

**Joachim Böhringer**

# **Gespannfahren in der Natur und als Sport**

- **Anspannungen**
- **Wagen, Kutschen  
und Schlitten**
- **Fahrprüfung und  
Fahren**

© 2022 Privatdruck Joachim Böhringer  
Bodenseestraße 4/1  
88048 Friedrichshafen-Ailingen  
[www.boehringer.website](http://www.boehringer.website)

Alle Texte und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Alle fremden Texte und Bilder sind in der Bibliografie gekennzeichnet und die Urheber benannt.

Sollten Sie, trotz aller Bemühungen, Fehler in einer Darstellung erkennen, schreiben Sie mir über die oben angegebene Homepage eine wohlwollende Nachricht. Ich habe mich bemüht, keine Fehler zu machen.

Dieser Privatdruck wurde im Dezember 2022 als Weihnachtsgabe für Freunde des Fahrsports hergestellt. Layout, Bild und Satz sind von Joachim Böhringer, der Druck von Appl Druck Wemding. Die Auflage betrug 20 Exemplare.

Dieser Privatdruck verfolgt keinerlei kommerzielle Interessen und er ist nicht zu kaufen. Das Werk wurde vom Autor nach seiner Pensionierung zur Erinnerung an viele schöne und erholsame Kutschfahrten erstellt und soll allen Fahrerinnen, Fahrern und Fahrinteressierten als kleine Stütze über das Jahr hinweg dienen, vor allem Freude bereiten und als Anregung zum aktiven Fahren dienen. Daher wird auch eine niedrig aufgelöste Buchversion auf meiner Homepage präsentiert.

Bei Interesse kann ein gedrucktes Exemplar bei mir erworben werden. Mögliche Erlöse aus diesem kleinen Werk über den Fahrsport gehen nach Abzug aller Druckkosten an die Blutreitergruppe Ostrach. Damit soll vor allem die Suche nach Fahrer- und Blutreiternachwuchs gefördert und nach Möglichkeit aktiv unterstützt werden.

A close-up photograph of a red carriage wheel. The wheel has a silver hubcap with embossed text, including '1871' and '1879'. The spokes of the wheel are also red and highly reflective. The background is blurred, showing more of the carriage's structure.

Joachim Böhringer

# Gespannfahren in der Natur und als Sport

- Anspannungen
- Wagen, Kutschen  
und Schlitten
- Fahrprüfung und  
Fahren



Vorwort.....	XI
<b>1 Räder.....</b>	<b>1</b>
1.1 Das Rad – die Erfindung .....	3
1.2 Sind die Sumerer die Erfinder?.....	3
1.3 Das Speichenrad.....	4
1.4 Rad- und Schienensysteme .....	6
1.5 Räder entwickeln sich.....	7
1.6 Bedeutung des Rads.....	8
1.7 Moderne Räder .....	8
<b>2 Anspannungen.....</b>	<b>11</b>
2.1 Anspannungsvariationen .....	13
2.2 Gerittenes Gespann.....	15
<b>3 Geschirrarten .....</b>	<b>19</b>
3.1 Fahrgeschirr .....	21
3.2 Kumtgeschirr.....	21
3.3 Spreng- und Spielwaage.....	24
Sprengwaage .....	24
Spielwaage .....	24
Dockenanspannung .....	24
Bracke mit festen Docken.....	27
3.4 Marathonkumt.....	32
Marathonkumt und Turniersport.....	32
3.5 Brustblattgeschirr .....	34
Aufbau und Funktion .....	34
Asymmetrische Aufhalterringe .....	34
Herkunft + Verwendung .....	35
3.6 Kopfgestell.....	36
Scheuklappen.....	36
Gebisse .....	36
<b>4 Achenbach.....</b>	<b>41</b>
4.1 Benno von Achenbach .....	43
4.2 Achenbach Fahrsystem.....	43
4.3 Achenbach Fahrleine .....	43
4.4 Normalschnallungen .....	46
Schnallung kleine Pferde.....	46
Schnallung schwere Pferde .....	46
Schnallung mit Leinenschoner .....	47
Arbeitsausgleich .....	47
4.5 Anspannen Zweispänner .....	48



4.6	Fahrleinen aufnehmen.....	48
4.6.1	„Leinenvers“ zum Lernen .....	48
4.7	Grundlagen Fahrsystem.....	50
4.7.1	Erster Hauptgrundsatz.....	50
4.7.2	Zweiter Hauptgrundsatz.....	50
4.7.3	Dritter Hauptgrundsatz.....	51
4.7.4	Zusammenfassung .....	52
4.8	Leinenhaltungen .....	52
4.8.1	Grundhaltung .....	52
4.8.2	Gebrauchshaltung .....	53
4.8.3	Dressurhaltung.....	53
4.8.4	Leinen verkürzen.....	54
4.8.5	Leinen verlängern .....	56
4.8.6	Weiterlernen und Üben .....	56
<b>5</b>	<b>Fahrunterricht .....</b>	<b>59</b>
5.1	Fahren lernen .....	61
	Fahrlehrgerät.....	61
	Handschuhe, Peitsche, Stimme .....	62
5.2	Ziel des Unterrichts .....	62
	Vorausschauendes Fahren .....	63
	Bremsen.....	63
	Praxisunterricht.....	63
	Sicherheit.....	64
	Prüfungsfahrt .....	64
	Vorschriften .....	64
<b>6</b>	<b>Fahrprüfung.....</b>	<b>67</b>
6.1	Fahrabzeichen .....	69
6.2	Prüfungen .....	69
6.3	Prüfung zum Fahrabzeichen	
	– Ein- und Zweispänner – .....	70
	Zulassung .....	70
	Ausrüstung Fahrer .....	70
	Ausrüstung Pferde:.....	70
	Anforderungen in der Prüfung .....	70
	1. Teilprüfung praktisches Fahren .....	70
	2. Stationsprüfungen .....	70
	Station 1.....	71
	Station 2.....	71
	Station 3.....	71
	Prüfungskommission.....	71
	Prüfungsergebnis/Bewertung .....	71

	APO/LPO.....	72
	Aufgabenheft Fahren.....	72
6.4	Warum ein Führerschein? .....	73
6.5	Kutschenführerschein A und B.....	73
6.5.1	Kutschenführerschein A .....	74
	Kompetenznachweis ist wichtig .....	74
	Ausstellung des Führerscheins.....	74
6.5.2	Kutschenführerschein B .....	74
	Voraussetzungen .....	75
	Zusätzlich.....	75
	Theorie und Praxis.....	75
	Wo gibt es Fahrschulen? .....	75
	Ausstellung des Führerscheins.....	75
	Deutsche Reiterliche Vereinigung e.V. ....	75
	Fédération Equestre Nationale (FN).....	75
<b>7</b>	<b>Wagen .....</b>	<b>76</b>
7.1	Kutschen- und Wagen – ein Überblick .....	78
7.2	Wagen .....	81
	Zwei Wagentypen .....	81
	Qualitätskriterien .....	81
	Hauptteile der Wagen.....	81
	Einspänniges Fahren .....	82
	Mehrspänniges Fahren.....	83
7.3	Wagentypen .....	83
7.3.1	Dog Cart.....	83
7.3.2	Gig .....	84
7.3.3	Dos-à-dos .....	84
7.3.4	Phaëton .....	85
7.3.5	Spider Phaëton.....	86
7.3.6	Wagonette .....	86
7.3.7	Break .....	87
7.3.8	Jagdwagen .....	88
7.3.9	Reisewagen / Landauer .....	92
7.3.10	Landaulet.....	98
7.3.11	Exkurs: Wagenmode in Europa .....	99
7.3.12	Marathonwagen.....	100
7.3.13	Karosse .....	102
7.3.14	Prunkkarosse .....	102
	Bildnachweis: .....	106
<b>8</b>	<b>Schlitten .....</b>	<b>107</b>
8.1	Kufenfahrzeuge.....	109



	Schlittennutzung früher und heute .....	109
8.2	Kurze Schlittengeschichte.....	110
	Machtdemonstration mit dem Schlitten.....	110
	Schlittaden .....	113
8.3	Schlittenarten.....	114
	Gebrauchsschlitten.....	114
	Prunkschlitten .....	114
	Herrschaftsschlitten .....	114
	Spazierschlitten.....	116
	Parkschlitten .....	116
<b>9</b>	<b>Anspannen .....</b>	<b>119</b>
9.1	Anspannungsarten .....	121
9.2	Ländliche Anspannung.....	122
	Kleidung.....	122
9.2.1	Holzrücken .....	128
	Geschirr beim Holzrücken .....	128
	Leinenführung.....	128
	Kommandos zum Holzrücken .....	128
9.3	Städtische Anspannung .....	136
9.4	Kleiderordnung .....	138
	Orientierung .....	138
	Kutscher städtische Anspannung .....	138
	Groom städtische Anspannung.....	140
	Kutscher ländliche Anspannung.....	140
	Groom ländliche Anspannung.....	140
	Kutscher Arbeitsanspannung .....	140
	Beifahrer Arbeitsanspannung.....	140
<b>10</b>	<b>Kutschen, Kunst und Kultur .....</b>	<b>143</b>
10.1	Kutschen kommen .....	144
10.2	Kutschen und Kunst.....	145
10.3	Lebensqualität.....	154
<b>11</b>	<b>Pferde.....</b>	<b>159</b>
11.1	Das Wichtigste – Fahrpferde.....	161
11.2	Was zeichnet das Fahrpferd aus? .....	161
	Eine gute Ausbildung .....	161
	Welche Rassen sind geeignet? .....	161
11.3	Exterieur des Fahrpferdes.....	161
	Interieur.....	164
11.4	Grundgangarten.....	164
	Grundgangart des Fahrsports .....	165

11.5	Fellfarbe .....	165
11.6	Benennungen beim Pferd .....	166
<b>12</b>	<b>Traditionsfahren .....</b>	<b>169</b>
12.1	Deutscher Traditions-Fahr-Club e.V.....	171
	Vereine entstehen .....	171
	Das Gesamtbild zählt.....	171
	Es gibt viel zu sehen .....	172
12.2	Deutscher Traditionsfahrer Verband e. V. und Regeln .....	174
	Fahrzeugkategorien .....	174
	Modifizierte Ausschreibungen.....	174
<b>13</b>	<b>Sport .....</b>	<b>185</b>
13.1	Gespannfahren als Sport .....	187
	Fahren steht im Schatten des Reitsports .....	187
13.2	Dressurprüfung.....	187
13.3	Marathonfahrt .....	187
13.4	Hindernisparcour .....	188
13.5	Gespannkontrolle.....	189
13.6	Wettbewerbssieger.....	189
13.7	Training .....	189
13.8	Trainingsphasen.....	189
	Wintertraining .....	190
	Konditionsaufbau.....	190
	Exkurs: Fahren im Wald .....	191
	Training und Turnierbesuche .....	192
<b>14</b>	<b>Bibliografie .....</b>	<b>195</b>
14.1	Literatur (Bücher).....	197
14.2	Literatur (Internet).....	199
14.3	Bildnachweis .....	202
14.4	Index .....	206





## Vorwort

Fahren ist ein faszinierender Freizeitsport. Ist man alleine unterwegs kann man die Ruhe der Natur genießen, entspannen, sich auf sein Gespann konzentrieren. Das ist perfekte Erholung und Entschleunigung pur.

Aber auch eine längere Ausfahrt mit mehreren Gespannen, den Mitfahrern, entspannten Pausen oder die Einkehr in Landgasthöfen bleiben lange im Gedächtnis und können nachhaltig in den beruflichen Alltag hineinwirken.

Jedes Gespann ist Teilnehmer am Straßenverkehr, auch auf Nebenstrecken oder landwirtschaftlichen Wegen. Daher muss man beim Fahren mit dem Gespann verantwortlich handeln. Jeder Kutscher trägt Sorge für die Sicherheit der Mitfahrer, für die Rösser und die anderen Verkehrsteilnehmer. Diese haben zunehmend keinerlei Erfahrungen mit Pferden und verhalten sich Gespannen gegenüber oft unüberlegt. Hier hilft der Führerschein für Gespannfahrer mit Sicherheit, das Fahren für alle sicherer zu machen.

Fahren ist, nach meiner Einschätzung, vermutlich schwieriger als Reiten. Die enge Verbindung von Reiter und Pferd unterstützt unmittelbar und sehr direkt Reaktionen des Reiters auf sein Pferd. Nicht so beim Fahren. Die doch relativ lose Verbindung durch die langen Fahrleinen, das Fehlen von Kreuz-, Schenkel- und Gewichtseinwirkungen sowie der zu ziehende Wagen erschweren die Aufgabe des Fahrers gegenüber dem des Reiters.

Verantwortungsbewusste Fahrer müssen daher vorausschauend fahren und dürfen sich nicht nur auf das unmittelbare Gefühl beim Fahren verlassen. Beobachtungsgabe und Reaktionsvermögen müssen trainiert sein, so dass eine von den Pferden kommende Handlung

frühzeitig erkannt und vorausschauend darauf reagiert wird. Das kann manchmal ein schwieriger und durchaus mit Überraschungen verbundener Lernprozess für Pferde und Fahrer sein. Wer aber diesen Prozess meistert wird in der Folge mit den großen, kleinen und vielfältigen Unwägbarkeiten des Fahrens gut zu-rechtkommen und viel Freude an diesem wunderbaren Sport haben.

Das große Glück bei diesem Sport liegt darin, dass man als Einsteiger auf alte, bewährte Erkenntnisse und Methoden zurückgreifen kann, um das Fahren sicher zu erlernen. Wir können auf den Erfahrungsschatz der großen Meister der Fahrkunst zurückgreifen und deren durchdachte Prinzipien übernehmen.

Unsere „Altvorderen“ haben ein logisches und pferdeschonendes Fahrsystem entwickelt, das sich bei Fahrern auf der ganzen Welt über Jahrzehnte bewährt hat. Das hier angesprochene Achenbach'sche Fahrsystem hat in den Fahrschulen vieler Länder Verwendung gefunden und ist allgemeingültige Basis für sicheres und pferdeschonendes Fahren.

Das vorliegende Büchlein soll Lust darauf machen, nach dem Achenbach'schen Fahrsystem gut, sicher und mit viel Freude zu fahren – es ersetzt aber keines der klassischen Lehrbücher wie „Die Fahrlehre“ von Christian Lamparter oder „Das Fahrabzeichen“ von Dieter Groß. Beide Werke sind ausgezeichnete und unverzichtbare Lehrbücher dieser Fahrmeister für den Fahranfänger.

Ailingen im Dezember 2022

*Joachim Böhringer*

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14





ESBADEN  
RUCK  
ANKFURTA/M

# Räder

**Das Rad – die Erfindung  
Speichenrad  
Bedeutung heute**



Scheibenrad

Rad Olzreute-Enzisholz, Bad Schussenried, um 2.900 v. Chr.

## 1.1 Das Rad – die Erfindung

Rund, es dreht sich, es bringt uns voran, es ist aus unserer Geschichte, aus unserer modernen Gesellschaft nicht mehr wegzudenken – das Rad. Es ist eine der Schlüsselerfindungen in unserer Entwicklungsgeschichte. Dabei bleibt der Ursprung dieser Erfindung im Dunkeln.

Wo genau das Rad erfunden wurde, wird von Historikern schon lange kontrovers diskutiert. Als sicher gilt, dass vor etwa 5.000 Jahren an verschiedenen Orten der Welt die ersten Räder völlig unabhängig voneinander von findigen Menschen entwickelt wurden. Bereits vor der Erfindung eines Rades nutzen die Menschen Rollbalken und Schlitten für ihre Transportaufgaben.

Parallel zur Erfindung des Rades wurde die Töpferdrehscheibe vor 6.000 Jahren erfunden. Diese Technik war vermutlich bereits vor dem Rad vorhanden und inspirierte die Menschen.

Die Erfindung des Rades wurde von den bekannten beweglichen Teilen wie Rollbalken oder Kufen zum Bewegen von Lasten vorangetrieben. Aus den Rollbalken oder den Kufen entwickelten die Menschen irgendwann das Prinzip des Rad-Achsen-Aufbaus. So wurden aus den bis dahin verwendeten Schlitten irgendwann Schlitten mit Rädern.

## 1.2 Sind die Sumerer die Erfinder?

Lange galt die sumerische Kultur als Ursprung des Rades. Heute liegen die Datierungen von Funden bzw. Darstellungen von Wagen und Rädern aus Mitteleuropa und Osteuropa wie auch aus Mesopotamien für die Mitte des vierten Jahrtausends vor Christus zeitlich sehr nahe beieinander.

Eine genauere zeitliche und örtliche Einordnung der Erfindung des Rades ist nur schwer möglich. Sicher ist jedoch, dass im präkolumbischen Amerika und in Australien das Rad für Transportmittel völlig unbekannt war. Schlitten und Stangenschleifen stellen dort die ersten Trans-

portgeräte dar, mit denen man Lasten zu Lande befördern konnte ohne sie tragen zu müssen. Dies gelang dann mit Hilfe von Tragetieren wie Hunden oder kleinen Pferden. Die verwendeten Stangenschleifen ließen sich in ihrer Größe und Tragfähigkeit recht leicht den zur Verfügung stehenden Zugtieren anpassen.

Etwa 3500 v. Chr. fertigten die Sume-



Stangenschleife

rer in Mesopotamien (heute Irak), kleine Tontäfelchen mit Bildern von Rädern an. Lange galten diese Funde als frühester Nachweis für die Erfindung des Rades.

Nach neuesten Erkenntnissen entstanden um die gleiche Zeit im Alpenvorland (z. B. Bad Schussenried) Räder aus massivem Ahornholz. Dabei wurden Baumstämme in breite Scheiben gesägt und diese Scheiben als Räder genutzt. Größter Nachteil dieser Scheibenräder war das hohe Radgewicht. Durch die Verwendung von massivem Holz waren die Wagen nach dem Beladen äußerst schwer, erforderten viel Zugkraft und waren extrem schwierig zu lenken.

## Unterschiedliche Konstruktionen

Die vielen unterschiedlich entstandenen Rad- und Achskonstruktionen auf der Welt sprechen dafür, dass Räder an vielen verschiedenen Orten unabhängig voneinander erfunden oder entwickelt wurden: Im westlichen Mitteleuropa drehte sich



Relief des assyrischen König Nimrod auf einem Streitwagen

anfangs das Rad zusammen mit der drehbar gelagerten Achse, während sich in Osteuropa das Rad um eine feststehende Achse bewegte.

### 1.3 Das Speichenrad

Etwa 2.000 vor Christus erfanden die Sumerer das leichte Speichenrad. Die Räder wurden vor allem für Kriegswagen entwickelt, um schnell und beweglich zu sein. Leichtere Räder zu bauen war eines der vorherrschenden Ziele die Sumerer. Sie entwickelten, vermutlich nach vielen vergeblichen Versuchen, schließlich stabile und langlebige Speichenräder aus Bronze. Diese Metallräder verhalfen zu einer Erleichterung beim Warentransport, vor allem aber waren sie für die Kriegsführung von enormer Bedeutung. Denn im Krieg war nur derjenige siegreich, der sich mit seinen Streitwagen schneller bewegen und besser agieren konnte als sein Gegner.

Die Abbildung oben zeigt den Gottkönig Nimrod ca. 1800 v. Chr. auf einem Streitwagen mit Speichenrad. Das Relief

findet sich im Prince of Wales Museum in Mumbai. Mit solchen leichten Speichenrädern war es Armeen möglich, schnell und wirkungsvoll Schlachten zu beeinflussen. Ab jetzt wurden diese Speichenräder an Streitwagen angebracht.

Wagenräder waren auch in Indien, Europa und China schon früh im Einsatz. Denn die Vorteile waren für alle Lebensbereiche außerordentlich hoch: Ernten wurden schneller eingefahren, schwere Lasten waren leichter zu befördern und in Schlachten waren jetzt überraschende strategische Manöver möglich.

Die Ägypter nutzten bereits sehr früh Räder um ihre Ernten einzubringen und den Transport schwerer Lasten zu ermöglichen.

Aber erst im 4. Jahrhundert vor Christus entdeckten Ägypter und Griechen, dass das Rad auch als hilfreiche Technik für das tägliche Leben eingesetzt werden kann. Das war zwar eindeutig zu spät für den Bau der Pyramiden (ca. 2.500 v. Chr.). Aber erste Zahnräder fanden jetzt ihren Weg in Wasserschöpfwerke und Papyrusmühlen, etwa hundert Jahre später



Streitwagen mit Speichenrädern

dienten sie in Übersetzungsgetrieben zur Kraftverstärkung. Und um 260 vor Christus drehten sich in Byzanz die ersten Wasserräder.

Nach der Nutzung der ersten Räder, häufig in Verbindung mit einem Zugtier entwickelte sich das Rad weiter.

### 1.4 Rad- und Schienensysteme

Um die schlecht lenkbaren Transportwagen effektiv zu nutzen wurden in antiken Straßen vertiefte Spurrillen eingelassen, die den damaligen schweren Transportfahrzeugen eine gewisse Führung ermöglichten. Historiker glauben, dass bereits in der Kupferzeit vor mehr als 4.000 Jahren erste künstlich angelegte Spurrillen entstanden. Derartige „Spurbahnen“ sind in Steinbrüchen des alten ägyptischen Reiches und in Griechenland gefunden worden.

Der wohl bei weitem längste antike Rillenweg war der etwa acht Kilometer lange Schiffkarrenweg Diolkos über den Isthmus von Korinth in Griechenland. Auch die Baumeister des römischen Reiches arbeiteten auf zahlreichen Straßen Rillen in die gepflasterten Oberfläche ein.

Dadurch wurde der Transport vereinfacht und beschleunigt. Dies diente vor allem der Versorgung der Truppen, aber auch dem Handel. Man kann diese Rillenbahnen in den damaligen Straßen gedanklich als Vorläufer unserer späteren Schienensysteme betrachten.

Die ersten Schienen wurden vermutlich in Bergwerken zum Transport schwerer Lasten entwickelt. Man legte hölzerne Gleise auf die Erde und war unabhängig von bestehenden Straßen, um schwere Lasten zu transportieren. Schwierig war die Befestigung der hölzernen Gleise und deren Haltbarkeit. Zwangsläufig entwickelte sich daher im Laufe des 18. Jahrhunderts die Schientechnik weiter.

Der Engländer Ralph Allen entwickelte um 1730 den einseitigen Spurkranz, der Wagen sicher auf dem Gleis führt und bis heute in moderner Form in Gebrauch ist. Die Spurrinnen wurden mit Eisen ausgelegt oder Holzschienen mit Eisen beschlagen. Es entstand ein funktionsfähiges Rad-Schiene-System, bei dem die Schienen auf Schwellen lagen. Räder und Wagen waren möglichst exakt auf die Schienen angepasst. Der „Antrieb“ auf längeren Strecken erfolgte in den ersten



Speichenrad aus Holz



Speichenräder an alten Pferdekutschen

Jahren vorzugsweise durch die Muskelkraft von Pferden.

England und Schottland waren wegen ihrer Vorreiterrolle in der Industrialisierung des späten 18. und frühen 19. Jahrhunderts nicht nur die Länder, in denen die ersten vollständigen Strecken mit



Modell einer Pferdebahn

eisernen Schienenwegen erbaut wurden. Auch die Nutzung der Dampfkraft als Antriebsenergie für Personen- und Güterwagen wurde hier erstmals vollzogen. In England ging die weltweit erste dampfbetriebene Eisenbahn in Betrieb, die später durch elektrisch betriebene Schienenfahrzeuge z. B. in Bergwerken oder als Straßenbahn ersetzt wurden.

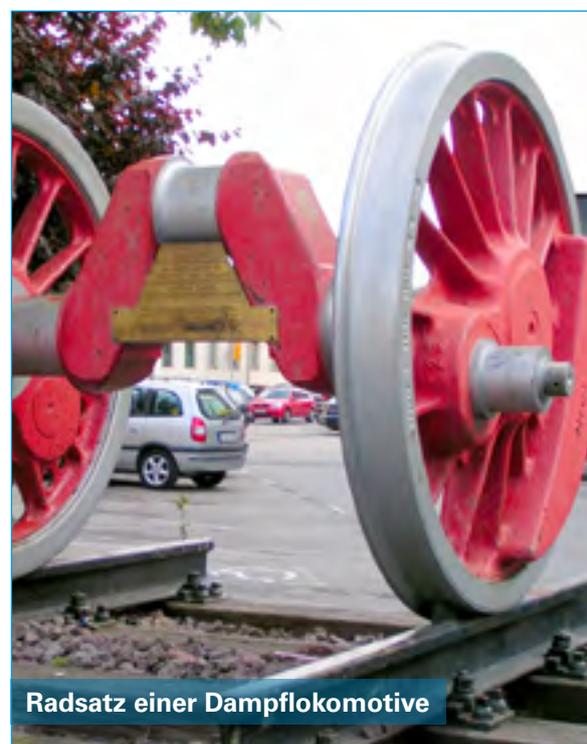
### 1.5 Räder entwickeln sich

Vor 200 Jahren entstand das Fahrrad: Der Freiherr Karl Friedrich von Drais erfindet 1817 die „Laufmaschine“. Der Fahrer kann sich rollend auf der Laufmaschine sitzend fortbewegen, muss sich dabei allerdings selber mit den Füßen abstoßen. Eine wahrlich bewegende Erfindung. Aber das neue Rad war teuer. Es konnten sich in den ersten Jahren nach der Erfindung nur der Adel und reiche Bürger das „Hobby-Horse“ leisten. Aber der Freiherr erfand noch mehr. So geht die Draisine auf ihn zurück, ein mit Muskelkraft betriebenes Schienenfahrzeug.

Aber auch anderswo wurde das Rad weiterentwickelt. Der amerikanische



Metallräder eines Marathonwagens



Radsatz einer Dampflokomotive

Mechaniker Daniel Halladay konstruierte 1853 aus der Windmühle das Windrad. Bis zu acht paddelförmige Flügel bilden ein Rad, das sich mithilfe eines horizontal ausgerichteten Zusatzflügels von selbst in die ideale Position bringt. Mit Hilfe dieser Windräder wurden vor allem mechanische Arbeiten wie das Mahlen von Getreide und das Pumpen von Wasser durchgeführt. Daher wurden diese Räder auch als Windpumpen bezeichnet.

Spektakulär war das Riesenrad, das der amerikanische Eisenbahningenieur George Washington Gale Ferris auf der Weltausstellung 1893 in Chicago aufstellte. Es war das erste Riesenrad (engl. Ferris Wheel) – es wurde als eine Art „hochkant gestelltes Karussell“ beschrieben.

In den nächsten Jahrhunderten folgten technische Verbesserungen wie Hochleistungslager, Einzelradaufhängungen, in Räder integrierte Brems- und Antiblockiersysteme, hoch belastbare Leichtmetallfelgen und schlauchlose Reifen. Ende des 20. Jahrhunderts machten die Physiker eine grundsätzliche Entdeckung: Sie erkannten, dass ein Rad nicht immer rund sein muss. Fahrräder mit einem ovalen Kettenrad ermöglichten dem Fahrer, seine Beinkraft gleichmäßiger zu nutzen.

### 1.6 Bedeutung des Rads

Dass die historische Bedeutung des Rads groß ist, formulierte bereits 1883 der Physiker Ernst Mach: „Nehmen Sie uns das Rad – und wenig wird übrig bleiben. Es verschwindet alles. Vom Spindelrad bis zur Spinnfabrik, von der Drehbank bis zum Walzwerk.“

Das Rad – es ist rund! Es dreht sich! Und es ist aus unserer modernen Zeit nicht mehr wegzudenken. Und so ist das Rad sicher die wichtigste Erfindung unserer Geschichte und gilt als der Schlüssel zu allen technischen Entwicklungen.

### 1.7 Moderne Räder

Die heute aktuellen Fahrzeuge für den Pferdesport können die unterschiedlichsten Räder haben. Stahlräder mit Speichen und Vollgummireifen, luftbereifte Speicherräder aus Metall, aber auch Speicherräder aus Holz mit aufvulkanisiertem Gummiring oder traditionelle eisenbereifte Holzräder. Bei der Rad-Gummierung wird in ein Profileisen ein endlos vulkanisierter Gummiring eingebracht, gebördelt und anschließend auf Eisenreifen oder auf Holzfelgen aufgezogen.



Zweieranspannung, Wagen mit Metallrädern

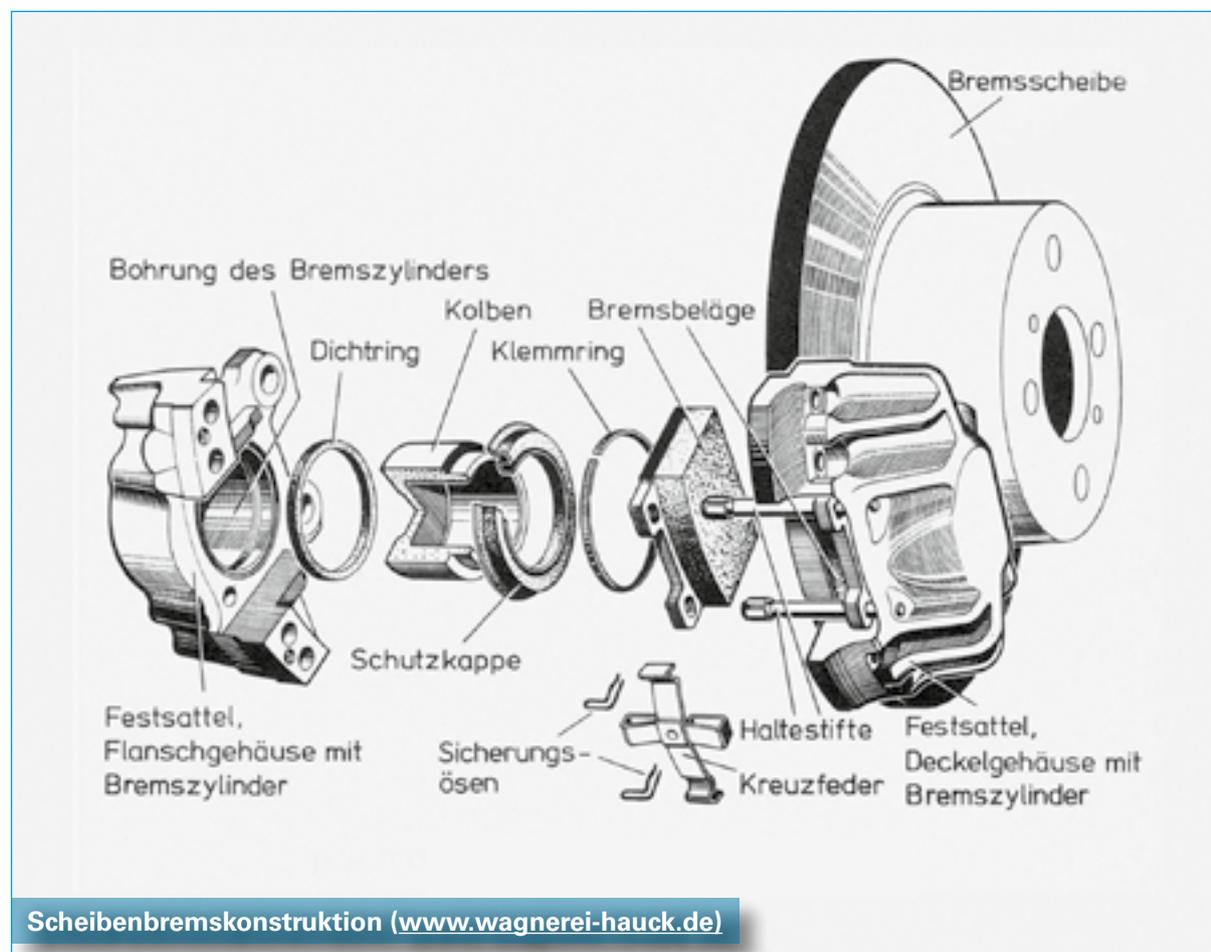
In Kombination zu den Rädern werden häufig Stoßdämpfer oder Luftfederbälge eingebaut, um den Komfort eines Kutschwagens zu verbessern.

Moderne Fahrzeuge für den Pferdesport weisen Metall- oder Holzräder mit vier Scheibenbremsen auf. Die Scheibenbremsen sind direkt auf der Vorder- und Hinterachse am Rad angebracht und werden von Bremspedalen am Fahrersitz betätigt. Jede Achse kann je nach Bedarf mit Hilfe der zwei Bremspedale auch einzeln gebremst werden.

Die Scheibenbremse ist eine Reibungsbremse, bei der die Verzögerung durch eine auf der Radnabe befestigte Bremsscheibe und den im Festsattel liegenden Bremsklotz mit Bremsbelägen erzeugt wird. So kann für Bergabfahrten, Kurvenfahrten oder Notbremsungen jeweils gezielt mit den Bremsen an Vorder- bzw. Hinterachse oder mit allen vier Bremsen wirkungsvoll verzögert werden.



Die frühere Schleifbremse mit Holzbremsklotz und Handbetrieb ist nur noch an historischen Kutschen zu finden und entspricht nicht mehr den heutigen strengen Anforderungen an die Sicherheit im Straßenverkehr.



Scheibenbremskonstruktion ([www.wagnerei-hauck.de](http://www.wagnerei-hauck.de))



Nordschwede  
www.nordschwede.org

# Anspannen

Anspannungsarten  
Variationen



Vierspänner in der Wendung

Sie sind rund, sie drehen sich, sie bringen uns voran – die Räder am Wagen. Aber damit sich die Räder drehen und uns tatsächlich voranbringen, ist es notwendig, den „Antrieb zu installieren“. Diese technische Ausdrucksweise passt natürlich für pferdesportbegeisterte Fahrer überhaupt nicht, also nennen wir es korrekt: wir müssen Anspannen.

Die verschiedenen Anspannungsmöglichkeiten von Pferden an Wagen sind ein weites Feld. Je nach Verwendung eines Gespanns in der Land- oder Forstwirtschaft, Zug, Freizeit oder Sport sind die eingesetzten Anspannungen äußerst unterschiedlich.

Die eingesetzte Kutsche, der Verwendungszweck und die jeweilige Anspannung sind unmittelbar miteinander verknüpft. So wird beispielsweise von einem Einspanner keine schwere, zweiachsige Kutsche gezogen werden. Oder ein Fünfspänner wird nicht vor einem einachsigen Gig angespannt. Unter Anspannung wird immer die Zusammenstellung eines Gespannes aus den Zugtieren und deren Anordnung vor dem Wagen bezeichnet.

Bei den Anordnungsmöglichkeiten für die Zugtiere gibt es viele unterschiedliche Kombinationen. Im weiteren Sinne ist unter der Anspannung auch die gesamte Equipage und die Art des verwendeten Geschirres gemeint. Das Geschirr muss zur Anordnung der Zugtiere vor dem Wa-

gen passen, damit tatsächlich ein sachgerechter, guter und schonender Zug für das Gespann ermöglicht wird.

## 2.1 Anspannungsvariationen

Die Übersicht auf der folgenden Seite zeigt die grundlegenden Arten der Anspannungen. Grundsätzlich können diese Anspannungen durch weitere Pferde ergänzt werden.

Eine typische Erweiterung sind Zehner- oder Zwölferzüge, die bei Hengstparaden der Landgestüte noch zu sehen sind. Solche Anspannungen kommen heute selten vor, haben Showcharakter und weniger eine fahrsportliche Bedeutung oder Anwendung.

Eine durchaus noch bekannte Erweiterung einer Anspannung ist der Vorspann. Damit wird eine Anspannung bezeichnet, bei der an besonders steilen Anstiegen zusätzlich zwei Pferde als Zughilfe vorgespannt werden.

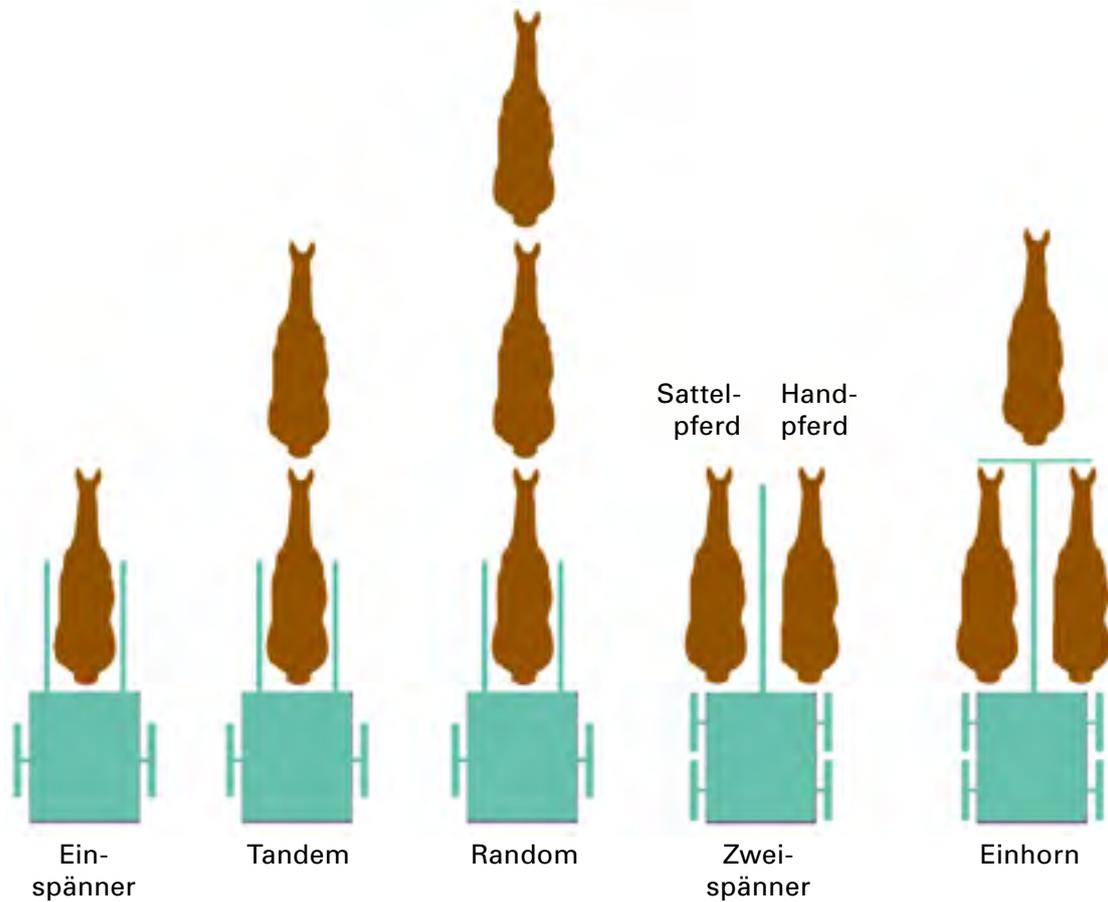
Anspannungsmöglichkeiten sind:

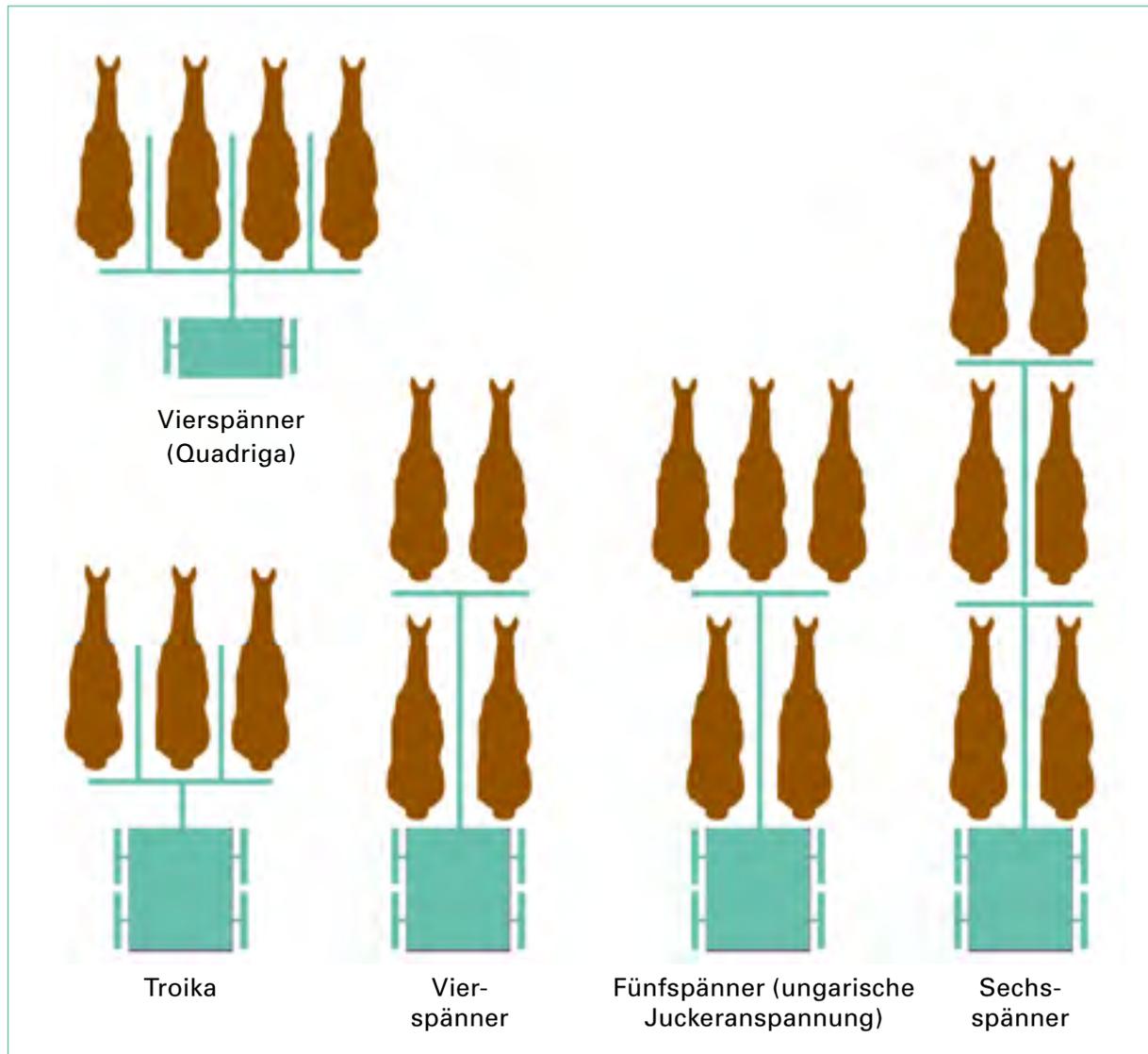
- Einspanner (ein Scherenpferd)
- Tandem (zwei Pferde voreinander, das vordere Pferd ist das sog. Vorderpferd, auch Vorauspferd genannt.)
- Random (drei Pferde voreinander)
- Zweispänner (zwei Stangenpferde laufen nebeneinander, rechts das Handpferd, links das Sattelpferd)
- Einhorn (zwei Stangenpferde, ein Vor-



Ungarische Fünferanspannung

Überblick Anspannungsarten





- derpferd) oder verkehrtes Einhorn (ein Scherenpferd, zwei Vorderpferde)
- Dreispänner (drei Pferde nebeneinander, wird auch als Troika bezeichnet)
  - Quadriga (vier Pferde nebeneinander)
  - Vierspänner (zwei Stangenpferde, zwei Vorderpferde)
  - Fünfspänner oder auch ungarische Jucker-Anspannung (zwei Stangenpferde, drei Vorderpferde)
  - Sechsspänner (zwei Stangenpferde, zwei Mittelpferde an der Mitteldeichsel, zwei Vorderpferde)
- Diese grundlegenden Anspannungen werden im Fahrsport oft so gefahren. Aber häufig werden Gespannformen gemischt, abgewandelt oder für bestimmte Regionen oder Tätigkeiten angepasst.

## 2.2 Gerittenes Gespann

Wir alle kennen das Bild: die alljährliche Militärparade „Trooping the Colour“, die im Juni in London zu Ehren des Geburtstages der britischen Monarchin stattfindet. Die Königin trifft mit ihrer Kutsche vom Buckingham Palace kommend mit ihrer Kavallerie-Eskorte auf dem Paradeplatz ein.

Dabei wird ihre Kutsche von einem gerittene Gespann gezogen. Bei dieser Anspannung weist der Wagen keinen Kutschbock auf. Der Fahrer sitzt auf dem linken Sattelpferd und hat das Handpferd mit Hilfe der Leinen im Griff. Von hier kommen auch die bei Fahrern bekannten Begriffe „Hand- und Sattelpferd“.



Sechsspänner in Englischer Anspannung





# Geschirrarten

Kumtgeschirr  
Marathonkumtgeschirr  
Brustblattgeschirr



Kumtgeschirr des Herzogs von Württemberg

### 3.1 Fahrgeschirr

Unter einem Fahrgeschirr versteht man die Mittel und Vorrichtungen, die dazu dienen Zugtiere so einzuspannen, damit diese einen Wagen, Pflug, Schlitten oder Karren so ziehen können, dass das einzelne Tier dabei nicht überlastet wird.

Je nach Tier und Einsatzzweck einer Anspannung gibt es dafür völlig unterschiedliche Bezeichnungen und Arten von Geschirren. Diese sind in einer langen Entwicklung in verschiedenen Regionen der Welt unterschiedlich entstanden.

In Mitteleuropa kommen derzeit fast ausschließlich Pferde als Zugtiere zum Einsatz. Für die Anspannung werden Kunt- und Brustblatt-Geschirre in unterschiedlichen Ausprägungen benutzt.

Sein Geschirr muss einem Pferd genau passen. Es darf nirgends drücken oder scheuern. Es muss so gestaltet und an das Tier angepasst sein, dass das Zuggewicht optimal auf Brustkorb, Schultern und Widerrist verteilt wird.

### 3.2 Kuntgeschirr

Das „Kunt“, „Kummet“ oder „Kummt“ ist ein steifer, gepolsterter Bügel oder Ring. Er wird dem Zugtier um den Hals gelegt und ermöglicht, dass die Zugkraft sinnvoll auf Brustkorb, Schultern und Widerrist verteilt wird. Durch eine optimale Anpassung des Kumts an Schulter, Brust und Widerrist des Pferdes gelingt es, beim Fahren die Zugkraft des Tieres in vollem Umfang zu nutzen.

Bei Pferden wird durch die gute Lage des Kumts, der Verbindung zwischen Kunt und Zugsträngen die Zugkraft nutzbar. Es wird üblicherweise ein geschlossenes Kunt verwendet. Die Zugkraft wird durch Brust und Schultern aufgebracht.

Grundsätzlich verteilt ein Kuntgeschirr die Last besser als ein Brustblattgeschirr. Kumte sind für Pferde schonender. Der sogenannte „Schwere Zug“ in der Land- oder Forstwirtschaft wird daher nur mit einem gut angepasstem Kuntgeschirr pferdeschonend möglich sein.

Das Kunt muss an die Statur, Größe und Halsform eines Pferdes angepasst sein, damit es nicht zu punktuellen Belastungen und in der Folge zu Druckstellen kommt. Ein Kunt liegt in seiner gesamten Ausdehnung gleichmäßig auf der Pferschulter – somit wird der Zugwiderstand auf eine größere Auflagefläche verteilt. Luftröhre und Buggelenk bleiben frei.

Wenn das gut angepasste Kuntgeschirr korrekt auf der Schulter aufliegt, kann das Pferd beim Zug seine ganze Kraft in das Geschirr legen. Das Buggelenk des Pferdes bleibt bei korrektem Sitz des Kumts frei. Nur wenn dies so ist können auch schwere Lasten gut gezogen werden. Wenn eine hohe Zugleistung erforderlich ist, sollte das klassische Kunt die erste Wahl sein. Ein Pferd mit einem Kuntgeschirr wird beim Vorwärtzug weder in der Bewegung noch in der Atmung eingeschränkt.

Kumte sind meistens mit braunem oder schwarzem Leder überzogen. Für elegante Gespanne wird auch Lackleder verwendet.

Kumte, die oben offen sind werden für Pferde mit außergewöhnlich großem Kopf verwendet. Dies sind häufig Kaltblüter in der ländlichen Anspannung.

Vor allem in der Land- oder Forstwirtschaft werden Kuntgeschirre in der Arbeitsausführung für schwere Zugarbeiten verwendet. Ein gut gearbeitetes und angepasstes Kunt ist oft birnenförmig anzuschauen.

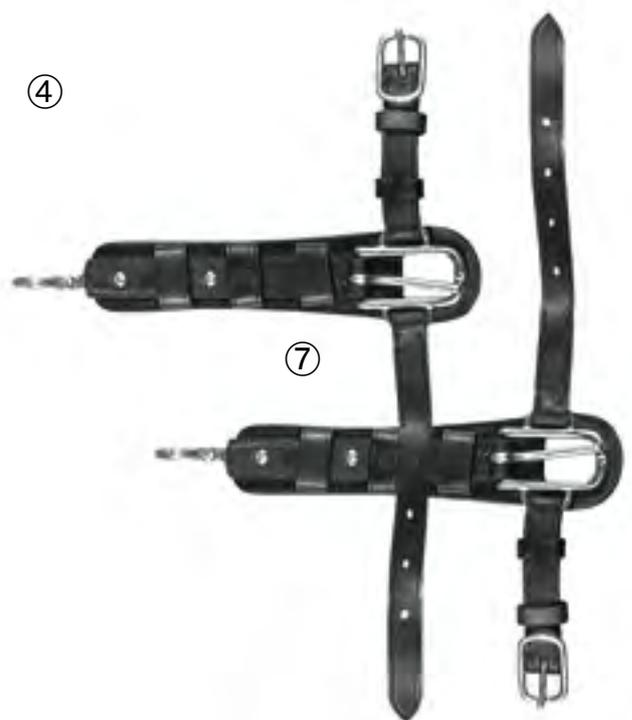
Ein Kunt (die Zahlen im Text beziehen sich auf die Abbildung der folgenden Seite) besteht aus:

- dem Kumtkissen ①, einem gepolsterten Ring, aus Leder angefertigt und mit Stroh gefüllt.
- dem Kuntbügel ② aus Edelstahl. Oben befinden sich die beweglichen Leinenaugen ③ und unten die beiden Zugkrampen ④. Daran werden die Zugstränge befestigt. Durch die Leinenaugen werden die Fahrleinen zum Gebiss geführt.
- Der Kuntbügel lässt sich über einen Riemen an der Kumtspitze ⑤ öffnen.



Dieser Riemen ist der Kumtgürtel, der das Kumteisen zusammenhält. Die Kumtspitze ⑤ ist mit einer Schutzkappe versehen, die verhindert, dass Wasser oder Staub in das Kumtkissen ① eindringen kann.

- Unten am Kumtbügel befindet sich ein Langring mit Aufhalterring ⑥. An diesen Aufhalterring wird der Aufhalterriemen oder die Aufhalterkette befestigt, welche die Verbindung zur Deichsel herstellt.
- An den Zugkrampen ④ links und rechts werden die Strangstutzen ⑦ befestigt. Zum Strangstutzen gehört die Strangstuzenschnalle, Oberblattstößel, kleiner Bauchgurt und Bauchgurtstrippe. An den Strangstutzen werden die Zugstränge befestigt, die dann am Ortscheit eingehängt werden.
- Rechts ist der Kammdeckel ⑧ mit dem großen Bauchgurt abgebildet, der Bauchgurtstrippe und zwei Oberblattstrippen zur Verbindung des Kammdeckels mit den Strangstutzen ⑦ links und rechts. In der Abbildung ⑧ schwer zu erkennen ist der Kammdeckelschlüssel ⑨ mit Fallring zum Einschnallen des Schweifriemens ⑨ (hinter den Leinenaugen ③). Den Schweifriemen



gibt es mit angenähter oder ange-schnallter Schweifmetze. Sinn des Schweifriemens ist es, Kammdeckel oder Selette am richtigen Ort zu fixieren. Die Schweifmetze muss weich, biegsam und sauber sein, damit sie dem Pferd nicht scheuert.

- Die Stränge oder Zugstränge ⑩ sind bei Zwei-, Vier- und Sechsspännern für die Stangenpferde gleich, wenn mit Sprengwaage und Ortsscheit gefahren wird. Die Länge der Zugstränge liegt für die Außenstränge bei 2,15 m, die Innenstränge sind 2,10 m lang. Bei diesen Maßen wird von einer Strangstutzenlänge von 55 cm ausgegangen. Wird vier oder sechsspännig eingespannt, sind die Stränge für die Vorderpferde bzw. Mittelpferde jeweils 5 cm kürzer.
- Die Stränge sollten immer fünf Löcher mit einem Abstand von sechs Zentimeter aufweisen. Das mittlere der fünf Löcher muss von der Spitze 35 cm entfernt sein.
- Ohne Abbildung auf dieser Seite ist der Sprungriemen, der zumindest beim Mehrspänner zur korrekten Anspannung gehört. Ebenso ist das Hintergeschirr hier nicht abgebildet, obwohl es zum sicheren Fahren dazu gehört und genutzt werden sollte.
- Auf den Abbildungen zu Anspannungen auf der folgenden Seite sind diese Teile gut zu erkennen.



### 3.3 Spreng- und Spielwaage

Das „Geschirr“ ist das Riemen- und Lederzeug, das eine Verbindung zwischen Zugtier(en) und Fahrzeug herstellt.

Die zum Geschirr gehörenden Zugstränge verbinden über die Ortscheite der Kutsche mit dem Geschirr der Pferde und übertragen die Zuglast. Bei allen Anspannungen werden etwa fünf Zentimeter breite Lederstränge, die aus zwei Lagen von stabilem Kernleder vernäht werden, verwendet. Kernleder ist die Rinderhaut, welche direkt über der Wirbelsäule eines Rindes gewonnen wird. An dieser Stelle ist die Haut besonders stark und dick. Sie darf keine Risse von Verletzungen aufweisen. Vermehrt werden aber auch pflegeleichte, sehr haltbare und preisgünstige Zugstränge aus Kunststoff eingesetzt.

Zur ländlichen Arbeitsanspannung gehören Seilstränge, die mit Ketten an den Ortscheiten befestigt werden.

Beim Fahren wird zur Anspannung entweder eine Spreng- oder Spielwaage eingesetzt, bei gut gefahrenen Gespannen die völlig starre Dockenanspannung.

#### Sprengwaage

Am starren Waagbalken (**Brake**) sind die Ortscheite beweglich angebracht. Die Zugstränge werden an den Ortscheiten befestigt. Mit der Sprengwaage ① sind die Stränge über die beweglichen Ortscheite indirekt mit dem Wagen verbunden.

Die starre Sprengwaage wird zum Einfahren junger Pferde, beim korrekten Fahren auf dem Dressurplatz oder bei ebenen Fahrwegen verwendet. Auch kann die Sprengwaage beim Geigen der Pferde zur Korrektur eingesetzt werden.

