

*Vereinigung zur Pflege und
Förderung
der Fahrkultur und des
Fahrsports e. V.*

36. Mitteilungsblatt
Februar 2017



Inhalt

	Seite
Vorwort	3
Laudation für den GfV Werner Trapp	4
Kurzbericht für die Veranstaltung in Loßburg vom 23. bis 25. September 2016	6
Die Zehn Gebote des Pferdebesitzers	8
Beschlag von Pferden – Bericht von 1825	14
Straßenverkehrsordnung von 1917	15
Auszug aus der Schrift von S. von Tennecker 1821	17
Haftung bei Alkohol an den Leinen!	18
Ausstattung eines Drag	20
Grundsätze des Achenbach'schen Fahrsystems	22
Bericht zum Fahrerstammtisch am 6. November 2015	22
Unterlagen von 1937, ein Tierarztkalender	26
Struktur unseres Vereines	27
Impressum	28

Wir begrüßen hiermit die neuen Mitglieder der Vereinigung:

Jeannette Lichtenstern, Iris Michalek und Dr. Florian Wagner

Vorwort

Wir würden auch gerne noch mehr veröffentlichen aus unserer Arbeit mit und um das traditionelle Fahren. Zum Redaktionsschluss ist einiges aus dieser Arbeit nicht pünktlich eingetroffen. Wir hegen aber die Hoffnung, dass das nächste Heft doch mit solchen Beiträgen gefüllt werden kann. Wenn wir unser Mitteilungsheft "jährlich" schreiben, drucken, muss alles inhaltlich, wie jede Veröffentlichung, gestaltet werden. Das ist allen Lesern sicherlich auch klar und selbstverständlich. Und für die Macher ... oftmals wie ein alter Kaugummi oder Priem. Es werden die Ideen von einer zur anderen Seite vor- und nachgearbeitet und dann entweder geschluckt (gedruckt!) oder verworfen.

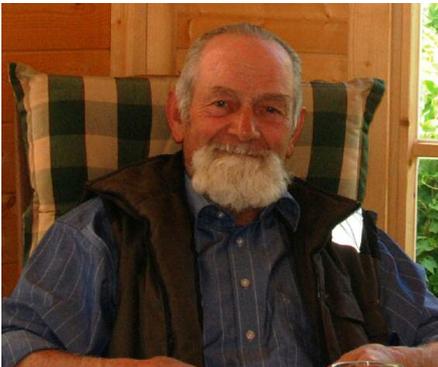
Hinweisen wollen wir auf einen Beitrag des Niederschlesischen Reit- und Fahrvereins in Horka. Mehrmals nahmen Mitglieder an Ausfahrten teil. Monika und Walter Heise und Horst Philipp und seine Frau. Als Richter nahm Horst Philipp ebenfalls mit seinem Wissen teil. Aber was dieser Verein alles auf die Beine stellen kann, ist sehenswert - siehe: <http://www.pferde-in-horka.de>.

Und nun weiter zu einem lieben Menschen aus unserer Mitte, dem dieses Heft gewidmet ist.

In unserer Vereinigung gibt es zum Glück einen Sammler von Primärliteratur und Texten über oder rund ums Pferd, Fahrer, Historie usw. Er besitzt eine außerordentliche historische und gegenwärtige Literatursammlung und diese dient nicht nur um Regale zu stützen. Er liest und hat sie auch gelesen und überrascht mit diesem autodidaktisch angeeigneten Wissen. Manch Fachmann staunt, wenn Diskussionen oder sogenanntes fundamentales Wissen auf längst schon gemachten Erkenntnissen zurück zuführen ist oder gar manche Meinungen korrigiert werden müssen.

Die Sprache ist hier von unserem Vizepräsidenten Werner Trapp, geboren 31.10.1938 in Österreich und jetzt in München zu Hause. Beruf Mechaniker, jetzt Rentner und 'Ehrenämter'. Er ist ein langjähriges Mitglied in unserer Vereinigung (01.02.1997) und Vizepräsident seit Februar 2003. Bekannt ist er im Süddeutschen Raum für seine mindestens 5-6 Fahrerstammtische pro Jahr! und organisiert Ausfahrten. Dabei ist er immer fachlich korrekt. Sein Markenzeichen ist Pünktlichkeit und wer immer noch nicht weiß, wer Werner Trapp ist, erinnert sich an den Mann mit der Glocke, der in unseren Veranstaltungen den Beginn der Veranstaltung und die Pausenenden hörbar einläutet.

Wir wünschen unserem Vize weiterhin viel Spaß mit dem Fahren und an der ehrenamtlichen Arbeit in unserer Vereinigung und seinem Schützenverein. Dazu wünschen wir ihm vom Präsidium viel Gesundheit und Optimismus und bleibe uns gewogen.



Im Folgenden können Sie in diesem Mitteilungsheft Auszüge aus Werners Literaturfundus nachlesen und werden dann sicherlich mit uns übereinstimmen, dass längst vergangenes Wissen um die Kultur des Fahrens und der Pferde noch immer aktuell und von Bedeutung sind. Es müssen nicht immer neue Wagenräder erfunden werden. Werner, stimmt's? ... und jetzt viel Spaß beim Lesen auszugeweise aus Werners Privatbibliothek.

Dietmar Schneider

Laudatio für den GfV Werner Trapp

Kennengelernt habe ich Werner im Bus auf einer Pferdereise.

Wir versuchten miteinander zu kommunizieren, wie es so schön heißt, aber ich konnte ihn fast nicht verstehen.

Der Norddeutsche aus Ostfriesland und der Urmünchner, dessen Welt erst einmal nur aus Bayern besteht und dann

Trotzdem haben wir uns recht schnell auf eine moderate Tonart geeinigt und ich musste nicht mehr so oft nachfragen was er nun wieder meinte.

Auf dieser Fahrt hat er mir auch die Not des deutschen Waldes nahe gebracht. Trockenschäden durch zu wenig Niederschlag. Für mich aus der ostfriesischen Marsch ein völlig unverständliches Problem.

Wenn es aber um Pferde, deren Historie, um Kutschen, Galawagen, Equipagen ging, merkte ich bald: hier spricht ein Kenner mit einem großen Hintergrundwissen.

In den vielen Jahren, die wir uns schon kennen hat er mir eine ganze Reihe von Artikeln, Berichten von Pferden – Gestüte – hippologisches Kulturgut per Post zugeschickt, worüber ich ihm sehr dankbar bin.



Vizepräsident: Werner Trapp



Werner Trapp und unser Ehrenmitglieder Heinz-Joachim Finke, sowie Mitglieder unserer Vereinigung zum Symposium in Warendorf

Wohlgemerkt per Post zugeschickt, da mein Fax und sein Fax nicht miteinander in Kontakt kommen. „Du hast deine Telefongebühren nicht bezahlt“, so grandelt er mit mir. Aber die modernen Medien wie Internet oder Mail lehnt er eben ab.

Ruft man ihn an, so hört man - hier ist der Apparat von Werner Trapp usw.

Ich antworte dann immer. „Mein lieber Apparat, wie geht es Dir?“ und irgendwann telefonieren wir miteinander und dann höre ich immer was er so auf die Beine stellt.

Hier meine ich nicht seinen Schützenverein, sondern die vielen Veranstaltungen um und für die Pferde, den Fahr- und Reitsport.

Das sind für 2017 sechs Stammtische mit sehr renommierten Referenten wie Tierärzte oder Zuchtleiter. Auch organisiert er zwei Sternfahrten, da sind mindestens 15 Gespanne und bis zu 40 Personen am Start.

Solche Pferdekenner wie er werden leider immer weniger. Er kennt die Kutschensammler und kennt die guten Fahrausbilder und mäkelte über all die, die Gespanne verkaufen, die nicht gut ausgebildet sind.

Das ist Werner Trapp! Ein Mann auf den man sich verlassen kann und wenn's drauf ankommt den richtigen Schmäh hat.

Hansjürgen Kummer

PS. Der GfV W. Trapp ist der Geschäftsführende Vorsitzende der Vereinigung, der keinen Geburtstag vergisst und fast alles erledigt.

Kurzbericht zur Veranstaltung in Loßburg vom 23. bis 25. September 2016

Loßburg war auch 2016 wieder ein Mekka für Freunde gehobener Fahrkultur. Es ist schon sprichwörtlich, was immer das Haus Mönch mit ihrem Chef Albert Mönch und die damit verbundene Mannschaft in die Hand nimmt ist perfekt. Alles ist geplant und läuft wie am Schnürchen, ohne Hektik und Geschrei. Ob es die Parkplätze, Straßenreinigung oder der selbst gemachte Kuchen, es stimmte einfach Alles.

