang waren ausschließlich Turniere für Viererzüge vorgesehen. Die Klassen für Zwei- und Einspanner wurden erst später eingeführt.) Prinz Philip gab 1971 den aktiven Polosport auf und begann 1973 selbst mit dem Fahren von Viererzügen; über längere Zeit war er auf verschiedenen Turnieren Europas als aktiver „Whip“ anzutreffen, zunächst mit Cleveland Bays aus den königlichen Stallungen, dann mit anderen Pferden und schließlich mit einem Pony-Viererzug. Einmal wurde er gar mit der britischen Mannschaft Weltmeister.

Für die offiziellen Fahrturniere der FEI wurde das bewährte Modell der Militarydisziplin (heute Vielseitigkeit genannt) mit drei Prüfungen an drei Tagen übernommen:

1. Präsentation/Gespannkontrolle und Dressur
2. Marathon
3. Hindernisfahrt.

Die Gespannkontrolle war eine Präsentation der Gespanne in der englischen Tradition (wie sie in den königlichen Stallungen Londons und auf den zahlreichen englischen Schauturnieren üblich war); sie machte 30 Prozent der ersten Prüfung aus. Der Marathon hatte 5 Phasen: Mitteltrab, ein Kilometer Schritt, starker Trab mit bis zu acht natürlichen Hindernissen und in einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h, ein Kilometer Schritt sowie Mitteltrab. Die 22 bis 32 Kilometer lange Route wurde auf Zeit gefahren und damit an die deutsche Leistungsfahrt angelehnt. (Damit eiferte man der Leistung der alten englischen Post nach, die auf guten Strassen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 16 km/h hinzulegen imstande war.) Beim Hindernisfahren waren auf einer Strecke von 600 bis 800 Metern verschiedene „Tore“ zu durchfahren. Die seitlichen Markierungen wurden zunächst aus Holz gebaut. Prinz Philip ließ dann von einer Firma, die Strassenmarkierungen herstellte, gelbe Plastikkegel fertigen und hatte 1986 die Idee, Bälle draufzusetzen; die heute noch benützten Kegel waren geboren.

Die ersten Turniere der FEI

Das neue Reglement der FEI wurde erstmals im Rahmen des CHIO im schweizerischen Luzern Anfang Juni 1970 praktisch erprobt. 16 Gespanne kamen an den Vierwaldstättersee, darunter der englische Crown Equerry John Miller als Fahrer mit einem königlichen Viererzug. Aus Deutschland kamen so bekannte Fahrer wie Georg Baur, Fred Freund, und Walter Sirrenberg. Grosser Sieger wurde jedoch der Ungare Imre Abonyi. Seine leichten, ungarisch angespannten Pferde erwiesen sich als wendiger als die großrahmigen deutschen Karossiers in Kumtanspannung. Immerhin wurde Fred Freund Zweiter, der Schweizer Auguste Dubey, Fahrer der EMPFA, Dritter. Noch gab es die Verbindung zwischen Leistungssport und altem Herrensport. Einerseits war der anspruchsvolle Marathon zu bestehen und andererseits wurden mit Dressur und Präsentation traditionelle Elemente hochgehalten. Noch galt: „*Während der Prüfung muss der Anzug des Fahrers, der Mitfahrer und Bedienten passend zum Gespann sein. Die Bedienten müssen Handschuhe tragen.*“

Ein Jahr später fand dann in Budapest die erste offizielle Europameisterschaft der Vierspanner statt, die wieder von den Ungarn gewonnen wurde. 1972 folgte im deutschen Münster die erste Weltmeisterschaft für Viererzüge, Einzelsieger wurde der schon genannte Schweizer Dubey, Mannschaftssieger Großbritannien. Während der weiteren Jahre dominierten wieder die Ungarn mit Sandor Fülöp, Imre Abonyi und György Bardos das Fahrgeschehen. Dann aber kamen auch die Mannschaften der Niederlande und Schweden zum Zug. 1992 und 1994 wurde Deutschland Mannschafts- und im Jahre 1994 Michael Freund Einzelsieger. – Dank prominenter Teilnehmer wie Prinz Philip, die den schon genannten englischen Grundsatz „no risk, no fun“ weiter pflegten und zahlreicher rassistischer Gespanne aus vielen Herren Länder kam es zu einer Popularitätssteigerung des neuen Sportes. Vor allem schnelle Gespanne aus osteuropäischen Ländern wie Ungarn, Polen und der Tschechoslowakei begeisterten. Durch den Fall des Eisernen Vorhangs geriet die ehemals kommunistische Fahrerei in Ungarn und Polen jedoch in eine Krise, aus der sie erst in den späten 90er Jahren wieder herausfand. Der Fahrersport war eine internationale Sportart geworden, die mittlerweile auch in den USA zahlreiche Anhänger fand. Weitere Marksteine der Entwicklung bis heute waren:

- 1983 Erste Weltmeisterschaft der Zweispänner
- 1988 Aufgabe der Präsentation als Teil der Gesamtbewertung
- 1993 Erstes Hallenturnier in Stuttgart
- 1995 Erste Europameisterschaft für Pony-Viererzüge
- 1998 Erste Weltmeisterschaft für Einspanner
- 2000 Erster Weltcup für Viererzüge in der Halle
- 2003 Erste kombinierte Weltmeisterschaft für Ponygespanne.

Mehr Wettkampf, weniger Tradition

Seit der Zeit um 1970 stieg die Popularität des Fahrportes stark an. Zehntausende kamen zu Marathonveranstaltungen als Zuschauer, viele Fernsehstationen berichteten darüber. Jetzt wurde noch schneller und wagemutiger gefahren. Für das Turnier des Jahres 1973 in Windsor waren erstmals künstliche Hindernisse in die Marathonstrecke integriert worden. Ab 1974 mussten nicht mehr alle Prüfungen mit dem gleichen Wagen gefahren werden, für die Geländeprüfung wurde ein zweiter Wagen zugelassen. Vor allem die vorstehenden Naben hatten in den Hindernissen Probleme verursacht; Achsen waren beim Anrempeln an Hindernisse abgebogen oder ganze Räder abgerissen worden. Zunächst wurden alte Wagen für den Marathon mit Eisen verstärkt. Dann favorisierten Sportler wie Prinz Philip die Abkehr vom traditionellen Wagen. Eine solidere Bauweise wurde mit aus Stahl gebauten Chassis erreicht und die Wagen vor allem mit besseren Bremsen und schwebender Deichsel ausgerüstet. Um 1980 ließ Prinz Philip den ersten eigentlichen Marathonwagen bauen „the daddy of them all“. Er war nach seinen Worten „robuster, pferdefreundlicher und stabiler im Fahrverhalten“. Jetzt kam es zu einer Wechselwirkung; die neuen „Kampfwagen“ erlaubten noch schnelleres und gewagteres Fahren, die davor gespannten Pferde wurden zu auf Geschwindigkeit getrimmten Athleten in speziellen (Kumt/Brustblatt-) Geschirren. Allmählich konnte – besonders bei den Viererzügen – fast nur mehr der professionelle beziehungsweise gesponserte Fahrer international mithalten.

Seit 1969 wurden die Regeln der FEI fast alljährlich an die neuen Entwicklungen der jungen Disziplin angepasst. Dabei kam es im Zeichen des Zeitgeistes Schritt um Schritt zum Fallenlassen wichtiger historischer Elemente und zu einer stärkeren Betonung des objektiv Messbaren, vor allem der Geschwindigkeit. Dabei wurde die alte Präsentationsprüfung immer mehr zu einer Art Sicherheitskontrolle reduziert. Am folgenreichsten war wohl der Entscheid in den achtziger Jahren, die Gespannkontrolle und den Fahrstil für die Gesamtwertung nicht mehr zu berücksichtigen. Dazu kamen neue feste Hindernisse, an die mit den panzerähnlichen Marathonwagen angerempelt werden durfte.

Um 1970 war die Lehre Achenbachs noch das große Vorbild der Fahrerinnen und Fahrer gewesen. In der LPO von 1965 hatte noch gestanden: *„Das Fahren von Mehrspännern mit geteilten rechten und linken Leinen in zwei Händen ist unzweckmässig, daher falsch.“* Als jedoch der Wettbewerbsdruck ständig zunahm, besonders in den anspruchsvollen Marathonhindernissen, wurden neue Fahrtechniken entwickelt. So kam man etwa davon ab, die Peitsche nur in der freien rechten Hand zu führen, und das Zweihandsystem kam auf. Zunächst wurden Leinentechniken angewendet, die der erfolgreich erprobten ungarischen Fahrweise mit den „Fröschl“ nahe standen, zumal die Ungarn mit ihren (auf Trensen gezäumten) Pferden und einer Art Zweihandsystem früh glänzten.



36

Ponygespann durchquert das Wasserhindernis im Rahmen einer Marathonprüfung (Fahrerin Lea Schmidlin).

Schließlich wurden in der Schweiz neuartige, praktisch verstellbare „Fröschl“ entwickelt, eine Art Schraubklemmen, die zunächst beim Fahren nach Achenbach das ganze Leinenbündel zusammenhielten. Dann setzte man für das Zweihandsystem vermehrt zwei Schraubklemmen ein, links und rechts für je zwei Leinen und schob je eine Hand zwischen die Leinen. Seither wird in anspruchsvollen Prüfungen meist auf diese Weise zweihändig mit gestreckten Armen gefahren (vgl. Abb. 36). Zunächst fuhr auf dem Wagen neben dem Fahrer noch ein Richter mit, der die Einhaltung der vorgeschriebenen Gangarten und Wegstrecke kontrollierte. Neben Prinz Philip sass einmal Alex Sieber, Disziplinchef der Schweizer Fahrer, neben dem Bock, der folgende Anekdote überlieferte: Kaum neben dem Prinzmahl aufgesessen fragte dieser: „Haben Sie keine Bedenken mitzufahren? Sie wissen doch, dass ich an Meisterschaften auf dem Marathon schon mehrfach verunglückte!“ Tatsächlich erzählt man sich in England, er habe mehrere alte Wagen beschädigt, bevor er sich einen Marathonwagen hatte bauen lassen.

Der Leistungssport heute

Die Herausforderungen an die Fahrerinnen und Fahrer sind heute im Wettkampfsport enorm. Sie gehen an neue Grenzen und trainieren ihre Gespanne auf einem Niveau, das – unter dem Gesichtspunkt der Geschwindigkeit und Wendigkeit – deutlich über dem von früher liegt. Dieselben Hindernisse, die man früher im Trab abfuhr, werden heute in vollem Galopp genommen. Aber auch das Dressurprogramm ist anspruchsvoller geworden, wie Daniel Würigler ausführt: Heute muss man mit Fahrpferden antreten können, die sich auf dem Ausbildungsniveau eines Reitpferdes gemäß S-Dressur befinden. Nur noch etwa eine Handvoll der Teilnehmer fährt heute übrigens die Dressuraufgabe nach dem System Achenbach; alle anderen fahren mit einem Zweihandsystem. Nach wie vor zählt von den drei Disziplinen der Marathon (Geländeprüfung) in der Gesamtwertung am stärksten. Diese Prüfung zieht auch, neben der Dressur und dem Hindernisfahren, bei weitem am meisten Zuschauer an.

Ein großer Publikumsmagnet wurde auch der 2001 von Max E. Amman aus der Taufe gehobene Weltcup, der parallel zu einem Springturnier in Hallen abgehalten wird. Qualifikation dazu ist das gute Abschneiden der Konkurrenten in der laufenden Saison, wobei das eigentliche Ausstechen dieses „FEI World Cup Driving“ im Winter erfolgt. Weltcups werden von großen Fernsehstationen direkt übertragen. Das rasante Kegelfahren internationaler Gespanne im Galopp auf engem Raum zieht regelmäßig zahlreiche Zuschauer in ihren Bann. Ebenfalls sehr beliebt sind an großen Pferdemeßen und ähnlichen Veranstaltungen Schaunummern attraktiver Gespanne. Waghalsige Vorführungen professioneller Fahrer lassen wie im Zirkus den Atem der in den Rängen Sitzenden stocken.

Der Leistungssport mit Kutschen hat sich in den letzten 40 Jahren weit von den Turnieren der Zeit um 1900 wegbewegt, der Spagat zwischen Tradition und Leistungssport wurde immer größer. Die Zeiten sind vorbei, als Damen- und Herrenfahrer in ihrer Freizeit mit ihrer für den täglichen Gebrauch bestimmten Ausrüstung auch an einem internationalen Turnier vorne mitfahren können.

Das traditionelle Turnier

„Durch den Leistungssport ist viel an Stil verloren gegangen“ schrieb der bekannte Fahrer Leopold Graf von Rothkirch 1991. Und: *„Mögen sich Harmonie und Schönheit im Fahrersport wieder entfalten! Den Pferden und uns zur Freude.“*

Als sich der Trend der FEI-Turniere stetig in Richtung Leistungssport durch Profis verfestigte, begannen einige engagierte Fahrerinnen und Fahrer das Traditionsfahren neu zu beleben, vor allem in England, Belgien und Holland. In Frankreich hatten sich gewisse Leistungssportler früh von der nationalen FEI-Organisation abgekoppelt und mit der 1973 gegründeten Association Française d'Attelage (AFA) einen Pol der traditionellen Art geschaffen. 1993 wurde das Konzept des Concours d'Attelage de tradition (CAT) entwickelt, um die Fahrkunst und das entsprechende Kulturgut zu erhalten und zu pflegen. Im Jahre 1994 kam es in Saint-Agil, im Département Loir-et-Cher, zum ersten Traditionsturnier Europas (vgl. Abb. 37). Zwei Jahre später organisierten Antoinette und Christian de Langlade das erste Turnier in Cuts. Diesem folgten bis heute jährlich weitere Veranstaltungen. Dabei wurde von den FEI-Turnieren das Kegelfahren übernommen, aber es gehört jeweils auch eine Ausfahrt mit Geschicklichkeitstest wie Rückwärtsrichten nach alter Art, dazu. Dazu kamen in der Folge weitere Turniere ähnlicher Art in ganz Frankreich. Nachgebaute Wagen wurden für solche Traditionsturniere zwar zugelassen, aber mit einem Handicap belastet. Damit soll die Verwendung alter Wagen, wenn möglich in ihrem Originalzustand favorisiert und auf diese Weise die aktive Erhaltung von Kulturgut belohnt werden.

In England reduzierte sich die traditionelle Szene der Fahrerinnen und Fahrer im Laufe des 20. Jahrhunderts deutlich. Im Gegensatz zu Frankreich und Deutschland verabschiedete sich der Adel mit wenigen Ausnahmen fast ganz aus dieser Szene. Was aber blieb waren Organisationen wie der Coaching Club Londons und das Coaching überhaupt, vor allem an den schon genannten „Agricultural Shows“ oder jährlichen Anlässen wie der „Royal Windsor Horse Show“.

In Ländern wie den Niederlanden, Belgien und Luxemburg erhielt sich eine durchgehende Fahrtradition, teilweise eng verbunden mit einer erfolgreichen Zuchttradition von Fahrpferden (Gelderländer, KWPN also Koninklijk Warmbloed Paard usw.) bis hin zu showmässig vorgeführten Gangpferden, den Tuigpaarden. Mit der „Nederlandse Vereniging Traditioneel Gerij (NVTG) besitzen die Niederlande seit 2001 einen nationalen Traditionsfahrerverband mit eigenem Reglement.

In südlichen Ländern haben jährliche Anlässe, wie etwa die Ferias in Andalusien, viel zur Kontinuität des Fahrens von stolzen Gespannen vor historischen Wagen beigetragen.

2008 wurde auf der Grundlage des französischen Reglements der AFA die Association international d'Attelage de Tradition (AIAT) gegründet, eine Art locker organisierte internationale Dachorganisation der Traditionsszenen. Sie umfasst bis heute über ein Dutzend Nationen.

Die europäischen Traditionsverbände entwickelten sich weitgehend abseits der FEI beziehungsweise der nationalen FEI-Verbände. Das ist auch in Deutschland so. Hier gab und gibt es zahlreiche lokale und regionale Reit- und Fahrvereine. Auf Bundesebene fand hingegen kein Verband den Durchbruch zu gesamtdeutscher Ausstrahlung. In diese Lücke sprang 2016 unter Vorsitz von Siegwald Tesch zusammen mit weiteren Traditionsfahrern der „Deutscher Traditionsfahrer Verband e.V.“ (DTV) mit einem modular aufgebauten Reglement, das neben vielfältigen Veranstaltungsformen auch eine Deutsche Meisterschaft vorsieht. Diese Gründung erfolgte in einer Zeit, als der Leistungssport deutlich an Bedeutung zu verlieren und sich gleichzeitig für den Traditionssport eine bessere Zukunft abzuzeichnen begann. Gründe hierfür dürften unter anderem Überregulierung und auch aus Tierschutzsicht problematische Entwicklungen im Leistungssport sein. Dem sportlich orientierten Traditionsverband wird deshalb eine gute Entwicklungschance eingeräumt. Der DTV hat sich laut seiner Satzung *„Kunst und Kultur und die Förderung des Sports“* auf seine Fahnen geschrieben.



37 und 38

Erfolgreicher Traditionssport.

Links: Traditionsturnier im französischen Saint-Agil, dem ersten Austragungsort eines Traditionsturniers im Jahre 1994. Hier stellen sich im Jahre 2008 die Teilnehmer mit ihren Wagen vor dem Schloss auf.

Rechts: Traditionsgespanne in der Stadt Aachen im Mai 2015 vor der Fahrt zur Soers im Rahmen des „World Equestrian Festival“.

Meilensteine in der Geschichte der Fahrkunst und des Fahrsportes

Um 1500	Neue Sicht auf das Pferd in Italien (Text Xenophon)
um 1700	Hohe Schule in der Reitkunst; Auswirkungen auf das Fahren
1744	Erstes Fahrbuch „parfait cocher“ unter Einfluss Guerinières
um 1750	Kaiserin Maria Thersia fährt selbst
18. Jh.	Einführung der Kreuzleinen
um 1800	Coachen in England; vier Pferde in einer Hand („four-in-hand“)
um 1850	Englische Fahrtechnik auf dem europäischen Kontinent
1871	„Coaching Club“ (CC), Duke of Beaufort erster Präsident
1874	„Concours hippiques“ mit Fahrprüfungen
um 1880	Edwin Howlett in Paris
1879	„Driving for Pleasure“ von F.C. Underhill
1898	„Das Luxus-Fuhrwerk“ von Graf Wrangel
1899	„Deutscher Sport-Verein“ mit Reglement nach Achenbach
um 1900	Höhepunkt der Fahrkunst
um 1920	Aachen als Fahr-Mekka
1921	„Anspannen und Fahren“ von Benno von Achenbach
um 1950	Alte Fahrpferderassen beginnen zu verschwinden
1966	„Die Kunst des Fahrens“ von Max Pape
1970	Fahren Disziplin der FEI mit Schwergewicht Viererzüge
1973	„Association Française d’Attelage“ (AFA)
1983	Erste WM der Zweispänner
1988	Abschaffung der Präsentationsprüfung durch die FEI
1994	Erstes Traditionsturnier in Saint-Agile
2008	„Association international d’Attelage“ (AIAT) als Dachverband
2016	„Deutscher Traditionsfahrer Verband“ (DTV).

Meine persönliche Erfahrung und Meinung

Die englischen Coachmen der Royal Mail der Zeit um 1800, auf die die neuzeitliche Fahrkunst und die Lehre Achenbachs zurückgehen, haben Enormes geleistet. Benno von Achenbach und andere haben diese Fahrtechnik um 1900 lange erprobt und verfeinert. Für den heutigen Freizeitfahrer und die Teilnehmer an traditionellen Fahrenlässen und Turnieren ist diese Fahrtechnik daher nach wie vor empfehlenswert. Das neue Zweihandsystem hat dagegen den Nachteil, dass es das harmonische Gesamtbild stört – beispielsweise durch nach vorne oder nach hinten geneigte Fahrer oder auch eine wenig pferdeschonende Handhabung der Leinen und somit dem Grundprinzip der leichten Hand widerspricht.

Der traditionelle Wagenbau hat Fahrzeuge von hoher Qualität geschaffen. Diese genügen ebenfalls für den Traditionssport. Ich bin zurückhaltend, an alten Wagen heute viel ändern oder „verbessern“ zu wollen. Bei jeder scheinbar nötigen Veränderung besteht die Gefahr der Verschlimmbesserung und des Werteverlusts.

Eine Ausnahme bildet das Thema Sicherheit. Fahrerinnen und Fahrer, die viel im städtischen Verkehr unterwegs sind, schätzen etwa Fußbremsen, vor allem die neuen hydraulischen Scheibenbremsen. Deshalb sollte man hier nicht päpstlicher als der Papst sein. Die Frage der Reglements wird die verschiedenen Clubs und auch die AIAT weiter beschäftigen. Die Spannweite reicht vom klassischen CIAT nach französischem Vorbild mit Präsentation, Ausfahrt und Kegelfahren, wie es die AIAT vertritt, bis zu weniger sportlichen Veranstaltungen mit reinen Ausfahrten (allenfalls mit Prüfungen dazwischen), aber auch sportlich ambitionierteren Prüfungen wie etwa Dressurprüfungen oder einer deutschen Meisterschaft (beim DTV).





Coaching in Berkshire - Pony-Drag - Fahrer Paul Martin - Foto Autor

2. Verschiedene Anlässe und Disziplinen

Traditionelle Fahrveranstaltungen von heute orientieren sich an den Wettbewerbsformen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. Auch die Wurzeln des modernen Fahrsports lehnen sich, besonders der Marathon und die Ausfahrt (routier/drive), wie im obigen Kapitel eingeführt, an die schnellen Kursfahrten der englischen Post der Zeit um 1800 an.

Coaching und Concours hippiques

Aus den schnellen Kursfahrten der Royal Mail entwickelte sich Mitte des 19. Jahrhunderts das Coaching durch frühe Sportsmänner. Abfahrtsorte waren nun meist zentral gelegene Hotels in größeren Städten vor allem Englands. Dieses erste Coaching Revival versandete allmählich wieder und wurde durch reiche Ausländer mit dem Protagonisten Alfred Gwynne Vanderbilt aus den USA um 1900 in England wieder belebt. So kam es zum Zweiten Revival des Coaching, zunehmend auch in Frankreich, mit so genannten Private Road-Coachen. In dieser zweiten Phase wurden überdies auch Wettbewerbe gefahren. Dazu gehörten längere Ausfahrten, jetzt Marathon genannt. Die Krönung war jeweils die Zieleinfahrt in einem Stadion vor großem Publikum mit zusätzlichen Prüfungen. Dazu kamen im Rahmen der schon erwähnten Concours hippiques – neben reiterlichen Disziplinen – auch Fahrkonkurrenzen in gedeckten Hallen wie die Olympia-Hall in London oder der Grand Palais in Paris (vgl. Abb. 42). Dabei waren in einem abgesteckten Parcours Figuren abzufahren und Geschicklichkeitstests vorzuführen wie etwa das schnelle Umspannen der Pferde.

Zur Zeit des Coaching gab es in verschiedenen Ländern schon im 19. Jahrhundert auf Zeit gefahrene Wettfahrten mit schnellen Gespannen bis hin zu (aus Amerika übernommenen) Trabrennen für Ein- und Zweispänner, den Vorläufern des heutigen Trabrennsports. Jahrzehntlang nahmen daran Privat- und auch Mietwagenspanne teil. Die Sparte Trabrennen gabelte sich dann aber weit vom traditionellen Fahren ab und wird deshalb hier nicht weiter behandelt.



39
Früher Fahrsport: Eine Private Road-Coach überholt auf einer Landstrasse ein von drei Pferden hintereinander gezogenes Holzfuhrwerk. Das „en grisaille“ ausgeführte Gemälde in der Sammlung Siegwald Tesch stammt von George Wright (1860–1942). Er porträtierte hier den reichen, meist in England lebenden Amerikaner Walter Winans (1852-1920) als Fahrer. Dieser Sportler, Pferdezüchter und Bildhauer besass in der Grafschaft Kent einen vorbildlichen Fahrstall mit Dutzenden Pferden und nahm oft auch an Wettbewerben in der Olympia Hall Londons teil.

Informelle und geregelte Fahrwettbewerbe

Neben den genannten sportlichen Anlässen gab es im späten 19. Jahrhundert eher informelle „Wettbewerbe“, bei denen nicht auf Zeit gefahren wurde, sondern die Schönheit und Harmonie der Equipagen im Mittelpunkt standen. Dabei reichte das Spektrum von hintereinander zum Pferderennen auffahrenden Gespannen bis zum Blumenkorso (vgl. Abb. 43). Solche Defilees wurden von zahlreichen Zuschauern bewundert und darüber in Tageszeitungen und Magazinen ausführlich berichtet. Schauplätze waren vorzugsweise die großen Parks von Metropolen wie London, Paris, Berlin oder Wien. In Paris etwa hatte sich um 1900 ein gewaltiger Verkehr auf den großen Avenuen und Boulevards entwickelt. An Renntagen bewegten sich lange Kolonnen von Luxuswagen am Arc de Triomphe vorbei Richtung Bois de Boulogne. Die Präsentationen von schönen Gespannen waren Teil des Modebetriebs, orientierten sich doch Wagenbauer, Entwerfer und Modemacher am Gesehenen, verwarfen das eine, lobten das andere. So entwickelten sich neue prägende Trends.



40
Dichter Kutschenverkehr auf den Champs Elysées in Paris um 1890 nach einer Darstellung von Crafty (V.E. Gérusez 1840-1906). Hier setzten sich die Reichen und Schönen in Szene, beobachteten sich gegenseitig und wetteiferten um den besten Auftritt nach der neuesten Mode.

Um und nach 1900 nahmen auf der Basis all dieser verschiedenen Fahrveranstaltungen die eigentlichen Wettbewerbe konkrete Formen mit festgelegten Regeln an, die uns heute als Grundlage dienen. Ein Beispiel für Fahrprüfungen in der goldenen Zeit um 1900: Vom siebten Concours Hippique in Berlin des Jahres 1903 weiß man, dass mehr als die Hälfte der ausgeschriebenen Prüfungen dem Fahrsport gewidmet war, aufgeteilt nach Wettbewerben für Lohnfuhrwerke, Tandems, Vier- und Mehrspänner sowie Ein- und Zweispänner. Vier Jahre später fand diese Großveranstaltung erstmals in einer Halle statt, wie es in Paris, Brüssel, New York und Frankfurt am Main schon üblich gewesen war. Am ersten Tag, am Samstag den 25. Mai, kamen nach einer Reitpferdekonzurrenz die Ein- und Zweispänner „in Privatbesitz“ zum Zug. Auf ein Damenspringen folgte dann die „Vierzug-Konzurrenz“. Der zweite Tag fand im Beisein des deutschen Kaisers, des Kronprinzen-Paars und verschiedener Mitglieder der „hohen Aristokratie“ statt, was zu einem erheblichen Publikumsaufmarsch führte. Dazu hieß es: *„Durch das Vorhandensein der verdeckten Halle hatten die Damen ihre duftigsten Toiletten anlegen können und boten damit einen besonderen Reiz.“*

Im Rahmen solcher Fahrveranstaltungen wurden die Gespanne von Richtern beurteilt und bewertet. Es gab bereits frühe Formen von Geschicklichkeitsparcours, auch schon durch aus Holz gezimmerte Kegel und beispielsweise über künstlich angelegte Holzbrücken (vgl. Abb. 44).



41

Die Olympia-Halle in London während der Ankunft der Viererzüge nach dem „Coaching Marathon“ vor grossem Publikum. Vorne das Schimmelgespann des Siegers Alfred Gwynne Vanderbilt, vermutlich im Jahre 1905.



42

Concours hippiques im Grand Palais von Paris um 1900. Abgebildet sind die Teilnehmer der Abteilung „Zweispänner im herrschaftlichen Besitz“.

Zusammengefasst gab es früher verschiedene Anlässe und Gruppen für Fahrerinnen und Fahrer, bei denen sie sich präsentieren und allenfalls untereinander messen konnten:

- Coaching mit Viererzügen und nachgebauten Postwagen älterer Zeiten.
- Korsos zu besonderen Anlässen.
- Informelle Auftritte wie die Fahrt zum Pferderennen oder die Sonntagsausfahrt im Stadtpark.
- Turnier-Klassen für Fahrer und Fahrerinnen, die ihr eigenes Gespann vorstellten, meistens auf einem Phaëton oder einem anderen Selbstfahrer-Wagen.
- Turnier-Klassen für Geschäftsfuhrwerke, wie etwa Fourgons, aber auch für Landauer oder Mylords von Droschkenanstalten und Fuhrhaltereien.
- Teile des Turniers waren oft eine längere oder kürzere Ausfahrt („Marathon“) und Geschicklichkeitsprüfungen (Halten vor einer Bahnschranke etwa, schnelles Ein und Ausspannen, Fahren durch enge Hindernisse usw.).

Neben diesen eigentlichen Wettbewerben war früher der Auftritt mit Pferd und Wagen in der Stadt ein ständiges „Schaulaufen“, das auch für Geschäftsfuhrwerke galt. Für kundenorientierte Unternehmen wie Warenhäuser und Lieferanten von Gebrauchsartikeln war der Geschäftswagen in Form von Fourgons oder Pritschenwagen ein Werbeträger. Sie liessen ihre Waren mit edlen Pferden von livrierten Angestellten ausliefern und Hotels holten mit ihren Omnibussen die Gäste von den Bahnhöfen ab. Das zeigt etwa das Bild eines Fuhrwerks der Züricher „Paradiesbetten-Fabrik“ Heberlein der Zeit um 1900 (vgl. Abb. 46). Solche Geschäftswagen waren entsprechend beschriftet. Meist waren die Inhaber solcher Firmen selbst Fahrer und Reiter und benützten die edlen Pferde am Wochenende für den Reit- und Fahrspport oder liessen ihre Angestellten an Fahrkonkurrenzen in den entsprechenden Klassen teilnehmen.

Fahrerlässe und Wettbewerbe heute

In Anlehnung an frühere Fahrerlässe gibt es heute vor allem folgende unterschiedliche Fahrerlässe in der Sparte Traditionsfahren:

- Festumzug
Vorführung traditioneller Gespanne vor einem größeren Publikum im Konvoi.
Bsp. Leonardifahrt in Bad Tölz
- Coaching
In England veranstalten Clubs nach wie vor gemeinsame Ausfahrten, so etwa der Coaching Club London oder der Road Club.
Auf dem europäischen Kontinent macht dies auch der Private Driving Club.
- Ausfahrt
Zwanglose gemeinsame Ausfahrt in zeitlichen Abständen, meist mit gemeinsamem Picknick am Mittag.
Bsp. Omnibus-Fahrt im Elsass
- Distanz- od. Wanderfahrt
Längere Ausfahrt mit Gespannkontrolle und bestimmten Wertungen.
Bsp. Starnbergersee-Rundfahrt
- Ferias
In südlichen Ländern, besonders in Spanien, finden aus Anlass der Ferias Präsentationen von festlich herausgebrachten Gespannen statt.
Bsp. Feria in Sevilla
- Concours d'Eléance/Défilée/Korso
Gemeinsame Ausfahrt oder Vorführung im Konvoi oder in zeitlichen Abständen hintereinander.
Bsp. Aachen 2014
- Concours (international) d'attelage de tradition: CAT/CIAT
Turnier nach den AIAT-Regeln bestehend aus Präsentation, Ausfahrten („routier“/“drive“/“rallye“) mit zwischengeschalteten Geschicklichkeitstests und anschließendem Kegelparcours.
Bsp. Cuts
- Turnier ohne Kegelfahren
Turnier mit Präsentation, Ausfahrt und häufig auch dazwischen geschalteten Geschicklichkeitstests aber ohne Kegelparcours.
Bsp. Lossburg.

Dazu kommen noch wenige Möglichkeiten, mit einer Coach beziehungsweise einem nachgebauten Postwagen Miettouren zu unternehmen.

Ganz verschwunden sind leider in Europa traditionell orientierte Hallenturniere. (Es gibt aber noch Wagnervorführungen im Rahmen der „Royal Agricultural Winter Fair“ im kanadischen Toronto.). Es wäre einmal den Versuch wert, Vorführungen in Hallen mit schönen Wagen zu revitalisieren, am ehesten in Kombination mit anderen Anlässen, etwa Modenschauen, oder als Zwischenprogramm bei Reitturnieren. Was es allerdings neu gibt, sind gewagte Vorführungen von Mehrspännern als Schaunummern an CHIOs und Pferdemeßen.



43

Um 1910 waren Vorführungen von mit Blumen geschmückten Wagen beliebt. Bei diesen „Blumenkorsos“ wurden die schönsten Equipagen prämiert. Dieser Duc, gebaut von Zimmermann in Berlin-Potsdam, wurde 1913 auf den Corso von Königsberg ausgezeichnet. (Interessante Details: Pferde mit feinen Brustblatt-Geschirren und lange Deichsel).



44

Fahrkonkurrenz des Jahres 1913 im Deutschen Stadion (Grunewald-Stadion) in Berlin aus Anlass des 25-jährigen Regierungsjubiläums Kaiser Wilhelms II.: Ein Freund desselben, Graf Alvensleben auf Neugattersleben, rattert mit seinen Rotschimmeln auf einem deutschen Jagdwagen über die Holzbrücke und gewinnt den ersten Preis.

Umzüge, Aus-, Distanz- und Wanderfahrten

Festumzüge, wie die Leonardifahrten in Bayern, sind bis in heutige Tage lebendiges Brauchtum geblieben, die wesentlich zum Erhalt alter Pferderassen, meist Kaltblüter, historischer Fuhrwerke und alter Fahrtechniken beigetragen haben. Einige bayerische Landwirte unterhalten deshalb bis heute weiter einen Fahrstall und tragen so zum Überleben des alten Kulturguts bei. Solche Anlässe erfreuen sich bei zahlreichen Zuschauern großer Beliebtheit. Für Fahrenthusiasten ist der Besuch einer Leonardifahrt ein „Muss“ (vgl. Abb. 15).

In einigen Städten Europas hat sich das System der pferdegezogenen Mietwagen erhalten, die von Touristen gerne benutzt werden. Die bekanntesten sind die Fiaker Wiens, die manchmal in ganzen Kolonnen durch den imposanten Michaelertrakt der Hofburg mit der hohen Kuppel fahren. Aber auch in vielen anderen Städten wie in London im Hyde Park, in Rom, im belgischen Brügge und im englischen Garten in München können nach wie vor Droschken gemietet werden.

Längere gemeinsame Ausfahrten organisieren diverse Fahrclubs, oft mit einem Picknick. Dazu gehört etwa die „Route de Lorraine“ des Private Driving Clubs. Die Fahrveranstaltungen englischer Clubs wurden oben schon erwähnt. Es lohnt sich auch, private Ausfahrten unter Freunden einmal im Jahr und bei schönem Wetter spontan zu organisieren. Bei solchen Gelegenheiten können Wagen wie Omnibusse bestens eingesetzt werden. Noch gibt es heute Möglichkeiten, eine längere Fahrt in nachgebauten Postwagen zu buchen. So veranstaltet etwa Andreas Nemitz aus Rahl bei München seit langem mehrtägige Reisen, mit seinem Unternehmen „Coaching in Bavaria“, auch in der Toscana, oder die „Historische Reisepost“ bietet in den Sommermonaten Fahrten über den Gotthardpass mit dem erfahrenen „letzten Postillon“ der Schweiz, Daniel Würzler an (vgl. Abb. 53). Solche Fahrten sind nicht ganz billig, denn der Aufwand für die Veranstalter ist riesengroß. Unter dem Strich sind solche Touren leider kein lukratives Geschäft und deshalb ist das langfristige Überleben solcher Angebote nicht gesichert.

Das eigentliche Coaching, also längere Ausfahrten mit Coachen, gibt es heute – im Gegensatz zu den Vereinigten Staaten (vgl. S. 36) – in Europa fast nur noch in England durch weiter bestehende Coaching Clubs. Eine Ausnahme macht auf dem Kontinent der Private Driving Club, der alle zwei Jahre meist in Belgien eine Fahrt organisiert, allerdings in der Regel als geschlossener Anlass (vgl. Abb. 50).

Über das alte Coaching gibt es zahlreiche Literatur. Das meist gebrauchte Handbuch dazu ist das Buch „A manual of Coaching“ von Fairman Rogers von 1900 (deutsch 2014). Darin sind die Regeln, wie sie gewisse Clubs Ende des 19. Jahrhunderts aufgestellt haben, genau aufgelistet. Diese gingen teilweise so weit, dass sie einigen zu perfektioniert erschienen, etwa in England, wo man traditionellerweise nicht viel von formulierten „rules“ hält. Das ist in Deutschland anders. Graf Wrangel übersetzte für sein schönes Buch „Das Luxus-Fuhrwerk“ von 1898 die Unterschiede zwischen einer Drag und einer (Road-) Coach bis ins letzte Detail, wie etwa bis zur „Garnierung der Außensitze“ oder der Art, wie die „Fahrdecke“ des Kutschers zusammen gefaltet werden muss.

Gemeinsame Distanz- oder Wanderfahrten über Dutzende von Kilometern sind, wie schon Achenbach und andere betonten, die beste Gelegenheit, die eigenen Fahrkünste zu verbessern und seine Pferde „an die Hand“ zu fahren. Dazu gehören allerdings ein entsprechender Konditionsaufbau der Pferde und die entsprechende Ausrüstung. Viel Wissenswertes rund um das Wanderfahren heute, sowohl für längere Tagestouren als auch mehrtägige Touren, findet sich beispielsweise im Buch „Wanderfahren“ aus dem Verlag „Pferd und Wagen“. Das beste Beispiel für eine längere, gut organisierte traditionelle Distanzfahrt ist die Rundfahrt um den Starnbergersee, bei der über 70 Kilometer an einem Tag gefahren werden.



45

Vorführung eines eleganten Tandems im Wiener Prater nach einem Farbdruck der Zeit um 1900.

Der Concours d'Elégance

Neben dem eigentlichen Traditionsturnier ist der Concours d'Elégance, auch Défilée oder Korso genannt, der wohl am häufigsten ausgeführte Traditionsanlass, wobei die Grenzen zum Turnier fließend sind. Das Spektrum geht vom eintägigen Anlass bis zu mehrtägigen Veranstaltungen. In der Regel beginnt ein solcher Korso mit der Bewertung der Gespanne mit Sicherheitskontrolle durch eine Jury, oft kombiniert mit einem Publikumspreis. Diese Vorführungsart kann gut mit dem noch im Folgenden zu besprechenden Turnier ohne Kegelfahren kombiniert werden, indem etwa am zweiten Tag, meist einem Sonntag, die Teilnehmer in einem historischen Ort vor Publikum defilieren. Wenn solche Anlässe gut organisiert werden, ziehen sie oft ein größeres Publikum an, das dann über Lautsprecher durch einen geeigneten Moderator über die Besonderheiten einzelner Gespanne informiert wird. Die Equipagen werden als eine Art fahrendes Museum inszeniert, wobei die Teilnehmer oft auch historische Kostüme oder Trachten tragen. Solche Korsos erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. In den letzten Jahren entstanden in verschiedenen Städten solche Anlässe, wie etwa zur Vierspänner-Weltmeisterschaft 2012 in Riesenbeck oder zum CHIO in Aachen 2014. Dabei wird geschickt der alte „Genius loci“ ausgespielt, sei es eine Stadt mit einem bedeutenden historischen Gestüt oder einem traditionellem Austragungsort von Fahrkonkurrenzen. Findet ein solcher Anlass in einem großen Stadion als Zwischennummer eines bedeutenden Pferdeanlasses statt, wie etwa in Aachen, kann dem pferdebegeisterten Publikum wieder die alte Herrlichkeit der noblen Equipagen in Erinnerung gerufen werden.



46

Elegante Geschäftsfuhrwerke steigerten das Renommee eines Unternehmens. Sie nahmen auch in speziellen Klassen an Fahrturnieren teil. Dieses tadellose Gespann wurde um 1900 in Zürich aufgenommen.



47

Vorbilder für die heutigen Defilees waren solche Szenen: Auf dem Heimweg von den Frühjahrsrennen im Wiener Prater werden um 1880 die vorbeifahrenden Equipagen genau gemustert, darunter der Phaëton des Erzherzogs Wilhelm von Habsburg und die Equipage der Fürstin Pauline von Metternich.

Das Traditionsturnier nach den Regeln der AIAT

Die aktuell gültigen Regeln der AIAT für Turniere sind im Anhang abgedruckt und auch auf der Website AIAT abrufbar (www.ariat-driving.net/de). Die Grundprinzipien des CIAT sind:

1. Deutlichere Anbindung an die Zeit um 1900.
2. Die Fahrerinnen und Fahrer betreiben diese Disziplin in ihrer Freizeit.
3. Bei allen Prüfungen werden dieselben Fahrzeuge und Pferde eingesetzt.
4. Das Turnier hat mit dem Kegelparcours und der auf Zeit gefahrenen Ausfahrt eine leistungssportliche Seite, die Harmonie der ganzen Equipage wird aber auch berücksichtigt.
5. Der gesellschaftliche Teil wird während der Veranstaltungen bewusst gepflegt.

Bei AIAT-Turnieren werden vor allem Sportfahrzeuge wie Phaëtons oder Dogcarts eingesetzt. Bekleidungen in der Art von Kostümen und Trachten sind eher verpönt, weil man die CIATs als Sportanlässe versteht. Das traditionelle Fahrturnier nach den Regeln der AIAT besteht konkret aus drei Teilprüfungen: Präsentation (franz. *présentation*), Ausfahrt (franz. *routier*), mit oder ohne kontrollierte Passagen (franz. *passages contrôlés*) und Hindernis- oder Kegelfahren (franz. *maniabilité*).

Das bekannteste Turnier nach den Regeln der AIAT fand lange Jahre in Cuts statt. Dabei sind auf dem Routier (engl. drive) folgende Aufgaben in zwischengeschalteten Passagen zu bewältigen:

- Halt am Berg ohne Bremse
- Rückwärtsrichten
- Gerades Vorbeifahren an einem Hindernis wie einer Landmaschine mit laufendem Motor
- Volte mit einer Hand
- Überfahren einer Plane
- Fahren auf einer markierten Gleisspur.

Den Schlusspunkt des Turniers setzt jeweils das Kegelfahren vor großem Publikum. Dazu gehört auch das Überfahren einer Art Holzbrücke. Den Abschluss unmittelbar danach bildet die Siegerehrung.



48 und 49

Zwei Hindernisse am Turnier in Loßburg des Jahres 2016: Fahren über eine von Kegeln begrenzte „Brücke“ (Andres Furger auf einem Einfahrwagen des Schweizer Militärs) und Ball mit der Peitsche abwerfen (Obersattelmeister Johannes Schade des Haupt- und Landgestütes Moritzburg auf einer Coach).

Varianten von Traditionsturnieren

Nicht in allen Ländern werden die Turniere nach den Grundsätzen der AIAT organisiert, deren Reglement sich an den Leistungssport der Zeit um 1990 anlehnt. Ein Kritikpunkt ist das auf Zeit gefahrene Kegelfahren und die Ausfahrt (routier), welche in hohem Tempo gefahren werden muss. Das führt dazu, dass Equipagen mit mäßigen Noten in der Präsentation durch geschicktes und schnelles Fahren zum Sieg fahren können. Einigen Teilnehmern, vor allem in Belgien und in Deutschland, geht die wettkampfmäßige Seite zu weit. Sie wollen pferdeschonender fahren und mehr Wert auf stilvolles Auftreten legen, die Teilnahme und der gesellschaftliche Anlass stehen dabei im Mittelpunkt und weniger die Konkurrenz untereinander.

Ein zweiter Kritikpunkt ist die Berücksichtigung regionaler „Kulturen“ bezüglich Wagen, Geschirren und Bekleidungen. Auf großen AIAT-Turnieren wie in Cuts gibt es kaum Platz für Auftritte mit ländlichen Gespannen wie Chaisen oder Gäuwagen, auch wenn sie korrekt im ländlichen Stil aufgemacht sind. Die internationalen Richter sind in der Regel auch gar nicht fähig, die verschiedenen regionalen Stile und Auftritte korrekt bewerten zu können, sie orientieren sich hauptsächlich am alten internationalen Stil, wie er in London oder Paris um 1900 als schick galt.

Ein gutes Beispiel für eine neben dem AIAT-Turnier entwickelte Variante ist das alle zwei Jahre stattfindende Turnier in Loßburg im Schwarzwald. Dort entfällt das Kegelfahren. Dafür wird mehr Wert auf die Ausfahrt (teilweise mit einem gemeinsamen Picknick) gelegt; die Prüfungen in den kontrollierten Passagen finden jeweils auf dem Turniergelände statt, so dass auch die Zuschauer auf ihre Kosten kommen. Dazu gehören verschiedene kleine Aufgaben in schneller Folge wie:

- Glas aufnehmen und wieder abstellen
- Abwerfen von Kugeln auf Kegeln mit der Peitsche
- Vorbeifahren an Schafen in einem Pferch entlang einer Holzspänespur
- Einhändig gefahrene Volten
- Überfahren einer Holzbrücke
- Bei den Viererzügen das korrekte Aufwerfen der Peitschenschnur.

Traditionell finden in Loßburg auch ein Coaching-Wettbewerb sowie ein Coach-Horn-Blaswettbewerb statt. Darüber hinaus werden verschiedene Anerkennungspreise, etwa für gut herausgebrachte Gespanne nach Kategorien (Ein-, Zweispänner usw.) sowie stilvolles Fahren vergeben.



50
Coachausfahrt und Picknick des Private Driving Club 2012 in Belgien.

Die Idee der Module

Die Tendenz wird sich wohl weiter verstärken, Traditionsanlässe nicht nach einer einzigen Regel durchzuführen, sondern modulartig zusammenzustellen und zu werten. Diesen Weg geht der neue Deutsche Traditionsfahrer Verband (DTV), dessen Regelwerk im Anhang abgedruckt ist. Damit wird ermöglicht, die alte Vielfalt der verschiedenen Anlässe zu erhalten beziehungsweise wiederzuentdecken. Damit kann auch das alte Dilemma aufgefangen werden, ob das traditionelle Fahren ein Sport oder ein Freizeitvergnügen ist. Es soll beides sein; jede Teilnehmerin, jeder Teilnehmer kann durch die Auswahl des Anlasses selbst entscheiden, wieviel Sport (Fahren auf Zeit, Kegelparcours usw.) er betreiben möchte. Weil der FEI-Fahrsport, wie oben erwähnt, für viele Pferdefreunde zu weit gegangen ist, ist es verständlich, dass die Traditionsszene denen eine neue Heimat bieten will, die sich hin und wieder gerne mit anderen messen, aber ihre Pferde und Wagen dennoch nicht als „Turniermaschinen“ verschleifen wollen und Wert auf eine gewisse Eleganz legen.

Richter: Dialog statt Monolog

In eine ähnliche Richtung der Toleranz beziehungsweise liberaler Auffassung geht auch die Rolle der Richter: Sie werden zunehmend dazu aufgefordert, bei der Präsentation nicht wie ein pedantischer Lehrer der alten Schule unkommentierte Noten zu verteilen, sondern in Dialog mit den Teilnehmern zu treten, Gutes zu loben und ihre kritischen Beurteilungen konkret zu begründen sowie allenfalls Verbesserungsvorschläge einzubringen. Dabei kommt eine grundsätzlich andere Philosophie als beim Leistungssport zum Ausdruck: Die Teilnahme an einem Turnier wird nicht als reiner Wettbewerb, sondern als Schritt in einem Lern- und Entwicklungsprozess unter Gleichgesinnten verstanden. Zum Dialog sollte auch gehören, dass die Fahrerinnen und Fahrer Gelegenheit bekommen, ihren Auftritt vor den Richtern kurz zu erläutern, gewissermaßen den selbst gewählten Rahmen und das eigene Vorbild zu erklären. Als Vorbilder und Leitlinien für den Auftritt eignen sich historische Fotos, alte Gemälde, lokale Überlieferungen und Rückgriffe auf Familientraditionen. (Welche Kleidung heute zu welchem Anlass passen könnte, wird in Kapitel 8 besprochen.)

Das Gemeinsame all dieser Anlässe ist das Vorführen eleganter Equipagen und der Fahrkünste. Dabei soll ein breites Spektrum von Pferderassen, Wagen und Geschirren im Gebrauch vorgeführt werden. Vorlagen dazu bieten unter anderem die historischen Bilder in diesem Handbuch. Zum Konzept des Dialogs gehört auch der unten vorgeschlagene Wagenpass (vgl. S. 126f.).

Für den Zusammenhalt der Fahrszenen ist der Austausch unter den an einem Turnier Teilnehmenden wichtig. Dazu tragen Rahmenprogramme ebenso bei wie gemeinsame Picknicks und Abendessen.



51
Der englische Richter Mark Jurd am Turnier von Lossburg des Jahres 2016 im Gespräch mit einer siegreichen Teilnehmerin (Jasmin Langenmeyer).



52
Kegelparcours vor dem Schlösschen Cuts im Rahmen des CIAT von 2014 mit Dogcart-Gespann (Fahrer Verfasser).



53
Revival der Pferdepost über den Gotthardpass. In den Sommermonaten fährt Daniel Würgler für die schweizerische „Historische Reisepost“ auf der alten Strasse jeweils fünfspännig mit zahlenden Gästen über den Pass (vgl. S. 41).

Meine persönliche Erfahrung und Meinung

Wie die meisten Fahrerinnen und Fahrer habe auch ich einen längeren Weg durchlaufen: Erste Fahrstunden, Teilnahme an ersten Leistungs-Fahrtturnieren, Hochzeitsfahrten, Anschaffung eines ersten alten Wagens, Teilnahme an Traditionsanlässen, Anschaffung eines eigenen Pferdes, weitere Wagen usw. Je nach Alter, Lebensumständen und Erfahrung kann sich der Fokus ändern. Dazu sollte man stehen und die verschiedenen Phasen leben.

In der Praxis findet man den eigenen Weg. Das, was man gerne macht, macht man in der Regel auch gut. Und umgekehrt. Mir liegt beispielsweise langes Üben von in Reglements festgeschriebenen Figuren und Gangarten auf einem Fahrplatz weniger. Aber: Für eine Steigerung des fahrerischen Könnens sind solche Übungen unabdingbar. Wie oben beschrieben gibt es heute innerhalb des Traditionsfahrens zwei unterschiedliche Richtungen: Anlässe mit einer hohen sportlichen Note und solche als reine Freizeitbeschäftigung mit Betonung der regionalen und gesellschaftlichen Seite. Das gibt jedem Teilnehmer die Möglichkeit, seine Vorlieben auszuleben. Ich selber schätze beide Arten von Anlässen gleichermaßen. Nach meiner Meinung schadet es nicht, wenn man hin und wieder, etwa mit einem Kegelfahren, herausgefordert wird, weil die dafür nötigen Trainings einem auch in brenzlichen Alltagssituationen zustattenkommen.

Ein Fahrkorsó lebt von der Abwechslung. Ein schön herausgebrachter Einspänner ist gleich wertvoll wie ein teuer aufgemachter Viererzug. Wichtige Voraussetzungen sind ein untadeliges Benehmen der Mitfahrenden und gut gefahrene Pferde. Das Pferd soll am Zügel gehen, beim Halt ruhig stehen, Fahrerinnen und Fahrer sitzen in jeder Situation ebenso gerade wie die Mitfahrenden, die Peitsche bleibt ständig in der behandschuhten Hand der Fahrerin oder des Fahrers. Die Mitfahrenden folgen den Anweisungen des „whip“, der auf die Sicherheit bedacht hauptsächlich auf die Pferde achtet.



54
Ausfahrt am Starnberger See bei Bernried 2016 mit den Fahrern Hans-Georg Sesselmann auf einem Klapp-Phaëton und Rüdiger Beer auf einer Charrette anglaise.

Konkrete Empfehlungen zum Thema verschiedene Anlässe

Breites Angebot nutzen:

Die verschiedenen Austragungsformen der heutigen Traditionsszene bieten eine breite Palette von Möglichkeiten, an einem Anlass selbst teilzunehmen. Diese gilt es entsprechend den persönlichen Neigungen und den eigenen Möglichkeiten zu nutzen. Dabei kann man sich an verschiedenen historischen Vorlagen orientieren und damit zur Vielfalt beitragen.

Mitmachen, sich einlassen und die weitere Entwicklung als Prozess verstehen:

Kein Meister fällt vom Himmel. Fühlt man sich sicher genug, an einem Anlass teilzunehmen, sollte man nicht lange zögern und mitmachen. Die praktische Erprobung mit einem eigenen Auftritt bringt einen am besten weiter. Mit der Zeit wächst das Wissen, was noch fehlt und wie der Weg weitergehen soll. Der Prozess ist wichtig, nicht der Sieg.

Keine Vorurteile:

Vorurteile „vom Hörensagen“, wie etwa „die Distanzfahrt ist eine zu harte Sache für mein Pferd“ oder „jenes Turnier ist nur für ganz Betuchte, da macht sich unsereiner lächerlich“ erweisen sich oft als überzeichnet. Viele wurden schon eines Besseren durch Mitmachen belehrt.

Den eigenen Auftritt schärfen:

Im Laufe der Zeit merkt man nicht nur, welche Anlässe einem liegen, man spürt auch, welche Selbstinszenierung mit Pferd und Wagen zu einem passt. Die kann man dann im Laufe der Zeit verbessern, indem man etwa Besonderheiten aus seiner Heimatregion betont.





Traditionen im Bergland 2015 - Roofseat Break - Fahrer Albrecht Mönch - Foto Rüdiger Beer

3. Gesamtbild

Der gepflegte Auftritt in der Öffentlichkeit hatte früher und bis weit ins 20. Jahrhundert hinein einen höheren Stellenwert als heute. Der eigene Wagen und das Gespann galten als etwas Besonderes, zumal sich nur Wenige eine eigene Equipage leisten konnten. Repräsentative Wagen waren dementsprechend auch eine Art „fahrende Throne“, die man nach dem Motto „Sehen und Gesehen werden“ auf den städtischen Boulevards, Straßen und Parks vorführte.

Wenn sich ein Wagen mit seinem Gespann nähert, nimmt man zunächst vor allem das Ganze wahr, zuerst die Pferde in der Schrägansicht und dann das Gesamtbild in der Seitenansicht. Dies ist der Grund, weshalb die Aktion und Haltung der Fahrpferde früher ebenso wichtig war wie die Seitensilhouette des Ganzen (siehe Kapitel 4). Die Equipage, wie man das Gesamtbild von Kutsche, Pferden, Geschirr, Fahrerin oder Fahrer und Mitfahrende mitsamt den Accessoires bezeichnete, wurde so gemustert und bewertet. Die Hauptansicht der Kutsche war und ist daher nicht die Vorder-, sondern die Seitenansicht. So wurden früher auf Vorlageblättern die neuen Wagen mit dem dazu passenden Gespann dargestellt und porträtiert (vgl. Abb. 55). Das schöne Gesamtbild hat etwas mit einem guten Gemälde gemeinsam, nichts soll besonders hervorstechen, aber alles zusammen passen und so ein Ganzes ergeben (vgl. Abb. 56).

Fixpunkte des Gesamtbildes

Das Gesamtbild wächst aus drei Elementen zusammen:

- Gespann
- Wagen
- Fahrerin/Fahrer und Mitfahrende.

In diesem Dreieck bewegte man sich früher bei der Beurteilung des Gesamtbildes und so erfolgt auch heute noch die Zusammenstellung eines harmonischen Ganzen. Dazu kommen bereichernde Details; deshalb wird hier bei den historischen Bildern immer wieder explizit auf solche verwiesen, auch um das Auge diesbezüglich zu schärfen.

Underhill und andere frühere Autoren empfahlen, bei der Komposition einer Equipage mit dem Wagen zu beginnen:

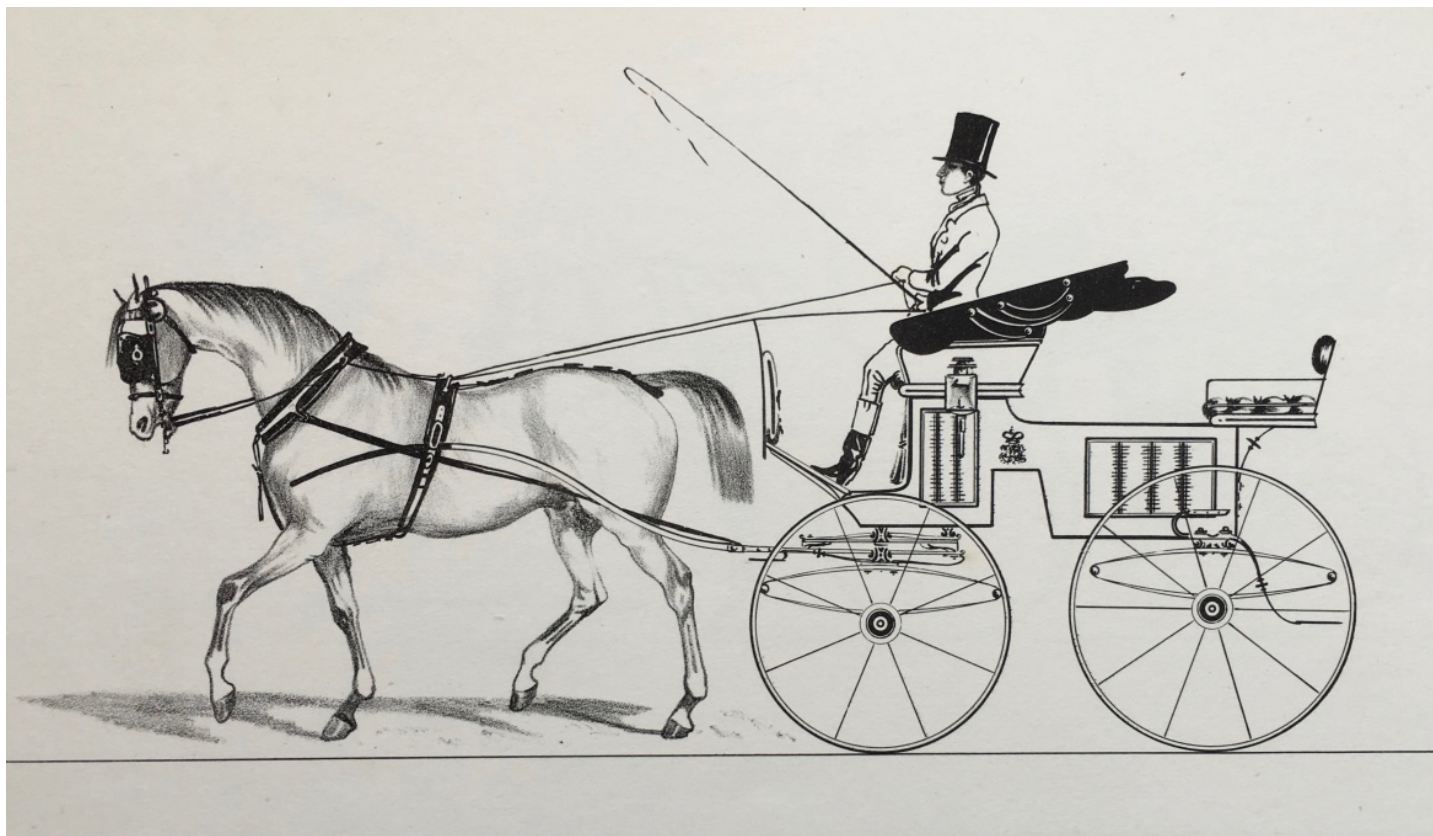
„Die Auswahl der geeigneten Fuhrwerke sollte als erstes getroffen werden und anschliessend kann man das entsprechende Pferd, das Geschirr usw. aussuchen. Natürlich gibt es zahlreiche übereifrige Leute, die ein Pferd kaufen, wann und wo auch immer ihnen gerade eines über den Weg läuft, ohne auf Grösse, Typ usw. zu achten, was sich in der Regel als Reinform erweist.“

Die Wahl des Modells und der Größe des Wagens war von den Bedürfnissen des Besitzers (Gebrauch in der Stadt oder auf dem Land, Anzahl der Plätze usw.) abhängig und daraus ergab sich die Wahl des Pferdes (größer/kleiner, Jucker, schwerer oder leichter Karossier usw.). Im Kapitel über das Pferd wird weiter auf die Frage eingegangen, welcher Wagen zu welchem Pferdetyt passt (vgl. Kapitel 4).

Der Käufer eines neuen Fahrzeugs präsentierte seine Vorstellungen früher zunächst einem Wagenbauer, der ihn dann genauer beriet. Wofür sollte der Wagen dienen, wie viel durfte er kosten, wie sehen die Pferde aus, wurde er dann gefragt. Weil es heute diese Wagenbauer nicht mehr gibt, ist man bei der Auswahl von Pferd und Wagen weitgehend auf sich selbst gestellt, beziehungsweise auf die entsprechende Literatur.



55
Das idealisierte Damengespann der Belle Epoque: Eine attraktive Dame mit grossem Hut und im Wind flatternden Federschmuck lässt im Zweiradwagen ihren Schimmel flott vorantraben und wird von einem jugendlichen Diener und ihrem Hund begleitet. Diese Illustration setzte der Paris Zeichner Crafty (vgl. Abb. 40) 1894 auf dem Umschlag seines Albums „A travers Paris“. Die Bewegung im Ganzen sowie abgestimmte Farben und Formen bestimmen das positive Gesamtbild.



56

Die Seitensilhouette einer Equipage als massgebende Ansicht für das Gesamtbild. So wurden die Wagen entworfen, zeichnerisch oder fotografisch porträtiert und bewertet.

Oben: Pariser Vorlageblatt der Zeit um 1850 mit gutem Grössenverhältnis von Wagen und Pferd nach Baslez (Nr. 425). Das Wagenmodell wird hier „Dog-cart Phaëton“ genannt.

Unten: Zeichnung einer Halbgala-Kalesche der Zeit um 1860 nach bestem Geschmack jener Zeit aus dem Archiv der Wiener Wagenfabrik Lohner. (Aber die enge Einspannung, die Zäumung und dementsprechend die Pferdekopfhaltung erscheinen tierquälerisch.)

Früher gab es fünf „klassische“ Luxus-Anspannungen, die im Folgenden zusammengefasst werden. Diese Anspannungsstile bestimmten die drei Hauptfaktoren des Gesamtbildes. Dazu kamen gewisse Regeln für Geschäftsfuhrwerke. Man achtete bei allen auf Einheitlichkeit, also entweder auf einen englischen, amerikanischen oder ungarischen Charakter.

Englische Anspannung

Damit ist die Basis-Anspannung gemeint, wie sie an den meisten Traditionsanlässen im Vordergrund steht, also schwarzes Kuntgeschirr und lackierte Wagen für die Stadtanspannung und bei naturgrundigen Wagen auch braune Geschirre. Dazu gehören Bogenpeitschen, entsprechende elegante oder sportliche Kleidung und Grooms in formeller Kleidung oder Interims-Livree. Weiterführende Literatur: Pape 1966, Kapitel 28.

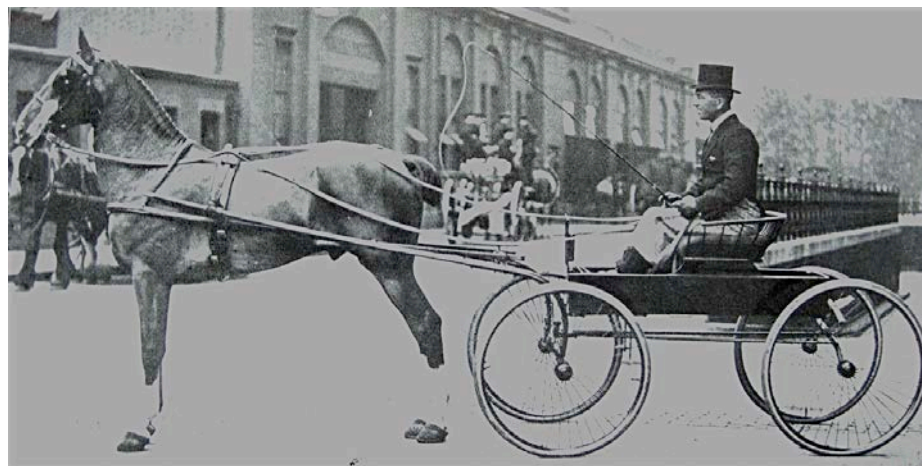


57
Das englische Vorbild der Zeit um 1900: Hackney-Gespann vor einem Spider. Das Gesamtbild wird dominiert von den steppenden Pferden, dem leichten (recht niedrigen) Spider und dem tadellos gekleideten Fahrer mit korrekter Handhaltung. (Interessante, zeittypische Details: Zugstränge in die Docken geschnallt, Buxton-Kandaren beim Zweispänner, enge Scheuleder, keine Kniedecke und schwarz polierte Hufe.)

Amerikanische Anspannung

Dazu gehören sehr leichte Wagen und schnelle Pferde, vorzugsweise im leichten Brustblattgeschirr. Fahrgerte mit kurzer Schnur oder nur mit Schmitze.

Weiterführende Literatur: Underhill 1897 und Pape 1966, Kapitel 29



58
Die amerikanische Anspannung, wie sie auch in Deutschland um 1910 als schick galt. Dazu gehört ein Pianobox-Buggy „mit Drahtspeichenrädern und Pneumatiks“ hinter einem leichten und schnellen Pferd oder Pony mit einem sehr feinen Brustblattgeschirr. Der Fahrer ist recht formell gekleidet und hält – nicht ganz konform – eine Peitsche mit normalem Schlag in der Hand (keine lange Fahrgerte).

Russische Anspannung

Diese war früher wie heute sehr selten im deutschsprachigen Raum und wird deshalb hier nicht weiter behandelt. Am bekanntesten war die Troika-Anspannung. Gefahren wird meist ohne Peitsche; der Fahrer treibt die Pferde durch Schläge mit den Leinen an, in die nicht selten Metallkugeln eingeflochten waren. Weiterführende Literatur: Pape 1966, Kapitel 30

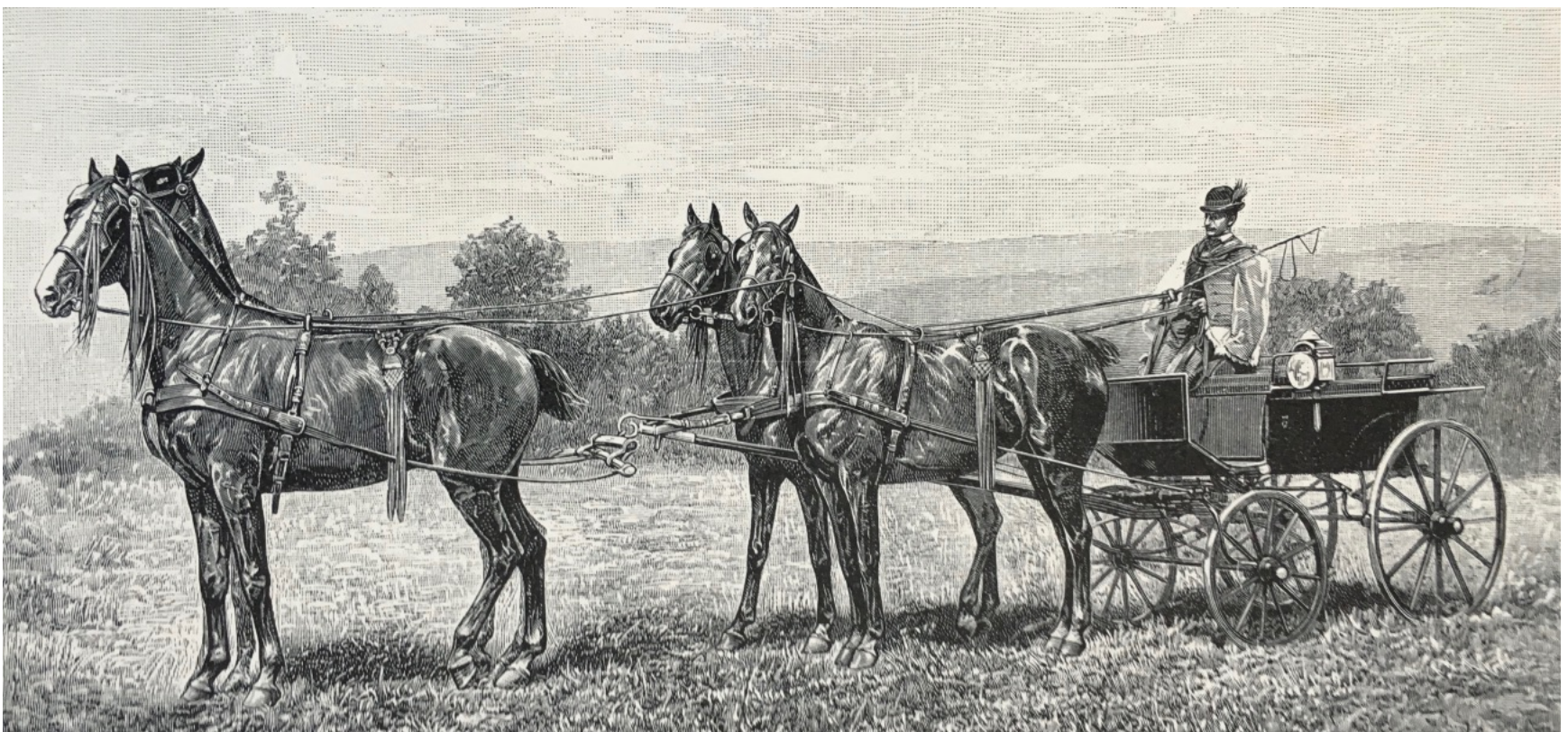


59
 Russische Gespanne waren auch in grossen westeuropäischen Städten zu sehen, wie diese von Delton in Paris fotografierte Troika vor einer Art Mylord. Typisch russisch sind die Kleidung des Kutschers und das Geschirr der drei Pferde. Beim Mittelpferd ist die Duga zu sehen, die die beiden Londen verbindet.

Ungarische Anspannung

Dazu gehören vor allem Jucker (keine Rasse sondern leichte schnelle, eher kleinere Pferde wie die Lipizzaner), Brustblattgeschirr (auch mit kunstvoll geflochtenen Schalanken, ursprünglich zur Fliegenabwehr), naturfarbene Wagen nach ungarischer Art, Juckerpeitische und entsprechend rustikale Kleidung bis hin zu einer Art Tracht.

Weiterführende Literatur: P. Szandner, Ungarisch Fahren und Pape 1966, Kapitel 31.



60
 Ungarn war das pferdereichste Land Europas und beeinflusste seit der Frühen Neuzeit die Fahrkultur. Im 19. Jahrhundert galten solche Bilder als typisch: Viererzug aus hochblütigen, schnellen Pferden in Brustblattgeschirren mit Schalanken vor einem relativ tiefen und leichten Wagen eckiger Form.

Ländliche Anspannung

Die verschiedenen Kompositionen der ländlichen Anspannungsarten werden in den alten, allgemein gehaltenen Fahrhandbüchern meist nicht speziell erwähnt. Man muss sich deshalb die historischen Vorlagen aus verschiedenen Quellen und vor allem aus alten Bildern und Fotos zusammensuchen. Das Spektrum war breit, vom Gäuwagen, der Chaise, dem „Breggle“ bis zu regionalen Jagdwagen-Formen. Dazu ist die Stockpeitsche angebracht. Achenbach empfahl für die Landanspannung besonders lange Ortscheite, weil sie den Pferden auf schlechten Wegen mehr Spielraum böten. Zum Jucker-Typ empfahl er eher Brustblatt-, zum Karossier-Typ Kumtgeschirr, hier auch mit Unterkumt.

Weiterführende Literatur: Pape 1966, Kapitel 32.



61
Kleine Wagonnette, im Volksmund „Bregg“ oder „Breggle“ genannt als Beispiel für ein ländliches Gespann der Zeit um 1900 auf der Axenstrasse am schweizerischen Vierwaldstättersee. Solche leichte, naturgrundige Wagen wurden in der Regel einspännig gefahren. (Interessante, zeittypische Details: Fahrzaum mit Reittrense, halbes Zweispännerggeschirr mit gestreckten Londen, Unterkumt und Kammdeckelunterlage, Fahrer und Mitfahrer im Sonntagsanzug mit Filzhut, keine Handschuhe und Peitsche im Köcher.)

Weiterführende Literatur: Furger 2019.

Geschäftswagen und Fuhrwerke

Auch für diesen Bereich liegen keine zusammenfassenden alten Quellen vor, man muss selber forschen. Das Spektrum ist fast noch größer als bei der Landanspannung, wenn man alle gewerblichen Fuhrwerke berücksichtigt. Es reicht vom Bierfuhrwerk über Postfahrzeuge bis zum Bäckerwagen. Erfreulicherweise gibt es neuerdings Spezialabhandlungen zu einzelnen Wagenkategorien, wie etwa zu den ländlichen Fuhrwerken.

Weiterführende Literatur: Kurz 2010.



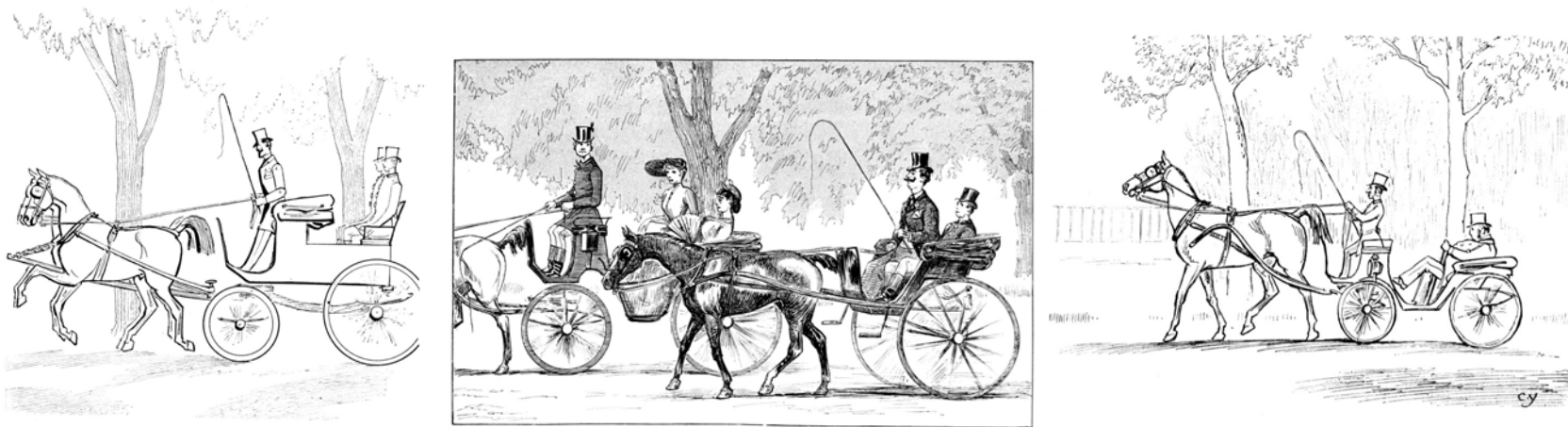
62
Leichter Rollwagen als Geschäftsfuhrwerk um 1910. Das Pferd zieht in einem mittelschweren Kumtgeschirr, der Kutscher trägt Dienstmütze und hält eine Stockpeitsche in der Hand. Seitlich ist der Wagen angeschrieben mit „Traugott Golde“, dem Herausgeber der Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“, der auch Patent-Verdecke herstellte, wie eines an diesem Wagen zu sehen ist.

Ein Mix verschiedener Stile an ein- und derselben Equipage galt als grober Fehler. Eine klare Forderung war früher, auch nach Achenbach 1921: „Der heutige Stil guter Gespanne baut sich durchweg auf dem Praktischen auf ...“.

Innerhalb der Anspannungsart war Harmonie bis ins Detail gefragt. Achenbach zu Wagen und Geschirr: „*entweder alles rund oder alles eckig*“. Diese Bemerkung bezieht sich auf die Form des Wagenkastens und auf die daran angepasste Gestaltung des Geschirrs, etwa gerundete Schnallen am Geschirr zu gerundeten Kastenformen.

Bewusste Zusammenstellung der eigenen Equipage heute

Wo beginnt man heute am besten im Dreieck von Wagen, Pferd und Mensch mit der maßgeschneiderten Zusammenstellung einer Equipage? Am besten auch beim passenden Wagen. Gewisse Regeln von früher gelten heute noch. So war man etwa früher der Meinung, dass der beliebte ältere Herr sich nicht einen leichten, von Trabern gezogenen Sportwagen anschaffen sollte, er aber im mittelschweren, von entsprechenden Karossiers gezogenen Phaëton eine gute Figur mache. Die junge schlanke Dame sollte besser auf einen hohen, schwer gebauten Break de chasse verzichten und sich eher einen hübschen Zweirad-Dogcart oder zierlichen Phaëton und ein feines, nicht zu großes Kutschpferd anschaffen. Umgekehrt sollten schwere oder hoch gewachsene Männer sich nicht in zu kleinen Wagen zeigen. Verstieß früher jemand gegen solche Grundregeln, wurde er gnadenlos kritisiert – und karikiert.



63

Fehlerhafte, von Crafty (vgl. Abb. 40) um 1900 karrierte Pariser Gespanne:

Links: Dieser Herr will alles recht machen, hat sich teuerstes Material angeschafft (Mail-Phaëton und Stepper-Gespann), sitzt aber zu steif und steil auf seinem edlen Wagen.

Mitte: Auch dieser Herr passt nicht zum Wagen und zum Pferd; dafür wirft er sich angesichts von Damen so auffällig in Pose, dass sich sogar deren Kutscher umsieht.

Rechts: Der beliebte Mann hat einen zu kleinen Mylord gekauft und ein zu grosses Pferd vorspannen lassen.

Vor dem Kauf einer Kutsche sollte auch heute zuerst genau überlegt werden, wofür das Fahrzeug dienen und zu welchen Gelegenheiten es benutzt werden soll. Möchte man beispielsweise vor allem mit Freunden und Bekannten private Ausfahrten unternehmen oder an Wettbewerben teilnehmen?

Die Wahl des Wagens an den Anfang zu stellen, bleibt allerdings oft Theorie. Denn, wer heute mit dem Traditionssport beginnt, kommt meist von einer bestimmten, gegebenen Seite her. Viele haben bereits ein oder mehrere Pferde, die zuvor zum Reiten, freizeitmäßigen oder sportlichen Fahren benützt wurden und jetzt auch vor der historischen Kutsche präsentiert werden sollen. Andere haben einen alten Wagen erworben und möchten diesen jetzt auch selbst ausfahren. Für alle gilt: Das eigene Gespann ist mit Bedacht zusammenzustellen und nichts dem Zufall zu überlassen.

Für einen guten Auftritt muss man sich heute wie früher rechtzeitig in eine bestimmte Richtung festlegen und sich innerhalb dieses Rahmens die entsprechenden Kenntnisse aneignen. Dabei braucht es ein wenig Geduld, wenn man sich nicht mit dem Erstbesten abfinden will. Wenn man bereits Kutschen besitzt, kann deren altes Umfeld erforscht und dem „Lebenslauf“ (Pedigree) eines Fahrzeugs nachgespürt werden. Oft finden sich bei Vorbesitzern noch Fotos des angespannten Wagens. So kann durch den Zukauf der entsprechenden Pferde ein alter Faden aufgenommen werden.

Beim Kauf der Pferde gilt es nicht nur den künftigen Verwendungszweck, sondern auch das eigene fahrerische Können zu berücksichtigen. Gut ausgebildete Pferde sehen besser aus als mit knapper Not im Zaum gehaltene, hoch im Blut stehende Gespanne. Das hängt auch mit dem Zeitbudget zusammen, das einem für die Ausbildung und die Konditionierung der Pferde zur Verfügung steht. Es ist besser, ein einziges Pferd mit guter Kondition vorzustellen, als zwei oder gar vier Pferde, die nach 20 oder 30 Kilometern Fahrt schon außer Atem kommen, weil sie nicht genügend vorbereitet werden konnten. Bezüglich der Vielfalt der Pferde gilt im Traditionssport dasselbe wie bei der Diversität der Wagenmodelle. Je mehr unterschiedliche Pferderassen vorgeführt werden, desto reichhaltiger ist das Gesamtbild einer Veranstaltung. Auch Pony-, Maultier- und Eselgespanne bereichern das Bild eines gemeinsamen Anlasses.



64
Zwei vorbildliche deutsche Equipagen nach Ölbildern von Fritz Volkers des Jahres 1897 in der Sammlung Heinz Scheidel, Mannheim und von Caspar von Reth des Jahres 1907 in der Sammlung der Familie Grass-Talbot, Aachen.

Links: Ein Kutscher fährt einer Dame ihren Zweiradwagen vor. (Zeittypische Details: Pferd nahe eingespannt, kupierter Schweif, brauner Kunt zum schwarzen Geschirr ohne Hintergeschirr und Schlagriemen, Laternen am Spritzbrett, der Wagenkasten hängt in C-Federn.)

Rechts: Mylord der Frau Knops-Talbot von Aachen mit Kutscher in langen, zur Livree passenden Hosen. (Zeittypische Details: Reich gekleidete Dame mit Felldecke, schlichte und leichte Kuntgeschirre mit Liverpoolkandaren und Schelle an der Deichselspitze.)

Sympathisch wirkt, wenn bei der Auswahl des Wagens Anlehnungen an die Region, aus der man stammt, spürbar werden. So entsteht lebendiges Kulturgut. Es ist umgekehrt schade, wenn viele Teilnehmer eines Anlasses im gleichen Modell daherkommen, etwa dem Roof-seat Break amerikanischer Art. Dieser Wagentyp ist mit seinen Hochsitzen sicher ein imposanter Wagen, er war aber früher in Europa eher selten und wurde nur für spezielle Fahrten auf guten Straßen eingesetzt. Wie schön ist es hingegen, wenn jemand ein echtes Jagdgefährt regionaler Prägung mit allem Drum und Dran einsetzt oder gar etwas Spezielles wie einen schönen Geschäftswagen vorzuführen wagt! Auf der sicheren Seite befindet sich, wer eine früher gängige Equipage anschafft, etwa ein Phaëton-Gespann. Man muss sich aber bewusst sein, dass dann auf die Dienerbank korrekterweise ein Groom gehört. Hat man jemanden, der sich gerne in Livree hinten draufsetzen lässt, ist das kein Problem. Ist dies nicht der Fall, sollte man einen etwas weniger ambitionösen Wagen wählen, der ohne Groom gefahren werden kann, beispielsweise einen Jagdwagen mit zwei etwa gleich hohen Bänken hintereinander. Verdienstvoll ist, wenn ein Pferdebesitzer selbst in Livree gekleidet den Kutscher spielt. Dann ist das Spektrum der zu fahrenden Wagen größer, weil früher die meisten Wagenmodelle von Kutschern gefahren wurden. Dazu gehören etwa Mylords, Coupés und Landauer. Allerdings ist es bei gewissen Fahrgelegenheiten, vor allem Sportturnieren, heute weniger üblich mit solchen Wagen anzutreten. Schon aus dem Grund, weil solche Wagen eher schwer und lang gebaut sind, was sich als hinderlich beim Durchfahren des Hindernisparcours erweisen kann. In gewissen Ländern, wie etwa Italien, wird dies auf heutigen Turnieren anders gehandhabt; das könnte auch in Ländern nördlich der Alpen Schule machen.

Die klassischen Anspannungen von früher gelten an sich heute noch. Die Bedürfnisse haben sich allerdings etwas verschoben. Deshalb erfolgt an dieser Stelle der Versuch einer daran angepassten Umschreibung von Anspannungsarten und Gesamtbildern in vier Gruppen: Sport, Stadt, Land und Region. Dabei spielen ebenfalls die drei Hauptfaktoren Gespann, Wagen und Auftritt der Menschen mit.

Sportliches Gesamtbild

Zum sportlichen Gesamtbild passen mittelgroße, energiegeliche Pferde vor alten Sportwagenmodellen nicht zu schwerer Bauart wie Phaëton, Dogcart, größere Break und Wagonnette, Tilbury und Gig. Einfache, funktionale Geschirre ohne verzierende Beschläge in der Art, wie sie einstmal der deutsche Sport-Verein empfahl. Eher Kunt- als Brustblattgeschirr. Dazu sportliche Kleidung englischer Art mit Melone, weichem Hut oder Mütze.



65
 Englisches Ehepaar mit Dog-Cart-Gespann, das im französischen Cuts mehrfach Siege davontrug. Das einfache, schlichte Gesamtbild überzeugt. Dame und Herr in korrekter Haltung und zum naturlackierten Wagen unprätentiös gekleidet. Das Pferd legt die Ohren aufmerksam nach hinten. (Im Detail gibt es auch kritische Punkte: Pferd eher etwas zu gross zum Wagen, Leinen auf der Kruppe aufliegend, Gabelbäume nicht in der Horizontalen, Kumt zu weit, Fesselhaare über den Kronenrand herabhängend.)

Städtisches Gesamtbild

Zum städtischen Gesamtbild passen eher größere Pferde in der Art der alten mittelschweren oder schweren Karossiers vor alten städtischen Wagenmodellen wie Landauer, Coupé, Mylord. Kumtgeschirre etwas üppiger gestaltet als beim sportlichen Auftritt. Fahrer oder Fahrerin in formeller Livree wie der mitfahrende Groom. Die Insassen kleiden sich ebenfalls etwas formeller als auf dem Sportwagen, etwa im dunklen Anzug mit Zylinder oder Melone, die Damen mit grossen Hüten.



66
 Beispiel für ein gutes herrschaftliches Gesamtbild: Vierspännig gefahrener Roof-seat Break. Die Mitfahrenden sind wie der Fahrer (Herbert Eibel) elegant gekleidet und strahlen Zufriedenheit aus.

Ländliches Gesamtbild

Zum ländlichen Gesamtbild passen eher stämmige Pferde, auch im Übergang zum so genannten Kaltblut, vor vorzugsweise naturgrundigen Wagenmodellen wie Jagdwagen, kleinere Break und Wagonnette. Kumt- oder Brustblattgeschirr, auch in braunem Leder. Die Kutschierenden und Mitfahrenden tragen wetterfeste Kleidung bis hin zum Jagddress und weiche Hüte oder Mützen.



67
 Am Turnier in Cuts gehörte dieses Gespann von vier Poitou-Eseln jeweils zu den Publikumsbeliebten. Der naturgrundige Wagen, eine Art einfacher Derby-Cart, passt mit der darauf sitzenden Familie bestens zum gewählten ländlichen Auftritt.

Regionales Gesamtbild

Regionale Pferderassen vor ebensolchen Wagenmodellen wie Chaise, Gäuwagen usw. und dazu passende Geschirre machen das regionale Gesamtbild aus. Damen und Herren tragen Trachten oder ähnliche Kleidung. In dieser Gruppe sind die Übergänge zu ländlichen Fuhrwerken und Geschäftswagen fließend.

Auch zwischen den anderen Stilgruppen gibt es fließende Übergänge. Wie früher kann etwa der Omnibus – als Selbstfahrer – sportlich gefahren werden, aber auch städtisch von einem Kutscher in Livree. Halbgala- und Gala-Auftritte sind hier ausgeklammert, weil sie heute sehr selten gepflegt werden.



68
 Einen solchen regional geprägten Auftritt sieht man leider selten in Westeuropa. Das Bild wurde im ungarischen Gestüt Babolna aufgenommen. Der ungarische Jagdwagen wird von fünf dort gezüchteten Shagya-Arabern im typischen Geschirr gezogen.

Grundsätze für ein harmonisches Gesamtbild

Es gibt keine bis ins Detail stimmigen Regeln der verschiedenen Gesamtbilder. Zusammengefasst gelten aber für die klassischen Anspannungsarten und die vier vorgestellten Gruppen die folgenden sieben Grundsätze:

1. Alter, Grösse und Statur der Fahrerin oder des Fahrers passend zum Wagen.
2. Wagen passend zum Verwendungszweck und Anzahl der üblicherweise Mitfahrenden.
3. Größe und Rasse des Pferdes passend zum Wagen (Leinen verlaufen eine Handbreit über der Kruppe des Pferdes).
4. Temperament, Charakter und Rasse des Pferdes passend zum Ausbildungsstand der Fahrerin und des Fahrers.
5. Einheitlichkeit der Formen und der Art von Wagen und Geschirr.
6. Geschirr passend zum Wagen (klassische Anspannungsarten sowie Sport, Stadt, Land, Region).
7. Auftritt und Kleidung passend zur Art des Wagens und des Gespanns.

Stil hat mit Geschmack zu tun. Dieser ist nicht angeboren, aber man kann ihn erwerben. Es gibt zwar das Sprichwort „Über Geschmack lässt sich streiten“ und der Geschmack ist bekanntlich auch zeitabhängig. Es gibt indessen Anhaltspunkte, wie man den guten Geschmack schärfen kann. So sagte Goethe zu Eckermann in Zusammenhang mit dem Thema Kunstbetrachtung, man müsse das Beste nachempfinden:

„Dadurch bildet sich das, was wir Geschmack nennen. Denn den Geschmack kann man nicht am Mittelgut bilden, sondern nur am Allervorzüglichsten.“

Das gilt auch in unserem Fall. Konkret heißt das: Studium und Analyse der Bilder von herausragenden Gespannen. Je mehr gute Fallbeispiele verinnerlicht sind, desto geschmacksprägender werden sie. Ganz bewusst wurden deshalb in dieses Handbuch viele alte Bilder integriert. Diese werden im Folgenden ergänzt durch Aufnahmen von Gespannen auf Turnieren der letzten zehn Jahre.



69

Vier historische Fotografien als Illustration für die Bandbreite der Gesamtbilder von eleganten Equipagen um 1900 im deutschsprachigen Raum.

Oben links: „Tilbury“ genannter Zweiradwagen mit edlem Karossier.

Oben rechts: Preisgekröntes Damen-Coupé mit Karossier in zeittypischer Haltestellung.

Unten links: Tandem der Gräfin Klara von Wartensleben (unschön: Beinhaltung des Groom).

Unten rechts: „Dog-Cart“ genanntes Zweirad auf dem Concours hippique von Hannover.



70

Drei hübsche Einspänner aus der Schweiz.

Oben links: Sulky mit Traber nach amerikanischer Art (Jacques Butz).

Oben rechts: Chaisengespann mit Freiburgerpferd (Peter Bader).

Unten: Leichter Phaëton mit Hackney (Brigitte Kump).



71

Zwei Beispiele für gut herausgebrachte, naturgrundige Wagen ländlicher Art für zwei Pferde:
 Derby-Cart mit Freibergern (Guy Charveriat) und englischer Jagdwagen mit Orlow-Trabern (Heinz Lenhsen).

Häufige Fehler

Im Sinne einer Hilfe, folgt hier eine Zusammenstellung von Fehlern, die von Richtern oft bemängelt werden:

- Heutige Wagenpferde sind oft grösser als früher, deshalb werden oft zu kleine Wagen eingesetzt.
- Die Wagen sind zuweilen mit zu viel glänzenden Teilen und unpassenden Zutaten versehen.
- Eingeladene Mitfahrende werden zu wenig instruiert, was zur Equipage oder zum Anlass passt. Bunte Abendgarderoben, kurze Röcke und tiefe Dekolletés bei den Damen sind auf den Wagen eher deplatziert; auch Herren erscheinen zuweilen overdressed, beispielsweise im Schwalbenschwanzfrack und Seidenzylinder. Moderne Utensilien wie Plastiktaschen, Sonnenbrillen usw. stören das Bild.
- Fahrer und Fahrerinnen sind zuweilen mit jungen Pferden überfordert oder haben zu wenig mit diesen trainiert. Der Groom oder die Grooms schauen auf der Fahrt gebannt auf die Pferde oder laufen von sich aus – gut gemeint – zu Fuß mit und erwecken dabei den Eindruck, der Fahrer oder die Fahrerin habe das Gespann nicht ganz im Griff.
- Die Geschirre sind nicht ideal verschnallt, die Kumte zu groß. Neues Material wurde vor dem Anlass nicht genügend getestet.
- Angespante Wagen werden ohne Mann oder Frau auf dem Kutschbock abgestellt.

Meine persönliche Erfahrung und Meinung

Schon früher investierten Gespannbesitzer einiges Geld in die Pferde sowie in Wagen und Geschirre und machten sich für Ausfahrten fein. Dabei galten ausgeklügelte Dress- und Verhaltenscodes, die in den weiteren Kapiteln näher erläutert werden. Niemand kennt alle diese alten Vorgaben, kein Meister fällt vom Himmel. Deshalb heißt die schon genannte Devise für die heutige Zeit: Einmal mit dem Traditionsfahren beginnen und dann weiter am Auftritt feilen. Es muss nicht alles gleich neu angeschafft werden, das Zusammenstellen und Herausbringen einer stilvollen Equipage ist ein interessanter Prozess, an dem man wachsen darf.

Am leichtesten hat man es im enger definierten Bereich der klassischen Anspannungen. Aber, wie schon gesagt, unter zu viel Uniformität leidet die Vielfalt. Deshalb sind Auftritte nach den übrigen Kategorien zu unterstützen. Auch innerhalb einer so genannten klassischen Anspannung, kann man sich an regionalen Besonderheiten orientieren. Leider unterstützt die heutige Richterregelung dies zu wenig. Ideal wäre, wenn die Teilnehmenden bei ihrer Vorstellung im Rahmen der Präsentation zuerst kurz erklären könnten, wieso sie so auftreten. Eine Hilfe für die Richter wäre auch ein vorher abgegebener Wagenpass (vgl. Kapitel 6 und 7), der dies erklärt. Soweit sind wir heute aber noch nicht.

Innerhalb des gewählten Auftritts ist die Einhaltung der jeweiligen Grundregeln wichtig. Dies setzt ein gewisses Studium von historischen Quellen voraus, wie dies eingangs bemerkt wurde. Ich bin selbst bislang nicht schlecht gefahren mit vornehmlich aus meiner Vaterstadt Basel stammenden Wagen und Geschirren. Dabei musste ich in Kauf nehmen, dass etwa ein spanischer Richter in Cuts montierte, der Schirmkorb sei auf der falschen Seite eines Wagens montiert, obwohl dieser in der originalen Halterung befestigt war. Solche Zwischenfälle muss man schmunzelnd hinnehmen.



72

Zwei Beispiele für sportliche Zweispännerwagen.

Oben: Phaëton von Geissberger in Zürich mit Friesen (Max Häusermann).

Unten: Phaëton von Neuss in Berlin mit Lipizzanern (Tanja Böhlmann).



73

Elegante Drei- und Vierspänner:

Oben: Omnibus mit drei Andalusiern (Paul de Meuter).

Unten: Grosser deutscher Jagdwagen mit vier Schweren Warmblütern (Gespann von Heinz Scheidel, Fahrer Hans-Werner Hamacher).

Um der Vielfalt willen bin ich der Meinung, dass man immer wieder etwas Neues wagen sollte. Vor diesem Hintergrund entschied ich mich 2016 für Loßburg zu einer speziellen Inszenierung. Ausgangspunkt war mein 1932 gebauter, historischer Einfuhrwagen der Eidgenössischen Pferde-Regieanstalt in Thun. Als Beifahrer stand der Veterinär, Fahrer und Sammler Franz Knüsel fest, der noch seine Leutnants-Uniform als militärischer Pferdearzt besaß. Also stürzte ich mich ebenfalls in eine alte Uniform und bestritt so das Turnier (Abb. 74). Das Resultat: Die einen Richter fanden es interessant, die anderen gar nicht.

Konkrete Empfehlungen zum Thema Gesamtbild

Das Gesamtbild als Ganzes:

Das schöne Gesamtbild hat etwas mit einem guten Gemälde gemeinsam, nichts sticht besonders hervor, aber alles passt zusammen und ergibt so ein Ganzes. Drei Elementen ergeben das Gesamtbild: Wagen, Gespann und FahrerIn/Fahrer mit den Mitfahrenden.

Harmonisches Gesamtbild:

Die Art und die Größe des Wagens sollen zur Rasse und Größe der Pferde (Leinen idealerweise eine Handbreit über der Kruppe verlaufend) und zu den Insassen passen. Wagen sollten nicht überladen, aber auch nicht unterbesetzt gefahren werden. Zu Sportwagen gehören schlichte Sportgeschirre. Die Beschläge der Wagen (weiß oder gelb, also versilbert/vernickelt/Argentan oder Messing) und deren Laternen sollten mit denen der Geschirre übereinstimmen. Die farbliche Abstimmung der Kleidung der Mitfahrenden zum Wagen trägt zur Harmonie bei.

Bis ins Detail durchgezogener Stil:

Hat man sich für eine bestimmte Art von Equipage entschieden, wird deren Stil (Sport, Stadt, Land, Region) bis ins Detail durchgezogen. Dabei werden die Entstehungszeit des Wagens und originale historische Vorlagen mit berücksichtigt. Der jeweilige Auftritt erfolgt dabei in Anpassung an den Fahranlass (Turnier, Ausfahrt, Festumzug usw.) und an die Jahreszeit. Die Garderobe der Mitfahrenden und die einzelnen Accessoires passen zum gewählten Stil.

Ein guter Schuss Individualität:

Traditionelle Fahranlässe leben von der Vielfalt, klassische Equipagen sind eine Art mobile historische Inszenierungen. Deshalb gibt es nicht eine Regel, nicht die richtige Equipage. Der Gesamtauftritt wird oft von der Rasse seines Pferdes oder seiner Pferde abgeleitet. So gelten teure Rassepferde und noble Wagenmodelle beim Traditionsanlass nicht mehr als ein gut herausgebrachtes ländliches Gespann.

Vorrang Sicherheit:

Die Sicherheit hat allerdings bei allen Empfehlungen Vorrang, auch wenn es den Auftritt schmälert. Dieses Thema wird in Kapitel 12 weiter ausgeführt, etwa zum Thema neue Bremsen.



74

Mit drei Pferden eingespannter Einfahrwagen von 1932 des Schweizer Militärs in Lossburg 2016 (Fahrer Verfasser).



Andalusier des Fahrers Urbain van de Voorde 2011 in Cuts - Foto Rüdiger Beer

4. Fahrpferde

Grundsätzlich galt früher, dass fast jede Art Pferd angespannt wurde, vom Vollblüter bis zum schweren Arbeitspferd. So zeigt beispielsweise eine Stichserie von Henry Alken des Jahres 1821 die verschiedenen Verwendungen eines Vollblüters: Ein Fohlen wird für Rennen trainiert, zeigt erste Erfolge, wird dann aber als Hunter eingesetzt, danach als Karossier und endet schließlich als Karrenpferd. Dieses Schicksal spiegelt auch die ehemalige Werthierarchie des Pferds wieder. Am teuersten waren erfolgreiche Rennpferde, gefolgt von guten Jagdpferden, edlen Wagenpferden und schließlich von den Gebrauchspferden, zu denen auch die Karrenpferde gezählt wurden.



75

Sechs Lebensstationen eines Vollblüters in kolorierten Aquatintas von 1821 des englischen Künstlers Henry Thomas Alken (1785-1859):

- 1 Der junge Fuchs wird neben der Mutterstute vorgeführt und vom Herrn im blauen Rock erworben.
- 2 Der ausgewachsene Vollblüter wird mittels Kappzaum und Longe eingebrochen.
- 3 Als junges Rennpferd gewinnt er sein erstes Rennen.
- 4 Das Leben als Rennpferd ist vorbei, jetzt folgt der Lebensabschnitt als „Hunter“, also als Jagdpferd.
- 5 Der Fuchs hat auch als Jagdpferd ausgedient. Er zieht jetzt als „Post Horse“ mit einem zweiten Pferd einen Reisewagen.
- 6 Die Endstation ist gekommen, der Vollblüter bricht im Dienst eines Fuhrmanns vor einem schweren Karren erschöpft zusammen.

Verschiedene ältere Begriffe

Als Luxuspferd wurde in der alten Literatur das elegante Reit- oder Fahrpferd bezeichnet. Ein „Chaisenpferd“ war das zum Zug einer Chaise bestimmte Pferd. Unter „Chaise“ verstand man – wie die alte Droschke/Drotschke (noch nicht im Sinne eines Mietwagens) – ein leichtes Luxus-Wagenmodell für den Personentransport. „Jagdpterd“ wurde nicht nur das eigentliche Jagdpferd genannt, mit dem man im Sattel zur Jagd ritt (englisch Hunter), sondern auch das Pferd im Jagdzug, womit ein leichtes, beritten gefahrenes Gespann gemeint war (später auch „à la Daumont“ genannt). „Jucker“ war keine Rasse, sondern die Bezeichnung für ein leichtes und schnelles Luxuspferd (siehe unten).

Der Begriff „Carossier“/„Carrossier“ oder „Karossier“/„Karrossier“ bezog sich zunächst auf das Pferd vor der Karosse (Karrosse/Carosse), später allgemein auf das Wagenpferd. Früher wurde zwischen dem leichten Karossier und dem schweren Karossier von rechter Größe unterschieden. Zum letzteren gehörten Anglo-Normänner und Pferde aus Hannover, Oldenburg und Ostpreußen, aber auch englische Pferde aus Yorkshire (Coach-horses und Cleveland Bays).

Als Paradeperde wurden Pferde für den Paradezug bezeichnet, also für den Zug von Staatskarossen und den Einsatz im Galabereich. Für Galazüge fanden vor allem edle und trotzdem starke Pferde Verwendung. 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 Paradeperde wurden schon früh speziell für diesen Zweck gezogen. Das Musterbeispiel dafür ist der Kladruher (Abb. 78). Die Wagenperde waren früher deutlich kleiner, als man heute annimmt. Die Paradeperde konnten zwar durchaus ein Stockmaß bis 170 Zentimeter und darüber erreichen. Ein mittelschwerer Karossier jedoch war nicht grösser als um 160 Zentimeter, leichte Karossier und Damenperde noch kleiner.

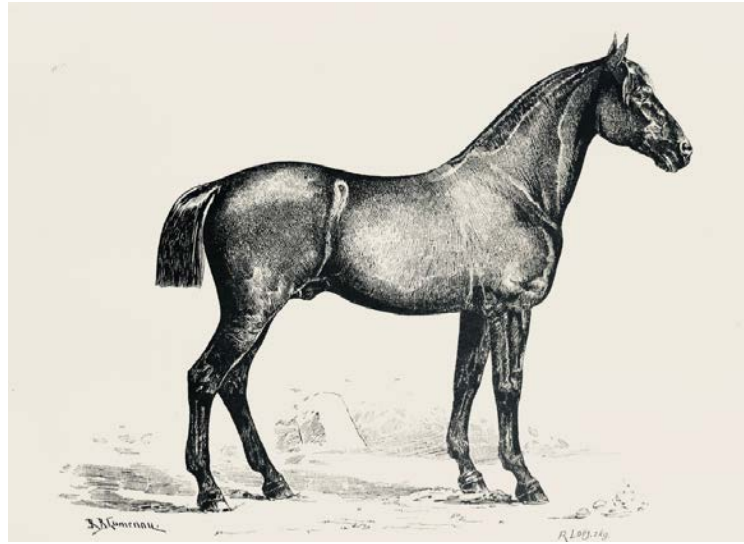
Diese Bandbreite von Wagenperden zeigt, wie unterschiedlich der Einsatz der Fahrperde und wie groß das Spektrum der zu ziehenden Fahrzeuge war. Es reichte vom kaum hundert Kilogramm leichten amerikanischen Sportwagen bis zur über tausend Kilogramm schweren Staatskarosse. Vor diesem Hintergrund ist verständlich, 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, Württembergischen, Ansbachischen und Normännischen Pferde gute Chaisenperde abgeben, und daß die Spanischen, Neapolitanischen und Preussischen Pferde sich am besten zu Staats- und Prachtzügen qualificiren.“

Vor die Staatskutschen spannte man bevorzugt Hengste, „weil sie durch ihren Muth, Feuer und stolzen Gang ganz vorzüglich Parade machen.“ Natürlich liefen ansonsten auch Wallache und Stuten im Geschirr.