#### Spielwaage

Über einen zusätzlichen Balken, den beweglichen Waagbalken, wird bei der Spielwaage ③ für einen automatischen Arbeitsausgleich der Pferde gesorgt, wenn diese ungleich ziehen. Mit der

Spielwaage lässt sich nicht so präzise fahren wie mit der Sprengwaage oder der Dockenanspannung, da das Gespann mehr Spiel- bzw. Freiraum bekommt.

Ursprünglich kommt diese Anspannung aus dem Arbeitseinsatz in der Landwirtschaft. Beim Fahren im Gelände, auf unebenen Feldwegen und bei Hindernissen würden die Pferde beim Ziehen mit der Sprengwaage dauern unschöne Stöße auf die Brust bekommen. Die Spielwaage wirkt hier ausgleichend und damit pferdeschonend. Beachten muss man allerdings, dass Wendungen früher eingeleitet werden müssen als bei der Sprengwaage, da das äußere Pferd die Deichsel mit der Schulter in die neue Richtung bringt und nicht wie bei der Sprengwaage durch vermehrtes Ziehen am äußeren Strang.

Und noch ein Hinweis zur Spielwaage: sie benötigt gut und sicher gefahrene Pferde, zum Einfahren junger Pferde ist sie nicht geeignet.

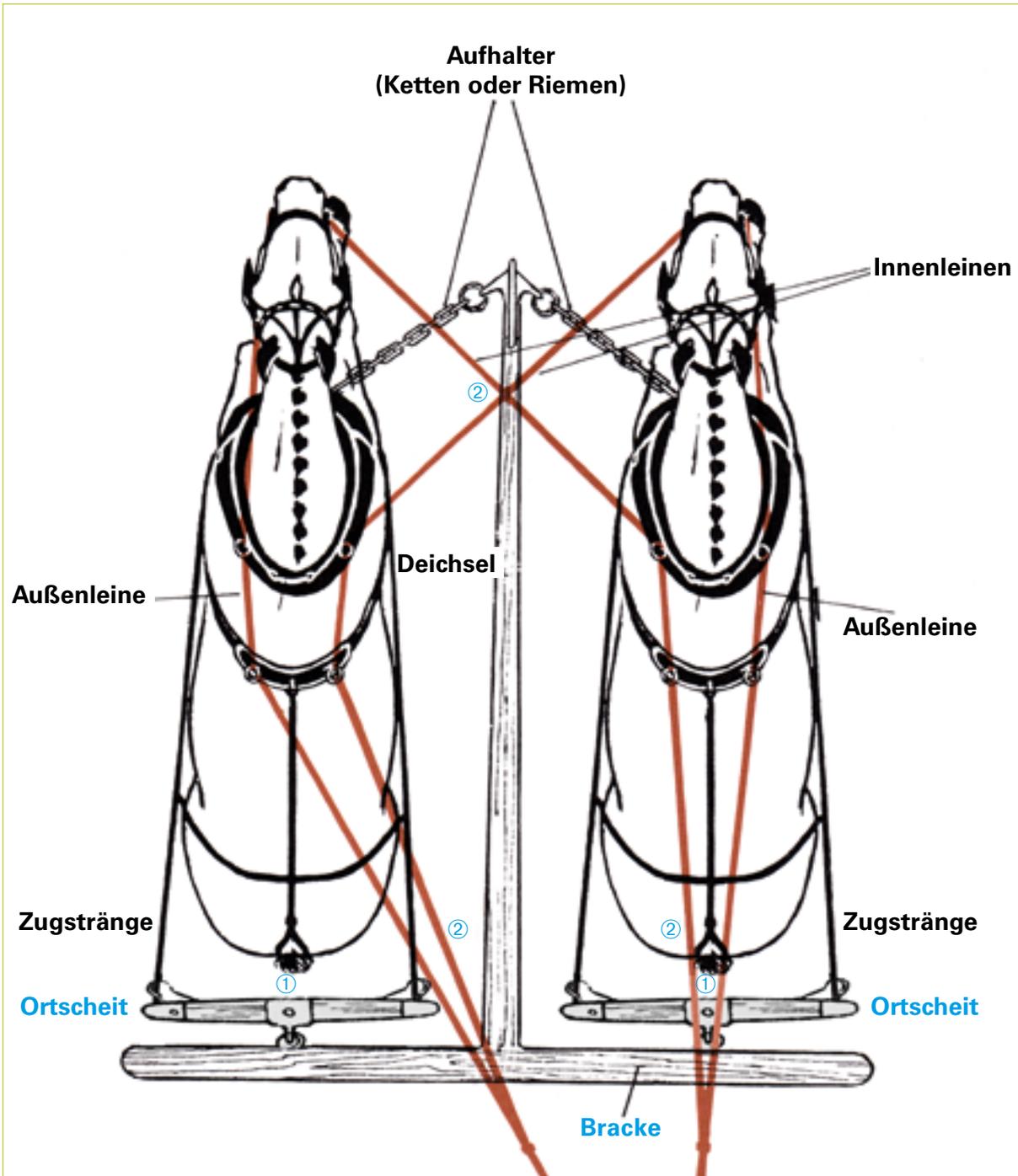
#### Dockenanspannung

Anstatt Dockenanspannung wird diese Anspannungsart auch als „feste Anspannung“ bezeichnet. Bei der Dockenanspannung ④ lenkt das äußere Pferd den Wagen durch vermehrten Zug in eine Wendung beziehungsweise in die neue Fahrtrichtung. Die Zugstränge sind dabei direkt mit dem Wagen verbunden. Da die Stränge direkt auf den Docken angebracht sind, die sich auf der Bracke befinden – nicht an den Ortscheiten – darf die Dockenanspannung ausschließlich mit Kumtgeschirr und einem leichten Wagen gefahren werden.

Eine Dockenanspannung ④ darf grundsätzlich **nicht** mit einem Brustblattgeschirr gefahren werden. Die Gefahr eines Aufscheuerns der Pferdebrust ist durch die Zugbewegung des Geschirrs zu groß. Während der wechselnden Zugbewegung der Tiere kommt es leicht zum Scheuern innerhalb eines Brustblattgeschirres. Das verursacht sehr schnell wunde Stellen im Brustbereich der Pferde. Die Do-

ckenanspannung macht genaues Fahren möglich, da die Sprengwaage in unmittelbarer Verbindung mit dem Vorderwagen

steht. Wenn der Fahrer mit einer beliebigen Leine für eine Wendung nachgibt, so setzt das Pferd dieses unmittelbar und

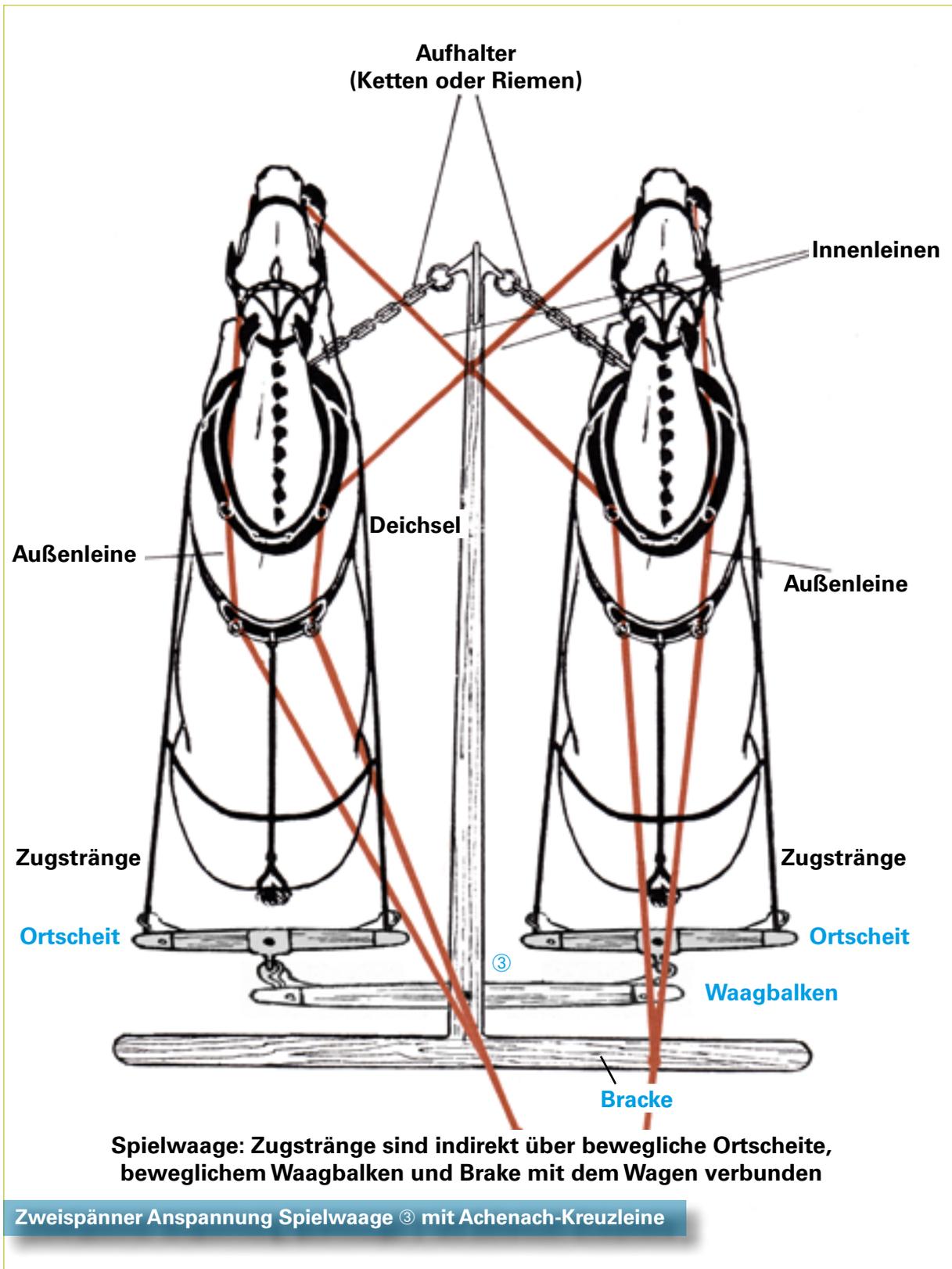


**Sprengwaage: Zugstränge sind indirekt über bewegliche Ortscheite und Bracke mit dem Wagen verbunden**

Zweispänner Anspannung Sprengwaage ① mit Achenach-Kreuzleine ②

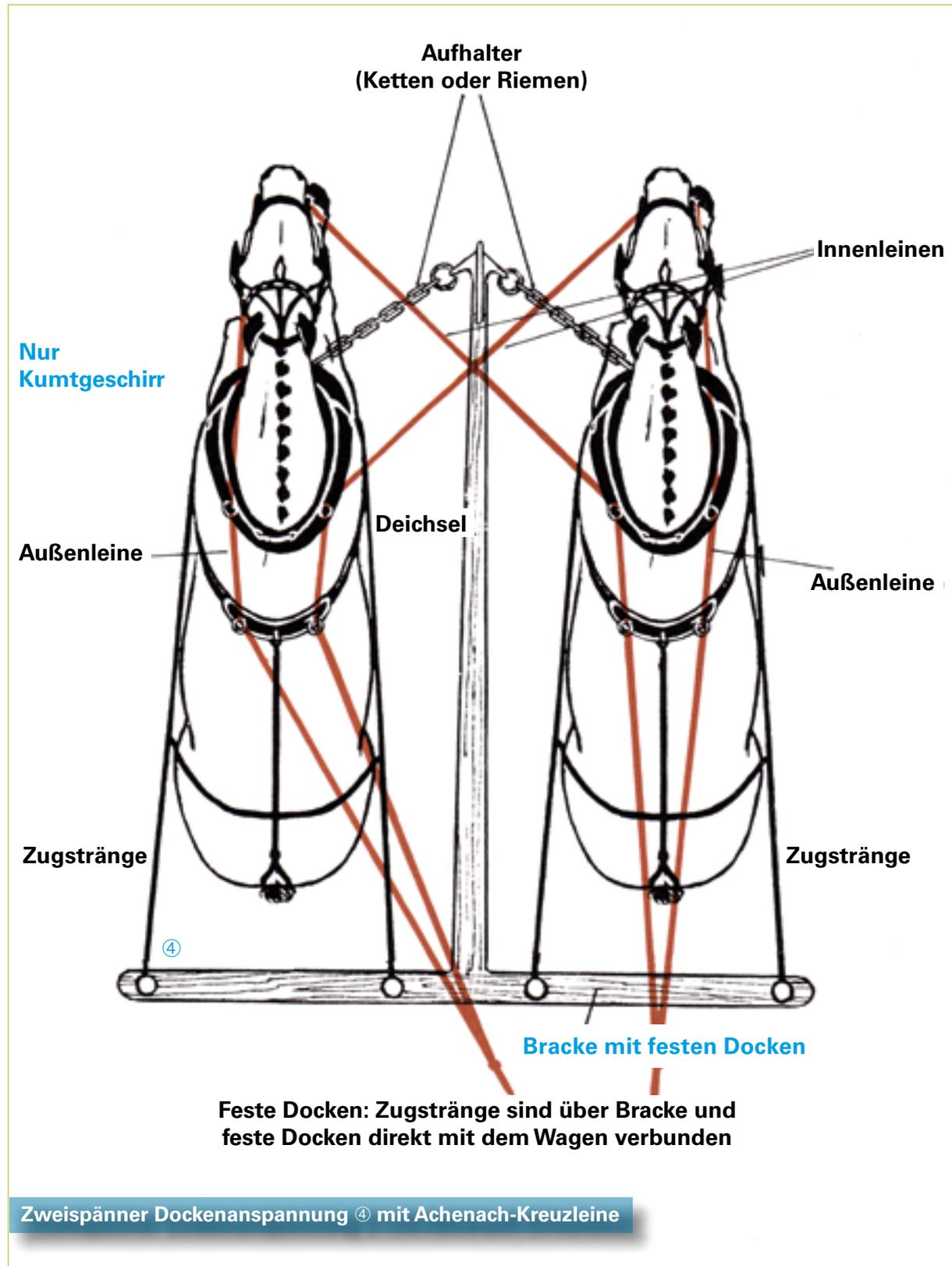
ohne den Ausgleich des Ortscheits nach rechts oder links um. Für den optimalen Einsatz der Dockenanspannung sind gut

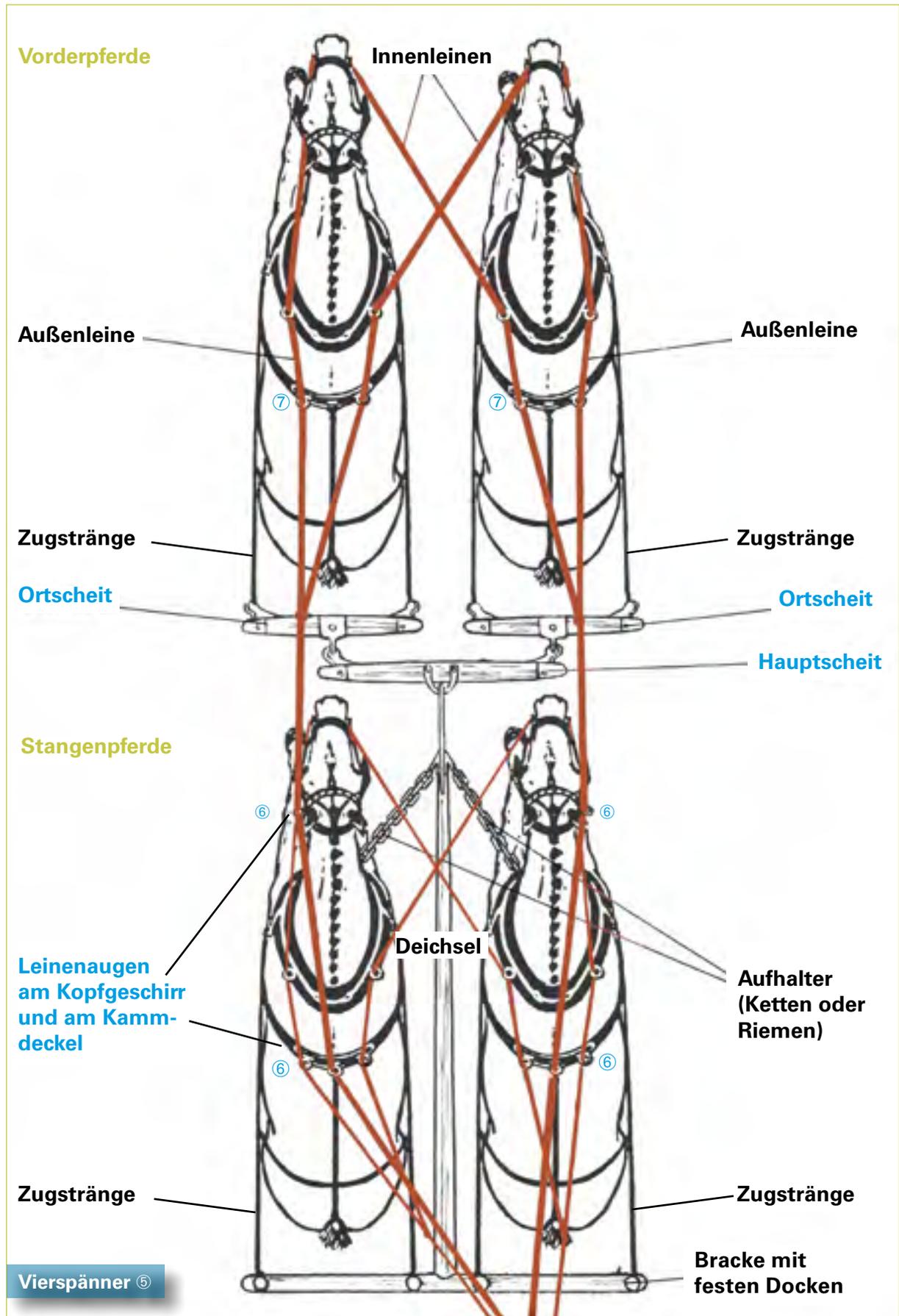
ausgebildete, erfahrene Pferde und sehr gut verpasste Geschirre erforderlich. Zum Einfahren von Pferden ist die feste An-



spannung nicht geeignet, da die Reaktionen des Wagens für ungeübte Gespanne zu direkt sind. Hinsichtlich der Verschnal-

lung können bei einer Dockenanspannung alle vorne angegebenen Möglichkeiten problemlos genutzt werden.



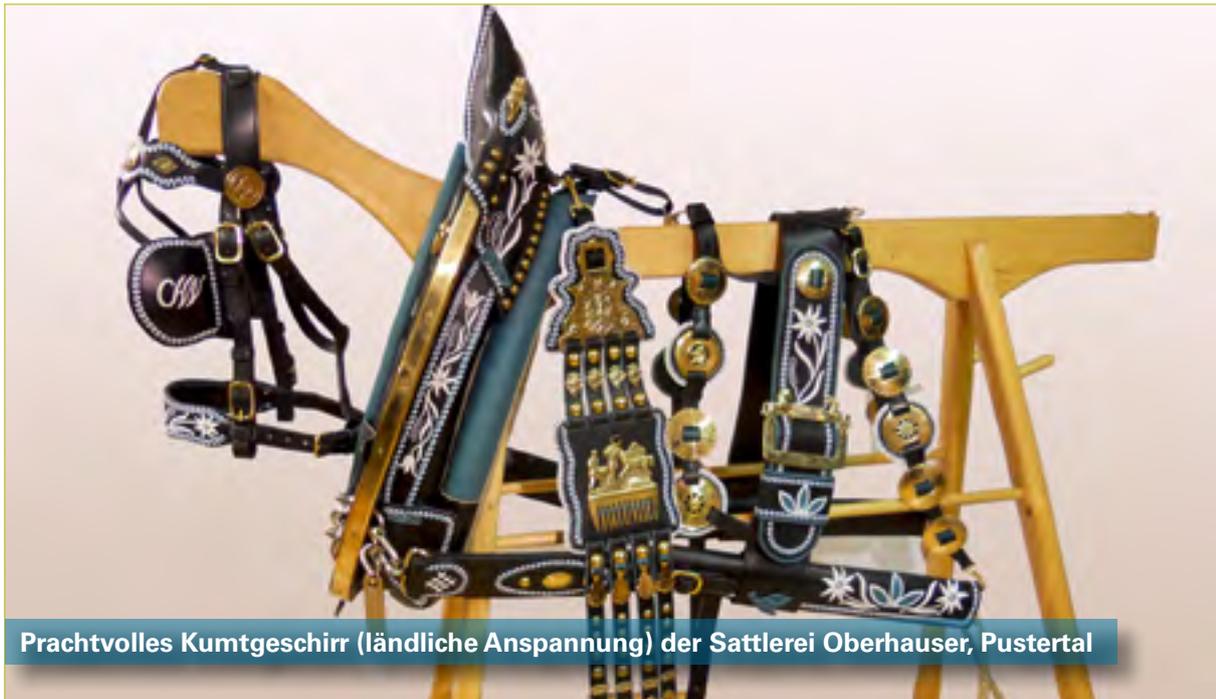


**Abbildung Vierspänner ⑤**

Die Stangenpferde an der Deichsel sind fast gleich in der Beschirrung wie der Zweispänner. Erweiterungen sind die zusätzlichen Leinenaugen auf den Kammdeckeln und an den Zäumen der Stangenpferde ⑥. In diesen Leinenaugen werden die Leinen der Vorderpferde so geführt, dass sie sich nicht durch Bewegungen

der Stangenpferde festsetzen können. Die Beschirrung der Vorderpferde hat am Kammdeckel nur zwei Leinenaugen ⑦ für die Außen- und Innenleinen. Der Kammdeckel kann auch durch einen Tragriemen ersetzt werden, der die Leinen führt.

In der Abbildung sind die Leinen der Stangenpferde zur Unterscheidung dünner. Dies ist in Wirklichkeit nicht so.



Prachtvolles Kumtgeschirr (ländliche Anspannung) der Sattlerei Oberhauser, Pustertal



Marathonkumtgeschirr der Sattlerei Oberhauser, Pustertal



Vierspänner im klassischen englischen Stil mit Kuntgeschirr und Kandare



### 3.4 Marathonkumt

Das Marathonkumt oder französisches Kumt ist von der Zugwirkung her mit dem Brustblattgeschirr vergleichbar, auch wenn es auf den ersten Blick eher dem klassischen englischen Kumt ähnelt.

Das Marathonkumt ist durch die Verstellmöglichkeiten am Halsriemen individuell anpassbar und damit flexibler auf unterschiedliche Pferde einzustellen als ein englisches Kumt. Der Wechsel von einem Pferd zum anderen ist durch diese relativ einfache Verstellmöglichkeit des Marathonkumts schnell und weitgehend problemlos durchzuführen, so dass das Geschirr auf verschiedene Pferde angepasst werden kann. Beim Verstellen ist auf die Freiheit am Buggelenk zu achten und auch darauf, dass die Luftröhre des Pferdes nicht ein-

Durch die angesetztung und

relativ tiefe Verbindung von Kumt Zugstrang über eine Strangschnalle kommt der Zugpunkt tiefer und damit mehr auf die Brust. Beim englischen Kumt



bewirkt die höher angesetzte Zugöse eine etwas gleichmäßigere Zugverteilung über den ganzen Kumtbügel auf das Kumtkissen und damit auf Schulter und Bug des

Pferdes. Das kann das Marathonkumt so nicht leisten, obwohl die anatomische Anpassung des Marathonkumts je nach Hersteller außerordentlich gelungen ist. Da es individuell verstellbar ist und somit gut auf ein Pferd angepasst werden kann, ist der Wechsel von einem Pferd zum anderen relativ leicht durchzuführen. So könnte ein Geschirr im Prinzip von verschiedenen Pferden genutzt werden – wenn es denn erforderlich wäre.

Viele Fahrer empfinden das Marathonkumt als die ideale Kombination von Kumt und Brustblatt. Es ist, wie beschrieben gut in der Größe verstellbar und weist durch die Verstellmöglichkeiten in der Regel eine gute Passform auf. Für den täglichen Einsatz im Training ist ein solches Geschirr sehr gut geeignet. Viele Fahrer finden dieses Geschirr von der Optik her ansprechender, praktischer und moderner als das traditionelle englische Kumt oder auch das klassische Brustblattgeschirr. Das erklärt die weite Verbreitung.

#### Marathonkumt und Turniersport

Das Marathonkumt ist im Turniersport vor allem bei Gelände- und Hindernisprüfungen nicht mehr wegzudenken. Es verteilt die Zuglast großflächig auf Schulter und Bug. Korrekt angepasst wird das Pferd in der Schulter nicht eingeeengt und kann gute Zugleistungen erbringen. Luftröhre und Atmung bleiben frei und das Pferd wird nicht eingeeengt.

Im Turniersport sind die verwendeten Marathonkumte häufig direkt für die eingesetzten Pferde angefertigt und haben dann eine ausgezeichnete Passform bei einem wirklich hochwertigen Erscheinungsbild.

In der Abbildung rechts ist ein Zweispänner bei einer Hindernisfahrt abgebildet. Das Marathonkumt passt ausgezeichnet und ermöglicht dem Fahrer mit seinem Gespann ein schwingvolles, zielgenaues und pferdeschonendes Fahren durch die Hindernisse.



3

Zweispänner bei Hindernisfahrt mit Marathonkumt

### 3.5 Brustblattgeschirr

Beim Brustblatt- oder Sielengeschirr zieht das Pferd nur mit der Brust. Liegt das gepolsterte Brustblatt zu tief auf dem Buggelenk des Pferdes stört es die freie Vorwärtsbewegung.

Liegt es zu hoch, behindert ein mehr oder

weniger starker Druck die Funktion der Luftröhre und es erschwert die Atmung des Pferdes.

Als Brustblattge-

dem Halsriemen, auf dessen Oberseite meist zwei Metallringe, die sogenannten Leinenaugen befestigt sind, durch welche die Fahrleinen geführt werden.

Zum Brustblattgeschirr gehört weiterhin ein Selett oder ein Kammdeckel. Beim Einspanner-Brustblattgeschirr wird mit Selett gefahren. Beim Fahren mit dem Mehrspanner-Brustblattgeschirr wird der Kammdeckel verwendet. Selett oder Kammdeckel liegen hinter dem Halsriemen auf dem Rücken und werden vom zweiseitig verschnallbaren Bauchgurt gehalten. Vollständig ist das Geschirr, wenn ein Schweifriemen mit Schweifmetze eingeschnallt ist, damit das Geschirr immer an der richtigen Stelle sitzen bleibt.

Beim Einspanner

schirr wird das gesamte Zuggeschirr bezeichnet. Die

Brustblattanspannung wird häufig auch als Land- oder Juckeranspannung bezeichnet, gelegentlich auch noch als ungarische Anspannung. Diese Bezeichnung ist heute aber nur beim ungarischen Fünferzug üblich.

#### Aufbau und Funktion

Der Zug erfolgt über das sogenannte Brustblatt (siehe Bild oben). Dies ist ein etwa 8 bis 12 Zentimeter breites, gepolstertes Lederstück, das über die Brust des Zugtiers verläuft. Auf beiden Seiten des Brustblatts werden die Zugstränge eingeschnallt, durch welche der Wagen gezogen wird. Dies ist bei der Abbildung des Zweispänners rechts gut zu erkennen. Die Zuglinie „Brustblatt – Strang – Kutsche“ sollte eine gerade Linie sein.

Getragen wird das Brustblatt von einem über den Hals verlaufenden Riemen,

Selett die Scheren

trägt das die Anzen bzw. des Wagens, beim Zweispänner fixiert der Kammdeckel die Position der Zugstränge. Der Kammdeckel selbst soll wie das Selett weich gepolstert sein und nicht auf dem Widerrist aufliegen. In der Mitte des Brustblattgeschirrs befindet sich ein Aufhaltering. Hier wird der Aufhalter als Verbindung zum Deichsel eingehängt.

#### Asymmetrische Aufhalterringe

Bei vielen Brustblattgeschirren ist der Aufhaltering aus der Mitte nach links bzw. rechts versetzt. Dadurch wird beim Zweispänner ein angenehmerer Zug für das Hand- und Sattelpferd möglich. Allerdings muss beim Aufschnallen darauf geachtet werden, dass Hand- und Sattelpferd immer das Geschirrtteil erhalten,





dessen Aufhalterringer näher zum Deichsel liegen. Wird hier das Brustblattgeschirr falsch angebracht bzw. die Pferde falsch an den Wagen gestellt, hat dies einen unsachgemäßen Zug zu Folge. Pferdeschonendes Fahren ist dann von der Geschirrlage her nicht möglich.

### Herkunft + Verwendung

Das Brustblattgeschirr war früher vor allem in Regionen üblich, die weite Ebenen ohne Steigungen wie in Norddeutschland oder auch in Ungarn aufweisen. In Mittelgebirgen oder gar in den alpinen Landschaften Bayerns, Österreichs oder der Schweiz wurden immer Kumtgeschirre verwendet. Ein Brustblattgeschirr ist für den schweren Zug nur sehr bedingt geeignet – ge-

nau genommen nicht geeignet! Wenn schwere Lasten bewegt werden müssen oder stark hügeliges Gelände mit langen Anstiegen oder Abfahrten gefahren werden, ist dies nichts für ein Gespann mit Brustblattgeschirr. Es hat im Vergleich zum Kumtgeschirr eine geringe Auflagefläche und das Pferd wird punktuell zu stark belastet. Unter schwerer Last sind die Zugtiere in der Bewegung und vor allem in der Atmung einschränkt.

Das Brustblattgeschirr ist ein einfaches Geschirr, es ist leicht zu handhaben, es weist vielfältige Verstellmöglichkeiten auf und es ist relativ preiswert. Es ist damit zurecht zum meistgenutzten Geschirr im Fahrsport geworden. Aber hier wird bei den verschiedenen Prüfungen zumeist in weitgehend ebenem Gelände gefahren und die Lasten sind nicht wirklich hoch.

Als Material ist Leder sicherlich am weitesten verbreitet, aber auch Nylon-Brustblattgeschirre, die mit Leder und Kunststoff unterlegt sind werden immer häufiger verwendet.

3



Zweispänner mit Brustblattgeschirr

### 3.6 Kopfgestell

Das Kopfgestell eines Fahrgeschirrs besteht aus

- dem Kopfstück ① mit Blendriemenschnalle,
- dem Stirnriemen ②
- den Backenstücken ③ links und rechts, mit daran befestigten Scheuklappen ④
- und den Blendriemen ⑤. Diese müssen eine direkte Verbindung zu den Scheuklappen aufweisen, damit die beiden Scheuklappen in der richtigen Lage gehalten werden
- einem Nasenriemen ⑥
- dem Kehlrriemen ⑦
- dem Fahrgebiss ⑧ (im Bild Postkandare) und der durch das Umschnallstück eingeschnallten Fahrleine ⑨.

Der dargestellte Aufbau des Geschirrs bezieht sich auf ein Kopfgestell für eine ländliche Anspannung.

#### Scheuklappen

Die Scheuklappen müssen beim Fahren in ihrer Position gehalten werden. Schlecht sitzende oder bei jedem Schritt flatternde Scheuklappen sind eine Qual für ein Pferd.

Um die Scheuklappen in ihrer Lage zu halten ist an der vorderen oberen Kante ein kleiner Riemen ⑤ angenäht, das unter dem Stirnriemen hindurch läuft. Da dieser Blendriemen von beiden Scheuklappen kommt muss er so zusammenlaufen, dass er oben in der Blendriemenschnalle befestigt wird.

Da die Sehachsen der Pferdeaugen etwas auseinander laufen, müssen die Scheuklappen schräg nach außen gestellt werden. Sie müssen mit einem Drittel ihrer Höhe über bzw. unter das Auge reichen.

#### Gebisse

Beim Fahren wird als Gebiss eine Kandare eingesetzt. Am häufigsten

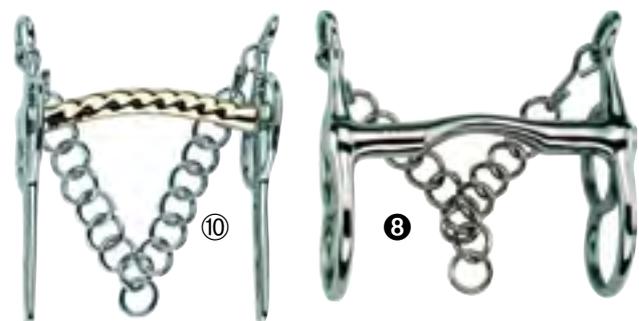
wird wahrscheinlich die Postkandare ⑧ oder die Liverpoolkandare ⑩ als Fahrgebiss verwendet. Die Kandare hat an den oberen Enden der beiden Kandarenbäume kleine Ringe. Dies sind die Kandarenaugen. Diese Kandarenaugen werden durch Schnallen mit dem Backenstücken des Kopfgestells verbunden. Durch das richtige Verschnallen des Backenstücks wird der richtige Sitz des Kopfgestells und des Kandarengebisses sichergestellt.

Unter den Kandarenaugen befindet sich der Schaumring. Unterhalb des Schaumrings sind bei der Liverpoolkandare die Kandarenanzüge, die zwei oder drei Schlitze aufweisen. In diese Schlitze oder in den Schaumring werden die Fahrleinen eingeschnallt. Bei der Postkandare hat der erste Ring die Funktion des Schaumrings und des ersten Fahrslitzes.

An den Kandarenaugen befinden sich an jeder Seite die Kinnkettenhaken. Diese nehmen die Kinnkette auf, die an der Unterseite mit Leder bezogen sein kann, um sie dem Pferd angenehmer zu machen. An manchen Kandaren ist die Kinnkette im inneren Kandarenauge festgeschmiedet, damit sie nicht verloren geht.

Das Mundstück besteht aus einer Stange, die mit einer Zungenfreiheit versehen ist. Eine große Zungenfreiheit verleiht wie bei der rechten Postkandare ⑧ eine scharfe Wirkung.

Kandarenmundstücke, die der inneren Form des Pferdemauls angepasst sind und eine gewisse Zungenfreiheit haben wirken weich, regen zum Kauen an und sind für die Pferde angenehm in ihrer Funktion und Wirkung.



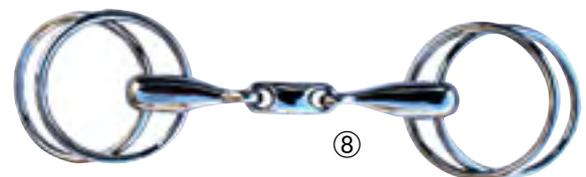


Kopfgestell für ein Fahrpferd mit Postkandare

Fahrgebisse	Wirkung
 <p>①</p>	<p>Je dünner die Gebissstange, um so schärfer deren Wirkung. Dicke Gebissstangen sind angenehm für das Pferd, aber zu dicke behindert die Kautätigkeit. Geriffelte Gebissstange = scharfe Wirkung Glatte Gebissstange = weiche Wirkung</p>
 <p>②</p>	<p>Einmal gebrochen = scharfe, zweimal gebrochen = weiche Wirkung</p>
 <p>③</p>	<p>Leinenwirkung auf das Pferde- maul wird immer schärfer vom ersten bis zum dritten Schlitz. Schnallung im Schaumring oder erstem Steg wirkt weicher</p>
 <p>④</p>	<p>Kinnkette Fest angezogen = scharfe Wirkung Mit Spiel = weiche Wirkung Ungepolstert = scharfe Wirkung Gepolstert = weiche Wirkung</p>
<p>Zungenfreiheit</p>	<p>Ohne oder zu viel = scharfe Wirkung Leichtes Zungenspiel = weiche Wirkung</p>
<p>Nasenriemen</p>	<p>Zu fest = scharfe Wirkung Mit Spiel = weiche Wirkung</p>
<p>Doppelringtrense</p>	<p>Scharfe Wirkung durch einmal gebrochenes Gebiss Weiche Wirkung durch zweimal gebrochenes Gebiss ⑧</p>

Die Kinnkette wird richtig in die an den Kandaren-  
augen (Oberbäumen) befindlichen Kinnkettenhaken  
befestigt. Sie wird stets nach rechts ausgedreht. Das

Fahrgebisse	Bezeichnung
① Postkandare	Je dünner die Gebissstange, um so schärfer die Wirkung.
② Liverpoolkandare	mit Leinenschutz für Vierspänner. Die Leinen werden entweder im Schaumring oder in die Kandarenanzüge eingeschnallt. Liverpoolkandaren ermöglichen eine weichere Schnallung.
③ Liverpoolkandare	mit Gummi-Gebissstange. Für im Maul empfindlichen Pferde.
④ Liverpoolkandare	mit festen Seitenteilen aus Edelstahl mit Kinnkette und Haken.
⑤ Ellbogenkandare	Durch den „Ellbogen“ wird der Ansatz der Fahrleinen nach hinten verlegt. Wirkung der Kandare auf das Pferdemaul ist dadurch etwas langsamer, dafür aber schärfer.
⑥ Buxtonkandare	mit gebogener Distanzstange. Dadurch können sich die Leinen der Vorderpferde während der Fahrt nicht in den Gebissen der Hinterpferde verfangen.
⑦ Liverpoolkandare	doppelt gebrochen für im Maul empfindliche Pferde
⑧ Doppelringtrense	wird bei der ungarischen Anspannung oder bei der Landanspannung mit Sielen- bzw. Brustblattgeschirr verwendet. Für Fahranfänger sehr gut geeignetes Gebiss.



Einhaken der Kinnkette sollte so erfolgen, dass die Kandarenanzüge bei anstehender Leine einen Winkel von etwa 45 Grad zum Maul des Pferdes bilden.



# Achenbach

Benno von Achenbach-Leine  
Schnallungen  
Grundlagen Fahrsystem



6er-Zug Fahrleinen in der Hand des Fahrers

## 4.1 Benno von Achenbach

Achenbach hatte seit frühester Jugend nur Interesse für Pferde, am Reiten und vor allem Fahren. Auf Reisen durch Frankreich, Amerika und besonders England studierte er die dortige Fahrweise und entwickelte daraus sein eigenes Fahrsystem. Seine in Anlehnung an das englische Vorbild verbesserte „Achenbachleine“ ermöglichte eine an das Temperament angepasste Verschnallung der Pferde und damit eine gleichmäßige Arbeitsleistung.

Als bedeutender Pferdekennner malte er Motive aus dem Fahrsport und illustrierte seine eigenen Veröffentlichungen.

Nach seiner Berufung in den Kaiserlichen Marstall (1906) setzten sich seine Fahr- und Anspannungsgrundsätze allgemein in Deutschland durch und wurden seit 1920 in die militärischen Fahrvorschriften der Schweiz, Türkei, Schwedens und anderer Länder übernommen. Wegen seiner Verdienste wurde er geadelt.

Heute wird sich das Fahrsystem nach Achenbach in ganz Europa gelehrt und praktiziert und ist als Methode des Gespannfahrens unumstritten. Vor allem im Fahrsport ist dieses Fahrsystem ein allgemeingültiger Standard.

## 4.2 Achenbach Fahrsystem

Das Achenbach'sche Fahrsystem wurde auf der Grundlage des alten englischen Fahrsystems entwickelt. Es weist einen logischen Aufbau und ein vereinfachtes Leinenführungssystem auf. Die Hauptvorteile des Achenbach Fahrsystems liegen in

- zweckmäßigen Regeln für pferdegerechte, sichere Beschirrung und Anspannung.
- der pferdeschonenden Fahrweise: Wendungen werden durch Nachgeben der äußeren Leine gefahren. Die Fahrleinen sind ständig in der linken Hand vereint, so dass die rechte Hand auch für andere Tätigkeiten wie Peitschen-

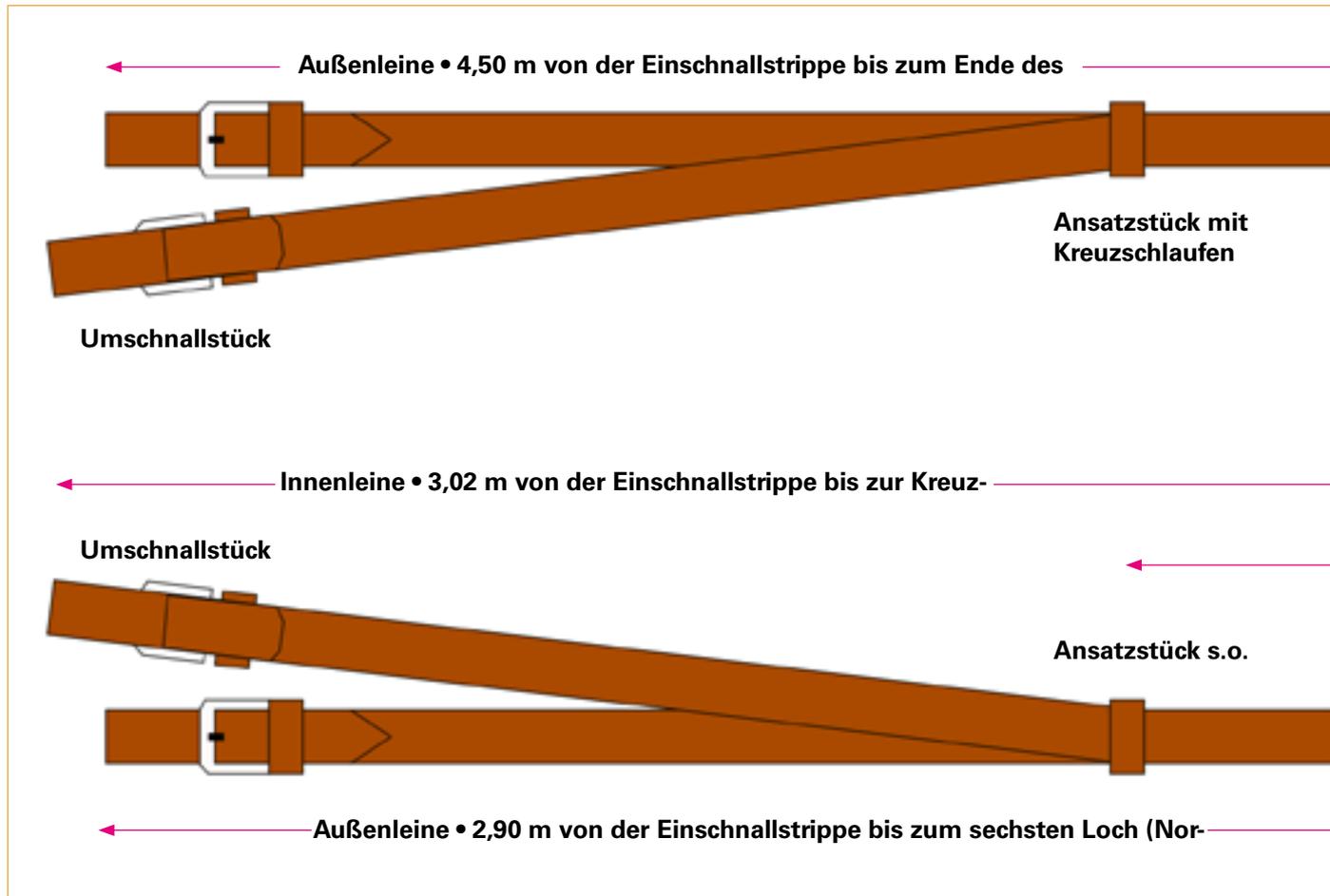
gebrauch, Betätigung der Handbremse, Verkehrszeichen geben oder zum Grüßen frei ist. Wendungen lassen sich auch aus der Grundhaltung heraus mit nur einer Hand fahren.

- der Schaffung einer Kreuzleine, mit der durch sinnvolle Verschnallung und Handhabung ein Gebäude-, Temperaments- und Arbeitsausgleich und daher rationelle Ausnützung der Pferdekraft möglich ist. Voraussetzung hierfür ist die Anspannung an einer festen Bracke.
- Ein Umlernen vom Einspanner zum Mehrspanner ist nicht erforderlich, sondern „nur“ das Dazulernen erweiterter Griffe.

## 4.3 Achenbach Fahrleine

Eine Fahrleine besteht aus den zwei durchgehenden Außenleinen und zwei verschnallbaren Innenleinen. Die





wichtigen Maße der Fahrleinen für einen Zweispänner sind wie folgt:

- Länge Außenleine = 4,50 m
- Länge Innenleine = 3,02 m
- Außen- und Innenleine haben am Ende je ein Umschnallstück, welches in die Kandare (Trense) eingeschnallt wird.
- Außenleine bis zum 6. Loch = 2,90 m
- 11 Löcher im Abstand von 4 cm. Das Normalloch befindet sich bei 2,90 m, gemessen von der Einschnallstrippe bis zum 6. Loch.

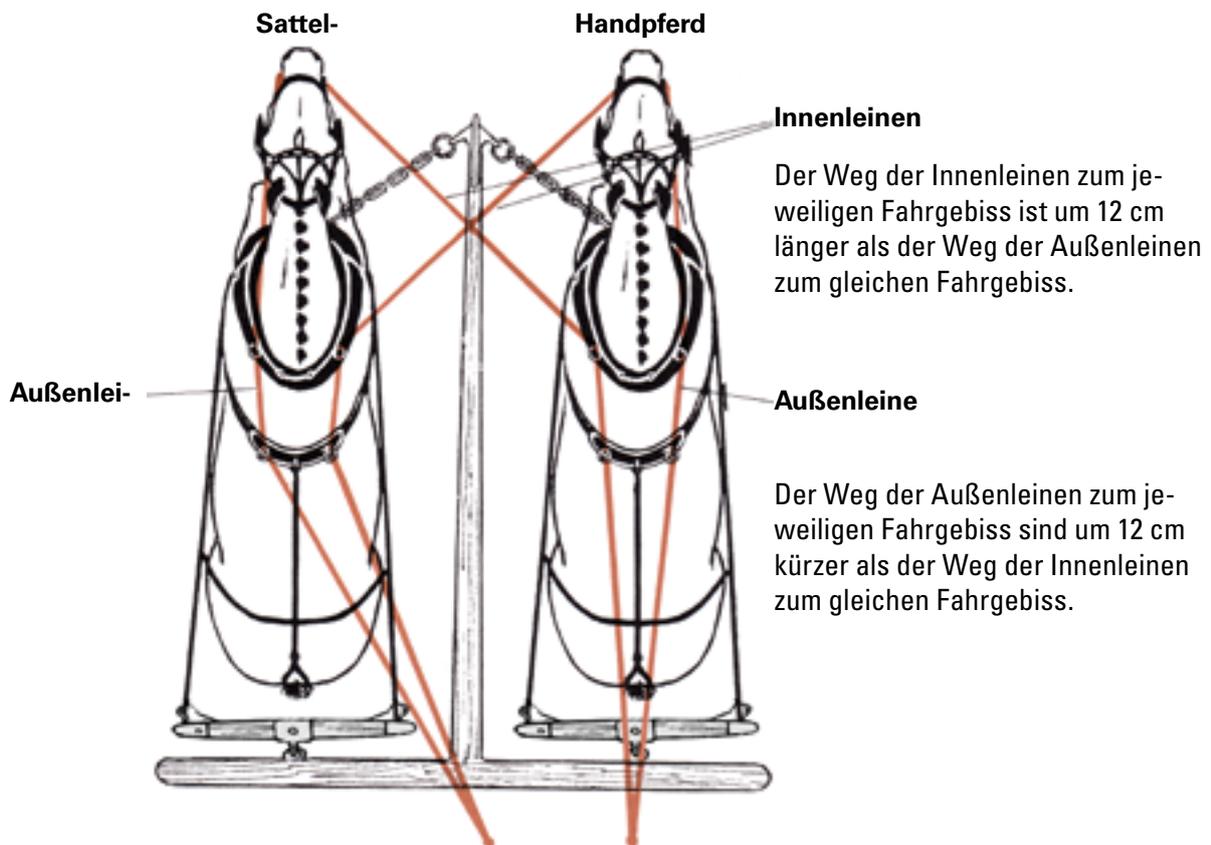
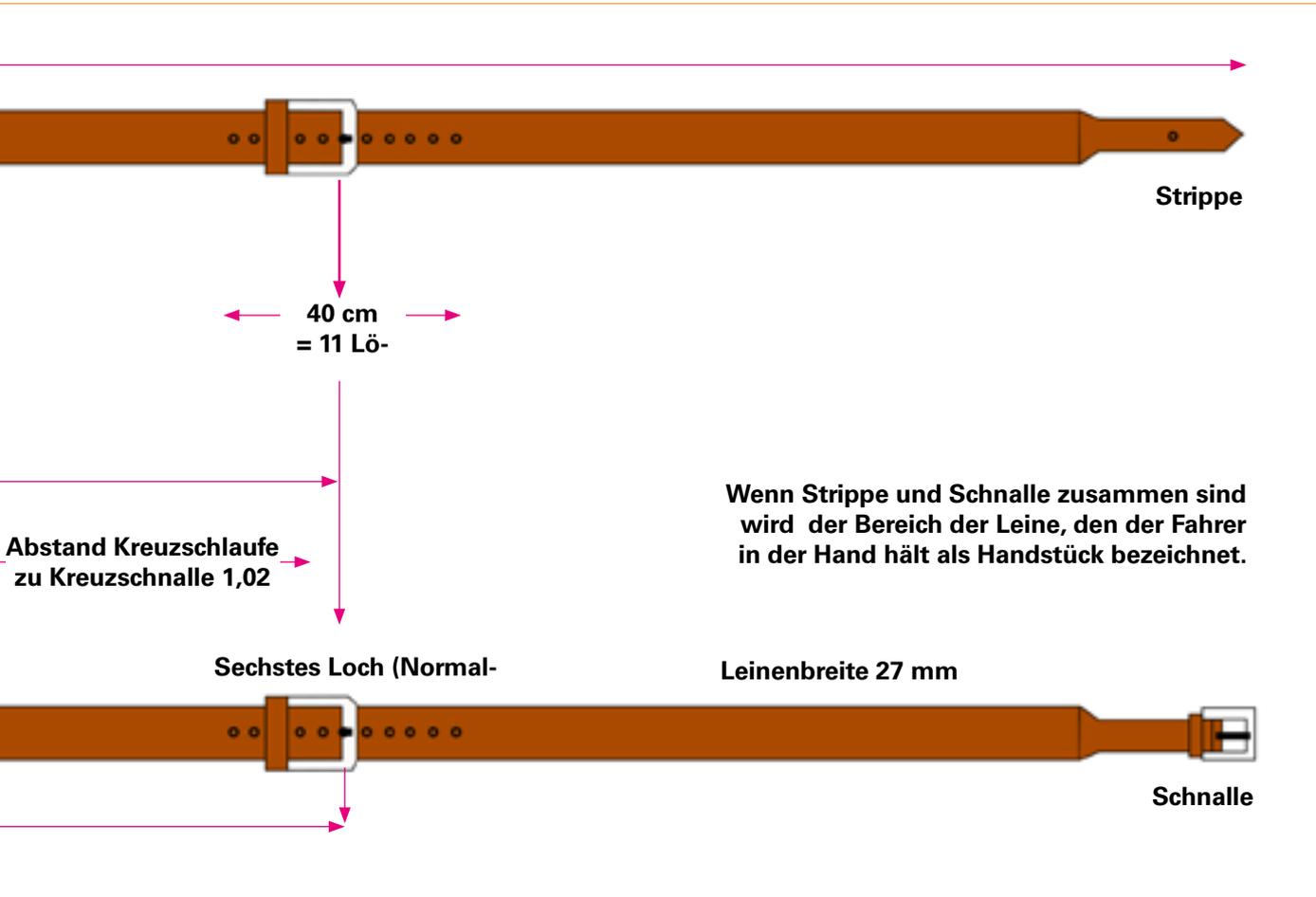
Die Abbildung oben stellt den Aufbau und die Bemaßung der Achenbach-Fahrleine übersichtlich dar.

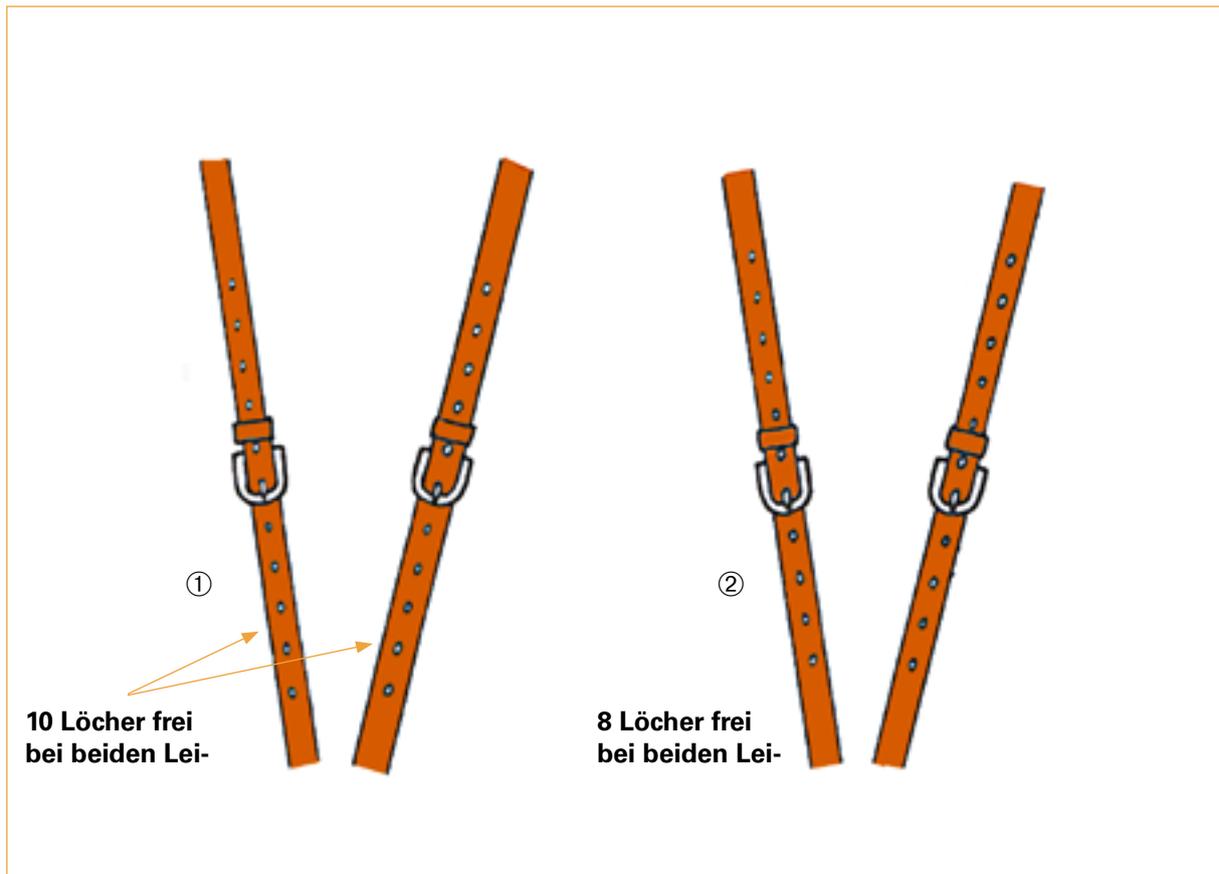
Auffällig ist bei der Darstellung, dass die Innenleine bei der Normalschnallung im sechsten Loch um 12 cm länger ist als die Außenleine. Diese 12 cm sind notwendig, da die Innenleinen bei gerade gestellten Pferden einen längeren Weg aufweisen als die Außenleinen. Die rechts stehende Darstellung zeigt diesen

längeren Wege der Innenleinen. Da die Innenleinen des Sattel- und Handpferdes immer an der Kandare des anderen Pferdes eingeschnallt werden ist der Leinenweg hier zwangsläufig länger als bei den beiden Außenleinen. Und dies wird durch die 12 cm Längendifferenz ausgeglichen.

