

Sonderdruck
zum Fahrgedenkjahr 2011



Foto: www.archivboiselle.com

Fahren auf ungarische Art: Tibor von Pettkó-Szandtner
Das englische Fahrsystem: Benno von Achenbach



Bayern Aktuell

Pferdekultur - Reit- und Fahrkultur

Das Anliegen der VFD ist es, die Pferdekultur zu erhalten und unterschiedliche Reit- und Fahrkulturen zu verbinden. Dazu gehört auch ein geschichtliches Verständnis der Pferdekultur.

Unter **Kultur** (lat. colere = pflegen) verstehen wir die Gesamtheit der typischen Lebensformen größerer Menschengruppen einschließlich ihrer geistigen Aktivitäten. So ist das Bestreben, die Natur des Pferdes zu verstehen und zu fördern also **Pferdekultur**.

Als Untergebiete gelten die **Reit- und Fahrkultur**, die durch die geschichtliche Lage einer Zeit, eines Volkes oder einer Völkergruppe verschiedene Formen hervor bringt: so z.B. die angelsächsische oder die ungari-

sche Fahrkultur. Im weitesten Sinne ist jede auf Wissen und Übung gegründete Tätigkeit, Technik und Kunst (Kunst von Können) Kultur.

Den Aufbau von mehreren Einzeldingen, Begriffen, Erkenntnissen zu einem einheitlichen Ganzen auf Grund weniger Prinzipien bezeichnen wir als System. Wir sprechen also vom ungarischen Fahrsystem, vom englischen, vom amerikanischen und russischen **Fahrsystem**.

Schließlich verstehen wir unter **Reit- oder Fahrstil** die Art und Weise der Ausübung der Fahr- und Reitkunst. Auch der Begriff Mode, z.B. bei der Tracht des Fahrers oder Reiters spielt hier mit herein.

Der Natur des Pferdes zu entsprechen und sie zu fördern sowie das Bewusstsein für das Pferd als wertvolles Kulturgut und treuen Begleiter zu erhalten, ist die Grundlage jeder Reit- und Fahrkultur, in der sich menschliches Verhalten widerspiegelt.

Dem Menschen eine Begegnung mit dem Pferd in der Vielfalt zu ermöglichen, die dem ursprünglichen Verständnis von Reit- und Fahrkultur entspricht, ist ein Anspruch bei der VFD.

Josef Keßler – Ehrenvorsitzender des Bundesverbandes der Vereinigung der Freizeitreiter und -fahrer in Deutschland e.V. (VFD)

Faszination Fahren

Fahren mit Pferden macht Freude, verbindet und erfüllt die unterschiedlichsten Interessen:

- Der eine ist froh, dass er sich und seinem Pferd eine Abwechslung bieten kann.
- Der andere will die Rückenmuskulatur seines Pferdes trainieren.
- Die Familie und Freunde wollen unbedingt auch mal mitfahren.
- Vergiss nicht am Samstag in vierzehn Tagen heiraten Emma und Udo, du weißt schon, die freuen sich so, auf die „Kutschfahrt“.
- Ein Erlebnis, die Pferde zu beobachten wie sie vor der Kutsche laufen!
- Das Gefühl, die Kraft und Sensibilität in den

Leinen zu spüren und wie die Pferde, Ponys, Mulis gehen!!

- Das will ich auch mal lernen, Papi.
- Herrlich, ein so schönes Gespann zu sehen: Wie muss das früher gewesen sein!
- Eine Herausforderung „Travis“ und „Lilly“ mal im Tandem zu probieren.
- Gibt es etwas Schöneres als durch einen von der Sonne durchfluteten Wald zu fahren, den Frühling zu riechen und dem Gesang der Vögel zu lauschen.

Hoppla.

Da hinten ist doch die Waldschänke.

Auch mal schön: In einer geeigneten Wirtschaft einkehren.

Eine Begegnung mit Pferden ist immer ein Erlebnis: Und je vielfältiger, desto erfüllter.

Na ja.

Seine Mobilität verdankt der Mensch dem Pferd:

Seine Freude auch, ganz besonders mit Pferd und Wagen. Jedoch bewegt man sich im Straßenverkehr und der Natur bei uns schon lange nicht mehr isoliert. Alleine aus Haftungsgründen lohnt es sich deshalb immer, eine richtige Fahrausbildung bei der VFD zu machen. Und natürlich wird es vor allem das Pferd danken, wenn man mit ihm beim Fahren richtig umgeht.

JS

Inhalte

Pferdekultur - Reit- und Fahrkultur	2	Benno von Achenbach	
Faszination Fahren	2	Ein Leben für besseres Fahren	22
Fahren bei der VFD? Fahren mit der VFD!	3	Die Familie Achenbach	26
2011: Ein ganz besonderes Fahrgedenkjahr!	3	Das geniale Brüderpaar	27
Ungarisch oder Englisch Fahren? - Ein Fachgespräch	4	Fahrsystem: Die drei Grundpfeiler	28
Eine königliche Stellungnahme	7	Fahrsystem: Die sieben Grundsätze	29
Tibor von Pettkó-Szandtner		Die Spielwaage (lose Anspannung)	31
Ein Leben für Gott und die Pferde	8	Moritzburger: Schweres Warmblut	32
Zitate zu Tibor von Pettkó-Szandtner	10	Ostfriesische und Alt-Oldenburger Pferde	33
Tiborbácsi - Erinnerungen an meinen Onkel Tibor	11	Die klassischen Wagenpferde Englands	34
Gedenkfeier der VFD am 06.01.2011 in Starnberg	12	Postkutschenrouten in England	37
Gedenkgottesdienst am 09.01.2011 in Bábolna	13	Anspannungsstile	38
Fahren auf ungarische Art	14	Fahrkunst einst und heute	39
Die ungarischen Traditionsrassen	16	Schlusswort	39
Glossar verwendeter Begriffe	21	Übersicht zur Fahrausbildung bei der VFD	40

Fahren bei der VFD? Fahren mit der VFD!

Schon seit einiger Zeit fördern wir aktiv den Fahrsport in Bayern. Als ich mich zuerst damit befaßt und mit einigen Freunden darüber gesprochen habe, wurde mir manchmal gesagt:



„Das mache ich, wenn meine Pferde älter sind...“ Und dann konnte ich bei der Ausbildung zum Geländefahrer als Gast mal selbst die Leinen in die Hand nehmen. Nicht zu beschreiben ist das Gefühl, das man verspürt, wenn man die enorme Energie der Pferde spürt, die kraftvoll anziehen und doch auf kleinste Einwirkungen des Fahrers sensibel reagieren. Die Pferde haben kein Reitergewicht zu tragen und können sich daher mit aller Kraft - wenn man sie läßt - in das Geschirr legen. Nur ein oder zwei PS? Dann mal an die Leinen und sich überraschen lassen!

Das Fahren ist aus unserer Sicht - sozusagen aus sich heraus - ein Sport, den man in der freien Natur am besten ausüben kann und der daher bei uns hervorragend aufgehoben ist.

Beginnend mit dem Geländefahrer bieten wir eine umfangreiche, solide und anerkannte Ausbildung an. Zwar ist der Führerschein für

das Fahren mit der Kutsche nicht vorgeschrieben, aber jeder Anwalt wird dringend zum Nachweis einer soliden Ausbildung raten.

Dieser Sonderdruck befasst sich nun mit zwei der herausragendsten um die europäische Fahrkultur verdienten Persönlichkeiten: Benno von Achenbach und Tibor von Pettkó-Szandtner. Mit unglaublichem Aufwand haben unsere beiden Fahrer und Ausbilder Horst Brindel und Josef Schrollhammer, auf dessen Anregung hin, hier eine Dokumentation anlässlich der Gedenktage zusammengetragen, die es meines Wissens in dieser kompakten Zusammenfassung nirgends sonst gibt. Viel Spaß beim Lesen!

Dietmar Köstler

Landesvorsitzender VFD Bayern

2011: Ein ganz besonderes Fahrgedenkjahr!

50. Todestag von Tibor von Pettkó-Szandtner und 125. Geburtstag und gleichzeitig 75. Todestag von Benno von Achenbach und 150. Geburtstag, herausragende Persönlichkeiten des ungarischen und englischen Fahrstils

Die VFD ist offen für alle Pferderassen und alle erprobten Reit- und Fahrstile. Diese Verpflichtung führt zur Ehrung von zwei Persönlichkeiten von Weltgeltung.

Ein jeder Fahrmeister wurde nicht nur für seinen Bereich bis heute prägend, sondern wirkt mit seinen Verdiensten um das Pferd und die Fahrkunst noch immer aktuell weit über seine Zeit hinaus – in die Gegenwart und auch in unsere Zukunft.

Tibor von Pettkó-Szandtner vertritt den ungarischen Fahrstil - sein 50. Todestag ist in Ehrfurcht zu würdigen. 2011 ist gleichzeitig der 125. Geburtstag.

Benno von Achenbach steht für den englischen Fahrstil - seinen 150. Geburtstag gilt es zu ehren. 2011 ist gleichzeitig der 75. Todestag.

Zwischen beiden „Leinenkünstlern“ besteht eine Brücke des Geistes und des Sachverständes. Beide kannten sich persönlich und schätzten sich gegenseitig. Beide zeichnet sowohl der eigene Anspruch als auch das Streben nach bestmöglicher Rücksicht für



Demonstration der ungarischen Fahrweise - Tibor von Pettkó-Szandtner und Benno von Achenbach gemeinsam auf dem Kutschbock - Bild: Archiv T. Rombauer

und auf das Pferd und sein edles Wesen aus.

Die vorliegende Ausgabe von „Bayern Aktuell“ soll diese um das Fahren so verdienten Persönlichkeiten und ihren wegweisenden Einsatz für die Fahrkunst und die Pferde be-

leuchten und wenigstens ansatzweise aufzeigen, warum 2011 im Sinne der VFD ein Jahr des besonderen Gedenkens an Benno von Achenbach und Tibor von Pettkó-Szandtner ist.

HB

Ungarisch oder Englisch Fahren?

Im Gespräch: Horst Brindel, Fahrbeauftragter der VFD in Bayern und Josef Schrollhammer, Pferdewirtschaftsmeister und VFD Übungsleiter Fahren

Horst Brindel: Welche Bedeutung hat das Gedenkjahr 2011 an den ehemaligen Königlich Ungarischen Oberlandstallmeister und Kommandanten des Staatlichen Gestütes Bábolna Tibor von Pettkó-Szandtner, den Vertreter der ungarischen Fahrweise, und an den Fahrmeister der deutschen Fahrkunst Benno von Achenbach, den Vertreter des englischen Fahrstils, für uns heute?

Josef Schrollhammer: Das Gedenkjahr 2011 gibt Gelegenheit, über die Würdigung ihrer beachtenswerten Lebensleistung hinaus, sich mit ihrem Leben und Wirken intensiver zu beschäftigen und sich auf die Wurzeln der Fahrkultur und die sich gegenseitig befruchtende Verbindung der ungarischen und englischen Fahrweise zu besinnen.

Für beide Fahrerpersönlichkeiten, die sich kannten und gegenseitig wertschätzten, wa-

ren das Wohl der Pferde sowie die Harmonie der Anspannung immer im Vordergrund standen.

Horst Brindel: Welche Auswirkungen haben die stilistischen Unterschiede beider Fahrtraditionen auf die Fahrweise?

Josef Schrollhammer: Bedingt durch die Bauart der Wagen ergaben sich ursprünglich für die ungarische und für die englische Anspannung unterschiedliche Sitzpositionen für den Fahrer und daraus resultierend unterschiedliche Leinenführungen und Leinenhaltungen.

Für die Leinenführung aus der hohen Sitzposition des englischen Fahrers hat sich eine Haltung mit senkrecht aufgestellten Fäusten entwickelt, die exaktes Fahren von Wendungen lediglich durch Drehen der Fäuste bzw. durch kunstvolles Legen von Schleifen beim

Mehrspanner ermöglicht, wie dies in den engen Straßen englischer Städte erforderlich war.

Die Leinenführung aus der tieferen Sitzposition für den Fahrer eines ungarischen Wagens in größerer Nähe zu den Pferden erlaubt eine entspannte flache Haltung der Fäuste, die oft als „verdeckte Hand“ kritisiert wird, da sie weniger feine Korrekturen zulässt.

Aufgrund der verschiedenen Leinenhaltungen haben sich für beide Stilrichtungen unterschiedliche Leinen entwickelt: Für die englische Anspannung die englische Kreuzleine, die als Vorlage für die Achenbachleine diente; für die ungarische Anspannung die Széchényi-Leine als Weiterentwicklung der altungarischen Leinen mit dem sog. Brezel.

Horst Brindel: Welche Unterschiede in der Handhabung und ihrer Wirkung bringen die Achenbachleine und die ungarische Széchényi-Leine für das Fahren eines Zweispanners mit sich?

Josef Schrollhammer: Bei der ungarischen Széchényi-Leine haben Außen- und Innenleinen fast die gleiche Länge und werden im Handbereich des Fahrers miteinander verschnallt. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit auf jede Maulspalte der Pferde einzeln einwirken zu können, was in manchen Ausbildungssituationen sehr vorteilhaft ist. Zusätzlich entwickelt der Fahrer durch diese Einflussmöglichkeit der Széchényi-Leine in Verbindung mit dem gebrochenen Gebiss einer Doppelringtrense ein feines Gefühl dafür, wie sich die differenzierbare Einwirkung der Leinen auf die einzelnen Maulspalten in ihrer Fortsetzung auf die beiden Körperhälften des Pferdes für die Bewegungsentfaltung verhält.

An dieser Stelle möchte ich die Gelegenheit nutzen, um darauf hinzuweisen, dass die Kandarenreife eines Fahrpferdes das Ergebnis einer fundierten und systematischen Ausbildung sein sollte, ja sein muss.

Die Verbindung der alten ungarischen Leine mit dem Brezel als Griff entlastet zwar die Fahrerhand, lässt aber die von mir beschriebene, diffizile Leineneinwirkung nicht zu. Die Széchényi-Leine stellt diesbezüglich eine Verbesserung der alten ungarischen Leine dar.

Bei der heute gebräuchlichen Achenbachleine, die durch ihren Namensgeber Benno von Achenbach aus der englischen Kreuzleine weiterentwickelt wurde, enden die Innenlei-

... Fortsetzung auf Seite 5

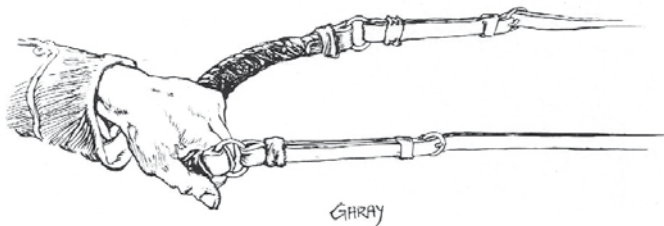


Abb. 12 Wendung nach rechts, mit dem Brezel

Brezel - Foto: Buch „Ungarisch Fahren“ von Tibor von Pettkó-Szandtner



Ungarisches Bauerngespann - Archiv Kémeny

Bayern Aktuell

nen im Verschnallstück der Außenleine vor dem Handbereich des Fahrers. Dadurch ist eine Einwirkung auf die einzelnen Maulspalten nicht möglich.

Neben einer übersichtlichen und zweckmäßigen Verschnallungsmöglichkeit der Leinen für den Ausgleich von Arbeits-, Gebäude- und Temperamentsunterschieden innerhalb eines Gespannes gewinnen hier die gezielte Peitscheneinwirkung durch den Fahrer und eine bewusste Verwendung unterschiedlicher Gebisse an Bedeutung.

Horst Brindel: Da sowohl bei der ungarischen als auch bei der englischen Fahrweise das mehrspännige Fahren systematisch auf das Fahren eines Ein- bzw. Zweispänners aufbaut, bitte ich dich diesbezüglich auf Unterschiede oder Gemeinsamkeiten einzugehen.

Josef Schrollhammer: Bei der englischen An-

spannung werden Vorder- und Hinterleinen des Vierspänners in Grundhaltung einzeln in der linken Hand gehalten: Vier Leinen in einer Hand („Four-in-hand“).

Durch den freien Verlauf der einzelnen Leinen in der linken Hand lassen sich zwar einzelne Korrekturen mit der freien rechten Hand gezielt durchführen, viele und vor allem schnelle Leinenveränderungen sind jedoch auf Dauer nur sehr schwierig umzusetzen.

Die idealen Voraussetzungen für die englische Fahrweise sind aufeinander abgestimmte Gespanne schwererer Pferde vor entsprechenden Wagen der Stadt- und Parkanspannung auf befestigten Straßen und Plätzen.

Das Fahren temperamentvoller Halbblutpferde im offenen, teils unwegsamen Gelände Ungarns erfordert einen anderen Fahrstil, der sich schnell verschiedenen Erfordernissen an-

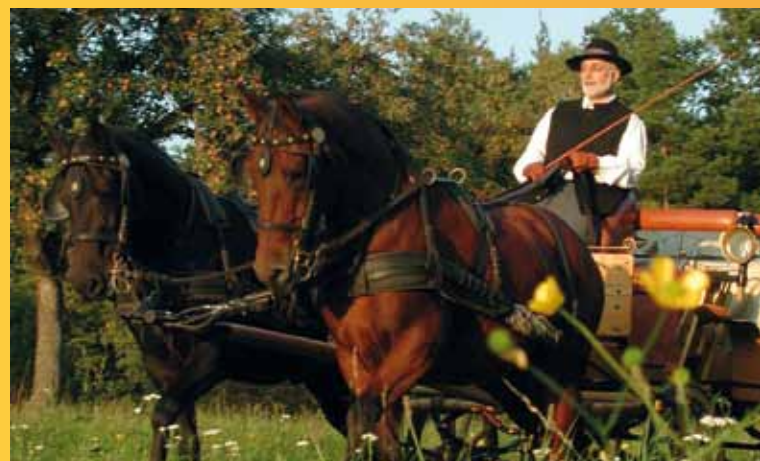
passen kann und den Bedingungen des sportlichen Fahrens mehr entspricht.

Vorder- und Hinterleinen werden aus diesem Grund durch je einen Fröschel miteinander verbunden. Dadurch kann eine korrekte Geradeausstellung des Gespannes eingestellt und eine sichere Haltung der Leinen gewährleistet werden.

Da die linken Leinen (Vorder- und Hinterleine) in der linken Hand und die rechten Leinen (ebenfalls Vorder- und Hinterleine) in der rechten Hand gehalten werden, wird das ungarische Fahrsystem für den Vierspänner auch „Zweihandsystem“ genannt.

Durch internationale Einflüsse im Fahrsport kann sich die ungarische Leinenführung hauptsächlich für das Fahren von Vierspän-

... Fortsetzung auf Seite 6



Josef Schrollhammer - New Forest Ponys Horst Brindel - Connemara Ponys

Die Autoren

Pferdewirtschaftsmeister Josef Schrollhammer ist ein anerkannter Ausbilder im Reit- und Fahrsport.

Schwerpunkte seiner Tätigkeit sind die Ausbildung von Reit- und Fahrpferden an der Doppellonge, die Langzügelarbeit und die Ausbildung von Fahrpferden. In seiner Arbeit geht es ihm um die Feinabstimmung der Hilfen und einer Pferde schonenden Umsetzung der klassischen Ausbildungslehre. Das vielseitige Angebot des Kursprogramms umfasst Vorbereitungslehrgänge zu allen Longierabzeichen, Doppellongenkurse, gymnastizierende Lektionen an der Hand und Fahrkurse vom Anfänger bis zum Fortgeschrittenen.

Josef Schrollhammer war im Orlovgestüt Landstetten beim international erfolgreichen Vierspännerfahrer Josef Zeitler und in der Gutsverwaltung Schwaighof, einem renommierten Trakehnnergestüt, als Ausbilder tätig. Seit über 12 Jahren ist Pferdewirtschaftsmeister Josef Schrollhammer selbständig und bietet seine Kurse auf Wunsch auch mobil vor Ort an. Er ist zudem FN Trainer und VFD Übungsleiter Fahren.

Hervorzuheben ist auch seine Mitarbeit bei den pferdegestützten Führungskräfte-seminaren von Equilearn.

Das geschichtliche Interesse am Fahren, das Gespür für Authentisches und die Verbundenheit zu einer über Jahrhunderte gewachsenen Pferdekultur in Europa, die im Bemühen um das Kulturgut Pferd auch in der VFD vertreten ist, haben Horst Brindel und Josef Schrollhammer im Gedenken an Tibor von Pettkó-Szandtner und Benno von Achenbach veranlasst, diese vorliegende Arbeit zusammenzustellen. Dem Fahrsportinteressierten wird hiermit eine historische Aufarbeitung der europäischen Fahrkultur in die Hand gegeben, die in dieser Form einmalig und schon lange überfällig ist.

Horst Brindel, VFD Fahrbeauftragter und Übungsleiter und Prüfer Fahren

Seit Frühjahr 2009 ist Horst Brindel Beauftragter für das Fahren der VFD, sowohl auf der Ebene des Bundesverbandes als auch für den bayerischen Landesverband. Schier unglaublich, was sich in dieser kurzen Zeit alles bewegt hat:

Wir haben nun einen Fahrfilm, den er mit Jürgen

Stüwe gestaltet hat; ein dazu passender einfacher Fahrsimulator ist gerade im Entstehen. Neue Fahr-Übungsleiter konnte er gewinnen, und wir haben ein Förderprogramm für Fahrer.

Das Fahren bei der VFD mit mehr Leben zu erfüllen und heimisch zu machen, ist sein Motiv und er sieht in der Verbindung der Begriffe „Freizeitfahren“ und „Fahrkultur“, der für viele in der VFD ein wenig sperrig ist, keinen Gegensatz. Beides setzt beim Fahrer zum Wohle des Pferdes „im Kopf“ und an den Leinen eine klare Struktur voraus. Deshalb ist auch eine solide Ausbildung immer die Grundlage für viel Freude beim Freizeitfahren.

Dazu muss man wissen, dass er lange begeistert geritten ist und seit über 30 Jahren aktiv fährt: von der FN kommend und wegen fehlendem Turnierinteresse später VFD-orientiert. Sein Interesse gilt der ungarischen und angelsächsischen Reit- und Fahrkultur. Als großer Freund der ungarischen Fahrt und Zuchtszene wurde er soeben mit einer Einladung in das ungarische Staatsgestüt in Bábolna geehrt. Liebevoll kümmert er sich um seine beiden Connemara Ponys, von denen eines erst kürzlich völlig erblindet ist und doch nach wie vor vertrauensvoll zweispännig vor der Kutsche gefahren werden kann.



Lipizzaner sind in Ungarn beliebte Pferde für den Fahrsport. Gangvermögen und Rahmen zeichnen ungarische Lipizzaner aus: Rechts Vierspänner im Gelände bei einer Fahrprüfung. Links Zweispänner im Wasser. Fotos: www.Ramona-Duenisch.de

nen wegen ihrer schnelleren und sicheren Umsetzung neben der kunstvollen und präzisen Leinenhaltung des Achenbachschen Fahrsystems zunehmend behaupten.

Horst Brindel: Welche praktischen Erfahrungen konntest du als Ausbilder durch die Gleichstellung der ungarischen Fahrweise und des Anspannungs- und Fahrsystems nach Benno von Achenbach in den Ausbildungsrichtlinien der VFD in deinen Kursen und im Unterricht gewinnen?

Josef Schrollhammer: Dadurch, dass bei der VFD beide Fahrweisen gleichwertig zur Auswahl stehen, kann der Ausbilder den Wünschen und der Veranlagung des Fahrerschülers auf individuelle Weise begegnen und gerecht werden. Der Fahrerschüler kann für sich die geeignete Fahrweise, zu der er leichter Zugang findet und mit der er sich besser identifizieren kann, frei wählen und gewinnt so in kürzerer Zeit mehr Sicherheit und entwickelt mehr Gespür für die Pferde und die verschiedenen Situationen, in die man mit einem Gespann kommen kann.

Horst Brindel: Welche Gedanken verbindest du nun zum Abschluss unseres Gesprächs mit dem Gedenkjahr der beiden großen Fahrerpersönlichkeiten und welche Wirkung würdest du dir von diesem Ereignis erhoffen.

Josef Schrollhammer: Der große deutsche Hippologe Dr. Ekkehard Frielinghaus hat Tibor von Pettkó-Szandtner „einen der letzten Souveräne aus der Welt des Pferdes“ bezeichnet und Benno von Achenbach wurde von Kaiser Wilhelm II. wegen seiner Verdienste für das Fahrwesen 1909 in den erblichen Adelsstand erhoben.

Beide Persönlichkeiten sind geprägt von Lebensumständen und einer sich daraus entwickelnden Verbundenheit zum Pferd, wie sie heu-

te in dieser Art nicht mehr möglich sind. Ich erhoffe mir aus der Auseinandersetzung mit Tibor von Pettkó-Szandtner und Benno von Achenbach, dass deren Prinzipien und Wertvorstellungen und die Verbundenheit beider Fahrssysteme wieder stärker zum Wohle der Pferde in unser Bewusstsein rücken.

T. Mayr



Mandlach 1, 86554 Pöttmes

Tel. 08253-7408

kontakt@mayr-mandlach.de



**Pferdeanhänger für 1 – 4 Pferde, Verladung in Fahrtrichtung und Schrägstellung
Ihr Vertriebspartner von Fautras u. Ifor Williams
Pferde- und Viehanhängern in Bayern**

www.mayr-pferdeanhaenger.de

Fahrverein Obere Mühle
Gundelfingen e. V.