Von der Vereinigung waren angereist: Hansjürgen Kummer aus Krummhörn, als offizieller Vertreter des Präsidenten am Festabend, die Ehepaare Gull, Niklas, Schmid, Petra Hitzler, Roland Müller, Martin Stiegler und Werner Trapp.

Die Vereinigung stiftete für diese Veranstaltung 2 Rosenholzpeitschen der feinsten Art. Die Herren Hansjürgen Kummer, Albert Mönch und Werner Trapp ermittelten während der Präsentation der Gespanne die Preisträger für diese Peitschen.

Die Präsentation von 38 Gespannen eröffnete die Tochter und Sattlermeisterin des Hauses Julia Mönch mit einem Einspanner. Der Wagen, ein Tillbury, wurde als Ruine in Paris ersteigert und mit viel Sachkenntnis und handwerklichen Können restauriert. Es ist immer wieder erstaunlich was die alten Wagenbauer an Wissen und Ausführung beherrschten. Es folgte die Königsklasse, anschließend die Vierspanner, danach die Tandemgespanne, die Zwei- und Einspanner machten Schluss.

Bedauerlicherweise wurde ein Tandemgespann mit einem zweiachsigen Wagen vorgestellt. Auch bei den Zweispännern war ein Qualitätsunterschied zur Königsklasse fest-



Übergaben der Preise gestiftet durch unsere Vereinigung und überreicht von Hansjürgen Kummer an Andres Furger und Herbert Eibel



Andres Furger in Schweizer Militärkleidung mit restaurierten und aufgearbeiteten Kummetschirren durch A. Mönch

zustellen. Auch konnte festgestellt werden, dass in dieser Fahrscene ein guter Fahrunterricht nicht schaden könnte. Z. B. eine übers Jahr aufgerollte Viererzugpeitsche kann man nichtmehr aufwerfen, jeder gute Handwerker pflegt sein Werkzeug selber.

Der 24.9. stattgefundenene Festabend fand wie immer in der umgebauten Hochtenne des Mönchhofes statt. Diese Tenne wurde nur für derartige Veranstaltungen von Hausherrn geplant und umgebaut. Der mit Musik umrahmte Festabend, war der richtige Rahmen um von Hansjürgen Kummer die von der Vereinigung gestifteten Peitschen, zu überreichen.

Nach einer kurzen Vorstellung und Zweck der Vereinigung, bekam die Viererzugpeitsche Herr Herbert Eibel und die Bogenpeitsche Herr Dr. Andres Furger. Gemäß der allgemeinen Stimmung und Echo kann man annehmen, dass es die richtigen Preisträger waren.

Resümee: Der Mönchshof war und ist eine Reise wert, wir kommen wieder.

Werner Trapp / Hansjürgen Kummer

München, den 29.9.2016



Herbert Eibel aus Biskowitz/Bautzen mit englischem Kummetsgeschirren aus der Werkstatt A. Mönch

Die Zehn Gebote des Pferdebesitzers

Die Ursachen der frühzeitigen Gliedmaßen-Abnutzung der Pferde. H. Weiskopf 1884

Erstes Gebot:

Du sollst deine Pferde nicht zu frühzeitig verwenden.

Der Pferdebesitzer muß zur Erkenntnis gelangen, dass die frühzeitige Benützung der jungen Pferde letzteren Schaden bringt; er muß einsehen lernen, dass er sich dadurch selbst am meisten schadet; er ist gezwungen mit den alten Gewohnheiten zu brechen, genötigt die Zeit des Eintritts der Gebrauchstüchtigkeit der Pferde in's Auge zu fassen und zu erwägen, dass durch Schonung der jungen Pferde der Preis derselben proportional steigt, was bei den heutigen Pferdepreisen nicht hoch genug angeschlagen werden

kann. Er soll sich durch kleinliche, momentane Vorteile, z. B. Futter verdienen, nicht täuschen lassen, sondern sich die Frage stellen: in welchem Alter dürfen die verschiedenen Leistungen von den Pferden verlangt und zu welcher Zeit dieselben hiefür vorbereitet werden. Der Pferdehalter hat zu bedenken, dass den Pferden nur dann erst eine volle Leistung zugemutet werden darf, wenn sie ihre vollkommene Ausbildung erreicht haben und im Besitz der Ersatzzähne sind, also der Zahnwechsel sein Ende erreicht hat, was allerdings erst mit Vollendung des 5. Jahres eintritt. (Jetzt sind auch die Apo- und Epiphysen der Knochen verwachsen.) Es wird zwar freilich nirgends vorkommen, dass Pferde erst in diesem Alter wirklich zur Arbeit verwendet werden. Dies ist auch nicht nötig und wäre der Vorsicht zu weit getrieben; nur soll mit der tatsächlichen, anstrengenden und forcierten Benützung bis zur Vollendung des Wachstums des Pferdes gewartet, dieselben bis dahin immer noch geschont werden. Wenn diese Vorschrift eingehalten wird, so lassen sich große Vorteile erreichen, indem die Pferde frisch bleiben und ohne besondere Knochen- und Sehnenleiden bis ins hohe Alter Dienst leisten können. Solchen Pferden sieht man gewöhnlich das Alter gar nicht an.

Gerade die Zeit vom 3.-4. Jahre ist für die spätere Tauglichkeit und Leistungsfähigkeit von der größten Wichtigkeit und namentlich während des Zahnwechsels bedürfen die Pferde vorzugsweise der Schonung, welche in dieser Periode von unschätzbarem Werte ist. Die Knochen, Sehnen, Bänder und Gelenknorpel besitzen in diesem Alter noch nicht die gehörige, notwendige Festigkeit und Stärke, welche der anstrengende Dienst verlangt. Beim Militär weis man dies gehörig zu würdigen; man kauft deswegen dort die Pferde mit 3 Jahren an, schickt sie noch ein Jahr auf den Fohlenhof, entzieht sie dadurch den Händen der bäuerlichen Züchter und erhält sie frisch zum Dienste.

Es kann zwar nicht geleugnet werden, dass bei reichlicher Ernährung rasch gewachsene Pferde, namentlich gewisser Racen, sich eher kräftig erweisen und früher zum Gebrauche eignen, dass solche in guter Kondition stehende Pferde früher und stärker benützt werden können, als kärglich ernährte im Wachstum zurückgebliebene Pferde. Aber trotzdem darf man sich nicht durch die Größe und Stärke der Fohlen verleiten lassen, dieselben zu schweren Fuhren und anhaltendem Ziehen zu verwenden. Gerathen und Vorteilhaft ist es daher, solche nur zu leichten Diensten und mit Vorsicht zu verwenden, da sie sonst zu frühe mehr oder weniger unbrauchbar werden, man die frühere Benützung teuer bezahlen muß. Dies gilt namentlich für edle Racen, welche erst später ausgewachsen sind

Gemeine Racen erreichen früher das vollendete Wachstum, weshalb sie auch schon eher benützt werden können. Vorsicht ist dabei jedoch am Platze, weil bei jungen Pferden der ganze Körper durch den frühen Gebrauch in Mitleidenschaft gezogen wird. Bedenklich ist ferner deshalb, weil sie dadurch frühzeitig beschlagen werden müssen, was aber wie-

der nachteilig auf die Hufe wirk, indem man junge Pferde so lange wie möglich ohne Eisen gehen lassen soll.

Es kann zugegeben werden, dass sich junge Pferde zwar leichter einfahren, an den Reitdienst gewöhnen lassen, so lange sie noch nicht im Besitz ihrer vollkommenen Kraft sind, als ausgewachsene, in der besten Kraft befindliche Pferde. Richtig und besser ist es auch, junge Pferde zu ganz leichter Arbeit zu verwenden, als sie im Stall stehen zu lassen, da sie sich allerlei Untugenden angewöhnen, leicht Schaden zuziehen, jedenfalls das Gehen nicht erlernen, was auch geübt werden muß. Denn wie kann sich ein im Stall angebundenes, junges Fohlen zu einem brauchbaren, leistungsfähigen Pferd entwickeln? Mäßige Bewegung im langsamen Tempo ohne schwere Last bei guter Fütterung kann zwar schon mit 2 1/2 Jahren gestattet werden, vorausgesetzt, dass die Pferde kräftig genug sind; wenigstens ist es besser als das Anbinden im Stalle.

Beide Dinge sind jedoch nicht von Vorteil; trotzdem darf aber das frühe Anspannen, wenn es ein Äquivalent für Bewegung abgibt und vorsichtig geschieht, keineswegs verworfen werden. Am gerathensten bleibt es immerhin, vor vollendetem 3. Jahr das Anlernen für den Gebrauch nicht zu beginnen, dagegen dieselbe ganz langsam und allmählich nach Übung und Kräftigung der Gliedmaßen gegen das 5. Jahr den vollem Gebrauch zu unterwerfen.