Mit Hilfe der vier Umschnallstücke an den Fahrleinen eines Zweispanners wird die Leine an die Kandare oder Trense eingeschnallt. Das Umschnallstück muss bei der Außenleine an der Fleischseite angenäht sein zum Unterschied zur Innenleine, wo es an der Haarseite angenäht sein muss. Umschnallstücke weisen nur ein Loch auf.

Jede der Leinen hat ein Ansatzstück. Das ist die Stelle, an der die Leinen zusammengenäht wurden. Zur Stabilisierung und Festigung der Leinen wird hier in die Schlaufe hinter der Schnalle ein Leinenschoner eingenäht, ebenso wie beim Ansatzstück.





#### 4.4 Normalschnallungen

Die Achenbach-Fahrleine ist in der Anordnung wie sie vorne beschrieben ist, für die so genannte Normalschnallung für mittlere Warmblutpferde korrekt eingestellt. Wenn diese eingespannt werden, wird immer in dieser Normalschnallung im 6. Loch gefahren. Die Abbildung ① zeigt dies.

Dabei bewirkt die Verlängerung der Innenleine um 12 cm, wie in der Abbildung auf Seite 44/45 dargestellt, eine gerade Stellung der Pferdeköpfe. Man erkennt diese Schnallung daran, dass jetzt zehn Löcher vor der Kreuzschnalle für den Fahrer zu erkennen sind.

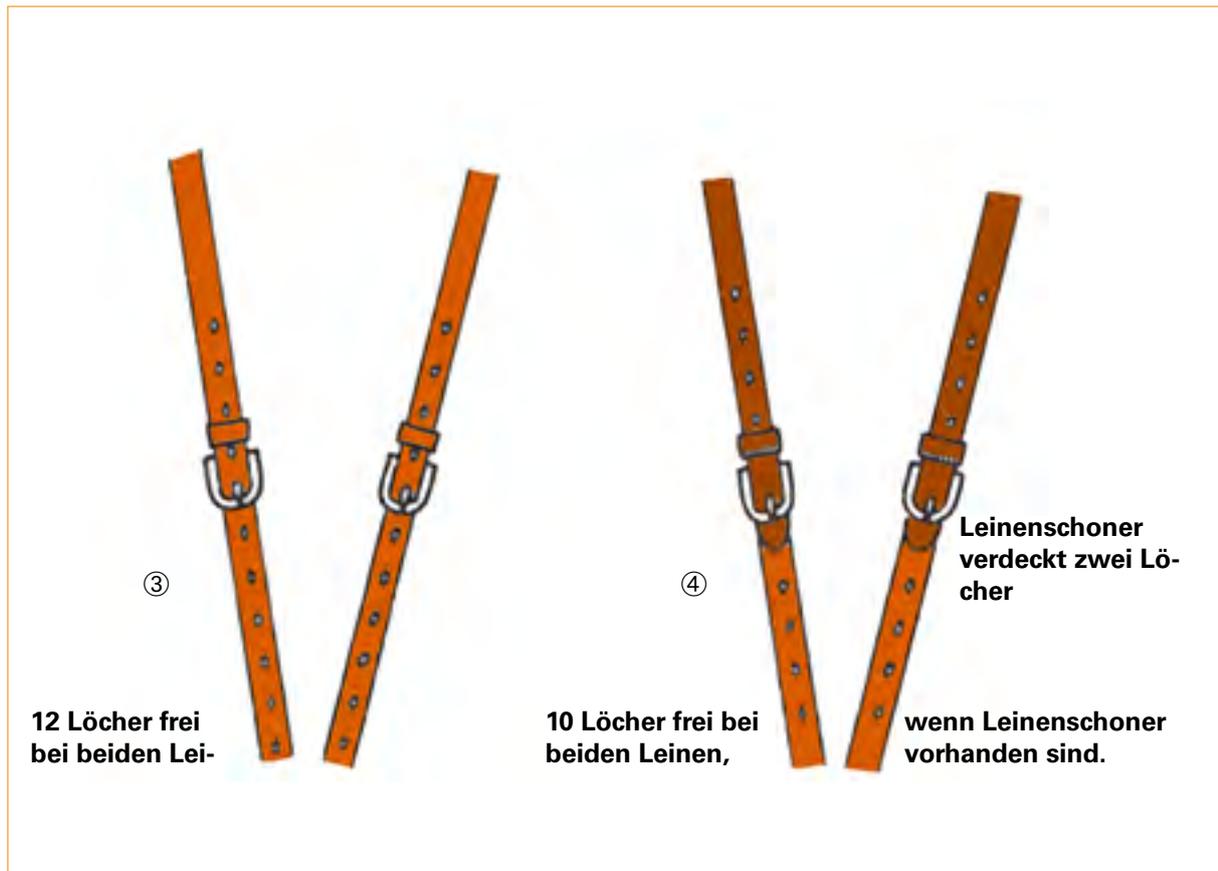
#### Schnallung kleine Pferde

Bei kleinen und schmaleren Pferden ist der Zwischenraum von Pferderücken zu Pferderücken kleiner. Daher werden die Innenleinen jetzt in das fünfte Loch, wie

in Abbildung ② dargestellt, geschnallt. Die Innenleinen werden jetzt um 8 cm länger als die Außenleinen. Diese Normalschnallung für kleine und schmale Pferde ergibt eine gerade Stellung der Pferdeköpfe. Man erkennt diese Schnallung daran, dass jetzt acht Löcher vor der Kreuzschnalle für den Fahrer zu erkennen sind.

#### Schnallung schwere Pferde

Bei schweren und breiten Pferden wird der Zwischenraum zwischen den Pferderücken größer. Dies bedingt, dass die Innenleinen einen weiteren Weg zurücklegen. Daher müssen die Innenleinen in das siebte Loch geschnallt werden, was eine Verlängerung um 16 cm gegenüber den Außenleinen ergibt. Die Abbildung ③ zeigt diese Situation. Man erkennt diese Schnallung daran, dass jetzt zwölf Löcher vor der Kreuzschnalle für den Fahrer zu erkennen sind.



Die Abbildungen ① bis ③ zeigen die drei Normalschnallungen für Warmblutpferde, schwere Pferde und kleine Pferderassen wie vorne beschrieben.

### Schnallung mit Leinenschoner

Die Abbildung ④ zeigt die Normalschnallung für mittlere Warmblutpferde im sechsten Loch. 10 Löcher sind bei den beiden Fahrleinen vor der Kreuzschnalle frei. Die Abbildung ④ zeigt aber nur acht freie Löcher, da der Leinenschoner (dunkelbraun dargestellt) zwei Löcher verdeckt. Das kann vor allem den jungen Fahrer verunsichern.

Die Anzahl der freien Löcher zeigt dem Fahrer immer sofort, wie seine Fahrleine verschnallt ist. Stehen die Pferdeköpfe beim Fahren auf gerader Strecke nicht korrekt gerade, so ist das ein Hinweis darauf, dass die gerade vorhandene Schnallung nicht richtig zum Gespann passt und eine Änderung vorzunehmen ist.

### Arbeitsausgleich

Ursache kann beispielsweise die unterschiedliche Pferdegröße in einem Gespann sein. Die Achenbachleine bietet bei solchen Unstimmigkeiten die Möglichkeit, dass ein „Arbeitsausgleich“ über die Verschnallung durchgeführt werden kann.

Das Verschnallen wirkt sich nur dann richtig aus, wenn mit einer festen Sprengwaage gefahren wird, die nach der Achenbach'schen Fahrlehre eine der Voraussetzungen für korrektes Fahren ist.

Aber auch beim Fahren mit einer Spielwaage ist das korrekte Verschnallen von grundlegender Bedeutung. Da beim Fahren mit der Spielwaage ja der Grundsatz gilt, dass die Waage möglichst in waagrechter Stellung zu bleiben hat, müssen die Pferde auch hier richtig verschnallt werden. Nur dann kommen beide Pferde eines Gespanns in den richtigen und gleichmäßigen Zug. Und dies dient dem pferdeschonenden Fahren.

## 4.5 Anspannen Zweispänner

Pferde sind Gewohnheitstiere und wir Menschen irgendwie auch. Problematisch wird es für Mensch und Tier oft, wenn von guten Gewohnheiten abgewichen wird. Das gilt nicht nur im Fahrsport.

Die meisten Unfälle geschehen beim An- und Abspannen der Pferde. Häufige Ursache ist Unachtsamkeit und das Abweichen von sinnvollen Routinen und Gewohnheiten. Pferde gewöhnen sich sehr schnell an bestimmte Routinen und schätzen diese durchaus. Daher ist das Anspannen bzw. das Abspannen nach Möglichkeit immer als gleichbleibende und bewusste Routine zu handhaben. Das erhöht die Sicherheit und beschleunigt das Anspannen an den Wagen.

Zum Anspannen werden Sattel- und Handpferd gleichzeitig von Fahrer und Beifahrer einzeln vor den Wagen geführt. Stehen beide Pferde vor dem Wagen, lässt man sie vorsichtig und langsam rückwärts an den Deichsel treten. Dabei sind die beiden Innenleinen bereits eingeschnallt.

Stehen die Pferde an der richtigen Position werden zuerst der Aufhalter oder die Aufhalterketten am Aufhalterring befestigt. Ab jetzt steht der Beifahrer am Kopf des Gespanns, um bei Bedarf beruhigend auf die Pferde einzuwirken. Der Fahrer führt das Anspannen bis zum Aufnehmen der Leinen durch.

Im nächsten Schritt werden die Leinen vom Beifahrer korrekt am Gebiss eingeschnallt und die beiden Leinenenden werden vom Fahrer zusammengeführt. Die beiden zusammengeschnallten Leinen werden dann geordnet unter die Oberblattstrippe des linken Pferdes gesteckt, bis das Anspannen beendet ist und die Leinen vom Fahrer zum Aufsitzen aufgenommen werden.

Nach dem Zusammenführen der Fahrleinen wird zuerst das rechte Pferd (Handpferd), danach das linke Pferd (Sattelpferd) eingespannt, indem die Zugstränge korrekt am Wagen befestigt werden.

## 4.6 Fahrleinen aufnehmen

Das korrekte Aufnehmen der Fahrleinen dient dazu, beim Besteigen des Bockes mit Blick zu den Pferden die Leinen sofort so in der Hand zu haben, dass nach dem

- Platznehmen des Fahrers,
  - Aufsteigen eventueller Fahrgäste
  - Aufsitzen des Beifahrers
- ruhig und mit korrekter Leinenlänge abgefahren werden kann.

Das korrekte Aufnehmen der Leinen muss für Fahrer und Beifahrer zu einem feststehenden Ritual werden. Nach dem Anspannen, dem Kontrollieren des Gespanns, eventuellen Anweisungen an Fahrgäste muss vor dem Aufsitzen des Fahrers ein routiniertes und immer gleichbleibendes Ritual beim Aufnehmen der Leinen erfolgen. Dies dient der Sicherheit des Gespanns und der Mitfahrer.

Übrigens: Fahrgäste dürfen erst dann in einen Wagen einsteigen, wenn der Kutscher sitzt und das Gespann „in der Hand“ hat. Fahrgäste dürfen niemals im Wagen sitzen, wenn kein Fahrer auf dem Bock sitzt.

### 4.6.1 „Leinenvers“ zum Lernen

„Vor dem Aufnehmen der Leinen muss sich der Fahrer nochmals davon überzeugen, dass die Pferde ordnungsgemäß eingespannt sind. Dazu geht er einmal um das ganze Gespann herum und überprüft alle relevanten Teile der Anspannung. Der Beifahrer steht derweil am Kopf des Gespanns.“

Danach stellt sich der Fahrer zum Aufnehmen der Leinen in der Höhe des Kammdeckels mit einem Schritt Abstand von diesem. Er ergreift mit der rechten Hand die Leinen und zieht sie aus der Oberblattstrippe heraus. Dann legt er sie geordnet über den linken Unterarm und zwar von innen nach außen. Er ergreift mit der rechten Hand die rechte Leine und nimmt Fühlung mit dem Pferdemaul auf. Dabei ist darauf zu achten, dass der Beifahrer die Köpfe der Pferde geradeaus hält. (Die Zäume sollen dabei an den



Aufsteigen mit Leinen: Leinenhaltung Fahrer – falsch, Beifahrer hält Fahrleine – falsch!

Backenstücken gehalten werden, nicht an den Gebissen oder den Fahrleinen wie auf der Abbildung oben zu sehen).

Er nimmt die rechte Leine zwischen Zeige- und Mittelfinger und fährt an dieser bis zur Hosennaht. Dieses Maß hält er fest! Dann ergreift er zwischen Daumen und Zeigefinger die linke Leine und schiebt sie an der rechten Leine gleitend soweit an dieser vor, bis die Schnalle der linken Leine 5 cm vor der rechten zu liegen kommt.

Er übergibt die Leinen in Grundhaltung der linken Hand, verlängert, wenn notwendig, beide Leinen je nach Abstand des Bockes um einige Zentimeter, legt mit der linken Leine unter dem Daumen eine Schlaufe und besteigt mit dem Gesicht zu den Pferden den Bock. Beim Überschreiten der Mittellinie lässt er durch Öffnen des Daumens die Schlaufe aus, ergreift die Peitsche und setzt sich sofort nieder.

Danach werden die Leinen geordnet und die überhängenden Leinenenden fallen neben den linken Oberschenkel.

Der Fahrer löst geräuschlos die Bremse, nimmt Arbeitshaltung ein, stellt die Pferde mit den Köpfen leicht nach rechts und ist fertig zum Anfahren“.

Fahrgäste steigen vor dem Aufsitzen des Beifahrers in den Wagen ein. Beim Aufsteigen der Fahrgäste gibt der Beifahrer bei Bedarf Hilfestellung. Bei entsprechenden Wagen ist es Aufgabe des Beifahrers vorhandene Türen leise zu schließen, damit die Pferde nicht durch einen Knall erschrecken. Sitzen alle Fahrgäste steigt der Beifahrer vor dem Anfahren auf den Bock und nimmt dort Platz.

Indem der Fahrer die Leinen mit beiden Händen etwas nach vorne nachgibt und dem Zuruf „Komm“ wird angefahren. Ist ein Gespann gut gefahren, kann auf das Kommando „Komm“ verzichtet werden und nur durch die nachgebende Leinenhilfe angefahren werden.

## 4.7 Grundlagen Fahrsystem

Das Fahrsystem nach Benno von Achenbach beruht auf drei Hauptgrundsätzen, die unter Kapitel 4.1 bereits kurz angerissen wurden. Hier sollen diese Grundsätze ausführlicher dargelegt werden.

### 4.7.1 Erster Hauptgrundsatz

*Die Leinen liegen abgemessen in korrekter Länge in der linken Hand. Dadurch wird die rechte Hand frei für Tätigkeiten wie Gebrauch der Peitsche, Bedienung der Handbremse, Geben von Verkehrszeichen oder zum Grüßen.*

Der Fahrer fährt nach dem Aufnehmen und Aufsitzen theoretisch immer mit der linken Hand. In der Praxis wird die rechte Hand häufig zur Unterstützung und Entlastung der linken Hand genutzt. Daher hat man beim Fahren meistens beide Hände an den Leinen und fährt dabei in der so genannten „Gebrauchshaltung“.

Das hört sich nach Widerspruch zum ersten Hauptgrundsatz an. Aber: der Fahrer muss jederzeit in der Lage sein, die rechte Hand aus der Grundhaltung herauszunehmen, ohne dass sich die Länge der Leinen verändert. Grundsätzlich bleiben beide Leinen immer in der linken Hand, wobei sie mit den unteren Fingergliedern festgehalten werden. Die Länge einer Leine ändert der Fahrer immer mit der rechten Hand. Er kann also die um ein bestimmtes Maß verlängerte Leine um genau das gleiche Maß wieder verkürzen. Das gilt natürlich auch umgekehrt. Damit sind die Leinen immer abgemessen und damit korrekt in der Länge.

Zusätzlich zu den Leinen muss der Fahrer noch die Peitsche so halten können, dass eine Einwirkung auf die Pferde jederzeit möglich ist.

Vor allem im Straßenverkehr muss ein Fahrer durch das Geben von Verkehrszeichen sein Gespann mit einer Hand führen können. Das Einhandfahren ist regelmäßig so zu üben, bis dies sicher beherrscht wird.

### 4.7.2 Zweiter Hauptgrundsatz

*Alle Wendungen werden durch außen nachgebende Hilfen eingeleitet und durch innen annehmende Hilfen durchgeführt. Das in der Wendung äußere Pferd zieht den Wagen in der Wendung und das innere Pferd zieht den Wagen durch die Wendung.*

Das Achenbach'sche Fahrsystem unterscheidet sich von allen anderen Systemen dadurch, dass alle Wendungen durch das Nachgeben der äußeren Leine eingeleitet werden. Die Beschreibung einer Rechtswendung soll dies verdeutlichen:

- Der Fahrer verkürzt vor der Rechtswendung die Leinen und damit die Geschwindigkeit des Gespanns.
- Der Wagen wird kurz vor der Wendung mit der Bremse aufgehalten.
- Der Fahrer leitet die Wendung ein indem er mit der linken Hand die Leine nachlässt. Dadurch zieht das linke Pferd, dessen Leine durch das Nachgeben länger geworden ist den Wagen vorwärts in die Wendung hinein. Das linke Pferd kann mit der richtigen Kopfstellung frei in die Wendung ausschreiten.
- Beide Pferde ziehen, die Aufhalter sind dabei lose, beide Pferdeköpfe sind richtig in die Wendung gestellt.
- Sollte es erforderlich sein die Kopfstellung etwas zu korrigieren, kann dies durch ein leichtes Annehmen der inneren Leine erfolgen. Dies darf aber erst erfolgen, wenn die Wendung bereits angefahren wurde und sich die Pferde in der Wendung befinden. Erfolgt eine Korrektur zu früh verwerfen sich die Pferde in der Wendung und gehen nicht auf einem Hufschlag.
- Bleibt das innere Pferd in der Wendung zurück wird es durch Zuruf oder mit einer Peitschenhilfe angetrieben, damit ein „Anecken“ an der Bordsteinkante vermieden wird.
- Das äußere Pferd darf in einer Wendung nicht durch Hilfen angetrieben werden. Dies verkleinert den Radius

einer Wendung. Durch eine Hilfe würde das äußere Pferd vorgehen und dabei die Deichsel ruckartig gegen das innere Pferd stoßen und aus dem Hufschlag bringen.

- Das Maß des Nachgebens wird bestimmt den Radius der Wendung. Gut gefahrene Pferde an der festen Sprengwaage benötigen ein geringeres Nachgeben. Beim Fahren von Wendungen mit der Spielwaage ist mehr nachzugeben, da das äußere Pferd ein größeres Stück vorgehen muss, um den Wagen in die Wendung zu ziehen. Die Abbildung unten zeigt dieses deutliche Nachgeben.

### 4.7.3 Dritter Hauptgrundsatz

*Durch das Verschnallen der deutschen Kreuzleine lassen sich zwei verschiedene Pferde hinsichtlich ihrer Arbeitsleistung, ihres Temperaments und ihres Gebäudes weitgehend ausgleichen. Um einen richtigen und wirksamen Ausgleich zu schaf-*

*fen darf grundsätzlich nur mit den Leinen verschnallt werden.*

Fahrer erkennen durch Beobachten der Leinen und der Zugstränge, ob die Pferde gleichmäßig im Zug stehen. Durch das Verschnallen der Leinen kann man die Pferde stets gleichmäßig oder auch absichtlich ungleichmäßig arbeiten lassen.

Soll ein Pferd etwas aus dem Zug genommen werden, so wird die Wirkung der Leinen beim Fahren mit der beweglichen Spielwaage deutlich reduziert. Wenn es auf ganz genaues Fahren ankommt, wie es bei einem Fahrturnier verlangt wird, sollte mit der festen Sprengwaage mit beweglichen Ortscheiten gefahren werden. Damit kann ein Gespann nahezu perfekt ausgeglichen werden.

Es gibt natürlich noch andere Möglichkeiten die Zuglast unterschiedlich auf die Pferde eines Gespanns zu verteilen. So könnte beispielsweise die Länge der Zugstränge oder eine nicht mittige Aufhängung der Spielwaage die Zuglast im Gespann variieren. Nach Achenbach sind



Rechte Fahrhand gibt deutlich nach, Gespann geht richtig gestellt in die enge Wendung

dies nicht zugelassene Veränderungen in der Anspannung, da sie ein korrektes Fahren nicht ermöglichen. Und damit sind solche „Hilfen“ grundsätzlich zu unterlassen.

### 4.7.4 Zusammenfassung

- Zum korrekten Fahren gehören die Achenbachleine, Peitsche und feste Bracke
- Auf dem korrekten ein- und zweispännigen Fahren ist das vier- und mehrspännig Fahren aufgebaut. Ein Umlernen ist dazu nicht nötig, nur ein dazulernen.
- Die senkrechte Stellung beider Hände in der Grundhaltung ermöglicht Wendungen lediglich durch Drehung der Handgelenke.
- Die rechte Hand ist jeden Augenblick frei zum Grüßen, Bremsen, Peitschengebrauch und zum Geben von Fahrtrichtungsanzeichen.
- Alle Wendungen werden durch Nachgeben mit der äußeren Leine eingeleitet. Den Wendungen geht immer ein Verkürzen des Tempos voraus.
- Rechts- und Linkswendungen unterscheiden sich grundsätzlich voneinander und werden daher auch verschieden gefahren.
- Das Gleitenlassen einer Leine oder mehrere Leinen macht korrektes Fahren unmöglich und ist im Straßenverkehr gefährlich, daher ist es nicht erlaubt.

## 4.8 Leinenhaltungen

Das Fahrsystem nach Achenbach kennt drei Leinenhaltungen.

- Grundhaltung
- Gebrauchshaltung
- Dressur- oder Arbeitshaltung

Aus den Begriffen lässt sich bereits ableiten, dass jede dieser Haltungen für bestimmte Zwecke vorgesehen ist.

### 4.8.1 Grundhaltung

Auf der Grundhaltung bauen alle anderen Leinenhaltungen auf. Bei der Grundhaltung steht die linke Hand etwa eine Handbreit aufrecht vor dem Fahrerbauch. Oberarm und Unterarm bilden ungefähr einen rechten Winkel und liegen leicht am Oberkörper an. Die Hand ist etwas nach außen gerundet. In dieser Stellung kann die Hand am besten nachgeben und beim Fahren elastisch reagieren.

Die linke Leine läuft von vorne über die Wurzel des Zeigefingers nach unten in die volle Hand. Die rechte Leine läuft von vorne zwischen Mittel- und Ringfinger auch nach unten in die volle Hand. Beide Fahrleinen werden von den drei unteren Fingern der Hand fest gehalten. Dabei sind Daumen und Zeigefinger leicht geöffnet. Das Leinenende fällt von der linken Hand über den linken Oberschenkel nach unten.

Die rechte Hand steht eine Handbreit neben der linken. Beide Hände sind auf der gleichen Höhe, etwa eine Handbreite vor dem Körper des Fahrers. Die Peitsche wird von der vollen rechten Hand so gehalten, dass sie sich im Gleichgewicht befindet und schräg nach vorne links aufwärts zeigt. In dieser Position bleibt die Peitsche in allen Fahrsituationen. Die Grundhaltung wird zumeist nur vorübergehend eingenommen. Dies ist immer dann der Fall, wenn die rechte Hand z. B. Bremsen oder Grüßen muss.

Wird die Peitsche von der rechten Hand an die linke Hand übergeben, wird sie von Daumen und Zeigefinger der linken Hand gehalten. Daumen und

Zeigefinger schließen sich fest um den Peitschenstock. Lange kann die Peitsche so nicht gehalten werden. Daher wird sie sich beim Fahren nur vorübergehend in der linken Hand befinden.

#### 4.8.2 Gebrauchshaltung

In der Gebrauchshaltung wird normalerweise gefahren. Man nutzt diese Haltung, wenn es nicht aus bestimmten Gründen erforderlich wird, in der Grundhaltung oder Dressurhaltung zu fahren. Die linke Hand bleibt in der Grundhaltung vor der Körpermitte des Fahrers. Die rechte Hand mit der Peitsche wird direkt vor die linke Hand gesetzt. Dabei sind sowohl Daumen und Zeigefinger als auch Mittel-, Ring- und kleiner Finger geöffnet. Die drei unteren Finger der rechten Hand umschließen die rechte Leine so, dass sie ihre raue Seite mit den Fingerspitzen berühren. Dann wird die rechte Hand senkrecht gestellt. Der Daumen liegt leicht gekrümmt auf der linken Leine. Dabei liegt die rechte Leine immer mit der glatten Leinenseite nach oben.

Die Gebrauchshaltung erfordert etwa vier bis fünf Zentimeter mehr rechte Leine. Der Grund ist der längere Weg

der Leine durch die rechte Hand. Dieser Weg entfällt ja in der Grundhaltung. Um die Leine zu verlängern öffnen wir die zwei unteren Finger der linken Hand und ziehen das benötigte Leinenstück der rechten Leine heraus. Bei diesem Griff muss der Mittelfinger die Leinen kurzzeitig alleine halten.

Wird dieser Leinenausgleich nicht durchgeführt, werden die Pferde beim Wechsel aus der Grundhaltung zur Gebrauchshaltung eine leichte ungewollte Richtungsänderung durchführen. Diese ist zwar problemlos zu korrigieren, entspricht aber nicht dem korrekten Fahren.

Möchte man die rechte Hand von den Leinen nehmen, müssen die vier bis fünf Zentimeter Leine wieder hinter die linke Hand gebracht werden. Die linke Hand holt sich dieses Stückchen Leine zurück, indem man sich dieses Leinenstück aus der rechten Hand herausholt, bevor die rechte Hand die Leine verlässt.

#### 4.8.3 Dressurhaltung

Die Dressur- oder Arbeitshaltung wird bei der Dressur von Wagenpferden, beim Fahren von Figuren auf dem Fahrplatz, beim Fahren im Gelände oder im Wald



Grundhaltung

sowie bei Hindernis- und Geschicklichkeitsfahrten verwendet.

In der Dressurhaltung hat ein Fahrer seine Pferde, die noch nicht auf feine Hilfen reagieren, besser in der Hand. Er kann dabei deutlich wirksamer nachgeben als aus der Gebrauchshaltung.

Nachteil der Dressurhaltung ist, dass der Weg zu Peitschenhilfe oder zum Bedienen der Bremse sehr lang ist, denn man muss mit seiner Leinenhaltung zuerst zurück in die Gebrauchshaltung. Erst dann kann man die rechte Hand aus der Leine nehmen.

Die Dressurhaltung geht unmittelbar aus der Gebrauchshaltung hervor. Die rechte Hand zieht mit den unteren drei Fingern ein Stück Leine aus der linken Hand heraus. Danach stellt sich die rechte Hand senkrecht in gleicher Höhe mit der linken Hand.

Beim Übergang von der Gebrauchshaltung in die Dressurhaltung besteht die Möglichkeit, dass die rechte Hand bei der Seitwärtsbewegung die rechte Leine annimmt oder nachgibt. Man merkt dies sofort, wenn das Gespann eine leichte Richtungsänderung einleitet. Der Grund dafür ist einleuchtend: Die rechte Hand setzt sich unbewusst direkt neben die linke

Hand, so dass beide Hände nebeneinander stehen. Daher der wichtige Hinweis: Bei der Dressurhaltung steht die rechte Hand vor der linken Hand. Zwischen den beiden Händen befindet sich ein etwa 5 bis 15 Zentimeter langes Leinenstück, das stets gut gespannt ist.

Normalerweise wird beim Aufgeben der Dressurhaltung in Gebrauchshaltung weitergefahren. Wird die Dressurhaltung aufgegeben, lässt sich die Leine nur in gespanntem Zustand in die Gebrauchshaltung zurückführen.

### 4.8.4 Leinen verkürzen

Da während des Fahrens das Maß der Leinen immer wieder korrigiert werden muss sind bestimmte Griffe für das Verlängern und Verkürzen der Leinen zu unterscheiden. Bei allen Wendungen wird das Verkürzen oder Verlängern der Leinen benötigt, um die Pferde auf Paraden vorzubereiten oder um die Wendungen einzuleiten bzw. durchzuführen. Das Verkürzen und Verlängern einzelner Leinen wird auch als **Filieren** bezeichnet.

Um die Leinen zu verkürzen oder zu verlängern muss von der Grundhaltung in die Gebrauchshaltung gewechselt wer-



den. Dadurch wird zum einen die linke Hand eines Fahrers entlastet und eine Veränderung der Leinenlänge kann aus dieser Haltung vorgenommen werden. Alles Verkürzen oder Verlängern der Leinen wird aus der Gebrauchshaltung heraus durchgeführt.

Werden die Leinen zu lang, geht die Verbindung zum Pferdemaul verloren und es muss verkürzt werden. Sind die Leinen zu kurz wirken Leinen und Gebiss zu scharf auf das Pferd. Der Fahrer muss in der Lage sein, zwischen den verschiedenen Arten der Leinenführung zu wechseln, ohne dass die Verbindung zum Pferdemaul aufgegeben wird. Zu dieser vielfältigen Leinenführung gehören auch die verschiedenen Arten zum Verkürzen und Verlängern der Fahrleinen:

• **Verkürzen der Leinen**

- Verkürzen zentimeterweise
- Verkürzen um ein größeres Stück

• **Verlängern der Leinen**

- Verlängern zentimeterweise
- Verlängern um ein größeres Stück

**Paraden zum Verkürzen**

Zum Verkürzen der Leinen wird eine **allmähliche Parade** durchgeführt. Die rechte Hand hält dabei in der Gebrauchshaltung

die Leinen gut fest, während die linke Hand etwas vor der rechten Hand in die Leinen greift und sich dort schließt.

Bei der **vorübergehenden Parade** nimmt die rechte Hand in Gebrauchshaltung die Leinen etwas an, die linke Hand geht dabei nach oben. Die vorübergehende Parade wird zur Reduzierung des Tempos eingesetzt.

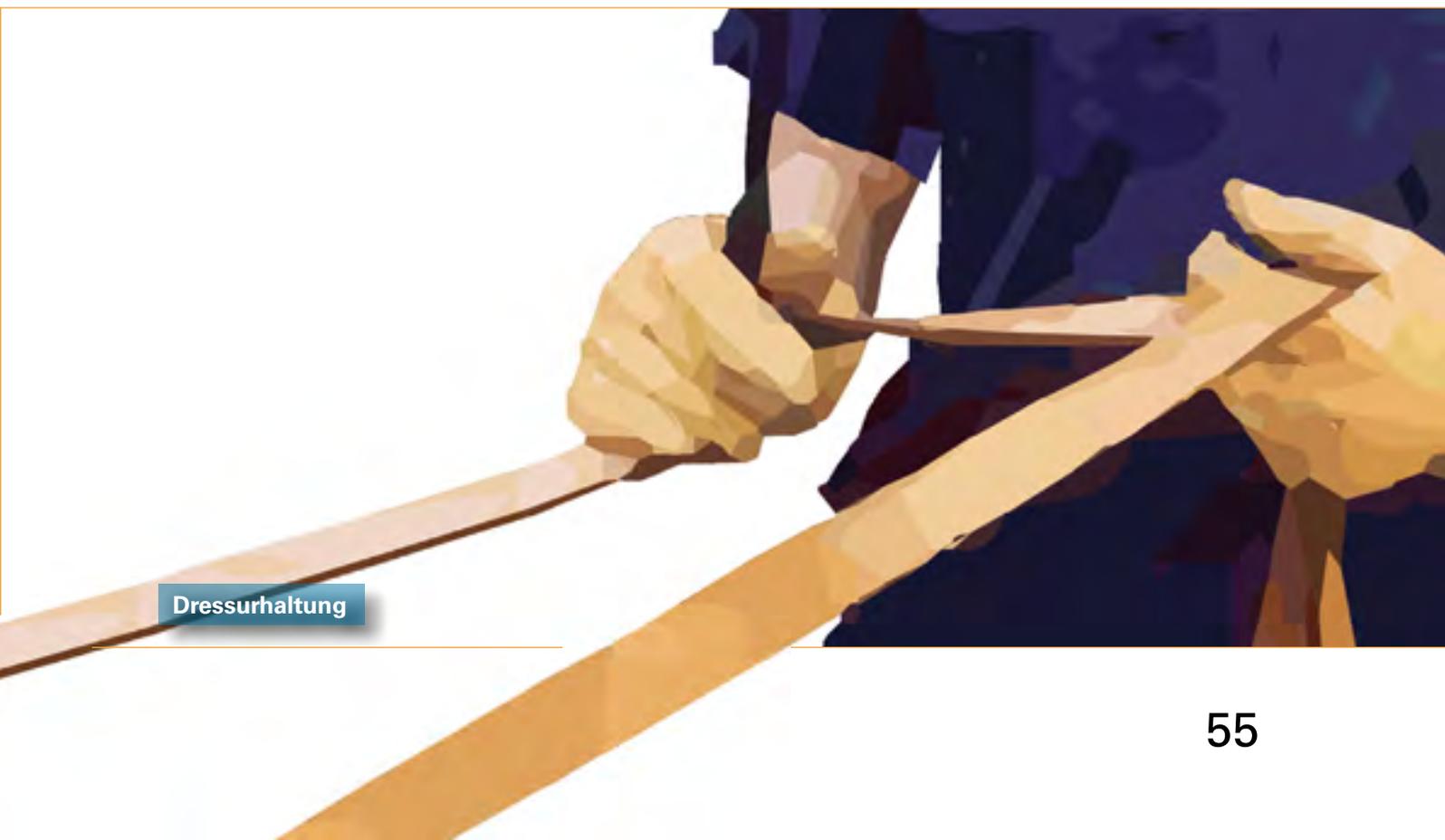
Bei einer **durchgehenden Parade** ist die Position der Hände gleich, hier greift die rechte Hand die Leinen von hinten und zieht sie zur Verkürzung durch die Finger der linken Hand.

**Scharfe Parade (Notbremse)**

Die scharfe Parade ist ein vorübergehendes Verkürzen beider Leinen in einer Not-situation. Dabei geht die rechte Hand aus der Gebrauchshaltung zwischen 30 und 40 cm auf beiden Leinen vor, hält dort fest und geht zurück zur Leibesmitte. Die linke Hand macht durch Steigen gegen das Kinn der rechten Platz.

Die **scharfe Parade** als extreme Leinenverkürzung wird **nur bei Gefahrensituationen** eingesetzt, da sie stark auf Laden und Gelenke der Pferde wirkt.

Wenn die rechte Hand nur einige Zentimeter auf den Leinen vorgeht und



Dressurhaltung

dann annimmt, wird dies als **halbe Parade** bezeichnet. Halbe Paraden dienen dazu, ein Pferd bzw. ein Gespann vor einer Aufgabe wie einer Wendung oder einer anderen Gangart aufmerksam zu machen. Sie soll aktivierend und leistungsfördernd wirken.

### 4.8.5 Leinen verlängern

- **Leinen zentimeterweise verlängern**  
Der Fahrer zieht aus der Gebrauchshaltung mit der rechten Hand beide Leinen zentimeterweise aus der linken Hand in Richtung des Pferdemauls heraus.
- **Leinen ein größeres Stück verlängern**  
Der Fahrer zieht aus der Gebrauchshaltung mit der rechten Hand beide Leinen um ein größeres Stück in Richtung des Pferdemauls heraus.

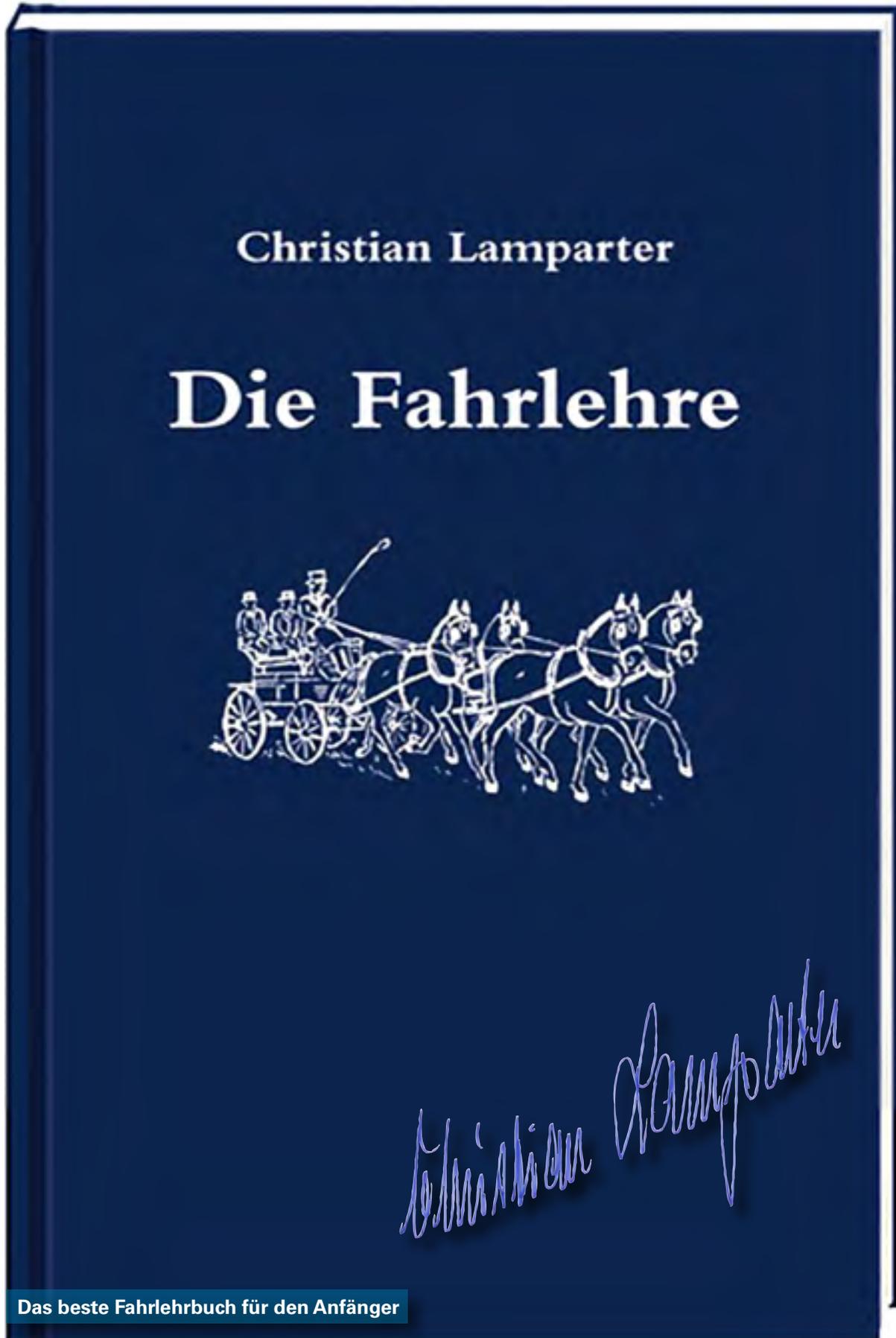
### 4.8.6 Weiterlernen und Üben

Die vorne dargestellten grundlegenden Begriffe zum Thema Fahren sind dazu gedacht, dass man sich ein wenig in die Arbeitsweise des Fahrens einlesen kann. Es ist nicht Sinn und Zweck dieses kleinen Buches, eine Fahrlehrbuch zu verfassen. Dazu gibt es bereits genügend wirklich gute Werke von Fahrmeistern, die ihr Handwerkszeug nach den Vorgaben des Herrn von Achenbach erlernt haben. Man hat bei diesen Büchern die Qual der Wahl. Mein persönlicher Favorit ist das

rechts abgebildete Büchlein, das Christian Lamparter verfasst hat. Christian Lamparter, Reit- und Fahrlehrer des Haupt- und Landesgestüts Marbach/Lauter war ein erfahrener und anerkannter Fahrexperte, der eine Fahrlehre verfasst, die einem Fahrer das Achenbach'sche Fahrsystem übersichtlich, leicht verständlich, kurz und prägnant zusammenstellt und auf das Wesentliche beschränkt vermittelt.

Hilfreiche Skizzen visualisieren erforderliche Zusammenhänge und erleichtern das Lernen der theoretischen Grundlagen und deren Umsetzung in die Praxis des Mehrspannerfahrens. Und Lamparter betont es immer wieder: Fahren lernt man mit Hilfe eines guten Fahrlehrers, eines qualifizierten Unterrichts und vor allem durch sehr viel Fahrpraxis.





4

Das beste Fahrlehrbuch für den Anfänger



Quelle: Pape, Max, „Achenbach, Benno von“ in: Neue Deutsche Biographie 1 (1953), S. 31 [Onlinefassung]; [www.deutsche-biographie.de/pnd137186746.html](http://www.deutsche-biographie.de/pnd137186746.html)

Erich Oese u.a.  
Handbuch Pferdesport  
Berlin 1982  
Sportverlag Berlin DDR

Erich Oese  
Zweispännigfahren  
Berlin 1991  
Sportverlag Berlin DDR

**Bildnachweis Kapitel 3**

Seite 43 [www.kutschershop.de](http://www.kutschershop.de) Fahrsporthaus Schairer  
Seite 45 Julie Richardson, Zaumzeug, Sattel und Geschirr 1982

# Fahrunterricht

Hilfsmittel  
Fahrlehrgerät  
Peitsche



Fahrlehrgerät mit Fahrleinen, Gewichten und aufgelegter Übungs-Achenbachleine

## 5.1 Fahren lernen

Bevor ein Fahrlehrer seinen Lernenden die Leinen eines Gespanns in die Hand gibt, müssen einige grundlegende Fertigkeiten und Kenntnisse in der Leinenhaltung und -führung trainiert und gut beherrscht werden.

Es ist einleuchtend: eine Fahrerin oder ein Fahrer, der die Fahrleinen und deren Wirkungen auf die Gespannpferde nicht kennt, kann nicht sicher im Straßenverkehr oder im Gelände fahren.

### Fahrlehrgerät

Um sicheres und pferdeschonendes Fahren zu erlernen wurden Fahrlehrgeräte erdacht. Diese Geräte können auch selbst gebaut werden. Mit dem Fahrlehrgerät lassen sich Leinenhaltung und -führung üben und kontrollieren, bis sich ein gewisses fahrerisches Grundgefühl beim Lernenden herausbilden kann.

Die Vorteile eines Fahrlehrgerätes für der Ausbildung sind schnell benannt:

- Grundsätzlich wird mit dem Fahrlehrgerät so lange geübt, bis die nötige Sicherheit im Umgang mit den Fahrleinen gegeben ist. Erst dann können Lernende unter Anleitung auf den Kutschbock.
- Es wird verhindert, dass ein eingefahrenes Gespann durch einen ungeübten Anfänger verdorben wird.
- Unsinnige Grifffolgen, der berühmte Ruck ins Maul und falsche Leinenhaltungen verwirren kein Gespann, sondern höchstens den Lehrer und seine Lernenden während eines Fahrkurses.
- Lernende können die Haltungen und Griffe der Leinenführung am Fahrlehrgerät so lange ausführlich trainieren, dass sie sicher beherrscht werden.
- Alle Griffe müssen im Laufe der Trainingseinheiten so korrekt und schnell erfolgen, dass man in der späteren Praxisanwendung mit dem Gespann nicht erst nachdenken muss, was im Einzelfall z. B. bei einer Linkswendung zu tun ist.

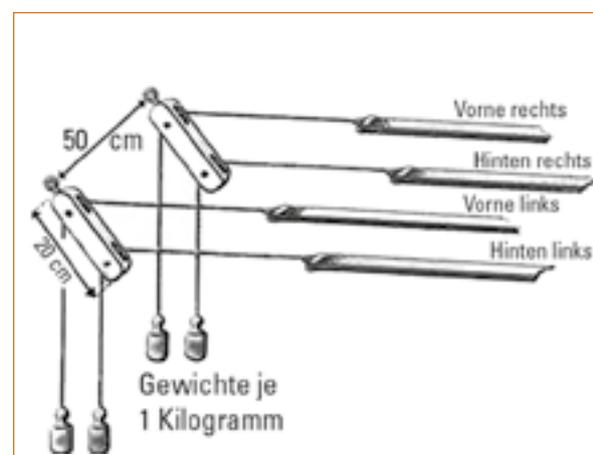
### Gewichte am Fahrlehrgerät

Die Gewichte dienen dazu, dem Lernenden das Gefühl für den Druck des Pferdemaules auf die Hand zu vermitteln. Daher muss das Gewicht etwa dem gefühlten Druck entsprechen, den das Maul eines gut gefahrenen Pferdes auf die Hand des Fahrers ausübt. Dies wird durch zwei Gewichte am Fahrlehrgerät erreicht, die pro Gewicht etwa ein Kilogramm schwer sind.

Am Anfang wird ein Lernender die ungewohnte Haltung am Fahrlehrgerät als sehr anstrengend und mühsam empfinden. Besonders Hände, Unterarme und Schultern sind davon betroffen. Die Gewichte dienen also auch dazu, die Muskulatur von Hand, Arm und Schulter zu kräftigen. Später werden beim praktischen Fahren die gleichen Körperpartien wie am Fahrlehrgerät gefordert. Mit der Zeit wird die Fahrhaltung und die damit verbundene Belastung dem Lernenden in Fleisch und Blut übergehen.

Nicht zu unterschätzen sind die mentalen Anforderungen und die Konzentration auf die Ausführung der verlangten Fahr-situationen. Die wird sich im Laufe der Zeit verbessern, wenn einzelne Haltungen und Griffe „von einer gewissen Routine“ geprägt werden.

Erst wenn sich ein Fahrlehrer sicher ist, dass ein Lernender in der Leinenhaltung



Aufbau Fahrlehrgerät für 2- und 4-Spanner

genügend geübt ist und die Griffe sicher beherrscht, werden die Pferde vor die Kutsche gespannt und der praktische Teil der Fahrausbildung kann beginnen.

### **Handschuhe, Peitsche, Stimme**

Man sieht es immer wieder, Fahrer ohne Handschuhe! Und die Peitsche steckt im Köcher! So etwas geht gar nicht! Daher muss von Anfang an trainiert werden, dass beide Hilfsmittel unbedingt in die Fahrerhand gehören:

- am Fahrlehrgerät sollte immer mit Handschuhen gefahren werden, da dies später auch so vorgegeben ist und unter allen Fahrbedingungen ein sicheres Führen und Halten der Leinen ermöglicht.
- es wird grundsätzlich immer mit Peitsche trainiert. Fahrer müssen sich von Anfang an daran gewöhnen, dass auf dem Kutschbock niemand ohne Peitsche aktiv ist. Als Peitsche wird beim Fahrlehrgerät ein Stock von etwa einem Meter Länge verwendet, der Peitschendicke aufweist und keine Peitschenschnur hat. Das dient vor allem der Sicherheit der anderen Kursteilnehmer am Fahrlehrgerät.
- die Peitsche ist treibendes oder beruhigendes Hilfsmittel, vor dem Pferde bei richtiger Anwendung keine Scheu haben. Zusammen mit der Stimme und den Leinen ist die Peitsche unentbehrlich beim Fahren.
- die Peitsche wird während des Fahrens niemals aus der Hand gegeben. Nur zum Grüßen oder Bremsen mit einer Handbremse wechselt sie kurzzeitig von der rechten zur linken Hand.
- es wird zwischen vorwärtstreibenden, seitwärtstreibenden, verwahrenden, versammelnden und strafenden Peitschenhilfen unterschieden.
- mit der Peitsche gibt der Fahrer die treibende oder versammelnde Hilfe. Dies entspricht der Hilfegebung beim Reiten durch Schenkel, Gesäß und Kreuz.
- Peitschenhilfen erfolgen von außen in

Bauchgurtnähe, sie entsprechen dem Schenkeldruck eines Reiters.

- die Wirkung der Peitschenhilfe hängt von der Leinenführung ab: Bei annehmender Leine wirkt die Peitschenhilfe versammelnd, bei nachgebender Peitschenhilfe wirkt die Peitschenhilfe treibend.
- eine strafende Peitschenhilfe muss manchmal sein und wird auf die Schulterpartie ausgeführt.
- mit einer Fahrpeitsche wird beim normalen Fahren niemals geknallt.
- Fahrpferde sollen an Peitsche, Stimme, an eindeutige und immer gleiche Kommandos des Fahrers gewöhnt sein. Die Fahrerstimme wirkt sowohl beruhigend als auch aufmunternd oder treibend. Von Nachteil ist, dass alle Pferde eines Gespanns auf die Stimme des Fahrers reagieren. Die Stimmenhilfen erfolgen mit eindeutigen Kommandos und Namensansprache. Sie müssen nicht übertrieben laut sein.

### **5.2 Ziel des Unterrichts**

Das Fahrlehrgerät ermöglicht es dem Fahrlehrer, gleichzeitig mehrere Lernende zu unterweisen und den Unterricht unabhängig vom Wetter in einem geeigneten Raum durchzuführen.

Der Unterricht mit dem Fahrlehrgerät hat mehrere Ziele. Das wichtigste Lernziel ist die Herausbildung eines fahrerischen Gefühls, das durch folgende Fertigkeiten und Kenntnisse gekennzeichnet ist:

- ein hohes Maß an Handfertigkeit in der Anwendung der korrekten Griffe und Haltungen
- Kontrolle der Handfertigkeiten mit der Leine durch das Fahrerauge
- optische Kontrolle der korrekten Leinenführung durch die Gewichte. Diese Kontrolle kann der Lernende und der Fahrlehrer vornehmen. Man sieht und erkennt seine „Fahrfehler“ sofort.
- Entwicklung eines motorischen Gedächtnisses, das zurückgreift auf bereits im Bewegungsgedächtnis gespeicherte Bewegungsabläufe, die direkt

- zur Lösung einer fahrerischen Handlung herangezogen werden können.
- Das Training am Fahrlehrgerät, kombiniert mit theoretischen Erklärungen der einzelnen Handlungen führt zu „Schritt-für-Schritt Bewegungsregeln“ oder „Bewegungsanweisungen“, die durch eine schrittweise Handlungsbeschreibung das Neulernen von Bewegungsabläufen anregen soll.
  - Mit der Zeit entsteht eine komplexe Wahrnehmung für bestimmte Situationen, die sich aus den Grifffolgen und den einzelnen Haltungen ergibt. Dies wird unterstützt durch das Gefühl für das Steigen oder Senken bzw. dem Stand der Gewichte, die jedem Beobachter immer anzeigen ob Griffe richtig und zweckentsprechend verwendet werden.

Der Unterricht mit dem Fahrlehrgerät muss abwechslungsreich mit dem theoretischen Unterricht verknüpft werden. Vom Fahrlehrer muss die Begründung gegeben werden, warum die gelehrt Griffe und Haltungen zweckmäßig und sinnvoll sind. Durch den Unterricht am Fahrlehrgerät wird nicht nur eine reine Abfolge von Griffen vermittelt, sondern Lernende müssen erkennen und verstehen, warum eine gerade geübte Ausführung eines Griffablaufes sinnvoll und zweckmäßig für eine bestimmte Fahrsituation ist.

### Vorausschauendes Fahren

Durch die Verknüpfung von praktischem Üben am Fahrlehrgerät und den dazugehörigen theoretischen Vertiefungen wird die Grundlage und das Verständnis für das so genannte „vorausschauende Fahren“ gelegt. Im Laufe der Zeit sollte ein Gespannfahrer das Gespür für Situationen entwickeln, die sich durch das Fahren im Straßenverkehr oder in der Natur entwickeln können. Unvorhergesehene Situationen könnten problematisch werden, müssen es aber nicht. Vor allem dann nicht, wenn der Fahrer mögliche Probleme wie z. B. parkende Autos, Tiere auf der Weide, Radfahrer, wehende Tü-

cher oder eigenartige Geräusche bereits im Vorfeld erkennt und entsprechend vorbeugend darauf reagiert. Vorausschauendes Fahren ist auch pferdeschonendes Fahren – so wie von Achenbach es fordert.

### Bremsen

Die logischste Funktion der Bremse kennen wir alle: bei einer Bergabfahrt helfen sie mit, einen Wagen zu verlangsamen oder gar aufzuhalten. Beim Gespannfahren haben die Bremsen aber noch andere Funktionen. Alle (halben) Paraden werden durch die Leinen und/oder durch klare Kommandos eingeleitet und gegebenenfalls mit der Bremse unterstützt. Dadurch werden die Pferde aufmerksam gemacht und wissen, dass eine Anforderung nachkommt.

Das Bremsen bis zum Stillstand eines Gespanns wird durch leichtes Anbremsen eingeleitet. Ein Gespann kommt danach auch ohne Bremse zum Stehen. Man darf seine Pferde nicht daran gewöhnen, dass sie nur durch ein Betätigen der Bremsen zum Stehen kommen. Richtig gefahren kommt ein Gespann ohne die Hilfe der mechanischen Bremse zum Halten.

Beim stehenden Gespann wird durch die festgestellte Bremse ein unbeabsichtigtes Vor- oder Zurückrollen des Wagens verhindert.

### Praxisunterricht

Es ist so weit – das aktive Fahren beginnt. Jetzt wird sich erweisen, ob die Übungsstunden am Fahrlehrgerät, das antrainierte Bewegungsgedächtnis und die geübten Bewegungsabläufe richtig umgesetzt werden. Reagieren die Pferde korrekt? Entsteht Hektik auf dem Kutschbock? Muss gar der Fahrlehrer korrigierend eingreifen? Bei den ersten Fahrten kann noch vieles zusammenkommen und Unsicherheit verbreiten, was aber mit der Zeit zur Routine werden wird.

Die praktischen Fahrstunden vertiefen die erlernten Fertigkeiten, sie verbessern

das Verständnis für die Zusammenhänge und das Zusammenwirken der einzelnen Handlungen auf dem Kutschbock. Mit der Zeit wird sich ein Gefühl der Sicherheit einstellen, schwierige Übungen und unvorhergesehene Situationen werden gemeistert. Gezielte Übungen werden durchgesprochen und praktisch durchgeführt, so dass sich relativ schnell ein Erfahrungsschatz aufbauen kann, der mit jeder Fahrstunde zunimmt. Damit wird dem Fahranfänger das Gefühl vermittelt, dass irgendwann der Zeitpunkt gekommen ist, dass Lernende zu erfolgreichen Prüfungskandidaten werden können, die bereit sind für die Abnahme der Fahrabzeichenprüfung.

