

Josef Schrallhammer | Horst Brindel

Mit allen Leinengriffen
im großen Anhang



Fahrkompendium **UNGARISCH FAHREN**

Inhalt

Impressum	2
Zum Geleit ...	3
Vorwort	7
Bedeutende Vertreter der ungarischen Fahrkunst	10
Kurzbiografie - Graf Dionys Széchényi de Sárvár-Felsövidék	13
Leben und Werk	13
Kurzbiografie - Tibor von Pettkó-Szandtner von Felsödriethoma	21
Leben und Werk	22
Gespannfahren in Ungarn heute - László Tóth	25
Über die Artikelserie im Fachmagazin „Der Kutschbock“	29
1. Fahrstile im Wandel: Die Vielfalt entdecken	30
Die Faszination des Anspannens und Fahrens	30
Unterschiede nicht isoliert betrachten	31
Tabelle Fahrstile	33
Wegbereiter der klassischen Fahrweisen	35
Tabelle Leinencharakteristik	35
Leder contra Kunststoff	37
2. Fahrstile im Wandel: “Achenbach – Ungarisch“	38
Faszinierende Fahrsysteme jenseits von Achenbach	38
Ungarisch Fahren – “A magyar kocsizás“	38
Geschichtliche Bedeutung der ungarischen Fahrkultur	41
Die ungarische Leinenhaltung: Effektiv und einfach	42
Die Széchényi-Leine	43
Die “Wiener Leine“ oder die “Französische Leine“	44
Die Leinenaufnahme: Neu für Ungarns Fahrer	45
3. Fahrstile im Wandel - Die ungarische und englische Leinenhaltung	46
Die Grundhaltung	47
Die Gebrauchshaltung	49
Die Arbeits- und Dressurhaltung	50

Die Anwendung der Gebrauchshaltung	51
Das Verkürzen der Leinen/Ungarisch	51
Das Verlängern der Leinen/Ungarisch	53
Das Filieren	54
Fahren mit der Sieltec-Leine	56



Titelfoto und Foto oben - www.archivboiselle.com

4. Fahrstile im Wandel - Vierspännig Fahren auf ungarische Art	58
Umlernen nicht nötig	59
Die ungarischen Leinen und ihre Handhabung	62
Fahrtrichtungskorrekturen	64
Wendungen mit und ohne Widerstand	65
Übergabe der Leinen von der rechten in die linke Hand/Grundhaltung	70
Besonderheiten bei Wendungen mit Mehrspännern	71
5. Fahrstile im Wandel - Die Entwicklung des Zweihandsystems	73
Das richtige Verhältnis der Leinen bei der ung. Zweispännerleine	75
Verschiebbare Klammern für den beidhändigen Gebrauch	76
Effiziente sowie sichere Leinenführung durch das Zweihandsystem	78
Traditionelle Anspannungen und Fahrweisen verdienen Beachtung	78

Die korrekte Leinenhaltung beim Zweihandsystem	81
Wendungen im Zweihandsystem	82
Fahrtrichtungskorrekturen	85
Die drei Grundsäulen des Gespannfahrens	85
Die ungarischen Pferdegeschirre	87
Die ungarischen Leinen	89
Die ungarische Peitsche	90
Die ungarischen Wagentypen	91
Die ungarische Kleidung für Fahrer und Beifahrer	92
Die ungarischen Traditionsrassen	93
Grußadressen	109
Anzeigen	114
Nachwort und Dank	120
Literatur- und Quellenverzeichnis	122
Abbildungsnachweis	127
Anhang Leinengriffe	129
Hinweise zum Anhang	130
Leinenaufnahme und Aufsteigen auf die Kutsche	133
Inhaltsübersicht zur Leinenführung	136
Leinengriffe Zweispänner	138
Leinengriffe für Vier- und Mehrspänner	172
Leinengriffe Zweihandsystem	185
Allgemeine Hinweise zum ungarischen Fahren	190
Übereinstimmung mit den Grundsätzen der Fahrlehre	194
Glossar	196
Die Autoren	200
Die ungarische Zweispännerleine: Die Dénes-Széchenyi-Leine	203

VORWORT
zum Fahrkompendium UNGARISCH FAHREN
Ungarisch Fahren bedeutet Kultur, Philosophie und Erfolg

Mit ihren schnellen Pferden und erfolgreichen Fahrerteams sind die ungarischen Pferdegespanne bei allen großen Veranstaltungen eine Bereicherung. Sie sind echte Hingucker und sorgen für Tempo und Rasanzen. Auch beim CHIO in Aachen, dem Weltfest des Pferdesports, sind sie seit jeher die Lieblinge des Publikums.

Die ungarische Reit- und Fahrkultur wurde seit der Hochblüte der Fahrkultur vor 150 Jahren durch zwei herausragende Persönlichkeiten geprägt –

Graf Dionys (Dénes) Széchényi de Sárvár-Felsövidék
und
Tibor von Pettkó-Szandtner von Felsödriethoma

– denen wir unsere Veröffentlichung zum Fahren auf ungarische Art widmen.

Infolge der Dominanz des Systems nach Achenbach wird diese Art des Fahrens bedauerlicherweise oftmals nachrangig behandelt. Dass es dazu keinen Zwang, sondern allenfalls persönliche Präferenzen geben sollte, möchte unser Essay unterstreichen.

Das Wirken der beiden Grandseigneurs des ungarischen Fahrens, Graf Dionys Széchényi de Sárvár-Felsövidék und Tibor von Pettkó-Szandtner, stellen wir an den Eingang unserer Betrachtungen zum Fahren auf ungarische Art.

Dabei bildet das Kernstück unserer Veröffentlichung eine Reihe von fünf Fachveröffentlichungen im Fahrermagazin "Der Kutschbock". Mit diesen Aufsätzen als Grundlage wurde das vorliegende Ringbuch mit einer Vorstellung der beiden historischen Größen des ungarischen Fahrens ergänzt. Ausführliche Angaben zum stilistischen und alltäglichen Umfeld des ungarischen Fahrstils runden die Gesamtbetrachtung ab.

Zusätzlich zur Vermittlung eines fundierten Wissens über das ungarische Fahren ist dieses Kompendium auch zum Gebrauch auf dem

Kutschbock gedacht. Das handliche Format und die Ringheftung ermöglichen es, spezielle Leinengriffe im Detail nachzusehen und am Kutschbock oder am Fahrlehrgerät praktisch umzusetzen.

Wir teilen unsere Begeisterung für das Fahren auf ungarische Art mit S.K.H. Ludwig Prinz von Bayern, der sich zeitlebens für diese Art des Fahrens einsetzte und im Vorwort der deutschen Veröffentlichung des Standardwerkes "A magyar kocsizás – Ungarisch Fahren" seine begeisterte Empfehlung aussprach. Durch verwandtschaftliche Bindungen und Ländereien in Ungarn vor dem Zweiten Weltkrieg war auch das königliche Haus Wittelsbach vertraut mit den ungarischen Pferderassen und der Fahrkunst Ungarns.

Für uns als Vertreter der VFD (Vereinigung der Freizeitreiter und -fahrer in Deutschland e.V.) bedeutet die Auseinandersetzung mit der ungarischen Fahrkultur nicht nur, bewährte Traditionen am Leben zu erhalten und neue Perspektiven zu erschließen, sondern darüber hinaus auch offen zu sein für Neues, Fragen zu stellen und Freiräume zu bewahren. Dabei müssen Alternativen zugelassen werden, um individuellen Bedürfnissen von Pferd und Mensch gerecht zu werden und seinen Partner Pferd zu verstehen.

© Horst Brindel/Josef Schrollhammer 2015

Die Verfasser Horst Brindel und Josef Schrollhammer sind Übungsleiter und Prüfer Fahren bei der Vereinigung der Freizeitreiter und -fahrer in Deutschland e.V.

VFD-Bundesverband



Bundesgeschäftsstelle

*Zur Poggenmühle 22
27239 Twistringen*

*Tel: 04243 942404
Fax: 04243 942405
www.vfdnet.de*



VFD-Bayern
Landesgeschäftsstelle

*Landshamer Str. 11
81929 München*

*Tel. 089-130 11 483
Fax 089-130 11 484
www.vfd-bayern.de*



Josef Schrollhammer - New Forest Ponys in ungarischer Festanspannung im Zweihandsystem



Horst Brindel - Connemara Ponys in ungarischer Alltagsanspannung

Die ungarische Fahrkunst und ihre bedeutenden Vertreter

Graf Dionys (Dénes) Széchényi

Gustav Steinbrecht – Vater der deutschen Reitlehre – drückt seine hohe Anerkennung gegenüber **Graf Dionys (Dénes) Széchényi**, einem der großen Förderer der Kultur des Fahrens mit Pferd und Wagen im 19. Jahrhundert, mit folgenden Worten aus:

“Die schönen Künste erzeugen wahrhaft Schönes nur, wenn sie sich in den Grenzen des Natürlichen halten.“

Dénes Széchényi de Sárvár-Felsővidék fand durch seine Lehrschriften, seinen Einsatz für eine Weiterentwicklung der Reit- und Fahrkultur und für die Verbesserung der Grundlagen eines zeitgemäßen Reit- und Fahrsports in den angesehenen Fachkreisen seiner Zeit im In- und Ausland die Anerkennung, die ihm nachfolgende Generationen bedauerlicher Weise schuldig blieben.



*Furioso-Vierspänner in bester Aufrichtung. Fahrer: Kruchio László
Foto: Hajba Nándor, Budapest*

Tibor von Pettkó-Szandtner

Dr. Ekkehard Frielinghaus, Tierarzt, Landstallmeister, Mitbegründer und langjähriger Generalsekretär der Freunde des Arabischen Pferdes und späterer Präsident der internationalen Shagya-Araber-Gesellschaft, sowie Verfasser zahlreicher anerkannter Fachpublikationen, würdigt **Tibor von Pettkó-Szandtner** als den "genialsten und erfolgreichsten Araberzüchter des 20. Jahrhunderts":

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

Das Gestüt in Sárvár kam über die Erzherzogin von Modena-Este im Jahre 1875 in Wittelsbachschen Besitz, wo es bis 1945 verblieb. Eine langjährige Freundschaft verband S.K.H. Ludwig Prinz von Bayern und Tibor von Pettkó-Szandtner. Auch teilten beide das Faible für ungarisches Fahren und die ungarischen Pferde. Die Rasse der Sárvárer ist in den Leutstettener Pferden erhalten. Sie gelten als edle Halbblüter und stehen heute leider auf der Roten Liste der gefährdeten heimischen Nutztierassen,

Tibor von Pettkó-Szandtner selbst gibt für das Entstehen seines umfangreichen Standardwerkes über die ungarische Fahrkultur "A magyar kocsizás" – Ungarisch Fahren – folgende Begründung:

“Ich habe mein ganzes Leben dem Studium der ungarischen Fahrmethode gewidmet, und ich will versuchen, in diesem Buch die ursprüngliche, altungarische Fahrart sozusagen in Noten zu setzen, so, daß wir uns zwar dem gewaltigen modernen Verkehr anpassen, aber doch der ungarischen Fahrtechnik, der Anspannung getreu bleiben, schön, sauber, klug und zweckmäßig fahren können.

Ich wäre glücklich, würde ich mit meinem Werk unsere einst so weltberühmte, alte Fahrkunst, diesen schon fast vergessenen und verlorengegangenen Teil der ungarischen Kultur, für die Zukunft retten können.“



Demonstration der ungarischen Fahrweise - Tibor von Pettkó-Szandtner und Benno von Achenbach gemeinsam auf dem Kutschbock



*Ungarischer Juckerzug - Fünfergespann aus Bábolna
Foto - www.archivboiselle.com*

Graf Dionys Széchényi de Sárvár-Felsövidék (1828-1892)

Grandseigneur der Reit- und Fahrkultur

Kurzbiografie

Dionys Széchényi de Sárvár-Felsövidék wurde am 07. September 1828 im ursprünglichen Stammsitz der Familie in Sopron-Horpács im Komitat Sopron (Ödenburg) geboren. Er entstammte einer bedeutenden ungarisch-österreichischen Aristokratenfamilie.

Seine Eltern waren Graf Lajos Maria Aloys Széchényi de Sárvár-Felsövidék (1781 – 1855) und Gräfin Franziska Gundaccar von Wurmbrand-Stuppach (1797 – 1873).

Graf Dionys Széchényi de Sárvár-Felsövidék war im diplomatischen Dienst und als ungarischer Staatsmann tätig. Am 22. April 1857 heiratete Graf Dionys Széchényi Marie Gräfin Hoyos Freiin zu Stichsenstein (1838 – 1926). Aus dieser Ehe gingen vier Kinder hervor.



Graf Dionys (Dénes) Széchényi

Graf Dionys Széchényi de Sárvár-Felsövidék veröffentlichte neben seiner Tätigkeit als ungarischer Staatsmann im diplomatischen Dienst und Großgrundbesitzer fundierte Lehrschriften und Beiträge sowie über viele Jahre als Husarenoffizier, passionierter Reiter und Herrenfahrer entstandene und erprobte "Gedanken über Reiten und Fahren". Graf Dionys Széchényi de Sárvár-Felsövidék starb im Alter von 64 Jahren am 28. September 1892 in Gutenstein/Niederösterreich, einem Stammsitz der Familie seiner Frau.

Leben und Werk

"Gedanken über Reiten und Fahren"

In seinem 1892 erschienenen Buch "Gedanken über Reiten und Fahren" schreibt Graf Dionys (Dénes) Széchényi über die Entwicklung der von ihm entwickelten Leinen:

"Man soll sich stets vor Augen halten, dass das Verschnallen der Leinen eine komplizierte Sache, selten genau zu bestimmen ist und dessen Folgen schwer vorauszusehen sind: Das ist gerade die Erklärung

dafür, dass Kutscher, die ihre Leinen richtig verschnallen und einstellen können, meist Fama hatten.“

Die nach ihm benannten 'Dénes-Széchényi-Leinen' wurden nicht nur ihrer Herkunft wegen als 'Ungarische' bzw. 'Wiener Leinen', sondern der damaligen Mode folgend und hinsichtlich ihrer großen Akzeptanz im In- und Ausland auch als 'Französische Leinen' bezeichnet.

Dieser Umstand, der sowohl der ungarisch-österreichischen Herkunft als auch der diplomatischen Tätigkeit dieses Grandseigneurs der Reit- und Fahrkultur entsprach, rief jedoch den Unmut eines der glühendsten Vertreter der ungarischen Fahrkultur, Tibor von Pettkó-Szandtner hervor, den er in seinem Standardwerk "Fahren auf ungarische Weise" ("A magyar kocsizás"), das im Jahre 1931 erstmals veröffentlicht wurde, wie folgt artikuliert:

"Dénes Szechényi, berühmter Herrenfahrer der 70er und 80er Jahre des vergangenen Jahrhunderts konstruierte eine Leine für Zweispänner, anfänglich als Hilfsmittel fürs Verschnallen gemeint. Doch als diese Leinen weiter bekannt wurden, hat man sie nach und nach nicht nur als Hilfszügel, sondern allgemein für den alltäglichen Gebrauch verwendet. Das hat sich dermaßen eingebürgert, dass heute unsere Sattler nur mehr solche Leinen für Zweispänner anfertigen, wenn wir nicht ausdrücklich andere Zügel in Auftrag geben.

Diese Leinen haben sich aber nicht nur bei uns, sondern auch in Wien verbreitet, da sie sowohl von Privatgespannen als auch von Fiakern übernommen wurden. Von da kommt es, dass man heute diese 'Széchényi-Leine' nicht nur in Wien, sondern auch in ganz Deutschland 'Wiener Leine' nennt.

Auch ist es für uns Ungarn bezeichnend, dass diese Leinen in unserer Heimat 'Französische Zügel' und nicht mehr nach dem Erfinder Széchényi genannt wurden.“

Benno von Achenbach veröffentlichte in seinem 1922 in erster Auflage erschienen Buch "Anspannen und Fahren", Hinweise zur Beschaffenheit und Anwendung seiner Achenbach-Leinen. Deren Unterschied zu den zuvor entwickelten ungarischen Széchényi-Leinen stellt sich im Wesentlichen jedoch nicht ganz so gravierend dar, wie es vom „Altmeister der deutschen Fahrkunst“ angegeben wurde.

Graf Dionys Széchényi de Sárvár-Felsövidék darf zudem – über seine Forderung eines "natürlichen Balancesitzes" hinaus – auch als bedeutender Wegbereiter des leichten Sitzes angesehen werden. Dieser

ermöglicht dem Reiter sowohl in der Ausbildung – vor allem junger Pferde – als auch in der Ausübung eines zeitgemäßen Spring- und Vielseitigkeitssports – eine Verbesserung in der Anpassung an einen ungestörten sowie natürlich-dynamischen Bewegungsablauf. Damit



Herrenfahrer im Wiener Prater zur Gründerzeit (1871 bis 1890)

verbunden ist eine Leistungssteigerung sowie die erforderliche Entlastung des Pferderückens.

Dénes Széchényi schuf folglich die Grundlagen sowohl für eine Weiterentwicklung und Verbreitung des leichten Sitzes durch Frederico Caprilli (1868 – 1907) als auch für die erforderliche Vereinfachung der Leinenführung und Grifftechnik für den modernen Fahrsport.

Als Verfechter einer fundierten Ausbildung im Reit- und Fahrsport wurde er neben Emil d'Orsay bereits im Jahre 1872 zum Gründungsmitglied der in Wien ins Leben gerufenen "Gesellschaft zur Prämierung gut dressierter Campagne-Pferde", die heute noch unter dem Namen "Österreichische Campagnereiter-Gesellschaft" weiterhin besteht.

Ziel war es, *"die zahlreichen reitsportlichen Bewerbe in der gesamten Monarchie nach einheitlichen Grundsätzen zu organisieren, die Leistungen vergleichbar zu machen und vor allem, um ein, nach klassischen Grundsätzen, gut ausgebildetes Campagne-Pferd zu erreichen."* Im selben Jahr widmete er sein Buch "Beitrag zum Reitunterrichte" der Pressburger Reitschul-Gesellschaft, der er ebenfalls sehr eng verbunden war.

Auch Herzog Max in Bayern (1808 - 1888), Vater der letzten Kaiserin

von Österreich und Königin von Ungarn, Elisabeth (Sisi) Amalie Eugenie, Herzogin in Bayern (1837 - 1898) verfügte in seiner über 27.000 Bücher umfassenden Bibliothek über Lehrschriften von Dénes Széchényi. Beide teilten neben ihrer intensiven Beschäftigung mit Pferden auch die Begeisterung für das Zitterspiel.

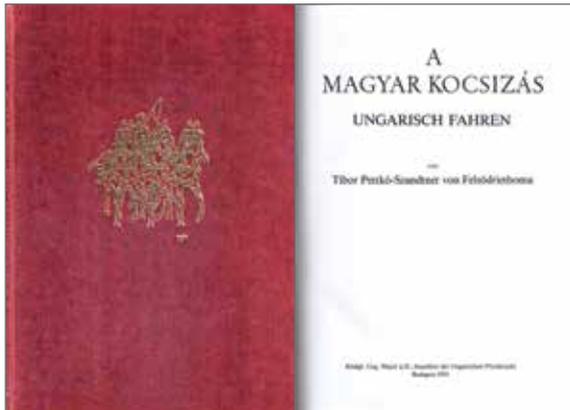
In seinem 1828 bis 1830 von Leo von Klenze erbauten Palais an der Ludwigsstraße in München hatte sich der pferde- und reitbegeisterte Herzog ein aufwändig ausgestattetes Hippodrom errichten lassen.