76

Holsteiner und Ostpreusse als Beispiele für den leichteren Karossier nach einem Farbdruck von Otto Eerelmann (1839-1926).



77

„Der schwere Schlag des Luxus-Zugpferde“ aus dem „Fahr-Handbuch“ des Jahres 1889 von Berthold Schoenbeck.



78

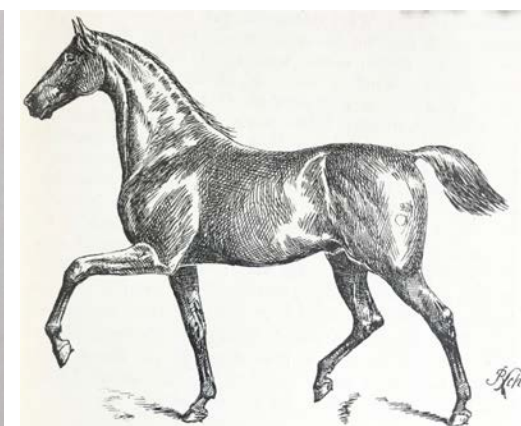
Schwarzer Kladruber der Zeit um 1900 als Beispiel für das Galapferd und auch für den älteren, barocken Pferdetyt nach einem Farbdruck von Otto Eerelmann (1839-1926).



Fig. 45. Gemeiner Kopf.



Fig. 44. Edler Kopf.



79

Gemein oder edel? Die Art und besonders das Exterieur des Wagenpferdes waren stark der Mode unterworfen. Nach 1800 wechselte unter englischem Einfluss die bisher positiv geprägte Wahrnehmung vom barocken Pferdetyt mit Ramskopf zum hochblütigen Typ mit trockenem Hechkopf. Dementsprechend bezeichnete Richard Schönbeck den Kopf links als „gemeinen Kopf“, den rechts als „edlen Kopf“. Das Bild des ganzen Pferdes zeigt das Ideal des leichten Karossier mit „Knieaction“ der Zeit um 1900.

Das ideale Fahrpferd

In der goldenen Zeit des Fahrens mit Pferden, der Zeit um 1900, fasste der Pferdekenner Richard 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“ im Verhältnis zum Vorderbein zwischen „Knie“ und Sohlenrand als gute Voraussetzung, umso länger, desto mehr Kniebeugung. Die Röhre (vorne) und das Schienbein (hinten) sollten gerade stehen und beim Fahrpferd eher kurz, breit und kräftig sein.

Der gerade Rücken war wichtig, beim Fahrpferd aber nicht so entscheidend wie beim Reitpferd, wenn auch Senkrücken als unschön galten, übrigens wie der Karpfenrücken auch. Das gute Wagenpferd zeichnete sich durch einen breiten Rücken mit stark angesetzten Muskeln aus. Die Form der Kruppe hängt mit der Schubkraft 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“. Den Pferden wurden bereits im Alter von zwei oder drei Jahren die Schweifrüben kupiert. (Richter 1805: Die Engländer „geben vor, dass, wenn solches in diesem Alter geschähe, die Pferde alsdann mehr Stärke im Rücken bekämen, weil sie nicht so viel Schwanzrübe und Haare zu unterhalten hätten.“)

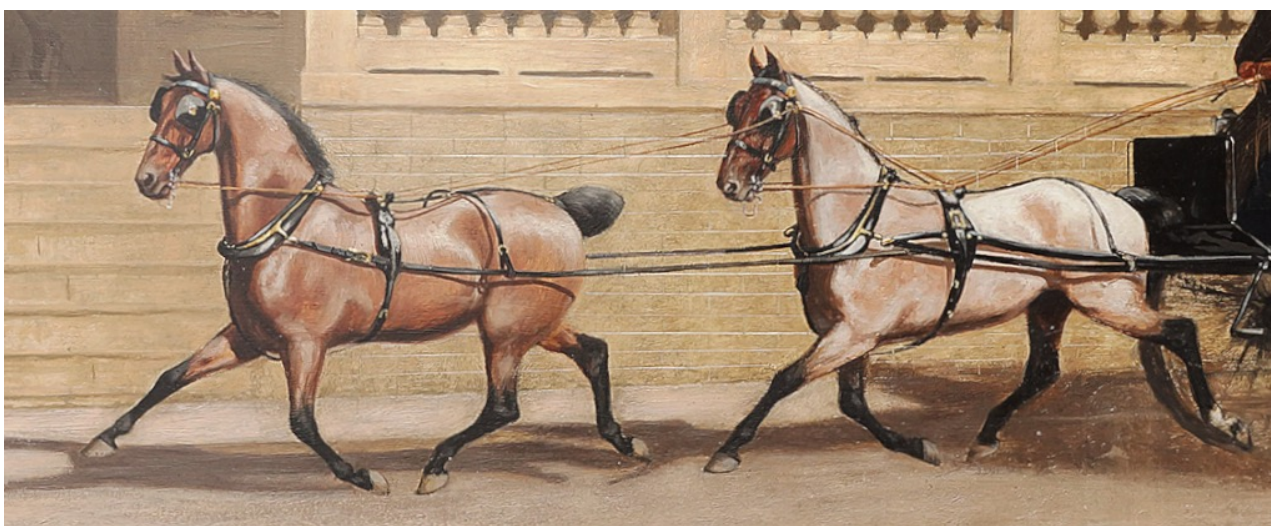
Große und breite Hufe galten als plump, Pferde mit sehr kleinen Hufen zwar als hübsch, man wusste aber auch von der zuweilen damit verbundenen zwanghufigen Tendenz. Wichtig für die Leistungsfähigkeit waren gut bemuskelte Lenden und ein kräftiges Sprunggelenk in der Stellung von 150 bis 160 Grad. Als hässlich wurden durch Fehlstellungen der Beine bedingte Gänge angesehen, 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 Länge des Körpers vorwärts kommen.

Üblich war der versammelte, lange und raumgreifende Schritt am Wagen, ohne ins Trippeln zu geraten. Beim Trab wurde auf einen guten Abschub der Hinterhand geachtet, gefolgt von einem harmonischen Ausgreifen der Vorderhand. Gewarnt wurde vor der verbreiteten Tendenz, nur die Aktion der Vorderhand zu beachten, den so genannten Steppengang der „Zappler.“ 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 im Mitteltrab. – Früher wurde den Fahrpferden mehr abverlangt als heute. Eine Tagesleistung von 50 bis 60 Kilometern mit einem nicht zu schwer beladenen Wagen galt – mit den entsprechenden Ruhepausen – als üblich.

Luxuszugpferde sollten nach Schönbeck folgende Eigenschaften haben:

„ein für den Zugdienst geeignetes Exterieur, ein leichter, fördernder Trab, ein flottes, gleichmässiges Temperament, möglichst gleiche Höhe, Figur, eventuell auch Farbe und Abzeichen.“

Früher kaufte man in der Regel ganze Gespanne, nicht einzelne Pferde. So war ein Passgespann deutlich teurer als zwei einzelne Pferde. Mit gutem Grund, wie man heute weiß. Wer hat nicht schon erlebt, wie schwierig es ist, ein passendes zweites Pferd zu finden, das vom Exterieur und von den Gängen her zum bereits vorhandenen Pferd gut passt?



80

Das ideale deutsche Wagenpferd der Zeit um 1900 zeigte einen langen, räumenden Schritt und im Trab einen guten Abschub der Hinterhand sowie ein harmonisches Ausgreifen der Vorderhand. So stellten es auch Graf Wrangel und Benno von Achenbach bildlich dar, letzterer in einem selbst gemalten Ölbild von 1886 (Ausschnitt aus dem Gemälde von Abb. 210).

Kurze Geschichte des Wagenpferds

Wie wechselvoll die Pferdezucht im Laufe der Zeiten war, zeigt die folgende Zusammenfassung der Entwicklung. Dabei nahm Deutschland innerhalb Europas stets eine besondere Stellung ein. Das begann schon im 17. Jahrhundert, wie dieses konkrete Beispiel zeigt: 1683 schenkte „Der Große Kurfürst“ Friedrich Wilhelm von Brandenburg dem französischen Sonnenkönig Ludwig XIV. in Paris eine vergoldete Berline preußischer Produktion und gleich zehn Brandenburger-Pferde dazu. Diese Fahrpferde waren und blieben fortan in Frankreich beliebt.

Pferde aus der Umgebung von Berlin und besonders aus der Region nördlich davon bis zur Ostsee galten als gute Wagenpferde. Wer in Kontinentaleuropa um 1800 ein exzellentes Gespann erwerben wollte, wählte dafür nicht selten Mecklenburger Pferde. Sie waren sogar in Paris ein Begriff. Das bestätigte der französische Pferdekennner Huzard 1843 (Abb. 81):

„Die noblen Pferde aus Mecklenburg, Hannover und den Nachbarregionen sind zahlreich und ähneln sich stark, die besten Züchtungen ergeben hübsche Wagenpferde, die anderen eignen sich für die schwere Kavallerie. Französische Händler importieren sie in großer Zahl in Konkurrenz zu den einheimischen Pferden, die einfacheren als Kavallerie-Pferde, die besseren als Kutschpferde. Vor den in Paris verkehrenden Equipagen sind solche Pferde in großer Zahl vertreten.“



81

Mecklenburger der Zeit um 1900 nach einem Farbdruck von Otto Eerelmann (1839–1926).

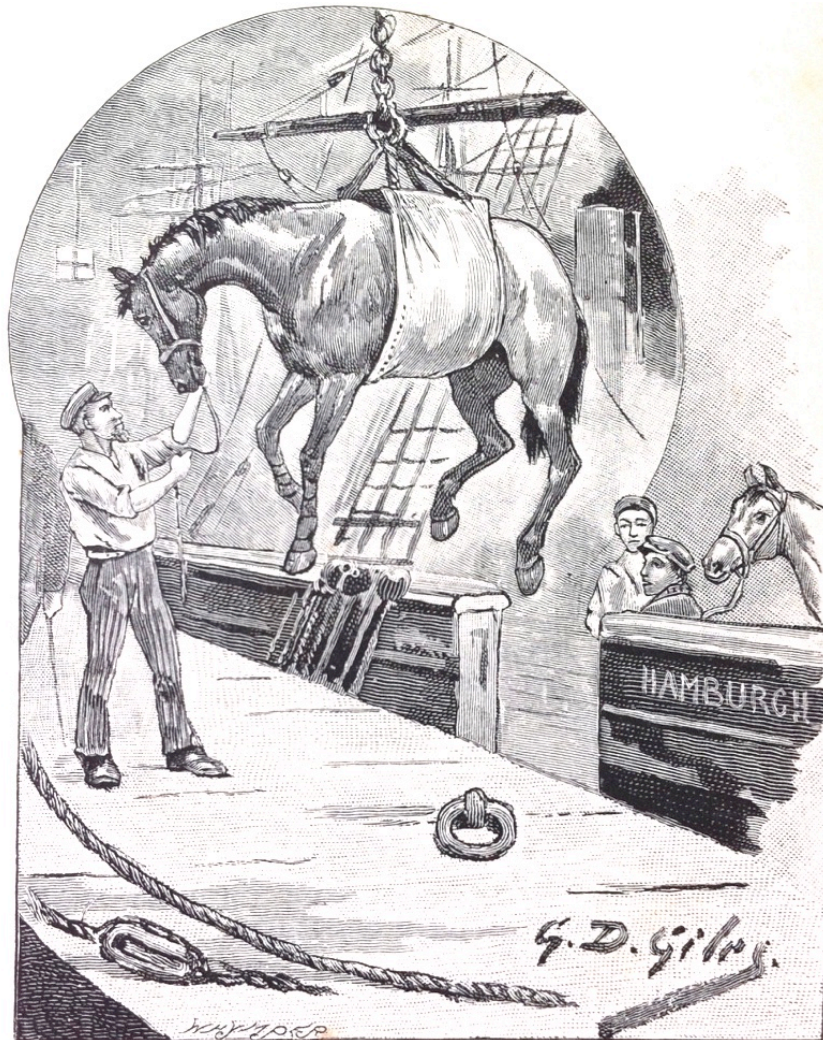
Bis England reichte der Ruhm des Mecklenburgers. Dort wurden im 19. Jahrhundert die besten und teuersten Wagenpferde der Welt gezüchtet, vor allem in Yorkshire. Darauf war auch der berühmte Fahrer Duke of Beaufort stolz. Weil im Pferdehandel aber immer stark geschummelt und betrogen wurde, jubelte man den Kunden auch dort gerne fremde Pferde unter anderen Namen unter (vgl. Abb. 82). Als „chariot-horse“, also vor allem vor dem achtfach gefederten Stadt-Coupé eingesetzt, galten in London die edlen Braunen aus Yorkshire als die besten. Die Pferdehändler Londons importierten indessen nicht selten Kutschpferde aus Mecklenburg und verkauften sie als englische Pferde. Hier geschah also das Umgekehrte wie in Paris. Es war um 1850 schwierig geworden, sagten damalige Autoren, die Mecklenburger von englischen Züchtungen zu unterscheiden.

Um 1800 begann in der Pferdezucht ein neues Kapitel, die Umzüchtung alter Rassen in leichtere und schnellere Pferdetypen. Dabei wirkten verschiedene Faktoren zusammen. 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 sportlicher gefahren. Das führt durch Kreuzungszucht zu einem neuen, stark veredelten Pferdetyp. Die alten schweren Karossiers mit Ramskopf galten relativ schnell als veraltet und wurden meist nur noch als Paradeperde für Marställe weiter gezüchtet. Jetzt erfolgte die weit verbreitete Einkreuzung englischer Vollbluthengste in verschiedene europäische Landzüchtungen. Es kam zu einer „Vollblut-Manie“ im 19. Jahrhundert. Die neuen Züchtungen litten dann aber, wie auch in Mecklenburg, zunehmend durch zu starkes Einkreuzen von Vollblütern, indem die alten guten, auch charakterlichen Merkmale der Rassen verloren gingen.

„Das Fahrpferd ist nichts anderes als ein großes und starkes Jagdpferd. Dazu gehören harmonische Formen, Schnelligkeit und eine majestätische Haltung“ hieß es 1861. Nach Wrangel 1908 war im 19. Jahrhundert der Hunter in der Regel „das Produkt einer Karossier-Stute oder auch einer gängigen Kaltblüterin und einem zur Halbblutzucht verwendeten Vollbluthengst“.

Im Verlauf des 19. Jahrhunderts erfolgte eine 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 ... Jetzt verlangt man aber für die verschiedenartigen Gebrauchszwecke verschieden geartete Thiere“.



‘Bred in Yorkshire.’

82

„Bred in Yorkshire“. Gewiefte Pferdehändler liessen von Hamburg nach London gute deutsche Wagenpferde verschiffen und verkauften sie dann dort als teure Wagenpferde aus Yorkshire.

Wichtige Wagenpferde-Rassen des 19. Jahrhunderts

Im 19. Jahrhundert gab es – trotz der häufigen Einkreuzung durch englisches Vollblut – eine Vielfalt von Pferderassen, die gute Wagenpferde lieferten. Das zeigen verschiedene Bildserien, vor allem die von Otto Eerelman des Jahres 1898.

Pferde aus Spanien blieben im 19. Jahrhundert weiter geschätzt, vor allem der Andalusier und in Italien der von diesem abstammende Neapolitaner, insbesondere als Paradeferde. Sie waren ebenso teuer wie die besten englischen Züchtungen. Dazu gehörten neben dem schon genannten Hunter, der schwere Cleveland Bay (ebenso vor allem als Paradeferd) sowie die leichteren und schnelleren Yorkshire Coach Horses und der Norfolk Trotter/Roadster. Aus diesen beiden Rassen entstand der Hackney. Wrangel 1928 dazu:

„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 war kein Gebrauchspferd mehr, sondern „nur noch ein Paradeferd für Turniere“, geeignet auch für Ausfahrten in die Parks. Nach Schönbeck waren die Hackneys etwa 160 Zentimeter 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.

In Frankreich war der Normänner und der spätere Anglo-Normänner die bevorzugte Wagenpferderasse, deren Abkömmlinge auch nach England exportiert wurden (vgl. Abb. 83). Diese Rasse wurde schon im 18. Jahrhundert hoch geschätzt, aber nach der Französischen Revolution durch Einkreuzung mit Vollblütern stark in Richtung „Hochbeinler mit Pfauenhälsen“ verändert und auch zu „Rennmaschinen“ umgezüchtet, wie es in einer zeitgenössischen Quelle hieß. (Aus dem Anglo-Normands wurde im 20. Jahrhundert der Selle Français, aber auch die Grundlage des französischen Trabers.). In Frankreich war auch der damals noch kleinere und leichtere Percheron ein beliebtes Reit- und Wagenpferd.

Dänische Pferde wurden im 19. Jahrhundert als Wagenpferde ebenso hoch geschätzt wie die Friesen, die Groninger und Gelderländer in den Niederlanden.



83

Anglo-Normanne der Zeit um 1900 nach einem Farbdruck von Otto Eerelmann (1839–1926).

Aus Mittel- und Osteuropa kamen die bekannten großen Kladruber als Paradedepferde und die leichten Lipizzaner, wie wir sie heute noch kennen. Letztere zählten früher zur Gruppe der Jucker, die vor allem auf dem Land über lange Strecken schnell gefahren werden konnten. Am bekanntesten war der „ungarische Jucker“, dies war allerdings keine Rasse, sondern ein unscharfer Sammelbegriff für schnelle und leichte, mit Vollblut veredelte Wagenpferde Schönbeck 1900:

„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 lebhaftes Temperament und Zähigkeit“.

In Ungarn kamen auf 100 Einwohner 13,3 Pferde, fast doppelt so viel wie in Deutschland. Geschätzt wurde und wird bis heute der Nonius. Nach Schönbeck *„macht der Orlowtraber meist einen sehr guten Eindruck vor dem Wagen“*. Diese Rasse wird bis heute weiter gezüchtet und ist weiterhin als Wagenpferd beliebt.



84

Nonius nach einem Farbdruck von Richard Schoenbeck.

Deutsche Wagenpferde

Die besten deutschen Wagenpferde rekrutierten sich – neben Ostpreußen – vor allem aus dem norddeutschen Gürtel entlang der Ostsee. Nach Wrangel war Hannover in der Pferdezucht der Hauptkonkurrent von Ostpreußen. Der Geschmack für englische Pferde erfolgte dort früh. 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.

Kuntz und d'Alton meinten 1827 zum Holsteiner:

„Die alten Stämme sind erloschen, darunter auch der alte Mecklenburger, dem lange der 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.“

Sie seien hochbeiniger als die Mecklenburger und besser aufgesetzt und deshalb vor der Kutsche brauchbarer, aber weniger kräftig und ausdauernder als jene. 1894 wurde durch die Holsteiner Pferdezuchtvereine die Reit- und Fahrschule in Elmshorn errichtet, die zu einer weiteren Qualitätssteigerung bei der Zucht und Fahrausbildung führte.

Auch in Oldenburg gab es nach Wrangel eine gezielte Förderung der Pferdezucht mit Import von braunen Hengsten aus England, wohl der Clevelandrasse und von Yorkshire-Hengsten sowie von Anglonormannen. Es entstanden ein ausgesprochener Wagenschlag und ein „ansprechender Karossier“ mit gleichmäßigem Gang. Der Oldenburger zeichnete sich durch eine schöne Rückenlinie, kräftige trockene Gelenke und starke Röhrbeine aus. Oldenburger wurden sogar nach Amerika verkauft, leider meist die billigsten, die dann dort keine gute Reklame für die Rasse machten.

Das „Preußische Kutschenpferd“ war für Filtzinger 1858 *„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 Clevelandpferd“*. Nach Schwarznecker 1880 gehörte der in Ostpreußen und Litauen gezüchtete Trakehner zum ersten Rang der deutschen Pferdezucht. Die kleinen Züchter zeigten Pferde, die *„zum Gebrauch für landwirtschaftliche Arbeiten, als auch zu Chaisenpferden sich eigneten“*. Im Gestüt Trakehnen und in seinen Vorwerken wurden nach Schwarznecker verschiedene Schläge von Beschälern gezüchtet, jährlich gingen vom Reit- und Wagenschlag 40 Pferde an den königlichen Marstall in Berlin.

Zum alten Ostfriesen sagte Wrangel 1928 (Abb. 85):

„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 Ostfrieser 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 Karossiers, wie er besser nicht zu wünschen sein kann, der auch dem nachbarlichen Oldenburger Konkurrenz macht.“



85

Ostfrieser der Zeit um 1900 als schwerer Karossier nach einem Farbdruck von Otto Eerelmann (1839-1926).

Verschiedene Typen von Fahrpferden je nach Wagen

Im Verlaufe des 19. Jahrhunderts verstärkte sich unter englischem Einfluss das informelle Regelwerk, welcher Pferdetypos 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 kennen und die entsprechenden Pferde im Stall zur Verfügung haben. Edle Luxus-Fahrpferde dienten um 1900 in den Städten zunehmend mehr dem Vergnügen („for pleasure“) und der Repräsentation als dem eigentlichen Vorwärtkommen.

Ende des 19. Jahrhunderts hatten sich die englische Art des Fahrens und die entsprechende Kombination von Pferd und Wagen in Frankreich wie in Deutschland durchgesetzt, jetzt galt ein verfeinertes und zunehmend kanonisiertes Regelwerk. Dazu kamen mittlerweile auch schnelle amerikanische Traber, die vorzugsweise leichten oder nur einachsigen Wagen vorgespannt wurden.

Auch Geschlecht und Alter der Kutschierenden verlangten nach besonderen Pferden. So war der schwere Karossier 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 eher 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. Für von Damen gelenkte Gespanne wurden leichte, kleinere, sehr gut ausgebildete Wagenpferde verlangt. Um 1900 hieß es: 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 usw.



86

Der amerikanische Einfluss wirkte sich um 1850 auch auf die in Europa verwendeten Pferderassen aus: Amerikanischer Traber vor einem Tilbury nach einer Lithographie von einem Gemälde von Jules de Bonnemaïson (1809-circa 1865). (Interessante Details: Kutscher in Livree der Zeit um 1850 mit weissen Handschuhen und hohen Stiefel-Stulpen; das Pferd mit Buxton-Kandare und eine Art Stosszügel auf den Nasenriemen.

Welches Pferd passte zu welchem Wagen in der Zeit um 1900?

Um 1900 war recht genau geregelt, welches Pferd beziehungsweise Gespann zu welchem Wagen passte. So sagte etwa Heydebrand: „... die Mode verbietet dem Gentleman, die Zügel eines Einspanners im vierrädrigen Wagen persönlich in die Hand zu nehmen.“ Einspänniges Fahren galt aber mit dem Zweiradwagen als durchaus schicklich. Die folgenden Beispiele zeigen, welche Art Pferde vor welches Wagenmodell je nach Autor passend schienen (zu den Wagenmodellen siehe unten in Kapitel 6). Dabei war wieder die englische Mode ausschlaggebend, wie sie etwa im „Book of the Horse“ von Sidney schon 1873 beschrieben wurde.

Mail-Phaëton

Sidney: In Zeiten vor der Eisenbahn waren die Mail-Phaëtons 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 stupperte 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 ...“). Underhill: Vier oder zwei Pferde über 1,63 Meter Größe, zwei Bedienstete und Geschirr ähnlich der Park Drag.

Demi-Mail Phaëton

Underhill: Zwei Pferde ein wenig kleiner als oben mit viel Aktion, ein Bediensteter.

Stanhope Phaëton

Underhill: Ein Pferd oder Zweigespann. Heydebrand: Leichtes Vollblut, Cobs oder Stepper.

Spider Phaëton

Underhill: Erstklassige Pferde um 1,52 Meter mit größtmöglichem Aktionsvermögen.



87
 Im 19. Jahrhundert galten recht genaue Vorstellungen, welches Pferd zu welchem Wagenmodell passen sollte. Sidney publizierte 1873 dazu folgende geschmacksprägende Zeichnungen.
 Oben: „Wagonette“ (Break-Wagonette oder Break).
 Mitte: „Park Phaeton“.
 Unten: „Dog-Cart“ (Londen fast waagrecht liegend).

Damen-Parkwagen/Duc/Park Phaëton/George IV Phaëton

Sidney: Kleine Pferde. Damen bevorzugen 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 lassen.

Underhill: Erstklassiges manierliches Zweigespann. Achenbach: Kleineres und mittleres elegantes Pferd mit natürlichem Aufsatz und hohem Gang.

Achtfach gefederte Victoria

Underhill: Passgespann über 1,63 Meter groß.

Tilbury

Underhill: Erstklassiger High Stepper.

Gig

Underhill: Hackney

Heydebrand: Großes, elegantes Pferd mit schöner Aktion im Trab, das schnell gefahren werden muss.

Cabriolet

Underhill: Großes Pferd mit außerordentlicher Aktion.

Heydebrand: Breiteres und stärkeres Pferd als beim Gig, weil dieser Wagen schwerer ist.

Achenbach: hochedler Stepper leichteren Schlags, Buxton-Kandare, Coupé-Geschirr.

Tandemwagen

Achenbach: Kräftiges Gabelpferd, tief und kurzbeinig, Spitzpferd schnittig, gängig, lebhaft, möglichst unter 160 Zentimeter Stockmaß und nicht kleiner als das Gabelpferd. Braunes Leder am Geschirr gestattet.

Viererzug

Heydebrand: Kräftige Wagenpferde an der Stange und ein Paar Jagdpferde als Vorderpferde.

Achenbach: Für Coachen, Wagonnette und Break Parkgespanne mit hohem Gang oder Tourenzüge im Jagdpferde-Charakter, Stangenpferde stark, tief, kurzbeinig, Vorderpferde leichter und edler.

Coach

Wrangel 1898 nach Duke of Beaufort: Mittelgroße, kurzbeinige und gedrungene Pferde in der Höhe von 163 Zentimetern.



88

Der Pariser Geschäftsmann Henry Viguiet liess sich noch 1926 im Mylord mit seinen edlen Hackneys ausfahren, als schon viele andere auf das Automobil umgestiegen waren. Das zeigt diese kolorierte Fotografie. (Interessantes Detail: Zug der Zugstränge durch Bauchgurt gebrochen.)

20. Jahrhundert

Im frühen 20. Jahrhundert kam es infolge der Motorisierung im militärischen und im zivilen Bereich zu einem ersten Einbruch in der Pferdezucht. Der Pferdebestand ging mengenmäßig zurück. Einige Rassen begannen auszusterben oder wurden durch erneute Umzüchtung stark verändert. Das Fahrpferd überdauerte die beiden Weltkriege zwar mit herben Verlusten, konnte sich aber, unter anderem dank des weiter betriebenen Fahrspportes, 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 Thüringen und Sachsen oder der Cleveland Bay in England.

Um 1960 setzte die bis heute anhaltende neue Welle des Fahrpferdes ein, eng verbunden mit der Popularisierung des Fahrspportes. Jetzt wurde – wie im Reitsport – ein leistungsbereiterer Pferdetyp verlangt. Mittlerweile waren viele alte Rassen und Schläge durch die veränderte Nachfrage stark in diese sportliche Richtung umgezüchtet worden. Alte Fahrrossen wie der Holsteiner wurden beliebte Springpferde oder der früher als Karossier geschätzte Anglo-Normanne zum „Selle français“ (eigentlich „cheval de selle français“), also zum Reitpferd, oder zum Trabrennpferd. Langsam nahm in Europa der Pferdebestand wieder zu, vor allem als 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 Bewahrung der Biodiversität – eine Rückbesinnung auf den Erhalt 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.

Pferde im heutigen Leistungssport

Nach dem Aufkommen des herausfordernden Fahrspportes im späten 20. Jahrhundert suchten die Spitzenfahrer ihre Pferde vor allem nach dem Leistungsvermögen aus. Die Herkunft, also die Rasse, trat allmählich in den Hintergrund. Der Weltmeister Velstra 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 Sinnbild für die Annäherung verschiedener Rassen im späten 20. Jahrhundert zu einem einheitlichen Sportpferd; man könnte vom „westeuropäischen Sportpferd“ sprechen.

Ein gutes Beispiel für ein aus einem Rassenmix zusammengestellten Gespann gab der Schweizer Fahrer Auguste Dubey, der erste Weltmeister im Viererzugfahren (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 „Eidgenössischen 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. 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 fest:

„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 und 170 Zentimeter. 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.

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 und 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. Der FEI-Fahrport ist für die Pferde so herausfordernd geworden, dass sich heute nur beste Pferde durchsetzen können.

International werden nach Auskunft des langjährigen Schweizer Kaderfahrers Daniel Würigler im Spitzen-Fahrport vor allem athletisch gebaute Pferde 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 Zentimeter Stockmaß. Besonders erfolgreich sind folgende Züchtungen: KWPN mit starkem Gelderländer-Einschlag, Holsteiner sowie Lipizzaner aus Topolcianky. Spanische Pferde und Lusitanos können vom Gangwerk und Tempo heute weniger mithalten.

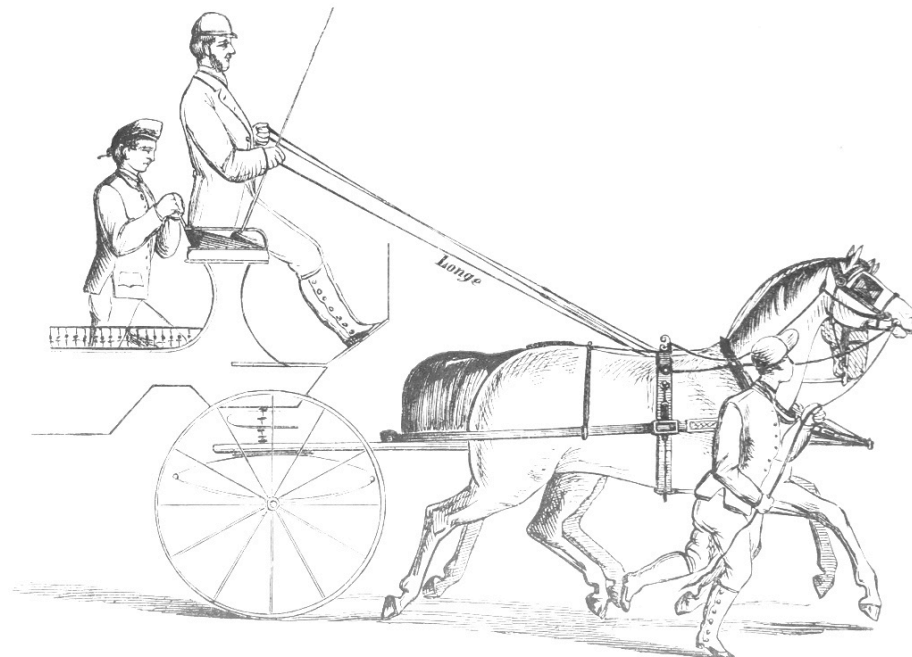
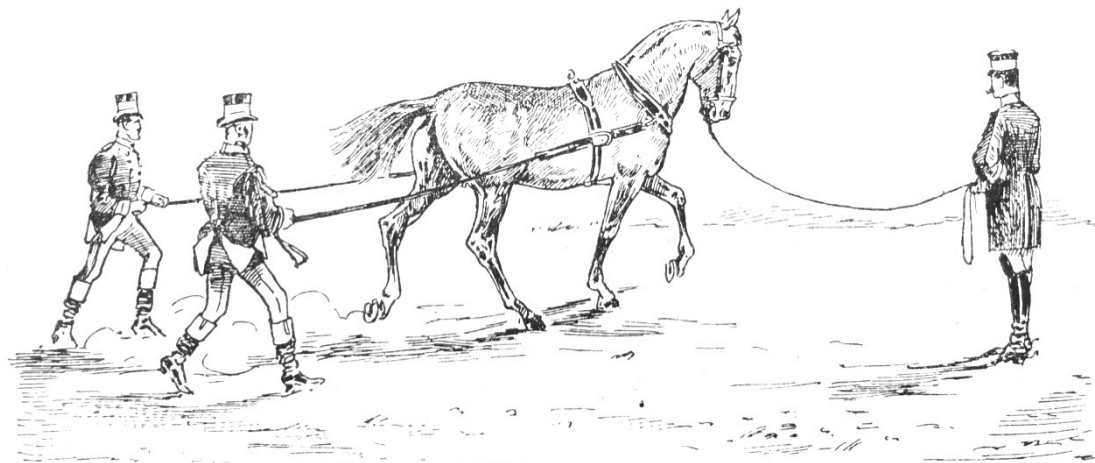


89
Beispiele für heute im Traditionsfahren vorkommende Rassen.
Oben: Schweres Warmblut (Moritzburg).
Mitte: Andalusier.
Unten: Friese und Freiburger.

Pferde im heutigen Traditionssport

Anders und vielfältiger als im Leistungssport sieht die Situation im heutigen Traditionsfahrersport aus. Fahrerinnen und Fahrer der verschiedenen Länder stellen gerne und mit Stolz regionale Rassen vor. Dabei kommt – aus dem Blickwinkel der Biodiversität – ein gesunder Patriotismus zum Ausdruck. Folgende Rassen und Schläge sind heute regelmäßig auf Traditionsturnieren anzutreffen: Kladruher aus Tschechien, Lipizzaner aus Ungarn, Österreich und der Slowakei, Nonius aus Ungarn, Schlesier aus Polen, Orlow aus Russland, aus Deutschland Schwere Warmblüter, wie Sächsisch-Thüringisches Schweres Warmblut (auch Moritzburger), Altoldenburger oder Rottaler, KWPN (Koninklijk Warmbloed Paard Nederland), Gelderländer und Friesen aus den Niederlanden, Cleveland Bays und Hackneys aus England, Traber und Selle Français aus Frankreich, PRE (Pura Raza Española) und Lusitanos aus Spanien und Portugal (vgl. Abb. 89).

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, Fjordpferde aus Norwegen, Freiburger aus der Schweiz, Schwarzwälder aus Deutschland, Percheron aus Frankreich oder Nordamerika und Comtois aus Frankreich. Dazu kommen kleinere Pferde und Ponys wie etwa Merens oder Huzulen sowie auch größere Esel.



90

Einfahrmethoden nach Berthold Schoenbeck 1889 und Hamelmann 1885.

Oben: „Vorübung vor dem ersten Einspannen“ an der Longe mit Gewöhnung an Zug.

Unten: „Die erste Lection bei der Dressur des Einfahrens“ rechts neben einem Lehrmeister und mit zusätzlicher Longe in der rechten Hand des Fahrers zur Remonte sowie mit Gehilfen auf dem Wagen und am Boden (Interessantes Detail: Fahrer nur mit Stock in der Hand.)

Zur Ausbildung des Fahrpferds

Seit 200 Jahren erfolgt die Vorbereitung des Fahrpferdes in der Regel zuerst durch die Gewöhnung an das Geschirr, gefolgt von der Arbeit mit der einfachen Longe und dem Kappzaum und dann mit der Doppellonge sowie durch die Arbeit unter dem Sattel. Das eigentliche Einfahren der Pferde erfolgt schon im frühen 19. Jahrhundert nicht viel anders als heute. Schon 1805 schrieb Ammon:

„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 setzt 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. ... 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.“

Neben dieser üblichen Art des Einfahrens mit einem erfahrenen Lehrmeister, wird in gewissen Regionen das Einfahren am leichten Einspannerwagen bevorzugt. Nach den alten Quellen nahm man sich früher viel mehr Zeit für das Einfahren junger Pferde als heute.

Heute wie früher gibt und gab es eine Skala der Ausbildung mit der Gewöhnungsphase, der Entwicklung, der Schubkraft und der Entwicklung der Tragkraft mit aufeinander aufbauenden Stufen (vgl. Band 5 der Richtlinien für Reiten und Fahren des FNverlags):

- Takt
- Losgelassenheit
- Anlehnung
- Schwung
- Geraderichten und
- Versammlung.

Bessere und mindere Pferde

Schon früher waren sehr gute Wagenpferde schwer zu finden und mussten teuer bezahlt werden. Auch in der Reinzucht fielen recht unterschiedliche Individuen an. Auf meinen Gestütsreisen durch Deutschland, Polen, Ungarn, der Slowakei und Tschechien sowie Argentinien und den USA stellte ich in Gesprächen mit den betreffenden Züchtern fest, dass etwa 10 bis 20 Prozent eines Jahrgangs wirklich gute Pferde abgeben, 10 bis 20 Prozent oder mehr haben deutliche Mängel und dazwischen liegt ein großes Mittelfeld von durchaus brauchbaren Pferden, die aber vom Gang, Exterieur oder Charakter her nicht zur Spitzenklasse zählen.

Der Pferdemarkt war und ist heute groß, aber die meisten Angebote stammen notgedrungen aus dem oben genannten Mittelfeld. Jedes Gestüt, jeder Händler versucht aus verständlichen Gründen vor allem solche Pferde verkaufen zu können. Deren Nachteile, wie etwa Gangfehler oder für das Fahren ungeeignete Charaktereigenschaften, sind vom nichtprofessionellen Fahrenthusiasten meist nicht auf Anhieb zu erkennen. Deshalb gilt der Satz von Underhill nach wie vor:

„Nur sehr wenige Amateure sind erfahrenen Pferdehändlern gewachsen, aber dennoch setzen sich viele von ihnen diesem Risiko aus.“

Aus diesem Grund ist die Zuhilfenahme eines erfahrenen, neutralen Kenners beim Pferdekauf unbedingt zu empfehlen. Dieser wird vorab den Käufer ausforschen, wofür er das neue Pferd einzusetzen plant, und sich über den Ausbildungsstand des Fahrers erkundigen. Wie beim Reiten gibt es allerdings unter Fahrlehrern auch solche, die den Kunden recht anspruchsvolle Pferde andienen und sich damit ein längeres Engagement als Ausbilder sichern. Das kann so weit gehen, dass ein zu anspruchsvolles Pferd gekauft wird, dieses nach längerer, begleiteter Phase zu einem minderen Preis zurückgegeben werden muss und das Spiel von vorne beginnt. Auch kommt es vor, dass ein an sich gutes, gerade in einem Stall verkäufliches Pferd, einer potenziellen Käuferin oder Käufer dringend empfohlen wird, dies aber nicht zu ihr oder ihm passt, etwa von der Größe her. Besonders Anfänger sind beim Pferdekauf einigen Gefahren ausgesetzt. Sie malen sich ein Wunschbild ihres idealen Pferdes nach der Lektüre von Zeitschriften und Büchern mit Bildern von Spitzenfahrern und ihren herrlichen Gespannen aus, ohne zu wissen, was es brauchte, um auf diesem Niveau auftreten zu können.

Hengst, Stute oder Wallach?

Erfahrungsgemäß eignen sich zum Fahren Wallache am besten. So war es auch früher. Eine Ausnahme wurde wie erwähnt bei den Parade Pferden gemacht, die Schaugänge wie Piaffe, Passage und die halbe Courbette am Wagen zeigen mussten (vgl. Kapitel 10). Das gibt es übrigens heute noch. Stuten eignen sich auch bestens und zeigen meist viel Energie und Leistungswillen. In der Rosse kann sich aber ihr Verhalten ändern, gerade auf dem Turnierplatz. Für sehr erfahrene Fahrer ist dies in der Regel kein Problem.

Bei Hengsten gibt es durchaus rassespezifische Unterschiede bezüglich des Hengstverhaltens. So können etwa iberische Hengste ein Leben lang zuverlässige Begleiter sein. Erfahrene Fahrer stellten allerdings fest, dass sich junge Hengste oft noch gut beherrschen lassen, aber mit zunehmendem Alter vermehrt schwierige Situationen auftreten. In gewissen Ländern, wie etwa in Spanien, werden heute noch viele Hengste, etwa in Viererzügen, gefahren. Der dortige Umgang mit Hengsten unterscheidet sich aber zuweilen von dem in nördlichen Ländern. Auf Turnierplätzen mit internationaler Beteiligung kommt es deshalb manchmal zu Disputen aufgrund einer unterschiedlichen Auffassung von Tierschutz zwischen den Nationen. Auch wenn es dem Traditionssport gut anstehen würde, auch das Fah-

ren von Hengsten in der Fahrtradition zeigen zu können, ist die Situation der Hengsthalter auf den Turnierplätzen nicht einfach. Die Pferdebesitzer wissen zwar in der Regel genau, wann und wie sie ihr Tier behandeln müssen, um eine Situation nicht eskalieren zu lassen. Menschen, die mit solchen, notwendigerweise auch konsequenten Eingriffen nicht mehr vertraut sind, empfinden dies aber zuweilen als Tierquälerei. Heute wird es deshalb zunehmend schwieriger, das natürliche Verhalten von Hengsten mit dem Traditionssport auf öffentlichen Plätzen in Einklang zu bringen.

Welcher Umgang mit dem Pferd?

In die gleiche Richtung der Diskussion geht die Frage, wie man „richtig“ mit dem Pferd umgeht. Bei allen guten Seiten des früheren Umgangs mit dem Pferd, bis hin zur „leichten Hand“: Früher wurden zuweilen Pferde, besonders junge, in einer Art behandelt, die heute als rüde empfunden wird. Ein Beispiel: Bei meinen ersten Fahrstunden im schweizerischen Nationalgestüt von Avenches mit Viererzügen aus Zuchthengsten pflegte der Oberfahrer, wenn Unruhe im Gespann aufkam, den Peitschenschlag dicht über den Ohren der aufmüpfigen Pferde knallen zu lassen. Dann war für eine halbe Stunde Ruhe. So etwas führt heute zu Diskussionen. Zu Recht oder zu Unrecht? Die Spanne zwischen den verschiedenen Positionen und Meinungen ist hier weit, und reicht vom Berufsfahrer, der an einem Tag Gespann um Gespann bewegen muss, darunter auch möglicherweise durch falschen Umgang verdorbene Einfahr- oder Korrekturpferde, bis zum Freizeitfahrer, für den das Pferd ein Partner und Familienmitglied ist, ähnlich wie ein Hund, und dem der hin und wieder einmal zu kleineren Ausfahrten auf einsamen Wegen anspannt. Keiner kann dabei seine Situation zum Maßstab aller Dinge machen.

Eines aber ist klar: Die Behandlung des Pferdes muss seinem angeborenen Verhalten und seinem Ausbildungsstand angemessen sein. Hier geschehen viele Fehler; von Tierärzten hört man heute zunehmend, dass mehr Pferde durch Bewegungsmangel als durch Überforderung krank werden. Nach Unfällen stellt man nicht selten fest, dass die Fehler nicht auf das Tier, sondern auf den nicht adäquaten Umgang des Menschen mit dem Pferd zurückzuführen sind.

Die Pflege und der richtige Umgang mit dem Pferd war um 1900 ein großes Thema vor dem Hintergrund des aufkommenden Tierschutzgedankens. Das zeigt etwa die „Anleitung für die Pflege des Pferdes“ aus dem Katalog des Zürcher Stalleinrichters Linke mit einigen Punkten, die auch heute noch Gültigkeit haben (siehe Abb. 97).



91
Vorbildlicher Viererzug vor einem Jagdwagen in Basel um 1881. Alle vier Karossier stehen wie Statuen vor dem Wagen still. Der älteste Sohn des Fahrers Emanuel Paravicini-Bachofen (1843–1884) darf schon auf seinem Pony mitreiten.

Zum Beschlag des Fahrpferdes

Für viel gefahrene Pferde lohnt es sich, einen erfahrenen Hufschmied auszuwählen, der mit dem Beschlagen von Fahrpferden seit längerer Zeit vertraut ist. Denn der Beschlag des Fahrpferdes, das viel auf geteerten Straßen eingesetzt wird, unterscheidet sich von dem eines im Sport eingesetzten Reitpferdes.

Der mit dem Beschlagen von Fahrpferden seit langem vertraute, in Frankreich und der Schweiz tätige Hufschmied Ludovic Renoir hat dankenswerterweise seine Erfahrungen zum Beschlag des Fahrpferdes folgendermaßen zusammengefasst:

„Im Gegensatz zu den exakten Wissenschaften, die auf wohl fundierten biometrischen Theorien beruhen, kann der Hufbeschlag als Kunsthandwerk betrachtet werden. Die Techniken und Normen, welche diesem Handwerk eigen sind, kommen jeweils entsprechend der Fähigkeiten und des Talentes des jeweiligen Hufschmiedes zur Anwendung.“

Beschläge für Wagenpferde werden häufig starkkalibrig gefertigt, um der vorschnellen Abnutzung durch Fahrwege und Straßen standzuhalten. Häufig werden die Beschläge auch mit Hartmetallstiften versehen, um die Eisen vor einem vorzeitigen Verschleiß zu schützen. Die Stifte sind aber auch wirksame Rutschhemmer auf glatten Unterlagen wie etwa dem Asphaltbelag. Je nach Bodenbeschaffenheit und klimatischen Bedingungen sind in die Ruten und/oder im Zehenbereich eingesetzte Stollen unverzichtbar. Die Belastbarkeit eines Beschlages hängt zu einem großen Teil von den Hufnägeln ab, mit welchen das Eisen an den Huf angeheftet wird. Dabei kommt dem Nagelkopf eine zentrale Rolle zu. Für den Einsatz auf Straßen zeigt die Erfahrung, dass die mechanische Anforderung an einen Hufnagel mit folgenden Eigenschaften die beste Lösung ist: Ein möglichst breiter und konischer Nagelkopf, der perfekt im Nagelloch versenkt werden kann und die Vibrationen beim Aufsetzen auf harte Bodenbeläge bestmöglich absorbiert. Der Nagelschaft sollte idealerweise fein und spitz zulaufend sein, sodass die Hufwand so wenig als möglich beeinträchtigt wird.

Die heute üblichen Beschlagstechniken für Spring-, Military- oder Westernpferde unterscheiden sich von denen des Fahrpferdes. Dort soll das Abfüßen des Pferdeshufs zur Überwindung von Hindernissen beschleunigt werden oder um den Bewegungsfluss zu erleichtern. Durch eine Verlagerung der Auflagepunkte wird in diesen Fällen versucht, die Berührungszeit der Eisen auf den üblicherweise sandigen Böden zu verkürzen. Die Trachten werden dementsprechend so bearbeitet, dass das Aufsetzen des Hufes flüssiger ablaufen kann; die Bewegung der Vorderbeine wird durch das Zurücksetzen des „break over points“ beschleunigt. Aufgrund dieser Anpassungen (gleichzeitiges Anheben der Schenkel und des Zehenteils) verlagert sich der Schwerpunkt des Pferdebeines in die Mitte des Hufes. Um diese ungewohnte Belastung auszugleichen, greift man zu einem Hilfsmittel und verstärkt den Huf mittels Gummi-Füllung, Silikon, Sohlen oder ähnlichen Maßnahmen. Diese Art der Korrektur hieß früher „en bateau“ und wird heute „fullrocking shoeing“ genannt.

Das Zugpferd hingegen setzt seine Kraft horizontal ein und ist somit auf die Stabilität der Eisen beim Bodenkontakt angewiesen, um die Länge seiner Bewegung vollständig auszunützen zu können. Der Huf des Zugpferdes auf harten, unebenen Böden und auf Naturstraßen ist einer stetigen Bewegung unterworfen. Deshalb soll er flach beschlagen werden, mit einem deutlichen Anheben der Zehenrichtung. Der innere, vordere Zehenbogen sollte dabei den Boden nicht berühren, um eine übermäßige Belastung der Trachten zu vermeiden und um die Zugarbeit der Schulter zu erleichtern.

Dabei soll die natürliche Ausdehnung des Hufes möglichst erhalten bleiben. Sohle, Strahl und Eckstreben werden so wenig als möglich ausgeschnitten, um die natürliche Struktur des Hufes nicht zu beeinträchtigen. Deshalb wird als Beschlag ein eher gedecktes Standardisen gewählt, welches die gegebene Hufform respektiert und so den Kontakt des Eisens mit dem Boden optimiert. Nach Bedarf, um einen Huf ausreichend zu schützen und zu stabilisieren, werden die Eisen auch in der Werkstatt auf Maß geschmiedet. Was die Stellung der Extremitäten angeht, lässt sich der Hufschmied stets von der Position und Ausrichtung des Fesselgelenkes leiten. Es ist jedoch angezeigt, die Höhe der Trachten beizubehalten. Bei Wagenpferden sind die vorderen Gliedmassen häufig zeheneng, die Pferdebeine also nach innen gerichtet. Diese Stellung ist eine gesunde Reaktion auf das sogenannte „Bulldog-Syndrom“: je breiter die Brustpartie, umso grösser sind die Kräfte, die auf Schultern und Gliedmaßen einwirken, was wiederum die Griffigkeit und gute Haftung der Hufe auf dem Boden in der Steigung und bei schwerer Zugleistung gewährleistet. Um diese starke Beanspruchung kompensieren zu können, soll deshalb der äußere Rand der Eisen mit einer ausreichenden Garnitur versehen werden. Eine genügende Höhe der Trachten garantiert eine korrekte Karpalgelenkbewegung und favorisiert die richtige Funktionsweise des Fesselgelenks durch eine sofortige Anspannung der Beugesehnen. In diesem Fall erübrigt sich ein Beschlag mit langen Ruten.

Die hinteren Pferdehufe, welche zusammen mit der Hinterhand zur Kraftübertragung eingesetzt werden, benötigen einen ihrer Größe und Hufform entsprechenden Beschlag; diese Eisen werden nicht zurückgesetzt. Beschlagen wird mit langen Schenkeln, um die Arbeit der Sehnen zu unterstützen und um als Stoßdämpfer zu wirken, sobald sich das Pferd ins Geschirr legt. Durch das flache Aufsetzen des Hufes kann das Pferd seine Bewegungen voll entwickeln und seine Kraft uneingeschränkt einsetzen. Der Huf verlässt den Boden erst in dem Augenblick, bei dem das Hüftgelenk seine volle Ausdehnung erreicht hat. – Beim Beschlagen der Hinterhufe von Zugpferden, und übrigens auch von Sportpferden, ist eine einzige Zehenkappe ausreichend. Dieser Beschlag der hinteren Hufe wird herkömmlicherweise als „Basisbeschlag“ bezeichnet.

Dabei werden die Hufe nicht durch die oft angebrachten Seitenkappen beengt und können so der Dynamik des Sprunggelenkes besser folgen. Diese Unterstützung des Sprunggelenkes befördert einen freien Bewegungsablauf und eine vermehrte Kraftentfaltung, welche sich bis in den oberen Teil der Gliedmaßen fortsetzt. Dieser Basisbeschlagn der hinteren Hufe erlaubt das Anbringen einer Garnitur (der die Hufwand überragende Rand des Eisens) des gesamten äußeren Hufeisens entlang und bietet somit eine ausreichende Auflagefläche und einen entsprechenden Komfort.

Zusammengefasst kann man zum Beschlagn des Fahrpferdes sagen: Ausreichende Auflagefläche = Stabilität und Komfort = maximale Schrittlänge.“

Die Behandlung des Pferdes vor dem Auftritt

Der Konditionsaufbau der für Turniere eingesetzten Fahrpferde sollte rechtzeitig in den ersten Monaten des neuen Jahres einsetzen, denn die Turniersaison beginnt bereits im April und Mai. Dazu gehören auch Gehorsamsübungen, etwa das ruhige Stehen, wie es vor den Richtern am Turnier verlangt wird. Früher achtete man darauf, dass dabei die Pferde wie Statuen auf allen vier Beinen standen (vgl. Abb. 91). Das schaffen heute nicht mehr viele.



92

Eingeflochtene Schweife waren früher vor allem an Galazügen üblich. Um alle Pferde gleich aussehen lassen zu können, wurden künstliche Schweife bereit gehalten. Solche haben sich in Schloss Nymphenburg bei München erhalten.



93 und 94

Links: Eingeflochtene Mähne am vordersten Pferd des Krönungszuges von Ludwig II. von Bayern nach einer Gouache von Franz Seitz um 1867.

Rechts: Korrekt eingeflochtene Mähne an einem Schimmel.

Bei den meisten Turnieren muss zu Beginn der Equidenpass abgegeben werden; vom Veranstalter wird üblicherweise stichprobenartig kontrolliert, ob die notwendigen Impfungen eingetragen sind. Die Fahrerinnen und Fahrer selbst müssen sich in der Regel nicht über abgelegte Prüfungen ausweisen. Unbedingt zu empfehlen ist der Abschluss einer Haftpflichtversicherung durch den Pferdehalter.

Selbstverständlich nimmt man kranke oder lahme Pferde nicht mit aufs Turnier; die Richter sind auch bei Traditionsturnieren dazu angehalten, erschöpfte, kranke oder lahme Tiere aus dem Wettbewerb auszuschließen.

Der Beschlag sollte vor dem Turnier kontrolliert und nötigenfalls erneuert werden. Empfehlenswert sind Eisen mit Widia-Stiften und Stollenlöchern. Ist das Terrain des Kegelparcours aufgeweicht, sind Hartmetallstiftstollen empfehlenswert, um ein Ausrutschen der Pferde in den Wendungen zu vermeiden. Bei Umzügen in Städten mit glattem Kopfsteinpflaster ist unbedingt zu Widia-Stiften zu raten.

Die Mitnahme von Grooms, die mit den jeweiligen Pferden gut vertraut sind, hat sich in brenzligen Situationen vielfach bewährt. Muss der Groom beim Halten helfen, greift er nicht in die Leinen, sondern in das Backenstück.

Ein viel diskutiertes Thema sind die Pferdefrisuren (Abb. 92 bis 94). Früher wurde dabei oft übertrieben, heute nimmt man es deutlich lockerer. Dennoch gilt nach Pape:

„Schlecht und ungleich frisierte Pferde verderben das Bild des Gespanns erheblich.“

Die Zeiten der kupierten Schweife sind in Europa definitiv vorbei. Das Kupieren der Schweife, englisieren genannt, ist heute verboten. Man glaubte früher, dass damit der Hinterhand mehr Kraft zugeführt wird. – Bei Pape steht zudem:

„Das Verziehen des Schweifes am Schweifansatz bis zu einer Länge von 20-30 Zentimetern hat den Sinn, die Muskulatur der Hinterhand besser zur Geltung zu bringen.“

Die Langschweife werden beim Fahrpferd in der Regel kürzer gehalten als beim Reitpferd, etwa bis zum Sprunggelenk, bei Mehrspännern alle gleich hoch. Nach wie vor wird der Schweif nicht durchgekämmt, sondern Haar für Haar verlesen. Das Ausschneiden der Schweiffrübe ist eher umstritten (kein „Rattenschwanz“), wird aber viel praktiziert, weil so durch die Schweifmetze keine Haare eingeklemmt werden und diese besser sitzt. Das Einflechten des Schweifes im oberen Bereich kommt oft vor, ist aber wie bei der Mähne etwas umstritten.

Früher wurde die Mähne des Wagenpferdes eher selten eingeflochten, eigentlich nur bei Galagespannen. Das Einflechten der Mähne scheint in den letzten Jahrzehnten aber über den Dressursport im Fahrsport Fuß gefasst zu haben. Der Grund ist klar, der Hals des Pferds kommt dabei besser zur Geltung. Bei Pferden mit langer Mähne, wie etwa iberische Pferde, die auch häufig geritten werden, sollten diese eher eingeflochten als offen gelassen werden.

Am besten ist, das Mähnenhaar auf Handbreite zu verziehen. Üblicherweise sollten alle Mähnen nach rechts liegen, bei Mehrspännern mindestens alle nach außen. Legt sich die Mähne schlecht, so empfahl Pape, bei dem auch das Verziehen detailliert beschrieben ist, die rechte Hälfte der Mähne abzuscheren. Stehmähnen sind beim warmblütigen Fahrpferd verpönt, wenn schon, dann sollten diese ganz kurz geschnitten sein. Beim Kaltblüter kennt man die nach beiden Seiten fallende Mähne.

Die über das Deckhaar vorstehenden Haare werden in der Regel gekürzt, besonders an den Fesseln (bei Kaltblutpferden nur ausgedünnt). Am Kopf bleiben natürlich die Tastaare stehen, hingegen werden über den Ohrmuscheln überstehende Haare mit der gebogenen Schere abgeschnitten. Über den Hufen werden die über den Kronenrand fallenden Haare ebenfalls gestutzt. Die Hufe selbst sollten geölt werden, damit sie matt glänzen, in England werden die Hufe gerne deckend geschwärzt.

Pferdeausstattung

Früher wurden die Pferde viel mehr eingedeckt als heute, auch weil sie wohl häufig im Winter geschoren waren. Vom kompletten Eindecken im Stall oder auf dem Transport, wie dies Abbildung 95 zeigt, ist man heute weitgehend abgekommen. Beim Halt wurde oft eine wollene Decke mit Streifenmuster über die Kruppe geworfen. Dies empfiehlt sich bei kaltem und windigem Wetter heute noch. Solche Pferddecken dienten auch als Kniedecken für den Fahrer.

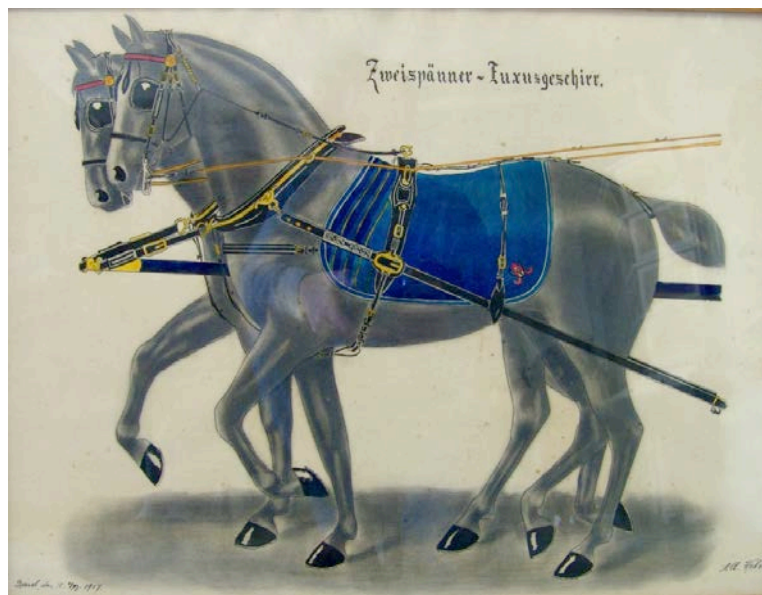
Auch zum Fahren wurden früher bei kaltem Wetter Halbdecken eingesetzt, die unter den Kammdeckel gelegt und dort verschnallt wurden (vgl. Abb. 96). Dieselben gab es auch als Regendecken, meist aus Leder oder textilem Material, eher aber für gewerbliche Gespanne. In heißen Sommermonaten wurden zuweilen bei empfindlichen Pferden leichte, netzartige Fliegedecken, auch beim Fahren, über den Pferderücken gelegt. Solche empfehlen sich heute noch bei längeren Aufenthalten bei heißem Wetter.

Ein besonders Problem sind die Ohrenkappen als Schutz gegen Fliegen. Sie wurden vielfach bei gewerblichen Gespannen, von Fuhrhaltern und im ländlichen Gebrauch verwendet, kaum oder gar nicht allerdings bei eleganten Stadt- und Sportgespannen. Wenn es irgendwie geht, sollte man deshalb auf diese heute am Turnier verzichten, es sei denn sie dienen der Sicherheit oder dem Tierschutz. Dasselbe gilt für Streichkappen, Glocken und ähnliche Hilfsmittel.



95

Für den Transport eingedecktes Pferd. Diese „Bahndecke“ wurde in der „Deutschen Sattler-Zeitung“ 1911 publiziert.



96

Städtische Luxusgespanne fuhr man früher im Winter gerne mit der so genannten „Halbdecke“: Zeichnung um 1910 einer Halbdecke eines Sattler-Lehrlings in seiner Prüfungsarbeit (Sammlung Toni Meier).

Tierschutz

Wie schon betont (vgl. auch Abb. 97), kommt dem Tierschutz heute auch im Traditionssport eine hohe Bedeutung zu. Alle, die diese Sparte des Fahrens ausüben, sollten den folgenden Verhaltenskodex („Code of Conduct“) der FEI kennen und befolgen:

„Die FEI erwartet von allen im internationalen Turniersport beteiligten Personen, den Code of Conduct der FEI zu befolgen. Sie erwartet des Weiteren stets das Wohlergehen des Pferdes als oberstes Gebot anzuerkennen und zu akzeptieren und es niemals wettbewerbsmäßigen oder kommerziellen Einflüssen unterzuordnen.

- 1. Bei der Vorbereitung und beim Training der Turnierpferde muss zu jeder Zeit das Wohlergehen der Pferde absolute Priorität haben. Das umfasst eine gute Behandlung der Pferde, gute Trainingsmethoden und Hufpflege, gute Ausrüstung sowie guten Transport.*
- 2. Bevor Pferden und Teilnehmern erlaubt wird, am Wettkampf teilzunehmen, muss sichergestellt sein, dass sie in gutem Gesundheitszustand sind und dass der Ausbildungs- und Trainingszustand dem jeweiligen Prüfungsniveau entspricht und sie somit fit sind. Das bezieht sich u. a. auf den Gebrauch von Medikamenten, operative Eingriffe, die das Wohlergehen oder die Sicherheit gefährden, auf den Einsatz trächtiger Stuten oder den unsachgemäßen Gebrauch von Hilfsmitteln.*
- 3. Durch den Turniereinsatz darf das Wohlergehen des Pferdes nicht beeinträchtigt werden. D. h. es muss besonders achtgegeben werden auf Prüfungsplätze, Bodenverhältnisse, Witterungsbedingungen, Stallungen und die Sicherheit auf dem Turniergelände. Ferner muss sich das Pferd für den Weitertransport in einem guten Gesundheitszustand befinden.*
- 4. Es muss sichergestellt sein, dass Pferde nach dem Turniereinsatz sorgfältig gepflegt werden. Kein Aufwand darf gescheut werden, um sicherzustellen, dass Pferde nach Beendigung ihrer „Turnierkarriere“ weiterhin fürsorglich behandelt werden. Das umfasst gute veterinärmedizinische Versorgung, u. a. von Sportverletzungen, Euthanasie und den „Ruhestand“.*
- 5. Die FEI bittet alle am Sport Beteiligten eindringlich, das höchste Niveau der Ausbildung auf ihren entsprechenden Spezialgebieten anzustreben.“*

Anleitung für die Pflege des Pferdes

gemäss den Vorschriften des Basler Tierschutzverein.

Reinlichkeit und gute Lüftung sind Hauptfordernisse eines guten, gesunden Pferdestalles.

Regelmässige genügende Fütterung mit gut ausgestäubtem, tadellosem Futter, sowie tägliche tüchtige Reinigung der Haut erhalten die Pferde gesund und leistungsfähig. „Gut geputzt ist halb gefüttert“.

Raufen und Krippen, besonders aber die letzteren, sollen sorgfältig rein gehalten werden, sonst können sich daran Krankheitskeime festsetzen, welche kaum wahrnehmbar, aber sicher die Gesundheit der Tiere untergraben.

Das Tränkwasser werde nur in durchaus reinen nicht übelriechenden Gefässen gereicht. Holzgefässe sollen von einem Tränken zum andern umgestülpt und ausgetrocknet werden, damit nicht in dem feuchten Holze sich unsichtbare Fäulnispilze entwickeln können.

Die Abzugsrinnen des Stalles sollen täglich gut ausgespült und ausgereinigt werden, sonst entwickeln sich darin leicht für Augen und Lungen der Menschen und Tiere schädliche Gase.

Der Mist werde täglich mehrmals aus dem Stalle entfernt, damit nicht dessen Ausdünstung die Stallluft verunreinige.

Das Liegenlassen des noch wenig beschmutzten Strohstrohes kann nur dort geduldet werden, wo ausgiebige Lüftung möglich ist.

Die Streue soll reichlich zugemessen werden, damit die Pferde ihre von der Arbeit ermüdeten Glieder auch wirklich ausruhen können.

Im Stalle sollen die Pferde so angebunden werden, dass sie leicht das Futter erreichen und doch niederliegen, nicht aber durch Bisse oder Hufschläge sich gegenseitig verletzen können.

Das Hochbinden der Pferde, das sie am Abliegen verhindert, verhindert freilich auch die Beschmutzung der Haut, ist aber eine Tierquälerei, die dem Tiere und damit auch dem Besitzer grossen Schaden zufügt. Je öfter und länger ein Pferd sich liegend ausruhen kann, desto länger wird es diensttauglich bleiben.

Im Stalle selbst soll nachts kein Licht brennen, da jedes Licht die Nachtruhe des Pferdes stört, doch soll in der Nähe des Stalles ein Licht bereit stehen, damit in Notfällen dem Tiere sofort Hilfe gebracht werden kann.

Vor dem Einschirren oder Satteln sollen alle Geschirrtteile untersucht werden, ob sie nicht schadhafte oder sonst geeignet seien, das Pferd zu drücken und zu verletzen.

Das Gebiss darf im Winter dem Pferde nicht eiskalt ins Maul gelegt werden, sondern ist vorher etwas zu erwärmen, da sonst leicht schmerzhaft Verletzungen des Pferdemaules entstehen.

Kommt das Pferd von der Arbeit zurück, so soll nach Abnahme von Sattel und Geschirr sofort, besonders im Sommer, die notwendigste Reinigung des Tieres vorgenommen werden.

Mittelt eines weichen Schwammes und viel reinen Wassers werden Augen, Nüstern und Maul des Pferdes tüchtig ausgewaschen, ebenso After und Wurf oder Schlauch. Alle vier Hufe sollen mit Bürste und Wasser sauber ausgebürstet werden, doch so, dass ein Nasswerden der Fessel vermieden wird. Sind Köten und Fesseln beim Gebrauche oder beim Waschen des Pferdes doch nass geworden, so sollen sie mittelst weichen Heues oder Strohs gut trockengerieben werden, damit nicht schmerzhaft Mauken und Schrunden entstehen.

Beim Reinigen der Hufsohle achte man genau, ob sich nicht etwa Steine zwischen oder unter das Eisen eingeklemmt haben oder nicht gar etwa ein Nagel in das Hufhorn eingedrungen sei. Im letztern Falle ziehe man sofort den Tierarzt zu Rate, da jede verlorene Minute das Leben des Pferdes gefährden kann.

Gesunde Pferde, die ihre volle Ration erhalten, sollen niemals ganze Tage lang unbeweglich im Stalle stehen bleiben, da sonst leicht Koliken, schwarze Harnwinde oder andere Krankheiten entstehen können.

Das Ausschoren der langen Haare im Fessel unedler Pferde erleichtert die Reinigung, doch müssen solche ausgeschorene Fesseln sehr rein und trocken gehalten werden, sonst entstehen darin leicht schmerzhaft Mauken.

Das Ausschoren der langen, weichen Haare aus den Ohrmuscheln ist gerade widersinnig, da diese Haare von der Natur dazu bestimmt sind, das Eindringen von Insekten und Fremdkörpern in das innere, sehr empfindliche Ohr zu verhindern.

Das Pferd kann zwar die Sprache des Menschen nicht völlig verstehen, sehr wohl aber den Sinn einiger Worte, besonders dem Klange nach beurteilen. Man suche das Tier soviel wie möglich an die menschliche Stimme und Sprache zu gewöhnen, indem man es immer mit den gleichen Worten und möglichst im gleichen Tone anspricht.

Freundliche Behandlung in Worten und Taten wirkt ausserordentlich günstig auf Charakter und Benehmen des Pferdes, rohe unfreundliche Behandlung hingegen kann das frömmste Pferd störrisch machen.

Bei der Stallpflege sowohl wie beim Satteln, Einspannen und Beschlagen soll das Pferd mit freundlichen Worten, nicht aber mit Flüchen und Püffen traktiert werden. Beim Reiten und Fahren suche man alles Zerren und Reissen an den Zügeln zu vermeiden und gebe die nötige Hilfe und Aufmunterung niemals plötzlich und unvermittelt oder heftiger als durchaus notwendig. Alles heftige Anschreien, Peitschenknallen, Zupfen an den Zügeln oder unvermittelt Zwicken mit der Peitsche erschreckt das Pferd und macht dasselbe ängstlich, oftmals geradezu widersetzlich. **Das Pferd ist keine Maschine, sondern ein edles Geschenk Gottes und soll als solches behandelt werden.**

Meine persönliche Erfahrung und Meinung

Das richtige Pferd beziehungsweise Gespann ist das A und O beim Traditionsfahren. Dies bezieht sich nicht nur auf die Wirkung des Auftritts sondern auf das ganze „Leben“ mit dem Pferd. Wenn Traditionsfahren auf Dauer Freude machen soll, ist der gelassene Umgang mit dem Pferd in der Ausbildung, im Stall, vor und nach dem Turnier entscheidend. Ein Pferd, das beim Einspannen entspannt und ruhig steht, gelöst den Hof verlässt, auf der Straße nicht bei jedem kreuzenden LKW zur Seite weicht, auf der Fahrt freudig vorwärts geht und trocken nach Hause kommt, macht Freude.

Ein solches Pferd hat seinen Preis beim Einkauf genauso wie für die Ausbildung. Nach meiner Erfahrung geben Traditionsfahrer zuweilen recht viel Geld für Wagen, Geschirre und Kleidung aus, sparen aber beim Pferdekauf und bei der Pferdeausbildung. Dabei wird schnell die Relation zwischen Kaufpreis und Stallkosten vergessen. Für die Unterbringungskosten und das Futter eines Pferdes kommen im Laufe eines Pferdelebens hochgerechnet Zehntausende zusammen; das sollte man beim Kauf bedenken und hier nicht sparen. Dasselbe gilt für die Kosten eines Ausbilders und Fahrlehrers. Diese rechnen sich in der Regel unter dem Strich. Es empfiehlt sich also vor dem Pferdekauf ein Gesamtbudget inklusive Folgekosten durchzurechnen.

Aus diesem Grund ist vom günstigen Kauf eines Fohlens abzuraten. Bis dieses mit etwa vier Jahren regelmäßig eingespannt werden kann, sind meist Kosten für Tierarzt, Weide, Stall, Futter und Ausbildung von einigen Tausend Euro aufgelaufen. Für dieses Geld kann man sich leicht ein ausgewachsenes Pferd kaufen, das vor dem Kauf unter dem Sattel und im Geschirr getestet werden kann.

Nicht zu unterschätzen sind die vererbten Fahreigenschaften der verschiedenen traditionellen Rassen. Ich habe mich jeweils für solche entschieden, die von der Zucht her dafür geeignet sind, nämlich Schwere Warmblüter, Freiburger, rein gezogene Hackneys englischen Ursprungs und portugiesische Lusitano. Dabei ging der Weg von größeren und schwereren Pferden zu solchen mit einem Stockmaß von knapp über 1,60 Metern, ganz einfach, weil diese besser zu meinen alten Wagen passen.



98

In Argentinien gezogener Hackney des Schreibenden vor einem original erhaltenen Dogcart in Cuts 2012.

Konkrete Empfehlungen zum Thema Pferd

Auswahl des Pferdes:

Viele Rassen eignen sich als Fahrpferd, das Angebot ist groß und sollte genutzt werden. Neben dem Exterieur sind die Gänge und der Charakter wichtig. Das Fahrpferd sollte von Natur aus einen natürlichen Vorwärtsdrang und einen räumigen Schritt haben, denn beides lässt sich durch Schulung kaum verbessern. Das gilt auch für den Charakter. Hier ist gutes Temperament gepaart mit Ruhe und Beständigkeit von Vorteil.

Pferd und Fahrer/Fahrerin:

Das Pferd sollte vom Exterieur und der Veranlagung her zur Fahrer/Fahrerin oder dem Fahrer passen. Früher bevorzugten Damen eher elegante und kleinere Pferde, die mit leichter Hand zu fahren waren, jüngere Herren eher rassige Pferde und Personen im gesetzten Alter eher schwerere Karossiers.

Verhältnis zum Wagen:

Pferde sollten von der Größe und vom übrigen Exterieur zum Wagen passen. Eine Faustregel ist, dass die Leinen eine Handbreit über der Kruppe verlaufen sollten und das Pferd nicht mehr als das Eigengewicht ziehen sollte. Weil kleinere Personen eher nicht auf zu große Wagen passen – und umgekehrt – sollte dieser Umstand bereits bei der Auswahl des Pferdes berücksichtigt werden. Fahrpferde wiesen um 1900 eine Durchschnittsgröße um 1,60 Meter auf.

Zum Einfahren Fahrlehrer zuziehen:

Beim Einfahren des Pferdes kann bereits viel schief gehen. Verdorbene Pferde zu korrigieren ist schwierig. Deshalb sollte das Einfahren mit Hilfe einer Fachperson und mit dem richtigen Material geschehen.

Tierschutz:

Die Regeln des Tierschutzes werden in jeder Situation eingehalten, das Pferd auch auf dem Turnierplatz richtig getränkt und gefüttert sowie nicht überbeansprucht. Auch auf dem Traditionsturnier gehört es zu den Obliegenheiten der Richter, lahrende und für das Fahren in ungeeigneter Verfassung mitgebrachte Pferde aus dem Wettbewerb zu nehmen.



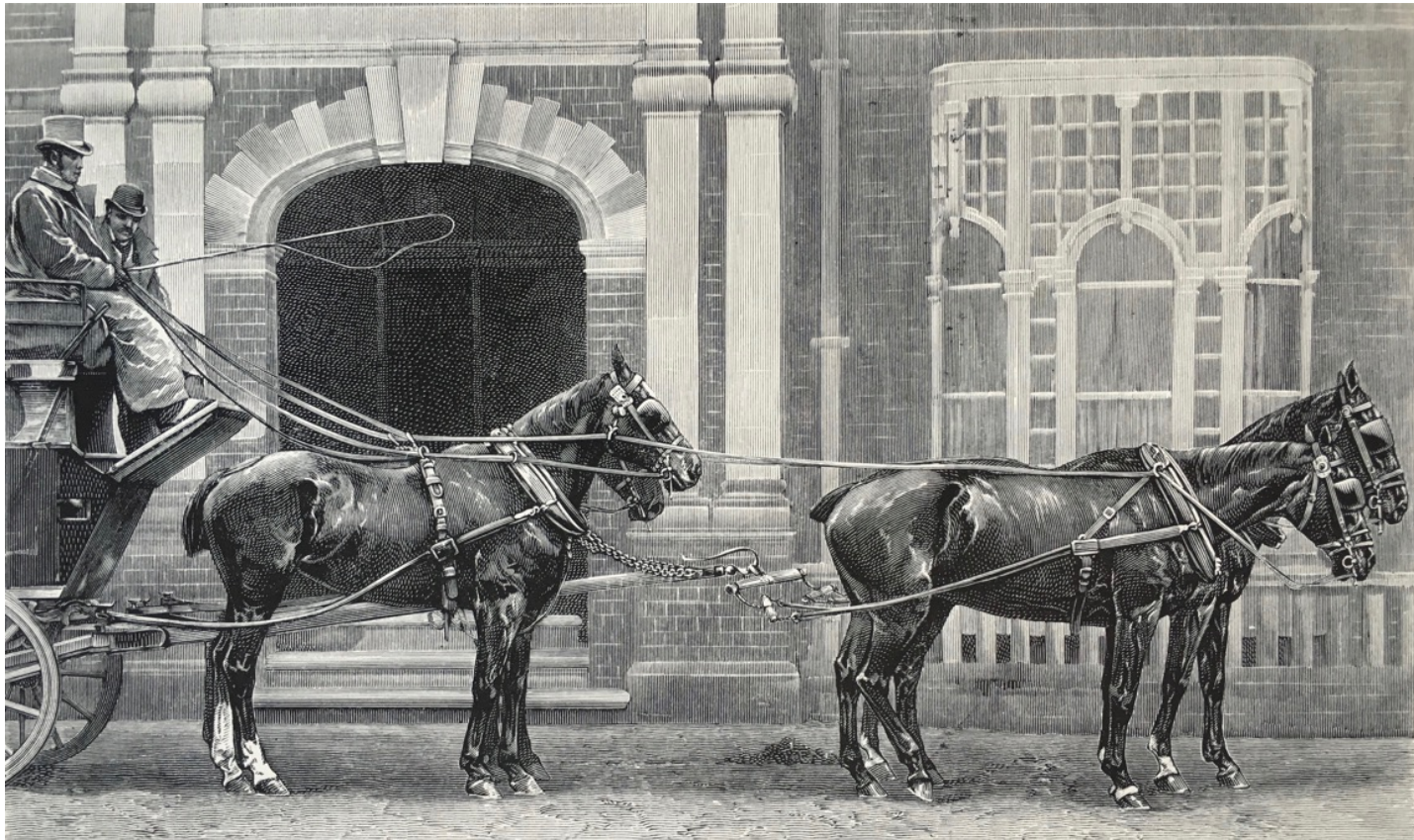


Rüdiger Beer

Traditionsturnier Lossburg 2018 - Hansom Cab aus der Sammlung Heinz Scheidel - Fahrer Hans-Werner Hamacher - Foto R. Beer

5. Geschirre und Anspannungen

Ganz selbstverständlich streifen wir heute vor dem Einspannen die Kumte über die Köpfe unserer Pferde, legen die Kammdeckel auf, verschnallen die Struppen und ziehen die Kreuzleinen ein. Seit wann gibt es eigentlich die heute gängigen Geschirre und Leinen, wo entstanden sie? Zu solchen Fragen gibt es wenig Fachliteratur; die Geschichte der Fahrgeschirre ist ein Stiefkind der Forschung. Das hängt wohl damit zusammen, dass sich wenig Objekte erhalten haben, die älter als hundert Jahre sind und wenn, dann sind es Prunk-, nicht Gebrauchsgeschirre.

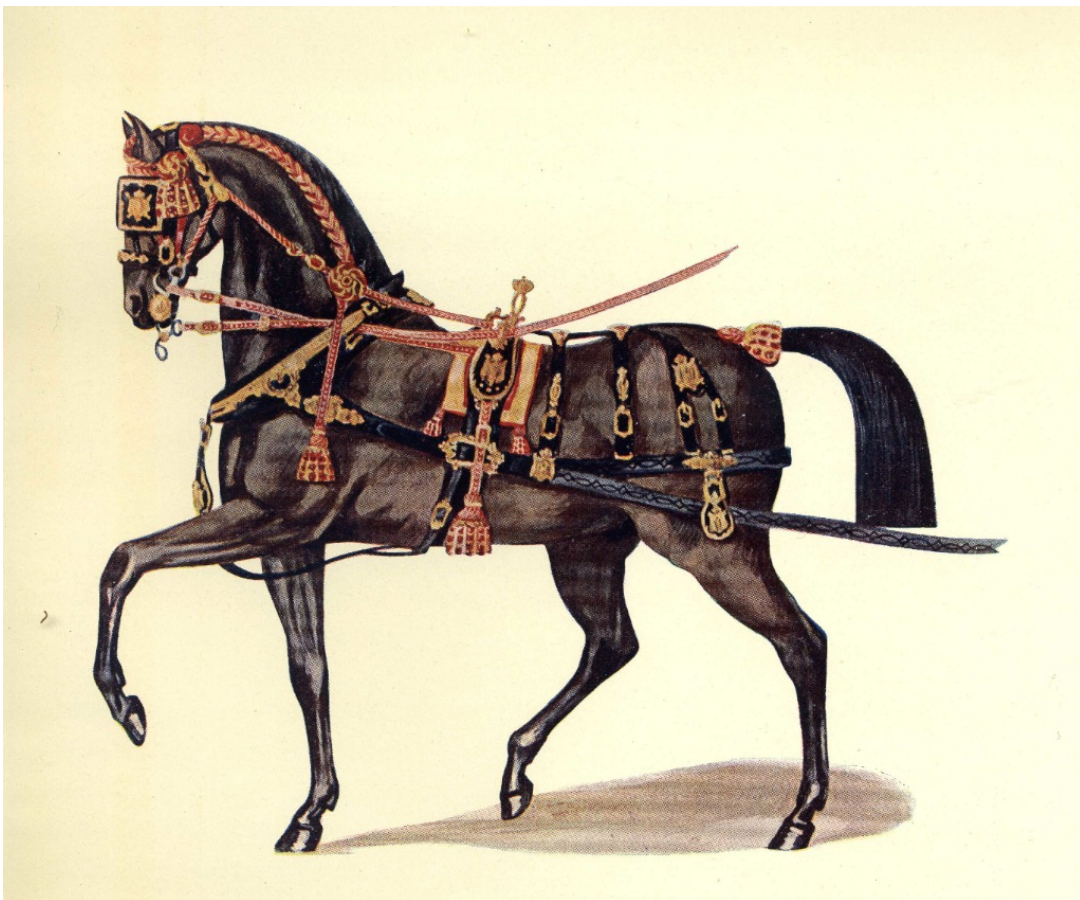


99
Das Kumtgeschirr bewährte sich im harten Einsatz der englischen Postwagen und wurde nach 1800 zum weit verbreiteten Luxusgeschirr. Das oben abgebildete Road-Coach-Geschirr der Zeit um 1900 war für Tourenfahrten geeignet: schwere Kumte und für den schnellen Pferdewechsel vorne ohne Kammdeckel und Schweifriemen. Das darunter abgebildete Geschirr der Park Drag wurde etwas leichter gebaut. (Interessantes Detail: Korrekt in Richtung Fahrer positionierte Grooms.)

Die Entstehung der neuzeitlichen Fahrgeschirre um 1800

Das heute auch „englisches Geschirr“ genannte Kumt- oder Kummetsgeschirr mit Stahlbügeln entstand in den Jahrzehnten um 1800, etwas später, als sich auch die Kreuzleinen gegenüber den älteren Gabel- oder Zupfleinen durchsetzten. Jene Periode war eine innovative Zeit in vielen Belangen, politisch mit der Französischen Revolution, wirtschaftlich mit der Industrialisierung und vor allem im geistigen Leben. Offene Geister hatten damals, auch im handwerklichen Bereich, eine größere Chance, ihre neuen Ideen verwirklichen zu können als früher. Denn damals fielen die alten Zunft herrschaften, welche lange Zeit Neuerungen verhindert hatten. Dieser „Reformstau“, würde man heute sagen, führte zu einer – in der Rückschau betrachtet – explosionsartigen Innovationswelle auch im Bereich Pferd und Wagen.

Das um 1800 aufgekommene schnellere und flinkere Fahren hatte Auswirkungen nicht nur auf die Wagen, sondern auch auf die Fahrleinen und die Geschirre. Bis ins 18. Jahrhundert war üblicherweise mit Gabelleinen gefahren worden. Dabei führte zu jedem Pferd nur eine Leine mit einem Gabelstück, das jeweils im linken und rechten Kandarenbaum verschnallt war. Beim Zweispanner führte der Kutscher mit der linken Leine also das linke und mit der rechten Leine das rechte Pferd; dazu kamen Zupfsignale und die Stimme, wie heute noch im Bereich Kaltblutgespanne bekannt. (Bei Luxusgespannen verwendete man zusätzlich kurze gekreuzte Hilfsleinen, genannt Italiennes, welche das Pferdepaar auf der gleichen Höhe hielten.) Erst gegen 1800 setzten sich langsam die uns heute geläufigen langen Kreuzleinen durch. Sie erlaubten schnellere und präzise Wendungen. Dafür nahm man den damals viel diskutierten Nachteil in Kauf, dass sich jede Bewegung der Kutscherhand auf beide Pferde übertrug, etwa eine kurze strafende Parade. Die englischen Coachmen erfanden schließlich für ihre Viererzüge die uns bis heute vertraute Handhaltung des „Four-in-Hand“, das heißt das Fahren von vier Pferden in *einer*, der linken Hand. Dabei blieb die rechte Hand vor allem für die Peitsche und helfende Eingriffe in den Wendungen frei.



100 und 101

Links: Im frühen 19. Jahrhundert übernahm Frankreich von England das leichte englische Kumtgeschirr, auch für die Galazüge des Kaisers Napoleon III.

Rechts: Einspanner im heute üblichen englischen Kumtgeschirr.

Der englische Kumt

Der schwere, von Holz umfasste Lederkumt (oder Kummets) war seit dem Mittelalter für den schweren Zug weit verbreitet. Für Luxuswagen aber benutzte man in der Regel bis ins 18. Jahrhundert das Brustblatt- oder Sielengeschirr. In diesem Bereich wurde es in Westeuropa um 1800 zunehmend vom englischen Geschirr abgelöst (außer für den leichteren Zug, etwa durch Juckergespanne). Das bis heute „englisch“ genannte neuartige Geschirr hatte als Hauptinnovation einen leichteren Kumtleib, der von zwei Stahlbügeln (statt Kumtscheiten aus Holz) umfasst wurde. Frühe Abbildungen von englischen Postgespannen, etwa des Postkurses von London nach Bath von 1784, zeigen bereits diese leichte Kummetsanspannung.

Der englische Grundsatz „*the plainer the better*“, also je einfacher und praktischer desto besser, hatte Auswirkungen auf das ganze Geschirr des Luxuswagens, das jetzt leichter, doch solide und pferdegerecht gearbeitet wurde. Der Kumt hat bekanntlich, gegenüber dem Brustblatt den Vorteil, dass er im harten Einsatz die Arbeit des Pferdes leichter macht. Beim Brustblatt ist der Druck auf die Vorderbrust relativ groß und nicht so gut verteilt wie beim Kumt. Der Nachteil des Kumtes ist, dass er dem Pferd genau angepasst werden muss. (Noch heute hat in den königlichen Stallungen Londons jedes Pferd seinen eigenen Kummteib.)

Um 1800 wurde es in Frankreich, dem im Bereich Equipagenkultur bisher führenden Land Europas, modern, das zu kopieren, was in England als richtig galt. Das sagte Faverot de Kerbrech ganz deutlich. So kamen die englische Fahrweise und das Kumtgeschirr auf den europäischen Kontinent und traten dort einen schnellen Siegeszug an. Alles musste jetzt „à l'angloise“ sein, der Wagen, das Geschirr und die Kleidung. Das galt bald auch für Deutschland. Einmal eingeführt blieb es in Westeuropa beim englischen Vorbild. So kam es, dass das englische Geschirr (bis heute) zum meist verwendeten Luxusgeschirr wurde.

Frühe Sattler-Handbücher

Die Sattlermeister behielten ihr Wissen früher gerne für sich und gaben es nur im eigenen Betrieb mündlich weiter. Über frühe Geschirre gibt es deshalb wenig Dokumente oder gar Bücher. Zu den Raritäten gehört das Sattler-Handbuch von Alexander Hofer aus dem Jahre 1821, der im elsässischen Mülhausen und in Wien tätig war. Seine Abbildungen zeigen, dass um 1821 die Fahrgeschirre in den Grundzügen bereits so durchgebildet waren, wie wir sie heute kennen. Noch waren zwar Brustblattgeschirre gängig, für schnellere Wagen aber stand bereits das englische Kumtgeschirr im Vordergrund.

Um 1820 gab A. Baumann, wohl ein deutscher in Paris tätiger Sattler, seinen „Guide du Sellier et du Harnacheur“ heraus, also ein Handbuch für Sattler und Geschirrmacher. Daraus stammt die Abbildung mit verschiedenen Kopfgestellen. Sie zeigt schön, wie sorgfältig die einzelnen Teile bis hin zur Kinnkette und deren Haken gefertigt wurden (Abb. 103). Um die Mitte des 19. Jahrhunderts gab es bereits viele Varianten von englischen Geschirren, wie die Zeichnungen des französischen Wagenentwerfers Baslez belegen (Abb.104). Damals wurden noch häufig Geschirre in den gleichen Großbetrieben wie die Wagen gefertigt. Der „sellier-carrossier“, wie die Franzosen sagten, also der Sattler-Wagenbauer, war meist der Chef solcher Betriebe. Gute Beispiele dafür sind Million & Guiet in Paris oder in Deutschland Mayer in München.

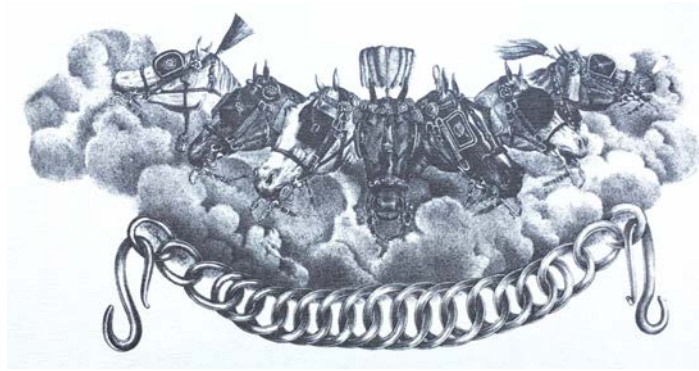
Um 1900 entstanden die meisten Luxusgeschirre in darauf spezialisierten Geschirrfabriken. Diese gaben reich illustrierte Kataloge heraus, dank derer wir gut über die Bandbreite der Geschirre jener Zeit informiert sind. Dazu kommen Abbildungen aus der „Deutschen Sattler-Zeitung“, die in jeder Nummer verschiedene Geschirre veröffentlichte. Häufig wurden Geschirre mit Zierbeschlägen, Kronen und kunstvoll geformten Schnallen versehen. Für das sportliche Fahren wurde um 1910 von dem in dieser Sparte tonangebenden „Deutschen Sport-Verein“ Richtlinien erlassen, wie Sportgeschirr auszusehen hatte, nämlich ganz englisch, also einfach, solide, schlicht geschnitten und ohne Verzierungen, höchstens mit Initialen der Besitzer versehen (Abb. 105). Dabei blieb es bis heute.

Alte Geschirre waren früher je nach Funktion bis ins letzte Detail durchgestaltet, so sollten etwa nach Underhill für sportliche Geschirre, beispielsweise zum Dogcart, nur hufeisenförmige Schnallen verwendet werden. Geschirre für Selbstfahrer wiesen in der Regel keine Kastenschlaufen auf. Dasselbe galt für die Gebisse; Buxton-Kandaren galten als Teil einer eher formellen Ausstattung, etwa zum Coupé, und waren weniger für den Sport geeignet. Achenbach empfahl sie allerdings zum Cabriolet und Schönbeck 1907 allgemein zum Karossier.



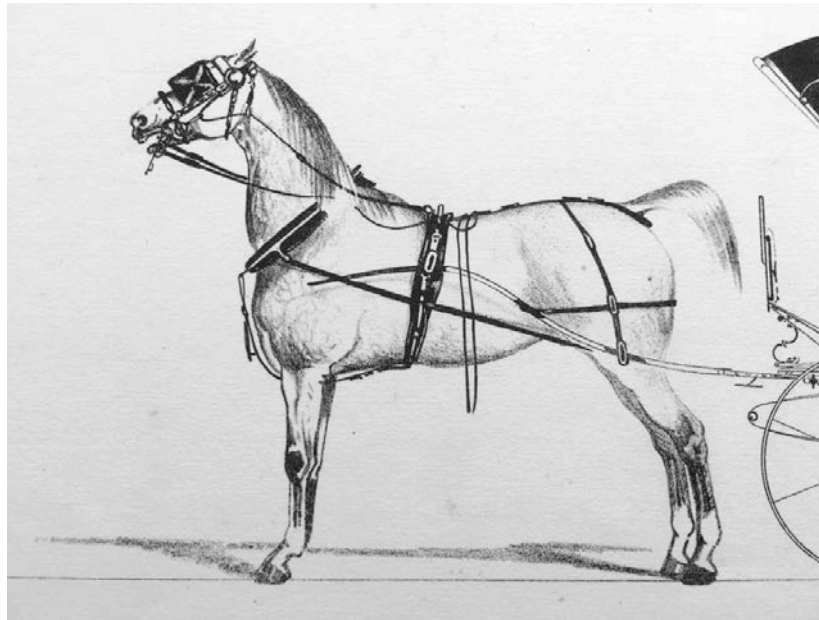
102

Im „Handbuch für Sattler“ des Jahres 1821 von Alexander Hofer wurden noch die alten Brustblattgeschirre ebenbürtig neben den neuen Kumtgeschirren behandelt.



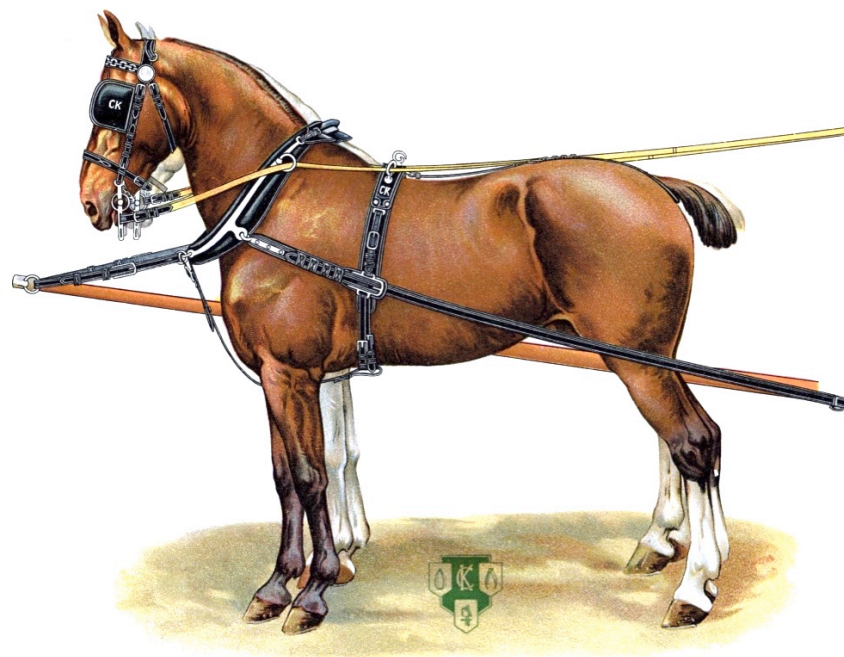
103

Im um 1820 erschienenen Sattler-Handbuch von A. Baumann sind verschiedene Kopfgestelle von Fahrpferden abgebildet. Das Detail der Kinnkette zeigt, wie ausgefeilt früher die Teile gearbeitet waren. Doppelte Kinnketten (Panzerketten) waren noch lange an Fahrkandaren üblich; sie verteilen den Druck auf die Kinngarbe besser.



104

Zeichnung des Pariser Entwerfers Baslez um 1860 eines Geschirrs mit Tilbury-Kandare, Aufsatzzügel und Schlagriemen-Hintergeschirr.



105

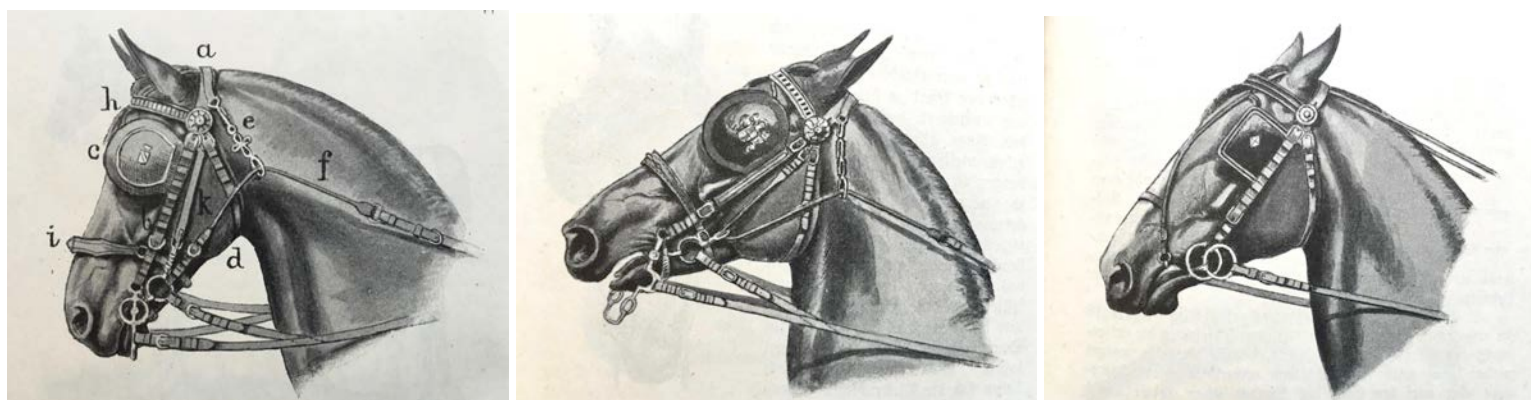
Zweispännergeschirr, wie es der tonangebende Deutsche Sport-Verein (Sportverein) um 1910 verlangte. Die Schlichtheit des Sportgeschirrs stand im Gegensatz zu zeitgleichen Geschirr mit Schweifungen, Kastenschnallen, Aufsatzzügel und Strangträgern sowie Wappen und verzierten Rosetten.

Aufsatzzügel

Früher wurde das elegante Gespann meist mit Aufzäumungen gefahren. Neben den Martingales bestand die einfache Aufzäumung aus Aufsatzzügeln, die vom Mittelschlüssel des Kammdeckels über Ringe an Ohrbügelketten oder Riemen zur Unterlegtrense führten, seltener direkt auf die Kandare. Der Aufsatzzügel wirkte vor allem aufrichtend. Die schärfere Variante war der Flaschenzug zur Schleifentrense, von Achenbach nur für die Ausbildung empfohlen. Diese hatten nach Underhill und anderen mehrere Funktionen:

- Angleichung der Kopfhaltung beim Mehrspanner
- Begrenzung der Kopfbewegung nach unten und damit Verhinderung des Abstreifens des Kopfstücks an der Deichselbrille
- Verhinderung des Verfangens, vor allem beim Halten, der Schaumbügel der Kandaren an der Deichselbrille
- Verhindern des Scheuerns beim Schwitzen – Schonung des Lederzeuges.

Dazu kam, dass die Aufsatzzügel bei Pullern die Fahrerhand entlasteten. Die Problematik dieser Hilfszügel und vor allem das künstliche Hochstellen der Pferdeköpfe waren früher wohl bekannt und deshalb wurde eine lockere Schnallung dringend empfohlen. Der wichtigste Grund für Aufsatzzügel war nach Graf Wrangel, das Pferd leichter ins Gleichgewicht zu bringen. Heute sind Aufsatzzügel in Verruf geraten und in einigen Ländern, u.a. in Deutschland (in der Ausrüstung für Turnierpferde), bereits aus Tierschutzgründen verboten (in Italien noch erlaubt), da sie der korrekten Ausbildung gemäß Ausbildungsskala entgegenstehen.



106

Für das Fahrgeschirr gab es drei verschiedene Hilfszügel am Kopfgestell:

Links: Der einfache Aufsatzzügel mit Unterlegtrense.

Mitte: Der doppelte Aufsatzzügel (Flaschenzug) mit Unterlegtrense.

Rechts: Der Obercheck vor allem für die amerikanische Traberanspannung.



107

Eine andere, zahmere Variante des einfachen Aufsatzzügels zeigte die „Deutsche Sattler-Zeitung“ 1911. Hier ist der Hilfszügel direkt in den Schaumring der Liverppol-Kandare eingeschnallt. (Interessantes Detail: Kinnriemchen statt Kinnkette.)



108

Alte Kopfgestelle zeigen oft am Genickstück einen kleinen Ring zum Einhängen der Ohrbügelkette. Diese sollte gleich verziert sein wie die Stirnriemenkette. Die Scheuklappen und der Spieler sind hier mit Helmzierden der Basler Familie Vischer versehen. Sie bestehen aus mit Zinn hinterfülltem Silberblech.

Die verschiedenen Arten und Teile der heutigen Geschirre

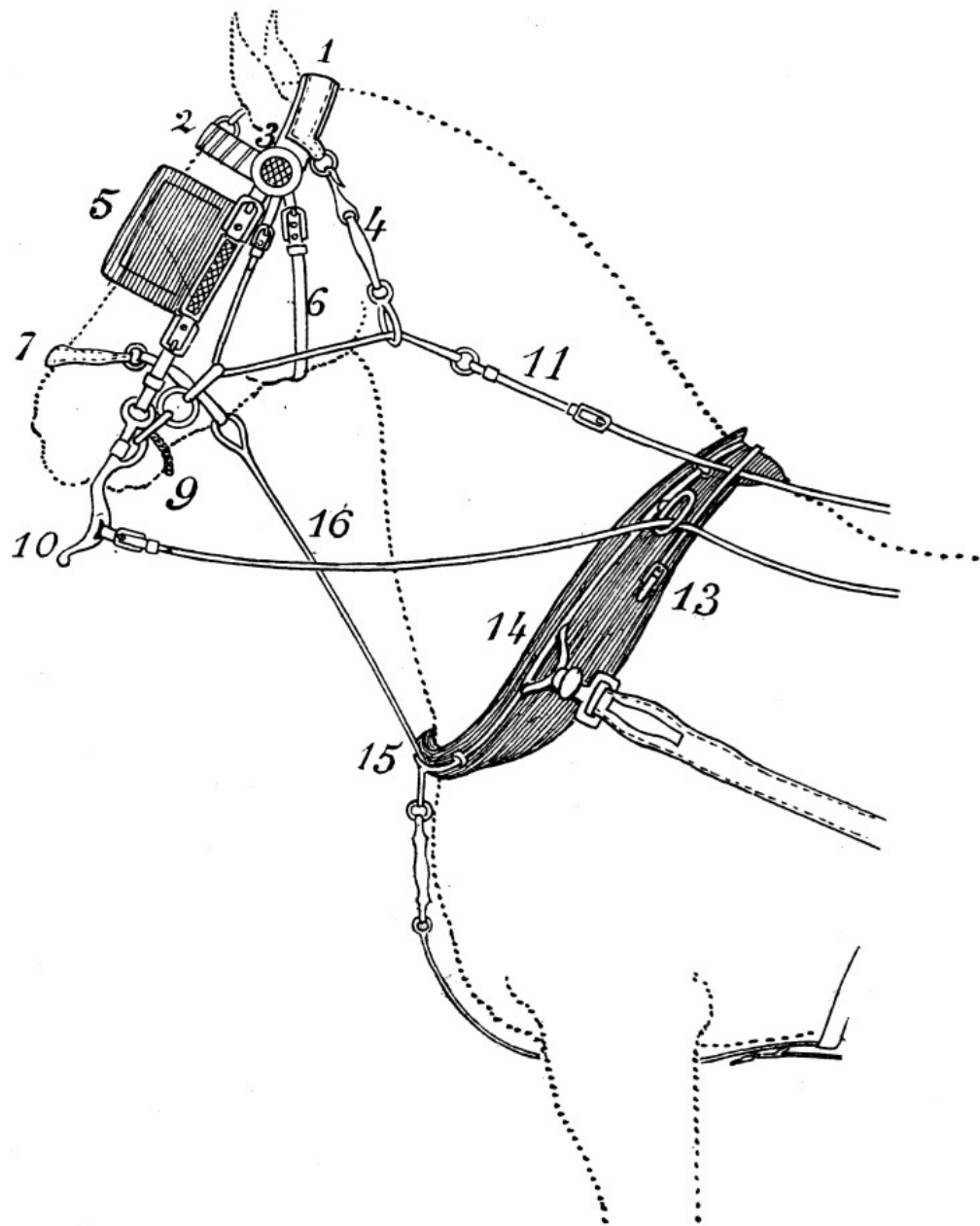
Die heute im Traditionssport verwendeten Fahrgeschirre sind in der Regel genaue Kopien der Geschirre, wie sie vor 100 Jahren gängig waren. Dies gilt auch für die Namen der Einzelteile. Als Strippe, Struppe oder Strupfe bezeichnet man die zu verschnallenden Endstücke mit Löchern, als Stutze und Stössel werden die Gegenstücke bezeichnet, die mit Doppelschnallen oder Halbschnallen versehen sind (dafür mit einer Schlaufe aus Leder). Unter Schieber oder Passanten verstand man verschiebbare Schlaufen.

Das *Kopfstück* (auch Zaumzeug oder nur Zaum genannt) besteht aus:

- Stirnriemen mit Rosetten
- Genickstück mit Schnalle für Blendriemen und Spieler (bei älteren Geschirren auch mit eingenähtem Ring zur Aufnahme der Ohrbügelkette/des Ohrbügelriemens sowie eine weitere schmalere Strupfe zum Einschnallen des doppelten Aufsatzzügels)
- Backenstück
- Kehlrriemen
- Scheuleder (Blendkappen/Scheuklappen) mit gegabelten Blendriemen und Struppe (Augen im oberen Drittel)
- Stirnspieler
- Nasenriemen (zwei Finger Spiel).