Wenn diese natürlichen, durch vielfache Erfahrungen erprobten Ratschläge nicht beachtet werden, so ruinieren die Pferde und in einem Alter von 4-5 Jahren, in welchen sie zur Entwicklung und Kraft vollständig kommen sollten, sind sie durch zu frühzeitigen Gebrauch struppierte, wertlose Tiere. Alles Futter, jede Mühe und Arbeit, welche für die Aufzucht solcher Pferde verwendet wurden, gehen durch zu frühzeitigen, übermäßigen Gebrauch der jungen Pferde verloren.

Zweites Gebot:

Du sollst an deine Pferde keine allzu großen, übermäßigen Anforderungen stellen!

Der Nutzen der Pferde besteht allerdings in der durch Muskelkraft geleisteten Arbeit, in Folge dessen die Pferde zu verschiedenen Arbeitsleistungen berufen sind. Die Benützung der Pferde zu diesen muß aber mit Maß und Ziel geschehen, darf nicht bis zur Erschöpfung der Kräfte fortgesetzt werden. Der Besitzer muß also darauf bedacht sein, die Gliedmaßen der Pferde möglichst zu conservieren. Die Befähigung zu einer ungewöhnlich anstrengenden Arbeit ist abhängig von der Leistungsfähigkeit und diese wiederum von der Kraft, Schnelligkeit und Ausdauer der Pferde, welche bis zu einem gewissen Grade innig miteinander verbunden sind und sich gegenseitig bedingen. Was darüber hinausgeht, ist nur durch einseitige Steigerung entweder der einen oder der

anderen Eigenschaft möglich, so dass die übrigen zurück gedrängt werden. Diese Eigenschaften sind den Pferden angeboren, müssen jedoch allmählich zu einer größeren Entwicklung und Ausbildung gebracht werden. Durch Arbeit werden die Muskeln gestählt und leistungsfähiger. Aber um leistungsfähig zu bleiben, darf man den Pferden nicht mehr zumuten, was in ihren Kräften liegt und letztere hängen wiederum von dem angesammelten Kraftvorrat ab.

Man belaste daher die Wagen nicht zu sehr, fahre lieber zweimal oder nehme zwei Pferde, wenigstens bei bergigem Terrain einen Vorspann. Man lade nur so viel auf als die Pferde in ihrem Alter, ihrer Stärke und Größe, ihrer Constitution und Contition gemäß zu ziehen vermögen und lasse lieber einen momentanen Gewinn fahren. Dasselbe gilt für Chaisen- und Reitpferden, bei welchen man zu lang andauernde Bewegung in schneller Gangart möglichst vermeiden soll. Dass zwar eine Ermüdung bei einzelnen Pferden von gleicher Energie und gleicher Ernährung früher eintritt, ebenso die Abnützung als bei anderen, ist Tatsache.

Im Allgemeinen gilt als selbstverständlich, dass größere, stärkere, kräftigere, ebenso edle Pferde, an welchen oft die Zeit scheinbar spurlos vorüber geht, Pferde von grober, harter Constitution mit deutlich markierten Muskeln und trockenen Knochen die wünschenswerten Leistungen bei entsprechender Vorsicht ohne Nachteil ausführen können; dass gut genährte, durch mäßige, nicht übertriebene Arbeit abgehärtete, gut eingeübte, durch reichliches Körnerfutter in Kraft erhaltene Pferde mit kräftiger Muskulatur, ohne unnötigen Fettansatz höheren Anforderungen leichter und für die Gliedmaßen gefahrlos gewachsen sind.

Gemästete, fette Pferde werden dagegen nicht im Besitz ihrer höchsten Leistungsfähigkeit sein, wie der fettreiche Muskel eine geringere Kraft erzeugt, sich schneller abnützt, als ein weniger fetthaltiger; weil das Fett für den arbeiteten Muskel Ballast ist, die energische Kontraktion und freie Tätigkeit der Muskeln behindert und überhaupt bei fetten Pferdenein zu großes Gewicht auf den Gliedmassen ruht.

Es kommt auch ausnahmsweise vor, dass Pferde bei fortgesetzten Strapazen, kargem Futter und schlechter Pflege eine bewunderungswürdige Leistung an den Tag legen. Die Abstammung solcher Pferde und die Art und Weise der Ernährung derselben von Jugend auf sind eben von Einfluß in dieser Beziehung.

Bei den Verkehrspferden muß durch Vermehrung der Zahl der Pferde, Verminderung der Last und Abkürzung der Touren dafür gesorgt werden, dass ihre Gliedmassen nicht zu bald verbrauchen.

Bei dem Gebrauch der Pferde kommt die Arbeitsdauer, die Schnelligkeit der Bewegung und das Gewicht der fortzuschaffenden Last in Betracht. Die erstere muß sich nach der letzteren richten. Im Schritt entwickeln die Pferde die größte Ausdauer und können bei

entsprechender Last 8-10 Stunden gehen, während sie im Trabe höchstens 4 Stunden aushalten. Ein gut gebautes Arbeitspferd ist im Stande auf guten Wegen über Berg und Tal im Tag (24 Stunden) bis zu einer Dauer von 10 Stunden eine Last, die des eigenen Körpergewichtes nicht übersteigt, im Schritt fortzubewegen. Wird die zu ziehende Last dem Gewichte des Körpers angenommen, so kann der Kilometer in 4 Minuten zurückgelegt werden. Zwei gut genährte, eingehaberte, im Temperamente gleiche Pferde können vielmehr leisten, und zwar wenn sie an andauernde Trableistung gewöhnt sind, bei guten Wegen und leichtem Gefährte ohne Überanstrengung 15 Kilometer in der Stunde, 28 in 2 und 40 in 3 Stunden zurücklegen, Worauf eine Ruhepause folgen muß. Eine Tagesleistung von 50-60 Kilometer bei entsprechenden Ruhepausen und geringer Last darf nicht als eine übertriebene Anforderung bezeichnet werden. Im Schritt kann der Kilometer in 9 Minuten, von hervorragenden Trabern derselbe in weniger als 2 Minuten zurückgelegt werden, was nur von trainierten Pferden geleistet werden kann. Die größte Schnelligkeit im Trabe ist 1 1/2 Minuten für den Kilometer. Bei verlangter, größerer Schnelligkeit überhaupt muß man Kraft und Ausdauer opfern, da Alles nur bis zu einem Grade miteinander vereinbar ist. Je größer die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit gestellt werden, desto sorgfältiger muß die Vorbereitung hierzu sein. Die vorzugsweise Befähigung zur Schnellarbeit, also der Leistungsfähigkeit in schneller Gangart kann durch Beseitigung gewisser Hemmnisse z. B. Fettbildung, große Futtermassen in Baueingeweiden herbeigeführt werden und zwar mit Hilfe von Kraftfutter und stufenweiser Übung. Bei heißem Wetter und zu gut genährten Tieren müssen die Ansprüche an die Schnellarbeit geringer gestellt werden.

Die zu ziehende Last soll für ein Pferd im Mittel 1500 kg (30 Zentner) nicht übersteigen. Durch Befolgung vorstehender Vorschriften und Bedachtnahme auf die Angaben hat der Besitzer es in der Hand, die Gliedmaßen seiner Pferde vor rascher Abnützung zu bewahren.

Drittes Gebot:

Du sollst danach trachten, dass deine Pferde vorschriftsmäßig, richtig und rechtzeitig beschlagen werden!

Dies wird erreicht durch Benützung eines richtigen Schmiedes, welcher ein dem Hufe, der Stellung und der Gangart des Pferdes, der Jahreszeit und Bodenart entsprechender Beschlag verfertigt. Es daran festzuhalten, dass ein guter Huf, um gesund zu bleiben, neben Bewegung und den dabei erforderlichen Schutz gegen Abnützung und Verletzung mittels eines rationellen Beschlags weiter nichts bedarf, als Reinlichkeit mittelst kühler Waschungen. Dabei tritt die Sicherheit der Befestigung der Eisen in den Vordergrund

und ist sorgsames Beschlag, vorzügliche Qualität des Eisens und der Nägel die Hauptsache. Wie dies ausgeführt werden muß, gehört nicht in den Bereich dieser Preisfrage und würde den Umfang dieser Arbeit zu sehr vermehren. Geeigneter Rat kann bei den Ursachen im Allgemeinen und im Besonderen hinsichtlich des Beschlags erholt werden.