Die Bedeutung der Lehrschriften und Beiträge zum Reitunterricht von Graf Dénes Széchényi wird zudem durch ihre Erwähnung in dem Standardwerk "Gymnasium des Pferdes" von Gustav Steinbrecht, dem "Vater der deutschen Reitlehre", erkennbar, das, von Paul Plinzner vollendet, 1884 zum ersten Mal veröffentlicht wurde.

Gustav Steinbrecht schreibt im Kapitel "Über die Mittel, welche dem Reiter zur Dressur des Pferdes zur Verfügung stehen – Vom Sitz zu Pferde":

"Bei dieser Gelegenheit möchte ich auf eine Broschüre des Grafen Dénes Széchényi verweisen, welcher in richtiger Erkenntnis der Wichtigkeit und der Grundbedingungen eines naturgemäßen Balancesitzes ebenfalls Sitzübungen an der Longe ohne Bügel und Zügel und bei diesen sogar das Ballspiel empfiehlt. Es werden dabei jedenfalls passioniertere und gefühlvollere Reiter ausgebildet werden als durch Einzwängen in den steifen Normalsitz. Die schönen Künste erzeugen wahrhaft Schönes nur, wenn sie sich in den Grenzen des Natürlichen halten."

In dem 1931 erschienenen Standardwerk der ungarischen Fahrkultur "Fahren auf ungarische Weise" ("A magyar kocsizás") von Tibor von Pettkó-Szandtner finden die im Todesjahr von Graf Dénes Széchényi veröffentlichten "Ge-



danken über Reiten und Fahren“ mit der Definition der Unterschiede zwischen der englischen und der ungarischen Fahrweise, der Schilderung der Geschichte, der Beschaffenheit sowie der Anwendung ungarischer Leinen als auch die Angaben zur Entwicklung der “Dénes-Széchényi-Leine“ eine bleibende Anerkennung und Würdigung.

Das familiäre und politische Umfeld

Vater Graf Lajos Maria Aloys Széchényi de Sárvár-Felsövidék war Obersthofmeister der Erzherzogin Sophie Friederike von Österreich (1805 – 1872) und verfügte über einen bemerkenswerten Großgrundbesitz in Ungarn.

Aufgrund der Tätigkeit des Vaters im österreichischen Kaiserhaus wuchs Dionys Széchényi de Sárvár-Felsövidék teilweise gemeinsam mit dem späteren Kaiser Franz Joseph I. von Österreich (1830 – 1916) auf. Dieser vermählte sich am 24.04.1854 in Wien mit Elisabeth Amalie Eugenie, Herzogin in Bayern (1837 – 1898).

Im Kampf für die Eigenständigkeit Ungarns in den Jahren 1848 und 1849 stellte sich Dénes Széchényi gegen die Vorherrschaft der habsburgischen Monarchie in Ungarn und somit auch gegen seinen ehemaligen Spielkameraden Kaiser Franz Joseph I. Jedoch nimmt er, ebenfalls wie sein berühmter Onkel István Széchenyi, auch entschieden Partei gegen Lajos Kossuth, den radikalen Anführer der “Ungarischen Unabhängigkeitserhebung gegen Österreich“.

Anfang 1867 erhielt Ungarn durch Kaiser Franz Joseph I. wieder seine Verfassung von 1848 zurück: Kaiserin Elisabeth hatte sich, angeregt durch ihre guten Beziehungen zur ungarischen Aristokratie, zu der auch Vertreter der Familie Széchényi de Sárvár-Felsövidék gehörten, für den “ungarischen Ausgleich“ eingesetzt und entdeckte zunehmend ihre Liebe für Ungarn.

Zu Beginn dieser friedlichen Entwicklung, die bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges andauern sollte, wurden Kaiser Franz Joseph und Kaiserin Elisabeth am 8. Juni 1867 in der Matthiaskirche in Budapest zu König und Königin von Ungarn gekrönt.

Zu diesem Anlass wurden ihnen vom ungarischen Volk das Schloss Gödöllő im Komitat Pest geschenkt.

Bedeutende Vorfahren von Dionys Széchényi de Sárvár-Felsővidék:

Großvater **Graf Ferenc Széchényi (1754 – 1820)**, Großgrundbesitzer und Magnat in kaiserlichen Diensten, stiftete 1802 zur Gründung des ungarischen Nationalmuseums seine Bibliothek sowie seine Karten-, Münzen- und Kupferstichsammlungen.

Als typischer Vertreter eines zunehmenden ungarischen Patriotismus und Nationalismus überzeugte er jedoch durch seine aufgeklärte Gesinnung.

Seinen Schwager György Graf Festetics von Tolna (1755 – 1819) unterstützte er 1797 bei der Gründung der ersten Agrarhochschule Europas, dem Georgikon in Keszthely.

Der Onkel von Dénes Széchényi, **Graf István Széchenyi (1791 – 1860)**, zeichnete sich als Rittmeister in den napoleonischen Kriegen aus. Nach Beendigung seiner militärischen Laufbahn widmete er sich mit größtem Engagement anstehenden Reformen mit dem Ziel einer wirtschaftlichen Entwicklung seines Heimatlandes.

Anregungen erhielt Graf István Széchenyi durch Jeremy Bentham und Adam Smith sowie durch seine ausgedehnten Reisetätigkeiten. England war für ihn wegen seiner wirtschaftlichen und industriellen Sonderstellung in Europa sowie in Angelegenheiten der Pferdezucht und des Pferdesports in besonderer Weise Vorbild.

Seine Kritik am Feudalsystem in Ungarn drückte Graf István Széchenyi in seinem 1830 erschienenen Werk "Hitel" ("Über den Credit") aus.

Im Kampf für die Eigenständigkeit Ungarns in den Jahren 1848 und 1849 stellt sich der regierungstreue Graf István Széchenyi entschieden gegen Lajos Kossuth, den radikalen Anführer der "Ungarischen Unabhängigkeitserhebung gegen Österreich".

Sein Engagement für sein Heimatland brachte ihm in der Auseinandersetzung mit dem Revolutionsführer Lajos Kossuth die anerkennende Bezeichnung "Größter Ungar" ein, die angesichts seines politischen Weitblicks heute noch Gültigkeit besitzt.

Der Familiensitz in Horpács und Nagycenk

Im Jahre 1781 verlegte Graf Ferenc Széchenyi den Familiensitz von Horpács nach Nagycenk.

Sein ältester Sohn Lajos Maria Aloys Széchenyi de Sárvár-Felsövidék, Vater von Dénes Széchenyi, erhält die 1677 erworbenen Besitztümer in Horpács, während István den neuen Familiensitz in Nagycenk übernimmt.

Das Széchenyi-Schloss in Nagycenk diente noch in jüngerer Zeit mit seinen Stallungen als Hengstdepot der Landeszucht. Unter der Leitung von László Tóth war es mit wichtigen Vererbern ungarischer Pferderassen besetzt. Seine bemerkenswerte Parkanlage mit über 200 Jahre altem exotischen Baumbestand in Verbindung mit dem Neusiedler See als westlichem Vertreter der Steppenseen Eurasiens und dem bedeutendsten Schilfgürtel Ungarns, ist heute als Unesco Weltkulturerbe eingestuft.



Schloss Széchenyi in Nagycenk



*Ungarischer Fünferzug vor dem Gestütsgebäude in Bábolna
Foto - www.archivboiselle.com*

Tibor von Pettkó-Szandtner (1886-1961)

Kurzbiografie

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

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

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 Felsödriethoma im oberungarischen Kreis Trencsén (slowakisch Trencín). Da die Familie nur durch die Nachkommen seiner Mutter erhalten blieb, wurde von Kaiser Franz Joseph I. (1830 - 1916) das Führen des Doppelnamens von Pettkó-Szandtner genehmigt und der alte Adelstitel übertragen.

Am 20. Juni 1916 – seinem 30. Geburtstag – heiratete Tibor von Pettkó-Szandtner Margarethe Soos aus Pressburg. Die Ehe blieb kinderlos.

Tibor von Pettkó-Szandtner engagierte sich nach dem ersten Weltkrieg verstärkt in der staatlichen ungarischen Pferdezucht. Daneben präsentierte er als hervorragender Fahrer international gerne und erfolgreich Pferde einheimischer Rassen.

Nach einem durch die politisch wirre Entwicklung während und nach dem Zweiten Weltkrieg bewegt gewordenen Leben, das ihn nach Deutschland, Schweden und Ägypten führte, starb Tibor von Pettkó-Szandtner 1961 im Alter von 75 Jahren in Leutstetten/Bayern.



*Tibor von Pettkó-Szandtner
Gemälde im Festsaal des Hotels
Bábolna*

Leben und Werk

“Ein Leben für Gott und die Pferde“

Auf dem Gutshof seines Vaters, einem passionierten Pferdezüchter, entdeckte der im Jahre 1886 geborene junge Tibor seine Liebe zu Pferden und erlernte früh und mit Begeisterung das Reiten und Fahren. Nach seinen Schuljahren und dem Abitur im siebenbürgischen Déva besuchte er die landwirtschaftliche Akademie in Keszthely an der Südwestseite des Balaton.

1915 lernte Tibor von Pettkó-Szandtner seine Frau Margarethe Soos aus Pressburg kennen, die er 1916 heiratete. Bereits 1918 mussten sie infolge des Kriegs vom ungarischen Landgestüt Nyitra (deutsch Neutra, slowakisch Nitra) flüchten und verloren neben ihren elterlichen Besitzungen auch den größten Teil ihrer persönlichen Habe.

Von 1920 bis 1926 war der Offizier Tibor von Pettkó-Szandtner für die Reit- und Fahrausbildung am Königlich Ungarischen Gestüt Bábolna tätig. In dieser Zeit veröffentlichte er mehrere Fachbeiträge über die Technik des Fahrens mit Pferden im Magazin “Sz. György“ (“St. Georg“).

1925 besuchte er zwei Fahrlehrgänge an der Heeresreit- und -fahrschule Hannover. Mit dem Ausbildungsleiter Major Max Pape und dem Begründer des deutschen Fahrsystems Benno von Achenbach verbanden 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 startete er erfolgreich in vielen Fahrkonkurrenzen in seiner Heimat; aber auch in Wien, Salzburg, Dresden und Aachen war er ein gern gesehener Gast. 1928 wurde ihm in Berlin das Deutsche Fahrabzeichen in Gold verliehen.

Im Jahre 1931 erschien sein bemerkenswertes Buch “A magyar koc-sizás“ (“Fahren auf ungarische Art“). Mit vielen hervorragenden Bildern und Zeichnungen ist es die erste ausführliche und fundierte schriftliche Darstellung der ungarischen Fahrlehre.

Ebenfalls 1931 gelang 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 ernannte der ungarische Oberlandstallmeister Dr. Plóss Major von Pettkó-Szandtner zum Kommandanten des berühmten Hauptgestütes Bábolna. Unter seiner Leitung bis 1942 erreichte das Gestüt weltweite Bedeutung in der Zucht des arabischen Pferdes und des Shagya-Arabers.



Tibor von Pettkó-Szandtner (Mitte) anlässlich von Filmaufnahmen in Bábolna 1942

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

Im Dezember 1944 konnte er mit Erlaubnis des Ackerbau-ministers, der deutschen Besatzungsmacht in Ungarn und mit Hilfe des befreundeten deutschen Generaloberstabs-veterinärs Prof. Dr. Schulze wertvollste Zuchtpferde vor der sowjetischen Besatzungsmacht von Ungarn nach Bergstetten bei Kaisheim, einem Besitz des Hauses Wittelsbach, in Sicherheit bringen. Über tausend Pferde ungarischer Zuchtbetriebe, darunter vierhundert der wertvollsten Pferde Bábolnas, fanden hier ihre vorübergehende Bleibe.

Im Jahre 1947 kam es unter dramatischen Bedingungen zu einer Zerschlagung eines Großteils des Pferdebestandes durch die Alliierten. Nur ein geringer Teil davon konnte der Zucht erhalten bleiben und in den Folgejahren in die Heimat zurückkehren.

Bis 1948 lebte Tibor von Pettkó-Szandtner in Buchdorf unweit von

Bergstetten und wirkte am Wiederaufbau der deutschen Pferdezucht und der Pferdeleistungsschauen mit.

In dieser Zeit nahm er aktiv und als Richter an Fahrkonkurrenzen teil und wurde Ehrenmitglied des neu gegründeten deutschen Reit- und Fahrverbandes sowie der Gesellschaft der Züchter und Freunde des arabischen Pferdes.

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

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

Durch großen Einsatz, die gesammelte Erfahrung und seinen züchterischen Weitblick unterstrich Tibor von Pettkó-Szandtner erneut seine Bedeutung für die arabische Pferdezucht und führte El Zahraa innerhalb eines Zeitraumes von zehn Jahren zur Weltgeltung bei den Vollblutrabern.

Zu seiner Verabschiedung im Jahre 1959, nach Beendigung seiner Tätigkeit als Gestütsleiter

aus gesundheitlichen Gründen, wurde er für seine Verdienste um die ägyptische Pferdezucht hoch geehrt.



Im ägyptischen Staatsgestüt El Zahraa

Bis zu seinem Tod am 6. Januar 1961 lebte 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 war.

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

Wie präsentiert sich das Gespannfahren in Ungarn heute? László Tóth betrachtet die aktuelle Situation

In meinem Buch "Die ungarische Fahrkunst", das 1988 in deutscher Sprache bei Corvina in Budapest erschienen ist, habe ich das ungarische Fahren bis zu diesem Zeitpunkt beschrieben.

Seitdem ergaben sich in Ungarn weitreichende Veränderungen: Sie betreffen nicht nur Politik und Gesellschaft, sondern auch die Verwendung, Bedeutung und Stellung des Pferdes.

Bereits zur Zeit der noch stabilen Zuchtgrundlagen und -population der ursprünglichen ungarischen Pferderassen wurde mit Veredelungs- und Kreuzungsversuchen begonnen. Das Ziel war, die ungarische Pferdezucht den Anforderungen des modernen Reit- und Fahrsports anzupassen, um den Anschluss an die internationale Konkurrenz nicht zu verlieren. Bei der Beurteilung dieses Vorhabens war mir stets wichtig, auf die Bedeutung und den Erhalt der ursprünglichen ungarischen Ausgangsrassen hinzuweisen. Leider sind sie heute in ihrem Bestand zum Teil massiv gefährdet.

Nach dem Regierungswechsel wurden ab 1992 viele landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften und Staatsgüter privatisiert. Ihre Fortführung erfolgte in der Rechtsform einer GmbH oder Aktiengesellschaft. Durch die schnell zunehmende Technisierung und Ökonomisierung spielten Pferde in der modernen Landwirtschaft kaum mehr eine Rolle. Sie wurden in den meisten Betrieben ausgemustert. Dies führte zu einer gravierenden Verringerung des Pferdebestandes, so dass die vielen Pferdegespanne aus dem Alltagsbild Ungarns verschwunden sind. Mit ihnen aber ging ein Großteil der ursprünglichen ungarischen Fahrkultur immer mehr verloren, der Jahrhunderte lang ein wesentlicher Bestandteil des ungarischen Lebensgefühls war.

Die Pferdehaltung in Ungarn liegt derzeit überwiegend in privater Hand. Pferde unterschiedlichster Rassen finden meist nur noch im privaten Bereich – für den Turniersport oder für das Reiten und Fahren im Freizeitbereich – Verwendung. Von den namhaften früheren Zuchtstätten mit ihrer historischen Bausubstanz sind nurmehr Mezöhegyes, Bábolna und Szilvásvárád erhalten. Ihre Aufgabe ist es, die Zucht der alten ungarischen Pferderassen fortzuführen und sie als Kulturgut zukünftigen Generationen zu erhalten.

Immer noch nimmt die Zahl an Pferden und Gespannen von Jahr zu Jahr weiter ab. Doch es ergeben sich auch positive Entwicklungen. So erhalten einige Idealisten mit hohem finanziellen und zeitlichen Aufwand die heimische Pferdezucht. Sie setzen sich auch für den Erhalt des Fahrsports ein, so dass Ungarns Fahrer auf hohem Niveau weiter erfolgreich an internationalen Fahrturnieren teilnehmen. Für ihr vorbildliches Engagement und ihre Erfolge im Fahrsport sind die Familien Lázár und Dobrovitz besonders hervorzuheben.

Der Kauf von Ausrüstung und geeigneten Pferden, einschließlich ihrer Pflege und Haltung, das erforderliche Training und die Teilnahme an Veranstaltungen und Turnieren erfordert – abhängig vom Niveau – einen entsprechend hohen zeitlichen und finanziellen Aufwand. Es bleibt zu wünschen, dass auch in Zukunft genügend Menschen den Vorbildern folgen werden, für sich die Liebe zum Fahrsport entdecken und bereit sein werden den Einsatz zu erbringen, der damit verbunden ist.

Das Freizeitfahren ist in Ungarn noch nicht weit verbreitet. Das Feld der Zweispännerfahrer in Wettbewerben hat sich hingegen schnell entwickelt. Der Einstieg in das Turniergehen in Ungarn gelingt am besten auf regionaler Ebene in zweispännig gefahrenen Prüfungen, wobei hier nach den Kategorien A und B zu unterscheiden ist. Während in Kategorie A die besten nationalen Gespanne starten, tritt in Kategorie B jeweils etwa die Hälfte der Regionalsieger gegeneinander an. Wiederum die Besten dieser Klasse werden in Klasse A aufgenommen. Eine besondere Herausforderung bleibt die Teilnahme von Vierspännern an nationalen Veranstaltungen. Dort gibt es keine Einteilung nach Klassen und in nationalen Wettbewerben starten in Ungarn jeweils etwa ein Dutzend Vierspänner.

Das einspännige Fahren hat in Ungarn keine nennenswerte Tradition. Ein wesentlicher Grund hierfür mag sein, dass nach einer weit verbreiteten Auffassung niemand in den Ruf kommen wollte, sich als "armer Bauer" oder "armer Zigeuner" keinen Zwei- oder Mehrspänner leisten zu können.

Im ungarischen Fahrsport haben sich gegenwärtig von allen ungarischen Pferderassen die Lipizzaner am meisten durchgesetzt. Neben den ungarischen Halbblutrassen Furioso-North Star und Kisbéreer gewinnen zunehmend ausländische Rassen wie Holsteiner, Gelderländer

– und aktuell das niederländische Tuigpaarden – im Turniersport an Bedeutung. Aber auch aus dem Ausland stammende Kleinpferde und Ponys werden immer häufiger von Jugendlichen und Erwachsenen im Fahrspport eingesetzt.