Das *Kumtgeschirr* selbst besteht aus:

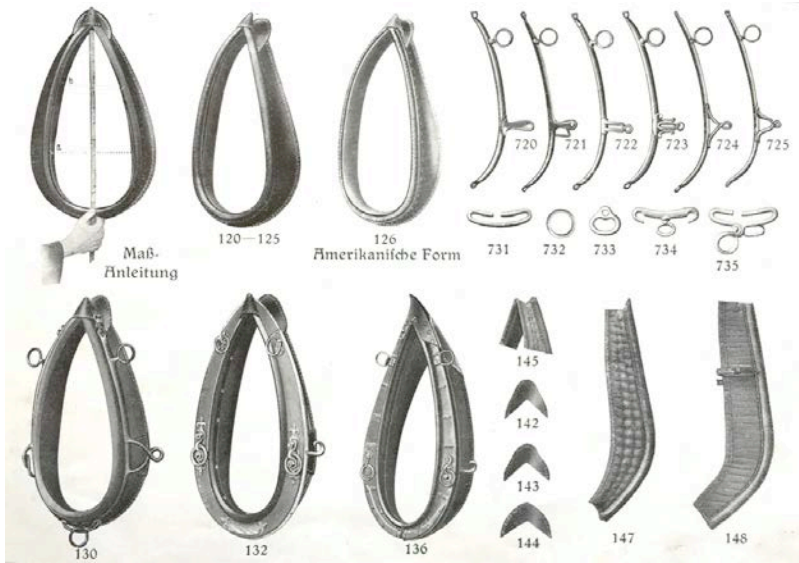
- Der oder das Kumt (Kumet, Kumtring, Kumtpolster, Kumtleib). Grösse: zwischen diesem und der Luftröhre kann noch eine Hand eingeschoben werden.
- Kumtbügel (Kumtstangen, Kumteisen) mit Zugkrampen/Zugösen (nicht plattiert) und Leinenringen (beweglich nach Achenbach).
- Die an den Zugkrampen festgemachten (oder mit Patentverschluss versehenen) Strangstutzen sind beim Einspännergesschirr kürzer als beim Zweispännergesschirr und enden vor der Sellette.
- Kumtgürtel (Kumtriemchen), verbindet oben die Kumtstangen.
- Langring, (verbindet unten die Kumtstangen) mit eingeschobenem Aufhalterring.
- Aufhalterriemen/Aufhalterketten.
- Sprungriemen (nach Pape ohne Spieler für Sport- und Landgeschirr).
- Kammdeckel mit Oberblattstrupfe. Sie sind im Detail ähnlich aufgebaut wie die Sellette, von beiden geht unten die Bauchgurstrupfe ab. Beim Zweispänner zusätzlich kleiner Bauchgurt und Oberblattstrupfen. Wichtig ist die Höhe der Kammer (kein Druck auf den Widerrist).
- Die oder das Sellette (Selett), bestehend aus großer und kleiner Tasche (mit zwei Leinenschlüsseln sowie Aufsatzhaken und Fallring für den Schweifriemen), darunter liegendem Kissen sowie Sättelchen über der Kammer und mit Tragegurt (Tragriemen). Dieser sollte für Zweiradwagen durchlaufen und sich somit bewegen können, bei solchen für Vierradwagen jedoch festgenäht sein.
- Schweifriemen mit gepolsterter Schweifmetze (nach Achenbach besser fest angenäht). Zwei Systeme der Verschnallung: oben liegender Riemen mit verschiedenen Löchern (alt) oder oben nur ein Loch (neu) als separater Riemen.
- Zugstränge, beim Zweispänner ist der innere kürzer und das Ende als Kennzeichen abgestumpft.



109

Kopfgestell und Kumt nach einer Zeichnung um 1890.

- 1 Genickstück
- 2 Stirnriemen mit Stirnriemenkette oder Besatz
- 3 Rosette
- 4 Ohrbügelkette
- 5 Scheuleder/Blendklappe
- 6 Kehlriemen
- 7 Nasenriemen (hier französischer Art mit Ringen)
- 8 fehlt
- 9 Kinnkette
- 10 Kandare
- 11 Aufsatzzügel
- 12 fehlt
- 13 Riemchen als Kumtschoner
- 14 Kumtleib mit Kumtbügel
- 15 Langring
- 16 Stosszügel (heute unüblich).



110

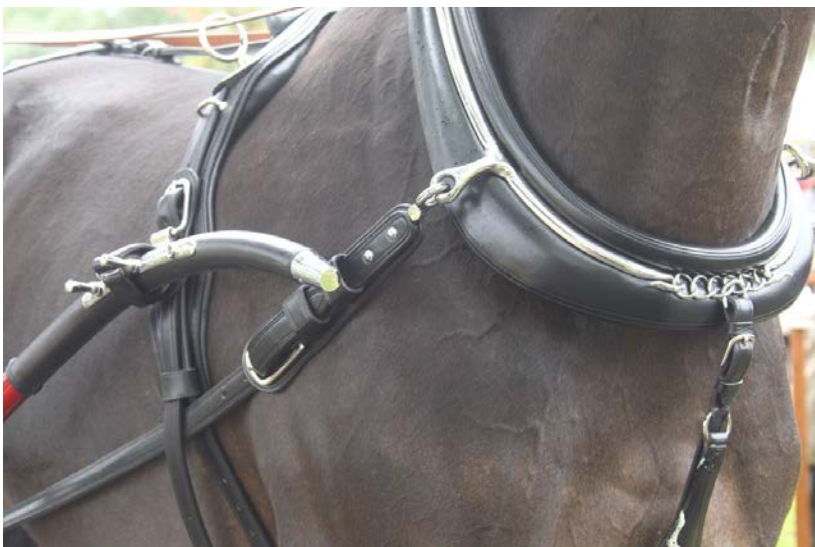
Verschiedene Formen des Kumtleibs, des Kumtbügels (Kumteisen) mit Zugkrampen, der Kumtkappen, von Langringen und Unterkumten. Nr. 132 = Wiener Geschirr, Nr. 136 = Spitzkumtgeschirr).



111

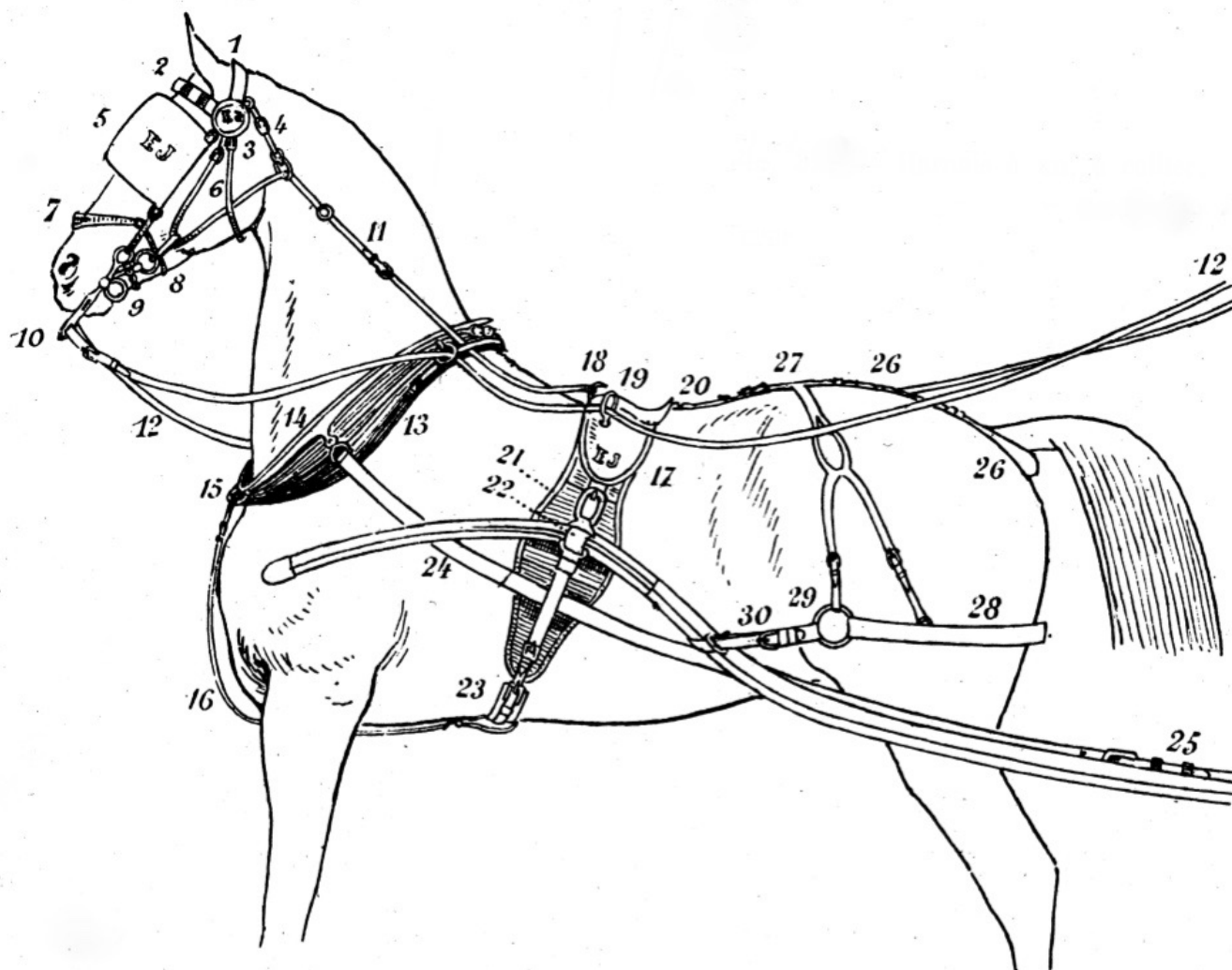
Der um den Kumtleib geschlungene Sprungriemen soll das Lösen des Langrings beziehungsweise der Schlusskette verhindern. (Noch sicherer wäre ein geschlossener Langring).

Beim Einspännergeschirr (ohne Hintergeschirr) kommen oft Schlagriemen (auch Kreuzriemen genannt) vor mit Schlaufen um den Scherbaum (Zugstrang durchlaufend), genannt Schlagriemenstössel. Statt des Langrings wird am Einspänner-Kumt gerne eine Schlusskette oder Trompete (mit Ring für den Sprungriemen in der Mitte) eingesetzt.



112

Unten in Haken endende Kumtbügel haben den Vorteil, dass anstelle des Langrings eine Schlusskette auf beliebige Weite eingesetzt werden kann. Der Kumtleib sitzt hier sehr eng. Das Hindurchführen des Zugstrangs führt hier zu einer gebrochenen Zuglinie.



113

Die einzelnen Teile des Einspännergesschirrs (vgl. Abb. 109):

- 16 Sprungriemer
- 17 Kleine Tasche der Sellette
- 18 Aufsatzhaken
- 19 Sellette mit Leinenringen
- 20 Fallring für Schweifriemen
- 21 Grosse Tasche der Sellette
- 22 Trageösen der Londen
- 23 Bauchgurt
- 24 Zugstrang
- 25 Strangstutze
- 26 Schweifriemen
- 27 Gegabelter Umgang-Träger(Gabelriemen)
- 28 Umlauf oder Umgang
- 29 Ring
- 30 Rückhalterriemen.

Bemerkung: Hier liegt die Sellette so schräg, wie man das heute noch schätzt, aber selten sieht (Schweifriemen kurz verschnallt).

Beim Einspänner-Geschirr ist die Strangstutze, wie hier, meist hinten unten angebracht, damit die Schnalle nicht an den Gabelenden scheuert. Heute sieht man aber oft auch die kurze Strangstutze vorne, wie beim Zweispänner-Geschirr.



114

Dogcart-Geschirr aus der „Deutschen Sattler-Zeitung“ von 1911 mit reichen Verzierungen (Ziernähte, zusätzliche Spieler) und so genanntem russischem Hintergeschirr beziehungsweise Schlagriemengeschirr. Dabei wird der Umlauf durch den Schlagriemen in der Höhe gehalten. (Interessantes Detail: Doppelringtrense).

Das *Brustblattgeschirr* ist ähnlich wie das Kumtgeschirr aufgebaut. Das Brustblatt/die Siele liegt eine Handbreit über dem Buggelenk und wird von den höhenverstellbaren Halsriemen und Halskoppelriemen (auch Bremshilfe) getragen. Ein Sprungriemen ist unnötig. Der Aufhalterring sollte beim Zweispännergesschirr leicht seitlich zur Deichsel hin, nicht in der Mitte angebracht sein.

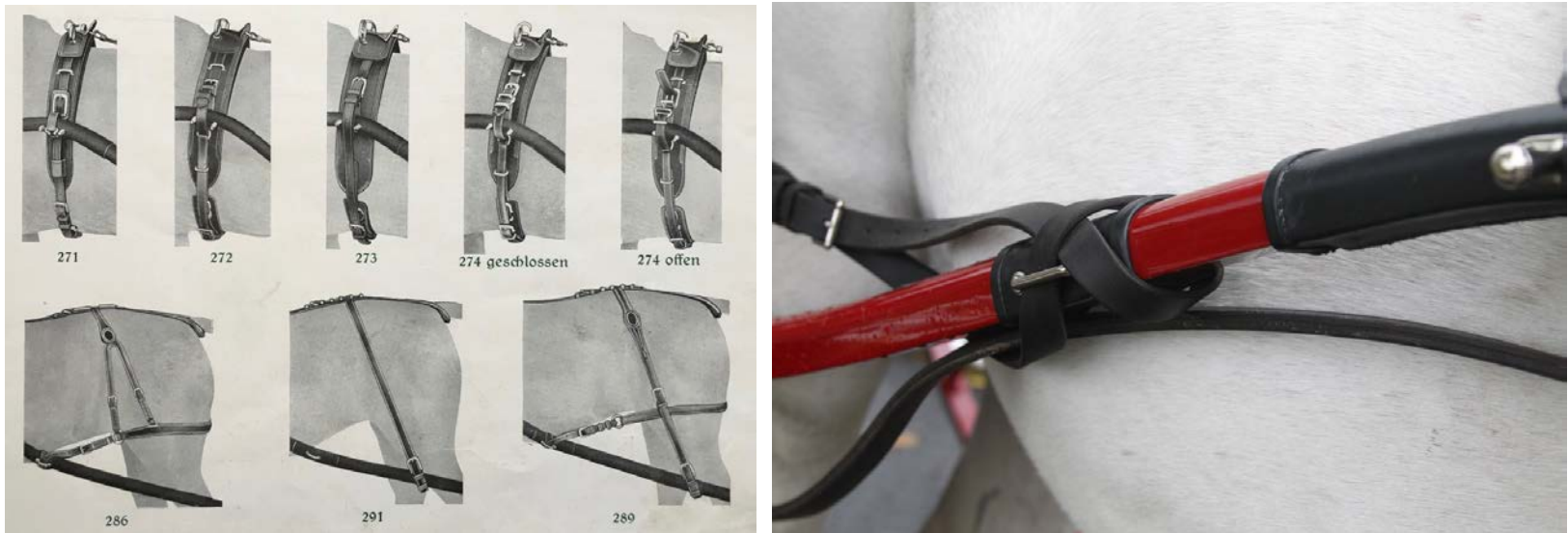
Früher war man (auch beim Einspanner) zurückhaltend mit der Verwendung von *Hintergeschirren* (anders als heute) und benutzte sie nur dort, wo die Geländebedingungen es ratsam erscheinen ließen (Pape). Für Coupé und Viktoria benutzte man Hintergeschirre mit gegabelten Trägern, für Sportwagen solche mit nur einem Trageriemen. Diese halten den Umgang oder Umlauf in der richtigen Position eine Handbreit unter dem Sitzbeinhöcker. Der Umgang wird mittels des Rückhalteriemens oder Scherenriemens an der Schere befestigt (am besten mit Achterschlaufen durch die an der Schere befestigten Krampen, die weit vorne liegen sollen, vgl. Abb. 116).

Beim *Viererzug* und beim *Tandem* kommen am Kopfstück der Kopfschlüssel (ältere Variante) oder der Viererring zum Einschnallen in den Kehliemen (jüngere Variante) dazu.

Ältere Geschirre wiesen früher oft Scheuklappen, Kammdeckel und Kumte sowie Spieler aus Lackleder auf, was heute noch zuweilen so gemacht wird (besonders in Belgien und den USA). Pape hielt sie für eher unnötig, „wenn gut geputzt wird“, befürwortete aber – auch bei der Landanspannung – „lacklederne zweifarbige Stirnriemen“.

Auf der sicheren Seite ist man heute in der Traditionsszene mit schwarzen Kumtgeschirren. Geschirre aus braunem Leder galten früher und gelten heute noch als eher sportliche Variante. Sie passen auch gut zu naturgrundigen Wagen. Braune Kumtleiber zu schwarzen Geschirren wurden vor allem bei der Road-Coach eingesetzt, um 1900 aber auch zu Sportanspannungen etwa vor Zweiradwagen.

Für Zweiradwagen wurden früher recht breite Selletten verwendet. Dazu gehörten lederne Trageösen beziehungsweise Schlaufen aus Leder, in den die Scherbäume spielen konnten (Abb. 115). Aber, was viele nicht wissen, und auch bei Pape nachzulesen ist: Zum Cabriolet und anderen Zweiradwagen mit stark abgedeckten und stark geschweiften Scherbäumen und Parallelogrammfederung gehörten eiserne (Coupé-) Trageösen (oft mit Leder überzogen). Achenbach sah es ähnlich (in Pape 1966, S. 206 abgedruckt): Coupé-Trageösen für zweirädrige Wagen „mit nicht federnden Scherbäumen, die infolgedessen Parallelogramm-Federn haben“.



115 und 116

Links: Verschiedene Varianten von Trageösen (links) für zweiachsige und Trageschlaufen (rechts) von einachsigen Wagen und unten normales Hintergeschirr, Schlagriemen und Schlagriemen-Hintergeschirr.

Rechts: Eine Achterschleife um die Londe dient beim Rückhalterriemen der Sicherheit.



117 und 118

Verschiedene Fahrkandaren von links nach rechts:

- Liverpoolkandare mit den charakteristischen Bäumen mit drei Schlitzen (hier mit grosser Zungenfreiheit nach Howlett)
- Ellbogengebiss; an einem Fahrzaum aus dem Pariser Fahrstall Howlett.
- Tilburykandare; gilt als sportliche Kandare.
- Postkandare; gut passend zu einem braunen Brustblattgeschirr (Besonderheit: Sperriemen; wird nicht gern gesehen).



119

Alte Trensen und Kandaren sind oft signiert, wie hier die Unterlegtrense für die doppelte Aufzäumung von Hermès in Paris. Auch auf Schnallen und Lederteilen finden sich oft Signaturen, hier ebenfalls von Hermès. Der Schnalldorn besteht aus Stahl und ist nur auf der Oberseite mit Messing plattiert.

Trensen und Kandaren

Die häufigsten Trensen und Kandaren sind:

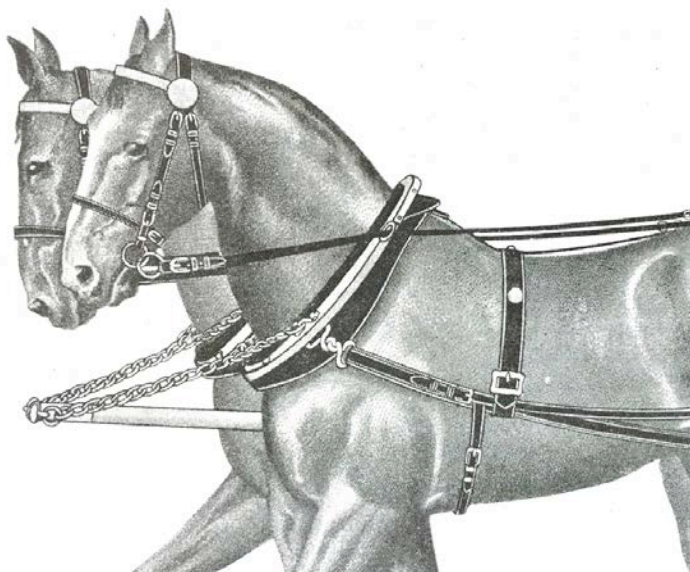
- Doppelringtrense
- Postkandare
- Liverpoolkandare
- Ellbogenkandare
- Buxtonkandare
- Tilburykandare.

Die Doppelringtrense gehört vor allem zum ungarischen Geschirr und dient auch zum Einfahren junger Pferde. Die Postkandare kann für Arbeits- und Landgeschirre verwendet werden. Die Liverpoolkandare ist die eigentliche Allzweckkandare, sollte aber beim Zweispänner nicht mit beweglichen Seitenbäumen verwendet werden, wenn man den Schaumring zu benutzen gedenkt, weil dann innen die Lefzen eingeklemmt werden können. Besser sind dafür die Ellbogenkandaren, die auch gute Dienste bei Pferden leisten, die mit den Anzügen spielen oder an den Leinen lecken, so dass sie an dieser wichtigen Stelle schneller brüchig werden. Achenbach sah die Ellbogenkandaren eher bei der Landanspannung. Kandaren mit Schaumstegen wie die Buxton- und Tilburykandare galten zeitweise als besonders elegant (vgl. Abb. 118). Buxtonkandaren werden heute häufig in der Tandem- und Viererzuganspannung verwendet, weil sich dank der Stege die Leinen weniger in der Kandare verfangen können. Früher allerdings verwendete man oft einfache Liverpoolkandaren. Tilburykandaren sieht man heute kaum noch, sie machen aber eine gute Figur zu sportlichen Zweiradwagen.

Allgemein gilt der Grundsatz, dass bei Mehrspännern alle Pferde mit dem gleichen Kandarentyp ausgestattet sind und diese aus weißem Metall bestehen sollen (nicht aus Messing). Achenbach bevorzugte übrigens Kandaren mit festen Seitenbäumen, so genannte feststehende Kandaren und solche mit dickem Hohlgebiss.

Die Kinnkette weist in der Mitte einen kleinen Zusatzring auf. Dieser muss nach unten hängen; es handelt sich um ein Relikt des hier früher durchgezogenen Scherriemchens. Früher bestanden Kinnketten auch beim Fahren oft aus doppelten Gliedern (vgl. Abb. 103), was heute nicht in allen Ländern mehr gerne gesehen wird. Der Vorteil ist, dass sie eine bessere Auflagefläche bieten, was man bei empfindlichen Pferden auch mit einer eingeschlaufenen Lederunterlage bewirken kann oder mit einem Kinnriemchen (vgl. Abb. 107), wie es auch Pape noch abbildete.

Das richtige Gebiss (festes Mundstück, gebrochen, dick oder dünn, gerade, gebogen oder Schwanenhalsform) findet man für sein Pferd nicht über die Theorie, sondern durch die Praxis. Pape:
„Probieren geht über Studieren.“



120

Das Kopfgestell ohne Scheuklappen, aber mit Doppelringtrense passt gut zu einfachen Geschäftswagen und wie hier zum so genannten Wiener Geschirr, auch Arbeits-Kumtgeschirr genannt.

Die Fahrleinen

Hier ist die Sache klar. Dafür kommt bei der englischen Anspannung nur die Achenbachleine in Frage. Sie besteht beim Zweispänner aus dem Handstück, den Kreuzschnallen, den Außen- und Innenleinen mit den Kreuzschlaufen und den Einschnallstrupfen. Breiten und Längen, Anzahl der Löcher usw. sind genau definiert. Ältere Leinen sahen oft anders aus (doubliert, auch mit mehreren Löchern

in den Schnallstrupfen). Die Haarseiten liegen in der Hand immer oben. Leinen müssen mit speziellem Wachs gepflegt werden, vor allem die stark beanspruchten Schnallstrupfen. Die Leinen sollten nur so breit sein wie das unterste Glied des Zeigefingers lang ist.

Die Verschnallung der Achenbachleine ist eine komplizierte Sache und lässt sich am besten an einem speziellen Gerät (Holzleine) erlernen beziehungsweise verständlich machen, denn es lassen sich dadurch Unterschiede im Gebäude (z.B. längerer Hals oder Rücken, breiterer Rumpf) oder Temperament (Zurückschnallen des fleißigen und Vorschnallen des fauleren Pferdes) der Pferde ausgleichen.



121

Leinen sollten makellos und gut gepflegt sein. In gewissen Ländern schätzt man die kleine Schlaufe am Ende, um das Leinenende mit dem kleinen Finger der linken Hand in die Höhe halten zu können. Dies war früher vor allem bei von Kutschern zu fahrenden Wagen gebräuchlich. Das hoch gehaltene Leinenende sollte nach alten Aussagen verhindern, dass der daneben sitzende Groom, der oft absteigen musste, sich nicht in den Leinen verfangt. In England setzt man sich als Fahrer – aus Sicherheitsgründen – gerne auf das Endstück der Leinen mit der kleinen Schnalle.

Anspannen

Das Anspannen erfolgt heute in der Regel ganz ähnlich wie früher:

- Anschnallen
- Pferde an den Wagen heranzuführen
- Innenleinen einschnallen und beide Leinen beim linken Pferd am Handstück verschnallen
- Aufhalterriemen locker einschnallen
- Zugstränge einhängen (zuerst die äußeren)
- Aufhalterriemen korrekt verschnallen.

Aber es gab Unterschiede. So wurden früher meist, wie Underhill es beschrieb, die Kumbügel jeweils abgenommen, erst dann der Kumtleib umgekehrt über den Pferdkopf gestreift, in der Mähnenrichtung gedreht, richtig aufgelegt und erst dann die Kumbügel wieder montiert. War der Kumtleib eng geschnitten, wurde er kurz vor dem Überstreifen mit dem Knie geweitet.

Früher wurden die Aufhalterriemen durch die im Langring spielenden Ringe geführt oder bei Sportgespannen auch um den Kumtleib geschlaucht. Damals saßen die Kumstangen stets satt im Kumtleib. Heute werden oft Kumstangen und Kumtleiber frei ausgetauscht. Deshalb sitzen die Kumstangen oft nicht mehr so fest im Kumtleib. Um das gefährliche Lösen der Kumstangen aus dem Kumtleib während der Fahrt vor allem infolge abrupten Bremsens (ohne Hintergeschirr) zu verhindern, gibt es eine aus dem Turniersport übernommene Lösung, wie sie Abbildung 111 zeigt: die Sprungriemen werden zusätzlich unter dem Langring durchgeführt. Das sieht nicht sehr schön aus und bedingt längere Strupfen, ist aber eine sichere Lösung.

Nach einer Regel der Zeit um 1900 (vorher war es anders), können vom Herrn oder Dame gefahrene Mehrspanner mit Aufhalteketten statt Aufhalterriemen gefahren werden. Beim Viererzug wurden früher die Innenstränge nach Underhill gekreuzt an den Waagscheiten eingehängt oder überlappend eingeschlaucht. Dies wirkte dem Auseinanderdriften der Vorpferde entgegen. Heute werden die Vorpferde meist mit einem Hilfsriemen von Langring zu Langring gekoppelt. Dass dieser Notbehelf verziert oder gar mit einem Spieler in der Mitte verziert wird, ist allerdings eine Unsitte.

Bei den Geschirren gibt es verschiedene interessante Speziallösungen, die man auf dem Turnierplatz gerne bewundert (vgl. Abb. 125).

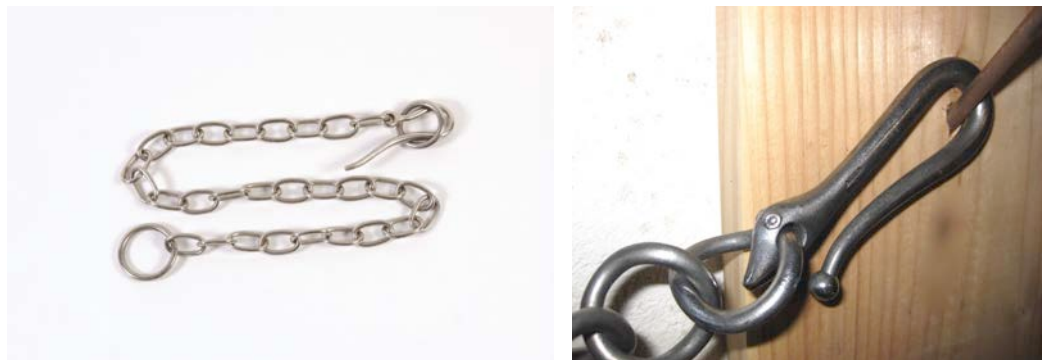
Die mit Kumtgeschirren angeschnallten Stangenpferde wurden früher vor Sportwagen meist ohne Waagscheite, also auf Docken gefahren. Das hat Vorteile: Die Pferde können kürzer vorgespannt werden, das sieht schöner aus und der Wagen kann präziser gelenkt werden. Auch bei der Coach war dies üblich. Heute fährt man (nicht aber in England) eher mit an alten Wagen zusätzlich angebrachten

Ortscheiten, weil man Scheuerstellen im Bereich der Kumtauflage befürchtet. Ich selbst habe die Waagscheite (eigentlich Wagscheit) bei an Turnieren eingesetzten Sportwagen so eingerichtet, dass ich diese bei längeren Ausfahrten benutzen kann, für kürzere Fahrten und den Kegelparcours aber abnehmen und auf Docken fahren kann. Im letzteren Fall ragt auch die Deichselspitze weiter vor, was erstens schöner (traditioneller) aussieht und den Pferden das Bremsen erleichtert. (In einigen Prüfungen ist das Benutzen der mechanischen Bremse nicht gestattet und das Verwenden von Hintergeschirren beim Zweispanner ist eher unüblich.) Die Strangschlaufen müssen jeweils so um die Docken geschlaucht werden, dass sie von außen leicht gelöst werden können.



122

Korrektes Aufnehmen des Geschirrs vor dem Überstreifen des Kumtes früher und heute.



123

Aufhalterkette der Zeit um 1900, daneben Detail einer historischen Kette mit Haken in Schlangenform. Heute nimmt man aus Sicherheitsgründen gerne Ketten mit festschraubbaren Karabinerhaken.



124

Auf Docken geschnallte Zugstränge. Die Strupfen zeigen nach aussen, so dass im Notfall der Strang von der Seite her gut gelöst werden kann.



125

Besonderheiten an neuen und historischen Geschirren.

Oben links: Mit Strohgeflecht überzogener Kumtleib.

Oben rechts: Kumtleib Ettore Bugattis, der als Schliesskumt eingerichtet ist.

Unten links: Kammdeckel eines Geschirrs von Ettore Bugatti mit eingesetzten Elfenbeinringen.

Unten rechts: Kammdeckel eines Halbgala-Geschirrs des württembergischen Königshauses in der EMPFA-Sammlung Bern.

Tandem und Random

Nach älteren Quellen wurde die Tandemanspannung gerne für „Morgenpromenaden und zur Jagd“ eingesetzt. Viel kolportiert wird die Geschichte der mit gesatteltem Vorpferd im Tandem zur Jagd fahrenden Herren oder Damen. Diese konnten am Rande der Jagd das Reitpferd besteigen und den Diener mit Gabelpferd und Wagen nach Hause schicken. Ein weiterer Grund überliefert Underhill: Das Jagdpferd wurde dem Gabelpferd auf der Fahrt zur Jagd vorgespannt, „*denn auf diese Weise konnten sie dieses bequem warm laufen lassen; sie ließen es selbstverständlich nicht ziehen, sondern lediglich so lange angemessen vor sich hin traben, bis das Meet erreicht war*“. Eine solche Szene zeigt die Abbildung auf der nächsten Seite.

Für das Langfahren mit dem Tandem gab es um 1900 zwei Anspannungsarten für das Vorder- oder Spitzpferd. Erstens die ältere Art mit langen Strängen, die an der Strangstuzenschnalle des Gabelpferdes eingehängt wurden (in bestimmten Fällen auch in den Ösen der Gabelbäume) und zweitens die Einrichtung des Doppel-Ortscheits. Die letztere aus den Vereinigten Staaten übernommene Technik wurde nach 1900 recht populär. Nach Underhill war das Doppelortscheit besonders für „fahrende Damen geeignet“ (siehe Abb. 128). In Benno von Achenbachs Buch „Anspannen und Fahren“ ist die Tandemanspannung in einem gesonderten Kapitel abgehandelt. Er selbst und seine Gattin fuhren oft Tandemgespanne. Dazu gehört beim Vorpferd eine Sellette mit Strangdurchlässen. Achenbach empfahl für das Vorpferd auch das Brustblatt (vgl. Abb. 31).



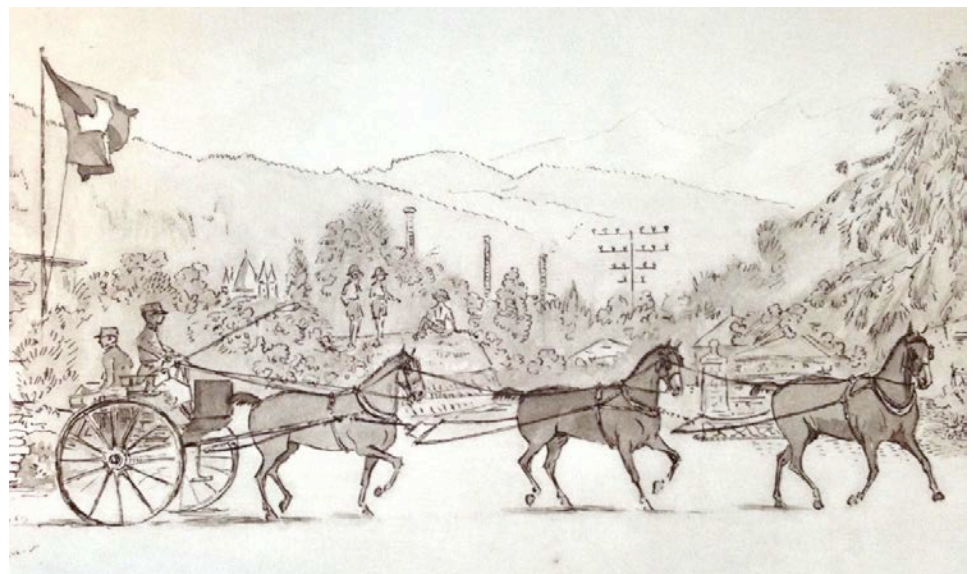
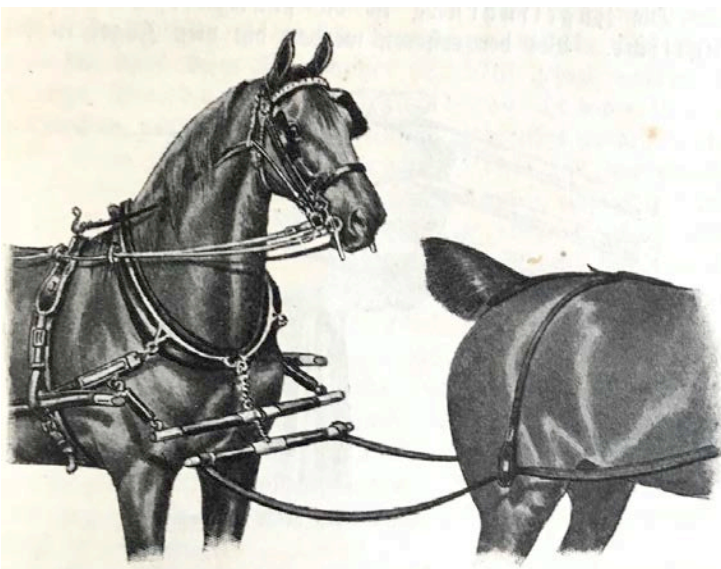
126

Ein passionierter Jäger fährt nach alter Art zur Jagd und lässt seinen schon gesattelten Hunter als Vorpferd ohne Fahrgeschirr im Tandem warmlaufen. So hielt es 1947 Pierre Chambry (1916-2008) in seiner Lithographie „Tandem de chasse“ fest.



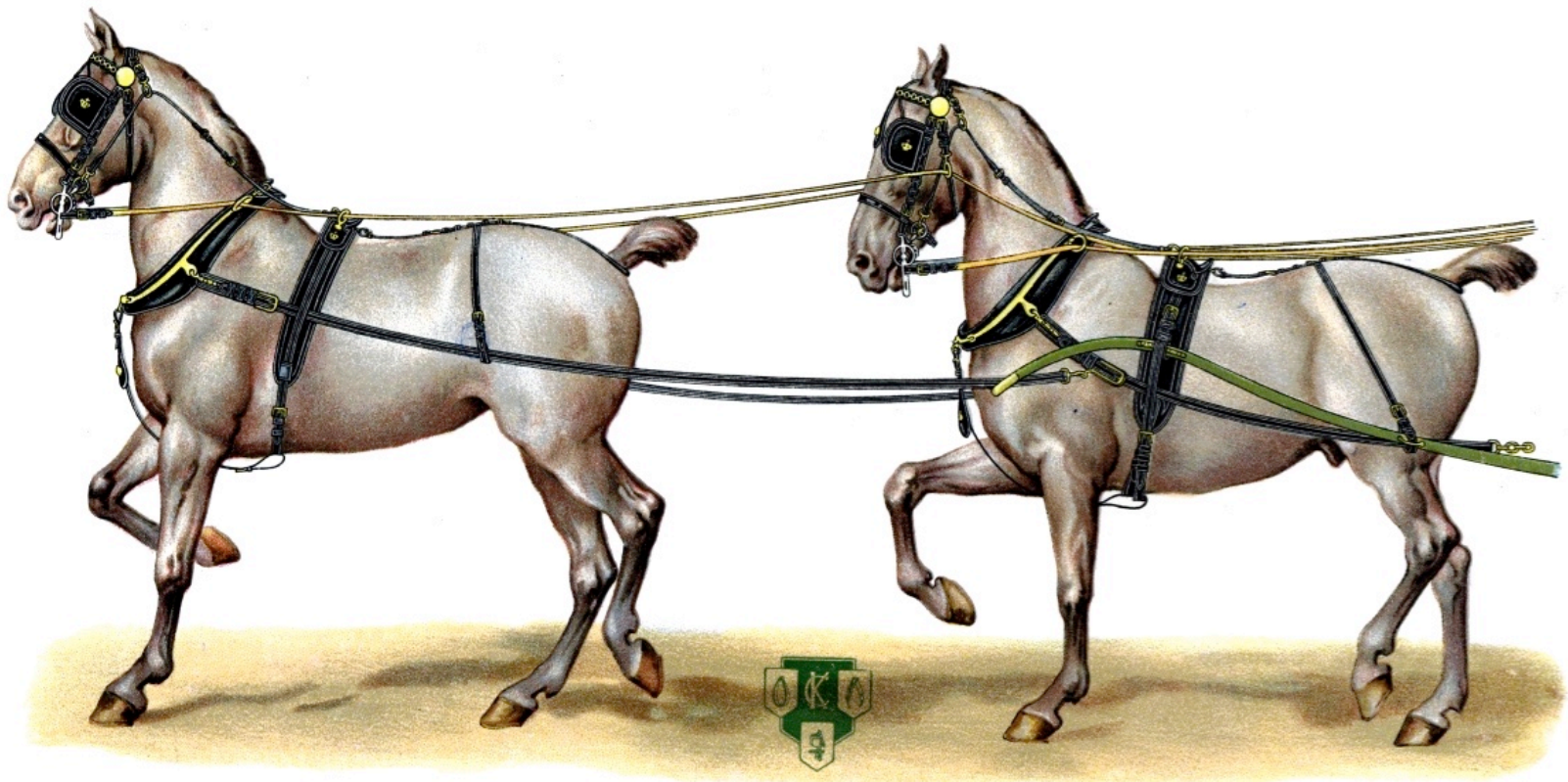
127

Historisches Tandem-Geschirr der EMPFA in Bern mit bis zum Spitzpferd durchlaufenden Strängen.



128 und 129

Die Variante der Anspannung des Vorpferdes mit Doppelortscheit nach einer historischen Darstellung und Anspannung des Spitzpferdes eines Random mit nur einem Ortscheit in der Eidgenössischen Pferde-Regieanstalt von Thun um 1950.



130

Klassische Tandem-Anspannung nach der „Deutschen Sattler-Zeitung“ mit an den Strangvorstössen eingehängten Strängen des Vorderpferdes mittels „Carabinerösen“.

Richtig verschnallen

Dem Wohl der Pferde und der Sicherheit wegen ist das richtige Verschnallen des Geschirrs von größter Wichtigkeit. Dies beginnt beim Kumtgürtel, der oben die Kumtstangen zusammenhält. Es muss in bestem Zustand sein, satt geschnallt werden und im Notfall von links zu öffnen sein, bei Mehrspännern jeweils von der Außenseite her.

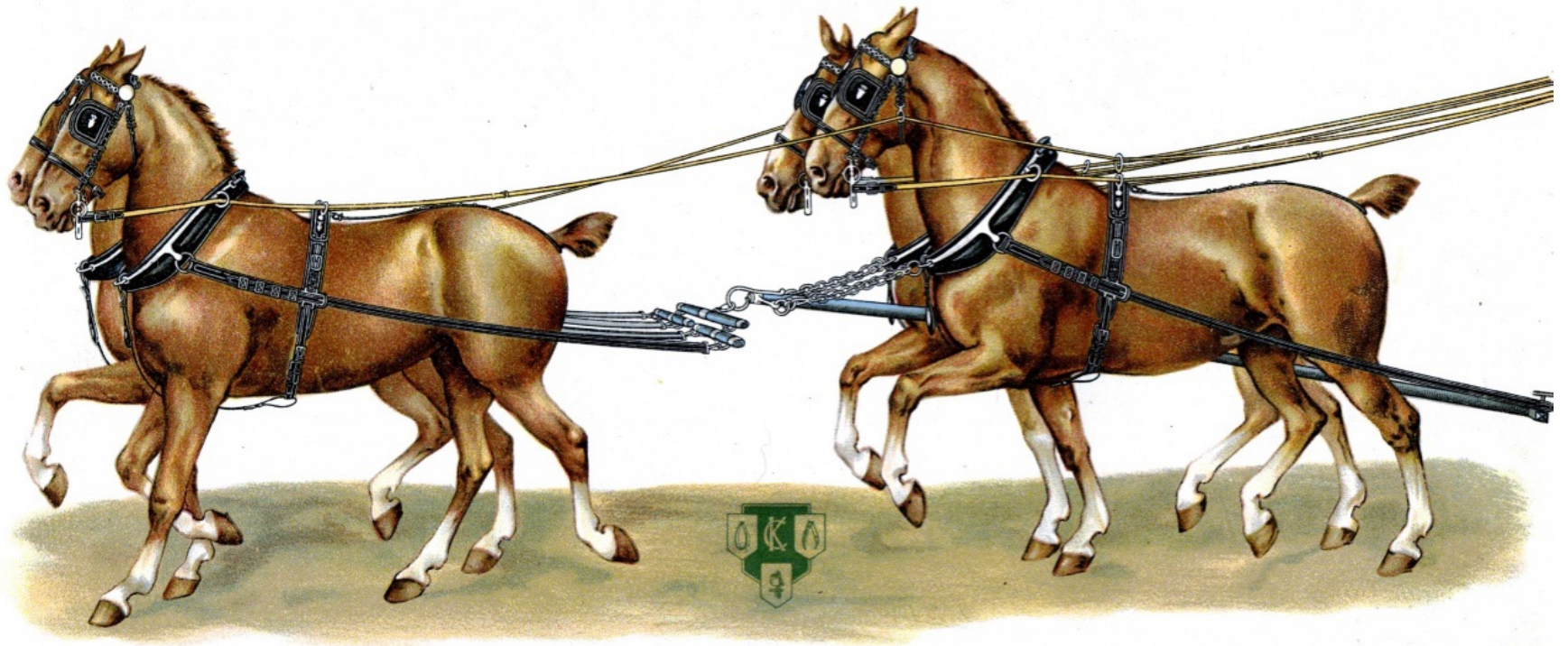
Die Pferde sollten nicht zu fest, aber auch nicht locker eingespannt werden. Deswegen ist das korrekte Einstellen der Aufhalterriemen wichtig. (Früher wurden die Pferde oft so satt eingespannt, wie man es heute nicht mehr tolerieren kann; vgl. Abb. 132). Die richtige Einstellung kann meist erst nach einigen hundert Metern Fahrt erfolgen. Dies gilt auch beim Einspanner; in den Trageösen sollten die Scherbäume etwa eine Handbreit spielen können, so dass beim Anziehen und beim Bremsen der Druck nicht auf den Pferderücken übertragen wird. Deshalb sind eng auf die Lenden gesetzte Nocken problematisch. Mit Hintergeschirr genügt ein Nocken im vorderen Bereich als Notbehelf; bei einem möglichen Reißen der Zugstränge, gleiten die Scherbäume nicht aus den Trageösen.

Am Kopfgestell dürfen die oberen Scheuklappenränder nicht auf die Schläfenbeine drücken, sie müssen mittels der Blendriemen so abstehen, dass die Wimpern nicht berührt werden. Die Blendriemen versieht man heute meist mit einem Draht im Inneren, damit sie beim Fahren nicht gegen das Auge schlagen. Der Nasenriemen darf nicht auf dem Jochbein zu liegen kommen.

Der breite Bauchgurt, der kleine Bauchgurt und der Tragegurt beziehungsweise der Oberblattstössel sind so zu verschnallen, dass der Zug der Zugstränge weder nach oben noch nach unten gebrochen wird, weil sonst beim Anziehen entweder der Rücken oder der Bauch des Pferdes belastet wird. Der Sprungriemen (beim Einspanner meist nur Zierde) darf nicht zu kurz verschnallt werden, aber auch nicht zu locker, weil er beim Bremsen mit und ohne Hintergeschirr wichtig ist.

Der Kammdeckel beziehungsweise die Sellette soll mindestens eine Handbreit hinter dem Haaransatz der Mähne aufliegen und zwar schräg (fast so schräg wie der Kumt) aufliegen, so dass der Bauchgurt mindestens eine gute Handbreit hinter den Ellbogen zu liegen kommt (Gefahr des Scheuerns an den Ellbogen, vgl. Abb. 113). Das erreicht man mittels passender Verschnallung des Schweifriemens (eine Handbreit Spiel). Voraussetzung dafür ist der richtige Schnitt des Kammdeckels beziehungsweise der Sellette mit angeschrägten Seitenteilen (bei neuen Geschirren heute häufig nicht berücksichtigt).

Die Grundsätze der Verschnallung können auch den „Richtlinien für Fahren und Reiten“ des FN-Verlags entnommen werden.



131
Korrekt verschnallter Viererzug nach der „Deutschen Sattler-Zeitung“ um 1910.



132
Ideal eines Zweispänners um 1900 vor einem Mylord. Heute dürfte man die Pferde nicht mehr so satt einspannen, dass die Kumte vorne bei gespannten Zugsträngen hochgezogen werden. (Interessante Details: Buxton-Kandaren und korrekt liegende Strangträger.)

Einst und heute

Im Leistungssport wurden einige Neuerungen im Bereich der Geschirre eingeführt, wie sie teilweise schon früher vorkamen. Dazu gehören die Marathonkumte, eine Art Kombination von Kumt und Brustblatt; diese sind im Traditionssport eher verpönt wie auch Geschirre aus neuen Materialien (nicht aus Leder bestehend). Heute besteht gegenüber früher auch eine größere Präferenz für Brustblattgeschirre gegenüber Kumtgeschirren, weil diese günstiger zu erwerben, leichter zu handhaben sowie anzupassen sind. So werden etwa Breaks und Chaisen gerne mit Brustblattanspannung vorgeführt, für die man früher eher einfache englische Geschirre verwendete oder ländliche Geschirrtypen je nach Region. Dazu gehörten etwa auch das leichte Spitzkumtgeschirr oder das so genannte Wiener Geschirr, wie es auch für leichte Geschäftsfuhrwerke gerne verwendet wurde (vgl. Abb. 110).

Die im Leistungssport oft genutzten Schnellverschlüsse dienen zwar der Sicherheit, vor allem beim Einfahren junger Pferde, gehören aber nicht zur Turnierausstattung im Traditionssport. Dasselbe gilt für die Schraubklemmen der Leinen, die aber beim Einfahren gute Dienste leisten können.

Anschaffung und Pflege des Geschirrs

Neue Geschirre sind eine kostspielige Sache. Die Investition lohnt sich aber, denn gut gefertigte und gepflegte Geschirre sind ein hoher Garant für die Sicherheit. Oft sind die heutigen Beschläge nicht so schön gearbeitet und verputzt wie die von alten Geschirren. Deshalb kaufen Kenner zuweilen ein altes Geschirr, lassen durch den Sattler die alten Beschläge und Schnallen aufpolieren und nur die Lederteile neu anfertigen. Alte, über fünfzigjährige Geschirre können selten im Original am Turnier eingesetzt werden. Zumindest stark beanspruchte Teile wie die Kumtgürtel, Zugstränge, Trageriemen, Aufhalter usw. müssen neu angefertigt werden (vgl. Abb. 135). Oft sind auch alte Kammdeckel oder Selletten und Kumtleiber schöner gefertigt als neue. Deshalb können auch nur diese Teile in ein neues Geschirr integriert werden.

Aus Sicherheitsgründen sollten Schnalldorne, auch an neuen Geschirren, bei stark beanspruchten Teilen wie den Zugsträngen nie aus Buntmetall, sondern aus Stahl bestehen (vgl. Abb. 119). Denn bei starker Beanspruchung biegen Buntmetalldorne, vor allem an den Strangstutzenschnallen, ab (vgl. Abb. 269).

Die richtige Pflege des Geschirrs verlängert deren Lebenszeit beträchtlich. Nach jedem Gebrauch sollten mindestens die Auflageflächen von Schweiß gereinigt werden. Dafür kann Sattelseife genommen werden. Besser ist in warmem Wasser gut aufgelöste Schmierseife, die auch gut fettet. So machten es früher schon die Gestüter. In der Sattlerei Mönch in Loßburg kann Schmierseife mit dem richtigen Fettanteil bezogen werden. Sie hat auch den Vorteil, dass braun eingefärbte Geschirre nicht viel dunkler werden und ihre Farbe besser behalten. Von Zeit zu Zeit müssen mit Sattelseife gereinigte Geschirre gefettet werden, Leinen mit einem speziellen Leinenfett.



133

Patent-Hintergeschirr, wie es um 1990 aufkam und noch heute nach entsprechendem Training gute Dienste leistet.



134

Das Reinigen des Geschirrs um 1840 nach Charles Cooper Henderson: Die Kumtbügel wurden jeweils von den Kumtleibern gelöst.

Meine persönliche Erfahrung und Meinung

Für den Traditionssport braucht es verschiedene Geschirre, mindestens ein starkes Trainingsgeschirr und ein elegantes Turniergeschirr. Ich selbst benutze für das Training ein älteres Schweizer Arbeitsgeschirr mit schweren Kumten in der Art der Coachkumte und für das Turnier ein etwa 80jähriges Geschirr mit Silberplattierungen, deren stark beanspruchte Teile unter Verwendung der aufgearbeiteten Beschläge neu angefertigt wurden. Fährt man sowohl Wagen mit gelben wie mit weißen Beschlägen und sowohl ein- wie mehrspännig, sind weitere Geschirre nötig. Im Alltag sind auch Brustblattgeschirre, die leichter anzuschirren sind, dienlich. Meine Pferde ziehen aber auf Dauer besser in Kumtgeschirren beim Einsatz einer gut 500 Kilogramm schweren Wagonnette.

Das Geschirr sollte möglichst einfach gearbeitet sein. Das erleichtert auch das Putzen und die Pflege. Zweispännig fahre ich ohne Hintergeschirre, sofern der Wagen über gute Bremsen verfügt. Dementsprechend werden die Pferde ausgebildet, auch für Prüfungsaufgaben an Turnieren, wie etwa das Halten am Berg ohne Bremse.

Es gibt heute noch gute Geschirrsattler. Trotzdem ziehe ich die Wiederverwendung älterer Teile wie Selletten/Kammdeckel und Kumten vor, weil mir deren Schnitt und Machart besser gefallen. Ich bin deshalb ständig auf der Suche nach alten Kumtleibern in der Größe meiner Pferde (Abb. 135).

Bestellt man ein neues Geschirr, muss das Pferd vom Sattlermeister genau ausgemessen und dieses auf die Art des Wagens zugeschnitten werden.



135

Historisches Zweirad-Dogcart-Geschirr aus der Zeit um 1910 mit erneuerten Teilen (Trageriemen usw.), so dass es am Turnier sicher eingesetzt werden kann.

Konkrete Empfehlungen zum Thema Geschirre und Anspannungen

Zweckmäßigkeit:

Das Geschirr sollte zweckmäßig, solide und schön gearbeitet sein. Für den Anfang genügt ein starkes Übungsgeschirr aus gutem Leder. Im Laufe der Zeit drängt sich der Ankauf eines Turniergeschirrs auf. Dieses sollte zur Art des Pferdes und des Wagens passen.

Kein Schnickschack:

Für Sportgeschirre eignen sich einfach gearbeitete Geschirre mit wenigen Verzierungen besser als solche mit reichen Verzierungen. Eine gute Vorlage ist die Art des Geschirrs, wie sie um 1900 vom deutschen Sport-Verein schon vorgeschlagen wurde (vgl. Abb. 105). Zu Wagen mit weißen Beschlägen (Silberplattierung, Argentan oder Nickel) gehören ebensolche Geschirre, zu Wagen mit gelben Beschlägen (Messing) Geschirre mit Messingbeschlägen.

Kumt oder Brustblatt:

Kumtgeschirre, auch englische Geschirre genannt, eignen sich für sportliche Luxuswagen. Brustblattgeschirre (Sielengeschirre) haben den Vorteil, dass sie verschiedenen Pferden leichter angepasst werden können. Sie kommen vor allem für ländliche Wagen, ungarische Anspannung und sehr leichte Sportwagen, auch der amerikanischen Art, in Frage. Geschirre aus braunem Leder gelten als sportlicher als solche aus schwarzem Leder und passen vor allem zu naturgrundigen Wagen.

Alt oder neu:

Ältere Geschirre können zu günstigen Preisen angeschafft werden und werden an Traditionsanlässen in gepflegtem Zustand gerne gesehen. Allerdings müssen in der Regel stark beanspruchte Teile wie Zugstränge, Kumtgürtel, Aufhalterriemen usw. ersetzt werden. Sehr gut wiederzuverwenden sind alte Kumtleiber und Kammdeckel/Selletten. Die Dorne stark beanspruchter Schnallen sollten aus Stahl bestehen.

Gut angepasst:

Kauft man ein neues Geschirr, sollte dieses vom Fachmann an das Pferd angemessen werden, besonders der Kumt. Nie sollte im letzten (engsten) Loch einer Strippe verschnallt werden müssen; reißt das Loch aus, kann nicht mehr nachgeschnallt werden.

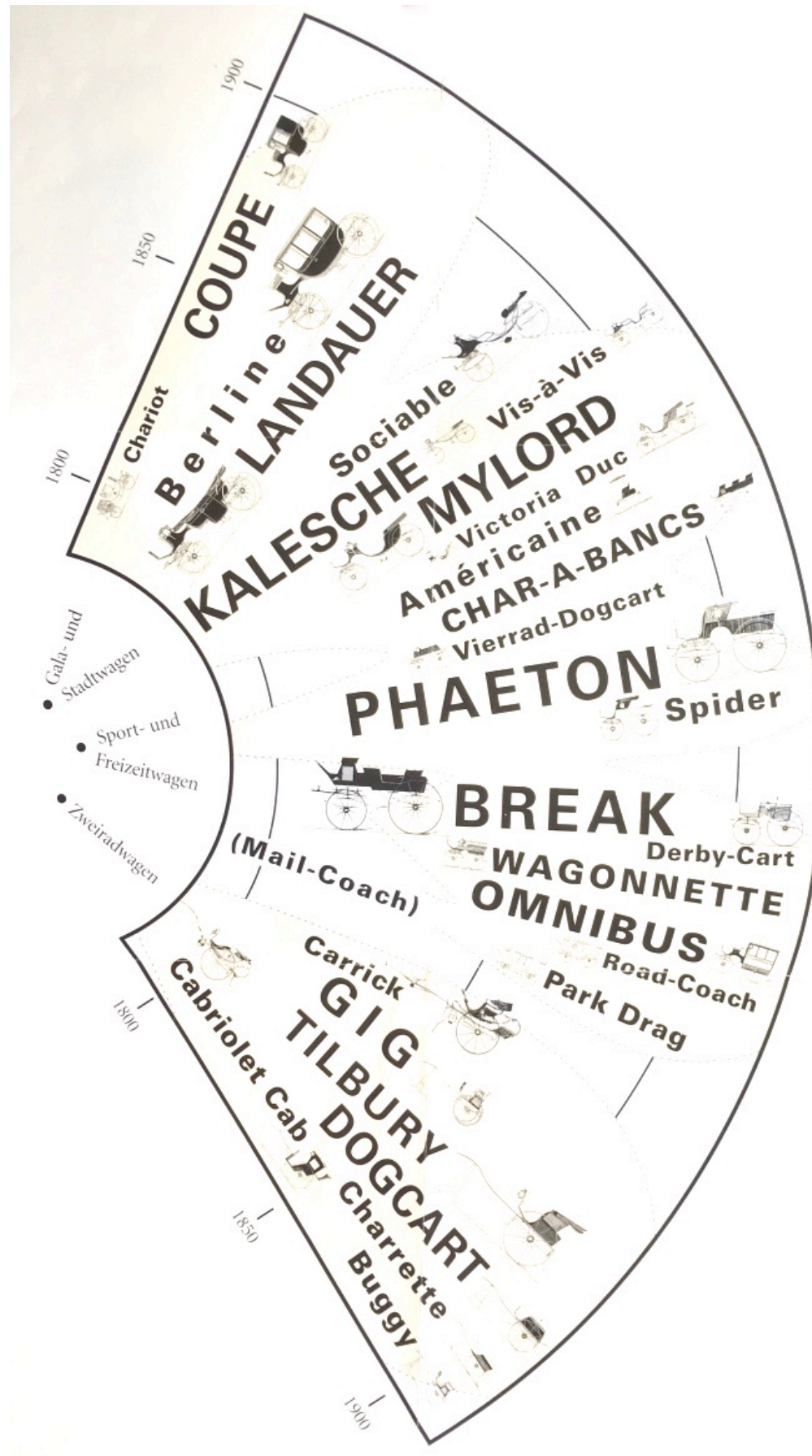


Verschiedene Wagenmodelle an der Siegerehrung 2011 in Cuts - Foto Rüdiger Beer

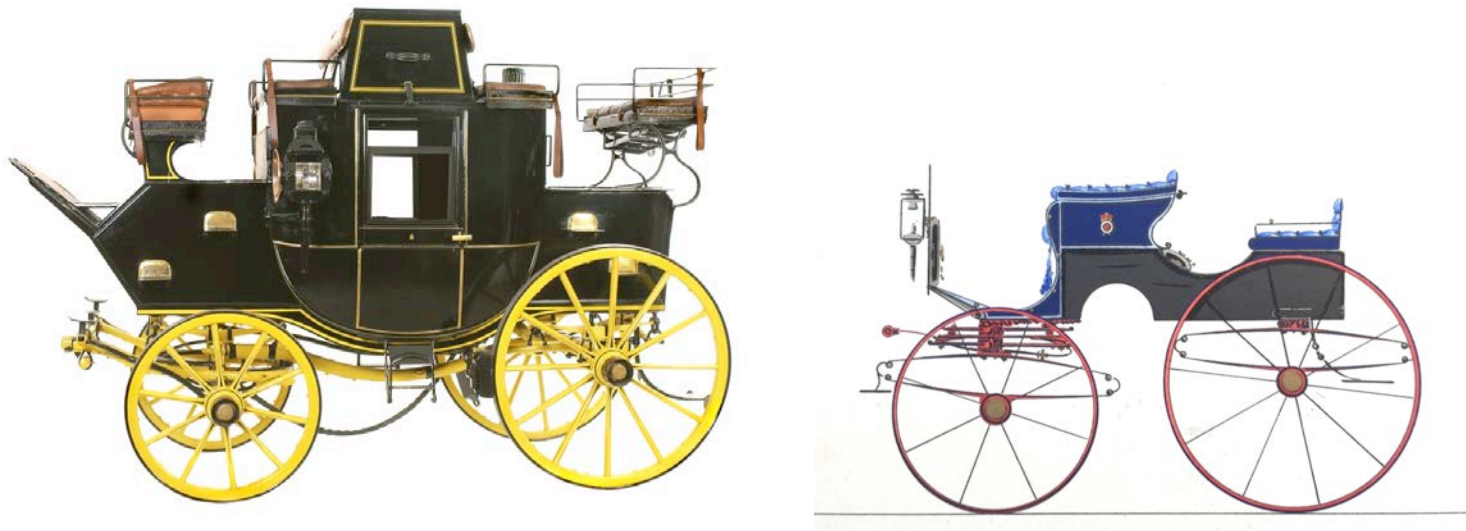
6. Wagenmodelle

Die verschiedenen Wagenmodelle der Zeit um 1900, an denen wir uns bis heute orientieren, deckten eine breite Vielfalt ab. Diese wird heute teilweise als recht unübersichtlich wahrgenommen. Bei der genauen Bestimmung einer historischen Kutsche stößt man zuweilen an Grenzen oder an interpretationsfähige Spielräume, besonders bei der „richtigen“ Benennung. Diese Unsicherheiten hängen mit der verschlungenen, aber interessanten Entstehungsgeschichte der verschiedenen Modelle zusammen.

Entsprechend den gemeinsamen Wurzeln aller Wagenmodelle gab es um 1900 einen breiten Fächer der Vielfalt, den ich mit den typgerechten Verwandtschaften für das Buch „Kutschen Europas“ zusammengestellt habe.



Die meisten heute noch bekannten Wagenmodelle entstanden zwischen 1800 und 1900. Wie heute beim Auto war die Form der Kutsche, damals „Luxuswagen“ genannt, stark der Mode unterworfen. Jedes Jahr kamen neue Varianten auf den Markt. Der Wagen war damals – noch mehr als heute das Auto – ein Prestigeobjekt. Die Equipage war gewissermaßen das mobile Aushängeschild der Oberschicht. Diese orientierte sich auch im deutschsprachigen Raum seit der Zeit um 1800 am Geschehen auf den Straßen der international führenden Metropolen, vor allem London und Paris. Im Folgenden wird die Geschichte der wichtigsten Wagenmodelle kurz zusammengefasst.



137

Die meisten Wagenmodelle und ihre Varianten gehen auf englische und französische Erfindungen zurück.

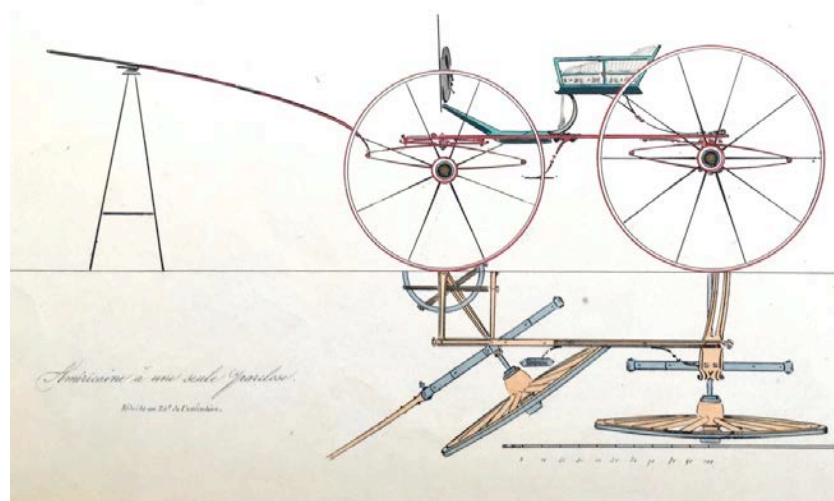
Links: Die Coach/Private Drag als englische Erfindung.

Rechts: Der Phaëton in einer französischen Variante um 1860 nach Baslez.

Einflüsse aus England, Frankreich, Amerika und Ungarn

Der größte Fortschritt im Wagenbau entstand um 1800 vor dem Hintergrund neuer Rahmenbedingungen, vor allem den besseren Straßen und der Möglichkeit, darauf schneller fahren zu können. Das führte im Zuge einer Wechselwirkung zu leichteren Wagen. Das Ursprungsland des schnellen Fahrens war England. Dort wurden die wichtigsten Modelle entwickelt, wie wir sie heute noch kennen, beispielsweise der vierrädrige Phaëton als Selbstfahrer, Zweiradfahrzeuge wie Gig oder Tilbury, oder vom Kutscher zu fahrende Wagen wie die Barouche (Kalesche) oder der Landauer. Die neue Kutschenmode Englands beeinflusste in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts Frankreich und andere kontinentale Länder. Nach 1850 begann Paris London wieder den ersten Rang in der Mode abzulaufen, auch im Bereich der Kutschen. Englische Wagenmodelle wurden dort abgewandelt, weiter entwickelt und neue kamen dazu.

Im Verlaufe des 19. Jahrhunderts entwickelten die Amerikaner ebenfalls neue Modelle, oft in extrem leichter Bauweise und unter Verwendung von zähem Hickoryholz. Sie wurden dort früh in Serienbauweise gefertigt, was zu günstigeren Fahrzeugen führte, die aber dennoch qualitativ hochwertig waren. In der Folge übernahm Europa bestimmte, vor allem leichte amerikanische Modelle wie den Spider.



138

Nach 1850 wurden in Europa auch einige Modelle nach amerikanischen Vorbildern gebaut. Dazu gehört dieses „Américaine“ genannte Modell der Zeit um 1860 nach einer Zeichnung von Baslez.

Zu den genannten drei Wurzeln kam in Deutschland ein vierter Strang. Besonders im Osten des Deutschen Reichs war der Einfluss Mittel- und Osteuropas erheblich, vor allem aus dem stets wichtigen Pferdewuchland Ungarn. Dort wurden traditionell längere Distanzen in flachem Gelände in hohem Tempo mit leichten, schnellen und ausdauernden Pferden, den so genannten Juckern, zurückgelegt. Die dafür verwendeten Wagen waren einfach und leicht gebaut; das bekannteste Modell war der ungarische Jagdwagen mit zwei in Fahrtrichtung orientierten Bänken auf einem einfachen, eckigen Kasten. Dieser wurde auch „Juckerwagen“ genannt. Bei allen Verschiedenheiten galt um 1900 für besonders noble Gespanne das von Underhill zitierte Sprichwort:

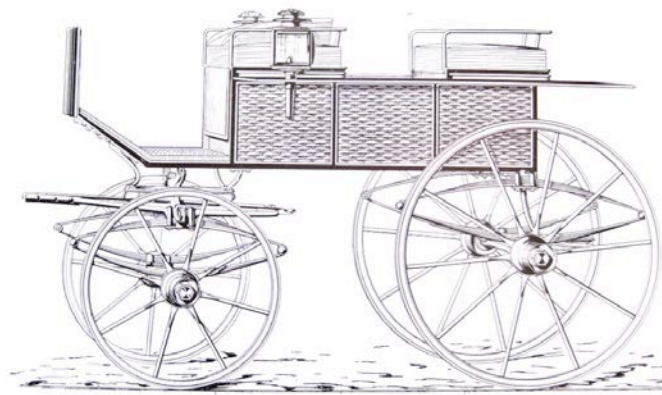
„Wer stattlich fahren möchte, der braucht einen schweren Wagen.“

Das hieß konkret einen Wagen nach englischer Bauweise. Auf dieser Linie arbeiteten auch namhafte deutsche Wagenbauunternehmen wie Neuss in Berlin. In deren Katalog wird bei zahlreichen Modellen betont, dass sie nach alter englischer Art gebaut wurden. Dazu gehörte der schlichte englische Stil, wie ihn Underhill zusammenfasste:

„angemessene Gediegenheit, ausgewogene Linienführung sowie dezente Schnitzereien und Beschläge und ein Hauch von Luxus ohne Zurschaustellung“.

Einen alten Fehler, der auch heute noch zu oft gemacht wird, beschreibt Underhill treffend:

„Nahezu alle enthusiastischen Besitzer stecken zu Beginn ihrer Karriere ... noch voller Phantasie und sind erst dann zufrieden, wenn sie irgendetwas am Wagen verändern konnten. ... Der Neuling wird, ausgenommen er ist ein Ignorant, seinen Fehler im Laufe der Jahre erkennen und den Kopf einziehen, sobald sein „Meisterwerk“ zur Sprache kommt.“



139

Auch das grösste Pferdewuchland Europas, Ungarn, inspirierte westeuropäische Länder zu neuen Wagenmodellen. Dieser ungarische Phaëton oder Juckerwagen wurde in der „Deutschen Fahrzeug-Technik“ 1911 folgendermassen vorgestellt: Entstanden aus dem einfachen ungarischen Landwagen, Seitenwände aus Korbgeflechttafeln und keine Türen.

Wachsende Modellvielfalt im 19. Jahrhundert

Fahren mit „Luxuswagen“ blieb, wie schon mehrfach erwähnt, im 19. Jahrhundert eine Sache der Oberschicht. Im Gegensatz zu heute konnte man dem Modediktat gemäß nicht im gleichen Fahrzeug in die Stadt, aufs Land oder zur Jagd fahren. Damen und Herren fuhren auch nicht die gleichen Modelle, auch nicht dieselben Pferde, wie in Kapitel 4 schon betont.

Der hohe Stellenwert des Wagens im sozialen Leben des 19. Jahrhunderts führte zu einer wachsenden, ja unübersichtlichen Variation von Kutschenmodellen. Dabei entstanden immer mehr Kombinationen von Modellen in zahlreiche Varianten. Es war dasselbe Phänomen wie wir es derzeit im Automobilbau mit dem „Crossover“ kennen. Wir haben heute zuweilen auch Mühe zu sagen, was noch eine Limousine oder schon ein SUV ist.

Um 1900 entstand eine derart unübersichtliche Vielfalt von Modellen und Typen, dass man in derselben historischen Fachzeitschrift manchmal für sehr ähnliche Modelle unterschiedliche Benennungen findet. Dazu kommt das Problem der ländlichen Modelle. In Einzelfällen wurden ältere autochthone Wagen, wie der Stuhlwagen, weiter gebaut. Meist aber handelt es sich bei den regionalen Modellen der Zeit um 1900, wie bei der Chaise und dem Gäuwagen, um an die regionalen Bedürfnisse abgewandelte Luxuswagenmodelle. Diese wurden oft von kleineren Betrieben etwas zeitverzögert auf den Markt gebracht. Infolge dieser Retardierung ist es zuweilen recht schwierig, eine ländliche Kutsche genau zu datieren, deren Herkunft nicht mehr bekannt ist.

LAND-DOG CART ESTERHAZY WAGEN

E. ZIMMERMANN
Kgl. Hof-Wagenfabrik
BERLIN - POTSDAM
Neue Wilhelmstr. 1 Friedrichstr. 5.6.
 Fernsprecher: Fernsprecher:
 Zentrum 2650 Potsdam 72

LANDRATSWAGEN PÜRSCHWAGEN

ANDAULET VIS-À-VIS

VIERRÄDERIGE DOGCART STANHOPE OHNE VERDECK

TONNE, GOVERNESSCAR LAND-VIS-À-VIS

TANDEM CART

DOG CART

TILBURY

BUGGY GIG

LANDAUER

VICTORIA

BAROUCHE

COUPÉ DORSAY

CHAR-À-BANCS PARK COACH, DRAG

E. ZIMMERMANN
Kgl. Hof-Wagenfabrik
BERLIN - POTSDAM
Neue Wilhelmstr. 1 Friedrichstr. 5.6.
 Fernsprecher: Fernsprecher:
 Zentrum 2650 Potsdam 72

BUGGY

JUCKER OHNE VERDECK

JUCKER MIT VERDECK

COUPÉ

SCHAUWAGEN

JUCKERWAGEN

WAGONETTE

JAGDWAGEN

MAIL PHAETON

DEMI MAIL PHAETON

STANHOPE PHAETON

SPIDER-PHAETON

DAMEN-PHAETON

D U C

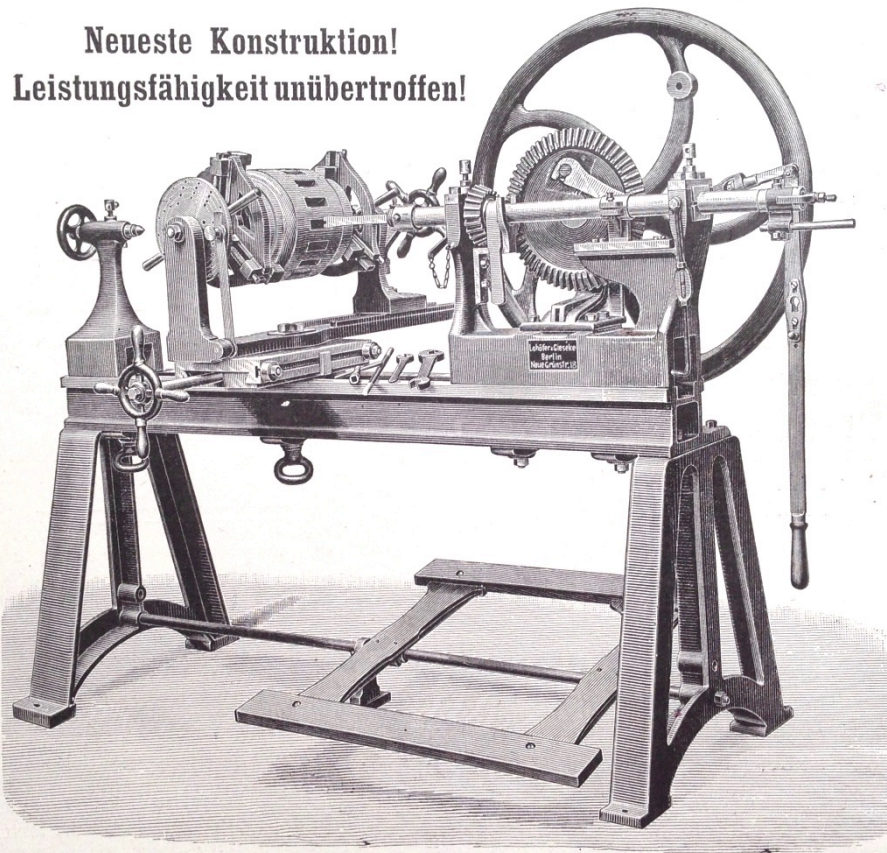
BREAK

OMNIBUS

140

Überblick der Wagenmodelle, wie sie die Wagenfabrik Zimmermann in Berlin-Potsdam um 1910 baute.

Bis in die Zeit um 1800 entstanden die Luxuswagen nacheinander in den Werkstätten von in Zünften organisierten Spezialhandwerkern wie Stellmacher, Kastenmacher, Schlosser und Schmied, Maler und Sattler. Um 1800 vereinigte man unter Führung Englands diese unter einem Dach, der Fabrik. Damals begann die industrielle Fertigung mit dem Einsatz von Maschinen, vor allem für die Holzbearbeitung. Im Zeitalter der industriellen Fertigung ging den standardisierten Produktionsabläufen das professionalisierte Entwerfen und Planzeichnen der Kutsche voraus. Viele Kutschenbauer bezogen ihre Vorlagezeichnungen bei Zeichnungsateliers oder bei dem in der Redaktion einer Fachzeitschrift beschäftigten Zeichner (dessinateur).



141

Spezialmaschine für Stellmacher, mit der unter anderem die Löcher in die Naben gebohrt und ausgestemmt werden konnten.



142

Im Verlaufe des 19. Jahrhunderts entstanden fast alle Luxuswagen in grösseren Fabriken. Dazu gehörte Lohner in Wien. Dort trieben grosse Dampfmaschinen (Kamine!) verschiedene Maschinen über Transmissionsriemen an.

Wagenbau um 1900

In Deutschland kam es nach zeitgenössischen Berichten erst in der Zeit um 1900 zum Höhepunkt im Wagenbau, also genau in der Zeit, als das Automobil aufkam. Damals aber legte dieser Industriezweig quantitativ und qualitativ noch einmal stark zu. Historische Recherchen zeigen, dass in Deutschland auch nach dem Ersten Weltkrieg noch recht lange Kutschen nicht nur weiter benutzt, sondern sogar neu produziert wurden. Solche Fahrzeuge sind oft sehr gekonnt konstruiert und deshalb für heutige Sammler und Liebhaber des Traditionsfahrens interessant. Bei jüngeren Wagen sind auch vermehrt Konstruktionselemente integriert, die – wie gute Bremsen – dem sicheren Fahren zuträglich sind und sie besser altern ließen. Dazu gehören etwa Schmiernippel an beweglichen Teilen und vor allem die Gummibereifung. Früher wusste man schon, dass deren dämpfende Wirkung Gestell und Kasten weniger Vibrationen aussetzt. Die landläufige Meinung, je älter eine Kutsche, desto kostbarer sei ihr Wert, ist deshalb zu hinterfragen.

Die verschiedenen Teile eines Wagens der Zeit um 1900

Jeder Wagen besteht aus zwei Teilen, dem Untergestell (auch Chassis genannt) mit den Rädern und dem Kasten. Die Form des Kastens gab dem Wagen den Namen. Gleiche oder ähnliche Kastenformen wurden verschiedenen Gestellen aufgesetzt, deshalb gibt es etwa Zweirad- und Vierrad-Dogcarts. Der Kasten bestand in der Regel aus einem unteren Teil, dem meist schwarz bemalten Unterkasten mit dem Bock und den im hinteren Teil aufgesetzten Bänken. Im vorderen unteren Bereich wurde der Kasten meist eingeschnitten, so dass die Vorderräder beim Einlenken durchlaufen konnten, der so genannte Durchlauf oder die Passage.

Die Verbindung des Kastens mit dem Untergestell erfolgte an drei Punkten, dem Drehkranz und den beiden Federn hinten. Der Drehkranz, auch fünftes Rad genannt, bestand aus zwei aufeinander liegenden Kränzen (mit verschiedenen Varianten), in der Mitte durch den Reib- oder Königsnagel verbunden. Als Obergestell bezeichnete man das mit dem Kasten fest verbundene Gestänge im vorderen Bereich bis hin zur Bracke und dem Drehkranz sowie im hinteren Bereich bis zur Traverse, auf welcher von unten die Federn angeschraubt wurden. Der Drehkranz muss regelmäßig gefettet werden. Sonst fährt man beim Geradeausfahren leichte Schlangenlinien.



144

Ein Break de chasse (Kauffmann, Basel) von unten gesehen mit rot bemaltem Vorder- und Hintergestell.

Verschiedene Arbeitsgänge

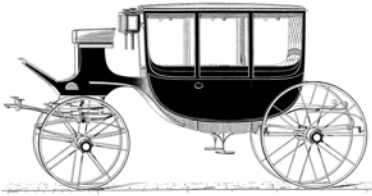
In der Wagenfabrik kamen zuerst der Wagner beziehungsweise Stellmacher und der Kastenmacher zum Zug. Dann wurden die einzelnen Holzteile in die Schmiede und Schlosserei gebracht, wo der Kasten innen mit langen Spangen (Schweller) aus Eisen verstärkt und die weiteren Eisenteile angefertigt wurden. Anschließend kam das zusammen gebaute Fahrzeug in die Malerei, wo es in vielen Arbeitsgängen lackiert wurde. Den Abschluss bildete das Anbringen der Linierung mit Schlepperpinseln verschiedener Breiten. Der letzte Arbeitsgang erfolgte in der Sattlerei. Der Sattler war in der Frühzeit des Wagenbaus als „sellier-carrossier“ oft der führende Mann aller Arbeitsgänge gewesen, eine Art Generalunternehmer für den Werdegang einer Kutsche. Der Anteil der Kosten für die Sattlerarbeiten und das entsprechende Material eines ganzen Wagens war oft erheblich, denn Luxuswagen wie Coupés oder Landauer wurden meist sehr aufwändig ausgestattet. Dazu gehörten Interieurs aus Seide oder Wolltuch unter Verwendung von teuren, posamentierten Borten (vgl. Abb. 145). Auch feines Saffianleder war für geschlossene Wagen beliebt. Bei offenen sportlichen Wagen kam oft das robustere Leder von Wildschweinen in Anwendung.



145
 Verschiedene Ausstaffierungen durch den Sattler: Ausschlag in Wolltuch an einem Landauer der Zeit um 1900 und Garnierung in Schweinsleder eines sportlichen Zweirad-Dogcart (beide aus den Werlstätten der Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe in Basel).

Die folgende Vorstellung der wichtigsten Wagenmodelle und deren Varianten beginnt mit den Grundmodellen der Berline und deren Ableitungen (Coach, Coupé, Kalesche, Landauer usw.). Darauf folgen die Selbstfahrer, angeführt vom Phaëton und die mit ihm verwandten Formen bis zum Break sowie Zweiradwagen. Zum Schluss werden Jagdwagen deutscher Art und andere regionale Modelle besprochen.

Die Berline

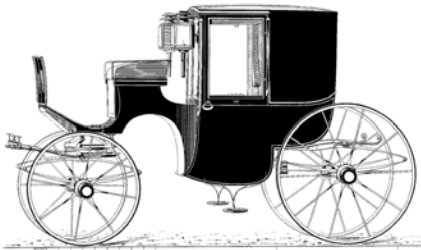


Die „Mutter“ vieler Kutschenmodelle war die Berline. Dies erklärt, wieso die englische Bezeichnung „Coach“ für die Berline zum Synonym für den Luxuswagen an sich wurde. Die Geschichte der Berline begann vor über 200 Jahren. Sie wurde mit ihrem geschlossenen Kasten für vier Personen zum bekanntesten Kutschenmodell der Neuzeit. Im Gegensatz zur älteren Karosse wies sie im Gestellbereich zunächst zwei Langbäume auf. Zur eigentlichen Entstehungszeit der Berline in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts gibt es kaum detaillierte Quellen, weshalb bis heute nicht ganz klar ist, durch wen der neue Kutschentyp der Barockzeit erfunden wurde. Unbestritten ist, dass Berlinen im späteren 18. Jahrhundert als deutsche Erfindung galten. Das zeigt die folgende Passage aus dem Text Roubos von 1771 deutlich:

„Eine Art moderner Wagen nennt man Berlinen, nach der Hauptstadt Preußens, wo sie erfunden worden sind.“

Über hundert Jahre blieb die Berline, vor allem zwischen 1750 und 1850, ein häufig gebautes Wagenmodell, mittlerweile mit nur einem Langbaum meist aus Stahl. Im Verlauf des 19. Jahrhunderts, das von einer Aufsplitterung von wenigen auf zahlreichere Kutschenmodelle geprägt war, liefen aus der Berline abgeleitete Modelle, wie der Landauer, die Kalesche und das Coupé, ihr zwar den ersten Rang ab, aber die Berline blieb als formelles Fahrzeug bei offiziellen Anlässen beliebt. Für den Traditionssport fällt die Berline fast ganz aus, man sieht dieses Modell höchstens noch als Schaunummer bei einem Defilee.

Das Coupé (Brougham)



Der Name Coupé geht auf das französische Wort für schneiden zurück und bedeutet wörtlich „geschnitten“. Das Coupé war nämlich von der Grundkonzeption her eine halbe, also durchgeschnittene Berline und bot dementsprechend im Inneren nicht mehr Platz für vier, sondern nur noch für zwei Personen. Das Coupé kannte man in der schwereren Form mit C-Federn seit dem 18. Jahrhundert, es wurde auch Chariot, Coupé de ville oder – in Deutschland – meist Stadt- oder Gala-Coupé genannt.

Die Geburtsstunde des leichteren Coupés auf Druckfedern, wie wir es heute vor allem noch kennen, schlug im Jahre 1838. Damals ließ der englische Baron Brougham für seine eigenen Zwecke in London ein leichtes Coupé bauen, das auch einspännig gefahren werden konnte. Aus diesem Grundmodell entwickelte sich der elegante Stadtwagen des 19. Jahrhunderts, der heute als Modellbezeichnung im Automobilbereich noch weiter lebt. Zur Neuerung des leichten Coupé, das fortan auch Brougham genannt wurde, gehörte der so genannte „gebrochene Kasten“ mit einem unteren Einzug zwischen Sitz und Fußraum.

Das Coupé wurde im 19. und frühen 20. Jahrhundert zum Wagenmodell par excellence für Fahrten in der Stadt im Winter oder am Abend, wie etwa zur Oper. Zu formellen Anlässen wie etwa Hochzeiten wurde früher das Hochzeitspaar nicht wie heute im offenen Landauer gefahren, sondern im vornehmeren Coupé. Das Coupé gab es als reinen Zweiplätzer, genannt 1/2Coupé, und als 3/4Coupé mit Kindersitz im Bereich der vorgewölbten Vorderfront. Vom Design her waren einmal eher die gerundeten und dann eher wieder eckigen Formen beliebt, ganz ähnlich wie heute bei den Autos.

Zum Coupé sagte Merklein 1896 in seinem Handbuch zum Wagenbau: *„Das Coupé ist zwar eine sehr beliebte Wagentype in großen Städten und überall da, wo die Verhältnisse des Besitzers es gestatten, mehrere Wagen zu halten; im Sommer ist es, weil zu warm, nicht gut verwendbar, und im Allgemeinen stört auch bei seiner Benützung das in demselben bemerkbare summende Geräusch.“*

Damit wurde ein Nachteil dieses Wagenmodells angesprochen; wenn Coupés auf hartem Boden gefahren wurden, entstand durch die Vibrationen im Inneren oftmals ein brummendes Geräusch. Weil das Wort Brougham in England wie in Deutschland damals wie „Bruum“ ausgesprochen wurde, brachte man diesen Namen sekundär auch in Verbindung mit eben diesem Brummen. Seit dem späten 19. Jahrhundert wurden aber bereits viele Coupés mit Vollgummireifen ausgeliefert, die wesentlich ruhiger liefen. Diese schätzten die Wagenbauer auch deshalb, weil dadurch die Abnutzung des Wagens dank der geminderten Erschütterungen geringer war.

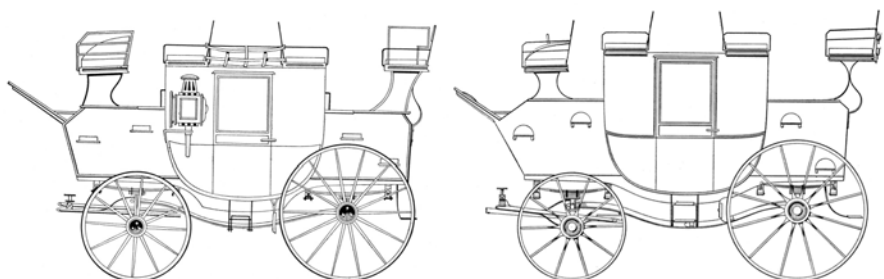


146

Klassisches Coupé mit gerader Front (1/2 Coupé). Es war um 1900 in der Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe gebaut worden und steht heute in der EMPFA-Sammlung in Bern. Die Ausstattung des Inneren in beigem Wolltuch und die Sonderausstattungen wie Spring-Rouleaux aus Seide vor den Fenstern oder die Abdeckungen vor den Seitenspiegel und dem Rückfenster sind original.

Das Coupé ist das schönste Kutschenmodell der Zeit um 1900 und demnach auch heute noch ein attraktiver Wagen bei Vorstellungen im Rahmen eines Concours d'élégance. Der Kutschierende muss dazu allerdings in formeller Livree auftreten und die Insassen sieht man nur durch die Fenster. Diesen Nachteil hat das Landalet nicht, bei dem der hintere Teil des oberen Bereichs des Kastens abgelegt werden kann (oder zusätzlich auch die Frontpartie).

Die Coach



Die Coach war und ist das Spitzenmodell unter allen Sportwagen. Sie wurde fast ausschliesslich vierspännig gefahren, allenfalls mit einem Vorspann („Cock-horse“) als fünftes Pferd. Neben der „Regimental Coach“, der Coach von militärischen Verbänden des Vereinigten Königreichs, gab es vier verschiedene Modelle:

- Die echte Coach der Postkutschenzeit (circa 1780 bis 1850), auch Mail-Coach genannt. Von diesen haben sich nur vier Exemplare erhalten (vgl. Abb. 147 und S. 12).
- Die Public Road-Coach aus der Zeit des ersten und zweiten Coaching-Revivals (vgl. Abb. 149). Sie ist von der Machart her von den Mail-Coachen abgeleitet, also robuster gebaut und meist gut über eine Tonne schwer. Mit solchen Wagen wurden von enthusiastischen Sportsleuten und Fuhrunternehmern oder Hotelbesitzern Strecken gegen Bezahlung befahren. Hinten befindet sich ein Einzelsitz für den mitfahrenden Guard oder für ihn ein reservierter Platz ganz links auf der langen Bank mit speziellem Kissen. Auf den Paneelen wurde meist die Strecke mit Start- und Ankunftsort angegeben sowie oftmals der Name des Wagens und des Eigentümers.
- Die Private Road-Coach stammt ebenfalls aus der Zeit des Coaching Revivals (oft auch „Heavy Park Drag“ genannt). Sie war ähnlich gebaut wie die Public Road-Coach, wurde aber nur für Privatfahrten eingesetzt. Die hintere Bank bot meist Platz für mehrere Personen neben dem leicht erhöhten Platz des Guard (vgl. Abb. 149).
- Die Park Drag vertritt die leichtere (um 1000 kg) und luxuriösere Variante der Coach, die meistens in der Stadt oder deren Umgebung für Vergnügungsfahrten eingesetzt wurde. Dementsprechend sind Park Drags innen meist gediegen eingerichtet und im hinteren Kofferraum („boot“) ausgestattet mit Kühlboxen für Wein und Champagner sowie Schubladen für Gläser (Abb. 148).

Um 1900 war das Fahren mit der Coach ein aufwändiger Sport der Upper Class. In den größeren Städten gab es entsprechende Clubs. Diese formulierten präzise Anleitungen, wie man mit der Private Drag oder der Road-Coach aufzutreten hatte. Diese gelten teilweise heute noch. Das Standardwerk ist bis in unsere Tage das schon genannte Buch „A Manuel of Coaching“ von Fairman Rogers. Die Kehrseite solcher Standards ist eine Tendenz zur Uniformität, welche auch seine Nachteile hat. Wenn bei einem Treffen von Coachen verschiedener Länder fast alle Teilnehmer dieselben Zylinder aufsetzen und ähnlich karierte Decken um die Beine schlingen, leidet die Vielfalt darunter. Früher galt schon, dass die individuelle Note geschätzt wird.



147

Englische Mail-Coach der Royal Mail in den königlichen Farben aus der frühen viktorianischen Epoche in voller Fahrt mit dem ins Horn blasenden Guard auf dem hinteren Boot. Die kolorierte Aquatinta nach einem Gemälde von Joseph & William Shayer des frühen 19. Jahrhunderts hat den Titel „up hill“; hier wird die Steigung mit Schwung in vollem Galopp angefahren.

(Interessante Details: Dunkler Ersatzkumt am Laternenhalter und Buxton-Kandaren.)



148

Die bis heute verschollene Park Drag von Georg Talbot nach einem Gemälde von Caspar von Reth in der Familie Grass-Talbot.

(Interessante Details: Liverpool-Kandaren und doppelte mechanische Bremse auf die Hinterräder.)



149

Public und Private Road-Coach.

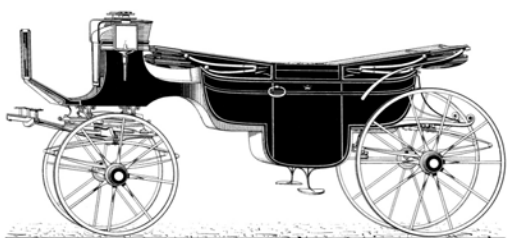
Links: Die „Tally Ho“ bei einer Ausfahrt 2014. Mit solchen Wagen wurden von Privaten regelmässig Strecken abgefahren, deren Ab- und Ankunftsart gross angeschrieben wurden (hier London und Oxford).

Rechts: Wagen der Carrosserie Guet & Cie. in Paris im Originalzustand in der Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim. Mit solchen Wagen wurden private Touren unternommen oder an Sportanlässen teilgenommen.

Die meisten heute erhaltenen Coachen (wenige hundert) haben eine bewegte Geschichte hinter sich. Das zeigt exemplarisch der Wagen oben links. Der heutige Besitzer, John Brown aus England, liess sie sorgfältig in einen alten, vermuteten Zustand zurückversetzen. Sie wurde um 1890 von der Firma Shanks in London gebaut, neben Holland & Holland der damals beste Wagenbauer für Coachen. Die Road-Coach kam später in die in Pferdekreisen gut bekannte englische Familie Gilbey. Offenbar wurde sie einmal zur Park Drag umgebaut, dann aber wieder zurück zur Road-Coach und versehen mit dem Namen „Tally Ho“ und der Routenangabe London und Oxford sowie dem Namen eines vermuteten früheren Besitzers der Zeit um 1930 namens „Claude Goddard“. Was hat es mit dem auf Abbildung 212 ersichtlichen Strohkumt und Fasan an der linken Seite der Coach auf sich? Zur Zeit der Coaching-Revivals und bis heute versieht man gerne Wagen in romantischer Art mit Requisites, wie sie in der echten Coach-Zeit hin und wieder vorkamen, beziehungsweise auf Bildern und in Berichten zu sehen und zu lesen sind. Dazu gehörte eben ein Ersatzkumt oder ein erlegter Fasan, der vom Land in die Stadt verbracht wurde.

Die Coach wird bei heutigen Vorführungen als der Rolls Royce unter allen Modell wahrgenommen. Es gibt in Europa noch eine kleine Szene, die das Coaching weiter pflegt.

Der Landauer



Der Landauer bietet den „Genuss eines offenen und eines geschlossenen Wagens in einem“. So sagte es der berühmte englische Wagenbauer Felton 1794 kurz und bündig. Der Landauer „mit den Vorzügen Luft und freier Blick“ ist deshalb bis heute eines der populärsten Kutschenmodelle geblieben. Der praktische Wagen bietet Platz für vier Insassen und kann bei schlechtem Wetter ganz geschlossen werden. Die Erfolgsgeschichte des Landauers begann in der Zeit kurz vor 1800.

Damals galt die geschlossene Berline als eigentlicher viersitziger Stadtwagen, der vor allem im Winter und bei schlechtem Wetter eingesetzt wurde. In besseren Jahreszeiten jedoch benutzte man die Kalesche mit Halbverdeck. Findige englische Wagenbauer, man spricht auch von einem Wagenbauer namens Landow, kombinierten diese beiden Wagenmodelle; so entstand der Landauer auf der Grunddisposition der Berline, jedoch mit zwei Halbverdecken und Türen mit Seitenfenstern. Nach einer deutschen Überlieferung von 1829, als das Wagenmodell Landauer populär zu werden begann, wurde der Name Landauer auf die deutsche Stadt Landau in der Pfalz zurückgeführt. Demnach sei König Joseph I. im Jahre 1703 in einem neuartigen Reisewagen mit doppelten Verdecken von Wien vor diese Stadt gefahren.

Der noble Landauer wurde zunächst mit C-Federn gebaut, dann meist mit acht Federn. In dieser Ausführung gab es auch hoch stehende Typen, bis hin zum Galawagen, meist mit zusätzlicher Dienerbank hinten und – ohne Kutschbock – zum berittenen Fahren à la Daumont. Als die Druckfederung aufkam, wurden die meisten Landauer mit doppelelliptischen Federn gebaut, hinten meist mit Denetfederung (mit Querfeder).

Der Kasten des Landauers wurde zunächst, wie die Berline und Kalesche, meist schiffsförmig (gerundet) und schwer gebaut. Um 1885 wurde der nach dem ersten Kunden, Earl of Sefton, benannte, leichte Sefton-Landauer populär, der auch einspännig gefahren werden konnte. Sein Gegenstück war der (ebenfalls nach einem bekannten Kunden benannte) Shelbourne-Landauer mit eckigem Kasten. Er hatte den Vorteil des tieferen Bodenraums, sah aber nicht mehr ganz so schnittig aus.

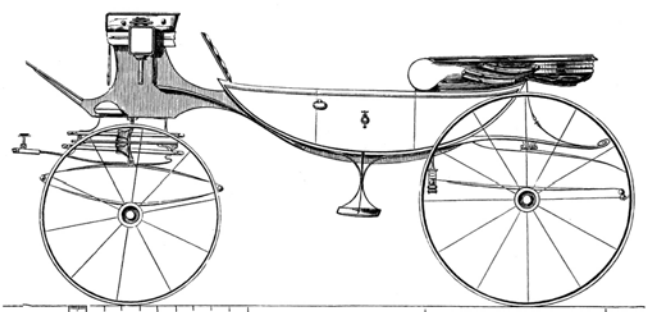


150

Englischer, achtfach gefederter Leder-Landauer mit Kasten in Schiffsform der Zeit um 1870.

Auch im Bereich des Verdecks gab es zwei Haupttypen, die sowohl mit dem gerundeten als auch mit dem eckigen Kasten kombiniert wurden. Am häufigsten war der so genannte Leder-Landauer mit zwei Verdecken aus Leder. Etwas seltener war der Glas-Landauer mit vorderem Aufbau aus großen Fenstern und hinterem Lederverdeck. Parallelogrammförmige niederlegbare Vorderverdecke gaben dem Wagen dieses Typs auch den Namen Parallelogramm-Landauer. Dieses aufwändige System machte den Wagen deutlich schwerer und teurer. Trotzdem wurde dieses Mittelklasse-Modell, das an das Coupé mit Glasvorbau erinnerte (auch Clarence genannt), häufig bestellt. Bis heute wird dieser Typ gerne mit vorne aufgestelltem Aufbau und hinten niedergelegtem Halbverdeck gefahren, so dass die Insassen vor dem Fahrtwind geschützt sind. Der Glas-Landauer galt früher in Deutschland vor allem als Familienwagen, heute dient er als beliebter Hochzeitswagen, vor dem viele Fahrpferde ihren Hafer verdienen. Bei heutigen Traditionsanlässen ist der Landauer gerne gesehen, zumal man damit vier Leute bequem mitfahren lassen kann. Vorne auf dem Bock sind formelle Livreen für Kutscher und Groom unabdingbar.

Die Kalesche



Das Wagenmodell Kalesche ist durch den meist elegant geformten, schiffsförmigen Kasten gekennzeichnet. Er bietet vier Personen bequem Platz, zwei im Fond unter dem Halbverdeck und zwei im vorderen Teil. Die gepolsterte Rückenlehne der Vorderbank war meistens mittels Scharnieren deckelartig abzuklappen, wenn diese Plätze nicht belegt waren. Die noblen Varianten der offenen Kalesche wurden in der Regel mit acht Federn gebaut (C- und Elliptik-Federn). In England nannte man dieses Modell Barouche.

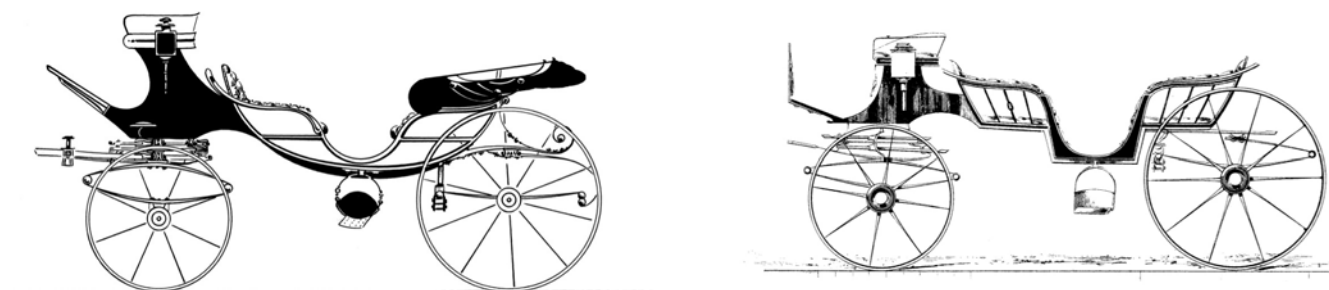
In der Mitte des 19. Jahrhunderts, als Paris zum Mittelpunkt der noblen Welt innerhalb Europas wurde, gehörte die Kalesche zu den beliebtesten Wagenmodellen. Sie wurde vom hohen Adel vor allem als exklusiver Repräsentations- und Stadtwagen benutzt. Das Wagenmodell Kalesche wurde um 1850 in Frankreich so populär, dass dort die Bezeichnung „calèche“ zum Synonym für die noble Kutsche an sich wurde, wie einstmal das Wort „Chaise“ im Deutschen. Damals waren multifunktionale Kutschen beliebt, eben solche, bei denen etwa wahlweise der Bock abgenommen und ein hinterer Dienersitz und eine vordere Box montiert werden konnten. Die Kalesche wurde für den Dienst im Winter auch gerne mit einem geschlossenen Aufsatz versehen. Im Herbst wurde das „Vorsteckdach“ mit Front- und Seitenrahmen sowie einem Vorderverdeck aus Leder montiert. In dieser geschlossenen Form nannte man dann in Deutschland die Kalesche auch „Fenster-Chaise“. Diese konnte auch ganz gut für längere Reisen eingesetzt werden, zumal sie auch nicht schwer gebaut war.



151
 Von Wagenbauer Mayer in München für den Fürstenbergischen Hof in Donaueschingen gebaute, achtfach gefederte Kalesche. Foto anlässlich einer Hochzeit im Jahre 1912 mit Kaiser Wilhelm II. im Wagen.

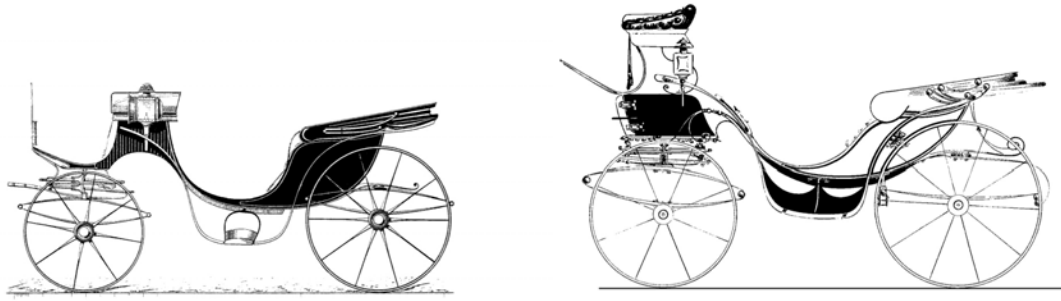
Im Laufe des 19. Jahrhunderts galten die transformablen Wagen bald nicht mehr als schick. Jetzt musste für jede Jahreszeit ein eigenes Wagenmodell angeschafft werden. Dazu kam der Wechsel der Wagenmode. Die extrem flach gebauten, schnittigen Wagenkästen gerieten gegen Ende des 19. Jahrhunderts ebenfalls aus der Mode. Jetzt waren eher tief gebaute Formen mit schwerer wirkenden Konturen gefragt. Was machte man also, wenn man auf den Straßen nicht altertümlich wirken wollte? Man trennte sich von den teuren älteren Fahrzeugen. Diese wurden entweder in die Provinz oder einem Fuhrhalter als Gebrauchtwagen verkauft. Geschlossene Kaleschen blieben über längere Zeit beliebt, einspännig gefahrene Mietwagen. Sie wurden in ihrem „zweiten Leben“ meist das ganze Jahr über mit Vorbau benutzt, zumal dieser auch als Windschutz für die Passagiere diente. Erhaltene und fahrbare Kaleschen gibt es nur noch wenige, weshalb man sie bei heutigen Fahrplätzen nur noch selten sieht.

Das Vis-à-vis



Das Vis-à-vis ist eine Art offener Landauer, also ein hinten viersitziger Wagen, der entweder ungedeckt ist (Sommerwagen), nur ein Halbverdeck aufweist oder in seltenen Fällen auch zwei. In Deutschland wurde das Modell auch gerne „Halbkalesche“ genannt, beziehungsweise auch „Sociable“ mit fließenden Übergängen zur Kalesche. Dieses Modell ist kaum bei heutigen Fahrplätzen zu sehen, weil es eher selten ist. Es muss jedenfalls von einem Kutscher in formeller Livree gefahren werden.