Hier sei nur in Kürze erwähnt:

Weil in einem gewissen Zeitraume die Zehenwand stark wächst und Seiten- und Fersenwände sich üppig verlängern, überhaupt der ganze Huf, da sich der Tragrand nicht abnutzen kann, zu sehr heranwächst, so muß er eine Abkürzung erfahren, abgetragen werden, d. h. man muß das Beschlag erneuern; auch bei der Abnutzung des Eisens wird dies nötig. Die Zeit, wann dies geschehen muß, richtet sich nach den gegebenen Verhältnissen, nach dem Gebrauche und der Abnutzung der Eisen, so dass alle 6 Wochen wenigstens erneuert werden muß; 4 und Wochen bilden dabei die Ausnahmen. Das alte Eisen muß dann das Modell zum neuen abgeben; auch gibt einen Fingerzeig wie beim Zurichten des Hufes verfahren werden soll; z. B. ein zu stark abgenütztes Zehenteil des Eisens lässt darauf schließen, diesen Teil mehr nieder zu schneiden.

Das Niederschneiden der Wände muß sich nach der Tiefe der Sohle richten; zu lange Zehen dürfen entfernt und müssen die äußeren und inneren Wände, um schiefe Hufe zu verhüten, in gleicher Höhe gehalten werden. Der Tragrand des Hufes wird mittels des Hufmessers, der scharfen Zange und der Raspel geebnet. Kann bei ungleichen Wänden durch das Niederschneiden nicht ausgeglichen werden, so muß behufs Ausgleichs der entsprechend Arm des Eisens stärker geschmiedet werden. Von den Eckstreben soll nur das absolut überflüssige Horn entfernt werden; dergleichen an der Sohle und dem Strahle nur das weghängende und abgestorbene. Der letztere soll am beschlagenen Hufe beim Auftreten noch den Boden berühren. Das Eisen, was immer ganz genau nach der Form des Hufes zu richten ist*) und nicht zu schwer sein darf, erhält dem Tragrand entsprechende glatte Oberfläche, worauf dasselbe rotwarm aufgelegt und gesehen wird, ob es auch richtig passt.

Bei schweren Arbeitspferden dürfen die Stangen des Eisens 1 Zentimeter über den Fersenwinkel hinausragen; bei in schneller Gangart benützter Pferde soll die Eisenlänge die Fersenwände wenig oder gar nicht übersteigen. Die Stärke der Eisen muß sich nach dem Gebrauchszwecke richten.

Die Stollen und Griffe sind nur notwendig beim Winterbeschlag, um den Pferden auf eisigen, glatten Straßen einen sicheren Tritt zu gewähren und sie vor dem Ausrutschen und niederfallen zu sichern; dann auf gebirgigem, steinigem Terrain und bei schneller Gangart auf hartem, glatten Steinpflaster. Sie sollen so hoch sein, als die Dicke des Eisens beträgt. Auf gutem, ebenem Boden ist der stollenlose Beschlag am zweckmäßigsten, weil es die

Stellung der Gliedmaße und die Verrichtung des Hufes unzweifelhaft am wenigsten alterirt.

Ebenso verhält es sich mit dem Griffe, wobei aber das Eisen wenig oder gar nicht aufgebogen werden darf, Beide sind bloß unzuträgliche Notbehelfe.

Hiermit soll dieser Gegenstand keineswegs erschöpft sein; es sollen nur Winke für Schmiede und Pferdebesitzer gegeben werden. In den Städten wird ohnehin rationeller und besser beschlagen, was daher rührt, dass in der Regel die tüchtigen Schmiede, dasselbe ihr Gewerbe betreiben oder ausüben versuchen, und sich dann überhaupt mehr mit den Beschlägen abzugeben haben. Hierdurch erlangen sie eine größere, technische Fertigkeit, so dass sie auch im Stande sind, für den betreffenden Gebrauchszweck den besseren Beschlag herauszufinden.

*) Die Landleute, haben die für den Huf so nachteilige Gewohnheiten, in der Stadt alte Hufeisen zu kaufen und dieselben ihren Pferden ohne besondere Änderungen aufschlagen zu lassen!

Die Gebote 4 bis 10 veröffentlichen wir in den nächsten Heften.

Beschlag von Pferden – Bericht von 1825

Im dritten Heft des ersten Bandes von Weinkellers Archiv, Jahrgang 1825, wird, als von Godwins System Pferde zu beschlagen die Rede ist, behauptet:

Dass Deutschland, was die Hufbeschlagskunst anbelangt, England voran gerückt sei, und dass wir Deutsche jetzt höchstens nur noch Belehrung über die Pferdezucht von den Engländern suchen können.

Diese Behauptung glaube ich, wenigstens was das ideelle und praktische anbelangt, durchaus widersprechen zu müssen, auch würde Herr v. C. gewiss sofort vom Gegenteil seiner Behauptung überzeugt werden, wenn er nur ein einziges Mal in Hannover Pferde von einem Schmied beschlagen ließe, der mit der Cavallerie der vormalig englisch-deutschen Legion in England war, und sich in seiner Kunst nach dortigen Gebrauch vervollkommnet, noch nie kamen mir wenigstens geschicktere und bessere Hufschmiede vor, als ich bei der Hannoverschen Cavallerie fand, und rede hier aus Erfahrung, indem ich früher eine Menge Pferde nach den Rheingegenden sandte und selbige allemal in Hannover von dem Ober-Schmied der Gardehusaren beschlagen ließ. Mit einem, dem Thiere Zutraun einflößenden Wesen, entfernte dieser Mann alle Umstehenden, das Pferd war bloß am Kopf gehalten, und, wenn es nötig war, gebremst; er litt nicht dass sich

jemand, außer ihm, dem Thier nähere, niemand durfte den Pferdefuß aufhalten; er nahm dann das zu beschlagenden Vorder- oder Hinterbein selbst auf, schob es zwischen seine Schenkel, mit denen er es fest hielt, schnitt den Huf mit einem eigens dazu geformten krummen Wirkmesser aus, schlug so das Eisen auf, vernietete so die Nägel und bediente sich bloß fremde Hilfeleistung um den Vorderhuf auf dem Bock fest zuhalten, wenn er das überflüssige Horn des Hufs, mit der Raspel rund umher abstieß. Die Hufe erhielten hierbei eine kleine, gleichmäßig runde und angenehme Form.

Ich bemerke noch; dass dieser Oberschmied, mindestens gegen 100 meiner Pferde auf solche Art beschlug, dass die wenigsten derselben früher Eisen getragen hatten, und dass diese Thiere insgesamt, im jugendlichen Alter und voller Kraft waren.

Alle so beschlagenen Pferde gingen sehr bequem auf den Eisen, keins streifte sich mit selbigen und wenn gleich auf der harten Chausse, habe ich doch kein Beispiel, dass je bis Frankfurt am Main ein Eisen verloren wurde; ja, einige gingen bis Straßburg, von dort nach Frankfurt zurück und wurden erst nach sieben Wochen und fast täglichem Marsch, deshalb am letzten Ort neu beschlagen, weil die Eisen, ohne lose zu sein, fast gänzlich abgelaufen waren; welches umso bewunderungswürdiger ist, da unter einer so bedeutenden Anzahl von Pferden, nicht alle gleich gute Hufe haben konnten, zumal sich viele Hollsteiner darunter befanden. Entfernung heute: Hannover –Straßburg einfach 560km (1120km insgesamt).

Wenn ein in Deutschland gelernter Hufschmied, was mir noch nicht vorkam, dasselbe zu leisten vermag, so wird er gewiss allgemein als Meister seiner Kunst und könnte dann, dem hier angeführten, in England gelernten, höchstens gleich gestellt werden, übertreffen könnte er ihn nur an geschwätziger Theorie, welche aber in unseren aufgeklärten Zeiten, ohne praktischen Takt, als überflüssig erachtet werden dürfte.

Gez.: V. Wachenhusen

Straßenverkehrsordnung von 1917

Entnommen aus dem Buch „Das Zugpferd und seine Leistungen; von Paul Buhle 1923“.

§8 Abs.: 1 Die Breite der Fahrzeuge samt Ladung darf 2.50 m, ihre Länge einschließlich Ladung und Deichsel 10.00m, ihre Höhe von der Fahrbahn aus gemessen 4.00m nicht überschreiten.

§9 Bespannte Wagen müssen mit einer festen Deichsel versehen sein, Deichseln und Scherbäume dürfen nicht länger sei als es erforderlich ist.

§10 Die Gespannwagen, mit Ausnahme der Hunde-und ähnlicher zur Aufnahme des Führers nichtgeeigneter Wagen, müssen mit einem unverrückbaren Führersitz versehen sein. Dies gilt nicht für Gespannwagen die von Sattel aus gefahren werden.