Für die Pflege der ungarischen Fahrkultur haben sich verschiedene Vereine gegründet. Bei Brauchtumsveranstaltungen und Umzügen kommen die volkstümlichen Gespanne zum Einsatz und es gibt bereits bescheidene Ansätze zum Traditionsfahren.

Noch lebt in Ungarn die großartige frühere Fahrkultur – doch ihre Zukunft ist ungewiss.

Aus diesem Grund freue ich mich, dass annähernd dreißig Jahre nach Erscheinen meines Buches “Die ungarische Fahrkunst“ mit der Veröffentlichung “Fahrkompendium UNGARISCH FAHREN“ von Josef Schrollhammer und Horst Brindel ein neuer Beitrag für den Erhalt der ungarischen Fahrweise mit ihrer wertvollen Tradition und ihrer Bedeutung für die Umsetzung im modernen Fahrspports gelungen ist.

Fertőboz, im Februar 2016



László Tóth, geboren 1940, lebt heute in Fertőboz in der Nähe von Nagycenk.

Seine berufliche Laufbahn begann der studierte Agrarökonom als Zuchtleiter einer staatlichen LPG. Von 1969 bis 1975 übernahm er im Auftrag der Staatlichen ungarischen Pferdezuchtdirektion Verantwortung für die ungarischen Lipizzaner in Szilvásvárad und leitete zuletzt als Direktor das Hengst-Depot in Nagycenk.

Auf wichtigen Fahrturnieren stellte László Tóth über viele Jahre hinweg sehr erfolgreich seinen Lipizzaner-Viererzug vor, oft in traditioneller ungarischer Anspannung. László Tóth war ein gesuchter Turnierrichter bei nationalen und internationalen Fahrturnieren der höheren Klassen.



László Tóth mit seinem Lipizzaner 4-er Zug

Über die Geltung der Artikelserie zum ungarischen Fahren aus dem Fachmagazin “Der Kutschbock“

“Der Kutschbock“ überzeugt als Fachmagazin durch aktuelle Berichte aus der Turnierszene und dem Freizeitfahren mit seinen vielfältigen Facetten. Die Artikelserie “Fahrstile im Wandel“ beabsichtigte, auf diese Art des Fahrens mit Pferden aufmerksam zu machen. Die Wechselbeziehungen der ungarischen Fahrkultur auf andere anerkannte Fahrsysteme spielen dabei eine besondere Bedeutung.

Die drei Grundsäulen des Gespannfahrens – Sicherheit, Schonung der Pferde und Zweckmäßigkeit – hat Benno von Achenbach als generelle Anforderung miteinander verbunden. Als die drei Grundsäulen des Gespannfahrens erhob er sie zum Maß der Dinge. Vor und nach ihm haben alle Vertreter des fairen Umgangs mit dem Pferd in verschiedenen Kulturkreisen diese Prinzipien hoch gehalten.

Doch auch bewährte Überlieferungen und Traditionen unterliegen zu jeder Zeit einem offenen und intensiven Austausch. Ohne Austausch von Ideen und Gedanken gibt es keine Entwicklung zum Besseren, sondern nur Verharren oder Rückschritt. Der “Blick über den Zaun“ hilft unser Wissen zu vermehren und bereichert unseren Alltag zum Wohle der Pferde. Das macht das Thema Fahren in seinen Ausprägungen der unterschiedlichen Fahrweisen so spannend.

So waren unsere Fachbeiträge von Anfang an dafür gedacht, dem Fahrer auf dem Kutschbock anhand der detaillierten Abbildungen das Einüben und/oder Auffrischen ungarischer Zwei- und Vierspänner-Fahrgriffe zu ermöglichen.

In diesem Zusammenhang stellen diese fünf Veröffentlichungen in ihrer Einrahmung mit historischen und stilistischen Ergänzungen das “Kernstück“ des vorliegenden Ringbuches dar.

Wiederholungen bestimmter Themenbereiche in unserem Fahrkompendium „Ungarisch Fahren“ sind dem Bezug der fünf Artikel im Rahmen ihrer Veröffentlichung zueinander geschuldet und sind durch eine daraus resultierende Vertiefung der Materie hoffentlich zu rechtfertigen. Wir wünschen viele Erkenntnisse bei der Beschäftigung mit unseren Betrachtungen und dem Fahren auf ungarische Art eine erhöhte Beachtung.

Fahrstile im Wandel: Die Vielfalt entdecken *Teil 1 – erstmals erschienen im Kutschbock 4/2013*

Die Faszination des Anspannens und Fahrens

Den vielfältigen Möglichkeiten des Anspannens und Fahrens und der gesellschaftlichen und kulturellen Bedeutung der Partnerschaft zwischen Pferd und Mensch verpflichtet, veröffentlichte die VFD Bayern 2011 einen im In- und Ausland viel beachteten Sonderdruck. Anlass war das Gedenkjahr der Europäischen Fahrkultur 2011 zum 150. Geburts- und 75. Todestag von Benno von Achenbach bzw. dem 125. Geburts- und 50. Todestag von Tibor von Pettkó-Szandtner, als den beiden bedeutenden Vertretern der englischen bzw. ungarischen Fahrkultur.



Foto - www.archivboiselle.com

Die Auseinandersetzung mit den vielfältigen Möglichkeiten des Reit- und Fahrsports und die Begegnung des Menschen mit dem Pferd sind in ihrer Bedeutung für Gesellschaft, Kultur und Natur ein besonderes Anliegen der VFD (Vereinigung der Freizeitreiter und -fahrer in Deutschland e.V.): Ist doch der Einsatz gegen politische Bestrebungen zur Einschränkung über Jahrhunderte gewachsener Freiräume für eine art- und naturgerechte Beschäftigung des Menschen mit dem Pferd Anlass ihrer Gründung vor vierzig Jahren.

Neben seiner ursprünglichen Bedeutung für die Gestaltung von natürlichen Lebensräumen als wichtige Voraussetzung einer zunehmend bedrohten und verschwindenden biologischen Vielfalt, sicherte das Pferd in seinem Einsatz für den Menschen nicht nur dessen Überleben, sondern ermöglichte die wesentlichen gesellschaftlichen Entwicklungen. Es prägt das kulturelle Leben bis heute maßgeblich.



Wettpflügen Pferdestark 2013: Ursprüngliche Leinenführung - "Brezel" mit beidhändiger Leinenhaltung

Unterschiede nicht isoliert betrachten

Unterschiedliche Möglichkeiten des Anspannens und Fahrens haben sich zu verschiedenen Zeiten an verschiedenen Orten entwickelt: Vieles hat sich über Jahrhunderte bewährt oder wurde auf Bewährtem weiterentwickelt; manches geriet im Wandel der Zeit in Vergessenheit oder erfährt wieder neues Interesse und Wertschätzung. Zwischen den verschiedenen Fahrlehren, Fahrweisen, Anspannungs- und Fahrstilen, die sich oft aus sehr unterschiedlichen Gegebenheiten und Anforderungen entwickelten, hat stets ein reger und gegenseitiger Austausch bestanden: Aus diesem Grund sollten Einzelbetrachtungen nicht ohne Berücksichtigung der unterschiedlichen Zusammenhänge erfolgen. Einseitige Festlegungen werden weder dem geschichtlichen Kontext noch den vielfältigen Erfordernissen gerecht, denen die unterschiedlichen Fahrlehren, Fahrweisen, Anspannungs- und Fahrstile zu entsprechen hatten und haben.

Brücke zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft

In den neu gestalteten Ausbildungs- und Prüfungsrichtlinien der VFD (FARPO 2013) werden aus diesem Grund die unterschiedlichen Fahrlehren, Fahrweisen, Anspannungs- und Fahrstile in ihrer wechselseitigen Vernetzung als gleichbedeutende Synonyme verstanden. Neben Festlegungen auf stilistische Kernbereiche, wie dies z. B. der englische oder ungarische Anspannungs- und Fahrstil in seiner je-

weiligen Reinform sein kann, haben stets bewusste entwicklungsgeschichtliche und praxisbezogene Abweichungen auch im Sinne eines wechselseitigen Austausches stattgefunden. In einer offenen Auseinandersetzung baut die VFD eine Brücke zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der verschiedenen Möglichkeiten des Anspannens und Fahrens:

- Landwirtschaftliche Anspannungen
- Arbeitsanspannungen
- Breitensportliches Fahren
- Stilanspannungen
- Festtagsanspannungen
- Prunk- bzw. Repräsentationsanspannungen

Der Schwerpunkt liegt für die VFD auf dem Freizeitfahren ohne Leistungsdruck.



Ausschnitt aus einem Gemälde des Burgschlosses Rozgony: Vom Sattel aus gefahrenes Gespann auf der Jagd mit typischem Korbwagen des 17. Jahrhunderts mit "saroglya" (Klappbare Rückwand bzw. Wildbrücke) und der Stockpeitsche im ursprünglichen Einsatz



Zweihandfahren: Carl Schmidt mit Queen Forrester und Glückskind während seiner spektakulären Rekordfahrt gegen die Wiener Zwei-spänner-Marke am 02. September 1906 auf der ehemaligen Trabrennbahn Westend in Berlin

Fahrssystem	Englische Fahrweise	Ungarische Fahrweise	Zweihandsysteme
Entwicklung	Fahrweise nach Benno von Achenbach: Deutsche Fahrweise	Wiener Fahrweise Alte deutsche Fahrweise Zweihandsystem	Arbeitsweise mit Pferden Land- und forstwirtschaftliches Fahren Situative Leinenhaltung Sportliche Fahrweise
Ausgangsform: Einhändige Leinenhaltung	Alte englische Fahrweise Einhändige Haltung von oben nach unten zwischen unterschiedlichen Fingerzwischenräumen in der senkrechten Hand des Fahrers verlaufene Enden geteilter Leinen	Alte ungarische Fahrweise Einhändige Haltung verbundener Leinen in der entspannt waagrecht positionierten Hand des Fahrers ("Brezelhaltung") Bei geteilten Leinen: Einhändige Zügelhaltung	Zweihandsystem Einhändige, aber vorzugsweise beidhändige Haltung der mit einem Fröschel oder Klammer verbundenen Leinen Verwendung von Handschlaufen
Beidhändige Leinenhaltung	Senkrechte, zum Körper hin eingedrehte Stellung der Fäuste (Arbeits- und Dressurhaltung)	Alte deutsche Fahrweise Einhändige Haltung der Leinen entsprechend der einhändigen Zügelführung mit senkrecht gehaltenen Händen des Fahrers	Entspannte Haltung der Leinen z. B. durch Handschlaufen,
Fahren von Wendungen	Nachgeben und Annehmen der Leinen zum Fahren von Wendungen durch Drehen der senkrecht aufgestellten Handgelenke	Fahren von Wendungen durch Nachgeben und Annehmen der Leinen sowie durch Drehen der Handgelenke	Fahren von Wendungen durch Nachgeben und Annehmen der Leinen sowie durch Drehen der Handgelenke
Einstellung der Leinen, z.B. für Mehrspänner	Keine Sicherung des Leinenmaßes	Sicherung des Leinenmaßes: "Fröschel", "Brezel" Klammern	Sicherung des Leinenmaßes: "Fröschel", "Brezel" Klammern

Fahrssystem	Englische Fahrweise	Ungarische Fahrweise	Zweihandsysteme
Vorteile der Leinenhaltung	Präzise Umsetzung der Leinenhilfen	Effektive, einfache und situative Leinenführung	Effektive, einfache und situative Leinenführung
Schwierigkeiten bei der Leinenhaltung	Hohe Belastung der Hände bei der Haltung der Leinen: Ermüdung der Hände Gleitenlassen der Leinen Verlust des Leinenmaßes	Entlastung der Hände bei der Haltung der Leinen: Vernachlässigung der bewußten Umsetzung der erforderlichen Leinenhilfen durch entspannte Leinenhaltung	Entlastung der Hände bei der Haltung der Leinen: Bewusste Umsetzung der Leinenhilfen trotz festgelegter Leinenhaltung (Hand-schlaufen) erforderlich Gefahr: Fehlendes Nachgeben der Leinen
Verwendung	Tradition und Stil Fahren als Kunstform Schwerpunkt: Dressur Gepflegte Ausfahrten Sportliches Fahren	Praktisches Fahren mit Pferden Tradition und Stil Sportliches Fahren Hindernis- und Geländefahren Arbeiten mit Pferden	Praktisches Fahren und Arbeiten mit Pferden Sportliches Fahren Hindernis- und Geländefahren Arbeiten mit Pferden Tradition und Stil (Mehrspännig)
Zielsetzung/ Schwerpunkte	Anspruchsvolle Umsetzung der Leinenhilfen	Praxisbezogene Leinenführung ("Naturform") Effektive, einfache und situative Leinenführung	Praxisbezogene Leinenhaltung Effektive, einfache und situative Leinenführung
Verwendete Leinen	Achenbach-Leine Deutsche Kreuzleine möglich Achenbach-Vierspännerleine Deutsche Kreuzleinen möglich	Széchenyi-Leine Wiener Leine Deutsche Kreuzleine Achenbachleine möglich Ungarische Vier- und Mehrspännerleine Achenbach-Vierspännerleine mit Klammern Deutsche Vierspänner-Kreuzleine mit Klammern	Széchenyi-Leine Wiener Leine Deutsche Kreuzleine Achenbach-Leine Ungarische Vier- und Mehrspännerleine Achenbach-Vierspännerleine mit Klammern Deutsche Vierspänner-Kreuzleine mit Klammern

Wegbereiter der klassischen Fahrweisen

Englische Fahrweise

Edwin Howlett
Benno von Achenbach
Max Pape

Ungarische Fahrweise

Dénes Széchényi
Tibor von Pettkó-Szandtner
S.K.H. Ludwig Prinz von Bayern

Funktionsweise der verwendeten Leinen

Die Achenbach-Leine

Kreuzleine mit vor der Fahrerhand befindlichem Verschnallstück mit 11 längsovalen Löchern zum Verschnallen der Innenleine für den Arbeits-, Gebäude- und Temperamentsausgleich bei Unterschieden innerhalb eines Gespannes

- Verschnallung der Leinen während der Fahrt möglich

Die Széchényi-Leine

Kreuzleine mit im Handbereich des Fahrers befindlichem Verschnallstück mit 9 längsovalen Löchern zum Verschnallen der zum Fahrer hin gleich langen Außen- und Innenleinen für den Arbeits-, Gebäude- und Temperamentsausgleich bei Unterschieden innerhalb eines Gespannes mit dem sogenannten Fröschel

- Möglichkeit des Zugriffs auf alle vier Leinen und der "Schlaufenhaltung" im Zweihandsystem
- Verschnallung der Leinen während der Fahrt erschwert, jedoch Einflußnahme auf alle vier Leinen beim Zweispanner für einen unmittelbaren Ausgleich von Unterschieden innerhalb eines Gespannes jederzeit problemlos möglich
- Position des "Fröschels" im Handbereich bzw. im Verschnallstück frei wählbar

Die Wiener Leine

Kreuzleine mit im Handbereich des Fahrers befindlichem Verschnallstück mit 22 längsovalen Löchern zum Verschnallen der zum Fahrer hin gleich langen Außen- und Innenleinen für den Arbeits-, Gebäude- und Temperamentsausgleich bei Unterschieden innerhalb eines Gespannes mit dem sogenannten Fröschel

- Möglichkeit des Zugriffs auf alle vier Leinen und der "Schlaufenhaltung" im Zweihandsystem
- Verschnallung während der Fahrt erschwert, jedoch Einflußnahme auf alle vier Leinen beim Zweispanner für einen unmittelbaren Ausgleich von Unterschieden innerhalb eines Gespannes jederzeit problemlos möglich

Die deutsche Kreuzleine

Kreuzleine mit kurzen Gabelstücken; Verschnallstück mit unterschiedlicher längsovaler Lochanzahl zum Verschnallen der Innenleine für den Arbeits-, Gebäude- und Temperamentsausgleich bei Unterschieden innerhalb eines Gespannes und auswechselbarem, langem Leinenende

- Klassische Arbeitsleine mit vielfältiger Verwendbarkeit: Zwei- bzw. Mehrspannerleine, Arbeitsleine, Zügelersatz
- Verschnallung der Leine nur vom Boden aus möglich

Die Ungarische Vierspännerleine

Anschnallbare Kreuzteile bzw. Gabelstücke wie bei der deutschen Kreuzleine; Verbindung der Leinenenden durch "Brezel" bzw. "Fröschel"

Die Ackerleine (Arbeitsleine)

Kreuzleine aus Leder oder Hanfgeflecht mit selbstregulierender Einstellung einer konstanten Anlehnung und mit vorgegebenem Leinenmaß bei verschiedenen Positionen des Gespannführers

Der Stoßzügel

Einfacher Leitzügel (meist in Kombination mit dem Laufzügel zur selbstregulierenden Kontrolle des sogenannten "Handpferdes" beim Zweispänner)

Die Sieltec-Leine

Kreuzleine aus Kunststoff-Hohlgeflecht mit vorgegebenem Leinenmaß

- Der Arbeits-, Gebäude- und Temperamentsausgleich bei Unterschieden innerhalb eines Gespannes erfolgt über mehrere dafür vorgesehene Verschnalllöcher in den Einschnallstrupfen für das Gebiss bzw. durch unkonventionelle Knotenbildung an den entsprechenden Leinen

Leder contra Kunststoff

Klassische Geschirre sind vom Sattler in mühsamer Handarbeit aus hochwertigem, naturgegerbtem Leder angepasste Maßanfertigungen und haben deshalb "ihren Preis". In den vergangenen Jahrzehnten wurden vermehrt im Ausland produzierte Geschirre, überwiegend mit chemisch gegerbtem Leder, kostengünstig als "Konfektionsware" angeboten. Geschirre aus hochwertigen Kunststoffen (Nylon, Biothane) erobern zunehmend den Markt des Fahrsports und lassen sich oft nur schwer von Ledergeschirren unterscheiden. Ihre Vorteile liegen in ihrer Belastbarkeit, dem geringen Pflegebedarf im Vergleich zu Ledergeschirren, ihrer Witterungsbeständigkeit und einem vertretbaren Preis-Leistungsverhältnis.

Das Sieltec-Geschirr aus Kunststoff-Hohlgeflecht bietet nicht nur die Vorteile hochwertiger Kunststoffgeschirre bei attraktiven Preisen, sondern bringt auch Farbe in den Fahrsport und besticht durch seine Leichtigkeit und seine Anpassungsmöglichkeiten.



József Dobrovitz: Vorstellung eines Turniergespannes im Zweihandsystem

Fahrstile im Wandel: “Achenbach – Ungarisch“ **Teil 2 – erstmals erschienen im Kutschbock 1/2014**

Faszinierende Fahrsysteme jenseits von Achenbach

Ohne Zweifel ist das Fahren nach Achenbach ein bestechendes und geniales Fahrsystem. Seine Alltagstauglichkeit darf jedoch infrage gestellt werden. Besonders beim Turnierfahren haben sich längst “Mischformen“ des Zweihandfahrens entwickelt. Aber auch beim gediegenen Freizeitfahren ist man auf der Suche nach Alternativen, die es zulassen, das Fahren entspannt und dennoch sicher und Pferde schonend zu genießen.