Der Mylord und die Victoria



Der Mylord ist das für den Sommer, was das Coupé im Winter war, nämlich *der* elegante Stadtwagen für die besseren Jahreszeiten. Er wurde zur Familie der „halbgedeckten Wagen“ gezählt. Merklein charakterisierte 1896 das Modell als ein Fahrzeug „mit erhöhtem Kutschbock und zwei mehr oder weniger tief liegenden Sitzen im Fond ... und kann auch noch mit einem Nothsitze (Rücken an Rücken mit dem Kutschbock) ausgestattet sein. Er ist mit einem zurücklegbaren Dache zum Schutze gegen Sonne und Regen versehen.“

Weitere Kennzeichen des Mylord sind die langen geschweiften Kotflügel links und rechts des breiten Einstiegs. Diese verhinderten bei dem von Damen gerne benutzten Wagen die Beschmutzung der weiten Röcke beim Einsteigen und auf der Fahrt. Die seitlich offene Bauweise zeichnete den Mylord gegenüber der mit Türen versehenen Kalesche aus, bei der die Insassen, eben vor allem die große Garderobe der Dame, voll zur Geltung kam.

Der Mylord wurde in England nach Queen Victoria meist Victoria genannt. Und so war es auch in Deutschland. In Frankreich und in den meisten europäischen Ländern verstand man aber unter Victoria einen dem Mylord zwar verwandten Wagentyp, der aber einen abnehmbaren Bock aufwies. So konnte das Fahrzeug wahlweise mit oder ohne Kutscher gefahren, im letzteren Fall als eine Art Duc. In Deutschland kannte man die Victoria mit festem Bock auch unter dem Namen „Halbverdeck“ oder „Bockchaise“.



152

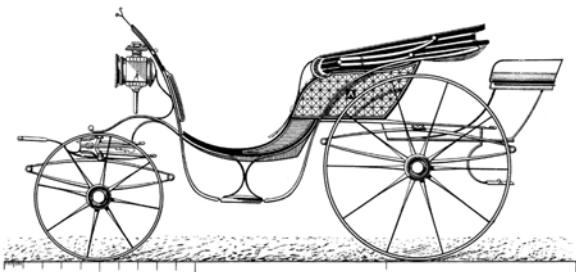
Links: Nobler Mylord in korrekter Anspannung des Grossindustriellen Georg von Caro in Breslau um 1900. Kutscher und Diener fahren im Wintermantel vor und tragen dazu helle Handschuhe.

Rechts: Mylord von Kauffmann in Basel.

Der Mylord beziehungsweise die Victoria mit festem Bock wurde vor allem mit gerundetem, schiffsförmigem Kasten gebaut. Graf Wrangel schrieb 1898 dazu: „Nur das größte Sachverständnis vermag bei der Zusammenstellung dieser Equipage das richtige Bild zu schaffen. Da muss jedes kleine Detail den Inbegriff von Chic und raffiniertem Luxus verkörpern. Der Wagen, das Pferd, das Geschirr, die Toilette der Dame – das alles soll nicht nur zu einander passen, sondern auch im Einzelnen den unbedingten Beifall des Kenners finden.“

Die Victoria/Viktoria unterscheidet sich vom Mylord hauptsächlich durch den abnehmbaren Bocksitz, dessen tragendes Eisengestänge deshalb abgeschraubt werden kann (vgl. Abb. 153). Die Viktoria war im mittleren Drittel des 19. Jahrhunderts ein der Kalesche ebenbürtiges Modell, wurde dann aber im Laufe der Zeit häufig in einfachen Ausführungen gebaut. Diese auch auf dem Land anzutreffende Variante konnte von hinten wie eine Chaise gefahren werden. In der nobleren Version war die Victoria mit abgenommenem Bock wie ein Duc zu fahren und wurde auch Victoria-Duc genannt. Die Victoria ist ebenfalls nur selten bei heutigen Fahrplänen zu sehen, wohl weil sie vom Bock aus nur livriert gefahren werden kann. Ohne Bock wäre dieses Modell aber ein schönes Damenfahrzeug.

Der Duc oder Parkwagen



In der breiten Palette der Wagenmodelle des 19. Jahrhunderts hatte der Duc eine besondere Stellung. Es gab ihn einerseits als großen Duc (franz. Grand Duc), der meist à la Daumont gefahren wurde, und als eher zierlichen Parkwagen. In dieser Version wurde er oft von der Herrschaft mit kleineren Pferden oder gar Ponys eingespannt. Die gemeinsamen Elemente des Duc sind der tief gesetzte bauchige Kasten, oft mit schützendem Halbverdeck ausgerüstet, und der große Spritzschirm sowie der fehlende Kutschbock. Allerdings gab es auch Typen mit aufsteckbarem Bock, die dann auch Victoria (Viktoria) oder Victoria-Duc genannt wurden.

Beim Duc wird der Namenswirrwarr in der Kutschterminologie besonders deutlich. In Deutschland wurde für den Duc auch der Name Victoria (Viktoria) verwendet. In Frankreich sprach man auch von einem Cabriolet und in England hießen Varianten des Duc auch „Lady’s Driving Phaeton“ (das Damenmodell) oder „Georg IV Phaeton“ (das Herrenmodell). Das hängt mit der Geschichte des Wagens zusammen, der offenbar im früheren 19. Jahrhundert zuerst in England als Selbstfahrer für den jungen König Georg IV. gebaut wurde. Dort wurde dieses Modell gerne zierlich ausgeführt und von Ponys gezogen.

Der kleinere Duc war in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Damenwagen populär. Das hängt – wie beim Mylord – mit der damaligen üppigen Kleidermode zusammen. Im türlosen Kasten des Duc mit seinen tiefen seitlichen Ausschnitten konnte *„die üppige Robe mit ihren zahlreichen Volants schön zur Geltung gebracht werden“*, wie der Pariser Wagenbauer Henri-Labourdette schrieb. Die Damen gaben ein schönes Bild in diesem Modell ab, wenn der Hut im Wind wippte und die Bänder flatterten. Eine richtige Dame übrigens fuhr nie ganz allein aus, sondern nahm stets einen Diener mit. Deshalb weisen herrschaftliche Ducs hinten meist einen schmalen Dienersitz auf.

Der Duc war kein sportliches Fahrzeug, denn man saß tief hinter dem Pferd und weit weg von diesem. Dafür waren aber solche Gefährte für gemächliche Ausfahrten im Park mit braven Pferden oder Ponys sehr geeignet. Deshalb bekam dieses Modell auch den Namen Parkwagen oder in Französisch „Pony Parc“ oder „Poney-Chaise“. Wie andere Wagenmodelle auch, durchlief die Kastenform eine zeitliche Entwicklung. Diese begann mit elegant gerundeten Formen, ging über zur eher eckiger Kastengestaltung, um dann um 1900 wieder tiefrunden Formen Platz zu machen.

Das herrschaftliche Modell des Duc färbte auch auf ländliche Wagenmodelle ab. So finden wir die Grunddisposition des Duc mit seinem weit nach hinten gesetzten, von einem Halbverdeck geschützten Kasten bei der ländlichen Chaise wieder. Es gab auch zahlreiche Übergangsformen zu anderen Wagenmodellen wie besonders den Phaëtons. Um 1900 wurde der Duc vielfach vom Mylord abgelöst.



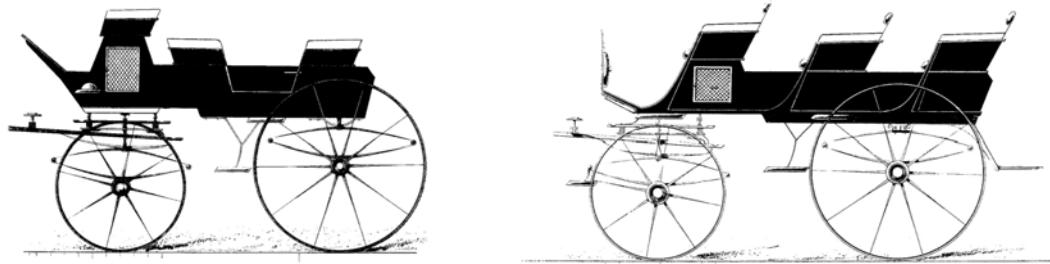
153

Duc und Victoria-Duc:

Links: Französischer Duc, hier „Poney-Chaise“ genannt. Er wird auf dieser Lithographie nach einem Gemälde von Jules de Bonnemaison (1809-circa 1865) der Zeit um 1850 vom Kutscher vorgefahren. (Detail: hinten offener Kasten, genannt „à jour“).

Rechts: Einfache Victoria der Wagenfabrik Geissberger in Zürich mit abnehmbarem Bock im Originalzustand, heute in der Sammlung Franz Knüsel im schweizerischen Rothenburg.

Der Break und Char-à-Bancs



Das Wagenmodell Break gehört zu den bis heute in ganz Europa am meisten verwendeten sportlichen Kutschen. Unter dem Namen „der Break“ oder „die/das Break“ verstand man früher stabil gebaute, offene Wagen mit hohem Kutschbock ohne Spritzschirm. Name und Form dieses Wagenmodells, das man früher auch „Brake“ nannte, erklären sich aus der Geschichte. Der Break verbreitete sich auf dem europäischen Kontinent um 1830 von England aus. Dort wurden robust gebaute Wagen mit hohem Bock, der den Fahrer vor ausschlagenden Pferden schützte, für das Einfahren oder „Einbrechen“ der jungen Pferde eingesetzt. Das hieß „breaking a horse“. Aus dem ursprünglichen Einfahrwagen entwickelten sich verschiedene Varianten von Sportwagen, ganz ähnlich wie sich in unserer Zeit aus dem einfachen Land Rover oder Jeep der luxuriöse Range Rover als Alltagsfahrzeug und der weit verbreitete SUV (Sporting Utility Vehicle) entwickelten.

In der Zeit nach 1850 entstanden zwei jüngere Hauptlinien der Break. Die erste folgte dem Vorbild des einfachen und stabilen Einfahrwagens, der im deutschen Sprachraum auch „Gestütswagen“ oder „Stallbreak“ genannt wurde. Dieser wies als Hauptmerkmale einen hohen Bock und zwei dahinter liegende, tiefere Längsbänke für meist sechs und mehr Personen auf, die über eine hintere Türe zugänglich waren. Er konnte auch als Transportwagen für mehrere Personen oder für Waren benutzt werden. In der Zeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ hieß es 1907 zur Break:

„Seine Bestimmung in größeren Etablissements ist das Einfahren und Bewegen der Pferde und das Einholen von Gepäck.“

Deshalb waren die hinteren Sitzflächen meist hochklappbar eingerichtet. Auch von den Armeen wurde dieses Wagenmodell geschätzt; so wurden in Deutschland Breaks für die Reichswehr in zahlreichen Exemplaren gebaut, die bis zum Zweiten Weltkrieg als Mannschafts- und Transportwagen dienten. Der Break mit Längsbänken wurde entsprechend seiner Funktion als eine Art Nutzfahrzeug von Gestütsangestellten, Pferdehändlern, aber auch von Herren mit besonderen sportlichen Ambitionen gefahren, im Gegensatz zu dem im Folgenden beschriebenen edleren Luxuswagen, der in der Regel als Herren-Break diente.

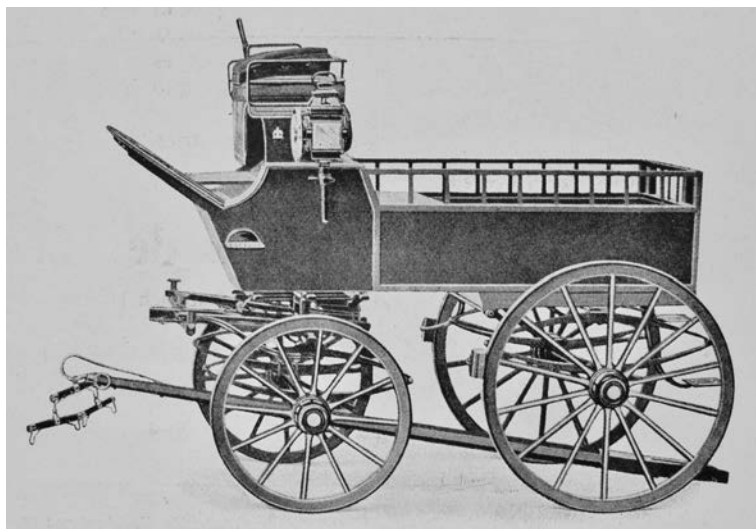
Als zweite Hauptlinie der Break entstanden eigentliche Sportwagen in luxuriöserer Ausführung. Diese nannte man in Frankreich „Break de chasse“ und/oder „Break de promenade“. Der Name verweist auf die erweiterte Benutzung dieses Typs als Jagd- und Promenadewagen. Seine Hauptmerkmale waren weiterhin der hohe Bock, dahinter aber wurden meist zwei vis-à-vis angeordnete Querbänke montiert, oft mit einer weiteren hinteren Bank für die mitfahrende Dienerschaft. Häufig nahmen hinten zwei Grooms Platz, denn der sportliche Break wurde oft vierspännig gefahren. Die Dienerbank konnte – entsprechend den Kundenwünschen – entweder nach vorne oder nach hinten ausgerichtet sein. Die erste Disposition auf hohen Eisenstützen hatte den Vorteil, dass die mitfahrenden Grooms auf ihrer Bank das Geschehen auf der Straße und im Gespann mitverfolgen konnten, aber den Nachteil, dass die Bediensteten ständig auf die Herrschaft herabsahen. Deshalb wurde, vor allem in Frankreich, die Dienerbank oft nach rückwärts orientiert, ähnlich wie beim Dogcart.

Der sportliche Break mit hinteren Querbänken und seitlichen Türen wurde in Deutschland meist „Gesellschaftsbreak“ oder „Char-à-Bancs“ (wörtlich Bankwagen) genannt. (In Frankreich verstand man unter der Bezeichnung „Char-à-bancs“ jedoch meist ein Wagenmodell mit mehreren in Fahrtrichtung gerichteten Bänken.) In der Zeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ hieß es 1907 dazu: *„das Char-à-bancs ... ist ein für Picknicks, Landpartien sowie Jagdausflüge gleich gut verwendbarer Wagen“*. Die meisten Breaks wiesen Klotzbremsen auf, die je nach Kundenwunsch mit einer einfachen Handkurbel, einem Schwungrad oder einem Stoß- oder Zughebel bedient werden konnte.

Auch als Jagdwagen wurde der sportliche Break gerne eingesetzt und in gewissen Fällen mit Gewehrhalterungen und Hundekästen versehen. Sehr hohe und groß gebaute Breaks näherten sich in der Konstruktionsweise den Coachen an, sie waren auch mit Langbaumgestellen sowie mit Mail-Achsen versehen und dementsprechend als „Break-Mail“, als „Coaching Break“ oder als „Sommer-Coach“ oder „Offene Coach“ bezeichnet. Die meisten Breaks wurden aber mit doppelelliptischen Federn ohne Langbaum gebaut.

Vom Wagenmodell Break gibt es Übergänge zur Wagonnette und zahlreiche weitere Varianten: Der „Sekeleton Break“ war ein robuster Einfahrwagen mit sehr hohem Bock ohne hintere Bänke, meist aber mit einem Stehbrett für die Helfer ausgestattet, die dementsprechend im Fahren leicht abspringen konnten. In England und Amerika besonders geschätzt war der „Body Break“. Er wies meist bis unter den Bock durchlaufende Seitenpaneele mit leiterförmigen Galerien auf und im hinteren Kastenbereich lange Sitzbänke sowie nicht selten eine hinter dem Bock aufsetzbare, hohe Querbänk. Der vor allem von Amerika auf Europa übertragene, vierspännig gefah-

rene „Roof-seat Break“ war gekennzeichnet durch einem mächtigen Kasten, auf dem hinter dem Bock meist Bänke in der Art der Coachen mittels Tafeln auf das Kastendach (engl. roof) aufgesetzt wurden. Dieses Modell ist heute als Schauwagen auf Traditionsturnieren beliebt. Diese schwere Variante nannte man in Deutschland fast durchweg Char-à-bancs. In ähnlicher Art wurden auch Mannschafts- und Ausflugswagen gebaut, mit vier und mehr Querbänken. Als „Jagd-Break“ oder „Herren-Break“ bezeichnete man einen kurzen Jagdwagen mit nur einer Bank hinter dem Bock, mit oder ohne rückwärtige Dienerbank. „Phaeton-Break“ nannte man einen Phaëton der klassischen Disposition, bei dem aber die hintere Dienerbank entfernt und diese durch zwei kurze Längsbänke ersetzt werden konnte. Dabei war der Kasten meist durch eine hintere Türe zugänglich. Der Break ist an heutigen Fähranlässen oft zu sehen und kann zwei- bis vierspännig gefahren werden. Er eignet sich als Selbstfahrer für Damen und Herren in sportlicher Kleidung. Zum auch einspännig gefahrenen „Breggle“ siehe den übernächsten Abschnitt.



154

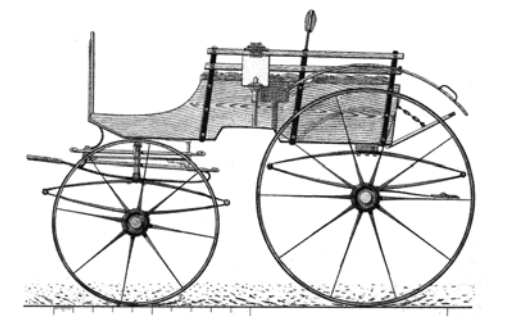
Vom Einfahrbreak zum noblen Sportwagen.

Oben: Einfahrwagen des Marstalls in Berlin.

Mitte: Sechsplätziger Break de chasse der Carrosserie Kauffmann in Basel in der Sammlung Rommel.

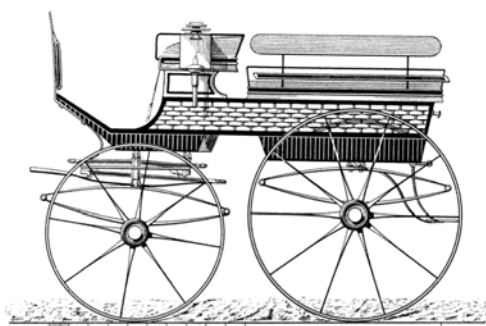
Unten: Achtplätziger Break de chasse der Carrosserie Wiederkehr in Colmar in der Sammlung Heinz Scheidel.

Der Derby-Cart

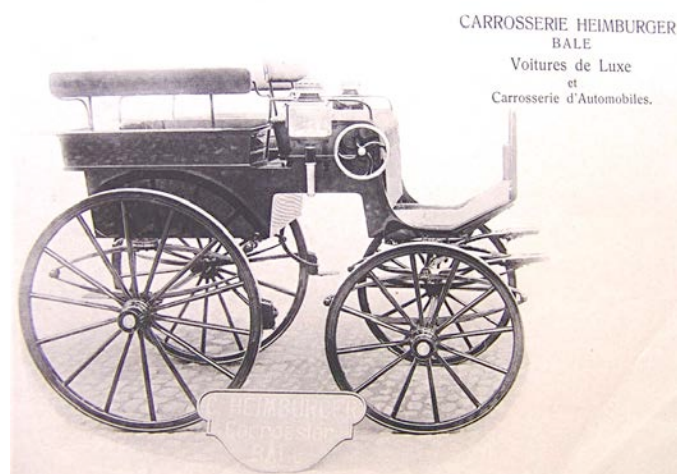


Der Derby-Cart ist mit der Break wie mit der Wagonnette verwandt. Es handelt sich um einem leichten, vierplätzigem Wagen mit zwei Bänken Rücken an Rücken (zuweilen ist die hintere Bank umkehrbar und in diesem Fall der Einstieg von vorne). Solche Wagen weisen meist seitlich Latten auf und sind naturgrundig gehalten. Die früher oft als Jagdwagen eingesetzten, leichten Fahrzeuge eignen sich heute noch bestens als Turnierwagen zu einem oder zwei Pferden etwa in braunen Geschirren.

Die Wagonnette



Als Wagonnette galten früher vor allem leichtere Wagen mit einem Bock in der Art des Phaëton, also mit Spritzschirm und hinteren Längsbänken. Der Werdegang des Modells Wagonnette ist ebenso wie die Geschichte anderer Kutschenmodelle verschlungen. Im Französischen wird das Wort übrigens meist mit nn geschrieben, denn „Wagonnette“ ist die französische Verkleinerungsform von Waggon oder Wagon, einem schweren Lastfuhrwerk in der Art der Brückenwagen. (Noch heute lebt dieses Fuhrwerk im Namen des Eisenbahnwaggon fort.) Ursprünglich war die Wagonnette ein eher schwerer Personenwagen, dessen Kennzeichen von Anfang an zwei Längsbänke waren, gewissermaßen ein Break mit anderer Bankanordnung hinten. Das Kutschenmodell Wagonnette soll vom innovativen Albert von Sachsen-Coburg und Gotha, dem Prinzgemahl der britischen Königin Victoria, in England um 1840 eingeführt worden sein. (Eine Phaëton-Variante wird heute noch nach ihm benannt, siehe oben). Das Modell fand dann auch auf dem Kontinent weitere Verbreitung. Die praktisch gebaute Wagonnette diente zum Transport von mehreren Personen, etwa vom Stadthaus auf den Sommersitz oder zum Abholen von Gästen am Bahnhof. Die einfacher gebaute Wagonnette war auch für Fahrten der Dienstboten und zum Transport von Gepäck gut geeignet. Je nach Typ konnte das Modell Wagonnette der Etikette gemäß vom Herrn oder vom Kutscher gefahren werden. Es war mit seinem guten Platzangebot ein vielseitig einsetzbares Gefährt.



155

Wagonnette aus dem Album der der Basler Carrosserie Heimburger.

Bezüglich der Wagonnetten wird gegenüber den Breaks mit Querbänken in alten Quellen der Nachteil erwähnt, dass die hinten seitwärts Sitzenden auf längeren Fahrten dem seitlichen Fahrtwind ausgesetzt gewesen seien, was zur Nackenstarre führen könne. Die Wagonnette hatte gegenüber dem Break zudem den Nachteil, dass die Insassen auf den Hauptsitzen nicht so gut sichtbar waren wie bei einem Wagen mit Querbänken. Bei der Wagonnette liegt eine sehr ähnliche Entwicklung wie beim Break vor.



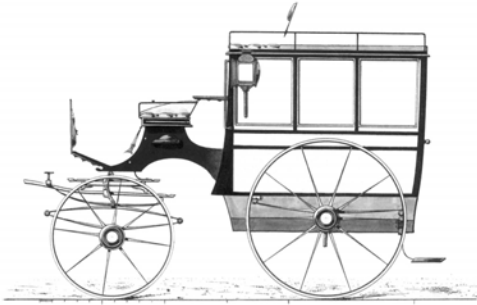
156 Naturgrundiges „Breggle“ mit hinten einklappbaren Bänken in der Kutschensammlung Heinz Scheidel in Mannheim.

Ein an sich herrschaftliches Modell wurde im Laufe des 19. Jahrhunderts in kleinerer und leichter Bauweise zu einem volkstümlich beliebten Gebrauchswagen. Diesen nannte man weiterhin Wagonnette (in Deutschland oft mit einem n geschrieben) oder Break beziehungsweise „Breggle“. Bei diesen ländlichen Modellen fließen die Bezeichnungen nahtlos ineinander über. Dementsprechend kann man heute solche Modelle mit beiden Bezeichnungen versehen. In der Schweiz und in Süddeutschland nannte man früher das ländliche „Bregg“ oder „Breggle“ in Französisch auch Wagonnette, etwa in zweisprachigen Ausstellungskatalogen.

Ländliche Typen weisen im hinteren Bereich meist vier Plätze auf, manchmal sogar nur zwei, vor allem bei den Varianten mit einklappbaren Bänken (Klapp-Break). Zur ländlichen Bauweise gehörten meist Spritzschirme und Kotflügel aus Holz (statt aus Leder über einem Eisenrahmen). Solche Wagen wurden oft naturgrundig ausgeliefert, also nur gefirnisst. Ländliche Wagonnetten wurden überwiegend einspännig gefahren, im Gegensatz zu den schwereren Wagen, die für zwei- oder gar vierspänniges Fahren eingerichtet waren.

Historische Wagonnetten sind heute recht günstig zu kaufen. Das kleinere Modell ist Neueinsteigern in den Traditionssport zu empfehlen. Es ist kein Groom nötig, man kann die Familie mitführen und Pferde verschiedener Rassen bis etwa zum Haflinger vorspannen. Auch können Mitfahrende hinten im Fahren absteigen, um helfend einzugreifen. Größere Wagonnetten, vor allem solche mit hohem Break-Bock, können heute nach wie vor auch in herrschaftlicher Manier zwei- oder gar vierspännig vorgeführt werden. Gegenüber dem Break de chasse mit Querbänken hat die Sitzanordnung der Wagonnette einen entscheidenden Vorteil: Weil die Ausschnitte für die seitlichen Türen entfallen, fällt der Kasten und damit der Radstand kürzer aus als beim Break mit gleichem Platzangebot. Gerade für Turniere mit Kegelfahren sind bekanntlich kompaktere Wagen wendiger zu fahren.

Der Omnibus



Der Omnibus ist eine Art Break oder Wagonnette mit einem geschlossenen Kasten über den hinteren Längsbänken. An heutigen traditionellen Fahrplätzen sieht man hin und wieder einen hübschen Omnibus (Umschlag, S. 6 und Abb. 73). Der Kutscher sitzt bei diesem hoch gebauten Wagentyp meistens auf einem hohen Bock. Der Wagen hat (mit der Coach) gegenüber anderen Kutschenmodellen drei große Vorteile. Es können mehrere Personen mitfahren, sie sitzen hinter dem Kutscher erhöht in Fahrtrichtung und können bei schlechtem Wetter im bequem eingerichteten Kasten Platz nehmen. Deshalb ist der Omnibus auch bestens für Reisen geeignet. Er wirkt dabei fast ebenso imposant wie die Coach, kann aber dabei durchaus auch nur zweispännig gefahren werden. Schwerere Modelle wurden oft auch für den Zug mit drei Pferden nebeneinander eingerichtet. Dabei gab es zwei Systeme, entweder zwei Deichseln oder eine besondere Gabel für das Mittelpferd. Schwerere Omnibusse wurden oft auch vierspännig gefahren.



157

Früher Omnibus von Henry Binder in Paris, angespannt mit zwei Schweren Warmblütern auf einer Wanderfahrt (Fahrer Max Schwarz).

Aus dem großen, in öffentlichem oder halböffentlichem Dienst stehenden Omnibus entstand schließlich der luxuriös gebaute und bequem eingerichtete Privat-Omnibus, den man in England „Gentleman's-Omnibus“, in Frankreich „Omnibus privé“ oder „Omnibus type château“ nannte. Er wies in der Regel den eingangs beschriebenen hohen sportlichen Bock auf (ohne Spritzschirm) und dahinter oft einen Dachsitz für drei Personen („banquettes d'Impérial“ genannt). Im Inneren fanden in der Regel vier bis sechs Personen Platz. Der private Wagen wurde meist in den Familienfarben bemalt und seitlich mit den entsprechenden Emblemen versehen. Der relativ hohe Schwerpunkt des Omnibusses mit seinem Dachsitz machte eine spezielle Konstruktion des Hintergestells nötig, um den Kasten tief hängen zu können. Dafür wurden häufig stark abgekröpfte Achsen verwendet. Dazu kam eine Dreiviertel-Federung mit hängender Querfederung. Es gab unter den Privat-Omnibussen sportliche Varianten, die ähnlich wie Coachen eingesetzt wurden. Solche Wagen wurden vorzugsweise von der Herrschaft selbst gefahren. Das trifft auch für die folgenden Sportwagen zu.

Der Vierrad-Dogcart



Der vierrädrige Dogcart (Dog-Cart) weist denselben Kasten wie der unten zu besprechende zweirädrige Dogcart auf, nämlich einen eckigen Kasten mit zwei Rücken an Rücken angeordneten Bänken. Dazwischen bleibt Platz für einen Korb, eine Gewehrkiste oder nur ein Ledergeflecht als Gepäcknetz. Im Inneren dieses Jagdwagens konnten Hunde mitgeführt werden, deshalb der Name dieses Modells und auch die häufige Ausrüstung der Seitenpaneele mit Lüftungs-Jalousien. Bei einigen Wagen kann die hintere Bank gedreht werden.

Der Vierrad-Dogcart war ursprünglich ein vor allem einspännig gefahrener Jagdwagen und ist damit bis heute ein sehr geländetaugliches und wendiges Fahrzeug. Das prädestiniert dieses Modell mit seinem recht hohen Bocksitz zu einem ausgezeichneten Turnierfahrzeug an heutigen Wettbewerben.

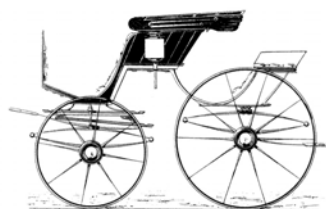
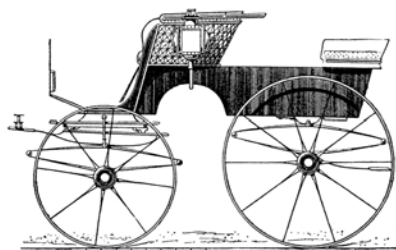


158

Klassischer sportlicher Vierrad-Dogcart von Geissberger in Zürich der Zeit um 1900, wie er von der EMPFA in Bern noch lange an Turnieren eingesetzt worden war (Fussbremse neu).

Sehr kurz gebaute Vierrad-Dogcarts, ohne Zwischenraum zwischen den Bänken, nannte man *Dos-à-dos*, was Rücken an Rücken heißt. Dieses späte Modell wurde wegen des auf den kurzen Radstand zurückzuführenden schlechten Fahrverhaltens auch öfter in Fachzeitschriften kritisiert. Sehr sportliche, lang und hoch gebaute Vierrad-Dogcarts nannte man um 1900 auch *Mail-Cart*. Sie wurden auch öfter mit *Mailachsen* versehen.

Der Phaëton und der Spider



Der Phaëton war *der* klassische Selbstfahrer-Wagen. Heute wie vor 100 Jahren ist dieses Fahrzeugmodell bestens geeignet für die Dame oder den Herrn, der seine Pferde eigenhändig kutschiert. Deswegen ist die vordere Bank mit dem Fahrersitz komfortabler ausgestattet als die für Bedienstete oder Kinder bestimmte hintere Bank. Weist ein solcher Wagen ein Verdeck auf, ist es ebenfalls vorne angebracht. Wie früher üblich, konnte man den etwas komplizierten Namen verschieden schreiben (Phaëton, Phaeton, Phaethon) und aussprechen (entweder eher englisch wie *Feten* oder eher französisch wie *Faiton*).

Der fremd klingende Name geht auf eine mythologische Gestalt der alten Griechen zurück. Als die göttliche Herkunft des jungen Phaethon angezweifelt wurde, erbat er sich von seinem Vater Helios, einen Tag lang dessen „Sonnenwagen“ lenken zu dürfen. Der Sonnengott versuchte vergeblich, seinen Sohn von diesem gefährlichen Plan abzubringen. Phaethon bestieg, als die Nacht zu Ende ging, den kostbaren und reich verzierten Sonnenwagen des Vaters. Das Viergespann raste indessen los und geriet bald außer Kontrolle, der junge Lenker verunglückte tödlich. Der Name des unglücklichen Gottessohns wurde um 1800 auf das damals neue Wagenmodell übertragen, weil man es als ähnlich gefährlich empfand wie den Sonnenwagen: extrem hoch und leicht gebaut und nicht selten vierspännig gefahren. Ähnlichen Modellen gaben die „spleenigen“ Engländer gar den Namen „Suicide Car“ oder „Selbstmord-Wagen“. Solche „High-flyers“ wurde vor allem von jungen Draufgängern benutzt.

Um 1900 war der Phaëton zum klassischen Selbstfahrer von gesetzten Herren und Damen geworden. Den klassischen Phaëton gab es in vier „Gewichtsklassen“:

- Der schwere Mail-Phaëton mit Langbaumgestell und Telegraphfederung.
- Der halbschwere Demi-Mail-Phaëton auf Druckfederung ohne Langbaum, aber ebenfalls mit schwerem, unten durchgezogenem Kasten (allenfalls mit kleiner Passage) und eher kleinen Rädern.
- Der leichtere Stanhope-Phaëton. Mit diesem Namen bezeichnen die einen das leichtere Modell (meist nur einspännig gefahren), die anderen nach alter Art eine bestimmte, auf den englischen Wagenbauer Stanhope zurückgehende Form, beziehungsweise Säule am Rotondensitz.
- Der Spider-Phaëton oder auch nur Spider genannt. Dieser „spinnenartig“ mit viel Eisengestänge konstruierte Wagen ging auf die leichte amerikanische Bauweise zurück (deutsch auch Stützenphaëton genannt).



159

Klassischer Stanhope-Phaëton mit Halbverdeck im Originalzustand und Spider-Phaëton von Mills in London der Zeit um 1910 in der Sammlung Rommel in Stuttgart.

Den Phaëton gab es als Winterwagen (mit Tuch ausgepolstertem Tafel- oder Rotondensitz vorne) oder als Sommerwagen (mit Sprossensitz vorne und Lederpolsterung). Als Sportwagen wurde er nicht nur in dunkle Farben gefasst; das Gestell und die Räder konnten durchaus in lebhaften Farben wie gelb oder rot bemalt werden.

Vom klassischen Modell des Phaëton gab es zahlreiche Varianten wie:

- Siamesen-Phaëton: meist gleich hohe Bänke, oft mit austauschbarem Halbverdeck.
- Klapp-Phaëton: mit einklappbarem Rücksitz bei Fahrten ohne Diener.
- Prince Albert Phaëton: mit hinterem Kastenausschnitt.
- Jagd-Phaëton: sportliche hohe und stabile Bauweise wie beim Jagdwagen.

Vom Phaëton gab es auch fließende Übergänge zu anderen Wagenmodellen, etwa zum Break, zum Gäuwagen, zum Duc oder zur Wagonnette. Vor allem in ländlichen Gebieten dienten klassische Modelle gerne als Vorbild, wurden aber von den örtlichen Handwerkern an die regionalen oder örtlichen Bedürfnisse angepasst. Dazu gehört etwa der Phaëton-Wagonnette mit austauschbaren Bänken hinten (quer oder längs). Am Wochenende wurden der Dienersitz am Herrenwagen entfernt und die hinteren Längsbänke montiert, so dass die Familie damit bequem ausgefahren werden konnte. In Deutschland wurde der Phaëton auch „Selbstfahrer“ genannt.

Wenn heute jemand korrekt an Traditionsturnieren teilnehmen will, ist er mit einem Phaëton bestens bedient. Man sitzt schön hoch und bequem, hinten ist Platz für Mitfahrende und das Fahrzeug liegt leicht im Zug. Einige Wagen haben vorne ein Halbverdeck, das auf längeren Ausfahrten in unseren Breitegraden bei Regen beste Dienste leistet. Auch der „Dressurwagen“ der meisten FEI-Fahrerinnen oder Fahrer ist letztlich ein abgewandelter Phaëton, meist hinten mit zwei Quersitzen und offenem Einstieg versehen.

Der Buggy



„Von Aerzten, Landwirten, Forstbeamten, Gutsbesitzern u. s. w. wird oft ein Gefährt verlangt, welches sehr leicht, billig im Preis ist und trotzdem allen Anforderungen in bezug auf gute Sitzverhältnisse, gute Federung, sowie genügenden Schutz gegen schlechte Witterung genügt. Es werden oft die leichten amerikanischen Buggies als solche Idealgefährte angepriesen.“

So steht es in der „Deutschen Fahrzeug-Technik“ von 1906. Als Nachteile werden im gleichen Zug die engen Platzverhältnisse und die hohen Räder mit schlechtem Wendekreis erwähnt. Wie in der Frühzeit üblich, gab die Konstruktionsweise und Form des Kastens dem Modell seinen Namen. Aus einem ursprünglich leichten Zweiradwagen wurde in Amerika im frühen 19. Jahrhundert ein ebenfalls einsitziger, zierlicher Wagen mit einfachem, kistenartigem Kasten, aber auf einem Gestell mit vier feinen Rädern. Dazu gehörte ein Langbaumgestell mit Querfederung. Diese Wagenform kam im Verlaufe des 19. Jahrhunderts als sportliches Fahrzeug für leichte Pferde nach Europa zurück. Es galt vor allem als geeignet für schnelle Fahrten aufs Land. Aus Amerika, dem Ursprungsland des Trabrennsportes, griff auch die Mode auf Europa über, Traberpferde vor luxuriösere Wagen zu spannen. Dafür wurden meist leichte Brustblattgeschirre verwendet. Vor diesem Hintergrund wurde der Buggy auch in den Städten und Stadtparks Europas um 1900 und danach zu einem Modewagen von jüngeren sportlichen Damen und Herren.



160

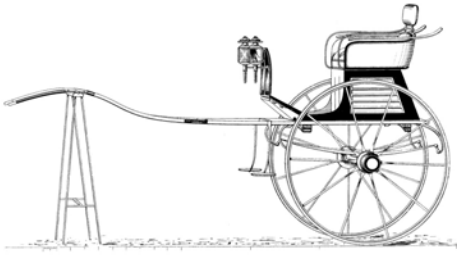
Von Mills in London gebauter Buggy im gleichen Zustand, wie ihn Ettore Bugatti für die Vorführung seiner Hackneys um 1920 benützt hatte (Sammlung Siegwald Tesch in Wiehl).

In den weitläufigen Vereinigten Staaten war im 19. Jahrhundert der Bedarf an Pferdekutschen sprunghaft angestiegen. Für die lange Fahrt von der eigenen Ranch zum nächsten Ort auf flachen breiten Straßen waren billige, leichte und trotzdem gut gefederte Einspannerwagen gefragt. Dafür war der Vierrad-Buggy das ideale Modell, es entwickelten sich davon verschiedene Varianten, die von großen Firmen in baugleichen Serien gebaut und in Katalogen und Inseraten angeboten wurden. Früher als in Europa wurden für deren Produktion spezielle Maschinen eingesetzt, etwa zur Herstellung der Speichen in Serie. Dafür diente das zähe Hickoryholz, das sparsamer dimensioniert werden konnte als das in Europa vor allem im Wagenbau verwendete Eschenholz.

Dank des guten Marketings der Amerikaner und dem weiter um sich greifenden Trend des Fahrens mit schnellen Trabern wurde der Buggy auch in Europa zu einem Erfolgsmodell. Man nannte diese Typen auch „Amerikaner“ oder „Américaines“. Der Buggy war um 1900 zu einem Modewagen geworden; wenn man ein schnelles Pferd ausfahren wollte, war dieser Wagen dafür das richtige Modell. Damit war die Geschichte des Buggys aber noch nicht zu Ende. Um 1910 wurde dieses Wagenmodell vermehrt mit so genannten Pneumatiks ausgerüstet, also Luftreifen. Dazu kam der Einsatz von Drahtspeichenrädern, wie man sie schon länger von den leichten Velozipeden her kannte.

Gut erhaltene Buggies können nach wie vor relativ günstig erworben werden; für wenige tausend Euros bekommt man bereits fahrbereite Wagen. Bei diesen fehlt indessen meist eine Bremse, wie früher für leichte Wagen üblich. Wer aber je einen leichten Amerikaner fuhr, der staunt über den hohen Fahrkomfort dieser Wagen!

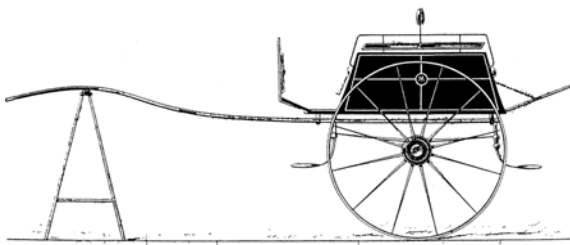
Der (europäische) Zweirad-Buggy



Ein leichter Wagen namens Buggy, Bohei oder Bohey war in Europa schon im 18. Jahrhundert bekannt, vor allem als leichter Zweiradwagen mit einem zierlichen Kasten und meist nur einem Sitz mit oder ohne Verdeck. Allerdings ist schon in alten Quellen von einem eher schwammigen Begriff die Rede, besonders in Frankreich. Der Zweirad-Buggy war und ist kaum abzugrenzen von leichten Tilburys, Gigs und vor allem von den so genannten Carts und der Charrette, wie sie im Folgenden besprochen werden. Das ist wieder der Ausdruck des Begriffswirrwars, der besonders in der Zeit um 1900 bei den einachsigen Wagenmodellen um sich griff.

Der Kasten wurde beim Zweirad-Buggy meist relativ tief gesetzt. Oft dafür im vorderen Kastenbereich und bei der Gabelfixierung das System der Cabs angewendet, mit einer Fixierung der Scherbäume mittels Gelenken an der Kastenfront. Solche Typen nannte man auch „Buggy-Cab“. Auch bei den Zweiradwagen kam es zur Übernahme von amerikanischen Vorlieben, beispielsweise den geschweiften, barocken Kastenformen, die nach 1900 vermehrt auch in Europa gebaut wurden. Dabei kam oft die alte Carrickform des Kastens (mit S-Schweifung im hinteren Bereich) zum Zug.

Der zweirädrige Dogcart



Das Hauptmerkmal des Dogcart ist auch beim Zweiradwagen der voluminöse eckige Kasten mit den darauf Rücken an Rücken montierten beiden Bänken. Dabei sitzt der Groom hinten und stützt seine Füße auf der Heckklappe ab.

Der Name „Dogcart“ oder „Dog-Cart“ wird in allen Sprachen gleich geschrieben – egal ob man jetzt der die oder das Dogcart sagt. Die Bedeutung des „Hundewagens“ hängt mit seiner hauptsächlich ursprünglichen Benutzung zusammen; in England wurden im frühen 19. Jahrhundert in diesem Jagdwagenmodell gerne Jagdhunde mitgeführt.

Der Zweirad-Dogcart ist bis heute *der* klassische einachsige Sportwagen mit hohen Rädern. Diese weisen häufig einen Durchmesser zwischen 120 und 140 Zentimetern auf und machen den Wagen damit für die Fahrt durch schlechtes Gelände geeignet. Wegen des hohen Schwerpunkts sind aber Zweirad-Dogcarts – vor allem beim seitlichen Anecken – unfallgefährdet. Deshalb wurde der Zweirad-Dogcart in der Regel mit breiter Spur gebaut. Der Kasten ist normalerweise mit zwei Längsfedern abgefedert, es gibt aber auch solche mit drei oder vier Federn. Dazu kommt hin und wieder eine spezielle Abfederung der Gabelbäume. Bei schwereren, sportlichen Zweirad-Dogcarts geht der Zug vom Waagscheit meist direkt über Ketten auf die Achsen. Der Schwerpunkt des immerhin viersitzigen Dogcarts kann mittels verschiebbarer Sitze – meist mit einer Kurbel – so eingestellt werden, dass auf die Sellette wenig Gewicht zu liegen kommt und die Gabelbäume in den Tragaugen spielend schweben. Hin und wieder wurde früher mit Hintergeschirr gefahren, sehr häufig zumindest mit einem Schlagriemen. Der hohe Zweirad-Dogcart war und ist für das Tandemfahren gut geeignet (siehe dazu unten). All diese verschiedenen Varianten des Dogcarts sind herrlich zu fahrende Sportwagen, mit denen man bis heute mit dem entsprechenden sportlichen Tenue eine gute Figur macht.

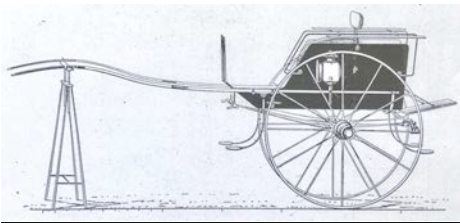
Beim Zweirad-Dogcart laufen die Scherbäume in der Regel auf der Höhe der Bodenlinie des Kastens seitlich bis hinten durch. Liegen die Gabelbäume höher und hängt der (meist auch einfacher gebaute Kasten) tiefer, sprach man früher eher von einer Charrette anglaise als von einem Dogcart. Allerdings sind die Übergänge fließend. Besonders in Deutschland in der Zeit um 1900 nannte man auch tief hängende Zweiradwagen noch Dogcarts, wenn sie auch mit dem ursprünglichen Jagdwagen kaum mehr etwas gemeinsam hatten. Der Begriff Dogcart mit seinem großen eckigen Kasten verlor um 1900 seine alte klare Definition und wurde vermischt mit ähnlichen Zweiradmodellen wie den Gigs, Tilburys und Buggys.



161

Zum Verwechseln ähnlich: Links Charrette anglaise und rechts Dogcart. Manchmal hilft nur ein Blick in die alte Fachliteratur, um seinen eigenen Wagen präzise bestimmen zu können.

Die Charrette anglaise



Die Charrette anglaise ist wie gesagt manchmal kaum vom Zweirad-Dogcart zu unterscheiden. Der Vergleich dieser beiden Modelle ist ein gutes Beispiel dafür, auf welche feinen Unterschiede manchmal die unterschiedlichen Wagenbenennungen gründen.

Der Dogcart und die mit ihm verwandte Charrette anglaise haben folgende Gemeinsamkeiten: Zweiradfahrzeug mit geräumigem Kasten und dos-à-dos angeordneten Bänken, die mit einer Kurbel verstellbar sind. Damit wird das Gleichgewicht der Wagen – je nach mitfahrenden Personen (eine bis vier) – eingestellt. Das hintere Sitzbrett kann bei beiden hochgeklappt werden, wenn nur vorne Personen Platz nehmen. Die rückwärtige Klappe dient bei voller Besetzung mittels Ketten schräg gestellt als Fußbrett der hinten Sitzenden.

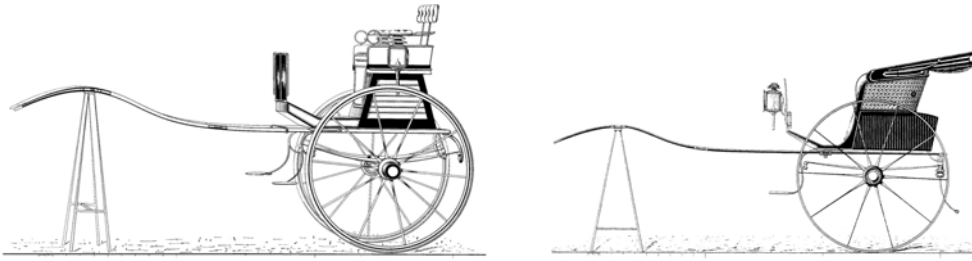
Bei allen Gemeinsamkeiten sind bei genauerer Analyse doch Unterschiede zwischen den beiden Modellen zu erkennen:

1. Das hölzerne Waagescheit ist beim Dogcart vorne mit Lederriemen am Kasten aufgehängt, der Zug des Pferdes geht über Ketten direkt auf die Achse. Die Charrette hat eine Waage aus Metall, der Zug geht auf den Kasten.
2. Der Kasten des Dogcart weist vorne und hinten „nur“ je eine Längsfederung auf, die Gabelbäume sind „nur“ hinten durch ein durchgehendes Federblatt abgedefedert. Die Charrette ist komplizierter abgedefedert: hinten am Kasten Quer- und Längsfederung sowie doppelte Federung der Gabelbäume, also vorne und hinten. Dementsprechend fährt sich die Charrette weicher, die Gabelbäume schwingen im Trab eher besser. Der Dogcart ist – wie ein heutiger Sportwagen – härter abgestimmt.
3. Die Gabelbäume liegen beim Dogcart unter dem Kasten, bei der Charrette gehen sie seitlich am Kasten vorbei, der Kasten hängt also tiefer im Gestell.

Damit sind die drei wichtigsten Merkmale genannt, weswegen man beim einen Wagen von einem Dogcart und beim anderen von einer Charrette anglaise spricht; gleichzeitig wird aber auch klar, dass sich um 1900 beide Fahrzeugtypen einander stark angenähert hatten. Die Wagenbezeichnung Dogcart klingt etwas sportlicher als die der bequemeren Charrette anglaise. Oft wurde der Dogcart auch etwas höher gebaut als die Charrette.

(Um 1900 gab es in Europa übrigens noch andere, dem Dogcart und der Charrette ähnliche Wagentypen wie vor allem der oder die Rally-Cart oder Ralli Car. Damit wurde meist ein einfacherer, tief gesetzter Zweiradwagen mit halbrund gebogenen Seitenpaneelen im oberen Bereich zwischen Kasten und Kotflügel benannt.)

Das Gig und der Tilbury



Als Gig und Tilbury werden leichte, zweisitzige Zweiradwagen bezeichnet. Die beiden Modelle sind kaum voneinander zu unterscheiden, hier wird die Unschärfe der alten Bezeichnungen besonders deutlich. Als Faustregel kann gelten: Der (oder die) Gig ist etwas schwerer als der (oder das) Tilbury gebaut. Gig und Tilbury sind mit den ähnlichen Zweirad-Modellen Buggy (eher tief gebaut), Cabriolet (mit Halbverdeck) und Dogcart (meist viersitzig) verwandt.

Die Modelle Gig und Tilbury sind englischen Ursprungs. Der Name Tilbury geht auf einen englischen Wagenbauer gleichen Namens des frühen 19. Jahrhunderts zurück, der nach Plänen eines Entwerfers namens Stanhope arbeitete. Der Letztere gab den charakteristisch geschweiften, vorderen Ecksäulen des Kastens ihren Namen, der nicht nur beim Gig, sondern auch am Phaëton angewendet wurde. Auf den Engländer Stanhope geht auch die typische vierfache Federung der Zweiradwagen zurück, die aus zwei Längs- und zwei Querfedern bestand, wobei die Scherbäume an den Seitenfedern befestigt wurden. Diese Plattform-Federung ergab einen besonders guten Fahrkomfort.

Noch aufwändiger war der „Télégraph-Tilbury“ gefedert, nämlich (neben den üblichen Längsfedern unter den Scherbäumen) mit einer dreifachen Federung, die hinter dem Kasten an einem stehenden Galgen aufgehängt wurde. Diese erinnerte an frühere Telegraphenmasten; darauf geht der Name zurück. Die Kästen von Tilbury und Gig wurden gerne als schön gewölbte Rotondensitze ausgestaltet und eher selten mit einem Halbverdeck versehen. Sommerwagen wiesen gerne Sprossensitze auf. Der Unterkasten des Gig wurde oft nach hinten gezogen, so dass ein größeres Magazin entstand.

Wie alle Wagenmodelle machten auch Tilbury und Gig eine zeitliche Entwicklung durch. War der Gig zunächst hoch gebaut, wurden um 1900 auch diese Zweiradwagen gerne tiefer gelegt. In der gleichen Zeit traten die gerundeten Kastenformen zu Gunsten von eckigen Kästen etwas zurück, wie man sie vom Dogcart her kannte. Übrigens gab es, wie ebenfalls beim Dogcart, beim Tilbury auch vier-rädrige Varianten. Leichte Zweiradwagen wie Gig und Tilbury wurden früher der gültigen Etikette gemäß mit rassigen Pferden gefahren. Nach Underhill und allgemeiner Auffassung mussten die Scherbäume „nahezu parallel zum Boden ausgerichtet sein; eine geringe Neigung nach hinten ist zulässig“.

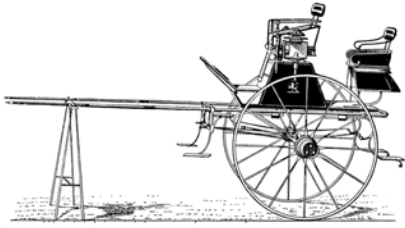
Gig und Tilburys sieht man heute oft bei Turnieren, zumal sich diese zweisitzigen Zweiradwagen bestens für die Vorführung eines leichten sportlichen Pferdes eignen. Man kann sich auf solchen Wagen durchaus sportlich kleiden und braucht auch nicht zwingend einen Groom mitzunehmen.



162

Klassischer Gig in Berlin um 1900. Mit solchen Wagen wurden gerne rassige Sportpferde vorgestellt.

Der Tandemwagen



Das Tandemfahren mit Luxuswagen und edlen Pferden kam um 1820 auf (und wurde um 1900 wieder beliebt). Damals pflegten vor allem junge mutige Dandys von hoch gebauten Wagen aus rassistige Gespanne auf den Straßen Englands vorzuführen. Das Tandem galt dabei als besonders gefährliche Anspannung. Es hieß:

„Wenn Du Dir das Genick brechen willst, dann fahr mit dem Tandem aus.“

Zweiradwagen sind für die kultivierte Form des „Langfahrens“ mehr zu empfehlen als Vierradwagen, weil beim (ungewollten) Zurückschieben des Wagens durch das Gabelpferd dieser nicht verkantet. Zudem gehen das Steigen und schnelle Abdrehen eines Pferdes in der Gabel eines Zweirades meistens weniger gefährlich aus als bei einem Vierradwagen.

Ganz mutige Bluffer fuhren sogar mit drei Pferden hintereinander vor; einen praktischen Nutzen gab es auch beim Random um 1900 nicht mehr, es ging vor allem um die besondere Selbstinszenierung. – Dabei ging die Tandem- und Random-Anspannung durchaus auf eine ursprünglich praktische Anspannung zurück. Schweren zweirädrigen, meist kippbaren Transportkarren oder Holzfuhrwerken wurden oft zwei oder drei Kaltblüter hintereinander vorgespannt.

Sehr hoch gebaute Dogcarts nannte man früher auch Tandem-Carts, die dann oft mit einem hinteren Dienersitz in Fahrtrichtung versehen wurden. Auf alten Bildern sieht man hin und wieder die Tandemanspannung mit einem Vierradwagen, eben meistens mit einem Vierrad-Dogcart (vgl. Abb. 5). Das weiß man heute weniger und es ist vor allen in der französischen Traditionsszene eher verpönt.

Die große Zeit des Tandemsports war die Spanne zwischen 1890 und dem Ersten Weltkrieg, besonders auch in Deutschland. Damals galt es als besonders schick, vor allem für die sportliche Dame, ein Tandem vorzuführen (vgl. Abb. 69). Zwei Pferde liegen in der Regel nicht so sehr auf der Hand wie vier. Und: Ein gut vorgeführtes Tandem sieht, wenn man edle Pferde mit guter Aktion besitzt, ebenso gut aus wie ein Viererzug. Nach Achenbach musste beim Halten, wenn nur ein Diener mitgefahren war, dieser wie beim Viererzug die folgende Position einnehmen: *„am Kopf zum Stangenpferde, auf diejenige Seite, auf der der Herr die Leinen-Enden befestigt hat“*. Der Sinn dieser Maßnahme ist klar: Der Diener sollte notfalls in die Leinen greifen können. Auf alten Bildern aus Frankreich steht jedoch der Groom meist vor dem Vorpferd. Besser war und ist es, auf dem Tandemwagen, zwei Mitfahrer mitzunehmen. Meist konnte beim Tandemwagen der ganze Kasten auf Schienen mittels eines Hebels oder einer Kurbel leicht vorwärts und rückwärts verschoben werden. Dieser Mechanismus erlaubte ein feines und schnelles Einstellen auch während der Fahrt, etwa beim Bergabfahren.

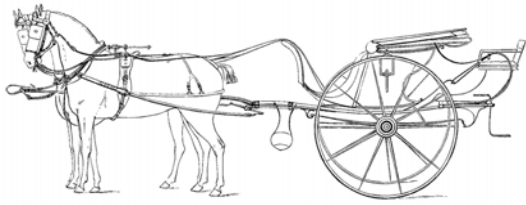


163

Tandemwagen mit nach hinten orientierter Dienersbank der Basler Carrosserie Kauffmann in der Sammlung der EMPFA in Bern.

Eine Sonderform der mit zwei Pferden hintereinander gezogenen Zweiradwagen war der schwere Cocking Cart. Er wies einen hohen Bocksitz auf einem voluminösen Kasten auf. Der Name dieses Wagentyps geht auf die Mitnahme von „cocks“, nämlich Kampfhähnen zurück. Solche Wagen waren sehr selten, die meisten heute eingesetzten Wagen sind Replikas. Wie Underhill kurz vor 1900 schrieb, kopierte man in seiner Zeit ältere Wagenmodelle von erhaltenen Bildern ab und revitalisierte sie gewissermaßen. Hin und wieder sieht man heute Anspannungen von zwei Pferden nebeneinander an einem Zweiradwagen, indem das Gewicht der Deichsel über die Aufhalterriemen auf die Kumte übergeht. Dafür gab es früher die so genannte Curricle-Anspannung, wie sie im Folgenden kurz beschrieben wird.

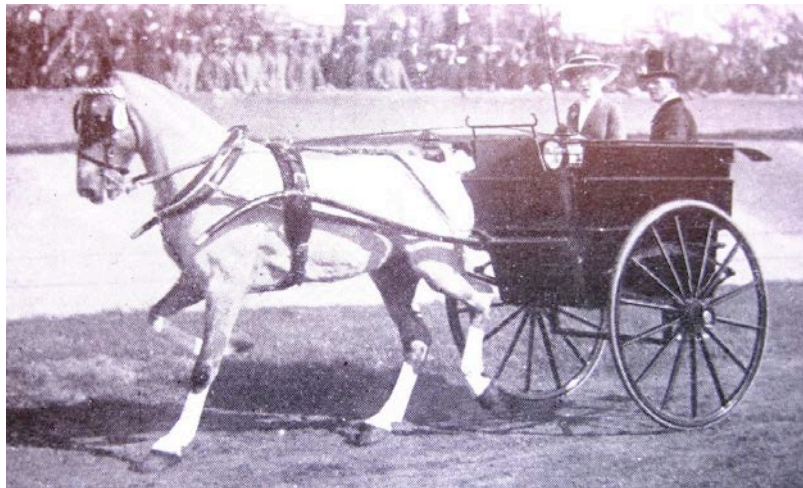
Weitere, eher seltene Zweiradwagen-Modelle



Das Curricule oder der Carrick war ein eher schweres einachsiges Wagenmodell, meist mit im hinteren Bereich S-förmig geschweiftem Rückenpaneel (genannt „forme carrick“) und angebautem Dienersitz. Dazu gehörte eine komplizierte Vorrichtung über der Deichsel mittels einer federnd verbundenen Querstange aus Stahl, die das Gewicht des Wagens auf die Kammdeckel mit breiten Auflagen übertrug. Diese Art der Anspannung sieht man heute zuweilen noch, meistens sind es auch hier Nachbauten.

Bei den Zweiradwagen war die Vielfalt der verschiedenen Modelle und Eigenkreationen von Wagenbauern fast noch größer als bei den Vierradwagen. Zu den eher seltenen Modellen gehören auch die folgenden Fahrzeuge, die man vielleicht hin und wieder an einem heutigen Fahrevent antreffen kann.

Ein spätes Spezialmodell unter den Zweiradwagen war der zweirädrige Governess Car, französisch Tonneau oder deutsch Tonne genannt. Diese Wagenart weist einen ringsum geschlossenen, tonnenförmigen Kasten für etwa vier Personen auf. Das machte ihn für das Ausfahren von Kindern durch die Gouvernante geeignet. Zunächst vor allem als Parkwagen benutzt, wurde dieses Modell auch als Stadtwagen beliebt.



164

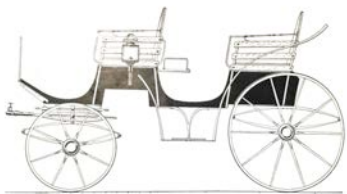
„Ein hübsches Tonneau-cart“ lautet die Legende zu dieser Fotografie der Zeit um 1910, aufgenommen auf einem deutschen Turnierplatz.



165

Privater Hansom Cab, wie er nach 1900 hin und wieder gebaut wurde (vgl. S. 90). Dieses Modell war ursprünglich ein Mietwagen in der Londoner City und wurde dann nach 1900 auch als Privatwagen en vogue.

Deutsche Jagdwagen und verwandte Modelle



Im 1836 erschienenen „Lexikon für Jäger und Jagdfreunde“ von G.L. Hartig wird beschrieben, wie man sich im Wagen richtig ans Wild heranpirscht. Dafür würden Schimmel und ganz helle Pferde am wenigsten taugen. Der Schweißhund dürfe nicht unter dem Wagen laufen, sondern müsse im Wagen liegen. Hier wird, wie in den meisten frühen Quellen, der zur Jagd verwendete Wagen meist als Bürsch-, Pürsch- oder Pirschwagen bezeichnet. (Die „Bürsch“ oder „Bürsche“ bedeutete das Schießen oder das Jagen überhaupt, „bürschen“ nannte man schon früh – später auch in der Form von „bürsten“ – das Jagen mit einer Waffe.) Nach Hartig solle man zum „Pürschfahren“, besonders zur Hirschjagd, am besten einen niedrigen, offenen „Pürschwagen“ benutzen. Dies sei ein *„offener, niedriger und leichter Wagen ... Vorzüglich müsse der Pürschwagen eine solche Einrichtung haben, dass man schnell und bequem aus- und einsteigen kann. ... Hinten im Wagen muss so viel Raum seyn, dass man ein erlegtes Stück Wild aufpacken kann.“*

Die Jagd selbst erfolge mit dem Wagen: *„Im Schritt sucht man nach dem Wild. Dann wird es mit dem Wagen umkreist, um ihm so nah wie möglich zu kommen. Dabei darf man nicht von hinten oder von vorne an das Wild heranzufahren, sondern muss so tun, als ob man am Wild vorbeifahren will.“* Gewöhnlich halte das Wild so lange aus, als es den Wagen fortbewegen sieht. *„Bleibt dieser aber stehen, so wird es flüchtig.“* Also müsse der Jäger im rechten Moment flink vom Wagen verdeckt absteigen und diesen weiter fahren lassen, bis er zum Schuß gekommen ist. – *„Man kann aber das Wild auch vom Wagen aus im stärksten Trab zu verfolgen suchen. Recht geübte Schützen schießen vom Wagen oder vom Pferde. Diese Schüsse sind aber nie ganz sicher, weil ein unbedeutender Ruck des Wagens oder des Pferdes einen Fehlschuss bewirkt.“*



166

„Auf der Pürschfahrt“. Zeichnung von Ludwig Beckmann (1822–1902) in der Zeitschrift „Gartenlaube“ von 1883.

Für diese Art des Jagens diente der deutsche Jagdwagen, gekennzeichnet durch

- tiefe Bauweise
- eckiger Kasten ohne Türen
- breite Kotflügel
- Wildbrücke hinten
- nicht bemalt, sondern naturgrundig gefirnisst.

Die frühesten publizierten Bildbelege für den deutschen Jagdwagen, wie wir ihn heute noch kennen, stammen erst aus dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts. Der deutsche Jagdwagen hat mit den gleich hoch gesetzten Bänken den Vorteil, dass er sowohl von der Herrschaft selbst oder vom Kutscher gefahren werden kann; sogar der hohe Adel kutscherte solche Wagen selbst. Die jüngere Form des deutschen Jagdwagens wird gerne pauschal als Achenbach-Jagdwagen bezeichnet, was allerdings nicht ganz präzise ist. Nach den alten Quellen bevorzugte der deutsche Fahrmeister als Jagdwagen ein Modell mit abgerundeten Ecken und Türen. Streng genommen dürfte nur dieses Modell mit dessen Namen verbunden werden.

Sehr beliebt waren in Deutschland auch, wie in keinem anderen Land, interessante mechanische Lösungen zur Veränderung der Sitzzahl. Häufig war die abklappbare Rückenlehne der Kutscherbank, die zu einem schmalen Zusatzsitz dos-à-dos abgelegt werden konnte. So wurde aus einem Viersitzer ein Sechssitzer oder durch eine ähnliche Konstruktion ganz hinten gar ein Achtsitzer. Dabei gab es raffinierte Lösungen zur Verschiebung der Sitze auf Schienen, so dass – an demselben Wagen – sowohl für vier, sechs oder acht

Insassen genügend Beinfreiheit entstand. Diese Achtsitzer wurden meist „Gesellschaftswagen“ genannt. Die Firma Neuss in Berlin beschrieb um 1900 in ihrem Katalog ein solches Modell mit den folgenden Worten:

„steile quadratische Conturen und massiver Unterkasten mit zu öffnender Rückseite, welche zum letzten Sitz als Fussbrett dient. Das Sitzpolster dieses Wagens ist abnehmbar und im Unterkasten bequem unterzubringen, wenn der Wagen nur von 6 Personen benutzt wird“.

Solche Mechanikwagen waren allerdings eher schwer, weshalb auch einfachere Lösungen bevorzugt wurden. So bot etwa Neuss in Berlin um 1900 Wagen mit einfacherer, variablen Vorderbank an:

„Der Kutschersitz ist breit, ohne Rücklehne, so dass dos-à-dos zu dem in der Mitte sitzenden Kutscher seitlich halb neben ihm noch Plätze für 1 oder 2 Personen frei bleiben.“



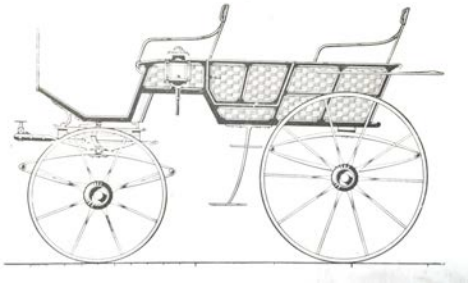
167

Typischer deutscher Jagdwagen, gekennzeichnet durch die tiefe Bauweise, den eckigen Kasten mit breitem Einstieg ohne Türen und den bequemen Bänken. Manche Wagen können durch eine mechanische Einrichtung vom Vier- zum Achtplätzer erweitert werden, wie dieses von Walther in Grossenhain nach 1900 gebaute Exemplar in der Sammlung von Heinz Scheidel in Mannheim. Deutlich sind hier auch die Gewehrhalterungen am Spritzbrett und im Kasten zu sehen.

Die „Deutsche Fahrzeug-Technik“ empfahl für die Jagdwagen wegen der hohen Beanspruchung im Gelände den doppelten Drehkranz, und bei kurzen Wagen würde oft der Drehpunkt des Vordergestells „vorgelegt“, um die Passage für die Vorderräder nach vorne verlegen zu können. Spätere Jagdwagen wurden oft mit Türen gegen den eisigen Zugwind ausgestattet. Zur typischen Machart des deutschen Jagdwagens gehörte die Ausführung des Kastens in edlen Hölzern wie Esche und Nussbaum, aber auch Ahorn und Mahagoni sowie das Spiel mit dunklen und hellen Hölzern zwischen den Friesen und Tafeln. Gestelle und Räder wurden entweder naturgründig belassen oder bunt lackiert sowie nicht selten auch mit Linierungen versehen.

Zur Ausrüstung vieler Jagdwagen gehörten neben Gewehrhaken an der Rückseite des Kutschersitzes die schon erwähnte Wildbrücke (auch „Schosskelle“ oder „Hirschkelle“ genannt). Ältere Jagdwagen wurden meist offen gebaut, jüngere haben oft eine – von frühen Automobilen übernommene – Dachkonstruktion aus einem Eisengestänge mit Segeltuch. Dieses faltbare „amerikanische“ Dach wurde vom Herausgeber der „Deutschen Fahrzeug-Technik“ Traugott Golde in Gera vertrieben. Die Sitzüberzüge bestanden meist aus Leder, Wachstuch, Manchester oder „drappfarbenem (eine Art Sandfarbe) Stoff sowie „Cord oder Moquette“, nicht selten mit reizvollen Karo- oder Streifenmustern. Aus praktischen Gründen kam vor allem das „glatt geheftete Polster“ zur Anwendung, denn in den Falten der Kapitonierung (Heftung mit Knöpfen) sammelte sich im offenen Wagen zu viel Schmutz an. Die Bänke selbst gab es als Tafel-, Backen- oder Lattensitze. Meist wurden darüber so genannte Galeriebügel über den Seitentafeln angebracht. Bezeichnend für deutsche Jagdwagen sind auch seitliche Armlehnen aus zwischen den auf den oberen Enden der Türsäulen aufgesteckten Metalltüllen mit ihren Riemenösen, verspannten Lederriemen. Nach 1900 gebaute Jagdwagen zeigen oft – wie in der Automode – gelbe Metallteile, also Beschläge aus Messing. – Der deutsche Jagdwagen ist heute noch günstig zu kaufen und gut als Turnier- und Allzweckwagen einsetzbar. In Kombination mit entsprechenden Pferden und Insassen in Jagdkleidung ergibt sich ein attraktiver Auftritt. Im Band „Naturholzwagen“ von 2019 über die Sammlung Heinz Scheidel wird die Geschichte des deutschen Jagdwagens ebenso wie die der folgenden Modelle im Detail behandelt.

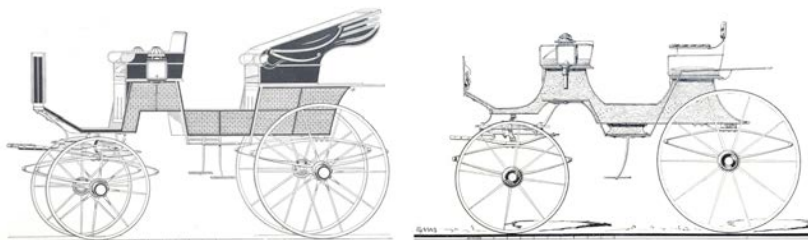
Pirschwagen und Breschwagen



In der Spätzeit bezeichnete man als „Pirschwagen“ oft das kürzere, aber viersitzige Modell des Jagdwagens. Ähnliche Modelle wurden nach Merklein auch „Feldwagen“ genannt.

Der „Breschwagen“ war einfacher gebaut als der Jagdwagen und näherte sich dem gewerblichen Fuhrwerk oder Fourgon an. Er wies oft einen eckigen geschlossenen Kasten mit hohen Türen auf, auf dem zwei Bänke in Fahrtrichtung montiert werden konnten. Solche Fuhrwerke dienten auch zum Transport von Waren und geschossenem Wild.

Landschützer, Landratswagen und Sandschneider



Unter „Landschützer“ oder „Lanschützer“ versteht man zumeist einen leichten Jagdwagen mit Wechseldach. Oft konnte die ganze Sitzbank mitsamt dem Halbverdeck ausgetauscht werden. Wie beim deutschen Jagdwagen liegt ein eckiger Kasten vor, der an ungarische Ursprünge denken lässt.

Der „Landratswagen“ hat hinten eine tiefer gesetzte Bank und wurde ähnlich wie ein eckiger Mylord gebaut, aber ohne Halbverdeck. „Jagdwagen in der Form einer Victoria“ waren ebenfalls beliebt. So einen besaß auch Kaiser Wilhelm II. als Jagd- und Manöverwagen, gebaut von der Wagenfabrik L. Rühle in Berlin: *„Der Wagen ist mit dem wegen seiner Schnelligkeit berühmten Schimmel-Viererzuge Sr. Majestät bespannt.“*

Der „Sandschneider“ schließlich zeigt eine besonders leichte Konstruktion mit dünnen und hohen Rädern nach amerikanischer Art. Dieses Modell wurde ebenfalls mit schnellen Pferden, und auch als Schauwagen, eingesetzt und ist ebenfalls mit ungarischen Modellen verwandt. Schon länger bekannt war der ähnlich leichte „Feldwagen“, der nach Heinze *„zum Befahren der Felder und Wiesen für Großgrundbesitzer ... vorzüglich geeignet“* ist.

Der Stuhlwagen/Kürwagen und seine ländlichen Nachfolger



Der Stuhlwagen gehört zur Gruppe von ländlichen Modellen, die auf ältere, autochthone (regional entstandene) Vorbilder zurückgehen. Seine Fahrzeugform war bereits im 16. Jahrhunderts in ganz Europa verbreitet: In die leiterförmigen, hinten nach oben geschweiften Seitenteile des Wagens, genauer an die oberen Längsholme wurden beim Stuhlwagen zwei, drei oder vier Querbänke hintereinander befestigt. Mit diesen meist mittels Lederriemen schwimmend aufgehängten Bänken konnten bequem Personen transportiert werden.

Der Stuhlwagen ist mit der späteren ländlichen Chaise und vor allem dem Bernerwagen verwandt (siehe unten). Der alte europäische Typ des Leiterwagens mit Querbänken scheint manche regionale Modelle beeinflusst zu haben. Aus einem multifunktional einsetzbaren, eher bäuerlichen Gefährt wurde ein vor allem dem Personentransport dienendes robustes Fahrzeug. Dieses bot – wie beim späteren Char-à-bancs – allen Mitfahrenden die Möglichkeit, in Fahrtrichtung zu sitzen. Etwas umständlich war allerdings der Einstieg von der Seite über die Längsholme. Dazu dienten aus Eisen geschmiedete Einstieghilfen mit meist drei Tritten auf beiden Seiten.

In der Zeit um 1800 wurde der Leiterwagen mit eingehängten Querbänken in Norddeutschland besonders beliebt, eben unter dem Namen Stuhl- oder Kürwagen. Im Holsteinischen Idiotikon von J.F. Schütze des Jahres 1800 steht dazu:

„Körwagen, Kürwagen: heissen die Holst. 6 – 8 sitzigen Leiterwagen, die zu Lustfahrten den Städtern und Landleuten oft in Geschäftsreisen dienen. Sie unterscheiden sich von den Post- und Landwagen, Heuwagen durch bessere Form des strohgeflochtenen Kastens, sind oft nach hinten mit einer Kalesche und dergleichen versehen.“

Mit „Kalesche“ ist hier die mit einem Halbverdeck versehene Bank gemeint, wie wir sie von den späteren Chaisen kennen.

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts wurden in nördlichen Ländern Deutschlands Stuhlwagen noch weiter gebaut und benutzt. Dasselbe gilt auch für osteuropäische Länder wie etwa Ungarn und Polen. Dabei bildeten sich regionale Besonderheiten heraus. Oft wurden Stuhlwagen auch kombiniert eingesetzt, entweder für Personen- und/oder für Warentransporte. Einzelne Bänke konnten leicht abgenommen werden oder gewisse einfache Wagen waren auch nur mit einer Fahrerbank ausgestattet.

Der Berner oder Schweizer Wagen



Der Berner- oder Schweizerwagen gehörte im frühen 19. Jahrhundert zur gleichen Modellfamilie wie der Stuhlwagen, das geht aus dem folgenden Abschnitt aus dem Buch „Fahrkunst“ von 1829 des deutschen Autors Franz Xaver Joseph Schreiner hervor:

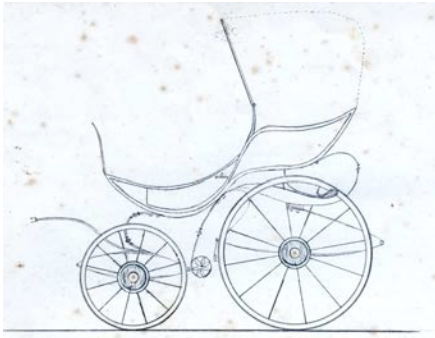
„Die Stuhl-, Bank-, Schweizer-, Steyrer und Gesellschaftswagen, auch char à bancs oder bandes genannt, sind sehr mannigfaltig, doch haben sie meistens auf einem leichten vierrädrigen Gestelle einen eben so einfachen Kasten, der seiner Wohlfeilheit wegen aus starken runden Stangen besteht, deren Zwischenräume mit Bretter, Latten oder Flechtwerk, aus Rohren, Holzspänen oder Weidenruten bestehend ausgefüllt sind, und häufiger auf den Achsen ruht, als in Federn und Riemen hängt. Der Kasten hat nach seiner Länge für 4, 6, 8 bis 12 und mehr Personen Raum, die entweder unbedeckt oder unter einem leichten Dache und Vorhängen von eisernen Stangen getragen, auf gepolsterten oder ungepolsterten und an kurzen Riemen hängenden Bänken paarweise hinter einander sitzen. - Die kleinsten Schweizerwagen enthalten entweder einen Cabrioletkasten, und hinter demselben einen beträchtlichen Packraum oder zwei Cabrioletkasten hintereinander, wobei der vordere gewöhnlich unbedeckt ist. - Der grösseren Stuhl- oder Bankwagen bedienen sich gewöhnlich zahlreiche Gesellschaften zur Fahrt nach naheliegenden Lustorten.“

Der Berner- oder Schweizerwagen erscheint in den Quellen um 1800 als eine verkleinerte Form des Stuhlwagens. Dieses Modell verbreitete sich auch in Deutschland und wurde Bernerwagen, Schweizerwagen oder auch noch Char-à-banc genannt.

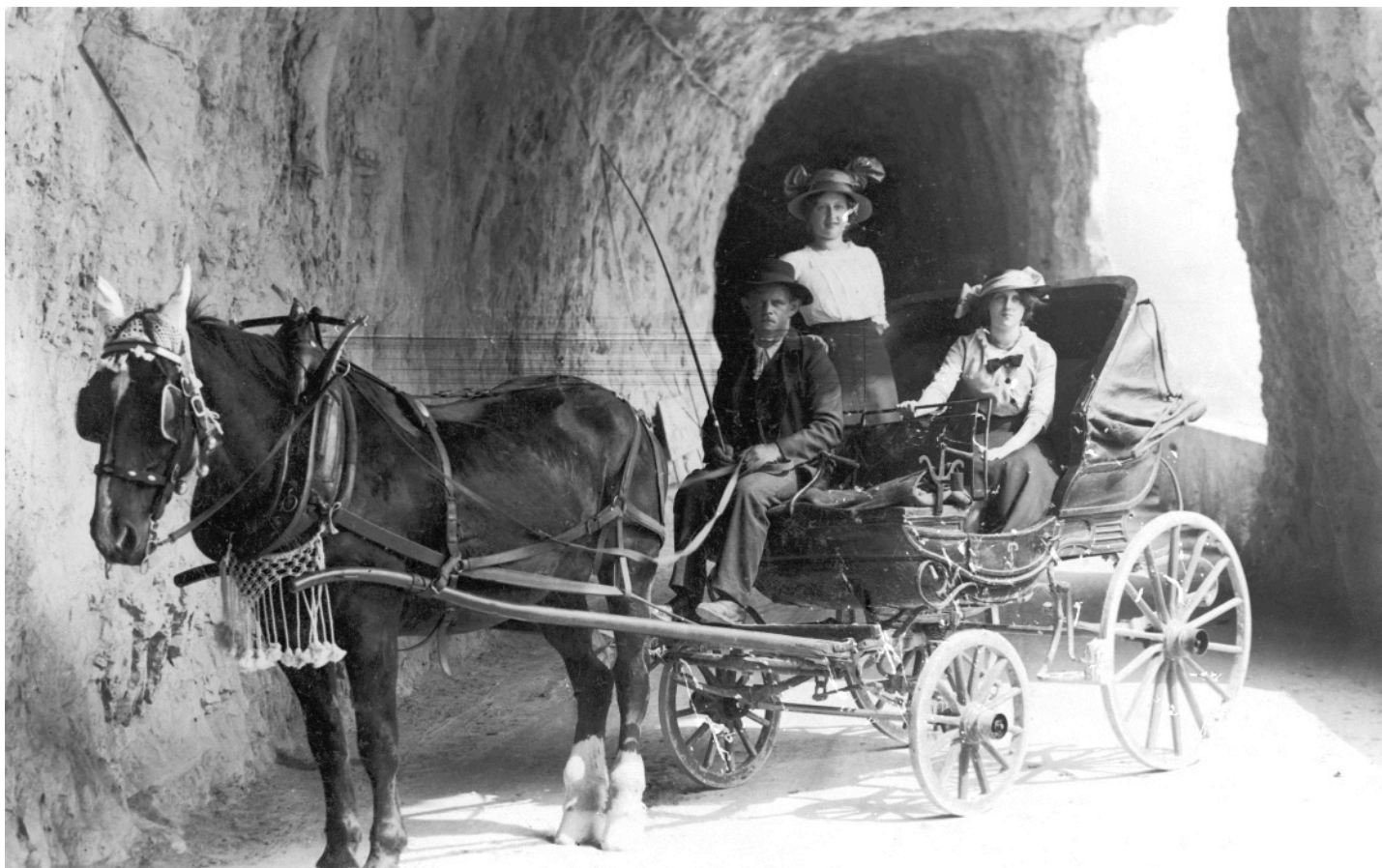
In der Frühzeit waren die Wagengestelle des Berner- oder Schweizerwagens meist mit einem Langbaum ausgestattet und ungefedert. Oft wurden deshalb die Bänke an den Längsträgern der Seitenteile durch Lederriemen wie beim Stuhlwagen schwingend aufgehängt, so dass eine gewisse Federwirkung für die Insassen entstand und manchmal unter den Sitzbänken auch Federn zugefügt, so dass die Federwirkung verstärkt wurde. Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurden die Gestelle der Bernerwagen häufig mit Stahlfedern ausgestattet (oft mit einfachen Querfedern) und die Gestelle zunehmend ohne Langbaum gefertigt. Bei solchen jüngeren Wagen entfiel dann in der Regel die Hängung der Sitze, sie wurden meist den oberen Längsholmen der Seitenteile aufgesetzt beziehungsweise aufgeschraubt, so dass die Bänke leicht abgenommen werden konnten. Der Bernerwagen war in der Regel ein Mehrzweckfahrzeug, das schnell vom Personenwagen zum auch für Warentransporte geeigneten Fahrzeug umgerüstet werden konnte. Nicht selten war die Variante mit nur einer Bank für den Fahrenden, so dass im hinteren Kastenbereich mehr Waren, etwa für die Fahrt auf den Markt, mitgenommen werden konnten.

Berner oder Schweizer Wagen jüngerer Zeitstellung, die sich meist dem „Bregg“ angenähert haben, sieht man gerne anlässlich ländlicher Fahrveranstaltungen.

Die Chaise



Ursprünglich wurden um 1800 in Frankreich zwei- oder vierrädriger Wagen mit geschlossenem Kasten oder mit Halbverdeck für zwei Personen Chaise genannt. Die Bezeichnung wurde insbesondere für kleinere luxuriöse Postwagen verwendet, die von Privatkunden angemietet wurden. Es gab auch private Reisegefährte ähnlicher Bauart. Mit solchen befuhr man – mit auf den Poststationen samt Postillion angemieteten Gespannen – längere Touren (sog. Posting-System). In vielen Gegenden Europas verkehrten in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, vor der Zeit der Eisenbahnen, solche Post-Chaisen. Sie wurden wohl deshalb zum Innbegriff der leichten und bequem ausgestatteten Personenwagen.



168

Von einem Kutscher gefahrene Chaise mit einem Pferd in ländlichem Bündnergeschirr in langen, gestreckten Landen um 1910 auf der Axenstrasse am Vierwaldstättersee.

Der Begriff der „Chaise“ beziehungsweise des „Chaisenfabrikanten“ diente dabei noch recht lange im 19. Jahrhundert als Synonym für die Luxuskutsche beziehungsweise den Wagenbauer. Das hängt vermutlich auch damit zusammen, dass die Kalesche, die frühe Grundform des offenen herrschaftlichen Wagens mit Halbverdeck ebenfalls Chaise genannt wurde. „Ganzchaise“ oder „Ganzkalesche“ hieß die viersitzige, „Halbchaise“ oder „Halbwagen“ die zweisitzige Variante.

Aus solchen herrschaftlichen, städtischen Wagen entwickelte sich im Laufe der Zeit ein typisch ländliches Modell. Dementsprechend verstehen wir heute unter dem Namen Chaise, in Deutschland oft auch „Doktorwagen genannt“, in der Regel einen vierrädrigen Wagen mit Halbverdeck und Kniedecke über dem bequem gepolsterten Inneren. Der Wagen kann wie ein Duc von hinten gefahren werden oder vorn vorne: Meist ist bei der Chaise vorne ein einfacher, demontierbarer Bock beziehungsweise eine schmale Bank mit zwei umklappbaren Spritzbrettern montiert. Diese dienen zurückgeklappt als Rückenlehne des Kutschers, in der vorderen Position als Spritzbrett und Rückhalt für auf dem schmalen Sitz in vis-à-vis-Position mitfahrende Kinder. Der Kutscher fuhr die Chaise von vorne, die Herrschaft aber von hinten.

Es gab auch Chaisen mit Kästen in der Art des einfachen Bankwagens (Char-à-bancs) oder Bernerwagens mit sprossenartig gegliederten, langen Kästen mit aufgesetzten Tafelsitzen oder aufgelegten Sitzbrettern. Neue Chaisen entstanden früher vornehmlich in regiona-

len Wagenfabriken oder bei lokalen Handwerkern. Diese bauten zuweilen noch recht lange nach alter Manier. Deshalb kann es durchaus sein, dass ein um 1900 entstandenes Gefährt Merkmale von 20 bis 40 Jahre älteren Modellen aufweist.

Bei der Chaise sitzt die von hinten fahrende Person relativ weit weg vom Pferd und in tiefer Sitzposition, deshalb braucht es dafür gehorsame Pferde. Dieses Wagenmodell kann mit stämmigen Pferden in ländlichen Geschirren heute noch gut eingesetzt werden. Dazu passt bestens ländliche Kleidung oder eine Tracht.

Der Gäuwagen

Neben den gedeckten Chaisen waren im ländlichen Süddeutschland etwas leichter gebaute Wagen mit Sprossensitz weit verbreitet, die man unter dem Sammelbegriff Gäu- oder Gaiwagen kennt. („Als „Gäu“ oder „Gai“ bezeichnete man in Süddeutschland leicht gebirgige Regionen.) Diese Gruppe ist gekennzeichnet durch zweisitzige Wagen mit kurzem Radstand, aber größeren Rädern. Gäuwagen gibt es mit oder ohne Halbverdeck, sie wiesen meist eine kleine Ladebrücke auf, die auch entfernt werden kann. Vertreter der Gäuwagen findet man vom Allgäu bis nach Vorarlberg hinein und in Ausläufern bis in schweizerische Randregionen. Wie bei der ländlichen Chaise handelt es sich hier also um ein länderübergreifendes Wagenmodell. Oft konnten solche Wagen ein- und zweispännig gefahren werden. Manche Gäuwagen zeigen einen fließenden Übergang zum Spider, einem feingliedrigen Wagen aus der Modellfamilie der Phaëtons, der wohl diese ländliche Wagenform mit beeinflusst hat. In die gleiche Gruppe gehörten die so genannten „Feldwagen“ und Praxis-Wagen“ sowie in Bayern die „Jucker-Wägerl“. Gäuwagen sind als Selbstfahrer geeignete Fahrzeuge zur Teilnahme an einem Fahrevent. Sie sind recht günstig einzukaufen sowie relativ leicht und man sitzt recht hoch. Dazu eignet sich eine sportliche Garderobe sowie ein einfaches Kunt- oder Brustblattgeschirr. Ländliche gewerbliche Wagen, wie etwa zum Transport von Feder- oder Kleinvieh, sind auch durchaus eine Bereicherung an Schaufahrten.



169

Im Allgäu um 1900 gebauter Gäu- oder Gaiwagen in der Sammlung Heinz Scheidel, Mannheim. Der Wagen ist mit einem verschiebbaren Waagscheit ausgestattet, so dass er auch einspännig mit einer Deichsel gefahren werden kann.

Ponywagen



Wenn die Suche nach einem Originalwagen in der richtigen Größe keinen Erfolg zeigt, bleibt nur der Weg, einen Nachbau zu kaufen oder anfertigen zu lassen, eine sogenannte Replika (Replica). Bei den Wagen für Ponygespanne ist die Bandbreite für Nachbauten recht groß. Man kann einen originalen Wagen kopieren lassen, wie man ihn in einem Museum, einer Privatsammlung oder in einem Buch aufgespürt hat. Wenn dies zu aufwändig ist, kann man durchaus auch mit einem kleinen Wagen „von der Stange“ an einem Traditionsanlass auftreten. Ponygespanne werden von den Veranstaltern und vor allem von den Zuschauern sehr geschätzt; die kleinen fleißigen Tiere ziehen die Blicke so auf sich, so dass man gerne über den nicht ganz korrekten Wagen hinweg sieht.

Replikas für Pferdegespanne

Bei den Replikawagen für Pferde sieht die Sache etwas anders aus. Sie werden je nach Veranstalter beim Traditionsturnier nicht gleich hoch bewertet wie Originalwagen, da sich die Disziplin Traditionsfahren auch als Kulturwahrer versteht. Replikas werden aber durchaus nicht ausgeschlossen. In einigen Reglements (z.B. DTV) bilden sie sogar eine eigene Kategorie und ermöglichen es damit den Teilnehmern, innerhalb dieser Konkurrenz auch in der Präsentation gewinnen zu können. Durch den teilweise oder vollständigen Nachbau authentischer Wagen können Replikas dabei helfen, Kulturgut zu bewahren. Da Nachbauten oft günstiger sind, als restaurierte originale Wagen, sind sie auch eine Alternative für Einsteiger, die sich damit den Wunsch nach „ihrem Traumfahrzeug“ verwirklichen und Traditionsfahrluft schnuppern können. Eine gute Replika ist nach historischem Vorbild, mit traditionellen Methoden und Materialien gebaut. Häufig sind sie aber technisch modern ausgestattet, beispielsweise in Bezug auf die Bremsen, was Vorteile haben kann, wenn das Fahrzeug regelmäßig gefahren wird oder im gewerblichen Einsatz ist. Gängig sind vor allem gesuchte sportliche Modelle wie schnittige Phaëtons und Breaks.

Absehen sollte man von Eigenkreationen. Sie waren früher und heute verpönt und verleiden erfahrungsgemäß auch dem Erstbesitzer relativ schnell.

Der moderne Marathon-, Präsentations- und Trainingswagen

Nach 1970 kamen für den Leistungssport neuartig konstruierte, robuste Marathonwagen für den Turniereinsatz auf sowie ähnlich konstruierte Trainingswagen (vgl. Kapitel 1).

Im neuen Leistungssport wurden zunächst alle Prüfungen mit denselben Geschirren und Wagen gefahren, meist reaktivierte ältere Kutschen. Da aber immer schneller und waghalsiger durch die Hindernisse gefahren wurde, hielten die alten Fahrzeuge (auch mit zusätzlichen Radabweisern und anderen Verstärkungen versehen) diesen Strapazen immer weniger Stand. Das führte in den siebziger Jahren zum Bau neuer Wagentypen aus Stahl und Rädern aus Leichtmetall. Dabei übernahm England unter der Ägide Prinz Philips, der sich mittlerweile selbst dem Viererzugfahren verschrieben hatte, eine führende Rolle. Jetzt sah man in allen Prüfungen dem Modell des Vierrad-Dogcarts nachempfundene neue Modelle. Trotz der Räder mit nicht mehr vorstehenden Naben erwiesen sich die neuen Sportwagen für den Marathon als noch zu wenig tauglich. 1980 trat dann Prinz Philip mit einem speziellen Marathonwagen an, auch „Iron Maiden“ genannt, der sich durch eine solide Bauweise, einen tiefen Schwerpunkt und einer nach hinten offenen Plattform für zwei Grooms auszeichnete. Neu wurde auch die federnde Deichsel mit Schwingungsdämpfung erfunden und an allen vier Rädern Scheibenbremsen montiert.

Die im harten Einsatz bewährten Neuerungen am Marathon- und am Präsentationswagen wurden nach und nach auf die ganze Domäne des Fahrens übertragen. So kam es zu einem neuen Typus von Trainingswagen mit Scheibenbremsen, der auch fast ganz aus Stahl gebaut wurde, allenfalls mit eingesetzten Holztafeln. Solche Trainingswagen wurden wegen der besseren Übersicht über das Gespann meist etwas höher gebaut als die tiefgesetzten Marathonwagen, mit größeren Pneuereifen versehen und so etwas besser abgedefert. Solche neuen Wagentypen sind zwar im täglichen Training oder zum Ausbilden junger Pferde dienlich, werden an Traditionsanlässen aber nicht gerne gesehen.

Meine persönliche Erfahrung und Meinung

Im Kutschenbereich ist es wie bei vielen Antiquitäten-Sammlern. Man verliebt sich gerne spontan in ein historisches Exemplar, sammelt weiter, lernt dazu, kauft besseres, stößt erste Käufe wieder ab und steigert sich. Erst im Laufe der Zeit spürt man dann, was das Richtige für den eigenen Geschmack und Gebrauch ist.

Heute ist das Angebot von historischen und erschwinglichen Kutschen wieder größer. Kauft man allerdings einen historischen Wagen in schlechtem Zustand, verschlingen die Restaurierungskosten schnell das Mehrfache des Ankaufspreises. Besser ist deshalb der Ankauf eines gut erhaltenen Wagens oder eines bereits gut restaurierten Wagens. Wer den historischen Wagen schonen will, schafft sich für den Alltag mit Vorteil einen neuen Trainingswagen an. Ich selbst fahre im Alltag und bei gutem Wetter gerne eine naturgrundige Wagonnette mit hohem Bock und im Winter einen deutschen Jagdwagen mit breiter Spur und langem Radstand, der mit seiner weichen Federung jedem Gelände gewachsen ist.

Für die Arbeit mit jungen Pferden bevorzuge ich gut konstruierte Einfahrwagen, an denen ich die früher angebauten Scheibenbremsen aus Sicherheitsgründen belasse. Für Traditionsturniere haben sich bei mir alte sportliche Modelle bewährt, die nicht zu schwer gebaut sind und dennoch einen hohen Kutschbock aufweisen. Bei älteren Wagen kann man einige Kosten sparen, wenn man selbst kleinere Arbeiten ausführt. Man lernt dabei viel am Fahrzeug selbst.

Konkrete Empfehlungen zum Auftritt in einem bestimmten Wagen

Welches Wagenmodell?

Hat man schon ein Pferd oder ein Gespann, sucht man den richtigen Wagen dazu aus. Wenn man sich stark an die historischen Vorlagen, wie sie oben beschrieben sind, halten will, passt man die Wahl des Wagens an den Pferdetyp und an die eigenen Bedürfnisse an.

Die Qual der Wahl:

In einem besseren Fahrstall standen früher, anders als heute beim Auto, mehrere Wagenmodelle (Stadt, Land, Jagd, Anzahl der Insassen usw.), was sich heute die wenigsten leisten können. Deshalb muss man sich heute frühzeitig entscheiden, wofür ein Wagen eingesetzt werden soll. Am besten fährt man in der Regel mit einem mehrplätzigem Selbstfahrer wie dem Phaëton und dem kleineren Break oder Jagdwagen.

Originale Wagen:

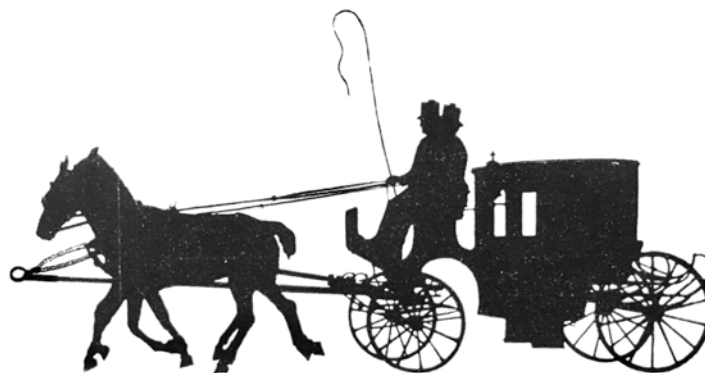
Bevorzugt werden heute im Traditionssport Wagen im Originalzustand oder zumindest sorgfältig restaurierte und gut dokumentierte Fahrzeuge. Das unterscheidet die Traditionsszene vom Leistungssport. Der Trend geht weg von vollständig neu bemalten und frisch ausgestaffierten Fahrzeugen zu solchen mit viel Originalsubstanz.

Selbstfahrer oder nicht?

Beim Selbstfahrer wie dem Phaëton ist es leichter, eine schöne Equipage herauszubringen. Wählt man ein früher vom Kutscher gefahrenes Modell, wie etwa den Landauer oder das Coupé, muss der Fahrer in entsprechender Livree auftreten, was nicht bei allen Anlässen gerne gesehen wird (vgl. Kapitel 3). Meistens sind vom Kutscher zu fahrende Wagen auch eher schwer und lang und an Turnieren mit Kegelfahren deshalb schwieriger zu fahren.

Stadt oder Land?

Sowohl Stadtwagen (meist lackiert) wie Landwagen (meist naturgrundig) wirken attraktiv. Dazu müssen allerdings der Pferdetyp, das Geschirr und die Kleidung entsprechend passen. Landwagen haben den Vorteil, meistens solide gebaut zu sein und leicht gepflegt werden zu können.





Wagenmaler Markus Enderlin an der Arbeit - Foto Autor

7. Konservierung und Restaurierung

Unter Konservierung versteht man die schonende Erhaltung eines historischen Objekts mit möglichst wenig Veränderung der Grundsubstanz. Für alte Kutschen heißt dies in der Regel konkret: Ausbesserung von Fehlstellen der alten Lackierung und der textilen Ausstattung sowie allenfalls Ergänzung fehlender Teile nach möglichst originaler Art. Bei einer Restaurierung (das Wort „Restauration“ verwendet man eher in der Gastronomie) wird ein altes Objekt wieder in den vermuteten Originalzustand versetzt.

Kenntnisse über die Geschichte eines Fahrzeuges sind die unerlässliche Grundlage für die angemessene Instandsetzung eines Fahrzeuges zum weiteren Gebrauch. Wie bei den Oldtimern gibt es heute auch bei alten Kutschen unterschiedliche Grundsätze der Erhaltung. Neuerdings gilt auch für die Kutschen als Königsweg: Ein konservierter Wagen mit viel Originalsubstanz ist wertvoller als ein total restauriertes Fahrzeug. Eine Komplett-Restaurierung von gut erhaltenen Wagen ist teuer und oft letztlich wertmindernd, außer es wurde sehr sorgfältig vorbereitet und dokumentiert vorgegangen.

Aber es kommt auf den Zustand an, ob eine schonende Konservierung ausreicht oder sich eine mehr in die alte Substanz eingreifende Restaurierung mit Neubemalung aufdrängt. So oder so sollten die Schritte der Eingriffe – wie der angetroffene Zustand – mit Bildern und schriftlichen Protokollen festgehalten werden, wenn ein Wagen seinen Wert auf Dauer behalten soll.

Im deutschsprachigen Raum gibt es kaum Literatur zum Thema Konservierung und Restaurierung von historischen Kutschen. Das ist ein Zeichen, dass es hier um eine heikle und nicht ganz einfache Sache geht.



170

Viel belegbare Historie steigert – wie im Oldtimermarkt – den Wert alter Kutschen. Bei diesem Vis-à-vis von Ehrler in Paris der Zeit um 1860 kann dank eines zeitgenössischen Bildes belegt werden: Damit fuhr der französische Kaiser Napoleon III. nach der Niederlage von Sedan im Jahre 1870 zu Kanzler Bismarck und begab sich in Gefangenschaft.

Zunächst ein Blick zurück

Unsere historischen Kutschen, die wir heute noch fahren, stammen meistens aus der Zeit um 1900. Einige (vor allem ländliche Modelle) sind noch in kleineren handwerklichen Betrieben entstanden, die meisten (darunter fast alle Sport- und Stadtwagen) aber in spezialisierten Fabriken. Dies sind mit industriellen Hilfsmitteln und von gut ausgebildeten Handwerkern gefertigte, ausgefeilte Produkte. Ausgefeilt im wahrsten Sinne: In den größeren Wagenfabriken gab es beispielsweise spezialisierte Feiler (franz. limeurs), die nichts anderes machten, als Eisenteile zu überfeilen (vgl. Abb. 171). So entstanden harmonisch gerundete Formen, bei denen keine Spuren von Schweißverbindungen mehr zu sehen waren.

Innerhalb der Wagenfabriken galt die oben schon erwähnte, streng geregelte Struktur mit Schlosserei, Schmiede, Werkstätten der Gestellmacher und der Kastenmacher, Atelier der Maler und Lackierer sowie die Sattlerei. Jedem Betriebsteil stand ein gut ausgebildeter Meister vor, der nur sauberste Arbeit durchließ, wenn beispielsweise der aus bestem Holz gefertigte Kasten zum Beschlagen der Eisen-

teile in die Schmiede hinüberwechselte. Über allem wachte der Wagenfabrikant, der auch für den Kontakt mit den Kunden zuständig war. Kunden kamen auch zwischendurch in die Fabrik und nahmen Einblick in den Fortgang der Arbeiten an den von ihnen bestellten Wagen.



171

Kutschen entstanden früher durch viel Handarbeit. Weil diese heute sehr teuer ist, kann der alte Qualitätsstandard heute kaum mehr erreicht werden. (Blick in die Werkstätten der Kutschenfabrik von Friedrich Trebst in Leipzig um 1900 mit einem Feiler vorne rechts.)

Die Ausgangssituation heute

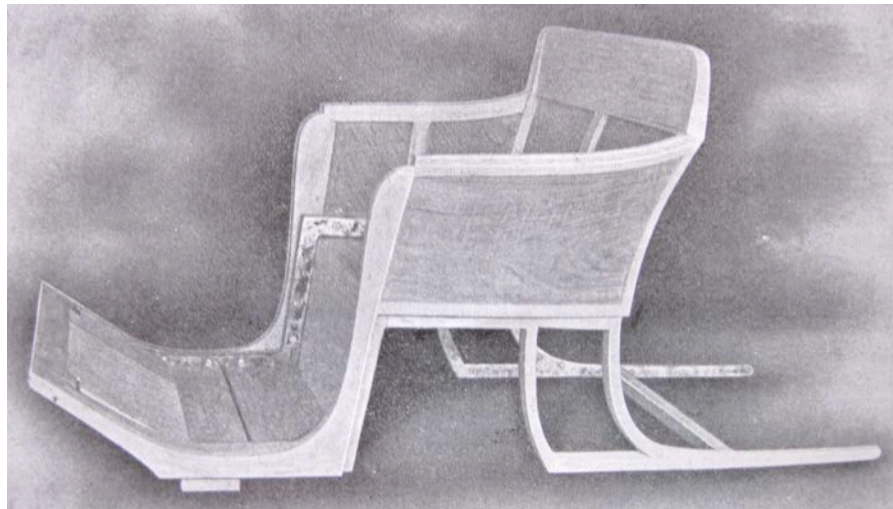
Heute sind die Wagenfabriken seit langem verschwunden, die Spezialisten verstorben. Es gibt die Handwerker nicht mehr, die eine mehrjährige Lehre in einer Spezialdomäne des Kutschenbaus hinter sich haben, mehrere Jahre auf „Wanderschaft“ waren, wie dies die Zünfte früher vorschrieben, bevor man dann als Geselle oder gar als Meister tätig werden konnte. Es gibt den Wagenmaler nicht mehr, der tagaus tagein immer dasselbe macht, etwa mit dem Schlepperpinsel feine Zierlinien zieht. Solche Leute kannten die Konsistenz der aus Pigment und Öl selbst angerührten Farben genau, hatten die richtigen Pinsel, kannten jede Ecke und Kante der Kutsche und wussten, wie sie den Pinsel ansetzen, ruhig und doch entschlossen ziehen mussten.

Wer kann hier vom Erfahrungshintergrund her noch mithalten? Leider nur wenige! Die gleiche Qualitätsstufe wie früher ist heute schon deshalb nicht mehr zu erreichen, weil auch das Angebot der Materialien nicht mehr dasselbe ist, besonders bei den Ölfarben und im textilen Bereich. So gibt es etwa die Zulieferfirmen nicht mehr, die das schwere Wolltuch und die auf Jacquardwebstühlen gewebten Borten in vielen Farben und Dessins offerierten.

Im handwerklichen Bereich hat sich in den letzten hundert Jahren viel verändert. Die Ideale des Handwerksberufs haben sich in einigen Bereichen verschoben, die Ausbildung geht in eine andere Richtung als früher und die in ein Produkt investierte Zeit wird laufend verkürzt. Die Schulung des Auges für das Detail ist oft nicht mehr dasselbe; wer aber die Qualität im Kleinen nicht zu erkennen vermag, kann sie selbst nicht mehr hervorbringen.