Gundelfinger Kutschertage

mit Stil- und Streckenfahrt und Abendveranstaltungen
jährlich am Pfingstwochenende

www.fahrverein-gundelfingen.de

Eine königliche Stellungnahme

Vorwort zum Buch „Fahren auf ungarische Art“ von Tibor von Pettkó-Szandtner, geschrieben von S.K.H. Ludwig Prinz von Bayern. Das Buch erschien 1931, wir haben mit freundlicher Genehmigung von S.K.H. Luitpold Prinz von Bayern die Genehmigung zum Abdruck erhalten.

„General Tibor von Pettkó-Szandtner, Königlich Ungarischer Oberlandstallmeister, ehemaliger Kommandant des Staatlichen Gestütes Bábolna und einer der besten Fahrer seiner Zeit, hat dieses Buch geschrieben, um die traditionelle ungarische Fahrweise bekannt zu machen. Es ist aber auch geschrieben, um den grundsätzlichen Unterschied der ungarischen Fahrschule zur altenglischen Fahrweise und der letzten Verfeinerung derselben durch Benno von Achenbach herauszustellen.

Da ich sein Schüler war und mehrere Jahre hindurch häufig mit ihm zusammen auf dem Kutschbock gesessen habe, konnte ich seine Fahrweise auch in schwierigen Situationen beobachten. Tibor kannte auch die Achen-

bachsche Fahrweise und hatte bei Herrn von Achenbach einen Fahrkurs mitgemacht, so dass er beide Schulen perfekt beherrschte. Wie hoch ihn Achenbach schätzte, ersieht man daraus, dass ihm dieser bei seinem Tode seine Fahrpeitschen testamentarisch vermacht hat; dennoch blieb Tibor stets bei der ungarischen Fahrweise, da diese große Vorteile bei Geländefahrten und Distanzfahrten im Mehrspanner hat, was man auch heute wieder im Turniersport sehen kann. Es ist nämlich durch die Fixierung der Geradeausstellung des Gespannes mit den „Fröschen“ in der Hand des Fahrers viel leichter, eine schwierige, hindernisreiche Geländestrecke schnell zu überwinden, als mit der Leinenführung nach Achenbach.

Ich hoffe, dass durch dieses Buch mehr Freunde des Fahrsports für das Geschicklichkeitsfahren und für Distanzfahrten gewonnen werden. Insbesondere möge für das Fahren mit sehr edlen und schnellen Pferden im leichten Jagdwagen mehr Interesse aufkommen.“



Seine Königliche Hoheit Ludwig Prinz von Bayern bei frühen Reitstunden

Reiturlaub am Göttlhof im Bayerischen Wald



ANGEBOTE

Auf braven, trittsicheren und nach Körpersprache ausgebildeten Pferden, bestes Ausreitgelände. Kindergeburtstage und Familienfeiern – Gartenlaube, Tippi, Grillplatz, Kinderspielplatz.

- Reitunterricht ab 4 Jahren auf Ponys
- Reitunterricht Anfänger und Wiedereinsteiger
- Geländereitunterricht
- Geführtes Ponyreiten, Ponyverleih
- Kutschfahrten
- Leihpferde
- Gastpferdeboxen
- Ferienwohnungen

Unser besonderes Angebot:

- Wanderritte und Fahrten
- Wanderreitstation
- Wochenendwanderritte
- Stunden und Tagesausritte



Georg Göttl · Unterseilberg 21 · 94143 Grainet
Tel.: 08585/497 · Fax: 96 21 74 · Mobil 01 70/936 7864
e-mail: info@goetthof.de · www.goetthof.de



Feines Lederflechtwerk an einem historischen Geschirr im Museum Bábolna

Foto: Archiv T. Rombauer

Ein Leben für Gott und die Pferde

Das Leben des Tibor von Pettkó-Szandtner (20.06.1886 - 06.01.1961)

Ein Leben für die Pferde und das Fahren: große sportliche Erfolge, die erste umfassende Darstellung der ungarischen Fahrweise, Leitung des Arabergestütes in Bábolna, Rettung von über 1000 Pferden in den Kriegswirren und Leitung des ägyptischen Staatsgestütes.

Tibor Ernst Andor Pettkó-Szandtner von Felsődiethoma wird am 20. Juni 1886 in Bösing (Bazin) dem heutigen slowakischen Pezinok im damaligen ungarischen Komitat Pressburg (Bratislava) als Sohn eines Gutsbesizers geboren.

Nach seinen Schuljahren in Bösing und Pozsony (deutsch Pressburg und nach dem I. Weltkrieg Bratislava) und seinem Abitur im siebenbürgischen Déva besucht er die landwirtschaftliche Akademie in Keszthely an der Südwestseite des Balaton. Nach seinem erfolgreichen Studienabschluss absolviert er seine Militärdienstzeit als Einjährig-Freiwilliger beim K.u.K. Corpsartillerie-Regiment Erzherzog Albrecht Nr. 5.

Anschließend bittet er um seine Einberufung zur Probendienstleistung in der Königlichen

cher Weise und unerschütterlichem Glauben in guten wie in schlechten Tagen ihres wechselvollen Lebens. Bereits 1918 müssen sie vom ungarischen Landgestüt Nyitra (deutsch Neutra, slowakisch Nitra) als Kriegsfolge flüchten und verlieren ihre elterlichen Besitzungen und den größten Teil ihrer persönlichen Habe.

Von 1920 bis 1926 ist Offizier Tibor von Pettkó-Szandtner für die Reit- und Fahrausbildung am Königlich Ungarischen Gestüt Bábolna dem Kommandanten Oberst Artúr



Im ägyptischen Staatsgestüt El Zahraa



Auf dem Weg zum Sieg der großen Marathonfahrt Bad Ems - Aachen 1931



Passfoto

Alle Fotos auf dieser Seite mit freundlicher Genehmigung der Familie Pirhalla.

Ein väterlicher Vorfahre der Familie Szandtner ist als evangelischer Reformator Augsburger Konfession 1526 aus Deutschland nach Ungarn eingewandert.

Die Familie seiner Mutter von Pettkó, wurde 1421 vom ungarischen König und römisch-deutschen Kaiser Sigismund I. von Luxemburg (1368 bis 1437) geadelt und erhielt als königliche Donation das Gut Felsődiethoma im oberungarischen Kreis Trencsén (slowakisch Trencín).

Da die Familie nur durch die Nachkommen seiner Mutter erhalten bleibt, wird von Franz Josef I. (1830-1916) das Führen des Doppelnamens von Pettkó-Szandtner genehmigt und der alte Adelstitel übertragen.

Auf dem Gutshof seines Vaters, einem passionierten Pferdezüchter, entdeckt der junge Tibor seine Liebe zu Pferden und erlernt früh und mit Begeisterung das Reiten und Fahren.

Ungarischen Gestütsbranche, der als militärische Institution die staatlichen ungarischen Pferdezüchtanstalten unterstanden.

Als Gestütsoffiziersaspirant absolviert er seine Ausbildung an der Tierärztlichen Hochschule in Budapest. Seine praktische Ausbildung erhält er im Landgestüt Debrecen und im Hauptgestüt Kisbér.

Bei den Ulanen in Szombathely und bei den Honvéd-Husaren in Vác absolviert er zwei Lehrgänge der Kavallerie Equitation für Reitausbildungskommandos.

Von Beginn des I. Weltkrieges 1914 an kämpft er fast 4 Jahre als Batteriechef im 1. und 74. Honvéd Feldartillerie-Regiment auf dem Balkan und in Russland.

1915 lernt Tibor von Pettkó-Szandtner seine Frau Margharthe Soos aus Pressburg kennen, die er an seinem Geburtstag 1916 heiratet. Ihre kinderlose Ehe bewährt sich in vorbildli-

Hajnyi zugeteilt. In dieser Zeit veröffentlicht er mehrere Fachbeiträge über die Technik des Fahrens mit Pferden im Magazin Sz. György (St. Georg).

1925 besucht er zwei Fahrlehrgänge an der Heeresreit- und -fahrschule Hannover. Mit dem Ausbildungsleiter Major Max Pape und dem Begründer des deutschen Fahrsystems Benno von Achenbach verbinden ihn ein intensiver fachlicher Austausch und eine lebenslange Freundschaft.

Von 1926 bis 1932 leitete er in Pusztaszentkirály bei Kiskunlacháza, ungefähr 60 km südlich von Budapest, das Staatsgut für Hengstfohlenaufzucht. In dieser Zeit startet er erfolgreich in vielen Fahrkonkurrenzen in seiner Heimat; aber auch in Wien, Salzburg, Dresden und Aachen ist er ein gern gesehener Gast.

... Fortsetzung auf Seite 9

Bayern Aktuell

1928 wird ihm in Berlin das Deutsche Fahrabzeichen in Gold verliehen.

Im Jahre 1931 erscheint sein bemerkenswertes Buch „Fahren auf ungarische Art“ („A magyar kocsizás“): Mit vielen hervorragenden Bildern und Zeichnungen ist es die erste ausführliche und fundierte Darstellung der ungarischen Fahrlehre.

Ebenfalls 1931 gelingt ihm sein größter sportlicher Erfolg: Der Sieg mit seinem ungarischen Viererzug in der Großen Marathonprüfung Bad Ems - Aachen, einer mehrtägigen Fahrt durch die Eifel.

1932 ernennt der ungarische Oberlandstallmeister Dr. med. vet. Plóss Major von Pettkó-Szandtner zum Kommandanten des berühmten Hauptgestütes Bábolna. Unter seiner Leitung bis 1942 erreicht das Gestüt weltweite Bedeutung in der Zucht des arabischen Pferdes und des Shagya-Arabers.

Zum Empfang König Viktor Emmanuels von Italien anlässlich seines Staatsbesuchs in Budapest 1934 kann Tibor von Pettkó-Szandtner die ganze Welt für seine Araber und Lipizzaner aus Bábolna begeistern: Für eine bis ins letzte Detail geplante Rundfahrt durch die Hauptstadt kommen fünf ungarische Fünferzüge und fünfzehn Vierspanner in berittener Begleitung, ausschließlich Schimmel, in prachtvollster Zusammenstellung, zum Einsatz. Im gleichen Jahr wird Tibor von Pettkó-Szandtner vom damaligen ungarischen Reichsverweser vitéz Nikolaus von Horthy für



Tibor in Aktion - Foto: Mit freundlicher Genehmigung der Familie Pirhalla.

die erhaltenen Auszeichnungen für tapferes Verhalten vor dem Feind zum vitéz erhoben.

1942 wird Tibor von Pettkó-Szandtner als Königlich Ungarischer Oberlandstallmeister des Königlich Ungarischen Ackerbauministeriums mit der Leitung aller staatlichen Pferdezuchtseinrichtungen betraut. Dieses zivile Amt im Rang eines Vizestaatssekretärs setzt seine Verabschiedung als Generalmajor aus dem Militärdienst voraus. Sein Nachfolger als

Kommandant des Hauptgestüts Bábolna wird Detlev von Arentschildt.

Im Dezember 1944 kann er mit Erlaubnis des Ackerbauministers, der deutschen Besatzungsmacht in Ungarn und mit Hilfe des befreundeten deutschen Generaloberstabsveterinärs Prof. Dr. Schulze wertvollstes Zuchtmaterial von Ungarn nach Deutschland

... Fortsetzung auf Seite 10

Wir fertigen Qualitätsgeschirre für alle* Anspannungsarten

***Tradition**

***Freizeit**

***Gala**

***Sport**

**Mönch
Geschirre**
Qualitätsprodukte aus dem Schwarzwald

Fahrsportsattlerei Mönch • Bühlhof 2 • 24-Höfe • 72290 Lossburg
 Tel. 0 74 44 / 916 800 • Fax 916 801
 info@moench-geschirre.de • www.moench-geschirre.de

in das Remontegestüt Bergstetten bei Donauwörth vor der sowjetischen Besatzungsmacht in Sicherheit bringen. Über tausend Pferde ungarischer Zuchtbetriebe, darunter vierhundert der wertvollsten Pferde Bábolnas, finden hier ihre vorübergehende Bleibe. Erzwungen durch die militärische Lage folgt er im April 1945 seinen Pferden nach Bergstetten.

Nach der Enthebung des Oberlandstallmeisters Tibor von Pettkó-Szandtner und des Gestütskommandanten von Bábolna, Detlev von Ahrenschildt, von ihren Aufgaben durch die Alliierten im Jahre 1947, kommt es unter dramatischen Bedingungen zu einer Zerschlagung eines Großteils des Pferdebestandes. Nur ein geringer Teil davon kann der Zucht erhalten bleiben und in den Folgejahren in die Heimat zurückkehren.

Bis 1948 lebt Tibor von Pettkó-Szandtner in Buchdorf unweit von Bergstetten und wirkt am Wiederaufbau der deutschen Pferdezucht und der Pferdeleistungsschauen mit.

In dieser Zeit nimmt er auch aktiv und als Richter an Fahrkonkurrenzen teil und wird Ehrenmitglied des neu gegründeten deut-

schen Reit- und Fahrverbandes und der Gesellschaft der Züchter und Freunde des arabischen Pferdes.

Von 1948 bis 1949 wird er großzügig von Freunden in Schweden aufgenommen und kann dort die Leitung eines Privatgestüts übernehmen.

1949 wird Tibor von Pettkó-Szandtner von Mohamed Taher Pascha, Präsident der ägyptischen Royal Agricultural Society (R.A.S.), die Neuorganisation und Leitung des königlichen Gestütes Kafr Farouk bei Kairo angeboten, das auch nach der Revolution in Ägypten 1952 und der Umbenennung des Gestüts in El Zahraa, weiterführt.

Durch seinen Fleiß und seinen züchterischen Weitblick unterstreicht Tibor von Pettkó-Szandtner erneut seine Bedeutung für die arabischen Pferdezucht und führt El Zahraa zur Weltgeltung bei den Vollblutarabern.

In Erinnerung an seine erste Teilnahme an einer Fahrkonkurrenz in Aachen 1927, wo er über mehrere Jahre vor Tausenden von Zuschauern mit seinen Pferden zum Publikums- liebling avancierte, besucht er dieses Turnier

1952 als Richter.

Tibor von Pettkó-Szandtner leitet hocheffektiv das ägyptische Staatsgestüt El Zahraa über einen Zeitraum von 10 Jahren und bringt seine Vollblutarabierzucht zu Weltgeltung. Nach Beendigung seiner Tätigkeit als Gestütsleiter und zu seiner Verabschiedung im Jahre 1959 wird er für seine Verdienste in Ägypten hoch geehrt.

Bis zu seinem Tod am 6. Januar 1961 lebt General a. D. vitéz Tibor von Pettkó-Szandtner, ehemaliger Kommandant des Staatlichen Gestütes Bábolna und Königlich Ungarischer Oberlandstallmeister in Leutstetten auf dem Gestüt S. K. H. Ludwig Prinz von Bayern, mit dem er lange Jahre freundschaftlich verbunden ist.

Tibor von Pettkó-Szandtner gilt als der genialste Araberzüchter seines Jahrhunderts. Er ist auf dem Waldfriedhof der Stadt Starnberg begraben. JS



Reiten
zwischen Main und Donau

Abwechslungsreiche Landschaften, qualifizierte Betriebe und freundliche Gastgeber freuen sich auf Pferdefreunde mit oder ohne eigenem Pferd.

Neues Prospekt anfordern unter:
Reiten zwischen Main und Donau
Telefon 0 98 03 / 9 41 41
info@reiten-franken.de
www.reiten-franken.de

Paddock-Easy-Ground
2,85 €/m²

Die günstige Alternative im Paddock- und Reitplatzbau für Selbsterbauer!



04308-183931 www.paddock-easy-ground.net

H. & W. Lindner GdBR
Sattlermeister

Forst/Guggenberg 3
82405 Wessobrunn

Tel.: 0 88 09 - 2 92 · Fax: 12 89
www.sattlerei-lindner.de

Zitate zu Tibor von Pettkó-Szandtner

„Ich lebe für Gott und meine Pferde“

„Tibor von Pettkó-Szandtner ist einer der letzten Souveräne aus der Welt des Pferdes gewesen, als diese noch in schimmerndem Glanze lag.“

„Wer sie noch kennen gelernt hat, diese alte Welt des Pferdes, hat etwas unvergleichlich Schönes erleben dürfen.“

Viele Menschen, die sich dieser Welt verschrieben hatten, waren besondere, geistvolle, beseelte Menschen.

So war es in allen Nationen und ganz besonders auch in Ungarn.“

„Ungarn darf für sich in Anspruch nehmen, in Tibor von Pettkó-Szandtner den genialsten, vielseitigsten und erfolgreichsten Araberzüchter dieses Jahrhunderts hervorgebracht zu haben.“

Diese Zitate wurden von Dr. Ekkehard Frielinghaus gesammelt, der als Tierarzt seit 1942 zeitweise beim Stab von Dr. Gustav Rau während der deutschen Besetzung Polens arbeitet; von 1945 bis 1958 Landstallmeister in Darmstadt, danach Mitbegründer und langjähriger Generalsekretär der Freunde des Arabischen Pferdes, Präsident der

Internationalen Shagya-Araber-Gesellschaft (ISG). Verfasser zahlreicher Publikationen, insbesondere zur Zucht von arabischen Pferden.



Tibor 1952 in Aachen - Foto: Mit freundlicher Genehmigung der Familie Pirhalla.

Tiborbácsi - Erinnerungen an meinen Onkel Tibor

Tibor von Pettkó-Szandtner, Kavallerist, Pferdeliebhaber, Pferdezüchter von Staatswegen, erfolgreicher Turnierfahrer mit Vierer- und Sechsergespann, ein weltbekannter Mann auf dem Gebiet der Pferdezucht (vor allem Araberzucht), die ihn nach dem Krieg über Schweden bis nach Ägypten brachte.

Tiborbácsi war ein ungarischer Patriot, der aus Bösing, einem Weinort vor Pressburg gebürtig stammte, wo seine Familie ein Gut besaß. Er liebte seine Mutter sehr. Schon sehr früh zog es ihn zu den Pferden, mehr wie zur Schule, so dass er deshalb auch weit weg nach Siebenbürgen in die Schule geschickt wurde, wo er als Gymnasiast in den höheren Klassen den Mädchen Serenaden vor dem Fenster spielen ließ. Das Heimweh packte ihn aber immer wieder.

Tiborbácsi war ein frommer, lustiger, sehr gut Csárdás tanzender Mann, der zum Schluss General und Unterstaatssekretär im Landwirtschaftsministerium in Budapest unter dem Regime des Reichsverwesers Horthy war. Mit meiner Tante Greti residierte er viele Jahre in Bábolna. Die höchsten Kreise der Politik und der Gesellschaft trafen sich dort, ebenso wie die Szandtner Pferdeliebhaber und -kenner. Als der italienische Kronprinz heiratete, überbrachte Tiborbácsi das Geschenk des ungarischen Staates, ein Zweier- oder Vierergespann Lippizaner. Tante Greti musste sich für die Feierlichkeiten extra ein Kleid mit Schleppe und Schleier machen lassen. Tiborbácsi trug die Tracht der ungarischen Adelligen mit umgehängter Attila. Die Pferde hatten ein wunderschönes Zaumzeug. Auf dem Kutschbock saßen Kutscher in ungarischer Tracht.

Jedes Jahr fanden auf dem Gestüt Hubertusjagden statt, nach der sich die erlauchte Gesellschaft dann im Kastell einfand. Der Diener Pista bediente im dunklen Anzug und weißen Handschuhen. Tiborbácsi machte Bábolna zu einem Prachtgestüt. Der ganze große Vorplatz



In Bábolna auf seiner Lieblingsstute von Gazal II vor einem Festumzug.



Der Hundefreund in Kairo

Beide Fotos: Mit freundlicher Genehmigung der Familie Pirhalla.

vor dem Kastell wurde mit einem Blumenrundell und einer sehr schönen Pferdestatue verschönert. Einmal war ich auch im Sommer zu Besuch, saß auf dem Balkon, trank Kalte Ente. Da erschien die berittene Gestütskapelle mit Posaunen, Trompeten und Trommeln. Vor dem Kastell, unter Bäumen standen Büsten der verdienten Kommandanten des Gestüts.

Auch Tiborbácsis Büste wurde Jahre nach dem Krieg aufgestellt. Im Museum von Bábolna ist Tiborbácsi ein Extra-Raum gewidmet. Er selber hat Bábolna nach dem Krieg nicht mehr besucht. Als die Front immer näher rückte, hat er die Verbringung der wertvollen Pferde nach Deutschland organisiert, bis er selber mit Gretinényi floh.

Nach dem Krieg verschlug es beide in die Nähe von Donauwörth, erst auf ein deut-

sches Remontengestüt, dann auf ein Dorf, wo er General genannt wurde. Die Verhältnisse waren hier äußerst bescheiden. Er hackte Holz, las in der Früh immer in der Bibel, führte eine rege Korrespondenz. Sie hausten in zwei winzigen Zimmern, Pumpbrunnen draußen vor dem Haus.

Aus Ägypten zurückkommend, fanden beide in Leutstetten in einem Haus der Familie Witeltsbach eine Wohnung.

Hier lebten sie mit ihrer Säbeltaschensammlung, Siegertrophäen und anderen aus Ungarn noch geretteten Stücken. Leider konnte er das neue Domizil nicht lange genießen. Er starb 1961 an Krebs und ist auf dem Waldfriedhof in Starnberg begraben.

Hertha Pirhalla



**1 Woche
Dubai
zu gewinnen!**

Mit RoFlexs® nach Dubai!

Ob Stamm- oder Neukunde – Schreiben Sie uns Ihre Premium-Paddock-Story!

Senden Sie Ihre Erlebnisse mit Foto direkt an RoFlexs® und gewinnen Sie eine einwöchige Reise für 2 Personen nach Dubai!

Einsendeschluss: 30.09.2011
Teilnahmebedingungen unter www.roflexs.com



Hier könnte Ihre Anzeige stehen!

Anzeigenverkauf und Beratung

Eva Böckl

eMail: eboeckl@kastner.de

Tel. 0174 33 62 917

Tibor von Pettkó-Szandtner - Gedenkfeier in Starnberg am 6. Januar 2011

Zum Gedenken des 50. Todestages von Tibor von Pettkó-Szandtner auf dem Waldfriedhof Starnberg legte die VFD Bayern einen Kranz nieder.

Nach einem Musikstück der Berger Blechbläser bezog sich der evangelische Geistliche Prof. Dr. F. Harz bei seiner Ansprache auf das Epiphaniastag, das Fest des Erscheinens Jesu Christi, das im Kirchenjahr am 6. Januar gefeiert wird und stellte Bezugspunkte zu dem Geehrten und dem Neuen Testament her: Dort werden Pferde und andere Reittiere erwähnt.

Es sind Geschichten von Menschen, die aus der Ferne kamen, um in Berührung mit Jesus Christus und seiner Botschaft zu kommen. Erfüllt von dieser Botschaft kehrten sie wieder zurück in ihr Land. So heißt es im Matthäus Evangelium: „... und sie zogen auf einem anderen Weg wieder in ihr Land“. Mehr erfahren

wir von ihnen nicht. In der Apostelgeschichte aber wird von einem äthiopischen Minister erzählt, der mit der Pferdekutsche nach Jerusalem anreiste, durch den Apostel Philippus viel über Jesus Christus erfahren hatte, sich taufen ließ und fröhlich seine Straße zurück in die äthiopische Heimat zog.

Auch die kurze Ansprache des Fahrbeauftragten der VFD wurde von einem Musikstück eingerahmt. Nach den Schlussworten und dem Segen durch den evangelischen Pfarrer erklang die ungarische Nationalhymne.

Anwesende bei der feierlichen Kranzniederlegung waren eine Großnichte von Tibor von Pettkó-Szandtner, der erste Bürgermeister der Stadt Starnberg und die VFD Bayern, vertreten durch ihren ersten Vorsitzenden, Dr. Dietmar Köstler sowie Josef Schrollhammer (VFD Übungsleiter Fahren) und Horst Brindel (VFD Fahrbeauftragter).

HB



Kranzniederlegung der VFD in Starnberg

Foto: VFD Bayern - I.Schwarzmaier

Internationaler
FEI-Standard



WEMAS produziert den Original „Hahn“ Fahrkegel

- Standsicher und formstabil
- Gewicht: 2,5 kg
- Standfläche: 400x425mm
- Gelber Ball Ø 72,5mm, 200 gr.
- Zubehör: Trapez-Hütchen 29cm x 32cm, Schilder und Manschetten lieferbar

WEMAS Fahr- u. Leitkegel - Edisonstr. 20
33334 Gütersloh - www.wemas.de - info@wemas.de
Fon: +49(0)5241-93700 Fax: +49(0)5241-9370-90



SULKYSPORT MAIER GMBH

www.maier-sulky.de

- ✓ Hervorragende Qualität und Verarbeitung
- ✓ Schnelles Einspannen, leichter Transport
- ✓ Eigene Herstellung – individuelle Wünsche werden gerne berücksichtigt
- ✓ Reparaturdienst

Fordern Sie unseren kostenlosen
Prospekt mit Preisliste an!



Sulkysport Maier GmbH • Kunihohstraße 1 • D-81929 München
Tel. 089/936827 • Fax: 089/9302856

Fahrsporthaus Schairer

Bei uns bekommen Sie
alles rund um
den Fahrsporthaus

- Kutschen für den Sport, Freizeit und das Gewerbe
- Kutschenteile
- Geschirre und Geschirrteile
- Fahrsporthaus-Zubehör
- Fahrerausstattung
- Stall- und Pflegebedarf

Pferdefahrsporthaus GmbH,
Rosenstr. 1, 72356 Dautmergen
Tel.: 07427 93 13 32
Fax: 07427 93 13 35
info@fahrsporthaus-schairer.de
www.fahrsporthaus-schairer.de

Bestell-Hotline rund um die Uhr www.kutschershop.de

COMPAGNO Finanzplattform

Repräsentanz der



Ihr Ansprechpartner vor Ort
bei allen Fragen rund ums Pferd!