Ungarisch Fahren – “A magyar kocsizás“

Ungarisch Fahren wird oft als Widerspruch zur englischen Fahrweise empfunden, obwohl beide Fahrtraditionen die europäische Fahrkultur und den Fahrsport maßgeblich prägen.

Einseitige Festlegungen auf einen Fahrstil verhindern leider wertvolle Erfahrungen, die sich erst im gegenseitigen Austausch der verschiedenen Traditionen ergeben und die Faszination des Fahrens und Arbeitens mit Pferden in seiner Vielfalt erschließen.



*Tandemfahren im Zweihandsystem
mit Ausbilder Josef Schrollhammer*

Während sich der englische Fahrstil, in seiner Weiterentwicklung zum Fahr- und Anspannungssystem nach Benno von Achenbach, durch eine verfeinerte Systematik der Leinenführung als Kunstform darstellt, orientiert sich der ungarische Fahrstil an einer entspannten, effektiven und situationsgerechten Umsetzung der Leinenhilfen.

Die senkrechte Stellung der Fäuste und das Fahren von Wendungen allein durch Drehen der Handgelenke bei der Leinenhaltung des Fahrsystems nach Benno von Achenbach fordern und ermöglichen ein hohes Maß an Präzision. Bei der täglichen Arbeit mit Pferden und auf län-



geren Fahrten – vor allem aber auch in schwierigen Situationen – kann diese Leinenführung in ihrer Art nicht dauerhaft aufrecht erhalten und gewährleistet werden.

Im modernen Fahrsport mit seinen hohen Anforderungen an die Umsetzung der einzelnen Leingriffe, aber auch im Freizeitsport, hat sich deshalb die ungarische Leinenhaltung in ihrer Entwicklung zum Zweihandsystem zunehmend durchgesetzt.

Wie sehr sich die englische Fahrmethode und Leinenhaltung von der ungarischen Fahrweise unterscheidet, schildert der deutsche Rittmeister und Herrenfahrer Lassolay im Jahre 1913 in der Fachzeitschrift "Sankt Georg": *"Ich würde die englische Fahrmethode mit einem 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 und das Beherrschen von unvorhergesehenen Lagen.“

Die Vereinigung der Freizeitreiter und -fahrer in Deutschland e.V. (VFD) fördert mit ihrem Einsatz die Vielfalt des Reit- und Fahrsports. Im Fokus stehen die Gesunderhaltung und das Wohlbefinden der Pferde, der Schutz von Personen im Verkehr und auf dem Gespann und der verantwortungsbewusste und sichere Umgang mit der Umwelt und Natur. Sowohl das Fahr- und Anspannungssystem nach Achenbach, als auch die ungarische Fahrweise und das daraus abgeleitete Zweihandssystem, entsprechen diesem Gedanken.

Die Bezeichnungen der einzelnen Leinenhaltungen und -griffe der “Ungarischen Fahrweise“ wurden hierfür nach den Vorlagen von Tibor von Pettkó-Szandtner (“A magyar kocsizás“ - “Fahren auf Ungarische Art“, 1931) begrifflich dem Fahrsystem von Benno von Achenbach (“Anspannen und Fahren“, 1922) weitgehend angeglichen.

Bereits mehrfach konnte Josef Schrollhammer die ungarische Fahrkultur und Fahrweise auch in ihrer heutigen Anwendung in VFD-Übungsleiterschulungen und VFD-Fahrkursen, sowie als Referent des 22.

Internationalen Fahrsportsymposiums 2013 der “Vereinigung zur Pflege und Förderung der Fahrkultur und des Fahrsports e.V.“ in Bernried am Starnberger See, erfolgreich vorstellen.



Grundhaltung einhändig, entsprechend der ursprünglichen Brezelhaltung

Foto - www.archivboiselle.com

Geschichtliche Bedeutung der ungarischen Fahrkultur

Bereits zu Lebzeiten von Benno von Achenbach dominierte "Publikumsliebbling" Tibor von Pettkó-Szandtner die internationale und deutsche Fahrsporthzene mit der ungarischen Fahrweise.

Benno von Achenbach und Tibor von Pettkó-Szandtner verband als Vertreter der beiden großen europäischen Fahrkulturen eine auf größtem Respekt und gegenseitiger Achtung basierende Freundschaft.

Die testamentarische Vererbung der Peitschensammlung von Benno von Achenbach an Tibor von Pettkó-Szandtner darf als bleibender Ausdruck seiner späten Anerkennung und Wertschätzung der ungarischen Fahrkultur angesehen werden.



Grundhaltung einhändig
Foto - www.archivboiselle.com

ungarischen Fahrkultur angesehen

Benno von Achenbach und Tibor von Pettkó-Szandtner

Die Entwicklung der Leinenhaltung aus der Zügelführung beim Reiten verbindet die ungarische mit der alten deutschen Fahrlehre, die durch vom Sattel aus gefahrenen Gespanne geprägt war. Bis heute ist dies in der bäuerlichen Tradition, zum Beispiel in Bayern und in der Galaanspannung "á la Daumont", erhalten geblieben.

Ursprünglich wurden auch in Ungarn Gespanne hauptsächlich vom Sattel aus gefahren. Preußenkönig Friedrich der Große ließ, wie die meisten Herrscher Europas seiner Zeit, die berittenen Einheiten von ungarischen Offizieren und Unteroffizieren ausbilden, nachdem bereits 1688 ein erstes Husarenregiment nach ungarischem Vorbild in Bayern aufgestellt wurde.

Bereits im 15. Jahrhundert leitete sich der Begriff eines von Pferden



Dietmar Krüger mit Sieltec-Leinenhaltung

gezogenen Gespannes nach der für qualitätsvolle Herstellung von Wagen zu Ruhm gelangten Ortschaft Kocs ab und verbreitete sich in fast allen europäischen Ländern: Aus dem ungarischen "kocsi" wurde in Frankreich "coche", in England "coach", in Italien "cocchi", in Spanien "koche", in Polen "kocz", in Schweden "kush" usw.

Ab 1556 etablierte sich der Begriff "coach" in England, auch in seiner Ableitung "to coach a horse" für das Ausbilden und Fahren von Pferden. Ab 1579 wird die Person, die die Verantwortung für ein Pferdegespann bzw. dessen Ausbildung übernimmt, als "coach" oder "coachman" bezeichnet.

Die ungarische Leinenhaltung: Effektiv und einfach



VFD Übungsleiterkurs Fahrverein "Obere Mühle" Gundelfingen; Vierspänner New Forest Ponys gefahren von Ausbilder Josef Schrollhammer

Im Gegensatz zur alten deutschen und Englisch-Achenbachschen Fahrlehre werden die Leinen bei der ungarischen Fahrweise nicht mit senkrecht aufgestellten, sondern mit entspannt waagrecht positionierten Händen gehalten.

Dem Vorwurf der sogenannten "verdeckten Faust" steht eine einfache und effektive Handhabung der Leinen, wie sie im Alltag bei der Arbeit mit Pferden und auf langen Fahrten erforderlich ist, entgegen.

Die ungarische Fahrweise eignet sich für Interessierte, Anfänger und Fortgeschrittene, für Traditions-, Turnier- und Freizeitfahrer gleichermaßen und bietet

- einen einfachen und unkomplizierten Einstieg in den Fahrsport oder in die Arbeit mit Pferden
- einen Beitrag zur Vielfalt der Fahrkultur
- entspannte Alternativen der Leinenhaltung zur Entlastung der Hände sowie
- eine Vereinfachung und Verbesserung einer situationsgerechten Hilfengebung.

Die Széchényi-Leine

Die Széchényi-Leine ist, wie die Achenbach-Leine auch, wegen des sich überkreuzenden Verlaufs der Innenleinen zum gegenüber sich befindenden Nachbarpferd eine Kreuzleine, die eine Verbindung zu den rechten und linken Maulspalten der Pferde in entsprechenden Leinenhälften zusammenfasst.

Ihre Leinenhälften bestehen aus einer durchgehenden Außen- und Innenleine, die unmittelbar vor bzw. im Handbereich durch einen Lederstößel, dem sogenannten Fröschel, in ihren jeweiligen Verschnallstücken miteinander verbunden und zusammengefasst werden.



Ungarische Zweispännerleine (Széchényi-Leine) mit dem Fröschel (im Handbereich) zur Verschnallung der durchgehenden Innen- und Außenleinen



Leinenbereich mit Frosch bzw. Fröschel

Für die Verschnallung und Anpassung der Leinen sowie der Durchführung eines Arbeits-, Gebäude- und Temperamentsausgleichs bei Unterschieden innerhalb eines Gespannes ist die klassische Széchényi-Leine mit einem Verschnallstück mit neun Löchern versehen. In der Grundverschnallung der Széchényi-Leine befindet sich der Fröschel jeweils im Mittelloch (5. Loch) der Verschnallstücke von Außen- und Innenleine mit einer Entfernung von 3,00 m bzw. 3,16 m zu den entsprechenden Einschnallstrupfen der Gebisse.

Für den Ausgleich bei Unterschieden innerhalb eines Gespannes können die Innenleinen im Verschnallstück der Außenleinen unter Beibehaltung einer gleichmäßigen Anlehnung verschnallt werden.

Zusätzlich ermöglicht die Széchényi-Leine Verschnallungen einzelner Leinen für individuelle Korrekturen, den Zugriff auf jede Leine sowie ein Versetzen des Fröschels unmittelbar vor, hinter bzw. im Handbereich in beiden Verschnallstücken der Außen- und Innenleinen.

Eine um 16 cm längere Innenleine im Verhältnis zur Außenleine in der

Grundverschnallung der Széchényi-Leine erlaubt den Pferden mehr Bewegungsfreiheit am Wagen und ist der ungarischen Vorliebe, Pferde in leichter Außenstellung zu fahren, geschuldet.

Die *“Wiener Leine“* oder die *“Französische Leine“*

Tibor von Pettkó-Szandtner schreibt in seinem Werk *“Fahren auf ungarische Art“* über die Széchényi-Leine:



*Leinenaufnahme (ungarisch)
mit deutscher Kreuzleine.*

“Diese Leinen haben sich aber nicht nur bei uns, sondern auch in Wien verbreitet, da sie sowohl von Privatgespannen als auch von den Fiakern übernommen wurden. Von da kommt es, dass man diese Denés-Széchényi-Leine nicht nur in Wien, sondern auch in ganz Deutschland Wiener Leine nennt. Auch ist es für uns Ungarn bezeichnend, dass diese Leinen in unserer Heimat

Französische Zügel und nicht mehr nach dem Erfinder Széchényi-Leinen genannt wurden...“.

Die Wiener Leine stellt jedoch häufig eine Ableitung der ungarischen Széchényi-Leine dar und ermöglicht durch ein größeres Verschnallstück mit bis zu 22 Löchern für die Anpassung der Leinen und ein Versetzen des *“Fröschels“* unmittelbar vor, hinter bzw. im Handbereich für verschiedene Anspannungen einen größeren Spielraum. Die hohe Anzahl der Verschnalllöcher wirkt zum Teil unübersichtlich und erschwert die Handhabung.

Interessanterweise wurde die Széchényi-Leine bzw. die Wiener Leine auch in Wien zunehmend als Französische Leine bezeichnet. Die von Tibor von Pettkó-Szandtner kritisierte, unrechtmäßige und unzutreffende Bezeichnung Französische Zügel, offenbart in ihrer Zuordnung zu Frankreich – als eine der führenden Nationen Europas dieser Zeit – jedoch die allgemeine Anerkennung und Bedeutung.

Die Leinenaufnahme: Neu für Ungarns Fahrer

Für das Aufnehmen der Leinen mit der ungarischen “Széchényi-Leine“ bzw. alternativer Leinen in ungarischer Leinenhaltung hat Josef Schrallhammer in Anlehnung an das Fahr- und Anspannungssystem von Benno von Achenbach eine vergleichbare Möglichkeit zur korrekten Handhabung der Leinen vor dem Besteigen der Kutsche entwickelt: Dabei ist es gelungen, eine Angleichung der ungarischen Fahrlehre an das Fahr- und Anspannungssystem nach Benno von Achenbach vorzunehmen. Sie ermöglicht im erforderlichen Umfang eine zeitgemäße Vermittlung von Theorie und Praxis für das Fahren von Zwei- und Mehrspännern entsprechend den allgemeingültigen Grundsätzen des Fahrens. Schwerpunkte bleiben die Betriebsicherheit, Zweckmäßigkeit und Schonung der Pferde.

Die Leinen werden bis zum Erreichen des korrekten Leinenmaßes entsprechend der späteren Sitzposition des Fahrers auf dem Wagen in der rechten Hand mit einer Unterscheidung der (oben verlaufenden) linken und der (unten verlaufenden) rechten Leinenhälfte durch den Zeigefinger und der zum Verlängern herangezogenen linken Hand gehalten.

Bei der klassischen “Széchényi-Leine“ geben für eine korrekte Leinenaufnahme bzw. für ein korrektes Leinenmaß zum Anfahren die “Fröschel“ durch ihre Positionierung im Handstück die erforderlichen Anhaltspunkte.

Vor dem Besteigen des Wagens werden die Leinen unter Beibehaltung des korrekten Leinenmaßes der linken Hand in Grundhaltung übergeben. Bei Bedarf kann ein vorübergehender Ausgleich des für die rechte Sitzposition des Fahrers erstellten Leinenmaßes zum Besteigen des Wagens durch Bildung einer Sicherheitsschleife mit der linken Leine hinter dem kleinen Finger der linken Hand erreicht werden.

Fahrstile im Wandel: Die ungarische und englische Leinenhaltung Teil 3 – erstmals erschienen im Kutschbock 2/2014



Beidhändige Leinenhaltung/Englisch



Beidhändige Leinenhaltung/Ungarisch entsprechend der klassischen Zügelhaltung



*Beidhändige Leinenhaltung:
Schlaufenhaltung vor den sogenannten Fröscheln (zur Entlastung der Hände geeignet)*

Während die englische Leinenhaltung sich aus von unten nach oben durch die ganze Hand Richtung Pferde verlaufenden Leinen entwickelt, entspricht die ungarische Leinenhaltung der klassischen Zügelführung.

Zum Veranschaulichen und Erlernen der verschiedenen situativen Leinenhaltungen eignet sich sowohl für die englische wie die ungarische Fahrweise der Einsatz eines Fahrlehrgerätes. Damit erfolgt die ausführliche Vorbereitung für das Fahren eines Gespannes im Straßenverkehr, im freien Gelände und auf dem Trainingsplatz.

Dénes Graf Széchényi, bedeutender Vertreter der ungarischen Fahrkultur des 19. Jahrhunderts, erklärt den Unterschied der Leinenhaltung durch die verschiedenen Sitzpositionen des englischen bzw. des ungarischen Fahrers.

Entsprechend der hohen Sitzposition des englischen Fahrers bricht der Verlauf der Leinen in den Händen zu deren Entlastung von unten nach oben in Richtung der Pferde.

Entsprechend der niedrigen Sitzposition des ungarischen Fahrers bilden die Leinen in ihrem Verlauf von oben nach unten in den Händen, wie bei der klassischen Zügelhaltung, zu deren Entlastung einen Winkel in Richtung der Pferde.

Die Entwicklung der Leinenhaltung aus der Zügelführung verbindet die ungarische mit der alten deutschen Fahrlehre, die von vom Sattel aus gefahrenen Gespannen geprägt war und wie dies bis heute in der bäuerlichen Tradition sowie in der Galaanspannung „á la Daumont“ erhalten ist.

Zudem ist die ungarische Leinenhaltung mit ihren entspannt waagrecht gehaltenen Fäusten geprägt durch die ursprüngliche Leinenführung mit dem sogenannten „Brezel“ (Details S. 63 und S. 73 bis S. 75).



Ungarische Grundhaltung entsprechend der ursprünglichen einhändigen „Brezelhaltung“

1. Die Grundhaltung



Übergabe der Leinen in Grundhaltung/Englisch



Übergabe der Leinen in Grundhaltung/Ungarisch

Der optimale Fahrerfolg beim ungarischen Fahren ergibt sich durch Eingreifen der Fahrerhand in die Leinen unmittelbar vor den FröscheIn. Damit kann jede einzelne Maulspalte eines jeden Pferdes individuell angesprochen werden. Diese – fallweise nötige – Leinenführung ergibt zwangsläufig das Fahren mit zwei Händen. Die Pferde reagieren dabei auf feinste Hilfen, insbesondere bei Verwendung der typisch ungarischen Doppelpingtrense.



Die Grundhaltung/Englisch



In Grundhaltung ist ein Zugriff auf jede einzelne Leine möglich.

Mindestens kurzfristig wird es bei dieser Haltung in den Fröscheln mit einem einfachen Drehen der Fäuste möglich, die Leinen situativ für einen vorübergehenden Arbeits- Gebäude- oder Temperamentsausgleich zu nutzen.

Unbedingt zu beachten ist jedoch, dass bei jedem Gespann – entsprechend der Größe und Länge der Pferde sowie der Sitzposition des Fahrers auf dem Kutschbock – die optimale Position der Fröschel für den Fahrer individuell eingestellt werden muss.

Ausgehend von der unterschiedlichen beidhändigen Ausgangshaltung der einzelnen Leinen in den Händen entwickelt sich die englische bzw. die ungarische Leinenführung durch entsprechende Übergabe der rechten Leine in die Grundhaltung beider Leinen in der linken Hand des Fahrers.



Die Grundhaltung/Ungarisch mit hingegenbenen Leinen

Während bei der englischen Fahrweise die rechte Leine zwischen Mittel- und Ringfinger der senkrecht zum Körper hin eingedrehten linken Hand in Grundhaltung übergeben wird, wird bei der ungarischen Fahr-

weise die rechte Leine in die entspannt waagrecht gehaltene Faust entsprechend ihres Verlaufs von rechts nach links eingelegt.

Sowohl in der englischen wie in der ungarischen Grundhaltung sind Fahrtrichtungskorrekturen nach links und rechts und der freie Einsatz der rechten Hand zum Geben von Verkehrs- und Fahrtrichtungszeichen sowie Peitschenhilfen, zum Bedienen der Handbremse und zum Grüßen möglich.

2. Die Gebrauchshaltung



Die Gebrauchshaltung/Englisch



Die Gebrauchshaltung/Ungarisch

Zum Verkürzen und Verlängern beider Leinen oder einzelner Leinen zur Korrektur des Leinenmaßes, zum Fahren von Rechtswendungen und Kehrtwendungen nach links oder rechts, zur Entlastung der linken Hand und für den Übergang zur Arbeits- und Dressurhaltung wird in beiden Fahrweisen die Gebrauchshaltung eingenommen. In Gebrauchshaltung der englischen Fahrweise befindet sich die rechte Hand unmittelbar vor der linken Hand in senkrechter, zum Körper hin eingedrehter Position. Bei der Grundhaltung der ungarischen Fahrweise befindet sich die rechte Hand unmittelbar neben der entspannt waagrecht gehaltenen linken Hand in Grundhaltung.