Auf der Kundenseite gibt es eine ähnliche Entwicklung, das Qualitätsbewusstsein nimmt ab, das Preisbewusstsein zu. Nun gibt es aber immer wieder Liebhaber von alten Wagen, die die Qualitätsarbeit an alten Kutschen zu erkennen und zu schätzen imstande sind. Sie wollen diese nicht nur erhalten, sondern auch benutzen. Sie wissen: Das Rad der Zeit kann nicht zurückgedreht werden, aber sie wollen dennoch die Räder alter Wagen wieder rollen lassen! Da heißt die Devise: Das Beste aus der bestehenden Situation machen. Man muss sich zwar damit abfinden, dass die alte Qualität nicht mehr ganz zu erreichen ist, aber es gibt da und dort noch Fachleute, die sich der Qualitätsarbeit verschrieben haben. (Diese sind in der Regel auch gar nicht viel teurer als jene, die von sich behaupten, eine Konservierung oder Restaurierung ebenfalls durchführen zu können, der Aufgabe aber oft nicht gewachsen sind.)

Gute handwerkliche Spezialisten mit anspruchsvollen Eigentümern von alten Kutschen zusammenzuführen, ist dabei die Kunst. Bei den „Spezialisten“ handelt es sich einerseits um Handwerker, die sich mit Leib und Seele qualitätsvoller Restaurierungen widmen, und historisch Bewanderte, die etwas von der Sache verstehen. Ganz ähnlich gehen die Museen vor, die manuell arbeitenden Konservatoren-Restauratoren arbeiten eng mit den akademisch ausgebildeten Kuratoren zusammen.



172

Die Festigkeit der Kästen (hier ein „Selbstfahrerkasten“ der Wagenbauschule Wien) wurde durch Eisenbeschläge im Inneren des Kastens bis zum Fussbrett verstärkt. Bei schlecht erhaltenen Wagen ist die innere Statik eines Fahrzeugkastens zu prüfen.



173

Risse und Spalte zwischen Paneelen und tragenden Konstruktionen, besonders auch im Fussbrettbereich, sind ein Alarmzeichen. Die Grundkonstruktion des Wagens könnte nicht mehr in Ordnung sein.

Braucht es neben guten Handwerkern auch Experten und Fachberater?

Nach der praktischen Erfahrung sind es zwei hauptsächliche Bereiche, bei denen der Zuzug einer Fachberatung angezeigt erscheint. Der Experte sollte gewissermaßen die Rolle ausfüllen können, die gegenüber einem Kunden früher der Wagenfabrikant übernahm. Er beriet den Besteller eines neuen Wagens aufgrund seiner Wünsche und seiner Ansprüche im Detail. Mit welchen Pferden wird der neue Wagen gefahren werden, wozu soll er vor allem dienen, wie viel darf er kosten usw.? Dementsprechend wurden Musterzeichnungen vorgelegt und erste Skizzen erstellt. So entstand ein Dialog, ein Prozess zwischen dem speziell ausgebildeten Carossier und dem Kunden. Zweitens muss der Experte heute historisch denken können, über entsprechendes Wissen verfügen und Zugang zu einschlägigen Büchern und Informationsquellen haben. Denn jeder alte Wagen ist ein Einzelfall.

„Die“ alte Kutsche, die man nach einem Schema x behandeln könnte, gibt es kaum. Die drei folgenden Beispiele zeigen, dass da und dort Gefahren lauern, die einem die Freude an Hobby und Fahrsport nehmen können:

Herr X wechselt vom Leistungssport in den Traditionssport. Er kauft sich einen alten Jagdwagen, übergibt ihn dem Betrieb, der mit Erfolg seine Turnierwagen baute und lässt ihn dort nach einem kurzen Gespräch für viel Geld à fond und in heller Farbgebung erneuern. Dann verliebt er sich in ein noch schöneres ähnliches, aber besser erhaltenes Modell und möchte deshalb den restaurierten Wagen wieder verkaufen. Die Angebote bewegen sich in der Höhe des Ankaufspreises, die große Investition der Komplettrestaurierung erweist sich als „in Sand gesetzt“.

Frau Y verliebt sich in einen schön restaurierten, hoch gebauten Phaëton, der zwar nicht billig ist, aber genau ihren Vorstellungen entspricht. Die Radkapseln zeigen die Signatur eines bekannten Wagenbauers. Schon bei der ersten Präsentation an einem Traditionsturnier äußert ein Richter Zweifel an der Authentizität des Wagens. Was ist passiert? Teile des Gestells und die Achsen stammen zwar von einem alten Fahrzeug, der Kasten aber ist ein vollständig neuer Aufbau. Nachforschungen ergeben dann, dass das Fahrzeug vor 20 Jahren in Frankreich gebaut wurde, zwar zunächst als Nachbau verkauft, aber dann über verschiedene Stationen zur Antiquität wurde.

Herr Z besitzt seit längerem einen hübschen, aber schlecht erhaltenen Jagdwagen und übergibt ihn einer Schreinerei zur Wiederherstellung. Dessen Leiter überredet den Kunden mit einleuchtenden Argumenten zum Anbau einer zusätzlichen, erhöhten Die-nerbank. Dementsprechend werden die Federn verstärkt und die Spur der Räder verbreitert. Der damit betraute Schmied, ein Freund des Schreiners, fertigt auch andere neue Teile an und lässt sie schön verchromen. Schließlich kommt ein in der Nähe tätiger Auto-sattler zum Zug, der die Ausstaffierung in Kunstleder übernimmt. Erwartungsvoll spannt der Besitzer, der letztlich eine schöne Summe investiert hat, zur ersten Ausfahrt mit Fahrerfreunden an. Das Echo der Anwesenden ist verhalten, niemand will sich so recht äußern.

Die drei Beispiele laufen auf dasselbe Fazit hinaus: Viele Fehler geschehen gleich am Anfang eines Restaurierungsprozesses oder sogar schon beim Ankauf. Positiv gesagt: Der frühe Zuzug eines Experten kann entscheidend sein. Von zentraler Wichtigkeit ist die genaue Analyse des historischen Fahrzeugs, aus der die entsprechenden Maßnahmen zur Wiederherstellung des Fahrzeugs abgeleitet werden können.



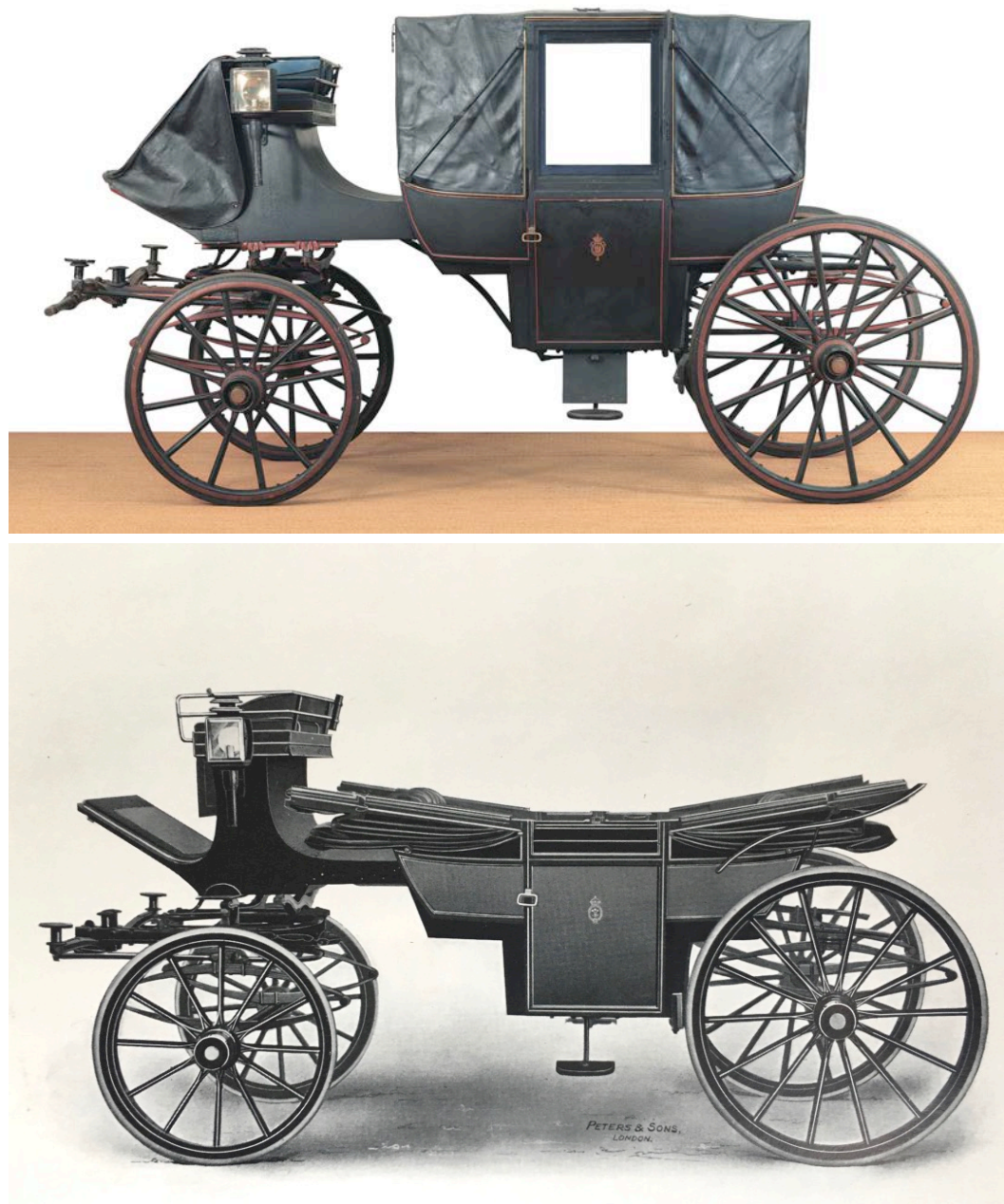
174

Blick ins Ölfarbenlager der Zürcher Wagenfabrik Geissberger um 1900. Im Gestell links finden sich in Kisten Farbpigmente wie „Bein-Schwarz“, „Havana-Blau“ oder „Cassler“ (Kasslerbraun). Aus diesen fein gemahlene Pigmenten und Leinöl wurden in der Fabrik die verschiedenen Farben angerührt.

Analyse und Bestimmung eines alten Wagens

Zur Analyse und Bestimmung des Objekts gehört zunächst die Abklärung der Echtheit des Ganzen und der Einzelteile. Viele alte Kutschen wurden im Laufe der Zeit verändert. Deshalb sind Messungen der Spur, der Vorspur und des Einschlags des Vordergestells wichtig; aus diesen Maßen kann der Experte einiges lesen. Beim Beginn der Analyse geht es vor allem auch darum, das Objekt als Ganzes zu verstehen.

Liegt die erste Analyse und Bestimmung vor, kann der Kunde eigentlich erst seriös über den Ankauf einer Kutsche entscheiden. Erfüllt sie seine Bedürfnisse, passt sie zu ihm und seinen Pferden, ist der Restaurierungsaufwand bezahlbar? Eine fachgerechte Restaurierung kostet schnell das Zwei- oder Dreifache der Ankaufssumme. Insbesondere ob die Investition im richtigen Verhältnis zum Gegenwert steht, sollte möglichst früh überlegt werden.



175

Zu den Recherchen über einen alten Wagen gehört der Abgleich mit zeitgenössischen Abbildungen. Bei diesem von Peters & Sons in London signierten Landauer aus den Remisen von Kaiser Napoleon III. wurde bezweifelt, dass er aus England stamme. Der Vergleich mit vergleichbaren Modellen in einem Album von Peters & Sons belegte indessen diese Herkunft zweifelsfrei.

Die Geschichte einer Kutsche als Schlüssel zu deren Restaurierung

Alte Kutschen haben ganz verschiedene „Lebensläufe“ hinter sich. Sehr gesucht sind heute so genannte Scheunenfunde, also vor Jahrzehnten im Originalzustand weggestellte Fahrzeuge. Wagen ohne jüngere Veränderungen werden aber leider immer seltener. Häufiger sind Modelle, die immer wieder benützt und damit verändert wurden. Da stellt sich dann die Frage, welche Veränderungen belassen oder rückgängig gemacht werden sollen. Gut ausgeführte Veränderungen aus der Zeit, als es noch traditionelle Wagenbauer gab, kann man eher respektieren als Zutaten aus der Zeit der letzten Jahrzehnte. Denn viele historische Kutschen wurden in der Zeit des wieder aufkommenden Fahrsports zwischen 1970 und 2000 an die neuen Bedürfnisse angepasst, etwa vollständig neu gespritzt, höher aufgesetzt oder falsch liniert.

Bei Kutschen, die rigorose Eingriffe hinter sich haben, wird die Rekonstruktion der Geschichte oft schwierig, die Kutsche hat gewissermaßen ihr „Leben“ verloren. Hier rät der Fachmann oft: „Finger weg“. – Wichtig ist die Signatur des Wagenbauers auf den Radkapseln. Anhand der Namen kann man in der Fachliteratur auf die Suche nach ähnlichen Modellen gehen. Auf der Internetseite „Tradition-Fahrkunst“ kann man ebenfalls wichtige Hinweise zu verschiedenen Wagenfabriken finden.



176

Vor dem Kauf und besonders vor der Restaurierung sollte ein alter Wagen minutiös und fast kriminalistisch „zerlegt“ werden. Erste Auskunft geben die Kapseln, auch ihre Innenseite. Die Kapselgravur ist zuweilen in die Kapsel selbst oder in ein aufgelötetes Kupferblech eingraviert. Auf die Innenseite der Kapsel ist oft die Produktionsnummer eingeschlagen.

Ist die alte Bemalung aber unter einem neuen Anstrich noch vorhanden und die alte Polsterung nur überdeckt, können auch aus einem veränderten Objekt noch viele Erkenntnisse gezogen werden. Die minutiöse Suche nach Informationen an der Kutsche selbst bringt oft erstaunliches zutage. Dazu gehören alte Wappen unter übermalten Paneelen, Produktionsnummern auf losen Teilen, zu Pappe verarbeitete alte Zeitschriften hinter der Polsterung, Visitenkarten in Fensterschächten aus der Benützungszeit, auf Federn eingeschlagene Namen von Zulieferern usw. Wichtig ist, dass alle diese Entdeckungen genau dokumentiert werden. Aufgrund der Dokumentation können zuweilen auch „Ruinen“ in einen respektablen Neuzustand zurückversetzt werden. Als alte Wagen gelten in der Regel solche, die vor dem Zweiten Weltkrieg entstanden sind.



177

Akribische Untersuchung eines historischen Wagens vor der Restaurierung.

Links: Vor der Neubemalung wird durch Schaben mit einer scharfen Klinge oder durch Anschleifen der alte Farbaufbau unter dem vergilbten Lack ermittelt.

Rechts: Bei diesem Omnibus von Henry Binder (Paris) kamen im Inneren unter der Stoffabdeckung Bleistiftsignaturen von Handwerkern aus den Jahren 1888 und 1905 zum Vorschein.

In vielen Fällen können auch Nachforschungen aufgrund mündlicher Überlieferungen zur Klärung des Pedigrees, wie man das Vorleben auch nennt, führen. Solche fast kriminalistischen Untersuchungen erklären manchmal auch besondere Veränderungen, welche eine Kutsche wertvoll machen. So hat etwa der bekannte Autobauer Ettore Bugatti seinen schweren Sportkutschen Trommelbremsen aus eigener Produktion einbauen lassen.

Wie in der Szene der Oldtimer haben Fahrzeuge mit einer bekannten Geschichte einen höheren Wert als solche ohne Vorgeschichte. Im traditionellen Kutschensport, zu dem ja auch die Pflege der historischen Fahrzeuge explizit dazu gehört, gibt es neue Tendenzen in diese Richtung. Dazu gehört die Mitführung eines Dossiers über die Geschichte des Fahrzeugs. Eigentümer von größeren Kollektionen von historischen Fahrzeugen wissen schon länger, dass katalogmäßig erfasste Bestände deutlich wertvoller sind als Sammlungen von Objekten ohne Provenienzen.

Die Geschichte des Fahrzeugs darf ablesbar bleiben. Empfehlenswert ist das Mitführen eines Fahrzeugpasses, der über Ort und Zeit der Entstehung, dessen „Lebenslauf“, Restaurierungen und der allfälligen Zufügung neuer Teile Auskunft gibt (vgl. S. 162f.). Die Moderatoren einer Veranstaltung sind dankbar für nette Anekdoten zum Wagen.



178

Lernen von gut erhaltenen Wagen.

Links: Am Landauer von Napoleon III. ist die Linierung sehr fein angebracht und folgt dem Profil der Türleisten. Nur die Türklinke ist blank, der mit zwei Schrauben an der Türe fixierte runde Beschlag ist überstrichen, die Schraubenschlitze sind ausgekittet. (Bei den meisten Restaurierungen werden zu viele Beschläge blank belassen; ganz falsch sind blanke Schlagleisten aus Messing an den Türen.)

Mitte: Im Gestellbereich ist der Gepäckfourgon von Kaiser Napoleon III. in gutem Zustand. Eine solche Erhaltung ist der Idealfall für eine historische Kutsche.

Rechts: So sorgfältig sind die Borten eines alten Wagens vernäht.



179

Gepäckfourgon von Kaiser Napoleon III.: Zwei Wappen an demselben Wagen, aber unterschiedlich erhalten. Das schlechter erhaltene war längere Zeit durch das Fenster einer Remise starkem Tageslicht und Sonneneinstrahlung ausgesetzt.

Wichtig ist die präventive Konservierung. Viele Schäden entstehen durch falsche Unterbringung alter Wagen. Das zeigt etwa das obige Beispiel. Auch nach hundert Jahren kann der Lack eines alten Wagens durch Sonneneinstrahlung stark beschädigt werden.

Vorgaben zur Restaurierung

Viele Fahrer stehen nach dem Erwerb einer alten Kutsche vor der Entscheidung, wie weit die Restaurierung gehen soll. Wenn jemand mit einem historischen Wagen sehr viel und auch an Turnieren fahren will, sieht die Sache anders aus, als bei einem Liebhaber, der sein Fahrzeug zwei- oder dreimal im Jahr an einer Schaufahrt einzusetzen gedenkt. Eine sanft restaurierte Kutsche mit retuschierten Fehlstellen kann nach Gebrauch nicht mit dem Schlauch abgespritzt werden, sonst platzen weitere Farbschollen ab. Wenn eine Kutsche häufig strapaziert werden soll, ist eher an eine Totalsanierung zu denken. Vorzugsweise sucht man dafür einen alten Wagen, dessen alte Fassung und Linierung noch rekonstruierbar ist, dokumentiert den Zustand und lässt ihn dann neu bemalen.

Eine wichtige Arbeit des Experten ist nach dem Gespräch mit dem Eigentümer die schriftliche Formulierung der Vorgaben zuhänden der an der Restaurierung beteiligten Handwerker. Wichtig ist die Abmachung, dass alle allenfalls freigelegten Markierungen, Stempel usw. vom Handwerker gemeldet und dokumentiert werden. Die Farbgebung soll erst nach Austausch von Farbmustern festgelegt werden, wenn man böse Überraschungen verhindern will. (Oft werden zu helle Farben gewählt.) Auch muss präzise festgelegt werden, welche Teile des Wagens schwarz und welche farbig zu bemalen sind. (Hier werden auch noch immer viele Sünden begangen.) Dasselbe gilt für exakte Vorlagen der Linierungen mittels Skizzen und Fotos.

Ein besonderes Problem sind die Vorgaben für die Sattlerarbeiten. Hier geht es meist nicht ohne direkte Dialoge zwischen dem Experten und dem ausführenden Handwerker. Es sollten nur Materialien verwendet werden, die mittels Muster vorher festgelegt worden sind. Oft muss der Experte selbst die Rohmaterialien bei ihm bekannten Adressen beschaffen und dem Handwerker zukommen lassen. Denn es gibt in Europa nur noch wenige Produzenten, die akzeptable Stoffe liefern können.

Auch alle anderen Details wie die Versilberung oder Vernickelung der Beschläge sind genau festzulegen. Zuletzt folgen weitere Abklärungen wie die Suche nach geeigneten Laternen und anderen Accessoires.

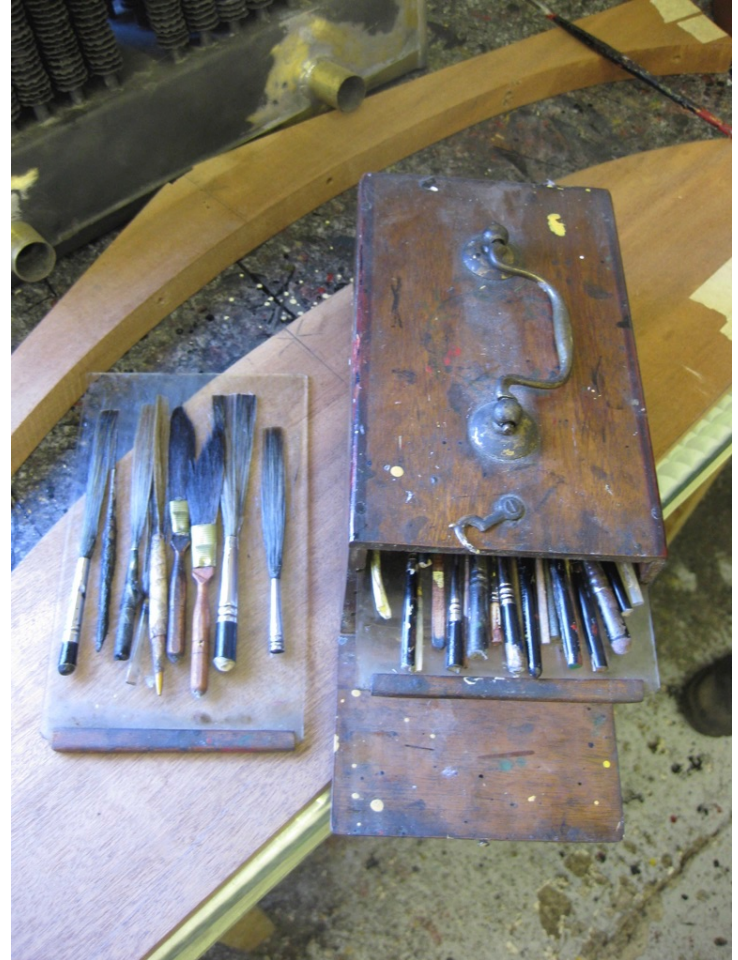


180

Wappen als Schlüssel zum Erstbesitzer.

Links: Bewahren oder neu bemalen? Solche Wappen sollten der Nachwelt erhalten bleiben, auch wenn sich schon Farbschollen lösen. Ein Gemälderestaurator kann die Substanz stabilisieren und die Fehlstellen ausbessern.

Rechts: An einem Mylord aufgemaltes Wappen. Unter der Grafenkrone steht der Leitspruch „A mon seul désir“. Solche Wappen führen mittels Internet-Recherchen oft zum Erstbesitzer des Wagens.



181

Feinste Pinsel und Schlepperpinsel eines alten englischen Wappenmalers, die heute noch zur Restaurierung von alten Wagen bei der Familie Wood in England eingesetzt werden.

Die Restaurierung

Nachdem die Restaurierungsmaßnahmen festgelegt sind, geht es auf die Suche nach den dafür geeigneten Handwerkern. Wer macht die beste Restaurierung? Die Antwort hängt davon ab, ob eine Totalrestaurierung oder eine schonende Konservierung nötig ist. In jedem Fall ist zu empfehlen, dass Experte und Kunde zusammen Wagen besichtigen, die von diesem oder jenem Atelier wiederhergestellt wurden. Informationen können auch bei erfahrenen Sammlern über ihre Erfahrungen mit verschiedenen Betrieben eingeholt werden.

Heute gibt es bekanntlich in Polen gewisse Betriebe, die gute Arbeit im Bereich Holz und Metall liefern und ganze Kutschen von A bis Z auf einem erstaunlichen Niveau neu zu bauen imstande sind. Bei allen Fortschritten der letzten Jahre sollte man auch hier bei Restaurierungsaufträgen seine Leitlinien und Vorgaben genau formulieren. Ein wohl formulierter Auftrag bis zum Finish nach westeuropäischen Standards schafft für beide Seiten Klarheit, auch auf der Kostenseite.

Zuweilen schätzen es gewisse Betriebe nicht sehr, wenn der Kunde mit einem Experten auftaucht. Dann wird nämlich die auszuführende Arbeit oft komplizierter. Es ist für einen Betrieb einfacher, wenn ein Kunde beim Kundenbetreuer einer Firma seinen Wagen einliefert und dieser ihn dann ohne genaue Angaben seinen Handwerkern weitergeben kann. Die Sache nimmt dann ihren gewohnten Lauf: Der Wagen wird zerlegt, die alte Fassung durch Hilfskräfte bis auf den Grund abgeschabt oder abgelaut, die bisherige Ausstaffierung rausgerissen und entsorgt. Zuletzt wird in der Malerei gespritzt und schließlich über Schaumgummi Kunstleder gespannt und dieses mit Ziernähten nach eigenem Gusto versehen. - Kommt hingegen ein Fahrzeug mit einem begleitenden Dossier, Texten, und Fotos sowie Zeichnungen als Vorlagen in die Werkstatt, muss bei jedem Schritt intern vom Chef kontrolliert werden, ob die Vorgaben eingehalten werden und unvorhergesehene Probleme führen zu Rückfragen. Zum Schluss wird der Kunde oder dessen Vertreter noch pingelig, fordert Vertragsbedingungen ein, reklamiert da einen nicht zugespachtelten Schraubenschlitz und dort eine nicht sauber überfeilte Schweißnaht. Die Auslieferung verzögert sich, aber auch der Eingang des schriftlich vereinbarten Betrags.

Bei Restaurierungen auf einem sehr anspruchsvollen Niveau und bei Konservierungen muss in der Regel mehr als ein Betrieb als Auftragnehmer ins Auge gefasst werden, denn es gibt kaum Ateliers, die in allen Bereichen (Holz- und Schmiedearbeit, Bemalung sowie Ausstaffierung usw.) auf dem gleichen Niveau arbeiten.

Weniger ist oft mehr

In den Museen geht heute die Restaurierungs-Philosophie in Richtung „minimal intervention“, also der schonenden Eingriffe. Dieser Tendenz folgen heute auch viele Kutschensammler. Sie könnten sich die Haare ausreißen, wenn sie daran denken, was man früher an Bemalungen entfernen und an Interieurs zerstören ließ. In vielen Fällen sind nämlich alte Fassungen und Innenausstattungen durch konservierende Maßnahmen und gezielte Reparaturen noch zu retten. Auch stumpf gewordene Lacke können heute recht gut wieder ansehnlich gemacht und Farbschäden so ausgebessert werden, wie dies auch ein Gemälderestaurator macht. Auf diese Weise kann man in den meisten Fällen auch die alte Linierung bewahren.

Welche Teile und Flächen sind überhaupt mit Linien und Bändern zu verzieren? Diese Frage ist heikel, dementsprechend sieht man viele Fehler. Dazu gehört etwa das Anbringen von Linien auf Unterkästen und ähnliches. Auch kann der Maler mit den Linien nicht einfach den Leisten des Kastens folgen, denn die Linierung soll die schönen Linien des Wagens unterstützen. Auch hier gilt: Weniger ist im Zweifelsfall mehr. Nach dem altenglischen Stil, auf den sich die besten deutschen Wagenbauer um 1900 vor allem beriefen, galt das Einfache als schick („the plainer the better“). Das hatten schon früher nicht alle begriffen. Besonders Prostituierte und Zuhälter passten ihre Kutschen gerne ihrem Kleidungsstil an und ließen die Wagen mit viel glänzendem Tamtam sowie textilem Firlefanz ausstatten. Noble Sportwagen glänzten aber früher vor allem durch ihre Schlichtheit und verborgenen Raffinessen bis hin zu den Later-
nen.

Diese schwierige Geschichte wiederholt sich heute zuweilen wieder, allerdings nicht mehr nur in der Halbwelt. Roter Plüsch und golddurchwirkte Borten haben auch heute an der Kutsche eines Gentleman oder einer Sportlady nichts verloren, auch viele verchromte Teile und vergoldete Beschläge nicht. Dazu sollte man der Versuchung widerstehen, hübsche ländliche Fahrzeuge auf einem (zu hohen) Niveau zu restaurieren. Pseudo-Veredelungen können rustikalen Fahrzeugen ihren sympathischen Charme nehmen.



182

Die Schnörkel an den Traversen des Gestells wurden vom Holzbildhauer geschnitzt und vom Wagenmaler fein ausgefasst.

Wichtig ist der Prozess

Fehler darf jeder machen, aber sie nicht wiederholen. Das gilt für die Handwerker ebenso wie für die Eigentümer und Käufer alter Kutschen. Fast jeder Sammler, ob in der Kunst oder im Kutschenbereich, beginnt mit ersten Ankäufen und steigert sich dann. Dazu gehört, dass immer besser eingekauft und auch schonender restauriert wird. Es ist eine schöne Erfahrung, in einem neuen Fachbereich Schritt um Schritt Fuß zu fassen. Dabei können Fachleute behilflich sein, die solche Wege schon hinter sich haben oder durch ihre Ausbildung in ähnlichen Domänen entsprechendes Fachwissen mitbringen. Niemand weiß alles, aber jeder kann sich entwickeln.

Zum Schluss: Wer sich in ein altes Stück verliebt, sollte trotzdem nichts überstürzen. Der Weg von einem vom Zahn der Zeit gezeichneten Wagen bis zum nach eigenen Wünschen ausgestatteten Präsentationsfahrzeug ist ein Prozess. Dafür sollte man sich Zeit nehmen. Weil die zu Anfang beschriebene alte Ausgangssituation so viel anders ist als heute, kann ein Laie nicht auf die schnelle Art zum Kenner werden. Man repariert und wartet ja heute auch sein Auto nicht mehr selbst. Kutschen waren zwar früher technisch einfacher als Autos gebaut, aber in Bezug auf die Materialien, die Qualität und den Stil sehr ausgeklügelt gefertigt. Über Stil und Geschmack lässt sich bekanntlich streiten. Derjenige, der sich einem traditionellen Sport verschrieben hat, darf sich durchaus auch bei der Behandlung der Wagen am Traditionellen orientieren und sich der alten Eleganz und Qualität anzunähern bemühen.

Original oder Fälschung?

Leider gibt es auch unter den Kutschen Total- oder Teil-Fälschungen. Bis zu welcher Grenze kann ein historisches Objekt noch als Original bezeichnet werden? Diese Frage scheint nicht klar geregelt zu sein. Sicher sollten mehr als 50 Prozent „aus der Zeit“ stammen, sonst ließen sich ja legal aus einem Objekt zwei herstellen und anschließend beide als Originale verkaufen. Früher war man hier toleranter, heute liegt die kritische Grenze schon bei 70 bis 75 Prozent. Bei den Kutschen kann das genaue Bestimmen und Bewerten des Anteils von neuen Teilen schwierig werden, weil es an einem im Gebrauch stehenden Fahrzeug ja Verschleißteile gab und gibt, von den Radreifen, über ganze Räder bis hin zu den Ortscheiten, Gabeln oder Deichseln. Als alte Wagen gelten nach den meisten Reglements solche, die vor 1939 gebaut worden sind. (In der Zwischenkriegszeit entstanden noch einige Kutschen in alter Manier und von versierten Handwerkern neu.)

Seit circa 1970 wurden wegen der gestiegenen Nachfrage nach Sportwagen immer wieder alten Gestellen von Kutschen, vor allem in Frankreich, neue Kästen aufgesetzt und diese durchaus als Kopien verkauft. Beim nächsten Besitzerwechsel wurden dann solche Wagen, meist gesuchte Modelle (beispielsweise nicht zu große Roof-seat Breaks), als Originale ausgegeben. Solche ältere Teilkopien sind heute besonders schwer zu erkennen. Vorsicht ist geboten bei noblen Sportwagen mit eckigen (leicht zu kopierenden), mehrplätzigem Kästen auf relativ schwachen Untergestellen (etwa von einem Landauer) mit wenig bekannten Kapselsignaturen aus der Provinz oder ohne Signatur. Kästen mit verleimten Tafeln weisen auf Fälschungen hin. Auch wurden und werden neuen Wagen alte signierte Achsen oder auch nur gravierte Kapseln untergeschraubt.

Wie kann man sich vor einem Fehlkauf schützen. Beim Kauf eines historischen Wagens soll man sich vom Verkäufer schriftlich auf der Quittung bestätigen lassen, dass es sich um ein historisches Fahrzeug der entsprechenden Zeit und des entsprechenden Wagenbauers handelt, gemäß den mündlichen Angaben des Verkäufers beziehungsweise der von ihm publizierten Ausschreibung. Händler sind zuweilen auch Schlaumeier. Sie sagen etwa „Kutsche vom Typ ..., Achsen (oder Kapseln) signiert ...“ und ziehen sich so aus der Verantwortung. Deshalb muss der Text auf der Quittung anders lauten, etwa: „Originale Kutsche vom Typ ... aus der Zeit um ... des Herstellers ...“.

Erweist sich danach ein Fahrzeug als stark verändert oder gar ganz gefälscht, ist es möglich, entsprechend der nationalen Gesetzgebung gegen den Verkäufer vorzugehen. Man frage stets nach dem Pedigree eines Fahrzeugs und den entsprechenden Belegen (Fotos usw.). Tauchen Zweifel an der Echtheit eines Wagens auf und sind die erhaltenen Provenienz-Angaben unklar, sollte man sich – wie im Okkasionalhandel im Autobereich üblich – eine Expertise leisten. So etwas kostet wie bei den Autos nicht mehr als einige hundert Euro. Es lohnt sich, denn der Wert eines Fahrzeugs der unter S. 163 beschriebenen Kategorie E beträgt vielleicht nur ein Zehntel einer Kutsche der Kategorien A bis C, wenn es auf den ersten Blick auch ganz ähnlich aussieht.

Wie sieht die Situation in verwandten Bereichen aus? An sich ist eine historische Kutsche nichts anders als eine Antiquität, vergleichbar einem Möbel des 19. Jahrhunderts. Im Kunst- und Antiquitätenhandel wird nicht toleriert, dass ein nicht signiertes Objekt nachträglich mit dem Namen eines berühmten Künstlers oder Handwerkers versehen und so verkauft wird. Den entsprechenden Gesetzgebungen gemäß kommt man hier in den Bereich des Betrugs oder der arglistigen Täuschung. Beides ist zum Beispiel in Deutschland strafbar. Kenner der Kunst- und Antiquitätenszene staunen über die laschen Verhältnisse in der Kutschenszene. Wenn weiterhin offensichtlich gefälschte Fahrzeuge als antik angepriesen und/oder gehandelt werden, ist es nur eine Frage der Zeit, bis Betrugsfälle strafrechtlich geahndet werden.



183

Bessere Wagen beziehungsweise solche aus renommierten Fabriken zeigen auf den Achsschenkeln neben der Markierung des Achsherstellers (hier unten) oft auch den Namen der Carrosserie, die die Achsen bestellt hatten (hier oben). Darauf ist oft auch die Produktionsnummer der Carrosserie zu finden, die Auskunft über das Alter des Fahrzeugs geben kann.



184

Suche nach Nummern. An versteckten Stellen und vor allem auf losen Teilen ist oft die Produktionsnummer des Wagens aufgemalt oder eingeschlagen. Beim Bild links kamen nach der sorgfältigen Ausgarnierung des Inneren auf dem Rückenpaneel eines Schlittens auch noch Farbproben des Wagenmalers zum Vorschein.



185

Zuweilen finden sich auch an grob übermalten Wagen noch Reste der Erstzustandes, wie an diesem Break de chasse die Wappen der Begründer des Schweizer Chemiekonzerns Hoffmann-La Roche. Ein Wagen mit einer solchen Geschichte lohnt eine aufwändige Restaurierung.

Lösungsansatz: Wagenpass und Zustandskategorien

Wie geht die Oldtimerszene mit der hier angesprochenen Thematik um? Dort gibt es klare Regelungen, wie sich dies leicht dem Internet entnehmen lässt. Der internationale Dachverband FIVA für historische Fahrzeuge (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) kennt den „Fahrzeugpass“ („FIVA Identity-Card“), ein international anerkanntes Dokument:

„Der Pass ist besitzerbezogen und hat eine Gültigkeit von maximal 10 Jahren. Im Zuge der Ausstellung wird das Fahrzeug von einem technischen Bevollmächtigten auf seinen historischen Zustand überprüft und in eine Kategorie eingeordnet. Diese Zuordnung trifft eine Aussage über die Originalität des Fahrzeuges, bzw. Abweichungen davon.“

In der viel größeren Szene der historischen Automobile ist man also offenbar einen guten Schritt weiter. Der Dachverband des Traditionssportes, die AIAT, hat bisher nur geregelt, dass Fahrzeuge aus der Zeit bis zum Zweiten Weltkrieg als historisch gelten. Der Ansatz der FIVA, verschiedene Erhaltungs-Kategorien von historischen Fahrzeugen zu bilden, ist ein nachahmenswerter Weg. So ließen sich beispielsweise in (leicht abgewandelter) Anlehnung an die Oldtimerszene folgende Kategorien für Kutschen vorstellen:

A = Authentisch:

Sanft konservierte, historische Wagen mit wenig neuen Teilen (und diese vor allem nur im Verschleiß-Bereich), in größtenteils alter Lackierung und Ausstattung. Dazu gehört ein lückenloses Pedigree, wenn möglich zurück bis zum Erstbesitzer.

B = Konserviert:

Originale, sanft restaurierte Wagen mit einzelnen Ergänzungen (Kissen, Laternen usw.) und größtenteils oder ganz nach der alten Farbgebung lackiert, allenfalls mit Ergänzungen nach dokumentierter alter Vorlage. Dazu gehört ein Pedigree, das über den Vorbesitzer hinausgeht.

C = Restauriert:

Stark restaurierte Wagen mit vollständig neuer Bemalung, Polsterung und einzelnen ergänzten Teilen wie Paneelen, aber mit guter Gesamsubstanz. Dazu gehört eine Dokumentation mit klarer Provenienz sowie der Restaurierungs-Eingriffe.

D = Replika:

Getreue Kopie eines historischen Wagens mit entsprechender Dokumentation des Vorbildes.

E = Mix:

Aus älteren und allenfalls neuen Teilen in jüngster Zeit zusammen gestückter Wagen unklarer Provenienz.

Dieser Ansatz zeigt, dass kein seriöser Weg an einem Wagenpass mit entsprechender Dokumentation und Bestimmung der historischen Substanz vorbeiführt. Das klingt zwar nach Administration, hat aber den Vorteil, dass der historische Wagen seine Geschichte bewahrt oder gar durch Recherchen zurück erhält. (Wir leben noch knapp in einer Zeit, in der bei älteren Leuten da und dort noch Informationen zu beschaffen sind, so etwa Unterlagen zu Wagenbauern von deren Nachfahren.)

Dabei stellt sich die Frage, wer einen solchen Wagenpass ausstellen könnte. Ideal wäre natürlich eine internationale Dachorganisation mit Zugriff auf anerkannte, entsprechend bevollmächtigte Experten, was wiederum ein ständiges Büro voraussetzt. Diese Strukturen gibt es in der Traditionsszene nicht. Man könnte sich aber jetzt schon aus Eigeninitiative von einem nationalen Verein oder anerkannten Experten einen Wagenpass ausstellen lassen, den man auf Turnieren und anderen Anlässen mitführt.

Beispiel für einen Wagenpass

Als Beispiel für einen Wagenpass mit zehn Rubriken sei hier ein Phaëton der Zustandskategorie A beschrieben (vgl. die folgenden Abbildungen):

1. *Modell und Typ*,: Phaëton Typ Stanhope.

2. *Hersteller und Markierungen*: Kapselmarkierung und Laternengravur „GEISSBERGER & Cie. ZURICH“. Produktionsziffer Nr. 2806 auf Bockdeckel aufgemalt und auf dem Radschlüssel eingeschlagen. Gravur „L&B PARIS“ in den Laternen (Laternenhersteller), „LEMOINE 52866“ auf den Achsschenkeln (Achshersteller), „BREVETE 1889 S.D.G.G.“ auf dem Patent-Bremshebel.

3. *Pedigree*: Gegen 1900 von „Oberst“ Fritz Schöllhorn, Besitzer und Leiter von 1901 bis 1933 der Brauerei Haldengut in Winterthur CH, neu erworben. Verkauf 1958 an Albert Frei in Kyburg und 2005 von dessen Sohn an heutigen Eigentümer.

4. *Datierung*: Nach der Produktionsziffer 2806 entstand der Wagen gegen 1900 (vgl. A. Furger, In der Kutsche durch die Schweiz, 2006).

5. *Farben und Materialien*: Dunkelgrün und schwarz lackiert mit dunkelroter Linierung. Originale Ausstaffierung in Schweinsleder und beigem Wolltuch.

6. *Konservierung/Restaurierung*: 1975 in der Kutschensammlung Sallmann in Amriswil CH im Gestellbereich neu gefasst, neue Gummiteppiche, neue Waagscheite, Kotflügel neu bezogen. 2008/9 schonend konserviert, neue Gummiteppiche, Verbiegungen im Bereich Vordergestell und Spritzschirm gerichtet und repariert, Lackschäden ausgebessert, Heftung der Polster erneuert.

7. *Zugehörige originale Teile*: Laternen, Landen, Sprengwaage, Radschlüssel, Staubplane, Steckkotflügel.

8. *Ergänzte Teile*: Demontierbare Rückenlehne für Dienerbank nach altem Modell und neue Deichsel.

9. *Raddurchmesser vorne und hinten*: 95 und 115 cm.

10. *Zustandskategorie*: A.

Unterschrift und Adresse des Eigentümers: ...

Unterschrift und Adresse des Experten:

Datum der Expertise: ...

Bilder und Dokumente im Anhang: ...



186

Das Resultat einer Recherche zum Pedigree: Auf einer historischen Fotografie der Zeit um 1910 der Privatremise des Chefs der Brauerei Haldengut in Winterthur ist der auf dem nächsten Bild abgebildete Geissberger-Phaëton vorne gut zu erkennen.



187

Derselbe Wagen im Jahre 2006 (mit etwas verbogenem Spritzschirm) als Beispiel für einen historischen Wagen der besten Zustandskategorie (Gummiteppich neu).



188

Details zu demselben Wagen.

Oben links: Originalen Ausstaffierung des gut erhaltenen Phaëtons.

Oben rechts: Produktionsziffer 2806 auf der Unterseite des Bockdeckels

Unten links: Dieselbe Ziffer auf dem Radschlüssel

Unten rechts: Markierung des Wagenfabrikanten in einer Laterne: Geissberger & Compagnie Zürich.



189

Blick auf das Vordergestell des Phaëtons mit der vor Jahrzehnten neu gefassten Lackierung.



190

Kaufen oder Hände weg?

Ein Wagen in diesem Zustand ist der Idealfall. Der Américain (Siamesen-Phaëton) befindet sich noch im Originalzustand und kann mit angemessenem Aufwand aufgefrischt werden.

Meine persönliche Erfahrung und Meinung

Ob man einen Wagen konserviert oder restauriert, hängt nicht nur vom Zustand des historischen Fahrzeugs und vom eigenen Gusto ab, sondern auch vom Verwendungszweck, dem eigenen Budget und den zur Verfügung stehenden Transportmitteln. Ich schätze als Museumsmann schonend konservierte Wagen. Also solche Fahrzeuge, bei denen nur das Nötigste retuschiert ist und alle alten Teile, die noch ihre Funktion erfüllen, wie zum Beispiel auch Lederteile, im alten Zustand belassen bleiben. Wer aber mit einem solchen Wagen zum Turnier mit einem offenen Anhänger fahren möchte und ihn dort in einem feuchten oder stark besonnenen Zelt unterstellt, riskiert Probleme: Farbschollen der Originallackierung platzen ab, polierte Stahlteile setzen schnell Rost an usw. Auch die Reinigung eines solchen Wagens ist aufwändig.

Deshalb wird man zu solchen Anlässen eher einen strapazierfähigeren Wagen mitnehmen. Hier bieten sich Wagen an, die vor einiger Zeit regelgerecht restauriert wurden, bereits eine gewisse Patina angesetzt haben und gute Gebrauchsspuren aufweisen. Man kann auch kombiniert vorgehen, etwa das meist schlechter erhaltene Gestell oder nur die Räder neu seidenmatt lackieren und den Wagenkasten im alten Zustand belassen.

Es gibt auch die Möglichkeit, alte, etwas rissig gewordene beziehungsweise matt gewordene Lackierungen mit dem entsprechenden Lack neu dünn zu firnissen. Früher bestand die letzte Lackschicht meist aus transparentem Kopallack (Kopal = fossiles Harz). Diesen erhält man heute wieder mit dem entsprechenden Lösungsmittel (Kremer Pigmente GmbH). Solche Auffrischungen nach sorgfältiger Glättung der Oberflächen mit feinstem Schleifpapier wurden früher schon gemacht, in der Schweiz „Bauernblende“ genannt. Auf diese Weise kann auch naturgrundigen Wagen zu einem neuen matten Glanz verholfen werden.

Wenn all dies nicht mehr möglich ist, kommt man um eine Neulackierung kaum herum. In diesem Fall sollten die bestehenden Farbreste vom Eigentümer genau dokumentiert und ein „Drehbuch“ mit Fotos und Zeichnungen zuhänden des beauftragten Malers erstellt werden.



191

Kaufen oder Hände weg?

Das Coupé von Kauffmann in Basel befindet sich zwar im Originalzustand. Das Innere ist aber so stark von Mottenfrass befallen, dass die Wiederherstellung unangemessen teuer werden wird. Deshalb ist dieses Fahrzeug eher ein Fall für einen Sammler, der den Wagen nach entsprechender Behandlung gegen die Motten in sein Museum stellt.

Konkrete Empfehlungen zum Thema Konservierung und Restaurierung

Zeit nehmen *vor* dem Kauf:

Beim Kauf eines alten Wagens sollte man sich Zeit nehmen, auch wenn es vermeintlich um ein Schnäppchen geht. Nicht selten betragen die Kosten der Herrichtung eines alten Fahrzeugs zur späteren Verwendung an einem Traditionsanlass deutlich mehr als der Anschaffungspreis. Am besten fotografiert man den Wagen und holt vor dem Kauf Offerten ein.

Zeit nehmen *nach* dem Kauf:

Die richtige Wahl der Wiederherstellung – Konservierung oder Restaurierung? – erfordert ebenfalls Zeit. Vor allem sind erfahrene Betriebe nicht leicht zu finden, die gute Arbeit leisten. (Die Besten sind meistens ausgebucht.) Hat man einen Partner gefunden, stellt man zusammen ein Budget auf.

Original oder Fälschung:

Mittlerweile kursieren viele Wagen mit wenig Originalsubstanz, das Resultat älterer „Wiederherstellungen“ bis hin zu Fälschungen (neue Kästen auf älteren Gestellen oder Neuanfertigungen mit Namen namhafter Wagenbauer auf den Kapseln). Dagegen gibt es kein Wundermittel, aber zwei wirksame Maßnahmen, erstens ein glaubhaftes und durch Dokumente abgesichertes Pedigree oder eine schriftliche Garantie des Verkäufers. Stellt sich das Fahrzeug nicht als das heraus, als das es vorgegeben wurde, kann nach den meisten nationalen Gesetzgebungen rechtlich vorgegangen werden.

Hoher Wert von originalen Wagen:

Wagen im Originalzustand sind wertbeständig, vor allem solche mit einer nachweisbaren Geschichte. Dieser Trend verstärkt sich wie in der Oldtimerszene auch im Bereich historischer Kutschen.

Lieber etwas teuer einkaufen und Folgekosten vermeiden:

Die Restaurierung eines alten Wagens gleicht einer Gratwanderung. Einerseits soll er gut und sicher eingesetzt werden können, andererseits sollen die Kosten der Wiederherstellung den Wiederverkaufswert nicht übersteigen. Kenner investieren deshalb zunehmend bei der Anschaffung in teure, sehr gut erhaltene Wagen und vermeiden damit Folgekosten.



Traditionsturnier Cuts 2010 - Fahrer Baron Christian de Langlade - Foto Autor

8. Auftritt und Kleidung

Wie in der Einleitung ausgeführt, orientiert sich das Traditionsfahren zwar an historischen Vorbildern, aber das Rad kann trotzdem nicht ganz in die Zeit um 1900 zurückgedreht werden, weil sich die gesellschaftlichen Voraussetzungen gegenüber der goldenen Zeit der Equipagen stark geändert haben. Es gibt heute einen breiten Spielraum, wie man den eigenen Auftritt gestalten kann.



192

Ehrenrunde am ersten Traditionsturnier in Aachen des Jahres 2016: Siegwald Tesch lenkt seinen Viererzug auf einem Roof-seat Break von Holland & Holland (London), neben und hinter ihm sitzen die Richter, darunter Colin Henderson, der ehemalige Leibkutscher der Königin von England.

Drei verschiedene Möglichkeiten des Auftritts

Drei grundsätzlich verschiedene Auftrittsmöglichkeiten bieten sich bis hin zur Bekleidung in der heutigen Fahrkultur an:

1. Auftritt nach historischer Art: Die genaue Kopie einer alten Equipage bis zur historisch nachempfundenen Kleidung aller Mitfahrenden.
2. Angepasster Auftritt: Alte Wagen in Kombination mit moderner, sportlicher Bekleidung nach traditioneller Art.
3. Heutiger Auftritt: Neue (nachgebaute) Wagen mit den entsprechenden modernen Bekleidungen der Mitfahrenden.

Die dritte Variante ist durchaus geeignet für die Arbeit mit den Pferden zu Hause, wird aber bei Traditionsanlässen ungern gesehen oder gar ausgeschlossen. Namentlich an Auftritte auf ganz aus Eisen gebauten Wagen mit Pneurädern und Kutschierenden in bunten Windjacken und Schirmmützen ist weniger zu denken. Neue Präsentationswagen, wie sie bei FEI-Turnieren eingesetzt werden, gehen mit einem Kutscher im Straßenanzug und weichem Hut eher durch. – Welche Stilform der beiden ersten Varianten heute gewählt wird, hängt von der Art des Anlasses ab (siehe Kapitel 2).



193

Sportlicher Auftritt der Zeit um 1910 auf einer Road-Coach: Die Dame im eng geschnittenen Kleid mit Hut, die Herren im hoch geschlossenen Sakko oder Mantel mit Zylinder oder Melone (Ausschnitt aus dem Ölgemälde von Abb. 39).

Auftritt im sportlichen, angepassten Stil

Die Association Française d'Attelage (AFA) hat vor über zehn Jahren entschieden, dass beim CAT/CIAT für die Kutscher und Grooms auf hoch stehenden Wagen Livreen der alten Art obligatorisch sind, aber die übrigen Passagiere heute übliche Kleidung tragen dürfen, auf Stadtwagen nach städtischer, auf Landwagen in sportlicher Art. Für regionale, ländliche Wagen werden Trachten akzeptiert. Sonst sollte die Kleidung aber elegant klassisch sein und farblich mit der Equipage harmonieren. Die Quintessenz lautet also, dass heute für Turniere in Frankreich und im Fahrwasser der AIAT auch beim CIAT der angepasste Stil empfohlen wird.

Für Fahrerinnen wird etwa das Tailleur mit Rock oder Hosen empfohlen, für den Herrn der Anzug mit Krawatte. Zum Stadtwagen trägt der Herr dabei meist den steifen Hut, entweder Zylinder oder Melone, im Sommer auch den Canotier oder Panamahut. Für Sportwagen steht eher sportliche Kleidung im Vordergrund, etwa ein Tweedsakko und ein weicher Filzhut oder gar die Mütze für den Herrn. Hier beruft man sich zu Recht auf die Tatsache, dass alte Wagen früher schon länger gebraucht und in jeweils zeitgemäßer Kleidung ausgeführt worden sind. Dabei muss die Kleidung bezüglich Schnitt, Stoffqualität und Farbgebung mit dem Wagen harmonieren. Im Polyester-Hosenanzug kann sich die Dame nicht ins Coupé setzen, im dunklen Kostüm aus feiner Wolle oder Seide mit halblangem Jupe aber schon. In den Kleidern muss man sich auch wohl fühlen können, denn man trägt sie auf dem Turnier einen ganzen Tag lang.



194

Links: Eher formeller Auftritt auf einem von vier Pferden gezogenen Roof-seat Break (Familie de Langlade).

Mitte: Heutiges, schlichtes Tenue eines Coachman (Hans-Werner Hamacher).

Rechts: Sportlicher Kleidungsstil zu einem naturgrundigen Wagen und leichten Wagenpferden in braunen Geschirren.

Auftritt nach historischer Art

Der Auftritt einer Equipage im alten Stil mit Insassen in historisch nachempfundenen Kleidern ist bei entsprechend deklarierten Korso angebracht. Ein Defilee schöner Equipagen durch eine Stadt und ihre Umgebung soll das breite Spektrum der ehemaligen Vielfalt von Luxuswagen und anderen Fahrzeugen im Gebrauch zeigen. Als Vorbild für die Zusammenstellung des eigenen Auftritts eignen sich historische Fotos oder der Rückgriff auf Familientraditionen beziehungsweise lokale Überlieferungen. Die meisten erhaltenen Kutschen stammen aus der Zeit um 1900, deshalb kann man sich in der Regel an dieser Zeit orientieren. Wird die eigene Inszenierung auf historische Rückgriffe abgestützt, sind auch ungewohnte Kombinationen und Ausnahmen in der Kleidung wie Sportmütze, Sportsakko und Reithosen mit Stiefel oder Uniform zu akzeptieren. Sind keine historischen Requisiten verfügbar, empfiehlt sich auch hier besser eine dezente heutige Aufmachung, als zu tief in die Theater-Kiste zu greifen und damit zu provinziell zu wirken. Auf neu restaurierte Wagen gehören eher Mitfahrende in modernerer Kleidung, auf sichtbar alte Wagen können bei Ausfahrten eher noch älter wirkende Garderoben passen.



195

Zwei Beispiele für den Auftritt nach historischer Art an einem heutigen Fahrevent.

Links: Kleidung in der Art des englischen Gentleman mit Cutaway (Fahrer Richard James).

Rechts: Auftritt angepasst an ein Coupé Mail der Zeit um 1900 (Familie Tesch).

Anpassung an verschiedene Faktoren

Wer nicht die Möglichkeit hat, sich eine aufwändige Ausrüstung zuzulegen, kann dies wettmachen durch eine geschickte Zusammenstellung, untadeliges Benehmen und gut gefahrene Pferde. Denn die Haltung von Mensch und Pferd auf und vor dem Wagen machen einen guten Teil der positiven Wirkung aus. Das Pferd soll am Zügel gehen, beim Halt ruhig stehen; die Fahrerinnen und Fahrer sitzen mit der Peitsche in der behandschuhten Hand in jeder Situation ebenso gerade wie die Mitfahrenden. Diese folgen den Anweisungen des „whip“, der auch für die Sicherheit verantwortlich ist und deshalb primär auf die Pferde achtet. Der Fahrer oder die FahrerIn bleibt auch bei einem längeren Halt korrekt auf dem Bock sitzen oder lässt sich durch eine erfahrene Person vertreten. Alle tragen Hut.

Die Bekleidung des Fahrers oder FahrerIn sowie der Insassen einer traditionellen Equipage sollte zur Kutsche, zum Anlass und zur Jahreszeit passen. Auf dem Sportwagen wird Sportkleidung getragen, im Coupé elegante Garderobe. Auf einem Turnier ist die sportliche und bequeme Kleidung noch mehr gefragt. Bei einer Schaufahrt kann man sich eher an historischen Vorlagen orientieren. Jedenfalls ist es wichtig, nicht „verkleidet“ zu wirken. Gern gesehen sind lokale und regionale Besonderheiten. Allein: Es kommt nicht nur auf die Kleidung selbst an, sondern auch darauf, wie man sie trägt. Die obersten Knöpfe des Herrensakkos sind auf der Fahrt stets geschlossen. Die Revers müssen nach alter Art hoch schließen, bei tiefem Ausschnitt quellen im Sitzen gerne die Hemdbrust und die Krautwatte heraus. Früher trug der Herr oft Weste, sie kleidet den Herrn auf dem Bock gut. Damen tragen auf dem Wagen stets längere Röcke, allenfalls Hosen, und zeigen kein Knie; sie müssen sich bewusst sein, dass sie hoch sitzen. Herren schliessen die Beine. Fahrerinnen und Fahrer tragen stets Handschuhe. Früher beschafften sich die Herrschaften, die sich eine Kutsche leisten konnten, Maßkleider. Deshalb ist es auch heute zu empfehlen, auf eine Kutsche nur gut sitzende Kleidung zu tragen.

Wichtig ist bei den Bekleidungen, dass sie miteinander harmonieren. Es können nicht die einen in Sportkleidern aus schweren Stoffen Platz nehmen und die anderen im leichten Seidenkleid. Der Auftritt folgt im Übrigen dem Anlass: im Sommer sommerliche Garderobe und entsprechende Accessoires wie Sonnenschirme. Der Abendanzug, etwa der Herrenfrack mit Schwalbenschwanz, ist am Tag auf der Kutsche fehl am Platz. Sicher aber kleidet der Cutaway (Morning Coat) den Herrn am Tag bestens. Schwarze Kleider wirken an Damen oft ältlich, nicht zu dunkle Tweedkostüme kleiden sie auf Sportwagen jedoch bestens und machen sie auch jünger (vgl. Abb. 207).

Als Stoffe eignen sich schön fallende Gewebe wie Wolle oder Baumwolle. Man wird im Umgang mit den Pferden schnell schmutzig, etwa an den Ärmeln, deshalb sollten die Stoffe gut zu büsten sein. Schön ist, wenn Farben des Wagens sich in der Kleidung wiederholen, etwa beim Hutband oder dem Einstecktuch. Die Handschuhe bestehen beim sportlichen Auftritt, auch der Damen, aus braunem Leder, sonst auch aus Stoff und abgestimmt auf die Kleidung.



196

An schlechtes und an gutes Wetter angepasster Auftritt.

Links: Ausfahrt bei kühlem Regenwetter auf einer Wagonnette.

Rechts: Sommerliche Garderoben auf einem Omnibus.

Kleidung der Grooms

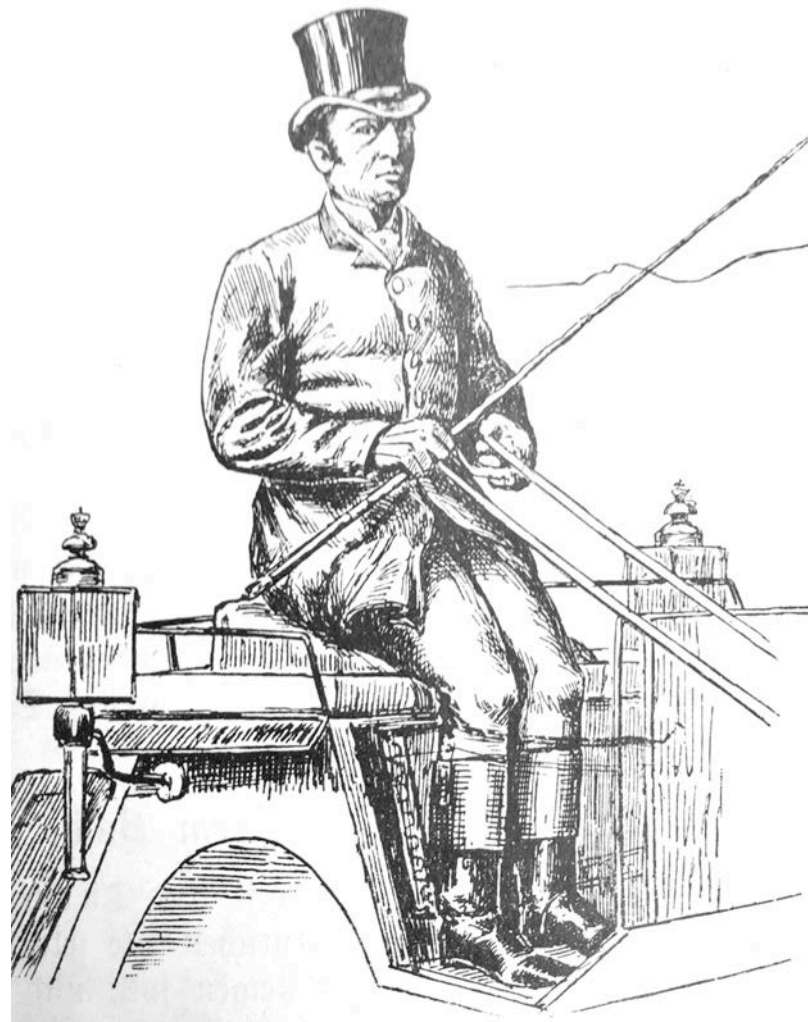
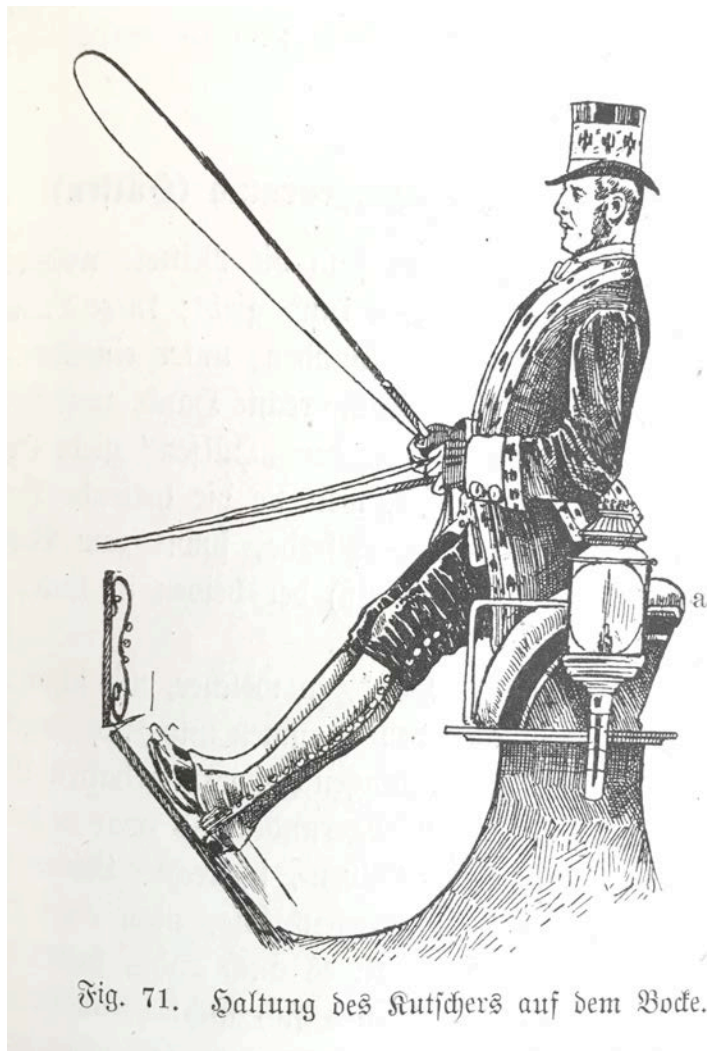
Früher gab es für die Grooms drei Arten von Bekleidungen, die formelle Livree, die Interimslivree und den Stallanzug. Der letztere konnte nur zu Trainingsfahrten getragen werden. Die formelle Livree mit Zylinder bestand aus einem schwarzen Rock (allenfalls dunkelgrün, dunkelblau oder grau, meist in Anlehnung an die Familienfarben und an den Ausschlag des Wagens), Weste, heller Stiefelhose und Stiefel mit Stulpen in der Farbe der Handschuhe (braun bis beige). Weiße Handschuhe waren eher verpönt; man sieht sie aber immer wieder auf alten Darstellungen nobler Gespanne, vor allem von galaartigen Aufmachungen. In Deutschland wurden oft für Damenequipagen Livreen mit langer Hose vorgeschrieben (keine Stiefel). Wenn auf dem Damenwagen auch ein Hausdiener mitfuhr, trug dieser allenfalls weiße Handschuhe und dazu den Frack, nicht den gerade abgeschnittenen Rock. Die Interimslivree in braun oder schwarz bestand aus einem Rock mit gerundeten Ecken in Tweed oder Whipcort, gleicher oder ähnlicher Hose und Gamaschen. Dazu wurde ein schlichter Filzzylinder, eine Art niedrige Melone oder gar Mütze getragen.

Bei den Livreen ist der Spielraum heute nicht allzu groß, sie müssen ebenso gut sitzen wie die Kleidung der Herrschaft, zumal die Fahrrocke früher deutlich auf Taille geschnitten wurden. Meistens trägt man diese heute zu lang bis zum Knie (früher eine Handbreit über dem Knie). Nach den Regeln der Association Française d'Attelage (AFA) ist der Fahrrock von Kutscher und Groom am besten aus schwarzem Stoff geschneidert und vorne mit vier oder fünf Knöpfen verschlossen, hinten sitzen vier oder sechs Knöpfe. Wenn zwei Grooms mitfahren, trägt der eine hinten vier, der andere sechs Knöpfe. Der Groom mit vier Knöpfen entspricht dem ersten Groom, der notfalls die Leinen selbst in die Hand nehmen kann. Er steht beim Vierspänner bei den Stangenpferden. Die Handschuhe der Grooms sollten heute braun sein, früher waren sie auch oft weiß.

Der Kutscher trug üblicherweise zur formellen Livree einen schwarzen Zylinder, nicht selten aus wetterbeständigem Filz. Lackierte Exemplare dienten als Regenzyylinder. Kennzeichen der Kutscherzyylinder waren bei hohen (vor allem regierenden) adligen Familien das breite Hutband mit eingewebten Wappen der Herrschaft. Dazu kam die ebenfalls in den Familienfarben abgesetzte Kokarde. Die englischen und französischen Traditionsfahrer schätzen Kokarden an den Zylindern der Grooms von bürgerlichen Equipagen nicht. Dies hängt mit deren Geschichte zusammen. In England konnte und kann nur die Herrschaft Kokarde tragen lassen, die im Dienste des Königshauses steht, also Mitglied der Armee, der Marine oder des Diplomatischen Korps war. In Frankreich waren Kokarden vor allem am Hut der Dienerschaft von adligen Häusern üblich und dann in deren Wappenfarben. In Deutschland und anderen Ländern sind die Regeln liberaler, zumal dort schon früher die Kokarde zu einem generellen Abzeichen des Kutscherhuts wurde, oft in schwarz

ausgeführt bis hin zu einfach gepressten Formen in Lackleder. Der Guard auf der Road-Coach trug in der Regel zum roten Rock einen hellen, stark geschweiften Filzzylinder nach Biedermeier-Façon mit heller Garnitur.

Heute ist es auf Turnieren auch üblich, als Groom eingesetzte Mitfahrende mit einer Mütze auszustatten, wenn sie sportliche Sakkos und Hosen (vorzugsweise Jodhpur) mit entsprechenden Boots tragen, so genannte „passager-groom“, eine Art Mittelding zwischen traditionellem Groom und Passagier (Abb. 199 rechts). Dafür kommen Männer, Frauen und Jugendliche in Frage. Ein Notbehelf für sportlich gekleidete Grooms kann auch die Reitkappe nach alter Façon sein. Für hoch stehende Wagen wird aber der traditionell livrierte Groom bevorzugt.



197

Haltung und Kleidung des Kutschers.

Oben links: Frühe „Haltung des Kutschers auf dem Bocke“ (Füsse auf dem Stemmbrett) nach Berthold Schoenbeck 1889.
 Oben rechts: „Moderne Haltung des Kutschers auf dem Bock“ (Füsse auf dem Bodenbrett) nach Richard Schoenbeck 1903.
 Unten links: Die formelle Livree des Kutschers nach Richard Schoenbeck 1903 im Sommer und im Winter.
 Unten rechts: „Stalldienstanzug“ und zwei Varianten des „Interimsanzugs“ nach Richard Schoenbeck 1903.

Benehmen und Haltung

Das Verhalten aller Personen auf dem Wagen ist ein wichtiger Teil des Auftritts während eines Turniers oder einer gemeinsamen Ausfahrt. Gutes Benehmen und eine korrekte Haltung kosten ja nichts. Dabei sollte man nicht angestrengt wirken, sondern stets freundlich und gelassen. Leistungssportler wissen es und trainieren das auch: Gerade in den schwierigsten Passagen setzen sie eine lockere Mine auf. Hier gibt es übrigens Unterschiede zwischen den Mentalitäten verschiedener Länder. Wenn man Fotos des Engländers Edwin Howlett anschaut, fällt auf, wie gelassen und locker er auf dem Bock sitzt. Demgegenüber wirkt ein deutscher Fahrer wie Benno von Achenbach oft ein wenig steifer.



198

Formeller Auftritt von 1906 auf einem schweren Break: das deutsche Kronprinzenpaar mit zwei Damen und formell gekleideten Grooms um 1910.

Auf der Kutsche gibt es auch auf der Heimfahrt von einem Corso keine Erleichterung des Tenues wie offene Knöpfe am Sakko oder lose gebundene Krawatten. Die Beine des Fahrers auf dem Kutschbock sind im Sitzen nie gespreizt, die Fußspitzen ragen nicht über das Fußbrett und berühren (bei Wagen mit Gardecrotte) den Spritzschirm nicht. Die Schuhe der Mitfahrenden bleiben auf den Teppichen und stützen sich nicht irgendwo auf lackierten Flächen ab. Beim Auf- und Absteigen wird der Dame geholfen. Sie sitzt in Fahrtrichtung gesehen stets rechts vom Herrn (nur die so genannte Bockdame links vom Fahrer). Um 1850 saß der Groom mit gekreuzten Armen auf seinem Sitz, um 1900 hatte er die Hände flach auf die Oberschenkel zu legen. Jedenfalls darf man dem Beifahrer bis heute ein wenig ansehen, dass er sich „im Dienst“ befindet. Der Kutschierende kann, wenn er alleine auf dem Kutschbock sitzt, den Fahrerknebel auch in die Mitte schieben. (Sein Mantel liegt – akkurat zusammengefaltet – griffbereit links neben ihm.) Herrenfahrer und Fahrlady's benutzen gerne das weiche Keilkissen (siehe Abb. 145).



199

Drei korrekte Auftritte.

Links: Herr (Albert de Busschère) und Groom. Letzterer hält die Arme nach alter Art gekreuzt.

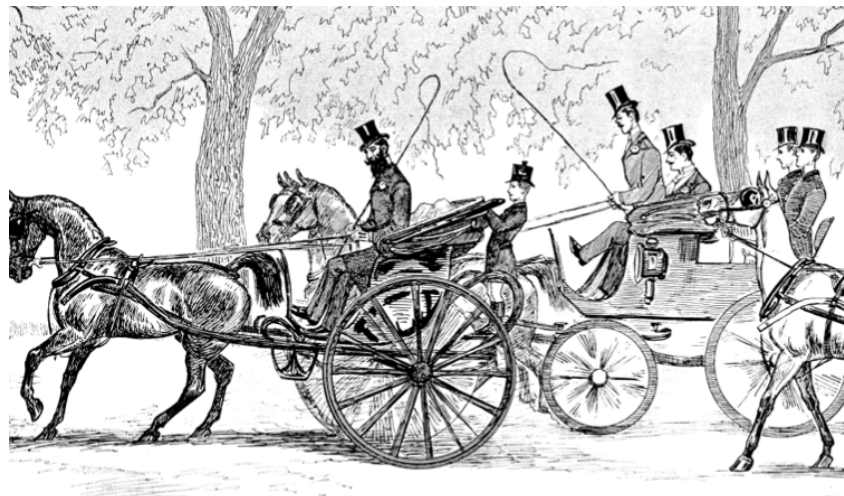
Mitte: Korrekte formelle Livree und gut geschnittene Livree einer Dame am Turnier in Cuts.

Rechts: Beispiel für den angepassten Kleidungsstil eines heutigen Grooms, in Frankreich, „passager groom“ genannt.

Kutscher und Groom in Livree grüßen nicht, außer gegenüber der eigenen Herrschaft und dann durch kurzes Antippen der Hutkrempe. Herrenfahrer grüßen, indem sie den Hut ziehen (jedoch nicht bis in Bettelstellung). Die Leinen und die Peitsche befinden sich dabei in der linken Hand. Damen grüßen, indem sie die Peitsche über dem Kopf waagrecht quer zum Wagen halten oder durch Senken des Kopfes, allenfalls mit der Peitsche. Bei einer offiziellen Zeremonie, wie bei einer Preisverteilung und beim Abspielen einer Landeshymne, steht das Gespann still, die Herren ziehen den Hut, alle Passagiere bleiben unbeweglich sitzen. Die bei den Pferden stehenden Grooms ziehen den Hut nicht und kümmern sich weiter um die Pferde. Grooms sind stets Grooms und damit für das Wohl der Pferde und die Sicherheit mitverantwortlich. Sie helfen den Fahrenden und nur auf Geheiß derselben auch den Mitfahrenden. Eine Dame fährt nach alter Sitte ohne Groom oder Begleitperson nicht aus.

Wenn man beim Turnier dem Richtergrremium vorfährt gehört sich eine kurze mündliche Vorstellung in der Art wie: „Nummer .., mein Name ist ..., ich fahre ein ...-Wagenmodell mit ...-Pferden“. Wurde eine spezielle Aufmachung gewählt, etwa so, wie der Großvater auftrat, lässt sich das bei dieser Gelegenheit geschickt einflechten, um den Richterinnen und Richtern einen Fingerzeig zu geben. Handelt es sich um ein spezielles, regionales Wagenmodell mit entsprechendem Geschirr, das die Richtenden vielleicht nicht auf Anhieb erkennen können, etwa einen Gäuwagen mit entsprechender Anspannung, darf man das auch erwähnen. So eröffnen sich Gelegenheiten zu Nachfragen, die dann entsprechend weiterführend beantwortet werden können. Oder man zieht sogar ein Bild aus dem Bockfach.

Schließlich: Die Sicherheit geht über alles, auf der Fahrt und beim Halt. Der Groom beziehungsweise Beifahrer lässt die Pferde nie aus den Augen. Deshalb lässt er sich vor den Pferden auch nicht in längere Gespräche mit Dritten verwickeln. „Alte Hasen“ des Traditionssports geben unumwunden zu, dass ein guter Groom 50 Prozent der Sicherheit eines Gespanns ausmacht. Dazu gehört insbesondere ein gutes Zusammenspiel mit der Fahrerin oder dem Fahrer.



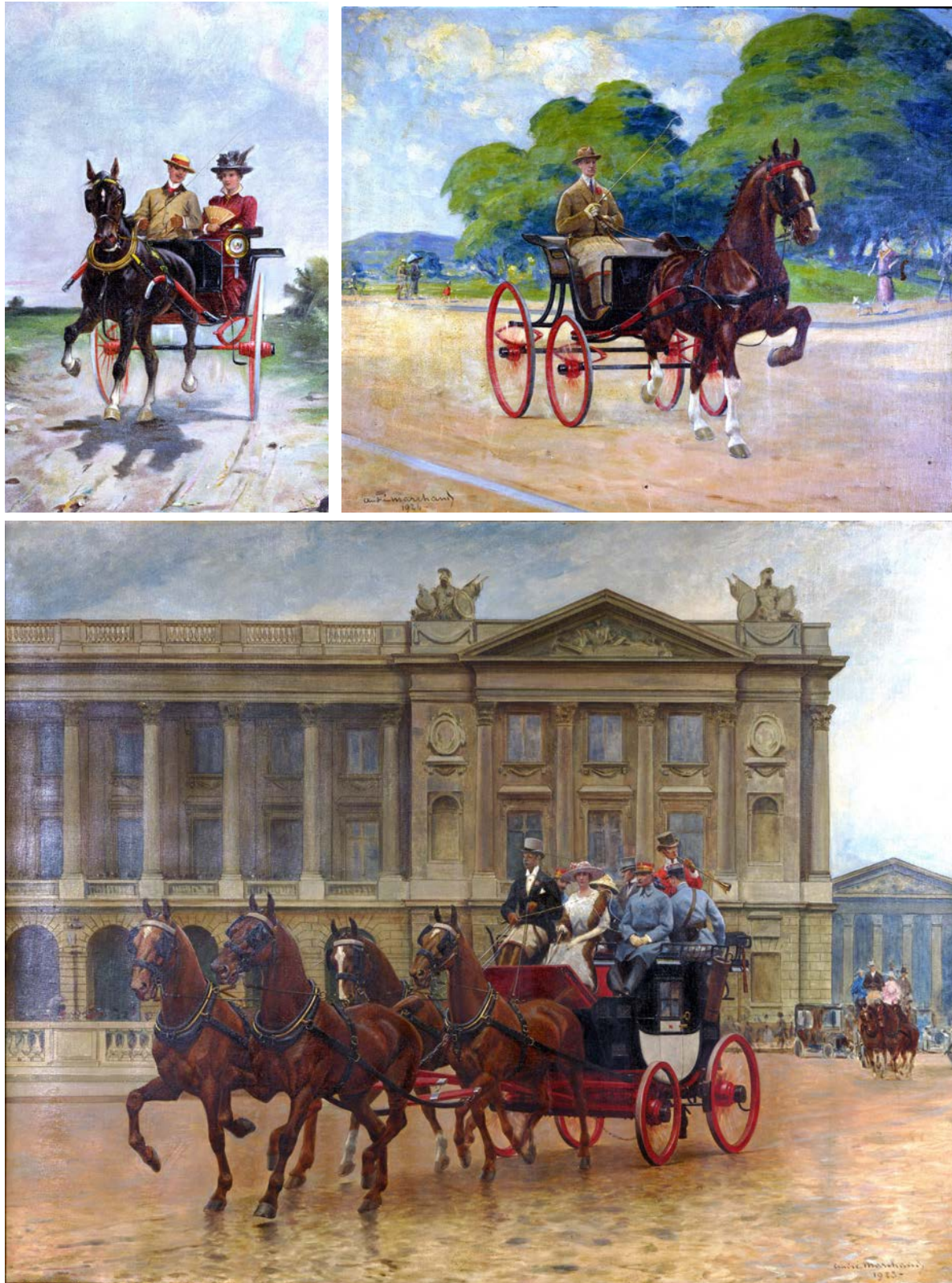
200

Gelassen lenkt der alte Routinier links mit übereinander geschlagenen Beinen sein nobles Cabriolet. Der junge Herr auf dem teuren Mail-Phaëton dahinter versucht es auch ... So karikierte der Pariser Zeichner Crafty etwas unbeholfene Zeitgenossen.



201

Zu frivol sollten sich Fahrer und Beifahrer auch nicht verhalten. Der Künstler dieser Zeichnung, Cecil Aldin (1870–1935), lässt sogar den Groom schmunzeln.



202

Drei Stationen des eleganten Fahrers Hector Franchomme (1860-1939) in Paris.

Oben links: Auf die Farbe des Zweiradwagens abgestimmte Garderobe des Paares und sportliche Kleidung der Zeit um 1890.

Oben rechts: Sportliche Kleidung (Tweed und weicher Filzhut) zum Spider.

(Interessante Details: Blume im Knopfloch und Karo der Kniedecke auf die Wagenfarbe abgestimmt.)

Unten: Etwas formellerer Dress auf der Road-Coach im Jahre 1923 (Gemälde von André Marchand, 1907-1998).

Alle drei Bilder befinden sich in der Sammlung Siegfried Tesch in Wiehl.

Kopfbedeckungen für die Dame und den Herrn auf dem Wagen

Viele haben sich schon vor einem Traditionsanlass gefragt: Welcher Hut steht mir am besten, was ist richtig? Es gibt auf diese Frage nicht *eine* Antwort, denn mehrere Faktoren sind bei der Hutwahl zu berücksichtigen. Die wichtigsten sind:

- die individuelle Gesichts- und Kopfform,
- die Art des Anlasses, zu dem ein Hut getragen werden soll,
- die Anpassung an das Wetter und
- das Zusammenspiel mit der dazu getragenen Kleidung.

Eines aber ist klar, alle tragen auf dem Wagen einen Hut oder wenigstens eine Mütze. Diese müssen gut sitzen und bequem zu tragen sowie aus guten Materialien gefertigt sein. Der gute Sitz ist nicht nur aus ästhetischen Gründen wichtig; bläst schon leichter Fahrtwind

den Hut vom Kopf, wird die Fahrerin oder der Fahrer abgelenkt. Unschön ist auch, wenn mitfahrende Damen den Hut mit der Hand auf dem Kopf halten müssen. Besser sind Fixierungen mit Hutnadeln oder durch feine Gummibänder. So hat man sich früher schon beholfen. Frühere Zeiten geben bekanntlich die Leitlinien für den Traditionssport, das trifft auch auf die Garderobe zu. Deshalb lohnt sich ein Blick zurück. Bis um 1960 trat eine gepflegte Dame oder ein gut gekleideter Herr nicht ohne Kopfbedeckung auf die Straße. Der Hut war ein wichtiger Teil der „äußeren Kultur“, mit ihm wurden von Damen und Herren „Zeichen gesetzt“. Dementsprechend gab es viele Regeln und Codes und es galten feine Abstimmungen bezüglich der Form, des Materials sowie der Farbe des Hutes.

Es genügt als Fahrer also nicht zum von der Stange günstig erworbenen Straßenanzug irgendeinen Zylinder oder als Fahrerin zur sportlichen Wachsjacke noch schnell einen Strohhut aufzusetzen, wie das im Leistungssport hin und wieder zu sehen ist; man darf sich im Traditionssport ein wenig mehr Mühe geben.

Die Entwicklung des Herrenhuts

Es gab früher vier Kategorien von Hüten für den Herrn: den Zylinder aus Haarfilz beziehungsweise Melousine (langhaariger, geglätteter Haarfilz) oder Seide, den steifen Filzhut mit gerundeter Krone (Melone, englisch Bowler), den weichen Filzhut und den Strohhut, teilweise mit Übergangsformen. Dazu kamen die Mützen und bei Uniformträgern die militärischen Kopfbedeckungen.

Hutformen folgten einer bestimmten „Wertehierarchie“, die mit dem Zylinder begann. Dieses Meisterstück der Hutmakerkunst galt als sehr formelle Kopfbedeckung, der weiche Wollfilzhut als recht sportlich, der steife Filzhut stand dazwischen und der Strohhut ersetzte bei sonnigem Wetter die eher sportlichen Hüte. Alle diese Hutformen konnten nur zu bestimmten Bekleidungen getragen werden. Der Traditionssport orientiert sich heute vorwiegend an der Zeit um 1900, aus der die meisten heute benutzten Wagen stammen. Deshalb steht hier diese Epoche im Vordergrund.

Einen guten Überblick zum Dresscode und zur Hutmode jener Zeit gibt das 1913 in Berlin von F.W. Koebner herausgegebene Büchlein „Der Gentleman – Ein Brevier für den Herrn von Welt“. Darin werden zunächst die drei verschiedenen Zylinderformen vorgestellt: Der „blanke“, glänzende Zylinder aus geglättetem Haarfilz, der „stumpfe“ Chapeau-claque aus Seide und der graue Filzzylinder. Schwarze Filzzylinder waren hingegen beim Gentleman verpönt („kommen nur in Romanen vor ...“). Um und nach 1900 gab es nur drei Gelegenheiten den blanken Zylinder zu tragen: „Besuche im Cutaway, Reiten im schwarzen Rock und bei besonderen Gelegenheiten im Gehrock wie Standesamt, Trauerfeiern und Eröffnungen, aber auch zum Gartenfest“.

Unter „Gehrock“ verstand man ein eine doppelreihige dunkle Jacke mit unten gerade abgeschnittenen, knielangen Schößen. Den Gehrock gab es auch als „Paletot“, einem zweireihigen, auf Taille geschnittenen Mantel. Der blanke Zylinder war auch gestattet, ja „Pflicht zu den großen Renntagen“. Für den grauen Filzzylinder gab es nach Koebner nur zwei Gelegenheiten: „Beim Fahren eines Viererzugs und auf dem Turf zum grauen Gehrock“. Der Chapeau-claque war am Tag nicht angezeigt, sondern nur „abends zum Frack, für Loge, Gesellschaft und Ball“.



203

Der Herrenhut, von elegant bis sportlich.

Oben: Seiden-, Haarfilz- und Filzzylinder (Ascot-Zylinder).

Mitte: Melonen/Bowler.

Unten: Homburg, brauner Fedora/Borsalino und Schiebermütze.

Zu solch formeller Kleidung waren die Melone und auch der steife Hut zu wenig elegant. Die Melone galt als „Verlegenheitshut und Lückenbüßer“ zwischen Zylinder und steifem Hut. Angezeigt war die Melone zum „kurzen schwarzen Sommerpaletot, zum dunklen Sakko und „am Abend zum Smoking“. Und: „*Braune Melonen sind nur zu braunen Anzügen und zum Fahren denkbar.*“ Der weiche Filzhut galt als „Aristokrat unter den Hüten“. Er wurde in verschiedenen Farben getragen, vor allem in tabakbraun. Er gab dem Herrn ein sportliches Aussehen, das ihn auch gut vor Regen schützte.

Soweit der „Hut-Knigge“ von 1913, der sich übrigens stark an der englischen Herrenmode orientierte. In anderen schriftlichen Quellen werden diese Dresscodes im Großen und Ganzen bestätigt, aber auch etwas lockerer gesehen. Klar ist aber, dass der Schwalbenschwanzfrack mit Seidenzylinder nur am Abend getragen wurde, womit gesagt ist, dass dieses Outfit auf einem offenen Wagen fehl am Platz ist. Der Seidenzylinder bekam übrigens seinen zweiten Namen „Chapeau Claque“ deshalb, weil er mit einem Klaps (französisch *claque*) zusammengelegt und so gut in einer flachen Schachtel untergebracht werden kann. Hingegen trug man früher schon bei halboffiziellen Anlässen am Tag den Glanzzylinder zum Cutaway, eine Art Gehrock mit gerundet abgeschnittenen (englisch *cut away*) Ecken, der in England „morning coat“ genannt wurde. Dieser englische Name rührt von der Sitte her, dass er nur am Tag getragen wurde, übrigens wie der ähnliche, aber einreihige „Stresemann“ (mit gestreifter Hose getragen). Zu solcher Kleidung wie auch zum schwarzen Sakko-Anzug galten auch die Melone und der Homburg als schicklich. Homburg? Diese deutsche Hutform ist von alten Fotos von Konrad Adenauer noch im Gedächtnis. Damit ist ein hoher Filzhut mit ringsum hochgebogener und eingefasster Krempe gemeint, der anstelle der Melone im frühen 20. Jahrhundert Mode wurde. Der dem Homburg ähnliche, jüngere Eden hatte einen geraden, unbordierten Schnittrand. Schade übrigens, dass diese bequem zu tragenden Hutformen von Fahrern bislang kaum wiederentdeckt worden sind, gerade in Deutschland.

Die oft kolportierte Scheinregel, den grauen Zylinder dürfe nur der tragen, der Eigentümer des Gespanns sei, sonst müsse ein schwarzer Zylinder getragen werden, entbehrt der historischen Grundlage. Als Kronzeuge wird oft Prinz Philip angeführt; er trage den schwarzen Zylinder deshalb, weil er das Gespann der Königin fahre, stimmt auch nicht, es gibt genügend Bilder von ihm mit anderen Kopfbedeckungen.

Eine Sonderform des Zylinders ist der graue, aus Filz gefertigte „Ascot Zylinder“ mit schwarzer Garnitur, dessen Name auf den bekannten englischen Rennplatz zurückgeht und vor allem in Frühjahr und Sommer zu sportlichen Anlässen getragen wurde und dort zum Teil heute noch zu sehen ist. Zum weniger formellen Stadt- oder Geschäftsanzug wurden früher sowohl die Melone wie der Homburg getragen, aber auch der Camber oder Fedora (englisch *Trilby* für solche mit eher schmaler Krempe), ein Klapprandhut. Bei diesem dem Homburg ähnlichen, weicheren Filzhut, ist die Krempe vorne abgeklappt. Diesen Filzhut kennt man heute besser unter dem Namen Borsalino und noch von amerikanischen Gangsterfilmen mit Humphrey Bogart her. Dieser bequeme und regensichere Hut eignet sich auch bestens zum Sportanzug nach englischer Art aus gemustertem Tweedstoff.



204

Gut abgestimmter Auftritt von Dame und Herr. Damenhüte mit sehr breiter Krempe sehen schick aus, sie müssen allerdings in der Fahrt und bei Wind oft mit einer Hand gehalten werden.

Bei sonnigem Wetter konnte statt solcher Filzhüte auch ein weicher Panama getragen werden (aus Toquillastroh aus Ecuador geflochten) oder der steife Canotier, auch Kreissäge genannt, besonders zum leichten Sommeranzug, vorzugsweise mit einem Blazer.

Die meisten dieser Hutformen machten eine zeitliche Entwicklung durch, besonders der Zylinder. Von der stark konkaven, hohen Form mit breiter Krempe im Biedermeier ging es im Laufe der Zeit zu niedrigeren, zylindrischeren Formen mit schmaler Krempe. Heute gibt es davon stumpfe, oft pfannenartige Billigvarianten mit unscharfen Konturen aus dunklem Filz. Auch hier machen Details den Mann aus; rassig wirken seitlich schön geschweifte Krempen wie auch bei der Melone. Sie sind heute nicht leicht zu finden. Alte Modelle sind aber noch auf Flohmärkten zu ergattern, die man bei Hutmachern aufarbeiten und neu garnieren lassen kann. Das gilt auch für den eleganten Canotier, der traditionell aus langen Hafer- oder Roggenstrohhalmern mit Fäden zusammengeknüpft wurde und nicht wie heutige Billigvarianten aus geflochtenen Strohbandern zusammengeschustert war (vgl. Abb. 202 oben links).

Besser ist die Situation bei den Mützen, die allerdings früher kaum auf einem noblen Stadt- oder Sportwagen von der Herrschaft getragen worden sind. In Frage kommt vor allem die so genannte Schiebermütze (nach „Schieber“ für Vorarbeiter), eine Sport- oder Schirmmütze nach englischer Art mit flachem Dach (statt der volleren Ballonmütze). Einige leichte sportliche, naturgrundige Wagen, besonders der amerikanischen Art, können auch mit Mütze gefahren werden (vgl. Abb. 70 oben links).

Neben diesen Grundformen von Kopfbedeckungen für den Herrn gab es viele regionale Ausprägungen, etwa zur ungarischen Anspannung. Im Winter wurden übrigens auf dem Schlitten auch gerne Pelzmützen getragen. Und natürlich ist der Jägerhut zum Jagd- wagen ebenso schicklich wie der Trachtenhut – beim Herrn wie der Dame – zur regionalen Tracht auf Landwagen.

Wie schon oben erwähnt, benötigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer von traditionellen Kutschfahrten verschiedene Garderobesets, um für jede Wetterlage (kühl, warm oder Regenwetter) gewappnet zu sein. Beim Hut bedeutet dies neben dem bevorzugten Modell die Mitnahme eines Strohhutes und eines wasserdichten Huts. Als Regenhüte eignen sich für Damen wie für Herren faltbare wachsbeschichtete Hüte, die im Bockfach mitgeführt werden können. Oder man behilft sich mit einem transparenten Hutüberzug. (Als Notbehelf können Duschkappen dienen, wie sie in Hotels ausliegen.)

Während sich die Herren heute stark an den traditionellen Hutmodellen orientieren und sogar noch alte Hüte weiter tragen können, ist die Situation bei den Damen schwieriger. Alte Damenhüte sind oft in unansehnlichem Zustand erhalten und meistens fehlen die dekorativen Garnituren wie Schleifen, Federn usw. Dafür gibt es aber für Damen heute ein breiteres Angebot neu gemachter, attraktiver Hüte und viele Hutgeschäfte mit professioneller Beratung.



205

Elegante Paare auf noblen Wagen in Cuts 2014.

Zum Damenhut

Noch mehr als beim Herrn ist der Hut bei der Dame die Krönung ihrer Garderobe, besser gesagt, war. Denn seit etwa 50 Jahren trägt kaum mehr eine Frau im Alltag einen Hut. Das ist der Grund, wieso sich heute oft jüngere Damen ein wenig zieren, sich einen auffälligen Hut aufzusetzen. Sie fühlen sich darin zuweilen zu ausgestellt und ungewohnt verkleidet. Gerade deshalb ist die Beratung durch eine Fachperson wichtig. Die Erfahrung zeigt aber auch, dass – aus Sicht des Mannes –, die meisten gut behüteten Damen attraktiv wirken. Deshalb: Mut zum Hut!

Aber wie bei den Herren: Der Hut muss exakt zum Kleid passen, vor allem farblich. Schaut man alte Bilder mit Damen auf Wagen durch, sind die Hüte stets passend zum Kleid gewählt; offenbar hatten die Damen früher zu jedem Kleid auch den passenden Hut zur Verfügung oder das Ensemble wurde gleich zusammen bestellt. Alle Farben kamen vor, besonders auch schwarz und weiß. Wobei heute schwarze Hüte als etwas antiquiert wahrgenommen werden; sie lassen in der Regel die Trägerinnen nicht jünger wirken. Unabdingbar war früher die Hutdekoration mit bunten Stoffschleifen, Bändern und Federn. Sie machen den Auftritt lockerer, luftiger und weniger streng. Hier könnte heute manche Fahrerin noch etwas zulegen, wenn sie sich auch nicht gerade die pompösen alten Dekorationen, besonders der Belle Epoque, aneignen muss.

Zum Hut gehört die entsprechende Frisur. Lange wallende Haare unter einem eleganten Hut wirken zu rustikal. Hübsch sind hingegen Aufsteckfrisuren, auch solche mit im Nacken zusammen gebundenem Haarknoten, um welcher das oben schon genannte, fixierende Gummiband geschlungen werden kann. Bei weiblichen Grooms gelten Haarnetze im Nacken als Pflicht.

Wenn auch die Entwicklung der verschiedenen Hüte bei den Damen weniger als Richtlinie für unsere Tage dienen können und die heutige Auswahl grösser ist, so müssen doch die wichtigsten Grundlinien der Entwicklung berücksichtigt werden, um grobe Fauxpas zu vermeiden. Die Geschichte des Damenhutes war allerdings sehr wechselvoll, gerade weil der Hut für den Auftritt so wichtig war. Die Mode wechselte alle paar Jahre. In den Grundzügen kann aber für die uns interessierende Jahrhundertspanne zwischen circa 1820 und 1920 die folgende Entwicklung abgelesen werden.

Zunächst standen die den Kopf umhüllenden, haubenartigen Schutenhüte mit einer Schleife über dem Hut und um das Kinn bis um 1850 im Vordergrund. Dann kamen eher kleine Tellerhüte auf. Einen guten Querschnitt dazu gibt das Bild unten rechts der Zeit um 1880 einer voll besetzten Coach. Es illustriert auch schön die farbliche Abstimmung von Kleid und Hut, schwarz zu schwarz, hell zu hell wenigstens in der Dekoration. (Die Herren tragen übrigens auch hellbraune Melone zum hellbraunen Mantel, die schwarze Melone zum schwarzen Sakko und den schwarzen Zylinder zum schwarzen Cutaway.) Um 1900 kamen in der Damenmode größere Tellerhüte auf, eigentliche „Wagenräder“, die reich dekoriert waren, besonders mit Straußenfedern. 1910, als die Kleider deutlich schlichter wurden, kam die Toque in Glocken- oder Topfform in Mode, der eher sportlich wirkende Topfhut, passend zum Bubikopf. Um 1920 wurden die Hüte wieder grösser und flacher, sie wurden weniger ins Gesicht gezogen.



206

Links: Ausfahrt einer dezent gekleideten Dame mit Tochter. Ölbild des Jahres 1890 von Adhémar Vicomte de Clermont-Gallerande in der Sammlung Siegwald Tesch, Wiehl (interessantes Detail: brauner Kumt).

Rechts: Verschiedene Garderoben auf einer Coach der Zeit um 1880.



207

Damals und heute.

Links: Originales Outfit der Baslerin Fanny Clavel mit Topfhut und Balmain-Kostüm aus Leinen auf einer älteren Figurine der Zeit um 1920. So fuhr sie ihren Dogcart in der Zwischenkriegszeit des letzten Jahrhunderts aus.

Rechts: Amerikanische FahrerIn mit schickem Outfit.

Die heute zur Verfügung stehenden Damenhüte, entweder aus Wollfilz gefertigt oder für den Sommer meist aus feinem Sisalstroh geflochten, kann man in verschiedene Gruppen zusammenfassen: flache Hüte mit breiter und schmaler Krempe, an die Topfhüte des frühen 20. Jahrhunderts erinnernde Modelle, kleine Hüte ohne Krempe wie die Pillbox, und ein kleiner aufgesteckter Kopfschmuck, genannt „Fascinador“, oft mit einem koketten Schleier kombiniert. Dazu kommen Damenvarianten von Herrenhüten, abgeleitet vom Zylinder, der Melone, dem Fedora oder dem Panamahut. Damit solche Hüte nicht zu maskulin wirken, sollte entsprechender Hut schmuck, etwa ein Seidenschal, beigefügt werden. Schon früher trugen Damen gerne Ableitungen von Herrenhüten, besonders Melonen in flacheren Varianten mit breiter Krempe, ähnlich der Damen-Reitmelone. Für Damen, die selber fahren, wird von zu breitkrempierten Hüten aus weichem Material abgeraten. Zu groß ist dabei die Gefahr, dass dieselben durch den Fahrtwind verrutschen oder die Krempe gar vorne ins Gesicht gedrückt wird.



208

Kinder bereichern Traditionsturniere (Kataharina Oser)!

Die Vielfalt ist also bei den Damen groß, dementsprechend können die Spielräume genutzt werden. Es wäre daher falsch, exakt einem historischen „Knigge“ folgen zu wollen. Das Resultat wäre ein uniformhaftes Auftreten und damit eine Schmälerung der Attraktivität von Traditionsanlässen. Eines aber ist trotzdem zu beachten. Wenn auf einem Wagen mehrere Personen sitzen, sollten die Outfits aller Mitfahrenden vorher aufeinander abgestimmt werden, von den Farben, den Modellen wie von den Materialien her. Es sieht nicht gut aus, wenn eine Dame mit elegantem Sommerhut neben einem unter dem Filzhut schwitzenden Herrn oder ein Herr mit luftigem Canotier neben einer Dame mit tief ins Gesicht gezogenem, dunkelfarbigem Topfhut sitzt.

Wie bei den Herren gibt es bewährte Kombinationen von Kleidung und Hut für die Dame: Zum Topfhut passen Mäntel oder wadenlange schlichte Röcke, zum Hosenanzug der Fedora. Erfahrungsgemäß sehen hoch gewachsene Frauen mit großen Hüten besser aus als mit kleinen ohne Krempe und umgekehrt fahren kleine Frauen besser mit kleineren Hüten. Nicht ganz schlanke Damen können hingegen mit breiten Hüten einen Akzent setzen. Wichtig ist bei der Hutwahl neben den Körperproportionen die Anpassung des Hutmodells an die Gesichtsform: ein Hut mit runder Krone zum schmalen Gesicht und solche mit hoher Krone zur tiefen Stirn, flache Kronen und gerade Krempe hingegen zum eckigen Gesicht und zum runden Gesicht gerundete Kronen und Krempe in weichen Materialien.

Man muss also sozusagen bei der Hutwahl ein wenig „auf der Hut sein“. Dabei ist nicht alles „unter einen Hut zu bringen“. Etwas aber kann man sich an den „Hut stecken“: der Herr nimmt den Hut beim Grüßen ab, auch auf dem Kutschbock. Die Damen haben es hier einfacher, sie grüßen mit einer angedeuteten Verbeugung und/oder senken die Peitsche.



209

Auch schick gekleidet kann man beim Halt vor den Richtern die Pferde beruhigen (Brigitte Kump).

Meine persönliche Erfahrung und Meinung

Beim Einstieg in den Traditionssport finden viele zunächst Gefallen an alten Garderoben. Auch ich habe mir auf Flohmärkten eine Sammlung von alten, schön geschneiderten Gehröcken angelegt, die ich allerdings in der Folge immer weniger trug. Der Weg des Traditionsfahrers verläuft häufig von der Teilnahme an Umzügen zu eher sportlichen Anlässen. Dort sind sportliche Jacken eher angezeigt. Sie sind auch leichter zu tragen und haben mehr Bewegungsfreiheit. Alte Sakkos sind nicht selten so eng auf den Leib geschnitten und aus so schwerem Stoff geschneidert, dass sie heute nicht mehr wirklich bequem sind. Das hängt auch damit zusammen, dass man früher viel steifer auftrat (und saß), als wir es heute gewohnt sind.

Am besten geeignet für Sportfahrer sind meiner Erfahrung nach gut sitzende Sakkos nach englischer Art aus nicht zu schwerem Tweed, dazu eine passende Hose sowie eine Weste oder Wollpullover. Damen fahren gut mit einer taillierten Jacke und halblangem Jupe (Rock), dazu eine weiße Bluse mit Seidenschal und Stiefeletten. Dünne Pfennig-Absätze sind nicht zu empfehlen, sie bohren sich in die Teppiche oder das Linoleum des Fußbrettes des Wagens.

Bei den Damen sind Trachten und diesen ähnliche Kleider wie Dirndl recht beliebt und machen eine gute Figur. Sie passen dann gut, wenn der Herr entsprechend auftritt, etwa im bayerischen Look mit Janker und Filzhut.

Gefühlsmäßig spürt man bei den Menschen oft schon auf Distanz, ob sie sich in der Kleidung wohlfühlen und diese ganz selbstverständlich tragen oder sich eben ein wenig verkleiden. Wer sich in der Kleidung wohlfühlt, wechselt sie nach dem Auftritt auch nicht sofort und streift sich wieder die bequemere Freizeitkleidung über. Wohl jeder hat es bei Turnieren schon erlebt: Dieselben Menschen, die auf der Kutsche noch elegant herausgeputzt vorgefahren sind, kennt man nach einer Stunde kaum mehr wieder, wenn sich die Wege auf dem Turnierplatz kreuzen, da diese nun ohne ihr Fahroufit ganz anders wirken.



210

Sportlicher Tandemfahrer (August Graf von Bismarck) im Sakko mit gestreifter Hose (ohne Kniedecke) und mit Melone nach einem Ölbild des Jahres 1886 von Benno Achenbach in der Sammlung Siegwald Tesch, Wiehl.

Ersatzmaterial

Jeder weiß es: Auf den Wagen gehört der Radschlüssel, bei Kutschen mit verschraubtem Verdeck oder mit Leitseilstange auch ein Dorn und – wenn mit Klappen verschlossene Fächer vorhanden sind – der entsprechende Vierkant oder Schlüssel. Zweckmäßig und bei einigen Turnieren auch vorgeschrieben ist zudem ein Ersatzteilset mit:

- Ersatzhalfter und Stricken,
- Messer,
- Hufkratzer,
- Kerzen und Streichhölzer,
- Ersatzriemen,
- Ersatzzugstrang,
- Ersatzleine,
- Isolierband.

In Notfällen hilfreich sind auch Ersatzwaagscheite, vor allem bei Viererzugwagen. Für das Eindecken der Pferde beim längeren Stehen dienen entsprechende Pferddecke, im Sommer auch Fliegendecken und Fliegenspray. Für größere Touren sind neben Beschlagwerkzeug und Hufnägel ein zusammenlegbarer Wassereimer mit Schwamm und etwas Essig empfehlenswert, so dass die Kunt- und Kammdeckelaufgaben abgeschwammt werden können. Gegen Druckstellen im Kuntbereich sind zudem leichte Unterkunte (oder nur ein „Spitz“) bis hin zu einem Ersatzkunt oder ein einschnallbares Brustblatt dienlich. Solches Material beansprucht etwas Platz, deshalb zieht man für Touren Wagen mit geräumigen Bockfächern vor.



211

Gut verstautes Ersatzmaterial in einem alten Hutkoffer.