Leipziger Platz 19 • 90491 Nürnberg • Tel.: 0911-5190610

Tibor von Pettkó-Szandtner – Gedenkgottesdienst in Bábolna am 9. Januar 2011

Als Kommandant von Bábolna ging Tibor von Pettkó-Szandtner in seinen ersten Jahren mit viel Elan daran, die Gebäude des Gestütes zu restaurieren.

Es entstand das Heldentor, an dessen Innenseiten Marmortafeln mit den Namen der Gestütsangehörigen angebracht wurden, die im I. Weltkrieg gefallen waren.

Der offene Reitplatz im Innenhof des Gestütes wurde damals nach außen verlegt. Dadurch ergab sich dort Platz für ein Blumenrondell und eine kleine Parkanlage, in der sich der älteste Akazienbaum Europas befindet.

Bei dem berühmten ungarischen Bildhauer György Vastagh jr. bestellte er eine Pferdestatue zur Erinnerung an einen Hengst, der ohne seinen Reiter von Győr nach Bábolna zurück galoppierte und auf diesem Wege die Nachricht der verlorenen Schlacht gegen die Truppen Napoleons am 14. Juni 1809 mitteilte. Mit Hilfe eines pensionierten Armeemusikers schuf er außerdem den berühmten berittenen Bábolnaer Fanfarenzug, der bis heute

viele nationale und internationale Auftritte hat.

Ebenfalls in den 1930er Jahren ließ Tibor von Pettkó-Szandtner im Gestütspark eine Kapelle an der Nordseite des Gestütsareals errichten. Er hatte darum gebeten, alte Ziegel zu sammeln und im Gestüt abzugeben. Aus diesem zusammen getragenen Baumaterial entstand die kleine Kirche, die heute abwechselnd von der protestantischen und reformierten Gemeinde für den Sonntagsgottesdienst genutzt wird.

In dieser, „seiner“ Kapelle versammelten sich am Nachmittag des 9. Januar 2011 zum Gedenkgottesdienst zu seinen Ehren rund 140 Personen. Als Vertreter der VFD, die als einziger Pferdesportverband in Deutschland in ihrem Ausbildungsprogramm offiziell die ungarische Fahrweise vertritt, wurden der Fahrbeauftragte der VFD, Horst Brindel, und VFD Übungsleiter Josef Schrollhammer als Ehrengäste der Gedenkfeier zum 50. Todestag von Tibor von Pettkó-Szandtner im Gestüt Bábolna eingeladen.

die das Wirken von Tibor von Pettkó-Szandtner und seine herausragenden Verdienste um Bábolna sehr anspruchsvoll würdigten. Eine für uns beinahe nicht mehr erlebbare Stimmgewalt und Textfestigkeit der Gemeindeglieder beim Singen der Kirchenlieder war eine Freude. Der Gottesdienst endete mit der inbrünstig gesungenen ungarischen Nationalhymne.

Im Anschluss an den Gottesdienst zu seinen Ehren enthüllte die Festgemeinde eine Gedenktafel. Mitglieder der Familie und Delegationen aus der ungarischen Pferdewelt legten Ehrenkränze nieder. Die VFD Bayern verlas die Ansprache des Pastors aus Starnberg zur dortigen Gedenkfeier - sie wurde absatzweise sofort und ausgezeichnet von Dr. Walter Hecker ins Ungarische übersetzt - und übergab als Grundstein für die Erneuerung des defekten zentralen Fensters in der Kapelle eine Geldspende.

Böllerschüsse und das Musikstück einer Formation der Bábolnaer Fanfarenbläser und dem Trommler des Fanfarenzuges auf Shagya-Arabern des Gestüts schlossen den Gedenkgottesdienst würdig ab.

Durch die alte Eichenallee des Gestüts begab sich die Feiergemeinde zu einem kleinen Imbiss, zu dem im nahen Hotel eingeladen war. Der Gesamtrahmen der Feierlichkeit und der Charme und die Gastfreundschaft unserer ungarischen Gastgeber hinterließen bei uns großen Eindruck. **HB**

Zusätzlich zu den Pastoren der protestantischen und reformierten Gemeinden waren auch deren Regionalbischöfe anwesend. Der Kirchenchor umrahmte alle vier Predigten,



Den letzten Weg Ihres Tieres mit Würde gestalten.

KREMA TORIUM TIERTRAUER

Riemer Straße 268
81829 München
Tel. 0 89 / 94 55 37-0
Fax 0 89 / 94 55 37-22
www.tiertrauer.de



Gedenktafel für Tibor von Pettkó-Szandtner in Bábolna

Foto: T. Rombauer

Talent, Temperament und Gefühl: Fahren auf ungarische Art

Die ungarische Fahrlehre erschließt sich dem Fahrsportinteressierten auf anderen Wegen als das von der englischen Fahrlehre beeinflusste Fahr- und Anspannungssystem von Benno von Achenbach. Wer sich mit der ungarischen Fahrlehre beschäftigt, lernt zwischen den Zeilen zu lesen und Spielräume zuzulassen.

Während Benno von Achenbach die englische Fahrweise durch präzise Angaben und Anweisungen in ihrer Umsetzung zur Kunst erhoben hat, erlaubt die ungarische Fahrweise künstlerische Freiheiten, die - sind sie zu deutlich zu Tage getreten - ihn zu folgender Aussage hingerissen haben: „Um Gotteswillen, warum fahren Sie den Juckerisch?“.

In seiner Schilderung im „Sankt Georg“ beschreibt der deutsche Rittmeister, Fahrer und Zeitgenosse von Benno von Achenbach und Tibor von Pettkó-Szandtner, Lassolay im Jahre 1913 zutreffend wie verschieden die englische Fahrmethode und Leinenführung von der ungarischen ist:

„Ich würde die englische Fahrmethode mit dem klassisch geschulten Musiker vergleichen, der sein Fach erlernen muss und sein Instrument dann nach gewissen Regeln und Vorschriften handhabt. Genauso ist das beim englischen Fahrstil, wo Anspannen, Geschirre, Wagen usw. vorgeschriebenen Regeln unterliegen und die Leinenhaltung und -führung nach einem festgesetzten System gehandhabt werden müssen.“

Dagegen vergleiche ich die ungarische Methode mit der wunderschönen Musik eines Zigeunerprimas, der nicht durch seine Ausbildung oder durch streng vorgeschriebene Regeln die Zuhörer mit sich reißt, sondern durch sein von Gott geschenktes Talent, Temperament und angeborenes Gefühl. Den ungarischen Fahrstil charakterisiert und beeinflusst eben gerade das sehr starke Gefühl, eine persönliche Geschicklichkeit der Leinenführung, das Beherrschen von unvorhergesehenen Lagen. Daher kommt es, dass sie zwar durch ihr Naturtalent und Gefühl ihr Ziel erreichen und dorthin fahren, wohin sie wollen, aber die gerade oder schiefe Stellung der Pferde, die korrekte Haltung der Hälse und Köpfe in den Wendungen nicht berücksichtigen.“

In den Jahren seit Veröffentlichung dieser Aussage hat sich dem ambitionierten ungarischen Fahrer die klassische Ausbildungslehre, die auch dem Fahrsystem von Benno von Achenbach zugrunde liegt, erschlossen und der ungarischen Fahrweise viele internationale Erfolge und Anerkennungen eingebracht.

So schreibt der erfolgreiche ungarische Fahrer László Tóth in seinem Buch „Die ungarische Fahrkunst“: „Im Kreise der Sportfahrer von Zweispännern ist die französische Doppelleine (Tibor von Pettkó-Szandtner nennt sie die Széchényi-Leine nach Dénes Széchényi, der sie entwickelt hat) am meisten verbreitet. Sie eignet sich für die Zweispänner sehr gut, man erreicht mit ihr eine ideale Leinenführung. Ihre Verschnallvarianten ermöglichen das Vor- und Zurückstellen der Pferde je nachdem, wie stark man das Pferd in den Zug nehmen will. Sie eignet sich auch zum Geraderichten von so genannten „schiefen“ Pferden.“

Da bei der ungarischen Széchényi-Leine die Innenleinen im Bereich des Handstücks der Außenleinen eingeschnallt werden, kann der Fahrer zur Ausbildung und Korrektur falls erforderlich auf jede Maulspalte der Pferde einzeln einwirken.

Bei der ungarischen Vierspännerleine werden die Vorderleinen und die Leinen der Stangenpferde jeweils am Handstück des Fahrers mit sog. „Fröscheln“ miteinander verbunden. Dadurch kann eine Geradeausstellung des Gespannes sichergestellt werden, die Leinenhaltung wird vereinfacht, ein Durchgleiten der Leinen wird verhindert und die Umsetzung der Leinenführung kann der Situation entsprechend effektiv und schnell erfolgen.

Aus diesen Gründen hat sich die ungarische Vierspännerleine für Geländefahrten gegen-



Vorderpferde eines ungarischen Juckerzuges in Bábolna - Foto: www.archivboiselle.com



Manfred Rechner, ein erfolgreicher Vertreter des ungarischen Fahrstils in Bayern - Foto: Archiv Rechner

Bayern Aktuell

über der Achenbachleine, die eine aufwendige und perfekte Handhabung erfordert, durchgesetzt.

In seinem Buch „Gedanken über Reiten und Fahren“ kommt Dénes Széchenyi bezüglich der Handhabung der Leinen bei der ungarischen Fahrweise zu folgendem Ergebnis: Wegen der tiefen Sitzposition des Fahrers ungarischer Wagen hat sich eine flache Stellung der Fäuste für eine sichere Leinenhaltung entwickelt, während vom hohen Kutschbock englischer Wagen eine Leinenhaltung mit aufgestellten Fäusten nötig wird. In der englischen Leinenhaltung laufen die Leinen durch die aufgestellte Hand in einem Bogen von oben nach unten zu den Pferden, während bei der ungarischen Leinenhaltung der Bogen der Leinen seitlich aus der flachen Hand die sichere Haltung der Leinen gewährleistet.

Die ungarische Fahrweise entwickelte sich auf langen Fahrten mit leichten Wagen und vorgespannten Halbblutpferden durch weites, unwegsames Land mit unterschiedlichsten Bodenverhältnissen. Aus diesem Grund überwiegen in Ungarn mehrspännige Formationen, neben dem Zweispänner hauptsächlich der Vierer- und der Juckerzug (Fünfspänner). Unterschiedliche und unvorhergesehene Hindernisse und Schwierigkeiten mussten mit Geschick bewältigt werden.

Die englische Fahrweise entwickelte sich mit der beginnenden Industrialisierung im eigenen Land: Gefahren wurde auf ausgebauten Wegen mit zunehmendem Verkehr, vor allem in den Städten. Der Bedarf an Personen- und Gütertransporten stieg rasant. Dem Wunsch nach Mobilität in allen Varianten verdanken

wir neben vielen neuen Entwicklungen die Blütezeit des Fahrsports in der gehobenen Gesellschaft: Die Kunst des Fahrens war geboren.

So schreibt Tibor von Pettkó-Szandtner in seinem 1931 veröffentlichten Buch „A Magyar Kocsizás“ („Ungarisch Fahren“): „Es liegt mir fern, unsere spezielle ungarische Fahrmethode dem Achenbachschen System gleichstellen zu wollen, da ich es ja selbst als das vollkommenste System der Fahrkunst anerkenne. So fahre ich auch Pferde in englischer Anspannung stets nach dem Achenbachschen System mit den von ihm verbesserten Leinen.“

Es ist aber in den letzten Jahren gelungen, unsere in alten Zeiten berühmte, von allen Nationen der Welt anerkannte Methode in unverfälschter ursprünglicher Reinheit wiederherzustellen, ihre Lebensfähigkeit und Zweckmäßigkeit zu beweisen und zu verteidigen, da sie manchmal schon entartet und somit oft nur als schlechtes Beispiel angeführt wurde.“

In diesem übertragenem Sinne wurden die sieben Grundsätze des Anspannungs- und Fahrsystems von Achenbach und die klassische Ausbildungslehre in die ungarische Fahrtradition integriert.

JS



Ungarischer Fünferzug bei der Ausfahrt aus dem Gestütshof Bábolna - Foto: www.archivboiselle.com

Eternit – die starke Baumarke.

NATÜRLICHE NÄHE ZUM PFERDESPORT.



Ideal für harmonische Optik und ökologische, artgerechte Haltung: wirtschaftliche, diffusionsoffene Wellplattendächer aus deutscher Produktion! Gemeinsam mit unseren Partnern werden wir weiterhin engagiert den Pferdesport mit gestalten.



www.eternit.de

Eternit Aktiengesellschaft · Im Breitspiel 20 · 69126 Heidelberg · Tel. 0 62 24-70 10

Die ungarischen Traditionsrassen - Jahrhunderte alte Qualitätszucht oder Nostalgie?

Die alten ungarischen Rassen vereinen in perfekter Weise die Anforderungen der modernen Gebrauchsreiterei und des Freizeitfahrens.

In einer Zeit, in der Wirtschaftlichkeit fast alle unsere Lebensbereiche bestimmt, droht nicht nur die Vielfalt wild lebender Tiere und Pflanzen zu verschwinden, sondern auch domestizierte Arten. Das betrifft nicht nur Pferderassen, sondern alle Nutztiere, deren Verwendungszweck nicht reine Liebhaberei ist, sondern dem Broterwerb seines Besitzers dienen soll. Pferde nehmen hierbei, durch ihre emotionale Bedeutung für den Menschen eine Sonderstellung ein: Mit zunehmender Mechanisierung der Landwirtschaft, seinem Verschwinden aus dem Straßenverkehr und der Abschaffung der Kavallerie schien es in den 1960iger Jahren in seiner Existenz bedroht. Zum Glück nicht lange. Unter dem Motto „das Pferd muß bleiben“ bemühten sich Pferdefreunde aus aller Welt diesem Tier, das Jahrtausende lang maßgeblich am Erfolg der Menschheit beteiligt war, eine Daseinsberechtigung als Sport- und Freizeitpartner zu verschaffen. Der Reit-, Renn-

und Fahrsport erfuhr eine Renaissance. Sogar Kaltblutrassen konnten überleben und eine Nische als Helfer im Forst, in der Landwirtschaft und als Freizeitpferd behaupten.

Trotzdem ist in den letzten zwanzig Jahren eine beunruhigende Entwicklung vorangeschritten, die viele alte Rassen bedroht. Nach dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ und der politischen Umstrukturierung des Ostblocks hat westeuropäischer Lebensstil und freie Marktwirtschaft in ganz Europa Einzug gehalten. Damit wurde die Daseinsberechtigung vieler Traditionsrassen, die unter sozialistischen Regierungen auf Kosten des Staates erhalten wurden, in Frage gestellt.

Traditionsreiche Pferdezuchtgebiete in Ungarn, Polen, Rußland, Rumänien, der ehem. Tschechoslowakei und Jugoslawien sind gezwungen mit Pferden zu wirtschaften. In der Hoffnung weiterhin Pferde züchten zu können und sich erfolgreich auf einem überfüllten Markt zu behaupten, wurde vielfach auf die populären westeuropäischen, vor allem deutschen Sportpferderassen, zurückgegriffen und in die einheimischen Rassen eingekreuzt.

Durch diese Entwicklung sind vor allem die Reit- und Fahrpferderassen existentiell bedroht. Einige unentwegte Idealisten, teils mit Unterstützung staatlicher Programme, bemühen sich um diese historisch, kulturell

und genetisch so einzigartigen Pferde.

Beispielhaft will ich hier auf die ungarischen Pferderassen eingehen. Ungarn ist aufgrund seiner Geschichte und seiner idealen Bedingungen immer schon für die europäische Pferdezucht höchst bedeutsam gewesen.

Es wurden Reinzuchten geschaffen die im Hinblick auf Leistung, Schönheit und Anpassung an ihren Verwendungszweck ihresgleichen suchen.

Ihren Ursprung hatten die altösterreichisch-ungarischen Rassen Anfang des 19.Jh., nachdem durch die vorangegangenen Kriege des 17. und 18. Jh. die Pferdebestände des K.u.K.-Reiches stark dezimiert waren. Unter Kaiserin Maria Theresia und Josef II wurde die Pferdezucht in den östlichen Reichsgebieten, die sich aufgrund ihrer ausgedehnten Flächen, ihres Klimas und der fruchtbaren Böden hervorragend dafür eigneten, stark gefördert. Ziel war die Versorgung des Militärs, des Marstalls und der Wirtschaft mit geeigneten Pferden für alle Einsatzbereiche. Wie heutzutage trieb man die wirtschaftliche und militärische Entwicklung mit hohem Aufwand voran.

Es entstanden Typen und Schläge die sich zu durchgezüchteten Rassen mit lückenloser Stutbuchführung entwickelten:

Für die Kavallerie Shagya Araber (leichtes arabisches Halbblut), Gidran (schweres arabisches Halbblut), die „mittelschweren“ englischen Halbblüter Furioso-North Star und Kisbéri, die schweren englischen Halbblüter, Nonius für die Kürassierregimenter und als Gespannpferde der Artillerie und Huzulen als Tragtiere der Gebirgseinheiten. Zu vornehmlich repräsentativen Zwecken bei Hofe dienten die aus Böhmen stammenden Kladruber (Schimmel für feierliche Anlässe, Rappen für Trauerfälle) und Lipizzaner für den leichteren

Verband der Züchter des arabischen Pferdes Ungarn

Magyarorazági Arablótenyésztők Egyesülete

Society of the Hungarian Arabian Horse Breeders

الإتحاد المجري لتربية الخيول العربية



Vollblutaraber Viesbaden (Mitte) mit seinen zwei Söhnen:
Tarasan B. und Hawwari B
Foto: D. Schneider

www.arablo.hu

H-2943 Bábolna Pf.: 29 Tel. +36 34 569 295 Fax. +36 34 569 086

TRAUMWOHNUNGEN FÜR PFERDEFREUNDE

Wir vermieten ab Herbst 2011 in 82362 Weilheim **zwei Wohnungen mit schönem Bergblick in Neubau** (KFW 70 Standard, FBH, KWL):

- **3-Zimmer Wohnung** (ca 90 m² mit 20 m² Südbalkon) und
- **2 Zimmer DG-Wohnung** (ca 48 m²).

Wir würden uns über nette Nachbarn freuen, die gegen Vergütung/Anrechnung auf den Mietpreis beim Betrieb unseres Offenstalles mithelfen.

In unserer Offenstallanlage direkt am Haus für insgesamt 4 Pferde ist noch Platz für zwei Barfuß-Pferde. Der Stall ist ein Ziegelbau (Liegehalle ca 56 m², Einzelbox ca 12 m², Waschplatz, beheizte Sattelkammer), die Anlage umfasst außerdem befestigte Ausläufe, Reitplatz und Koppeln und liegt in einem weitläufigen Ausreitgelände.

Telefon: 080 46 – 82 41
(bitte hinterlassen Sie eine Nachricht).

Bayern Aktuell

Zug und als Reitpferd.

Die Kaltblutzucht Ungarns lag vornehmlich in ländlich-bäuerlicher Hand und hat keine rein ungarischen Wurzeln.



Muraközer Kaltblüter werden in Ungarn nach wie vor in der Landwirtschaft eingesetzt. - Foto: www.Ramona-Duenisch.de

Muraközer

Die einzige traditionelle Kaltblutrasse Ungarns, der Muraközer, Murinsulaner oder Muraközi - abgeleitet von dem steirischen Fluß Mur - hat Noriker-Wurzeln und entstand in der nachtürkischen Zeit des 18.Jh. Das Hauptzuchtgebiet war das Grenzgebiet zu Ungarn und Kroatien um die Komitate Zala, Vas, Somogy und Baranya. Er wurde unter orientalischem Einfluß und Einkreuzung von Percherons als gängiges, mittelschweres Arbeitspferd gezüchtet, dessen Wirtschaftlichkeit im Vordergrund stand.

Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs ist die bäuerliche Kaltblutzucht in ihrer Existenz hoch gefährdet. Es ist ein Trend zum schweren Typus zu erkennen, der sich in der Produktion von Schlachtfohlen begründen läßt. Der leichtere Muraközer hat sich eine gewisse Bedeutung für die sogenannte Sodrottzucht (sodrott: ungar „abgedreht“) erhalten: eine Gebrauchskreuzung mit leichteren Halbblutrassen oder Lipizzanern, die vornehmlich als gängiges Wagenpferd gedacht ist.

Nonius

Die älteste Halbblutrasse Ungarns ist der Nonius (ungarisch Nóniusz), ein schwerer Halbbluttyp der für den Einsatz bei den Kürassieren und der Artillerie, also für den mittelschweren bis schweren Zug gezüchtet

wurde. Der Stammvater Nonius Senior wurde 1810 im französischen Rosières, Calvados, geboren. Sein Vater Orion war ein Halbblüter von dem engl. Vollblüter Marmotin xx aus einer Normänner Mutter. 1816 kam also der



Portrait eines Noniushengstes mit traditionellem ungarischen Zaum - Foto: www.Ramona-Duenisch.de

Anglo-Normänner Nonius Senior als Beutepferd mit österreichischen Kürassieren nach Mezöhegyes und trat dort, obwohl er nicht als schön galt, eine unvergleichliche Laufbahn als Vererber an: „Handsome is as handsome does“ und im Bezug auf seine Leistungen steht Nonius unerreicht da. Er hinterließ in 22 Zuchtjahren bis zu seinem Tode mit 28 Jahren 79 Hengste und 137 Stuten und wurde zum Stammvater dieser im gesamten Österreich-Ungarn hochgeschätzten Rasse von der man als solche schon ab 1840 sprechen konnte. Durch das züchterische Geschick der ungarischen Gestütsverwaltung standen bereits 1890 im gesamten Reich 2840 Nonius Hengste der Zucht zur Verfügung. Einen gewaltigen Beitrag zu dieser Entwicklung hatte gewiß die ideale, sehr fruchtbare Scholle der berühmten Schwarzerdeböden um das Heeresgestüt Mezöhegyes, geleistet. Dieser Standort brachte immer besonders großrahmige, schwere Pferdetypen hervor und galt für leichte Rassen, z.B. Araber als nicht geeignet, da diese dort schwammig und typlos wurden.

Der Nonius ist ein mächtiges (Stm. etwa 160-170cm), mittelschweres im Warmbluttyp stehendes Pferd mit besonderer Eignung als Wagenpferd und Reitpferd für schwereres Gewicht. Nonius gelten als brauchbar für alle Einsatzzwecke, spätreif, langlebig und fruchtbar.

Besonders hervorzuheben ist bei aller Masse

die Trockenheit des Fundaments ohne Behang, was für die Pflege und Gesunderhaltung (Maucke!) entscheidend ist und die verlässliche Zugfestigkeit.

„Der Nonius ziagt wie a Schraub'n“ (Zitat: S.K.H. Prinz Ludwig)

In Kriegszeiten waren diese Pferde hochbegehrt weil sie anspruchslos und gesund härtesten Anforderungen gewachsen waren, dabei schnell große Distanzen durch ihre besondere Trabveranlagung zurücklegen konnten. Die Rappfarbe, auf Braungrundlage wurde bevorzugt, es gibt einige wenige Braune und als Besonderheit in der Slowakei, eine Hengstlinie, die nicht verblassende Braunschimmel hervorbringt.

Die Einteilung in zwei Schläge, den Kleinen und den Großen Nonius wurde zwar in Mezöhegyes traditionell vorgenommen, geschah aber rein nach Größe und Typ und hatte keine genetische Grundlage. So entwickelten sich im zweiten großen Noniusgestüt Hortobágy aufgrund der kargen, wüstenartigen Verhältnisse in der Puszta kleinere, drahtigere Pferde auf derselben genetischen Grundlage. Hortobágy, östlich von Budapest gelegen in der Nähe von Debrecen, ist heute das einzige, große, noch existente Noniusgestüt in Ungarn. Es liegt in dem einzigartigen Puszta-Nationalpark, wo die Rasse, neben den grauen Ungarischen Steppenrindern, den Mangalitzta Schweinen und den Zackelschafen unter EU-tierzuchtrechtlichen Vorgaben als Erhaltungszucht vor dem Aussterben bewahrt wird.

Info unter:
www.hortobagy.hu

Shagya Araber

Sind im arabischen Typ stehende Pferde, deren Abstammung sich nicht lückenlos auf Original-Arabische Vorfahren zurückführen läßt. Im Vergleich zum Reinblut- (Vollblut-) Araber ist der Shagya, oft auch als Araberrasse oder Kulturaraber bezeichnet, kalibriger und mit deutlichen Reitpferdepunkten ausgestattet, dabei aber sehr typstreu und für den Gebrauch selektiert. Die Rassebezeichnung stammt von einem der Begründerhengste der Rasse, dem Originalaraber „Shagya“, der 1830 in der syrischen Wüste geboren und 1836 nach Bábolna in Ungarn importiert wurde. Unter dem Namen dieser bedeutenden Hengstlinie wurden die arabisch-orientalischen Stämme Gazal (od. Gazlan), Dahoman, Koheilan, Jusuf und Kemir, die in den Gestüten der ehem. K.u.K. Monarchie Radautz, Bábolna u.a. gezüchtet wurden, von der WAHO 1978 als eigenständige Rasse anerkannt und mit dem international gebräuchlichen Kürzel Sh (oder ShA) hinter dem Namen gekennzeichnet.