### **Sicherheit**

So ganz nebenbei wird das praktische Fahren ergänzt durch die Sicherheit beim Aufschnallen der Pferde, die Handhabung der einzelnen Geschirrtteile und das richtige Anspannen an den Fahrschulwagen. Man lernt und übt die praktische Umsetzung dessen, was in der Theorie erlernt wurde. Wenn dann Kenntnisse über Geschirre, deren Herstellung und Funktion von Spezialisten im Rahmen des Unterrichts angeboten werden, wird einem Kurserfolg nichts mehr im Wege stehen.

Im Laufe eines Fahrkurses wird vermehrt mit dem Gespann gefahren, aber das Training am Fahrlehrgerät wird weiter fortgeführt. Fahren macht mehr Freude, aber das Fahrlehrgerät hilft gerade in dieser Phase der Ausbildung. Es vermittelt Sicherheit, unklare Fahrsituationen können nachgestellt und fehlerhafte Griffe korrigiert und richtig eingeübt werden. Und wenn man praktisch fährt ist die Übung am Fahrlehrgerät auch deutlich zielgerichteter geworden.

Prüfungsübungen werden gefahren, Theorie und Praxis vertieft, abgefragt und irgendwann kommen die Richter und nehmen als Fahrgast hinten oder als Beifahrer auf dem Wagen Platz. Die Prüfung ist da. Es ist so spannend wie einst bei der Fahrprüfung für das Auto.

### **Prüfungsfahrt**

Zuerst müssen praktische und theoretische Kenntnisse und Fertigkeiten nachgewiesen werden. Das kann losgehen mit Übungen am Fahrlehrgerät. Man „fährt“ mit korrekten Griffen im Unterrichtsraum der Fahrschule und weist nach, dass Haltungen und Griffe nach Achenbach beherrscht werden.

Danach folgt das Bereitstellen der Kutsche, Anschirren der Pferde, das richtige Aufsitzen und letztendlich die Prüfungsfahrt nach den Wünschen der Richter. Man fährt nach den Vorgaben des Richters los, die Kutsche ist in Fahrt und jetzt steht einer erfolgreichen Prüfung – hoffentlich – nichts mehr im Weg.

Links und rechts fahren, Wendungen, Halten, Fahrerwechsel, Prüfungsgespräch auf dem Wagen. Zuhören bei den Fragen an den Prüfungskollegen. Das hätte ich auch gewusst. Wieso fragt der so seltsame Dinge? Der Typ ist unfreundlich. Alle treffen sich plötzlich am Stall. Prüfungskritik! Lob für den Fahrlehrer und seinen guten Kurs!?

Und dann folgt die Feststellung: alle haben die Prüfung bestanden! Die Prüfer werden jetzt doch irgendwie zu guten Typen die etwas vom Geschäft verstehen. Und ganz so schlimm war es auch wieder nicht! Das begehrte Fahrabzeichen wird verliehen. Eine Urkunde, ein herzhafter Händedruck – was für ein Tag! Man darf ab jetzt als Fahrer mit einem Gespann unterwegs sein.

### **Vorschriften**

Keine Prüfung geht ohne Vorgaben. So auch hier. Der Fahrsportnachwuchs hat die Wahl zwischen einem Geländeabzeichen (Fahrpass, Wander- und Distanzfahren) oder einem der drei Deutschen Fahrabzeichen. Diese Fahrabzeichen orientieren sich an den für Reiten, Fahren und Voltigieren geschaffenen Richtlinien der Deutschen Reiterlichen Vereinigung (FN). Näheres dazu im Kapitel 9 Fahrprüfung und auf der Homepage der FN.



Fahrunterricht – Vorbereitung einer Prüfungsfahrt, hier mit Vierspänner

# Kutschenführ

– PRIVATPERSON –

Joachim Böhringer

geboren am:

Partnernummer:

# Kutschererschein A



## Fahrprüfung

**Fahrabzeichen  
Prüfungen zum Fahrabzeichen  
Kutschererschein**



„Die Deutsche Reiterliche Vereinigung (FN) fordert, dass jeder Fahrer, der sich mit einem Gespann im Straßenverkehr bewegt, über den Kutschenführerschein A Privatperson nachweist, dass er über das nötige Wissen rund um sicheres Fahren in Gelände und Straßenverkehr verfügt. Bisher ist der Kutschenführerschein nicht bundesweit gesetzlich verankert. Im Falle eines Unfalls und/oder Versicherungsfalles ist der Besitz des Kutschenführerscheins jedoch wichtig, um besondere Sachkunde nachzuweisen“

Wer eine Pferdekutsche sicher durch den Verkehr lenken will, benötigt dafür ein Fahrabzeichen, so wie es links abgebildet ist. Also muss ein Fahrkurs gebucht werden, um ein Gespann mit den Achenbach-Leinen so zu beherrschen, dass man eine entsprechende Fahrprüfung bestehen kann. Der Gesetzgeber schreibt dies nicht explizit vor, aber im Fall eines Unfalles ist der Nachweis über die Fahrkompetenz zu erbringen. Und der wird nur durch den Kutschenführerschein A oder das Fahrabzeichen erbracht!

## 6.1 Fahrabzeichen

Eine solide Ausbildung ist die Grundlage für pferdeschonendes und sicheres Fahren im Straßenverkehr. Nahezu jeder Teilnehmer des Straßenverkehrs muss seine Kompetenz durch eine Fahrprüfung nachweisen – auch der Fahrer eines Gespanns.

Das „Kleine Fahrabzeichen“ bildet den Einstieg in den Fahrspport. Dabei gilt, dass sicheres Fahren gleichbedeutend ist mit mehr Fahrvergnügen!

Das Ausbildungssystem der Deutschen Reiterlichen Vereinigung (FN) bietet eine Reihe von Möglichkeiten, um Wissen und Können zu erwerben, zu verbessern und dies unter Beweis zu stellen.

Dabei hat der Fahrspportnachwuchs die Auswahl zwischen einem Geländeabzeichen (Fahrpass, Wander- und Distanzfahren) oder einem der drei Deutschen Fahrabzeichen. Diese Fahrabzeichen orientieren sich an den für Reiten, Fahren

und Voltigieren geschaffenen Richtlinien der Deutschen Reiterlichen Vereinigung (FN).

Allen Abzeichen ist der Basispass Pferdekunde vorangestellt. Wer neu in den Pferdesport einsteigt und zum ersten mal ein Abzeichen macht, muss zuvor den Basispass Pferdekunde erwerben. Der Basispass dokumentiert, dass der Geprüfte den fachgerechten Umgang mit dem Pferd beherrscht, Kenntnisse über die Bedürfnisse des Pferdes, dessen Haltung, Pflege und den Transport der Tiere nachweist. Diese grundlegenden Inhalte sind wesentlicher Bestandteil dieser Basispassprüfung. Der Basispass ist also ein sinnvolles Muss, denn dort werden Grundlagen vermittelt, die jeder Pferdesportler selbstverständlich beherrschen sollte.

## 6.2 Prüfungen

Die Prüfung für die Abzeichen kann von Reit- und Fahrvereinen und FN-anerkannten Ausbildungsstätten angeboten werden. Zur Vorbereitung auf die praktische und theoretische Prüfung ist ein entsprechender Vorbereitungslehrgang durchzuführen.

Die Durchführung des Lehrganges für das Fahrabzeichen Klasse IV muss durch einen Trainer C, B, oder A Fahren mit gültiger DOSB-Lizenz erfolgen. Für das Fahrabzeichen Klasse III Zweispänner muss der Lehrgangleiter die Trainer B- oder A-Lizenz Fahren besitzen. Die Durchführung der Lehrgänge für das Fahrabzeichen der Klasse III Vierspänner, das Fahrabzeichen Klasse II Zweispänner und das Fahrabzeichen Klasse II Vierspänner muss durch einen Trainer A Fahren mit DOSB-Lizenz erfolgen. Das Fahrabzeichen Klasse I Vierspänner darf nur an Fachschulen Fahren durchgeführt werden.

Dabei muss jede Prüfung von zwei Richtern abgenommen werden, welche die Qualifikation FN besitzen.

Zur Vorbereitung auf die praktischen und speziell auf die theoretischen Prüfungen gibt es eine Vielzahl gut geeigneter

Literatur. Ein Teil davon ist in der Literaturliste dieses Buches aufgeführt. Schauen Sie dort mal nach.

Weitere und detaillierte Informationen zu den verschiedenen Abzeichen, aber auch zu anderen Ausbildungsmöglichkeiten im Pferdesport gibt es in der Ausbildungs- und Prüfungsordnung der FN. Mehr dazu bei der Internetseite der FN [www.pferd-aktuell.de](http://www.pferd-aktuell.de).

### 6.3 Prüfung zum Fahrabzeichen – Ein- und Zweispänner –

Im folgenden Beitrag, der dem Merkblatt für Lehrgangleiter und Prüfer „Abzeichen Fahren“ von 2014 entnommen ist, soll eine Prüfungssituation beispielhaft beschrieben werden.

Die „Richtlinien für Reiten und Fahren“ bilden die Grundlage der Prüfungsbewertung für das Fahrabzeichen FA4.

Im Zusammenhang mit dem Kutschenführerschein A Privatperson kann jetzt das Fahrabzeichen der Klasse fünf abgelegt und gleichzeitig der Kutschenführerschein A mit dazu erworben werden. Hierzu wurden die Lehrinhalte zum Fahrabzeichen 5 um ein Sicherheitsmodul ergänzt.

#### Zulassung

- Der Antrag auf Zulassung zur Prüfung ist vom Bewerber an den Veranstalter zu richten.
- Voraussetzungen für die Zulassung zur Prüfung sind:
  - Mitgliedschaft in einem Pferdesportverein, der einem der FN angeschlossenen Landes- und/oder Anschlussverband angehört
  - 3 Monate im Besitz des FA 5
  - Teilnahme Vorbereitungslehrgang
- Zugelassene Pferde: 4-jährige und ältere (nur M- und G-Ponys sowie K-Ponys mit Teilnehmern in einem Alter von bis zu 16 Jahren), die den Anforderungen dieser Klasse entsprechen.
- Je Prüfung sind pro Gespann (Einspänner bzw. Zweispänner) nicht mehr als vier Bewerber erlaubt.

#### Ausrüstung Fahrer

In den Fahrabzeichenprüfungen ist eine fachgerechte und den Sicherheitsanforderungen entsprechende Ausrüstung vorgeschrieben. (vgl. LPO § 69)

#### Ausrüstung Pferde:

Ausrüstung gemäß LPO § 71

#### Anforderungen in der Prüfung

Die Prüfung besteht aus zwei Teilprüfungen, die an einem Tag abzulegen sind. Es werden folgende Anforderungen gestellt:

##### 1. Teilprüfung praktisches Fahren

- sachgemäßes Aufschrillen und Anspannen sowie Ausspannen und Abschrillen eines Ein- und/oder Zweispanners. Dies kann aufgabenbezogen auf verschiedene Teilnehmer verteilt durchgeführt werden
  - richtiges Auf- und Absteigen mit vorschriftsmäßigem Abmessen der Leinen und Leinenverschnallung bei Zweispännern
  - die praktische Prüfung beginnt bei jedem Bewerber mit dem vorschriftsmäßigen Aufnehmen der Leinen
  - Fahren einer Dressurprüfung Klasse A ohne Abzüge gemäß Aufgabenheft
  - Fahren eines „Stilhindernisfahrens“ der Klasse A gemäß Aufgabenheft mit Standardanforderungen ohne Abzüge
  - Longieren mit der einfachen Longe, ein Bewerber, der bereits im Besitz des LA 5 ist, braucht den Longierteil der Prüfung nicht zu absolvieren
- Beurteilt werden Haltung, Peitschen- und Leinenführung sowie Einwirkung des Fahrers.

Ein für die Prüfungsabnahme geeignetes Fahrzeug ist Prüfungsvoraussetzung, schließlich muss der Prüfer auf einem Platz mitfahren können.

##### 2. Stationsprüfungen

An jeder Prüfungsstation demonstriert der Bewerber seine praktische Handlungsfähigkeit im jeweiligen Themengebiet und begründet die Zusammenhänge. Themen könnten bei Station 1 sein:

**Station 1**

- Prüfungsgespräch in Bezug auf die eigenen praktischen Teilprüfungen: Kenntnisse auf dem Gebiet der Fahrlehre, des Fahrlehrgerätes gemäß Anforderungen der Klasse A
- Das Gespräch soll zeigen, wie sehr der Bewerber in der Lage ist sein theoretisches Wissen der Fahrlehre auf seine Handlung zu übertragen.
- Sicherheit beim Fahren: Merkmale und Eigenschaften eines verkehrsgerechten Pferdes;
- Vorausschauendes Erkennen/Fühlen von Pferdereaktionen und fahrerische Maßnahmen
- Anforderungen an sichere Wagen
- Fahren im Gelände und im Straßenverkehr
- Absicherung bei Pannen u.ä.
- Ort: Prüfungsplatz

**Station 2**

- Exterieurlehre und Veterinärkunde
- Ort: Stallgasse
  - angebundenes Pferd
  - Erste Hilfe Set für Pferde

**Station 3**

- Kenntnisse zum Einstieg in den Tur-

niersport und Leistungsprüfungsweisen im Pferdesport

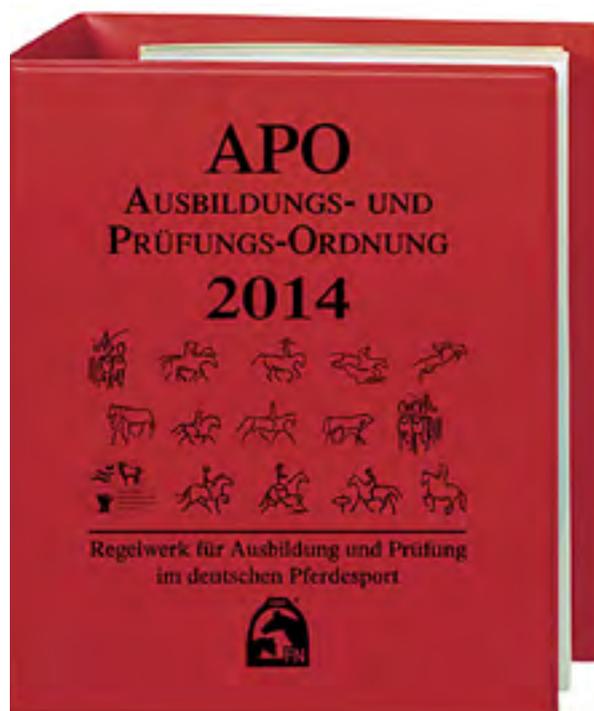
- Außerdem wird in dieser Station auch über die Organisationsformen im deutschen Pferdesport gesprochen, die eine Relevanz für einen möglichen Turnierstart haben.
- Ort: Lehrraum

**Prüfungskommission**

- Die Prüfung ist durch zwei Richter, von denen einer mindestens die Qualifikation FM besitzt, abzunehmen.
- In den Stationsprüfungen ist eine Aufteilung der Prüfungskommission möglich.
- Die Landeskommision beruft wenigstens einen der Richter.

**Prüfungsergebnis/Bewertung**

- Die Abnahme der Prüfung muss altersgerecht und praxisnah erfolgen.
- Die Beurteilung erfolgt nach den Kriterien der Richtlinien für Reiten und Fahren Band 5. Dabei sind die in der APO festgelegten Anforderungen zu beachten. In beiden Teilprüfungen gibt es für die Prüfungsabschnitte Einzelnoten, welche zu einer Gesamtnote für die „Teilprüfung praktisches Fahren“



und die „Stationsprüfungen“ zusammengefasst werden. Die Wertnote für die fahrerische Leistung unterscheidet sich nicht von der Wertnote, die beim Fahr-Wettbewerb auf einem Turnier zu geben wäre (§57.1.2 LPO).

- Die Prüflinge müssen in den Teilprüfungen mindestens die Durchschnittsnote 6,0 erreichen, keine Teilprüfung darf unter 5,0 bewertet worden sein.
- Eine nicht bestandene Teilprüfung kann innerhalb von 12 Monaten, frühestens jedoch nach 3 Monaten, wiederholt werden.
- Bei zweimaligem Nichtbestehen einer Teilprüfung ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Die gesamte Prüfung ist auch zu wiederholen, wenn zwei Teilprüfungen nicht bestanden wurden.
- Wenn ein Bewerber die Prüfung nicht besteht, soll es eine Abschlussbesprechung mit den Prüfern zum weiteren Ausbildungsweg geben

### **APO**

Die Ausbildungs- und Prüfungs-Ordnung (APO) dient der Ausbildung und Prüfung im Reiten, Fahren und Voltigieren sowie in der Pferdezucht und Haltung. Die APO ist ein Regelwerk, das für alle Pferdesportler, Ausbilder, Verantwortliche der Vereins- und Betriebsführung, Turnierfachleute sowie für weitere mit der Ausbildung befassten Personenkreise, verbindlich ist. Die APO ist bundesweit gültig und wird von der Deutschen Reiterlichen Vereinigung (FN) verfasst und herausgegeben.

Die Regelungen der Ausbildungs- und Prüfungsordnung werden in einigen Sachgebieten durch „Merkblätter“, die im einzelnen die Durchführungsbestimmungen enthalten, ergänzt. Diese Merkblätter gelten ebenfalls als Bestandteil der APO.

### **LPO**

Die Leistungs-Prüfungs-Ordnung dient der Durchführung von Wettbewerben und Leistungsprüfungen mit dem Ziel, den Reit-, Fahr- und Voltigiersport zu fördern

und zu unterstützen. Die LPO gilt für alle nationalen Turniere.

Die LPO wird gemeinsam von der FN und den Landesverbänden turnusgemäß alle fünf Jahre überarbeitet, um mit den aktuellen Entwicklungen im nationalen und internationalen Turniersport Schritt halten zu können.

Die letzte Aktualisierung wurde 2013 durchgeführt, 2018 erscheint die nächste Ausgabe. Aber auch zwischen diesen Neuerscheinungsterminen können Änderungen und Klarstellungen notwendig werden, die als Kalenderveröffentlichungen auf der Website der FN erscheinen.

### **Aufgabenheft Fahren**

Das Heft enthält neben den nationalen und internationalen Fahraufgaben zusätzlich Standardanforderungen für Stilhindernisfahren und Beschreibungen zu den einzelnen Prüfungsarten. Es wurde 2012 komplett überarbeitet. Durch die Veränderung der Aufgaben soll insbesondere



eine Durchlässigkeit von einer Prüfungs-klasse zur nächsten verbessert werden.

## 6.4 Warum ein Führerschein?

Fahren macht Freude, bringt Entspannung und Entschleunigung vom Alltag, erzieht zu Verantwortung für sich und andere, ist ein toller Teamsport und bringt einen im wahrsten Sinn des Wortes weiter. Dies sind sehr persönliche Betrachtungsweisen. Aber es gibt für Fahrerinnen und Fahrer ganz handfeste Gründe, nur mit „Führerschein“ auf öffentlichen Straßen unterwegs zu sein:

- Jedes Gespann ist Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr.
- Grundsätzlich ist ein Kutschengespann im Straßenverkehr genau so ein Verkehrsteilnehmer wie PKW, Fahrrad oder Lkw. Die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung, also Vorfahrtregeln, Verkehrsschilder, Ampelregelungen usw. sind einzuhalten.
- Jeder Teilnehmer, der ein Fahrzeug bewegt muss die gleichen Regeln in Theorie und Praxis beherrschen und auch anwenden können. Also muss eine gemeinsame Basis her – die oft ungeliebte, aber für alle verbindliche Straßenverkehrsordnung. Und da drin steht, wie man sich als Teilnehmer am Straßenverkehr zu verhalten hat.
- Jeder Fahrer einer Kutsche muss sich seiner Verantwortung im Verkehr bewusst sein. Daher sind Kenntnisse über korrektes Gespannfahren zwingend erforderlich und müssten bundesweit gesetzlich geregelt sein.
- In einigen Bundesländern ist das Fahren mit Pferd und Wagen per Landesgesetz geregelt. In anderen nicht? Warum das so unterschiedlich ist kann



niemand wirklich nachvollziehen.

- Ist ein „Führerschein“ nun Pflicht? Jein! Es wird allgemein davon ausgegangen, dass niemand ein Gespann führt, der es nicht gelernt hat. Es gibt keine gesetzliche Verpflichtung zum Führerschein für Gespannfahrer.

Kommt es aber zu einem Unfall und kann der Gespannführer keinen „Führerschein“

nachweisen, zahlt die Pferdehaftpflicht unter Umständen nicht.

- Ganz wichtig: Das Fahrabzeichen wird von den Versicherungen als qualifizierter Nachweis im Umgang mit Gespannen anerkannt.

Und **nur** mit diesem Nachweis ist bei den meisten Haftpflichtversicherungen ein ausreichender

Versicherungsschutz für private oder sportbezogene Fahrten erhältlich.

- Gewerbliche Gespannfahrer, die Personen befördern, benötigen einen Fähigkeitsnachweis, der durch den Kutschenschein B abgedeckt wird.

## 6.5 Kutschenschein A und B

„Der Beirat Sport der Deutschen Reiterlichen Vereinigung e. V. (FN) hat im Dezember 2016 die Einführung eines Kutschenscheins beschlossen. Seit Juni 2017 gibt es ihn. Jeder, der sich mit einer Kutsche im Straßenverkehr bewegt, soll über einen Kutschenschein A Privatperson seine fahrerische Qualifikation nachweisen. Für gewerbliche Fahrer gibt es einen Kutschenschein B Gewerbe“, so steht es auf der Homepage der FN.

Um es klar auszudrücken: Die Forderung der FN ist berechtigt, aber es steht einem Verein eigentlich nicht an, staatliche und damit hoheitliche Aufgaben an sich zu binden. Der Führerschein gilt sicherlich(?) für Verbandsmitglieder. Es ist

aber eine dringende Aufgabe des Gesetzgebers, hier eine klare bundeseinheitliche Regelung für einen Kutschenführerschein zu treffen. Es kann nicht Aufgabe eines Vereins sein, solche Regelungen durchzuführen. Es sei denn, der Verein wird eindeutig vom Staat damit beauftragt, sich nach vorgegebenen Regeln um die Prüfung und Ausstellung einer Fahrerlaubnis zu kümmern.

### 6.5.1 Kutschenführerschein A

Wer das Fahrabzeichen FA5 bereits abgelegt hat, kann sich den „Kutschenführerschein A Privatperson“ auf Antrag mit Hilfe eines Formblattes und des Nachweises der bestandenen Fahrabzeichenprüfung FA 5 von der FN in Warendorf gegen Zahlung einer Verwaltungsgebühr ausstellen lassen.

Für Fahrer mit turniersportlichen Ambitionen besteht weiterhin die Möglichkeit, an Stelle des Kutschenführscheins



das Fahrabzeichen FA5 abzulegen. Das FA5 wurde für die Führscheinausbildung um ein ausführliches Sicherheitsmodul erweitert, damit es möglich ist, die Fahrabzeichenprüfung abzulegen und gleichzeitig auch der Kutschenführerschein A erworben wird. Eine sinnvolle und praxisnahe Lösung.

#### Kompetenznachweis ist wichtig

Auch wenn der Gesetzgeber den Kutschenführerschein nicht vorschreibt, dient ein Befähigungsnachweis der FN im Zweifel vor Gericht als Nachweis ausrei-

chender Fachkenntnisse und fahrerischen Könnens. Dies wird immer dann notwendig sein, wenn durch ein Gespann ein Schaden verursacht wurde. Insofern geht die Initiative der FN ganz eindeutig in die richtige Richtung.

Der Führerschein dient eindeutig der Sicherheit im Fahrsport und vor allem auch der Sicherheit im Straßenverkehr. Es wird, dafür werden die Versicherungen sorgen, in naher Zukunft kaum noch Kutscher ohne Qualifikationsnachweis geben. Und das ist im Interesse aller Verkehrsteilnehmer zu begrüßen.

#### Ausstellung des Führscheins

Die Ausstellung des Kutschenführscheins A – Privatperson – erfolgt nach bestandener Prüfung durch die FN.

### 6.5.2 Kutschenführerschein B

Der „Kutschenführerschein B Gewerbe“ ist für Fahrer gedacht, die mit ihren



Gespanssen haupt- oder nebenberuflich Personen oder Lasten befördern und dafür eine Bezahlung bekommen. Durch die Bezahlung fallen sie automatisch in die Kategorie „gewerbliche Fahrer“.

Um den Kutschenführerschein B Gewerbe zu erwerben, muss ein dafür geeigneter Lehrgang mit einer Abschlussprüfung abgelegt und bestanden werden.

Nach Ablauf von fünf Jahren muss der Kutschenführerschein B verlängert werden. Voraussetzung für eine Verlängerung ist der Besuch von geeigneten Fortbildungslehrgängen.

**Voraussetzungen**

Für die Zulassung zum Kutschenführerschein B Gewerbe müssen von den Bewerbern zwei der folgenden vier Punkten erfüllt werden:

- Besitz des Kutschenführerscheins A – Privatperson –
- APO-Gespannführer
- Fahrabzeichens 5 (FA5) abgelegt
- mindestens 18 Jahre alt sein.

**Zusätzlich**

- Nachweis über einen Erste-Hilfe-Kurs „Lebensrettende Sofortmaßnahmen am Unfallort“. Der Kurs darf nicht länger als zwei Jahre zurückliegen.

**Theorie und Praxis**

Der Lehrgang zum Kutschenführerschein B Gewerbe umfasst derzeit 38 Lerneinheiten. Prüfungs- und Lehrinhalte befassen sich mit den folgenden Themen:

- Vorausschauende Fahren im Straßenverkehr
- Verfassungs- und Gespannkontrolle
- Erkennen von möglichen Gefahrenquellen
- Pferdeschonung.
- Transport von Personen
- Ladungssicherung
- Fahren mit Planwagen
- Fahren mit schwerem Zug
- Weiter gibt es einen Themenblock zu den technischen Anforderungen an gewerblich eingesetzte Wagen und Kutschen.
- Sicherheitsfragen bei einer Fahrzeugumrüstung für den Personentransport ergänzen diesen Themenblock.

**Wo gibt es Fahrschulen?**

Es gibt viele Möglichkeiten, den Kutschenführerschein zu erwerben. Hier sind professionelle Fahrställe zu nennen, die Lehrgänge anbieten. Weiter gibt es die Möglichkeit, dass Reit- und Fahrvereine immer wieder nach Bedarf Führerschein-kurse für den Kutschenführerschein A oder B anbietet.

Von staatlicher Seite können Kutschenführerscheine durch entsprechende Kurse an den Fahrschulen der staatlichen Ge-

stüte erworben werden. In Süddeutschland sind dies das Haupt- und Landgestüt Marbach/Lauter, die Bayrische Landes-Reit- und Fahrschule in München oder das Bayrische Haupt- und Landesgestüt Schwaiganger in Ohlstadt.

Über die Webseite [www.die-deutschen-landgestuete.de](http://www.die-deutschen-landgestuete.de) haben Sie schnellen Zugriff auf alle Landgestüte mit ihren Reit- und Fahrschulen.

**Ausstellung des Führerscheins**

Die Ausstellung des Kutschenführerscheins B – Gewerbe – erfolgt nach bestandener Prüfung durch die FN.

Inhaber einer gem. § 11 I Nr. 8 c) des Tierschutzgesetzes von der zuständigen Behörde erteilten Erlaubnis zum Betrieb eines gewerbsmäßigen Fuhrbetriebes, die vor dem 1.06.2017 erteilt wurde oder des APO-Gespannführers, können sich auf Antrag bei der FN einen Kutschenführerschein B – Gewerbe – ausstellen lassen. Hierfür gibt es eine einjährige Übergangs-

**Deutsche Reiterliche Vereinigung e.V.  
Fédération Equestre Nationale (FN)**

Freiherr-von-Langen-Straße 13  
48231 Warendorf

Fon: 02581/6362-0

Fax: 02581/62144

Mail: [fn@fn-dokr.de](mailto:fn@fn-dokr.de)

Web: [www.pferd-aktuell.de](http://www.pferd-aktuell.de)

frist. Das entsprechende Antragsformular findet sich unter der oben angegebenen Website im FN-Shop. Der Versand der beantragten Kutschenführerscheine erfolgt seit Juni 2017.



[www.gtue.de/Privatkunden/Schaden\\_und\\_Bewertung/Kutschenpruefung/56029.html](http://www.gtue.de/Privatkunden/Schaden_und_Bewertung/Kutschenpruefung/56029.html)

[www.pferd-aktuell.de](http://www.pferd-aktuell.de)

Merkblatt für Lehrgangleiter und Prüfer „Abzeichen Fahren“ von 2014  
FN-Verlag

APO Ausgabe 2014 FN-Verlag  
LPO Ausgabe 2013 FN-Verlag  
Aufgabenheft Fahren 2012 FN-Verlag  
der Deutschen Reiterlichen Vereinigung  
Warendorf



# Kutschen

Ländliche Wagen  
Marathon-Wagen  
Repräsentative Wagen

## 7.1 Kutschen- und Wagen – ein Überblick

### Anzahl der Achsen

- einachsig – z. B. Gig mit Verdeck oder Dogcart
- zweiachsig – z. B. Jagdwagen, Landauer oder Marathon-Wagen

### Position des Kutschers

- Selbstfahrer – z. B. Phaëton, eine kleine, zweiachsige Kutsche, vom Herrn oder der Dame selbst gefahren.
- Kutscher fährt auf dem Kutschbock
  - vor den Fahrgästen
  - über den Fahrgästen
  - hinten über den Fahrgästen
- Kutscher reitet auf dem Sattel Pferd

### Verwendung

- Historische Reisewagen
- Historische Postkutschen
- Historische Nahverkehrsmittel
- Historische Droschke
- Repräsentation
- Sportgerät
  - für Geländefahrten
  - für Dressurfahrten
  - für Schaufahrten
- Schlitten für Winterbetrieb

### Art des Verdecks

- Festes oder bewegliches Verdeck. Offene Pferdewagen ohne Verdeck sind definitionsgemäß keine Kutschen.
- Baldachin (z. B. Kremser)
  - Plane (z. B. Planwagen)
  - Klappverdeck (z. B. beim Landaulet)
  - Festes Dach (z. B. Omnibus)

### Kutschenbeispiele mit Verdeck und Federung

- Berline
- Break
- Char-à-Bancs, vierrädriger Jagd- und Ausflugswagen
- Char-à-Côté, Aussichtswagen
- Jagdwagen mit Fang zum Ablegen von erlegtem Wild am Wagenende
- Kalesche
- Kremser
- Landauer und Landaulet
- Omnibus
- Phaeton
- Viktoria und viele mehr

**Kutschen waren immer Status- und Machtsymbol. Dies wurde nicht nur durch den Wagen, sondern durch die ganze Equipage ausgedrückt.**

### Sitzanordnung Fahrgäste

- Vis-à-vis, also von Angesicht zu Angesicht vorwärts und rückwärts sitzend
- Dos-à-dos, also Rücken an Rücken vorwärts und rückwärts sitzend
- alle in Fahrtrichtung blickend
- vis-à-vis quer zur Fahrtrichtung sitzend, z. B. bei einer Wagonette und beim Pferdeomnibus

### Art der Bremse

- Wagen ohne Bremse. „Gebremst“ wird über die Aufhalter und/oder ein Hintergeschirr.
- Bremsschuh wurde zum Bremsen auf längeren Abfahrten genutzt.
- Bergbremse verhindert ein Bergabrollen der stehenden Kutsche.
- Backenbremse mit Kurbel o. Hebel
- Scheibenbremse mit Fußpedal

### Anspannungsart

- Städtische Anspannung
- Ländliche Anspannung
- Selbstfahrer
- Kutscherfahrer

### Art der Federung

Eine Kutsche weist eine Federung auf, bei einem ungefederten Fahrzeug handelt es sich um einen Wagen. Eine Federung macht das Fahren für Personen bequemer, sicherer und das Ziehen für die Zugtiere leichter.

Federungen:

- Riemenaufhängung
- Blattfedern
- Luftfederung

### Wagenbeispiele ohne Verdeck oder Federung

- Break – ungefederter schwerer Wagen Typ Break, speziell zum Einfahren junger Pferde
- Dog Cart
- Gig
- Landwirtschaftlicher Wagen
- Marathonwagen (ohne oder mit Federung)
- Planwagen (ohne Federung)
- Rollwagen
- Sulky
- Wagonette (mit Federung, aber ohne Verdeck) und viele weitere



Details an einem Jagdwagen

## 7.2 Wagen

Heute gebräuchlichen Wagen sind die folgenden Typen: Dogcart, Gig, Phaëton, Jagdwagen, Break und Wagonette. Im gewerblichen Bereich werden sehr häufig noch Landauer und Planwagen eingesetzt, da mit dem letzteren Wagen eine größere Gruppe gut zu befördern ist. Landauer waren Gesellschaftswagen wohlhabender Bürger. Heute werden diese Wagen hauptsächlich bei Festlichkeiten eingesetzt.

Die Bezeichnungen für Wagen sind oftmals vielfältig und durchaus phantasiereich. Im Grunde gehen aber alle Wagen immer auf die oben bezeichneten Wagentypen zurück.

### Zwei Wagentypen

Es gibt zwei Fahrzeugtypen für Kutschpferde: Zweiradwagen und Vierradwagen oder Einachser und Zweiachser.

Ein einzelnes Pferd kann an beide Wagentypen angespannt werden. Aber zwei Pferde werden nur mit Vierradwagen gefahren.

### Qualitätskriterien

Wesentliche Kriterien für die Qualität und Nutzbarkeit eines Wagens im Pferdesport sind:

- Stabilität
- Leichtigkeit

- Lenkbarkeit
- Bremsen
- Sicherheit.

Bei sportlichen Prüfungen ist Gewicht, Breite und Ausrüstung eines Wagens für die einzelnen Disziplinen vorgegeben. Diese sind nachzulesen in der Leistungsprüfungsordnung (LPO) der FN. Im Freizeitbereich sind die Maße weniger entscheidend, hier stehen Lenkbarkeit und Sicherheit eindeutig im Vordergrund.

### Hauptteile der Wagen

Wagen haben zwei Hauptteile: Wagenstell und Wagenaufbau. Das Wagenstell besteht im Wesentlichen aus den Rädern, der Federung, den Achsen, den Vorderwagenteilen, dem Drehkranz, dem Waagbalken und den Deichselhalterungen. Der Wagenaufbau ist der obere Teil der Fahrer und Passagiere trägt. Entsprechend den vielartigen Verwendungszwecken eines Wagens gibt es viele unterschiedliche Aufbauten, die im Kapitel 7.3 näher dargestellt werden.

Alle Wagen haben Gemeinsamkeiten: Der Fahrer sitzt erhöht auf der rechten Seite des Wagens, manchmal steht er fast im Bock. Der Bock, das ist der erhöhte Sitz des Fahrers. In dieser erhöhten Position können die Pferde gut beobachtet werden. Zum Schutz gegen hochspritzenden Schmutz befindet sich vor den Beinen des Fahrers meistens das Spritzbrett.



Dogcart mit Tandem-Anspannung (Traditionsfahrt Dinkelsbühl)



Scheibenbremse an einem Marathonwagen

Beschaffenheit und Größe der Wagenräder beeinflusst die Ausnutzung der Zugkraft in hohem Maße. Je größer das Rad ist, desto leichter rollt das Gefährt. Eine große Spurbreite erhöht die Sicherheit eines Wagens deutlich.

Der Wagenkasten kann offen oder verdeckt sein, je nach Wagentyp. In der Regel ist ein Wagen heute entweder für den Transport von Personen oder für Gegenständen vorgesehen. Landwirtschaftliche Wagen decken häufig beide Möglichkeiten ab.

Der Wagenkasten ist durch die am Kastenboden befestigten Federn mit den Achsen und damit mit den Rädern verbunden. Die vordere Verbindung des Wagens zur Achse wird durch den Drehkranz gebildet. Der Drehkranz ermöglicht ein Einlenken der Räder in Wendungen. Da die Vorderräder oft kleiner sind können diese unter den Wagenkasten gedreht werden und ermöglichen so Wendun-

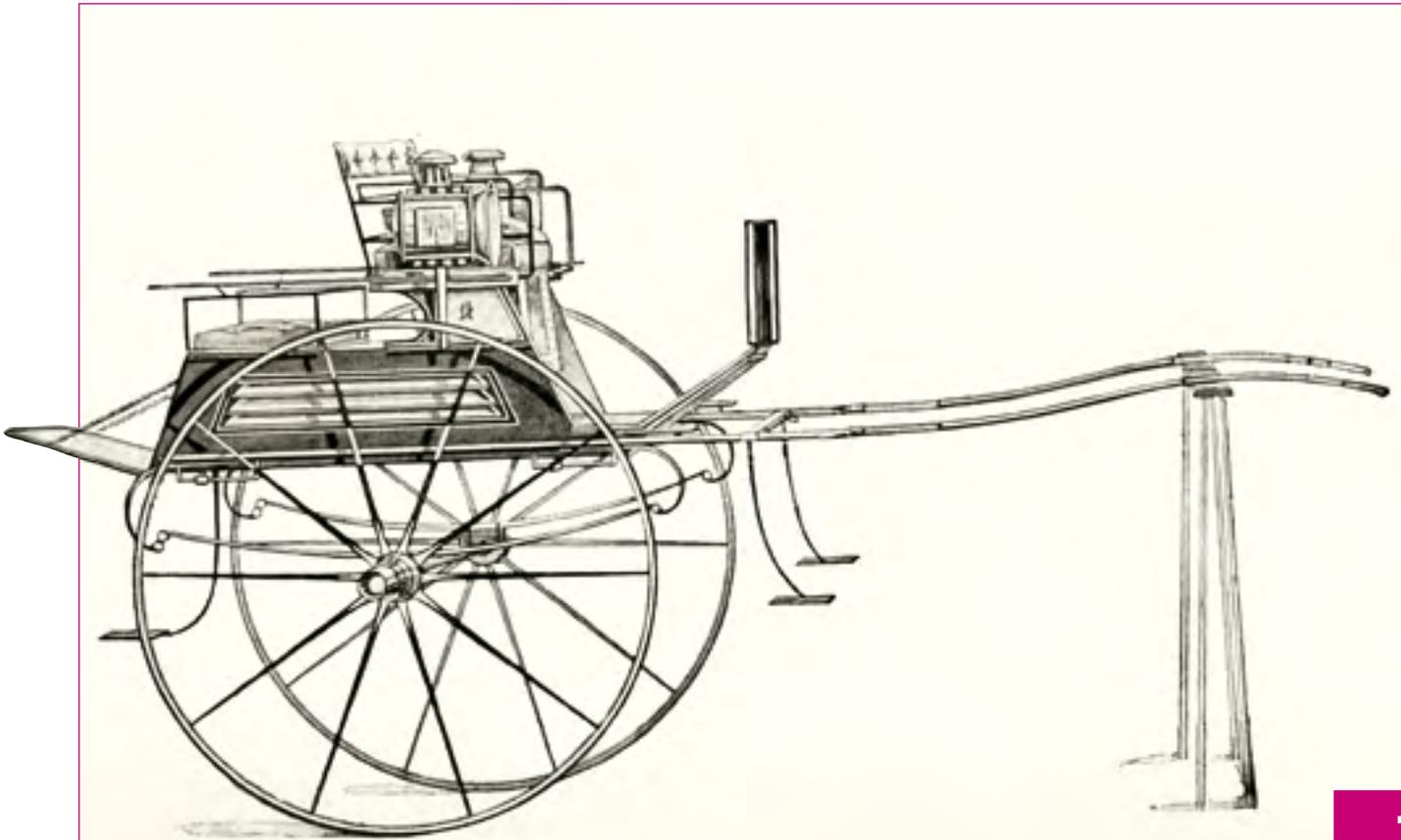
gen auf engstem Raum. Bei den meisten Schlitten fehlt dieser Drehkranz häufig. Daher sind diese Winterfahrzeuge nicht so wendig und haben einen deutlich größeren Kurvenradius.

In fester Verbindung zur Vorderachse, den Federn am vorderen Wagenkasten und zum Drehkranz steht die Sprengwaage, auch Brake genannt, an der die Anspannung der Pferde durch die Zugstränge erfolgt.

Die Anspannung kann in drei Arten erfolgen: Mit Ortscheiten an der festen Brake (Sport, Freizeit) mit feststehenden Docken auf der Brake (nur Kumt) oder mit Spielwaage. Näheres dazu auf Seite 24.

### **Einspänniges Fahren**

Beim einspännigen Fahren ist der Wagen mit einer so genannten „Schere“ ausgerüstet. Das sind zwei leicht gebogene und an der Brake angebrachte Stangen, zwischen denen das Pferd geht. Im vor-



Dogcart mit Schere und Hundekiste unter dem Fahrersitz

7

deren Drittel der Schere befinden sich die Befestigungsmöglichkeiten für das Geschirr.

### Mehrspänniges Fahren

Mehrspänner fahren mit Deichsel. Sie dient zum Lenken und zum Aufhalten (Bremsen) des Fahrzeugs. Bei Vier- und Sechsspännern zusätzlich zur Befestigung des Vorspanns weiterer Pferde. Die Deichsel ist am Drehkranz des Wagens befestigt und wird mit den Aufhaltern am Geschirr der Pferde befestigt.

Zum pferdeschonenden Fahren gehört unbedingt eine gut funktionierende Bremse. Zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr muss eine Scheibenbremsanlage am Wagen eingebaut sein, da diese bei allen Witterungsbedingungen sicher und schnell zu nutzen ist.

Wie alle im öffentlichen Straßenverkehr teilnehmenden Fahrzeuge, muss auch das pferdebespannte Fahrzeug eine

ständig betriebsbereite Beleuchtung haben, nach vorne weiß, nach hinten rot. Sie muss gut sichtbar angebracht sein. Eine Blinklichtanlage zur Fahrtrichtungsanzeige muss eine private Kutsche nicht haben. Eine Änderung der Fahrtrichtung wird durch Handzeichen angezeigt. Gewerblich gefahrene Wagen benötigen elektrische Blinklichter zur Anzeige der Fahrtrichtungsänderung.

## 7.3 Wagentypen

### 7.3.1 Dog Cart

Der Dog Cart war ursprünglich ein schmaler Wagen für den jüngeren sportlichen Jäger, bei dem Fahrer und Jäger Rücken an Rücken saßen. Der Name drückt es aus: Dog Carts waren für den Transport von Jagdhunden bestimmt. Unter dem Sitz war eine Hundekiste, in der die Jagdhunde für den Transport zur Jagd untergebracht waren. Durch die seitlichen



Luftschlitze in der Hundekiste erhielten die Hunde genügend Luft zum Atmen. Diese Wagen wurde als Einspanner oder in Tandem-Anspannung gefahren.

Durch die hohen Räder, die einachsige und schmale Bauart war der Wagen im bewachsenen Busch- und Waldgelände gut zu fahren. Dies wurde unterstützt durch die „schmale Anspannung“ als Einspanner oder Tandem.

### 7.3.2 Gig

Ein Gig ist ein einspänniger, zweirädriger offener Wagen mit Gabeldeichsel für ein Pferd. Sie wurden kaum in Tandem-Anspannung gefahren. Der Gig war eine der ersten Selbstfahrerwagen um 1815 für zwei Personen. Gigs waren die „Kleinwagen“ in ihrer Zeit und waren zum Teil sehr einfach ausgestattet. Aber im Laufe der Zeit wurden sie von den wohlhabenden Ständen als Selbstfahrer entdeckt und entsprechend komfortabel gebaut. Häufig

war noch ein kleiner, vermutlich sehr unbequemer Dienersitz hinter der Hauptsitzbank angebracht. Gigs hatten in der Regel eine deutlich breitere Spurweite als Doc Carts. Da diese Wagen nicht durch Busch- und Waldgelände unterwegs waren, wurden breitere und damit sicherere Wagen im Vergleich zum Doc Cart gebaut.

Der Tilbury-Gig ist eine leichte, einachsige, offene Bauform aus England, die häufig mit Klappverdeck hergestellt wurde. Tilburys wurden häufig von Leuten benutzt, die oft und schnell kurze Wege zurücklegen mussten. Handlungsreisende, Farmer und Landärzte nutzen dieses typische, praktische und leichte Fahrzeug bis zur Erfindung des Autos.

### 7.3.3 Dos-à-dos

Beim Dos-à-dos sitzen die Mitfahrer des Wagen Rücken an Rücken auf entsprechend angeordneten Sitzbänken. Bis Ende des 19. Jahrhunderts wurden Dos-à-dos



Dos-à-dos-Wagen

7

und Vis-à-vis-Sitzanordnung beim Kutschenbau angeboten. Das Bild oben zeigt einen Dos-à-dos-Wagen, rechts ist das Beispiel eines Vis-à-vis-Wagens abgebildet.

#### 7.3.4 Phaëton

So wie Doc Cart und Gig immer nur zwei Räder hatten, wurde der Phaëton ausschließlich mit vier Rädern gebaut. Es war ein weit verbreiteter Wagentyp, eine sogenannte Herrenkutsche, die vom Gespannbesitzer oder durchaus auch von seiner Frau selbst gefahren wurde. Der Bedienstete saß auf der hinteren Bank, die je nach Wagentyp einen oder zwei Plätze hatte. Rechts unten ist ein derartiger Phaëton abgebildet.

Eine ausschließlich für Bedienstete vorgesehene Bank erkannte man häufig sofort: es war keine Rücken- oder Armlehne vorhanden und die Sitze waren tiefer angebracht als die der fahrenden Herr-





Spider Phaëton

schaften. Normalerweise war der Wagen immer für vier Personen aufgebaut, die alle in Fahrtrichtung nach vorne schauten.

### 7.3.5 Spider Phaëton

Der Phaëton existierte in zahlreichen Varianten; die leichteste und sportlichste hieß „Spider Phaëton“. Oben ist ein derartiger Wagen abgebildet. Deutlich ist bei der Abbildung der unbequeme und enge Dienersitz zu erkennen. Dieser leichte Wagen ist für drei Personen konzipiert, entspricht also nicht ganz dem grundlegenden Wagenkonzept des Phaëton für vier Personen.

Während der Bauzeit dieses Wagentyps gab es verschiedene Bauhöhen. Häufig wurden die Spider Phaëton auch von Frauen erworben und gefahren. Daher sind viele dieser Wagen zum leichteren Einsteigen niedriger gebaut worden.

Weit verbreitet war der Spider Phaëton im 19. und frühen 20. Jahrhundert.

### 7.3.6 Wagonette

Der Wagentyp der Wagonette ist in der Mitte des 19. Jahrhunderts aus landwirtschaftlichen Wagen entwickelt worden. Es ist eine Kutschenform, bei der hinter der Fahrersitzbank auf den Seiten der Kutsche zwei gegenüberliegende Sitzbänke angebracht sind. Die Fahrgäste sitzen in Vis-à-vis-Sitzanordnung, schauen dabei aber nicht in Fahrtrichtung.

Je nach Größe der Wagonette variiert die Länge der Sitzbänke. Bei den meisten heute verkauften Wagonetten können vier oder sechs Personen als Passagiere einsteigen. Die Passagiere steigen von hinten über eine Trittstufe zu. Die Abbildung rechts unten zeigt eine Wagonette für zwölf Personen, so wie sie häufig im Bereich der gewerblichen Fahrgeschäfte anzutreffen ist.

Je nach Größe der Wagonette variiert die Länge der Sitzbänke und damit die Anzahl der Sitzplätze. Die Passagiere



Wagonette

7

steigen bei diesem Wagen von hinten zu. Die Wagonette wird auch mit Regendach bzw. Sonnenschutz angeboten.

### 7.3.7 Break

Die Wagonette kennt auch Varianten. Die bekannteste ist der Wagentyp Break. Eine Break ist eine sehr stabile Wagonette. Sie ist ein schweres und hohes Fuhrwerk, zumeist ohne Spritzbrett. Früher wurde dieser stabile Wagen zum Einfahren junger Pferde verwendet, da die sehr stabile Bauweise manchen „Knuff“ vertragen konnte, ohne großen Schaden zu nehmen. Der Name des Wagens leitet sich aus der englischen Bezeichnung für „Brechen“ ab, engl. „to break“, daher der Name „Break“. Damit war der heute verpönte Begriff „Brechen des Pferdes beim Einfahren“ gemeint.

Neben dem Marathonwagen gehört die Wagonette heute zu den meistverkauften Kutschentypen.



Break



Große Wagonette



Moderner Jagdwagen

### 7.3.8 Jagdwagen

Jagdwagen sind leichte, zweiachsige Wagen, mit vier oder sechs Sitzplätzen, wovon einer der leicht erhöhte Sitz des Kutschers ist. Am Heck des Wagens befindet sich ein geräumige Bucht oder eine Transportkiste zum Transport des erlegten Wildes. Heute hat diese Transportkiste eine deutlich andere Aufgabe erhalten: die Kiste wird bei einer Fahrt ins Gelände gerne als Picknickkorb genutzt, um das Fahren um ein nettes Erlebnis in freier Natur zu erweitern.



Jagdwagen mit tiefem Einstieg

Jagdwagen waren früher häufig als Selbstfahrer gedacht, das bedeutete, dass der Jagdherr oft selbst die Leinen geführt hat. Die Anspannung konnte ein-, zwei- oder vierspännig sein. Dies war abhängig vom Jagdgelände, vom Gewicht des Wagens und der Anzahl der Mitfahrer. Frühere Jagdwagen hatten noch Hochsitze für die begleitenden Jagdgehilfen, Forstmeister oder Bedienstete. Weit verbreitet waren Behältnisse (siehe rechts) für Jagdwaffen, mit denen direkt vom Wagen aus geschossen wurde. Da Jagden oft lange dauerten, wurden auch noch Speisen und Getränke mitgeführt.



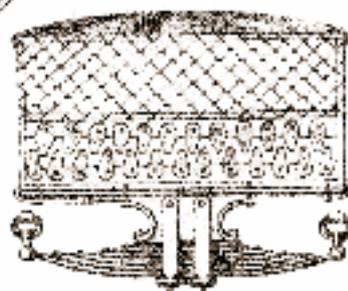
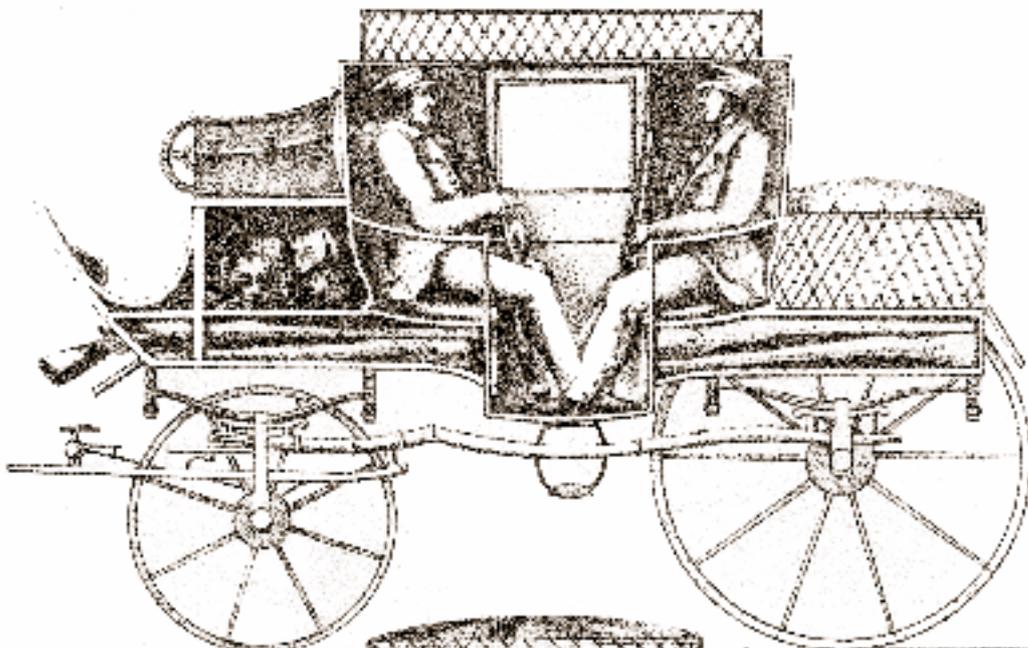
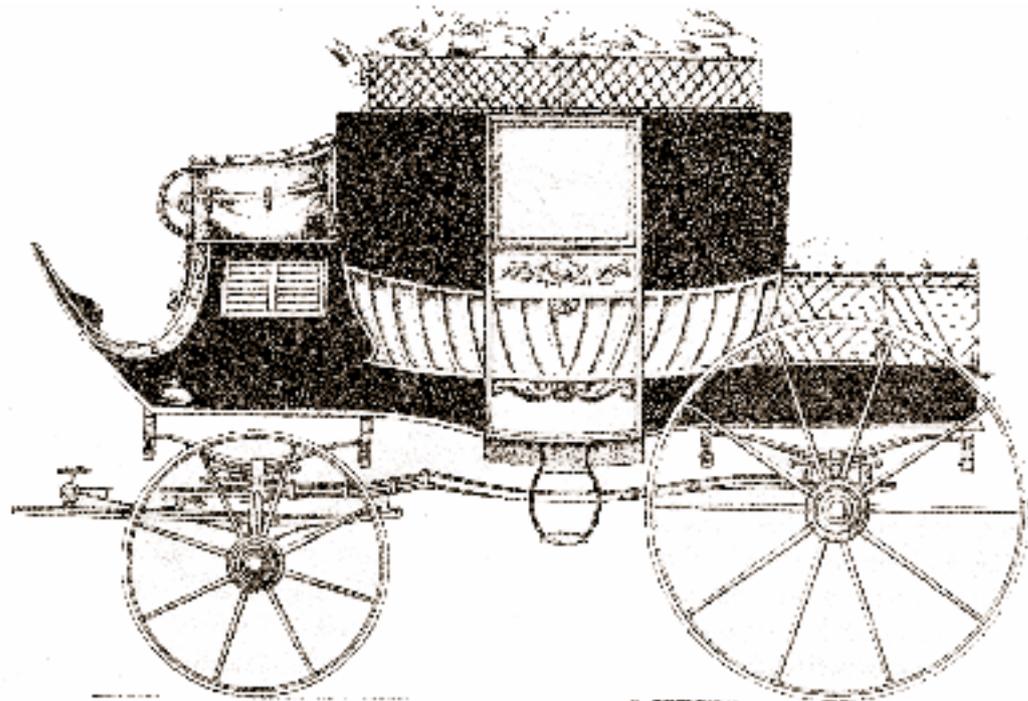
Jagdwagen mit klappbarer Wildbrücke

Rechts ist der Jagdwagen des Herzogs von Orléans (1818) abgebildet. In dem Wagen konnten sechs Personen zur Jagd ausfahren. An der Unterseite des Wagens finden sich zwei Flintenbehälter, die insgesamt 25 Jagdflinten aufnehmen konnten. An der Rückseite des Wagens ist ein Stauraum für Gepäck und Nahrungsmittel. Unter dem Fahrersitz befindet sich ein Verschlag mit Luftschlitzen, in dem vier Hunde mitgeführt werden konnten. Außen ist der Wagenkasten mit Stäben verstärkt, damit man problemlos durch Gebüsch und Wald fahren konnte. Auf dem Wagendach ist die Wildbrücke. Hier wurde das erlegte Wild transportiert. Zum Teil waren derartige Jagdwagen noch mit Leder bespannt, um die Lackierung zu schützen. Leder konnte relativ leicht ersetzt werden, während das Lackieren aufwändig und teuer war.