Beim Übergang zur Arbeits- und Dressurhaltung zieht die rechte Hand in Gebrauchshaltung die rechte Leine etwa 20 bis 30 cm seitlich nach rechts aus der linken Hand heraus. Bei der englischen Leinenhaltung muss die senkrechte, zum Körper hin eingedrehte Position beider Hände unbedingt beibehalten werden, um ein gefühlvolles Fahren von Wendungen lediglich durch Drehen der Handgelenke gewährleisten zu können.



Arbeits- und Dressurhaltung/Englisch



Arbeits- und Dressurhaltung/Ungarisch

3. Die Arbeits- und Dressurhaltung

Während bei der englischen Fahrweise für das Einleiten einer Wendung hauptsächlich das Nachgeben der äußeren Leine durch Ausdrehen der äußeren Hand verantwortlich ist, beschränkt sich die ungarische Fahrweise auf ein gefühlvolles Vorgehen der äußeren Hand in Richtung der Pferde. Ein erforderliches Annehmen der inneren Leine für das Fahren von Wendungen in beide Richtungen erfolgt bei beiden Fahrweisen durch gefühlvolles Eindrehen der inneren Faust Richtung Körper.

Die Wendung wird ausgeleitet bzw. beendet durch Nachgeben der in-



Linkswendung/Englisch



Linkswendung/Ungarisch

neren und Annehmen der äußeren Leine zurück bis in die Ausgangsposition Arbeits- und Dressurhaltung beider Hände.

Da die Drehung der Fäuste in eine entspannte, waagrechte Position automatisch eine leichte Streckung der Arme nach vorne bewirkt, können in der ungarischen Leinenhaltung Wendungen nach links und rechts in der Regel auch mit engerem Radius – ohne vorheriges Verkürzen der Leinen – problemlos gefahren werden. Im Übergang von

der Arbeits- und Dressurhaltung zurück zur Gebrauchshaltung wird bei beiden Fahrweisen das um etwa 20 bis 30 cm seitlich nach rechts herausgezogene "Zwischenstück" der rechten Leine wieder vollständig in die linke Hand in Grundhaltung eingeschoben.

4. Die Anwendung der Gebrauchshaltung

Die Anwendung der Gebrauchshaltung bezieht sich im Wesentlichen auf das Verkürzen und Verlängern beider Leinen sowie der einzelnen Leinen (Filieren), dem Fahren von Rechtswendungen und Kehrtwendungen nach links und rechts.

4.1. Das Verkürzen der Leinen/Ungarisch

Zum Verkürzen beider Leinen hält die rechte Hand beide Leinen mit Zeige, Mittel- und Ringfinger in Gebrauchshaltung fest. Die linke Hand gleitet aus der Grundhaltung auf der linken Leine um das zu verkürzende Maß vor und hält die linke Leine in dieser Position fest. Die rechte Hand lässt das linke Leinenende fallen und übergibt die rechte Leine der linken Hand in vorgerückter Position Grundhaltung. Anschließend werden die Leinen in Grundhaltung gefühlvoll angenommen.



Das Verkürzen der Leinen
1 Ausgangsposition Grundhaltung mit hingegebenen Leinen
2 Übergang in die Gebrauchshaltung
3 Vorgreifen der linken Hand auf der linken Leine



4a



4b



4c



4d



4e



5

Das Verkürzen der Leinen

4a – 4e Fallenlassen des linken Leinenendes aus der rechten Hand und Einlegen der rechten Leine in die linke Hand in vorgerückter Position Grundhaltung

5 Ausgangsposition Grundhaltung mit verkürzten und angenommenen Leinen

Da die entspannte, waagrechte Position der linken Hand in Grundhaltung – wie bereits im vorhergehenden Kapitel ausgeführt – eine leichte Streckung der Arme nach vorne bewirkt, beschränkt sich die ungarische Fahrweise auf eine Leinenverkürzungsart.

Die englische Fahrweise sieht im Gegensatz hierzu vier verschiedene Möglichkeiten der Leinenverkürzung vor:

- Zentimeterweises Leinenverkürzen: Verkürzen um ein kleines Stück
- Hand-vor-Hand-Leinenverkürzen: Verkürzen um ein bestimmtes Stück
- Leinenverkürzen um ein größeres Stück: Die durchgehende Parade
- Vorübergehendes Leinenverkürzen: Vorübergehende bzw. "scharfe" Parade

4.2. Das Verlängern der Leinen/Ungarisch

Zum Verlängern der Leinen zieht die rechte Hand aus ihrer Position in Gebrauchshaltung die rechten Leinen entlang dem Ende der linken Leinen um das zu verlängernde Maß aus der linken Hand seitlich heraus und hält dort die rechte Leine und das linke Leinenende fest. Die linke Hand folgt der rechten Hand in diese Position nach. Um die dadurch einseitig erfolgte Verlängerung der linken Leine schnellstmöglich auszugleichen, muss die rechte Hand unverzüglich die rechte Leine – um das erforderliche Maß verlängernd – aus der linken Hand in Richtung der Pferde nach vorne herausziehen. Anschließend kann die



Ausgangsposition Grundhaltung



Gebrauchshaltung



Aus der Ausgangsposition Gebrauchshaltung zieht die rechte Hand die rechte Leine entlang des linken Leinenendes um das zu verlängernde Maß aus der linken Hand heraus und hält in dieser Position beide Leinen fest.



Die linke Hand gleitet auf den Leinen bis zur Position der rechten Hand nach: Dies führt zu einer einseitigen Verlängerung der linken Leine.



Verlängern der rechten Leine mit Mittel- Ausgangsposition Grundhaltung und Ringfinger

rechte Hand in ihre Position in Gebrauchshaltung unmittelbar neben der linken Hand zurückkehren.

4.3. Das Filieren

Zum Verlängern bzw. Verkürzen einzelner Leinen zur Korrektur des Leinenmaßes (Filieren) bei der ungarischen Fahrweise wird die rechte



Filieren der linken Leine/Ungarisch

Filieren der rechten Leine/Ungarisch

Leine lediglich von der rechten Hand in Gebrauchshaltung aus der linken Hand herausgezogen bzw. hineingeschoben oder die linke Leine von der rechten Hand hinter der linken Hand in Grundhaltung verkürzend zurückgezogen bzw. verlängernd vorgeschoben.

Ein gegenseitiges Drehen der Fäuste zueinander, wie bei der englischen Fahrweise, ist nicht erforderlich.

4.4. Kehrtwendung nach rechts mit zusätzlichem Verkürzen der rechten Leine durch Schleifenlegen



1 Position Grundhaltung mit Vorgreifen der rechten Hand auf der rechten Leine



2 Nachgeben der linken Leine und Annehmen der rechten Leine



3a - 3b Legen einer Schleife unter den Daumen zum Verkürzen der rechten Leine



4 Wiederholtes Vorgreifen der rechten Hand auf der rechten Leine



5a - 5b Weiteres Nachgeben der linken Leine und Annehmen der rechten Leine



6a Zum Ausleiten der Rechtskehrtwendung Nachgeben der inneren rechten Leine



6b Herausziehen der verkürzenden Schleife aus der linken Hand nach vorne



6c anschließend Ausgangsposition Grundhaltung

Eine systematische Angleichung der ungarischen Fahrweise an das Fahr- und Anspannungssystem von Benno von Achenbach erfolgte durch VFD-Fahrausbilder und Pferdewirtschaftsmeister Josef Schrollhammer. Dies bietet eine fundierte Grundlage für den individuellen Einstieg aber auch für eine effiziente und vielseitige wie abwechslungsreiche Auseinandersetzung mit der Vielfalt der Fahrkultur und den Möglichkeiten des Fahrsports.

Das Fahr- und Anspannungssystem nach Benno von Achenbach, die ungarische Fahrweise, aber auch alternative Fahrmethoden, die auf den Grundlagen der Betriebssicherheit, der Zweckmäßigkeit und der Pferdeschonung basieren, wie beispielsweise das Fahren mit der erprobten Sieltec-Leine und den Sieltec-Geschirren, entsprechen den Anforderungen der VFD Fahrausbildung.

Fahren mit der Sieltec-Leine

Die Sieltec Leine besteht aus Polyethylen und ist rundgeflochten. Sie verhält sich dadurch wetterunabhängig, ist sehr leicht und gleitet ohne größeren Reibungswiderstand durch die Leinenführungsringe.

Durch zwei verstellbare Doppelhandschlaufen kann jeder Mensch spontan und intuitiv, geeignete Pferde vorausgesetzt, vom ersten Tag an das Fahren auf dem Kutschbock erlernen. Das motivationshemmende Exerzieren am Fahrlehrgerät kann entfallen.

Durch die übersichtliche, einfache Handhabung fühlt sich der/die Fahr SchülerIn von Anfang an sicher und keine Ermüdungserscheinungen der Hände und Arme behindern den Lernprozess. Die Konzentration auf das Wesentliche, nämlich die Pferde, ist sofort möglich.

Die Handschlaufen, die meist mit drei Fingern ergriffen werden, ermöglichen eine sichere, feinfühlig Kontaktaufnahme – eben mit “Fingerspitzengefühl” – zum empfindsamen Pferdemaul. Eine Schnalle zum Verstellen der Leine ist nicht erforderlich, da die Gesamtlänge der Leine durch das Hohlgeflecht von vorneherein individuell grundeingestellt werden kann und der Gebäude- und Temperamentsausgleich durch ein unkompliziertes “Knotensetzen“ auf den entsprechenden Leinen erreicht wird.

Möglichkeiten der Leinenhaltung mit der Sieltec-Leine



Beidhändige Schlaufenhaltung



Einhändige Schlaufenhaltung mit eingeschränkter Möglichkeit der Hilfegebung



Beidhändige „Brezelhaltung“ entsprechend der beidhändigen Zügelhaltung



Einhändige „Brezelhaltung“ entsprechend der ursprünglichen ungarischen Leinenhaltung

Fahrstile im Wandel:

Vierspännig Fahren auf ungarische Art

Teil 4 – erstmals erschienen im Kutschbock 3/2014

Die ungarische Leinenführung überzeugt nicht nur beim Fahren von Zweispännern, sondern auch in besonderer Weise beim Fahren von Vier- und Mehrspännern:

Den Anforderungen einer schwierigen bzw. sportlichen Gelände-, Hindernis- oder Geschicklichkeitsfahrt mit Vier- bzw. Mehrspännern kann meist nur durch Anwendung des sich aus der ungarischen Leinenhaltung ableitenden Zweihandsystems entsprochen werden.



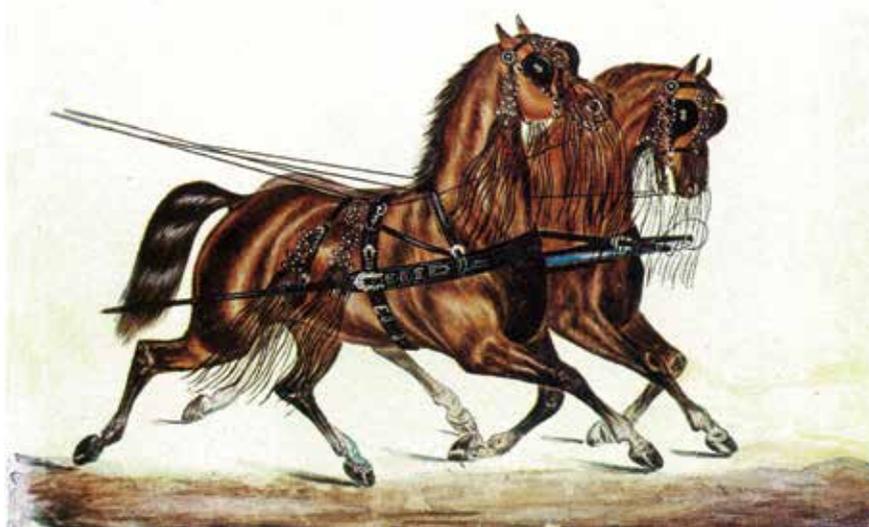
Ungarisches Fünfergespann des Nationalgestütes Bábolna mit Shagya-Arabern, gefahren von József Somogyi.

Die rechte Hand befindet sich vor dem Fröschel zwischen rechter Vorder- und Hinterleine: Entwicklung des Zweihandsystems aus der klassischen ungarischen Leinenhaltung - Foto Hans Trummer

Auch wenn die englische Fahrweise mit der Haltung vier einzelner Leinen in der linken Hand ("Four-in-hand"), auf Präzision ausgelegt, durch Benno von Achenbach zur Kunstform erhoben wurde, hat sich die ungarische Leinenhaltung in ihrer Entwicklung zum Zweihandsystem zunehmend wegen ihrer effizienten und situativen Umsetzungsmöglichkeiten und ihrer auf Sicherheit, Schnelligkeit, Zweckmäßigkeit angelegten Anwendung in allen Bereichen des Fahrsports durchgesetzt. Die Weiterentwicklung der englischen Leinenhaltung des vierspännigen Fahrens zum Fahr- und Anspannungssystem nach Benno von Achenbach mit vier einzeln verlaufenden Leinen in einer Hand überzeugt zwar durch ihre präzise abstimmbare Hilfengebung, ist jedoch in schwierigen Geländesituationen nicht nur für den "Normalfahrer" kaum durchführbar. Zudem stellt sie bei längeren Fahrten sowie bei Regen und Kälte eine hohe fahrerische Anforderung und Beanspruchung der Hände dar.

Umlernen nicht nötig

Dem Grundsatz der Fahrlehre von Benno von Achenbach "Auf korrektem Ein- und Zweispannerfahren ist Vier- und Mehrspannerfahren aufgebaut - ein Umlernen ist nicht nötig", entspricht die ungarische Fahrweise in den wesentlichen Punkten auf ideale Weise.



Zweispanner mit altem, reich geschmücktem, ungarischen Pferdegeschirr

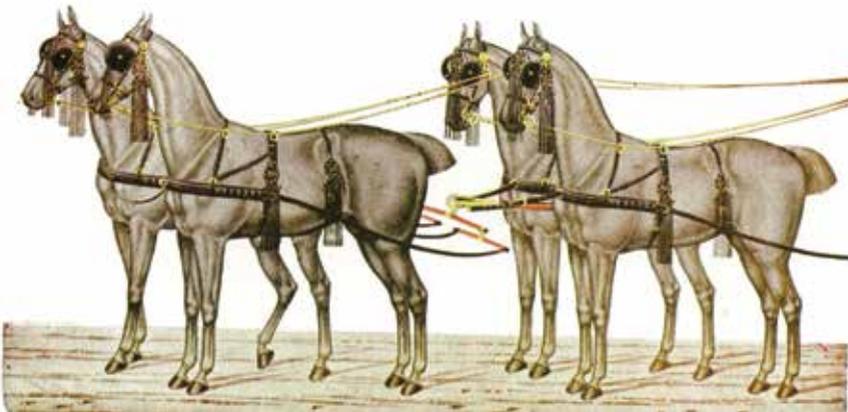
Dabei ist besonders ihre systematische Entwicklung bzw. Entsprechung der Leinenhaltungen für das Fahren von Zwei-, Vier- und Mehrspännern hervorzuheben. Das einspännige Fahren hat ursprünglich in Ungarn keine herausragende Tradition und Bedeutung.

Eine Erklärung für den bevorzugten Einsatz von Mehrspännern gibt uns der bekannteste ungarische Herrenfahrer der letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts Dénes Széchényi in seinem Werk "Gedanken über Reiten und Fahren" aus dem Jahre 1892:

"In Ungarn dagegen sind die Viererzüge zahllos und meist vor kleine, leichte Wagen gespannt. Dort ist es aber eine Notwendigkeit: Es gibt viele Regionen, wo der Sand so tief ist, dass zwei Pferde den Wagen kaum durchziehen könnten, an anderen Stellen ist der Schlamm nach einem größeren Regen so tief, dass die Räder vollkleben und die Speichen unsichtbar werden."

In der deutschen Erstauflage des Buches "A magyar kocsizás" aus dem Jahre 1931 ("Fahren auf ungarische Art", ISKA Verlag, 1981), dem auch die Übersetzung der Worte von Dénes Széchényi entnommen sind, schreibt S.K.H. Ludwig Prinz von Bayern:

"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."



Vierspänner mit leichtem ungarischem Pferdegeschirr

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 schwierigsten Situationen beobachten. Tibor kannte auch die Achenbachsche 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 Distanzfahren gewonnen werden. Insbesondere möge für das Fahren mit sehr edlen und schnellen Pferden im leichten Jagdwagen mehr Interesse aufkommen."



*Im Hintergrund S. K. H. Ludwig Prinz von Bayern mit Beifahrer „Lászi“ Tóth
Foto auf dem Turnier in Bad Wiessee 1951*

Die ungarischen Leinen und ihre Handhabung

Die ungarische Zweispänner- bzw. Széchényi-Leine besteht zum Fahrer hin aus gleich langen Außen- und Innenleinen, die in dessen Handbereich in ihren Verschnallstücken mit jeweils neun Löchern mit dem sogenannten Frosch bzw. Fröschel verbunden werden.

Dem Fahrer ist somit ein Zugriff auf jede Leine möglich und durch Vorgeifen vor den Fröschel sowie zwischen Außen- und Innenleine kann, falls erforderlich, eine Vereinfachung der Leinenhaltung erreicht werden.

Die Möglichkeit einer gezielten Kontaktaufnahme zu einzelnen Maulspalten der Pferde ist eine Besonderheit der Széchényi-Leine und der ungarischen Fahrweise.

Der Frosch bzw. Fröschel der ungarischen Vierspännerleine verbindet die Hinter- und Vorderleinen in ihren Verschnallstücken mit jeweils neun Löchern in gleicher Weise wie die Széchényi-Leine die Außen- und Innenleinen beim Zweispänner.

Den Hinter- und Vorderleinen der ungarischen Vierspännerleine werden, baugleich zur deutschen Kreuzleine, die sogenannten Gabelstücke bzw. die Kreuzleinen angeschnallt, um eine gleichmäßige Verbindung zu allen Mauspalten der Pferde zu ermöglichen.



Ungarische Vierspännerleine – Strupfe für die Kreuzleinen der Stangenpferde

Die ursprüngliche ungarische Leinenhaltung ist sowohl für das Fahren von Zwei- als auch von Vier- und Mehrspännern im Wesentlichen identisch: Die Frösche bzw. Fröschel können sich nach Belieben entweder vor, hinter oder im Handbereich befinden.

Durch Vorgeifen vor die Fröschel zwischen Hinter- und Vorderleine

entwickelt sich aus der ursprünglichen ungarischen Leinenhaltung das "Zweihandsystem", das sich nicht nur im Alltag in schwierigen Situationen bewährt, sondern den hohen Anforderungen des modernen Sports an Sicherheit, Kontrolle sowie einer effizienten und schnellen Umsetzung der Leinenführung in idealer Weise entspricht.