Shagya Araber sind vielseitige Sportpferde - Foto: www.Ramona-Duenisch.de

Heute wird der Shagya Araber nach dem Prinzip der Reinzucht, das heißt bei geschlossenem Stutbuch (keine fremde Rasse darf eingekreuzt werden) gepflegt. Jedes Pferd läßt sich lückenlos auf seine mütterlichen und väterlichen Vorfahren der Ursprungszuchtstätten Radautz, Bábolna, Topolcianky, Manalia, Kabjuk, Janow Podlaski, Borike und Karadjorgewo bzw. auf arabisches Reinblut zurückführen.

Zuchtziel ist ein rahmiges, in deutlich orientalisch-arabischem Typ stehendes mittelgroßes Reit- und Fahrpferd (Stm. zwischen 153-162cm) mit leichten, korrekten, raumgreifenden Bewegungen. Bei viel Adel, Harmonie und Schönheit ist der Shagya Araber immer leistungsbetont selektiert worden und verfügt über hervorragende Merkmale eines modernen Sportpferdes. Als Farben gibt

es alle Grundfarben, keine Wildfarben oder Schecken. Wie bei allen Traditionsrassen ist eine Selektion auf spezialisierte Hochleistung für eine bestimmte Sparte der Sportreiterei nicht rassetypisch. Hauptzuchtstätte in Ungarn für Shagya Araber ist neben Vollblutarn das Staatsgut Bábolna.

Als Veredler hat der Shagya Araber in der Warmblutzucht Bedeutung. Shagya Araber werden seit 1983 weltweit durch die Internationale Shagya-Araber-Gesellschaft e.V. (ISG) betreut.

Info unter:
www.arablo.hu
www.babolnameneshu
www.shagya-isg.com
www.zsaa.org



Gidran Stuten auf den weitläufigen Flächen des Staatsgestütes - Foto: www.Ramona-Duenisch.de

Gidran

Als typische „Husarenremonte“ Ungarns ist der auf anglo-arabischer Basis stehende Gidran entwickelt worden. Diese hoch im Blut stehende, temperamentvolle, im Typ sehr einheitliche Rasse präsentiert sich vorwiegend in Fuchsfarbe, ist aber keineswegs als „Farbzucht“ einzustufen. Leistungsbereit, hart, schnell und vielseitig wünschte man sich diesen Pferdetyp, der als Kavalleriepferd oder auch bei der Wiener berittenen Polizei sehr beliebt war.

Nachzuchtgebiete der Rasse, die in Mezöhegyes ihren Ursprung hatte, finden sich in allen K.u.K. Nachfolgestaaten. Das bedeutendste und durch viel privates Engagement erhalten gebliebene Staatsgestüt Marócpusztá, südlich des Plattensees gelegen, ist heute die Hauptzuchtstätte und pflegt die Gidranrasse nach dem Reinzuchtprinzip als original ungarisches Kuturgut.

Der Stammvater der Rasse ist der Originalaraber Siglavy Gidran, der über Ägypten importiert, an eine vermutlich andalusischstämmige Stute, 25-Arrogante, angepaart wurde. Deren Nachkomme, der Hengst Gidran Senior, geb. 1820 in Mezöhegyes, gilt als Begründer der Rasse. Geschichtlich bedingt unterlag auch der Gidran typmäßig unterschiedlichen Strömungen. So ging durch rahmenverstärkende Bemühungen zeitweilig der trockenere, arabisch-vollblütige Typus verloren. Heute bemühen sich die Züchter um den originalen, im edlen anglo-arabischen Rassetyp stehenden Gidran, der durch systematische Selektion seinen Platz als Sportpferd unter den Traditionsrassen behaupten kann. Seine Härte, Springvermögen, Geschicklichkeit und Intelligenz prädestinieren ihn als Vielseitigkeitspferd. Im mittleren Rahmen stehend, bei einem Stm. von etwa 160-165cm soll der Gidran ein korrektes solides Fundament mit leichtfüßigen, raumgreifenden und ökonomischen Gängen haben. Marócpusztá fand vor wenigen Jahren neben Szilvásvár und Bábolna seine Anerkennung als ungarisches Staatsgestüt.

Info unter:
www.menesgazdasag.hu
www.gidran.de

Kisbérier

Dem Gidran als ungarische Halbblutrasse sehr ähnlich ist der Kisbérier oder Kisbéri. Im Privatgestüt Kisbér, südwestlich von Budapest gelegen, entstand um 1853 auf der gräflich Batthyányschen Herrschaft eine dem englischen Vollblut sehr nahestehende Reitpferderasse. Während der ersten zehn Zuchtjahre wurde eine dem Gebrauch bestimmte, hochedle Leistungszucht aus arabischen und

Bayern Aktuell



Bei Kisberern kommen alle gängigen Farben vor - Foto: www.Ramona-Duenisch.de



Furioso North Star - Auf vielen Gestüten müssen sich die Zuchtstuten bei der Alltagsarbeit bewähren, wie hier im Gestüt Hódmezővásárhely - Foto: www.Ramona-Duenisch.de

englischen Vollblütern, Mecklenburgern, Norfolk Trottern und Lipizzanern geformt. Ab 1869 war Kisbér Königlich Ungarisches Staatsgestüt. Da es immer auch engl. Vollblutgetüt war und unter anderem züchterisch dem ungarischen Wunderrennpferd Kincsem xx (F-N. St. geb. 1874 in Tópiosszentmárton v. Cambuscan (Kisbére)) Pate stand, waren die Kisbére Halbblüter immer stark vollblutgeprägt. Nach 1920 gewannen vermehrt Halbblutrassen, vor allem Trakehner, Einfluß. Heutzutage besteht in Kisbér nur noch die Vollblutzucht. Die Halbblüter wurden zunächst dem Gestüt Sütvény angegliedert und haben heute ihre Heimat im Gestüt Pusztaberény, das dem Gut Balatonfenyves am Südwestufer des Plattensees angehört. Kisbére sind heute stark vom Trakehner beeinflusste leichte Reit- und Fahrpferde, in einem mittleren Stm. von 160-165cm, die in alle Grundfarben vorkommen.

Info unter:
www.kisber.hu
www.lovasok.hu

Furioso - North Star

Die dritte traditionell ungarische Halbblutrassse, die auch in allen ehem. K.u.K. Gebieten Zuchtstätten hatte und z.T. noch heute hat, ist der Furioso - North Star. Dazu gehören seine genetisch eng verwandten Schläge, die je nach Zuchtgebiet auch als Altösterreicher-Radautzer (heute Rumänien), Malopolski (Südost Polen), Motesicer (Sk), Leutstettener (Bayern) bezeichnet werden. Allgemein hat man sich nach den beiden Haupthengstlinien auf die Rassebezeichnung Furioso - North Star geeinigt.

Die Rasse wurde mit den beiden Stammvätern, den engl. Vollbluthengsten Furioso xx und The North Star xx, im südostungarischen Staatsgestüt Mezöhegyes begründet. Furioso xx, geb.1836, weichelbrauner Hengst, wird in den Gestütsakten als „Wohlproporti-

onierter, viel Adel und Charakter zeigender Hengst, der eine vorzügliche Aktion besaß und dessen Knochenbau mächtiger war, als es sonst bei Vollblut der Fall zu sein pflegt“, beschrieben. Sein Nachfolger wurde der in England angekaufte Glanzrappe The North Star, geb.1844. Beide Hengste hinterließen qualitativ so hochstehende Nachkommen mit dem ihnen zugeführten ungarischen Stutenmaterial, daß sie eine eigene Rasse begründeten, die heute nach dem Reinzuchtprinzip mit zugelassenen Veredlerrassen (angelehnt an die Gründungsrassen: Araber (ShA, AA, A), engl. Vollblut) und gelegentlich zur Verstärkung Nonius gezüchtet wird. Später kamen drei weitere Vollblüter als Linienbegründer hinzu: der polnisch-österreichische Stempelhengst Przedswit xx, der Amerikaner Star of Hanover xx (als Hengstlinie ausgestorben), der vornehmlich über Radautz Einfluß nahm und der in der Slowakei und Tschechien bedeutsame Catalin xx.

Dem ursprünglichen Zuchtziel der Kavallerieremonte treu, präsentiert sich der Furioso -North Star als hoch im Blut stehendes, ausdauerndes Reit- und Fahrpferd, einheitlich in allen Braunschattierungen (sehr selten Füchse und Schimmel), der als vielseitiges Sportpferd und für den leichten bis mittelschweren Zug, z.B. in der traditionellen ungarischen Juckeranspannung, hervorragend geeignet ist. Neben Raumgriff und Schwung, wird auch auf ein für denn Reiter bequemes Gangwerk geachtet, um lange Strecken mit diesen Pferden angenehm zurücklegen zu können.

Kalibriger als die betont angloarabisch beeinflussten Typen steht er über mehr Boden, bei einem angestrebten mittleren Stm. von 160-170cm, mit ausgeprägten Gelenken und guter Knochenstärke.

Leider gibt es in Ungarn keine zentralisierte Furioso-North Star Zucht im Sinne eines

Staatsbetriebes mehr. Der Fortbestand der Rasse ist von einzelnen idealistischen Züchtern abhängig, die international in Verbindung stehen um einen Austausch von Zuchtmaterial zu pflegen. Im Gründungsgestüt der Rasse, Mezöhegyes, werden heute Kreuzungsprodukte aus den Traditionsrassen und westeuropäischen (v.a. deutschen Warmblütern) als ungarisches Sportpferd gezüchtet.

Eine Sonderstellung innerhalb der Furioso - North Star Rasse nehmen die Leutstettener Pferde ein. Ursprünglich als königlich bayrisches Gestüt in Sárvár, zwischen Sopron und dem Plattensee beheimatet, wurde die Herde 1945 vor der Inbesitznahme durch die russischen Besatzer nach Leutstetten in Bayern evakuiert.

Leutstettener

Seine Königliche Hoheit Prinz Ludwig von Bayern baute dort mit etwa 40 Pferden die Zucht seines Vaters Prinz Franz von Bayern wieder auf und führte die Population auf hohem Qualitätsniveau fort.

Die Leutstettener waren auch in ihrer Sárvárer Zeit immer stärker von englischen Vollblütern beeinflusst, als der Mezöhegyeser F-N. St. und die Pferde in der ungarischen Landeszucht. In den Leutstettener Abstammungstafeln finden sich die besten Vollblutlinien Europas wieder. Leider wurde die Reinzucht in Ungarn nach dem 2. Weltkrieg nicht mehr konsequent weitergeführt, sodass Anfang der 1980iger Jahre der ungarische Staat 40 Leutstettener Pferde von S.K.H. Prinz Ludwig zur Blutauffrischung erhielt. Diese Herde hatte nachhaltigen Einfluß auf die F-N.St. Zucht in Ungarn, dennoch konnte auch diese Population nicht in staatlicher Obhut weiterbestehen. Im ehem. Königlich Bayrischen Gestüt Sárvár werden heute Kisbére und ungar. Sportpferde gezüchtet.



Wir freuen uns auf den Fohlenjahrgang 2011!!

Förderverein zur Erhaltung des Leutstettener Pferdes e.V.

Elegante, leistungsbereite Reit- und Fahrpferde.

Information und Kontakt zur Rasse des Leutstettener Pferdes:

www.Leutstettener.de

Seit 2006 hat das Gestüt Leutstetten wiederum einen einschneidenden Umbruch erlebt. Es wurde aufgelöst, die wertvollen Zuchtstuten im Freundeskreis untergebracht. Es hat sich der Förderverein zur Erhaltung des Leutstettener Pferdes e.V. formiert, der sich als engagierte Interessengemeinschaft um den züchterischen Fortbestand und die Vermittlung von Leutstettener Pferden bemüht. Registriert wird jedes Leutstettener Pferd vom Bayerischen Zuchtverband für Kleinpferde und Spezialrassen e.V., der auch ein Zuchtbuch für Furioso - North Star führt.

Info unter:

www.leutstettener.de

www.pferde-aus-bayern.de

Lipizzaner

Die letzte hier zu erwähnende Rasse hat ihre Wiege nicht in Ungarn. Jedoch hat der Lipizzaner dort eine so hohe Bedeutung als Fahrpferd erlangt, daß er aus dem Reigen der Ungarischen Traditionsrassen nicht wegzudenken ist. Zudem konnte er sich, sowohl in der staatlichen Gestütszucht in Szilvásvárad, als auch in der Landeszucht am konstantes-

ten behaupten.

1809 begann in Ungarn die Geschichte der Lipizzanerzucht, als das Karstgestüt Lipizza im heutigen Slowenien, vor den Truppen Napoleons nach Mezöhegyes gerettet wurde. 1815 kehrten die Pferde nach Lipizza zurück, wobei ein Teil des Bestandes in Ungarn verblieb und den Grundstock für eine eigene Population bildete. Bis 1874 gab es die Lipizzanerzucht in Mezöhegyes. Dann wurden 137 reinblütige Pferde, darunter 5 Pepinièrehengste (histor. Ausdruck für Gestütsbeschäler) nach Fogaras in Siebenbürgen überstellt, wo sie bis 1912 blieben. Von dort kam die Lipizzanerzucht nach Bábolna, um 1962 in Szilvásvárad im Bükkgebirge ihre Heimat zu finden.

Seitdem wird in Szilvásvárad die leistungsbetonte Zucht eines großrahmigen Lipizzaners für den in Ungarn sehr populären Fahrsport betrieben. Zusätzlich zu den sechs sogenannten klassischen Hengstlinien Maestoso, Pluto, Siglavy, Neapolitano, Conversano und Favory werden in Ungarn die Linien Incitato aus Siebenbürgen und Tulipan aus Kroatien gepflegt. In beiden Ländern wurden im 19. Jh. Pferde spanisch-neapolitanischer Abkunft

gezogen. Auch die ungarischen Lipizzaner standen in den 1980iger Jahren unter dem Druck der staatlichen Rationalisierungsmaßnahmen. Um als Rasse konkurrenzfähig zu bleiben, mußte das Gestüt Fahrpferde, die sich im Sport bewähren konnten, liefern. Dieses Ziel beinhaltete eine Verbesserung der Gänge, vor allem im Schritt und Galopp und die Erhöhung des Stockmaßes.

Aktuelle Zuchtversuche mit iberischen Hengsten, Lusitano oder PRE, zum Zwecke der Verstärkung haben sich nicht bewährt und es wurden nur vereinzelt Mutterstuten aus diesen Paarungen im Gestüt behalten. Derzeit wird ein Stockmaß von über 160 cm durch Selektion aus der Rasse heraus angestrebt, um Gangqualität und Typ des klassischen Lipizzaners nicht zu verlieren. Es findet regelmäßig ein Austausch bewährter Zuchthengste mit den anderen Lipizzanerstammgestüten Piber, Topolcianky, Lipica und ganz aktuell Dakovo statt.

Diese Zuchtpolitik hat sich trotz einiger Gegenstimmen bewährt. Obwohl Szilvásvárad seit Jahren eigene Wege beschreitet, ist der Lipizzaner im ungarischen und internationalen Fahrsport beliebt und erfolgreich. Auch Dressurreiter finden elegante rahmige Pferde, die für das große Viereck genügend Raumgriff und Schwung mitbringen, ohne die spezielle Veranlagung für Versammlung verloren zu haben. Der Szilvásvárad der Gestütsbrand, die Hirschgeweihstangen mit dem B, die Pferde der Landeszucht bekommen statt dessen ein L, wird wie in allen ungarischen Traditionsstüten in der linken Sattellage gebrannt. In der rechten Sattellage werden die Fohlnummer und der Vaterbrand angebracht. Diese Art der Kennzeichnung in der Sattellage ist typisch in Ländern, wo Pferde durch Hirten zu Pferd „von oben“ identifiziert werden müssen und findet sich in vielen Gestüten Osteuropas und Rußlands wieder. Wie lange sich diese Tradition angesichts der Diskussion um das Brennen von Pferden unter EU-Tierschutz- und Kennzeichnungsbestimmungen noch bewahren läßt, ist fraglich. Das Dorf Szilvásvárad liegt nördlich von Eger im



Im Lipizzanergestüt Szilvasvárad werden die Herden gehütet - es gibt keine Zäune. - Foto: www.Ramona-Duenisch.de

Bayern Aktuell

Bükkgebirge, idyllisch eingebettet, inmitten des Bükk Nationalparks. Die Aufzucht findet in Herdenverbänden auf großen Flächen des Naturschutzgebietes statt wo die Pferde traditionell von Hirten (Csikós) gehütet werden. In Szilvásvárad findet man kaum Zäune!

Info unter:

www.menesgazdasag.hu

Ein jedes der Ungarischen Traditionsgestützte ist für den Pferdefreund eine Reise wert. Wer weiß, wie lange es sie angesichts der Weltwirtschaftslage noch in dieser Form geben wird. Derzeit ist ein Silberstreif am Horizont für die angestammten vom Aussterben bedrohten Rassen Europas zu erkennen, da in der EU-Tierzuchtgesetzgebung die Erhaltung

genetischer Vielfalt als Staatsziel verankert ist. Allerdings sind Fördergelder sehr knapp und es müssen verständlicherweise Prioritäten gesetzt werden. Auf Dauer können diese selten gewordenen Rassen nur überleben, wenn sie ihre Nische behaupten können und Anerkennung von Pferdesportfreunden erhalten.

Quellenangaben und zum Weiterlesen:

Jasper Nissen: *Enzyklopädie der Pferderassen*, Kosmos Verlag

Hans Brabenetz: *Das K.u.K. Staatgestüt Radautz und seine Pferde*, tebasil Verlag

Dr. Walter Hecker: *Bábolna und seine Araber*, ISG Verlag

Dr. med. vet. Heinz Nürnberg: *Lipizzaner*, Deutscher Landwirtschaftsverlag, Berlin

Copyright 2011 Julia Enz



Hof- und Staatsgestütze in Altösterreich (vor 1919) - Grafik: Isabel Tenbrink

Die Fahrersprache leicht gemacht.

Ein Glossar

Attila: typischer Uniformrock der Husaren, mit spezieller, aufwändiger Verschnürung auf der Brust

Aufhalterriemen oder -ketten: Verbindung zwischen Aufhaltering am Geschirr und Deichsel Spitze beim Zweispänner zum Aufhalten (Abbremsen) und Rückwärtsrichten des Wagens.

Brezel: abgerundeter oder geflochtener Griff bei den altungarischen Leinen

Dockenanspannung: Starre Befestigung der Stränge an festen Aufnahmepunkten (Docken) auf der Festen Bracke oder Sprengwaage. Wegen des fehlenden Ausgleichs der Buggelenksbewegungen des Pferdes wie beim beweglichen Ortscheit nur mit Kunt zulässig!

Fahren vom Boden aus: Führen bzw. Lenken des Pferdes aus einer zurückgesetzten Position mit langen Zügeln oder Fahrleinen zum Einfahren von Pferden, zur Gymnastizierung und für die Ausübung klassischer Lektionen.

Frosch, Frösche, Fröschel, Wiener Fröschel:

Kleine Schraubklammern oder Schnallen zum Fixieren der Vorder- und Hinterleinen von Mehrspännern. Typisch für das ungarische Zweihandsystem.

Karossier: Großrahmiges und edles Wagenpferd für repräsentative Zwecke oder für den schweren Zug; in Deutschland oft mit ostfriesischer, altoldenburger oder Holsteiner Herkunft (Schweres Warmblut)

Kastell: Burgähnlich befestigter Ort

Komitat: regionale Verwaltungseinheit in Ungarn (Ungarn besteht heute aus 19 Komitaten sowie der Hauptstadt Budapest)

Kürassiere: Die ersten gepanzerten Ritter zu Pferde als Vorgänger der neuzeitlichen Kavallerie. Sie entwickelten sich Mitte des 16. Jh. durch das Aufkommen der Radschlosspistolen.

Leinenmaß: Bezeichnung der Längenverhältnisse der Leinen für eine korrekte Verbindung zu den Pferden.

Livree: Dreiviertellange, frackähnliche Oberbekleidung für Fahrer und Beifahrer,

Marstall: Bezeichnung von repräsentativen Stallbauten Fürstlicher Residenzen für die Unterbringung von Pferden, Wagen, Kut-schen und Geschirren.

Ortscheit oder Waagscheit: Bewegliche Befestigungsmöglichkeit der Stränge am Wagen zur Zugübertragung mit automatischem Ausgleich der Buggelenksbewegungen des Pferdes (Zwingend erforderlich bei Brustblattgeschirren).

Reichsverweser: „Stellvertreter“ des Königs oder Kaisers

Sprengwaage / Feste Bracke: Starre Vorderkonstruktion des Drehkranzes und der Vorderachse mit seitlich angebrachten Docken oder beweglichen Ortscheiten zur Befestigung der Stränge für die Zugübertragung auf den Wagen.

Verdeckte Hand: Im ungarischen Fahrstil ist die verdeckte Hand üblich: Der Handrücken zeigt in der Leinenhaltung nach oben. Im englischen Stil ist die aufrecht stehende Hand gefordert.

vitéz: Mitglied einer mit erblichem Titel und Grundverleihung verbundenen ordensähnlichen Kriegerorganisation in Ungarn zwischen den Weltkriegen.

Vorder- und Hinterleine: Beim Vierspänner führen die Vorderleinen zu den Vorderpferden, die Hinterleinen zu den Hinterpferden (auch Stangenpferde genannt). Der Fahrer eines Vierspänners hat somit vier Leinen in den Händen. *MV/JS*

„Den Pferden vorm Wagen die Arbeit so leicht wie möglich zu machen“

Das Leben des Benno von Achenbach (24.07.1861-12.10.1936)

Ein Leben für besseres Fahren: Entwicklung richtungsweisender Stil- und Anspannungsgrundsätze bereits um 1899 für den Fahrspport, viele eindrucksvolle sportliche Erfolge, Leitung des kaiserlichen Fahrstalles Berlin. Übernahme seiner Grundsätze in die Heeresdienstvorschriften und später in die Prüfungsordnungen der FN und der VFD.

Sicherheit und Pferdeschonung sind sein Anspruch.

Benno Franz Ludwig Achenbach wird am 24.07.1861 in Düsseldorf als einziger Sohn des berühmten Landschaftsmalers Oswald Achenbach und seiner Frau Julie Arnz geboren.

Als letztes Kind dieser Ehe hat Benno Achenbach, der seinen Vornamen dem Stadtheiligen von München und den glücklichen Erinnerungen seines Vaters an die bayerische Hauptstadt zu verdanken hat, noch drei ältere Schwestern.

Benno Achenbach wächst in einer ausgeprägt künstlerischen Atmosphäre auf:

Nicht nur sein Vater Oswald Achenbach, sondern auch sein Onkel Andreas Achenbach gelten als die bedeutendsten Landschaftsmaler ihrer Zeit.

Und sie sind als glänzende Unterhalter und einfallreiche Organisatoren ausgefallener Unternehmungen bekannt: Angefangen bei Inszenierungen kurzweiliger Theaterabende, ausgelassener Maskeraden, bunten Festen, geselligen Landpartien, erfrischenden Ausflügen bis zu Schlittenfahrten.

Andreas und Oswald Achenbach gehören zu den Gründungsmitgliedern des seit 11.08.1848 in Düsseldorf bestehenden Künstlervereins „Der Malkasten“, an dessen regem Vereinsleben beide Brüder aktiv teilnehmen.

Die kostspielige und großzügige Lebensführung zwingt beide Künstler zu

enormer Schaffenskraft und Produktivität: Allein das Lebenswerk von Oswald Achenbach umfasst mehr als 2.000 Gemälde.

Beide Brüder sind anerkannte Vertreter der renommierten

und bedeutenden „Düsseldorfer Schule“, der auch der bekannte Pferdemaier Emil Volkers angehört.

Als auffallende und anerkannte Künstlerpersönlichkeiten ihrer Heimatstadt Düsseldorf unterhalten beide prunkvolle und gastfreundliche Villen, in denen alles verkehrt, was Rang und Namen hat: Adelige, die bürgerliche Oberschicht, Künstler, Literaten, Gelehrte und hochgestellte Offiziere der Düsseldorfer Garnison.

In diesem bunten Treiben fällt die große An-

ner Familie wird der kleine Pferdefreund Benno Zeuge ungerechter Pferdebehandlung, die in ihm einen bleibenden Eindruck hinterlässt: Von nun an will er alles daran setzen, „den Pferden vorm Wagen die Arbeit so leicht wie möglich zu machen.“

Zuhause angekommen, beginnt er mit größtem Eifer seinen Vorsatz in die Tat umzusetzen und sich im Reiten und Fahren weiterzubilden.

Benno beginnt sich intensiv mit Fachlektüre über Pferde und der Reit- und Fahrlehre zu beschäftigen und entdeckt sein Talent für die Malerei: Es entstehen in dieser Zeit viele, teilweise humorvolle Skizzen und Bilder aus dem Umfeld des Düsseldorfer Kavallerieregiments. Seine malerische Begabung wird er später beruflich und bei der Illustration seiner Fahrlehre anwenden.

1871 heiratet die Cousine Lucie in Ludwigsdorf den Reiteroffizier Hans Karl Gustav von der Groeben und die Cousine Emma den

Reiteroffizier August von Bassewitz. Beide sind Töchter von Andreas Achenbach.

Am 30.07.1872 vermählt sich die einzige Tochter des Moskauer Achenbach-Verwandten Theodor Hermann Friedrich Achenbach und seiner Frau Bertha Luise Achenbach, geb. Redlich, Clara Achenbach in Baden-Baden im Glanz der bevorstehenden Gründung des Internationalen Clubs mit dem Kavallerieoffizier des preußischen Husarenregiments August Wilhelm Julius Graf von Bismarck.