§13 Abs.:1 Die als Arbeits-oder Geschäftswagen sowie die zur Beförderung von mehr als sechs Personen einschließlich des Führers eingerichtete Gespannwagen (Bundes Verordnung von 1910 §4 Ziff2), müssen mit einer schnell und sicherwirkende Bremse (Hemmzeug) versehen sein. Die Bremse muss so angebracht sein, dass der Fahrer sie während der Fahrt vom Führersitz und ohne die Aufmerksamkeit von der Straße abzuwenden, in Wirkung setzen kann.

§23 Abs.:1 Das Anhängen von Fahrzeugen an Gespannwagen (Bundes Verordnung 1910 §4 Ziff.5 §12) bedarf der polizeilichen Erlaubnis. Der Erlaubnisschein ist ständig mitzuführen und bei Verlangen vorzuweisen.

Abs.:2 Die Vorschrift des Abs.:1, findet auf da Anhängen unterwegs befindliche Wagen, die infolge Unfalls oder Versagens der bewegenden Kraft das Fortschleppen bedürfen, nicht Anwendung. In solchen Fällen muss im SchrittmäÙ gefahren werden und für den angehängte Wagen ein Begleiter vorhanden sein, der hat die Bremse und Lenkvorrichtung zu bedienen hat. Auch darf nicht mehr als ein Wagen angehängt sein.

§28 Abs.:6 Aufhalter von Strickwerk sind nicht gestattet.

Abs.:7 Das Fahren mit einfacher Leine oder mit Zaum ohne Gebiß ist verboten; zwei- und mehrspännige Wagen müssen mit einer Kreuzleine gefahren werden.

§33 Abs.:1 Der Fahrer von Gespannwagen hat die Zügel so straff zu halten, dass er das Gespann ständig in der Gewalt hat.

Abs.: 2 Soweit ein Führersitz vorgeschrieben ist (§§10u.12) hat der Fahrer diesen einzunehmen. Es ist ihm verboten, während der Fahrt zu stehen oder neben dem Fahrzeug oder Gespann herzugehen.

§42 Das Einbiegen in eine Querstraße muss nach rechts in kurzer Wendung und links im weiten Bogen geschehen.

§43 Das Ausweichen hat nach rechts zu geschehen. Wenn zwei Fahrzeuge, die einander kreuzen, hat das von rechts kommende die Vorfahrt.

§44 Abs.:1 Das Überholen hat links mit einer Geschwindigkeit, die ungefähr 15km in dr Stunde ergeben würde (Trabgeschwindigkeit) zu geschehen.

§45 Abs.:1 Wo zwei Fahrzeuge nicht ungehindert aneinander vorbei gelangen können, hat das leichter bewegliche nach Möglichkeit Platz zu gewähren und erforderlichenfalls hart seitwärts zu halten, bis das andere vorüber ist. Ist für beide Fahrzeuge überhaupt nicht Platz zum Ausweichen vorhanden, so muß das leichter Bewegliche zurückgezogen werden.

Abs.:2 Es ist verboten, in Fahrbahnen einzufahren, solange sie so verengt sind, dass ein Hindurch kommen nicht möglich ist, es sei denn, dass das Hindernis leicht entfernt werden kann.

§46 Abs.:1 Letzter Satz: Fahrzeugführer haben die Zeichen mit der Hand oder einer Signalscheibe von hellroter Farbe mit weißen Rand zugeben.

§53 Abs.:1 Wagen deren Obergestell nicht auf Federn ruht, und Fahrzeuge die bei schneller Fahrt ein außergewöhnliches Geräusch verursachen, insbesondere schwer beladene Arbeitswagen, dürfen überall nur im Schrittmaß fahren.

Auszug aus der Schrift von S. von Tennecker 1821

Hilfsbuch für Herrschaften und Kutscher Seite 101

In dieser Hinsicht kann wohl Niemand so viel Erfahrung gemacht haben, als ich, der ich dem Armee-Fuhrwesen, als Kommandant des Trains, 16 Jahr vorstand und noch vorstehe und hierzu so viele gediente Kavalleristen, die mitunter recht gute und geschickte Reiter waren, als Unteroffiziere erhielt, die aber demungeachtet eben so wenig vom Fahren und Fuhrwesen verstanden, wie mehrere andere, die zuvor bei Herrschaften Kutscher gewesen waren, wenig von der Reitkunst wussten und daher beiderseits bei einem Fuhrwesen, das a la Postillion u mit Vorreiter gefahren wird, lernen mussten, so dass oft eine geraume Zeit verging, ehe meine alten Kavalleristen gute Fuhrleute und meine alten Fuhrleute gute Reiter wurden. Wehr daher glaubt, das zu einem regelmäßigen fahren nur eine Kenntnis von der regelmäßigen Reiterei gehört, irrt sich eben so sehr, als derjenige, der da glaubt, dass ein geschickter Fuhrmann sogleich auch ein guter Reiter sein wird. Beide Wissenschaften haben so viel eigentümliches, dass nur durch eine Verschmelzung beider ein wirklich geschickter Kutscher und Fuhrmann hervorgeht, wie mich denn dies die Erfahrung doch täglich lehrt!

Seite 120

Nichts bezeichnet mehr ein unregelmäßiges und ungeschicktes Fahren des Kutschers, als wenn er alle Augenblicke das Tempo des angenommenen Ganges verändert und bald geschwinder, bald langsamer fährt, oder gar im Gange stockt und nun wieder die Pferde plötzlich antreibt. Ein kunstgerechter Kutscher muss seine Pferde stets in einem gleichen Tempo des Ganges erhalten und allen Stockungen, sowie allen Fortteilen, durch geschickte, zweckmäßige und zur rechten Zeit angebrachte Hilfen zuvorzukommen wissen!

Haftung bei Alkohol an den Leinen!

Promillegrenze für den Kutscher: R-R 11/14 S.33

Bei allen diesen Vorkommnissen stellt sich die Frage, wer im Falle eines Unfalls eigentlich haftet? „Das ist immer eine Frage des Einzelfalls und kann nicht pauschal beantwortet werden“, sagt Rechtsanwältin Anna Vorspohl. Handelt sich bei dem Kutschfahrer um den Halter der angespannten Pferde und beruht der eingetretene Schaden auf der Tiergefahr, die von den Pferden ausgeht, so ist er als Tierhalter zum Schadenersatz verpflichtet, ohne dass es auf ein Verschulden des Kutschers ankäme. Eine Schadenersatzpflicht des Kutschers könnte außerdem eintreten, wenn er fahrlässig oder vorsätzlich einen Fahrfehler begangen hat. „So kann das Verlassen des Kutschbocks ohne ausreichenden Sicherheitsvorkehrungen sicherlich als ein solcher Fahrfehler bewertet werden“, sagt Vorspohl.

In Österreich ist ein Fahrer vom österreichischen Obersten Gerichtshof (OGH) für schadenersatzpflichtig erklärt worden, obwohl er sein Bewusstsein verloren hatte und von der Kutsche gestürzt war. Das Pferd war anschließend samt Kutsche durch das bereits geöffnete Tor in den Straßenverkehr gelaufen und mit einem Auto kollidiert. Der OGH bewertete das Verhalten des Kutschfahrers als „objektiv pflichtwidrig!“

Wenn der Kutscher alkoholisiert ist, kann dies sogar als Straftat oder Ordnungswidrigkeit ausgelegt werden. Das OLG Oldenburg hat in diesem Jahr die Grenze auf 1,1 Promille festgesetzt und dies damit begründet, dass die vom Kutscher zu leistende Aufmerksamkeit im Straßenverkehr durchaus mit dem eines Autofahrers zu vergleichen sei. Damit konnten die hierfür geltenden Promillegrenzwerte herangezogen werden. „Fährt der Kutscher unter Alkoholeinfluss, so kommt die Verwirklichung einer Ordnungswidrigkeit oder einer Straftat in Betracht“, erklärt Anna Vorspohl. „Aus zivilrechtlicher Sicht stellt eine Kutschfahrt unter Alkoholeinfluss einen Fahrfehler dar. Dieser Fahrfehler muss aber ursächlich für den eingetretenen Schaden gewesen sein.“
Schneller denken als die Pferde.