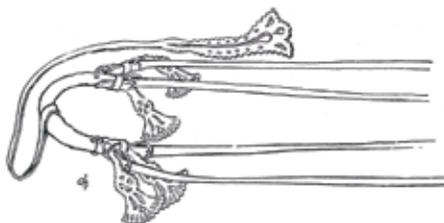
Neben einer deutlichen Vereinfachung der Leinenführung garantiert die Verbindung der Hinter- und Vorderleinen durch die Fröschel eine Geradeausstellung des gesamten Gespannes und verhindert zudem Risiken, die durch Überforderung in der Haltung geteilter Leinen ("Four-in-hand") zum Beispiel durch Gleitenlassen einer oder mehrerer Leinen, verursacht werden.

Folgende Darstellungen der klassischen ungarischen Leinenhaltung und des sich aus ihr entwickelnden Zweihandsystems für das Fahren von Mehrspännern sollen einen Eindruck über die Vielfalt des Sports geben und zur Nachahmung anregen.

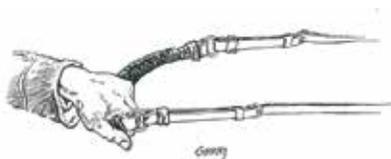
Die Grundhaltung der ungarischen Leinenführung für das Fahren von Zwei- und Mehrspännern

Die einhändige Grundhaltung der Leinen ist bei der ungarischen Fahrweise sowohl beim Fahren von Zwei- als auch von Vier- bzw. Mehrspännern identisch:

Bei der ungarischen Zweispänner- bzw. Széchényi-Leine verbindet der



Brezel bzw. Kringelhandstück der ursprünglichen ungarischen Vierspännerleine - Zeichnung von Garay



Wendung nach rechts, mit dem Brezel bzw. Kringelhandstück - Zeichnung von Garay

Fröschel jeweils die rechten bzw. linken Außen- mit den entsprechenden, durchgehend verlaufenden Innenleinen.

Da beim Fahren von Vier- und Mehrspännern ein gezielter Zugriff auf die Vorder- bzw. Hinterleinen zum Beispiel für die Durchführung von Wendungen stets gewährleistet sein muss, ist auf eine Positionierung des Fröschels im unmittelbaren Handbereich des Fahrers zu achten. Bei Wendungen nach rechts ist für das Gelingen der Schleifenbildung ratsam, dass sich die Fröschel durch vorheriges Verkürzen der Leinen hinter der Hand des Fahrers befinden.

Aufgrund der Übereinstimmung der einhändigen Haltung der Leinen (Grundhaltung) beim Fahren sowohl von Zweispännern als auch von Vier- und Mehrspännern ergibt sich eine entsprechende Übereinstimmung in der Anwendung der Leinen:

Dies betrifft einhändige Fahrtrichtungskorrekturen (nach links und rechts), das Verkürzen oder Verlängern der einzelnen (linken bzw. rechten) Leinen (Filiere) und das gleichzeitige Verkürzen sowie Verlängern beider Leinen.

Durch die Verbindung von Vorder- und Hinterleinen durch den "Fröschel" bei der ungarischen Vier- und Mehrspännerleine ist sowohl die Geraderichtung des Gespannes als auch der gewünschte bzw. erforderliche Abstand zwischen Vorder- und Hinterpferden eingestellt und gewährleistet.

Zusätzlich zu einer Entlastung bei der Haltung der Leinen wird die Gefahr des unbeabsichtigten Herausgleitens einzelner Leinen im Gegensatz zum Fahrsystem "Four-in hand" vermieden.

Durch gezieltes Eingreifen vor die Fröschel auf die jeweiligen Leinen der Vorder- bzw. Hinterpferde können Fahrtrichtungskorrekturen und Wendungen effektiv und präzise durchgeführt werden.

Fahrtrichtungskorrekturen und Wendungen nach rechts

Fahrtrichtungskorrekturen nach rechts

Ausgangsposition Grundhaltung mit Vorgreifen der rechten Hand auf den rechten Leinen: Zeige- und Mittelfinger der rechten Hand umschließen die rechten Leinen und halten sie fest.



Grundhaltung mit Vorgreifen der rechten Nachgeben der linken Leine Hand

Rechtswendung mit Widerstand

Einleiten der Wendung: Vorgreifen bzw. Vorgleiten der freien rechten Hand auf der inneren rechten Vorderleine: Der Mittelfinger der rechten Hand befindet sich zwischen der rechten Vorder- und Hinterleine. Bildung eines Widerstandes auf der äußeren linken Leine durch Eindrehen der linken Hand in Grundhaltung Richtung rechte Hüfte und gefühlvolles Annehmen der inneren rechten Vorderleine Richtung Körper. Ausleiten der Wendung: Auflösung des Widerstandes auf der äußeren linken Leine durch Ausdrehen der linken Hand zurück in die Ausgangsposition Grundhaltung und gefühlvolles Nachgeben der angenommenen inneren rechten Vorderleine durch die rechte Hand mit möglichem Gleitenlassen nach vorne.



1 *Vorgreifen der rechten Hand auf der rechten Leine*



2 *Widerstand auf der linken Außenleine und Annehmen der inneren rechten Vorderleine*



3 *Auflösen des Widerstandes auf der linken Außenleine und Nachgeben der inneren rechten Vorderleine*

Wendung nach rechts mit Schleifenbildung und Widerstand – Freie rechte Hand zum Peitschengebrauch



Einleiten der Wendung: Vorgleiten der freien rechten Hand; dabei befindet sich der Mittelfinger zwischen der rechten Vorder- und Hinterleine. In vorgerückter Position wird die rechte Vorderleine zwischen Mittel- und Ringfinger ergriffen. Durchführung der Wendung durch gefühlvolles Annehmen der inneren rechten Vorderleine mit zusätzlicher Schleifenbildung (Schleifenlegen) hinter bzw. unter den Daumen der linken Hand.

Zusätzliche Bildung des Widerstandes durch Drehbewegung der linken Hand in Grundhaltung Richtung rechte Hüfte mit Möglichkeit der Peitschenhilfe für das innere rechte Stangenpferd durch die freie rechte Hand.

Ausleiten der Wendung: Nachgeben der inneren rechten Vorderleine durch gefühlvolles Herausgleiten und Aufgabe des Widerstandes auf der äußeren linken Hinterleine durch Ausdrehen der linken Hand zurück in die Ausgangsposition Grundhaltung.

Grundhaltung der Leinen in der rechten Hand

Eine Besonderheit der ungarischen Leinenführung ist die Übergabe der Leinen aus der Grundhaltung der linken Hand in die Grundhaltung der rechten Hand für Fahrtrichtungskorrekturen nach links und Linkswendungen:

Übergriff des Zeigefingers der rechten Hand aus der Gebrauchshaltung über die linken Leinen.



Die detaillierte Darstellung dieser Leinengriffe in Serie findet sich in Kapitel 6.4. bei den Vier- und Mehrspannergriffen



Fahrtrichtungskorrekturen und Wendungen nach links

Fahrtrichtungskorrektur nach links



Ausgangsposition "Grundhaltung" in der rechten Hand mit Vorgreifen

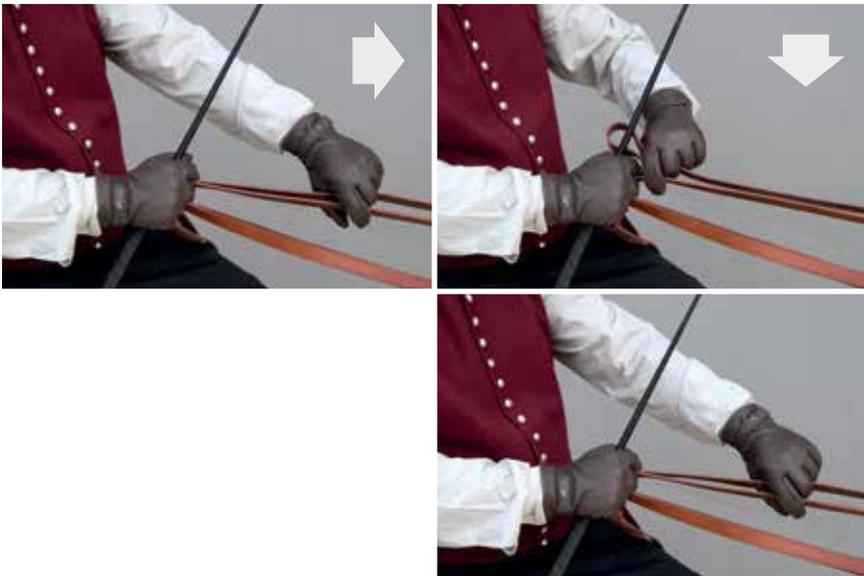
der linken Hand auf den linken Leinen: Zeige-, Mittel- und gegebenenfalls Ringfinger der linken Hand umschließen mit dem Daumen die linken Leinen und halten sie fest. Nachgeben der rechten und Annehmen der linken Leinen.

Wendungen nach links mit Grundhaltung der Leinen in der rechten Hand

Wendung nach links ohne Widerstand

Einleiten der Wendung: Vorgeiten der freien linken Hand auf den linken Leinen; dabei befindet sich der Mittelfinger der linken Hand zwischen der linken Vorder- und Hinterleine, die vom Mittelfinger bzw. vom Mittel- und Ringfinger der linken Hand gehalten wird. Der Zeigefinger gleitet dabei zur Gewährleistung einer ruhigen Leinenführung wie auf einer Schiene auf der linken Hinterleine.

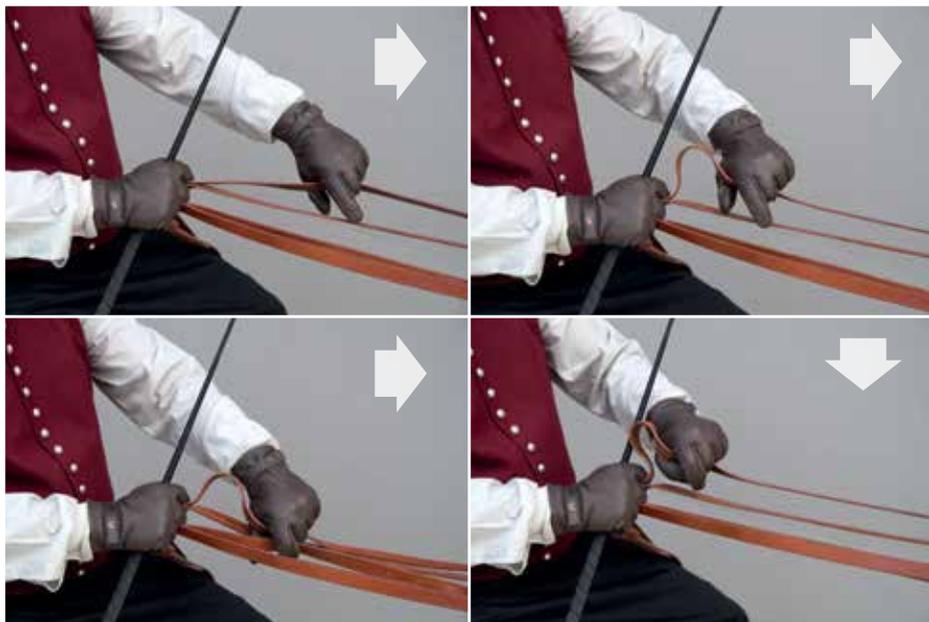
Durchführung der Wendung durch gefühlvolles Annehmen der inneren linken Vorderleine. Das Ausleiten der Wendung wird durch sukzessives Herausgleiten der inneren linken Vorderleine aus der linken Hand bzw. durch Nachgeben der linken Hand gewährleistet.



Wendung nach links mit Widerstand

Einleiten der Wendung: Vorgeiten der freien linken Hand auf den linken Leinen; dabei befindet sich der Mittelfinger der linken Hand zwischen der linken Vorder- und Hinterleine. Der Zeigefinger gleitet zur Gewährleistung einer ruhigen Leinenführung wie auf einer Schiene auf der linken Hinterleine. Der Zeigefinger der linken Hand nimmt die rechte Hinterleine gemeinsam mit der linken Vorderleine, die von Mittel- (und Ringfinger) gehalten wird, verkürzend an.

Auflösung des Widerstandes durch gefühlvolles Herausgleiten der äußeren rechten Hinterleine aus der linken Hand. Ausleiten der Wendung durch gefühlvolles Herausgleiten der inneren linken Vorderleine aus der linken Hand bzw. durch Nachgegeben der linken Hand.



Zum Annehmen der linken Vorderleine kann auch zusätzlich der Ringfinger zum Mittelfinger herangezogen werden.

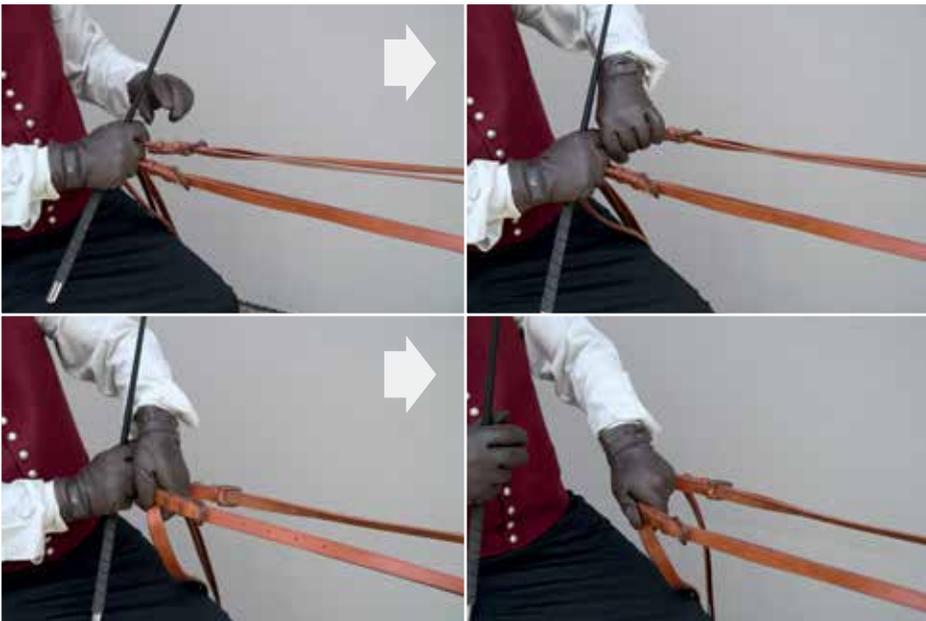




*Linkswendung mit Widerstand
Zeichnung von Garay*

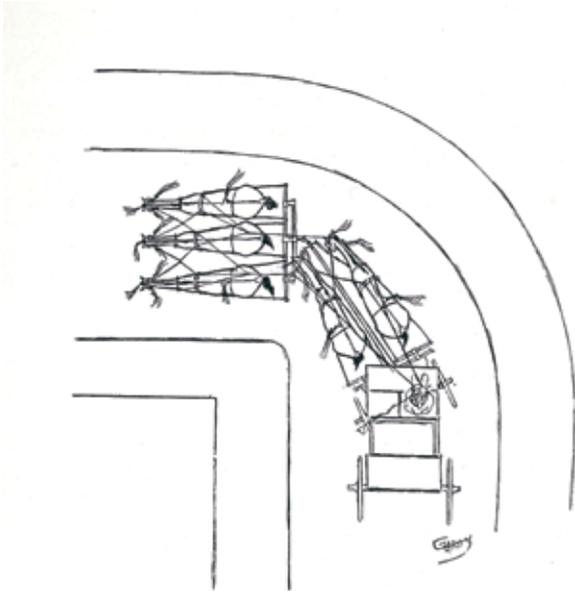
Übergabe der Leinen von der rechten Hand in die Grundhaltung der linken Hand

Haltung der Leinen in der rechten Hand für das Fahren von Fahrtrichtungskorrekturen und Wendungen nach links. Übernahme der linken Leinen in die linke Hand im "Brezelgriff". Übergabe (Einlegen) der rechten Leinen durch die rechte Hand in die linke Hand in Grundhaltung. Ausgangsposition Grundhaltung in der linken Hand.



Besonderheiten beim Fahren von Wendungen mit Vier- oder Mehrspännern

**Korrekte Durchführung einer Linkswendung mit einem ungarischen Fünfspänner
Zeichnung von Garay**



Sie werden von klassischen Fahrmeistern unterschiedlich kommentiert:

Tibor von Pettkó-Szandtner:

“Das Prinzip bei den Wendungen der Vierer- und Fünferzüge ist, dass man stets jede Wendung mit den Vorausspferden, mit richtiger Kopfstellung und entsprechender Biegung beginnen muss und dass man das innere Stangenpferd immer in die Lücke zwischen den Vorausspferden führen muss. Mit anderen Worten, es darf in der Wendung immer nur das innere Stangenpferd den Wagen ziehen.

Damit wir das erreichen und wir uns den Pferden verständlich machen, helfen wir durch den sogenannten “Widerstand“. Unter Widerstand verstehen wir, dass das innere Stangenpferd während einer Wendung in die Lücke der Vorausspferde geführt oder gezwungen wird. Wenn wir

darauf achten, werden wir die schwierigsten Wendungen mit dem Viererzug mit größter Leichtigkeit durchführen können.

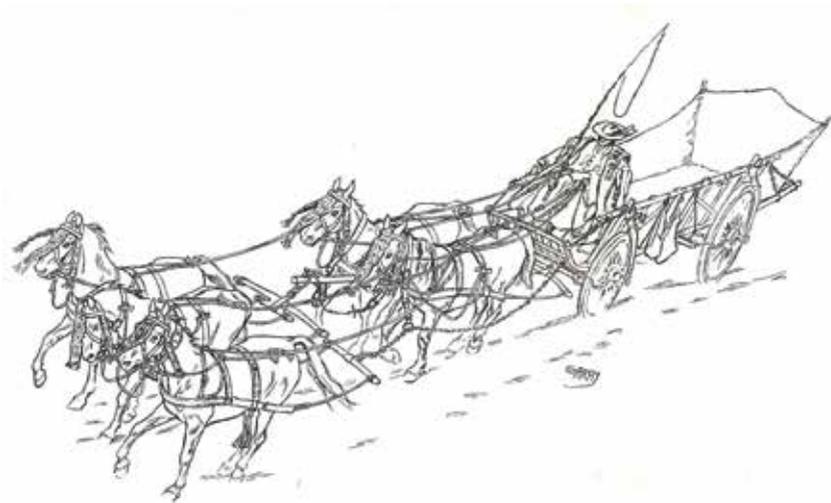
....Gerade aus diesen Gründen darf während der Wendungen mit Mehrspännern ausschließlich das innere Stangenpferd angetrieben werden. Würden wir umgekehrt, falsch, das äußere statt das innere Stangenpferd antreiben, würden wir das Gegenteil erreichen und die ganze Wendung verderben: Die Stangenpferde würden in die Wendung drängen und den Wagen an den Randstein oder an die Wand drücken.“

(Aus "Fahren auf ungarische Art", Tibor von Pettkó-Szandtner, ISKA-Verlag 1981)

Christian Lamparter:

“Durch das Schleifenlegen bei den Wendungen werden die Vorderpferde automatisch aus dem Zug genommen. Dadurch ist es den Stangenpferden möglich, den gleichen Weg einzuhalten, den die Vorderpferde gegangen sind, wenn sie der Fahrer dazu veranlasst. Andernfalls würden die Vorderpferde durch den Zug an der Deichsel die Stangenpferde zu früh in die Wendung drücken. Eine korrekte Wendung zu fahren wäre dann unmöglich.“

(Christian Lamparter, Die Fahrlehre, Achte Auflage, 1996, Verlag Dr. Rudolf Georgi, Aachen)



**Bäuerliche Anspannung eines ungarischen Fünferzuges
Zeichnung von Garay**

Fahrstile im Wandel: Die Entwicklung des Zweihandsystems Teil 5 – erstmals erschienen im Kutschbock 1/2015



Beidhändige Leinenführung beim Einspännigfahren. Fahrerin Birgit Schachner mit ihrem Vater als Beifahrer, Fahrturnier Mickhausen 2013

Das Zweihandsystem verbindet eine lange Geschichte zum Beispiel mit traditionellen Festtags- und Arbeitsanspannungen oder dem Trabrennen und hat sich zunehmend im modernen Turniersport und im Bereich des Freizeitfahrens durchgesetzt.