August Graf von Bismarck ist mit Otto Eduard Leopold Fürst von Bismarck, der von 1871 bis zu seiner Ablösung durch Kaiser Wilhelm II. im Jahre 1890 erster Reichskanzler des Deutschen Reiches ist, verwandt.

August Wilhelm Julius Graf von Bismarck, ein erfahrener Kavallerieoffizier und Pferdemaier, unterstützt Benno Achenbachs Begeisterung für das Reiten und Fahren von Anfang an und wird zu seinem lebenslangen Förderer.



Geschirrdetails - Fahrsportsattlerei Mönch - Foto Dr. J. Schwarzl

ziehungskraft des 1866 neu gegründeten preußischen Husarenregiments Nr. 15, das bis zum siegreichen Ende des deutsch-französischen Krieges 1871 in der Düsseldorfer Garnison, unweit den Villen der Achenbachs untergebracht ist sowie des westfälischen Husarenregimentes Nr. 11, das an diese Stelle nachrückt, für die Achenbachsprösslinge auf.

Die Schwestern und Cousins vertreiben sich die Zeit mit den unternehmungslustigen adeligen Reiteroffizieren und der junge Benno ist fasziniert von den edlen Pferden, entdeckt sein Interesse und seine Begeisterung für das Reiten und Fahren und nützt die Möglichkeiten, die ihm das Umfeld des Kavallerieregiments bieten, um seine Fähigkeiten auszubauen und seine Wissbegier zu stillen.

Zudem nützt er jede Gelegenheit, bei Ausfahrten und Reisen seines Vaters an der Seite des Kutschers zu sitzen und die Leinen selbst in die Hand zu nehmen.

Auf einer neunmonatigen Studienreise seines Vaters 1871 nach Süditalien in Begleitung sei-



Benno von Achenbach in Aachen 1933

... Fortsetzung auf Seite 23

Bayern Aktuell

Auch Georg Baron von Eppinghoven, preußischer Kavallerieoffizier des Husarenregiments und unehelicher Sohn des belgischen Königs Leopold I. und seiner Mätresse Arcadia Claret, Baronin von Eppinghoven, fördert das Talent des zwölfjährigen Pferde begeisterten Benno Achenbach und ermöglicht ihm seine Gespanne zu fahren und sich im Tandemfahren zu üben.

Studienreisen seines Vaters in die nähere Umgebung des Rheins, in den Teutoburger Wald, in die Schweiz sowie 1873 nach Belgien und Holland geben Benno Achenbach zusätzlich Gelegenheit sich mit den unterschiedlichen Praktiken des Fahrens auseinanderzusetzen.

Im Jahre 1879 tritt Benno Achenbach nach Beendigung seiner Schullaufbahn in den Militärdienst bei den Lanziers im Husarenregiment Nr. 11 ein. In seiner militärischen Karriere erreicht er den Dienstgrad des Oberstleutnants der Reserve und des Rittmeisters.

Am 11. April 1882 heiratet seine Schwester Henriette Maria Louise John Gilbert Kennedy, der als Offizier ebenfalls im Husarenregiment Nr.11 dient.

Dessen Vater ist Lord Gilbert Kennedy aus dem Hause der schottischen Marquesses of Ailsa und der Earls of Cassillis.

Seine Mutter Lady Margaret Kennedy ist die Tochter von Captain Sir David Baird of Newbeth, und dient als Hofdame der englischen Königin Victoria.

John Gilbert Kennedy verkehrt von Kindheit an mit den Enkeln der Queen und auch mit Friedrich Wilhelm Viktor Albert von Preußen, dem späteren Kaiser Wilhelm II., der ihn in der Folge in den deutschen Adel aufnimmt.

John Gilbert Kennedy fördert das Interesse seines jungen Schwagers an der englischen Fahrweise, die für Achenbach prägend und die Grundlage seines Anspannungs- und Fahrsystems werden wird.

Die Darstellung der englischen Leinenhaltung und Leinenführung für das Fahren eines Vierspanners im „Book of the Horse“ wird ihn nachhaltig beeindruckten.

Der sportlich-elegante und sich betont in englischer Mode präsentierende Benno Achenbach beginnt sich einen Ruf als ausgesprochenen Experte und Förderer des Fahrsports über seine Heimatstadt Düsseldorf im gesamten Rheinland zu erarbeiten.

Das Fahren, vornehmlich von anspruchsvollen Mehrspannern, entwickelt sich im bunten Treiben des Fine de siècle zum Sport distinguerter und vornehmer Damen und Herren der besseren Gesellschaft.

Das im Dienst des Menschen stehende Pferd wird zunehmend von neuen aufregenden technischen Errungenschaften von seinen bisherigen Aufgaben abgelöst und erfährt in den verschiedenen Ausprägungen des sich entwickelnden Reit- und Fahrsports eine neue Wertschätzung.

Benno Achenbach versteht es, durch sein Wissen und Können die Strömungen und Entwicklungen des Fahrsports zu beeinflussen, auf sich zu lenken und durch sein unermüdeliches Bemühen um Verbesserungen und Verfeinerungen von rein sportlichen Interessen zur Kunstform zu erheben.

Seine Stil- und Anspannungsgrundsätze, die er 1899 für den Deutschen Sportverein verfasst, werden vom Kartell für Reit- und Fahrsport und später auch vom Reichsverband in der Turnierordnung als maßgeblich anerkannt.

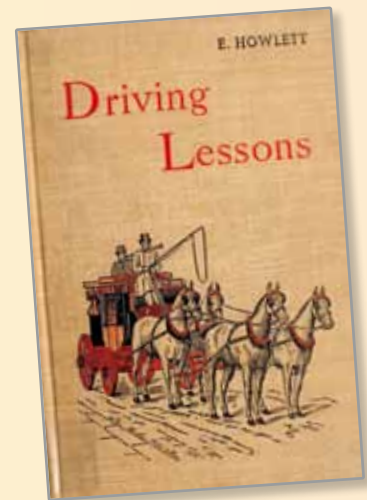
Kritik, die seinen neuen Erkenntnissen und Forderungen im Fahrsport entgegengebracht wird, begegnet er mit „unerbittlicher Logik“ in seinen Fachbeiträgen im „St. Georg.“

So erinnert sich sein Meisterschüler Major Max Pape im Vorwort seines 1966 erschienenen Buches „Die Kunst des Fahrens“:

„Unerschöpflich war sein Wissen auf hippologischen Gebiet. Es gab keine Frage, die er unbeantwortet ließ. Er hatte nicht nur die gesamte Fachliteratur der Welt studiert, sondern war auch auf dem Gebiete der Reiterei zu Hause. Seine hohe künstlerische Begabung und die genaue Kenntnis der Anforderungen der Hohen Schule hätten ihn ohne weiteres befähigt, in olympischen Dressurprüfungen zu richten. Wiederholt war ich zugegen, wenn er mit dem Maler Ludwig Koch (1866 – 1934), dem Schöpfer der „Reitkunst im Bilde“, über die Feinheiten der Hohen Schule sprach oder sich über die Bewegungsmechanik des Pferdes unterhielt.“

Die hohen Anforderungen an Durchlässigkeit, Gehorsam, Flüssigkeit der Bewegungen, Gymnastizierung und Versammlung, die die Reitkunst an die Schulpferde stellt, übertrug er in seine Anforderungen auf die Wagenpferde. In kürzester Zeit konnte er mit aller Ruhe durch Verschnallungen an den Leinen und Gebissen, gegebenenfalls durch Umspannen, eine Mehrheit von Gespannpferden zu einem Guss umformen. Faszinierend war die Art, wie er einen Vierer- oder Sechserzug durch eine Fahraufgabe fuhr oder die Pferde zu schönster Haltung und zu erhabenen Tritten brachte. Ich habe ihn, als Lehrmeister neben mir, tagtäglich im Vierer- und Sechserzug durch Berlins belebteste Straßen fahren müssen. Anfangs war ich dankbar, wenn er mir die Leinen abnahm und in schwierigen Situa-

tionen half, dann gewann auch ich unter seiner Leitung Selbstvertrauen und Sicherheit. Benno Achenbach war immer und für jeden da, er drängte sich nicht auf, sondern ließ sich



oben: Einband des Reprint von 1992 erschienen bei William Binns Equestrian Books, England (Originalausgabe 1894)

unten: Edwin Howlett



bitten. Er war zurückhaltend und bescheiden, ohne Geltungsbedürfnis.“

Trotz seiner frühen Anerkennung und seines frühen Erfolges in der blühenden Fahrsportszene des Rheinlandes hört Benno Achenbach nicht auf, sich unermüdelich weiterzubilden und sich für die Entwicklung des Fahrsports einzusetzen: durch Lektüre der einschlägigen Fachliteratur, regelmäßige Fahrsportbesuche im In- und Ausland, täglichem Training im Fahren von Mehrspannern und durch intensives Studium der englischen Fahrweise.

Edwin Howlett, die damals führende Persönlichkeit des Fahrsports, kontaktiert Benno Achenbach dreimal im Paris der 1890er Jahre, um bei ihm die englische Fahrweise intensiv zu studieren und zu vervollkommen. In ihm findet Benno Achenbach seinen Lehrmeister. 1892 veröffentlicht Edwin Howlett

... Fortsetzung auf Seite 24

sein Fahrlehrbuch „Driving Lessons“, das in einer limitierten Auflage von 500 Exemplaren in Paris erscheint.

Im Mutterland der englischen Fahrkunst holt sich Benno Achenbach die nötigen Anregungen, um sein Wissen und Können in der Leinenführung und Anspannung durch persönliche Beobachtung und Praxis zu überprüfen und zu vertiefen: Er besucht nicht nur zahlreiche angesehene Fahrveranstaltungen und fährt persönlich einige der bekannten Road-Coach-Strecken, sondern bleibt zeitlebens in regem Austausch mit der englischen Fahrtradition verbunden.

Die angesehensten und bedeutendsten Persönlichkeiten seiner Zeit prägen das schillernde Umfeld seiner einzigartigen Karriere:

Benno Achenbach fährt eine der ersten deutschen Coaches für das Fürstenhaus von Waldeck-Pyrmont.

Seine erste Goldmedaille für stilvolles Fahren erhält er 1892 in Baden-Baden für die Vorstellung der Coach seines Förderers August Wilhelm Julius Graf von Bismarck.

Für den Internationalen Rennclub Baden-Baden fährt Benno Achenbach im Jahre 1896 die Coach „Bulgar“. Hinter diesem Namen steht das erfolgreiche Rennpferd „Bulgar“ und einer der reichsten Grundbesitzer Ungarns, die schillernde Person Tassilo Fürst Festetics de Toln.

Die Coach „Saphir“, die Benno Achenbach für den Kölner Renn-Verein 1897 e.V. fährt, trägt den Namen eines bedeutenden englischen Vollblüters, der sich im Besitz von Eduard Freiherr von Oppenheim befindet. Bankier Eduard Freiherr von Oppenheim ist Teilhaber der Privatbank Sal. Oppenheim, K. u. K. Generalkonsul, Gründungsmitglied

des Kölner Rennvereins und Gründer des renommierten Rennstalles Schlenderhan.

Ein weiteres Gründungsmitglied des Kölner Renn-Vereins 1897 e.V. Dr. Georg von Bleichröder ist Teilhaber des angesehenen Bankhauses Schwabach-Bleichröder in Berlin, zu dessen Kunden Otto von Bismarck zählt.

Bankier Dr. Georg von Bleichröder ist Besitzer des Rennstalles und Pferdezuchtbetriebes Römerhof.

Mitinhhaber des Bankhauses sind Bankier Julius Leopold Schwabach und dessen Sohn Dr. Paul von Schwabach, der Britischer Generalkonsul ist und wegen seiner Verdienste im Bankwesen von Kaiser Wilhelm II. 1907 in den Adelsstand aufgenommen wird.

Mit der Vorstellung der Coach des Bankhauses Schwabach-Bleichröder wird Benno Achenbach ebenfalls betraut.

Die Gründungsmitglieder des Internationalen Clubs Baden-Baden und des Kölner Rennvereins 1897 e. V. sind Angehörige des Adels, bedeutende Bankiers, frühe Industrielle, wohlhabende Kaufleute und Mitglieder der angesehenen und vermögenden Familien, wie in „150 Jahre Rennbahn Iffezheim“ von Karl Reinbothe (2008) etwas blumig zu lesen ist.

„Wiegende klangvolle Weisen, ausgeführt von Wiens berühmtester Kapelle, aus den geöffneten Fenstern flutet ein Meer von Licht und der Duft zarter Wohlgerüche, in dem schattigen Garten ergehen sich die Paare, Damen in kostbaren Toiletten, Hals und Arme geschmückt mit Perlen und Steinen im Werte von Millionen. In den Sälen der ersten Etage herrscht feierliche Stille, nur unterbrochen von den halblauten Anweisungen der Bankhalter und dem Klingen der Spielmarken aus Perlmutter.“

Und das Volk in der lauen Sommernacht, das sich in der Lichtentaler Allee drängt und schiebt, blickt nach den hell erleuchteten Fenstern. Gespanntes Interesse leuchtet aus den Augen; zu gern möchte man mehr wissen, wie und womit die oberen Zehntausend sich amüsieren, die Zehntausend, deren Leben und Treiben märchenhaft sein muss. Werden doch, so geht das Gerücht, von einzelnen dieser durch Geburt und Reichtum Ausgezeichneten an einem Abend Summen ausgegeben, deren Besitz ein Vermögen dünken würde.

Ja, im Internationalen Club herrscht eitel Lust und Freude!

Nur wenige wissen, dass diese glänzende Außenhülle den notwendigen Rahmen abgibt für rastlose, einer großen und guten Sache geweihten Arbeit, nur dazu dient, das Interesse derer zu beleben, ohne die heutzutage Großes nicht geleistet werden kann.“

Benno Achenbach fährt die Coaches und Gespanne der wichtigsten Vertreter der immer bedeutender werdenden deutschen Großindustrie und stellt sie erfolgreich auf den Schauplätzen des In- und Auslandes vor.

Den 1. Preis im Kunstfahren 1901 in Köln erhält Benno Achenbach mit der Coach und den „herrlichen Füchsen“ des Großindustriellen Max von Guillaume, dessen Unternehmen Felten & Guillaume in der Drahtseil- und Stromkabelherstellung zu seiner Zeit weltweit Markt führend ist.

Ernst Caspar Brüninghaus, Unternehmer und Teilhaber der bedeutenden alteingesessenen Stahlwerke Brüninghaus und der Waggonbau GmbH Brüninghaus, engagiert Benno Achenbach zur Vorstellung seiner Coach und Pferde. Unter anderem erreicht Benno Achenbach damit den 1. Platz beim

unverbraucht
Erlebnis Reich


DILLINGER LAND...



Prospekte unter...
www.dillingerland.de

Bayern Aktuell

Kunsthahren in Berlin im Jahre 1906.

Ein treuer Bewunderer und Förderer der Fahrkunst von Benno Achenbach ist Geheimrat Julius Vorster jr. aus Köln: Leiter und Teilnehmer der bedeutenden Chemischen Fabrik Kalk GmbH (ehemals: Vorster & Grüneberg) mit bedeutendem Immobilienbesitz.

Benno Achenbach unternimmt in Begleitung von Julius Vorster jr. mit dessen Coach und Pferden auf klassischen Postkutschenstrecken eine große Alpenüberquerung durch die Schweiz nach Italien, eine Fahrt von München über Innsbruck nach Bad Gastein und besucht mit ihm als Gast im Jahre 1897 den Fahrunterricht bei Edwin Howlett in Paris.

Mit der Vorstellung seiner Pferde erreicht Benno Achenbach viele Erfolge, von denen der 1. Preis in Frankfurt 1910, der 1. Preis in München 1913, der 1. Preis in Wien 1914 (hier nicht nur vierspännig mit der Coach, sondern auch im Tandem und mit dem Zweispänner) und der 1. Preis in Barmen stellvertretend zu nennen wären.

Fritz von Friedländer – Fuld, großindustrieller Kohlenmagnat, gilt als einer der reichsten Menschen des deutschen Kaiserreichs.

Benno Achenbach nimmt mit dessen Coach und Hackneys erfolgreich an verschiedenen Fahrwettbewerben teil und erreicht unter anderem den 1. Platz im Tandemfahren und im Kunstfahren bei den Viererzügen 1900 in Berlin.

Den Höhepunkt erreicht die Karriere von Benno Achenbach durch die Beziehung seines „väterlichen“ Freundes und Förderers August Graf von Bismarck zum Kavallerieoffizier und Hofmarschall Hugo Baron von Reischach, der von Kaiser Wilhelm II. 1905 als Nachfolger von Karl Leo Julius Fürst von Wedel, preußischer Offizier, General der Kavallerie, Diplomat und Gouverneur von Berlin, als Oberlandstallmeister mit der Leitung des königlichen Marstalles betraut wurde.

Wegen der in Kritik gekommenen und als unzeitgemäß angesehenen Ausbildungsmethoden des Stallmeisters Paul Plinzner, der ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheit der Leibrreitpferde des mit einer starken Behinderung des linken Armes reitenden Kaisers legte, sah Hugo Baron von Reischach die Notwendigkeit für eine grundlegende Umstrukturierung des königlichen Marstalls.

Hatte sich doch eine Umorientierung von der barocken Reitkunst, in der Frankreich kulturell tonangebend war und der sich Paul Plinzner als Schüler Gustav Steinbrechts verpflichtet sah, zum englischen Reitstil und des in Mode gekommenen Jagdreitens auf leichteren und höher im Blut stehenden Pferden

ergeben, was mit einer wesentlich kürzeren und günstigeren Ausbildung der Pferde in Verbindung stand.

Auch militärisch und strategisch machte sich dieser Wandel bemerkbar: Stand doch nicht mehr der Kampf Mann gegen Mann im Vordergrund, sondern eine möglichst schnelle und bewegliche Truppe.

In der Ausbildung der Pferde bedeutete das eine Zuwendung zu mehr Raumgriff, Geschwindigkeit und Mobilität auf Kosten der Beweglichkeit und Harmonie, wie sie dem Verständnis der barocken Reitkunst, dem *l'art pour l'art*, entsprach.

Gegen den Widerstand seines Vorgängers Karl Leo Julius Fürst von Wedel suspendiert Hugo Baron von Reischach Paul Plinzner von seinen Aufgaben und ersetzt ihn durch den Rittmeister Generalmajor Max Reinhard Freiherr von Holzling-Berstett, einen begnadeten und erfolgreichen Dressurreiter des sich etablierenden Turniersports und Vater der berühmten Schriftstellerin Marie Luise Kaschnitz. Generalmajor Max Reinhard Freiherr von Holzling-Berstett wird später international renommierter Dressurrichter und erster und bisher einziger deutscher Präsident der Internationalen Vereinigung (FEI).

Für die Leitung und Reorganisation des Fahrstalles betraut Hugo Baron von Reischach den Kunstmaler und Oberstleutnant der Reserve a. D. Benno Achenbach, einen der angesehensten Fahrer seiner Zeit mit der Aufgabe, „den verstaubten Marstall in Bezug auf Wagen, Pferde, Anspannung, Livreen, Farben und Fahren von A bis Z zu reformieren.“

Nach seinem Umzug von Düsseldorf, wo er bis 28.12.1905 als Kunstmaler in der Goltsteinstr. 9 gemeldet ist, nach Berlin übernimmt Benno Achenbach 1906 die ihm angetragene Aufgabe und überzeugt in kürzester Zeit bei öffentlichen Präsentationen mit den Gespannen des königlichen Marstalls.

Am 22.06.1908 heiratet Benno Achenbach die attraktive und passionierte Reiterin und Fahrerin Martha Brügelmann (verwitwete Marcus), die aus der bekannten Textilfabrikantenfamilie Brügelmann (Haus Cromford/Ratingen) entstammt.

Aufgrund seiner außerordentlichen Verdienste um das Fahrwesen und für sein erfolgreiches Wirken am königlichen Marstall wird Benno Achenbach im Jahre 1909 von Kaiser Wilhelm II. in den erblichen Adelsstand erhoben und mit dem Titel „Meister der deutschen Fahrkunst“ ausgezeichnet. Zu keinem Zeitpunkt verkörpert der Fahrstall des königlichen Marstalls in Berlin die Fahrkunst und Fahrkultur auf so hohem Niveau wie unter

der Leitung von Benno von Achenbach in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg.

Als sich zur Hochzeit von Viktoria Luise Prinzessin von Preußen, einzige Tochter von Kaiser Wilhelm II., mit Ernst August Herzog von Braunschweig und Prinz von Hannover am 24.05.1913 der gesamte europäische Hochadel am Berliner Kaiserhof einfindet, präsentiert sich der königliche Marstall als führend in Europa.

Neben seiner Tätigkeit am kaiserlichen Fahrstall nimmt Benno von Achenbach weiterhin erfolgreich an Fahrveranstaltungen im In- und Ausland teil und wird zunehmend als kritischer Beobachter, Berater und unbestechlicher Richter hoch geschätzt. So vertritt Benno von Achenbach, wie bereits schon zweimal zuvor, die deutsche Fahrkunst 1913 bei der Olympia – Show in London.

Viel Beachtung finden seine Kohlfüchse: Vor seine wunderschöne Coach gespannt, präsentiert er sie in morgendlichen Ausfahrten durch Berlin und im Berliner Tiergarten und setzt sie erfolgreich in Fahrsportwettbewerben ein.

Nach Ende des Ersten Weltkrieges etabliert Benno von Achenbach seinen Meisterschüler Major Max Pape an der Heeresreit- und -fahrerschule Hannover als Ausbildungsleiter.

Seine Fahrvorschriften und Fahr- und Anspannungsgrundsätze werden 1922/23 in die Heeresdienstvorschriften beim Militär in Deutschland übernommen und später im Geltungsbereich der Leistungsprüfungsordnung (LPO) der Reiterlichen Vereinigung (FN) und der Ausbildungsrichtlinien und der Ausbildungsprüfungsordnung (ARPO) der Vereinigung der Freizeitreiter und Freizeitfahrer in



Freiherr von Holzling-Berstett 1926 - mit freundlicher Genehmigung durch Baron Adrian von Holzling, Schloss Bollschweil



Zweispänner mit klassischem englischem Kuntgeschirr - Foto: Dr. J. Schwarzl, Archiv Mönch

Deutschland e.V. (VFD) anerkannt.

Die Lehrschrift „Das Gymnasium des Pferdes“, die Paul Plinzner für seinen verstorbenen Lehrmeisters Gustav Steinbrecht fertigstellt und herausgibt, dient als Grundlage der Heeresdienstvorschrift Nr. 12 von 1912 und der Reitvorschrift von 1937, auf der die allgemein anerkannte, aktuelle Reitpferdeausbildung aufbaut.

Benno von Achenbach erlebt die Übernahme seiner Fahrlehre im Ausland, zum Beispiel in

der Türkei, Schweden und in der Schweiz, wo er durch die Beziehung seines Förderers August Graf von Bismarck über dessen Schwager Ulrich Wille, General der Schweizer Armee während des Ersten Weltkrieges, zum damaligen Kommandanten der Pferderegieanstalt Oberst Ziegler jährlich zu Fahrkursen eingeladen wird und dort erfolgreich zahlreiche Fahrer ausbilden und seine Fahrlehre selbst etablieren kann.

Er engagiert sich für die Vorbereitung, Durchführung und Beurteilung von Fahrveranstaltungen und Wettbewerben im In- und Ausland.

Rat und Tat für die Vorstellung seiner Coach mit seinem Sechserzug sucht bei Benno Achenbach auch der Unternehmer der Eitorfer Maschinenbauwerke C. A. Hegeling im Jahre 1922.

Durch seine Teilnahme an zwei Fahrlehrgängen an der Heeresfachschole Hannover lernen sich der Vertreter der ungarischen Fahrtradition Tibor von Pettkó-Szandtner, Max Pape und Benno von Achenbach näher kennen. Es entsteht eine Freundschaft mit gegenseitiger Wertschätzung und regem fachlichen Austausch. Als Anerkennung seiner fahrerischen Leistung und seiner erfolgreichen Teilnahme an Fahrwettbewerben erhält Tibor von Pettkó-Szandtner 1928 in Berlin das Deutsche Fahrabzeichen in Gold.

Tibor von Pettkó-Szandtner wird als Vertreter der ungarischen Fahrkunst zum erfolgreichen Teilnehmer und „Publikumsliebbling“ bedeutender Fahrwettbewerbe und Veranstaltungen im In- und Ausland und ist dort auch ein gern gesehener Gast als Richter.

Im Rahmen des Aachener Turniers 1931, an dem Tibor von Pettkó-Szandtner den Sieg der Großen Marathonfahrt als größten Erfolg seiner Karriere als Fahrer für sich entscheiden kann, wird Benno von Achenbach für sein Lebenswerk anlässlich seines 70sten Geburtstag

auf Veranlassung des Oberlandstallmeisters Dr. Gustav Rau durch eine öffentliche Ovation und in einer Festrede geehrt.

Bis kurz vor seinem Tod bleibt Benno von Achenbach ein gefragter Ausbilder, Berater und angesehener Richter auf großen Turnieren.

Am 12.10.1936, dem Jahr der Sommerolympiade in Berlin, verstirbt Benno von Achenbach dort nach kurzer schwerer Krankheit. Seine Beisetzung im Ehrengrab seines Vaters Oswald Achenbach erfolgt im engsten Familienkreise am 26.11.1936 in Düsseldorf.

Die testamentarische Vererbung seiner Peitschensammlung an Tibor von Pettkó-Szandtner darf stellvertretend als Anerkennung der ungarischen Fahrkultur angesehen werden.

Benno von Achenbach hat durch seine Fahrvorschriften und seine Fahr- und Anspannungsgrundsätze die Grundlagen für sicheres, zweckmäßiges und vor allem Pferde schonendes Fahren - allgemeingültig und zeitlos - geschaffen.