Zum Strohkumt an der Road-Coach

Die „Regeln“ kamen und gingen. Das 19. Jahrhundert war kulturell gesehen die Zeit der Industrialisierung *und* des Historismus mit den damals üblichen Rückgriffen auf „die gute alte Zeit“. So sagt etwa Underhill 1896 im Kapitel über das Tandemfahren, dass der von ihm abgebildete Cocking Cart in seiner Zeit einem, auf einem älteren Druck von Newhouse abgebildeten, längst verschwundenen Wagenmodell nachempfunden worden sei, also – wie andere Zweiradmodelle auch – ein reines Remake war. Wenn ganze Wagenmodelle auf Umwegen plötzlich zu einem neuen Standard wurden, darf man das auch für andere um 1900 und später zu „Regeln“ erhobenen Wiederbelebungen annehmen und anerkennen, dass Stereotypen sich nicht aus dem Kontinuum der Geschichte ergeben haben.

Hin und wieder sieht man heute einen seitlich an die Road-Coach gehängten Strohkumt. Dieser soll für den Fall, dass sich ein Pferd während der Fahrt am ledernen Kumtkissen wundgescheuert hatte, als Ersatzkumt gedient haben. Bei den Recherchen zu diesem Handbuch wurde versucht, der Sache genauer auf den Grund zu gehen. Niemand konnte aber einen Beleg in Bild oder Wort für einen Strohkumt aus der Zeit des eigentlichen Coachings beibringen, auch nicht aus der Zeit des ersten Coaching Revival. Einleuchtend klingt zwar die da und dort kolportierte Erklärung: Ein einfacher rustikaler und billiger Strohkumt wurde dem verwundeten Pferd umgelegt, nachdem das Stroh an der Stelle eingedrückt oder sogar ausgeschnitten wurde, wo das Pferd wundgerieben hatte. Hinter der Geschichte kann aber noch ein anderer Faktor stehen, der mitgespielt haben könnte. Garland erwähnte 1903 dass Strohkumte in seiner Zeit fast ganz verschwunden seien. Sie hätten zwar den Vorteil gehabt, sich gut an den Hals des Pferdes anzupassen, seien aber schnell verschlissen gewesen. Dabei meinte er wohl eine Art Kumtleib, der als ganzes wie ein Zopf geflochten war, wie er in der Landwirtschaft noch länger benutzt wurde. Das würde also heißen, dass einfach ältere, leichte und nicht so teure Kumtkissen als Ersatz und Verschleißteil mitgeführt worden sind. Was sagen aber die Bildquellen dazu? Im Gegensatz zu seitlich angehängten Körben (siehe unten), sind auf zeitgenössischen Bildern zum Coaching sehr selten angehängte Kumte zu sehen. Offenbar war dies eine Ausnahme, denn auf den dem Autor bekannten Abbildungen sind dunkle Kumte zu sehen, die sich nicht von denen unterscheiden, welche am Gespann verwendet wurden. Die Episode ist symptomatisch für die Geschichte des Fahrens. Es gibt nicht nur eine Wahrheit, die Entwicklung im Bereich der Wagen und der Fahrkunst verlief nicht immer kontinuierlich, geradlinig und genau nachvollziehbar, sondern oft etwas komplizierter als viele meinen oder zu wissen glauben.

Es ist kein Zufall, dass eine legendäre Road-Coach des späten 19. Jahrhunderts den Namen „Old Times“ erhielt. Man schöpfte halt im späten 19. Jahrhundert da und dort aus vergangenen Zeiten. Dazu gehört auch die Geschichte um den Fasan auf dem Bild unten. Man machte sich sicherlich hin und wieder das schnelle Verkehrsmittel zwischen Land und Stadt zunutze, frisch gefangenen Fisch oder eben erlegtes Wild zum Konsumenten zu bringen und hängte des Geruchs wegen die toten Tiere außen seitlich in den Fahrtwind. Eine hübsche Episode, nicht mehr, aber auch nicht weniger. Und hier sind wir auch wieder beim Thema der Einleitung angelangt. Ein „Handbuch für das Traditionsfahren“ kann kein Knigge mit einem Regelwerk sein, kann aber die Vielfalt, Wege und Umwege beschreiben, die zu den Grundlagen des heutigen Traditionssportes wurden.



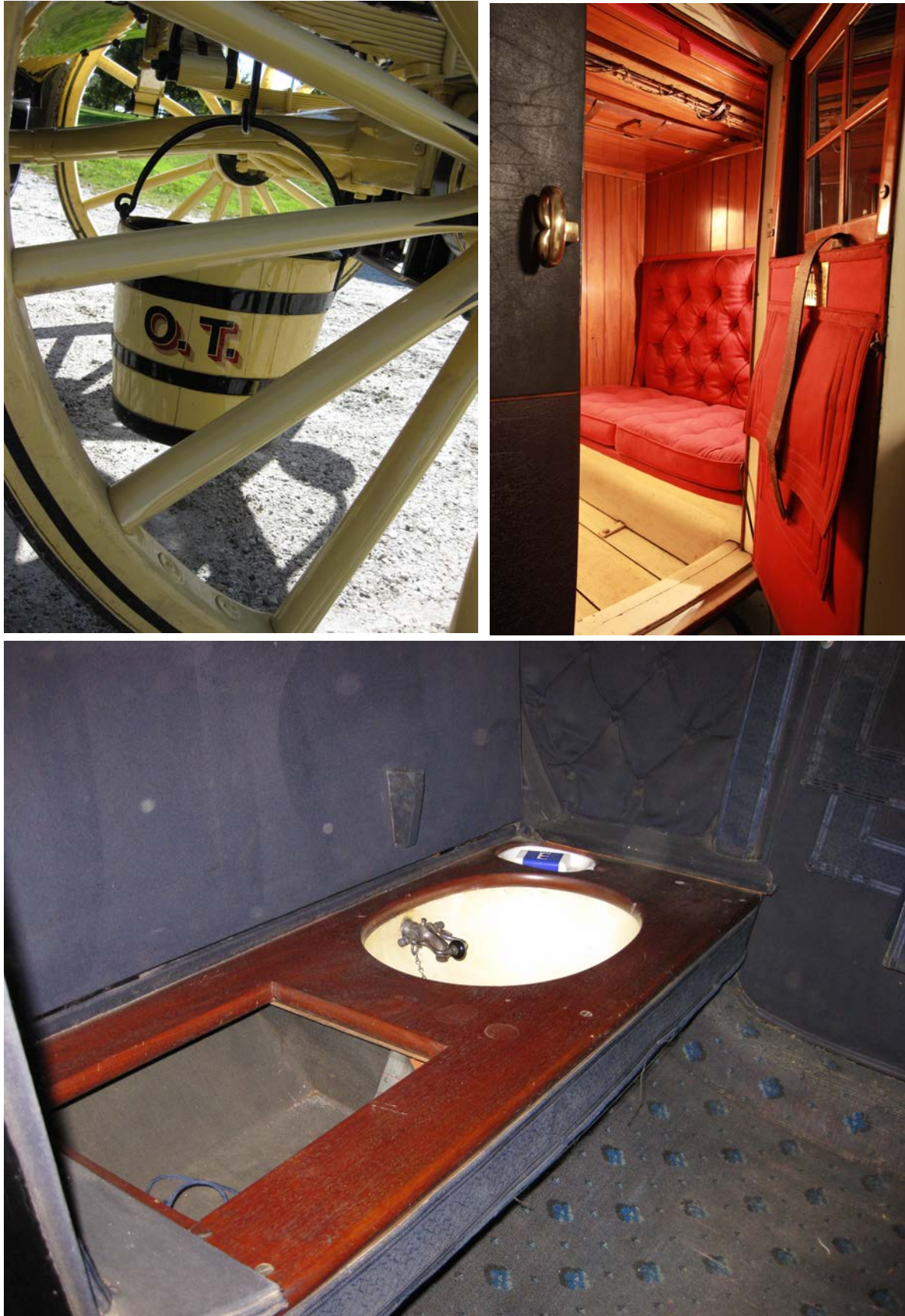
212

Links: Strohkumt an der Public Road-Coach „Tally Ho“ bei einer Ausfahrt in Amerika.

Rechts: Originale Mail-Coach mit am Laternenhalter angehängtem Ersatzkumt. Der Wagen ist auch ausgerüstet mit einem Radschuh, Ersatzwaagscheiten und Horn. Druck mit dem Titel „All Right“ (zur Abfahrt bereit) nach einem Gemälde von Charles Cooper Henderson (1803-1877).

Accessoires am und im Wagen

An den Coachen, die ja ursprünglich zum Reisen dienten und während des Coaching Revival auch wieder auf längeren Strecken unterwegs waren, finden sich besonders viele Accessoires (ausgesprochen akse'swar), besonders an den luxuriös ausgestatteten Park Drags. So enthielten etwa die Schubladen der verschiedenen Staufächer im hinteren Boot eine Kühlbox für Champagner und Wein, Gläser, Geschirr und Besteck sowie ein Set für Kaffee oder Tee auf einem Stecktisch. Dazu kamen am Wagen ein Futteral für das Coachhorn hinten rechts, Ersatzwaagscheite und eine zusammenlegbare Damenleiter.



213

Sonderausstattungen an Coachen.

Links oben: Tränkeimer an der legendären Road-Coach „Old Times“ (O.T.) in der Sammlung von Mary und Harvey Waller.

Rechts oben: Inneres einer Road-Coach mit am Dachhimmel fixierten Hutriemen und Ersatzpeitsche.

Unten: Unter den Sitzkissen befinden sich bei einigen Park Drags Toiletten und Waschbecken.

Die neuen Eisenbahnen verdrängten um 1850 nicht nur die Mail-Coachen, sondern auch die älteren privaten Reisekutschen. Diese waren oft reich mit komfortablen Einrichtungen ausgestattet gewesen, wie man sie später kaum mehr antraf. Schließlich reiste und schlief man darin teilweise Tag und Nacht, während die Pferde gewechselt wurden. Zum angenehmen Reisen gehörten im Inneren Ausstattungen wie kleine Laternen, eingehängte Uhren, zahlreiche Taschen und ganze Betten. Kutschen, die vom Sitzen zum Liegen umgebaut werden konnten, nannte man Dormeuse. Zur Sicherheit beim Reisen gehörten Geheimfächer und Pistolen in speziellen Halftern. Üblich war um 1800 ein Fach hinter dem Rückenpolster, genannt Trommel oder Haarbeutel (auch zur Aufnahme von Perücken). Am Reisewagen gehörten zur üblichen Ausrüstung aufgeschnallte Koffer auf dem Dach, hinten und/oder vorne inklusive wasserdichten Zylinderschachteln. Reisewagen wurden recht früh mit mechanischen Bremsen ausgestattet, vorher diente dazu der Radschuh, die Sperrkette und bei Bergfahrten die so genannte Bergstütze, ein an der Hinterachse oder dem Langbaum beweglich montierter, an der Spitze mit Eisen beschlagener Stock, der mitgeschleift wurde und unbeabsichtigtes Zurückrollen verhinderte. Reisewagen wurden besonders solide gebaut und nicht selten vierspännig gefahren, wobei der Zug der Vorpferde über einen Unterzug (Eisenstange oder Kette) direkt auf den Vorwagen ging.

Ein wenig lebte der alte Luxus in jüngeren geschlossenen Wagen weiter. In Berlinen und Coupés sowie teilweise in Omnibussen gab es noch länger Accessoires wie Hutriemen unter dem Dach, Jalousien, Rouleaux als Sichtschutz, Armschlingen, Fußheizungen, Spiegel mit Klappen darüber und zur Zierde kleine Blumenvasen. Unter den Sitzpolstern waren oft Vertiefungen eingebaut, so genannte Keller, teilweise mit herausnehmbaren Kisten. Die Kommunikation mit dem Kutscher erfolgte über ein Sprachrohr, einen Signalapparat, einer außen angebrachten Pfeife (über einen Gummischlauch mit Blasebalg von innen betätigt), oder einer Schnurverbindung zum Oberarm des Kutschers, mittels der durch Zupfen vorher vereinbarte Signale wie „anhalten“ oder „schneller“ übertragen werden konnten. Häufige Komfort-Accessoires in Coupés waren zudem Damen-Necessaires mit Spiegeln, Parfümflaschen, Kämmen und Aschenbecher für die Herren. Dazu kamen herausziehbare oder abklappbare Kindersitzchen, auf denen auch Taschen abgestellt werden konnten.



214
 Sonderausstattungen an Zweirad-Dogcarts.
 Links oben: Uhr am Spritzbrett.
 Rechts oben: Leinenklemme.
 Unten: Verstellbare Fussraste.

Mietwagen wiesen nicht selten eine Fahrtuhr oder einen Wegstreckenzähler auf, der die gefahrene Distanz aufzeichnete. Staubwedel gehörten ebenfalls zur Ausrüstung, so dass der Kutscher beim Warten auf Kunden das verstaubte Fahrzeug blitzblank halten konnte. Das Aufsitzen von Kindern als blinde Passagiere auf der hinteren Gestellpartie verhinderten aufmontierte Zackenkränze. Zweirad-Dog-carts mit verschiebbaren Bänken wurden meist mit verstellbaren Fußrasten ausgerüstet. In der Höhe auf das Stockmaß der Pferde einstellbare Leinenstangen waren an manchen Zweiradwagen und Phaëtons anzutreffen. Letztere hatten oft einen am Spritzbrett verschraubten Leinenhalter oder eine aufsteckbare, mit Leder überzogene Lederklemme. Dort machte der vorgefahrene Diener die Leinen fest, bevor er abstieg und das Gespann der Dame oder dem Herrn übergab. Ähnlich gearbeitet oder beides in einem waren die Uhrentuis mit eingeleger großer Taschenuhr. Diese leisteten heute noch auf dem Turnier nützliche Dienste, wenn man zu einer bestimmten Zeit vorzufahren oder Strecken in vorgegebener Zeit zurückzulegen hat.

An einigen Wagenmodellen sind heute noch Zutaten zu sehen wie hinten aufgesetzte Kisten und Körbe, Steckverdecke über der Fahrerbank, Spielwaagen am Vordergestell, klappbare Notsitze, Lederschürzen (Fußsäcke) usw. Jagdwagen waren und sind oft ausgerüstet mit Gewehrboxen, Gehwehralterungen, mittels Jalousien belüfteten Hundekisten im Kasten mit hinten vorgehängten Holzgittern sowie im Heck zwischen den Rädern angebrachten Wildbrücken, genannt „Schosskellen“.

Seitenblick auf den Fuhrmann

Jeder Fuhrman trug früher ein Messer bei sich, nicht selten kombinierte Klappmesser mit speziellen Klingen zum Ausräumen der Hufe. Ein Taschenmesser gehört auch heute noch zur persönlichen Ausrüstung der Fahrerin oder des Fahrers sowie der begleitenden Grooms. Früher schnallte sich der Fuhrmann ein Besteck an den Gürtel, bestehend aus einem Messer und einer zweizinkigen Gabel sowie einem Pfriem mit Schlitz. Mit diesem, der auch als Wetzstahl diente, konnten einfache Reparaturen am Geschirr ausgeführt werden, dessen Nähte aus dünnen Streifen aus Leder oder Rohhaut bestanden. Die aus Seilen bestehenden Zugstränge konnten damit neu gespleißt werden. In der Tasche des Fuhrmanns befand sich auch eine Ersatzschnur für die Schmitze an der Peitschenschnur. Zur Ausrüstung der Fuhrwerke gehörte – wie beim Tourenwagen – der Radschuh, im Winter ergänzt mit einem Eiskratzer.

Am Kumt des Fuhrgeschirrs waren verschiedene Behelfe befestigt wie der Peitschenköcher, ein meist roter Schal mit Schalbüchse oder eine Tasche für den Frachtbrief. Fuhrgeschirre wurden im Laufe der Zeit mit ihren reichen Verzierungen zu einer Art Markenzeichen des Fuhrmanns beziehungsweise der Gespannbesitzer wie reiche Bauern oder Brauereien. Dazu gehörten:

- mit Filz unterlegte Flatterscheiben am Zaum und Kämme (ursprünglich zum Auskämmen der Fesselbehänge),
- Hufeisentasche und Schwämme,
- mit Dachsfett gefüllte Schmotzbüchse zur Behandlung von Geschirrdrücken, und Schmierung der Eisenteile am Geschirr),
- ungegerbtes Dachsfell zum Einfetten von Pferdehals, Kumtlage und Maulkorb (auch als Relikt aus der Zeit der Post von Thurn und Taxis mit dem Dach im Wappen),
- Schellriemen und Rollenriemen sowie in Streifen geschnittene Rosenriemen (Ersatzmaterial),
- Messingbeschläge an Rosenriemen.

Einige dieser praktischen Zutaten wurden im Laufe der Zeit zu reinen Schmuckstücken, wie etwa die Rosenriemen, auf deren Messingverzierung nicht selten der Name der stolzen Gespannbesitzer eingraviert war. Zum Schmuck gehörten auch unter die Rosetten der Fahrzäume eingesteckte Blumen. Rosetten mit kleinen Tüllen zum Einstecken von zierlichen Blumenbouquets gab es auch am Kopfgestell des Luxusgeschirrs. Die Rosetten und Stirnriemen nahmen häufig auch die Wappenfarben des Wagenbesitzers auf und wurden entweder aus geflochtenen Seidenbändern gefertigt oder aus bemaltem Lackleder. Denselben Farbenschmuck zeigten oft auch die unter die Kammdeckel geschnallten Unterlagen oder die in der Stadt im Winter beim Fahren verwendeten Halbdecken. Ganze oder halbe Decken wurden den Pferden beim Warten übergelegt, beim Transport der Pferde (früher noch oft im Eisenbahnwagen) dienten zum Schutz der Pferde so genannte Bahndecken mit Kopfteil. Unter diesen verschiedenen Accessoires durften und dürfen heute vor allem fünf Hilfsmittel in der Regel nicht fehlen: Peitsche, Fahrkissen, Bremse, Laternen und Kniedecke.

Im Winter kamen zum Schlittenfahren weitere Accessoires dazu wie die obligatorischen Glocken und Schellenbänder, bunte Verzierungen wie Federbüsche auf dem Kopfgestell oder auf dem Kammdeckel. Zum Schlitten selbst gehörten Pelzdecken und weitere Geräusche oder Geschelle. Wer keinen eigenen Schlitten besaß, konnte den Rädern des Wagens spezielle Kufen unterschieben oder die Räder abnehmen und auf die Achsschenkel passend konstruierte Kufen schrauben.



215
Fuhrmannsgabel des 18. Jahrhunderts.

Die Peitsche

Die Peitsche ist – neben den Leinen und der Stimme – die wichtigste Fahrhilfe. Sie macht aber nur Sinn, wenn man sie richtig und rechtzeitig einsetzt. Es gibt treibende, strafende und verwahrende Hilfen mit der Peitsche. Letztere wird oft vorne auf Höhe des Schulterblatts vor dem Bauchgurt eingesetzt, wie dies die Abbildung unten zeigt. Damit ist gesagt, dass der Stock der Peitsche lang genug sein muss. Viele Peitschen sind dafür zu kurz. Dies gilt leider auch für manche alte schöne Peitschen. Das kommt auch daher, dass man die Pferde früher deutlich kürzer einspannte als heute, oft so nahe, dass die Schweifrüben den Spritzschirm berührten.

Die Peitsche war früher auch das „Szepter“ der Fahrerin oder des Fahrers. Das englische Wort für Peitsche, „whip“, wurde deshalb zum Synonym für den guten Fahrer. Sie gehörte stets in die Hand des Fahrenden, übrigens auch am Boden. Dies galt besonders für die Prunkpeitschen des Gala-Kutschers, die den Reichtum und die Bedeutung des Equipagen-Besitzers widerspiegelten. Auch der Fuhrmann trat mit seiner Peitsche in das Wirtshaus, der Gentleman-Fahrer ließ sich mit ihr in der Hand abbilden. Beim Aufsteigen blieb sie in der Hand des Fahrers oder wurde kurz über die Kruppen der Stangenpferde gelegt (!). Das empfiehlt sich heute aus Sicherheitsgründen besser nicht mehr, sondern man steckt die Peitsche beim Bereitstellen des Wagens in den Köcher. Die entsprechende Peitschentülle ist meist am Spritzbrett angebracht, auf dem Fußbrett bei hohen Wagen ohne Gardecrotte, an der Bockgalerie oder im Keilkissen befindet sich eine eingelassene Röhre. Praktisch sind Köcher mit zwei Tüllen, so dass die Peitsche nicht nur senkrecht, sondern auch schräg eingesteckt werden kann (vgl. Abb. 214). An Sportwagen und Coachen sieht man oft auch eine Halterung für eine halbierte, zusammenschraubbare Ersatzpeitsche.



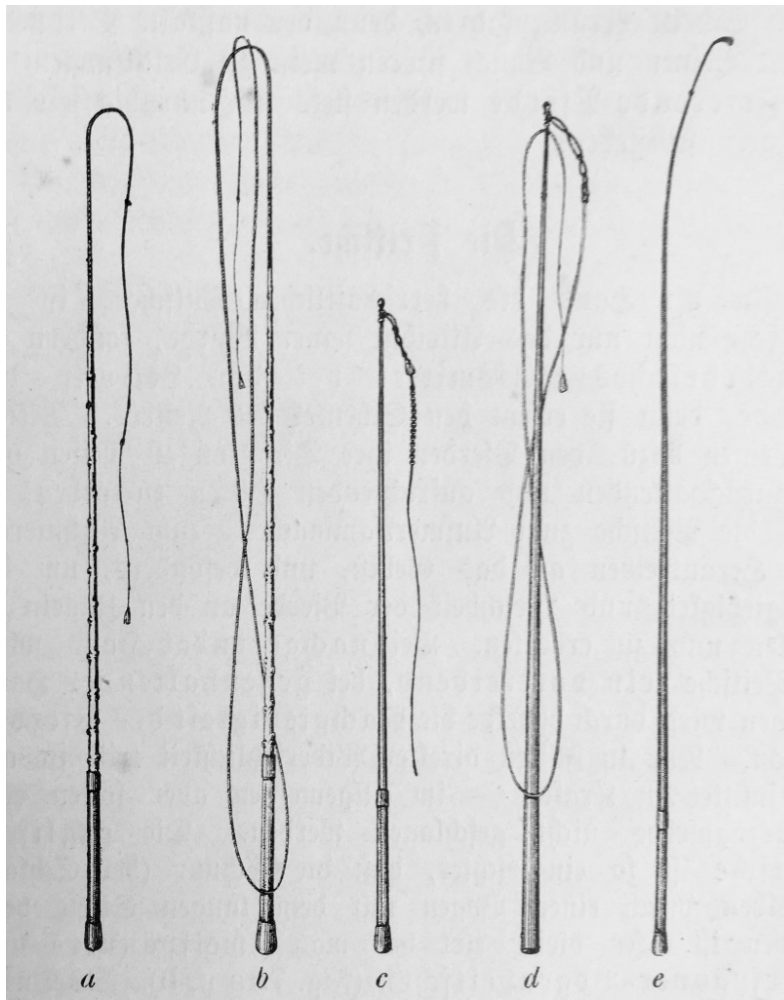
216

Links: Gentlemanfahrer mit Peitsche. Dieses Bild erschien 1910 in der Zeitschrift „Vanity Fair“ und zeigt den argentinischen Hackney-Züchter und Fahrer Miguel A. Martínez de Hoz.

Rechts: Verwahrende Peitschenhilfe vom Bock eines englischen Exercise Break aus, nach einem Ölgemälde von J. Grant des Jahres 1887 in der Sammlung Siegward Tesch in Wiehl.

Die Peitsche besteht aus dem Griff, Stiel oder Stock, der Peitschenschnur oder dem Schlag sowie der daran befestigten Treibschnur, auch Schmitze, Schnäpper oder Zwick genannt. Die Peitsche sollte so beschaffen sein, dass sie durch Stock und Schnur federt, besonders beim Einsatz im Tandem oder Viererzug. Der Stock der Bogenpeitsche besteht aus Stechpalme, Eibe, Schwarzdorn oder weißem Hickory. Gerne werden kleine Astnoppen oder sogar Astansätze am Schaft stehen gelassen, so dass sich der Schlag besser aufwickeln lässt. Das korrekte Aufwickeln der Viererpeitsche musste geübt werden. Die Griffe edler Peitschen konnten aus Holz, Elfenbein, oder Horn bestehen, mit Leder, Geflecht oder Silberblech überzogen sein und Verzierungen aus Edel- oder Buntmetall aufweisen, besonders der Knauf. Berühmte Peitschenhersteller, wie etwa Swain & Adeney in London, stempelten oft ihre Produkte über dem Griff.

Im Buch von Fairman Rogers findet sich ein ausführliches Kapitel zum Thema Peitsche. Er betont, wie wichtig der richtige Schwerpunkt für die Handhabung der Peitsche ist: 55 Zentimeter über dem Griffende beziehungsweise etwa auf der Höhe des Übergangs vom ersten zum zweiten Drittel der gesamten Länge. Im Gegensatz zum Fuhrmann, der seine Stockpeitsche gerne knallen lies und mit der Knallfolge auch Signale übermitteln konnte, war Knallen mit der Bogenpeitsche ganz verpönt.



217

Links die wichtigsten Peitschenarten:

a Zweispänner-Bogenpeitsche.

b Vierspänner-Bogenpeitsche.

c Zweispänner-Juckerpeitsche.

d Vierspänner-Juckerpeitsche.

e Amerikanische Fahrgerte.

(Nicht abgebildet: Stockpeitsche)

Rechts verschiedene historische Peitschen der Sammlung Nicolas Lüscher in Riehen.



218

Verschiedene Peitschenstöcke; von der Patentpeitsche mit Horn links bis zur Gala-Peitsche rechts.
(Sammlung Nicolas Lüscher in Riehen).

Es gibt vier verschiedene Arten von Peitschen:

- die Fahrgerte ohne oder mit nur kurzer Schnur, aber mit Schmitze für die amerikanische Anspannung,
- die Stockpeitsche für die gewerbliche Anspannung mit langer Schnur, die mittels einer kleinen Lederschlinge am knopfartig verdickten und mit einer Öse versehenen Stockende befestigt ist,
- die Juckerpeitsche für die ungarische Anspannung, bei der der Schlag mit einer kleinen Schlinge in einer knopfartig verdickten Öse befestigt ist,
- und die im Traditionssport übliche Peitsche, die Bogenpeitsche. Bei dieser wurde früher der Übergang vom Dornstock zum Schlag mittels Fischbein und Federkiel bewerkstelligt und dieser Bereich eng mit Leder umflochten. So entstand die gewünschte Schwanenhalsform. Am Ende wurde die Schmitze meist aus rotem Garn eingeknotet. Heute besteht das innere Übergangsstück als Ersatz für den Fischbeinbogen in der Regel aus flexiblem Kunststoff.

Für elegante Auftritte ist die nach links vorwärts aufwärts gehaltene Bogenpeitsche aus Holz nach wie vor die beste Lösung. Alte schöne Peitschen werden am Turnier gern gesehen. Bei diesen ist es aber wie bei anderen Antiquitäten auch; es gibt einige aus verschiedenen Teilen zusammengestückte Exemplare. Der Stock der Peitsche ist trotz sorgfältiger Holz Auswahl bruchanfällig. Stabiler ist die mit einem Gewebe umflochtene Bogenpeitsche, wie sie in Deutschland weit verbreitet war. Darüber gibt es eine interessante Broschüre des Deutschen Peitschenmuseums Killer bei Burladingen in Baden-Württemberg, einem ehemaligen Massen-Produktionsort von Peitschen. Die dort produzierten Peitschenstiele bestanden im Kern aus dem extrem biegsamen Manilarohr, das mit dem Messer geviertelt, verjüngt und mit einem Metallkern versehen wurde. Dann wurde der Stock mit Baumwolle mittels einer Rundflechtmaschine (ähnlich einer Maschine, die Strümpfe rund webt) mit Baumwolle umflochten beziehungsweise umspinnen und schließlich die Oberfläche lackiert. Solche spezielle Spinnmaschinen haben heute noch wenige deutsche Peitschenhersteller wie Lobback oder Fleck. Derartige Peitschen federn in der ganzen Länge und nicht nur im Bereich des Schlags. Billige Peitschen haben meist einen wenig federnden Stock, dafür einen zu weichen Schlag. Peitschen werden bekanntlich nur hängend richtig aufbewahrt, wie dies in Kapitel 9 behandelt wird.

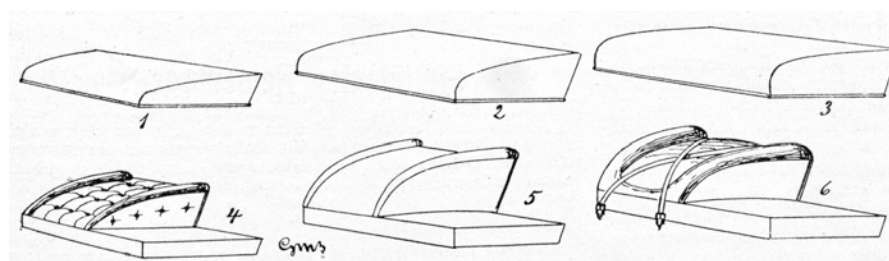
Der Fahrerkeil

Die Fahrerin und der Fahrer sitzen auf dem Kutschbock leicht erhöht (außer bei sehr ländlichen Wagen). Das hat den Vorteil des besseren Überblicks und einer guten Sitzhaltung, die auch ein festes Abstützen mit den Beinen auf dem schrägen Stemmbrett ermöglicht. Dies wird erreicht durch den Fahrerkeil, auch Bockkeil, Bockkissen, Schrägkissen, Fahrkissen oder Keilkissen genannt.

Moderne Untersuchungen, auch der NASA, haben gezeigt, dass die Sitzhaltung mit einem Winkel von 20 bis 25 Grad zwischen Rücken und Oberschenkel die Wirbelsäule bei längerem Sitzen am wenigsten strapaziert. Offenbar war das auf empirischem Weg früher schon bekannt, als Kutscher und Fuhrmänner stunden-, ja tagelang kutschieren mussten.

Allgemein galt die Regel, dass die fahrende Dienerschaft eher auf einem härteren Bockkeil saß, fahrende Herrschaften aber auf einem weicheren, oft mit Riemen in Position gehaltenen Kissen. Dabei gab es im Laufe der Zeit verschiedene Moden des Sitzens von flach bis halb stehend. Mal mussten die Füße auf das schräge Stemmbrett, mal auf das flache Bodenbrett des Bocks gesetzt werden (vgl. Abb. 197). Auch war es um 1900 zwischenzeitlich üblich, das Kissen des Bocks in der vollen Länge abzuschrägen, so dass der Groom auf der gleichen Höhe wie der Kutscher saß.

Am besten setzt man sich heute leicht erhöht und nicht zu geknickt auf den Bock. Man kann sich so in schwierigen Situationen mit den Füßen sicher abstemmen. Bei zu senkrechter Sitzposition besteht die Gefahr, mit den Leinen vornüber zu fallen, wenn ein Pferd stolpert und dabei die Leinen ruckartig nach vorne zieht. Das ist schon verschiedentlich vorgekommen. (Vor zwanzig Jahren kam die Unsitte auf, alten Wagen neue große Keile aufzusetzen, die optisch den Wagen fast erdrücken und den Fahrer zu sehr herausheben.) Jedenfalls muss der Kutschierende so sitzen, dass er ohne sich stark zu bücken, die Handbremse betätigen kann.



219

Sechs verschiedene Fahrkissen aus der Fachzeitschrift „Der Wagenbau“ von 1904:

1 und 2 einfache Kissen, 3 in der ganzen Breite der Bank erhöhtes Kissen (Übergangsmode um 1900).

4 Weich gepolstertes Kissen mit Seitenwulst für Herrschaften.

5 Hartes Kissen auf Holzgestell für grosse Wagen.

6 Hochwulstiges weiches Kissen für hohe Wagen.



220

Weiches Fahrkissen eines Gentleman-Omnibus von Guiet, Paris aus Schweinsleder und hartes Fahrkissen an einem Dogcart.

Die Bremse

Viele frühe Wagen, wie etwa die Mail-Coachen, wiesen noch keine mechanische Klotzbremse auf, obwohl diese schon bekannt war. (Die englische Postverwaltung fürchtete eine zu schnelle Abnutzung der Radreifen!) Gebremst wurde mit dem Geschirr, wobei Hintergeschirre bis um 1900 auch selten waren, und vor allem mit dem Radschuh, auch Hemmschuh genannt.

Die mechanische Klotzbremse wird über drei verschiedene Einrichtungen von Hand betätigt: Kurbel, Hebel (zum Ziehen oder Stoßen) und Schwungrad. Früher bestimmte der Kunde, welche Lösung an seinem Wagen eingebaut wurde. Dabei galt die Kurbel meist eher als Lösung für kommerzielle Wagen, das fein einstellbare Schwungrad als übliche Einrichtung für Stadtwagen und die Hebelbremse als sportliche Variante, weil sie schnell angezogen und gelöst werden kann. Ältere Wagen hatten oft eine Kurbel oder ein kleines Schwungrad unter dem Bocksitz, was den Nachteil hat, dass sich der Fahrer zur Betätigung unschön bücken muss. (Früher wurde die Bremse oft nur zum Halten eingesetzt. Bei Sportfahrern war diese noch lange verpönt; deshalb verfügten einige alte Wagen über keine Bremsen wie auch solche, die in ebenen Regionen oder nur in flach gelegenen Städten wie Paris eingesetzt wurden.)



221

Drei verschiedene Bremsvorrichtungen: Kurbel, Hebel und Schwungrad. Bei der Kurbel- und Radbremse wird die Kraft über eine Schnecke und Gestänge auf die Klotzbremse übertragen.

Das Eisengestänge zwischen Handhabe und Klotz wurde von guten Wagenbauern meist im Inneren des Kastens verbaut. Jagdwagen, vor allem deutsche, weisen oft außen angeschraubte Gestänge auf. Diese haben den Vorteil, dass die beweglichen Teile besser geölt oder geschmiert werden können, wirken aber oft etwas unschön.

Um 1900 kamen Fußpedale auf, für leichte Wagen solche mit Klotzbremse, für schwere Wagen mit neuartigen Bremssystemen. Im Gegensatz zur allgemeinen Meinung gab es bei Luxuswagen schon kurz nach 1900 Band- und Backenbremsen, wie sie später bei den Autos zur Regel wurden. Es ist also nicht ganz falsch, wenn man heute aus Sicherheitsgründen Schlingband- oder Trommelbremsen einbauen lassen will. Diese fallen weniger auf als moderne Scheibenbremsen. Neue Bremsanlagen werden heute am Turnier kaum mehr abgestraft, weil die Sicherheit vorgeht. Klotzbremsen zeigen bei eisenbereiften Wagen meist eine gute Wirkung, wenn die Klötze aus Weichholz wie Pappel oder Buchs, allenfalls auch aus weichen Gusseisen, bestehen. Bei gummibereiften, schweren Wagen ist allerdings die Bremswirkung der Metallklötze bei nassem Wetter ein Problem.

PETIT FREIN
Breveté S. G. D. G.

S'appliquant sur toutes les voitures de luxe, Coupés, Mylords, Ducs, etc., en particulier pour

VOITURES A 2 ROUES

Pas besoin d'envoyer de mesures

~~~~~

Pose par n'importe quel carrossier ou charron

~~~~~

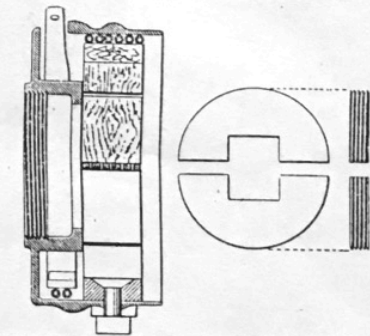
Utilisation de leviers ou vis existants

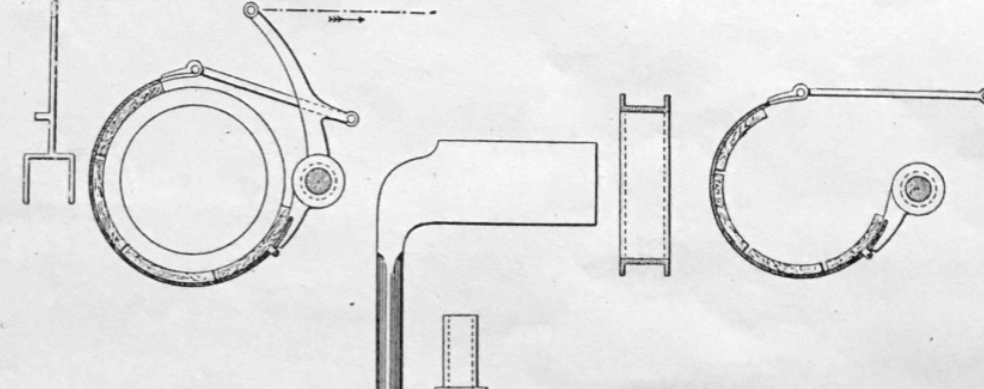
Prix déifiant toute concurrence
Souvent moins cher qu'une mécanique

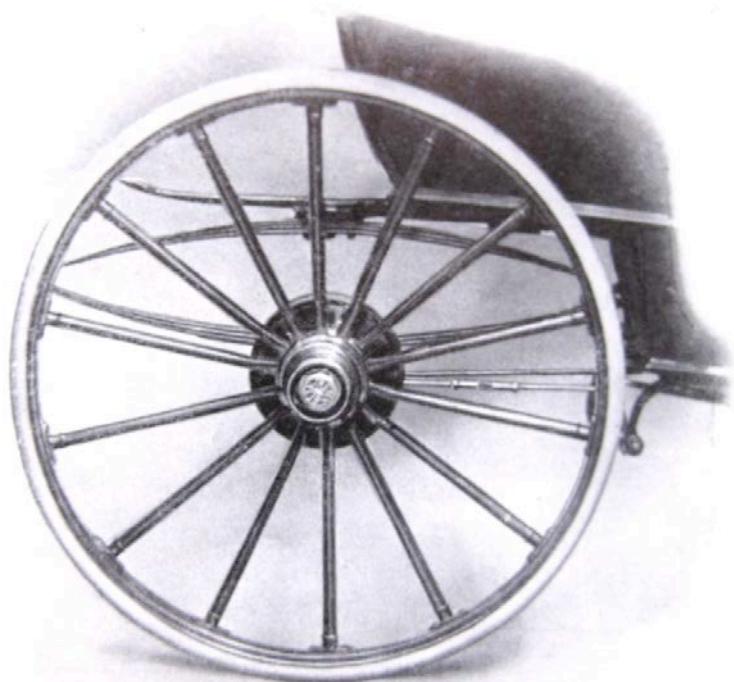
FREIN A CHAPEAU
recouvrement servant de point d'attache

Le plus élégant, le plus discret de tous les freins de voiture

S'emploie sur les Coupés, Mylords, Phaétons, Voitures de luxe, etc.
Serrage progressif et doux.







Die in Nr. 2 dieses Jahrganges, Seite 41 beschriebene Nabenbackenbremse von Tr. Golde, an einem Luxuswagen montiert



222

Kurz nach 1900 kamen für Luxuswagen neue Bremssysteme auf.

Oben: Inserat für Innenbacken- und Bandbremsen aus dem Guide du Carrossier von 1905 für leichtere und schwerere Luxuswagen.

Unten links: Nabenbackenbremse nach einer Illustration aus der Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ von 1912.

Unten rechts: Originales Fusspedal an einem französischen Wagen mit Bremskraftübertragung durch Kettenglieder.

Die Laternen

Zu jedem Luxuswagen gehören entsprechende Laternen, außer bei bestimmten amerikanischen Modellen. Mit Ausnahme von einigen Coachen, bei denen am Tag die Laternen in entsprechenden Halterungen im Wageninneren mitgeführt wurden, gehören sie an den Wagen. Am besten ist natürlich, wenn ein Wagen mit den Originallaternen erworben werden kann, was aber leider oft nicht der Fall ist. Dann stellt sich die Frage, welche Laternen zum Wagen passen. Die Antwort darauf ist nicht leicht, denn auch hier konnte – wie bei den Bremsen – früher der Kunde entscheiden, welches Modell ihm behagte. Der Carrossier legte ihm den Katalog einer Laternenfirma vor, aus dem er aus hunderten Modellen auswählen konnte. Diese wurde vom Wagenbauer bestellt, dort sein Schriftzug eingraviert und das Ganze dann mit den Haltetüllen geliefert.



223

Runde Laternen an einem Mylord und an einem Phaëton sowie Bockbrettlaterne an einem grossen Break de chasse mit hohem Bock.

Zum Verhältnis des Wagens zu den Laternen gibt es ein paar Regeln: Die Lampen müssen vom Metall her zum Wagen passen (gelb oder weiß). Zu großen Wagen gehören große Laternen, zu kleinen kleine. Die Form der Laternen folgt der Kastenform, also eher eckig zu eckig und gerundet zu rund oder oval. Keine Regeln ohne Ausnahmen: Es gab Familien, die alle ihre Wagen mit denselben Laterneformen ausstatten, ob sie gerundete oder eckige Kästen aufwiesen. Im Allgemeinen wurden sehr formellen Wagen wie großen Coupés Lampen mit zylindrischem Laternenkörper aufgesteckt. Sportwagen setzte man eher Rundlaternen auf und Stadtwagen eher eckige.

Die übliche Laternenhalterung bestand aus zylindrischen Tüllen, davon abgehendem Rundstäben mit im Feuer angeschweißten, doppelt gelochten Grundplatten. Darüber hinaus gab es weitere Lösungen:

- Oval-konische Tüllen für englische Laternen.
- Eine Art Gabel statt Tüllen für spezielle Laternen.
- In einem konischen Vierkant endender Rundstab statt der Grundplatte, der in ein entsprechendes Gegenstück unter dem Bockbrett eingesteckt und mit einer Schraube fixiert werden konnte. Dies erlaubte das Fahren ohne Laternen am Tag mit amerikanischen europäischen Wagen.
- Seitlich an den Laternenkörper angeschweißte Rundstäbe mit konischem Vierkant (Coupélösung).

Die Laternen selbst machten – wie alles am Wagen – eine zeitliche Entwicklung durch. Dies begann mit eher kleinen Laternen im frühen 19. Jahrhundert, oft mit mehreren schmalen Scheiben, auch bunten, zu größeren Laternen. Große Rundlaternen kamen später als eckige auf. Im frühen 20. Jahrhundert wurden die Laternen eher wieder kleiner und – wegen der aufkommenden Autos – mit einem meist rotem Rücklicht versehen. (Spezielle, hinten montierte kleine Laternen gab es früher selten, außer bei Road-Coachen.) Coachen und edle Break de Chasse wurden auch mit Bockbrettlaternen ausgeliefert, die vor allem das Gespann ausleuchten sollten.

Früher und heute gab und gibt es Laternen in allen Preisklassen. Gute Laternen sind an der schweren Bauweise zu erkennen; deren Gläser bestehen aus dickem Glas mit Facettenschliff, das Innere ist ganz mit versilbertem Kupferblech ausgekleidet. Teure Laternen sind vorne und hinten auszuklappen, dies erleichtert das Putzen und das Anbrennen der Kerze in der Dämmerung je nach Windrichtung. Vorsicht beim Putzen: Die Versilberung im Inneren ist schnell durchgescheuert und das Auswaschen von Wachsresten mit heißem Wasser führt oft zu Spannungsrissen im Glas. Laternen werden immer mit eingesetzter Kerze gefahren. Deren Docht soll bereits angebrannt sein, so dass das Anzünden erleichtert wird.



224

Rücklicht an einer Road-Coach.

Die Kniedecke

Für den fahrenden Herrn oder die fahrende Dame gilt es heute meist als Pflicht, eine Kniedecke umzulegen. Bei der Präsentation führt das Fehlen derselben beim Fahrer zu Abzügen. Nach heute oft gehörter Auffassung soll die Kniedecke von den Knöcheln bis zum Bauch reichen, eng um den Körper geschlungen sein und über der Jacke getragen werden. Unbestritten ist auch, dass Angestellte, in ihrer Livree dienende Kutscher keine Kniedecke aufzulegen hatten, außer bei kaltem Wetter. Meist trugen sie dafür aber den langen Mantel.

Wie war es aber früher? Der erste und ursprüngliche Zweck der Kniedecke war, die Verschmutzung der Kleidung des Fahrers oder der Fahrerin durch die (gefetteten) Lederleinen zu verhindern, dazu kam der Schutz vor Regen oder Kälte beim Fahrer wie den Mitfahrenden. (Wir sprechen dabei nicht von den meist am Spritzbrett verschnallten Lederdecken, die als reiner Wetterschutz für Kutscher und Fahrende ausgefaltet werden konnten.) Geht man Bildquellen des 19. Jahrhunderts bis zur Zwischenkriegszeit des letzten Jahrhunderts durch, zeigt sich eine breite Vielfalt:

- Fahrende Damen und Herren tragen oft keine Kniedecke.
- Wenn eine leichte Kniedecke aufgelegt wurde, reichte sie meistens nur vom Gürtel bis etwa eine Handbreit über die Knie.
- Die Kniedecke wurde sowohl über als auch unter der Jacke umgeschlungen.



225

So war es früher: ohne und mit Kniedecke.

Links: Sommerliche Familienausfahrt mit dem kutschierenden Vater ohne Kniedecke nach einem französischer Druck um 1860. Rechts: Tandemfahrer mit hellen Kniedecken, wohl Pferdedecken, daher bis über die Schuhe reichend (englische Gouache von 1885).

Die ausgewerteten historischen Bilder belegen, dass die Kniedecken im frühen 19. Jahrhundert auf Kutschenbildern noch nicht vorkamen, also nicht oder kaum üblich waren. Auch Fahrer in gediegener heller Kleidung fuhren ohne Beinschutz aus. Erst im Verlaufe des 19. Jahrhunderts kamen Kniedecken vermehrt auf, waren aber bis in die Zeit um 1900 noch nicht die Regel. Das beweist etwa das von Benno Achenbach in jungen Jahren selbst gemalte Ölbild, das das Tandemgespann seines angeheirateten Vetters August Graf von Bismarck zeigt (vgl. Abb. 210). Es gibt aber durchaus Darstellungen aus jener Zeit von Ausfahrten aufs Land, auf denen große helle Decken mit Karomuster zu sehen sind, wie man sie heute gerne verwendet. Hier kommt vermutlich eine zweite geschichtliche Wurzel, die der Bockdecke, mit ins Spiel. Auf alten Szenen, die längere Fahrten bei schlechtem oder kaltem Wetter illustrieren, sieht die Situation wieder etwas anders aus. Zu sehen ist häufig, dass mindestens der Fahrer eine Decke als Wetterschutz vom Bauch bis zu den Füßen trug, oft auch die Mitfahrenden. Nicht selten saßen der Fahrer und die neben ihm sitzende Person unter ein- und derselben Decke. Für die englischen Mail-Coachen Englands ist von Zeitzeugen überliefert, dass dafür vor allem Pferdedecken verwendet wurden. In diese war meist ein Karo- oder Streifenmuster eingewebt. Vermutlich verschmolz im Laufe der Zeit die Funktion der Kniedecke als Schutz vor den Leinen mit der Regen- und Winterdecke, zwei unterschiedliche Behelfe also, die zu einem wurden. Damit ist auch die bis heute bevorzugte Musterung der Kniedecken vor allem mit Karos oder Streifen erklärt. Gut möglich ist, dass die Kniedecke zu der Zeit mehr verwendet wurde, als – wie zur Zeit Achenbachs – Leinen mit Handstücken aus Leder (anstelle der früher oft verwendeten gewebten Leinen, vor allem aus Leinen (deshalb wohl dieser Name) und mehr oder minder zur Pflicht wurden. Die leichteren Kniedecken bestanden vorzugsweise aus braunem Tuch oder aus Bedford Cord. Es gab sie auch in einem auf den Wagenausschlag abgestimmten Design.

Heute gilt die Verwendung einer Kniedecke mindestens für die Fahrerin oder den Fahrer wie gesagt als Pflicht. Das trifft für England ebenso zu wie für die aktuelle Fahrszene in den Vereinigten Staaten. Die führende „Carriage Association of America“ hat vor einigen Jahren den durch den bekannten englischen Fahrkenner Tom Ryder verfassten „Guide to Carriage Turnout and Appointments“ herausgegeben, ein Regelwerk, das als verbindlich für die Traditionsfahrer gilt. Darin steht klipp und klar, dass die Kniedecke („Driving Apron“) von der Hüfte bis leicht über die Knöchel reichen und auch die daneben mitfahrende Dame die Beine mit einer Decke bedecken soll. Meist wird es so gehalten, dass sich alle Personen – unabhängig von der Wetterlage - eine Decke umlegen, zumindest auf der Coach. Ist das historisch korrekt? Sicherlich geht ein solcher Auftritt vielleicht als Reminiszenz an die alten Postwagenpassagiere auf einer Road-Coach noch an. Bei sportlichen Privatwagen darf man es aber ein wenig lockerer nehmen. Und: Der Wagen gab, wie schon erwähnt, den darauf Sitzenden die Möglichkeit, sich und seine Garderobe schick zu zeigen. Der fahrende Gentleman und die Sportlady wollten aber nicht ihre Decken zeigen, sondern die sorgfältig ausgewählte Kleidung. Das ist auch der Grund, wieso nach den alten Bildern vor allem die Damen auf eine Decke verzichteten.

Fazit der Geschichte? Bei kaltem Wetter oder bei Regen und Schnee sind schützende und wärmende Kniedecken durchaus auch heute noch angebracht. Bei gutem und warmem Wetter sollte man eigentlich auf Traditionsturnieren auch Tradition leben und ohne Decken auftreten können. Um Diskussionen mit formelhaft ausgebildeten Richtern auszuweichen, legt sich indessen der Fahrer oder die Fahrerin trotzdem besser eine leichte Decke vom Bauchansatz bis über die Knie um. Diese sollten dezent gemustert sein und nicht im zu starken Farbkontrast zur übrigen Kleidung stehen. Schick ist etwa, wenn die Einfassung der Decke und das Karomuster die Wagenfarbe aufnehmen. Bei hoch stehenden Wagen sind sie einfarbig, abgestimmt auf die Wagenfarben, bei sportlichen Wagen wirken Dessins wie Karo oder Streifenmuster hübsch.



226

Die Kniedecke wurde sowohl über wie unter der Jacke um den Körper geschlungen (Porträts in der Zeitschrift „Vanity Fair“ von 1874 und 1903).

Links: Lord Carrington als Fahrer mit Kniedecke über der Jacke.

Rechts: Baron Alfred Deichmann, deutscher Bankier in London, als Fahrer mit Kniedecke unter der Jacke.



227

Damen ohne und mit Kniedecken an sportlichen Ausfahrten. Jedenfalls setzten die bunten Kleider einen schönen Farbakzent.

Bequeme und doch schicke Kleidung trägt wesentlich zum Wohlbefinden auf dem Bock bei. Ebenso wichtig ist die Haltung aller auf dem Wagen Sitzenden. Besonders als Fahrer oder Fahrerin ist es wichtig, dass man auf dem Bock bequem und sicher sitzt. Der Sicherheit dienen die beiden seitlichen Wülste des Schrägkissens. Diese sind besonders wichtig, wenn man einen hohen sportlichen Wagen fährt, dessen Galerie nicht über das Keilkissen hinausragt. Unabdingbar sind vor dem Kauf eines Wagens Sitzproben, wie das früher üblich war. Das Kissen oder der Keil muss dann vom Sattler auf die richtige Höhe gebracht werden. Für die meisten Wagen genügt ein Kissen von (hinten) etwa zwischen 10 und 25 Zentimetern Höhe.



228

Früher und Heute.

Links: Gemeinsame Bockdecke bei kühlem Wetter für Fahrer und Bockdame auf einer Coach (französisches Gemälde von 1885). Rechts: Cochausfahrt in Amerika 2010; nach der amerikanischen Etikette legen sich trotz warmen Wetters alle Kniendecken um.

Meine persönliche Meinung und Erfahrung

Accessoires sind hübsch, sollen den Wagen aber auch nicht überladen. Stattet man heute eine Equipage mit speziellen Zutaten aus, sollten sie zum Wagen und zum Auftritt passen, damit die Grenze zum Schnickschnack nicht überschritten wird. In den meisten Fällen macht aber eine spezielle Ausrüstung den Auftritt zu dem, was man heute gerne sieht: korrekt, elegant und doch speziell.

Schöne Laternen putzen einen Wagen heraus. Wichtig ist, dass sie fest in den Tüllen sitzen. Wie oft sieht man, dass sich Laternen in der Halterung durch die Vibrationen beim Fahren leicht abdrehen.

Und die Kniendecke? Ich finde, gemäß den alten Vorlagen, sie soll mehr schützen als verhüllen. Im Sommer fahre ich ohne oder nur mit einer leichten Decke in Brauntönen mit Streifenmuster, die fast 100 Jahre alt und mit Leder eingefasst ist. Bei kaltem oder regnerischem Wetter nehme ich eine festere Wolledecke. Beide ohne Bänder oder andere Verschlussysteme. Sie muss eng um die Hüfte gewickelt werden und soll nirgends aufbauschen.

Konkrete Empfehlungen zum Thema Auftritt und Kleidung

Schickliches Verhalten und geschicktes Fahren:

Das Verhalten aller Personen auf dem Wagen ist ein wichtiger Teil des Auftritts bis hin zu einer freundlichen Ausstrahlung. Der Fahrer oder die Fahrerin sitzen gelassen und vermeiden einen gespannten oder steifen Ausdruck, auch wenn die Lage brenzlich wird. Die Fahrer sitzen mit geschlossenen Beinen auf dem Bock und halten die Leinen nach der Methode Achenbach in den Händen. Der Groom oder die Grooms sind nicht zu sehr präsent und grüßen nicht. Sie verlassen den Wagen im Halten und steigen erst beim Anrollen auf den fahrenden Wagen.

Angepasste Kleidung:

Die Kleidung der Insassen soll wie früher von den Farben und den Materialien samt den Accessoires auf das Gesamtbild abgestimmt sein. Zum Sportwagen, wie etwa dem Dog-Cart, gehört schlichte und zweckmäßige Sportkleidung, zum Stadtwagen, wie Coupé oder Mylord, Stadtkleidung. Der Fahrer kleidet sich entweder als Herr oder als Kutscher, je nachdem was für eine Art Wagen gefahren wird. Alle Mitfahrenden tragen an das Wetter angepasste Kleidung (warm, kühl oder Regen) sowie Handschuhe und Hut oder Mütze.

Auftritt als Kutscher:

Mit einem früher vom Kutscher gefahrenen Wagen, wie etwa dem Landauer, kann man auch als Kutscher in Livree an einem Traditionsanlass teilnehmen. Bei einigen renommierten Traditionsturnieren werden allerdings eher Sportgespanne gewünscht. Solche Traditionsturniere sind nach wie vor sportliche Anlässe, dort wird ein entsprechendes Outfit erwartet.

Vorsicht bei theatralischen Auftritten:

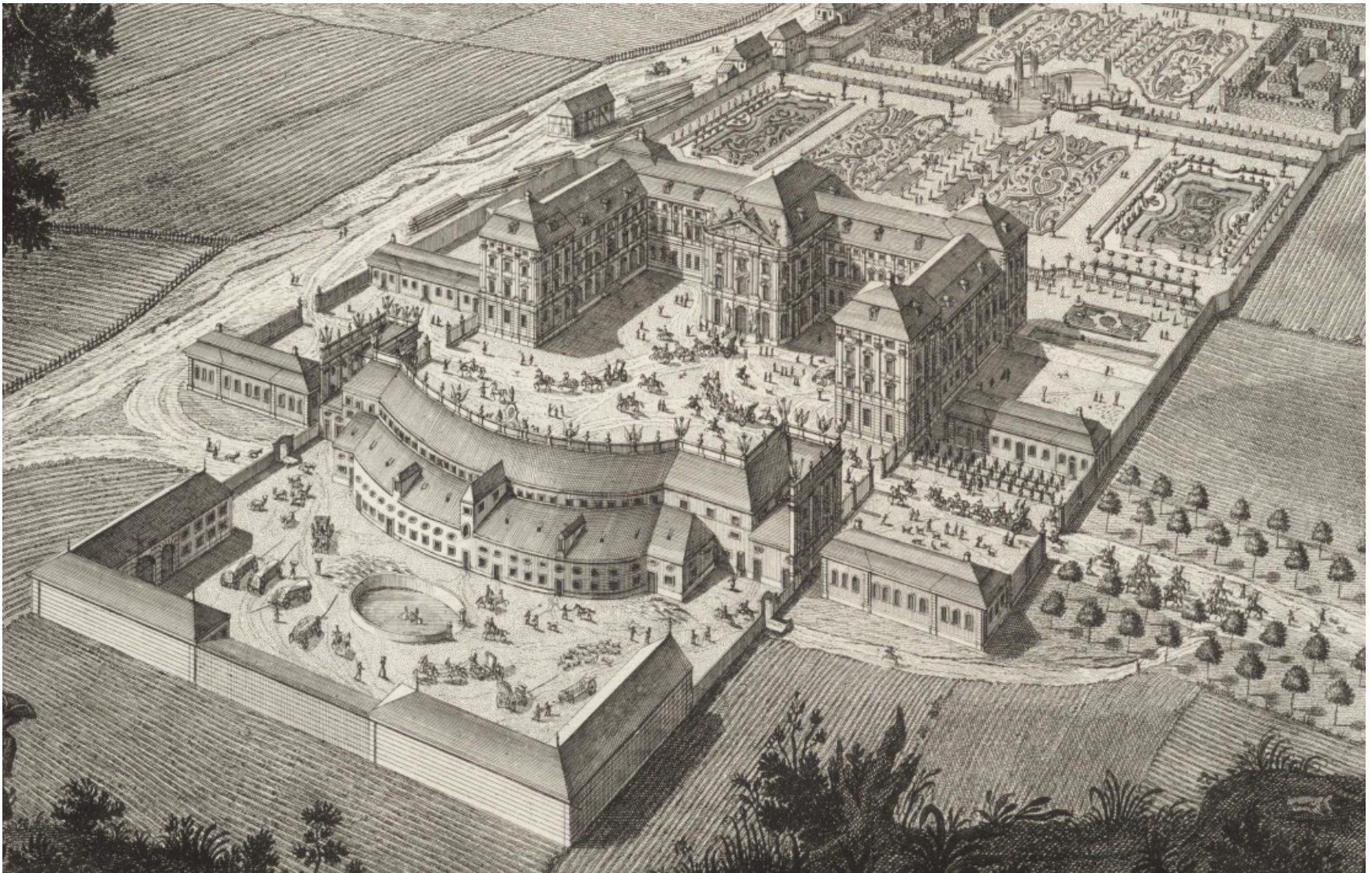
Gespanne mit reich verzierten Geschirren und Wagen mit Insassen in historischen Kostümen eignen sich für Festumzüge und ähnliche Anlässe, aber weniger für sportliche Turniere. Bei Trachten ist der Spielraum etwas größer, sofern sie auf ländlichen, eher naturlackierten Wagen oder Chaisen getragen werden.



Historische Stallung auf Schloss Chaumont an der Loire - Foto Autor

9. Stall, Remise und Geschirrkammer

Ein Fahrstall setzt eine größere Infrastruktur voraus und einiges Material. Das gilt heute noch und galt besonders für frühere Epochen. Denn bis in die Zeit um 1800 wurden die schweren Karossen und Berlinen meist sechsspännig gefahren. Das bedingte einen größeren Stall und entsprechendes Personal.



229

Schloss Weissenstein beim fränkischen Pommersfelden, Privatschloss des Bamberger Fürstbischofs und Kurfürsten von Mainz: Auf der Vogelschau von J.A. Corvinus der Zeit um 1740 ist in den Höfen reges Treiben zu sehen. Vor dem Marstall und Schloss fahren zwei Sechserzüge vor und zwei weg, hinter dem Marstall sind Bagagewagen und offene Fuhrwerke abgestellt, mit denen offenbar Heu, Stroh und Mist transportiert wird, und zwei Gespanne fahren um die ovale Pferdeschwemme herum.

Prächtige Stallanlagen des Barock

Weil Reiten wie Fahren mit Pferden viel mit Repräsentation zu tun hatte, wuchsen Stallkomplexe nicht selten zu imposanten Bauten heran – Schlösser für die Rösser! Diese bestanden aus Stallungen, Remisen Sattel- und Geschirrkammern sowie Wohnräumen für das Stallpersonal. Entsprechend dem hohen Stellenwert der edlen Pferde im 18. Jahrhundert entstanden vor allem im Barockzeitalter – auch für hohe Geistliche – herrschaftliche Stallanlagen. Ein Musterbeispiel dafür ist in Deutschland das bis heute gut erhaltene Schloss Weißenstein beim fränkischen Pommersfelden, Sommersitz des Fürstbischofs von Bamberg. Dem riesigen eigentlichen Schlossbau wurde ein elegant geschwungen angelegter Stallkomplex gegenübergestellt, der bis heute den Ehrenhof in voller Länge gegen Süden abschließt. Hier wurden die Reitpferde „getummelt“ (d.h. bewegt, trainiert) und fuhren die Sechserzüge vor. Hinter dem Stallflügel lag der Wirtschaftshof mit Pferdeschwemme, auf dem ebenfalls mit Pferden gearbeitet wurde. – Wie es im Inneren einer noblen Stallanlage des Adels oder des hohen Klerus ausgesehen hat, zeigt eindrücklich die gut erhaltene barocke Inneneinrichtung des Stalles der Reichsabtei Salem (später Schloss genannt) aus der Zeit, als der Abt sich noch sechsspännig fahren ließ (vgl. Abb. 230 auf der nächsten Seite).

Bei den Schlossanlagen wurden Stallungen und Remisen oft als Flügelbauten U-förmig dem eigentlichen Schlossbau vorgelagert, so dass ein großer Hof entstand. Bei den französischen Schlossanlagen mit ihren Stallungen hielt man sich meist an das Vorbild von Versailles aus der Zeit des Sonnenkönigs Ludwig XIV. mit gesonderten Flügeln für die Reitpferde hier und die Wagenpferde dort. Das ist manchen heute noch erhaltenen Schlössern im Burgund und in der Sologne abzulesen. Dazu gehört das öffentlich zugängliche

Schloss La Ferté Saint-Aubin bei Orléans des 17. Jahrhunderts mit seinem repräsentativen Stallflügel. Das Innere ist gekennzeichnet durch hohe Räume, in denen die Pferde in Reih und Glied angebunden waren, später meist zusätzlich mit festen Scheidewänden zwischen den Ständen oder sogar mit Boxen ausgestattet. Die hohen Wagen wurden in speziellen Remisenbauten mit großen Toren untergebracht.



230

In der Reichsabtei Salem, seit 1804 Wohnsitz der Markgrafen von Baden und Internats Schule, hat sich das wohl schönste barocke Stallgebäude Deutschlands integral erhalten.



231

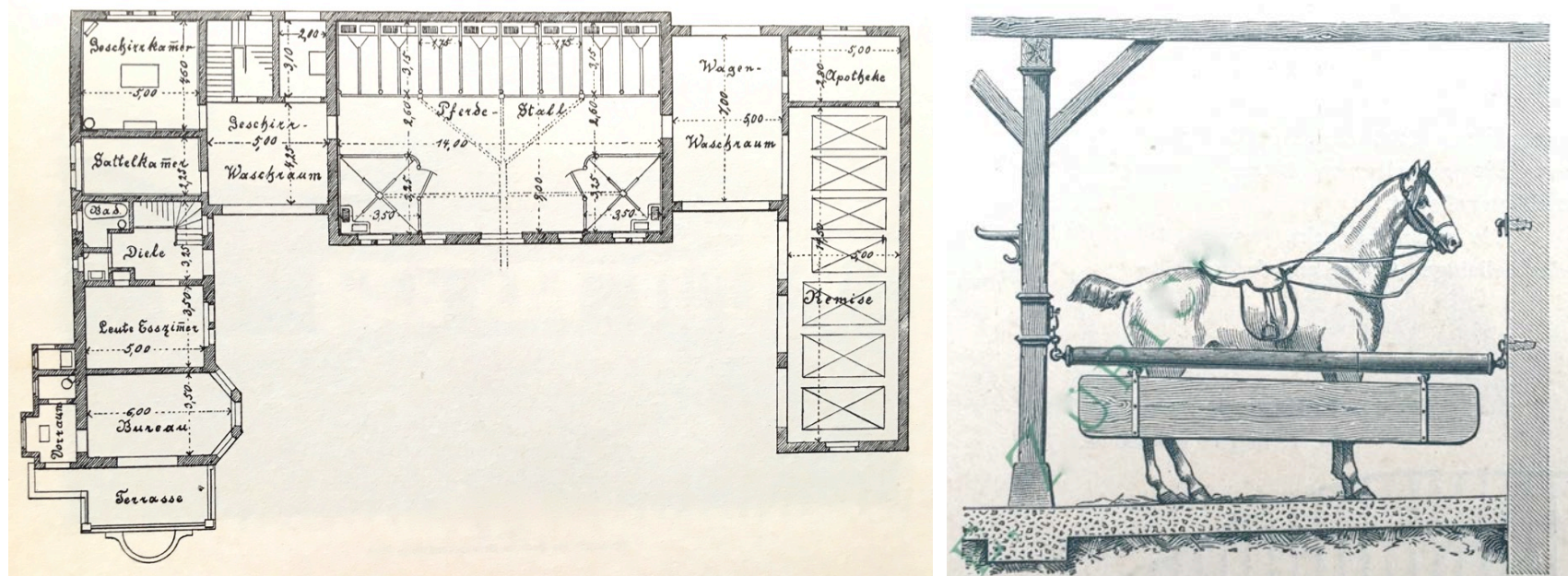
Schloss de la Ferté Saint-Aubin bei Orléans des 17. Jahrhunderts; Blick auf den Stallflügel mit Inneneinrichtung des mittleren 19. Jahrhunderts mit Ständen und Boxen.

Funktionalere Bauten im 19. Jahrhundert

Als nach der Französischen Revolution die Vorherrschaft des Adels gebrochen war, pflegten reiche Bürgerliche die alten Herrlichkeiten weiter, besonders in den Bereichen Jagd, Pferd und Wagen. Einige erwarben alte Landschlösser als Jagd- oder Sommersitz und ließen dort neue Bauten für Dutzende von Pferden errichten. Wegen der Geruchs- und Lärmimmissionen platzierte man die Stallbauten im 19. Jahrhundert meist in einem gewissen Abstand zum alten Schloss im zugehörigen Park. Dies ist auch bei Schloss Prye der Fall, wo 1888 im Park ein dem alten Schlossbau fast ebenbürtig großer, U-förmiger Stallkomplex entstand. Der Bauherr, der unter Napoleon III. ein hohes Stallmeisteramt eingenommen hatte, stattete das Innere in barocker Manier und mit besten Materialien aus (vgl. Abb. 234 auf der übernächsten Seite).

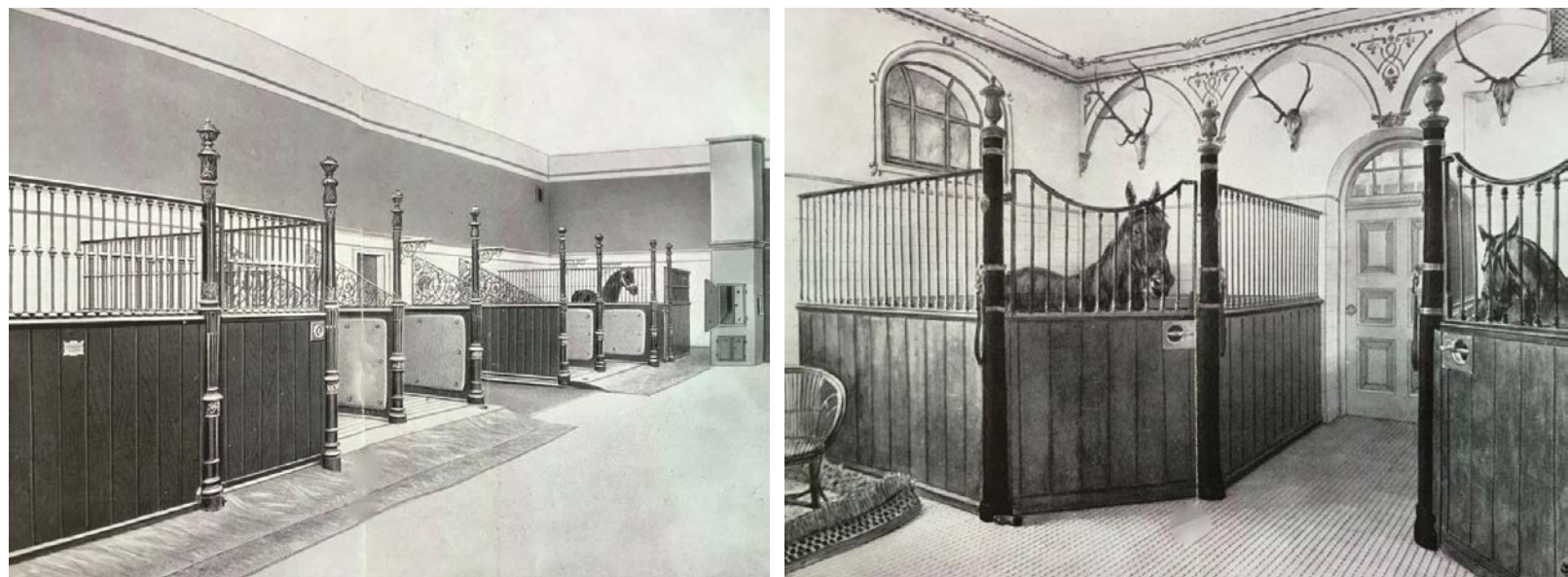
Im 19. Jahrhundert, der Zeit des Historismus, entstanden viele Villen im Stil alter Schlösser; dazu gehörten oft dazu passende Nebengebäude für die Pferde. Der Stallkomplex wurde jetzt meist recht funktional gestaltet. Der Grundaufbau der meist U-förmigen Anlagen mit Innenhof bestand in der Regel aus einer zentralen, gedeckten Einspannhalle, von der drei Achsen ausgingen für die Stallungen,

Remisen sowie die Sattel- und Geschirrkammern. Diese wurden jetzt strikt voneinander abgetrennt, weil man wusste, dass die Ausdünstungen des Stalls sich schädlich auf Geschirre und Wagen auswirkten. In den Obergeschossen befanden sich in der Regel die Kutscherwohnung, die Zimmer für die Stallknechte, der Heuboden und die Haferkammer. Von den letzteren führten Abwurfschächte direkt in den Stall. Trotz solcher rationalisierten Einrichtungen galt als Regel, dass es für die Wartung von vier Pferden eines Kutschers und eines Stallknechts bedurfte. Das erklärt auch den entsprechenden Raumbedarf für das Stallpersonal. Früher wurden die Pferde nachts nicht sich selbst überlassen. Stets musste ein Bediensteter im Stallgebäude schlafen.



232

Grundriss eines Stallgebäudes für 10 Pferde und 7 Wagen der Zeit um 1900 sowie einfache Abtrennung zwischen zwei Ständen mittels Flankier- oder Latirbaum, hier ergänzt durch ein Flankenbrett.



233

Zwei von der Münchner Firma Kustermann um 1900 eingerichtete Pferdeställe: „Ausstellungsobjekt für die Allgemeine Deutsche Sports-Ausstellung München 1899“ und „Pferdestallung des Herrn Konsul Hugo Kustermann“ um 1900.

Den Grundriss eines „herrschaftlichen Stallanwesens“ für 10 Pferde zeigt das obige Bild von Schönbeck der Zeit um 1900. In der Mitte der U-förmigen Anlage liegt der eigentliche Stall mit zwei Boxen und acht Ständen. Rechts schließt der Wagen-Waschraum an, in dem bei schlechtem Wetter auch die Pferde vor die Wagen gespannt werden konnten. Daneben liegt die Remise für sieben Wagen. Im linken Flügel folgen der Geschirr-Waschraum, die Geschirr- und die Sattelkammer sowie die Räume für das Stallpersonal mit dem Ausgang zur Wohnung des ersten Kutschers, der auch über ein Bureau verfügte, „in dem der Besitzer seine Tagesbefehle erteilt und dessen terrassenförmiger Vorbau er sich und seinen Gästen seinen Pferdebestand vorführen lassen kann“. Ein solcher Stallkomplex hatte also weiterhin repräsentative Funktionen. Wie zur Zeit des Ancien Regime pflegte der Equipagenbesitzer noch um 1900 Besuchern seine Pferde ebenso wie die Geschirrkammer vorzuführen.

Solch repräsentative Stallkomplexe haben sich bis heute da und dort erhalten, sind aber – vor allem in den Städten – kaum mehr als solche erkennbar, weil sie umgenutzt wurden. Dazu gehört etwa das prächtige, so genannte Livingston'sche Stallgebäude von 1880 in Frankfurt (heute Sitz des Presseclubs). Leider sind gerade heute viele solche Stallgebäude zunehmend vom Abbruch bedroht – eine Möglichkeit, im Inneren noch etwas davon zu retten, wie das unten auf Seite 207 an einem Beispiel beschrieben wird.



234

Stallgebäude von 1888 im Park von Schloss Prie bei Nevers mit Einspannhalle in der Mitte, anschließenden Geschirrkammern, Remisen und beidseitigen Stallflügeln. Im rechten Stallflügel sind die Gänge ebenso wie die Boxen mit Marmor ausgekleidet.

Die Stalleinrichtungen

Bis ins 18. Jahrhundert standen in der Regel alle Pferd angehalftert in Reih und Glied in Ständen, unterteilt, wenn überhaupt, nur durch an Ketten aufgehängten Flankier- oder Latirbäumen, bei Schlägern ergänzt durch Schlagmatten oder Schlagbretter. Die Stände waren so breit, dass sich ein Pferd niederlegen konnte. Verkeilte sich ein Pferd an einem Flankenbrett, konnte dieses mittels einer Art Panikhaken gelöst werden. Im Verlaufe des 19. Jahrhunderts wurden in den alten Stallungen meist feste Zwischenwände aus Holz eingezogen. Dazu kamen für edle Reitpferde zunehmend einzelne Boxen, die man auch Laufställe nannte. In neuen Stallanlagen lagen die Ställe meist nahe der Einspannhalle und waren nach alter Manier aus Eichenholz gezimmert. Das zeigen etwa die original erhaltene Stallanlage von Schloss Chaumont an der Loire. Sie ist öffentlich zugänglich und deren Besuch eine Reise wert (Foto Seite 198). Bei der letzteren Inneneinrichtung sind alle Details erhalten wie etwa die Schlagmatten an den Zwischenwänden der Ständer oder deren mit Messingkugeln verzierten Standsäulen. An diesen befinden sich seitliche Ringe. Die angeschirrten Pferde stellte man üblicherweise an diesen angehalftert umgekehrt in den Stand, bis man die Züge dem Wagen vorspannte.

Im späten 19. Jahrhunderts hatten sich im Stallbau wesentliche Fortschritte durchgesetzt, wie dies dem Standardwerk von 1891 von Friedrich Engel "Der Pferdestall – Sein Bau und seine Einrichtung" zu entnehmen ist. Zugunsten des Wohlergehens der Pferde wurden die Ställe höher, heller und gut durchlüftet konstruiert. Die Devise hieß: „*Mit Luft und Licht da spare nicht.*“

Vor dem Hintergrund der neuen Hygienemaxime wurden die Stallwände gekachelt und die festen Böden mit Abflussrinnen versehen. Die Scheidewände der Ständer und Boxen wurden jetzt in der Regel aus Eisen mit Holzfüllungen ausgeführt. Die alten, hoch gesetzten Heuraufen aus Holz und auch die Korbraufen galten schon um 1900 als unzweckmäßig wegen des aus dem Heu herabfallenden Staubs. Bevorzugt wurden jetzt feste Futtertische mit versenkter Raufe. All diese Artikel konnten bei speziellen Unternehmen, die sich auf Stalleinrichtungen spezialisiert hatten, geordert werden. Sie richteten auch in enger Zusammenarbeit mit Architekten die Stallanlagen ein und lieferten die entsprechenden Einrichtungen vor allem aus Gusseisen.

Ein breites Angebot an kompletten Stalleinrichtungen lieferte um 1900 die Firma Kustermann in München, aus deren Katalog hier zwei Stallanlagen abgebildet sind. Es handelt sich durchweg um helle, gut belüftete und durchdacht eingerichtete Räume (Abb. 233). Die Böden der Ställe wurden vorzugsweise mit hartgebrannten Tonplatten oder Klinkersteinen belegt oder – vor allem im Stallgang – mit trittsicheren, in Asphalt verlegten Klötzen aus Hartholz. Zur Stalleinrichtung gehörten Abluftschlote und ausgeklügelt angelegte Futterschütanlagen zwischen Heuboden und Stall. Teure Reitpferde wurden in Herrschaftsstallungen nach englischem Vorbild zunehmend in Boxen untergebracht, Fahrpferde in der Regel aber meistens weiter in Ständen, meist angebunden an Halfterführungen mit Gegengewicht. Diese Stallhaltung ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass Fahrpferde täglich mehrere Stunden im Einsatz waren.



235
Das Remisengebäude des 18. Jahrhunderts von Schloss Commarin im Burgund.

Die Wagenremise

Für die teuren Wagen wurden im Laufe der Neuzeit spezielle längliche Bauten aus Stein erstellt, in denen diese in Reih und Glied trocken aufgestellt werden konnten. Hofseitig verfügten diese Remisenbauten über einer Reihe von großen, zweiflügligen Toren, so dass jeder Wagen einzeln herausgerollt werden konnte. Das zeigt etwa das obige Bild. Die Wagen wurden zum Anspannen üblicherweise in den Hof gezogen oder bei schlechtem Wetter in die Einspannhalle, wozu auch überdeckte Einfahrten dienten.. An den Wänden der Remisen hingen üblicherweise die Deichseln, Scherbäume und Bracken an speziellen Aufhängevorrichtungen. Zur notwendigen Ausrüstung gehörten auch Wagenheber und Schmierböcke.

Im 19. Jahrhundert wurde besonders auf die gute Unterbringung der teuren Wagen geachtet. Die Lacke waren sehr anfällig, deshalb galt es, die Wagen vor Sonnenlicht, Staub und den Ausdünstungen des Stalls zu schützen. Auch wurde auf eine nicht zu hohe Luftfeuchtigkeit geachtet sowie auf eine mottensichere Unterbringung. In der Zeit um 1900 kam man wohl auch deshalb von Anlagen mit mehreren Toren eher ab und brachte die Wagen in einem großen Raum mit einem Tor unter, wie dies wiederum eine alte Fotografie aus dem Basler Pfeffingerhof zeigt (Abb. 237). Diese alte Aufnahme demonstriert auch schön das damalige Spektrum der gängigsten Wagenmodelle einer wohlhabenden Familie vom Zweirad-Dogcart bis zum Stadtcoupé. Hinter den Wagen sind an der getäfelten Wand aufgehängte Deichseln zu sehen und darüber Strohborden für den Stall.



Praktische Anweisung über Aufbewahrung und Behandlung von Wagen.

1. Aufbewahrung.

Die Hauptbedingung ist eine *gute Remise* (Wagenschuppen). Sie muß fest- und gutschließende Fenster und Türen besitzen, trocken, geräumig, hell, oft und gut gelüftet sein. Ihre Lage soll möglichst weit entfernt von der Düngergrube und dem Stalle sein. Dem Dünger entströmt Ammoniak, verpestet die Luft, **verdirbt den Lack** und verursacht **vorzeitiges Reißen** des Lackes. Die Farben verändern sich unter seinem Einfluß und verbleichen trotz tadelloser Lackierung.

Feuchtigkeit, Sonnenstrahlen und Staub nehmen dem Wagen sein frisches Aussehen, deshalb sollen die Fenster mit Vorhängen versehen sein, durch welche das Licht der Sonne gedämpft werden kann.

Neugebaute Remisen dürfen nicht sogleich als Aufbewahrungsort für gute Wagen benutzt werden. Bestehen die Wände aus Ziegelsteinen oder sind mit frischem Kalkputz versehen, so darf der Wagen nicht zu nahe an der Wand stehen, da dieselbe Feuchtigkeit ausströmt und der Wagen darunter leidet.

Wird ein Wagen mehrere Tage nicht gebraucht, so muß derselbe mit einer dichten, trockenen Leinen- oder Baumwolldecke bis über die Radnaben bedeckt werden.

Die Remise sollte je nach Bedarf, mindestens jede Woche einmal, gereinigt und die nicht in Gebrauch befindlichen Wagen alle Tage abgestäubt werden.

Im allgemeinen ist in einer guten Remise alles zu vermeiden, was Feuchtigkeit und Staub verursachen kann.

2. Reinigung.

Ein neuer oder frisch lackierter Wagen muß vor dem Gebrauche öfter gewaschen werden, damit der Lack erhärtet. Nach jeder Fahrt muß derselbe mit kaltem Fluß- oder Regenwasser gründlich gewaschen werden. Selbst wenn der Kutscher des Nachts zurückkommt, ist der hauptsächlichste Schmutz abzuspülen und am anderen Morgen der Wagen sofort gründlich zu reinigen. Eine sorgfältige Reinigung dauert 1–2 Stunden.

Das Waschen des Wagens darf nie in der Sonne stattfinden. Zum Waschen benutzt man zwei gute Schwämme, zwei Waschläder, eine Hebevorrichtung und genügend kaltes Wasser, um den Schmutz aufzuweichen und abzuspülen. Man beginnt damit zuerst oben, mit dem Kasten, dann Hinterräder sowie hinteres Untergestell. Die Räder werden eins nach dem anderen durch die Hebevorrichtung hochgestellt, damit man dieselben beliebig drehen und so den Schmutz besser entfernen kann. Der zu waschende Wagen muß von Kissen und Teppichen befreit sein, die Garnierung ist möglichst zu schützen. Mit der Gießkanne bespritzt man die Tafeln und begießt die Gestelle. Über den Kasten läßt man das Wasser herunter laufen, indem man einen großen Schwamm solange ausdrückt, bis die Kotspritzen weggehen. Reiben muß vermieden werden. Das Abtrocknen muß mit Schwamm und Leder geschehen. Ohne zu drücken oder zu reiben, nimmt man mit dem Schwamm die größte Nässe weg und trocknet mit einem weichen, gut ausgerungenen Leder nach. Nach jedesmaligem Abtrocknen sind Schwamm und Leder in reinem Wasser gut auszuwaschen und auszuringen. Das Wasser muß öfter erneuert werden. Waschbürsten und **heißes oder warmes Wasser** dürfen zum Waschen nicht verwendet werden.

Putzen der Beschläge. Versilberte oder vergoldete Beschläge dürfen auf keinen Fall mit Säuren oder Putzpomade gereinigt werden. Dieselben sind kräftig mit einem

wollenen Lappen abzureiben. Angelaufene Gegenstände sind mit etwas Leinöl und Kienruß zu bestreichen und mit einem weichen Lederlappen vorsichtig abzureiben. Wird nach dieser Vorschrift verfahren, so hat der Kutscher wenig Mühe, derartige Beschläge in Ordnung zu halten, und wird nie die Lust zum Putzen verlieren.

Argentan, Neusilber, Messing und polierte Gegenstände müssen von Zeit zu Zeit gründlich geputzt werden. Dasselbe geschieht am besten, indem man einen Leinenlappen mit Stearinöl und Wiener Kalk bestreicht und die betreffenden Gegenstände kräftig abreibt. Die selben können, weil sie massiv (und sich schwerer putzen), etwas Putzmaterial vertragen. Glasscheiben werden am besten mit Spiritus abgerieben und mit einem weichen Tuch nachpoliert.

Leder. Verdeck, Spritz, Knieleder etc. sind gewöhnlich von lackiertem Leder. Bei demselben genügt eine Abstaubung oder gewöhnliche Waschung. Von Zeit zu Zeit kann man es, nachdem es vorher gut mit Schwamm und Leder gewaschen, mit einem in Leinöl getränkten Woll- oder Fleischlappen vorsichtig abreiben. Lackleder darf nicht mit Öl abgerieben werden, sondern ist nur zu waschen und mit reinem wollenem Lappen abzupolieren.

Garnitur. Um die Garnitur gut zu erhalten, ist Staub und Feuchtigkeit fern zu halten. Tuch und Phantasiestoffe müssen mit einer guten weichen Bürste nach dem Strich gebürstet, Teppiche, Kissen und Matratzen gut geklopft werden. Maroquin wird mit einem semischgaren oder weichen Waschlleder resp. weichen Lappen gereinigt. Atlas, Seidencoteline, Rips etc. müssen mit einer aus weichen Tucheggen gefertigten Klopffleische abgeklopft und mit einem weichen, möglichst einem Seidentuche abgewischt werden.

3. Das Reinigen und Ölen der Achsen und Büchsen.

Ein Haupterfordernis für einen guten Wagen ist das Ölen. Man benutzt am besten feines Patentöl oder gutes Maschinenöl.

Beim Abnehmen und Zusammensetzen der einzelnen Teile ist zu beachten, daß keine Sandkörnerchen daran haften bleiben. Man benutzt ein glattes Brett zum Auflegen, ein langes Stück Eisendraht, an einem Ende umgebogen, am anderen Ende spitz, um die Schmierkammern und -kammern zu reinigen und die Vorstecker herauszustoßen, Hanf, Werg oder Leinenlappen zum Aus- und Abwischen der Büchsen und Schenkel etc., ein blechernes Ölkännchen (dessen Pfropfen mit Feder versehen), um die Achsschenkel und Büchsen in den Schmierkammern zu ölen.

Die Colling-Patentachse.

Vermittels des Achsmutterschlüssels nimmt man zuerst die Kapsel ab und mit einem Drahthaken den Vorstecker, hierauf die erste Verschlussmutter mit Linksgewinde, hierauf die zweite Verschlussmutter mit Rechtsgewinde, dann wird das Rad vom Schenkel gezogen. Nun werden Schenkel, Büchse und alle übrigen Teile gründlich gereinigt und frisch geölt. Ist dieses besorgt, schiebt man zuerst die mit Öl eingefettete Lederscheibe über den Achsschenkel gegen die Stoßscheibe, steckt das Rad auf den Schenkel fest gegen die Lederscheibe und giebt ihm mehrere Umdrehungen nach links und rechts, um alle Teile der Büchse mit Öl in Verbindung zu bringen.

Man schiebt hierauf den Stelling gegen die Büchse und schraubt die zweite Verschlussmutter mit Rechtsgewinde auf dem Achsgewinde so fest, bis sich das Rad ohne Kraftanstrengung nicht mehr dreht, macht dann mit demselben fünf bis sechs Umdrehungen, um den Stelling und die Lederscheibe in gehörige Lage zu versetzen.

Hierauf lockert man die Mutter ein wenig, bis sich das Rad durch Anschwingung leicht 10- bis 20 mal weiter dreht. Schließlich schraubt man die erste Verschlussmutter mit Linksgewinde auf die erste, damit die erstere an ihrem Platze festgehalten wird. Nun setzt man den Vorstecker ein und zieht die unteren Enden etwas auseinander.

Nachdem man die Kapseln ein wenig, zirka $\frac{1}{6}$, mit Öl angefüllt und acht gegeben hat, daß sie mit einer dünnen Lederscheibe versehen, welche vorn gegen die Büchse gepreßt wird, schraubt man die Kapsel genau im richtigen Rechtsgewinde in die Büchse. Sämtliche Kapseln der Patentachsen schließen sich nach rechts drehend und öffnen sich nach links drehend.

Die Wecker-Patentachse.

Nachdem die Kapsel losgenommen ist, wird der kleine Splint entfernt, die vorstehende gezahnte Stelhülse, **ohne zu drehen**, gerade herausgezogen, so daß die Zahnmutter links herum losgedreht und das Rad vom Schenkel abgezogen.

Nun werden Schenkel, Büchse und alle übrigen Teile gründlich gereinigt und frisch geölt. Sodann wird das Rad wieder auf den Schenkel gesteckt und fest gegen die Lederscheibe gedrückt, die Zahnmutter vorsichtig mit Rechtsgewinde angeschraubt und so festgezogen, daß sich das Rad nur noch mit Anstrengung hin- und herdrehen läßt. Nachdem damit drei oder vier Umdrehungen gemacht worden sind, um die Lederscheibe am Stoß in gehörige Lage zu bringen, wird die Mutter wieder gelockert, der Radgang reguliert, die gezahnte Stelhülse genau Fläche zu Fläche passend in die Zähne der Mutter gedrückt, der kleine Splint wieder vorgesteckt und endlich die ungefähr zu $\frac{1}{6}$ mit Öl gefüllte Kapsel vorsichtig angesetzt und rechts herum festgeschraubt.

4. Transport der Wagen.

Beim Eisenbahntransport der Wagen muß sofort nach der Ankunft nachgesehen werden, ob durch die Erschütterung während der Fahrt nicht das Öl in die Kapseln und die Schmierlager getrieben ist und die Achsschenkel trocken geworden sind. Es genügt, die Räder eines nach dem anderen durch den Wagenheber in die Höhe zu heben und mehrere Umdrehungen nach rechts und links mit der Hand auszuführen. Sollte eines der Räder wider Erwarten aber dennoch fest sein, so darf dasselbe **unter keinen Umständen gedreht** werden, sondern muß, indem man ein Holz hinten gegen die Radnabe setzt, mit **Hammeranschlägen gegen das Holz** in der Richtung des Achsschenkels von demselben heruntergetrieben werden. **Soviel wie möglich soll diese Vorsichtsmaßregel auf dem Eisenbahnwagen selbst oder wenigstens sofort nach geschעהner Abladung erfolgen.**

Die zur Verpackung vorgeliehenen Pläne, Stränge, Klotze sind sofort nach Empfang an mich zurückzusenden.

Bitte im Wagenschuppen auszuhängen!

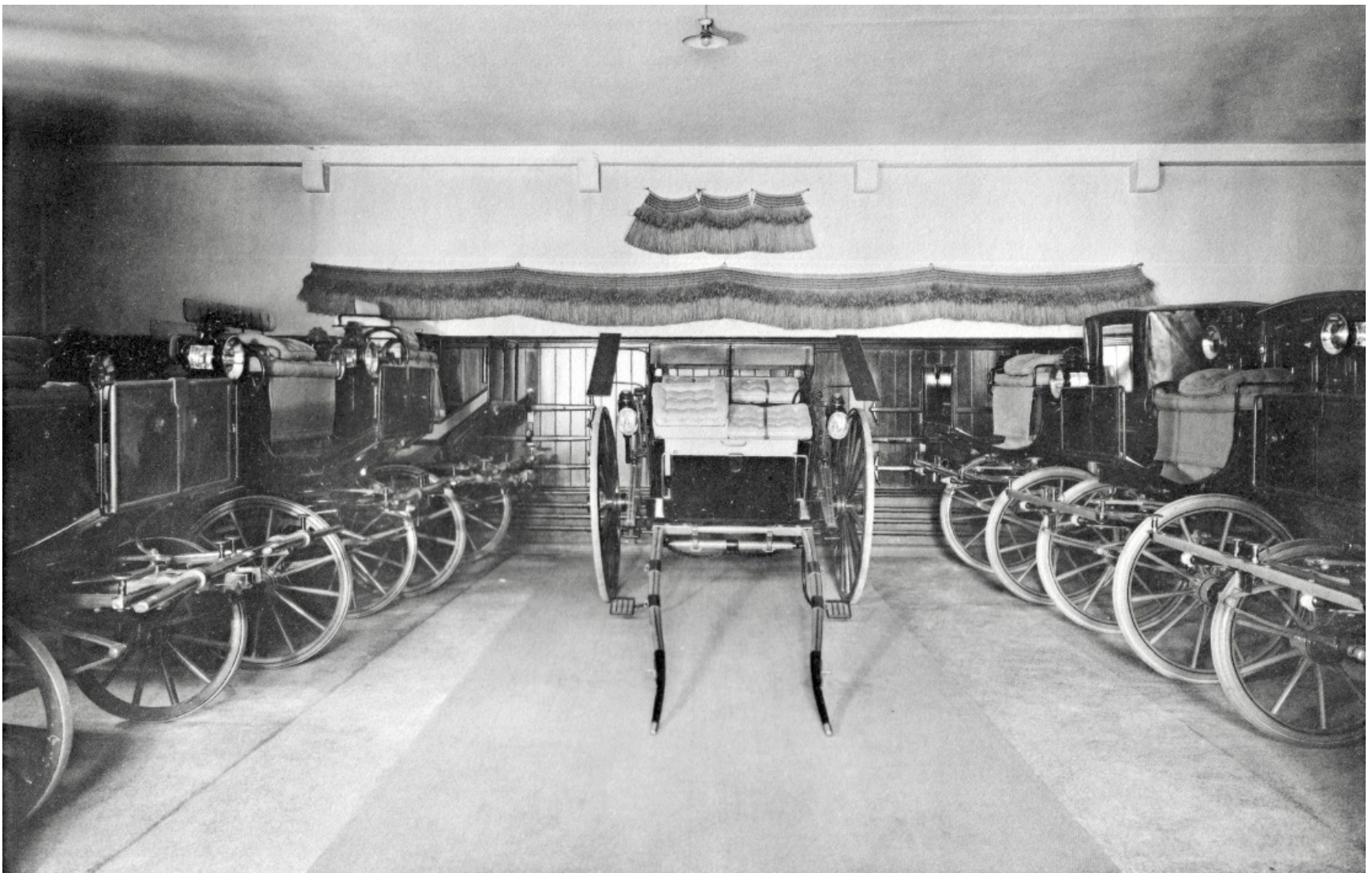
Die Geschirrkammer

In Europa haben sich kaum Sattel- und Geschirrkammern aus der Zeit vor 1850 erhalten, weshalb wir wenig über frühe Einrichtungen wissen. Nach Aussage alter Inventare wurden aber damals schon die teuren Ausrüstungsgegenstände in speziellen Räumen wohl verwahrt. Dies galt besonders in den Gestüten. Im Haras du Pin in der französischen Normandie des frühen 18. Jahrhunderts ist das Tor zu einem großen Raum mit „Sellerie“ überschrieben. In dieser Sattel- und Geschirrkammer hängen bis heute dicht an dicht Sättel und Geschirre. Üblicherweise hatte jedes Fahrpferd seinen eigenen, mit Namen angeschriebenen Kuntleib, wie dies heute noch in den Royal Mews Londons der Fall ist. Bei jedem An- und Ausschirren werden dort heute noch die Kuntstangen ein- und ausgeschnallt.

Im Verlaufe des 19. Jahrhunderts waren die Sattel- und Geschirrkammern zu eigentlichen Schmuckstücken der Stallanlagen geworden. Wegen der Stallausdünstungen wurden sie nie direkt neben dem Stall angelegt. Die mit Öfen beheizbaren und gut belüfteten Räume wurden aufwändig ausgetäfelt, so dass die Lederteile nicht am Wandverputz scheuerten. Die Geschirrträger für Kopfstücke, Kumte und Kammdeckel waren so beschaffen, dass diese in Form blieben und keine Druckstellen entstanden. Übliche Einrichtungen waren neben den Geschirraufhängungen ein Tisch, Sitzgelegenheiten, ein mottensicherer Deckenschrank und eine Kandarenavitrine an der Wand oder eine Tischvitrine. Darin liefen die meist aus poliertem Stahl gefertigten Teile weniger an. Insbesondere Geschirre mit silberplattierten Schnallen und Beschlägen wurden vorzugsweise auch in verglasten Wandschränken aufbewahrt.

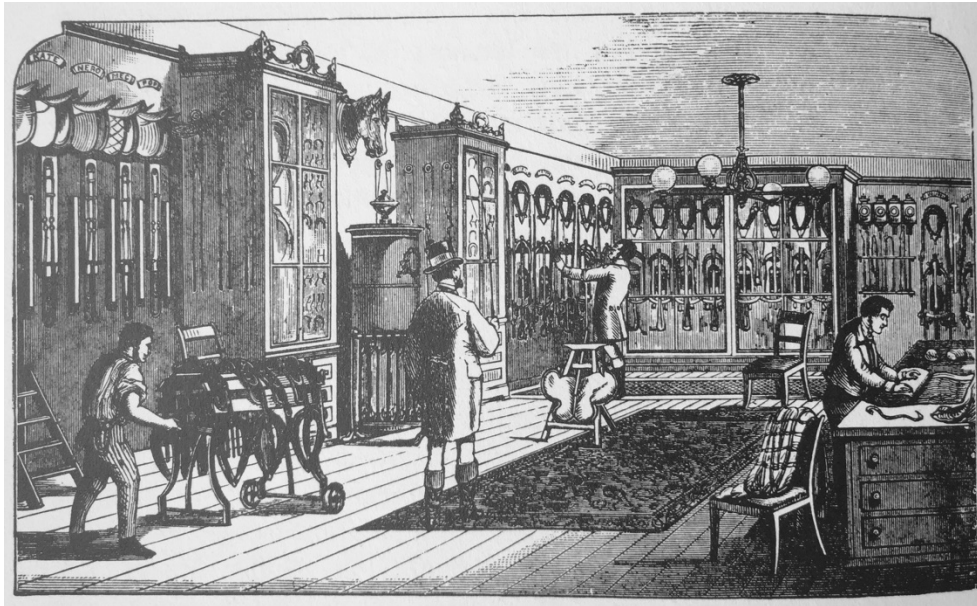
Auch hier waren Spezialfirmen wie etwa Haupt & Ammann in Zürich am Werk, in deren Katalog steht: *„Der Raum ist nicht zu klein zu bemessen, besonders, wenn man auch in Betracht zieht, dass die Geschirrkammer das Schmuckstück der Stallung sein soll.“* Dies hing mit dem damals üblichen Brauch zusammen, dass der stolze Besitzer einer repräsentativen Liegenschaft seinen Besuchern nicht nur seine Pferde im Stall vorführte, sondern auch seine Geschirrkammer. Weil für das Fahren mehr Material als für das Reiten nötig war, nahm der Anteil des Fahrzubehörs darin häufig deutlich mehr Raum ein als das für das Reiten. In der Regel gab es für jedes Pferd mehrere Geschirre:

1. ein Trainingsgeschirr,
2. ein Einspännergeschirr,
3. ein Zweispännergeschirr und in größeren Häusern auch ein Vierspänner- und Tandemgeschirr.



237

Remise des Pfeffingerhofs in Basel nach einer Aufnahme von 1918. Darin stehen neben dem Zweirad-Dogcart in der Mitte weitere sechs Wagen, nämlich Landauer, Coupé, Mylord rechts und verschiedene Jagdwagen links.



238

Blick in eine deutsche Geschirrkammer um 1870: Der erste Kutscher steht in der Mitte und überwacht die Arbeiten in der geheizten Kammer. Der zweite Kutscher hängt ein Fahrgeschirr ab, ein Stallknecht rollt einen Geschirrbock herein und ein dritter Mann legt rechts Decken zusammen.



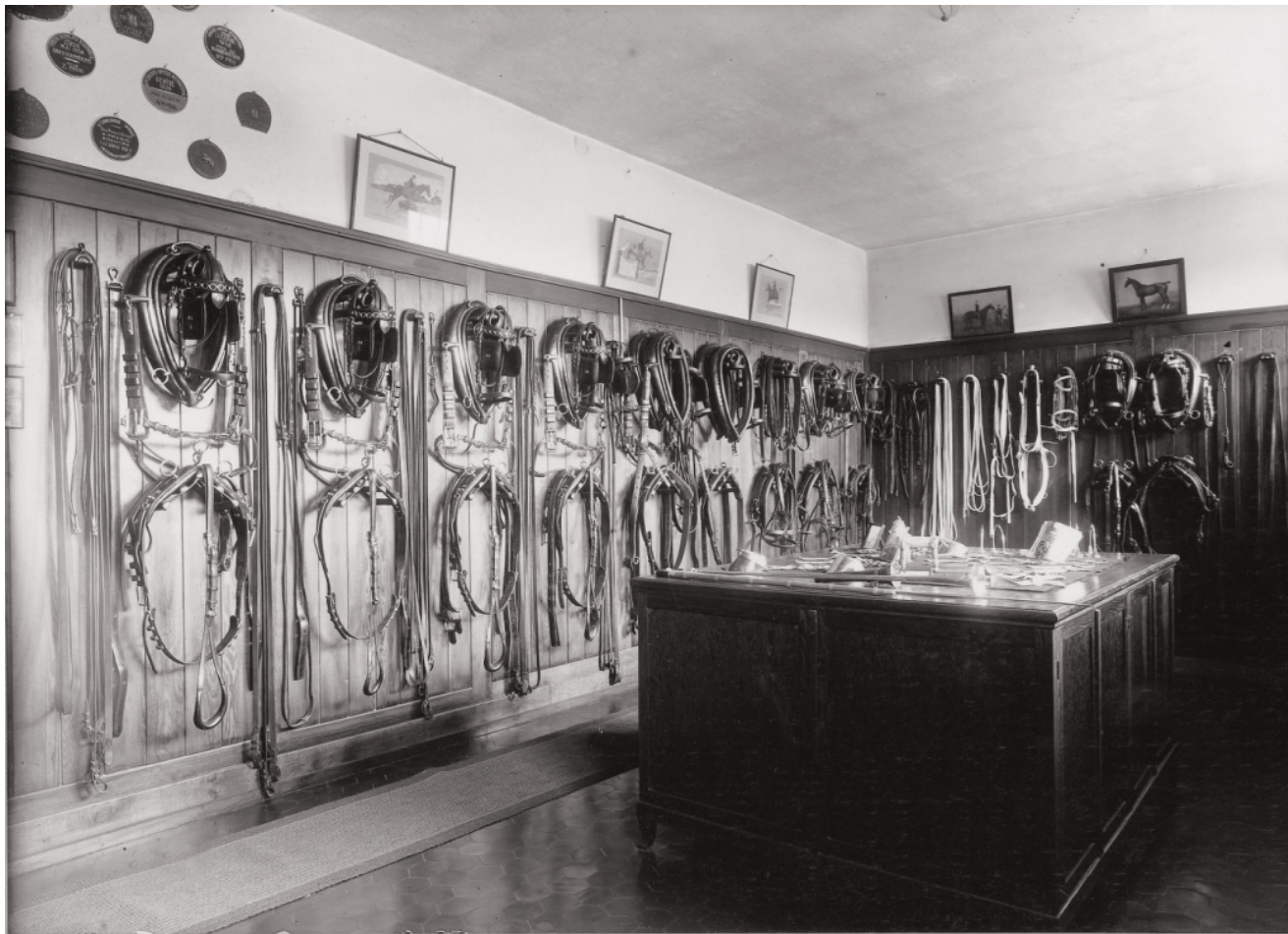
239

Herrschaftsstallung „Pfeffingerhof“ in Basel 1918: In der ausgetäfelten Sattel- und Geschirrkammer hängen neben den Sätteln die Fahrgeschirre für einspänniges, zweisepänniges und vierspänniges Fahren, alle mit den Wappen der Besitzerfamilie Vischer versehen.

Oft gab es in großen Häusern zwei Geschirrkammern, was sich durch den Tagesablauf des Stallpersonals erklären lässt. Erhielt der Kutscher vom Herrn oder der Dame den Auftrag für eine Fahrt, zog er den Wagen aus der Remise, putzte die Pferde, holte die Geschirre aus der Geschirrkammer, spannte ein und fuhr dem Herrschaftshaus vor. Nach der Rückkehr spannte er aus, wartete die Pferde und stellte sie in den Stall. Wagen und Geschirr verblieben in der Einspannhalle. Dort wurden anschließend der Wagen und das Geschirr gereinigt. In größeren Häusern gab es dafür einen eigenen Putzraum auch „Sellerie de travail“ genannt.

In der „Sellerie de luxe“ wurden schließlich die gereinigten Geschirre und Fahrutensilien aufgehängt, wie dies das Bild aus einem Buch von Schoenbeck zeigt. Für diese Zweiteilung der Geschirrkammern gibt es schriftliche Quellen und auch noch erhaltene Stallkomplexe. Dazu gehört die schon vorgestellte Anlage im Château de Chaumont an der Loire.