Auch wenn der ursprünglichen ungarischen Fahrweise in der sogenannten "Brezelhaltung" ebenfalls eine einhändige Leinenhaltung zugrunde liegt, fragt sich der bekannte ungarische Herrenfahrer Dénes Széchényi in seinem 1892 erschienenem Buch "Gedanken über Reiten und Fahren": *"Woher kommt es, dass bei uns von jeher alle guten Kutscher die Leinen so in der Hand halten, wie es der Reiter zu tun pflegt, wenn er auf Trense reitet, wobei der Engländer ein entgegengesetztes Verfahren benützt?"*



Beidhändige Leinenführung mit „Brezel“ beim Pflügen: Sven Hubert – Vizemeister beim Leistungsplügen Pferdestark 2013 in Wendlinghausen

Und er fährt in seinen Gedanken fort: *“Wenn wir beide Leinen in eine Hand nehmen, wird unser Kutscher die Hand flach halten, so, dass die Leinen von beiden Seiten der Faust herauskommen, um zu den Pferden zu führen, im Gegensatz zum englischen Fahrer, der die Handhabung der geteilten Leinen mit senkrecht aufgestellten Fäusten auf der einhändigen Haltung aufbaut: Dem sogenannten “Four-in-hand“. Ein derart ausgeprägter Unterschied in der Leinenhaltung, gerade bei zwei Nationen, welche zahlreiche ganz besonders gute Kutscher aufweisen können, ist mir stark aufgefallen und hat mich zum Nachdenken bewegt.“*

Und Dénes Széchényi kommt zu folgender Antwort: *“Wenn der Kutscher hoch sitzt, wie in England, und die Pferde sozusagen unter ihm angespannt sind, wird er die Leinen ganz gewiss stärker in den Händen halten können, wenn sie von unten nach oben durch die Faust laufen und dann über das erste Glied des Zeigefingers im scharfen Winkel zu den Pferden hinuntergehen, als würden sie von oben herunter durch die Faust und in der gleichen Richtung zu den Mäulern gehen. Anders verhält es sich dagegen beim ungarischen Fahrer, der zur Kontrolle seiner temperamentvollen Pferde aus niedriger Sitzposition auf leichten Wagen in unterschiedlichen, unwegsamen und sich schnell ändernden Situationen eine sichere Leinenführung gewährleis-*

ten muss: Das ist der Grund, warum bei uns die Leinen stets durch die sogenannten `Frösche` zusammengeschnallt werden und warum manche noch den alten `Brezel` benutzen. Nur so kann man es erklären, dass die Mode – dieser gewaltigste und rücksichtslose Tyrann der Welt – `four-in-hand` zu fahren, bei uns sich trotz der herrschenden Anglomanie nicht durchsetzen konnte.“

Und Dénes Széchényi fährt fort: “Wenn jedoch ganze Völker gewisse Gewohnheiten, wie wir es auf vielen Bildern beobachten können, durch mehrere Generationen beibehalten, so muss die Sache einen tieferen Grund haben. Bei solchen praktischen Aktivitäten kann nur das zur oft zitierten herrschenden Gewohnheit werden, was gleichzeitig eine zwingende Notwendigkeit und zweckmäßig ist.“

Das richtige Verhältnis der Leinen bei der ungarischen Zweispännerleine

Die Entwicklung “seiner“ Zweispänner-Kreuzleine aus der beidhändigen Leinenhaltung beschreibt uns Dénes Széchényi in seinem Buch folgendermaßen: “Unter komplizierten Umständen hat mir folgendes Verfahren immer gute Dienste geleistet: Ich fuhr die zwei Pferde mit vier getrennten Leinen und habe dabei hinter meinen Händen zwei solche Frösche, wie sie beim Vierspänner benutzt werden, anbringen lassen. Auf diese Weise fuhr ich mit den vier noch getrennten Leinen weiter, bis ich dem Gefühl nach das richtige Verhältnis der Leinen allmählich erreicht habe und meine Pferde optimal zu gehen schienen. Dann habe ich die Leinen recht weit vorne fest zusammengedrückt, während der neben mir sitzende Beifahrer oder Freund hinter meinen Händen die Leinen mit den Fröschen zusammengeschnallt hat. Dann nahm ich die Leinen hinter den Fröschen an, und wenn die Pferde auch dann noch gut gestellt waren, habe ich angehalten, ließ diese Hilfszügeln abnehmen, um ihre Masse auf die normalen Leinen zu übertragen.“



**Leutnant der Kavallerie
Fritz von Zobeltitz
auf der Ruhlebener Trabrennbahn 1909 mit Zweihandsystem bzw. Schlaufenhaltung**

Verschiebbare Klammern für den beidhändigen Gebrauch

Diese Vorgehensweise lässt sich natürlich auch bei der korrekten Anpassung von Vierspännerleinen für das Zweihandsystem anwenden und wird heute durch sogenannte Klammern bzw. Leinenfrösche, die in ihrer Position in den Leinen beliebig vertellbar sind, auch bei klassischen Achenbach-Vierspännerleinen, vorgenommen: Ähnlich wie Dénes Széchényi es getan hat, wird mit geteilten Vorder- und Hinterleinen, wie bei der englischen Fahrweise üblich, gefahren, bis die Pferde geradegestellt und die Vorder- und Hinterperde im richtigen Abstand zueinander stehen. Dieses Leinenmaß wird dann durch die in den Leinen verschiebbaren Klammern für den beidhändigen Gebrauch der Leinen im Zweihandsystem gesichert. Eine Markierung der Position der Leinenfrösche bzw. Klammern auf den Leinen erleichtert zukünftig die gewünschte Einstellung der Leinen. Bei der ungarischen Széchényi-Leine werden jedoch die sich entsprechenden Innen- und Außenleinen, identisch wie bei der ungarischen Vierspännerleine die sich entsprechenden Vorder- und Hinterleinen, durch den Fröschel in den dafür vorgesehenen Verschnallstücken miteinander verbunden.



Ungarische Grundhaltung



Englische Grundhaltung



Ausgangsposition beidhändige Leinenhaltung in der ungarischen Fahrweise



Ausgangsposition beidhändige Leinenhaltung in der englischen Fahrweise



Ungarische ländliche Anspannung mit Leinenführung entsprechend der klassischen Zügelhaltung



Ursprüngliche beidhändige Leinenhaltung während der Fahrt eines ungarischen Juckerzuges

Alternativ kann in der klassisch-ungarischen Leinenhaltung zur Entlastung der Hände bzw. zur Bewältigung schwieriger Situationen auch vor die Fröschel zwischen die fest verbundenen Leinen, entsprechend der Schlaufenhaltung, eingegriffen werden. Wichtig hierbei ist natürlich die richtige Positionierung des Fröschels in den Leinen, damit ein geeignetes Leinenmaß und eine sichere Anlehnung der Pferde bei korrekter Sitzposition des Fahrers gewährleistet sind.

Effiziente sowie sichere Leinenführung durch das Zweihandsystem

Beidhändige Leinenhaltung mit der Széchényi-Leine durch Vorgreifen vor die Fröschel: Da die rechten bzw. linken Leinenhälften dabei jeweils in der entsprechenden Hand gehalten werden, kann man bei dieser beidhändigen Haltung der Leinen vom "Zweihandsystem" sprechen.

Vorteile des "Zweihandsystems" sind die Entlastung der Fahrerhände, die entspannte wie sichere Leinenhaltung sowie die effiziente Leinenführung. Durch die Verbindung der sich entsprechenden Leinen wird zudem ein unbeabsichtigtes Herausgleiten der Leinen aus der Fahrerhand verhindert und die Geradestellung des Gespannes gewährleistet. Die Vorteile des Zweihandsystems, vor allem beim Fahren von Mehrspännern, überwiegen für viele Fahrer die Nachteile einer eingeschränkten einhändigen Leinenführung sowie einer vorgegebenen und nur begrenzt möglichen Änderung des Leinenmaßes innerhalb des Gespannes.

Vorteil der Haltung geteilter Leinen in einer Hand ist die Möglichkeit einer präzisen Einstellung der Gespanne durch gezieltes Verkürzen und Verlängern sowie Filieren der betroffenen Leinen.

Der zunehmenden Bedeutung des Zweihandsystems in allen Bereichen des Fahrsports wird durch eine einseitige Bevorzugung des Fahr- und Anspannungssystems nach Benno von Achenbach, vor allem für den Einstieg in das Fahren von Mehrspännern, oft noch nicht genügend Beachtung geschenkt.

Die lange und bewährte Tradition des Zweihandsystems bei historischen Anspannungen und in der Arbeit mit Pferden wird ebenfalls zum Teil nicht genügend wahrgenommen und anerkannt.

Traditionelle Anspannungen und Fahrweisen verdienen Beachtung

So ist die Vereinigung der Freizeitreiter und -fahrer in Deutschland (VFD) die einzige Institution in Deutschland, die das Anspannungssystem von Benno von Achenbach sowie die ungarische Fahrweise und ihre Entwicklung zum Zweihandsystem in ihrer Ausbildungsordnung gleichgestellt vermittelt und qualifiziert prüft.

Farbe sowie entspannte Einstiegs- und Entfaltungsmöglichkeiten im Fahrsport garantiert Dietmar Krüger mit seinen Sieltec-Geschirren über die intuitive bzw. situative Handhabung seiner Leinen. Der routinierte und erfolgreiche Fahrer bietet regelmäßige Fahrlehrgänge in der

beidhändigen Leinenführung mit seinen erfahrenen Kaltblutgespannen an.

Auch traditionelle Anspannungen und Fahrweisen verdienen mehr Beachtung: Bilden sie doch mit über lange Zeiträume gesammelten Erfahrungen einer wechselvollen Beziehung zwischen Mensch und Pferd vielfältige Möglichkeiten individueller Entfaltung.

Die nachfolgende Illustration "Die korrekte Leinenführung im Zweihandsystem" bildet den Abschluss über die ungarische Fahrweise vom Bock gelenkter Gespanne. In ihrer Entwicklung zum Zweihandsystem gewinnt die ungarische Fahrweise, hauptsächlich beim mehrspännigen Fahren, immer mehr Bedeutung.

Jedoch auch in ihrer ursprünglichen Form stellt sie eine gleichwertige Alternative zum bekannten Fahr- und Anspannungssystem von Benno von Achenbach dar. Aus diesem Grunde wünschen wir der ungarischen Fahrkultur für die Zukunft mehr Beachtung.



Fröschelverbindung von Innen- und Außenleinen bei der Széchényi-Leine sowie von Vorder- und Hinterleinen der ungarischen Vierspännerleine



Verschiebbare Klammern bzw. Leinenfrösche zum Verbinden der Vorder- und Hinterleinen für das Fahren in der beidhändigen Leinenhaltung im Zweihandsystem



Beidhändige Haltung der Sieltec-Leinen eines Achtspanners mit farblicher Unterscheidung



Dietmar Krüger in beidhändiger Leinenhaltung mit Gespann in sieltec-Anspannung, Conty 2009



Frühe Darstellung einer ungarischen Kocsi - Jeremias Schemel 1568

Die korrekte Leinenhaltung beim Zweihandsystem

Die Bedeutung des Zweihandsystems spielt in der Tradition des Anspannens und Fahrens sowie in der Arbeit mit Pferden eine wesentlich größere Rolle als allgemein angenommen wird. Zudem stellt das Zweihandsystem die ursprünglichste Art der Leinen- und Zügelhaltung dar.

Ein Vorgreifen beider Hände vor die Fröschel (bzw. Klammern) führt zu einer beidhändigen Leinenhaltung, dem sogenannten Zweihandsystem, das beim Fahren von Ein- und Zweispännern (Schlaufenhaltung) und vor allem beim Fahren von Vier- und Mehrspännern Verwendung findet. Ein Eingreifen der Fäuste vor die Fröschel kann mit der gesamten Hand und, nach Belieben, mit unterschiedlichen Fingern erfolgen.



Zur Haltung der Leinen im Zweihandsystem kann, wie abgebildet, mit der ganzen Hand vor die Fröschel gegriffen werden, aber auch nur mit Zeige- und Mittelfinger oder mit Zeige-, Mittel- und Ringfinger.

(Details siehe Bild Darstellungen auf S. 46, S. 57 und S. 140)

1. Die Rechtswendung im Zweihandsystem



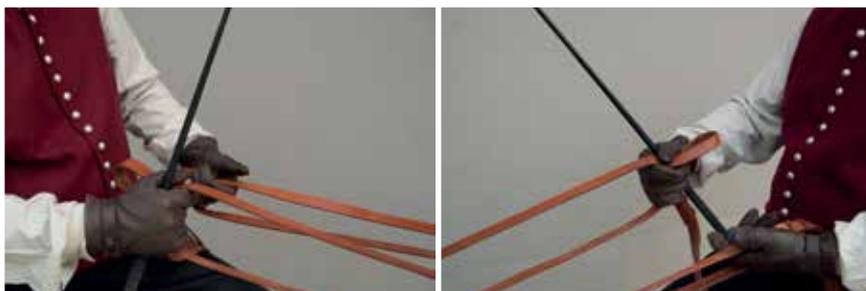
Vorgreifen der linken Hand auf der rechten Vorderleine ("Kreuzgriff" bzw. Übergreifen)



Gefühlvolles Annehmen der inneren rechten Vorderleine durch die linke Hand mit Schleifenbildung unter dem Daumen oder Zeigefinger der rechten Hand



Durchführung der Wendung mit angenommener innerer rechter Leine durch Schleifenbildung unter dem Daumen der rechten Hand



Bildung eines Widerstandes auf der äußeren linken Hinterleine durch Eindrehen und Annehmen der linken Hand zum Körper Richtung rechte Hüfte



Aufgabe des Widerstandes auf der äußeren linken Hinterleine

Ausleiten der Wendung durch Nachgeben der inneren rechten Vorderleine durch Auflösung der Schleifenbildung: Gefühlvolles Herausgleiten der inneren rechten Vorderleine nach vorne

Die Größe der unter den Daumen oder Zeigefinger gelegten Schleife hängt ab vom Radius der Wendung, der Geschwindigkeit, der Durchlässigkeit der Pferde und der situationsbedingten Gegebenheiten. Der Widerstand verhindert ein verfrühtes Nachfolgen der Stangenpferde in die Wendung. Die Stangenpferde werden durch den Widerstand zu den Vorderpferden "auf Lücke" gefahren.

(Eine allgemeine Beschreibung der Durchführung von Wendungen mit Mehrspännern befindet sich auf S. 71 und 72)

2. Die Linkswendung im Zweihandsystem



Ausgangsposition Zweihandsystem



Vorgreifen der rechten Hand auf der linken Vorderleine



Einleiten der Linkswendung durch gefühlvolles Annehmen der inneren linken Vorderleine mit Schleifenbildung unter dem Daumen oder Zeigefinger der linken Hand



Durchführung der Wendung mit angenommener innerer linker Leine durch Schleifenbildung unter dem Daumen beziehungsweise Zeigefinger der linken Hand sowie Bildung eines Widerstandes durch Annehmen der äußeren rechten Hinterleine



Ausleiten der Wendung durch Aufgabe des Widerstandes auf der äußeren rechten Hinterleine und Nachgeben der inneren linken Vorderleine durch Auflösung der Schleifenbildung: Sukzessives Herausgleiten der inneren linken Vorderleine nach vorne

3. Fahrtrichtungskorrektur nach rechts



Ausgangsposition Zweihandsystem



Fahrtrichtungskorrektur rechts durch Nachgeben der linken und Annehmen der rechten Leinen

4. Fahrtrichtungskorrektur nach links



Ausgangsposition Zweihandsystem



Fahrtrichtungskorrektur links durch Nachgeben der äußeren rechten und Annehmen der inneren linken Leine

Die drei Grundsäulen des Gespannfahrens

Sicherheit, Schonung der Pferde und Zweckmäßigkeit – diese Anforderungen hat Benno von Achenbach miteinander verbunden. Als die drei Grundsäulen des Gespannfahrens erhob er sie zum Maß der Dinge. Vor und nach ihm haben alle Mentoren des fairen Umgangs mit dem Pferd in verschiedenen Kulturkreisen diese Prinzipien hoch gehalten. Doch auch bewährte Überlieferungen und Traditionen unterliegen zu jeder Zeit einem offenen und intensiven Austausch. Ohne diesen Austausch von Ideen und Gedanken gibt es keine Entwicklung zum Besseren, sondern nur Verharren oder Rückschritt. Der "Blick über den Zaun" hilft, unser Wissen zu vermehren und bereichert unseren Alltag zum Wohle der Pferde. Das macht das Thema Fahren in seinen Ausprägungen der unterschiedlichen Fahrweisen so spannend.



Karussellrennen am kurfürstlichen Hof bei Schloss Fürstenried

Ölgemälde von Peter Jacob Horemans aus dem Jahre 1732 in der Amalienburg bei Schloss Nymphenburg.

Das Gemälde zeigt die Bewunderung des Wittelsbacher Hofes bei einer Demonstration der Fahrkünste in klassischer ungarischer Tradition während eines Karussellrennens mit der ursprünglichen einhändigen Brezelhaltung und belegt damit die große Bedeutung der ungarischen Fahrkultur in Europa.

Das Lust- und Jagdschlösschen Amalienburg, ein Geschenk Kurfürst Karl Albrechts von Bayern an seine Gemahlin, die habsburgische Kaisertochter Maria Amalia, wurde von Francois Cuvilliés d. Ä. zwischen 1734 und 1739 nach den Regeln der französischen Hofkunst gestaltet.

Die Orientierung Kurfürst Karl Albrechts von Bayern an der französischen Hofkultur nahm in seinem Bestreben zur Ernennung zum Kaiser des Heiligen Römischen Reiches (1742) auch spürbaren Einfluss auf die Führung des Marstalles und dessen repräsentative Verpflichtungen, aber auch in der Ausübung des Reit- und Fahrsports zum eigenen Vergnügen und zur Unterhaltung des Hofes. Kurfürst Karl Albrecht von Bayern entwickelte eine große Leidenschaft für das Anspannen und Fahren mit Pferden und vor allem für winterliche Ausfahrten mit dem Schlitten.