Jagdchaise für sechs Personen

Für Jagdbegleiter gab es spezielle Jagdwagen, die besonders komfortabel



Jagdwagen des Herzogs von Orléans (1818)

7

ausgerüstet und gefedert waren. Da viele höfische Jagden ein gesellschaftliches Ereignis darstellten, wurden dazu Gäste eingeladen, die selbst keine Jagdambitionen hatten und die ein Jagdereignis ausschließlich als Beobachter verfolgten. Solche Jagdgäste wurden in bequemen Jagdchaisen zur Beobachtung der Jagdereignisse an den Ort des Geschehens gebracht.

Abgebildet ist der Jagdwagen des Grafen Franz Clam-Gallas, der den Wagen im Bild unten selbst fährt. Ein solcher Jagdwagen konnte bis zu acht Personen transportieren. Da die Jagd ein gesellschaftliches Ereignis darstellte, war die Anzahl der Mitfahrer oft tatsächlich so.

Bei Jagden wurde zum Teil direkt aus dem Wagen heraus auf das Wild geschossen, so dass die Jäger ihr Fahrzeug nicht verlassen mussten. Das erlegte Wild wurde bei derartigen Jagdwagen nicht im vornehmen Herrschaftswagen transportiert.



Photo des Jagdwagens des Grafen Franz von Clam-Gallas



Jagdwagen („Break de Chasse“) des Grafen Franz von Clam-Gallas um 1880 (Hofburg Wien)

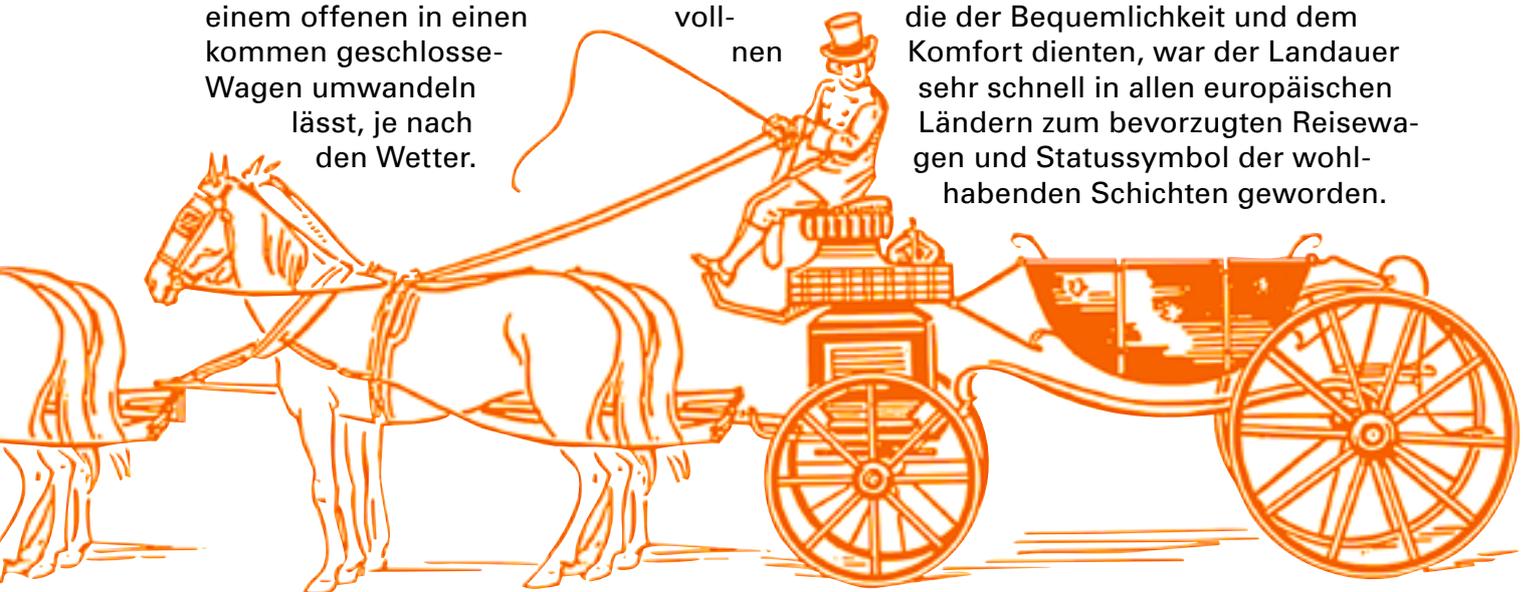
### 7.3.9 Reisewagen / Landauer

Man kann mit jedem Wagen reisen, der dafür verwendet wird. Unter dem typischen Reisewagen des 18. und 19. Jahrhunderts verstehen wir Konstruktionen, die das früher durchaus beschwerliche Reisen bequem gemacht haben.

In jedem Land haben sich für die oft speziellen Verhältnisse eigene Reisewagen etabliert. In Deutschland, Frankreich und England setzen sich die Landauer durch, die als Reisewagen mit unterschiedlichen Bezeichnungen genutzt wurden. Die Bezeichnung „Landauer“ für die Kutsche stammt aus der Stadt Landau in der Pfalz, wo sie Anfang des 18. Jahrhunderts erstmals hergestellt wurde. Häufig wurden diese Wagen auch als Reisekalesche bezeichnet.

Hier wurden diese vierrädrigen und viersitzigen Pferdekutschen mit Verdeck entwickelt, das man zuklappen konnte. Das Verdeck ist zumeist in der Mitte geteilt und dadurch nach vorne und hinten klappbar. Es gab auch Bauversionen mit nur einem Verdeck, die Landaulet.

Beim Landauer handelt es sich um eine „konvertible“ Kutsche. Darunter versteht man eine Kutsche, die sich von einem offenen in einen vollkommen geschlossenen Wagen umwandeln lässt, je nach den Wetter.



Der Landauer wird zwei oder vierspännig gefahren. Besonders in England und Frankreich war der „Landauer“ im 18. und 19. Jahrhundert extrem beliebt. Als viersitzige, vierrädrige und an

beiden Achsen sehr angenehm gefederte Kutsche mit zwei vis-à-vis und parallel angeordneten bequemen Sitzbänken ist der Landauer ein Reisewagen, der sehr komfortables und entspanntes Reisen mit Gepäck zulässt, so berichtet uns Goethe 1797 in dem Epos „Hermann und Dorothea“. Durch das Verdeck sind die Reisenden vor dem Wetter geschützt. Klappbare Verdeckkonstruktionen sind seit dem 17. Jahrhundert bekannt.

Das Gepäck wurde zumeist unter den Sitzen der Reisenden oder in extra eingehängten Stauräumen untergebracht. Oft konnten auch Sitze ausgebaut werden und der entstandene Freiraum wurde für das Gepäck genutzt.

Die Bediensteten saßen auf den wenig komfortablen Sitzen hinter dem Wagenkasten im Freien. Oft konnten unter den Sitzen der Bediensteten Kästen untergebracht werden, die bei Übernachtungen mit in die Zimmer der Reisenden getragen werden konnten.

Es gibt auch Landauer mit feststehendem Dach und nur das Vorder- oder Hinterverdeck konnten geöffnet werden. Durch die vielen Ergänzungen die für diesen Wagen entwickelt wurden und die der Bequemlichkeit und dem Komfort dienten, war der Landauer sehr schnell in allen europäischen Ländern zum bevorzugten Reisewagen und Statussymbol der wohlhabenden Schichten geworden.

Dazu gehörte auch, dass die Kutscher dieser Wagen bei wohlhabenden Besitzern in dekorative Livrees gekleidet waren, die den Rang der Fahrgäste optisch deutlich heraushoben.



Livree eines Kutschers oder Lakaien der Fürsten Thurn und Taxis

### Frühes Reisen mit der Kutsche

Es waren aus heutiger Sicht wohl tatsächlich katastrophale Umstände, die zwischen 1786 und 1788 für den damals wohl bekanntesten deutschen Reisenden, Johann Wolfgang von Goethe, auf den

Straßen und Wege waren häufig ohne Pflege. Meistens waren nur die ortsnahen Strecken in einem ordentlichen Zustand. Die im Mittelalter vorangetriebene Bau von Brücken schief in der beginnenden frühen Neuzeit ein. Oftmals wurden nur



Reisewagen des Fürsten von Thurn und Taxis

Straßen Mitteleuropas herrschten.

Betrachten wir diese Straßen und deren Zustand: Der Verkehr nahm im ausgehenden Mittelalter deutlich zu. Pilger, Boten, Studenten, Handwerksgesellen und Söldner bildeten den Hauptteil der Reisenden. Sie waren je nach Stand zu Fuß, zu Pferd oder per Wagen oder Kutsche unterwegs. Adel und wohlhabendes Bürgertum nutzen zumeist die Kutschen, um ihre Ziele zu erreichen.

bestehende Strecken mit Brücken ausgebessert. Aber durch den zunehmenden Verkehr entstand nach und nach ein weit verzweigtes Wegesystem, das auch immer mehr von Wagen und Kutschen genutzt werden konnte.

Vermutlich war es auf den damaligen Straßen eher lauter als heute – und das ohne Autos. Ständig läuteten Glocken, die ungefederten Räder der Kutschen und Karren ratterten in einem fort über das

resonanzverstärkende Pflaster. Postillione, Nachtwächter und die Türmer auf den Wehrgängen der Stadtmauern trompeteten, was das Zeug hielt. Auch auf Begleiter oder Bedienstete musste man ein Auge haben: Noch der 80-jährige Goethe

18. Jh.). Händler, die z. B. von Ulm nach Venedig ihre Waren transportieren wollten, durften diese nicht mit dem eigenen Fuhrwerk befördern. Die primitiven Straßen über die Alpen waren meist steil und gefährlich. Nur einheimische Fuhrleute



Reisewagen des Grafen Franz von Clam-Gallas

schief mit dem Schlüssel zum Holzschuppen unter dem Kopfkissen – Holz war kostbar und Personal nicht immer ehrlich.

Mit den Rodfuhrwesen entstand ein Wegenetz über die Alpen, das sicher und effektiv Waren und Personen über die Alpen transportieren konnte.

Dieses Rodfuhrwesen war ein landesfürstlich geregelter transalpiner Warentransport vom Ende des 13. Jahrhunderts bis in die Zeit Maria Theresias (Mitte

kannten diese Umgebung und konnten dadurch sicheren Transport gewährleisten. In vorgegebenen Ortschaften mussten die Händler ihre Waren niederlegen (Niederlags- bzw. Stapelrecht) und dafür bezahlen. Sichere Rodfuhrstraßen gab es von Augsburg aus über den San Bernardino oder über den Brenner Richtung Italien. Es bildete sich auf diesen Straßen ein recht sicheres und effizientes Transportsystem über die Alpen heraus, das

nicht nur von Händlern, sondern auch von Reisenden genutzt wurde.

In der frühen Neuzeit wurden zuerst wenig neue Straßen gebaut. Die meisten Investitionen bezogen sich auf Verbesserungen bestehender Verbindungen. Diese konnten zunehmend von Gespannen genutzt werden. Dadurch entstanden Expeditionen, die zumeist aus den Alpen kamen und die umfangreiche Transportaufgaben schnell durchführen konnten.

Parallel zur Entwicklung des Transportwesens entstanden die notwendigen Karten, die zuerst als Stationsverzeichnis bekannt wurden. In den Niederlanden und in Deutschland wurde die Herstellung von Landkarten gefördert. Mit dem um 1796 entwickelten Steindruck von Alois Senefelder konnten Wegekarten gedruckt werden, die bei Kaufleuten, Speditoren und dem Militär schnell eine weite Verbreitung fanden.

Die überregionalen Messen spielten für den Handel eine bedeutende Rolle. So war beispielsweise die Handelsstadt Leipzig nach Polen und Russland orien-

tiert, hatte aber auch exzellente Verbindungen nach Frankfurt, Augsburg, Bozen oder Venedig.

Neben dem Handel war die Entwicklung des beginnenden Bankensystems für den Straßen- und Wegebau von entscheidender Bedeutung. Wo Bankhäuser entstanden wurden die Handelsverbindungen verbessert und sicherer. Gleiches galt für die Gespanne und deren Wagen. Fuhrwerke und Transportkisten wurden normiert, Austauschstationen für Pferde und Übernachtungsmöglichkeiten für wohlhabende Reisende geschaffen. So wurde das Reisen in dieser Zeit, zumindest für wohlhabende Personen wie Goethe, mit der Zeit durchaus als angenehm und interessant empfunden.

Auch die gut gefederten Reisekutschen trugen dazu bei, dass der Reisekomfort verbessert wurde. Durch die Mitnahme von gut ausgebildeten Bediensteten konnten wohlhabende Reisende unbesorgt von Alltagstätigkeiten durchaus angenehm reisen und schön-



ne Landschaften und die damit verbundenen Ausblicke genießen und beschreiben.

Die schweren Reisewagen oder auch die Postkutschen waren zumeist sichere Transportfahrzeuge, aber nicht unbedingt die schnellsten Reisewagen. So wurden leichtere Fahrzeuge für Reisende entwickelt, die möglichst schnell von einem Ort zum anderen reisen mussten, die aber nicht reiten konnten oder wollten.

Diese leichten Reisewagen gab es in der unterschiedlichsten Bauformen. Gemeinsam war allen, dass die Wagen kürzer und damit leichter waren. In der Regel waren nur zwei Pferde vorgespannt und es wurde oft nur ein Kutscher zum Fahren eingesetzt. Bedienstete wurden nicht befördert, man benutzte das Personal der Auktionen für die Pferde oder die Knechte in den

Gasthäusern an der Reiseroute. Diese schnellen Reisewagen wurden gerne von Kaufleuten, Händlern oder Offizieren benutzt, da auch damals ein Zeitvorteil wirtschaftlich erfolgreich genutzt werden konnte. Der typische Wagen dieser Zeit war die „Landaulette“. Auf der folgenden Seite ist dieser Wagentyp abgebildet und beschrieben.

Die Stationen, an denen die Pferde gewechselt werden mussten, lagen durchschnittlich 25 Kilometer auseinander. Man war hier von den Kutschern abhängig, von Wagenmeistern und Knechten, welche die Achsen schmierten und „die selbst ein wenig geschmiert werden wollten“. Die Wirtshäuser hatten Blutsauger, Strohsäcke mit Flöhen und Wanzen. Und der Geruch muss fürchterlich gewesen sein. Nachts brannten Kerzen aus Rindertalg mit Blut- und Geweberesten. Mühsam wurde irgendwann durchgesetzt, dass Nachttöpfe erst nach 23 Uhr aus den Fenstern entleert werden durften.



Reisewagen des österreichische Kaiser Franz Joseph. Wagenzusammenstellung um 1855



Landaulet – Reisekutsche für zwei Personen

### 7.3.10 Landaulet

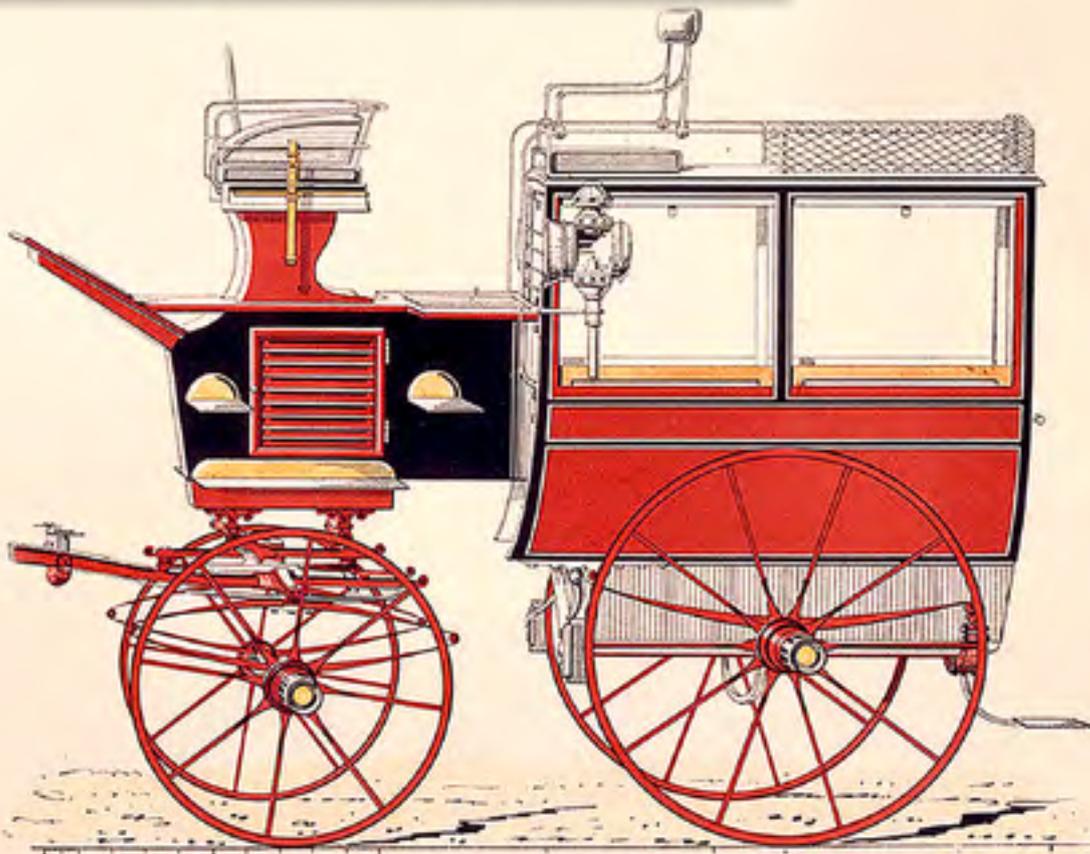
Die Landaulet oder auch Landaulette ist eine vierrädrige Reisekutsche für zwei Personen mit erhöhtem Kutschbock und einteiligem faltverdeck im hinteren Teil des Aufbaus. Der Wagen wurde immer zwispännig gefahren. Die Landaulet entwickelte sich aus dem Landauer, der schwerer und vor allem deutlich wetterfester gebaut war.

Die Landaulet war für das schnelle Reisen gebaut. Sie war leichter als der Landauer, sie hatte nur eine Sitzbank mit Blick

in Fahrtrichtung. Ein Dienersitz war häufig nicht vorgesehen. Stauräume für Gepäck und Reiseproviant war nur begrenzt verfügbar, so dass mit kleinem Gepäck verweist werden musste.

In der Landaulet waren die Reisenden durchaus dem Wetter ausgesetzt. Daher wurden im Laufe der Zeit geschlossene Wagen gebaut, die im hinteren Bereich ein faltverdeck zum öffnen hatten. Das ergab ein Fahrzeug mit ungeschütztem Kutschersitz, geschlossenem Passagierabteil und einem faltverdeck hinten.

Vorlagenblatt für eine Omnibus-Mail um 1880 – siehe Seite 176



OMNIBUS MAIL N° 327

DESSINÉ ET PUBLIÉ PAR L. LAGARD, 22 RUE DES ACACIAS PARIS

### 7.3.11 Exkurs: Wagenmode in Europa

Solche illustrierten Vorlagenblätter mit erklärenden Textheften halfen den Wagenbauern und den Kunden, auf dem neuesten Stand der Wagenmode zu sein.

Kutschen wurden in Europa selten in größeren Serien gebaut, sondern in der Regel nach Bestellung als Einzelstück geplant und hergestellt. Bei der Bestellung lies sich ein Kunde vom Kutschenbauer persönlich beraten. Diese bezogen von entsprechenden Verlagen die „Guides du Carrossier“. Diese Vorlagenblätter konnten im Abonnement bezogen werden und halfen den Beteiligten dabei, ihre Kutsche entsprechend dem aktuellen Geschmack zu bauen. Ein Kunde konnte mit Hilfe dieser Blätter seine Wünsche bezüglich

Lackierung, Polsterung und Ausstattung anbringen und dabei Zeitgeschmack und die Modeströmungen berücksichtigen.

Die Funktion dieser Vorlagenblätter und der beiliegenden technischen und gesellschaftlichen Beschreibungen ist durchaus mit jener der Abbildungen in heutigen Autozeitschriften vergleichbar. Oft berichteten die „Guides du Carrossier“ über Ausstellungen und dort gezeigte Kutschen, Schlitten und Moden.

Für viele Kutschenbauer war es üblich, eine gewisse Lehrzeit in Paris, London oder Berlin zu verbringen. Da sie dann die aktuelle Wagenmode aus den Hauptstädten mitbrachten waren Kunden immer wieder bereit, den Bau neuer und modernerer Wagen zu finanzieren.

### 7.3.12 Marathonwagen

Einer der am häufigsten verwendeten Wagen im Fahrsport ist der Marathonwagen. Dies ist ein wendiger, robuster Wagen, die ein-, zwei- und vierspännig gefahren wird. Dabei wird der Wagen für Freizeitaktivitäten, Trainings- und Ausbildungsfahrten und bei Fahrsport-Wettbewerben genutzt. Marathonwagen haben im Fahrsport wohl die höchsten Belastungen auszuhalten und müssen daher entsprechend stabil gebaut sein. Bei Fahrsport-Wettbewerben werden Geländeprüfungen fast ausschließlich mit diesem Wagentyp gefahren, bei Hindernis- und Dressurprüfungen wird auch mit anderen Wagen gefahren.

Marathonwagen weisen eine enge turniergerechte Spur auf – meistens 126 cm. Sie haben große Räder, eine gute (Luft-) Federung und in der Regel einen kurzen Radstand. Eine echte Aufstiegshilfe für Fahrer oder Beifahrer ist meistens nicht vorhanden.

Der Fahrersitz ist rechts vorne auf der Fahrerbank fest angebracht. Bei Einspänner-Marathonwagen kann sich der Fahrersitz auch in der Mitte befinden. Hinter der Sitzbank befindet sich eine tiefliegende, offene Plattform, zwei schmale Sitzplätze und stabile Haltegriffe.

Auf der Plattform können ein oder zwei Beifahrer (sogenannte Groom's) stehen. Bei Trainingsfahrten und Wettbewerben steht der Groom auf der hinteren Plattform. Dort stabilisiert in schnell gefahrenen Kurven den Wagen, indem er sich mit seinem Gewicht entsprechend der Geschwindigkeit in die Kurve legt, mehr Gewicht auf die Achse bzw. Hinterräder bringt und insgesamt versucht, die Fahrt zu sichern und den Wagen stabil in Fahrt zu halten.

Marathonwagen weisen vier Scheibenbremsen auf, haben eine Lenkverzögerung und immer öfter zusätzlich eine Drehkränzbremse.

Die neuesten Modelle der Marathonwagen können mit luftgefederten Rädern und zwei gelenkten Achsen ausgeliefert werden. Da ist viel robuste Technik im

Einsatz, die im Zusammenspiel ein gutes Fahrgefühl und eine sichere Straßenlage ergibt. Dieses gute Fahrgefühl bei vielen Marathonwagen kommt aber nicht allein von den Dämpfern der Luftfederung her, sondern im Wesentlichen von der Einzelradaufhängung hinten. So werden die unvermeidbaren Stöße dort aufgenommen, wo sie entstehen, und wird nicht – wie bei einer starren Achse – auf die andere Fahrzeugseite übertragen. Insgesamt liegt ein Marathonwagen mit Einzelradaufhängung dadurch ruhiger, denn er hält besser und sicherer den Kontakt zum Boden. Das macht sich besonders angenehm bemerkbar, wenn ein Gespann im unebenen, harten Gelände bei hoher Geschwindigkeit unterwegs ist.

### Marathonwagen im Fahrsport

Da Marathonwagen wendig und aufgrund ihrer Bauweise sehr robust sind, werden diese Wagen zum Training und im sportlichen Wettkampf eingesetzt. Ein solcher Wettkampf mit Marathonwagen könnte wie folgt aussehen.

Im turniermäßigen Fahrsport wird eine in drei bis fünf Teilstrecken aufgeteilte Strecke gefahren, die eine Distanz zwischen 15 und 18 km aufweist. Die verschiedenen Teilstrecken sind in den Gangarten Schritt oder Trab und in Mindest- und Höchstzeiten zu fahren. Die zeitlichen Vorgaben für die einzelnen Teilstrecken sind einzuhalten.

Der letzte Streckenabschnitt weist zwischen fünf und acht Hindernisse auf, die möglichst schnell zu durchfahren sind. Häufig sind dabei auch Geländehindernisse wie etwa Wasserdurchfahrten oder Steigungen zu bewältigen.

Im Hindernisparcours darf galoppiert werden. Gefahren wird diese Geländeprüfung mit einem Marathonwagen. Der Groom stabilisiert in schnell gefahrenen Kurven die Kutsche durch teilweise extrem aussehende Gewichtsverlagerungen. Weiter sagt er dem Fahrer, zumindest bei eingespielten Teams, die Linienführung an, also den optimalen Weg durch die einzelnen Hindernisse.



Marathonwagen zweispännig gefahren

### 7.3.13 Karosse

Im Barock (ca. 1570 bis 1770) wurde in Frankreich die „Carrosse“ entwickelt. Dieser schwere Wagen wurde als schwerer und bequemer Reisewagen und als Staatskarosse genutzt.

In der Entwicklung des Kutschenbaus war die Karosse ein Wagentyp, der einige wichtige Neuerungen brachte. Der Wagen entwickelte sich aus dem mittelalterlichen Kobel, einem offenen mittelalterlichen Reisewagen, der bis ins 16. Jahrhundert gebaut wurde und hauptsächlich von Damen genutzt wurde. Ihr quadratischer und später trapezförmiger Wagenkasten war an vier Lederriemen zwischen zwei massiven Gestellbrücken aufgehängt. Eine weitere Neuerung, die im Kutschenbau Eingang fand, war die Drehkranzlenkung, die in Verbindung mit Schwanenhals und kleineren Vorderrädern einen deutlich größeren Lenkeinschlag gegenüber der alten Reibscheitlenkung ermöglichte.

Der kastenförmige Kobel wurde verbesserte, indem er Seitenwände und ein festes Dach bekam. Die Fenster wurden mit Stoff oder Leder verhängt, später auch mit Glas versehen, um das Reisen für die Insassen angenehmer und wetterunabhängiger zu machen.

Um einen bequemen Einstieg zu ermöglichen, wurden die Türen tiefer gesetzt, zum Teil mit einklappbaren Stufen. Durch das Tiefersetzen des Einstiegs wurde der Langbaum verdeckt, so dass dieses tragende Element des Wagens fast nicht mehr sichtbar war. Dies ist an der rechts oben abgebildeten Konstruktionszeichnung der Karosse gut zu erkennen.

Am grundlegenden Aufbau des Fahrgestells, insbesondere dem Langbaum und der Aufhängung wurden keine bedeutenden Veränderungen vorgenommen. Die Art der Aufhängung bescherte den Reisenden eine relativ stoßfreie Fahrt, da die Schläge und Stöße der Kutsche über die Aufhängung nur indirekt an den Wagenkasten weitergegeben wurden. Dieser hing in vier Federn und besaß Vorder- und Rücksitz, so dass bis zu vier Personen darin Platz fanden.

### 7.3.14 Prunkkarosse

Ein weithin bekannter Karossierwagen ist die „Grand Carrosse“, die große Prunkkarosse. Durch den enorm aufwändigen Prunk war die Karosse ein beeindruckender Staatswagen, der den Status eines fahrenden Thrones hatte und nur Herrschern vorbehalten war. Nur besonders kräftige Pferde, die Karrossiers wurden vor diesen Wagentyp als Sechser- oder Achterzug eingespannt.

Diese Wagen wurde fast nur von Staatsoberhäuptern benutzt und diente meist als Krönungs-, Repräsentations- und Galawagen. Auch zu Hochzeiten von Thronfolgern wurden diese Wagen immer wieder verwendet.

Karossen waren teuer. Sie wurden in speziellen Manufakturen gebaut. Wagner, Schreiner, Schmiede, Lackierer, Linierer, Vergolder oder Sattler bauten diese Wagen in Handarbeit.

Die Abbildungen der gegenüberliegenden Seite zeigen oben die Konstruktionszeichnung eines solchen Wagens, darunter ist die zeitgenössische Darstellung der fertigen Karosse zu sehen. Die Ausschmückung der Karosse ist in der bildlichen Darstellung sicherlich etwas übertrieben.

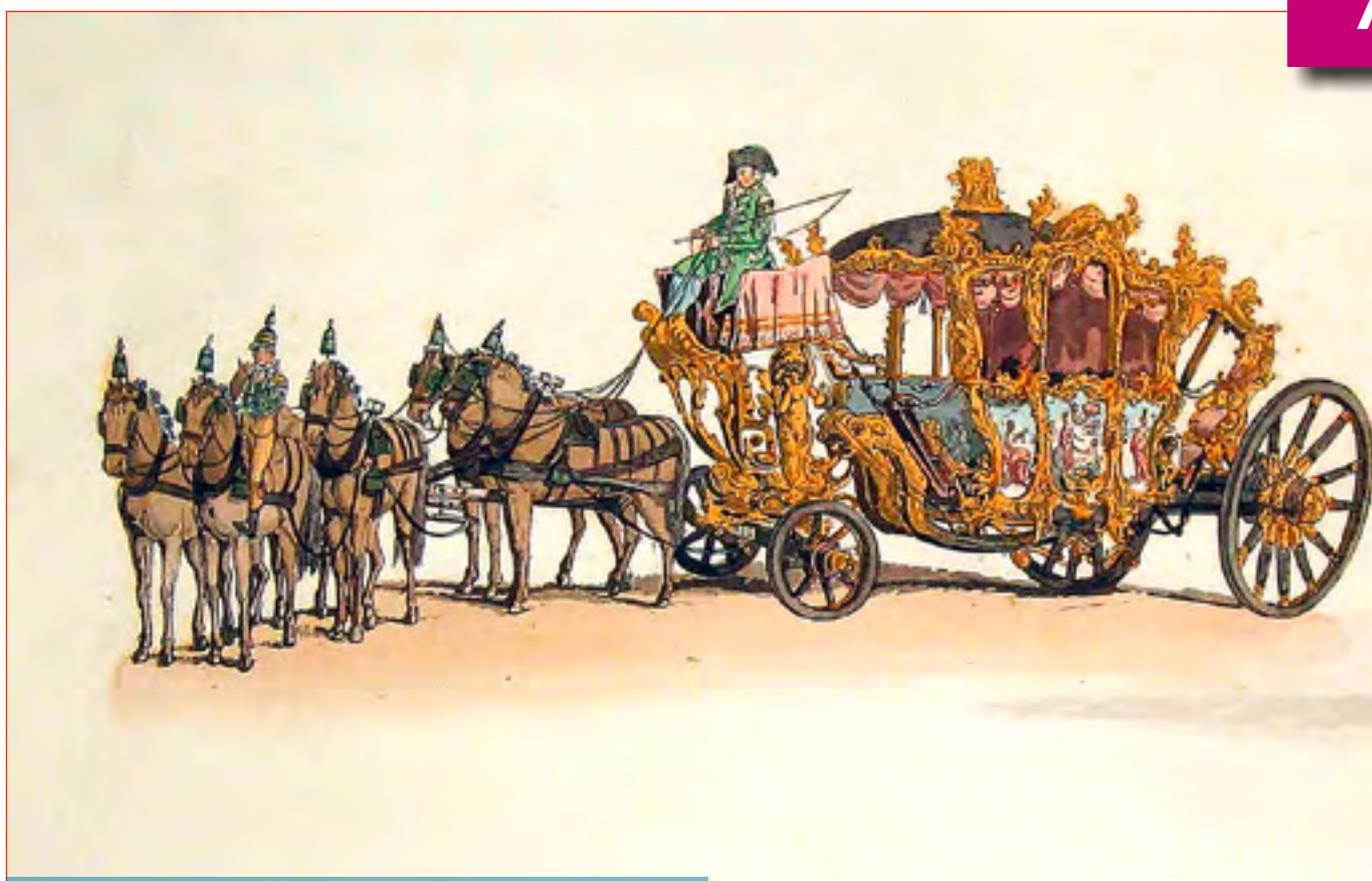
Die Karosse wird mit einer Sechserzuganspannung dargestellt. Die Details in der Ausschmückung stimmen nicht genau mit der Entwurfszeichnung überein.

Mitte des 18. Jahrhunderts wurden immer weniger Karossen gebaut. In der Folge wurde in Frankreich der Begriff „le carrosse“ nur noch für pompöse Staatswagen verwendet.

Heute sind derartige Wagen fast nur noch in Museen anzutreffen. Oder in Großbritannien bei der Queen. Sie hat eine „neue Staatskarosse“ in Gebrauch, die auf der folgenden Seite abgebildet ist. Mit diesem Wagen fährt sie zu Parlamentseröffnungen, zu Hochzeiten oder der Wagen wird bei Staatsbesuchen zu Repräsentationszwecken eingesetzt. Manche Staatsoberhäupter besuchen – so wird berichtet – Großbritannien nur, um in diesem Wagen mit der Queen zu fahren.



Konstruktion Prunkkarosse von Sir William Chambers and Giovanni Battista Cipriani, 1760



Lord Mayors State Coach, colorierter Druck um 1805



London: Die Staatskarosse der englischen Königin



### Bildnachweis:

- Seite 82 Scheibenbremse; [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:P-fingstTunier\\_2013\\_Kutschen-Korso\\_Scheibenbremse.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:P-fingstTunier_2013_Kutschen-Korso_Scheibenbremse.JPG)
- Seite 83 Dogcart; [https://en.wikipedia.org/wiki/Dog\\_Cart](https://en.wikipedia.org/wiki/Dog_Cart)
- Seite 84 Dog Cart; Chris Grabham, Carriage from the Mossman collection, Luton Museums Service
- Seite 85 Dos-à-dos; Chris Grabham, Carriage from the Mossman collection, Luton Museums Service
- Seite 85 Vis-à-vis-Wagen; Chris Grabham, Carriage from the Mossman collection, Luton Museums Service
- Seite 85 Phaëton; Chris Grabham, Carriage from the Mossman collection, Luton Museums Service
- Seite 86 Spider Phaëton
- Seite 87 Wagonette, Break, Große Wagonette;
- Seite 88 Jagdwagen von oben nach unten: [www.kutschenhandel-sachsen.de/dressurwagen.html](http://www.kutschenhandel-sachsen.de/dressurwagen.html) (wagonette)
- Seite 89 Jagdwagen des Herzogs von Orléans aus Johann Christian Ginzrot Wagen und Fuhrwerke Prisma Verlag 1981
- Seite 90 Jagdbreak („Break de Chasse“) des Grafen Franz von Clam-Gallas Hofwagenfabrik Marius (Wien), um 1880. Inv. Nr.: D 26 Kunsthistorisches Museum Wien
- Seite 93 Livree eines Kutschers oder Lakaien der Fürsten Thurn und Taxis Anfang 20. Jahrhundert KHM, MD, D 14/1 Wien, Kunsthistorisches Museum
- Seite 94,95 Reisewagen des österreichische Kaisers; [www.equineheritageinstitute.org/horses-in-history/](http://www.equineheritageinstitute.org/horses-in-history/)
- Seite 96 Landalet – Reisekutsche für zwei Personen; [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Landalet-Kutsche,\\_Baujahr\\_1898\\_\(2\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Landalet-Kutsche,_Baujahr_1898_(2).jpg)
- Seite 97 Vorlagenblatt für eine Omnibus-Mail um 1880; Historisches Museum, Museum für Pferdestärken Basel; [www.hmb.ch/medien.html](http://www.hmb.ch/medien.html)  
[www.hmb.ch/museum-pferdestaerken.html](http://www.hmb.ch/museum-pferdestaerken.html)  
[www.hmb.ch/sammlung/object/vorlageblatt-fuer-kutschenbau-zu-einem-omnibus-mail.html](http://www.hmb.ch/sammlung/object/vorlageblatt-fuer-kutschenbau-zu-einem-omnibus-mail.html)
- Seite 101 Konstruktionszeichnung Prunkkarosse von Sir William Chambers and Giovanni Battista Cipriani, 1760
- Seite 101 Lord Mayors State Coach, colorierter Druck um 1805
- Seite 102/103 London: Der Wagen der Queen; The Royal Mews, London; Irish State Coach, photographer: David Cripps. The Royal Collection 2009, Her Majesty Queen Elizabeth II

# Schlitten

Schlittenarten  
Prunkschlitten  
Schnee



Vis-à-vis-Schlitten mit Lakaiensitz

## 8.1 Kufenfahrzeuge

Schlitten weisen, im Gegensatz zu Kutschen keine Räder auf, sondern haben metallbeschlagene Kufen. Auf diesen Kufen ist eine Transportkonstruktion angebracht, mit der Personen oder Waren befördert werden. Pferdeschlitten eignen sich nahezu ausschließlich für eine Verwendung im Winter, da man mit ihnen gut über Schnee fahren kann, aber eine Verwendung auf schneefreien Wegen oder Straßen nicht möglich ist. Auf nassem Wiesen können Schlitten allerdings verwendet werden, da hier ein Gleiten des Fahrzeuges möglich ist. Dies macht man sich immer wieder beim Einfahren junger Pferde zu nutze.

Schlitten sind Kufenfahrzeuge, die von Pferden gezogen werden. Die meisten älteren Pferdeschlitten in Europa haben dabei folgenden Grundmerkmale:

- ungefederte Konstruktion
- durchgehende Metallkufen
- keinen Drehkranz, der das Fahren einer Kurve erleichtert

Moderne Pferdeschlitten sind häufig gut gefedert, so dass man während der Fahrt nur wenige Erschütterungen bemerkt. Im Schnee wird dadurch ein sehr weiches und sanftes dahingleiten des Schlittens erreicht, vor allem wenn viel Schnee liegt.

### Schlittennutzung früher und heute

Pferdeschlitten wurden noch bis in die 50er Jahre in vielen Gegenden zum Transport von Waren und als praktisches Fortbewegungsmittel im Winter eingesetzt. Für den Personentransport kamen Schlitten insgesamt aber weniger zum Einsatz als zum Gütertransport. Der Personentransport mit Schlitten in größerem Umfang wurde eigentlich erst durch den Tourismus wirklich attraktiv.

Oft wurden durch Pferdeschlitten auch Postwagen ersetzt, wenn ein Winter besonders schneereich war. Dadurch war es möglich, dass die Post bei nahezu jedem Wetter zu den Empfängern gebracht wurde. Pferdepostschlitten fanden vor allem in gebirgigen Gegenden Verwendung.

Weiter wurden früher notwendige Dinge mit Schlitten von den Feldstadeln zu den Höfen der Landwirte oder in die Dörfer transportiert. Im Sommer und Herbst wurden die Feldstadel mit den Dingen befüllt, die im Winter gut mit Schlitten transportiert werden konnten.

Von Menschen, Ochsen und Pferden gezogen, transportieren Lastschlitten Brennholz und Christbäume aus den Wäldern. Holzknechte karrten auf Kufen Baumstämme zu den Höfen. Die praktischen Schlitten schafften alles herbei: Heu und Steine, Jauche, Brennholz, Mehlsäcke oder Milchkanen.

Auf dem Land gehören einfache Kufenfengleiter zu den landwirtschaftlichen Hilfsmitteln der Bauern im Winter: Flachschlitten, die man an den Hörnern packt und hinter sich herzieht, dürfen auf keinem Bauernhof fehlen.

Und wir alle kennen das überlieferte und romantische Bild in der Weihnachtsnacht: Unzählige Lichter bewegen sich durch die Winternächte, streben zu den Kapellen und Kirchen in den Dörfern. Wer ein Pferd und einen Schlitten mit Fackelaufsatz oder Laternen besitzt, fährt zu den Weihnachtsmessen, wenn die Wege nicht gerade verweht sind.

In Nordamerika wurden Schlitten mit Blattfedern entwickelt, die geteilte, ski-ähnlichen Kufen und einem Drehkranz hatten. Dadurch konnten engere Kurvenradien gefahren werden. Die Gefahr, dass beim Schlittensfahren eine Deichsel gebrochen ist wurde dadurch verringert.

In Europa gibt es fast nur Schlitten mit der seit Jahrhunderten üblichen ungefederten Konstruktion mit durchgehenden Metallkufen. Bei neueren Schlitten können die Kufen jedoch durch einen Satz abklappbarer Räder und durch eine Federung ergänzt werden. Je nach Schneelage kann dann auf Kutsch- oder Schlittenbetrieb umgestellt werden.

Für das Ziehen eines Schlittens reicht normalerweise die Kraft eines Pferdes aus. Aber der Schlittenfahrer besitzt häufig zwei Pferde, da ja immer Sommerbetrieb vor dem Wagen mit zwei Pferden

gefahren wird. Aus diesen Gründen und zur Sicherheit des Fahrens im Schnee wird daher ein zweites Pferd dazu gespannt.

In einem Schlitten können Fahrgäste eine Tour im ruhigen Tempo genießen. Eingewickelt in warme Wolldecken kann die vorbeiziehende Winterlandschaft betrachtet werden. Diese touristische Verwendung der Schlitten ist heute die Hauptnutzung für diese Fahrzeuge in den Winterwochen. Aus den Wintersportorten der Alpen oder der Mittelgebirge kommen heute die meisten Bilder und Berichte über gelungene Schlittenfahrten.

### 8.2 Kurze Schlittengeschichte

Das älteste Transportmittel der Menschheit waren schlittenähnliche Gefährte. Und diese ersten schlittenähnlichen Gefährte kamen ohne Schnee zurecht. In Ägypten wurde der Transport großer Gewichte auf hölzernen Ladeflächen dadurch ermöglicht, dass unter diesen Gleitkufen angebracht waren. Diese Transportschlitten wurden von Tieren, aber auch von Menschen gezogen.

Schlitten als Lastenträger nutzen auch die Römer. In den schneereichen Gebieten Nord- und Osteuropas waren sie oft das einzig mögliche Transportmittel. Neben den Lastschlitten gab es auch

relativ komfortable Reiseschlitten. Wer wohlhabend war fuhr in einem geschlossenen Reisekasten, um vor dem

Winterwetter geschützt zu sein. Eingepackt in Decken oder Felle und versehen mit Heizsteinen war diese Art des Reisen durchaus angenehm.

**Machtdemonstration mit dem Schlitten**  
Schlitten waren in den kalten Jahreszeiten ein hervorragendes Herrschaftsmittel, um auch im Winter die Öffentlichkeit mit prachtvollen Auftritten zu beeindrucken. Der Adel dokumentierte der Bevölkerung seine Macht, seinen Einfluss und Wohlstand. Hilfsmittel dazu waren die Prunkschlitten, die so zu einem unverzichtbaren Instrument des höfischen Lebens erhoben wurden.

Zu Weihnachten und Silvester stellte der Adel gerne prunkvolle Schlittenzüge zusammen. Begleitet vom rhythmischen Dröhnen der Pferdehufe und untermalt vom dauernden Läuten der Schlittenglocken bewegte sich die adelige Oberschicht durch ihre Städte, Dörfer, Wälder und über ihre Felder und zeigte so Macht und Wohlstand.

Die Fürsten im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation bestanden vehement auf ihrem Vorrecht des Schlittensfahrens. Verordnungen regelten streng hierarchisch, wer welche Schlittenart besitzen, wo und wann damit gefahren werden durfte.

Kaiser, König und Fürsten eröffneten die Fahrsaison mit prachtvollen Schlittenparaden über die großen Plätze ihrer Residenzen. Auch wohlhabende Bürger der reichsfreien Städte ertrotzten sich das Schlit-



Prunkschlitten des Fürsten Windisch-Graetz



Prunkschlitten aus der Sammlung des Schlosses in Bad Urach



Barocke Prunkschlitten • Schloss Bad Urach

Entwurfszeichnung für einen Prunkschlitten um 1750



tenfahrprivileg und zeigten ihre Prunkschlitten. Erst nach der Französischen Revolution 1789 und dem allmählichen Niedergang des Absolutismus dürfen alle Bürger ungestraft die Freuden des Schlittenfahrens genießen. Doch zurück zu den Schlittaden und deren Folgen für die Bürger.

### Schlittaden

Die Bevölkerung sollte ihre Regenten nicht nur bewundern und bestaunen, sondern hatte auch Häuser, Plätze und Wege der betroffenen Ortschaften mit Fackeln und Lichtern für die Umzüge zu schmücken. „Schlittaden“ fanden vorzugsweise abends und nachts statt. Die Fackeln erzeugte eine einzigartige Atmosphäre. Das viele Gold und Silber der Verzierungen kam dabei beeindruckend zur Geltung.

Künstler lieferten Entwürfe für die Prunkschlitten. Anregungen gaben Vorlagenbücher, die an den Höfen und bei Kutschenbauern weit verbreitet waren. So verfasste der Stallmeister und Schriftsteller Georg Engelhard von Löhneysen 1587 einen Ratgeber für Turnier- und Rit-

terspiele, in dem 60 verschiedene Schlittenentwürfe abgebildet waren. Bis ins 18. Jahrhundert erfuhr dieses Werk „Della Cavalleria“ Neuauflagen.

Bei Umzügen, geselligen Ausflügen aufs Land oder bei Jagdgesellschaften wurde es den mitfahrenden Damen der Gesellschaft mit wärmenden Schlittendecken und aufgeheizten Ziegelsteinen so angenehm wie möglich gemacht. Oft war es so kalt, dass die wärmende Kleidung wie Muff und Pelz nicht ausreichten. Die Ausfahrten waren beliebt, auch wegen den sich ergebenden außerehelichen Amouren in den Schlitten.

Die Hofgesellschaften jener Zeiten waren Spassveranstaltungen mit Freude an Maskeraden und dem Zurschaustellen von Macht und Reichtum. Dieser Spass wurde auch auf den im Winter stattfindenden Karneval übertragen. Dem Adel gefiel der Umgang mit Kostümen und prachtvollen Schlitten. Er veranstaltete öffentlichen Paraden, die von Musikcorps begleitet wurden. Diese saßen auf langen Schlitten und spielten während der Fahrt ihre Instrumente zur Unterhaltung der adeligen Hofgesellschaft.

### 8.3 Schlittenarten

Man unterscheidet zwischen Gebrauchsschlitten, Prunkschlitten, Herrschafts-, Spazier- und Parkschlitten. Eine ganz exakte Unterscheidung ist bei den drei letztgenannten Schlittenarten manchmal schwierig, da sich die unterschiedlichen Schlitten oft nur durch Kleinigkeiten unterscheiden. Eine Besonderheit stellen die historischen Prunkschlitten dar. Die vorhandenen Schlitten werden praktisch nicht mehr genutzt, da sie als Kulturgut für eine praktische Verwendung im Schnee zu kostbar sind.

#### Gebrauchsschlitten

So wie es für die normale Feldarbeit Wagen gab, die zum Transport von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und anderen Gütern eingesetzt wurden, gab es für den Transport im Winter Schlitten für alle notwendigen Aufgaben. Die Wagen und Schlitten waren einfach und stabil gebaut. Es gab ein und zweiachsige Leiterwagen, die zum Fahren von Lasten bestimmt waren. Je nach Transportzweck waren die Wagen mit offenen Stäben bzw. Leitern oder als geschlossene Kastenwagen aufgebaut. Von einer Achse zur anderen lagen zumeist zwei Tragbäume, mit Bodenplatten. Darauf wurden die Lasten geladen. Die Räder waren bei Zweiachsern zumeist gleich groß, was nur eine eingeschränkte Lenkbarkeit der Wagen zur Folge hatte, da sich der einfache „Drehkranz“ kaum bewegen ließ.

Daher war es nicht ungewohnt, dass Schlitten schwer lenkbar waren und einen großen Kurvenradius benötigten.

Gebrauchsschlitten wurde in der Landwirtschaft nicht nur durch Pferde gezogen. Kühe, Ochsen, Esel oder auch der Mensch mussten sich „in die Sielen“ legen, um Transportaufgaben zu bewerkstelligen. Mit den verfügbaren Wagen oder Schlitten wurden auch „Speditionsaufträge“ abgewickelt. Da die Bauern Fahrzeuge hatten, die Lasten transportieren konnten, wurden mit diesen Fuhrwer-

ken auch Transporte für das Handwerk, den Straßen- und Brückenbau, die Forstwirtschaft und das Militär übernommen. Es gab lange Kolonnen solcher Transportfahrzeuge für das Militär, vor allem wenn die Truppen eines Landesherrn weit entfernt im Einsatz waren.

#### Prunkschlitten

Das Gemälde „Nächtliche Schlittenfahrt König Ludwigs II.“ von R. Wenig aus dem Jahr 1880 ist das wohl bekannteste Gemälde einer Schlittenausfahrt. König Ludwig II von Bayern fährt bei Nacht in einem Renaissance-Schlitten mit Vierspänner und Vorreiter. Angeblich ist dies der erste Schlitten der Nachts mit elektrischer Beleuchtung unterwegs war. In dem prächtigen Putten-Schlitten von 1872 waren die Batterien in einem Kasten versteckt.

Das Bild auf Seite 117 zeigt den Zweck der Prunkschlitten. Sie dienten der Zerstreuung, Unterhaltung und Repräsentation des herrschenden Adels.

Eskortiert von Fackelträgern und Paukern, fuhr der Herzog von Württemberg Nachts mit Dutzenden seiner Prunkschlitten durch die Stadt. Das Volk bestaunte diese spektakulären Umzüge, mit denen er seine herausragende Stellung in der Sozialhierarchie zur Schau stellte. Wilde Tiere und Fabelwesen, Bären und Löwen, Kentauren und Meerweibchen zogen den Herzog über den Schnee, oder er saß auf Wagengespannen, die antike Gottheiten wie Diana und Neptun für ihn steuerten.

Im Absolutismus sind Schlittenfahrten Teil jener aufwendigen Repräsentation, die der Herrscher betreiben musste, um insbesondere dem Volk seine herausragende Stellung vor Augen zu führen. Schlittenfahrten und die dazugehörigen Schlitten wurden deshalb wie Bühnenspektakel effektiv für das Publikum inszeniert.

#### Herrschaftsschlitten

Herrschaftsschlitten haben Platz für vier Herrschaften, also vier Fahrgäste. Dazu

Abbildungen Sammlung Bollweg



Landwirtschaftlicher Gebrauchsschlitten für den Zug durch Person oder Tier



Landwirtschaftlicher Gebrauchsschlitten mit mechanischer Bremse

noch der Kutscher und ein Beifahrer. Die Sitzbänke sind vis-à-vis angeordnet und man sitzt vergleichbar wie in einem Landauer. Manche der Schlitten weisen noch einen zusätzlichen Groom-Sitz auf.

Derartige Schlitten wurden heute häufig von den Besitzern in langwieriger Kleinstarbeit restauriert, da es solche Gefährte kaum noch neu zu erwerben gibt. Ist solch ein alter Schlitten einmal fertig, kann man mit ihm herrlich die Winterlandschaft genießen.

### Spazierschlitten

Zwei Personen haben in einem Spazierschlitten angenehm Platz. Die Beinfreiheit ist zumeist recht großzügig bemessen.

Auf dem Kutschbock können weitere zwei Personen Platz nehmen, natürlich der Kutscher und sein Beifahrer.

Spazierschlitten laden – wie der Name das bereits ausdrückt – zu entspannten Spazierfahrten im Winter ein. Während es sich die Fahrgäste hinten im Schlitten gemütlich machen, muss der Kutscher vom Kutschbock aus das Gespann fahren.

### Parkschlitten

Parkschlitten unterscheiden sich kaum von Spazierschlitten. Neben dem Kutschbock haben sie auch noch eine kleine Fläche, auf der Gepäck verstaut werden oder alles mitgeführt werden kann, was für ein Picknick unerlässlich ist.

### Schlitten einfach mal anschauen

Schlitten, auch die Prunkschlitten, waren Gebrauchsgegenstände, die einem hohen Verschleiß unterlagen. Daher überdauerten nur relativ wenige Exemplare die Jahrhunderte. Gut erhaltene Prunkschlitten sind wirkliche Raritäten, denn durch die verwendeten Materialien, ihre teilweise filigrane Bauweise und den reichen Schmuck waren und sind sie besonders empfindlich.

Man findet daher selten größere Sammlungen mit wirklich gut erhaltenen Schlitten. In einigen Museen wie auf der fränkischen Festung Coburg oder im thüringischen Residenzschloss Heidecksburg sind noch einige gut erhaltene Schlitten vorhanden.

Die weltweit größte Sammlung von Prunkschlitten in Deutschland besitzt das Baden-Württembergische Landesmuseum in Stuttgart. Die Schlitten stammen hauptsächlich aus dem Besitz der Herzöge und späteren Könige von Württemberg und werden im Residenzschloss von Bad Urach ausgestellt. Eine sehenswerte Sammlung aus der Zeit des 17., 18. und 19. Jahrhunderts in einer wunderschönen Umgebung. Zu finden in der Bismarckstraße 18, 72574 Bad Urach, Tel. 07125/15 84 90, [www.schloss-urach.de](http://www.schloss-urach.de).

Die wahrscheinlich größte private deutsche Schlittensammlung hat der Bielefelder Horst-August Bollweg († 2016) über fast 50 Jahre zusammengetragen. Direkter Kontakt zur Sammlung über <https://schlittentraeume.com>.

Einen Teil der rund 250 völlig unterschiedlichen historischen Schlitten aus der Sammlung Bollweg kann auf Schloss Wendlinghausen besichtigt werden. Wunder schön aufbereitet ist die Schlittensammlung Bollweg/Tiemann für jeden Pferde- und Kutschenfreund zu empfehlen: Schloss & Gut; Gut Wendlinghausen, Am Schloss 4, 32694 Dörentrup, Kontakt: Katja und Holger Tiemann, Schlossgelände Wendlinghausen, [www.schloss-wendlinghausen.de](http://www.schloss-wendlinghausen.de), Telefon 0171/1 77 19 19, [www.historische-schlitten.com](http://www.historische-schlitten.com).