Zum Aufhängen der Geschirre diente spezielle Geschirrräger, wie sie etwa im Katalog der Züricher Firma Haupt & Ammann angeboten wurden. Dieselben Träger sind auch in der „Rüstkammer für Pferdesport“ der reichen Familie Schwarzenbach in Horgen bei Zürich zu sehen (Abb. 240). Die Hausherrin, eine passionierte Reiterin und Fahrer, wurde nach dem Ersten Weltkrieg von Benno von Achenbach persönlich trainiert, der ihr auch die Geschirre der Firma Waldhausen in Köln vermittelte (vgl. Abb. 31).



240

Oben: Nach den Vorgaben Benno von Achenbachs eingerichtete Geschirrkammer in Horgen mit Fahrgeschirren von Waldhausen.
 Unten: Aus alten Teilen wieder hergestellte Geschirrkammer der Zeit um 1910 mit Kandarenschrank, Deckentruhe und Tischvitrine.

All diese Einrichtungen lassen erahnen, welch große Arbeit durch das Personal neben dem Fahrdienst geleistet werden musste, um die Anlagen sauber und à jour zu halten. Einzelteile wie Aufhalterketten aus poliertem Stahl waren besonders aufwändig zu reinigen. Den Stallbediensteten oblag auch das Sauberhalten aller Räume einer großen Stallung. Der Herausgeber des „Guide du Carrossier“, Brice Thomas, publizierte folgenden Text zur Geschirrkammer im Jahre 1880:

„Jeder besorgte Kutscher wird auf gutes Aussehen seiner Geschirrkammer halten: er kehrt sie aus, wichst den Boden, unterhält das Holzgetäfel und die Metallteile und ist stolz darauf, wenn sich Gelegenheit darbietet, den Besuchern den guten Bestand, die Einrichtung und die gute Ordnung überhaupt zeigen zu können.“

Damals wie heute war gutes Stallpersonal nicht leicht zu finden beziehungsweise Menschen mit der richtigen Grundeinstellung zum Pferd. Vor diesem Hintergrund wurden gerne Sinnsprüche im Stall aufgehängt wie:

*“Denk’, wie genügsam und geduldig
Das Tier stets ist zum Dienst bereit!
Drum bist Geduld auch du ihm schuldig
Und gute Pflege jederzeit.“*

*„Berg auf sachte!
Berg ab achte!
Grad aus trachte!“*

Als nach dem Ersten Weltkrieg viele Familien vom Wagen auf das Automobil umstellten, bedeutete dies das Ende der alten Einrichtungen. Remisen wurden häufig zu Garagen umgebaut, die Geschirrkammern zu Rumpelkammern. In seltenen Fällen haben sich aber einzelne Stallanlagen lange fast unversehrt erhalten und werden erst heute abgerissen. Solche Fälle geben Fahrenthusiasten die Möglichkeit zu retten, was noch zu retten ist, wie die Abbildung 240 zeigt. In diesem Falle wurde die alte Vertäfelung sorgsam ausgebaut, jedes Teil nummeriert und an einem neuen Ort wieder eingebaut, der Geschirrkammereinrichtung also wieder die alte Funktion zurückgegeben und sie so vor der Zerstörung gerettet.

Und heute?

Der Wiedereinbau von alten Geschirrkammern kann leider nur der Ausnahmefall bleiben. Aber die Bedürfnisse sind früher wie heute die gleichen geblieben. Man kann auch heute noch das Notwendige mit dem Schönen verbinden. So hat beispielsweise das Haupt- und Landgestüt Marbach im Jahre 2013 dank der großzügigen Unterstützung seines Fördervereins und mit Hilfe der Sattlerei Mönch eine Geschirrkammer nach alten Vorlagen neu eingerichtet. Dort kann jetzt auch ein restauriertes Viererzuggeschirr mit Württembergischer Krone wieder ins rechte Licht gerückt werden. Viele Privatleute können sich heute eine solche Einrichtung nicht mehr leisten. Aber die Probleme bleiben dieselben. Für das Fahren braucht es viel Material, etwa eine ganze Serie von Kandaren und Trensens. Wer hat es nicht schon erlebt, dass er genau wusste, dass ein spezielles Teil einmal angeschafft wurde, aber es vor dem Turnier nicht zu finden war? Deshalb bietet sich auch heute noch als Lösung an, aus der Not eine Tugend zu machen nach der alten Devise

„Alles am Platz – Schafft dir Platz!“

Das heißt konkret, die verschiedenen Teile übersichtlich aufzuhängen oder geordnet zu versorgen. Gerade bei den Geschirren ist es heute noch unabdingbar, diese geeigneten Trägern aufzulegen und sie in einem trockenen Raum aufzubewahren, der in der Übergangszeit leicht geheizt werden kann. Sonst laufen die Geschirrteile an und blanke Metallteile korrodieren, was wiederum eine entsprechende Reinigung nach sich zieht. Textile Decken sind nach wie vor in mottensicheren Truhen aufzubewahren.

Entsprechende Maßnahmen der präventiven Konservierung (vgl. dazu das Kapitel 9), wie sie die Museen heute allgemein anwenden, gelten besonders für die Aufbewahrung der Wagen. Die heutigen Lacke sind zwar längst nicht mehr so anfällig wie früher, aber hohe Luftfeuchtigkeit und schnell wechselnde Temperaturen ebenso wie direkte Sonneneinstrahlung schaden nach wie vor den historischen Wagen. Die Folge davon sind Risse im Lack bis hin zu gespalteten Panelen, was wiederum eine erhebliche Wertverminderung bedeutet. Empfohlen wird heute in den Wagenhallen eine Luftfeuchtigkeit von um 60 Prozent und nicht zu starke Temperaturschwankungen. Auch Mottenschäden bleiben ein Problem. Die Gegenmaßnahmen sind bekannt: gut verschlossene Räume, Fliegengitter vor den Fenstern, keine offenen Türen oder Fenster und schon gar kein Licht im Inneren zur Flugzeit der Motten (zwischen Mai bis September bei Temperaturen über 15 Grad Celsius), sowie aufgehängte Mottenfallen und geeignete Mottenmittel in den mit Wolltextilien ausgestatteten, geschlossenen Wagen.

Die alten Probleme und Maßnahmen sind also in den Bereichen Geschirrkammer und Remise in etwas abgeschwächter Form dieselben geblieben. Fundamental haben sich hingegen die Rahmenbedingungen bei der Stallhaltung geändert. Heute steht in der Regel kein Personal mehr zur Verfügung, das die Wartung der Pferde und vor allem das tägliche Fahren derselben übernehmen kann. Das ist Sache der Pferdebesitzer geworden. Dazu kommt, dass die Anbindehaltung von Pferden in Ständen in vielen Ländern durch die Tierschutzgesetzgebung verboten ist. Auch Boxen ohne Auslauf stehen auf der Abschussliste. Deshalb rücken heute neue Haltungsformen in den Vordergrund. Dazu gehören Boxen mit Paddocks, Gruppenhaltung, Offenställe und so genannte Aktivställe.

Insbesondere für Fahrpferde ist die Gruppenhaltung mit großzügigem Auslauf und ergänzender Weidehaltung ideal. Denn gerade Fahrerinnen und Fahrer, die ihre Pferde nicht täglich reiten oder einspannen können, schätzen es, dass sie so einen ausgeglichenen Charakter behalten. Wer möchte sich schon, wenn er endlich mal wieder Zeit für eine Ausfahrt hat, mit zu energievollen Pferden abplagen und schon beim Einspannen erste Gefahrensituationen riskieren?

Checkliste Traditionsturnier

Der richtige Auftritt hängt von einigem Material ab, das zu einem Traditionsanlass mitgeführt werden muss. Diese Liste kann vor der Abfahrt nochmals durchgecheckt werden.

Wagen

- Scheren/Deichsel
- Laternen mit Kerzen und Federn
- Bockdecken
- Bockkeil
- Polster
- Spritzschirm-Uhr
- Stoppuhr
- Wagenbeschreibung
- Klemmbrett für Routenplan
- Trainingspeitsche
- Peitsche
- Fett für Drehkranz

Ersatzmaterial auf dem Wagen

- Stallhalfter
- Zugstränge
- Ersatzleinen
- Ersatzriemen und Stricke
- Messer, Isolierband und feiner Draht
- Radschlüssel und Zange/Lochzange
- Ersatzkerze und Streichhölzer

Geschirr

- Aufhalterriemen
- Kopfgestelle
- Geschirr
- Leinen
- Ersatz-Brustblattgeschirr oder Ersatzkummet
- Allenfalls ein zweites einfacheres Geschirr zum Fahren vor dem eigentlichen Turnier

Pferde

- Pferdepässe
- Kopfsäcke (zum Füttern)
- Kraftfutter
- Tränkeimer
- Putzeimer
- Beschlagset
- Stollen für Eisen mit Schlüssel
- Ersatz Eisen
- Decken
- Transportgamaschen
- Abschwitzdecken mit Bändern
- Huffett

Turnierplatz

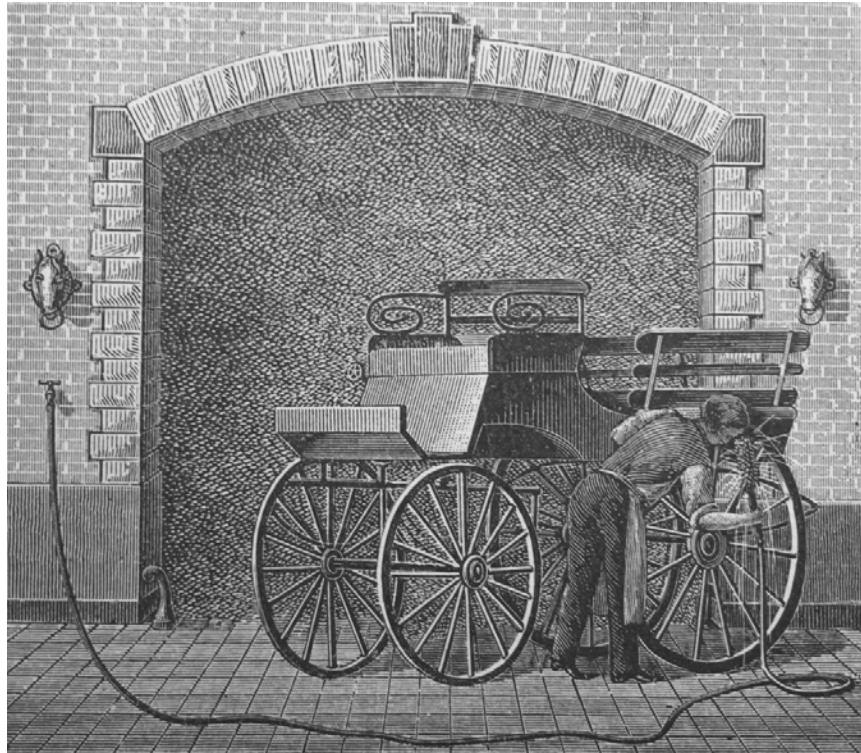
- Zelt
- Eimer
- Wasserkarner
- Heu- und Mistgabel
- Stallboy
- Schubkarre
- Besen
- Plane für Wagen

Kleidung

- Handschuhe
- Strohhut
- Regenhut
- Regenmantel
- Gummistiefel
- Arbeitsgilet
- Schurz
- Pullover
- Taschentuch
- Taschenmesser
- Mütze
- Einstecknadel
- Anzug, Kleid, Hemd, Weste, Krawatte und Abendgarderobe

Diverses

- Farbe zum Ausbessern von Lackschäden und Pinsel
- Putzkiste Pferde und Putzmaterial Wagen mit Schwamm und Politur
- Putzmaterial Geschirr mit Lederfett und Metallputzmittel
- Medikamente/Betadine und Fliegenmittel (Nichts aber, was in den Bereich Doping gehen könnte.)



241
Das Waschen eines Wagens um 1900 mit Schlauch und aufgesetzter weicher Bürste.



242
Auch heute lohnt es sich, die Wagen in zweckmässigen Remisen unterzubringen.

Meine persönliche Erfahrung und Meinung

Für das Fahren braucht es viel Material. Deshalb ist eine gute Ordnung zu Hause nötig. Wer hat es nicht schon erlebt, dass vor der Abreise zum Turnier nicht schon dieses oder jenes hektisch gesucht werden musste? Gute Ordnung bedingt aber Platz. Warum sich nicht auch hier am Alten orientieren? Die Lösung war früher eine Sattel- und Geschirrkammer. Man kann auch heute aus der Not eine Tugend machen, zumal die Bedürfnisse und das Material die gleichen geblieben sind: die verschiedenen Geschirre in Reih und Glied aufgehängt, eine mottensichere Truhe für die Decken und ein Schrank mit Tablaren für das übrige Material.

Vor der Reise wird alles in verschiedene Metallkisten gepackt und so sicher verstaut. Für die Laternen ist ein besonders fester Koffer nötig.

Das Geschirr muss bei einem mehrtägigen Turnier jeweils abends neu geputzt werden. Deshalb ist die Mitnahme eines klappbaren Putzbocks nötig. Auf dem Turnierplatz muss das Wasser für die Pferde selbst geholt werden. Besser als das Tragen in überschwappenden Eimern ist die Mitnahme von Plastikkanistern, Giesskannen oder alten Milchkannen und einem klappbarem Rolli. Es ziemt sich, die Mietboxen zu Turnierende ausgemistet zu verlassen, dafür ist eine eigene Mistgabel nötig.

Meine Erfahrung ist: Je besser man mit dem richtigen und geordnet verstauten Material ausgestattet ist, desto weniger Hektik kommt am Turnier auf.

Konkrete Empfehlungen zum Thema Pferd, Material und Geschirr

Zweckmäßigkeit und Schönheit:

Die alte Devise, das Zweckmäßige mit dem Schönen zu verbinden, kann heute noch auf die drei Bereiche Stall, Remise und Geschirrkammer angewendet werden. Dann macht auch die Arbeit „hinter den Kulissen“ Spaß.

Angepasste Pferdehaltung:

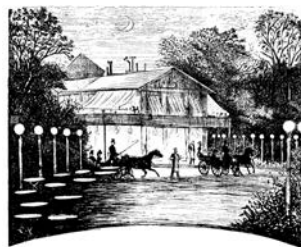
Fahrpferde sind dann gelassen und arbeitswillig, wenn sie entsprechend gehalten werden. Heute müssen die Pferde nicht mehr täglich stundenlang arbeiten, deshalb bietet sich als Ausgleich die Boxenhaltung mit Auslauf und Weidegang an, noch besser die Gruppenhaltung mit großem Paddock oder gar ein Aktivstall.

Geeignete Remise:

Wagen nehmen oft mehr Schaden durch unsachgemäße Unterbringung als im Gebrauch. Zu den Gefahrenquellen gehören Schädlinge, Feuchtigkeit, starkes Sonnenlicht und schnelle Temperaturschwankungen. Deshalb lohnt sich die Einrichtung einer entsprechenden Remise mit einem guten Klima.

Ordnung und Übersicht:

„Alles am Platz - Schafft Dir Platz“ heißt ein altes Sprichwort. Das trifft besonders für die Geschirrkammer zu. Auch hier ist das richtige Klima wichtig. Die Geschirre sollten getrocknet so aufgehängt werden, dass keine Druckstellen entstehen und sie nicht an den Wänden scheuern.





10. Fahrtechnik und Fahrstil

Der heutige Fahrstil geht wie die Wagen und Geschirre auf die Zeit um 1800 in England zurück. Dort wurde die alte Technik des Fahrens vom Sattel aus (oder kombiniert mit einem Kutscher auf dem Bock) vor etwa 200 Jahren abgelöst durch die ausschließliche Lenkung des Gespanns vom Bock aus mit den Leinen vorzugsweise in einer Hand. Die verschiedenen alten Techniken sind im 2009 entstandenen Band „Fahrkunst“ zusammengestellt.

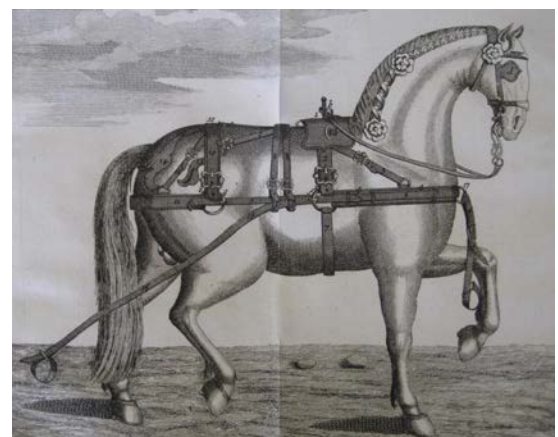
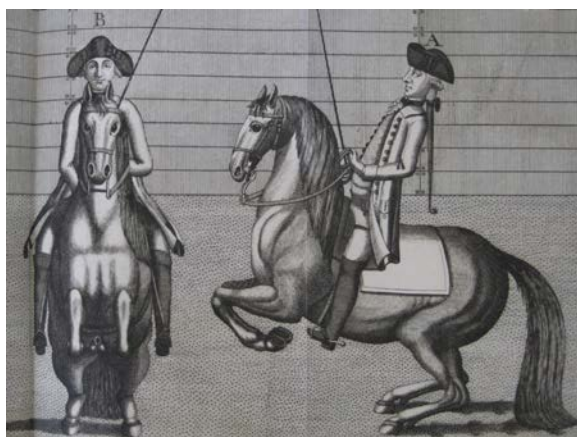
Kleine Geschichte der Fahrtechniken

Bis zur Zeit Guerinières wurden die Reit- und Fahrpferde noch sehr rüde behandelt und mit brutalen Hebelstangengebissen geritten und gefahren. Noch im 18. Jahrhundert war es in vielen Ländern gang und gäbe, junge Fahrpferde ohne große vorgängige Schulung in einen Viererzug- oder Sechserzug einzugliedern und gleich schwere Wagen ziehen zu lassen. Im Gegensatz dazu beruhte das Erfolgsmodell der deutschen Gestüte auf einem pferdegerechten Umgang. Ein differenzierteres Verständnis für das Wesen des Pferdes kommt ansatzweise schon in frühen Werken aus Deutschland von gewissenhaften Pferdekennern zum Ausdruck, in denen das Fahrpferd schon recht früh mit behandelt wird. (Dazu gehören unter anderem die heute kaum mehr bekannten Werke Marx Fuggers von 1611 „Über die Gestüterey“ und Johann Elias Ridingers „Entwurf einiger Pferde“ von 1746). Offenbar wurde im fortgeschrittenen 18. Jahrhundert in Deutschland beim jungen Fahrpferd die Ausbildung in verschiedenen Schritten üblich, wie wir sie heute in ähnlicher Art noch pflegen: Erstens Longieren mit dem Kappzaum, zweitens Arbeit unter dem Sattel nach den Grundsätzen der akademischen Reitkunst und das Einfahren im Zweispänner am leichten Wagen zusammen mit einem älteren „Schulmeister“.

Guerinières Lob des deutschen Modells

Bekanntlich legte François Robichon de la Guerinière, der seit 1730 im Dienste der „académie“ des französischen Königs Louis XV. stand, die Grundlage der klassischen Reitkunst der Neuzeit und wurde damit auch für deutsche Adlige ein Vorbild. In seinem 21. Kapitel „Von Kutschpferden“ (alte deutsche Fassung von 1791), der bis heute wegweisenden „Ecole de cavalerie“ ging der Weg aber nicht von Frankreich nach Deutschland, sondern in umgekehrter Richtung! Guerinière bemerkte zunächst, dass früher die Pferde zu schwer zu ziehen hatten und nicht richtig ausgebildet wurden. *„Heut zu Tage aber giebt es keine Hindernisse mehr, den zierlichen Equipagen jenes edle Ansehn zu geben.“* Und darauf folgt der Satz: *„Deutschland ist uns in dieser Achtsamkeit zuvorgekommen.“* („L'Allemagne nous a devancez dans cette exactitude.“)

Dann spricht er von einem „modèle“, das Deutschland Frankreich voraus habe und dem es zu folgen gelte und beschreibt schließlich detailliert die Grundsätze der richtigen Ausbildung der edlen Fahrpferde, die ja schließlich ein Vermögen kostende Karossen zu ziehen hätten. Dazu kam das Argument der Sicherheit; im 18. Jahrhundert gab es viele Unfälle mit Kutschen. Guerinière forderte vom Fahrpferd dieselbe Biegsamkeit und denselben Gehorsam wie dies auch vom Reitpferd verlangt wurde. Deshalb müsse auch das Fahrpferd zunächst an der Longe und dann unter dem Sattel ausgebildet werden. Der stolze Tritt sei auch dem Fahrpferd an den Pilaren anzutrainieren. - Das grundsätzlich Neue für Kutschpferde war ganz einfach die gleiche Ausbildung wie die für die (gerittenen) Schulpferde. Dazu gehörten auch das Piaffieren und die korrekte Annahme der Peitschenhilfen.



243

Johann Gottfried Prizelius kann als Achenbach des 18. Jahrhunderts bezeichnet werden.

Links: Porträt aus seinem Grundlagenwerk von 1777 mit dem Titel „Vollständige Pferdewissenschaften“.

Mitte: Fahrpferde wurden zur Zeit von Prizelius unter dem Sattel bis zur Beherrschung der Courbette ausgebildet.

Rechts: Fahrpferd im (Gala-)Brustblattgeschirr

(Interessante Details: Pferd des spanischen Typus mit Ramskopf, eingeflochtene und mit Bändern und Rosetten verzierte Mähne sowie Hebelstangengebiss.)

Prizelius als Achenbach des 18. Jahrhunderts

Der beste Zeuge für das deutsche Erfolgsmodell des Umgangs mit jungen Fahrpferden ist der frühe deutsche Hippologe und Autor Johann Gottfried Prizelius (1736-1784) aus Göttingen. Er war weit gereist und breit belesen. Prizelius wurde zunächst Stallmeister in Sachsen-Weimar, dann Leiter des berühmten Senner Gestüts in Lopshorn bei Detmold und schließlich Direktor eines Gestüts in der heutigen Ukraine süd-östlich von Warschau.

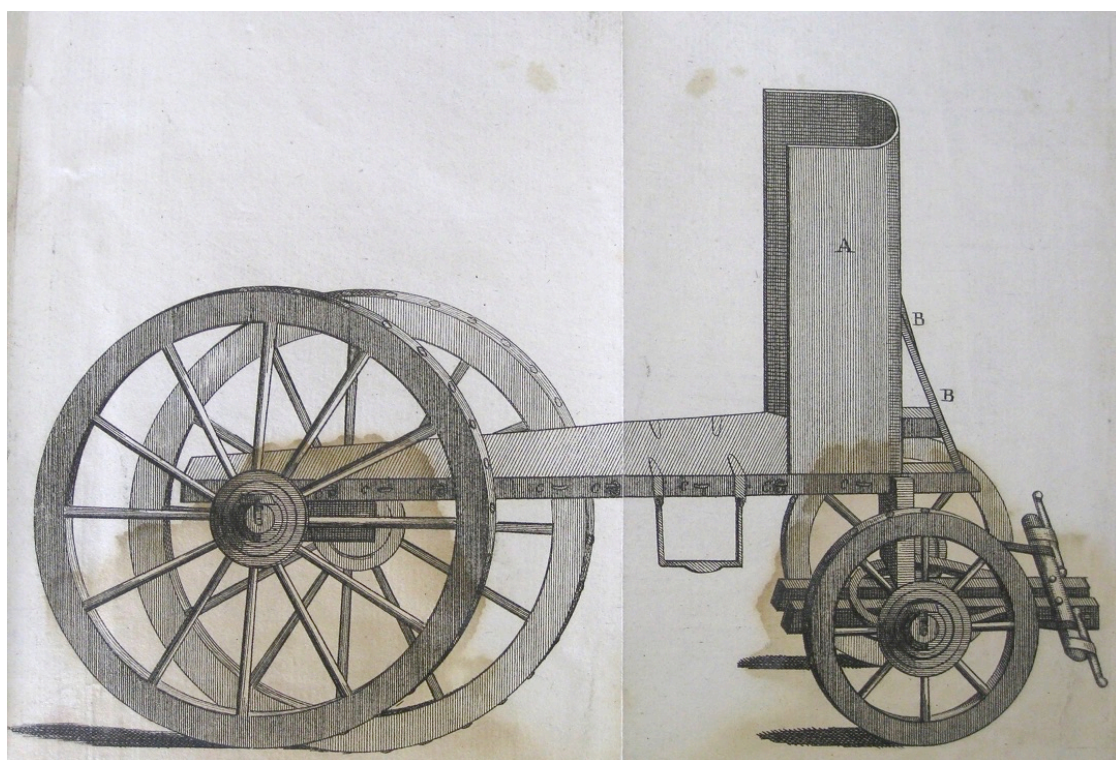
Prizelius behandelte in seinem Schlüsselwerk „Vollständige Pferdewissenschaft“ von 1777 neben der Pferdezucht und dem Reiten das Einfahren der Pferde ausführlicher als Guerinière, dessen Werk er bestens kannte. Mit seinen Ausführungen wurde über 100 Jahre vor Achenbach bereits die Grundlage des richtigen Umgangs mit dem Fahrpferd gelegt! Prizelius kann damit als eine Art „Achenbach des 18. Jahrhunderts“ bezeichnet werden. In der Vorrede seines Werkes von 1777 hob Prizelius, der wie später Achenbach auch Praktiker war, zunächst das hohe Ausbildungsniveau in preußischen Gestüts hervor, im Gegensatz zu Gestüts „in Spanien und Frankreich, da man die herrlichsten Pferde zog“, in denen aber nur ganz wenige Pferde richtig ausgebildet würden. In Prizelius' Schriften kommt ein überraschend früher tierfreundlicher Ansatz zum Ausdruck. Dazu gehörten ein von ihm selbst entworfener leichter Einfahrwagen, Anleitungen zum richtigen Einschirren und die Beschreibung einer ausgeklügelten Leinentechnik.

Ein Schlüsselbegriff in Prizelius' Behandlung des Fahrpferdes ist das Wort „Behutsamkeit“:

„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. 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 unvernünftig 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?“

„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 Kötten;*
- 5. dass die Zugstränge und Ringkoppel fest angezogen sind: damit die Deichsel an einer zu starken Bewegung behindert werde.*



244

Von Johann Gottfried Prizelius selbst entworfener Einfahrwagen. Der Kupferstich stammt aus seinem Grundlagenwerk von 1777 mit dem Titel „Vollständige Pferdewissenschaften“.

Galopp, spanischer Schritt und Courbette am Wagen

Heute verlangen wir viel von unseren Fahrpferden, vor allem im Leistungssport. Ohne Zweifel hat das zum hohen heutigen Stand der Fahrtechnik beigetragen. Dabei ist die Meinung weit verbreitet, man sei heute viel anspruchsvoller als früher, mache vieles besser als je. Studiert man aber die alten Quellen kommt auch anderes zum Vorschein. So gab es die seit kurzem im Leistungssport in Mode gekommene Galopparbeit am Wagen früher schon und sogar noch mehr: Die vor fürstliche und königliche Kutschen gespannten edlen Pferde (genannt „Paradepferde“) mussten Dressuraufgaben beherrschen, die heute kaum mehr vorstellbar sind. Dazu gehörten halbe Courbetten und Passagen ganzer Sechserzüge. (Dabei saß oft, aber nicht immer ein Vorreiter auf dem linken Sattelpferd der Vorpferde, häufig auch auf dem linken Stangenpferd.) Für diese anspruchsvollen Schaulagen in hoher Versammlung schrieb Prizelius 1777:

„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 nächst dem, wie wir gelernet haben, zur gehörigen Zeit in Courbetten unterrichtet. Wenn der Trab den Regeln gemäß ist, wird es zum Galop angehalten, und auf beyden Händen galopiret, nachher aber auf einen Schenkel gesetzt, und zwar auf den, nachdem es auf die linke oder rechte Hand gespannt 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 Courbetten nehmen sich bey Wagenpferden fürtrefflich aus, wenn sie von selbigen zu gleicher Zeit gemacht werden. Das kann geschehen, wenn die Herrschaft in den Wagen steigt: wobey aber das Wesentliche der Courbette 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. ... 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 bloß zum Reiten bestimmt ist, wozu noch dies kömmt, daß es auch zum Zuge unterrichtet werden, und ohne Reiter diese Schulen zu machen lernen muß.“

Die beschriebenen Schaugänge sind vor dem Hintergrund der Zeit zu verstehen. Kutschen waren damals fahrende Throne von adligen Autoritäten, die mit ihren öffentlichen Auftritten dem Volk ihre Überlegenheit zum Ausdruck bringen wollten. Dazu gehörte auch die Beherrschung der stolzen Pferde vor ihren prächtigen Wagen. Die adligen Reitakademien verschwanden nach den gesellschaftlichen Umwälzungen im Gefolge der französischen Revolution um 1800.

Die leichte Hand

Im bahnbrechenden ersten Fahrlehrbuch „Der vollkommene Kutscher“, auf deutsch von 1778, das auch vor dem Hintergrund der Lehre Guérinières entstand, steht zur bis heute gültigen leichten Hand der Kutschierenden:

„Ein Kutscher hat eine gute und, geschickte Hand, wenn dieselbe im gehörigen Grade sanft und leicht ist. Dieses deutlicher zu machen, muß man die Wirkung, welche das Mundstück des Zaumes auf die Laden im Maule eines Pferdes hat, mit der Wirkung eines Stückes Eisen, welches auf unsern Finger drückt, vergleichen. Drückte solches den Finger beständig und unaufhörlich fort, so würde es endlich verursachen, daß der Finger erstarret. Geschähe der Druck mit diesem Eisen stoßweise, und mit einiger Heftigkeit, so würden solche Stöße gleichsam eben so viele Schläge auf den Finger seyn, welche uns anfangs überaus empfindlich seyn müßten, endlich aber würde die Erstarrung des Fingers und eine gänzliche Unempfindlichkeit darauf erfolgen. Sind wir nun aber stärker, als derjenige, welcher das Eisen in der Hand hält, so werden wir, sofern er hartnäckig fortfährt uns damit zu belästigen, solches zu uns reißen, und uns desselben bemächtigen, er mag wollen oder nicht. Gleiche Bewandniß hat es mit der Wirkung einer schweren und ungeschickten Hand, welche die Laden im Maule des Pferdes starr macht, und ihnen die Empfindlichkeit benimmt. Drückte aber derjenige, welcher dieses Eisen hält, nur von Zeit zu Zeit damit auf den Finger, so würde sich in den Zwischenzeiten die Empfindlichkeit in unserm Finger wieder einfinden, und dies würde verursachen, daß wir die Wirkung des Eisens allezeit ebenso gut und so stark fühlten, als das erste Mahl. Nun wird man verstehen, worauf die sanfte und leichte Hand eines Kutschers, welche ihrer Wirkung zu allen Zeiten und in allen Fälle» versichert ist, beruhet.

Es giebt Kutscher, welche glauben, sie haben eine leichte Hand, wenn sie ihre Pferde ganz und gar nicht halten, sondern dieselben nur immer der Nase nach fortschlendern lassen. Hierdurch verderben sie ihnen dennoch das Maul. Denn wenn sie zurück lenken, oder plötzlich umkehren müssen, greifen sie geschwinde wieder nach dem Zügel; und indem die Zeit zu kurz ist, so geben sie ihren Pferden

einen tüchtigen Ruck; je öfter nun solches geschieht, desto eher verhärten sie ihnen die Laden, und zuletzt können sie die Pferde nicht anders mehr lenken und regieren, als durch einen solchen Ruck mit dem Zügel, weil die Pferde es mit der Zeit so gewohnt werden. ... Eine leichte Hand hat der Kutscher, wenn er vermittelt einer gelinden Bewegung der Hand, seinen Pferden den Zügel theils nachzulassen, theils anzuhalten weis, um dadurch die Laden zu erfrischen, und dieselben bey ihrer Empfindlichkeit und Reizbarkeit zu erhalten. Dies muß aber nur dann und wann, und von Zeit zu Zeit, nicht aber ein Mahl über das andere geschehen, sonst würde man die Pferde, wenn sie kein Feuer haben, dadurch zum Stillestehen gewöhnen, und willige Pferde gar zu hitzig machen; dergleichen Pferde muß man den Zügel so gelinde nachschießen lassen, und eben so gelinde wieder anhalten, daß sie die Bewegung der Hand gleichsam nicht einmahl merken oder inne werden. Diese Gelindigkeit, diese Empfindsamkeit der Hand verursacht, daß die Pferde leicht zurück treten; und hier kann man hauptsächlich erkennen, ob ein Kutscher eine sanfte Hand habe, oder nicht. Denn jener ist vermögend, seine Pferde zurück zu ziehen, ohne daß er sich selbst beinahe nur reget; dieser hingegen muß einmahl über das andere ziehen und zerrren, sich auch wohl gar auf dem Bocke umkehren, und sich gewaltige Mühe geben, um die Pferde zurück zu bringen. Kurz, diese Gelindigkeit der Hand muß ein Kutscher von Natur haben.“



245

„Der vollkommene Kutscher“ von 1778, das erste deutsche Fahrhandbuch der Neuzeit, entstand unter dem Einfluss Guerinières.



246

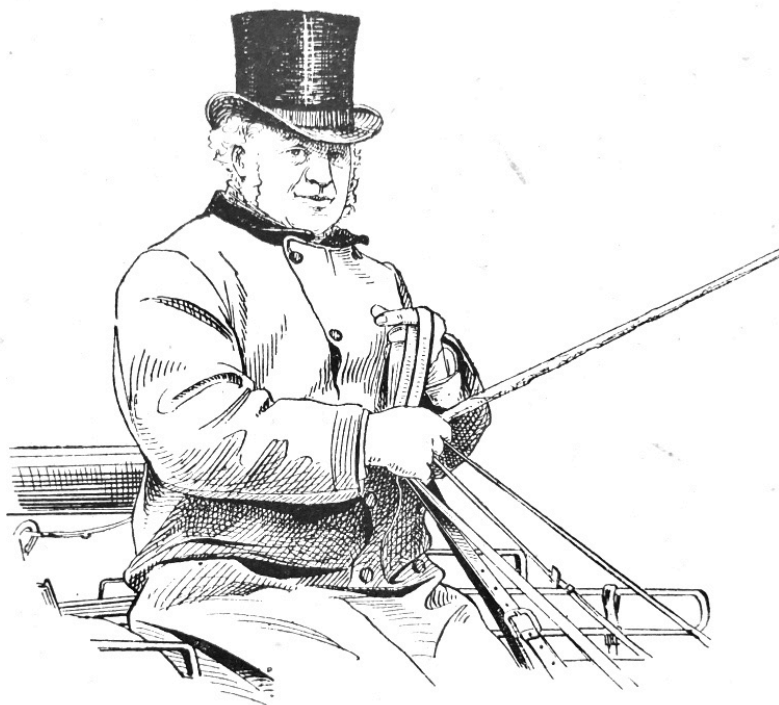
Das Fahren vom Sattel aus, wie hier nach französischer Art, wurde nach 1800 fast ganz abgelöst durch das Fahren vom Bock aus nach dem Prinzip des englischen „Four-in-hand“.

(Lithographie von Louis Emmanuel Soulange-Tessier nach Gemälden von Jules de Bonnemaïson (1809–circa 1865.)

Die englische Fahrtechnik

Um 1800 kamen die schnellen Postkurse auf, wie sie schon in Kapitel 1 beschrieben wurden. Bessere Straßen, leichtere Wagen und hochblütige Pferde erlaubten jetzt das Fahren im schnellen Trab oder Galopp über längere Strecken. Dafür aber musste die entsprechende Fahrtechnik für den Viererzug entwickelt werden. Das Rezept dazu war der in England entwickelte „four in hand“, also das Fahren des Viererzugs mit vier Leinen in einer Hand, der Linken. Die rechte Hand führte die Peitsche und griff vor allem bei Wendungen in die Leinen. So ist es bis heute, auch beim Ein- und Zweispänner. Wie kam es zu dieser Kontinuität? Nach dem Ende der Postkutschenzeit übernahmen englische Herrenfahrer von den professionellen Kutschern und mit Unterstützung derselben als Fahrlehrer diese neue Fahrtechnik; im Rahmen der England-Begeisterung verbreitete sie sich auf ganz Westeuropa. Dabei nahm Frankreich mit Paris eine Schlüsselstellung ein. Dort etablierten Engländer Fahrschulen und unterrichteten Damen und Herren im Fahren.

Die berühmteste Fahrschule war die von Edwin Howlett in Paris, der seine Technik auch in einem Buch publizierte. Er betonte schon vor 100 Jahren, dass das Geradeausfahren im freien Gelände als Ausbildung bei weitem nicht reicht, deshalb war sein Schulgespann meist in den engen Straßen von Paris anzutreffen. Zur Ausbildung gehörte zudem das korrekte, auch längere Stehen des Gespanns. Früher war es selbstverständlich, dass dabei jedes Pferd, wie man es beim Reiten auch lernt, mit allen vier Beinen auf dem Boden stand und den Kopf ruhig hielt.



247

Edwin Howlett, der berühmte, in Paris um 1900 tätige englische Fahrlehrer. Er führt hier den Griff der Schnellbremsung vor.

Das System Achenbach

Der junge Benno Achenbach aus Düsseldorf nahm in den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts dreimal Unterricht bei Edwin Howlett in Paris, praktizierte das Road-Coaching in England und begann dann die dort gelernte englische Fahrtechnik zu perfektionieren. In seinem Buch „Anspannen und Fahren“ von 1921 erläuterte und begründete er die Unterschiede zu „England, Howlett“. Achenbach kritisiert dabei, dass Howlett das Ein- und Zweispännigfahren fast ausnahmslos mit zwei Händen lehrt, zudem mit einem viel zu großen Zwischenstück. So könne man sich beim Bremsen oder in brenzligen Situationen das Zwischenstück nicht schnell genug wieder mit der linken Hand holen. Achenbach selbst fuhr nur mit einem sehr kurzen Zwischenstück und präferierte beim Vierspännigfahren die Gebrauchshaltung.

Er wehrte sich in seinem Buch vehement (und etwas langfädig) gegen die in seiner Zeit noch weit verbreitete Wiener Leine und das Fahren des Zweispanners mit vier Leinen, und propagierte die englische Kreuzleine. Schließlich definierte er ganz genau die Maße derselben, die Lage der Kreuzschnallen vor der Hand, so dass sie im Fahren gut nachgestellt werden konnten, und die Anzahl der ovalen Löcher (11 im Abstand von vier Zentimetern). So also, wie wir es heute alle anwenden und wie die Verschnallung bei Pape ausführlich nachgelesen werden kann. Auch bei ihm war die ruhige „feinführend-ruhigstehende Hand“ wichtig und:

„Die Weichheit der Fahrerhand liegt im Ellbogen und Schultergelenk“.



248

Benno von Achenbach fährt 1908 die Coach des deutschen Kaisers in Berlin. (Interessante Details: Liverpoolkandaren, schlichtes Geschirr ohne Strangträger oder Hintergeschirre.)

Pape fasste in seinem Buch von 1966 in Kapitel 44 noch einmal die „Hauptpunkte des Achenbach-Systems“ zusammen:

- Achenbach-Leine
- Das Abmessen der Leinen
- Das Verschnallen der Leinen
- Das Nachgeben
- Die ruhige Hand
- Sehen, nicht fühlen
- Die Fehler bei sich suchen
- Parieren und Bremse
- Scheuklappen
- Erst verschnallen, dann Peitsche
- Die richtige Kopfstellung
- Hand in die Wendung, Gegenhalten
- Vorderleinen außen, nicht innen
- Warum keine Schleifen beim Zweispänner?
- Vierspännig mit Schleifen
- Warum Schleifen bei Mittelpferden trotz Mitteldeichsel beim Sechsspänner?

Handhaltung

„Beim von zarter Hand geführten eleganten Damen-Phaëton müssen die Pferde in Farbe, Größe und Bewegung so genau gleichen, wie ein Ei dem anderen, bewundernswerth eingefahren sein und Schneidt zum Gehen besitzen. Sie müssen aussehen wie wilde Tiger, aber ein Gemüth habe wie die zahmsten Tauben, und wenn sie auch die Knie heben bis an die Gebisse und über den Boden dahinfliegen, dass die schönen Mähnen flattern, dürfen sie doch nicht ein Gramm Gewicht in die Zügel legen ...“.

Das schrieb Leopold von Heydebrand 1883 zu einem vorbildlichen Damen-Gespann.

Für Damen und Herren galt und gilt die folgende Handhaltung: Die linke Hand steht senkrecht vor der Leibesmitte (etwas über dem Bauchnabel). Die Handgelenke sind nach innen angewinkelt, um die annehmenden und nachgebenden Hilfen sowie das Filieren zu erleichtern. Dabei laufen die Leinen über die ersten Fingerglieder.

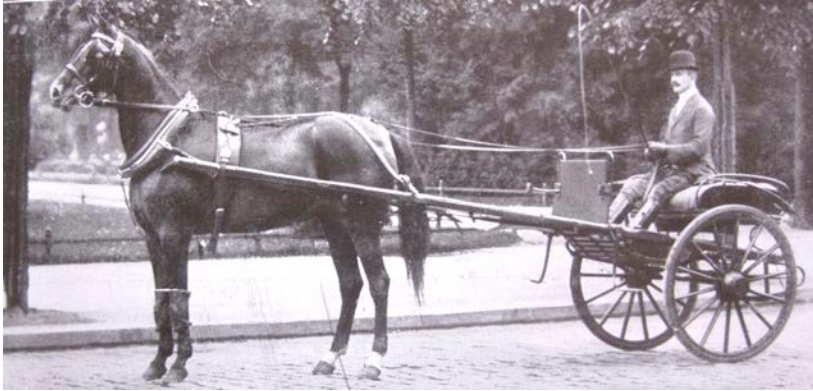
Die verschiedenen Leinengriffe sind in zahlreichen Büchern wie in denen von Pape, Temporini oder der Deutschen Reiterlichen Vereinigung (FN) genau beschrieben. Wichtig ist bei allen Griffen, dass die Pferde im Maul nicht gestört werden. Das muss am Fahrlehrgerät gelernt und geübt werden.

Der Peitscheneinsatz erfolgt nach Achenbach stets mit der rechten freien Hand. Fahrer, die vom Leistungssport her kommen, bevorzugen häufig die Dressur- oder Arbeitshaltung mit zwei Händen und einer Schlaufe von 15 bis 20 cm. Und sie setzen neuerdings auch die Peitsche mit der rechten Leine in der Hand ein.



249

Unterschiedliche Haltungen der Arme und Hände – die Bilder sprechen für sich.



250

Techniken des Einfahrens junger Pferde.

Oben links: Einspännig mit einem Zweirad mit langen Londen.

Oben rechts: Zweispännig mit dem Skeleton Break.

Unten: Vierspännig mit dem Gestütsbreak, Vorreiter und Personal beim jungen Pferd vorne rechts.

Ohne profunde Ausbildung geht auch heute nichts

Nach wie vor gilt der Leitsatz von Underhill, dass es bei der Fahrtechnik Grundregeln gibt und es deshalb ratsam ist, „*a priori alles richtig zu machen, anstatt im Nachhinein schlechte Angewohnheiten beseitigen zu müssen.*“ Und... „*Jeder, der nur über wenig oder mangelhafte Erfahrung verfügt, tut also gut daran, einen kompetenten Lehrer zu beschäftigen.*“

Oberste Devise ist die weiche Hand. Nach Underhill erreicht man dies durch die Haltung, wie oben schon beschrieben: Positionierung der Hand mittig vor dem Körper, leichtes Anwinkeln der Hand nach innen mit den Ellbogen nahe am Körper:

„*In dieser Position wird es für den Schüler – es sei denn, dieser ist ein besonders kraftvoller Mann – schwierig sein, die Leinen mit roher Gewalt zu führen. Sind Hand und Arm auf diese Weise platziert, wird eine Art Federung zwischen dem Pferdemaul und dem Fahrer erzeugt, was weitgehend verhindert, dass das Pferd pullt.*“

In alten Büchern wird betont, was Achenbach wiederholt, dass einen angehenden Fahrer nichts mehr schult, als ganztägige Ausfahrten über 40 Kilometer und mehr mit den denselben Pferden auf unwegsamen Wegen. Schon früher mussten Fahrschüler übungshalber komplizierte Figuren fahren und wurden dann auf Turnieren entsprechend geprüft. Seit den Zeiten Guerinières wird dressurmäßiges Reiten als Grundlage der Ausbildung des guten Fahrpferdes gelobt. Dies gilt auch heute noch uneingeschränkt. Besonders gut wissen das die Leistungsfahrer bis zur internationalen Spitze. Bei ihnen entspricht das Schönheitsideal dem der Dressursparte, dass die Pferde gelöst über den Rücken gehen und den Kopf so tragen, dass die Stirnlinie kurz vor der Senkrechten steht.

Allerdings ist dazu zu sagen, dass erstens nicht alle Rassen die Grundvoraussetzung dazu mitbringen und zweitens auch früher dies nur wenige schafften. Betrachtet man die alten Bilder in diesem Handbuch, sieht man viele alte Fotos oder Zeichnungen mit anderen Haltungen, es gibt aber durchaus auch einige Bildzeugnisse dafür, dass die Kopfhaltung in der Senkrechten schon früh als Idealhaltung angesehen wurde. Diese Quellen gehen zurück bis ins 18. Jahrhundert und damit in die Zeit von Prizelius, als die Hohe Schule hoch im Kurs stand und das Fahren stark beeinflusste.



251
Fahrchampions aus dem Leistungssport sind gern gesehene Teilnehmer an Traditionsturnieren wie hier Felix Brasseur aus Belgien in Cuts 2009. (Interessantes Detail: Scharf verschallte Kandaren.)

Leistungssport und Traditionsfahren

Welche Ansprüche an die Fahrerinnen und Fahrer heute gegenüber der Zeit vor 50 oder 100 Jahren deutlich gestiegen sind, wurde im ersten Kapitel schon behandelt. Es gibt eine Parallelerscheinung zum Reiten. Auch in dieser Disziplin sind die Ansprüche an die Turnierteilnehmer in den letzten Jahrzehnten massiv gestiegen.

Spiegel dieser Entwicklung ist die oben geschilderte Geschichte des Leistungssports nach den FEI-Regeln. Er hat sich, wie schon angedeutet, in den letzten Jahrzehnten vom ehemaligen eleganten Freizeitsport weit entfernt, ist schneller und härter geworden, hat aber auch viel Neues erprobt und wichtige neue Erkenntnisse umgesetzt.

Leistungs- wie Traditionssport sind Kinder ihrer Zeit. Der Traditionssport schöpft aus der galanten Zeit der Jahrzehnte um 1900, der glanzvollen Belle Epoque. Damals war der öffentliche Auftritt von gesellschaftlichen Codes bestimmt, die man heute zuweilen als etwas übersteigert wahrnimmt. Das edle Pferd nahm dabei einen besonders hohen Stellenwert ein. Der Leistungssport wiederum entstand im 20. Jahrhundert vor dem Hintergrund des immer schneller drehenden Rades der Geschichte und einer wettbewerbsorientierten Leistungsgesellschaft, die zuweilen stark und etwas rücksichtslos auf Erfolg setzt; das Pferd wurde dabei zu einer Sportmaschine. Wen wundert es da, dass zwischen dem Leistungs- und dem Traditionssport heute so große Differenzen bestehen? Allerdings hat in den letzten Jahren auch im Leistungssport ein Umdenken eingesetzt. So sind dort die Kontrollen der Veterinäre mittlerweile sehr streng.

Es ist eher müßig, die Vor- und Nachteile der beiden Disziplinen lange zu vergleichen. Die Vorstellungen, was richtig und was falsch ist, sind hier und dort zu verschieden. Den einen dienen Pferd und Wagen zum Kämpfen und Siegen mit einer repräsentativen Note, den anderen zum repräsentativen Freizeitvergnügen mit einer sportlichen Note. An dieser Stelle ist nicht der Platz, den Leistungssport-

lern Empfehlungen abzugeben, was sie allenfalls vom Traditionssport lernen könnten, aber die Frage darf gestellt werden, was heute die Anhänger des Traditionssportes vom Leistungssport lernen können. Denn vergessen wir nicht: Der Traditionssport entstand einst auch aus einer leistungsorientierten Sparte, den schnellen Postzügen Englands.



252

Fahrlehrer Daniel Würigler mit seinem Kladruber-Gespann in Cuts auf demselben Wagen wie der auf dem hinteren Umschlag.

Lernen aus dem Leistungssport?

Wo steht heute der Leistungssport und inwiefern kann der Traditionssport von FEI-Fahrern profitieren? Diese Frage wurde dem langjährigen Leistungssportler Daniel Würigler gestellt, der auch das Traditionsfahren pflegt. Seine Positionen: Der FEI-Fahrsport hat aus seiner Sicht in den letzten 40 Jahren enorme Fortschritte gemacht. Das Dressurprogramm der ersten Weltmeisterschaften entspricht dem heutigen Anfängerprogramm. Während man früher mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 210 Metern pro Minute durch die Kegel fuhr, beträgt heute dieser Wert um 250.

Für die heutigen FEI-Prüfungen Dressur, Kegelfahren und Marathon sind extrem durchlässige Pferde nötig, die durchs Genick gehen und die Hilfen gut annehmen. Das Ziel sind deshalb Pferde, die sich selber tragen, über den Rücken schwingen, korrekt (gebogen) in die Wendung gehen, ruhig stehen und sich gerade zurückrichten lassen.

Dieses Ziel ist für Amateure allein kaum zu erreichen, eine Schulung durch professionelle Fahrer ist unabdingbar. Der Vorteil auch für den Traditionsfahrer ist die leichtere Handhabung ihrer Pferde in jeder Situation. Alle potenziell gefährlichen Situationen wie Halten am Berg ohne Bremse (und ohne Hintergeschirr) sind ebenso zu trainieren wie Anfahren in der Steigung oder Zurückrichtung am Berg.

Wie kommt man zu diesem Ziel? Wie früher unter anderem durch Longieren und durch korrektes Reiten. Für die Fahrausbildung der Pferde bedarf es eines Fahrplatzes, idealerweise von mindestens 40 x 80 Metern. Denn nur durch Fahren auf gebogenen Linien ist das Geraderichten der Pferde möglich. Heute wird auf die Losgelassenheit der Pferde großen Wert gelegt. Deshalb gehört das „Zügel aus der Hand kauen lassen“ zur Dressuraufgabe.

Hilfsmittel des Leistungssportlers sind heute, anders als früher, das konsequente Fahren mit zwei Händen. Dabei wird die Peitsche in der rechten Hand mit dem Zügel angewendet. Hilfszügel wie Coque oder Stoßzügel kommen in der Ausbildung zur Anwendung, sind auf dem Turnierplatz aber nicht mehr gestattet. Umstritten sind immer mehr auch Sperrriemen am Fahrzaum.

Wurde früher, wenn man Bilder und Filmaufnahmen von vor 100 Jahren anschaut, gut oder schlecht gefahren? Die Antwort ist schwierig. Beim Betrachten alter Fotos von Herrenfahrern fällt auf, dass die meisten Pferde nicht am Gebiss gehen. Sicher wurde früher viel

mehr Leistung von den Pferden verlangt, etwa Tagesstrecken von 60 bis 80 Kilometern. Wenn man heute so fahren würde, käme man aber mit dem Tierschutz in Konflikt.

Welche Fehler fallen dem Leistungssportler bei den Traditionsfahrern auf? Es sind vor allem drei Bereiche:

- zu wenig geschulte Pferde,
- die Pferde laufen zu sehr auf der Vorhand und
- Traditionsfahrer geben ihr Geld lieber für schöne Fahrzeuge und Geschirre aus als für die professionelle Vorbereitung ihrer Pferde und die eigene Fahrausbildung.

Beim Unterricht im Viererzugfahren durch professionelle Fahrer kommen zuweilen nach einer gewissen Zeit Frösche (Schraubklemmen) an den Leinen zum Einsatz. Sie werden präzise eingestellt, nachdem zuerst nach dem System Achenbach gefahren wurde, je eine Klemme für die linken und die rechten Leinen. Damit kann weiter mit den Leinen in einer Hand gefahren werden, aber auch mit zwei Händen, wodurch die Arme und Hände wesentlich entlastet werden. Dies kann ein gutes (und sicheres) Hilfsmittel sein, wenn auf längeren Ausfahrten die Hände und Arme von Amateurfahrern zu sehr ermüden.

Fahrlehrer

Wer als Traditionsfahrer höhere Ziele als gemütliche Ausfahrten hat, muss entsprechend trainiert werden und zwar die Fahrerin oder der Fahrer selbst wie das Gespann. Möchte man seine Pferde am Zügel in stolzer Haltung präsentieren und die Geschicklichkeitstests auf Ausfahrten würdig meistern oder gar im Kegelfahren eine gute Figur machen, hilft dabei der Zuzug einer Fachperson in der Vorbereitungsphase. So hielten es bereits die guten Whips vor hundert Jahren. Davon zeugt etwa die Geschichte eines Edwin Howlett, wie sie oben beschrieben wurde. Die damaligen Fahrerinnen und Fahrer hingen die Unterstützung durch professionelle Fahrer aus verständlichen Gründen nicht an die große Glocke. Wenn man aber die alte Literatur und historische Fotos genauer analysiert, stellt man fest, dass nicht selten zugezogene Berufskutscher auf den Coachen mitfuhren.

Vor 100 Jahren lernten also schon die Damen Reiten und Fahren bei guten Ausbildern, die Herren oft im Militär durch Berufsfahrer. Zum Traditionsfahren gehört bis heute ebenfalls eine gute Ausbildung durch professionelle Fahrerinnen oder Fahrer. Man sollte sein Geld nicht nur in schöne Wagen, Geschirre und Pferde investieren, sondern einen Teil davon auch für die eigene Ausbildung einplanen. Die Fahraufgaben sind dabei die gleichen wie früher, nämlich die Beherrschung des Gespanns in allen vorhersehbaren Situationen.



253

Der reiche Viererzugfahrer Miguel A. Martínez de Hoz fährt seine Road-Coach und wird neben einem Guard von Edward Fownes, seinem englischen Fahrlehrer, begleitet (um 1910).

Geübte Fahrer haben meist aus der Sicht eines Anfängers ein phänomenales Auge für die Pferde. Sie sehen und spüren, was im Pferd vorgeht, können es „lesen“ und damit kritischen Situation sofort begegnen. Das hat viel mit langjähriger Erfahrung zu tun. Wie kann nun ein Fahrlehrer sein Können übertragen? Die Instruktion der richtigen Reaktion ist das eine, das andere aber und schwierigere die Kommunikation. Die Fahrlehrer sind sich oft gar nicht bewusst, dass die anderen das nicht sehen, was sie sehen, und erklären sich deshalb nicht. Ein Fahrschüler sollte deshalb den Fahrlehrer mit Fragen löchern, warum jetzt dies oder jenes zu tun ist, so dass er selber das richtige Auge entwickeln und schulen kann. Überhaupt lernt man viel besser, wenn man vermittelt bekommt, warum dies oder jenes genau so zu tun ist, beispielsweise die Verschnallung des Geschirrs oder die Abläufe beim Einschirren und Anspannen.

Bewährt hat sich auch das Training auf dem Fahrplatz mit dem Fahrlehrer in der Mitte, der über Mikrofon und Kopfhörer seine Kommentare und Anweisungen übermittelt.



254

Gediegener Auftritt am Turnier von Lossburg im Jahre 2016 von Ulrich Saier mit Gattin auf einem Vierrad-Dogcart.

Meine persönliche Erfahrung und Meinung

An der englischen Fahrtechnik nach Achenbach führt im Traditionsfahren kein Weg vorbei. Wer auch im Alltag genau so fährt, wird am Turnier keinerlei Schwierigkeiten damit haben und braucht sich dann auch nicht zu „verstellen“. Hat man zu Hause allerlei schwierige Manöver bereits durchgespielt, kommt man ruhiger ans Turnier. Das Fahren ist heute immer noch gefährlich genug, deshalb sollte man voraussehbare Situationen gut trainiert haben. Dazu gehören enge Wendungen auf der Stelle, Remisieren usw.

Gute Lehrsituationen sind Vorführungen von Gespannen in der Halle mit Lernenden auf der Tribüne, wie ich dies in Deutschland positiv erlebt habe. Ein Ausbilder erklärt über Lautsprecher genau, was er sieht und gibt den fahrenden Schülern entsprechende Anweisungen, worauf die Reaktionen des Gespanns aus der Distanz mitzuverfolgen sind.

Der Leistungssport geht mir persönlich heute zu weit. Er passt zwar gut in die heutige schnelle Zeit, aber die Natur des Pferdes wird zu wenig berücksichtigt. Vom Leistungssport kann jede und jeder das übernehmen, was er persönlich verantworten kann. Ich verstehe, wenn man insbesondere in den schnellen, engen Marathonhindernissen heute mit zwei gestreckten Armen fährt, bei normalen Fahrten erübrigt sich das, hier kommt man bestens mit der alten Lehre durch.

Das im Leistungssport übliche Zweihandsystem widerspricht oft dem oben geschilderten Grundsatz der weichen feinfühlig Hand. Nicht selten kann man beobachten, wie mit ausgestreckten Armen abrupt an den Leinen gezogen und gezerrt wird. Hält man aber die Leinen in einer Hand, ist dies für das Pferdemaul viel weicher. Deshalb ist die Gebrauchshaltung so wichtig und deshalb sollte man sie auch so gebrauchen, wie sie genannt wird.

Im Training allerdings und vor allem beim Einfahren junger Pferde kann man viel von Leistungsfahrern lernen. Wieviel man einem Pferd in der Ausbildung zumuten will, hängt auch von der zukünftigen Nutzung des eigenen Pferdes ab.

Unabdingbar für ein persönliches Vorwärtskommen sind gute Fahrlehrer und diese sind häufig im Lager des Leistungssportes zu finden. Die FEI-Fahrer sind aber zuweilen so auf ihre Art des Fahrens fokussiert, dass man diesen klipp und klar vermitteln muss, was das eigene Ziel ist. Es ist nicht ganz einfach, Personen als Fahrlehrer zu finden, die nicht nur eine Richtung vertreten, sondern auch mit unterschiedlichen Philosophien umgehen können. Wichtig ist der gegenseitige Respekt. Es gibt heute nicht eine Fahrlehre, sondern verschiedene, die jede für sich ihre besondere Berechtigung haben.

Der Leistungsfahrer bezieht seine Befriedigung aus dem Sieg oder vorderen Rängen, der Traditionsfahrer auch aus der würdigen Teilnahme an einem Anlass und seinem „Leben“ mit dem Pferd. Während mancher Leistungsfahrer sein Pferd zuweilen als „Sportmaschine“ versteht, ist es für den Traditionsfahrer auch ein Freund und Begleiter im Alltag.

Konkrete Empfehlungen zum Thema Fahrstil und Fahrtechnik

Die leichte Hand:

Die schon zur Zeit Guérinières gelobte weiche oder leichte Hand des Kutschers ist das A und O des Fahrens bis heute geblieben.

System Achenbach:

Für die Traditionsfahrerinnen und den Traditionsfahrer ist die Fahrlehre Achenbachs an Anlässen das richtige System. Dieses eignet man sich am besten mit guten Ausbildnern an.

Keine falschen Griffe angewöhnen:

Man sollte von Anfang an das Fahren von Grund auf lernen und praktizieren. Falsche Angewohnheiten gewöhnt man sich nur schlecht wieder ab.

Sich kundig machen und viel fahren:

Wie früher lernt man fahren vor allem durch fahren. Und ebenfalls wie früher bedarf es dafür der Hilfe von kompetenten Fachpersonen mit viel Erfahrung. Frühere Sportladys und Gentlemanfahrer hatten bereits professionelle Fahrer zur Seite oder einen ersten Kutscher mit viel Pferdeverstand (meist ehemalige Kavalleristen). Diese Rolle kann heute ein Leistungssportler übernehmen.

Auf dem Fahrplatz üben:

Für die Schulung des Fahrpferdes sind Übungen auf einem großen Fahrplatz hilfreich, vor allem die Arbeit auf großen Volten.

Risikoreiche Situationen üben:

Schwierige Manöver, wie das Wenden auf engem Raum, das Rückwärtsrichten am Berg, Bremsen und Halten ohne mechanische Bremse in der Steigung sollten regelmäßig geübt werden.





Ausschnitt aus dem Gemälde „L'eau“ von Claude Deruet um 1640/41.

11. Schlittenfahren

Ausfahrten im Schlitten sind heute wie einst ein besonderes Vergnügen. In letzter Zeit gab es wieder einige traditionelle Events mit Schlitten. Der Gebrauch von Schlitten war früher auch ein natürliches Erfordernis, denn die Straßen wurden nicht ganz von Schnee befreit. Im Winter waren die Wagen auf den von Schnee bedeckten Straßen nicht nur schwer zu manövrieren, die gefrierende Karrenschmiere ließ die Räder auch stocken. Deshalb gab es nicht nur besonders viele Gebrauchsschlitten, sondern in einem größeren Herrschaftsstall stand auch mindestens ein Personen- oder Luxusschlitten. Luxusschlitten? Die Menschen der obersten Schichten machten in der Neuzeit, wie so oft in der Kulturgeschichte, aus der Not eine Tugend und begannen das Schlittenfahren zu zelebrieren und – vor allem in der ausgelassenen Fastnachtszeit – als kleine Gegenwelt zu ritualisieren. Das zeigt der Blick in die Geschichte des Schlittenfahrens.



255

Der prächtige Figureschlitten aus der Zeit um 1670 mit einem Triton über zwei Seeungeheuren stammt aus Schloss Altishofen bei Luzern und steht heute im Schweizerischen Landesmuseum in Zürich.

Kleine Eiszeit – große Zeit der Schlitten

Um 1600 erlebten die Menschen in Europa eine ähnliche Entwicklung wie heute, allerdings in umgekehrter Richtung. Das Klima wurde nicht wärmer, sondern verschlechterte sich, die Winter wurden deutlich kälter. Damals begann die „kleine Eiszeit“ und dauerte – mit nur langsam ansteigenden Temperaturen – bis ins 19. Jahrhundert. Die kalten Winter bedeuteten für die Menschen während gut 300 Jahren mehr Schnee. Vor allen an den Höfen der Könige und Fürsten entstand in den Epochen der Renaissance und des Barock eine hoch kultivierte Form von paradeartigen Schaufahrten auf kunstvoll verzierten Schlitten in prächtiger Aufmachung. Dabei nahmen Kavaliere die Leinen selbst in die Hand und fuhren ihre Damen aus, durchaus eine frühe Form des Selbstfahrens von Herrschaften mit ihren eleganten Wagenpferden auch in spielerischen Formen.

Die leichten einspännigen Schlitten mit Platz für eine Person im Kasten und dahinter angebrachter Sitzpritsche für den kutschierenden Kavalier wurden Karussell- oder Rennschlitten genannt. „Karussell“ und „Rennen“ gehen zurück auf Spätformen des Ritterturniers, das sich zunächst in Italien in Richtung höfische Festlichkeit und Reiterspiel entwickelte.

François Robichon de la Guerinière erwähnt in seiner berühmten „Reitkunst“ den Ablauf der in Italien zur Zeit der Renaissance erfundenen Karussells oder Rennen. Sie folgten in der Regel einem Thema und die Teilnehmer verkleideten sich dementsprechend als „*Türken, Mohren, Sklaven, in Wilde, in Armenianer, in Affen, Bären, je nachdem woraus der Stoff ist ...*“.

An den „Rossebaletten“ nahmen vermehrt Damen teil. Vom Schlitten aus wurden beim Ringstechen oder Karussell mit der Lanze ein Ring, ein Kranz oder eine Wurst abgestochen, während der Kavalier oder Lakai das Gespann von hinten geschickt lenkte. Auch auf Zielscheiben, Mohren- oder Türkenköpfe aus Pappmaché wurde gezielt. (Das heute noch bekannte Kinderkarussell erinnert an diesen alten Brauch.)

Für dieses „fürstliche oder ritterliche Kurzweil“ gab es bereits aus der Zeit um 1600 eigentliche Bauanweisungen für Prachtschlitten. Schlitten wurden mit ihren Symbol-Figuren zu einer Art Menagerie der Phantasie. Das beliebte Thema Wasser wurde etwa mit Seetieren, Meeresgöttern oder Meerjungfrauen versinnbildlicht. Schlitten gleiten ja durch oder über gefrorenes Wasser, sie wurden sehr oft nicht nur auf Schnee, sondern auch auf zugefrorenen Gewässern, also auf Eis gefahren. Dementsprechend wurde der Schlitten als eine Art Boot im winterlichen Element verstanden.



256

Auf diesem Löwenschlitten der Zeit um 1740 sass der Kavalier hinten im Reitsitz und die Dame vorne im Seitsitz.

Winterliche Lebenslust im Barockzeitalter

Die Zeit des 17. und 18. Jahrhunderts war die sprichwörtlich goldene Zeit der Prunkschlitten. Die barocke Pracht reicher Schlittengespanne zeigt beispielhaft das Ölgemälde „L'eau“ (franz. Wasser) von 1640/41 (Seite 226). In einer Phantasielandschaft fahren Dutzende von Schlitten in einer zugefrorenen Flusslandschaft auf. Edle Wagenpferde des iberischen Typus ziehen üppig verzierte und vergoldete Kastenschlitten. In den schiffsförmigen Kästen sitzen reich gekleidete Damen. Deren Kavalier versuchen ihre Fahrkunst in vollem Galopp zu zeigen, was nicht immer gut abgeht: Da bricht ein Gespann im Eis ein, dort stürzt ein Pferd beim stürmischen Hinunterfahren und im Vordergrund wird soeben ein Schlitten umgeworfen. Die beiden Insassinnen sind dabei ebenso zu Fall gekommen wie der Kavalier. Die Leinen des gestürzten Pferdes hat geistesgegenwärtig ein Bediensteter mit gekonntem Griff in die Linke genommen. Der einen gestürzten Dame hilft ein abgestiegener Reiter, derweil ein Page dessen Pferd hält. Die turbulente Situation ausnützend greift der Kavalier des daneben fahrenden Schlittengespanns seiner Dame frech ins Dekolleté.

In Zedlers Lexikon von 1732/1750 steht, die Menschen hätten mit ihren Schlittenfahrten ihre „lüsterne Eitelkeit erweitert und ausgeputzt. Die Frauenzimmer ließen sich von einer „Manns-Person auf einem einspännigen und mit allerhand Zierathen ausgeputzten Ren- und Schellen-Schlitten, entweder in der Stadt herum, oder über Land fahren“.

Dabei erwähnt er Schlitten in Form von „Bären, Tyger, Löwen, Hirsche, oder Vögel, als Reyher, Pelicane, Schwane, Adler, Strausse“. Die Pferde wurden nach Zedler mit silbernen Geläuten ausgestattet, mit Federbüschen und anderen Zierraten, alles im „Masceradischen Aufzug“ bestens aufeinander abgestimmt. Dazu gehörten auch opernhafte Auftritte mit Pauken, Trompeten und „andern Musicis“ auf großen Schlitten. Besonders wirkungsvoll waren nächtliche Ausfahrten, die mit Fackeln und Lichtern illuminiert wurden. Fand eine solche Fahrt zur Karnevalszeit statt, maskierten sich die Insassen und trafen sich abends zum Maskenball.



257

Später Rennschlitten mit Dame und von hinten kutschierendem Kavalier. Die kolorierte Aquatinta des Jahres 1859 aus der bekannten Serie „Chevaux et Voitures“ nach Henri d'Ainecy, Comte de Montpezat (1817–1859) zeigt einen geschnitztem Figurenschlitten nach Art des 18. Jahrhunderts mit Tigerfelldecke. Das reich verzierte Pferdegeschirr aus rotem Maroquin passt bestens zur prunkvollen Gesamtinszenierung.

Ungestüme Kutscher

In seiner bekannten Enzyklopädie beschreibt Krünitz den Rennschlitten 1827 folgendermaßen:

„Ein Rennschlitten zeichnet sich von einem gewöhnlichen Schlitten dadurch aus, dass er zierlicher gebaut ist, und dass die Kufen oder Schlittenläuften nach vorne in die Höhe gehen, und einen Triangel bilden, der an der Spitze mit verschiedenen Figuren, als einem Hirsche, Löwen, Taube, Adler, Mohren etc. verziert ist; oft hat auch der Schlittenkasten, der auf den Kufen ruht, nach vorn zu die Gestalt eines Thiers, und wird dann auch mit einem Tiger-, Leoparden-, Löwen-Fell etc. bekleidet; dieses sind jedoch alles Willkürlichkeiten, welche von dem Geschmacke des Eigenthümers des Schlittens oder vielmehr von dem Besteller desselben beim Stellmacher etc. herühren.“ Der Schlitten sollte gut gearbeitet sein, denn es bestand die Gefahr, dass der Schlitten „beim schnellen Fahren und Umbiegen um die Ecken der Strassen, leicht gegen etwas schleudert oder geschleudert wird“.

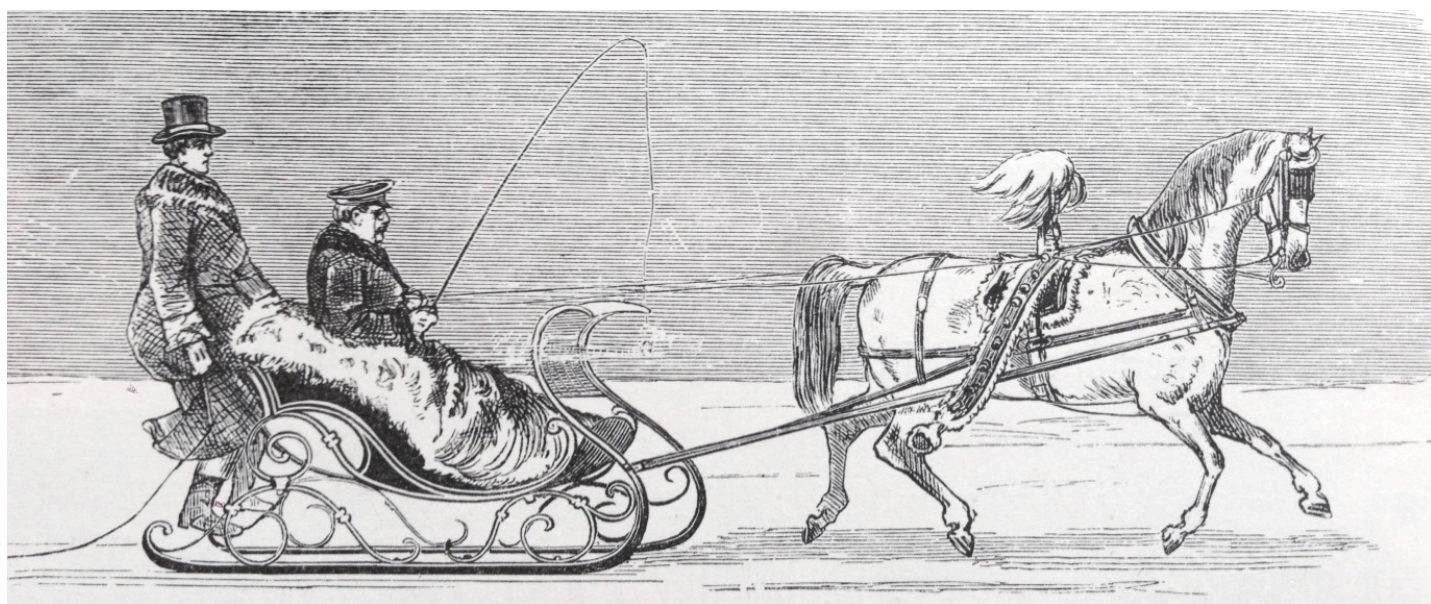
Valentin Trichter ermahnte 1729 in seinem Werk „Della Cavalleria“ die „Fassnachts-Brüder“, nicht zu ungestüm zu fahren, besonders, wenn nicht viel Schnee liegt und „das Pflaster nicht wohl bedeckt ist“. Die Schlitten sollten stabil gebaut sein und hinten aufgebogene Kufen haben, damit sie im Galopp besser gewendet werden können; ansonsten könne man „gar leicht eine Auferstehung machen ... ehe denn der Ostertag kömpt“.

Löhneyss bevorzugte kurze und leichte Schlitten und empfahl eine Spurbreite von vier Schuh (circa 120 cm) „so fallen sie nicht leichtlich umb“. Die Schellen des Pferdes sollen auf Leder montiert sein, nicht auf Samt oder sonstigem Stoff, „denn dasselbe benimmt ihnen den resonanz“. Der weltweit schönste Bestand von barocken Prunkschlitten und Figurenschlitten hat sich übrigens am Hof Württembergs erhalten und ist heute im Schloss von Bad Urach zu besichtigen.

Verschwindende Pracht und studentische Späße

Im späten 18. Jahrhundert begann die phantasievolle Welt des Figurenschlittens zu verblassen. Jetzt traten im Schlittenbau technische Vollkommenheit, Schlichtheit und Bequemlichkeit in den Vordergrund. Auch ein Rückgang der Schlittenfahrten an den Höfen zeichnete sich damals ab. Gleichzeitig begann sich indessen der Brauch der inszenierten Schlittenfahrten mit leichten Fahrzeugen auf weitere Schichten auszubreiten. Ältere höfische Schlitten wurden jetzt an Bürgerliche verkauft. Aus vergoldeten Repräsentationsschlitten wurden nicht selten bunt übermalte Karnevalsschlitten. Jetzt kamen die Studenten als neue Akteure ins Spiel. Viele ritten nicht nur, sondern fuhren selbst auch Kutschen und Schlitten. Nächtliche Schlittenfahrten mit brennenden Fackeln durch die Stadt waren so beliebt, dass sie zuweilen wegen Brandgefahr von den Stadtbehörden verboten wurden. Noch in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts untersagten „Akademische Gesetze“ in Göttingen „Schlittenfahrten in der Stadt mit Fackeln“ und den Gebrauch der Masken sowie das Verkleiden insbesondere bei Schlittenfahrten und auf Bällen. An die studentischen Schlittenfahrten mit ihren gesellschaftskritischen Tönen schloss üblicherweise ein „Tanz mit dem anderen Geschlecht“ in Wirtshäusern an.

Vieles drehte sich bei studentischen Schlittenfahrten um junge Damen. Die an einer Schlittenfahrt teilnehmenden Herren suchten sich jeweils vorab eine Schöne aus. Oft kam man sich schon vor dem Tanz in der Zweisamkeit auf dem Schlitten näher. Im Kastenschlitten hatte die Dame noch ihren eigenen Platz, auf den von den Jungmannschaften immer häufiger verwendeten Wurstschlitten mit einer einzigen, langen Sitzbank in Längsrichtung jedoch musste sie seitlich im Damensitz „mitreiten“, nicht selten zwischen den gespreizten Beinen des direkt hinter ihr sitzenden Kavaliere platziert. Burleskes war oft auch den Schlitten selbst abzulesen, sie zeigen Anspielungen, die einstmals durchaus erotisch verstanden wurden, etwa Verzierungen in Form von reifen Früchten.



258

Ausfahrt im einspännigen Schlitten um 1900 mit einem hinten sitzenden Groom.

Weiterleben im 19. Jahrhundert

Figureschlitten wurden im 19. Jahrhundert noch gelegentlich eingesetzt, manchmal von den Damen sogar selbst gefahren. Oder Figureschlitten wurden von Exzentrikern gar neu geordert. Dazu gehörte der bekannte, von Skandalgeschichten umwobene Dandy Alfred, Comte d'Orsay in Paris, der sich dort, wie zuvor in London, manche Eskapaden leistete. Dazu gehörte im schneereichen Winter 1828/29 eine Schlittenfahrt im Bois de Boulogne, wie sie von Lady Blessington, Comte d'Orsays Geliebter, überliefert wurde:

„Des Grafen d'Orsays Schlitten hatte die Form eines Drachen und präsentierte sich wie das vorgespannte Pferd prächtig; das Geschirr aus feinem rotem Maroquinleder war mit Goldborten eingefasst. Prinz Poniatowski und Graf Valeski folgten ihm in russischen Schlitten der gewöhnlichen Art, der ganze Zug machte indessen eine gute Figur. Die Pariser Zuschauer schienen grosse Freude daran gehabt zu haben, allen voran an der in ihrem Schwan durch den Schnee gleitenden schönen Gräfin.“

Nach dem Abendessen fuhr man im Schein von Fackeln nach Hause zurück:

„Die illuminierten Augen des Schwanenschlittens der Gräfin de Guiche strahlten ihren hellen Schein in verschiedenen Farben auf den aufwirbelnden Schnee und die von Reifen behangenen Ästen, als wir bei Nacht durch den Bois de Boulogne zurück in die Stadt fuhren. Jedem Schlitten ritt ein mit einer brennenden Fackel ausgerüsteter Groom voraus, der Klang der Schellen und Glocken im Wald, einsam und still um diese Uhrzeit, vermittelt einem das Gefühl an einsame Fahrten im hohen Norden. - Der Drachenschlitten des Grafen A. d'Orsay wirkte in der Nacht fantastisch und furchterregend zugleich. Im Rachen wie in den Augenhöhlen leuchteten helle rote Lichter; der Schimmel trug eine Tigerfelldecke, die nur den Schweif und die Mähne mit dem Kopf frei liess und mit einem doppelten Besatz von Silberglocken versehen war, deren Klang musikalisch und fein gestimmt war.“

Dann merkte Lady Blessington noch an, dass früher, in Frankreich, die großen Herren in ihren Remisen neben den Cabriolets und Pritschkas für die schneereichen Wintertage stets einen Schlitten stehen gehabt hätten. Einen solchen phantasievollen Schlitten zeigt die Abbildung 257. Die von einem Cape aus Hermelfell bedeckte Dame sitzt im Schlittenkasten unter einem Tigerfell, der Kavalier lenkt das Pferd mit langen Leinen von der hinten angebrachten Sitzpritsche aus.



259

„Traineau“. Die Fotografie von (Louis-)Jean Delton stammt aus dem Werk „Les Equipages à Paris“ der Zeit um 1865. Das Bild zeigt einen späten Figureschlitten, der von einer Dame im Pariser Stadtpark Bois de Boulogne ausgefahren wird. Hier sind zwei Pferde vorgespannt. Für den Diener war die hintere Sitzpritsche reserviert.

Familien- und Sportschlitten

Im 19. Jahrhundert verbreitete sich nicht nur das Kutschenfahren auf weitere Kreise, sondern auch das Schlittenfahren. Dafür dienten jetzt weniger mehr Prunk- und Rennschlitten, sondern praktisch und bequem gebaute Gebrauchsschlitten, gewissermaßen Kutschenkästen auf Kufen. Im Zeitalter der Industrialisierung wuchs die Mobilität enorm. Wenn bei großer Kälte und hohem Schnee die Kutschen versagten, musste notgedrungen auf bequeme Schlitten umgestellt werden. Diese boten jetzt meist Platz für mehrere Personen.

Als „Familienschlitten“ definierte Krünitz „mit zwei Pferden bespannte Schlitten, in deren Kasten vier Personen und auch noch ein Paar Kinder zwischen den Personen sitzen können“. Familienschlitten wurden wie die Rennschlitten noch bis ins frühe 19. Jahrhundert meist von der hinten angebrachten Kutscherpritsche aus gelenkt „und der hinten Aufsitzende knallt oder klatscht mit der Peitsche“.

Im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts wurden immer mehr den Kutschen ähnliche Kastenmodelle auf Kufen gesetzt. So gab es Chaisen-, Mylord-, Vis-à-vis- und Landauer-Schlitten. Diese wurden jetzt wie die Kutschen von einem erhöhten Bock aus gelenkt. Auch entstanden leichte Kutschen, die nicht selten mit einem Satz Kufen ausgeliefert wurden, die anstelle der Räder auf die Achsen montiert werden konnten. Häufig wurden älteren Kutschenkästen auch die Gestelle und Räder abgenommen und diese in Zweitverwendung auf Schlittengestelle aufgesetzt.



260

Um 1900 kam der Familienschlitten auf, hier ein hinten vierplätziges Fahrzeug.

Links: Der Vis-à-vis-Schlitten der Basler Carrosserie Heimburger ist tadellos angespannt. Der Kutscher trägt das typische Pelzcape für den Winterdienst.

Rechts: Dasselbe, vielleicht identische Schlittenmodell in der Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim.

Schlitten wiesen vorne einen größeren Schneefang aus, so dass die Insassen nicht den durch die Hufe aufgeworfenen Schneeklumpen ausgesetzt waren. Der gleichen Funktion dienten spezielle Tücher zwischen den Pferden und dem Fahrzeug. Zur Kleidung eines Kutschers gehörte auf dem Schlitten ein wärmendes Pelzcape, oft aus Bärenfell, und nicht selten die Pelzmütze. Obligatorisch war die Ausstattung des Herrschaftsschlittens mit schweren Pelzdecken und Quastenbehang.

Zum Schlittensfahren wurden spezielle Schlittengeschirre hergestellt, die meist stark verziert und nicht selten nach alter Art in buntem Leder ausgeführt wurden. In vielen Städten verlangten die polizeilichen Vorschriften Schellen oder Glocken an den Geschirren, damit das Nahen eines Schlittengespanns auf dem schalldämpfenden Schnee für die anderen Verkehrsteilnehmer zu hören war. Dazu gehörten auf den Kammdeckeln beziehungsweise Selletten montierte Glockenspiele und vor allem über den Pferderücken geschnallte Schellenbänder. Diese waren meist bunt verziert. Im Winter konnte man den Auftritt noch nach alter Art herausputzen. Dazu gehörten vor allem den Kopfgestellen aufgesetzte bunte Feder- oder Rosshaarbüschel. All diese Accessoires waren bei Geschirrlieferanten erhältlich. Pferdegezogene Familien- und Personenschlitten wurden bis weit ins 20. Jahrhundert hinein weiter neu gebaut und verwendet, in Touristenorten zum Teil bis heute. Auch die um 1900 besonders beliebten Rennen mit leichten Traberschlitten amerikanischer Bauart oder Goasslschlitten gibt es heute noch, etwa im schweizerischen St. Moritz oder im oberösterreichischen Ort Eidenberg.



261

Zum Schlittengespann gehörten die entsprechenden Geschelle ebenso wie ein Kopfputz. Der Besitzer des Schlosses Goldenberg bei Winterthur fährt hier um 1900 sein Gespann selber.

Schlittenfahren heute

Für eine Schlittenfahrt kann heute das übliche Fahrmaterial eingesetzt werden. Brauchbare Pferdeschlitten sind recht günstig zu erwerben. Dabei sind Schlitten mit einem erhöhten Sitz für die FahrerIn oder den Fahrer für den Anfang vorzuziehen. Allerdings ist auf einen tiefen Schwerpunkt des Fahrzeuges zu achten, denn beim Schlittenfahren besteht die Gefahr des Umwerfens, vor allem beim Anecken an ein durch Schnee verdecktes seitliches Hindernis.

Bis heute erhalten haben sich als ländliche Bräuche Schlittenrennen, neben traditionellen Schlittenumzügen wie in Zell am See auch die Schlitteda Engadiniana und die friesischen Arrenslee Wettbewerbe, bei denen sogar das Ringstechen noch praktiziert wird. Auf Eis fährt man mit mit speziellen Eisstollen beschlagenen Friesen in traditionellem Outfit und Schlitten um die Wette. In alpinen Regionen gibt es auch heute noch von Privatpersonen zu benützende Schlittenbahnen. Allerdings ist stets mit schneefreien Passagen zu rechnen. Deshalb werden in Touristenorten neu gebaute Schlitten oft mit einem eingebauten Radsatz ausgestattet, der hydraulisch abgesenkt werden kann. Solche Gefährte sehen allerdings nicht mehr elegant aus und sind auch recht schwer. Eine andere Möglichkeit für Privatfahrer ist die Verwendung von leichten Schlitten nach amerikanischer Art, mit denen auch mal leicht über schneefreie Stellen hinweggeglitten werden kann. Wichtig sind auch beim Schlitten mechanische Bremsen, auch gegen das Schlingern in schneller Fahrt. Die übliche Einrichtung sind zwei „Kratzer“, die sich über ein Schwungrad und durch die Mechanik in den Schnee eingraben.



Meine persönliche Erfahrung und Meinung

Schlittenfahrten sind auch heute noch ein tolles Erlebnis, aber nicht ohne Tücken. Denn das Schlittenfahren ist nicht ganz ungefährlich. Die Pferde sind bei kalten Temperaturen meist ein wenig spritziger als sonst, oft weht ein scharfer Wind und die Umgebung ist für alle neu. Deshalb muss das Material stimmen. Nach meiner Erfahrung sind leichte Schlitten am besten zu fahren, zumal heute kaum mehr längere glatte Bahnen zur Verfügung stehen, sondern immer wieder durch angewehten Tiefschnee oder über apere Stellen gefahren werden muss. An die Glocken und Schellen gewöhnen sich die Pferde relativ schnell. Am besten ist, wenn man sie vor dem Schlitteneinsatz schon am Wagen einsetzt. Besonders romantisch sind Nachtfahrten mit brennenden Laternen, wenn man bei Mondschein durch die stille, tief verschneite Landschaft fahren kann. Allerdings muss man sich nach neuem Schneefall beeilen, heute gibt es im Winter kaum mehr länger gute Bedingungen für Schlittenfahrten.



263

Schlittenfahrt heute mit einem leichten Schlitten nach amerikanischer Art.

Konkrete Empfehlungen zum Thema Schlittenfahren

Schlittenfahren ist gefährlicher als Wagenfahren:

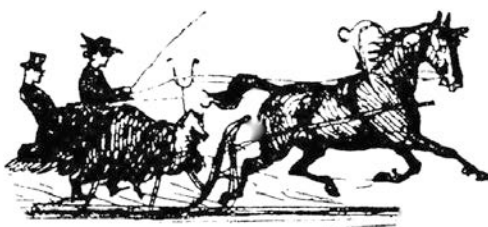
Die Pferde sind im Winter meist voller Energie. Deshalb sollte man das Schlittenfahren mit Bedacht angehen und dafür zuerst eine ruhige Umgebung aussuchen. Schlitten sind nicht so gut wie Wagen zu bremsen und kommen leicht ins Schlingern. Die Bracke liegt beim Schlitten meist tiefer als beim Wagen; dementsprechend können die Pferde leichter über die Londen, Deichseln und Stränge treten.

Vorher alles testen:

Das richtige Material ist beim Schlittenfahren besonders wichtig. Dazu gehören Bremsen am Fahrzeug und gut verschnallte Hintergeschirre. Ungewohnte Zutaten wie Glocken und Schellen sollten vor dem Winter am Wagen in Fahrt getestet werden. Um schneefreie Stellen überwinden zu können, müssen die Pferde zugfest sein und das kratzende Geräusch tolerieren.

Wenn schon, denn schon:

Will man das Schlittenfahren richtig auskosten, gehören dazu – wie früher – gute warme Kleidung und wärmende Decken für alle, auch für die Pferde beim Halt.





Farbdruck um 1890.

12. Sicherheit

Wenn heute im Straßenverkehr ein Unfall geschieht, heißt die Ursache oft menschliches Versagen. Das gilt auch für viele Unfälle mit Gespannen. Das Wort „Unfall“, früher auch als „Umfall“ verwendet, ist verwandt mit dem Wort „umfallen“, dann, wenn nämlich die Kutsche umgekippt ist. Das kam früher viel öfter vor, als wir meinen, wie alte Überlieferungen und Bilder zeigen. In der innovativen Zeit um 1800 wurden indessen im Bereich Sicherheit große Fortschritte gemacht. Dazu gehörten die bessere Ausbildung des Fahrpferdes (vgl. dazu Kapitel 4) und die des Kutschers (vgl. Kapitel 10). Diese beiden Faktoren sind – neben dem richtigen Material – auch heute noch die beiden wichtigsten Garanten für sicheres Gespannfahren.

Gespannfahren ist gefährlicher als Reiten, für sich selbst wie für andere:

- Wenn ein Gespann mit einer schweren Kutsche durchbrennt, gefährdet dies Dritte mehr als ein allein durchgehendes Pferd.
- Auf einem Wagen sitzen oft mehrere Personen, auch Kinder oder ältere Personen.
- Der Reiter hat mit seinem Sitz eine direktere Einwirkung auf das Pferd als der Fahrer. Springt ein Reitpferd wegen eines unerwarteten Hindernisses seitlich weg oder vor, hat dies meistens weniger Konsequenzen als beim eng eingeschrirrtten Fahrpferd. Hier kann ein Geschirr- oder Wagenteil reißen, eine Deichsel oder eine Londe in die Brüche gehen. Eine Deeskalation durch die Fahrerin oder den Fahrer wird dann schon schwierig.

Oder wie Pape schon 1966 schrieb:

„Der Fahrer hat eine wesentlich größere Verantwortung (als der Reiter, A.F.), sowohl für die Mitfahrenden als auch für die mitgeführte Last und die Sicherheit des Straßenverkehrs. Schon vor Beginn einer Fahrt muss er sich überzeugen, dass Leinen und Geschirr in Ordnung sind ...“.



264

Unfallursache Leinenriss: Nach dem Riss der rechten Vorderleine drehen die Vorderpferde ab und bringen den Highflyer-Phéton in gefährliche Schiefelage. „Eine unangenehme Situation“ ist dieses um 1800 entstandene Ölbild von Jacques-Laurant Agasse (1767-1849) betitelt.

Fahrausbildung früher

Ein Berufsfahrer musste früher eine mehrjährige Lehrzeit absolvieren, bis er als Kutscher angestellt werden konnte. Innerhalb eines größeren Stalles gab es eine strenge Hierarchie, die ein Kutscher in der Regel durchlaufen musste: Stallbursche, Groom, zweiter Kutscher und erster Kutscher. Eine beispielhafte Karriere ist die oben beschriebene von Edwin Howlett.

Nach Underhill begann die Laufbahn eines Kutschers in seiner Zeit (im Zeitalter der Kinderarbeit!) bereits „im Knabenalter“ gefolgt von der Arbeit unter dem Sattel, etwa beim Einreiten junger Hengste. Dann begann die „harte und raue Schule“ bei einem außerordent-

lichen Lehrmeister, zu der auch die Stallarbeit gehörte. Hier lernte er das Pflegen der Pferde, des Geschirrs, der Wagen, der Sättel und diente zunächst auch als livrierter Groom auf dem Bock und im Sattel. Dann wurde er Hilfsfahrer und lernte den Umgang mit dem Pferd betreffend Pflege, Fütterung, Beschlag usw. Darauf folgte die Ausbildung in den Bereichen Zäumung, Anspannen und Fahren mit ein, zwei und vier Pferden sowie im Tandem.

Bewährte sich ein Mann in all diesen Belangen, konnte er zweiter Kutscher werden und schließlich allenfalls erster Kutscher. Eine andere Art der Laufbahn war die militärische. In der Zeit um 1900 wurden viele Kutscher aus dem Militär rekrutiert, wo sie Reiten und Fahren im Dienste der Kavallerie oder der berittenen Artillerie à fonds gelernt hatten. Sportladys und Herrenfahrer wurden meist auch schon im Kindesalter zu Hause an ihren künftigen Status, zu dem das Reiten und Fahren ganz selbstverständlich gehörte, vorbereitet. Dazu gehörten das Reiten auf einem Pony und das Fahren mit einem Ziegen- oder Ponygespann. Darauf folgte die Fahrausbildung durch die Eltern und das Stallpersonal. Angehende Viererzugfahrer legten sich, wie schon erwähnt, meistens einen Fahrlehrer zu. In England waren das im 19. Jahrhundert meist ältere Coachmen, die den Fahrstall leiteten, die Pferde mit der Herrschaft auswählten und diese auch ausbildeten. Sie begleiteten ihre Brotherren oft auf längeren Ausfahrten. Das zeigen deutlich alte Fotos.



265

Unfallursache Unaufmerksamkeit des Kutschers: Die Coach eckt an einem Meilenstein an, die Stangenpferde befreien sich steigend und schlagend.

Die Sicherheit ruht auf drei Säulen

Drei Parameter bilden – neben der richtigen Turniervorbereitung – die Grundlage für sicheres Fahren:

1. Gute Ausbildung der FahrerIn oder des Fahrers (vgl. auch Kapitel 10)
2. Eignung der verwendeten Pferde für das Fahren und gute Ausbildung derselben (vgl. auch Kapitel 4)
3. Qualität des Wagens und des Geschirrs sowie richtige Verschnallung desselben (vgl. auch Kapitel 6)

1.
Der Ausbildungsstand der FahrerIn oder des Fahrers sollte dem seiner Pferde entsprechen sowie der Art des Anlasses, an dem er teilnimmt. Den Kutschierenden kommt auf dem Turnier oder beim öffentlichen Fahren die Rolle eines Kapitäns auf ihrem Fahrzeug zu. Sie werden durch entsprechende Helfer/Grooms unterstützt, instruieren dieselben und die Mitfahrenden, sie beordern den Groom oder die Grooms zu den Pferden, falls es nötig ist. Diese stehen beim Halt vor den Pferden und lassen sich weder durch Gespräche noch durch andere Ereignisse von ihrer Aufgabe ablenken. Fühlt sich ein Fahrer oder eine FahrerIn mit Fußbremse wohler, kommt er oder sie lieber mit einem so ausgerüsteten Fahrzeug zum Traditionsanlass. Fahrende und Grooms trinken nicht zu viel Alkohol vor und während der Fahrten. Auf den Wagen gehört Ersatzmaterial wie Stallhalfter, Stricke, Riemen, Ersatzkandaren und Ersatzleinen sowie starkes Isolierband.

2.
Die richtige Auswahl und die Ausbildung des Fahrpferdes ist die zweite Säule des sicheren Fahrens, wie es oben beschrieben wurde. Dazu gehört auch der Konditionsaufbau. Unmittelbar vor dem Turnier, vor allem vor dem Kegelfahren, sollten die Pferde entsprechend ihrem Temperament und ihrem Wesen vorbereitet werden. Dazu gehört auch das vorgängige Longieren und Reiten. Ist eines der Pferde beim Zweispänner heftiger als das andere, kann es vorher einzeln gearbeitet werden. In der Regel sind die Aufgaben bekannt, die zu bestehen sind.

3.
Die Ausrüstung sollte nicht nur schön, sondern auch solide gefertigt sein. Das gilt vor allem für die Leinen und die Geschirre; diese müssen richtig angepasst und verschnallt werden. Empfehlenswert ist eine vorgängige Probefahrt mit einem Fahrlehrer. Was für das Geschirr gilt, gilt auch für den neuen oder revidierten Wagen. Man sollte bei einem Turnier nicht ohne vorherige Testfahrt des Fahrzeugs antreten. Zu schnell quietscht ein neuer Bremsklotz oder es lockert sich eine Schraube. Kommt es dann doch zu einer brenzlichen

Situation, hält man lieber zu früh als zu spät an und bringt die Sache in Ordnung. Historische Wagen sind oft länger gebaut als Übungswagen und deshalb schwieriger zu wenden. Deshalb ist es nur von Vorteil, wenn Probefahrten mit entsprechenden Aufgaben durchgespielt wurden. Dabei empfiehlt es sich, auf einer Testfahrt den Wagen gleich zu besetzen wie auf dem Turnier. Wagen mit einer schmalen Spur, etwa um 1,12 m, wie sie früher in Bayern üblich waren, können leichter umgeworfen werden, als solche mit breiter Spur. Wenn man sportlich fahren will, ist das beim Kauf eines alten Wagens zu beachten.

Wie eingangs erwähnt, gehen die meisten Zwischenfälle auf den Fehler eines Menschen nicht des Tieres zurück. Denn, wie es auch im FN-Buch zum Fahren von 2017 heißt:

„Der Fahrer muss sich mit seinem Verhalten an der Natur des Pferdes orientieren – nicht umgekehrt.“

Und: *„Erfahrene Fahrer sind in der Lage, jede Situation aus der Sicht des Pferdes wahrzunehmen. Sie können eventuell der Reaktion des Pferdes zuvorkommen, indem sie Gefahrensituationen vermeiden oder diese geschickt überspielen und dabei beruhigend auf das Pferd einwirken.“*

Gerade deshalb ist – noch wichtiger als beim Reiten – das ständige Vorausschauen über die Ohren des Gespanns hinweg auf die kommenden mindestens 100 Meter so wichtig. Zwischenfälle entstehen nicht nur beim Fahren, sondern auch im Stehen. Deshalb: Besonders während eines Fahranlasses mit mehreren Gespannen auf dem Platz – und überhaupt – muss stets ein geübter Fahrer oder eine Fahrerin auf dem Bock mit den Leinen in der Hand sitzen. Vom Boden aus hat man kaum eine Chance, ein abrupt lostretendes fahrerloses Gespann zu halten.



266

Unfallursache Überforderung: Kutscher und Pferd waren dem Überholmanöver des grossen Omnibus nicht gewachsen.

Verschiedene Gefahren

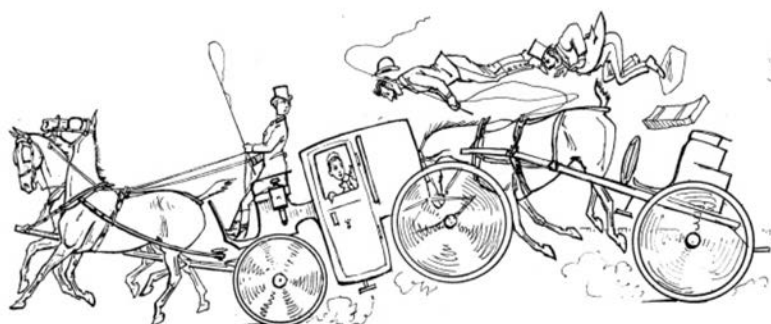
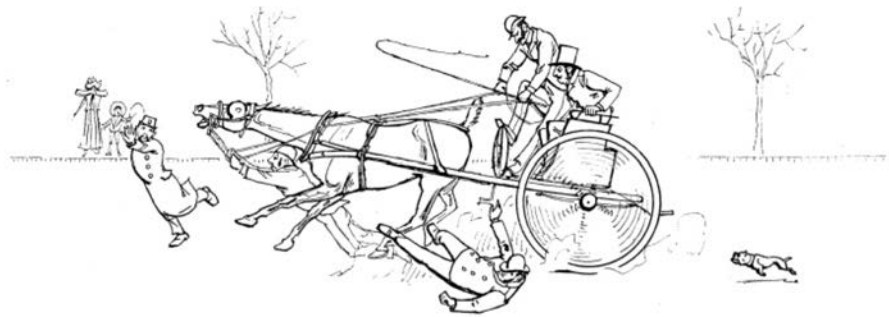
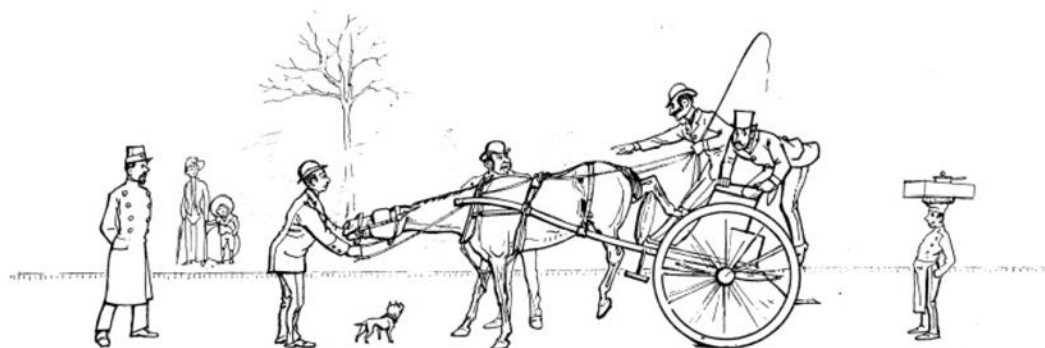
Alte Wagen gehen in den Wendungen gerne „in die Knie“. Besonders (amerikanische) Wagen mit zwei Querfedern können beim schnellen Kegelfahren stark in Schräglage kommen. Sitzt auf dem Bock ein schwergewichtiger Fahrer, droht in der schnellen Linkswendung die Gefahr des Umwerfens. Allgemein sollte bei jedem Wagen vor der Restaurierung beziehungsweise vor der Neubemalung eine Sitzprobe in Vollbesetzung durchgeführt werden. Sie zeigt schnell, ob die Federn des Fahrzeugs neu gesprengt werden müssen. Bei alten Wagen mit sekundär aufgedoppelten Gummiwülsten streift in starken Wendungen auf schlechtem Boden schnell einmal das Gummi in der Passage des Kastens, was schlimme Folgen nach sich ziehen kann.

Nicht nur die Gesundheit der Pferde, auch die Gesundheit der Fahrerin und des Fahrers ist ein Thema. Ein längeres Turnier, gerade unter der Frühjahrs-sonne kann herausfordernd sein. Normalerweise sitzt man ja nicht mehrere Stunden mit Hut oder gar Zylinder in der Sonne. Gerade deshalb sind bequem zu tragende Kopfbedeckungen ebenso wichtig wie die Mitnahme von Getränken. Ich habe es schon erlebt, dass Leute nach Stunden auf der Kutsche bei bestem Wetter unter starken Kopfschmerzen litten und/oder dehydriert waren.



267

Nochmals Unfallursache Überforderung nach Crafty: Der Herrenfahrer kann nach der Vorbeifahrt eines knatternden Dreirad-Motorrads seinen Viererzug kaum im Zaume behalten.



268

Mit englischem Humor zeichnete der Pariser Crafty sich anbahnende Unglücke auf.

Oben: Das junge Pferd zieht nicht an, hängt nach dem Auskeilen mit dem rechten Hinterbein am Spritzbrett. Der Beifahrer möchte sich absetzen, aber der Fahrer bleibt stur.

Mitte: Dann geht es aber plötzlich los, das ungewohnte Geräusch der schneller drehenden Räder treibt das Pferd zur Flucht an.

Unten: Das Einfahren endet in einem Auffahrunfall mit Doppelflug!

So wichtig Fußbremsen für die Sicherheit sind, sie können auch Probleme verursachen. Naht ein unerwartetes Hindernis, etwa eine quer zur Straße verlaufende Gitterabdeckung, ist die Versuchung groß – wie beim Autofahren – auf die Bremse zu treten. Damit wird zuweilen das Falsche bewirkt, das Gespann wird irritiert, der Bewegungsfluss gebremst. Noch schlimmer ist das starke Bremsen mit Scheibenbremsen beim Durchgehen des Gespanns, die Hinterräder blockieren, es entsteht ein Schleifgeräusch, das die Pferde zusätzlich irritiert und noch mehr zur Flucht animiert. Hinzu kommt, dass ein hinten voll gebremster Wagen eher zum Schlingern neigt.



269

Vermeidbare und fast unvermeidbare Materialfehler.

Links: Neue Geschirre haben zuweilen Messingdorne an der Strangstutzenschnalle statt solche aus Stahl. Hier bog beim starken Anziehen des Gespanns der Dorn ab und wurde als Notbehelf geradegebogen und mit Kabelbindern fixiert.

Rechts: Bei schweren Wagen kann es immer wieder zum Bruch eines Waagscheits kommen.

Im Straßenverkehr auf der Gegenspur vorbeifahrende LKW oder große Landmaschinen sind für viele Gespanne ein Risiko. In solchen Fällen fahre ich auf Empfehlung von Daniel Würigler näher an die Mittellinie heran, so dass erstens das entgegenkommende Fahrzeug eher abbremsst und zweitens rechts genügend Raum für mögliche Schwenker des Gespanns bleibt. Das nahe Heranfahren an den Gegenverkehr übe ich selbst immer wieder. Ein kleiner Fehler kann blitzschnell zu einem großen eskalieren: daher sollte man kleinere Fehler sofort beheben und Ruhe bewahren. Wird ein Pferd langsam heftig, sollte rechtzeitig reagiert werden und nicht erst, wenn die Situation eskaliert.