Da Trunkenheit strafrechtlich geahndet wird, ist ein solches Vergehen von keiner Versicherung abgedeckt. Generell kann der Kutscher das Risiko von Schäden an Dritten an eine Kutschenhaftpflichtversicherung abgeben. Wie Anja Tylkowski von der Agentur pferd.versichert.de allerdings zu bedenken gibt, sei diese für einen privaten Fahrportler unnötig, solange er als Pferdehalter eine Pferdehaftpflicht inklusive des privaten Kutschenrisikos abgeschlossen habe. „Wichtig ist die Kutschenhaftpflicht vorrangig für Fahrer, die gewerbliche Kutschtouren anbieten.“ Sowohl für die private Pferdehaftpflicht als auch für die gewerbliche Kutschenhaftpflicht gilt, dass Schäden an Dritten, zum

Beispiel durch Fallen eines Fahrgastes von der Kutsche oder auch durch eine über den Fuß gefahrene Kutsche, sowie durchgegangene Pferde übernommen werden.

„Selbst grobe Fahrlässigkeit, also auch Schäden aufgrund der Trunkenheit des Kutschers, ist mitversichert“, sagt Anja Tylkowski. Lediglich vorsätzliches Handeln wird von der Versicherung ausgeschlossen.

Damit es gar nicht zu einem Unfall kommt, sollte jeder Fahrer einige Punkte berücksichtigen: „Wichtig ist um das Unfallrisiko zu minimieren ist, dass der Fahrer bei der Sache ist, und Situationen vorausschauend beurteilt; Der Reiter fühlt, der Fahrer sieht“, gibt Peter Tischer zu bedenken. „Viele Dinge, beispielweise eine für die Pferde bedrohliche Kuhherde, muss man schon im Vorfeld erkennen, um nicht von der Reaktion der Pferde überrascht zu werden. Dann muss der Fahrer konsequent entscheiden, ob er halten, umdrehen und wegfahren will oder daran vorbei. Und dementsprechend muss auch das konsequente Signal an die Pferde gegeben werden. Oft neigen Hobbyfahrer dazu, zu vorsichtig zu agieren und den Pferden zu wenig Sicherheit zu vermitteln.

Eine passende und auf ihre Funktionsfähigkeit geprüfte Ausrüstung ist ebenso Pflicht: „Wenn die Deichsel zum Beispiel zu kurz ist und die Stränge zu lang sind, ist ein Unfall vorprogrammiert“, mahnt Tischer. „Genickstücke müssen fest sitzen, auch wenn sich Pferde aufgrund von Schweiß oder Fliegen Schubbern. Denn wenn sich das Pferd sein Genickstück erst einmal über die Ohren gezogen hat, ist es zu spät.“ Grundausgebildete Fahrpferde, die an der Straße geduldig stehen bleiben, sind Voraussetzung für unfallfreie Kutschtouren. Und wenn all das beherzigt wird, ist der Fahrsport nicht gefährlicher als der Umgang mit dem Pferd selbst.

Die fünf Regeln für sicheres Fahren!

- 1. Kutscher auf den Bock!** Kutschengäste aufgepasst: Der Kutscher sitzt als Erster auf dem Bock und verlässt diesen bis zu Ausspannen nicht! Viele schlimme Unfälle passieren, wenn die Kutsche führerlos ist und die Mitfahrer sich selbst überlassen sind.
- 2. Nicht ohne Beifahrer!** Es gehört immer ein Beifahrer auf die Kutsche, der sich ebenso mit der Materie auskennt wie der Kutscher und diesem im Notfall zu Hilfe kommen kann.
- 3. Regelmäßige Bremsenkontrolle!** Wenn die Bremsen versagen, rollt der Wagen den Pferden buchstäblich in die Hacken. Kein Wunder wenn sie die Flucht ergreifen.
- 4. Passende Ausrüstung!** Zu lange Stränge, schlecht sitzende Kopfstücke, - wenn die Ausrüstung nur halbherzig angepasst wird, sind Unfälle vorprogrammiert.
- 5. Vorausschauend Fahren!** Am langen Zügel dahin rollen, macht solange Spaß, bis die Pferde sich erschrecken. Eine dauerhafte Verbindung zum Pferdemaul ist ebenso wichtig, wie die Umgebung im Blick zu behalten! Denn nur so erkennt der Fahrer Gefahrenstellen und kann entsprechend vorausschauend reagieren.

Ausstattung eines Drag

Auszug: „Das Luxus Fuhrwerk“ v. Graf Carl Gustav Wrangel; 1898 Org. Seite 58 -61
Der Drag muss mit einem Langbaum versehen und leichter gebaut als die Couch sein, zugleich aber im Ganzen wie im Einzelnen sich durch größerer Eleganz und feinerer Ausführung hervortun. Am Wagenschlag können Wappen und Monogramme angebracht werden. Mailpatent oder Collingachsen, sind unentbehrlich; (keine Nachahmungen). Der Rücksitz ruht auf geschwungene eiserne Stützen, hat keine Rückenlehne und bietet Platz für 2 Diener. Die Rücklehnen der Dachsitze werden niedergeklappt, wenn nicht benötigt.

Die untere Seite des Fußbrettes und dessen Stützen haben dieselbe Farbe wie das Gestell. Der Wagenkasten und die Tafel des rückwärtigen Koffers müssen in der Farbe übereinstimmen. Die Türbänder dieses Koffers sind an dem unteren Rande angebracht, so dass die Tür, wenn geöffnet, wie ein Tisch verwendet werden kann.

Es ist gebräuchlich, die äußeren Sitze entweder mit Schweinsleder oder mit Tuch, das Innere des Drags aber mit Maroquin oder Tuch zu garnieren.

Die Fahrdecke des Kutschers wird, wenn nicht in Gebrauch, die äußere Seite nach außen, zusammen gelegt und über das Sitzkissen gelegt. Sollten Decken für die Fahrgäste mitgenommen werden, so legt man sie zusammen gefaltet im Inneren des Wagens auf den vorderen Sitz. Eine Uhr im Etui ist nicht unentbehrlich. Das Gleiche gilt mit Bezug auf die Tasche im Sitzkissen des Kutschers. Zwischen den Dachsitzen dürfen keine Schutzstangen oder Riemen für Gepäck angebracht sein.

Im Inneren des Drags befinden sich: Hutriemen an der Decke, Taschen an den Türen, Raum über den Vorder- oder Rücksitzen wo die Laternen aufgehängt werden können, wenn sie nicht im Gebrauch sind; eine zusammen gelegte Reservepeitsche.

Der Korb für Schirme und Stöcke wird, wenn mitgeführt, an der linken Seite des Wagens aufgehängt. Keine Laterne sichtbar, diese sind wie bereits erwähnt im Inneren des Wagens untergebracht. Ein Reservewaagbalken und ein dto. Ortscheid werden rückwärts mit Riemen an dem hinteren Sitz befestigt und zwar der Waagbalken zu oberst.

Sowohl der Waagebalken wie das Ortscheid werden mit den Ösen nach oben befestigt. Folgende Gegenstände werden wohl geordnet in dem vorderen Koffergepackt, verschiedene Werkzeuge, ein Reservenvorder- und ein Hinterstrang; ein kurzer Riemen von der selben Breite wie die Stränge mit einer Schnalle an jeden Ende oder auch zwei Doppelschnallen von verschiedener Größe, Reservekummtbügelriemen, Decken für die Pferde und die erforderlichen wasserdichten Fahrdecken werden an einem leicht zugänglichen Platz verwahrt.

Es ist üblich, den Drag mit Frühstückskörben, Flaschenständer und dergl. zu versehen. Auf dem Verdeck wird ein Koffer mitgebracht. Dieser darf jedoch nur dann mitgeführt werden, wenn unterwegs gefrühstückt werden soll.

Parkgeschirr:

Die Aufhalketten sind plattiert und haben Federhaken. Sie müssen so lang sein, dass beide Haken in den Deichselring eingehakt werden können. Sollten sie zu kurz sein, so muss das eine Ende in den Deichselring und das andere in ein Kettenglied eingehakt werden. Sind sie dagegen zu kurz, so wird das eine Ende in den Deichselring eingehakt, das andere aber durch diesen Ring (von außen nach einwärts) gezogen in ein Kettenglied eingehakt.

Schwanzriemen mit Schnallen auf allen Pferden.

Rückenriemen und Strangträger sind erlaubt, ebenso Stirnstücke.

Die Martingale um die Kummete der Hinterperde herum und nicht durch die Kummetschliesser-gelenke durchgezogen. Martingale an allen Pferden. Keine Ringe an den Kreuzzügeln.

Die Beschläge an dem Wagen und Geschirre und die Knöpfe der Livree der Dienerschaft müssen von demselben Metall sein. Die Stränge der Hinterperde haben Metallschlaufen an den Enden, keine Ketten.

Die inneren Stränge der Hinterperde kürzer als die Äußeren, falls nicht, um den selben Zweck zu erreichen, das innere Ortscheid größer gemacht werden.