Nächtliche Schlittenfahrt König Ludwigs II. von Bayern



Rechts: königlicher Schlitten mit Beleuchtung



Pause mit einem Vis-à-vis-Schlitten

**Bildnachweis:**

Seite 108 Prunkschlitten des Fürsten Windisch-Graetz, Reiches Schlittengeschirr des Wiener Hofes; Abbildung: Museum [www.burg-posterstein.de](http://www.burg-posterstein.de); Kaiserliche Wagenburg Wien

Seite 109 Schlittensammlung des Schlosses Bad Urach

Seite 110 Schlittensammlung des Schlosses Bad Urach; [www.schloss-urach.de/schloss/ausstellungen/prunkschlittensammlung/](http://www.schloss-urach.de/schloss/ausstellungen/prunkschlittensammlung/)

Seite 111 Prunkschlitten Entwurfszeichnung um 1750; [http://sammlungenonline.albertina.at/?query=Inventarnummer=\[37640\]&showtype=record](http://sammlungenonline.albertina.at/?query=Inventarnummer=[37640]&showtype=record)

Seite 113 Landwirtschaftliche Gebrauchsschlitten; Sammlung Bollweg

Seite 115 München, Schloss Nymphenburg, Gemälde „Nächtliche Schlittenfahrt König Ludwigs II.“ von R. Wenig, 1880

König Ludwig II von Bayern bei einer nächtlichen Schlittenfahrt im Renaissance Schlitten, mit Vierspänner und Vorreiter.





# Equipage

**Städtische Anspannung  
Ländliche Anspannung  
Kleidung auf dem Wagen**



Fast korrekte Aufmachung (Handschuhe!): Fahrer und Beifahrer bei städtischer Anspannung

Der Begriff „Equipage“ war nach der Definition von Graf C. G. Wrangel vielschichtig. So schreibt er im Jahr 1890, man sollte beachten, „dass gerade die Anschaffung und Zusammenstellung einer in jeder Einzelheit korrekten Equipage tatsächlich keine leichte Aufgabe ist“.

Graf Wrangel unterscheidet um 1890 die folgenden Anspannungsarten:

- Gala – Galageschirr für Karossierpferde an reich verzierter Karosse mit aufwändigen Beschlägen, zwei bis drei Diener in Pelz, Livré und Perücke gekleidet, Kutscher in attraktiver Kutscheruniform.
- Täglicher Gebrauch – Landauer, Phaëton, Coupe o.ä., nicht zu reich beschlagenes englisches Kuntgeschirr, Kutscher und Groom mit Livree oder elegantem Anzug, Wappen an den Türen.
- Landwirtschaftlicher Gebrauch – hier wird wenig ausgesagt, obwohl die landwirtschaftliche Anspannung die häufigste in dieser Zeit war. Die praktische und funktionssichere Zusammenstellung eines Gespanns war hier angesagt.

Dass darüber nicht viel berichtet wurde war in der damaligen Zeit verständlich. Ober- und dazugehörige kleine Bildungs-, Militär- und Bürgerschicht haben sich für die Anspannungen der Landbevölkerung wenig interessiert. Warum auch?

Auch heute ist es ein schwieriger Begriff: Equipage!? Definieren wir ihn aus unserer Sicht: Die Ausstattung und Darstellung der Gesamtheit eines Gespannes wird als „Equipage“ bezeichnet. Dabei gilt als die wichtigste Regel für das Herausbringen eines Gespanns, dass ein harmonischer Gesamteindruck bei der Zusammenstellung von Pferd, Wagen und Fahrern erreicht wird.

Das Zusammenspiel von Pferden, Geschirr, Wagen, Fahrer, Gästen und Groom ergeben ein Gesamtbild bei der Betrachtung und eventuellen Bewertung eines Gespannes. Im Stehen oder in der Bewegung sollte jedes Gespann den Eindruck eines harmonischen Ganzen vermitteln.

Selbst ein Laie bemerkt relativ schnell ob eine Gespann in seiner Gesamtheit stimmig ist oder ob Details, oft unbewusst, als stilwidrig oder als störend empfunden werden. Dieser Eindruck, ob ein Gesamtbild in Ordnung ist oder auch nicht, bestimmt die Qualität einer Gespannpräsentation. Der Qualitätseindruck aus dem Gesamtbild, und der vielen Details der Pferde, Geschirre, Wagen, Fahrer und Beifahrer ist das Wesentliche.

Bei der Zusammenstellung einer Equipage gibt es eine oft kaum zu überblickende Vielfalt an Details, die berücksichtigt werden sollten. Die Stimmigkeit der unterschiedlichen Komponenten wie Geschirr, Farbe, Größe, Proportionen von Wagen und Pferden, Kleidung oder Erhaltungszustand bewirken den angestrebten Gesamteindruck. In diese Gespannbeurteilung müssen zwingend auch die Pferde in ihrer Zusammenstellung und Pflege einbezogen werden.

## 9.1 Anspannungsarten

Grundsätzlich kennen wir zwei unterschiedliche Anspannungen. Für eine der beiden muss man sich bei seinen persönlichen Grundüberlegungen irgendwann entscheiden, da die Anspannungsarten nicht kombiniert werden dürfen:

- ländliche Anspannung
- städtische Anspannung.

Weiter gibt es noch Wagen, die früher

- als Selbstfahrer oder
- als Kutscherfahrer

bewegt wurden. Diese vier Unterscheidungen dienen der Orientierung für die Ausstattung einer Equipage. Dabei zählt nicht die Eleganz einer Aufmachung, sondern mehr die Synthese aus all den vorne bereits genannten Elementen. Es ist einsichtig. Ein landwirtschaftliches Arbeitsgespann zum Holztransport kann nicht die Eleganz eines Landauers erhalten. Daher muss die perfekte Zusammenstellung und das perfekte fahrerische Bild stimmen.

Behändigkeit und Zusammenwirken ohne Worte, das Ergebnis langer Praxis

und gegenseitigen Einverständnisses vervollständigen das ideal präsentierte Gespann.

Im Fahrsport unterscheiden wir bei den verwendeten Wagen drei Kategorien nach Baujahren:

- Historische Wagen vor 1950
- Kopien historischer Wagen
- moderne Wagen nach 1980 (hinsichtlich Modell, Material, Federung, Bremsen usw.).

### 9.2 Ländliche Anspannung

Die ländliche Anspannung ist weiter als die städtische Anspannung. Das hat ganz einfache Gründe – der Aufwand für diese Art der Anspannung ist geringer.

Die verwendete Brustblattanspannung kann durch das leichtere Verschnallen unterschiedlichen Pferden gut angepasst werden. Auch die Wagen, die zur Landanspannung passen sind weiter verbreitet. Alle unlackierten Wagen die mit heller oder dunkler Holzlasur behandelt sind können ebenso wie naturholzbelassene Wagen für eine Landanspannung verwendet werden. Dazu zählen Jagdwagen, ungarische Kutschen, Linzerwagen, Wagonetten, Breaks, aber auch farbig lackierte Wagen und vergleichbare, hier nicht genannte ähnliche Fahrzeuge.

Zur Landanspannung gehören Brustblattgeschirre, braune Kumtgeschirre oder die Arbeitskumtgeschirre, die vorwiegend in Süddeutschland, Österreich, der Schweiz und in Südtirol verwendet werden. Diese Kumtgeschirre bestehen oft aus Holz und Leder und werden häufig mit regionalen Farbmotiven als Verzierung geschmückt. Derartig verzierte und oft schwer wirkende Kumtgeschirre sind vor allem für Kaltblüter, Freiburger oder Haflinger geeignet. Arbeitskumtgeschirre für den schweren Zug in der Land- und Forstwirtschaft unterscheiden sich zum

normalen Arbeitskumt durch, dass an Stelle der Lederzugstränge oder gedrehverwendet dazu

da- der leder- oft Ketten te Hanfseile werden. Näheres auf Seite 124.

Als Gebiss wird die Postkandare verwendet. Dies ist die einzige Kandare die bei der ländlichen Anspannung zugelassen ist. Ansonsten werden Doppelringtrense oder Fahrtrensen mit Kette und Knebel eingesetzt.

Zur vollständigen ländlichen Anspannung gehört immer eine Peitsche. Sie dient nicht zum Strafen der Pferde, sondern dazu, ihre Aufmerksamkeit zu erhalten und gegebenenfalls zu korrigieren.

Der Fahrer hält sie immer in der rechten Hand. Zur ländlichen Anspannung gehört die Stockpeitsche mit einer Stocklänge von etwa 140 cm. Die Peitschenschnur ist bei Ein- und Zweispännern normalerweise so lang wie der Stock. Bei Tandems und bei Vierspännern entspricht die Peitschenschnur der doppelten Stocklänge. Peitschenschnüre gibt es in allen möglichen Farben. Korrekt ist es bei der Landanspannung, wenn die Peitschenschnüre naturfarben sind. Wichtig ist: Eine Peitschenschnur darf niemals von weißer Farbe sein.

#### Kleidung

Jagdkleidung, Trachten- oder ländlicher Anzug mit Filzhut oder Uniform ist die passende Kleidung eines Fahrers zur Landanspannung. Dazu tragen Fahrer und Groom korrekterweise braune Lederhandschuhe. Nur mit Lederhandschuhen ist es möglich, ein Gespann bei jedem Wetter sicher zu fahren. Der Fahrer trägt eine farblich passende Bockdecke (Apron) zum Schutz der Kleidung.

Es wird, wie oben beschrieben, stilgerecht eine Stockpeitsche verwendet. Begleitpersonen tragen zu Fahrer und Beifahrer passende Bekleidung.

Ist es sehr sonnig, können die Mitfahrer mit passender Kopfbedeckung und/oder Sonnenschirm aufsitzen.



Sechserzug in ländlicher Anspannung

Reiterin mit Tracht zu ländlicher Anspannung



Ländliche Anspannung, hängendes Fahrleinenende – Fehler in der Leinenführung

## Die Kunst im Equipagen-Wesen.

Fahrsportliche Betrachtungen von Graf C. G. Wrangel.

[Nachdruck verboten.]

Ein bejahrter Feinschmecker behauptete einst, dass gut Essen und gut Trinken als der einzige Genuss zu betrachten sei, der mit dem zunehmenden Alter des Menschen keine Abschwächung, sondern eher eine Steigerung erfahre. Dieser Brave war bestimmt kein Anhänger des Fahrsports. Hätte er doch sonst hinzufügen müssen, dass Aehnliches von der Freude an einer in jeder Beziehung gelungenen Equipage gesagt werden könne. Mit dem Reiten ist es bekanntlich nach dem erreichten fünfzigsten Lebensjahr nichts Rechtes mehr. Reiten und auf dem Pferde hocken sind eben zwei grundverschiedene Dinge. Fahrsport dagegen kann selbst der Achtzigjährige noch mit Passion und Erfolg betreiben. Fehlt ihm auch die physische Kraft es einem jüngeren Herrn am Kutschbock gleich zu thun, in den vielen Einzelheiten, aus welchen das Gesamtbild einer Equipage zusammengesetzt ist, wird er noch immer seine Meisterschaft zur vollen Geltung bringen können.

England bildet auch hier eine Ausnahme. Will es für das Zügeln eines Voll- oder Halbblutes garnicht mehr ganz reichen, so bleibt noch immer der Penny. Es mag für den alternen Sportsman eine Art von Entsagung bedeuten, wenn er zum ersten Male in Hyde-Park bequem auf seinem Pferdchen einhertrottet, aber die Aussicht auf den Kutschbock bleibt, und die ist schliesslich auch nicht zu verachten.

Doch so wie es nicht Jedem, dem die Kostenfrage keine Schmerzen verursacht, gegeben ist, ein tadelloses Menu zu verfassen, braucht man auch für die Zusammenstellung einer correcten Equipage mehr als eine Anweisung auf so und so viele Tausend Mark. Ja, für Geld ist sogar der Beifall der Gourmets leichter zu haben, wie die Anerkennung der zumeist sehr kritisch veranlagten Sportsmen. Hier in Berlin giebt es z. B. mehrere Geschäfte, die uns, wenn wir einmal etwas drauf gehen lassen wollen, ein Diner in's Haus stellen, an dem selbst der blasirteste Commercianrath nichts auszusetzen haben wird. Man versuche es aber nur von einem Pferdchändler, und sei er auch *primus inter pares*, die Lieferung einer completen, mustergültigen Equipage, Kutscher und Diener mit einbegriffen, zu verlangen. Ich fürchte, selbst der imposanteste Check würde da keine Garantie gegen unliebsame Enttäuschungen gewähren, denn die in allen Einzelheiten gelungene Equipage ist ein Kunstwerk, und zum Künstler muss man geboren werden. Mit der blossen Pferde-, Wagen- und Geschirrkennntnis reicht man im vorliegenden Falle nicht aus. Fehlt es dem Betreffenden an Schönheitsinn und an Gefühl für *Clair*, kennt er nicht die ungeschriebenen Gesetze, welche die Mode und die Etiquette für das Equipagenwesen erlassen haben, so bringt er auch beim besten Willen und mit unverhältnissmässig hohen Kosten nur das Zerrbild eines eleganten *„hors d'oeuvres“* heraus.

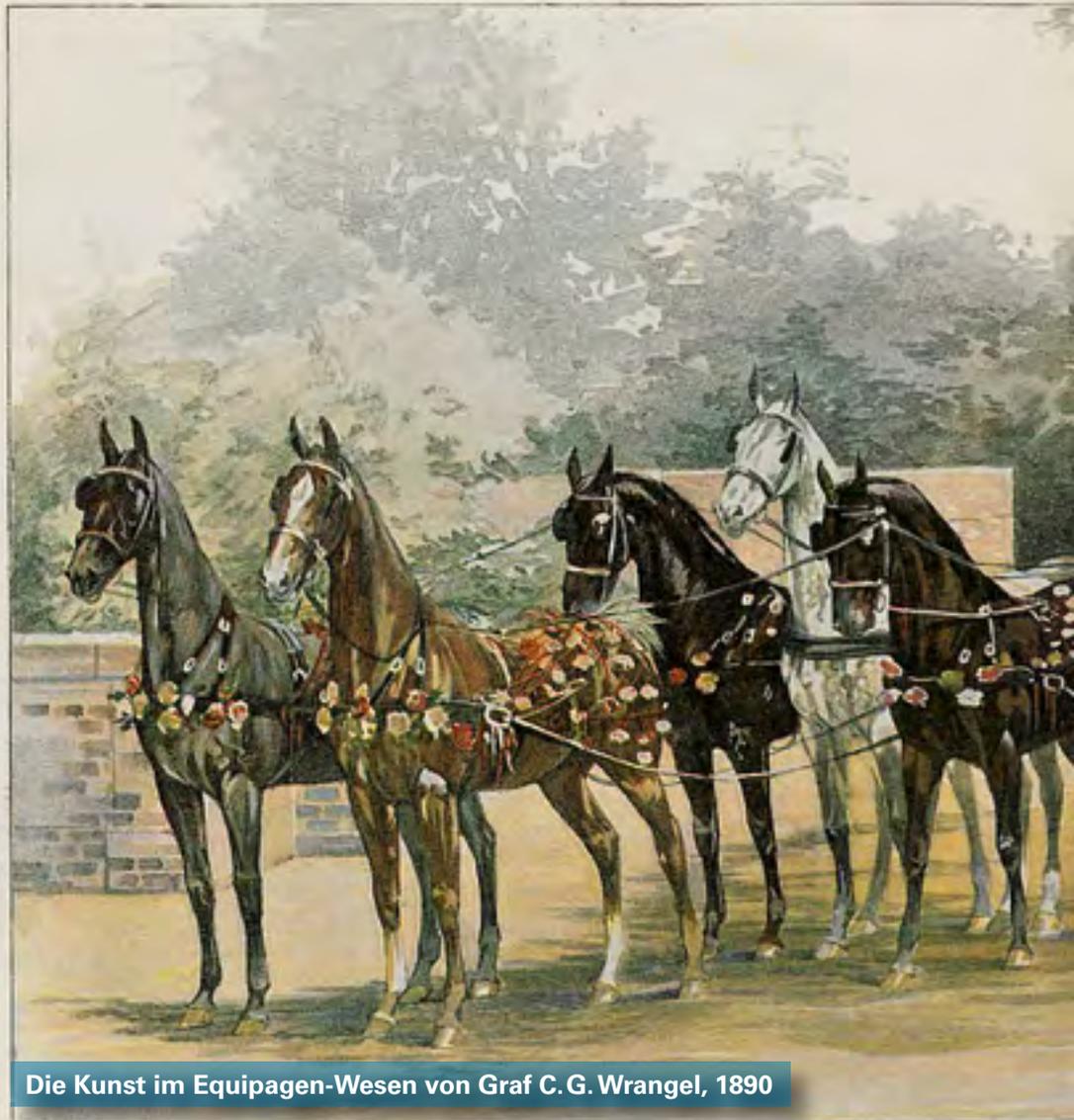
Dies erklärt, weshalb man in Berlin, wo doch Gott sei Dank kein Mangel an Millionären herrscht, so überaus selten eine Equipage zu sehen bekommt, die den Fachmann vollkommen befriedigt. Ich denke hierbei nicht allein an das Fuhrwerk des reich gewordenen Käsehändlers oder Schlächtermeysters. Der „*nouveau riche*“ pflegt ja selten maassgebend in Sachen des Geschmacks und der feineren Lebenskunst zu sein. Leider fehlen die guten Vorbilder auch in solchen Kreisen, wo der Fahrsport seine besten Stützen haben sollte.

Die Ursache für diesen Umstand liegt übrigens nicht so fern. Berlin ist eine Stadt, in der man das Nützliche möglichst mit dem Angenehmen zu verbinden sucht. Das eigentliche Luxusfuhrwerk ist hier viel seltener, als es der Reichtum der Besitzer vermuthen lassen sollte. Für den Fabrikherrn wie für den Banquier ist seine Equipage zunächst und vor Allem ein Geschäfts-Vehicel d. h. ein Mittel, möglichst schnell und bequem von einem Orte

zum andern zu gelangen. Derselbe Wagen dient dann seiner Gattin für die Besorgung von Einkäufen und für die obligate Spazierfahrt im Thiergarten. Handelt es sich um eine glänzende Ausstattung, so führt die Idee der Geschäfts-Redame leicht zu übertriebenem Luxus.

Die Zusammenstellung einer ebenso correcten wie eleganten Equipage scheint demnach wirklich eine überaus schwierige Aufgabe zu sein. Es ist dies ein Grund mehr für mich, der vom Herausgeber der „*Modernen Kunst*“ an mich ergangenen Aufforderung etwas über die Kunst im Equipagenwesen zu schreiben, mit besonderem Vergnügen nachzukommen. Wird mir doch hierdurch eine erwünschte Gelegenheit geboten, denjenigen, die kein Opfer scheuen würden, den Anforderungen jener Kunst gerecht zu werden, die Wege zum Erfolge zu ebnen.

Was mir in Deutschland besonders aufgefallen ist, die an den herrschaftlichen Equipagen zu Tage tretende Prunksucht der betreffenden Besitzer. Tressen und Litzen an der Livrée, überreich beschlagenes Geschirr, leuchtende Farben in und am Wagen, kennzeichnen die elegant sein sollende deutsche Equipage. Vornehme Einfachheit gehört zu den seltensten Ausnahmen. Es erscheint mir daher nicht überflüssig hier an den Unterschied zwischen der Strassen- und der Soirée-Toilette zu erinnern. Die vornehme Dame kleidet sich für die Strasse so einfach wie möglich, trotzdem sieht jeder auf den ersten Blick, dass sie ungezählte soziale Sprossen über der Theaterprinzessin steht, die in schimmernde Farbenpracht gehüllt, aufdringlich aus dem Gewühle hervorleuchtet. Gilt es aber ge-  
diegenen kunstgerechten Glanz zu entfalten, dann ist es sicher die „*grande dame*“



Die Kunst im Equipagen-Wesen von Graf C. G. Wrangel, 1890

Sehenswürdig auf der Fahrt zum Blumen-Ce

die sofort Aller Blicke auf sich lenkt. Aehnlich verhält es sich mit der Equipage. Für gewöhnlich lasse sie sich mit der Strassentoilette einer eleganten Frau vergleichen, bei ausserordentlichen Gelegenheiten dagegen glänze sie durch die solide Pracht ihrer Gala.

Man sollte meinen, dass es um so leichter sein müsse, diese Regel zu befolgen, als es eine sehr kitzliche Aufgabe ist, im Gepränge Kunstsinne mit den Anforderungen der Etiquette und des Faches in Einklang zu bringen. Es möge z. B. nur Einer unternehmen, eine stilgerechte Equipage *à la Daumont* oder eine für eine feierliche Auffahrt passendes Galafuhrwerk zusammenzustellen. Das bringen auch unser Fachmännern nicht gar viele fertig. Da muss eben alles klappen und kein noch so geringfügiges Detail darf die unerlässliche harmonische Wirkung des Gesamtbildes irgendwie beeinträchtigen. Wie schwer dies zu erreichen ist, lässt sich schon an den Equipagen wahrnehmen, die zu den neuerdings modern gewordenen Corsofahrten herausgebracht werden. Speziell in Deutschland wird der Kritiker bei solchen Gelegenheiten seines Amtes mit grosser Milde walten müssen. In der Regel vertragen nur die Equipagen des Hofes, einzelne Coaches und leicht gezähnte Victorias eingehend gemustert zu werden. Alles was sich sonst noch an's Tageslicht gewagt, wirkt wie der in einem Dreimark-Bazar gekaufte Talmischmuck neben dem aus der Werkstatt eines Künstlers stammenden Geschmeide.

Bei solchen Gelegenheiten wäre zunächst darauf zu achten, dass man dem Begriff des Wagens nichts Ungehöriges anheftet und seinen Charakter durch heterogenen Schmuck aufhebt. Eine Equipage kann niemals ein Blumenkorb werden, und ein fahrendes Boquet ist und bleibt ein Unding. Bei so aussergewöhnlichem Schmuck handelt es sich wie bei jeder geschmackvollen Decoration um eine ornamentale Hervorhebung der Linien, die das Gefüge des festen Körpers nicht unnötig unterbricht oder verwischt.

Aus allen diesen Gründen empfiehlt es sich, im Equipagenwesen lieber geschmackvolle Einfachheit als geschmackvolle Pracht anzustreben. Nichtsdesto-

weniger halte ich es für unbedingt geboten, mich hier, wenn auch nur flüchtig, auch mit der letzteren zu beschäftigen, denn erstens giebt es im modernen Leben Gelegenheiten, wo die Entfaltung von Pracht unvermeidlich ist, und zweitens kann es keinem Equipagenbesitzer lieb sein, wenn man beim Anblick seines Galafuhrwerkes daran gemahnt wird, wie unheimlich nahe das Erhabene beim Lächerlichen liegt.

Was zunächst den zu Gala-Zwecken geeigneten Wagen betrifft, ist es selbstverständlich, dass dieser sich durch eine gediegene Pracht auszeichnen muss. Coupés und Landauer, wie elegant dieselben auch sein mögen, gehören also absolut nicht in diese Abtheilung, sondern entsprechen nur den auf C-Federn ruhenden Glaswagen, sowie die ebenfalls mit C-Federn versehenen Chariots und Barouches den Ansprüchen der Gala. Die Pferde müssen mindestens das Mass von 170 cm erreichen und sollen sowohl die imposanten Körperformen, wie auch die noble Haltung und den „stappenden“, versammelten Gang des echten Carrossiers besitzen. Zur höchsten Gala werden vorzugsweise Schimmel, Rappen oder Dunkelbraune benützt. Die Schwänze dieser Paradeperde dürfen nicht gestutzt werden. Die Galageschirre sind selbstverständlich reicher beschlagen und schwerer als solche zum gewöhnlichen Gebrauch. Englische Kummets, ziemlich kurzgeschnallte Aufsatzzügel, Kandaren mit gebogenen Unterböumen, mit Metall eingefasste Scheuläden, Rosetten oder Quasten am Kopfstell, kleine gallonierte Decken unter den Kammedeckeln und Hinterzeug sind obligatorisch. Die Livrée der Bedienung besteht in gepudertem Perrücke, betrestem Hut, galonirtem Leibrock mit rundgeschlitzten Schössen und Faugschnüren, langer galonirter Weste, Kniehosen aus Samt oder Peluche, seidenen Strümpfen und Schnallschuhen aus Lackleder.

Zu kleinerer offener Gala ist die vierspännige Anspannung *à la Daumont* sehr beliebt. Man beachte jedoch, dass die „*entrélers*“ kleine leichte Leute sein müssen, die das sogenannte Englisch-Traben gründlich erlernt haben. Bezüglich ihrer Kleidung wäre nur zu erwähnen, dass diese aus einer betresten sammetenen Jockeymütze, gepudertem Perrücke, sammetener reich galonirter Jacke, eng anliegenden weissen Lederhosen, Stulpenstiefeln und Aufschnallschnecken besteht.

Die zweispännige *à la demi Daumont* Equipage gehört wohl nicht mehr zu den Galafuhrwerken, eignet sich aber ebenso wie die solide Coach, die moderne Victoria, der Kutschier-Phaeton und der schneidige Siebener- oder Fünfer-Zug vortrefflich zu Corsofahrten. Von dem Dog-cart kann dies nicht behauptet werden. Der einspännige Karren ist eben stets und unter allen Umständen „*Négligé*“, und so wie das weibliche *Négligé*-Kleid nur zur rechten Stunde und am rechten Orte als elegant gelten wird, muss es als ein arger Verstoß gegen die Gesetze der Fahr-Etiquette bezeichnet werden, wenn eine Dame beim Corso in einem einspännigen Dog-cart erscheint. Bei solchen Gelegenheiten gewinnt das Dog-cart nur mit Tandem-Anspannung Anspruch auf die Bezeichnung „*élite*“. Man versuche also nicht dieser Wagenart einen Charakter zu verleihen, der in schroffem Widerspruch zu ihrer Bestimmung steht. Zum flotten Spazierenfahren auf wohlgepflegten Park- und Landwegen das mit Recht bevorzugte Fuhrwerk der eleganten Welt, erinnert das Dog-cart in den Strassen der Grossstadt und bei Fahrten mit festlichem Gepränge an eine ländliche Schöne, die aus Versehen in den Kreis blaublättriger Vertreterinnen des *Mig à Mig* gerathen.

Die elegantesten wie auch die extravagantesten Equipagen sieht man gegenwärtig in New-York, Boston und Chicago. Das kommt daher, dass es dort zahlreiche Oel-, Schmalz- und sonstige „*Könige*“ giebt, die hauptsächlich ihren Frauen zu Liebe, sich eifrig Mühe geben, Staunenswerthes auf dem Gebiete des Luxus zu leisten. „Vor Allem theurer und schöner wie in London, Paris oder Wien?“ heisst es in jenen Kreisen, sobald etwas Neues für die Damen des Hauses angeschafft werden soll. Selbstverständlich kommt dies nach dem Fahrspart zu Gute. Es würde mich daher auch gar nicht wundern, wenn wir demnächst unsere Equipagen-Moden aus New-York beziehen müssten, demselben New-York, das noch vor 10 Jahren kaum ein



Originalzeichnung von A. Åckermark



Traditionelle Landanspannung: Ungarischer Fünferzug in Juckeranspannung



Reitbegleitung des Fünferzuges



### 9.2.1 Holzrücken

In vielen Forstbetriebe wird der Ruf nach nachhaltiger und naturgemäßer Waldbewirtschaftung immer lauter. Man versucht dem sinnvoll nachzukommen. Dazu gehört die Nutzung wirtschaftlicher und pfleglicher Holzernteverfahren. Das ökologisch und ökonomisch sinnvolle Holzrücken mit dem Pferd steht an erster Stelle.

Pferde arbeiten bodenschonend. Sie sind bei einer Erstdurchforstung im engen Wald klar im Vorteil. Sie helfen später Maschinen wirtschaftlicher einzusetzen, indem Stämme an der Rückegasse konzentriert werden und dann schneller für den Weitertransport aufgenommen werden können.

Beim Holzrücken werden höchste Anforderungen an die Körperkraft der Pferde gestellt. Bei der Rückearbeit sind im professionellen Einsatz überwiegend Kaltblutpferde mit einem Körpergewicht ab 700 kg im Einsatz.

Aber auch mittelschwere, gedrungene Rückepferde werden eingesetzt, da diese in schwierigem Gelände oftmals weniger arbeiten. Rückepferde müssen im Hinblick auf ständig wechselnde Geräusche durch brechendes Holz oder Sägen einen möglichst ruhigen Charakter aufweisen. Und sie müssen wegen der hohen Zuganforderungen zugwillig und zugfest sein.

Rückepferd und Holzrücken müssen Vertrauen zueinander haben und ein eingespieltes Team bilden. Rückepferde „fahren“ auf Zuruf und Leinenhilfe. Und sie reagieren sofort, da Pferd und Holzrücken nur so brenzlige Situationen sicher meistern können. Die oft sehr individuelle Ausbildung hinsichtlich Sprache und Leinenführung dauert lange – aber dafür „hebt“ sie ein Leben lang.

#### Geschirr beim Holzrücken

Wegen der stark wechselnden, oft sich ruckartig verstärkenden Zugwiderstände wird das Rückepferd mit einem gut passenden Kump aufgeschirrt. Als Zugsträn-

ge zum Ortscheit verwendet man anstelle von Lederriemen Ketten oder robuste Seile mit Lederschönern. Diese sind haltbarer und den Belastungen der Rückearbeit besser gewachsen als Lederstränge.

An das Ortscheit wird die Last mit einer Forstkette angehängt. Das Ortscheit sollte über einen Wirbel verfügen, damit die Zugkette sich nicht aufdrehen oder das Ortscheit springen kann. Die Zugstränge müssen so lang sein, dass man das Ortscheit und die Kette über den Boden oder an Hindernissen so vorbei schleifen kann, dass das Rückepferd mit der Hinterhand immer frei gehen kann.

Rückepferde arbeiten ohne Scheuklappen am Kopfgestell. Während der Arbeit muss sich das Pferd jederzeit gut im engen Waldumfeld orientieren können, um sicher zu gehen.

#### Leinenführung

Die Leinenführung beim Holzrücken ist recht unterschiedlich. Häufig werden geschlossene Fahrleinen wie bei der Kutsche verwendet. Hierbei ist von Nachteil, dass sich der Pferdeführer in ihr bei unvorhergesehenen Bewegungen verheddern und die Leine beim Arbeiten leicht hängen bleiben kann.

In Süddeutschland wurde häufig die Stoßleine genutzt. Sie wird auch als Zopp-, Zupf- oder Hottleine bezeichnet. Ein Rückepferd muss bei Verwendung der Stoßleine gut trainiert sein, da die Führung des Pferdes nur Verbindung mit den Stimmkommandos beim Annehmen der Leine links und beim Zupfen der Leine rechts funktioniert.

#### Kommandos zum Holzrücken

Rückepferde hören sehr gut auf immer gleich verwendete Kommandos: „Wiest“ für Links, „Hott“ für Rechts, für ganze Drehungen kann man „Ganz Hott“ oder „Ganz Wiest“ sagen. „Uuund Halt“ oder „Hooo-Ha“ für Anhalten. Zum Antreten wird ein „Komm“ verwendet, für Zurück „Zuuurück“.



Traditionelle Anspannung mit Spitzkummet, Seilsträngen, Forstkette und Fahrleine

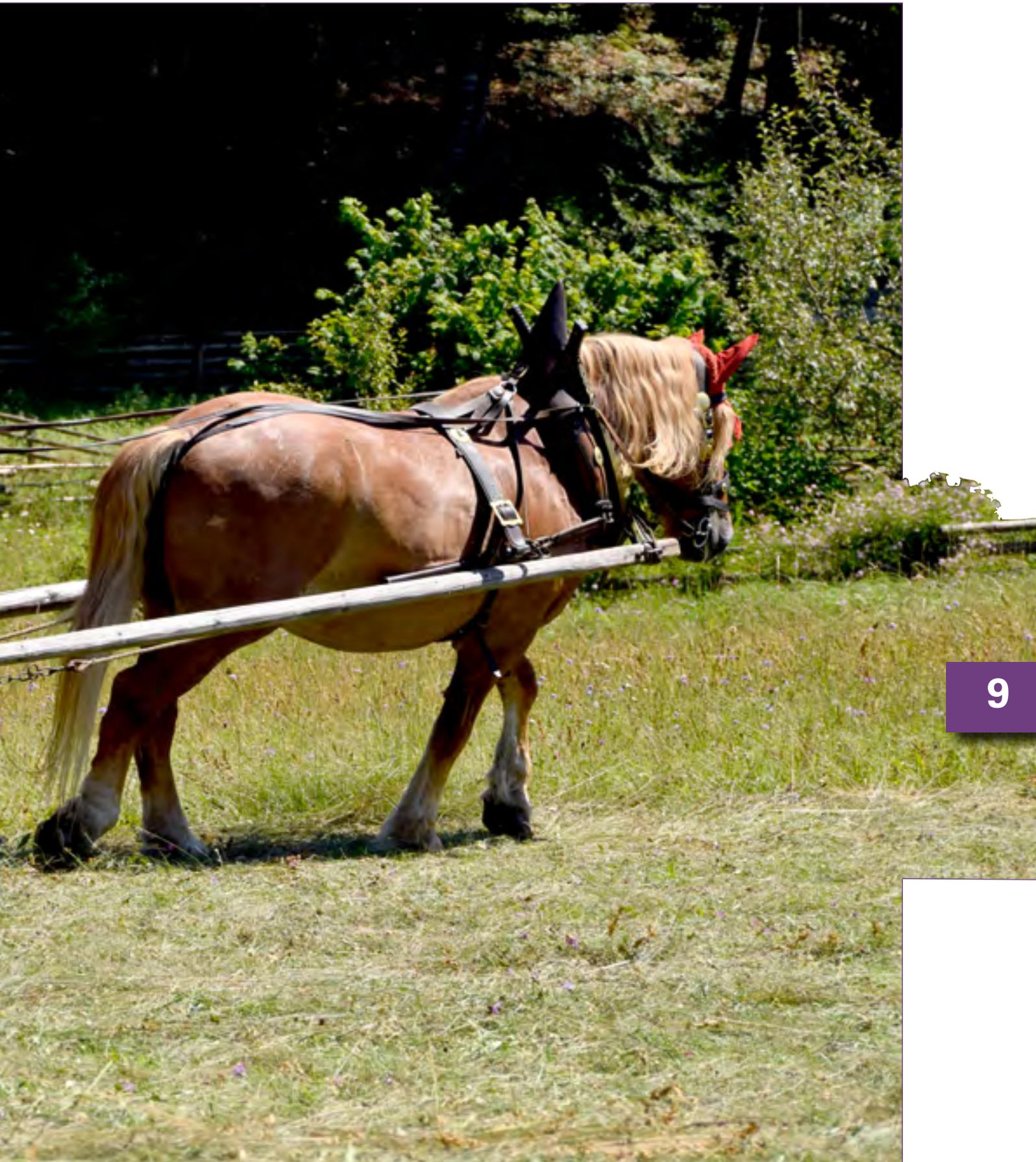


Traditionelle Arbeitsanspannung: Holztransport mit geteiltem Arbeitskumt





Seltener Anblick: Heuwende mit Pferd, korrekter Arbeitsanspannung und traditioneller Arbeitskleidung





Traditionelle Landanspannung: Schwere Zug mit Arbeitskumt, Seilsträngen, Ketten, Postkandare



### 9.3 Städtische Anspannung

Die elegante, vornehme und konservative Stadtanspannung wird auch als Anspannung im englischen Stil bezeichnet. Dabei werden gut gefahrene, leicht an den Hilfen stehende Pferde vom Typ Karossier angespannt.

Bei den Pferden wird großer Wert auf Größe und farbliche Übereinstimmung im Gespann gelegt. Temperament, Gleichklang in den Gangarten und Erscheinungsbild müssen zusammenpassen. Typische Karossiers für die städtische Anspannung sind böhmische Kladruber, Friesenpferde mit den langen schwarzen Mähnen und dem Fesselbehang. Aber auch elegante, großrahmige Warmblüter sind für die stilechte englischen Anspannung einzusetzen. Früher wurde in wohlhabenden Häusern auch noch darauf geachtet, dass Schimmel einen Wagen mit weinroter Lackierung, Fuchse grüne Wagen und Braune oder Rappen mit dunkelblauen Wagen gefahren sind. Dunkel lackierte Wagen pas-

sen danach zu allen Pferdefarben. Bei der städtischen Anspannung gehören eckige Lampen zum Wagen.

Fahrer und Beifahrer tragen einen festen Hut, Zylinder oder Bowler zum Anzug, Uniformmütze zur Uniform oder zum langen Frack. Braune Lederhandschuhe, Stulpenstiefel oder Uniformstiefel sind Pflicht. Der Fahrer hat immer eine Bockdecke aufliegen und nutzt zum Fahren eine Bogenpeitsche. Ein wichtiges Detail am Rande: Der Eigentümer eines Gespanns fährt immer mit grauem Zylinder und polierten Aufhalterketten. Ein angestellter Kutscher fährt mit schwarzem Zylinder oder schwarzem Bowler und verwendet anstelle der polierten Ketten Aufhalter aus schwarzem Leder. Stadtanspannungen wurden früher immer mit Bediensteten als Begleitpersonen gefahren, die oft dekorative Livrees getragen haben. Siehe dazu Seite 91.



Eleganter Viererzug, korrekte städtische Anspannung mit Landauer und Minister

Es wird ein- oder mehrspännig mit Kumtanspannung an der festen Brake oder an Docken gefahren. Kandaren, Achenbachleine und Bogenpeitsche vervollständigen die Anspannung.

Bei den Kandaren sind Liverpool-, die Ellbogen-, Tilbury- und Buxton-Kandare zugelassen. Mit der Postkandare wird nicht gefahren, sie gehört zur Zäumung der ländlichen Anspannung. Wird mehrspännig mit Vorder- und Stangenpferden gefahren, werden die Hinterpferde aus Sicherheitsgründen immer mit Stangenkandare gefahren, damit sich die Leinen

der Vorderpferde nicht in den Kandarenzügen verfangen können.

Die Wagen einer klassischen Stadtanspannung sind immer lackiert, wirken dadurch elegant und hochwertig. Typische Wagen sind Landauer, Breaks, Phaëton, Victoria, Berlinen oder Coupes. Die Städtische Anspannung verwendet offene Wagen die ein Klappverdeck aufweisen oder geschlossene Wagen wie die Berlinen. All diese Wagen werden mit schwarzem Kumtgeschirr gefahren, bei denen nur die Achenbachleine braun sein darf. Alle Metallteile sind aus poliertem Argetan, versilbert, verchromt, vergoldet oder auch aus Edelstahl. Die Geschirre sind aus schwarzem Leder oder Lacklederbeschlägen und reich plattiert mit Verzierungen, wie Rosetten an den Kopfgestellen.



## 9.4 Kleiderordnung

Bei Fahrturnieren wird auf einem Fahrviereck eine vorgeschriebene Dressuraufgabe absolviert. Bei der Beurteilung durch die Richter wird natürlich das Fahren der vorgegebenen Aufgabe bewertet. Das Fahren sollte nach der Achenbach'schen Fahrlehre erfolgen, darf aber auch davon abweichen. Unbedingt wird bei solchen Prüfungen Wert auf stilechte Kleidung, Kutschen und deren traditionelle Bauweise und die dazu passenden Pferde gelegt. Bewertungskriterien sind in der Leistungs-Prüfungs-Ordnung (LPO) unter dem Stichwort der sogenannten Gespannkontrolle aufgeführt:

- Haltung und Anzug des Fahrers und der Beifahrer
- Herausbringen, Zusammenpassen und Beschlag der Pferde
- Zustand und Passen der Geschirre
- Zustand des Wagens
- Gesamteindruck

Neben der LPO gibt es natürlich noch einen weiteren Grund, eine Equipage in ihrer Gesamtheit harmonisch darstellen: es macht Freude, ein stimmiges Gespann zu fahren und zu präsentieren. Neben den Pferden, Geschirr und Wagen gehören dazu unbedingt die Personen, die sich mit und um das Gespann herum bewegen. Es steht für immer mehr Fahrer nicht der Wettkampf an vorderster Stelle, sondern die Equipage an sich: Die schicke Einheit zwischen Pferd, Wagen, Geschirr, Fahrer, Groom und Mitfahrer.

### Orientierung

Orientierung für eine stimmige Kleiderordnung zur der städtischen Anspannung geben die früheren Vorgaben aus den Anzugordnungen für Kutscher und ihre Beifahrer. Hier steht bei Major a. D. Richard Schoenbeck zu lesen: „Der Kutscher bedarf in Bezug auf seine allgemeinen Eigenschaften, seine Kleidung und seinen Dienst einer etwas eingehenderen Besprechung. Wie bereits angeführt, drückt der Kutscher der Equipage den Stempel

auf. Ist seine Erscheinung auf dem Bock lodderig, so kann man gewiss sein, dass an dem Ganzen nicht viel daran ist.“ Dem ist nicht viel hinzuzufügen.

Zu einem Muss für jeden Fahrer, der etwas auf sich hält, gehört die passende Kopfbedeckung. Graue und schwarze Zylinder werden getragen. Graue Zylinder signalisieren, dass der Fahrer gleichzeitig Besitzer des Gespannes ist. Der schwarze Zylinder hingegen schmückt den Kopf des Beifahrers oder eines angestellten Kutschers. Wird ein Gespann in Uniform gefahren muss die vorgesehene Kopfbedeckung getragen werden.

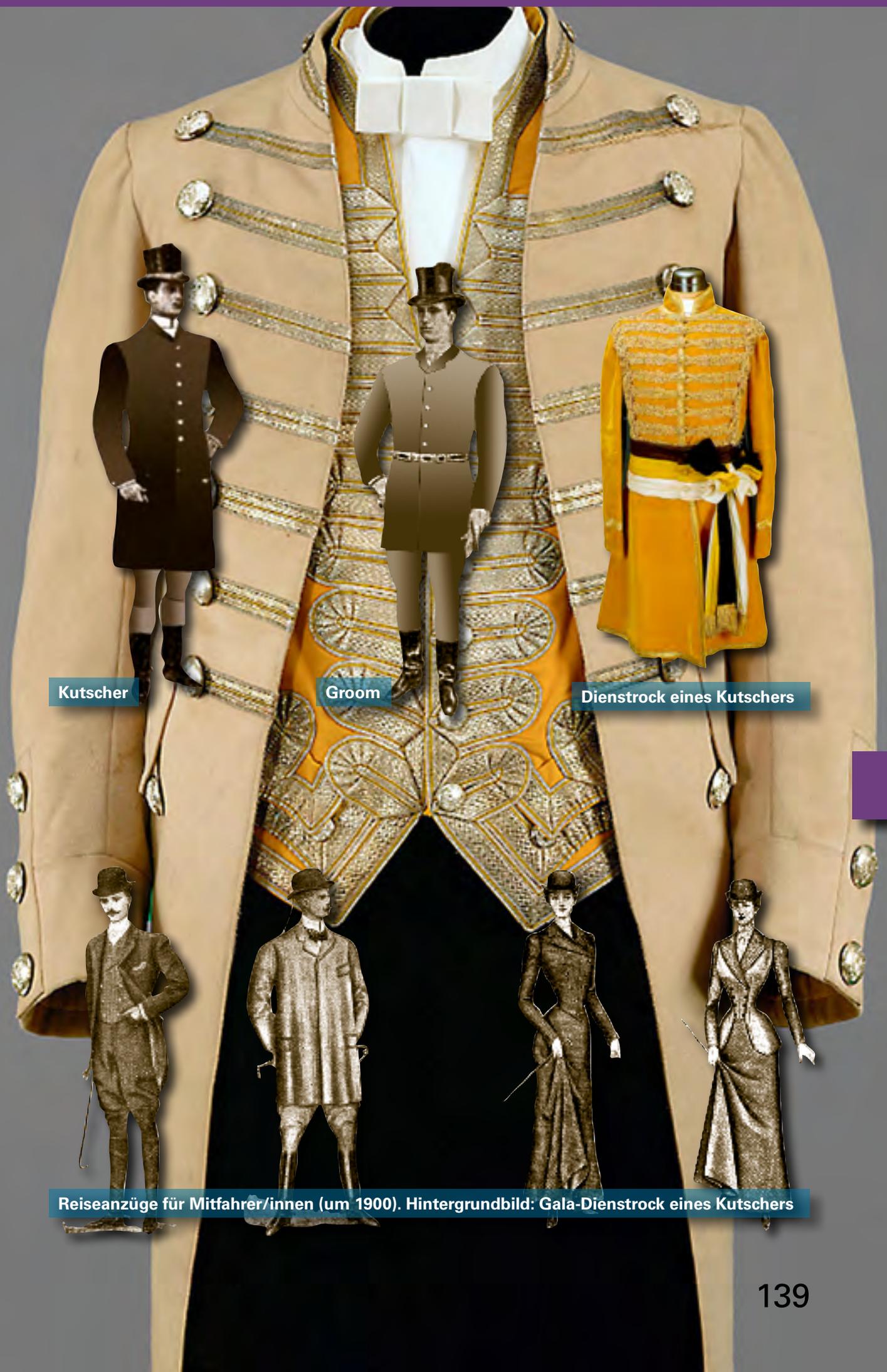
Auch für die ländliche Anspannung gilt die Hutpflicht. Je nach Gespann und Kutscherkleidung wird hier eine weiche Mütze, die Melone oder ein breitrempeliger Hut getragen.

Auch alle Fahrgäste tragen Kopfbedeckungen, jeweils passend zum gewählten Anzug. Sind Damen als Fahrgäste mit im Wagen gilt dies ebenfalls.

Der gewählte „Reiseanzug“ muss entsprechend zur Kutsche gewählt werden. Immer passend ist es, sich an der Mode der Reitanzüge des Bürgertums zwischen 1880 bis 1910 zu orientieren.

### Kutscher städtische Anspannung

- grauer Anzug mit grauem Zylinder als Besitzer des Gespanns oder
- dunkler Anzug mit grauer Melone oder dunkler Anzug mit schwarzem Zylinder als angestellter Kutscher oder
- dunkler Anzug mit schwarzer Melone oder
- einreihiger langer Rock mit vorne sechs und hinten vier Knöpfen, davon sind zwei am Bund, zwei am Rockende oder auf den Faltenleisten
- Uniform oder Reitanzug, Stiefel grundsätzlich ohne Sporen
- schwarze Stiefel mit braunen Stulpen und weiße Lederhose, vier Knöpfe über den Stulpen liegen frei
- Bockdecke, braune Handschuhe
- Bogenpeitsche
- Frauen: eleganter Hut und Kostüm



Kutscher

Groom

Dienstroek eines Kutschers

Reiseanzüge für Mitfahrer/innen (um 1900). Hintergrundbild: Gala-Dienstroek eines Kutschers

### Groom städtische Anspannung

- dunkler Anzug, schwarzer Zylinder oder
- dunkler Anzug mit schwarzer Melone oder
- Reitanzug mit Kappe, Stiefel grundsätzlich ohne Sporen oder
- Livree mit je sechs Knöpfen vorne und hinten gleichmäßig auf den Faltenleisten verteilt, die Farbe entspricht den Beschlägen am Geschirr, schwarze Stiefel mit braunen Stulpen und weiße Lederhose, vier Knöpfe über den Stulpen liegen frei.
- Uniform oder Reitanzug, Stiefel grundsätzlich ohne Sporen
- Plastron
- schwarzer Zylinder
- braune Handschuhe
- schwarze Stiefel mit braunen Stulpen und weiße Reithose
- Stockpeitsche

### Kutscher ländliche Anspannung

- weicher Hut oder Strohhut
- Anzug – alles passend zum Wagen z. B. (lokale) Trachten, Uniform, Reitanzug immer ohne Sporen
- Bockdecke
- braune Handschuhe
- Frauen: eleganter Hut und Kostüm

### Groom ländliche Anspannung

- passend zum Anzug des Fahrers bekleidet, immer mit Hut. Der Hut kann von der Hutfarbe des Fahrers abweichen (Grau/Schwarz)
- braune Handschuhe
- Reitanzug grundsätzlich ohne Sporen

### Kutscher Arbeitsanspannung

- Die Kleidung des Fahrers oder Pferdeführers richtet sich nach der jeweiligen Arbeitsaufgabe, die vom Gespann verrichtet werden muss.
- Wagentypen wie Leiterwagen, Bierwagen oder Arbeitsgerät wie Pflug oder Holzrückeausstattung bedingen immer eine angepasste und sicherheitsorientierte Kleidung.

### Beifahrer Arbeitsanspannung

- Hier gilt das Gleiche wie beim obigen Punkt „Kutscher Arbeitsanspannung“.
- eine passende und sicherheitsorientierte Kopfbedeckung sollte für Fahrer und Beifahrer üblich sein, so schreibt z. B. die Forstverwaltung.
- Die Abbildung unten zeigt einen Holzrücken ohne Sicherheitshelm – das ist bei der Arbeit im Wald so natürlich nicht zulässig.





Städtische Anspannung um 1900, Kutscher im Livree



Postbeamte mit Kutscher in Dienstkleidung und stilsichere Reisende heute



## **Bildnachweis Kapitel 9:**

Seite 137 Abbildungen Bekleidung:  
Baudissin, Wolf Graf und Eva Gräfin/  
Spemanns goldenes Buch der Sitte/  
Buch der Sitte/Noble Passionen/1.  
Pferde- und Wagensport von Major a.D.  
Richard Schoenbeck

Seite 137 Hintergrundbild: Uniform  
eines Kutschers um 1900; Kaiserliche  
Wagenburg Wien

Seite 139 Städtische Anspannung um  
1900: Unbekannter Photograph

Seite 139 Postbeamte unterschiedlicher  
Dienststränge mit Kutscher in Dienstklei-  
dung: Postkutsche Münsterland; [http://  
postkutsche-muensterland.de/3.html](http://postkutsche-muensterland.de/3.html)

## **Interessante Websites**

- [www.kutschen.com/Landanspannung.htm](http://www.kutschen.com/Landanspannung.htm)
- [http://www.traditionsfahrclub.de/  
index.php?option=com\\_content&  
view=article&id=70&Itemid=71](http://www.traditionsfahrclub.de/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=71)
- <http://www.linkfang.de/wiki/Anspannung>
- [http://www.aiat-driving.net/de/  
das-traditionsgespann/die-kleidung.  
html](http://www.aiat-driving.net/de/das-traditionsgespann/die-kleidung.html)
- [www.claudia-kalesse.de/quellen.php](http://www.claudia-kalesse.de/quellen.php)
- [www.zeno.org/Kulturgeschichte/I/  
bau1023a](http://www.zeno.org/Kulturgeschichte/I/bau1023a)
- [www.kutschen.com](http://www.kutschen.com)
- [www.dpm-verden.de/de/dpm\\_Print.  
html&p\\_docid=267](http://www.dpm-verden.de/de/dpm_Print.html&p_docid=267)
- [www.hmb.ch/museum-pferdestaer-  
ken.html](http://www.hmb.ch/museum-pferdestaerken.html)

A close-up photograph of a horse's head, focusing on the harness and metal chains. The horse's coat is a light brown or tan color. The harness consists of dark brown leather straps and metal components, including a chain and a metal ring. The background is blurred, showing a blue metal structure, possibly part of a stable or arena.

# Fahren

10

**Kunst  
Schönheit des Fahrens  
Lebensqualität**

## 10.1 Kutschen kommen

Seit der Antike gilt das Pferd als Inbegriff von Kraft, Schönheit, Eleganz und Macht. Herrscher oder Feldherren ließen sich auf ihren Pferden sitzend durch überlebensgroße Statuen abbilden. Und es hat geklappt: bekannt ist uns bis heute das große Reiterstandbild des römischen Kaisers Mark Aurel. Das ursprünglich vollständig vergoldete Standbild wurde um das Jahr 165 n. Chr. geschaffen. Es stand als Symbol für die Kraft und Erhabenheit des Kaisers und für seine großen militärischen Erfolge.

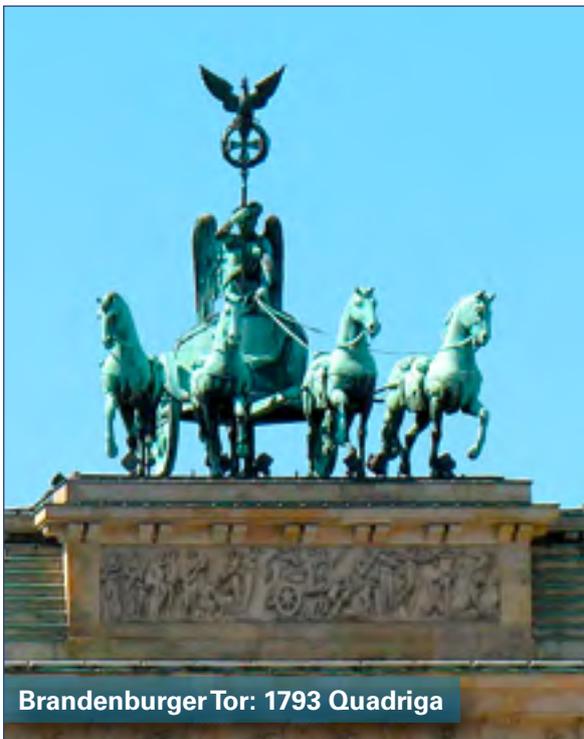
In Literatur und Kunst ist das Pferd Metapher für Ursprünglichkeit und Freiheit. Doch hat sich der Mensch nicht nur an der Anmut der erhabenen Kreatur erfreut: Er hat es gejagt, gezähmt, gezüchtet, vor seinen Pflug oder Wagen gespannt, zum Kampfgefährten in kriegerischen Schlachten und höfischen Turnieren gemacht.

Lange Zeit waren Pferdegespanne auf den Straßen nicht mehr zu sehen. Kutschen waren altmodisch und die Kunst, Pferde an einen Wagen anzuspinnen geriet fast in Vergessenheit. Angesichts der Mobilität die das Auto in einer modernen

Gesellschaft bietet kann man es irgendwie nachvollziehen. Aber einer Handvoll begeisterter „Pferdemenschen“ verdanken wir es, dass das „Kulturgut Kutsche“ kraftvoll im 21. Jahrhundert angekommen ist und immer mehr Freunde findet.

Der Aufschwung, den die Kunst des Gespannfahrens wieder erhalten hat ist Pferde- und Fahrsportvereinen zu verdanken. Sie haben die Kutschen und Fahrer als attraktive Highlights für ihre Veranstaltungen entdeckt.

Es finden sich immer mehr Freunde



Brandenburger Tor: 1793 Quadriga



Standbild des Marc Aurel um 165

des traditionellen Fahrens zusammen, die Reise- und Transportwagen vergangener Zeiten mit großem Engagement am Leben erhalten. Bei vielen dieser Fahrer steht nicht der Wettkampf im Mittelpunkt der fahrerischen Aktivitäten, sondern die Equipage an sich. Die gelungene Einheit und die Harmonie zwischen Pferden, Wagen, Geschirren, Fahrer und Mitfahrern, deren stimmige Präsentation und die Darstellung der Schönheit und Geschichte der Gespanne ist das zentrale Anliegen vieler begeisterter Pferdefreunde.

## 10.2 Kutschen und Kunst

Die Schönheit und Bedeutung des Fahrens darzustellen war zu allen Zeiten in der Kunst anzutreffen. Pferde, Wagen und Geschirre wurden schon immer abgebildet, gemalt und in Metall gegossen.