JS



Das Standardwerk zum Thema Fahren

Die Familie Achenbach

Der heutige Ort Achenbach liegt im Stadtteil Alt-Siegen der Stadt Siegen (Kreis Siegen-Wittgenstein/Nordrhein-Westfalen) und wird erstmalig 1307 urkundlich erwähnt. Der Name stammt von einem alten Hof, den die Familie Achenbach 1389 an Johan von Wildenberg, später Wildenburg, verkauft. Die Grafen von Nassau-Siegen erwerben den Hof im ersten Drittel des 15. Jahrhunderts, der künftig aber noch als „Wildenburger“ Hof bezeichnet wird. Mitglieder der Familie Achenbach waren nicht nur über drei Jahrhunderte Pächter des Wildenburger Hofes, sondern auch angesehene Schöffen, Eisengießler und

Mitglieder der Siegener Hammerschmiede- und Massenbläserzunft.

Die Familie hat somit ihren geschichtlichen Ursprung im Siegerland im Süden von Westfalen, dem heutigen Nordrhein-Westfalen. In den folgenden Jahrhunderten haben sich innerhalb der Familie Achenbach mehrere Linien entwickelt. Unter den Vorfahren finden sich Schulmeister, Pfarrer, Kaufleute und Seidenfabrikanten in Elberfeld und Kettwig.

Ein Zweig der Familie führt sogar nach Moskau, wo Theodor Hermann Friedrich Achenbach (1816 - 1884) als Besitzer einer Tabakin-

dustrie zu einigem Wohlstand gekommen ist.

Aus seiner Ehe mit Bertha Luise Redlich (1821 - 1883) stammt Clara Achenbach (1851 - 1906), die spätere Frau von August Wilhelm Julius Graf von Bismarck (1849 - 1920), dem lebenslangen Förderer von Benno von Achenbach (1861 - 1936).

Hermann Friedrich Jakob Achenbach (1793 - 1849) ist zuerst Tabakfabrikant in Kassel und Petersburg bevor er sich nach einigen Jahren Aufenthalt in München, im Jahre 1823 als Bierbrauer und Buchhalter in Düsseldorf mit seiner Familie niederlässt.

Bayern Aktuell

Aus seiner Ehe mit Christine Rosine Catherine Züllich (1797 - 1868), Tochter einer Kasseler Industriellenfamilie, stammen die Söhne Andreas Achenbach (1815 - 1910) und Oswald Achenbach (1827 - 1905), dem Vater von Benno Achenbach.

Die Familie Andreas Achenbach

Andreas Achenbach (1815 - 1910) heiratet im Jahre 1848 Maria Luise Josephine Hubertine Lichtschlag (1827 - 1889), Tochter des Rechnungsrats Franz Josef Lichtschlag (1785 - 1804).

Aus dieser Ehe entstammen:

Gregor Joseph Achenbach (geb. 1855)

Emma Christine Achenbach (geb. 1849) heiratet August von Basewitz.

Lucie Karoline Hubertine Achenbach (1852 - 1928) heiratet am 1871 in Ludwigsdorf Hans Karl Gustav von der Groeben (1845 - 1903).

Helene Achenbach (1854 - 1913) heiratet Ale-

xander von Heister (1839 - 1914)

Maximilian Franz Achenbach (1858 - 1898) macht unter dem Künstlernamen Max Alvary (gegen den Willen seines Vaters) eine Weltkarriere als gefragter und gefeierter Operntenor, die die Folgen eines Bühnenunfalls im Jahre 1894 zu den Proben der Wagneroper „Siegfried“ in Mannheim im Jahre 1897 beenden. Er stirbt ein Jahr nach Beendigung seiner Bühnenlaufbahn im Jahre 1898 in Großbarz/Thüringen.

Die Familie Oswald Achenbach

Wilhelm Oswald Gustav Achenbach (1827 - 1905) heiratet am 03.05.1851 in Düsseldorf Julie Arnz (1827 - 1896), mit der er seit 1848 verlobt ist.

Ihr Vater ist der Düsseldorfer Verlagsbuchhändler und Druckereibesitzer Joseph Arnz für dessen Ausgaben der „Düsseldorfer Monatshefte“ und des „Düsseldorfer Monatsalbum“ Oswald Achenbach mit künstlerischen

Beiträgen tätig ist. Aus dieser Ehe stammen:

Clara Katharina Luise Achenbach (1852 - 1938) heiratet am 04.01.1876 Ernst von Weiler (1846 in Köln - 1928 in Tübingen)

Henriette Maria Louise Achenbach (1853 - 1932) heiratet am 18.04.1882 John Gilbert von Kennedy (1854 - 1923), Sohn des Lord Gilbert Kennedy (1822 - 1901) aus dem Hause der schottischen Marquesses of Ailsa und der Earls of Cassillis.

Hedwig Christine Anna Josephine Achenbach (1855 - 1925) heiratet am 23.02.1878 in Düsseldorf Hermann Rudolf Franz Georg von Borries (1849 - 1915)

Benno Franz Ludwig Achenbach (24.07.1861 in Düsseldorf - 12.10.1936 in Berlin) heiratet am 22.06.1908 Martha Brügelmann, verwitwete Marcus.

JS

Das geniale Brüderpaar Andreas und Oswald Achenbach - „Das A und O der Landschaftsmalerei“

Die steile Karriere des „genialen Bruderpaars“ Andreas und Oswald Achenbach als Landschaftsmaler von herausragender Bedeutung lässt die Vorgeschichte der Familie Achenbach nicht erkennen. Beide werden wegen ihrer nationalen und internationalen Anerkennung und ihres Erfolges in scherzhafter Bewunderung als das A und O der Landschaftsmalerei bezeichnet.

Andreas Achenbach, Ehrendoktor der Universität Bonn, spezialisiert sich erfolgreich auf die Marinemalerei und nordische Meer- und Landschaftsimpressionen und darf als Begründer des deutschen Realismus in der Malerei angesehen werden.

Seine Bildthemen sind das Meer, gestrandete Schiffe und niederländische Küstenlandschaften. Seine Landschaften im Gegenlicht behaupteten sich auf dem internationalen Kunstmarkt und sind ab 1848 in verschiedenen Ausstellungen und Auktionen in New York erfolgreich vertreten.

Oswald von Achenbach, künstlerisch geprägt von seinem zwölf Jahre älteren Bruder, ist Professor für Landschaftsmalerei an der Kunstakademie in Düsseldorf, dem Zentrum europäischer Malerei. Sein künstlerisches Hauptgebiet ist die Darstellung mediterraner Motive und Landschaften.

Der lockere Farbauftrag und die Hell-Dunkel-

Schattierungen seiner späteren Werke lassen in ihm einen Vorläufer des Impressionismus erkennen. In seinem Unterricht für die zahlreichen Schüler, die sogar aus Russland, Amerika und Skandinavien zu ihm nach Düsseldorf kommen, offenbart sich der Einfluss und das Vorbild William Turner's.

Die Werke der Brüder Achenbach befinden sich in zahlreichen namhaften Museen, Privatsammlungen und Galerien und werden auf Auktionen heute noch hoch gehandelt.

Schon zu Lebzeiten der Achenbachbrüder finden ihre Werke höchste Anerkennung: Die Bewunderung Kaiser Wilhelm II. für den Maler Oswald Achenbach wird sich später für die Karriere von Sohn Benno vorteilig auswirken.

Künstlerische Anregungen und Inspirationen für ihr reges Schaffen holen sich die beiden Brüder durch ausgedehnte Reisen:

Andreas Achenbach wird deutlich erkennbar durch Reisen nach Dänemark, Holland, Schweden und Norwegen inspiriert.

Oswald Achenbach unternimmt 1871 für neun Monate mit seiner Familie eine große Italienreise. Weitere Studienreisen führen in die nähere Umgebung des Rheins, in den Teutoburger Wald, in die Schweiz, 1873 nach Belgien und Holland und in den späteren Jahren wieder nach Italien. JS



Oswald Achenbach



Andreas Achenbach

Das Fahr- und Anspannungssystem nach Benno von Achenbach

I. Die drei Grundpfeiler und Ziele

Den Grundgedanken und Zielen des Fahr- und Anspannungssystems von Benno von Achenbach kann nur durch eine konsequente und fundierte Ausbildung von Pferd und Fahrer und durch ein bewusstes Einhalten des Tierchutzgedankens im Sinne der „VFD-Leitsätze zum Umgang mit dem Pferd“ entsprochen werden.

Die Ziele

- den Pferden die Arbeit im Zug erleichtern,
- die Sicherheit des Gespannes erhöhen und zugleich dessen Leistungsfähigkeit steigern,
- die größtmögliche Nutzung der Pferdekraft bei gleichzeitiger Schonung der Pferde,

ergeben zusammengefasst die drei Grundpfeiler:

- 1.) Zweckmäßigkeit
- 2.) Betriebssicherheit
- 3.) Schonung der Pferde

Die Ausbildung des Fahrpferdes

Vertrauensbildende Maßnahmen durch Aufmerksamkeit, Respekt und Vertrauen, Ausbildung unter den Gesichtspunkten der Kommunikation durch Körpersprache und eine behutsam auf Führtraining aufgebaute Longenarbeit sind die Grundlagen einer artgerechten Ausbildung von Pferden.

Nach einer gründlichen Ausbildung an der Doppellonge und dem Fahren vom Boden

Die drei Grundpfeiler des Gespannfahrens

1. Sicherheit
2. Schonung der Pferde
3. Zweckmäßigkeit

Die sieben Grundsätze des Achenbachschen Fahrsystems

1. Zum Fahren gehören die Achenbach-Leine, Peitsche und Feste Bracke (oder: Sprengwaage).
2. Auf korrektem ein- und zweispännig Fahren ist vier- und mehrspännig Fahren aufgebaut. Ein Umlernen ist nicht nötig.
3. Die rechte Hand ist jederzeit frei zum Grüßen, Bremsen, Peitschengebrauch und zum Geben von Fahrtrichtungszeichen.
4. Die senkrechte Stellung beider Hände in der Gebrauchhaltung ermöglicht Wendungen lediglich durch Drehen der Handgelenke.
5. Alle Wendungen werden durch Nachgeben der äußeren Leine eingeleitet. 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 Gleiten lassen einer oder mehrerer Leinen macht korrektes Fahren unmöglich, ist im Straßenverkehr gefährlich und deshalb verboten.

aus (auch im Straßenverkehr) wird das Pferd schonend auf die bevorstehenden Zugbelastungen durch die Schlepparbeit gewöhnt.

Durch diese behutsame Ausbildungsmethode wird das Pferd in kleinen und verständlichen Schritten auf seine Aufgabe vor dem Wagen vorbereitet.

Aus Sicherheitsgründen wird die Schleppe so am Pferd befestigt, dass sie jederzeit gelöst werden kann, bzw. sich in Problemsituationen von selbst löst. Dadurch werden negative Erlebnisse für das Pferd und gravierende Ausbildungsfehler und Gefahren vermieden.

Durch einen pferdegerechten Ausbildungsweg, der dem Verständnis des Tieres angepasst ist, werden Überforderungen vermieden und das Pferd bleibt für seine neue Aufgabe motiviert.

Eine stärkere Nutzung von Reitpferden für den Fahrsport wäre nicht nur für alle Beteiligten eine willkommene und sinnvolle Abwechslung, sondern bietet die Möglichkeit Familie und Freunde in den Pferdesport mit einzubeziehen.

Zudem belegen wissenschaftliche Studien den hohen gymnastischen Wert der Zuganforderungen im Fahrsport für die Ausbildung der Rückenmuskulatur des Pferdes und der Rückentätigkeit sowie der Kräftigung und Aktivierung der Hinterhand.

Bevor jedoch ein Pferd zum ersten Mal vor einen Wagen angespannt werden soll, muss es die Hilfengebung verstehen und umsetzen können, an die Vorkommnisse des Straßenverkehrs gewöhnt sein, den Leistungsanforderungen und der Zugbelastung gewach-



Benno von Achenbach - die Einfahrt in den königlichen Marstall in Berlin

Bayern Aktuell

sen sein und seiner bevorstehenden neuen Aufgabe und dem Menschen mit Vertrauen gegenüberstehen: Nur so bringt das Fahren Freude für Pferd und Mensch.



Fahrlehrgerät - Foto: E. Encke

Das Fahrlehrgerät

Zum Pferde schonenden und sicheren Erlernen der Leinenhaltung und der korrekten Anwendung der Leinenhilfen sind Einsatz und Verwendung eines Fahrlehrgerätes als unent-

II. Die sieben Grundsätze

Korrektes Fahren orientiert sich an der Umsetzung der klassischen Ausbildungslehre und der Ausbildungsskala: Takt, Losgelassenheit, Anlehnung Schwung, Geraderichten und Versammlung beim gefahrenen Pferd.

1. Zum korrekten Fahren gehören die Achenbachleine, die Feste Bracke (auch Sprengwaage genannt) und die Peitsche in der Hand des Fahrers.

Die Achenbachleine

Die von Benno von Achenbach aus der englischen Kreuzleine weiterentwickelte Achenbachleine für den Zwei- und Mehrspanner ermöglicht über eine Anpassung an verschiedene Pferdegrößen hinaus einen zweckmäßigen Ausgleich von (Arbeits-, Gebäude- und Temperaments-) Unterschieden innerhalb eines Gespannes durch entsprechende Verschnallungsmöglichkeiten.

Dadurch kann den Pferden kontinuierlich in allen Situationen eine konstante und korrekte Anlehnung (Verbindung zu den Pferdemeulern) ermöglicht werden.

Feste Bracke oder Sprengwaage mit Ortscheiten (halbfeste Anspannung) oder mit Docken (feste Anspannung) beim Zweispanner:

Die beweglichen Ortscheite für die halbfeste Anspannung oder die Docken für die feste Anspannung (nur in Kombination mit Kunt-

berliches Hilfsmittel beim Fahrunterricht erforderlich.

Der Reiter fühlt – der Fahrer sieht

Im Unterschied zum Reiter bewegt sich der Fahrer von Anfang an im freien Gelände: Auf Wegen, Straßen und Plätzen und ist auch dem öffentlichen Verkehr und den Gesetzen der Straßenverkehrsordnung ausgesetzt.

Durch die zusätzlich im Straßenverkehr wachsenden Anforderungen an die Pferde und an den Fahrer wird eine fundierte Ausbildung sowie umsichtiges und vorausschauendes Fahren immer wichtiger.

Der Reiter, auf dem Pferd sitzend, fühlt sein Pferd unter sich und kann „direkt“ (auf kürzestem Weg) mit den Schenkel-, Gewichts- und Zügelhilfen auf das Pferd einwirken.

Dem Fahrer, der seine Pferde auf dem Kutschbock sitzend vor sich sieht, steht eine eingeschränkte und „indirekte“ Einflussnahme zur Verfügung: Die Leinenhilfe (vom Kutschbock aus), die Peitsche (als Schenkelerersatz), die Bremse („nur“ um das Aufrollen des Wagens bergab und bei Temporeduzierungen abzufan-

geschirr zulässig) sind für die Zugübertragung auf den Wagen direkt an der Festen Bracke bzw. an der Sprengwaage befestigt. Dadurch kann für die Pferde im Zug eine konstante und korrekte Anlehnung entsprechend der klassischen Fahrlehre ermöglicht werden. Durch einen eigenen (einseitigen) Anzugspunkt für jedes Pferd können Wendungen mit korrekter Stellung und Biegung gefahren werden: Das „äußere“ Pferd zieht den Wagen in die Wendung und das „innere“ Pferd zieht den Wagen aus der Wendung in die Gerade.

Ein Arbeits-, Gebäude- oder Temperamentsausgleich muss im Gegensatz zur Spielwaage durch gezielte Peitschenhilfen, der richtigen Wahl und Verwendung der Gebisse und durch die angemessene Verschnallung der (Achenbach-) Leinen erfolgen.

Die Peitsche in der Hand des Fahrers

Die Peitsche dient beim Fahren von Pferden als Schenkelerersatz und ist wesentlicher Bestandteil einer korrekten Hilfegebung, die auf Vertrauen und Belohnung (lobende Peitschenhilfe) aufbaut.

Die treibende Peitschenhilfe veranlasst ein Pferd stärker vorwärts zu gehen, sich mehr am Zug zu beteiligen oder mehr ans Gebiss zu treten.

Die versammelnde Peitschenhilfe gleicht der treibenden Peitschenhilfe, führt aber bei

gen) und die Stimmhilfe (zur Beruhigung oder Motivierung der Pferde und zur Gestaltung von Übergängen).

Deshalb wird an die im Fahrsport eingesetzten Pferde ein hohes Maß an Ausbildung, Durchlässigkeit, Zuverlässigkeit, Leistungsbereitschaft und Gehorsam gestellt.

Die Fahreignung war früher ein wichtiges Kriterium in der Zucht von Gebrauchspferden.

In Hengst- und Stutenleistungsprüfungen vieler Rassen war eine Zugleistungs- und Fahrtauglichkeitsprüfung wesentlicher Bestandteil.

Nachdem sich die Pferdezucht in jüngerer Zeit leider kurzlebigen Modetrends geöffnet und einem überzogenen Sportanspruch untergeordnet hat, sind viele über Jahrhunderte gewachsene züchterische Erfolge und typische Rasse-Eigenschaften für immer verloren gegangen.

Die VFD als zweitgrößter Pferdesportverband in Deutschland ist offen für alle Pferderassen und andere Equiden. Sie betreut alle Reitweisen und Fahrstile. Dabei stehen Sicherheit, Zweckmäßigkeit und artgerechter Umgang im Zentrum ihrer Bemühungen. JS

deutlicherem Annehmen der Leinen zu stärkerem Untertreten und aktiverer Lastaufnahme der Hinterhand und der damit verbundenen (relativen) Aufrichtung.

Die „innere, treibende“ (biegende) Peitschenhilfe unterstützt das Pferd, der gefahrenen Wendung in seiner Längsbiegung (Stellung und Biegung) zu entsprechen und auf gebogener Linie geradegerichtet zu bleiben: Die Hinterhufe fußen dann auch auf gebogener Linie exakt in Richtung der Vorderhufe.

Die „äußere“ Leine wird zum Einleiten der Wendung nachgegeben und die innere Leine entsprechend der erforderlichen Stellung und Biegung angenommen.

Die verwahrende Peitschenhilfe ersetzt die verwahrende Schenkelhilfe des Reiters und verhindert ein Ausweichen der Hinterhand von der gebogenen Linie nach außen durch Anlegen des Peitschenschlages hinter der Schenkellage und des Peitschenstockes seitlich an der Hinterhand auf der Außenseite des Pferdes.

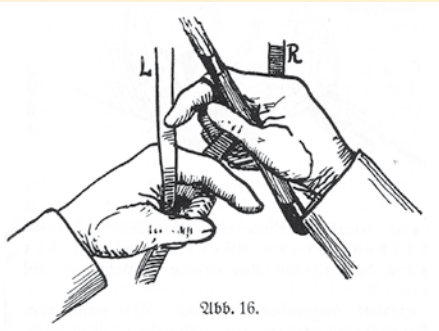
Eine verwahrende Wirkung auf das Pferd haben auch die Stränge und die Deichsel.

Wichtig: Trotz Nachgeben der äußeren Leine zum Einleiten von Wendungen, darf die äußere Begrenzung und Führung der äußeren Leine nicht aufgegeben werden und verloren gehen.

Die strafende Peitschenhilfe: Ein kurzes Antippen des Pferdes mit dem Peitschenschlag auf Höhe des Buggelenks kann die Aufmerksamkeit des Pferdes wieder auf die geforderte Hilfengebung und Aufgabenstellung lenken.

2. Auf korrektem Ein- und Zweispännigfahren ist Vier- und Mehrspännigfahren aufgebaut. Ein Umlernen ist nicht nötig.

Grundsätzlich entspricht beim Fahr- und Anspannungssystem nach Benno von Achenbach die Leinenführung eines Einspanners dem Zweispännigfahren, des Tandems dem Vierspännigfahren und des Randsoms dem Sechspännigfahren. Alle Griffe sind systematisch aufeinander abgestimmt und aufgebaut: vom Ein- und Zweispännigfahren zum Vier- und Mehrspännigfahren.



Dressurhaltung, aus „Anspannen und Fahren“

Bei der ungarischen Leine (Széchényi-Leine) werden beim Mehrspänner Vorder- und Hinterleinen mit sog. „Fröschen“ (kleine Schraubklammern) mit einander verbunden. Dadurch wird die Leinenführung vereinfacht und das Leinenmaß und die Geradeausstellung des Gespannes bleiben auch in schwierigen Situationen gewährleistet.

Dieser Vorteil der ungarischen Leinenführung im Vergleich zur kunstvolleren und komplizierten Leinenführung des englischen Fahrstils hat sich im internationalen Fahrsport durchgesetzt:

„Natürlich wurden auch im Fahrsport einige Details, die Achenbach noch postulierte, verbessert oder verändert. Im großen Vierspannersport hat man sich zum Beispiel vom Achenbach'schen Fahrleinen-System getrennt. Zwei mal zwei unabhängige Leinen, die anspruchsvoll in drei Fingerzwischenräumen der linken Hand geführt werden, während die rechte Hand bei Wendungen Schlaufen legen muss, ließen nicht die geforderte Reaktion bei den rasanten Hindernisfahrten der Marathonprüfungen zu.“

(Quelle Programmheft Internationales Deutsches Fahrderby für Viererzüge 2000 in Landstetten)

3. Die rechte Hand muss jederzeit frei sein können zum Grüßen, Bremsen, Peitschengebrauch und Geben von Fahrtrichtungszeichen.

Um eine Grundsicherung der Leinen bei der Achenbachschen Fahrlehre zu gewährleisten, werden die Leinen in der linken Hand in Grundhaltung festgehalten. Vorteil dieses Systems ist, dass sogar Wendungen einhändig in eingeschränktem Maße gefahren werden können und dadurch die rechte Hand jederzeit frei zum Grüßen, Bremsen, Peitschengebrauch und Geben von Fahrtrichtungszeichen ist. Die sich daraus ergebende anspruchsvolle Leinenführung in Zusammenhang mit einer Feinabstimmung der Hilfen für die Pferde hat Benno von Achenbach zur Fahrkunst erhoben.

Die Leinenführung der ungarischen Fahrtradition entspricht weniger dem künstlerischen Verständnis eines Benno von Achenbach, sondern orientiert sich mehr an den täglichen Erfordernissen.

4. Alle Wendungen werden nur durch Nachgeben der äußeren Leine eingeleitet. Den Wendungen geht immer ein Verkürzen des Tempos voraus.

Vorteil der Sprengwaage oder festen Bracke ist, dass jedes Pferd einen eigenen Anzugspunkt auf die durch den Drehkranz bewegliche Vorderachse hat: Durch Nachgeben der äußeren Leine wird das äußere Pferd veranlasst vermehrt in den Zug zu treten und den Wagen durch den einseitigen Anzugspunkt an der Vorderachse in die Wendung zu ziehen.

Trotz Nachgeben der äußeren Leine, um eine Wendung einzuleiten, darf die Begrenzung und Führung der äußeren Leine nicht aufgegeben werden, um sicherzustellen, dass das Pferd nicht über die Schulter in die Wendung „fällt“.

Ein anschließendes Annehmen der inneren Leine, passt das innere Pferd dem kleineren Radius seiner Wendung an und gibt den Pferden mit Hilfe der Peitsche als Ersatz des inneren treibenden Schenkels die erforderliche Stellung und Biegung.

Wichtig: Die innere Leine darf nur in dem Maße angenommen werden, wie vorher die äußere Leine nachgegeben wurde. Ein vorzeitiges und zu starkes Annehmen der inneren Leine zieht entweder das Pferd über die Schulter in die Wendung oder das Pferd reagiert auf den Druck mit Gegendruck und widersetzt sich der falschen Hilfengebung.

Das „äußere“ Pferd zieht den Wagen in die Wendung, das „innere“ Pferd aus der Wendung in die Gerade:

Nach dreiviertel durchfahrener Wendung, das heißt wenn die Pferdeköpfe in die neue Richtung schauen, wird die Wendung ausgeleitet durch Nachgeben der inneren und Annehmen der äußeren Leine in Ausgangsposition (zum Geradeausfahren).

Das (fast unmerkliche) Verkürzen des Tempos vor allen Wendungen soll die Pferde auf die verschiedenen Abläufe, die für die Gestaltung einer Wendung wichtig sind, aufmerksam machen und vorbereiten und ist mit der Wirkung einer halben Parade gleichzusetzen.

5. Die senkrechte Stellung beider Hände in der Dressurhaltung ermöglicht Wendungen lediglich durch Drehen der Handgelenke.

Die hohe Sitzposition des Fahrers englischer Wagen erfordert für die Leinenführung eine senkrechte Haltung der Hände: Dadurch können die Leinen ihrem Verlauf entsprechend am besten gehalten werden. Durch das Fahren von Wendungen lediglich durch Drehen der Handgelenke wird der Sensibilität des Pferdemauls und dem Ausbildungsgrundsatz „Druck erzeugt Gegendruck“ Rechnung getragen.

Bei korrekter Leinenhaltung mit senkrecht aufgestellten Fäusten zeigt die Bogenpeitsche in der Hand des Fahrers nach links vorwärts aufwärts.

Die niedrigere Sitzposition des Fahrers ungarischer Wagen lässt eine entspanntere Leinenführung mit flacher Handhaltung zu, die durch die ungarische Leine mit ihren „Fröschen“ oder dem „Brezel“ (Haltevorrichtung und Verbindung der beiden Leinenhälften) begünstigt wird. Die flache Haltung der Hände bei der ungarischen Leinenführung führt in der Regel zu weniger Anlehnung und begünstigt die Handhabung der kürzeren Stockpeitsche mit langem Schlag.