Die inneren Stränge der Vorderperde, gerade oder mittels einer Schlaufe miteinander verbunden, nicht gekreuzt.

Kummetschliesser, welche die Kettengelenke aufnehmen.

Einfache Gelenke, keine Kummetschliesserringe an den Vorderperden.

Solide Zugösen, auch Stützen genannt, an den Kummetsbügel.

Vollständige Aufsatzzügel mit Kandare und Trense. Buxtonkandare bevorzugt.

Stirnbänder aus Metall oder Seide. Wenn aus Seide, muss die Farbe mit derjenigen der Livreeweste überein stimmen.

Das Wappen; Monogramm muss an den Rosetten, Stirnstücken, Scheuledern, Kammdeckeln und Martingalen angebracht sein. Seidene Bandschleifen oder farbige Rosetten sind verpönt.

Die Riemen der Kummetsgürtel werden mit der Zunge nach innen befestigt, d. h. nach rechts auf dem links und nach links auf dem rechts gehenden Pferd. Zügel aus einfachen braunen Leder. Die Kummete aus lackiertem schwarzem Leder und genau passend. Die Kummetsbügel ebenfalls genau passend; schwarzes Geschirr.

Wenn der Besitzer oder sein Vertreter fährt, werden die Jalousien in den Windtafeln heruntergelassen, sonst nie!

Grundsätze des Achenbach'schen Fahrsystems

Siehe Küchenwaage mit 2 Teller/Schüsseln!

1. Zum korrekten Fahren gehört die richtige Achenbachleine, Peitsche und feste Waage/Bracke. D. h. feste Anspannung.
2. Auf korrektem ein- und zweispännig ist vier und mehrspännig Fahren aufgebaut. Ein umlernen ist nicht nötig.
3. Die rechte Hand ist jeden Augenblick frei zum Grüßen, Bremsen, Peitschengebrauch und geben von Fahrtrichtungszeichen.
4. Die senkrechte Stellung beider Hände in der Grundhaltung ermöglicht fahren von Wendungen, lediglich durch Drehung der Handgelenke.
5. Alle Wendungen werden nur Nachgeben mit der äußeren Leine eingeleitet. (Das innere Pferd zieht den Wagen aus der Wendung) Den Wendungen geht immer ein Verkürzen des Tempos voraus.
6. Rechts- und Linkswendungen sind grundsätzlich voneinander verschieden und werden deshalb auch verschieden gefahren.
7. Das Gleitenlassen einer Leine oder mehrerer Leinen macht korrektes Fahren unmöglich und ist im Straßenverkehr gefährlich, deshalb verboten!

Bericht zum Fahrerstammtisch am 6. November 2015

Referent: Dr. Florian Hörmann (Chef der Pferdeklunik Weilheim).

Thema: Lahmheit bei Pferden, Ursachen und Therapie.

Die Ursachen sind vielfältig und können von verschiedenen Punkten erzeugt werden; wie Zucht, Aufzucht, Genetik, Haltung, Arbeit, Geschirr, Sattel, Reiter und Beschlag. Einteilung: Akut, chronisch; Hangbeinlahmheit, z. B. aus der Schulter heraus; Stützbein-lahmheit Schweregrad 0 bis 5.

Definition Lahmheit: Störung im regelmäßigen Gebrauch der Gliedmaßen.

Die Lahmheit Untersuchung läuft wie folgt ab: Sehen; Fühlen; Beugen; Vorführen; Longieren; Reiten/Fahren bzw. Beugeprobe.

Eine Sehnenkrankheit zeigt sich am deutlichsten im weichen tiefen Boden, hingegen Hufprellungen und Hufabzesse auf hartem Boden.

Erkennung (Prinzip): Entlastung des kranken Beines und mehr Belastung des gesunden Beines (Kopfnicken), bei den Vorderbeinen bzw. Kruppe senkt sich am gesunden Bein, bei Verletzungen an der Hinterhand.

Lokalisierung durch Anästhesie ist bei längerer Lahmheit nach 3 Wochen angebracht. Dadurch erreicht man den Überblick über die Schädigung der Nerven, bei Gelenken die Feindiagnostik. Nach 5 bis 30 Minuten Wartezeit ist eine Wiederholung der o. g. Überprüfung notwendig.

Ergebnis: Besser, gleich, lahmt auf dem anderen Bein.

Weitere Untersuchungsmöglichkeiten, wenn erforderlich sind: Röntgen, Ultraschall, MRT, CT für Weichteile und bis zum Ellbogen-Kniegelenk möglich. Mit hohen Kosten verbunden. Szintigraphie bei unklaren Fällen wie Hüfte oder Becken. Sehr teuer und in wenigen Kliniken möglich. Ungeeignet bei chronischen Fällen.

Ursachen können sein: Hals, Genick, Kopf, der Rücken und Gliedmaßen sowie fehlerhafter Beschlag bzw. Hufbearbeitung.

Im Detail:

Die Rückenprobleme: Die Symptome sind schmerzhafte Muskulatur, Blockaden, dadurch entzündete Bänder oder Kissing Spines.

Die Ursachen sind meistens unkorrektes Reiten, nicht passender Sattel sowie Fahrgeschirre (Sattel- und Geschirrrücke).

Die Hals- Genick und Kopfprobleme: Die Symptome und Folgen sind Arthrose in der Halswirbelsäule und Verkalkung des Nackenbandes sowie Genickschleimbeutelentzündungen.

Die Ursachen sind zum großen Teil erzwungene Kopfstellung beim Reiten, gewaltsames Verbiegen des Kopfes durch den Reiter (Rollkur). Zu enger Nasenriemen und unter Umständen sogar die zu langen Zehen bei der Vorderhand. Nicht zu vergessen sind nicht behobene Zahnprobleme.

Probleme an den Gliedmaßen: Symptome bzw. Folgen und Schäden an Huf; Bänder, Sehnen, Knochen und Gelenke. Ursachen: Zu frühes Anreiten in der Wachstumsphase, Zucht, Aufzucht, Genetik, Arbeiten ohne erforderliche Aufwärmphasen, Hufe nicht in der Balance und sinnloses Einwickeln der Beine: Verweichlichung des Lymphsystems und Störung der Durchblutung.

Schäden an den Hufen:

Schäden sind Hufabszesse, Prellungen (Vorstufe zum Hufabszess), Hornsäule (knochen-ähnliche Veränderungen in der Hufwand), Hufrehe und **Beschlagschäden**.

Ursachen: Nicht in der Balance Stehende Hufe, sinnloses Auswirken der Hufsohle, zu lange Beschlagsperioden, zu enge Eisen, zu starkes Aufbrennen der Hufeisen, zu hohes Tempo Reiten oder Fahren in den scharfen Wendungen.

Bei Hufrehe sind die Ursachen EMS, Cushing, generelles tierschützerisches Überfüttern, ab dem Bodyscore von 7,5 gefährdet. (Belastungs- Fohlen und Fütterungsrehe)

Diagnoseermittlung:

Feststellung ob erhöhte Pulsation vorhanden ist, abdrücken mit der Hufprüfzange, eventuell nachschneiden bei Verdacht eines Hufabszesses, bei Verdacht röntgen.
Bei Hufabszesse den Kanal soweit öffnen bis der Eiter ab fliesen kann, anschließend den erforderlichen Verband anlegen, wenn möglich mit Beschlag. Hohle Wände und Hornsäulen erfordern einen chirurgischen Eingriff mit anschließender ärztlicher Behandlung, Verbände und Medikamente. Wenn möglich Korrekturbeschlag.
Ursachen und Behandlungsmöglichkeiten im Einzelnen.

Bänder:

Im Huf, sehr schlecht erkennbar; an den Gleichbeinen (hinten am Fesselgelenk), an den Gelenken die Seitenbänder.

Es gibt von der Zerrung über Auffaserungen bis zum Abriss, alle Variationen.

Diagnose durch Ultraschall, Anästhesie (lokales Abspritzen), Huf und Fesselbereich MRT

Behandlung: Stoßwelle; Regenerative Substanzen wie ACP, PRP (aufbereitetes Eigenblut), Stammzellen; Zusatzfutter; Beschlag und Ruhe. Pferde mit guter Kondition werden schneller wieder fitt.

Die Sehnenschäden unterscheiden sich, in Defekt des Fesselträgers (fungiert als Sprungfeder), der Beugesehnen und der Unterstützungsbänder der tiefen Beugesehne. Der Schädigungsgrad (Anriss, Einriss, Abriss) wird hauptsächlich durch Ultraschall ermittelt. Ideal nach 7 bis 14 Tagen.