Pferdebespannte Wagen waren häufig im Zentrum des Schaffens vieler Künstler. Unzählige Standbilder von Reitern, mehrspännige Quadrigen oder Gespannpferde, mittelalterliche Darstellungen von schweren Zugwagen oder leicht wirkende Gemälde schneller Gespanne bilden ein breites Spektrum von Pferden, Wagen

und Schlitten in der Kunst. Sie alle drücken, entsprechend dem jeweiligen Zeitgeschmack die Erhabenheit, Schönheit, Eleganz und auch Macht ihrer Besitzer aus. Diese Bilder zeigen aber auch die Anspannungen dieser Zeiten, verwendete Pferde und Wagentypen.

In der Neuzeit kommt die jedermann zugängliche Kunst der Fotografie dazu, die versucht, sowohl die Dynamik aber auch die Entspannung darzustellen, die im Fahrsport für viele Pferdefreunde möglich ist. Dabei steht häufig der Fahrsport, seine Dynamik und Ästhetik im Fokus der Aufnahmen. Aber die Bilder können auch die Entspannung und Entschleunigung durch das Fahren darstellen. Wenn sich Fahrer mit Pferd, Wagen oder Schlitten ins Gelände begeben, in aller Frühe oder am Abend die jeweilige Stimmung in der Natur genießen, dann zeigen solche Bilder die nicht so publikumswirksame Seite des Fahrsport, die vielleicht die schönste ist.

Genießen Sie die Bilder dieses Kapitels, fotografieren Sie selbst während einer Kutschfahrt und fangen Sie die Stimmung ein. Sie werden erleben, dass es sich lohnt.



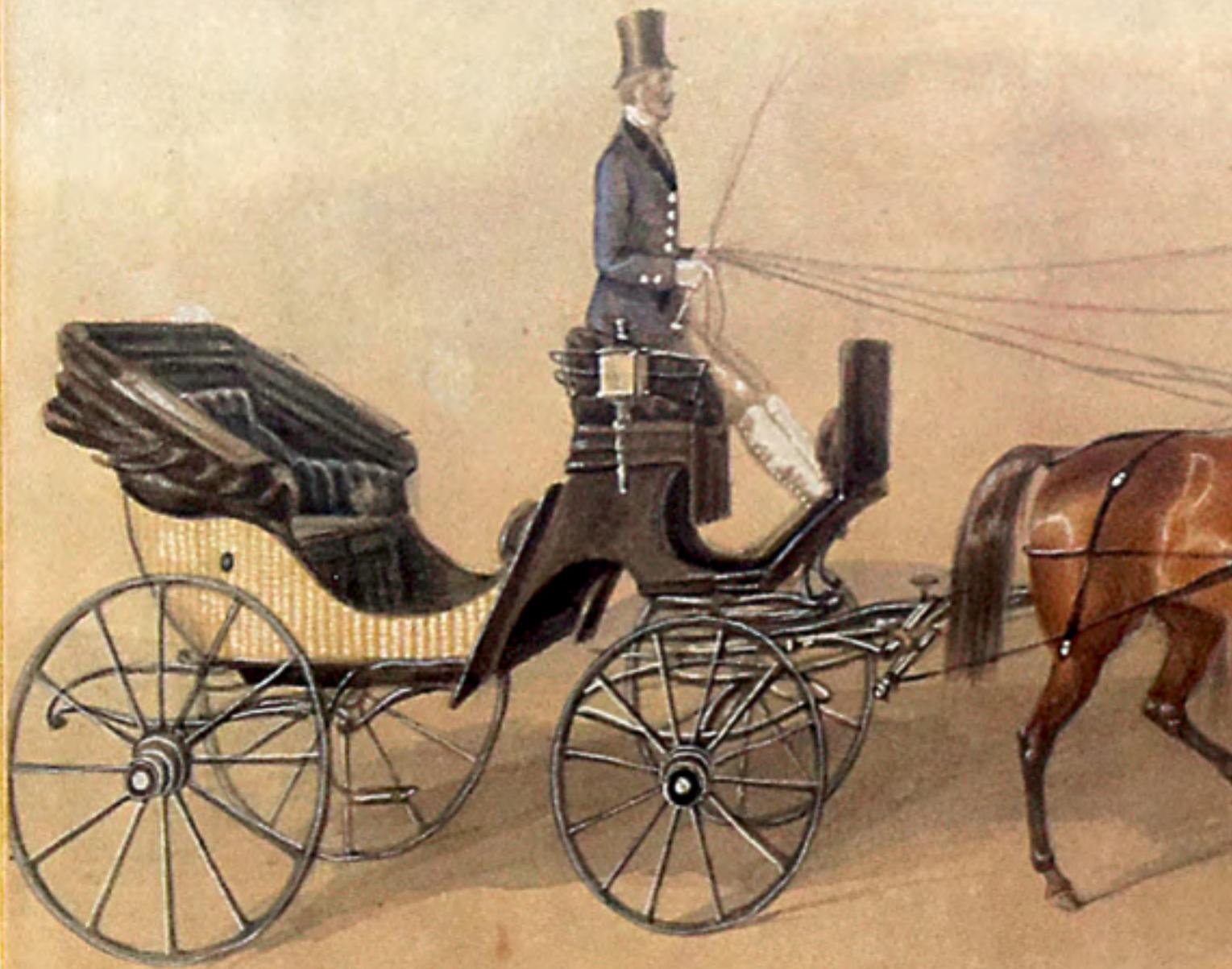
Pferde von San Marco Venedig um 1204



Unbekannter Künstler (um 1880), Kutsche mit Militärbegleitung fährt durch die Landschaft



10



Gemälde eines eleganten Vierzuges



*Noblerman L. Lola.  
Susan T. Wright 1875*



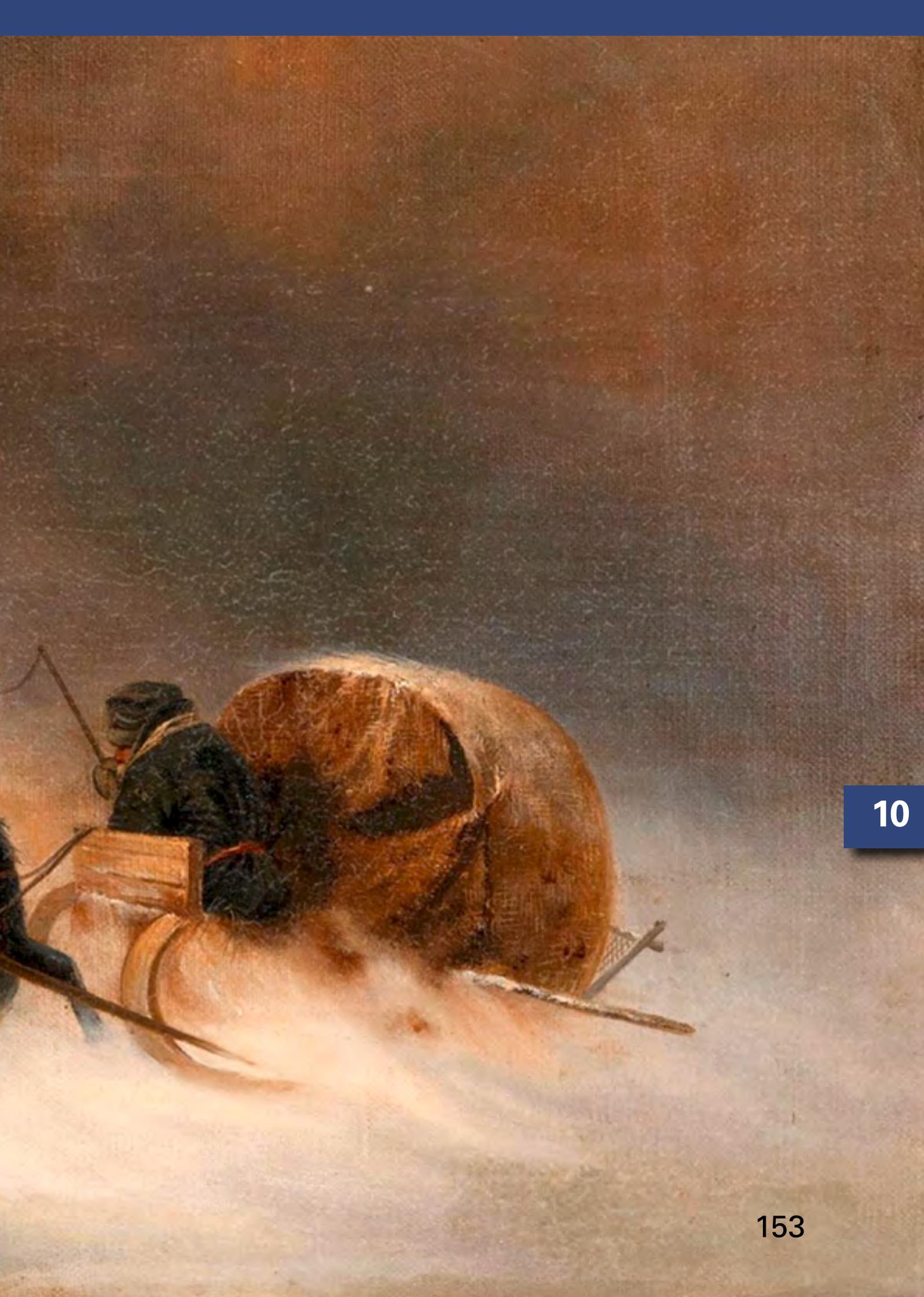
Henri de Toulouse-Lautrec: Graf Alphonse de Toulouse-Lautrec lenkt einen Vierspänner  
• Ölgemälde 1881 • Musée du Petit Palais



10



Nikolai Egorovich Sverchkov, Schlitten im Schneesturm (um 1880)



10

### 10.3 Lebensqualität

Die Notwendigkeit, schnell und direkt von einem Ort zum anderen zu gelangen bestimmt häufig unseren beruflichen wie auch privaten Alltag. Sportliche Aktivität ist ein bewährtes Mittel, um dem alltäglichen Anforderungsstress zeitweise zu entkommen und für den Alltag zu regenerieren.

Die entschleunigte Form der Fortbewegung, des Reisens von einem Ort zum anderen bietet sich mit dem nostalgisch anmutenden Fahrsport an.

Einer Fahrt durch die Natur auf dem Kutschbock, als Fahrer oder Mitfahrer in einer Kutsche tut nicht nur der Seele gut, sondern ist ein Genuss für alle Sinne. Langsamkeit, Ruhe, Gelassenheit, Verharren und Staunen sind selten gewordene Qualitäten, die in unserer modernen Welt irgendwie antiquiert anmuten. Doch gerade aus diesen fast vergessenen Werten schöpfen wir häufig die meiste Energie, wir können abschalten, uns erholen, durchatmen und vor allem Abstand gewinnen. Genießt man dieses Abschalten zusammen mit einem Gespann und entspannten Mitfahrern in einer Kutsche, so findet sich hier plötzlich die Zeit, dem Gezwitscher der Vögel oder dem Rauschen des Winds in den Bäumen zu lauschen. Tiere im Wald oder unbekannte Pflanzen am Rand eines Fahrweges lassen sich entdecken oder es ist möglich, in Ruhe ein anregendes Gespräch über die wesentlichen Dinge des Daseins zu führen.

Denken Sie über den Fahrsport nach wenn es um Lebensqualität geht.





10

Einen ganz besonderen Reiz haben Kutschfahrten, die sich nicht nur im Schritt oder Trab auf öffentlichen Straßen fortbewegen. Gebiete und Wege, die dem motorisierten Menschen normalerweise verwehrt sind lassen sich mit Pferd und Wagen noch durchfahren. Dazu gehören manche zugelassene Wege in Naturschutzgebieten, alte Forststraßen, landwirtschaftliche Wege oder für den Autoverkehr gesperrt Strecken. Hier verstärken sich Natureindrücke, der Kutscher kann sich wie ein Forscher in unbekanntem Gebiet fühlen.

Unabhängig vom Wetter und dem Wagen kann der Fahrsport immer durchgeführt werden. Man hat mal falsche Kleidung getragen, aber normalerweise sind Fahrer auf die jeweiligen Wetterbedingungen vorausschauend eingerichtet.

Fahren mit einem Pferdegespann ist weitgehend unabhängig von den Jahreszeiten. Jede Jahreszeit hat ihren eigenen Reiz. Aber ein besonderes Erlebnis ist für jeden Gespannfahrer der Winter. Wer das Glück hat, seine Pferde vor einem Schlitten anzuspannen kann schöne, mitunter bitterkalte Stunden in herrlicher Schneelandschaft erleben. Pferde und Fahrer werden dieses besondere Erlebnis einer Schneeausfahrt so schnell nicht vergessen. Und wenn man nach solch einer Fahrt, vollgepumpt mit Sauerstoff, durchgefroren, hungrig und durstig wieder im Stall ankommt, die Pferde versorgt, das gleichmäßige Kauen der Tiere hört – sich wohltuende Entspannung einstellt, dann ist das wahre Glück.



**Lebensqualität – ein zuverlässiges Gespann**



10

## **Bildnachweis:**

Seite 142 Standbild des Marc Aurel

Seite 143 Pferde von San Marco: Museum des Doms von San Marco, Venedig

Seite 144 Unbekannter Künstler (um 1880), Kutsche mit Militärbegleitung durch die Landschaft

Seite 146 Wagen und Schiff mit Wegemesser. Vitruv 10. Buch nach Barbaro • Venedig 1556 • Ausschnitt Darstellung Vermessungstechnik

Seite 148 Henri de Toulouse-Lautrec: Graf Alphonse de Toulouse-Lautrec lenkt einen Vierspänner; • Ölgemälde 1881 • Musée du Petit Palais

Seite 150 Nikolai Egorovich Sverchkov, Schlitten im Schneesturm (um 1880)

## **Interessante Websites**

- [www.kutschen.com/Landanspannung.htm](http://www.kutschen.com/Landanspannung.htm)
- [http://www.traditionsfahrclub.de/index.php?option=com\\_content&view=article&id=70&Itemid=71](http://www.traditionsfahrclub.de/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=71)
- <http://www.linkfang.de/wiki/Anspannung>
- <http://www.aiat-driving.net/de/das-traditionsgespann/die-kleidung.html>
- [www.claudia-kalesse.de/quellen.php](http://www.claudia-kalesse.de/quellen.php)
- [www.zeno.org/Kulturgeschichte/l/bau1023a](http://www.zeno.org/Kulturgeschichte/l/bau1023a)
- [www.kutschen.com](http://www.kutschen.com)
- [www.dpm-verden.de/de/dpm\\_Print.html&p\\_docid=267](http://www.dpm-verden.de/de/dpm_Print.html&p_docid=267)
- [www.hmb.ch/museum-pferdestaerken.html](http://www.hmb.ch/museum-pferdestaerken.html)





# Fahrpferde

11

Exterieur  
Interieur  
Farbe



Kraft, Schwung und Schub kommen aus der Hinterhand des Fahrpferdes

## 11.1 Das Wichtigste – Fahrpferde

Mit einem Gespann zu fahren erfreut sich immer größerer Beliebtheit. Der Fahrsport legt zu, aber vor allem der Freizeitbereich vergrößert sich in den letzten Jahren stetig. Man erkennt dies an der Vielzahl der Gespanne, die man zunehmend in ländlichen Regionen sehen kann. Aber auch das Traditionsfahren wächst.

Dass das Fahren Zuwachsraten verzeichnet, liegt sicherlich auch daran, dass dieser Sport, anders als der Reitsport, von vielen Pferdefreunden bis ins hohe Alter praktiziert werden kann.

Es stellt sich für viele angehende Fahrer irgendwann die Frage nach den Qualitäten eines Fahrpferdes, welche Eigenschaften sollte es haben, welche Rasse und welche charakterlichen Merkmale.

## 11.2 Was zeichnet das Fahrpferd aus?

Vielleicht das Wichtigste zuerst: Ruhe und Gelassenheit sind die Voraussetzung für ein Fahrpferd, mit dem man als Fahrer glücklich werden kann. Das bedeutet aber nicht, dass ein Fahrpferd nicht schwungvoll und mit Freude vorwärts gehen kann.

Nervöse und unausgeglichene Pferde lassen sich schwer einspannen und geraten in schwierigen Situationen leicht in Panik. Fatale Unfälle können dann die Folge sein. Schwierige Situationen ergeben sich häufig im Straßenverkehr. Daher muss ein Fahrpferd unbedingt verkehrssicher sein. Ein gutes Fahrpferd lässt sich von einem lauten Traktor, einem großen LKW, einer Musikkapelle oder einem Motorrad ebenso wenig erschrecken, wie von kläffenden oder rennenden Hunden.

### Eine gute Ausbildung

Eine gute Grundausbildung ist ein weiteres Maß. Im Grund erfolgt die Hilfengebung beim Fahrpferd nicht anders als beim Reitpferd, nur werden die Gewichtshilfen durch Leine und Peitsche ersetzt. Wichtig ist auch die Fahrerstimme. Das Fahrpferd sollte

hier besonders ausgebildet sein. Bedingt durch die Anspannung ist der Fahrer seinem Pferd natürlich nicht so nah wie ein Reiter. Daher ist die Möglichkeit der Einflussnahme auf das Pferd grundsätzlich geringer. Um so wichtiger ist die gute Ausbildung eines Fahrpferdes nach einem immer gleichen System.

### Welche Rassen sind geeignet?

Eigentlich kann man jedes gesunde Pferd für das Fahren ausbilden. Die kleinen Ponys ebenso wie riesigen Shire Horses. Daher kann man die Frage, welche Rasse besonders geeignet für das Fahren ist nicht pauschal beantworten.

Es gibt allerdings einige Rassen die einfach durch ihren ruhigen Charakter für das Fahren gut geeignet sind. Dies sind beispielsweise Kaltblüter. Für den schweren Zug oder zum Holzrücken sind diese Pferde bestens zu verwenden.

Wenn man allerdings sportlicher fahren möchte, eignen sich leichtere Warmblüter besser, da sie schneller und wendiger sind. Kleinere Pferde wie Haflinger oder auch Ponys eignen sich wegen ihrer Handlichkeit auch für den älteren Fahrer.

Grundsätzlich gilt, dass jedes gesunde Pferd für den Fahrsport geeignet ist. Um den Anforderungen gerecht zu werden und eine hohe Leistungsfähigkeit zu zeigen, sollten Fahrpferde jedoch über bestimmte Eigenschaften hinsichtlich des Ex- und Interieurs verfügen.

## 11.3 Exterieur des Fahrpferdes

Der Gebrauchswert eines Pferdes für den Freizeit- wie für den Sportfahrer hängt im Wesentlichen vom Körperbau ab.

Es gibt klare Beziehungen zwischen bestimmten Exterieurmerkmalen und der Leistungsfähigkeit eines Pferdes. Daher ist es wichtig, einige wesentliche Grundsätze zur Beurteilung eines Pferdes zu kennen, um daraus Schlüsse für seine Eignung als Sportpferd zu ziehen.

Unter dem Exterieur versteht man das Äußere eines Pferdes. Dazu gehört der Körperbau, das Haarkleid, Farbe und

Abzeichen sowie die Bewegungsmöglichkeiten in den Grundgangarten.

Es würde den Rahmen dieser Darstellung sprengen, wenn hierauf alle wesentlichen Exterieurmerkmale umfassend eingegangen werden soll. Es werden hier nur die für Fahrpferde wichtigen Merkmale angesprochen. Sollte die eine oder andere Begrifflichkeit nicht klar sein, auf **Seite 166** ist eine hilfreiche Abbildung zum **Exterieur** finden.

Das **Genick** des Pferdes sollte nicht zu kurz, gut beweglich und im freien Gang der höchste Punkt sein.

Ist dies der Fall, kann das Pferd oder unter einem Reiter vor dem Wagen oder unter einem Reiter gut arbeiten werden. ist dem **Hals** des Pferdes Beachtung zu schenken. Ein

Ist dies der Fall, kann das Pferd oder unter einem Reiter vor dem Wagen oder unter einem Reiter gut arbeiten werden. ist dem **Hals** des Pferdes Beachtung zu schenken. Ein

maler Hals ermöglicht eine gute Grundschnelligkeit. Das ist für Fahrer vermutlich häufig nicht von großer Bedeutung. Ein kurzer Hals lässt größere Hubkraft der Hinterhand vermuten. Das bedeutet mehr Körperkraft im Sinne einer höheren Zugleistung. Ein hoch angesetzter Hals führt zu einer geringen Rückenspannung und dies ist für ein Fahrpferd ungünstig.

Die **Brust** sollte breit sein, etwa 33 % der Widerristhöhe. Sie sollte tief und lang sein, da dadurch ein großes Fassungsvermögen des Brustraums gegeben ist. Dies ergibt ein großes Atemvolumen des Pferdes und dient der Leistungsfähigkeit.

Der **Widerrist** soll hoch, lang und gut bemuskelt sein. Er dient der Auflage des Geschirrs und, falls das Fahrpferd geritten wird, auch der guten Sattellage. Er wird von fünf Brustwirbeln mit den entsprechenden Dornfortsätzen gebildet.

Der **Pferderücken** muss gut bemuskelt sein. Er darf



Einspanner mit kräftigem Warmblutfahrpferd und korrektem Exterieur

nicht zu lang sein, damit Vor- und Hinterhand gut und ohne Rückenüberlastung zusammen agieren können. Ein gut bemuskelter breiter Rücken ist beim Fahrpferd vorteilhaft.

**Lende** und **Kruppe** sollten fest sein. Die Kruppe darf beim Fahrpferd wie der Rücken breit sein, da sie einen starken Muskelansatz ermöglicht und dies ist Voraussetzung für eine große Zugkraft. Eine horizontale oder geneigte Kruppe lässt eine starke Hinterhandaktivität erwarten und deutet eine hohe Lauf-, Spring- und Zugleistung an. Eine überbaute Kruppe ist an sich ungünstig, da eine Überlastung der Vorhand eintreten kann. Allerdings finden wir diese Kruppe häufig typbedingt bei Bergpferden (z. B. Haflinger, Schwarzwälder Kaltblut).

Der **Bauch** soll mit der Unterlinie oder Bauchlinie dem Verlauf des Brustbeins folgen und zur Flanke hin nur leicht hochgezogen verlaufen. Die **Flanke** selbst muss fest und tief sein.

Die **Vordergliedmaßen** dienen dem Auffangen der Last. Sie sollten keine Fehlhaltungen wie z. B. bodeneng/-weit, zeheneng/-weit oder knieeng/-weit sein.

Beachtung benötigt der **Ellbogenhöcker**. Er sollte lang sein und weit nach hinten reichen. Dadurch wird eine breite Sehnaufgabe und kräftige Sehnenentwicklung begünstigt. Und der **Ellbogen** darf nicht an der Brustwand anliegen.

Die **Hinterhandgliedmaßen** dienen der Entwicklung von Hub- und Schubkraft, sie sollen kräftig bemuskelt sein und kräftige Gelenke aufweisen. Ein großes **Kniegelenk** soll in einer Ebene mit dem Ellbogenhöcker liegen. Der Kniegelenkwinkel beträgt etwa 100° bis 120°. Ein offener Winkel fördert größere Zugleistung.

Der Unterschenkel sollte lang, kräftig und gerade sein.

Der **Gang** des Kutschpferdes muss raumgreifend und gerade sein. Der natürliche Schwung soll kräftig

vorhanden sein. Ist der natürliche Schwung gegeben, wird ein Pferd leichter an die Hilfen gehen und versammelte Tempi annehmen.

Wichtig ist bei der Beobachtung der Gliedmaßen und der Gänge, dass keine **Fehlstellungen** und keine **Gangfehler** in der Bewegung zu erkennen sind.



Eine kräftige Statur ist beim Fahrpferd häufig von Vorteil. Nicht umsonst ist es vielfach ein kräftiges Warmblut, das im Fahrsport aktuell besonders häufig zu sehen war und zu sehen ist. Darunter fallen die verschiedenen europäischen Warmblüter, zu denen unter anderem Oldenburger, Holsteiner, Freiberger oder auch das deutsche Reitpferd zählen. Häufig werden von Fahrern aber auch Barockpferde oder Kaltblutpferde verwendet, je nach Einsatzzweck und Liebhaberei.

### **Interieur**

Als Interieur bezeichnet man im Pferdesport und der Pferdebeurteilung typische psychische Eigenschaften und Verhaltensweisen von Pferden. Diese unterschiedlichen Eigenschaften sind bei Reitpferden anders zu bewerten als bei Fahrpferden.

Grundsätzlich eignen sich für den Fahrsport Pferde unterschiedlichen Charakters. Für einen bestmöglichen Erfolg, vor allem im Bereich des Turniersports, sollten Fahrpferde jedoch nicht zu nervös sein und eine gute Portion Nervenstärke zeigen. Ruhig, ausgeglichen, mutig mit schwungvollen Gängen – dies ist oftmals eine hervorragende Mischung.

Zu den wichtigsten positive Interieureigenschaften zählen Ausgeglichenheit, Ruhe, Gutmütigkeit, Nervenstärke, Temperament, Aufmerksamkeit, allgemeine Intelligenz, Auffassungsvermögen und Begabung sowie Sozialverhalten auf der Weide und im Stall. Negative Eigenschaften sind beispielsweise Angst, Nervosität oder Überreaktion. Unter Charakterfehlern versteht man Beißen, Scheuen, Schlagen, Sprungverweigerung oder die Zugverweigerung.

Als Zugpferde im Fahrsport eignen sich Tiere, die ein ausgeglichenes Wesen aufweisen, fleißig und aufmerksam sind. Unerwünscht sind nervöse, schreckhafte oder abgestumpfte Pferde.

Bei Leistungsprüfungen werden auch darüber hinausgehende Eigenschaften wie Gesundheit, Konstitution, Regenerationsvermögen oder Futtermittelverwertung zu

den Interieureigenschaften gezählt. Welche dieser Eigenschaften gewünscht sind oder bei bestimmten Pferderassen häufiger auftreten, hängt von dem definierten Zuchtziel der jeweiligen Rasse ab.

Bei der Beurteilung eines Pferdes sollte man sich zunächst ein generelles Urteil über den Typ des Pferdes bilden, um dann dieses Urteil mit den Forderungen an das Pferd abzuwägen und zu vergleichen. Erst nach dieser grundsätzlichen Beurteilung sollte man sich die Ex- und Interieurmerkmale genau betrachten.

### **11.4 Grundgangarten**

Fahrpferde sollten wie gute Reitpferde alle drei Grundgangarten hervorragend beherrschen und dabei raumgreifende Bewegungen zeigen. Da im Turniersport die Gangarten in den Teilprüfungen eine nicht unwesentliche Rolle spielen, ist ein solides Beherrschen der drei Grundgangarten Schritt, Trab und Galopp wünschenswert.

Ein gutes Pferd für den Freizeit- oder Fahrsport sollte sich grundsätzlich nicht von einem Dressur- oder Vielseitigkeitspferd unterscheiden. Die Kriterien sind vor allem im Exterieur ähnlich: das Fahrpferd sollte sich im leichten Rechteckformat darstellen, mit einer schönen Aufrichtung aus einer sehr guten Schulter, die bei etwa 45 oder 50 Grad Neigung liegen sollte. Die Schulter soll groß sein und mit dem Oberarm einen etwa 90°-Winkel einschließen. Dies ergibt eine große Schulterfreiheit und ermöglicht einen raumgreifenden Trab. Ein korrekter Hals und ein leichtes Genick sind wichtig, damit dem Pferd die Beizäumung leicht fällt. Die Kruppe soll leicht abfallend und lang sein, um einen guten Schub aus der Hinterhand zu bekommen. Der Rücken ist wichtig, denn wenn er schwingt, kommt auch der Antritt von hinten durch den ganzen Körper nach vorne.

Wie vorne bereits angesprochen sind die Grundgangarten von Bedeutung. Hier ist von besonderem Wert ein guter, raumgreifender Schritt.

Ein guter Schritt und ein guter Galopp müssen angeboren sein, denn da lässt sich nicht sehr viel verbessern. Der Schritt des Fahrpferdes wie auch des Reitpferdes muss viel Raumgriff haben, damit man bei einem Turnier in den Schrittphasen keine Fehler hat. Und dass der Freizeitfahrer auch im Schritt Strecke machen kann.

Der Galopp ergibt sich daraus, er soll eher rund und leicht zu setzen sein, dabei schön rhythmisch und schwungvoll. Die Pferde sollten dabei von sich aus Biss und Antritt zeigen. Dann ist es möglich in Hindernissen bei Geländeprüfungen schnelle Zeiten zu fahren. Aber auch für den reinen Freizeitfahrer ist ein schöner Galopp von Bedeutung – es macht einfach Freude im schwungvollen, kontrollierten Galopp mit einem Gespann durch die Landschaft zu fahren.

### Grundgangart des Fahrsports

Beim Fahrpferd ist der Trab sehr wichtig, er ist die so eine Art Grundgangart des Fahrsports. Daher muss er sehr schwungvoll sein, mit viel Schwebephase und sehr gutem Raumgriff. Im Prinzip sollen die Gänge an die eines guten Dressurpferdes herankommen.

## 11.5 Fellfarbe

Bei Mehrspännern ist die Fellfarbe für viele ein wichtiges Kriterium. Viele bevorzugen einheitlich braune, rote oder weiße Pferde mit wenig auffallenden Abzeichen, da diese leichter zu einem Mehrspanner zusammengestellt werden können.

Die Farbe ist letztlich eine persönliche Geschmackssache. Allerdings gilt hier besonders, dass sich Pferde in einem Gespann einander im Typ, im Gang und im „Kopf“ ähnlich sein müssen. Fleißige Bewegungen mit ähnlichem Ablauf, gutes Temperament, Verträglichkeit und gleichmäßig hohes Leistungsvermögen sind im Gespann wichtig, denn es bildet ein sportliches Team. Am wichtigsten erscheint es aber, dass Fahrpferde einen grundehrlichen Charakter, viel Mut und

Vertrauen zum Fahrer besitzen. Eigenschaften, die für den Freizeit- wie für den Sportfahrer von Bedeutung sind.

### Haarfarben

Die am meisten verbreitete Haarfarbe bei Pferden ist **braun** in unterschiedlichen Färbungen. Der Behang, also Mähne, Schweif und der untere Teil der Extremitäten ist zumeist schwarz, die Hufe sind dunkel und sichtbare Haut ist grau. Farbvarianten sind hellbraun, goldbraun oder rotbraune.

Die **rötliche Fuchsfarbe** ist ebenfalls häufig anzutreffen. Mähne, Schweif und untere Extremitäten sind zumeist rötlich, die Hufe sind dunkel und sichtbare Haut ist grau. **Rotfuchs** und **Schwarzfuchs** weisen rötliches bis schwärzlich-bräunlich-rotes Fell auf. Mähne und Schweif sind grau-weiß oder gelb-grau.

Pferde mit **schwarzem Fell** sind bei der Geburt häufig grau bis schwarz. Behang, Hufe und Haut sind schwarz. Besonders elegant sind **Glanzrappen**, die ein tief-schwarzes metallisch glänzendes Fell besitzen (Bild links). Das Pferd mit einem glanzlosen tiefschwarzem Fell wird als **Kohlrappe** bezeichnet.

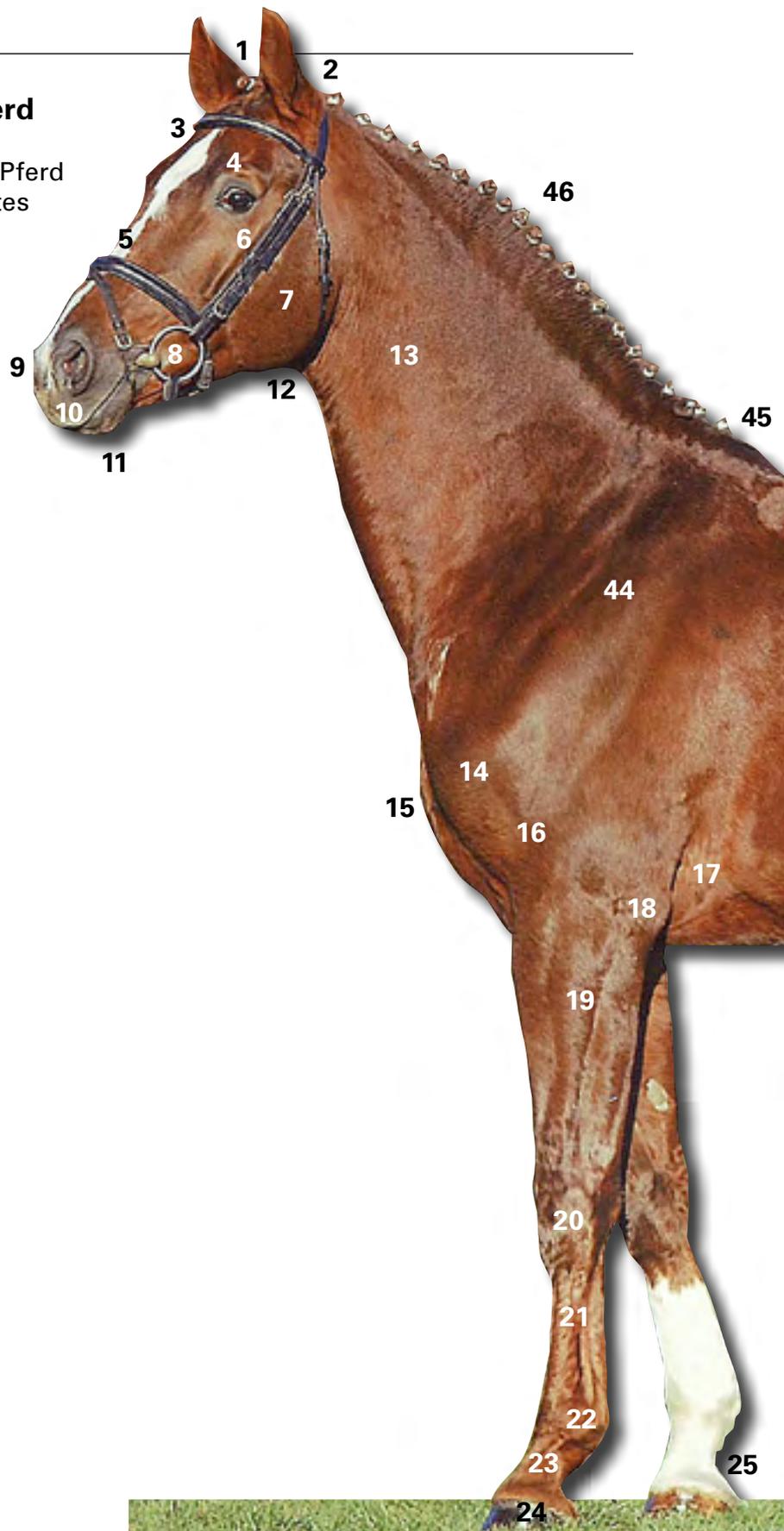
**Weiß geborene Schimmel** sind selten, der Behang ist weiß oder weiß mit schwarzen Haaren, die Haut ist hell-rosa, die Hufe sind häufig hell, aber auch dunkel. **Dunkel geborene Schimmel** sind weit verbreitet. Sie sind bei der Geburt dunkel, der Kopf ist hell bis weiß. An den unteren Extremitäten sind oft starke Aufhellungen zu erkennen, Hufe und Haut sind zumeist dunkel. Bei Schimmeln gibt es viele Varianten: Apfel-, Blau-, Eisen-, Grau- oder Fliegenschimmel seien hier genannt.

Die meisten Pferde weisen **Abzeichen** auf. Darunter werden unterschiedlich weiße oder helle Flecken im Fell verstanden, die vor allem für die Beschreibung und Identifizierung von Pferden verwendet werden. Bei der Beschreibung und Dokumentation der Abzeichen eines Pferdes wird immer vorn links begonnen und rechts hinten geendet. Es sind dabei die Formen und Farben festzuhalten.

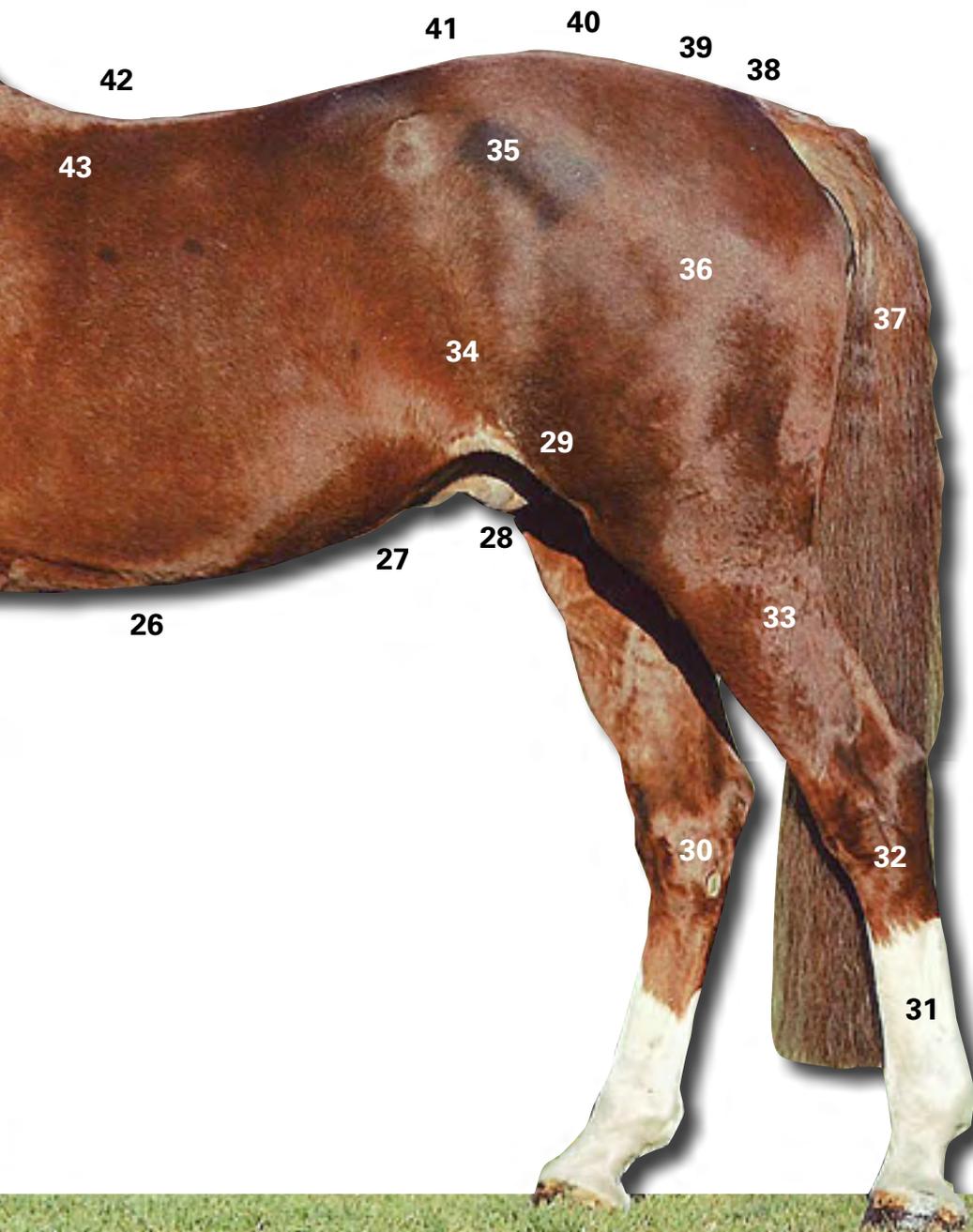
## 11.6 Benennungen beim Pferd

Die wichtigsten Benennungen am Pferd am Beispiel des 16jährigen Hengstes Mondras vom Landgestüt Redefin

1. Schopf
2. Genick
3. Stirn
4. Augenbogen
5. Nasenrücken
6. Jochbeinleiste
7. Ganasche
8. Lefze
9. Nüster
10. Oberlippe
11. Unterlippe
12. Kehlgang
13. Hals
14. Buggelenk
15. Vorderbrust
16. Oberarm
17. Herzgegend
18. Ellbogenhöcker
19. Unterarm
20. Vorderfußwurzelgelenk
21. Vordermittelfuß
22. Fesselkopf
23. Fessel
24. Huf
25. Ballen
26. Bauch
27. Unterbauch
28. Schlauch
29. Knie
30. Kastanie
31. Hintermittelfuß
32. Sprunggelenk
33. Unterschenkel
34. Flanke
35. Hüfte
36. Oberschenkel
37. Schweif
38. Schweifswurzel
39. Kruppe
40. Kreuz
41. Lende (Niere)
42. Rücken
43. Sattellage
44. Schulter
45. Widerrist
46. Mähnenkamm



Hengst Mondras vom Landgestüt Redefin



### **Bildnachweis:**

Seite 159: Deutscher Traditions-Fahrclub e.V.  
Geschäftsstelle, Klosterhof 9, 90602 Seligenporten

Seite 160: Deutscher Traditions-Fahrclub e.V.

Seite 162: Deutscher Traditions-Fahrclub e.V.

### **Interessante Websites:**

- Ein Pferd mit dem perfekten Exterieur, also dem idealen Körperbau, findet man selten. Braucht man aber auch nicht. Leichte Exterieurschwächen kann man oft durch richtige Aufzucht, richtiges Training und beispielsweise einen entsprechenden Beschlag ausgleichen.
- [www.st-georg.de](http://www.st-georg.de)
- [www.barnboox.de/pferdewissen/pferde-zucht/vererbungslehre/zuchtkriterien-beim-pferd-exterieur-und-leistungsfahigkeit/](http://www.barnboox.de/pferdewissen/pferde-zucht/vererbungslehre/zuchtkriterien-beim-pferd-exterieur-und-leistungsfahigkeit/)
- <https://magazin.ehorses.de/exterieur-der-koerperbau-anatomie-pferd/>
- [www.cavallo.de/know-how-rund-ums-pferd/cavallo-exterieur-serie-pferde-richtig-beurteilen.401927.233219.htm](http://www.cavallo.de/know-how-rund-ums-pferd/cavallo-exterieur-serie-pferde-richtig-beurteilen.401927.233219.htm)



# Traditionsfahren

Idee  
Umsetzung  
Beispiele

12



Traditionsfahren ist aufwändig – Pferde, Wagen, Geschirr, Beifahrer, Mitfahrer sind notwendig

## 12.1 Deutscher Traditions-Fahr-Club e.V.

Dieses Kapitel ist dem Deutschen Traditions-Fahr-Club und seinen Aktivitäten und Vorstellungen gewidmet.

Die Freude am Fahren mit stilechten und schönen Gespannen hat in den letzten Jahren immer mehr zugenommen. Vorreiter des traditionellen Fahrens waren besonders in Belgien und Frankreich zu finden. Seit Jahren haben dortige Fahr-sportbegeisterte das Fahren nach traditionellen Regeln aufleben lassen und dazu viele Veranstaltungen durchgeführt.

Etwa ab dem Jahr 2000 beteiligten sich auch erstmals deutsche Gespannfahrer an diesen schönen Veranstaltungen. Begeistert wurde die Idee des Traditionsfahrens aufgenommen. Eigene Veranstaltungen in Deutschland wurden geplant und verwirklicht. Beständig entwickelte sich die begeisternde Szene der Traditionsfahrer weiter, in Deutschland auf Länder- und Bundesebene, aber natürlich auch in Europa.

### Vereine entstehen

Es war naheliegend, dass bei der Begeisterung für das traditionelle Fahren die Idee entstand, für die Traditionsfahrbegeisterten eine organisatorische Heimat zu schaffen. Zwölf Enthusiasten gründeten daraufhin am 04. Januar 2010 den Deutschen Traditions-Fahr-Club in Ludwigsburg.

Die Zeit dafür war reif, denn auch in Deutschland fanden mittlerweile eine respektable Zahl an hochkarätigen Veranstaltungen mit Traditionsfahrern statt. Nicht nur das. Es gab und gibt auch eine Vielzahl begeisterter Freunde von schönen Gespannen, die nur darauf gewartet haben, sich mit Gleichgesinnten zu treffen und sich immer wieder über Wagen, Geschirre und Pferde auszutauschen.

Gespannfahrer sind offen für alle notwendigen und sinnvollen Neuerungen wie z. B. den Kutschenführerschein. Vorbild für die in den meisten Clubs gepflegte Fahrkultur ist die Blütezeit des Kutschfahrens um das Jahr 1900. Die Fahrkultur

dieser Zeit sollte gepflegt und das fahrerische Wissen und Können dieser Zeit erhalten bleiben.

Besonders wirken die Traditionsfahrer der permanenten Technisierung beim Fahren entgegen, welche das Können der früheren Fahrer und das Berücksichtigen der klassischen Fahrkultur eher verschüttet als fördert. Dies gilt vor allem für die Nutzung der alten Geschirre und der damit verbundenen Fahrtechnik. Diese war ausgelegt auf die Schonung der Pferde und Erhaltung der Wagen. Allerdings können nicht alle alten Geschirre heute noch verwendet werden. Zu unterschiedlich ist zumeist die Statur der Pferde, so dass die Geschirre oft nicht passen.

### Das Gesamtbild zählt

Das Fahren mit restaurierten Kutschen und Geschirren lässt die Zeit wieder aufleben, bevor das Automobil begann, die Pferdegespanne aus dem Straßenbild zu verdrängen. Vor allem auf den Treffen der Traditionsfahrer lebt das alte Bild der Kutschenkultur wieder auf.

Dabei zählt die Gesamterscheinung: man sieht nicht nur phantastisch restaurierte Kutschen, auch die Geschirre, die elegante oder sportliche Kleidung der Kutscher, der Grooms (Beifahrer) und der mitfahrenden Passagiere sind historischen Ursprungs oder historisch korrekt zusammengestellt.

Auch originalgetreue Nachbauten von Kutschen sind bei Veranstaltungen zugelassen. Sie müssen den Vorgaben des früheren Wagenbaus entsprechen, müssen aber den Anforderungen des modernen Straßenverkehrs hinsichtlich Beleuchtung oder Bremsen standhalten.

Bei vielen Veranstaltungen findet keine strenge Bewertung nach Verbandsregeln statt. Oft soll bewusst kein Wettbewerb stattfinden, sondern die Freude am gemeinsamen Fahren und an der gemeinsamen Präsentation der schönen Gespanne vor Publikum steht eindeutig im Vordergrund bei solchen Veranstaltungen.

### Es gibt viel zu sehen

Bei den Veranstaltungen der Traditionsfahrer gibt es viel zu sehen. Wann sieht man 20 oder mehr Gespanne an einem Platz, die alle entsprechend den Vorgaben für historisches Fahren herausgebracht werden. Und da gibt es viel zu sehen.

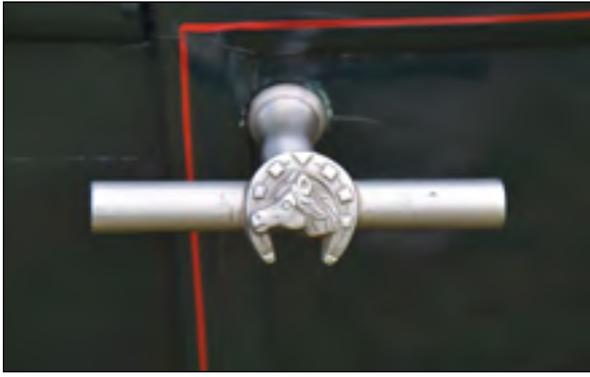
Entsprechend der vielen Stile und der unterschiedlichen Funktionen, die frühere Fahrzeuge hatten, findet man die unterschiedlichsten Wagen, Anspannungen und Bekleidungen. Das Bild unten zeigt dies in einem kleinen Überblick: Vom Doktorwagen, Jagdwagen, Omnibus oder elegantem Landauer ist alles vertreten und kann betrachtet werden. Nahezu alle Wagen haben sehenswerte Details, deren Betrachtung bei den meisten Zuschauern nur Freude hervorruft. Besondere Türgriffe, eigenwillige Fahrgestelle, schöne Lackierungen oder besondere Transportbehältnisse sind zu sehen.

Einspanner, Zwei- oder Vierspanner sind vertreten. Schön aufbereitete Geschirre für die unterschiedlichsten Anspannungen sind an den Pferden zu finden. Besondere Wappen sind an dem einen oder anderen Geschirr zu finden, die im einen oder anderen Fall auf den Berufsstand des Fahrers hinweisen. Schöne und ungewohnte Details fallen auf, die vielen Betrachtern in ihrer Funktion unklar sind. Und schon funktioniert der Sinn eines solchen Treffens: man kommt ins Gespräch über das Fahren, erklärt die alten und erhaltenswerten Dinge rund um diesen Sport. Solche Gespräche und Begegnungen tragen dazu bei, dass das Verständnis für diese Art der Sportausübung steigt.

Und noch etwas ist interessant: Alle Begegnungen verlaufen ungemein freundlich, das Interesse ist groß und die Fahrer erklären gerne ihre Passion.



Treffen des Deutschen Traditions-Fahr-Clubs in Dinkelsbühl 2018



## 12.2 Deutscher Traditionsfahrer Verband e. V. und Regeln

Wenn es Vereine gibt ist es nahezu unabweichlich, dass es irgendwann einen Bundesverband für die verschiedenen Vereine gibt. Ziel eines solchen Verbandes ist die Schaffung eines einheitlichen Regelwerks für Veranstaltungen, die Vertretung der Interessen Der Traditionsfahrer gegenüber der Politik oder den Sportverbänden. Mit der Gründung des Deutschen Traditionsfahrer Verbandes ist ein Zusammenschluss von Gespannfahrern und Freunden der historisch-kulturellen traditionellen Anspannung auf Bundesebene gelungen.

Dem Verband ist die erstmalige Aufstellung eines bundesweit einheitlichen Regelwerkes zur Planung und Durchführung von Wettbewerben und Events in traditioneller Anspannung gelungen.

Das gemeinsame Ziel der Veranstalter, Ausrichter und Fahrer traditioneller Turniere und Events ist es, mit der Durchführung regionaler, nationaler und internationaler Veranstaltungen sowie einer deutschen Meisterschaft für Traditionsfahrer, die Kenntnis der traditionellen Fahrkultur, deren Kutschen und Equipagen zu bewahren, zu fördern und zu pflegen. Dabei soll die Geschichte, Kultur und Historie bezüglich des früheren Gebrauchs von Gespannen vermittelt werden.

### Fahrzeugkategorien

Die Anspannungen werden in Bezug auf die angespannten Fahrzeuge (Wagen) in folgende Kategorien aufgeteilt, wobei jede einzelne der drei Fahrzeug-Kategorien eine separate Bewertungsgruppe darstellt:

- Kategorie 1: Traditionelles Gespann
- Kategorie 2: Replika
- Kategorie 3: Freizeitanspannung

### Kategorie 1

Dazu 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 entsprechen.

### Kategorie 2

Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge, die nach einem authentischen Vorbild neu angefertigt worden sind, also um Nachbauten originaler Wagen (Replika).

### Kategorie 3

In Kategorie 3 fallen stilvolle Freizeitanspannungen, aber keine Marathonwagen oder ähnliche Sportwagen aus Metall. Diese sind von der Teilnahme ausgeschlossen.

Moderne Freizeitanspannungen sind von der Teilnahme an den meisten Turnieren und Veranstaltungen sowie der Deutschen Meisterschaft ausgeschlossen.

### Modifizierte Ausschreibungen

Allerdings ist es einem Veranstalter oder Ausrichter grundsätzlich erlaubt, seine Ausschreibung in Bezug auf die teilnahmeberechtigten Fahrzeugkategorien bzw. Fahrzeugtypen entweder offen zu halten oder aber so einzukreisen, dass besondere Bewertungsklassen entstehen können.

Für reine Clubtreffen gelten derartige Vorgaben nicht. Es treffen sich Clubmitglieder zum gemeinsamen Fahren und um sich auszutauschen. Und hier gelten keine hinderlichen Regeln hinsichtlich der Teilnehmer, Wagen und Pferde. Nur das Gespann und die Aufmachung müssen den Zielen des traditionellen Fahrens entsprechen.

Wie immer ist es so, dass es bei einem Regelwerk Fragen geben kann. Diese sind einfach zu klären. Auf den Webseiten der verschiedenen Clubs und des Deutschen Traditionsfahrer Verbandes gibt es viele und ausreichende Informationen, um anstehende Fragen zu klären oder zu stellen. Schauen Sie sich die Seite an: [www.dtv-tradition.de](http://www.dtv-tradition.de).

Lassen Sie sich auf den folgenden Seiten etwas inspieren. Es macht Freude.

# Deutscher Traditions-Fahr-Club



Fahrer: Alfons Deimel  
 Beifahrer: Gilla Deimel - Schulte  
 Pferde: Orlowtraber  
 Geschirr: Landanspannung, Brustblattgeschirr  
 Wagen: Stanhop Gig, v. Franz Rogge Coesfeld



Fahrer: Klaus Klose  
 Beifahrer: Elisabeth Klose  
 Groom: Anke Grimm  
 Pferde: Schlisches Warmblut  
 Geschirr: Englisch Kummer  
 Wagen: Landauer - Fa. Jansch, Hannover



Fahrer: Bernd Schnur  
 Beifahrer: Elke Schnur  
 Grooms: Anika Notdurft, Nadin Wluka  
 Pferde: Oldenburger, Zweibrücken, Lipizzaner  
 Geschirr: Englisch Kummer  
 Wagen: Break de Chasse - Scheurer, Düsseldorf



Fahrer: Matthias Pfeifer  
 Beifahrer: Leila Pfeifer  
 Grooms: Jan Eichler, Almuth Wegewitz  
 Pferde: Sachsen Anhalt  
 Geschirr: Landanspannung, Brustblattgeschirr  
 Wagen: Break-Wagonette, v. Sulzer, Winterflur



Fahrer: Toni Bauer  
 Beifahrer: Sabine Deußen, I. Ritter, A. Keller  
 Grooms: Willi Ritter, Peter Keller  
 Pferde: Bayern  
 Geschirr: Englisch Kummer  
 Wagen: Mail Coach



Fahrer: Detlef Böhlmann  
 Beifahrer: T. + M. Böhlmann  
 Grooms: G. Eiberg, K. Johannsen  
 Pferde: Lipizzaner  
 Geschirr: Kummeranspannung  
 Wagen: Break, Baujahr ca. 1900



Fahrer: Heinrich -Hermann Hansmeier  
 Beifahrer: Marion Albrecht  
 Grooms: C. + T. Ringe, Frank Rothaus  
 Pferde: KWPN / NL  
 Geschirr: englische Anspannung  
 Wagen: Park Drag



Fahrer: Jürgen Matthies  
 Beifahrer: Elisabeth Hädeler  
 Groom: Gabi Wagner  
 Pferde: Hannoveraner  
 Geschirr: Englisch Kummer  
 Wagen: Dog Cart - Zimmermann Berlin



Fahrer: Hans Biesenbach  
 Beifahrer: Gundi Biesenbach  
 Groom: Rainer Flöck  
 Pferde: Sachsen Wallache  
 Geschirr: engl. Kummeranspannung  
 Wagen: Shooting Break, um 1900, Maillett A.