6. Rechts- und Linkswendungen sind grundsätzlich voneinander verschieden und werden deshalb auch verschieden gefahren.

Aufgrund der rechten Sitzposition des Fahrers auf dem Wagen ergibt sich ein Unterschied zwischen dem Deichsel- und dem Leinenkreis: In einer Linkswendung entfernen sich die Pferde vom Fahrer; das bedeutet, dass der Leinenkreis in Relation zum Deichselkreis vom Fahrer aus sich nach außen verschiebt und sich die Distanz zu den Pferdemaulern verlängert.

Bei einer Rechtswendung nähern die Pferde sich der Sitzposition des Fahrers an; das bedeutet, dass der Leinenkreis in Relation zum Deichselkreis sich für den Fahrer nach innen verschiebt und die Distanz zu den Pferdemaulern sich verringert. Deshalb müssen vor Rechtswendungen die Leinen verkürzt

Bayern Aktuell

werden, um die Anlehnung und die Kontrolle über die Pferde nicht zu verlieren. Nur wenn sich die Sitzposition des Fahrers direkt über dem Drehkranz der Vorderachse befindet, sind Leinen- und Deichselkreis identisch.

Im Rechtsverkehr sind Rechtswendungen grundsätzlich enger gehalten als Linkswendungen, die über die Gegenfahrbahn führen und dadurch einen weiteren Radius bekommen.

In der Arbeits- und Dressurhaltung ergibt sich für Linkswendungen eine bessere und effektivere Einflussnahme als für Rechtswendungen, obwohl diese wegen der rechten Sitzposition des Fahrers und des Rechtsverkehrs ein kürzeres Leinenmaß und eine bessere Einwirkung erfordern. Aus diesem Grund können Rechtswendungen in Arbeits- und Dressurhaltung und, falls erforderlich, effektiver aus der Gebrauchshaltung mit Vorgeifen der rechten Hand auf der rechten Leine, den Umständen entsprechend gefahren werden.

7. Das Gleiten lassen einer oder mehrerer Leinen macht korrektes Fahren unmöglich, ist im Verkehr gefährlich und deshalb verboten.

Vorteil der ungarischen Fahrweise ist die Verbindung der Leinen durch die „Frösche“ oder durch den sog. „Brezel“. Dadurch sind das Leinenmaß, die Geradeausstellung des Gespannes und die sichere Leinenhaltung gewährleistet. Ein Gleiten lassen der Leinen ist bei der ungarischen Leinenführung kein Problem.

Die kunstvolle Leinenhaltung des Achenbasschen Fahrsystems erfordert die Grundsicher-

ung der einzelnen Leinen in Grundhaltung durch die linke Hand. In schwierigen Situationen oder einer Ermüdung der Hände besteht die Gefahr, dass das erforderliche Leinenmaß nicht mehr gehalten werden kann und durch Gleiten lassen der Leinen verloren geht. Durch Filieren (Verkürzen oder Verlängern) der einzelnen Leinen kann das erforderliche Leinenmaß wieder hergestellt werden.

Jeder Verlust des richtigen Leinenmaßes macht jedoch korrektes Fahren nach den Grundsätzen der klassischen Reit- und Fahrlehre unmöglich und bedeutet einen Verlust über die Kontrolle der Pferde.

Ein guter Rat der VFD

Eine qualifizierte Fahrausbildung bei einem VFD-Übungsleiter FAHREN gilt als Eignungsnachweis für die Teilnahme von Gespannen am Straßenverkehr und das Fahren im Gelände. Es hat deshalb auch versicherungsrechtliche Bedeutung.

Zwar gibt es keine gesetzliche Verpflichtung zu einer Fahrausbildung, es ist jedoch jedem, der mit Pferd und Kutsche unterwegs sein will dringend angeraten, sich für eine Fahrausbil-

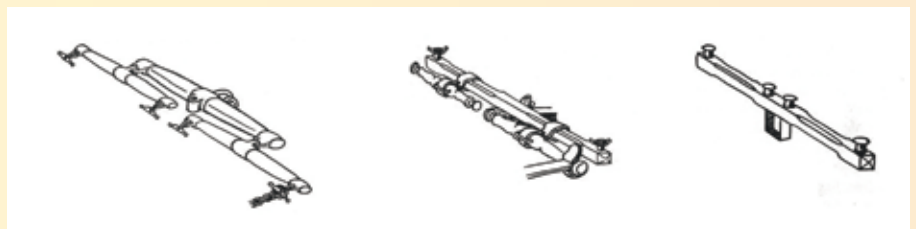
dung mit einem qualifizierten Abschluss zu entscheiden.

Der Einstieg in das Fahren mit einem Einspänner oder einem Zweiergespann bei der VFD ist der Fahrerpass I ab 16 Jahren in Verbindung mit einer Unterweisung in Pferdekunde und einem Erste-Hilfe-Nachweis. Ab 10 Jahren kann eine Junior-Fahrprüfung abgelegt werden. Für interessierte Beifahrer ab 14 Jahren wird eine qualifizierte Beifahrer-Unterweisung (optional auch mit Abschlußprüfung) angeboten.

Zu einem ersten Kennenlernen bieten einzelne VFD-Fahrausbilder für alle Altersgruppen ein sog. „Schnupperfahren“ an. Einen ganzen Tag lang kann sich ein Fahrinteressent nach der Einweisung in die Theorie des Fahrens und Handhabung der Fahrleinen mit fachlicher Betreuung und Begleitung durch einen VFD-Fahrausbilder dann auch praktisch mit dem Gespannfahren auseinandersetzen.

Weitere Informationen in der Rubrik „Ausbildung“ unter www.vfdnet.de.

JS



Spielwaage, Sprengwaage mit Ortscheiten, Sprengwaage mit Docken - „Die Fahrlehre“ von Ch. Lamparter

Die Spielwaage (lose Anspannung)

Der Vollständigkeit wegen muss an dieser Stelle die Verwendung und Wirkungsweise der Spielwaage angesprochen werden: War sie doch über Jahrhunderte die einzige Möglichkeit der Zugübertragung. In ihrem landwirtschaftlichen Einsatzbereich und für den schweren Zug bleibt ihre Bedeutung trotz der Entscheidung für die Sprengwaage und der festen Bracke für den Fahrsport in all seinen Facetten uneingeschränkt erhalten.

Durch die Verbindung beider Ortscheite mit dem Waagbalken ergibt sich ein mittiger Anzugspunkt für beide Pferde am Wagen.

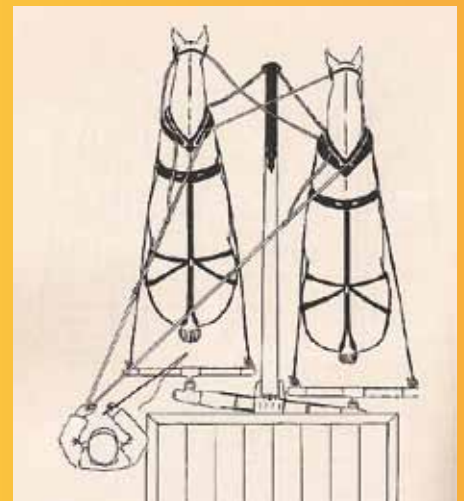
Die so entstehende Beweglichkeit der Spielwaage (lose Anspannung) um den mittigen Anzugspunkt gleicht automatisch Arbeits-, Gebäude- und Temperamentsunterschiede innerhalb eines Gespannes aus: Geht ein Pferd stärker nach vorne in den Zug, stellt sich der gegenüber befindliche Teil der Spiel-

waage auf das zurückbleibende Pferd automatisch ein und veranlasst es, sich gleichermaßen in zurückgesetzter Position am Zug zu beteiligen. Dieser Mechanismus verhindert jedoch eine konstante und gleichmäßige Verbindung zu den Pferdemaulern und ein korrektes Fahren vor allem von Wendungen entsprechend der klassischen Reit- und Fahrlehre. Das äußere Pferd kann den Wagen nicht durch vermehrten Zug in die Wendung ziehen, sondern schiebt die Deichsel über die Schulter in die Wendung. Zudem kann durch den Spielwaagemechanismus ein zu heftig antretendes Pferd einen Schlag auf der Brust des zurückbleibenden Pferdes verursachen. Darum eignet sich die Spielwaage auch nicht zum Einfahren junger Pferde.

Ihre Berechtigung findet die Spielwaage in ihrem Einsatz bei landwirtschaftlichen Arbeiten und im schweren Zug mit ruhigen Arbeitspferden; für sportliches und „kor-

rektes“ Fahren im Sinne der klassischen Ausbildungslehre jedoch ist sie ungeeignet.

JS



Spielwaage

Moritzburger: Schweres Warmblut aus Sachsen und Thüringen

Die traditionell bedeutendste Rasse in Sachsen und Thüringen ist das Schwere Warmblut. Seit über 100 Jahren wird sie in den beiden Freistaaten gezüchtet und in ihrer Ursprünglichkeit weitestgehend bewahrt. Durch die konsequente Reinzucht und strenge Selektion gelang es, das Exterieur und besonders die Grundgangarten ständig zu verbessern und dabei den Rassetyp und das angenehme Interieur zu erhalten.

In den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts wurde die Zucht der Schwere Warmblüter beinahe ein Opfer des Umzüchtungsprozesses zum Reitpferd. Dank der damaligen Landstallmeisterin Dr. Hertha Steiner konnten einige Hengste dem Kastrationszwang entgehen und nach 1980 wieder an die verbliebenen alten Stuten, die passionierte Züchter bewahrt hatten, angepaart werden. In den folgenden Jahren erlebte die Rasse in Sachsen und Thüringen einen wahren Aufschwung, so dass heute in den Züchterställen wieder ca. 1.100 eingetragene Stuten stehen.

Erwünscht ist entsprechend dem heutigen Zuchtziel das Erscheinungsbild eines kalibrigen, großlinigen und harmonischen Fahrpferdes. Es soll durch kraftvolle Eleganz und Harmonie geprägt sein und aktionsbetonte Trabbewegungen besitzen. Besonders hervorzuheben sind Langlebigkeit, Konstitutionsstärke, Leichtfuttrigkeit und ein sehr guter Charakter.

Begehrte sind die „Moritzburger“ vor allem als elegante Kutsch- und Wagenpferde. Durch ihr ruhiges und ehrliches Temperament und ihre natürliche Umgänglichkeit sind sie ein verlässlicher Partner für alle Freizeitfahrer und Liebhaber von Rund- und Traditionsfahrten. Daneben ist es vor allem die sportliche Eignung, durch die die Schwere Warmblüter immer wieder im Rampenlicht stehen.

Seit 2002 werden alljährlich Ende August die Moritzburger Bundeschampionate durchgeführt. Diese Veranstaltung lockt immer wieder eine große Schar von Züchtern, Fahrern und raschebegeisterten Zuschauern an, die sich dem Charme und der Faszination dieser eleganten Fahrpferderasse nicht entziehen können.

Verband/HB

Sie suchen einen Moritzburger? Wir haben ihn!

Wenn Sie Interesse haben melden Sie sich bei:

Norbert Freistedt

Mobil: +49(0)172/3579992 • Email: freistedt@pzvst.de



Pferdezuchtverband
Sachsen-Thüringen e.V.

animal

camping



...das etwas andere Weidezelt!

www.animal-camping.de Tel.: 0176/38419088

Als selbstständige Ausbilder im Reit- und Fahrsport haben wir uns auf die Feinabstimmung zwischen Reitern/Fahrern und ihren Pferden spezialisiert. In Einzel- oder Gruppenstunden kann effektives Gymnastizieren des Pferdes (Longieren, Doppellonge, Arbeit an der Hand) und das Fahren mit Pferden (Fahrkurse mit Prüfung, Fahrtraining und Ausbildung von Fahrern und Pferden) erlernt werden.

- Doppellongenkurse: Ausbildungs- und Korrekturmöglichkeiten
- Gymnastizierende Lektionen an der Hand
- Longierkurse und Longierabzeichen (FN)
- Reit- und Fahrsportbedarf: Beratung und Verkauf
- Ausbildung von Fahrern und Gespannen: Einzel- und Gruppenunterricht
- Fahrkurse für Anfänger und Fortgeschrittene (mit Prüfung)
- Schnupperfahrkurse
- Fahrertraining: Einzel- und Gruppenunterricht
- Einfahren von Pferden

VFD Übungsleiter Fahren - Pferdewirtschaftsmeister

Reit- und Fahrsport **Josef und Ines Schrollhammer**

Schwabenweg 11 - 86647 Buttenwiesen - Tel 08274 928577 - Mobil 0177 4133699 - 0163 1456700 - www.pferdesport-schrollhammer.de - j-schrollhammer@t-online.de

Ostfriesische und Alt-Oldenburger Pferde

In den deutschen Pferdezuchten wird eine alte Kulturrasse erhalten, die schon im 19. Jahrhundert intensiv züchterisch bearbeitet wurde und die bis vor 50 Jahren eine enorme Bedeutung für die Landwirtschaft hatte. Die Zuchtgeschichte verlief in Ostfriesland und Oldenburg nahezu parallel. Die konsequente Reinzucht führte in beiden Gebieten zu einem außerordentlich einheitlichen Pferdetyp, der in seiner Ausgeglichenheit eine imponierende Zuchtleistung darstellte.

Heute gehört das Ostfriesische und Alt-Oldenburger Pferd zu den gefährdeten Haustierrassen in Deutschland. Das schwere Wirtschaftspferd und der elegante Karossier, zwei Zuchtrichtungen, die nebeneinander in Ostfriesland und Oldenburg existierten, wurden seit etwa 1960 massiv durch die Einkreuzung von Fremdblut verdrängt. Das Ende der ostfriesischen und der traditionellen oldenburger Zucht war damit vorprogrammiert, da zu

diesem Zeitpunkt niemand an eine eigenständige Erhaltungszucht dachte. Die ostfriesische Pferdezucht wurde auf das hannoversche Zuchtziel umgestellt, in Oldenburg wurde das Oldenburger Sportpferd gezüchtet.

1983 fanden sich einige Liebhaber der ursprünglichen Zuchtichtung zusammen, um mit einem Teil des Restbestandes an Original-Stuten und Hengsten - vor allem aus den Nachzuchtgebieten - ein Rückzuchtungsprogramm zu starten. Diese Züchter gründeten 1986 den „Zuchtverband für das Ostfriesische und Alt-Oldenburger Pferd e.V.“, der 1988 vom Land Niedersachsen als selbständige Zuchtorganisation anerkannt wurde. Das aktuelle Zuchtprogramm beschreibt als Ziel ein mittelschweres, elegantes und kalibriges Pferd mit gutem Gangvermögen und außerordentlich ausgeglichenem Temperament. Die Betonung liegt neben dem rassetypischen Exterieur besonders auf dem einmalig guten



Brandzeichen

Charakter dieses ehemaligen Bauernpferdes. Der Ostfrieser und Alt-Oldenburger ist ein umgängliches, nervenstarkes und imposantes Fahr- und Reitpferd, das als idealer Partner für Freizeit und Sport immer mehr nachgefragt wird. *Verband/HB*



Angeldstute: *Ulina*, geb. 1997
(Besitzerin *Eva Maria Retter*)

**Umgängliche
Fahr- und Reitpferde
vom Zuchtverband für
das Ostfriesische und
Alt-Oldenburger Pferd**

Telefon
0 52 03 - 88 40 33

Mail: info@ostfriesen-alt-oldenburger.de



www.ostfriesen-alt-oldenburger.de

München - Augsburg - Nürnberg - Bautzen - Graz

..und bald auf Ihrer Anlage ?

Tel 08176 99 72 14



EquiLearn

Führungskräfteseminare mit Pferden

Führungskräfte orientieren sich in der Regel am Resultat **nach** erfolgter Führung. Das Pferd dagegen gibt Ihnen vom ersten Moment ihrer Begegnung ein sehr direktes Feedback über die **gegenwärtige** Führung.

Pferde spiegeln unser Verhalten



EquiLearn - Caroline von Griebenbeck - Kirchefeldweg 2a - 82544 Egling - www.equilearn.eu - info@equilearn.eu

Die klassischen Wagenpferde Englands

Die Fahrkultur in Europa entsteht nach der Französischen Revolution, als das Vorrecht des Adels Gespanne zu repräsentativen Zwecken zu unterhalten, sich auch einer breiten Bürgerschicht öffnet.

Die anschließend von England ausgehende Industrialisierung führt zu einer Blüte der Fahrkultur und des Fahrsports innerhalb einer sich neu etablierenden Oberschicht Europas und zu einem immer bedeutender werdenden alltäglichen Einsatz von Pferden vor dem Wagen für den rasant anwachsenden Personen- und Güterverkehr.

Die vielseitigen Einsatzbereiche des gefährten Pferdes führen besonders in England und den von ihm beeinflussten Ländern zu einer großen Vielfalt unterschiedlicher Anspannungsmöglichkeiten und entsprechender Pony- und Pferderassen sowie zu einer Entwicklung verschiedener auf ihre Verwendung hin ausgerichteter Fahrzeuge.

Der explosionsartig steigende Bedarf an geeigneten Fahrpferden und Ponys in Großbritannien kann in der Erweiterung des Zuchtgeschehens auf eine große Bandbreite durchgezüchteter und den unterschiedlichen geologischen und klimatischen Verhältnissen angepasster heimischer Rassen zurückgreifen.

Cleveland Bay der klassische Karossier Englands

Der Cleveland Bay gehört zu den ältesten reingezogenen Pferderassen Englands und wurde im Mittelalter aus dem dunkelbraunen Chapman Horse von Cleveland in Nordengland unter Einkreuzung spanischer Pferde und Berber

im 17. Jahrhundert zu einem kräftigen, leistungswilligen und ausdauernden Wagenpferd gezüchtet, das sich sowohl für schwere landwirtschaftliche Arbeiten als auch als sicheres und zuverlässiges Jagdpferd eignet.

Im 18. und 19. Jahrhundert wird es häufig zum Aufbau und zur Verbesserung der Pferdezuchten auf dem europäischen Festland eingesetzt.

Seine hervorragenden charakterlichen Eigenschaften, seine Leistungsbereitschaft und seine imponierende Erscheinung haben dem Cleveland Bay, dem klassischen Karossier Englands, seit über 200 Jahren die Türen des königlichen Marstalls in Großbritannien geöffnet.

Durch eine systematische „Veredelung“ mit englischen Vollblütern entsteht ab 1885 der New Cleveland Bay oder Yorkshire Coach Horse, das nach seiner Ablösung durch den technologischen Fortschritt wieder in die Zucht der Ursprungsrasse eingeht. Der Einfluss englischen Vollbluts in der Rasse des Cleveland Bay führt zwar zu hervorragenden, belastbaren und großrahmigen Jagdpferden, hat aber der Rasse im Allgemeinen geschadet.

Auf Grund einer nur mehr sehr schmal vorhandenen, rein gezogenen Stutenbasis ist das Fortbestehen der Rasse Cleveland Bay stark gefährdet.

Farben: stets braun, Stockmaß: 163-172 cm.



Cleveland Bay - Foto: www.boblangrish.com

Norfolk Trotter

„Der Langstreckenläufer“

(Wird auch als Norfolk Roadster, Yorkshire Trotter oder Yorkshire Roadster bezeichnet.)

Der Norfolk Trotter ist eine bereits ausgestorbene Pferderasse aus Norfolk in Ostengland mit bedeutendem Einfluss auf verschiedene englische Pferderassen und die Anfänge der modernen Traberzucht.

Die Wurzeln der Zucht des großrahmigen und ausdauernden Reit- und Fahrpferdes mit den raumgreifenden Trabbewegungen geht zurück in das frühe 16. Jahrhundert des englischen Königs Heinrich VIII.

Zu seiner Zeit ist der Norfolk Trotter wahrscheinlich das am meisten verbreitete Universalpferd für die Bewältigung großer Strecken im berittenen und bespannten Überlandverkehr.

In seiner unterschiedlichen Namensgebung kommt die Bedeutung des Wege- und Straßennetzes für den Verkehr in England und die mit den befestigten Böden am besten geeignete Gangart Trab für eine schnelle Fortbewegung zum Ausdruck.

Durch einen gezielten Einfluss des englischen Vollbluts in der Zucht des Norfolk Trotters wird eine wesentliche Verbesserung von Ausdauer und Schnelligkeit innerhalb der Rasse erreicht und die Durchschnittsgeschwindigkeit auf zurückgelegten Strecken auf über 20 km/h angehoben.

Als Stempelhengst gilt der 1755 geborene Original Shales, dessen Wurzeln über seinen Vater Blaze, Sohn des ersten berühmten Rennpferdes Flying Childers, auf den Begründer der englischen Vollblutzucht Darley Arabian zurückgehen.

Eine große Bedeutung hat der Einsatz des Norfolk Trotters für die Zucht verschiedener Rassen in England und für die amerikanische Traberzucht.

Das Hackney-Pferd – „Der Extreme“

Durch eine starke Einkreuzung von Norfolk Trotter oder Yorkshire Roadster wurde das Hackney-Pferd als ausdauerndes, arbeitswilliges und elegantes Reit- und Wagenpferd mit lebhaftem Temperament und raumgreifender Trabaktion für die Bewältigung langer Strecken gezüchtet.

In dieser Ausprägung hat sich der Hackney für repräsentative Anspannungen sowie für den Einsatz in allen Bereichen des Fahrsports bestens bewähren können und war als auffälliges und ausdrucksstarkes Fahrpferd äußerst beliebt.

Bayern Aktuell

In der heutigen Zucht jedoch findet eine Spezialisierung des Hackneys auf maximal kadenzierte spannungsgeladene Trabbewegungen mit maximal ausgereizt hoher Trabaktion zum spektakulären Showpferd vor allem in den U.S.A statt.

Diesem einseitigen Zuchtziel fallen leider positive Eigenschaften der ursprünglichen Rasse, die für einen vielseitigen Einsatz ausschlaggebend sind, zum Opfer.

Farben: Rappen, Braune, häufig Füchse
Stockmaß: 145-165 cm

Der Welsh Cob – „Der Leistungswillige“

Der Welsh Cob besticht durch seine raumgreifende und kraftvolle Trabaktion und durch seine Leistungsbereitschaft.

Durch Einkreuzungen spanischen Blutes bei Welsh Mountain Ponys im 11. und 12. Jahrhundert, entstand der sogenannte Powys Cob sowie das schwere Welsh Cart Horse.

Der Einsatz des Norfolk Trotters und des Yorkshire Coach Horses mit veredelndem arabischen Blut in einer weiteren Umzüchtung des 18. und 19. Jahrhunderts ergaben den heutigen Typ des Welsh Cob.

Seine Verwendung fand der Welsh Cob im Militär als mutiges und unerschrockenes Zugpferd, als Truppenpferd der berittenen Infanterie und für die Durchführung unterschiedlicher Fuhrdienste in Stadt und Land. Seine auffallende Beliebtheit als gefragtes Reit- und Wagenpferd ist bis zum heutigen Tag ungebrochen.

Farben: meist Braune, Rappen und Füchse
Stockmaß: 148 - 158

Der Cob – „Gentleman’s Gentleman“

Eine Besonderheit in England und Irland ist die Kreuzungszucht, in der unterschiedliche Kaltblutrassen sowie der Cleveland Bay und der Welsh Cob mit Pferden mit hohem „Blu-

tanteil“ gepaart werden. Ein Ergebnis davon ist der Cob, der mit seinem ansprechenden Typ keine Pferderasse mit geregelter Zuchtplanung darstellt, jedoch in seinem Erscheinungsbild klaren Vorstellungen zu entsprechen hat.

Zuchtziel ist ein mittelgroßes Pferd mit kraftvollem, muskulösem Körperbau und ausgeglichener und umgänglicher Charakter. Aus diesem Grund wird der Cob als „Gentleman’s Gentleman“ bezeichnet. Typisch für den Cob ist eine gestutzte Mähne, um den sportlichen Eindruck zu verstärken. Cobs werden sowohl als Reitpferde als auch als Wagenpferde eingesetzt.

Farben: alle Farben, Stockmass: 152 cmbis 160 cm

Kaltblutrassen in Britannien

In England und Irland spielten die Kaltblutrassen eine bedeutende Rolle in der Landwirtschaft, für den Personen- und Güterverkehr, gelegentlich für repräsentative Anspannungen und als Zuchtgrundlage für die in England und Irland beliebten Kreuzungsprodukte mit höherem Blutanteil.

Shire Horse – „Der Riese“

Das Shire Horse ist die größte Pferderasse der Welt und geht ursprünglich auf das so genannte „Große Pferd“ des Mittelalters zurück, das während des 16. und 17. Jahrhunderts von Friesischen Pferden stark beeinflusst wurde.

Als erster Stempelhengst gilt Packington Blind Horse, der in den Jahren 1755 bis 1770 in Ashby-de la-Zouche aufgestellt war und im ersten Stutbuch von 1878 verzeichnet ist.

Seine auffallende Erscheinung, seine Leistungsbereitschaft und sein ausgeglichenes Temperament haben dem Shire Horse bis zum heutigen Tage viele Sympathien und eine große Beliebtheit eingebracht. Aus diesem Grund wird das Shire Horse über seinen Einsatz als Arbeitspferd hinaus häufig auch für repräsentative Anspannungen verwendet. Die Graf-



Shiremeiers Maurice - Foto: Robert Mittelmeier

schaften (Shires) der Midlands haben seinen Namen geprägt.