Am Anfang ist eine wirksame Kühlung mit absoluter Stallruhe erforderlich, nach Abklingen der größten Schmerzen kontrolliertes Führen im Schritt auf hartem Boden geradeaus. Keine Schmerzmittel um den geschädigten Fuß nicht unnötig zu belasten und vom Pferd geschont wird. Wenn möglich einen orthopädischen Beschlag, z. B. Keile im Beschlag zur Entlastung anbringen. Stoßwellen, regenerative Substanzen ACP, PRP, Stammzellen, Training usw.

Bei Knochenschäden können folgende Möglichkeiten auftreten, wie Fissur (Haarriss), Frakturen (Bruch), oder Überbeine (meistens an der Röhre innen zwischen Karpal- und Fesselgelenk), sowie Zysten (Hohlräume im Knochen mit Flüssigkeit).

Die Ursachen der Fissuren sind Überbelastung, treten hauptsächlich an der Vorhand beim Fesselbein auf. (Im Finish wird ein Bein bis zum 8fachen Körpergewicht belastet); Pferde aus der Box ohne Aufwärmen in die Halle bringen, zum Abbau des Stallmutes; Geländelöcher durch Kaninchen, Biber und Fuchs.

Erfordert immer einen stationären Aufenthalt in der Klinik. Beim Röntgen unbedingt mit der Anästhesie aufpassen, um den Zustand durch die Schmerzfreiheit nicht zu verschlimmern.

Behandlungsmöglichkeiten sind je nach Fall, die Stoßwellen, wenn erforderlich OP mit chirurgischen Eingriffen, wie Verschrauben, Verstärkungen anbringen und Gipsverbände, oder Cast (engl.) = Guss, z. B. Hufbeinfraktur.

Bedingt ebenfalls absolute Stallruhe.

Zysten sind Folgen der Genetik, schlechter Mutterstutenhaltung, mangelhafter Aufzucht; wie zu fette Fohlen; keine ausreichende Bewegung in den ersten 2-3 Jahren. Ortung durch Röntgen, CT, MRT.

Behandlung: Den Hohlraum öffnen, anschließend austrocknen und ihn wieder mit Knochenzement auffüllen.

Die Bandbreite bei Gelenkserkrankungen ist sehr breit gestreut. Beginnend mit der Entzündungen, Knorpelschäden, Chip (Chips sind Verknöcherungsstörungen d. h. ein Teil des Knorpels spaltet sich ab und verknöchert) und alle Stufen von Arthrose. Den Schadensumfang kann man mit Röntgen, CT, MRT und Ultraschall (Ultraschall kann Knorpel darstellen) ermitteln. Die Behandlung resultiert aus dem Befund, wie entzündungshemmende Mittel, OP, Zusatzfütterung von Aufbaumittel, orthopädischer Beschlag (z. B. Stoßdämpfende Einlagen) , kontrollierte Bewegung, regenerative Substanzen (sind sehr teuer). Kraftfutter auf ein Minimum setzen, damit kein Stallmut auftritt. Die Chip OP ist heute bereits reine Routine. Bei Gelenken mit fortgeschrittener Arthrose helfen meistens nur noch schmerzstillende Mittel, oder ein Nerven-schnitt; sehr bedenklich, für den Sparteinsatz ungeeignet, ist tierschutz-relevant!!

**Resümee von Dr. Hörmann: „Lieber frühzeitig den Tierarzt holen;
Boxenruhe einhalten; es sind viele Therapien möglich!“**

Werner Trapp/Sabine Arneth
München, den 26.11.2015



Unsere Exkursionsteilnehmer in England 2015

Unterlagen von 1937, ein Tierarztekalender

Richtig ist die Beurteilung der Zugleistung für Arbeitspferde durch den badischen Tierschutzverband, nach welcher die Höchstleistung nach dem Körpergewicht derselben berechnet wird, es hat ein paar solcher Pferde auf schlechten Straßen und gebirgigen Terrain eine Ladung zu ziehen, welchem dem Eigengewicht gleichkommt. (Wenn also die Pferde 18 qu wiegen, dasselbe Ladungsgewicht von 18 qu). Auf ebenen, jedoch minder guten Straßen oder Steigung, bei guten Straßen das doppelte Gewicht, auf guten ebenen Straßen das dreifache. Dieser Maßstab wäre auch in forensischer Hinsicht zur Beurteilung der Zugtauglichkeit eines Arbeitspferdes zu empfehlen. Die erwähnte Arbeit kann mit entsprechender Ruhe und Futterpausen 8 bis 10 Stunden täglich geleistet werden.

Für die Zugleistungsprüfung der Kaltblutpferde wurden in Deutschland folgende Bedingungen aufgestellt: Gespanne 3-jähriger Pferde müssen eine 3 mal größere Last als ihr Körpergewicht, ältere Pferde mindestens das Vierfache ihres eigenen Körpergewichtes über eine Strecke von 12 km in einer mindest Zeit von 108 Minuten ohne Rast fortschaffen.

10 Minuten nach Beendigung dieser Leistung müssen die Pferde die Last nochmals vom Platz abziehen können. Bei schnelleren Gangarten ist die Last natürlich zu vermindern. Leichte warmblütige Wagenpferde können eine Last von ca. 4 Zentnern mit entsprechender Einschlebung von Schritt, Ruhe und Futterpausen täglich 8 Stunden, mittelschwere ca. 10-12 Zentner täglich etwa 5 Stunden im Mitteltrabe ziehen.

Ladung für 2 Pferde

Im Acker	4-10	q	Jauche	11-12	q
Landweg gut	7-14	q	Kalk ungelöscht	1-2	m
Landweg schlecht	5-11	q	Kleie	11-14	q
Chausse kotig	10-20	q	Kohle	12-16	q
Chausse trocken	15-30	q	Lehm	0,5-1	m
Straße gepflastert	30-40	q	Mauerziegel	300-700	St.
Schienengeleise	200-300	q	Mehl	15-25	q
Bruchsteine	0,6-0,8	m	Pflastersteine	0,6-1,2	m
Dachziegel	400-800	St.	Rüben	11-17	q
Erde	0,7	m	Sand, Sandstein	8-11	q
Getreide i. Gest.	8-12	q	und Schotter	0,6-1,2	m
Heu	5-10	q	Stallmist	6-10	q
Holz	2-3	Rm	Stroh	120-150	Bund

Reitpferde können auf ebenem Terrain bei entsprechenden Ruhe- und Futterpausen und bei einer mittleren Geschwindigkeit 80 kg 8-10 Stunden tragen und dabei im Maximum 80-100 km zurücklegen. Andauernde und anstrengende Arbeit ist durch Ruhepausen zu unterbrechen und nicht bis zur Erschöpfung fortzusetzen!

Struktur unseres Vereines



**Präsident
DVM Dietmar
Schneider
seit 2003**



**Vizepräsident
Werner Trapp
seit 2003**



**Schatzmeister
Gottfried Winkler
seit 2011**



**Schriftführerin
Irene Schneider**



**Präsident
Dr. Heinz Nürnberg
vom 18.12.1990 bis 1998**



**Präsident
Dr. Wilfried Richter
von 1999 bis 2003**

Impressum

Vereinigung zur Pflege und Förderung der Fahrkultur und des Fahrsports e.V.

Geschäftsstelle: siehe Präsident
E-Mail: info@fahrspportpferde.de - *Fragen-Antworten-Briefkasten*

Präsident: DVM Dietmar Schneider · Wählingsallee 37 a · 22459 Hamburg
Telefon: +49 (0)40-559 37 48 · Fax: +49 (0)40-55 00 93 25
Email: dietmar.schneider@vodafone.de

Vizepräsident: Werner Trapp
Klareweinstraße 26 · 81247 München
Telefon & Fax: +49 (0)89-89 21 13 53

Schatzmeister: Gottfried Winkler
Jesteburger Straße 50 · 21271 Asendorf
Telefon: +49 (0)4183-21 30 · Fax: +49 (0)4183 / 4894
winkler-asendorf@t-online.de

Fahrausbildung und Organisation: Werner Trapp, München

Vorsitzender Fachgruppe Fahren (FN): Rolf Schettler, Herten

Regionalbeauftragter Schweiz: Markus Gull, Winkl/Rüti - Schweiz

Regionalbeauftragter Tschechien: Lenka Gotthardova, Nationalgestüt Kladruby - CZ

Bankverbindung: Volksbank Lüneburger Heide eG
BLZ 240 603 00, Kto.Nr. 273 055 2000
IBAN: DE 21240603002730552000
SWIFT/BIC: GENODEF1NBU

Internet: www.fahrspportpferde.de
E-mail: info@fahrspportpferde.de

Satz und Layout: www.pharus.eu

Redaktionsschluss: 31. Januar 2017