Fahrer: Manfred Riegger  
 Beifahrer: Dennis Cellier  
 Groom: Michael Beha  
 Pferde: Oldenburger  
 Geschirr: Englisch Kummer  
 Wagen: Tandem Cart 1890 von Vandenpallis



Fahrer: Ralf Haller  
 Beifahrer: Stefanie Haller  
 Pferd: Sachsen-Thüringen Wallach  
 Geschirr: Englisch Kummer  
 Wagen: Stanhop Gig, 1906



Omnibus Mail – ein eleganter Reisewagen um das Jahr 1900



12



Offener Landauer in englischer Anspannung, konzentriert gefahren vom Autor des Buches



12



Ländliche (hinten) und elegante städtische Anspannung bei gemeinsamer Pause



12



Landauer mit vier Pferden ergeben ein hochelegantes Gespann



12





# Sport

**Gespannfahren als Sport  
Training  
Turnierbesuch**

13



Wasserdurchfahrt bei einer Marathonprüfung

### 13.1 Gespannfahren als Sport

Unter sportlichem Gespannfahren wird das Fahren mit Pferdekutschen oder -wagen verstanden, das in

Form eines Wettbewerbes durchgeführt wird. Das sportliche Fahren wird mit Ein-, Zwei- und Vierspannern durchgeführt.

Eine solcher Wettbewerb besteht zu meist aus einer Dressur- und Geländeprüfung sowie einem Hindernisfahren.

Im Dressurviereck wird Wert auf stilechte Kleidung und Ausrüstung gelegt. Bei den Hindernis- und Geländeprüfungen stabilisiert der Groom in den Kurven die Kutsche durch Gewichtsverlagerung. Dabei lotst der Groom den Fahrer richtig durch die Hindernisse.

#### Fahren steht im Schatten des Reitsports

Veranstaltungen des Gespannfahrens stehen völlig zu Unrecht im Schatten des Reitens. Fahrsportwettbewerbe sind spektakulär, die Kutschen voller feiner Technik und die Wettbewerbe durch das Reglement für Zuschauer und Teilnehmer bis zum Schluss voller Spannung.

Die erste Herausforderung für die Teilnehmer wartet schon vor dem Start. Alles was benötigt wird muss mitsamt den Ersatzpferden zum Einsatzort gebracht werden. Das erfordert viele Helfer, eine hohe Trans-

portkapazität und viel Zeit für die Vor- und Nachbereitung.

#### Es gibt feste Regeln beim Wettbewerb

Damit die Leistungen bei Fahrwettbewerben vergleichbar sind, gibt es feste Regeln. Der Wettbewerb findet in den drei oben bereits genannten Disziplinen statt: Dressur, Gelände und Hindernisparcour. Alle Prüfungen werden mit den gleichen Pferden gefahren, also zumeist als Zwei- oder Vierspanner. Für jede Prüfung wird mit einer speziellen Kutsche gefahren.

### 13.2 Dressurprüfung

Elegant und möglichst stilrein stellen sich die Gespanne bei der Dressur vor. Auf einem Dressurviereck sind die vorgeschriebenen Lektionen auswendig und mit möglichst großer Genauigkeit zu fahren. Die Dressuraufgabe besteht, wie beim Reiten, vorwiegend aus bestimmten Hufschlagfiguren die in den vorgegebenen Gangarten (Schritt, Trab, Galopp) und im verlangten Gangmaß (z. B. Arbeitstrab, starker Trab) zu absolvieren sind. Drei bis fünf Richter haben die schwierige Aufgabe, Schwung, Regelmäßigkeit, Harmonie und Gehorsam der Pferde sowie Fahrstil und Einwirkung der Hilfen des Fahrers zu bewerten.

Jede Lektion wird mit Noten von 1 bis 10 bewertet. Die Differenz zwischen erreichter Punktzahl und dem möglichen Punktemaximum nimmt der Teilnehmer als Strafpunkte auf seinem Konto mit in die zweite Teilprüfung

### 13.3 Marathonfahrt

Am spektakulärsten ist die Geländeprüfung, die so genannte Marathonfahrt. Dabei werden verschiedene Hindernisse wie Wasserdurchfahrten, steile Böschungen oder Gatterfiguren auf Zeit durchfahren. Die elegante, klassische Dressurkutsche wird im Marathon gegen den stabil gebauten Geländewagen getauscht. Gefahren wird in Sportkleidung mit einem Marathonwagen.

Der verwendete Marathonwagen muss besonders wendig und stabil sein. Er sollte möglichst wenig hervorstehende Teile aufweisen, damit das Gespann nicht irgendwo im Gelände hängen bleiben kann. Die verwendeten Marathonwagen sind mit einer Spurbreite um die 125 Zentimeter recht schmal gebaut.

Harte Blattfedern, ein negativer Sturz der Räder und ein tiefer Schwerpunkt sollen verhindern, dass die Wagen bei rasanter Fahrt umkippen. Für Vierspänner gilt ein Mindestgewicht von 600 Kilo Wagengewicht.

Der Fahrer lenkt das Gespann und bedient die Scheibenbremsen. Seine zwei Beifahrer (Vierspänner) turnen auf der Kutsche herum, um sie vor allem in den Kurven zu stabilisieren. Einer davon bedient die Drehkranzbremse, die Bewegungen der Deichsel erschwert und so dem Schleudern des Wagens entgegenwirkt. Durch eine ausgeklügelte Lenkgeometrie folgt die Kutsche den Pferden etwas verzögert – das ermöglicht dem Fahrer die Kurven mit seinem Gespann enger anzufahren.

Fahrer, Groom, Pferde und Material werden in der Königsdisziplin Marathon bis ans Limit beansprucht. Diese Prüfung entspricht vom Anspruch her einer Gelän-

deprüfung beim Vielseitigkeitsreiten.

Auf einer bis zu 20 km langen, in drei bis fünf Phasen aufgeteilten Strecke müssen Ausdauer und Geschicklichkeit der Pferde, Fahrkunst und Gefühl für Geschwindigkeit des Fahrers sowie die gute Zusammenarbeit mit den Grooms unter Beweis gestellt werden.

In den Phasen A, B, C und D muss mit Hilfe der Stoppuhr die Geschwindigkeitsvorgabe eingehalten werden. Alle 1000 m sind auf der Strecke Distanzangaben aufgestellt, um die vorgeschriebene Geschwindigkeit möglichst einzuhalten. Ein Gespann muss hier nachweisen, dass es, wie früher die Postkutschen, einen gegebenen Fahrplan einhalten kann.

Richtig spannend wird es aber in der letzten Phase E. Hier sind maximal acht natürliche und künstliche Hindernisse möglichst schnell zu durchfahren. Diese Hindernisse sind anspruchsvoll und können Wasser, Erdhügel, Brücken und regelrechte Labyrinth enthalten,

Jede Sekunde, welche ein Gespann auf die Bestzeit verliert, wird mit 0,5 Strafpunkten bestraft. In jedem Hindernis sind maximal 6 Tore von A bis F (markiert mit weißer (links) und roter Flagge (rechts) in alphabetischer Reihenfolge zu durchfahren. Der Weg, um von Tor zu Tor zu gelan-



Labyrinth nach dem Aufbau, vorbereitet für die Deutschen Meisterschaften

gen, kann sich der Fahrer entsprechend seinem Können und seiner Risikobereitschaft selbst auswählen. Es gibt bei einer solchen Hindernisdurchfahrt immer verschiedene Varianten. Und im Hindernisparcours darf galoppiert werden.

Der Groom stabilisiert in schnellen Kurven die Kutsche durch Gewichtsverlagerung und sagt dem Fahrer häufig laut rufend die Linienführung beziehungsweise den Weg durch die Hindernisse an.

Die im Marathon gesammelten Strafpunkte werden zu den Strafpunkten der Dressur addiert und in das Finale, dem Hindernisfahren, mitgenommen.

### 13.4 Hindernisparcour

Beim Fahren durch den Hindernisparcour fällt die Entscheidung um den Sieg. Damit die Spannung auf die Spitze getrieben wird, muss in umgekehrter Reihenfolge des Zwischenklassements gestartet werden. Also muss der bisher Führende als letzter den Parcours bewältigen. Maximal 20 Tore, bestehend aus zwei Kegeln mit aufgesetzten Bällen, sind mit einem Zuschlag von nur 20 cm bei Ein- und Zweispännern (30 cm bei Vierspännern) in vorgegebener Zeit möglichst ohne Ballabwurf zu durchfahren.

Die Kegeltore sind mit einer roten Zahl auf der rechten Seite und einer weißen Zahl auf der linken Seite durchnummeriert. Wer ein Tor auslässt oder von der falschen Seite anfährt scheidet aus. Pro abgeworfenem Ball werden fünf Strafpunkte und pro angebrochener Sekunde über dem Zeitlimit 0,5 Strafpunkte verrechnet. Präzision, Tempogefühl und absolute Konzentration sind also angesagt!

### 13.5 Gespannkontrolle

Zwischen den einzelnen Prüfungen müssen vorgegebene Ruhezeiten eingehalten werden. Die Pferde werden bei diesen Gespannkontrollen vom Tierarzt einer strengen Prüfung unterzogen, so z. B. beim Zwangshalt vor der Phase E der Marathonprüfung. Angeschlagene, lahmen- oder verletzte Tiere werden hier vom Wettbewerb ausgeschlossen.

### 13.6 Wettbewerbssieger

Es gibt verschiedene Wettbewerbsklassen für die unterschiedlichen Leistungsniveaus im Fahrsport. Bei allen Prüfungen gilt: Sieger wird das Team, das am wenigsten Strafpunkte aus den drei Teilprüfungen erhalten hat.



Hindernisdurchfahrt, deutlich ist die Durchfahrtskennzeichnung zu sehen



### 13.7 Training

Die Ausbildung eines Gespanns für den sportlichen Einsatz im Fahrsport ist lang, aufwändig und erfordert viel Leidenschaft für die intensive Verfolgung selbst gesteckter Ziele im Fahrsport.

Für Fahrpferde, die später regelmäßig im Sport eingesetzt werden sollen, ist eine langfristige Ausbildungs- und Einsatzplanung sinnvoll. Man sollte zuerst einige Prüfungen in der Klasse A Fahren, um ein Gespann an den Turnierbetrieb zu gewöhnen. Zwischen einzelnen Turnieren benötigen die Pferde eine Erholungspause in der aber moderat weiter trainiert werden muss.

### 13.8 Trainingsphasen

Grundsätzlich müssen mehrere Abschnitte im Laufe einer Trainingsaison betrachtet werden. Zuerst das Training eines Gespanns vor der Saison, während der Saison und nach der Saison. Das Training vor der Saison ist in seiner Art und dem Umfang der Maßnahmen abhängig davon, in welcher Klasse gefahren wird und welche Anforderungen damit an die Pferde gestellt werden.

### Wintertraining

Es gibt Fahrer, die in den Wintermonaten mit ihren Pferden gar nicht arbeiten und ihnen eine entsprechende Erholungsphase auf Paddock oder Koppel gönnen. Andere nutzen die Wintermonate dazu, um mit ihren Fahrpferden ein individuelles Training durchzuführen. Dies muss nicht unbedingt im Gespann beim Fahren sein, sondern kann sich beim Reiten und der Longenarbeit abspielen. Auf Grund der winterlichen Platzsituation ist eine Arbeit in der Halle an der Hand sehr effektiv und dem reinen Spazierfahren deutlich vorzuziehen. Wobei letzteres ein Teil des Trainingsplanes sein kann.

Neben der individuellen Ausmerzung von Fehlern hat das regelmäßige Training während des Winters noch den Vorteil, dass die Kondition eines Gespanns erhalten bleibt. Denn eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Arbeit im Frühjahr ist eine gute Kondition des Gespannes.

### Konditionsaufbau

Der Konditionsaufbau muss sinnvoll und maßvoll erfolgen. Gleichmäßig steigende Anforderungen an die Pferde, unter regelmäßiger Kontrolle von Puls und Atmung, sind erforderlich. Im Rahmen des Konditionsaufbaues ist noch auf andere



Trainingsfahrten im Wald erfordern Absprachen mit dem Waldbesitzer

Punkte ein Augenmerk zu richten: Die Überprüfung der Zähne, die Futtermittelnutzung und des Beschlages. Gerade die etwas ruhigere Zeit vor der anstehenden Saison eröffnet die Möglichkeit, hier die eine oder andere erforderliche Maßnahme ohne Termindruck durchzuführen. Die regelmäßigen Wurmkuren sowie Impfungen können in diese Zeit fallen.

#### **Kondition erfahren**

Schrittfahren ist während der Aufbauphase noch wichtiger als sonst. Die Geduld eines Fahrers wird hier gefordert, denn auch im ruhigen, fleißigen Schritt entwickeln Pferde eine gute Kondition.

Trabsequenzen mit unterschiedlichem Tempo werden immer wieder mit lang andauernden Schrittpassagen kombiniert. Dieses Training kann bei schwierigen Platzverhältnissen auch auf jeder Straße praktiziert werden. Dabei muss immer berücksichtigt werden, dass eine hohe Tempofrequenz für Pferde deutlich belastender ist als länger andauernde Passagen in mäßigem Tempo. Also sollen Gespanne im hohen Tempo nur mäßig auf entsprechend geeigneten Böden und mit Augenmaß bewegt werden.

Auch das Fahren im Galopp gehört zum Training, obwohl viele Fahrer diese

Gangart scheuen. Aber es ist eine Grundgangart, die gepflegt und ausgebildet werden muss. Ein Gespann muss den Galopp kennen und im Galopp unterwegs sein können – als normaler Bestandteil der Ausbildung. Wichtig ist das Fahren mit Übergängen von einer Gangart in eine andere. Ein Gespann muss den Zug im Galopp kennen – die Geräusche sind anders als im Schritt oder Trab, die Stränge schlagen mehr, die Deichsel hat eine andere Bewegung. Diese veränderte „Arbeitsweise“ im Galopp muss ein Gespann kennen. Und den Pferden macht es Spaß – so mein Eindruck!

Bei der Winterarbeit wird es immer wieder geschehen, dass die Witterungsverhältnisse das Training in Freien einschränken oder – je nach Region – fast nicht möglich machen. Dann ist zum Konditionstraining eine Führanlage hilfreich.

Das Hauptaugenmerk ist bei der konditionsgeprägten Arbeit auf Takt und Losgelassenheit zu richten. Ein Gespann sollte auch im Training immer taktrein gehen. Auftretende Taktunregelmäßigkeiten müssen korrigiert werden. Tritt die Taktunregelmäßigkeit häufig auf, muss abgeklärt werden, woher diese kommt. Temporeduzierung und Ruhe sind hier oft ein sehr guter Ratgeber. Aber auch eine

falsche Hilfengebung durch die Leinen oder die Peitsche kann zu einer solchen Störung führen, ebenso auch eine falsche Geschirrlage oder gar ein falsches Kandarengebiss.

Auch bei einem konditionellen Aufbau-Training auf Straßen und Wegen müssen die Pferde dabei an die Peitschenhilfen gewöhnt werden.

### **Exkurs: Fahren im Wald**

Das Fahren mit bespannten Fahrzeugen zu Trainingszwecken ist im Wald ohne besondere Erlaubnis des Waldbesitzers nicht zulässig.

Um die Ausübung der Sportart aber zu ermöglichen, können für das Gespannfahren im Staatswald vertragliche Vereinbarungen mit der zuständigen Forstbehörde über die Benutzung geeigneter Wege getroffen werden. Solch eine Vereinbarung kann individuell erfolgen oder im Rahmen einer Vereinbarung zwischen einem Verein und der zuständigen Forstbehörde.

Hierfür wird ein jährliches Benutzungsentgelt pro Gespann je nach Wegelänge und Frequentierung entrichtet. Im Körperschafts- und Privatwald wird ein entsprechendes Vorgehen, also eine Vertragsregelung mit dem Waldbesitzer empfohlen. In den meisten Fällen sind derartige Regelungen für Trainingsfahrten mit den jeweiligen Waldeigentümern gut zu treffen, wenn ein wenig Verständnis für diesen Sport vermittelt wird. Man kann einen Waldbesitzer zu einer „Verständnisfahrt“ einladen, das hilft das Klima auf ein gutes Niveau zu heben.

### **Luftbereifung**

Eine Luftbereifung an den Rädern ist in den höheren Wettbewerbsklassen nicht erlaubt. Sie findet sich ausschließlich an Trainingswagen, die preiswerter sind als die Turnierwagen und keinen baulichen Vorschriften folgen müssen. Luftbereifte Räder sind für Fahrer und Beifahrer angenehmer, aber auch für die Pferde. Stöße durch Bodenunebenheiten werden besser abgefedert und machen das lange Trainingsfahrten für alle angenehmer.

Dass alle Trainingswagen für die Verwendung im Straßenverkehr eine Beleuchtung aufweisen müssen ist in der Herbst- und Winterzeit obligatorisch..

### **Training und Turnierbesuche**

Wenn Pferde auf die nächst höhere Klasse trainiert werden sollen, bedeutet dies unter der Voraussetzung eines geregelten Ausbildungsganges, dass man etwa von einem Jahr Ausbildung ausgehen muss.

Sollen bzw. müssen die Pferde auch Turniere im Rahmen des Trainings besuchen, sollten in der Turnierplanung in der Aufbauphase eines Gespanns die folgenden Grundsätze gelten:

- Regelmäßige, aber dosierte Turnierbesuche sind für die Kontrolle der Trainingsarbeit unerlässlich.
- Anzahl und Anforderungen der Prüfungen dürfen das Pferd konditionell nicht nachhaltig belasten.
- Pferd(e) dürfen nur in Prüfungen gestartet werden, deren Anforderungen sie aufgrund des Ausbildungsstandes mit hoher Wahrscheinlichkeit gewachsen sind.
- Prüfungen ohne Ausbildungswert sind entbehrlich.
- Die Turnierplanung muss ausreichend Raum für aktive Erholungsphasen lassen.
- Turnierstarts bieten eine hervorragende Trainingskontrolle, tragen zur Prüfungsroutine bei und verschaffen Fahrer und Pferd mehr Sicherheit in der Absolvierung einer Prüfung in allen Teildisziplinen.

### **Turnierbesuch für Zuschauer**

Für Fahrsportinteressierte ist der Besuch genau zu planen. Am spannendsten ist dabei die Geländeprüfung an der Marathonstrecke. Hier kann die Fahrkunst durch die Hindernisse direkt erlebt werden. Allerdings: Eine solche Fahrprüfung zu besuchen bedeutet, dass man die ganze Strecke zu Fuß unterwegs ist. Wandern mit Gleichgesinnten im zumeist gut ausgemerkten Gelände ist angesagt und es ergeben sich oft nette Begegnungen.



Studie – präzise Richtungsänderung durch ein Kegelhindernis wird verdeutlicht



Schwungvolle Einfahrt in ein Wasserhindernis



Schwungvoller Einspänner vor einem Sulky gefahren



# **Bibliografie**

**Literatur**  
**Bildnachweis**  
**Index**

**14**



Detail eines Prunkgeschirrs

**14.1 Literatur (Bücher)****Anspannen und Fahren**

Herausgeber: Benno v. Achenbach  
Verlag Dr. Rudolf Georgi, Aachen

Christian Lamparter

**Die Fahrlehre**

Verlag Dr. Rudolf Georgi, Aachen 1974

Hartmut Erbe

**Das Fahrerabzeichen leicht gemacht**

ISBN 3-405-15507-x

BLV Verlagsgesellschaft München

Helena Kholová

**Pferde und Ponyrassen aus aller Welt**

ISBN 3-8112-1526-4

Gondrom-Verlag

**Richtlinien für Reiten und Fahren Band V (Fahren)**

Herausgeber:

Deutsche Reiterliche Vereinigung e. V.

ISBN 3-88542-007-4

Verlag der FN

Gerd-D. Gauger

**Fahrsport**

ISBN 3-88542-038-4

Verlag der FN

Richard Schoenbeck

**Deutsche Fahrkunde**

Klemm-Verlag Leipzig 1900

Richard Schoenbeck

**Reiten und Fahren**

Anleitung zur Kenntnis des Pferdes  
und zu seinem Gebrauch unter dem  
Sattel und im Zuge

Verlag Dr. Rudolf Georgi, Aachen 1919

Merkblatt für Lehrgangleiter und  
Prüfer „Abzeichen Fahren“ von 2014  
FN-Verlag der Deutschen Reiterlichen  
Vereinigung Warendorf

**APO Ausgabe 2014**

FN-Verlag der Deutschen Reiterlichen  
Vereinigung Warendorf

**LPO Ausgabe 2013**

FN-Verlag der Deutschen Reiterlichen  
Vereinigung Warendorf

**Aufgabenheft 2012 – Fahren**

Nationale/Internationale Aufgaben

Ausgabe 2012, Ergänzungen 2015

FN-Verlag der Deutschen Reiterlichen

Vereinigung Warendorf

**Richtlinien für den Bau und Betrieb  
pferdebespannter Fahrzeuge**

Anerkannte Regeln der Technik und  
Verhaltensvorschriften unter besonde-  
rer Berücksichtigung der StVZO und  
StVO

Herausgeber: Deutsche Reiterliche Ver-  
einigung (FN), DEKRA AG, Verband der  
Technischen Überwachungs-Vereine  
e.V. (VdTÜV)

Erich Oese u.a.

**Handbuch Pferdesport**

Berlin 1982

Sportverlag Berlin DDR

Erich Oese

**Zweispännigfahren**

Berlin 1991

Sportverlag Berlin DDR

Hans Frank,

**Behandlung bössartiger Pferde**

1925 erscheinendes Heft „Behandlung  
bössartiger Pferde“.

Das 50seitige Heft wurde von Hans  
Frank, Berater des Vereins „Pferde-  
wohl“ in Dresden verfasst und 1925  
herausgegeben.

Rudolf Temporin

**Fahrpferde ausbilden**

ISBN 9-7832-7501-568-9

Müller Rüschnikon Verlag 2007

**Kutschenführerschein**

Sicheres Gespannfahren im Straßen-  
verkehr

ISBN: 978-388-542-708-7

FN-Verlag der Deutschen Reiterlichen  
Vereinigung Warendorf



Dienstkleidung eines Kutschers und eines Marbacher Gestütswarts (Gestütsmuseum)

## 14.2 Literatur (Internet)

### Benno von Achenbach

- [www.deutsche-biographie.de/pnd137186746.html](http://www.deutsche-biographie.de/pnd137186746.html) (Achenbach)
- [www.claudia-kalesse.de/portal.php](http://www.claudia-kalesse.de/portal.php)

### Geschirr

- [www.fnverlag.de](http://www.fnverlag.de)
- <http://kleine-fahrsportkunde.npage.de/startseite.html>
- [www.loesdau.de](http://www.loesdau.de)

### Fahren

- [www.kutschen.com](http://www.kutschen.com) > Lehrgänge > weitere Informationen
- <https://portal.dnb.de/opac.htm?method=simpleSearch&cqlMode=true&query=idn%3D890980659>
- [www.anspannen.at](http://www.anspannen.at)
- [www.pferd-aktuell.de](http://www.pferd-aktuell.de)

### Foren zum Fahren

- <http://fahrsport.ning.com>
- [www.pferdekutscher.de](http://www.pferdekutscher.de)

### Verbände und Vereine

- [www.dtv-tradition.de](http://www.dtv-tradition.de)
- [www.salemertraditionsfahren.de](http://www.salemertraditionsfahren.de)
- [www.traditionsfahrclub.de](http://www.traditionsfahrclub.de)
- [www.bayerische-fahrervereinigung.com](http://www.bayerische-fahrervereinigung.com)
- [www.starke-pferde.de](http://www.starke-pferde.de)
- [www.ig-zugpferd.de](http://www.ig-zugpferd.de)
- [www.pferd-aktuell.de](http://www.pferd-aktuell.de)
- <http://buel.bmel.de/index.php/buel/article/view/Brade/brade-html>
- [www.markt.de/contentId,Pferdezuchtverbaende/inhalt.htm](http://www.markt.de/contentId,Pferdezuchtverbaende/inhalt.htm)

### Ausbildungseinrichtungen

- [www.die-deutschen-landgestuete.de](http://www.die-deutschen-landgestuete.de)
- [www.gestuete-marbach.de](http://www.gestuete-marbach.de) > Aus- und Weiterbildung
- [www.landgestuet.nrw.de/deutsche-reitschule/](http://www.landgestuet.nrw.de/deutsche-reitschule/) > Fahrschule
- [www.deutscher-reiter-und-fahrer-verband.de/fahren.html](http://www.deutscher-reiter-und-fahrer-verband.de/fahren.html)
- [www.fahrstall-schmid.de](http://www.fahrstall-schmid.de)
- [www.landgestuet-redefin.de/landesreit-und-fahrschule](http://www.landgestuet-redefin.de/landesreit-und-fahrschule)

### Verlage

- [www.pferd-aktuell.de](http://www.pferd-aktuell.de)
- [www.pferdesportverlag.de](http://www.pferdesportverlag.de)
- [www.st-georg.de](http://www.st-georg.de)
- [www.reiterjournal.com](http://www.reiterjournal.com)
- [www.pferdesport-journal.de](http://www.pferdesport-journal.de)
- [www.pferdundwagen.com](http://www.pferdundwagen.com)
- [www.derkutschbock.com](http://www.derkutschbock.com)
- [www.kopp-verlag.de](http://www.kopp-verlag.de)
- [www.zvab.com](http://www.zvab.com)
- <https://shop.strato.de>

### Rad

- [www.federseemuseum.de](http://www.federseemuseum.de)
- [www.denkmalpflege-bw.de](http://www.denkmalpflege-bw.de)
- [www.planet-wissen.de/technik/verkehr/geschichte\\_des\\_fahrrads/index.html](http://www.planet-wissen.de/technik/verkehr/geschichte_des_fahrrads/index.html)
- [www.vdi.de/bildung/technikgeschichte/](http://www.vdi.de/bildung/technikgeschichte/)

### Kutschen und Wagen

- [www.loesdau.de](http://www.loesdau.de)
- [www.kutschenhandel-sachsen.de](http://www.kutschenhandel-sachsen.de)
- [www.kutschen.com/Landanspannung.htm](http://www.kutschen.com/Landanspannung.htm)
- [www.khm.at](http://www.khm.at)
- [www.kutschen-wagen.de](http://www.kutschen-wagen.de)
- [www.kutschenmuseum.de](http://www.kutschenmuseum.de)
- [www.kuehnle.de](http://www.kuehnle.de)
- [www.kutschen-kibele.de](http://www.kutschen-kibele.de)
- [www.kunstsammlungen-coburg.de/sammlungen-historische-raeume-kutschen-schlitten.php](http://www.kunstsammlungen-coburg.de/sammlungen-historische-raeume-kutschen-schlitten.php)
- [www.klassikkutschen.eu](http://www.klassikkutschen.eu)
- <http://museudoscoches.gov.pt/en/homepage>
- [www.bics.be.schule.de/son/verkehr/pferdefu/typen/index.htm](http://www.bics.be.schule.de/son/verkehr/pferdefu/typen/index.htm)
- [www.Kutschenboerse.de](http://www.Kutschenboerse.de)

### Schlitten

- <https://schlittentraeume.com>
- [www.schloss-urach.de/schloss/ausstellungen/prunkschlittensammlung/](http://www.schloss-urach.de/schloss/ausstellungen/prunkschlittensammlung/)
- [www.visitberlin.de/de/event/kutschen-schlitten-und-saenften-des-preussischen-koenigshauses](http://www.visitberlin.de/de/event/kutschen-schlitten-und-saenften-des-preussischen-koenigshauses)
- [www.spsg.de/forschung-sammlungen/sammlungen/kutschen-schlitten-saenften/](http://www.spsg.de/forschung-sammlungen/sammlungen/kutschen-schlitten-saenften/)

- [www.monumente-online.de/de/ausgaben/2012/1/koenigliche-kufen.php#.WamYAYXsdJ0](http://www.monumente-online.de/de/ausgaben/2012/1/koenigliche-kufen.php#.WamYAYXsdJ0)

### Quellen für dieses Buch

- Pape, Max, „Achenbach, Benno von“ in: Neue Deutsche Biographie 1 (1953), S. 31 [Onlinefassung]; [www.deutsche-biographie.de/pnd137186746.html](http://www.deutsche-biographie.de/pnd137186746.html)
- <https://en.wikipedia.org/wiki/Dogcart>
- [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:PfingstTunier\\_2013\\_Kutschen-Korso\\_Scheibenbremse.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:PfingstTunier_2013_Kutschen-Korso_Scheibenbremse.JPG)
- [www.kutschenhandel-sachsen.de/dressurwagen.html](http://www.kutschenhandel-sachsen.de/dressurwagen.html) (wagonette)
- Jagdbreak („Break de Chasse“) des Grafen Franz von Clam-Gallas Hofwagenfabrik Marius (Wien), um 1880. Lackierung und Tapezierung später erneuert Inv. Nr.: D 26 © Wien, Kunsthistorisches Museum
- Bildquelle: Kunsthistorisches Museum Wien, Österreich Kontakt: [info.repro@khm.at](mailto:info.repro@khm.at)
- Jagdbreak v. Graf Franz Clam-Gallas, aus Sport & Salon, 1906-05-26, S. 9. D 26 oder sehr ähnlicher Wagen © Wien, Kunsthistorisches Museum Bildquelle: Kunsthistorisches Museum Wien
- Livree eines Kutschers oder Lakaien der Fürsten Thurn und Taxis Anfang 20. Jahrhundert KHM, MD, D 14/1 © Wien, Kunsthistorisches Museum Bildquelle: Kunsthistorisches Museum Wien
- [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Landaulet-Kutsche,\\_Baujahr\\_1898\\_\(2\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Landaulet-Kutsche,_Baujahr_1898_(2).jpg)
- Irish State Coach, photographer: David Cripps
- The Royal Collection © 2009 Her Majesty Queen Elizabeth II
- <http://www.hmb.ch/sammlung/object/vorlageblatt-fuer-kutschenbau-zu-einem-omnibus-mail.html>
- [http://www.traditionsfahrclub.de/index.php?option=com\\_content&view=article&id=70&Itemid=71](http://www.traditionsfahrclub.de/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=71)
- <http://www.linkfang.de/wiki/Anspannung>
- <http://www.aiat-driving.net/de/das-traditionsgespann/die-kleidung.html>
- [www.claudia-kalesse.de/quellen.php](http://www.claudia-kalesse.de/quellen.php)
- [www.zeno.org/Kulturgeschichte/l/bau1023a](http://www.zeno.org/Kulturgeschichte/l/bau1023a)
- [www.kutschen.com](http://www.kutschen.com)
- [www.dpm-verden.de/de/dpm\\_Print.html&p\\_docid=267](http://www.dpm-verden.de/de/dpm_Print.html&p_docid=267)
- Schoenbeck, Richard
- Deutsche Fahrkunde Band 1 „Das Pferd“ Band 2 „Fahrkunst und Wagen“; Erscheinungsjahr: 1900 Nachdruck: 1981 Verlag: Klemm, Leipzig
- [www.hmb.ch/museum-pferdestaerken.html](http://www.hmb.ch/museum-pferdestaerken.html)
- [www.hmb.ch/museum-pferdestaerken.html](http://www.hmb.ch/museum-pferdestaerken.html)
- München, Schloss Nymphenburg, Gemälde „Nächtliche Schlittenfahrt König Ludwigs II.“ von R. Wenig, 1880 König Ludwig II von Bayern bei einer nächtlichen Schlittenfahrt im Renaissance Schlitten, mit Vierspanner und Vorreiter.
- <http://sammlungenonline.albertina.at/?query=Inventarum->

mer=[37640]&showtype=record

- Prunkschlitten Entwurfszeichnung
- [www.schloss-urach.de/schloss/ausstellungen/prunkschlittensammlung/](http://www.schloss-urach.de/schloss/ausstellungen/prunkschlittensammlung/)
- [www.gtue.de/Privatkunden/Schaden\\_und\\_Bewertung/Kutschenpruefung/56029.html](http://www.gtue.de/Privatkunden/Schaden_und_Bewertung/Kutschenpruefung/56029.html)
- [www.pferd-aktuell.de](http://www.pferd-aktuell.de)
- Merkblatt für Lehrgangleiter und Prüfer „Abzeichen Fahren“ von 2014 FN-Verlag
- APO Ausgabe 2014 FN-Verlag
- LPO Ausgabe 2013 FN-Verlag der Deutschen Reiterlichen Vereinigung Warendorf
- Anja Sagkob, Der Kutschenführerschein – Sicheres Gespannfahren im Straßenverkehr – Die Kutschenführerscheine A – Privatperson FN-Verlag Warendorf 2017
- [www.st-georg.de](http://www.st-georg.de)
- [www.barnboox.de/pferdewissen/pferde-zucht/vererbungslehre/zuchtkriterien-beim-pferd-exterieur-und-leistungsfahigkeit/](http://www.barnboox.de/pferdewissen/pferde-zucht/vererbungslehre/zuchtkriterien-beim-pferd-exterieur-und-leistungsfahigkeit/)
- <https://magazin.ehorses.de/exterieur-der-koerperbau-anatomie-pferd/>
- [www.cavallo.de/know-how-rund-ums-pferd/cavallo-exterieur-serie-pferde-richtig-beurteilen.401927.233219.htm](http://www.cavallo.de/know-how-rund-ums-pferd/cavallo-exterieur-serie-pferde-richtig-beurteilen.401927.233219.htm)

## 14.3 Bildnachweis

Die hier nicht aufgeführten Bilder dieses Werkes sind vom Autor selbst erstellt und bearbeitet.

Alle Abbildungen, die nachfolgend aufgeführt sind, wurden von den angegebenen Quellen mit freundlicher Genehmigung genutzt.

### Abbildungen Kapitel 1

#### Seite 2:

Scheibenrad Wikipedia  
Rad von Olzreute-Enzisholz bei Bad Schussenried, um 2900 v. Chr., Landesamt für Denkmalpflege BW, [www.denkmalpflege-bw.de](http://www.denkmalpflege-bw.de)

#### Seite 3:

Stangenschleife Wikipedia

#### Seite 4:

Relief des assyrischen König Nimrod auf einem Streitwagen. Eigene Aufnahme im Prince of Wales Museum, Mumbai

#### Seite 7:

Modell einer Pferdebahn Calcutta's Fading Trams • Tourismen

#### Seite 7:

Radsatz einer Dampflokomotive Baureihe 44 Wikimedia

#### Seite 9:

Scheibenbremskonstruktion nach [www.wagnerei-hauck.de](http://www.wagnerei-hauck.de)

### Abbildungen Kapitel 2

#### Seite 15:

Trooping the Colour Queen carriage 16th June 2007.jpg, Download Wikimedia commons am 13.07.2017 von [www.royal.uk/trooping-colour/BBC](http://www.royal.uk/trooping-colour/BBC)

### Abbildungen Kapitel 3

#### Seite 22:

Englische Anspannung Kumtgeschirr, Strangstutzen, [www.loesdau.de](http://www.loesdau.de), Bisingen

#### Seite 23:

Zugstränge, Kammdeckel mit Bauchgurt, Einspanner-Kumtgeschirr, [www.loesdau.de](http://www.loesdau.de), Bisingen

#### Seite 25, 26, 27, 28

Grafikgrundlage aus Julie Richardson, Zaumzeug, Sattel und Geschirr, Seite 138, Müller-Verlag Zürich 1982

#### Seite 29

Prachtgeschirre der Sattlerei Oberhauser im Pustertal/Südtirol/Italien, [www.sattlerei-oberhauser.lvh.it](http://www.sattlerei-oberhauser.lvh.it)

#### Seite 32

Marathonkumt, [www.loesdau.de](http://www.loesdau.de), Bisingen

#### Seite 34

Brustblattgeschirr, [www.loesdau.de](http://www.loesdau.de), Bisingen

#### Seite 36:

Pferdekopf mit Fahrkandare [www.loesdau.de](http://www.loesdau.de), Bisingen

#### Seite 36 – 39:

Abbildungen aller Fahrgebisse, [www.loesdau.de](http://www.loesdau.de), Bisingen

### Abbildungen Kapitel 4

#### Seite 43:

Fahrsporthaus Schairer, [www.kutschershop.de](http://www.kutschershop.de)

#### Seite 45:

Grafikgrundlage aus Julie Richardson, Zaumzeug, Sattel und Geschirr, Seite 138, Müller-Verlag Zürich 1982

### Abbildungen Kapitel 5

#### Seite 63:

Jagdwagen Graf Franz Clam- Gallas, Grafen Franz von Clam-Gallas um 1880, Kunsthistorisches Museum Wien

#### Seite 64:

Jagdwagen („Break de Chasse“) des Grafen Franz von Clam-Gallas um 1880, Kunsthistorisches Museum Wien

### Abbildungen Kapitel 6

#### Seite 67:

Prüfungswesen der FN, FN Verlag

#### Seite 68:

Fahrabzeichen (des Autors)

#### Seite 71:

APO Ausgabe 2014 FN-Verlag

LPO Ausgabe 2013 FN-Verlag

**Seite 72:**

Aufgabenheft Fahren 2012 FN-Verlag

**Seite 73:**

Logo Kutschenführerschein, FN-Verlag der Deutschen Reiterlichen Vereinigung Warendorf

**Abbildungen Kapitel 7**

**Seite 81:**

Dogcart mit Tandem-Anspannung, <http://members.aon.at/lryall/seite4.htm>, – Familie Ryall

**Seite 82:**

Scheibenbremse; [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:PfingstTunier\\_2013\\_Kutschen-Korso\\_Scheibenbremse.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:PfingstTunier_2013_Kutschen-Korso_Scheibenbremse.JPG)

**Seite 83:**

Dog Cart; Chris Grabham, Carriage from the Mossman collection, Luton Museums Service

**Seite 84:**

Dog Cart; Chris Grabham, Carriage from the Mossman collection, Luton Museums Service

**Seite 85:**

Dos-à-dos; Chris Grabham, Carriage from the Mossman collection, Luton Museums Service

**Seite 85:**

Vis-à-vis-Wagen; Chris Grabham, Carriage from the Mossman collection, Luton Museums Service

**Seite 85:**

Phaëton; Chris Grabham, Carriage from the Mossman collection, Luton Museums Service

**Seite 86:**

Spider Phaëton, [www.leitner-kutschen.at](http://www.leitner-kutschen.at)

**Seite 87:**

Wagonette, Break, Große Wagonette; [www.leitner-kutschen.at](http://www.leitner-kutschen.at)

**Seite 88:**

Verschiedene Jagdwagen 1 bis 3 von oben nach unten: [www.kellinghu-](http://www.kellinghu-)

[sen-fahrspport.de](http://www.sen-fahrspport.de)

**Seite 88:**

Jagdchaise für sechs Personen aus Johann Christian Ginzrot, Wagen und Fuhrwerke, Prisma Verlag 1981

**Seite 89:**

Jagdwagen des Herzogs von Orléans aus Johann Christian Ginzrot, Wagen und Fuhrwerke, Prisma Verlag 1981

**Seite 90:**

Photo des Jagdwagens des Grafen Franz von Clam-Gallas, [www.altertuemliches.at](http://www.altertuemliches.at)

**Seite 90:**

Jagdbreak („Break de Chasse“) des Grafen Franz von Clam-Gallas Hofwagenfabrik Marius (Wien), um 1880. Inv. Nr.: D 26 Kunsthistorisches Museum Wien

**Seite 92:**

Landauergrafik – Eigene Bearbeitung

**Seite 93:**

Livree eines Kutschers oder Lakaien der Fürsten Thurn und Taxis Anfang 20. Jahrhundert KHM, MD, D 14/1 Kunsthistorisches Museum Wien, [www.khm.at](http://www.khm.at)

**Seite 94 und 95:**

Reisewagen des Fürsten von Thurn und Taxis; Reisewagen des Grafen Franz von Clam-Gallas, Kunsthistorisches Museum Wien, [www.khm.at](http://www.khm.at)

**Seite 96/97:**

Reisewagen des österreichische Kaisers; [www.equineheritageinstitute.org/horses-in-history/](http://www.equineheritageinstitute.org/horses-in-history/)

**Seite 98:**

Landaulet – Reisekutsche für zwei Personen; [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Landaulet-Kutsche,\\_Baujahr\\_1898](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Landaulet-Kutsche,_Baujahr_1898)

**Seite 99:**

Vorlagenblatt für eine Omnibus-Mail um 1880; Historisches Museum, Museum für Pferdestärken Basel; [www.hmb.ch/museum-pferdestaerken.html](http://www.hmb.ch/museum-pferdestaerken.html)  
[www.hmb.ch/medien.html](http://www.hmb.ch/medien.html)  
[www.hmb.ch/sammlung/object/vorlagenblatt-fuer-kutschenbau-zu-einem-omnibus-mail.html](http://www.hmb.ch/sammlung/object/vorlagenblatt-fuer-kutschenbau-zu-einem-omnibus-mail.html)

**Seite 103:**

Konstruktionszeichnung Prunkkarosse von Sir William Chambers and Giovanni Battista Cipriani, 1760

**Seite 103:**

Lord Mayors State Coach, colorierter Druck um 1805

**Seite 104/105:**

London: Der Wagen der Queen; The Royal Mews, London; Irish State Coach, photographer: David Cripps. The Royal Collection Queen Elizabeth II, 2009

**Abbildungen Kapitel 8**

**Seite 110:**

Schlitten der Fürsten Windisch-Graetz Kaiserliche Wagenburg Wien

**Seite 111:**

Prunkschlitten, Pressefoto Schlittensammlung Schlossmuseum Bad Urach

**Seite 112:**

Prunkschlitten, Pressefoto Schlittensammlung Schlossmuseum Bad Urach

**Seite 113:**

Aus Della Cavalleria: Entwurfszeichnung für einen Prunkschlitten um 1750

**Seite 115:**

Landwirtschaftliche Gebrauchsschlitten aus der Sammlung Bollweg, <https://schlittentraeume.com/tag/bollweg/>

**Seite 117**

Gemälde „Nächtliche Schlittenfahrt König Ludwigs II.“ von R. Wenig, 1880  
Königlicher Schlitten mit Beleuchtung, Schloss Nymphenburg, Sammlung München

**Abbildungen Kapitel 9**

**Seite 124:**

[http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/moderne\\_kunst1895](http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/moderne_kunst1895) „Die Kunst im Equipagen-Wesen“ von Graf C. G. Wrangel, 1890

**Seite 139:**

Abbildungen Bekleidung: Baudissin, Wolf Graf und Eva Gräfin/Spemanns goldenes Buch der Sitte/Buch der Sitte/Noble Pas-

sionen/1. Pferde- und Wagensport von Major a.D. Richard Schoenbeck

**Seite 139:**

Hintergrundbild: Uniform eines Kutschers um 1900; Kaiserliche Wagenburg Wien

**Seite 141:**

Städtische Anspannung um 1900: Unbekannter Fotograf

**Seite 141:**

Postbeamte unterschiedlicher Dienstränge mit Kutscher in Dienstkleidung: Postkutsche Münsterland; <http://postkutsche-muensterland.de/3.html>

**Abbildungen Kapitel 10**

**Seite 144:**

Quadriga auf dem Brandenburger Tor 1793, Berlin Privat

**Seite 144:**

Standbild des Marc Aurel, Antikensammlung Universität Tübingen

**Seite 145:**

Pferde von San Marco: Museum des Doms von San Marco, Venedig

**Seite 146:**

Unbekannter Künstler (um 1880), Kutsche mit Militärbegleitung durch die Landschaft

**Seite 148**

Wagen und Schiff mit Wegemesser. Vitruv 10. Buch nach Barbaro • Venedig 1556 • Ausschnitt Darstellung Vermessungstechnik

**Seite 150:**

Henri de Toulouse-Lautrec: Graf Alphonse de Toulouse-Lautrec lenkt einen Vierspänner; • Ölgemälde 1881 • Musée du Petit Palais

**Seite 152:**

Nikolai Egorovich Sverchkov, Schlitten im Schneesturm (um 1880)

**Abbildungen Kapitel 11**

**Seite 159/160/162:**

Alle Traditionsfahrclub Werner Schmid, St. Johann-Upfingen

**Seite 166:**

Landgestüt Redefin, Mecklenburg

**Abbildungen Kapitel 12**

**Seite 175:**

Auflistung einer Fahrspportveranstaltung:  
Deutscher Traditions-Fahrclub Seligen-  
porten

**Abbildungen Kapitel 13**

**Seite 186:**

Reit- und Fahrgemeinschaft Gallspach/  
Österreich. [www.rfg-gallspach.at](http://www.rfg-gallspach.at)

**Seite 188:**

Hindernisbeispiel; FN-Hindernisbau

**Abbildungen Kapitel 14**

**Seite 195ff:**

Alle Bilder eigene Abbildungen

## 14.4 Index A bis F

### A

Abzeichen **165**  
Achenbach, Benno von **43, 50, 61**  
Achenbach Fahrsystem **43**  
Achenbachleine **43**  
Anspannen, Anfahren **48, 49, 50, 52**  
Anspannungen **121, 172**  
Anspannungsart **79**  
Anspannungsvariationen **13, 14**  
APO **72**  
Aufhalten **83**  
Aufhalter  
– kette **22**  
– riemen **22**  
– rring **22**  
Aufnehmen (Leinen) **48**  
Ausbildungssystem **69**  
Ausschreibungen **174**

### B

Backenstück **36**  
Bad Urach **112**  
Basispass Pferdekunde **69**  
Bauchgurt, -strippe **22**  
Beifahrer (siehe Groom) **49**  
Beleuchtung **83**  
Benennungen am Pferd **166**  
Blendriemen **36**  
Blendriemenschnalle **36**  
Bogenpeitsche **137**  
Brake **82**  
Break **81**  
Bremsen **79, 83**  
Bremsen **63**  
Brust **162**  
Brustblattanspannung **34, 122**  
Brustblattgeschirr **34**  
Buxtonkandare **39**

### C

Clubtreffen **174**

### D

Deichsel **22, 83**  
Deutsche Reiterliche Vereinigung e.V. **75**  
Deutscher Traditions-Fahr-Club **171, 187**  
Deutscher Traditionsfahrer Verband **174**  
Distanzfahren **64, 69**  
Dockenanspannung **24, 82**  
Dogcart **81, 83**  
Doppelringtrense **39, 122**  
Drehkranz **82**  
Drehkranzbremse **187**  
Drehkranz (Schlitten) **109**  
Dreispänner **14**  
Dressurhaltung **53, 54**  
Dressurprüfung **187**

### E

Einhorn **13**  
Einspanner **13**  
Ellbogenkandare **39**  
Englisches Kunt **32**  
Equipage **109, 138, 145**  
Exterieur **161**  
Exterieurmerkmale **162**

### F

Fahrabzeichen **64, 69, 73**  
Fahrabzeichen, Kleines **69**  
Fahrabzeichen Lehrgang **69**  
Fahren im Wald **191**  
Fahrerisches Gefühl **62**  
Fahrgäste (aufsteigen) **48**  
Fahrgebiss **36, 38**  
Fahrlehrgerät **61**  
Fahrleinen **21**  
Fahrleinen aufnehmen **48**  
Fahrpass **64, 69**  
Fahrschulen **75**  
Fahrtrense **122**  
Fahrtrichtungsanzeige **83**  
Fahrzeugkategorien **174**

## Index G bis K

Fallring **22**  
 Federungsarten **79**  
 Fellfarbe **165**  
 Feststellbremse **63**  
 Filieren **54**  
 Französisches Kunt **32**  
 Freizeitanspannung **174**  
 Führerschein (Gespann) **73**  
 Fünfspänner **14, 126**

**G**

Gabeldeichsel **84**  
 Gebisse **36**  
 Gebissstange **38**  
 Gebrauchshaltung **50, 53**  
 Gebrochene Stange **38**  
 Geländeabzeichen **64, 69**  
 Geländeprüfung (Marathon) **187**  
 Gespanne in der Kunst **145**  
 Gespannfahren als Sport **187**  
 Gespannkontrolle **138, 189**  
 Gig **81, 84**  
 Griffe, Grifffolgen **61, 63**  
 Groom **49, 100, 122, 138, 140, 188**  
 Grundgangarten **164**  
 Grundhaltung **49, 52, 53, 54**  
 Grundlagen Fahrsystem **50**  
 Guides du Carrossier **99**

**H**

Haarfarben **165**  
 Haflinger **161**  
 Haftpflichtversicherung **73**  
 Haltungen **61**  
 Handschuhe **62**  
 Hauptgrundsätze Fahren **50**  
 Henri de Toulouse-Lautrec **150**  
 Herrschaftsschlitten **114**  
 Hilfen, nachgebende **50**  
 Hilfsmittel Fahrunterricht **61**  
 Hindernisparcour **187, 188**

Hintergeschirr **23**  
 Hinterhandgliedmaßen **163**  
 Historisches Fahren **172**

**I**

Industrialisierung **7**  
 Interieur, -eigenschaften **164**  
 Irish State Coach **105**

**J**

Jagdwagen **81, 122**  
 Juckeranspannung **14, 34**

**K**

Kaltblüter **161**  
 Kammdeckel **22, 34**  
 Kammdeckelschlüssel **22**  
 Kandare **36, 137**  
 Karosse **102**  
 Karossier **136**  
 Karossierwagen **102**  
 Kategorie 1 – 3 (Fahrzeuge) **174**  
 Kehlriemen **36**  
 Kinnkette **36, 38**  
 Kleiderordnung **138**  
 Kleidung **122**  
 Konditionsaufbau **190**  
 König Ludwigs II. von Bayern **117**  
 Kopfbedeckung **138**  
 Kopfgestell **36**  
 Kreuzleine (Achenbach) **43, 51**  
 Kreuzschlaufe **44**  
 Kruppe **163**  
 Kufen **109**  
 Kulturgut Kutsche **144**  
 Kunt  
 – bügel **21**  
 – geschirr **21**  
 – geschirr, braun **122**  
 – kissen **21**  
 – spitze **21**

## Index L bis S

Kutschen **78**  
Kutschenführerschein A + B **73, 74, 171**  
Kutschenkultur **171**  
Kutschen und Kunst **145**  
Kutscherfahrer **121**

### L

Landanspannung **34, 122, 134 (Bild)**  
Landauer **182**  
Landaulet **98, 99**  
Ländliche Anspannung **79, 121, 122, 128**  
Langbaum **102**  
Langring **22**  
Lebensqualität beim Fahren **154**  
Leinen  
– aufnehmen **48**  
– augen **21**  
– haltung **52**  
– verkürzen, -verlängern **54, 56**  
– vers **48**  
Leistungs-Prüfungs-Ordnung **138**  
Linzerwagen **122**  
Liverpoolkandare **39**  
Livree **92, 136**  
LPO **72, 81**  
Luftbereifung **192**

### M

Marathonfahrt **187**  
Marathonkumt **32**  
Marathonwagen **100, 187**  
Metapher Pferd **144**

### N

Nachgeben (bei Wendung) **51**  
Nasenriemen **36**  
Normalloch **45**  
Normalschnallungen **46**

### O

Oberblattstößel **22**

Omnibus **176**

### P

Parade, allmähliche **55**  
Parade, durchgehende **55**  
Parade, halbe **56**  
Parade, scharfe **55**  
Parade, vorübergehende **55**  
Parkschlitten **116**  
Peitsche **52, 122**  
Peitschenschnur **122**  
Pferdeschonendes Fahren **43, 63**  
Pferde von San Marco **145**  
Phaëton **81, 85**  
Postkandare **39, 122**  
Präsentation Gespanne **171**  
Prüfung **64**  
Prüfungsergebnis **71**  
Prunkschlitten **113, 114**

### Q

Quadriga **14, 145**  
Quadriga (Berlin) **144**  
Quadriga (Venedig) **145**  
Qualitäten eines Fahrpferdes **161**

### R

Rad **3**  
Rad-Achsen-Aufbau **3**  
Rad-/Schienensysteme **6**  
Random **13**  
Reisecoach **178**  
Reiterstandbild Marc Aurel **144**  
Replika **174**  
Rotfuchs **165**

### S

Scheibenbremse **9**  
Scheibenbremsen **100**  
Schere (Einspanner) **34, 82**  
Scheuklappen **36**

## Index S bis Z

Schimmel **165**  
 Schlittaden **113**  
 Schlitten **82, 109**  
 Schlittenarten **114**  
 Schlittenentwürfe **113**  
 Schlittengeschichte **110**  
 Schlittenparade **110**  
 Schnalle **45**  
 Schoenbeck, Richard **138**  
 Schwarzfuchs **165**  
 Schweifmetze **34**  
 Schweifriemen **22, 34**  
 Sechserzug (Bild) **123**  
 Sechsspänner **14, 15, 16**  
 Selbstfahrer **79, 121**  
 Selett **34**  
 Sitzanordnung **79**  
 Spazierschlitten **116**  
 Speichenrad **4**  
 Spider Phaëton **86**  
 Spielwaage **24, 51, 82**  
 Sprengwaage **51, 82**  
 Spritzbrett **81**  
 Sprungrriemen **23**  
 Spurbreite **82, 100**  
 Städtische Anspannung **79, 121, 136, 180**  
 Stangenkandare **137**  
 Stangenpferde **23**  
 Stirnriemen **36**  
 Stockpeitsche **122**  
 Strangstutzen **22**  
 Strangstutzenschnalle **22**  
 Straßenverkehrsordnung **73**  
 Strippe **45**  
 Sumerer **3**

**T**

Takt **191**  
 Taktunregelmäßigkeiten **191**  
 Tandem **13**  
 Theoretischer Unterricht **63**

Töpferdrehscheibe **3**  
 Trachtenanzug **122**  
 Traditionelles Fahren **145**  
 Traditionelles Gespann **174**  
 Trainerlizenz **69**  
 Training Fahrpferd **189**  
 Trainingsphasen **189**  
 Turnierbetrieb **189**

**U**

Unfall (mit Gespann) **73**

**V**

Versicherung Fahren **73**  
 Versicherungsschutz **73**  
 Vis-à-vis **85**  
 Vis-à-vis-Schlitten **117**  
 Vorausschauendes Fahren **XI, 63**  
 Vordergliedmaßen **163**  
 Vorlageblätter **99**  
 Vorlagenbücher **113**

**W**

Wagenkasten **82**  
 Wagenräder **82**  
 Wagonette **81**  
 Wanderfahren **64, 69**  
 Warmblüter **161**  
 Wendungen **50**  
 Widerrist **162**  
 Wintersport **110**  
 Wintertraining **190**

**Z**

Zugkrampen **21**  
 Zugstränge **23, 51, 122**  
 Zugstranglänge **23**  
 Zungenfreiheit **36, 38**  
 Zweierzug (Bild) **123**  
 Zweispanner **13**  
 Zylinder **138**

# Haupt- und Landgestüt Marbach

Das Infobuch für  
Marbachfreunde

© Böhringer 2020  
Bodenseestraße 4/1  
88048 Friedrichshafen  
[www.boehringersite.com](http://www.boehringersite.com)



# Haupt- und Landgestüt Marbach

Das Infobuch für  
Marbachfreunde