Farben: meist Braune, und Rappen mit stark ausgeprägten Abzeichen, Stockmaß: 165-195 cm

Suffolk Punch – „Der Dicke“

Das englische Wort „Punch“ bezeichnet ein schweres gedrungenes Kaltblutpferd.

Der Suffolk Punch in seiner typischen Fuchsfarbe als Erbe seines züchterischen Ursprungs durch Stuten aus Flandern, ist die älteste und reinste Kaltblutrasse in England. Der Suffolk Punch stammt von dem 1768 geborenen Hengst Ufford (Orford) ab, der wegen seines Besitzers auch „Crisp’s Horse“ genannt wurde.

Die gut angelegte Trabbewegung des Suffolk Punch wurde durch Einkreuzungen von Norfolk Roadsters noch verbessert.

Farben: Füchse, Stockmaß: 165-170 cm

Clydesdale - „Der Schotte“

Im Clyde Valley bei Lanarkshire in Schottland wurde auf der Zuchtbasis vorhandener Landrassen durch gezielte Einkreuzung importierter Hengste aus Flandern im 18. Jahrhundert und des Shire Horses ein kraftvolles Kaltblutpferd mit raumgreifenden Bewegungen gezüchtet.

Im Erscheinungsbild etwas leichter als das Shire Horse fand der Clydesdale schnell wegen seiner imposanten Erscheinung und seiner Leistungsfähigkeit großen Zuspruch nicht nur in Großbritannien, sondern vor allem auch in den U.S.A., Kanada, Neuseeland und Australien.

Farben: meist Braune; selten Rappen und Schimmel; bevorzugt mit auffallenden Abzeichen im Gesicht und an den Beinen, Stockmaß: 165-193 cm



www.kuehnle.de
 KÜHNLE

KÜHNLE Kutschenmanufaktur GmbH & Co. KG
 Gründelweg 66 - D-72221 Haiterbach-Beihingen
 Tel.: +49(0)7456/801 - Fax: +49(0)7456/804
 E-Mail: info@kuehnle.de

KÜHNLE – Qualitätskutschen für Turnier, Freizeit, Tourismus, Ausbildung und Sammler

Irish Drought - „Der starke Ire“

Durch die züchterische Einkreuzung schwerer Pferde aus Frankreich und Flandern im 12. Jahrhundert und einer späteren Veredelung durch den Einfluss spanischer Pferde entstand auf den kalkhaltigen Weiden und im milden Klima Irlands ein starkknochiges und athletisches Arbeitspferd, das als robustes Jagdpferd und zuverlässiges Reitpferd im Gelände eine besondere Fähigkeit im Überwinden schwieriger Hindernisse entwickelte.

Durch seine auffallende Springveranlagung ergeben Kreuzungsprodukte mit geeigneten englischen Vollblütern ausgezeichnete Jagd-, Vielseitigkeits- und Springpferde von internationalem Ansehen, den berühmten Irish Hunter.

Das Irish Drought findet neben seinem Einsatz als ausdauerndes Arbeits- und Jagdpferd auch Verwendung für repräsentative Anspannungen als schwerer Karossier.

Farben: Braune, Fuchse, Schimmel, selten Schecken
Stockmaß: 160-175 cm

Die britischen Ponyrassen

Vor über 10.000 Jahren kam es zu einer Einwanderung von Ur-Pferden aus der Tundra nach Großbritannien.

In ihrer Anpassung an die kargen und unwirtlichen Voraussetzungen des Landes und durch züchterische Einflüsse des Menschen entstanden verschiedene ursprüngliche Ponyrassen, die zum Teil als Trag- und Arbeitstiere in den unwegsamen Regionen eingesetzt wurden. Hier zu erwähnen sind das Shetland-, das Highland-, das Dales-, das Fell- und das Exmoor- und Dartmoorpony.

Ursprüngliche Ponyrassen Großbritanniens, die durch den Einfluß orientalischer Pferde der römischen Besatzungsmacht geprägt wurden, sind das Welsh Mountain Pony, das Welsh Pony und das Welsh Pony im Cob-Typ.

Für den Fahrsport von größerer Bedeutung sind das New Forest-, das Connemara- und das Hackney Pony.

New Forest Pony

In ihrem Ursprungsgebiet in Großbritannien existieren noch heute unter staatlicher Obhut auf ausgewiesenen Flächen frei lebende New Forest Ponys.

Eine gezielte Zucht findet jedoch heute hauptsächlich in Gestüten und in privaten Zuchtbetrieben statt.

Das vielseitig veranlagte, großrahmige Allround Pony mit deutlicher Blutprägung ist wegen seiner Leistungsbereitschaft und seines guten Charakters auch bei engagierten Reitern und Fahrern sehr beliebt und erfreut sich einer regen Nachfrage.

Trotz einer ursprünglich breiten Blutzufuhr unterschiedlicher englischer Pferde- und Po-



Showprogramm mit Hackneys, Munich Indoors 2009 - Foto: Isabel Tenbrink www.pixelhorse.de

nyrassen wurde das New Forest Pony stark von den Bedingungen seines Lebensraums geprägt.

Einen deutlichen züchterischen Einfluss hinterließ der Einsatz englischen Vollbluts um 1765 durch den Hengst Marske, Vater des legendären Rennpferdes Eclipse und arabischer Hengste im folgenden Jahrhundert durch das englische Königshaus.

Farbe: alle Farben, keine Schecken, **Stockmaß:** 142 cm bis 148 cm

Das Connemara Pony

Das Connemara Pony stammt von Irlands Westküste und ist die einzige Ponyrasse der „Grünen Insel“.

Als vorzügliches Sportpony mit exzellenter Springveranlagung und genügend Größe, um von Jugendlichen und leichten Erwachsenen geritten werden zu können, erfreut es sich größter Beliebtheit und Nachfrage als leistungsbereites und zuverlässiges Reit- und Fahrpony.

Durch eine gezielte Einkreuzung von Berbern und spanischen Pferden entstand im 16. und 17. Jahrhundert der wegen seiner Wendigkeit und Robustheit legendäre Irish Hobby.

Im 19. Jahrhundert erfolgte auf staatliche Veranlassung eine geregelte Blutauffrischung mit arabischen und englischen Vollblütern, Welsh Cobs, Norfolk Roadsters und Irish Draughts. Der Zuchteinsatz von Hackney Ponys war wegen des mangelnden Erfolges nur von kurzer Dauer.

Cannon Ball, Enkel des Welsh Cob Hengstes Prince Llewellyn, ist als erster Vererber im Stutbuch verzeichnet.

In neuerer Zeit überzeugten in der Zucht des Connemara Ponys Carna Dun von Little Hea-

ven xx und Clonkeehan Auratum von Naseel ox.

Trotz der breiten Blutzufuhr unterschiedlicher englischer Rassen in seiner Zuchtgeschichte besticht das Connemara Pony durch einen einheitlichen Rassetyp mit der Härte und Robustheit seiner irischen Heimat.

Farbe: alle klaren Farben, **Stockmaß:** 140 cm bis 148

Das Hackney Pony

Das Hackney Pony hat die gleichen züchterischen Wurzeln wie das Hackney Pferd.

Aus diesem Grunde sind sie in einem gemeinsamen Stutbuch zusammengefasst.

Gründer dieser selbstbewussten und eleganten Ponyrasse mit raumgreifender Trabbewegung und hoher Knieaktion ist Christopher Wilson of Kirkby Lonsdale in Cumbria.

Mit seinem Hengst Sir George, dessen züchterische Wurzeln als Nachkomme eines Norfolk Trotters über den legendären Norfolk Phänomenon bis zu Flying Childers zurückgehen, gelang es Christopher Wilson auf einer Stutenbasis von Welsh- und Fellponys das Hackney Pony zu konsolidieren.

Die robuste Haltung verlieh dem Hackney Pony Härte und begrenzte sein Körperwachstum.

Das Hackney Pony brilliert wie sein großer Verwandter, das Hackney Pferd, mit auffallenden Trabbewegungen, Eleganz und Leistungsbereitschaft im klassischen Fahrsport, wird aber heute unter Vernachlässigung wichtiger Eigenschaften als reines Showpony gezüchtet.

Farbe: alle Farben, **Stockmaß:** 125 cm bis 142 cm

HB/JS

Bayern Aktuell

Postkutschen-Strecken in England

Es war eine Revolution, als die Oberste Postbehörde sich 1784 dazu entschloss, die Mail Coaches, die der Personenbeförderung dienen, auch zum Posttransport einzusetzen. Vorausgegangen war eine Verbesserung im Straßenbau durch das System der Mautstraßen, das sich zwischen 1750 und 1773 stark verbreitete.

Die erste Poststrecke war am 2. August 1784 die populäre Route von London nach Bristol mit einer Verlängerung nach Bath. Durch diesen Erfolg begünstigt, ließ die Regierung Pitt andere Poststrecken zu. Sie etablierten sich im März 1785 auf den Straßen von Norfolk und Suffolk und zwei Monate später gab es eine durch Südengland querlaufende Postlinie zwischen Bristol und Portsmouth. Im Sommer 1785 wurden die nordöstlichen und nördlichen Dienste nach Leeds, Manchester und Liverpool ausgebaut. Im Oktober 1785 fuhren Postkutschen zwischen Gloucester und Swansea im Westen, Carmarthen und Milford Haven in Wales, zwischen Worcester, Birmingham und Shrewsbury, Oxford, Chester und Holyhead sowie von Carlisle im Nordwesten nach Dover und Exeter im Süden und Südwesten. Die längste Süd-Nord-Verbindung entstand im Sommer 1786. Der Postweg über annähernd



Postkutsche - Foto: Archiv Brindel

400 Meilen nach der schottischen Metropole Edinburgh konnte innerhalb von 60 Stunden bewältigt werden, immerhin nach vielleicht dreißig Pferdewechseln, während Post für den Transport vor 1750 auf dieser Strecke 85 Stunden und ab 1757 immerhin noch 82 Stunden benötigt hatte.

Die Blütezeit der englischen Pubs begann als direkte Folge dieser Entwicklung.

Durch die weiteren technischen Verbesserungen im Straßenbau, insbesondere den einfachen neuen Straßenbelag, einer Entwicklung des Schotten John Loudon McAdam (1756-1836), wur-

de das Transportwesen in Großbritannien schnell. McAdam sah sich durch den schlechten Wegezustand auf seinem Landgut und dessen Umgebung veranlasst, sich mit dem Straßenbau zu beschäftigen. Er schrieb 1816 und 1819 zwei Denkschriften und handelte praktisch. Nach seinen Ideen entwickelte er um 1815 eine ausreichende Entwässerung der Straßen und einen einfachen Straßenbelag, der aus verschiedenen Schichten bestand. Solche Befestigungen werden heute noch als „Makadam-Straßen“ bezeichnet.

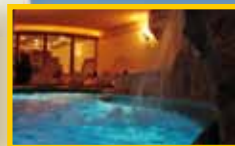
HB



Bild: Georgian Index - Internet

Das Reiter-Landhotel

für die ganze Familie in den Dolomiten Südtirols



Die Kinder vergnügen sich am Reiterhof –
die Eltern wandern, biken oder relaxen.
Mit den **FAMILIENREITERWOCHEN**
werden Urlaubsträume wahr.
vom 28. Mai – 2. Juli u. vom 10. September – 2. November 2011

- 7 Tage 3/4-Wohlfühlpension für 2 Erwachsene und 2 Kinder bis 12 Jahren*
- inklusive insges. 5 Reiteinheiten
- alle Leistungen der Olinger-Sommerngästekarte
- 2 Teilmassagen
- freie Benutzung der Wellnesseinrichtungen
- freier Eintritt ins öffentliche Freibad (29°C)

ab **1.050,- €**
im Familienstandardzimmer

* für Kinder älter als 12 Jahre berechnen wir einen Aufpreis von 170,- €, bei nur einem Kind erhalten Sie einen Rabatt von 10%.



Anspannungsstile

Jeder Anspannungsstil hat ursprünglich seinen eigenen, gewachsenen Fahrstil.

Der Anspannungsstil wird bestimmt von:

- der Wahl des Geschirrs (Brustblatt- oder Sielengeschirr für ungarische Anspannung; Kumtgeschirr für englische Anspannung; auch Brustblatt für Gala-, Land- und Arbeitsanspannungen)
- den dazugehörigen Gebissen,
- Bauart und Typ des Wagens,
- Kleidung des Fahrers und der Beifahrer
- Wahl des Pferdetyps bzw. dessen Zusammenstellung.

Wir unterscheiden 4 anerkannte Stilrichtungen:

1. Englischer Anspannungs- und Fahrstil
2. Ungarischer Anspannungs- und Fahrstil
3. Russischer Anspannungs- und Fahrstil
4. Amerikanischer Anspannungs- und Fahrstil



The Coachman

Englischer Anspannungs- und Fahrstil

Von ihm wurde Benno von Achenbach hauptsächlich beeinflusst. Er bedient sich:

- des Kumtgeschirrs
- der Kreuzleine (Achenbachleine)
- Kandaren mit festem und gebrochenem Mundstück (z. B. Liverpool-, Ellbogen-, Buxton-, Tilburykandare)
- der Bogenpeitsche

und teilt sich in:

Gala- und Halbgalaanspannung mit hauptsächlich aufwendig verzierten, meist reich bestickten Brustblattgeschirren, später auch Kumtgeschirre mit vergoldeten Beschlägen, entsprechend schwere Pferde vor Prunkkarossen (Barouche, Chariot, Landauer). Gefahren wurden solche Gespanne nur von Bediensteten in entsprechender Livree, oft auch nicht vom Bock, sondern vom Sattel aus („à la Daumont“).

Stadt- und Parkanspannung

Stadtanspannung: Omnibus, Coupé, Victoria, Landauer.

Parkanspannung: Park Coach, Char-à-Bancs, Break, Phaeton.

Landanspannung: mit schlicht gearbeiteten Kumt- und Brustblattgeschirren aus Schmierleder, oft unlackierte Naturholzwagen (Landratswagen, Jagdwagen), schlichte Kleidung mit weichem Hut.

Bei englischer Anspannung Unterscheidung zwischen *Selbstfahrerfahrzeugen* (Sitz des Fahrers besser als Beifahrersitze) und *Kutscherfahrzeugen* (Sitz des Kutschers schlechter als die der Beifahrer).

Selbstfahrer (Eigentümer): grauer Zylinder, Ketten als Aufhalter.

Kutscher (Dienstleister): schwarzer Zylinder, Lederaufhalter.

Unterscheidung der Fahrzeuge in Selbstfah-

rer-, Kutscher- und Personentransportfahrzeuge der Stadt-, Park- oder Landanspannung.

Ungarischer Anspannungs- und Fahrstil

Vertreten durch Tibor von Pettkó-Szandtners Fahrkunst:

- Brustblattgeschirr (überwiegend mit Schalanken)
- Ungarische Fahrleine mit „Wiener Fröschen“ oder „Brezel“
- Doppelringtrense oder Postkandare
- Stockpeitsche
- leichte Wagen: Esterhazy-, Jucker-, Jagdwagen (meist unlackiert)
- Fahrer: schlichter Anzug mit weichem Hut, Beifahrer: ungarische Nationaltracht
- leichte, schnelle Pferde („Jucker“), oft in beliebiger Farbzusammenstellung

Russischer Anspannungs- und Fahrstil

- leichte Geschirre mit vielen Verzierungen und Bändern (Glocken); Riemen anstelle der Schnallen (ungeeignet wegen der Kälte)
- ein- und dreispännig geht das Gabelpferd unter der „Dugá“ mit Glöckchen im Holzbogen
- Metallknöpfe auf der Leine als Peitschenersatz
- Fahrstil auf Schnelligkeit ausgelegt

Amerikanischer Anspannungs- und Fahrstil

Dieser Stil wurde beeinflusst vom Trabrennsport und dient sportlichen Ansprüchen.

- leichte (Traber-) Geschirre
- leichte Wagen (Buggy, Gig)
- schnelle Pferde (Traber, Gangpferde)
- Trabergerte
- Joke (verlängerte Deichselbrille) anstelle von Aufhaltern
- Fahrstil auf Schnelligkeit ausgelegt HB/JS

Bayern Aktuell

Fahrkunst einst und heute

Im August 1991 verfasste Leopold Graf von Rothkirch und Trach einen Aufsatz über die Fahrkunst einst und heute. Er richtet dabei seine Gedanken an alle Menschen, denen der Fahrsport am Herzen liegt. Gemeint sind jene, die das Fahren entweder zur eigenen Freude oder als Sport betreiben.

Dabei beklagt er, dass durch den Leistungsgedanken viel an Stil verloren ging und stellt die Frage, was aus dem kulturellen Erbe von Benno von Achenbach wurde. Er zitiert Prinz Philip, Oberst Max Pape, Dr. Heinrich Lehner, Karl Isele und andere, die alle durch das eigene Beispiel das Pferde gerechte Fahren hoch hielten.

Tibor von Pettkó-Szandtner wird ausdrücklich von ihm erwähnt, weil er als großer Verehrer Achenbachs viele Anregungen aufgenommen und in die ungarische Fahrlehre übertragen hat.

Graf von Rothkirch führt aus, dass viele erfolgreiche Turnierfahrer einseitig vom Leistungsgedanken getrieben werden und manche Veranstalter nur den publikumswirksamen Wettkampf (um jeden Preis?) in den Vordergrund stellen. Als Konsequenz sieht er, dass einige Funktionäre des Fahrsports möglichst alles vereinheitlichen wollen und damit die Vielfalt schwindet. Diese Vielfalt jedoch ist es, deren sich die VFD annimmt und die sie erhalten will. Das gilt für die Pferderassen und alle Reit- und Fahrstile und ist ohne Engagement und Pflege nicht möglich.

„Erfreuliche Entfaltungsmöglichkeiten für

alle Fahrer, die gern mit anderen in Wettbewerb treten möchten und nicht nur den reinen Leistungssport bevorzugen, gibt es auch heute wieder. Distanzfahren, Präsentationswettbewerbe, Stilprüfungen, Kür mit Musik und neue Tandemprüfungen werden angeboten“, so schreibt er. Zwischenzeitlich hat sich zusätzlich das einspännige Fahren verstärkt etabliert. In all diesen Fahrsparten kann das korrekte Fahren gepflegt und fachgerecht stattfinden. Als Fazit sieht Graf von Rothkirch, dass sich Achenbach nicht nur an historische Überlieferungen geklammert,

sondern auch neuen Elementen geöffnet hätte, wenn sie zweckmäßig und elegant sind, „den Pferden zuliebe und uns zur Freude“.

Leopold Graf von Rothkirch und Trach war Ehrenpräsident des Deutschen Reit- und Fahrverbandes und ab 1969 nationaler, ab 1971 internationaler Fahrrichter und zudem begeisterter Reiter. Er entstammte dem Familiengut Römerberg bei Kassel. Im Alter von 86 Jahren verstarb er am 27. Oktober 2009 in Bonn. **HB**



Gala-Vierspänner, vom Sattel aus gefahren „à la Daumont“ - Foto: Dr.J. Schwarzl, Archiv Mönch

Zu guter Letzt - das Schlusswort

Die Säulen der europäischen Fahrkultur sind die ungarische und englische Fahrtradition.

Ihre Vertreter Tibor von Pettkó-Szandtner und Benno von Achenbach haben wir aufgrund ihrer Lebensleistung und ihres Verdienstes um den Fahrsport in unserer VFD Sondereidition von Bayern Aktuell gewürdigt. Durch unseren Beitrag hoffen wir, neue Freunde für den Fahrsport gewinnen zu können, den Fahrsportinteressierten neue Einblicke in die Geschichte und Kultur des Fahrens zu ermöglichen und neue Impulse zu setzen.

Das Bemühen von Tibor von Pettkó-Szandtner und Benno von Achenbach war es, die Fahrkultur zu erhalten und den Fahrsport zu fördern: Ihre Fahrlehren haben Allgemeingültigkeit für jeden, der sich ernsthaft mit dem Fahren beschäftigt und sich verantwortungsvoll mit seinem Gespann in der freien Natur

bewegt. Das gefahrene Pferd ist ein besonderes und wertvolles Lebewesen und Kulturgut. Bei vielen Menschen lässt allein sein Anblick das Herz höher schlagen und es gilt, seine Einzigartigkeit und die Vielfalt der unterschiedlichen Rassen zu erhalten.

Die VFD ist in ihrem Ausbildungsangebot beiden Fahrlehren in besonderer Weise verpflichtet und stellt die Sicherheit im Fahrsport sowie ihre Verbundenheit und Verantwortung dem Pferd gegenüber in den Vordergrund. Nicht der übertriebene sportliche Ehrgeiz, der die natürlichen Bedürfnisse des Pferdes ignoriert und das Aus vieler über Jahrhunderte gewachsener Kulturpferderassen und ihrer einzigartigen Tugenden und Charaktereigenschaften bedeutet, sondern die harmonische und verantwortungsvolle Zusammenarbeit zwischen Mensch und Pferd sind ihr Anliegen.

Für den verantwortungsvollen Reit- und Fahrsportinteressierten bietet die VFD ein umfassendes und anerkanntes Ausbildungsprogramm, das den individuellen Wünschen und Möglichkeiten eines jeden entspricht und gerecht wird.

Für unsere qualifizierten VFD Übungsleiter und die, die es werden wollen, bietet die VFD ein großes Betätigungsfeld, in dem das Glück auf Erden wirklich noch etwas mit Pferden zu tun hat.

Horst Brindel

VFD-Fahrbeauftragter und VFD Übungsleiter und Prüfer Fahren

Josef Schrollhammer

Pferdewirtschaftsmeister und VFD Übungsleiter Fahren



Bayern Aktuell

Die Fahrausbildung bei der VFD

Eingangsstufen	
Pferdekunde	Grundkenntnisse rund um das Pferd
Pferdehaltung	die Pflicht für jeden Pferdehalter, der seine Pferde selbst versorgt und alle Pensionsbetreiber
Schnupperfahrkurse	als idealer Einstieg für den Anfänger und Fahrsportinteressierten
Basis Fahrkurs	Junior Fahrprüfung für unsere Jüngsten
Beifahrer Ausbildung	Beifahrer-Unterweisung für den qualifizierten Helfer und „Co-piloten“
Grundstufen	
Fahrerpass I	als Eignungsprüfung für die aktive Teilnahme am Straßenverkehr und das Fahren im Gelände
Fahrerpass II	für den ambitionierten Wanderfahrer
Prüfung Fahren	das anspruchsvollere Fahren
Aufbaustufen	
Fahrerpass III	für den Fahrtenführer zur Leitung einer Aus- oder Wanderfahrt mit mehreren Gespannen
Zusatzstufe Landwirtschaftliche Anspannungen	für die Arbeit mit Pferden
Zusatzstufe Fahren von Mehrspännern	die Herausforderung
Zusatzstufe Gewerbliches Fahren	in Anlehnung an die Anforderungen der zuständigen Berufsgenossenschaft

Für nähere Einzelheiten fordern Sie bitte die Faltblätter Fb 104, Fb 203 und Fb 409 an; weitere Informationen gibt es im Jahrbuch der VFD Bayern, der Verbandszeitschrift „Pferd und Freizeit“ und unter www.vfdnet.de in den Rubriken Ausbildung, Fahren und Veranstaltungen.

Termine

finden Sie in **Pferd & Freizeit** und auf www.vfd-net.de und im **Jahrbuch der VFD Bayern**.

Kleinanzeigen

Braunes 1a Bindegeschirr aus Leder, Größe: Endmaß Pony bis leichtes Warmblut, mit blauem Unterlageset, VB 250 €, Martin Frommer *Tel. 08122 / 54301 abends*

Kutsche Buggy, BJ 1998, 1-u.2-spännig gepflegt, techn.OK, Grün, Stahlausf., Stahlräder Dm. 70 cm, VB 1.250€, *Tel. 0170/5201743*

Schnupper-Fahren

Schnupperfahren soll all jenen, die schon immer das Kutsche fahren ausprobieren wollten, bequem Gelegenheit dazu zu geben. Solche Fahrten dauern schon einen ganzen Tag, es gibt eine Mittagspause und natürlich muss beim Ein- und Ausspannen mitgeholfen werden. Ein wenig Theorie, reichlich Gelegenheit zum Fragen und viel Spaß!

Da wir das in diesem Jahr zum ersten Mal anbieten gibt es noch nicht überall solche Möglichkeiten; dann einfach bei unserer Landesgeschäftsstelle nachfragen! Dort kennt man alle Fahrer, die solche Fahrten anbieten können. *DK*



Impressum

Redaktion

Bayern Aktuell - Eine Beilage der Vereinigung der Freizeitreiter und -fahrer Landesverband Bayern e.V.
Landshamer Str. 11
81929 München
Tel 089 130 11 483 (Di und Do von 9.⁰⁰ - 17.⁰⁰ Uhr)
Fax 089 130 11 484
info@vfd-bayern.de

Gesamtherstellung

Kastner Medien
Kastner AG
Schloßhof 2 – 6
85283 Wolnzach
Tel. 08442 / 92 53-0

Grafikdesign, Satz

pixelhorse | grafik- und webdesign
85462 Eitting, Tel. 081 22-22 80 179
www.pixelhorse.de

Anzeigen

Frau Eva Böckl
eboeckl@kastner.de
Tel. 0174 33 62 917
Fax: 08442 2289

Redaktionelle Beiträge bitte direkt an die Redaktion beilage@vfd-bayern.de senden.

Kostenlose Kleinanzeigen nur für Mitglieder, maximal 3 Zeilen 100 Zeichen mit Leerzeichen - ohne Foto: per eMail **unter Angabe der Mitgliedsnummer** an beilage@vfd-bayern.de, oder über das Formular auf der Homepage www.vfd-bayern.de.