Wichtig sind die richtige Verschnallung der Leinen und vor allem der Zäumung. Nur ein korrekt verschnalltes Gebiss erfüllt seinen Zweck:

- Die Gebissbreite sollte zur Breite des Pferdemauls passen
- Die Dicke der Stange, ihre mögliche Biegung (oder ggf. Zungenfreiheit) müssen passend zum Platz im Pferdemaul bzw. der Dicke der Pferdezunge ausgewählt werden.
- Die Kinnkette sollte sorgfältig ausgedreht und so lang sein, dass sie beim Annehmen der Leinen in einem Winkel von nicht mehr als 40-45 Grad anliegt.
- Das Gebiss darf nicht zu tief geschnallt werden, denn dies erhöht die Gefahr, dass das Pferd mit der Zunge über das Gebiss kommt.

Ein Gebiss, das dem Pferd unangenehm ist, kann zu Kopfschlagen, Nervosität und weiteren Abwehrreaktionen führen. Wer die Kinnkette zu fest schnallt, verursacht einen permanenten Druck in der Kinngarbe ohne dass das eigentliche Gebiss oder der Nasenriemen zur Wirkung kämen. Man fährt dann quasi „auf Kinnkette“, was extrem scharf ist, da in der Kinngarbe viele empfindliche Nerven zusammenlaufen. Ist die Kinnkette zu lose, „fällt die Kandare durch“, d.h. sie kippt zu weit und kann dabei die Zunge quetschen. Das Ergebnis kann in beiden Fällen offensichtliches Unbehagen bis Panik sein. Schmerz kann den Fluchtinstinkt auslösen.

Mit den verschiedenen Verschnallstufen einer Kandare – vom Balken über den ersten bis zum zweiten Schlitz – lässt sich eine „Sicherheitsreserve“ nutzen, so dass man die Pferde durch eine schärfere Schnallung in kritischen Situationen schneller unter Kontrolle hat. Allerdings sollte man dies zu Hause ausprobiert haben, denn auch eine ungewohnt scharfe Wirkung kann zu Spannungen beim Pferd führen.

Im Hindernisparcours empfiehlt sich eine weichere Verschnallung, da meist mit ständigem Kontakt zum Pferdemaul gefahren wird, um die Pferde präzise durch die Tore zu steuern.

Viele Unfälle geschehen durch Überschätzung der eigenen Fahrkunst.

Eine wichtige Hilfe ist bekanntlich die Stimme. Sinnvoll ist sie, wenn klare, eingeübte Kommandos in einem ruhigen Ton gegeben werden. Der elegante Fahrer gibt diese Stimmkommandos nicht zu laut und trainiert sie mit den Pferden entsprechend. Auffällig ist, dass professionelle Fahrer oft viel weniger mit den Pferden sprechen als Amateure. Diese beginnen zuweilen in herausfordernden Situationen – meist zur eigenen Beruhigung – ununterbrochen auf die Pferde einzureden und verunsichern sie damit mehr als dass sie sie beruhigen.

Kommt seitlich ein unerwartetes Hindernis näher, etwa ein Feuer am Wegesrand, sollte ohne großes Aufsehen und ohne merkbare Zügelveränderung an diesem vorbeigefahren werden. Wichtig ist die Bereithaltung der Peitsche auf der Gegenseite des Hindernisses, um im Notfall einem seitlichen Ausbrechen Einhalt gebieten zu können.

Ein wie beim Reiten häufig gemachter Fehler ist die gebannte Konzentration der Fahrerin oder des Fahrers auf das Gespann. Dieses muss zwar stets im Auge behalten werden, aber der Blick geht, wie dies schon Achenbach empfahl, stets auch über die Ohren etwa 100 Meter voraus.

Eine Erfahrung mit einer psychologischen Note: Pferde werden manchmal eher nervös, wenn die Fahrerin oder der Fahrer sich zu sehr mit Stimme und ständigem Peitscheneinsatz mit ihnen beschäftigt; führen die Kutschierenden aber ein gelöstes Gespräch mit der Person neben ihnen, werden die Pferde zuweilen oft ruhiger.

Sind nach einem schwierigen Zwischenfall wichtige Teile von Geschirr oder Wagen nicht ordnungsgemäß zu reparieren, ist es angebracht, die Fahrt lieber abubrechen als ein neues Risiko einzugehen.



270

In illustrierten Zeitschriften der Zeit um 1900 waren Unfälle mit Pferd und Wagen immer wieder ein mit drastischen Bildern unterlegtes Thema: Ausgerechnet bei der Hochzeit gehen die Pferde durch und ein Omnibus landet im Wasser.

Häufige Fehler, Gegenmaßnahmen und Reaktionen

Fehler: Die Leinen gleiten unmerklich durch die Fahrerhand, es wird immer wieder nachgefasst, die Pferde werden unruhig.

Gegenmaßnahme: In der Achenbachschen Grund- oder Gebrauchshaltung fahren, dabei liegen die Leinen fest in der linken Hand.

Fehler: Die Pferde stürmen davon, sobald angespannt ist oder die Bremse gelöst wird.

Gegenmaßnahme: Von jung an lässt man zu Hause auf dem Bock sitzend die Pferde eine Weile stehen, bevor man los fährt.

Fehler: Die Pferde stehen beim Halten nicht still, weil die Leinen zu sehr gespannt sind.

Gegenmaßnahme: Sobald die Pferde stehen, gibt man mit den Zügeln nach, so lange, wie sie ruhig stehen sollen.

Fehler: Beim heftigen Rückwärtsrichten bringt man die Pferde nicht mehr zum Stehen, der Vierradwagen verkantet sich gefährlich.

Gegenmaßnahme: Immer nur sanft durch kleine Paraden und rechtzeitiges Nachgeben der Leinen zurücktreten lassen.

Das am Deichselende abgestreifte Kopfstück gehört zu den gefährlichsten Situationen. Vorbeugende Maßnahmen sind:

- Mähnenhaare dort ganz ausschneiden, wo das Genickstück aufliegt.
- Genickstück mit Schnur im dahinterliegendem Mähnenhaar fixieren
- Kehlrriemen so eng wie möglich schnallen (er darf nicht die Luft abschnüren)
- Verbindungsriemen zwischen Kehlrriemen und Nasenriemen schnallen (z.B. Sporenriemen oder eigens angefertigten Lederriemen). Das ist die sicherste Maßnahme.

Die meisten Unfälle geschehen bekanntlich beim Ein- und Ausspannen. Auf dem Turnierplatz (in neuer Umgebung) sollte man daher Vorsicht walten lassen.

Dazu gehört das Einhalten der korrekten Reihenfolge beim Ein- und Ausspannen:

- Leinenschluss
- Aufhalter (lose oder in bekannte Einstellung)
- Stränge
- (gegebenfalls Anpassen der Aufhalter).

Beim Ausspannen umgekehrt!

Für das sichere Handling der Pferde empfehlen sich Halsriemen, insbesondere beim Wechseln von Kopfstück und Halfter. Stricke mit Karabiner (von innen in die Kandaren eingehängt) helfen beim Heranführen an den Wagen und während des Einspannens, da die Grooms so die Pferde halten können, ohne in den Fahrzaum oder in die Leinen zu greifen.

Kleinere oder größere Vorfälle passieren immer wieder. Wichtig ist, darauf schnell und richtig zu reagieren. Beispiele hierfür sind:

- Schlagen über die Stränge.
Reaktion: Strang an der Strangschnalle / Strangstutze ausschnallen und neu verschnallen. Im Notfall Strang durchschneiden.



271

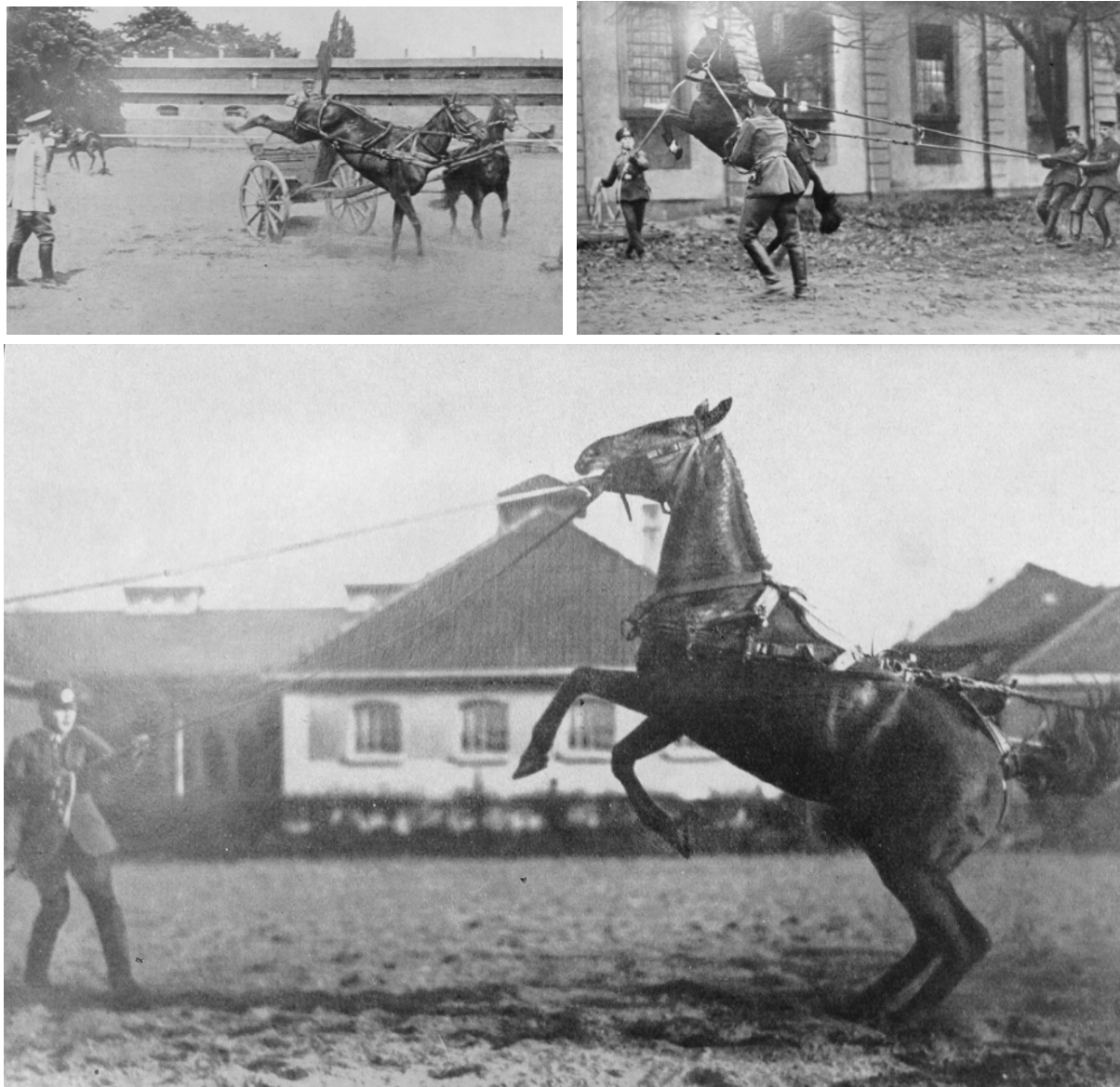
Galoppierende Pferde sieht man nicht gerne am Traditionsturnier. Galopp war lange Zeit dem Viererzug in der Ehrenrunde vorbehalten.

- Vorderbein verfängt sich nach dem Steigen in einem Aufhalterriemen.
Reaktion: Zugstränge lösen, Aufhalterriemen lösen und neu verschnallen.
- Kandare verfängt sich an der Deichselbrille oder in den Aufhalterriemen (oder Ketten). Reaktion: Anhalten und durch Groom bereinigen lassen.
- Umgeworfener Wagen. Reaktion: Der mit den Pferde am besten Vertraute geht zu diesen und beruhigt sie. Dann wird in keinem Fall der Wagen angespannt aufgerichtet, sondern ausgespannt, der Wagen aufgerichtet und wieder angespannt.
- Pferd fällt und liegt am Boden. Reaktion: Ruhe bewahren, Pferdekopf niederdrücken, Geschirr von hinten nach vorne lösen, dann Pferd aufstehen lassen. Oder bei stark gespannten, nicht zu lösenden Strängen: Kumtgürtel lösen, Kumtstangen abnehmen und dann Strang lösen.
- Pferd setzt zum Durchbrennen an. Reaktion: scharfes Parieren auf den ersten Metern, notfalls mit „sägen“. Wenn dies nicht gelingt: Gespann auf offene Strecke lenken und notfalls in tiefen Boden führen und auf eine große Volte manövrieren. Bei einer kleinen Volte besteht die Gefahr des Umwerfens des Wagens.

Bei ganz schwierigen Zwischenfällen wird in jedem Fall sofort angehalten. Gut gemeinte, hektische Hilfen von Umstehenden werden ferngehalten und die Situation von mit Pferden Vertrauten bereinigt.

Bei schweren Unfällen gilt wie im Straßenverkehr die bekannte Rettungskette:

1. Absichern/Eigenschutz
2. Notruf/Sofortmaßnahmen
3. Weitere Erste Hilfe
4. Rettungsdienst
5. Krankenhaus.



272

Auch widerborstige Pferde wurden früher eingefahren.

Links oben: „Der Schläger im Geschirr.“

Rechts oben: „Der Nichtzieher: Steigen und mit den Vorderbeinen schlagen.“

Unten: „Der Nichtzieher: Das Anziehen im Sprunge.“

In alten Büchern wurden zuweilen Gegenmassnahmen publiziert, die heute aus Tierschutzgründen zu unterlassen sind.

Meine persönliche Erfahrung und Meinung

Auf einigen Turnierplätzen habe ich bislang Zwischenfälle erlebt, die leicht hätten eskalieren können. Da befreit sich ein Pferd auf dem Anspannplatz und trabt auf andere los, dort verkantet sich ein Wagen, weil das Pferd nach dem Anfahren scheuend zurücksetzt. Deshalb ist im Fahrerlager höchste Besonnenheit gefordert. Dazu gehören gute Anbindevorrichtungen am Hänger und vor allem ein eingespieltes Team. Eine Person ist ständig bei den Pferden, das Umziehen der Kleider vor dem Start geschieht nacheinander.

Für die Sicherheit ist das Zusammenspiel zwischen dem Fahren und dem Groom entscheidend sowie auch dessen Ausbildung. Früher stand der Groom so lange beim Gespann bis der Wagen losfuhr und schwang sich erst beim Anrollen auf seinen Sitz. Umgekehrt stieg er vor einem Halt schon ab, bevor das Gespann ganz zum Stehen kam. Das diente auch der Sicherheit und so kann man es auch heute noch handhaben. Voraussetzung dafür ist, dass der Wagen – wie früher – so gebaut ist, dass die Helfer im Fahren auf- und absteigen können. Werden die Pferde bei einem sich nahenden Hindernis zu unruhig oder kommt auf einer Straße mit Gegenverkehr eine ungewohnt große Landmaschine entgegen, ist es keine Schande, wenn der oder die Begleiter im Schritt absteigen und die Pferde mit einem in der Kandare eingehängten Strick führen zu lassen. Und schließlich vermittelt eine gute Vorbereitung des Turniers mit allem nötigen Material Sicherheit und Ruhe.



273

In tiefem Boden kann es zur Zugverweigerung kommen. Entscheidet der Fahrer in solchen Situationen nicht selbst zur Aufgabe, sind die Richter gefordert.

Konkrete Empfehlungen zum Thema Sicherheit

Gefahrenbewusstsein:

Fahren ist gefährlicher als Reiten. Deshalb sind mehr Vorsichtsmaßnahmen angezeigt.

Die Sicherheit beruht auf drei Säulen:

1. Ausbildung der Fahrerinnen und der Fahrer
2. Ausbildung der Fahrpferde
3. Sicheres Material (Wagen und Geschirr).

Turniervorbereitung:

Ist das Turnier bestens vorbereitet, alles Material zusammengestellt, inklusive Ersatzmaterial, kann die Sache gelassen angegangen werden.

Üben:

Alle voraussehbaren Situationen und Hindernisse sind zu Hause, auch mit professionellen Fahrern, durchzuspielen.

Eingespieltes Team:

Auf jeden Wagen gehört neben der Fahrerinnen oder dem Fahrer eine im Umgang mit Pferden vertraute Person, beim Viererzug zwei.

Verkehrsregeln:

Die Verkehrsregeln des jeweiligen Landes werden eingehalten. Dazu gehört auch die entsprechende Beleuchtung.

Leidenschaft und Vernunft:

Elegantes Fahren ist eine schöne Leidenschaft. Aber man denke an das Gleichnis von Plato:

„Die Leidenschaften sind Rosse am Wagen der menschlichen Seele, deren Zügel die Vernunft führen soll“.



Türe der Road-Coach „Pioneer“ des Coaching Clubs von New York - Foto Autor

Zusammenfassung

Die Sparte Traditionsfahren beruht auf alten Grundlagen, vor allem der Zeit um 1900, ist aber ein relativ junger Sport. Denn er gabelte sich erst vor gut 20 Jahren vom Leistungssport ab. Er hat sich aber in einigen europäischen Ländern so weit etabliert, dass die Zeit gekommen ist, ein zeitgemäßes Handbuch vorzulegen, das Grundsätze dieser Sport- und Freizeitdisziplin mit Pferd und Wagen zusammenfasst. Dieses Handbuch soll auch neuen Fahrenthusiasten eine Einstiegs- und Orientierungshilfe geben.

Durch das traditionelle Fahren wird die alte Fahrkunst ebenso wieder hochgehalten, wie die Eleganz der Equipage der Zeit vor gut 100 Jahren. Die Fahrerinnen und Fahrer, ihre Pferde und ihre Wagen sollen eine harmonische Einheit bilden. Wie man das erreicht, wird im Kapitel zum Gesamtbild in Wort und Bild konkret besprochen, wie auch die Geschichte dahinter ausführlich dargelegt.

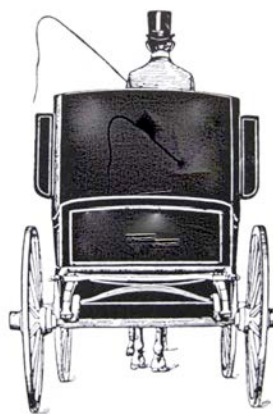
Die Grundhaltung hinter diesem Handbuch ist, die Wurzeln des traditionellen Fahrens nachvollziehbar zu machen und den heutigen Sport von der Geschichte her zu erklären.

Die verschiedenen Kapitel dieses Handbuches decken die Bereiche Pferd und Geschirr, Wagen und Restaurierung, Fahrerinnen und Fahrer, Groom, Mitfahrende, Kleidung, Accessoires sowie vor allem den stilvollen Gesamtauftritt und das Thema Sicherheit an verschiedenen heutigen Anlässen wie Turnier, Concours d'élégance und Korso ab.

In jedem Kapitel wird jeweils die historische Entwicklung dargestellt, gefolgt von zusammenfassenden, konkreten Empfehlungen.

Jeder Pferdefreund kann sich mit diesem Handbuch auf seine Art auf die Verbindung von Kultur und Sport einlassen und selbst die für ihn richtige Ausführungsart finden; sie reicht vom Turnier mit Meisterschaften über den Concours d'élégance bis zur zwanglos organisierten gemeinsamen Ausfahrt. Auf alle diese Anlässe wird eingegangen; die möglichen Auftritte mit besonderer Berücksichtigung der Kleidung der Dame und des Herrn werden mittels vieler attraktiver Bilder konkret veranschaulicht.

In den letzten Kapiteln wird auch das Umfeld behandelt, so der Stall, die Remise oder Geschirrkammer und auch das Schlittenfahren. Den Schluss bildet das wichtige Thema Sicherheit. Abgerundet wird das Buch durch ein ausführliches Schlagwortverzeichnis (Index); dadurch wird dieser Band zu einem kleinen Lexikon zur Fahrkunst und Wagenkunde.





Iffezheim 2018 - Heinz und Eva Scheidel auf ihrer Road-Coach mit Fahrer Hans-Werner Hamacher und Brigitte Kump sowie Mark Jurd

Index

Es wird auf Seiten verwiesen, auch bei den Abbildungen.
Aufgeführt sind weniger reine Nennungen als Textpassagen
und Illustrationen, die das jeweilige Thema erklären helfen
oder in den grösseren Zusammenhang stellen.

A		C	
A la Daumont	68	Cabriolet	77
Aachen	24ff.	Carossier siehe Karossier	
Accessoires	185ff.	Carrick	141
Achenbach, Benno	13f., 20, 217f.	Chaise	55, 61, 68, 146f.
Achenbachleine	102f.	Chaisenpferd	68
AFA siehe		Char-à-bancs	129f.
Association Française d'Attelage		Charrette anglaise	138
AIAT siehe		Chassis siehe Untergestell	
Association Int. d'Attelage de Tradition		Checkliste	209
Américaine/Amerikaner	114, 136	CIAT siehe Concours int. d'Attelage de tradition	
Amerikanische Anspannung	53	Cleveland Bay	31, 72, 78
Andalusier	64, 66, 79	Coach	17, 77, 91, 122ff.
Anglo-Normänner	72f.	Coaching	18ff., 37ff., 41
Anglomanie	18f., 71f.	Cocking Cart	140, 184
Anspannen	103f.	Concours d'élégance	42
Anspannungsformen	118	Concours int. d'Attelage de tradition	40, 43ff.
Association Française d'Attelage	34	Coupé	121f.
Association int. d'Attelage de Tradition	34, 43ff., 255f.	Courbette	215
Aufsatzzügel	95	Crafty	38, 51, 56
Ausbildung	220f., 235ff.	Curricule	141
B		D	
Benehmen	174ff.	Damenhut	180ff.
Berline	17, 18, 121	Deichsel	118
Berner Wagen	145	Demi-Mail-Phaëton siehe Phaëton	
Bockdecke siehe Kniedecke		Derby-Cart	62, 131
Bockkeil siehe Fahrerkeil		Deutsche Reiterliche Vereinigung	14
Bockkissen siehe Fahrerkeil		Deutscher Traditionsfahrer Verband e.V.	34, 46, 257ff.
Bockschürze siehe Kniedecke		Deutscher Sport-Verein	93f.
Break	55, 118ff., 129f., 132	Distanzfahrt	23, 41
Breggle siehe Break		Dog-Cart/Dogcart	52, 58, 60, 76, 100, 134, 137f.
Bremse	191f.	Doppellonge siehe Longe	
Breschwagen	144	Doppelringtrense	100, 102
Brougham siehe Coupé		Dos-à-dos	134
Brustblattgeschirr	18, 53, 91ff.	Drag siehe Park Drag	
Buggy	53, 137f.	DTV siehe Deutscher Traditionsfahrer Verbands e.V.	
Bürsch-Wagen siehe Pirschwagen		Duc	21, 76f., 128
Buxtonkandare	53, 93, 108	Duga	54

E		Howlett, Edwin	13, 19ff., 217
Expertise	153f.	Hufbeschlag	83f.
Ehrlers, Paris (Wagenfabrik)	151	Hunter (Jagdpferd)	67, 71
Einfahrwagen	65, 80, 130, 214	Hut	176ff.
Einfahren	220	I/J	
Elisabeth II., Königin	30	Jagdpferd siehe Hunter	
Ellbogenkandare	191	Jagdwagen	142f.
EMPFA Eidgenössische Militär-Pferdeanstalt	31, 78	Jucker	54, 68, 73
Englische Anspannung	53	Juckerpeitsche	54
Englisieren	70	Juckerwagen	115
Equipage	51		
Ersatzmaterial	183	K	
F		Kalesche	52, 114, 125f.
Fachberatung siehe Expertise		Kandare	102ff.
Fahrdecke siehe Kniedecke		Karossier	68
Fahrerkeil	190f.	Karussell	227
Fahrgerte	188f.	Kathe, Braunschweig (Wagenfabrik)	204
Fahrkunst	15ff., 213ff.	Kauffmann, Basel (Wagenfabrik)	122, 130, 140, 167
Fahrlehrer	88, 223ff.	Kladruher	68ff.
Fahrleine	102f.	Kleidung	169ff.
Fälschung	161	Kniedecke	194ff.
Fédération int. des Véhicules Anciens	162	Kokarde	172f.
Feldwagen	144	Konservierung	151ff.
FIVA siehe		Kopfstück	96
Fédération int. des Véhicules Anciens		Kreuzleine	92ff.
Friesenpferd	63, 79	Kummet siehe Kumt	
Fuhrmann	55, 187	Kumt	91ff.
Fussbremse	191f.	Kürwgen siehe Stuhlwagen	
G		Kustermann, München	201
Gabelleine	16, 92	L	
Gaiwagen siehe Gäuwagen	55	Lampen siehe Laternen	
Gäuwagen(Gaiwagen)	145	Landauer	124f.
Geissberger, Zürich (Wagenfabrik)	128, 134, 154, 164ff.	Ländliche Anspannung/Landanspannung	55, 58f.
George IV Phaëton siehe Duc		Landratswagen	144
Gesamtbild siehe Kapitel 3	51ff.	Landschützer/Lanschützer	144
Geschäftswagen	43, 55	Langbaum	118
Geschirrkammer	205ff.	Laternen	193f.
Gig	77, 139	Leistungssport	33ff., 78, 221ff.
Governess Car siehe Tonneau		Leonardifahrt	16
Grisone	15	Lippizzaner	63, 73
Guerinière, François Robichon de la	15, 213	Liverpoolkandare	57, 101
H		Livree	172f.
Hackney	53, 72, 77	Lohner, Wien (Wagenfabrik)	117
Halbkalesche siehe Vis-à-vis		Longe	80f.
Haltung	174ff.	Loßburg	45, 50
Hannoveraner (Pferderasse)	74	Ludwix XIV.	71, 199
Hansom Cab	90, 141	Luxuspferd	68
Henry Binder, Paris (Wagenfabrik)	157		
Heimbürger, Basel (Wagenfabrik)	131		
Heinze, Theodor	21		
Holland & Holland, London	27, 124		
Holsteiner (Pferderasse)	28, 68, 74		

M		R	
Mail-Phaëton siehe Phaëton		Rally/Ralli-Car(t)	138
Mail-Cart	134	Ramskopf	69, 213
Mail-Coach	17, 122ff.	Random	105f.
Marathon	23ff.	Regionales Gesamtbild	58
Marathonwagen	148	Remisieren	20
Maria-Theresia, Kaiserin	21	Rennschlitten	227f.
Meckelnburger (Pferderasse)	71ff.	Replica/Replika	148
Mills, London (Wagenfabrik)	134, 136	Restauration siehe Restaurierung	
Mütze	179	Restaurierung	151ff.
Mylord	57, 108, 127	Richter	46
N		Road-Coach	122ff., 184
Napoleon III.	151ff., 155ff.	Rogers, Fairman	123
Neapolitaner	72	Roof-seat Break	57, 58, 130, 169
Nonius	73	Royal Mail	17f., 35
NPZ siehe EMPFA		Russische Anspannung	53f.
O		S	
Obergestell	117	Sandschneider	144
Ohrenkappe	85	Scheibenbremse	35
Oldenburger Pferd	28, 74	Schlittenfahran	187, 227ff.
Omnibus	64, 133	Schmitz siehe Peitsche	
Orlowtraber	62, 73	Schräggkissen siehe Fahrerkeil	
Ostfrieze (Pferderasse)	74	Schwarzenbach, Horgen (Familie)	27
Ostpreusse (Pferderasse)	68, 74	Schweifrübe	70
P		Schweizer Wagen siehe Berner Wagen	
Pape, Max	27ff.	Schweres Warmblut	28, 64, 78ff.
Paradepferd	68	Selbstfahrer	135
Park Drag	122	Selle français	29
Park Phaëton siehe Duc		Sellerie siehe Geschirrkammer	
Parkwagen	128	Shanks, London (Wagenfabrik)	124
Peitsche	188ff.	Sielengeschirr siehe Brustblattgeschirr	
Pferdekauf	81	Sicherheit	235ff.
Percheron	72	Sociable	126
Peters & Sons, London	155	Spider Phaëton siehe Phaëton	
Phaëton	61, 63, 75, 134ff.	Sportliches Gesamtbild	56f.
Philip, Prinz	5, 30ff.	Städtisches Gesamtbild	58
Pirschwagen	144	Stall/Stallanlage	199ff.
Pleasure Driving	18	Stanhope Phaëton siehe Phaëton	
Ponywagen	147	Stepper	70
Postkandare	101	Steyrer Wagen	145
Prater in Wien	42f.	Stockpeitsche	55
Private Driving Club	41, 45	Stossleine siehe Gabelleine	
Prizelius, Johann Gottfried	213ff.	Strohkumt	184
Pürsch-Wagen siehe Pirschwagen		Stuhlwagen	144f.
		Sulky	61

T		W	
Talbot, Georg	25ff.	Wagenpass	162f.
Tandem	105f.	Wagonette siehe Wagonette	
Tandemwagen	60, 77, 140	Wagonette	5, 76, 131
Tierschutz	81f., 86ff., 204	Wagenremise	203ff.
Tilbury	60, 77, 139	Waldhausen, Köln (Sattlerei)	27
Tilburykandare	94, 101	Walther, Grossenhain (Wagenfabrik)	143
Tonne siehe Tonneau		Wanderfahrt	42
Tonneau	141	Weltcup	33
Toque siehe Damenhut		Wiederkehr, Colmar (Wagenfabrik)	130
Traber	23	Wilhelm II., Kaiser	20
Trakehner	74	Wrangel, Graf	41, 19f.
Trebst, Leipzig (Wagenfabrik)	152		
Trense	102ff.	X	
Troika	53f.		
U		Xenophon	15
Underhill, Francis C.	13	Yorkshire Coach-horse	71ff.
Unfall	234ff.	Z	
Ungarische Anspannung	54	Zimmermann, Berlin-Potsdam (Wagenfabrik)	116
Untergestell	117ff.	Zweihandsystem	33, 219
Unterkasten	117		
Unterkumt	55		
V			
Vanderbilt, Alfred Gwynne	25, 37, 39		
Verschnallen	107f.		
Victoria/Viktoria	21, 77, 127		
Victoria-Duc siehe Duc			
Viererzug	108		
Vis-à-vis	126		
Vollblut	67		

Literatur

- Achenbach 1921
Benno von Achnebach, Anspannen und Fahren
Berlin 1921
- Ammon 1805
Carl Wilhelm Ammon, Taschenbuch für Herrschaften und Kutscher
Nürnberg und Sulzbach 1805
- Beaufort 1889
Duke of Beaufort, Driving.
London 1889
- 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)
- Eerelmann 1898
Otto Eerelmann, Pferde-Rassen. Kunstabum mit 40 Abbildungen.
Groningen 1898
- Eberhardt 1889
F. Eberhardt, Das Wagenpferd und die Fahrkunst.
1889
- Faverot de Kerbrech 1903
Faverot de Kerbrech, L'art de conduire et d'atteler.
Paris 1903
- Fellgiebel 1930
Hans Fellgiebel, Die Fahrschule
Berlin 1930
- Filtzinger 1858
L.J. Filtzinger, Versuch über die Abstammung des zahmen Pferdes
Wien 1858
- Furger 2003/04
Kutschen Europas des 19. und 20. Jahrhunderts
Hildesheim – Zürich – New York 2009
- FN 2017
Fahren. Richtlinien für Reiten und Fahren – Band 5
(12. Ausgabe) 2017 Herausgegeben von der Deutschen Reiterlichen Vereinigung e.V. (FN)
- Furger 2009
Andres Furger, Fahrkunst – Driving
Hildesheim – Zürich – New York 2009
- Furger 2011
Andres Furger, Die Kutschensammlung Heinz Scheidel Mannheim
Allschwil 2011
- Furger 2015
Andres Furger, Kutschenbilder und Dokumente der Sammlung Siegward Tesch in Wiehl
Wiehl 2015
- Furger 2019
Andres Furger, Die Kutschensammlung Heinz Scheidel in Mannheim - Band 2: Die Naturholzwagen
Mannheim 2019
- E-Papers von Andres Furger zum Thema Pferd, Kutsche und Schlitten unter academia.edu
- Von der Chaise zum Cabriolet - Die Basler Carrosserie Kaufmann, Reinbolt & Christe
- Die Wagenfabrik Geissberger in Zürich (1850-1929)
- Garland 1903
James A. Garland, The Private Stable
Boston 1903
- Grison 1550
Federico Grison (heute meist Grisone genannt), Gli Ordini di Cavalcare
- 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)
- Hamelmann 1885
Friedrich Hamelmann, Die Fahrkunst
Leipzig 1885
- Heinze 1876
Theodor Heinze, Pferd und Reiter oder die Reitkunst in ihrem ganzen Umfange
Leipzig 1863
- Hémars 1819
Chevalier d'Hémars, De L'aurigie
Paris 1819
- Henri-Labourdette 1972
Jean Henri-Labourdette, Un siècle de carrosserie.
Lausanne 1972
Heydebrand 1883

- Leopold von Heydebrand an der Lasa, Handbuch des Fahr-Sport
Wien – Pest – Leipzig 1883
- Howlett 1893
Edwin Howlett, Leçons de guides.
Paris 1893
Deutsche Ausgabe: Fahrunterricht
Wiehl 2014
- 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 sämtlicher Pferde-Racen
Carlsruhe 1827
- Kurz 2019
Manfred Kurz, Das traditionelle Arbeits- und Festgespann 2010
- Lamparter 1988
Christian Lamparter, Die Fahrlehre
1988
- Merklein 1896
Franz Merklein, Praktisches Handbuch für den gesammten Wagenbau.
Wien, Pest, Leipzig 1896
- Pape 1966
Max Pape, Die Kunst des Fahrens
Stuttgart 1966
- Plessing 1927
F.W. Kurt Plessing, Leinenführung
Stuttgart 1927
- Pluvinel 1629
Antoine de Pluvinel, L'instruction du Roy en l'exercice de monter à cheval
Paris 1629
- Prizelius 1777
Johann Gottfried Prizelius, Vollstaendige Pferdewissenschaft
Leipzig 1777
- Richter 1805
E.G. Richter, Anweisung zur guten Pferdezucht
Halle 1805 (2. Auflage)
- Rogers 1899/1901
Fairman Rogers, A Manual of Coaching
New York 1901
Deutsche Ausgabe: Coaching – Ein Handbuch
Wiehl 2014
- Schönbeck 1900
Richard Schoenbeck, Deutsche Fahrkunde, Band 1 Das Pferd
Wiesbaden 1900
- Schönbeck 1907
Richard Schönbeck, Fahr-ABC
Berlin 1907
- 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
- Sidney 1885
Samuel Sidney, The Book of the Horse
1885 (erste Auflage 1873)
- Underhill 1897
Francis C. Underhill, Driving for Pleasure, or the Harness Stable and its Appointments
1897
Deutsche Ausgabe: Fahren zum Vergnügen
Wiehl 2014/2016
- Velstra 1988
Tjeerd Velstra, Das Fahrpferd und seine Ausbildung
1988
- Veltheim 1833
R. von Veltheim, Abhandlungen über die Pferdezucht
Braunschweig 1833
- Volkers 1882
Emil Volkens, Abbildungen vorzüglicher Pferde-Rassen
Stuttgart 1882
- Witte 1859
Johann Friedrich Witte, Die regelrechte Fahrkunst
Berlin 1859
- Wrangel 1908
Wrangel, Die Rassen des Pferdes, Erster Band
Stuttgart 1908
- Wrangel 1928
Das Buch vom Pferde, Zweiter Band
Stuttgart 1928 (6. Auflage)

Links zu Webseiten

Internationaler Vereine:

Fédération Equestre International www.fei.org	(FEI)
Association International d' Attelage de Tradition www.ariat-driving.net	(AIAT)

Nationale Vereine (Nachbarstaaten Deutschlands):

Deutschen Reiterlichen Vereinigung e.V. www.pferd-aktuell.de	(FN)
Deutschen Traditionsfahrer Verbands e.V. www.dtv-tradition.de	(DTV)
Association Française d' Attelage www.afa-attelage.org	(AFA)
Belgian Driving Association www.bdadriiving.webs.com	(BDA)
Association Belge d'Attelage www.batinfo.be	(BAT)
Nederlands Vereniging Traditioneel Gerij www.traditioneelgerij.nl	(NVT)
Schweizerische Gesellschaft für Fahrkultur www.gfk-sat.ch	(GFK)
Polskiego Towarzystwa Powozowego www.tradition.com.pl	(PTP)



Coaching in Berkshire 2018 - Pony-Drag - Fahrer Paul Martin - Foto Autor

Anhang

Reglement der AIAT (ASSOCIATION INTERNATIONALE D'ATTELAGE DE TRADITION) für den Wettbewerb CAT und CIAT

(Fassung 2016)

Das vollständige Reglement mit den Illustrationen ist abrufbar unter: www.aiat-driving.net

Ziel der Turnierveranstaltungen ist es, die traditionelle Fahrkunst mit historischen Wagen (Baujahr vor 1945) zu pflegen und das kulturelle Erbe der Equipagen zu erhalten. Das Verständnis dafür und der angemessene Umgang durch des Fahrers sollen bewertet werden. Der Wettbewerb besteht aus drei Teilen:

A: Präsentation - B: Geländestrecke - C: Geschicklichkeitsprüfung

Teilnahmebedingungen

Für die Teilnahme an einem nationalen (CAT) oder internationalen (CIAT) Wettbewerb beträgt das Mindestalter des Fahrers 12 Jahre. Ist ein Teilnehmer minderjährig, 12-16 Jahre alt, muss er von einem Erwachsenen begleitet werden.

Ein Fahrer kann nur an Veranstaltungen teilnehmen, wenn die Bedingungen der Ausschreibung erfüllt sind.

Bei Nennung müssen gültige Pferdepässe und der Nachweis einer persönlichen Unfallversicherung sowie Tierhalterhaftpflichtversicherung vorgelegt werden, die das Fahren mit Equiden mit einschliesst. Es dürfen nur Pferde, Ponys, Maultiere oder Esel starten, die ordnungsgemäß beschlagen sind und die nötigen Impfungen aufweisen. Sollten diese Bedingungen nicht erfüllt sein, darf keine Starterlaubnis gegeben werden. Ein schweres Zugpferd kann auch unter der Kategorie Warmblüter genannt werden, wenn das für die gesamte Saison gilt. In der Kategorie der schweren Zugpferde können nur die Pferde geführt werden, die im jeweiligen nationalen Pferderegister als solche geführt werden.

Richtverfahren

Die Jury besteht aus einem Vorsitzenden und ein bis zwei von der AIAT anerkannten Richtern. Sie garantieren die korrekte Anwendung des Reglements. Der Vorsitzende der Jury kann ein Gespann ausschließen, wenn ein Wagenpferd in schlechtem Gesundheitszustand ist, dem Fahrer offensichtlich die nötige Fahrpraxis fehlt oder Geschirr und Wagen Sicherheitsmängel aufweisen. Der Veterinär kann nur dem Vorsitzenden der Jury über Probleme Bericht erstatten. Historische Wagen (gebaut vor 1945) werden nach einer mit 20 Punkten umfassenden Skala beurteilt mit dem Koeffizienten 3, Kopien von historischen Wagen und andere Fahrzeuge mit dem Koeffizienten 1. Die Startnummer jedes teilnehmenden Gespanns wird an sichtbarer Stelle am Wagen befestigt. Ein Teilnehmer, der falsche Angaben über seinen Wagen macht wird nicht platziert.

Prüfungen

Die Gespanne müssen mindestens folgende Anzahl an Beifahrern (Grooms in Livree bzw. in angemessener Kleidung) vorweisen:

- Einspänner, Zweispänner Tandem, Dreispänner: einen Groom
- Unicorn, Random, Vier, Fünf – und Mehrspänner zwei Grooms

Weder die Pferde, noch Anzahl der Grooms, noch Wagen und Beschirrung dürfen während der drei Teilprüfungen ausgewechselt werden. Jeder notwendige Austausch von Teilen wird mit 20 Punkten bestraft. Ein Wechsel des Fahrers wird mit dem Ausschluss bestraft.

Fahrer und Beifahrer dürfen innerhalb der drei Teilprüfungen ihre Kleidung nur bei starkem Regen ändern.

Die Peitsche, an den jeweiligen Wagentyp angepasst, (Ein- und Zweispänner oder Vierspänner und Tandem) muss während der gesamten Prüfung in der Hand gehalten werden. Sollte eine unangemessene Peitsche eingesetzt werden, oder die Peitsche nicht während der gesamten Prüfung in der Hand gehalten werden, gibt es 10 Strafpunkte. Jedes Pferd darf nur einmal pro Prüfung eingesetzt werden.

Die Teilnahme an der Siegerehrung ist obligatorisch, Ausnahmen durch höhere Gewalt müssen vom Vorsitzenden der Jury genehmigt werden. Jegliche fremde Hilfe während der drei Teilprüfungen führt zum Ausschluss von der Platzierung.

A. Präsentation

Die Gespanne werden im Stillstand von jedem Richter getrennt beurteilt. Es gelten die definierten Kriterien der AIAT. Während der Präsentation sind Gamaschen, Bandagen, Hufglocken und jede andere Art von Beinschutz verboten. Bei Nichtbeachtung dieser Regel gibt es 10 Strafpunkte. Jeder Teilnehmer, der zu spät zur Präsentation oder zur Geländestrecke (2. Tag) erscheint, bekommt 5 Strafpunkte.

B. Geländestrecke

Die Geländestrecke prüft die Kenntnisse und die Fertigkeiten des Fahrers und dessen Fähigkeit, ein Gespann unter normalen Umständen in gleichmäßigem Tempo zu führen. Die Geländestrecke ist so konzipiert, dass sie mit jedem Wagenmodell ohne Probleme zu bewältigen ist. Die Geländestrecke ist zwischen 12 und 17 km lang und weniger als 9 km für die Esel und muss ohne jegliche Unterbrechung der Strecke durchgeführt werden. Der Fahrer fährt auf eigene Verantwortung und muss jederzeit die allgemein gültigen Verkehrsregeln beachten.

Die Durchschnittsgeschwindigkeiten sind:

6km/h für Esel

9km/h für kleine Ponys (bis 1,32m) und Kaltblüter und große Esel

11km/h für Ponys (ab 1,33m)

13km/h für Warmblüter

11km/h für schwere Gespanne (Coaches).

Der technische Delegierte kann als Einziger diese Geschwindigkeiten je nach Topographie und besonderen Umständen senken. Er muss die Jury darüber informieren.

Die erlaubte Zeit hat eine Spanne von +/- einer Minute. Jede Sekunde mehr oder weniger wird mit 0,2 Strafpunkten bestraft. Die Geländestrecke enthält maximal 5 Hindernisse (PC= Passages Contrôlés). Das letzte Hindernis liegt mindestens 300 Meter vor dem Ziel. (Siehe Liste über Hindernisse der AIAT.). Ein Gespann, das in diesen letzten 300 Metern anhält, bekommt 5 Strafpunkte.

Wer ein Hindernis vor Beginn der Geländestrecke oder Kegelparcours ausprobiert, wird ausgeschlossen. Für jegliche Hilfe in den Hindernisse der Geländestrecke werden 10 Strafpunkte angerechnet. Der Einsatz der Bremsen in den Hindernissen wird mit 10 Strafpunkten belegt. Kommt es Beschädigungen vor, während oder nach Einfahrt in das Hindernis und kann infolgedessen das Hindernis nicht ordnungsgemäß durchfahren werden, werden 10 Strafpunkte angerechnet. Die Hindernisse müssen in direkter Linie und in einem Zug durchfahren werden. Ausnahme : das Rückwärtsrichten.

Beispiel: Die Volte besteht aus einem geschlossenen Kreis. Das Hindernis mit dem Glas darf nur auf der direkten Geraden zwischen A und B gefahren werden.

C. Kegelfahren

Diese Prüfung ermöglicht dem Fahrer sein Gespann optimal durch einen festgelegten Parcours zu fahren. Die Größe des Platzes beträgt 6000 - 8000 m². Der Boden sollte eher flach sein und keine Löcher oder Unebenheiten aufweisen, um die Sicherheit der Gespanne nicht zu gefährden. Die Geschwindigkeiten sind 180 m/min für Kaltblüter, für Tandem oder Viererzüge,

200 m/min. für alle anderen Kategorien. Der Gebrauch von Bremsen ist verboten und wird mit 10 Punkten bestraft.

Es kommt zum Ausschluss, wenn sich ein Gespann länger als das Doppelte der zugelassenen Zeit im Parcours aufhält. Die Geschicklichkeitstrecke umfasst höchstens 20 Hindernisse. Eine Kombination aus Stangen ist nicht gestattet.

Der Abstand zwischen den Toren beträgt mindestens 12 Meter.

Der Kegelparcours wird eine Stunde vor Beginn des Wettbewerbs zur Besichtigung freigegeben. Die Fahrer sind angehalten, die Besichtigung in angemessener Kleidung durchzuführen. Jeder Verstoß gegen dieser Regel wird mit 5 Punkten bestraft.

Vor dem Start zur Prüfung grüßt der Teilnehmer die Jury. Nach Beendigung des Parcours entfällt der Gruß.

Jede Zeitüberschreitung wird mit 0,2 Punkten pro Sekunde bestraft. Das nicht Überfahren der Startlinie, wird mit 10 Punkten bestraft. Die Jury wird das Gespann auffordern, den Start zu wiederholen.

Jeder abgeworfene Ball kostet 5 Strafpunkte, jedoch werden pro Tor nicht mehr als 5 Punkte berechnet.

Die Tore müssen vom gesamten Gespann der Nummer nach durchfahren werden. Sie dürfen kein zweites Mal - egal aus welcher Richtung - gefahren werden. Sollte das geschehen, kostet es 5 Strafpunkte. Hat ein Fahrer ein Tor ausgelassen, darf er dieses noch durchfahren so lange das nächste Tor noch nicht durchfahren wurde. Anderenfalls wird er mit 10 Strafpunkten belegt. Alle Tore, egal ob schon durchfahren oder nicht, die durch ein Gespann umgefahren werden, bedeuten 10 Strafpunkte für das Gespann. Wenn noch nicht durchgefahrene Tore durch das Gespann umfahren werden, läutet die Jury die Glocke, um die Zeit zu stoppen, bis das Tor wieder ordnungsgemäß steht. Das Gespann darf erst nach Freigabe durch die Jury seinen Weg fortsetzen. Ein nur teilweise durchgefahrenes Tor wird auch ohne Abwurf mit 5 Strafpunkten bestraft.

Sobald der Jury eine Unstimmigkeit auffällt, wird die Glocke geläutet. Das Gespann korrigiert sofort diese Unstimmigkeit und beendet den Kegelparcours. Die Zeitmessung wird dabei nicht angehalten. Beim Verlassen des Parcours ohne Überfahren der Ziellinie läuft die Zeitmessung weiter. In diesem Fall bekommt der Teilnehmer zu der aufgelaufenen Zeit noch 10 Strafpunkte. Eine Verweigerung oder ein Ausweichmanöver werden nicht extra bestraft.

Reglement des DTV (Deutscher Traditionsfahrer Verband e.V.) für Wettbewerbe und Events in traditioneller Anspannung

(Fassung 2018)

Das vollständige Reglement mit den Illustrationen ist abrufbar unter: www.dtv-tradition.de

§ 1 Zielsetzung und Zweck

1. Zielsetzung und Zweck des DTV-Reglements ist die erstmalige Aufstellung eines bundesweit einheitlichen Regelwerkes zur Planung und Ausführung von Wettbewerben und Events in traditioneller Anspannung.
2. Das gemeinsame Ziel der Teilnehmer, der organisierenden Vereine, bzw. der Veranstalter und Ausrichter traditioneller Turniere und Events gemeinsam mit dem Deutschen Traditionsfahrer Verband e.V. (DTV) ist, mit der Durchführung nationaler und internationaler Wettbewerbe und Events, sowie einer deutschen Meisterschaft in traditioneller Anspannung, die Kenntnis der traditionellen Fahrkultur, deren Kutschen und Equipagen zu bewahren, zu fördern und zu pflegen, sowie die Geschichte, Kultur und Historie bezüglich des früheren Gebrauchs von Gespannen zu vermitteln und zu vertiefen.
3. In Kooperation mit dem DTV werden Veranstalter, seien es Vereine oder anderweitige Ausrichter, nationale (CAT) und internationale (CIAT) Turniere sowie die weiter in diesem Reglement aufgeführten Wettbewerbe oder Events in traditioneller Anspannung organisieren, planen und durchführen.
4. Das Tierschutzgesetz gemäß der Bekanntmachung vom 18.05.2006 (BGBL I S.1206, 1313), zuletzt geändert am 18.07.2016, ist in der jeweils aktuellen Fassung einzuhalten. Dem Tierschutz Folge zu leisten und darüberhinaus zu fördern ist oberstes Gebot.

§ 2 Ermächtigung

Der Vorstand des DTV ist ermächtigt, das DTV-Reglement und die jeweiligen Bestimmungen für die in diesem Reglement genannten und geregelten Wettbewerbe und Events jederzeit zu ändern, zu ergänzen oder neu festzulegen.

§ 3 Fahrzeug-Kategorien

Die Anspannungen werden in Bezug auf die angespannten Fahrzeuge (Wagen) in Kategorien wie folgt aufgeteilt, wobei in der Regel jede einzelne der drei (3) Fahrzeug-Kategorien eine separate Bewertungsgruppe darstellen sollte.

Kategorie 1:
Traditionelles Gespann

Kategorie 2:
Replika

Kategorie 3:
Freizeitanspannung

Freizeitanspannungen sind von der Teilnahme an Turnieren und Veranstaltungen CAT und CIAT sowie der Deutschen Meisterschaft ausgeschlossen.

Zur Kategorie 1 zählen alle Anspannungen mit originalen Fahrzeugen einschließlich der originalen Fahrzeuge mit Restaurierungen, die nach traditioneller Methode durchgeführt worden sind, bzw. originale Fahrzeuge, die Reparaturen erhalten haben, die dem Original gleichkommen.

Bei Kategorie 2 handelt es sich um Fahrzeuge, die nach einem authentischen Vorbild neu angefertigt worden sind, also um Nachbauten originaler Wagen (Replika).

In Kategorie 3 fallen stilvolle Freizeitanspannungen, aber keine Marathonwagen oder ähnliche Sportwagen aus Metall. Diese sind von der Teilnahme ausgeschlossen.

Falls seitens des Veranstalters aus veranstaltungstechnischen Gründen Kategorie 1 und Kategorie 2 eine Bewertungsgruppe sind, sind für die Fahrzeuge (Wagen) der Kategorie 2 in der Teilprüfung Präsentation in der Bewertung entsprechende Abwertungen/Abschläge vorzunehmen.

§ 4 Wahlrecht der Veranstalter / Ausrichter

Das Reglement des DTV besteht aus einzelnen Modulen, die in ihrer Zusammenstellung durch den Veranstalter oder Ausrichter für sein Turnier oder Event frei wähl- und kombinierbar ausgeschrieben werden können.

Ausgenommen hiervon ist die Ausrichtung der Deutschen Meisterschaften im Bereich der traditionellen Anspannung. Für nationale (CAT) und internationale (CIAT) Veranstaltungen sind mindestens drei Teilprüfungen / Module, das heißt die Präsentation zwingend sowie darüberhinaus zwei weitere frei wählbare Module vorgeschrieben (siehe CAT/CIAT-Reglement).

Dem Veranstalter oder Ausrichter ist es grundsätzlich erlaubt, seine Ausschreibung in Bezug auf die teilnahmeberechtigten Fahrzeugklassen/Fahrzeugtypen entweder offen zu halten oder aber einzukreisen um so Extrabewertungsklassen zu bilden.

Zum Beispiel:

- Fahrzeuge, die vom Kutscher gefahren werden (wie z. B. Landauer, Mylord, Kalesche etc.)
- Fahrzeuge in ländlicher Anspannung (Jagdwagen, Wagonnette, Kirchwagen etc.)
- gewerbliche Fahrzeuge (Bäcker, Metzger, Eiswagen etc.)
- Coachklasse Coaching
- weitere Fahrzeugklassen und -typen

Sieger und Platzierte einer ausgeschriebenen Veranstaltung können nach Wahl des Veranstalters oder Ausrichters Sachpreise, Schleifen und/oder Stallplaketten erhalten.

Die Vergabe von weiteren Sonderehrenpreisen über das Platzierungsergebnis hinaus liegt im freien Ermessen des Veranstalters oder Ausrichters.

§ 5 Teilnehmer

Für die Teilnahme an einem nationalen (CAT) oder internationalen (CIAT) Wettbewerb beträgt das Mindestalter des Fahrers 12 Jahre. Ist ein Teilnehmer minderjährig, muss er von einem fachlich qualifizierten Erwachsenen begleitet werden, der in der Lage ist, das Gespann selbstständig zu führen.

Ein Fahrer und sein Gespann können und dürfen nur an einer Veranstaltung teilnehmen, wenn sie die Bedingungen der Ausschreibung vollständig erfüllen.

Bei der Nennung und Teilnahme an einer ausgeschriebenen Veranstaltung müssen die gültigen Pferdepässe der genannten Equiden vorliegen und der Nachweis einer persönlichen Haftpflichtversicherung sowie der Nachweis einer Tierhalterhaftpflichtversicherung, die das Fahren mit Equiden einschließt, erbracht werden. Der Teilnehmer startet auf eigenes Risiko und Haftung. Der Veranstalter oder Ausrichter als auch der DTV übernehmen gleich aus welchem Rechtsgrund keine Haftung für Risiken, die eine Teilnahme an einer Veranstaltung mit sich bringen können.

Es dürfen nur in der Ausschreibung benannte Equiden teilnehmen und starten. Diese Equiden müssen ordnungsgemäß beschlagen sein und die vorgeschriebenen Impfungen dokumentiert aufweisen können. Sollten diese Bestimmungen nicht erfüllt sein, ist eine Teilnahme an der Veranstaltung nicht möglich und es erlischt die Starterlaubnis.

§ 6 Richter

Zugelassene Richter sind anerkannte Richter des DTV, die in der jeweils aktuellen Richterliste aufgeführt sind.

1. Ein vom DTV anerkannter Richter wird vom DTV als Vorsitzender des Richterremiums empfohlen oder benannt.

2. Das Richterremium besteht aus einem Vorsitzenden und entsprechend diesem Reglement je nach Wettbewerb zusätzlich aus ein bis zwei vom DTV anerkannten Richtern.

Der Vorsitzende des Richterremiums kann ein Gespann ausschließen, wenn ein Wagenpferd in schlechtem Gesundheitszustand oder ausbildungsmäßig der Aufgabe nicht gewachsen ist, dem Fahrer offensichtlich die nötige Fahrpraxis fehlt oder die Anspannung insgesamt Sicherheitsmängel aufweist. Der Veterinär soll dem Vorsitzenden des Richterremiums über Probleme Bericht erstatten.

3. Die Kosten der eingesetzten Richter gehen zu Lasten des organisierenden Veranstalters/Ausrichters. Dazu gehören: Fahrtkosten, Übernachtungskosten, Verpflegungskosten oder sonstige Sachkosten.

§ 7 Verhalten vor Beginn der Präsentation

Der Veranstalter/Ausrichter eines Turniers im Bereich der traditionellen Anspannung hat dafür Sorge zu tragen, dass die zu bewertenden Equipagen mit einer klar erkennbaren, an der Kutsche befestigten Nummer ausgestattet sind und sich 10 Minuten vor dem Zeitpunkt der Präsentation bei einem zu diesem Zweck vom Veranstalter abgesteckten Warte- bzw. Einfahrtbereich zur Präsentation einfinden.

In der Ausschreibung ist seitens des Veranstalters/Ausrichters zu erklären, ob er Wagennummern zur Verfügung stellt oder ob diese vom Teilnehmer mitzubringen sind.

§ 8 Bericht des Vorsitzenden Richters

1. Der vom DTV benannte Vorsitzende Richter einer Veranstaltung sorgt für einen korrekten Bericht der Veranstaltung (siehe Anlage Berichtformular) und achtet auf einwandfreie Abläufe sowohl beim Richterremium, als auch bei der Melde- und Rechenstelle sowie der Organisation im Allgemeinen.

2. Er kontrolliert die Gesamtergebnislisten auf Vollständigkeit und Richtigkeit:
- vollständiger Name und Wagennummer des Teilnehmers
- korrekte Bezeichnung der Kutsche und korrekte Kategorie und Rubrik.

3. Er zeichnet die Gesamtergebnislisten mit ab und sorgt für eine Übergabe der Ergebnislisten an den DTV.

4. Der Bericht des vorsitzenden Richters sowie die Ergebnislisten sind dem DTV innerhalb von einer Woche nach Abschluss der Veranstaltung durch den Veranstalter per E-Mail zur Verfügung zu stellen.

Reglement Wettbewerb CAT und CIAT

§ 1. Allgemeines

Die Gespanne müssen in den aufgeführten Kategorien mindestens die folgende Anzahl an Beifahrern (Grooms in Livrée bzw. in stilechter Kleidung) vorweisen:

1. Einspänner, Zweispänner, Tandem und Dreispänner: 1 Groom
2. Unicorn, Random, Vier-, Fünf- und Mehrspänner: 2 Grooms

Weder die Pferde, noch die Fahrer und die Grooms beziehungsweise die Besatzung (Gäste), noch Wagen und Beschirrung dürfen während der Teilprüfungen ausgewechselt werden. Jeder Verstoß wird mit 20 Strafpunkten bestraft. Ein Wechsel des Fahrers wird mit dem Ausschluss bestraft.

Folgende Veränderungen (Auswechselungen) an Wagen, Geschirren und Ausstattungen sind nach erfolgter Teilprüfung Präsentation für die Absolvierung der weiteren Teilprüfungen erlaubt:

- Stilechte Leine
- Peitsche
- Koppelriemen

- Hintergeschirr
- Geschirrunterlage
- Gebisse
- Ohrenschützer
- Streichkappen
- Bandagen
- Wechsel von Docken auf Ortscheide (halbfeste Anspannung, soweit der Wagen es von der Bauart her vorsieht)

Die der jeweiligen Anspannungsart entsprechende Peitsche muss während der gesamten Prüfung in der Hand gehalten werden und darf nur angemessen eingesetzt werden.

Ein Verstoß wird mit jeweils 10 Strafpunkten geahndet. Unangemessener Peitschengebrauch führt zum Ausschluss.

Jedes Pferd darf nur einmal pro Prüfung eingesetzt werden.

Die Teilnahme an der Siegerehrung ist Teil der Prüfung und daher eine Teilnahme an der Siegerehrung obligatorisch. Ausnahmen durch höhere Gewalt müssen vom Vorsitzenden des Richterorgans genehmigt werden.

Jegliche fremde Hilfe während der Teilprüfungen führt zum Ausschluss von der Platzierung.

§ 2. Einteilung der Kategorien in Anspannungsarten

1. Die Anspannungen der Kategorien 1 und 2 werden jeweils in folgende Anspannungsarten eingeteilt:

- 1-Sp. Pony
- 2-Sp. Pony
- 4-Sp. Pony
- Tandem Pony
- Sonderanspannung Pony
- 1-Sp. Pferde
- 2-Sp. Pferde
- 4-Sp. Pferde
- Tandem Pferde
- Sonderanspannung Pferde

Als Pony gelten alle Pferde bis zu einem Stockmaß von: 1,48 m

Als Pferde gelten alle Pferde ab einem Stockmaß von: 1,49 m

2. Entscheidend für die Einteilung ist die Größe eines Pferdes und nicht die Pferde- oder Ponyrasse (Beispiel: Haflinger, Fjord, Merens usw.).

3. In beiden Kategorien erfolgt immer die Einteilung in die oben genannten Anspannungsarten.

Dem Veranstalter / Ausrichter ist es aber frei gestellt, die Anspannungsarten „Sonderanspannung Pony und Sonderanspannung Pferde“ noch weiter zu unterteilen bzw. zu differenzieren.

§ 3. Teilprüfungen / Module

1. Der Wettbewerb besteht aus drei Teilprüfungen (Module) und zwar aus der Präsentation zwingend und zwei weiteren der im Folgenden benannten Teilprüfungen (Module) die der

Veranstalter / Ausrichter bei Planung des Wettbewerbs frei bestimmt und in seiner Ausschreibung des Wettbewerbs festlegt:

- Wegestrecke ohne Geschicklichkeitsprüfungen
- Wegestrecke mit Geschicklichkeitsprüfungen inklusive
- Geschicklichkeitsprüfungen als separater Wettbewerb
- Hindernisfahren
- Kombination aus Hindernisfahren und Geschicklichkeitsprüfungen

2. An einem Tag dürfen maximal zwei der unter Ziffer 1 genannten Teilprüfungen stattfinden.

§ 4. Präsentation

1. Zur Vorbereitung der bewertenden Präsentationsrichter (Richterorgans) ist dem Veranstalter / Ausrichter bei Nennung der Prüfung ein vom DTV vorgegebener und vom Teilnehmer zu beantwortender Fragebogen nebst einem Lichtbild des Wagens zur Verfügung zu stellen.

2. Die stehende oder fahrende Anspannung wird an drei Stationen von einem Einzelrichter, ggfls. unterstützt durch einen Hilfsrichter (DTV-Richterassistenten) bewertet. Um die Aus- und Fortbildung von Hilfsrichtern (DTV-Richterassistenten) zu unterstützen, ist der Veranstalter angehalten Hilfsrichter an seiner Veranstaltung zuzulassen. Dem Veranstalter entstehen hierdurch keine weiteren Kosten.

3. Die von einer Schriftführerin / einem Schriftführer unterstützten Richter an den einzelnen drei Richterstationen beurteilen separat und ohne gemeinsame Beratung innerhalb des Richterorgans die teilnehmenden Anspannungen im Hinblick auf die nachgenannten Bewertungspunkte:

Allgemeiner Eindruck

- Erster Gesamteindruck des Gespanns.
- Verhältnis der Equiden zum Wagen
- Einklang zwischen den Farben des Wagens / Kleidung der Fahrer, der Beifahrer (Grooms) und der Passagiere

Pferde/Ponys

- Gebäude, Haltung
- Gesamteindruck

- Pflege, Fell, Mähne und Schweif
- Qualität der Hufe und des Beschlags

Geschirr

- Korrekte Verpassung des Geschirrs
- Traditionelle Entsprechung
- Sicherheitszustand
- Allgemeinzustand und Pflege

Wagen

- Originaler Wagen / Replika: Allgemeinzustand (Sauberkeit, Farbe)
- Zubehör authentisch (Kutschenlaterne, Korb, Peitsche, usw.)
- Im Einklang mit dem Pferd oder Pony

Fahrer, Grooms und Passagiere

- Stil und Pflege der Kleidung
- Zustand im Einzelnen: Schuhe, Hut, Handschuhe, Kniedecke
- Sitz des Fahrers: Peitschen- und Leinenführung

4. Das Tragen von Schutzausrüstungen gleich welcher Art bei den Equiden wie zum Beispiel Fesselschutz, Bandagen und Hufschutz (mit Ausnahme von Hufschuhen) ist bei der Präsentation verboten und führt bei Zuwiderhandlung zu 10 Strafpunkten.

5. Ein nach Zeitvorgabe verspätetes Erscheinen zur Präsentation vor den Richtern führt zu 5 Strafpunkten.

6. Hält der Fahrer seine Peitsche nicht in der Hand, so führt dies zu 5 Strafpunkten.

7. Die Strafpunkte für Ziffer 4, 5 und 6 sind pro Teilnehmer und Präsentation nur einmal zu vergeben und nicht pro Richterstation.

§ 5 Protokollisten Präsentation

1. Der Einzelrichter jeder Station trägt für jeden Teilnehmer der Präsentation in einem separaten Bewertungsprotokoll (Anlage) seine Bewertungsnoten von 1 bis 20 (halbe Punkte wie z. B. 7,5 usw. sind erlaubt) jeweils für die unter Ziffer 3 genannten Bewertungspunkte ein.

2. Wenn der Teilnehmer in einem oder mehreren Teilbereichen im Bewertungsprotokoll keine 16 Punkte oder mehr erzielt, muss der Punkte vergebende Richter die Ursachen dafür mit Angabe der Gründe und Hinweisen zur Korrektur oder Verbesserung im Protokoll angeben.

3. Alle Teilbereiche haben einen eigenen Gewichtungskoeffizient

- | | |
|---------------------------------|---|
| - Allgemeiner Eindruck | 2 |
| - Pferde/Ponys | 2 |
| - Geschirr | 2 |
| - Kutsche | 3 |
| - Fahrer, Grooms und Passagiere | 1 |

4. Die insgesamt pro Richterstation erreichbare maximale Gesamtpunktzahl beträgt 200 Punkte.

Der Durchschnitt der von den drei Richterstationen jeweils vergebenden Punkte stellt das Endergebnis, zzgl. eventueller Strafpunktabzüge durch den Vorsitzenden Richter, dar.

5. Das bei der Präsentation erzielte Endergebnis rechnet die Rechenstelle in die Gesamtzahl der erhaltenen Strafpunkte für die Präsentation um. Diese Punktzahl wird sowohl in die Platzierungsliste der Präsentation übertragen als auch zwecks der Ermittlung des Gesamtergebnisses der drei Teilbereiche in die Gesamtübersicht eingearbeitet.

§ 6 Modul Wegestrecke ohne Geschicklichkeitsprüfungen

1. Die Wegestrecke erfordert vom Teilnehmer die Fähigkeit, sein Gespann unter normalen Umständen in gleichmäßigem Tempo zu führen, sowie die Fertigkeit die Geschwindigkeiten seiner Equiden in den unterschiedlichen Gängen der Wegestrecke anzupassen.

Die Wegestrecke muss für jeden Kutschentyp zugänglich sein und über einen gut befahrbaren Untergrund ohne nennenswerte Mängel verfügen.

2. Die Strecke sollte je nach Anforderung 12 bis 17 Kilometer lang sein. Bei Wegestrecken, die eine Länge von 17 Kilometern überschreiten, ist eine Zwangspause einzurichten.

3. Der Teilnehmer muss sich zu jeder Zeit an die Straßenverkehrsordnung und an die sonstigen Verkehrsvorschriften halten. Er fährt eigenverantwortlich und auf eigenes Risiko und eigene Haftung.

Die geforderten Geschwindigkeiten auf die Gesamtstrecke bezogen sind:

- 5 - 8 km/h für Zugpferde, kleine Ponys (bis 1,32 m)
- 8 - 12 km/h für Ponys ab 1,33 m
- 10 - 12 km/h für Pferde
- 8 - 10 km/h für schwere Anspannungen (Coaches und dergl.)

4. Pro Veranstaltung kann der DTV-Vorstand einen technischen Delegierten ernennen.

Der technische Delegierte kann nach eigenem Ermessen in besonderen Situationen/Umständen u.a. im Hinblick auf den ordnungsgemäßen und fairen Verlauf des Wettbewerbs und / oder auf die Sicherheit eingreifen und vom Reglement abweichen.

Der Vorsitzende Richter kann die vorgenannten Richtgeschwindigkeiten je nach Topografie und eventuell vorhandener Besonderheiten senken. Er muss das Richtergrremium darüber informieren.

Das besondere Augenmerk ist auf die Förderung des Tierschutzes über das gesetzliche Maß hinaus zu richten.

5. Das Anhalten eines Gespann während der letzten dreihundert Meter wird mit 5 Strafpunkten geahndet.
Bei der erlaubten Zeit gilt eine Abweichung von + oder – 1 Minute gegenüber der Bestzeit. Jede Sekunde über oder unter dieser Zeit wird mit 0,2 Strafpunkten geahndet. Bei der Abfahrt müssen die Teilnehmer ein Grundzeitenformular mit sich führen, in das die Ankunfts- und Abfahrzeiten sowie Zeiten etwaiger Zwangspausen eingetragen werden. Dieses Formular muss am Ziel vom Teilnehmer (oder einem Groom oder Passagier des Teilnehmers) gegengezeichnet wieder abgegeben werden.
Geht das Grundzeitenformular verloren, wird der Teilnehmer mit der Strafpunktzahl des schlechtesten Teilnehmers belegt.

Das Grundzeitformular wird an die Rechenstelle übermittelt.
Eventuelle Strafpunkte werden von der Rechenstelle übernommen und als Ergebnis sowohl für das Modul Wegestrecke als auch für die Berechnung des Gesamtergebnisses übernommen.

§ 7 Modul Wegestrecke mit Geschicklichkeitsprüfungen inklusive

1. Die Wegestrecke kann mindestens 3 und maximal 5 (Pflicht) Geschicklichkeitsprüfungen enthalten. Die letzte Geschicklichkeitsprüfung muss mindestens 300 Meter vom Wegeziel entfernt liegen.

2. Für das Fahren jeder Geschicklichkeitsprüfung können maximal 10 Strafpunkte wie folgt vergeben werden:

- Nicht Ausführen der Geschicklichkeitsprüfung	10 Strafpunkte
- Prüfung nicht vollständig oder fehlerhaft ausgeführt	siehe Strafpunkte Aufgabe
- Prüfung korrekt ausgeführt	0 Strafpunkte

3. Die erhaltenen Punkte werden vom Richterremium/ den Hindernisrichtern vergeben, die die jeweiligen Geschicklichkeitsprüfungen auf den vom DTV festgelegten Aufgabenprotokollen bewerten (Anlage).

4. Das Ausprobieren der Geschicklichkeitsprüfungen / Hindernisse vor Beginn der Prüfung führt zur Disqualifizierung in den Gesamtergebnissen.

5. Jede fremde Hilfe während der Ausführung einer Geschicklichkeitsprüfung führt zu 10 Strafpunkten.

6. Alle Punkte werden von der Rechenstelle übernommen und sowohl in die Teilbereichsergebnisse als auch in die Gesamtergebnisse eingearbeitet werden.

§ 8 Modul Geschicklichkeitsprüfungen als selbständiger Wettbewerb

1. Der Wettbewerb Geschicklichkeitsprüfungen kann auch als separates und selbständiges Modul ausgefahren werden.

2. Bei diesem Wettbewerb wird eine Wegestrecke vorgegeben auf der sich hintereinander eine Anreihung von mindestens 6 und maximal 15 Geschicklichkeitsprüfungen entsprechend der Aufgabenvorschläge des DTV (Anlage) befinden.

3. Die Wegestrecke und die Geschicklichkeitsprüfungen müssen in direkter Linie und in einem Zug durchfahren werden (Ausnahme: Rückwärtsrichten).

4. Die gebrauchte Zeit für die Wegestrecke und für die Geschicklichkeitsprüfung wird nicht gemessen. Allein die Strafpunkte der Geschicklichkeitsprüfungen selbst bestimmen den Ausgang und die Platzierung in diesem Wettbewerb.

5. Für das Fahren jeder Geschicklichkeitsprüfung können maximal 10 Strafpunkte wie folgt vergeben werden:

- Nicht Ausführen der Geschicklichkeitsprüfung	10 Strafpunkte
- Prüfung nicht vollständig oder fehlerhaft ausgeführt	siehe Strafpunkte Aufgabe
- Prüfung korrekt ausgeführt	0 Strafpunkte

6. Die erhaltenen Punkte werden vom Richterremium / den Hindernisrichtern vergeben, die die jeweiligen Geschicklichkeitsprüfungen auf den vom DTV festgelegten Aufgabenprotokollen bewerten (Anlage).

7. Das Ausprobieren der Geschicklichkeitsprüfungen vor Beginn der Prüfung führt zur Disqualifizierung in den Gesamtergebnissen.

8. Jede fremde Hilfe während der Ausführung einer Geschicklichkeitsprüfung führt zu 10 Strafpunkten.

9. Alle Punkte werden von der Rechenstelle übernommen und sowohl in die Teilbereichsergebnisse als auch in die Gesamtergebnisse eingearbeitet.

§ 9 Modul Hindernisfahren

1. Diese Prüfung ermöglicht es dem Teilnehmer sein Gespann optimal durch einen festgelegten Parcours (Kegel, Sprungständer oder ähnliches) zu fahren.

2. Die Größe des Platzes sollte mindestens 3000 qm betragen und der Anzahl der Hindernisse angepasst sein. Der Boden sollte überwiegend flach sein und keine Löcher oder Unebenheiten aufweisen, um die Sicherheit der Gespanne nicht zu gefährden.

3. Die Geschwindigkeiten sind 160m/min. für Kaltblüter, Tandems oder Viererzüge und 180m/min. für alle anderen Anspannungsarten.

4. Der Gebrauch von Bremsen ist während der Prüfung verboten und wird mit 5 Strafpunkten geahndet. Die Prüfung beginnt mit der Durchfahrt der Startlinie und endet mit der Zieldurchfahrt.

5. Es kommt zum Ausschluss des Gespanns, wenn es sich länger als die doppelte zugelassene Zeit im Parcours aufhält.

6. Die Hindernisfahrt umfasst höchstens 20 Hindernisse. Eine Kombination aus Stangen ist nicht gestattet. Der Abstand zwischen den Toren beträgt mindestens 12m.
7. Breite der Tore:
 - Für Gespanne mit zwei Rädern wird die Spurbreite um 30 cm erweitert.
 - Für Gespanne mit vier Rädern ist die größere Spurbreite zur Berechnung der Torbreite maßgeblich. Weil historische Kutschen oft sehr lang gebaut sein können, wird der Abstand der Kegel im Verhältnis zum kürzeren Abstand zwischen Radreifen der Vorder- und Hinterräder errechnet und das wie folgt:
8. Der Hindernisparcours sollte nach Möglichkeit bereits zu Beginn des Prüfungstages aufgebaut und zur Besichtigung freigegeben sein. Die Teilnehmer sind angehalten, die Besichtigung in angemessener Kleidung durchzuführen.
9. Die Startfreigabe mit akustischem Signal (Glocke) erfolgt durch den Richter. Vor dem Start der Prüfung und nach Beendigung des Parcours ist das Richtergrremium vom Teilnehmer zu grüßen. Die Nichteinhaltung führt zu 5 Strafpunkten.
10. Jede Zeitüberschreitung wird mit 0,2 Strafpunkten pro Sekunde bestraft.
11. Das Nichtüberfahren der Startlinie wird mit 5 Strafpunkten bestraft. Das Richtergrremium wird das Gespann auffordern, den Start zu wiederholen.
12. Jeder abgeworfene Ball kostet 3 Strafpunkte, wobei jedoch pro Tor/Hindernis nicht mehr als 3 Strafpunkte berechnet werden.
13. Die Tore müssen vom gesamten Gespann in der richtigen Reihenfolge (den Nummern nach) durchfahren werden.
14. Die Tore dürfen kein zweites Mal – egal aus welcher Richtung – durchfahren werden. Eine Zuwiderhandlung wird mit 5 Strafpunkten bestraft. Hat ein Fahrer ein Tor ausgelassen, darf er dieses noch durchfahren solange das nächste Tor noch nicht durchfahren wurde. Andernfalls wird er mit 5 Strafpunkten belegt.
15. Ein nur teilweise durchfahrenes Tor wird auch ohne Abwurf mit 3 Strafpunkten bestraft.
16. Wenn noch nicht durchfahrene Tore durch das Gespann umgeworfen oder verändert werden, läutet die Glocke des Richters, um die Zeit zu stoppen bis das Tor wieder ordnungsgemäß steht. Das Gespann darf erst nach Freigabe durch den Richter (Glockenzeichen) seinen Weg fortsetzen und erhält 5 Strafpunkte.
17. Beim Verlassen des Parcours ohne Überfahren der Ziellinie läuft die Zeitmessung weiter.
18. Das Tempo und die Gangart sind frei wählbar.
19. Eine Verweigerung oder ein Ausweichmanöver wird nicht extra bestraft.
20. Alle Punkte werden von der Rechenstelle übernommen und sowohl in die Teilbereichsergebnisse als auch in die Gesamtergebnisse eingearbeitet.

§ 10 Modul Kombination aus Hindernisfahren und Geschicklichkeitsprüfungen

1. Der Wettbewerb Kombination aus Hindernisfahren und Geschicklichkeitsprüfungen kann als separates und selbständiges Modul ausgefahren werden.
2. Dieser Wettbewerb ermöglicht dem Fahrer sein Gespann optimal durch einen festgelegten Parcours bestehend aus Elementen des Hindernisfahrens und aus Elementen der Geschicklichkeitsprüfungen entsprechend den Aufgabenvorschlägen des DTV (Anlage) zu fahren.
3. Es kommen alle Geschicklichkeitsprüfungen entsprechend den Aufgabenvorschlägen des DTV (Anlage) in Frage, die im Trab vorwärts gefahren werden können.
4. Ansonsten gelten die gleichen Regeln und Bewertungskriterien wie bei den separaten Modulen Hindernisfahren und Geschicklichkeitsprüfungen auch.
5. Alle Punkte werden von der Rechenstelle übernommen und sowohl in die Teilbereichsergebnisse als auch in die Gesamtergebnisse eingearbeitet werden.

§ 11 Rechenstelle / Berichte und Ergebnislisten

1. Nach Abschluss der 3 Teilprüfungen unterschreiben die Mitglieder des Richtergrremiums bzw. Hindernisrichter die Protokolllisten und geben sie bei der Rechenstelle ab.
2. Der vom DTV benannte Vorsitzende Richter einer Veranstaltung sorgt für einen korrekten Bericht der Veranstaltung (Anlage Berichtformular) und achtet auf einwandfreie Abläufe, sowohl beim Richtergrremium als auch in der Melde- und Rechenstelle sowie bei der Organisation im Allgemeinen. Er kontrolliert die Gesamtergebnislisten auf Vollständigkeit und Richtigkeit:
 - vollständiger Name und Wagennummer des Teilnehmers
 - korrekte Bezeichnung der Kutsche und korrekte Kategorie und Rubrik.
3. Er zeichnet die Gesamtergebnislisten mit ab und sorgt für eine Übergabe der Ergebnislisten an den DTV.
4. Der Bericht des Vorsitzenden Richters sowie die Ergebnisliste(n) ist/sind dem DTV innerhalb von 1 Woche nach Abschluss der Veranstaltung durch den Veranstalter per E-Mail zur Verfügung zu stellen.

§ 12 Verwaltungsunterlagen

Dem Veranstalter eines Wettbewerbs müssen alle erforderlichen Protokollvorlagen und sonstigen notwendigen Unterlagen vom DTV rechtzeitig zum Download zur Verfügung gestellt werden. Der Veranstalter muss dem Richtergrremium genügende Ausfertigungen/Kopien zur Verfügung stellen.

§ 13 Sonstige Bestimmungen

Über alle Fälle, die in diesem Reglement nicht oder nur unvollständig geregelt sind, entscheidet der DTV-Vorstand.

Reglement Wettbewerb Tagesveranstaltungen

§ 1. Allgemeines

Die Gespanne müssen in den aufgeführten Kategorien mindestens die folgende Anzahl an Beifahrern (Grooms in Livrée bzw. in stilechter Kleidung) vorweisen:

1. Einspänner, Zweispänner, Tandem und Dreispänner: 1 Groom
2. Unicorn, Random, Vier-, Fünf- und Mehrspänner: 2 Grooms

Weder die Pferde, noch die Fahrer und die Grooms beziehungsweise die Besatzung (Gäste), noch Wagen und Beschirrung dürfen während der Teilprüfungen ausgewechselt werden. Jeder Verstoß wird mit 20 Strafpunkten bestraft. Ein Wechsel des Fahrers wird mit dem Ausschluss bestraft.

Folgende Veränderungen (Auswechselungen) an Wagen, Geschirren und Ausstattungen sind nach erfolgter Teilprüfung Präsentation für die Absolvierung der weiteren Teilprüfungen erlaubt:

- Stilechte Leine
- Peitsche
- Koppelriemen
- Hintergeschirr
- Geschirrunterlage
- Gebisse
- Ohrenschützer
- Streichkappen
- Bandagen
- Wechsel von Docken auf Ortscheide (halbfeste Anspannung, soweit der Wagen es von der Bauart her vorsieht)

Die der jeweiligen Anspannungsart entsprechende Peitsche muss während der gesamten Prüfung in der Hand gehalten werden und darf nur angemessen eingesetzt werden.

Ein Verstoß wird mit jeweils 10 Strafpunkten geahndet. Unangemessener Peitschengebrauch führt zum Ausschluss.

Jedes Pferd darf nur einmal pro Prüfung eingesetzt werden.

Die Teilnahme an der Siegerehrung ist Teil der Prüfung und daher eine Teilnahme an der Siegerehrung obligatorisch. Ausnahmen durch höhere Gewalt müssen vom Vorsitzenden des Richterremiums genehmigt werden.

Jegliche fremde Hilfe während der Teilprüfungen führt zum Ausschluss von der Platzierung.

§ 2. Einteilung der Kategorien in Anspannungsarten

1. Die Anspannungen der Kategorien 1 bis 3 werden jeweils in folgenden Anspannungsarten eingeteilt:

- 1-Sp. Pony
- 2-Sp. Pony
- 4-Sp. Pony
- Tandem Pony
- Sonderanspannung Pony
- 1-Sp. Pferde
- 2-Sp. Pferde
- 4-Sp. Pferde
- Tandem Pferde
- Sonderanspannung Pferde

Als Pony gelten alle Pferde bis zu einem Stockmaß von: 1,48 m

Als Pferde gelten alle Pferde ab einem Stockmaß von: 1,49 m

2. Entscheidend für die Einteilung ist die Größe eines Pferdes und nicht die Pferde- oder Ponyrasse (Beispiel: Haflinger, Fjord, Merens usw.).

3. In beiden Kategorien erfolgt immer die Einteilung in die oben genannten Anspannungsarten.

Dem Veranstalter / Ausrichter ist es aber frei gestellt, die Anspannungsarten „Sonderanspannung Pony und Sonderanspannung Pferde“ noch weiter zu unterteilen bzw. zu differenzieren.

§ 3 Der Wettbewerb

1. Der Wettbewerb besteht aus der Präsentation und aus einem weiteren der im Folgenden benannten Module, welches der veranstaltende Ausrichter frei bestimmt und in seiner Ausschreibung festlegt:

- Modul Wegestrecke ohne Geschicklichkeitsprüfungen
- Modul Wegestrecke mit Geschicklichkeitsprüfungen inklusive
- Modul Geschicklichkeitsprüfungen als selbständiger Wettbewerb
- Modul Hindernisfahren
- Modul Kombination aus Hindernisfahren und Geschicklichkeitsprüfungen

2. Während der Fahrt findet außerdem eine Fahrbewertung statt.

3. Der Wettbewerb ist eine Tagesveranstaltung.

§ 4 Präsentation und Fahrende Bewertung

1. Zur Vorbereitung der bewertenden Präsentationsrichter (Richtergremium) ist dem Veranstalter / Ausrichter bei Nennung der Prüfung ein vom DTV vorgegebener und vom Teilnehmer zu beantwortender Fragebogen (siehe Anlage) nebst einem Lichtbild des Wagens zur Verfügung zu stellen.
2. Die stehende Anspannung wird an mindestens 2 Stationen von einem Einzelrichter, ggfls. unterstützt durch einen Hilfsrichter (DTV-Richteranwalt) bewertet. Um die Aus- und Fortbildung von Hilfsrichtern (DTV-Richteranwalt) zu unterstützen, ist der Veranstalter angehalten Hilfsrichter an seiner Veranstaltung zuzulassen. Dem Veranstalter entstehen hierdurch keine weiteren Kosten.
3. Die von einer Schriftführerin / einem Schriftführer unterstützten Richter an den einzelnen drei Richterstationen beurteilen separat und ohne gemeinsame Beratung innerhalb des Richtergremiums die teilnehmenden Anspannungen im Hinblick auf die nachgenannten Bewertungspunkte:

Allgemeiner Eindruck

- Erster Gesamteindruck des Gespanns.
- Verhältnis der Equiden zum Wagen
- Einklang zwischen den Farben des Wagens/Kleidung der Fahrer, der Beifahrer (Grooms) und der Passagiere

Pferde/Ponys

- Gebäude, Haltung
- Gesamteindruck
- Pflege, Fell, Mähne und Schweif
- Qualität der Hufe und des Beschlags

Geschirr

- Korrekte Verpassung des Geschirrs
- Traditionelle Entsprechung
- Sicherheitszustand
- Allgemeinzustand und Pflege

Wagen

- Originaler Wagen / Replika: Allgemeinzustand (Sauberkeit, Farbe)
- Zubehör authentisch (Kutschenlaterne, Korb, Peitsche, usw.)
- Im Einklang mit dem Pferd oder Pony

Fahrer, Grooms und Passagiere

- Stil und Pflege der Kleidung
- Zustand im Einzelnen: Schuhe, Hut, Handschuhe, Kniedecke
- Sitz des Fahrers: Peitschen- und Leinenführung

4. Das Tragen von Schutzausrüstungen gleich welcher Art bei den Equiden wie zum Beispiel Fesselschutz, Bandagen und Hufschutz (mit Ausnahme von Hufschuhen) ist bei der Präsentation verboten und führt bei Zuwiderhandlung zu 10 Strafpunkten.

5. Ein nach Zeitvorgabe verspätetes Erscheinen zur Präsentation vor den Richtern führt zu 5 Strafpunkten.

6. Hält der Fahrer seine Peitsche nicht in der Hand, so führt dies zu 5 Strafpunkten.

7. Die Strafpunkte für Ziffer 4, 5 und 6 sind pro Teilnehmer und Präsentation nur einmal zu vergeben und nicht pro Richterstation.

8. Die Bewertungskriterien der Fahrenden Bewertung sind:

- (Das) Entspannt und in Anlehnung gehende(s) Pferd(e), Pony(s)
- Bei Mehrspännern das Auftreten als Ganzes
- Fahrtüchtigkeit und Effekt der Hilfen
- Ausstrahlung insgesamt

9. Die zweite Teilprüfung, die der Veranstalter, bzw. Ausrichter gemäß Ziffer 3 Punkt 1 dieses Reglements Wettbewerb Tagesveranstaltungen in der Ausschreibung hinzugewählt hat, wird ausgeführt und bewertet wie in diesem Reglement der Module §§ 6 bis 10 aufgezeigt.

§ 5 Protokollisten Präsentation und Fahrende Bewertung

1. Der Einzelrichter jeder Station trägt für jeden Teilnehmer der Präsentation in einem separaten Bewertungsprotokoll (Anlage) seine Bewertungsnoten von 1 bis 20 (halbe Punkte wie z. B. 7,5 usw. sind erlaubt) jeweils für die unter Ziffer 3 genannten Bewertungspunkte ein.

2. Die insgesamt pro Richterstation erreichbare maximale Gesamtpunktzahl beträgt 200 Punkte. Der Durchschnitt der von den zwei Richterstationen jeweils vergebenden Punkte stellt das Endergebnis dar.

3. Alle Teilbereiche haben einen eigenen Gewichtungskoeffizient

- | | |
|---------------------------------|---|
| - Allgemeiner Eindruck | 2 |
| - Pferde/Ponys | 2 |
| - Geschirr | 2 |
| - Kutsche | 3 |
| - Fahrer, Grooms und Passagiere | 1 |

4. Wenn der Teilnehmer in einem oder mehreren Teilbereichen im Bewertungsprotokoll keine 16 Punkte oder mehr erzielt, muss der Punkte vergebende Richter die Ursachen dafür mit Angabe der Gründe mit Hinweisen zur Korrektur oder Verbesserung im Protokoll angeben.

5. Der Durchschnitt der von den zwei Richterstationen jeweils vergebenden Punkte stellt das Endergebnis, zzgl. eventueller Strafabzüge durch den Vorsitzenden Richter, dar. Das bei der Präsentation erzielte Endergebnis rechnet die Rechenstelle in die Gesamtzahl der erhaltenen Strafpunkte für die Präsentation um. Diese Punktzahl wird sowohl in die Platzierungsliste der Präsentation übertragen als auch zwecks der Ermittlung des Gesamtergebnisses der zwei Teilbereiche in die Gesamtübersicht eingearbeitet.

§ 6 Rechenstelle / Berichte und Ergebnislisten

1. Nach Abschluss der zwei Teilprüfungen unterschreiben die Mitglieder des Richterremiums bzw. die Hindernisrichter die Protokolllisten und geben sie bei der Rechenstelle ab.

2. Der vom DTV benannte Vorsitzende Richter einer Veranstaltung sorgt für einen korrekten Bericht der Veranstaltung (Anlage Berichtformular) und achtet auf einwandfreie Abläufe, sowohl beim Richterremium als auch in der Melde- und Rechenstelle sowie bei der Organisation im Allgemeinen.

3. Er kontrolliert die Gesamtergebnislisten auf Vollständigkeit und Richtigkeit:

- vollständiger Name und Wagennummer des Teilnehmers
- korrekte Bezeichnung der Kutsche und korrekte Kategorie und Rubrik.

4. Er zeichnet die Gesamtergebnislisten mit ab und sorgt für eine Übergabe der Ergebnislisten an den DTV.

5. Der Bericht des Vorsitzenden Richters sowie die Ergebnisliste(n) ist/sind dem DTV innerhalb von eine Woche nach Abschluss der Veranstaltung durch den Veranstalter per E-Mail zur Verfügung zu stellen.

§ 7 Verwaltungsunterlagen

Dem Veranstalter eines Wettbewerbs müssen alle erforderlichen Protokollvorlagen und sonstigen notwendigen Unterlagen vom DTV rechtzeitig zum Download zur Verfügung gestellt werden.

Der Veranstalter muss dem Richterremium genügende Ausfertigungen/Kopien zur Verfügung stellen.

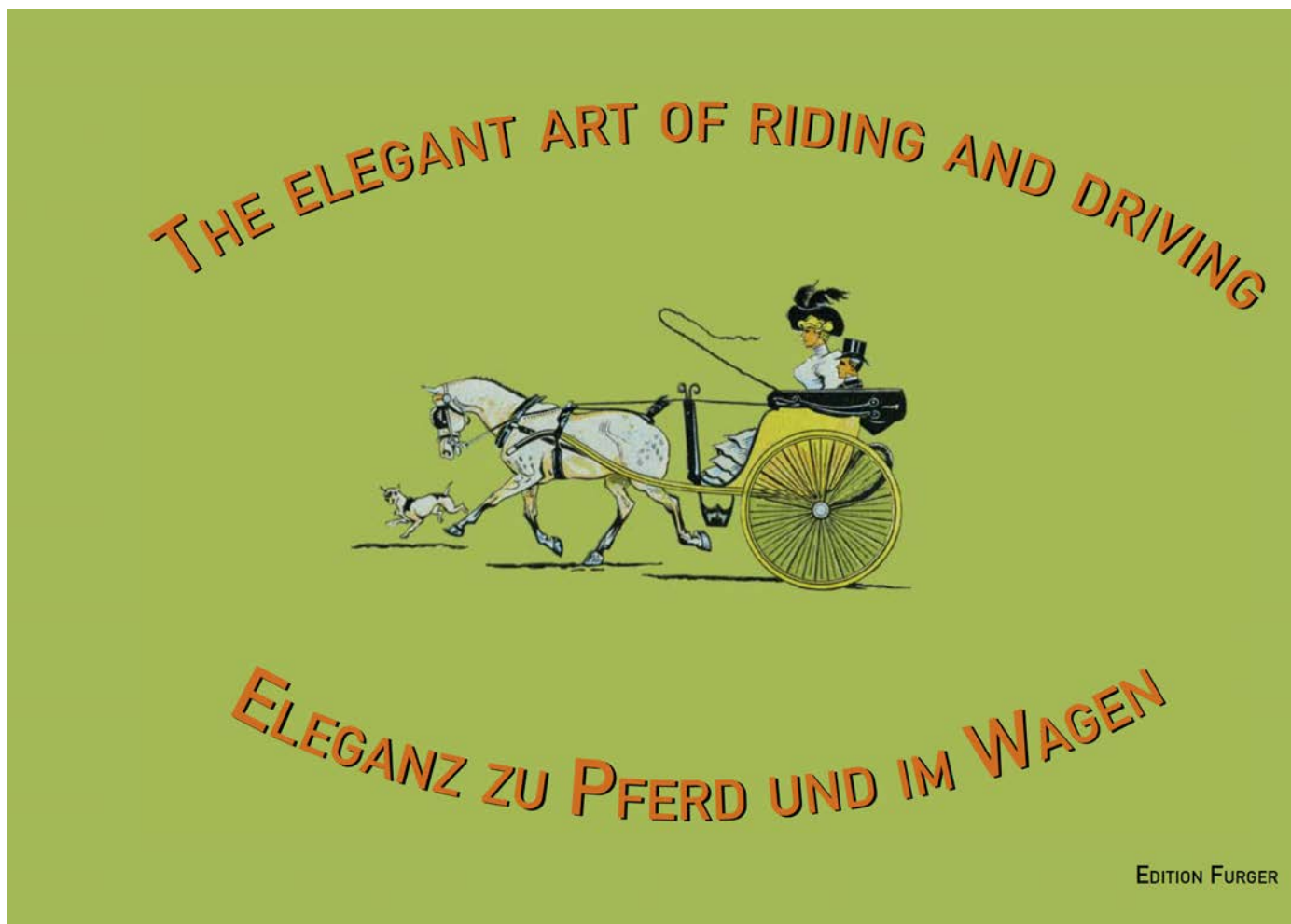
§ 8 Sonstige Bestimmungen

Über alle Fälle, die in diesem Reglement nicht oder nur unvollständig geregelt sind, entscheidet der DTV-Vorstand.

Module

Wettbewerbe in traditioneller Anspannung
in Vorbereitung

- Ausfahrt mit/ohne Picknick
- Distanzfahrten
- Concours d'Elegance mit/ohne Bewertung
- Dressurprüfungen
- Stilhindernisfahren
- Fahraufgaben wie um 1900 Concours Hippique
- Coaching Class
- Lady Class
- Deutsche Meisterschaften in traditioneller Anspannung.



Eleganz zu Pferd und im Wagen

The elegant art of riding and driving

Der feinsinnige französische Zeichner Crafty hielt die alte Herrlichkeit der Amazonen, Reiter und Gespanne von einst mit gekonntem Strich und viel Humor fest. Paris ist sein Schauplatz, wo gegen 1900 unter englischem Einfluss das Reiten, Fahren und der Pferdesport im Leben der Reichen einen hohen Stellenwert einnimmt. Romantisch und sentimental, aber auch bissig und maliziös führen Craftys Zeichnungen auf den Spuren der Haute Volée durch das Paris des Fin de siècle. Der gut ausgebildete Künstler versteht nicht nur viel von Pferden und Wagen, er ist auch ein guter Menschenkenner. Die hier vorgestellte Auswahl von Federzeichnungen vereinigt die gelungensten Bilder Craftys und macht sie erstmals auch im deutsch- und englischsprachigen Bereich bekannt. Craftys bissiger Humor steckt nicht nur in seinen Darstellungen, sondern auch in den zugehörigen Texten, welche den Kommentaren von Andres Furger zugrunde liegen.

With his masterly drawings and a fine eye for detail, the French artist Crafty has bequeathed to us an often humorous record of the equestrian world at the end of the 19th century. His stage is Paris, where the English influence has led to a high prominence of equestrian activities in the lifestyle of the wealthy. Romantic and sentimental, but also trenchant and malicious, Crafty's drawings follow the steps of Parisian high society around Fin de Siècle. In addition to his high artistic skill, Crafty has extensive knowledge of the world of horses and carriages, and he is also a keen observer of human nature. This book represents a selection of his finest drawings and hopes to make them known, for the first time, among the German and English speaking readership. His acrimonious sense of humour is present both in the drawings and in the accompanying texts, a key source for the commentaries by Andres Furger. Crafty's pen captures elegant ladies on horseback in the park as well as four-in-hand coaches.

152 Seiten mit teils vierfarbigen Abbildungen
Querformat 28 auf 20 cm quer mit Leineneinband
Deutscher und englischer Text
Euro 47.-
Bestelladresse: andresfurger@gmail.com



HORSEMAN BUGATTI

Ettore Bugatti: His life and work with horses and carriages

Ettore Bugatti: Sein Leben mit Pferden und Wagen

Ettore Bugattis „pursang“, seine mit Vollblütern verglichenen schnellen Automobile sind das Thema vieler Bücher, in denen auch als Radnotizen seine Liebe zum Pferd anklingt. Wie weit diese allerdings ging, war ungeklärt. Im neuen Werk „Horseman Bugatti“ wird seiner Passion für das Pferd systematisch nachgespürt. Auf den Spuren von Ettore Bugatti als Pferdemann, Reiter und Fahrer von sportlichen Kutschen kommt der Autor zu erstaunlichen Schlüssen: In Molsheim führte der „Patron“ Bugatti in den 1920er und 1930er Jahren das Leben eines „gentleman farmer“ mit grossen Pferdestallungen, einer Reithalle, Geschirr- und Sattelmammern und einer Sammlung von über 40 Kutschen. Diese fuhr er Zeit seines Lebens selbst ein- bis vierspännig. Was einst schon seine Tochter und enge Freunde vermuteten, bestätigt sich. Ettore Bugatti waren seine Pferde fast lieber als seine „pur sang“ auf vier Rädern. Als er vor dem Zweiten Weltkrieg das Elsass verliess, nahm er neben einem Royale und wenigen Automobilen fast seine ganze Kutschensammlung mit in die Gegend von Paris. Nach langjährige Recherchen kann seine heute auf verschiedene Staaten Europas und den USA verstreute Kutschensammlung zusammen mit den zugehörigen Geschirren rekonstruiert werden. Erstmals werden dabei seine eleganten Eigenkonstruktionen von Pferdewagen aus der Zwischenkriegszeit des 20. Jahrhunderts im Detail in Wort und Bild vorgestellt, die er für den Eigenbedarf konstruieren liess. Diese entstanden in Molsheim nach eigenen Entwürfen des Meisters selbst, übrigens ebenso wie die dazu gehörigen Pferdegeschirre mit besonderen Beschlügen. Auch dem Einfluss alter Equipagen auf die besonderen Karosserien der Marke Bugatti wird hier nachgegangen, dem bekannten „style fiacre“ beziehungsweise „Bugatti style“. Dabei entsteht ein lebendiger Einblick in eine bislang unterschätzte Facette im Leben des bekannten Autokonstruktors.

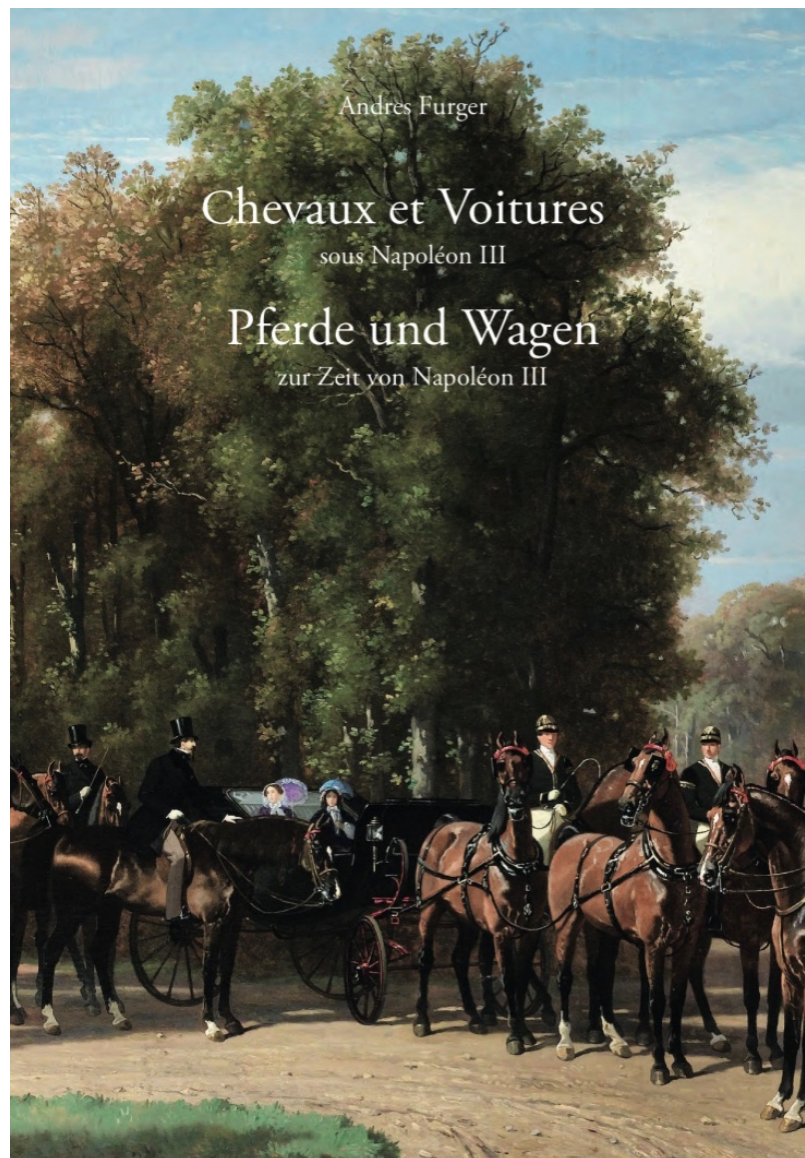
Ettore Bugatti's fast cars, his 'pur sang', are the Thoroughbreds of the automobile industry and as such subject of many books in which his love of horses is just mentioned as a footnote. However, how deep this interest went has never yet been made clear. In the new work 'Horseman Bugatti', his passion for horses is systematically investigated. Tracing the footsteps of Ettore Bugatti as horseman, rider, and whip, the author arrives at some astonishing conclusions: Bugatti (le patron) led the life of a 'gentleman farmer' in Molsheim during the 1920s and 1930s, with a large stable yard, indoor school, harness and tack rooms, and a collection of over 40 carriages. He drove single, pair and team. What his daughter and close friends always suspected has proved to be true: Ettore Bugatti almost preferred his horses to his 'pursang' on four wheels. When he left Alsace before the Second World War to live near Paris, he took one Royale and a few automobiles with him yet almost all his carriage collection. After years of research the remains of that collection, now spread throughout Europe and the USA, can be catalogued together with their harness. For the first time, the elegant carriages that he designed during the interwar period of the last century for his own use are presented with detailed text and illustrations. These were built during his time in Molsheim using designs by the master himself, as were the sets of harness with their unique harness furniture. The influence of equipage on the Bugatti brand is also explored here, the well-known 'style fiacre' or 'Bugatti style'. This all creates a lively insight into a hitherto undervalued aspect in the life of the renowned car designer.

Das reich bebilderte, zweisprachige Buch erscheint im April 2019. Es kann für den Preis von Euro 68.- bestellt werden bei:

andresfurger@gmail.com

0033 786 11 79 20

Andres Furger 9 rue verte F-68480 Oltingue



Bon cavalier et bon meneur dès sa jeunesse en Suisse, Louis Napoléon Bonaparte perfectionna ses talents durant ses séjours en Angleterre. Devenu président, puis empereur des Français, il porta la construction hippomobile parisienne au zénith européen. Quant à ses nouvelles écuries et remises au Louvre à Paris, elles étaient les plus belles du continent. – Quelles voitures utilisait-il pour circuler en ville? Comment voyageait-il vers les champs de bataille? Que s’est-il exactement passé à Sedan? Que reste-t-il de son vaste parc de voitures? S’appuyant sur des recherches approfondies, ce livre vous offre de nouvelles réponses.

Louis Napoléon Bonaparte war seit seiner Jugendzeit in der Schweiz ein guter Reiter und Fahrer. Er perfektionierte diese sportliche Seite in seiner Zeit in England. Als Präsident und Kaiser Frankreichs brachte er den französischen Wagenbau zur europäischen Hochblüte. Seine neuen Stallungen und Remisen im Louvre von Paris wurden zu den besten in Europa. – Was für Wagen fuhr er in der Stadt? Wie zog er ins Feld? Was genau geschah in Sedan? Was blieb von seinem grossen Wagenpark übrig? Solchen Fragen geht das Buch vertieft nach und gibt darauf neue Antworten.

L’ouvrage richement illustré de plus de 550 pages et dont tous les textes sont en français et en allemand peut être commandé au prix de 78,- euros auprès de :

Das reich bebilderte, über 550 Seiten umfassende Buch mit allen Texten in Französisch und Deutsch kann für den Preis von Euro 78.- bestellt werden bei:

andresfurger@gmail.com
0033 786 11 79 20

Andres Furger 9 rue verte F-68480 Oltingue