Zur Abrundung der vorhergehenden Kapitel und um der Komplexität des Themas zu entsprechen, folgen im Anschluss weiterführende Beschreibungen der ungarischen Fahrkultur.

Die ungarischen Pferdegeschirre

Die ländlichen Arbeitsgeschirre sind auch heute noch einfach gehalten und praktisch in der Handhabung. Der weiche Kammdeckel wurde mit einer Schweißunterlage aus Filz ergänzt. Die Leinenführungsringe sind in den Kammdeckel eingenäht und es werden einfache Seilstränge verwendet. Das Halskoppel bei den frühen Anspannungen lag vor dem Widerrist auf dem Hals des Pferdes und war vom Geschirr getrennt. Es wurde – meist über eine Kette – am Deichselhaken befestigt und entsprechend lang musste die Deichsel sein. Der Bremseffekt durch die Pferde war gering und ihnen wurde die Arbeit beim Aufhalten nicht leicht gemacht.

Hingegen zeigt die Ausführung mit Messingbeschlügen und Lederbähängen bei stilechten ungarischen Geschirren handwerklich aufwendig gefertigte Schmuckelemente. An ihnen ist erkennbar, welcher Region sie entstammen. Es gibt wunderschöne, vielfältige und doch zweckmäßige Varianten, die der Kenner der ungarischen Fahrtradition entsprechend ihrer Herkunft sogleich zuordnen kann. Die vielleicht beliebteste Ausführung ist das Czeklészer oder Esterházy Geschirr, von dem sich mehrere Ableitungen für Paradegeschirre ergeben.

Diese Schmuckgeschirre mit glatten oder Beschlügen in ziselierter



ungarisches Juckergespann (Details) Foto - www.archivboiselle.com

Optik, mit Messingknöpfen, Messingsternen oder Tuschschmetterlingen und geflochtenen oder geschnittenen Schalanken sind eine wahre Pracht. Bei den anspruchvollsten Exemplaren der Geschirre sind die Beschläge feuervergoldet.

Als Fahrgebiss kommt die Doppelringtrense zum Einsatz, zumeist in der einfach gebrochenen Ausführung. Die Stirn- und eine Seitenschalanke außen ergeben am Fahrzaum einen wirksamen Fliegenschutz und optischen Blickfang. Die Stirnriemen der ungarischen Kopfgestelle sind oft etwas kurz. Weil auch die Blendklappen zumeist nur über einen einfachen Lederriemen gehalten werden, ist ihre Position sehr instabil.



Fotos - www.archivboiselle.com

Sie sitzen dadurch überwiegend sehr nahe am Pferdeauge. Kunstvoll gearbeitete "Nierenriemen" und Lendenschalanken zieren das eigentliche Geschirr, das in handwerklich und optisch eindrucksvoller Ausführung gefertigt ist.

Das richtige Einstellen der Höhe und die Aufhängung des Brustblattes erfolgt über den Halsriemen. Zu seiner Unterstützung dient das Halskoppel. Die früheren Seilstränge wurden durch mit Leder ummantelte – und damit rundgenähte Stränge – abgelöst. Sicherungsriemchen an den Ortscheiten und die sogenannte "Gürtelsicherung" der Vorwaage beim Vierspänner sind Standard.

Ungarische Geschirre besitzen nur einen Bauchgurt. Er entspricht bei der englischen Anspannung dem großen Bauchgurt. Ein zusätzlicher

kleiner Bauchgurt existiert bei den ungarischen Sielengeschirren nicht. An der Stelle des Aufsatzhakens befindet sich bei den ungarischen Geschirren auf den "harten" Kammdeckeln eine einfache Messingschraube, die man Mittelknopf nennt.

Der kombinierte Mähnen- und Schweifkamm, das Ende einer Geweihstange an den äußeren Stranghalterriemen und eine Messingschelle, an der äußeren Strangschnalle des Brustblattes befestigt, sind heute lediglich Stilelemente. Ihre frühere Bedeutung lag tatsächlich bei der Pflege der Pferde, dem Spleißen der Hanfstränge und dem frühzeitigen Ankündigen eines Gespannes in der weiten Landschaft.

Die ungarischen Leinen

Sie wurden an anderer Stelle – in den Artikeln des Fachmagazins "Der Kutschbock" – ausführlich behandelt. Verwiesen sei lediglich auf eine weitere Besonderheit der ungarischen Anspannungen: So verfügen die ungarischen Zweispännergeschirre auf der Innenseite der Hals- oder Trageriemen über keinen Leinenführungsring. Um aber zu verhindern, dass die Leinen von der Deichselspitze gefangen werden, verwendet man bei stilechten Geschirren einen Elfenbeinring, der quer zu den Pferden steht und von beiden Innenleinen zum jeweils anderen Pferd durchlaufen wird.

Die ungarischen Schalanken (Zierriemen)

Ursprünglich war der "Sallang" als Schutz der Pferde gegen Fliegen gedacht. Diese Schalanken haben sich zu einem besonders schönen Schmuckelement der ungarischen Geschirre weiterentwickelt und es entstand eine umfangreiche, kunstvolle "Schalankenkultur".



geflochtene ungarische Seitenschalanke

Die Schalanken können aus geflochtenen Lederschnüren bestehen. Es gibt geschnittene und gespaltene Zierriemen und Zusätze aus buntem Filz, die sogenannten Schmetterlinge ("Pillangó").

Besonders schöne und altehrwürdige Schalanken aus dem Besitz der ehemals königlich-ungarischen Freistadt Debrecen findet man dort im Déri-Múzeum.

Die ungarische Peitsche

Die traditionelle ungarische Peitsche ist eine Stockpeitsche. Sie kann – passend zum regionalen Geschirrtyp – zwischen Griff und Stiel mit Lederfransen oder Tuchschnur versehen sein. Eine Wollquaste in den ungarischen Nationalfarben Rot-Weiß-Grün zählt nicht zu einem stilechten Erscheinungsbild; sie ist eine Dekoration der Neuzeit. Der Griff selbst kann mit Leder überzogen und oben mit einem Messingring versehen sein. Eine Messingkappe am Stielende dient als Abschluss. Aus Gründen der Eleganz wird darauf geachtet, dass die Peitschenstiele in den Farben der Wagen gehalten werden.

Es gehört zur ungarischen Tradition, mit der Peitsche zu knallen. Manchmal kommen zu kurze Peitschen zum Einsatz. Das ist ein Fehler. Die Peitschenschnur ist überwiegend aus Leder, gelegentlich aus schwarz eingefärbter Schnur. Sie wird zwischen zwei "Knöpfen" am obersten Teil des Stockes befestigt und besitzt ein sog. "Grundstück", das den Peitschenschlag aufnimmt. Beim Vierspänner mit einem Drehring (Wirbel), endet sie am anderen Ende wiederum mit dem Peitschenschmitz aus Rebschnur. Typisch bei der stilechten ungarischen Peitsche ist, dass Schlag und Stiel voneinander getrennt werden können.

Für den Zweispänner eignet sich ein etwa 160 cm langer Peitschenstock mit einem Schlag von 80 bis 100 cm, so dass die gesamte Länge 240 bis 260 cm sein darf. Beim Vierspänner soll der Stock der Peitsche in der Ausführung etwas kräftiger, dafür aber etwa 10 cm kürzer sein. Mit dem längeren Schlag beträgt die Gesamtlänge dann 250 bis zu 300 cm, je nach Pferdegröße und dem Belieben



*Károly-Kutsche mit Wildbrücke (Schragen)
gebaut von Kölber Testvérek um 1870*

und Können des Fahrers bei der Handhabung. Die Vierspännerpeitsche muss außerhalb ihres Gebrauchs immer aufgeworfen sein.

Die ungarischen Wagentypen

Das Wort Kutsche leitet sich nach der Überlieferung vom westungarischen Dorf Kocs ab, dem man nachsagt, die Wiege des Wagenbaus zu sein. So entstand wohl aus diesem Zusammenhang über den Begriff "kocsi" unsere Bezeichnung der Kutsche.

Bereits zur Herrschaft von König Matthias (Matthias Corvinus, eigentlich Hunyadi – 1443 bis 1490) existieren Aufzeichnungen, in denen berühmte Staatsmänner und Politiker der damaligen Zeit die ungarischen Pferdewagen bewunderten.

Ähnlich wie bei den Geschirren entwickelten sich regional bevorzugte Kutschentypen. Der Esterházy Wagen, auch als Cseklészter Wagen oder Lanschützer bezeichnet, stellt den wohl beliebtesten ungarischen Stilwagen dar. Die traditionelle Form ist streng eckig und der Wagenkasten besitzt geschmiedete Gestellteile. Die Seitenteile des Wagens sind aus echtem Weidengeflecht. Aber auch hier ist die Vielfalt groß und manche zusätzlichen Wagenmodelle sind lediglich weiterentwickelte Formen.



Ölschraube mit Aufschrift der Firma Kölber Testvérek

Eine eigene Geltung haben neben dem bereits erwähnten Cseklészter oder Esterházy Wagen in der Blütezeit der ungarischen Kutschenkultur im 19. Jahrhundert die Mórer Wagen, die Fóter oder Károly Wagen (eckig) und die Cziráky Wagen (runder Einstieg) sowie der Wagen aus Aszód.

Die bedeutendste Kutschenmanufaktur in Ungarn war die der Gebrüder Kölber (Kölber Testvérek) in Budapest. Sie bestimmte über rund 150 Jahre hinweg den qualitätsvollen ungarischen Wagenbau und erzielte viele internationale Auszeichnungen.

Stellvertretend für die Vielfalt der ungarischen Kutschen sind einige

typische und sehr schöne Wagen im Kutschenmuseum von Paráád am FuÙe des Bùkk-Gebirges zu sehen. Beigeordnet ist eine kleine Ausstellung zu den Arbeitsabläufen der ungarischen Tradition in der Wagenherstellung.



*Grobtuchmantel als Regenschutz:
Tuchmantelkragen, der bei gutem Wetter
als Blickfang über der Rückenlehne der
Kutsche hängt*



Die ungarische Kleidung für Fahrer und Beifahrer

Die Kleidung des Fahrers und die des Beifahrers unterscheiden sich deutlich voneinander. Eine zweckmäßige Kleidung wird vom Fahrer getragen, der darauf achtet, dass alle Farben von Wagen und Kleidung harmonieren. Üblich ist ein dazu passender weicher Hut zum gedeckten Anzug. Karierte Sakkos bleiben dem englischen Fahrstil vorbehalten.

Die Beifahrer tragen Volkstracht oder Paradeuniform. Übertriebene Verzierungen entsprechen nicht dem Stilverständnis der Ungarn. Die Stiefel der Beifahrer haben einen harten Schaft und der ungarische Hut kann mit "Engelshaar", einer Pflanze aus der Tiefebene, oder Straußenfedern geschmückt sein.

Eine Besonderheit sind die ungarischen Tuchmäntel. Gedacht als effektiver Regenschutz, wurde der Mantel bei gutem Wetter auf den Rücksitz und der Mantelkragen über dessen Lehne gelegt. Herrliche, reich verzierte alte Exemplare dieser Grobtuchmäntel mit ihren großen und phantastisch gearbeiteten Kragen sind heute im Verkehrsmuseum und auch im Landwirtschaftlichen Museum in Budapest zu sehen.

Und was wäre schließlich die Beschreibung des ungarischen Fahrens, ohne den folgenden Blick auf die qualitätsvollen Pferderassen Ungarns?

Die ungarischen Traditionsrassen - Rückbesinnung auf unverzichtbare Schätze

Die alten ungarischen Rassen vereinen in perfekter Weise die Leistungsfähigkeit für den modernen Pferdesport mit den Ansprüchen des Freizeitreitens und Freizeitfahrens. Leider sind sie derzeit in ihrem reinrassigen Bestand gefährdet.

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, ihrem Verschwinden aus dem Straßenverkehr und der Abschaffung der Kavallerie schienen sie in den 1960er Jahren in ihrer 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 Kaltblutrasen 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.



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

Nach dem Fall des "Eisernen Vorhangs" und der politischen Umstrukturierung des Ostblocks haben 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 ehemaligen 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. Jahrhunderts, nachdem durch die vorangegangenen Kriege des 17. und 18. Jahrhunderts die Pferdebestände des k.u.k. Reiches stark dezimiert waren. Unter Kaiserin Maria Theresia und Joseph 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 Zug und als Reitpferd.

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

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: ungarisch “abgedreht“) erhalten: eine Gebrauchskreuzung mit leichteren Halbblutrassen oder Lipizzanern, die vornehmlich als gängiges Wagenpferd gedacht ist.

Nonius



Brandzeichen des Nonius-Zuchtverbandes

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 englischen Vollblüter Marmotin xx aus einer Normänner Mutter. 1816 kam also der Anglo-Normänner Nonius Senior als Beutepferd mit



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

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, zum Beispiel Araber, als nicht geeignet, da diese dort schwammig und typos wurden.

Der Nonius ist ein mächtiges, mittelschweres im Warmbluttyp stehendes Pferd (Stockmass etwa 160 - 170cm), mit besonderer Eignung als Wagenpferd und Reitpferd für schwereres Gewicht. Der Nonius gilt 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 (Maukel!) entscheidend ist, sowie 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 verblässende 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 in 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 Mangalitza Schweinen und den Zackelschafen unter EU-tierzuchtrechtlichen Vorgaben als Erhaltungszucht vor dem Aussterben bewahrt wird.

Info unter: www.hortobagy.hu | www.noniuszegyisulet.hu | www.pferde-ungarns.de | www.pferde-altoesterreich.at

Shagya Araber

Diese im arabischen Typ stehenden Pferde lassen ihre Abstammung nicht lückenlos auf Original-Arabische Vorfahren zurückführen. Im Vergleich zum Reinblut- (Vollblut-) Araber ist der Shagya, oft auch als Araberrasse oder Kulturaraber bezeichnet, kalibriger und mit deutlichen Reitpferdepoints ausgestattet, dabei aber sehr typtreu 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 (oder Gazlan), Dahoman, Koheilan, Jussuf und Kemir, die in den Gestüten der ehemaligen k.u.k. Monarchie Radautz, Bábolna u.a. gezüchtet wurden, von der WAHO 1978 als eigenständige Rasse anerkannt und werden mit dem international gebräuchlichen Kürzel Sh (oder ShA) hinter dem Namen gekennzeichnet.

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, Kabijuk, Janow Podlaski, Borike und Karadordevo bzw. auf arabisches Reinblut zurückführen.



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

Zuchtziel ist ein rahmiges, in deutlich orientalisch-arabischem Typ stehendes mittelgroßes Reit- und Fahrpferd (Stockmaß zwischen 153 - 162 cm) mit leichten, korrekten, raumgreifenden Bewegungen. Bei viel Adel, Harmonie und Schönheit wurde der Shagya Araber immer leistungsbetont selektiert 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 Vollblutarabern 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.babolnamenens.hu | www.shagya-isg.com | www.zsaa.org

Gidran

Als typische "Husarenremonte" Ungarns wurde der auf anglo-arabischer Basis stehende Gidran entwickelt. 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 Marócpuszta, südlich des Plattensees gelegen, ist heute die Hauptzuchtstätte und pflegt die Gidranrasse nach dem Reinzuchtprinzip als original ungarisches Kuturgut.



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

Der Stammvater der Rasse ist der Originalaraber Siglavy Gidran, der über Ägypten importiert und 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 trockene, 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

Stockmaß von etwa 160 - 165 cm soll der Gidran ein korrektes solides Fundament mit leichtfüßigen, raumgreifenden und ökonomischen Gängen haben. Marócpusztá fand vor wenigen Jahren neben Szilvásvárád und Bábolna seine Anerkennung als ungarisches Staatsgestüt.

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

Kisbérer

Dem Gidran als ungarische Halbblutrasse sehr ähnlich ist der Kisbérer 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 englischen Vollblütern, Mecklenburgern, Norfolk Trottern und Lipizzanern geformt. Ab 1869 war Kisbér Königlich Ungarisches Staatsgestüt. Da es immer auch englisches Vollblutgestüt war und unter anderem züchterisch dem ungarischen Wunderrennpferd Kincsem xx (F.-N.St. geb. 1874 in Tópiozzentmárton v. Cambuscan (Kisbérer)) Pate stand, waren die Kisbérer 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. Kisbérer sind heute stark vom Trakehner beeinflusste leichte Reit- und Fahrpferde, in einem mittleren Stockmaß von 160 - 165 cm, die in allen Grundfarben vorkommen.

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

Furioso-North Star

Die dritte traditionell ungarische Halbblutrasse, die auch in allen ehemaligen k.u.k. Gebieten mehrere Zuchtstätten hatte und zum Teil 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 englischen Vollbluthengsten Furioso xx und The North Star xx, im südostungarischen



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

Staatsgestüt Mezöhegyes begründet. Furioso xx, geb.1836, weichselbrauner Hengst, wird in den Gestütsakten als "wohlproportionierter, 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 Veredlerassen (angelehnt an die Gründungsrassen: Araber (ShA, AA, A), englisches Vollblut) und gelegentlich zur Verstärkung mit Nonius erhalten 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 Fuchse und Schimmel), der als vielseitiges Sportpferd und für den leichten bis mittelschweren Zug, beispielsweise in der traditionel-



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

len 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 Stockmaß von 160 - 170 cm, 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. In Mezöhegyes, dem Gründungsgestüt der Rasse, 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 Furioso-North Star 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 Zweiten Weltkrieg nicht mehr konsequent weitergeführt, sodass Anfang der 1980er Jahre der ungarische Staat 40 Leutstettener Pferde von S.K.H. Prinz Ludwig zur Blutauffrischung erhielt. Diese Herde hatte nachhaltigen Einfluß auf die Furioso-North Star Zucht in Ungarn, dennoch konnte auch diese Population nicht in staatlicher Obhut weiterbestehen. Im ehemaligen Königlich Bayrischen Gestüt Sárvár werden heute Kisbér- und ungarische Sportpferde gezüchtet.



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 Bayrischen 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



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

nicht wegzudenken ist. Zudem konnte er sich, sowohl in der staatlichen Gestütszucht in Szilvássvárad, als auch in der Landeszucht am konstantesten 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 Pepinierehengste (historischer Ausdruck für Gestüts-

beschäler) 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 großbrah-



Hof- und Staatsgestüte in Altösterreich (vor 1919)

migen Lipizzaners für den in Ungarn sehr populären Fahrspport 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. Jahrhundert Pferde spanisch-neapolitanischer Abkunft gezogen. Auch die ungarischen Lipizzaner standen in den 1980er 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 Pi-

ber, Topolcianky, Lipica und ganz aktuell Dakovo statt.

Diese Zuchtpolitik hat sich trotz einiger Gegenstimmen bewährt. Obwohl Szilvásvárád seit Jahren eigene Wege beschreitet, ist der Lipizaner im ungarischen und internationalen Fahrspport 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 Szilvásváráder Gestütsbrand, die Hirschgeweihstangen mit dem B, die Pferde der Landeszucht bekommen statt dessen ein L, wird wie in allen ungarischen Traditionsgestüten in der linken Sattellage gebrannt. In der rechten Sattellage werden die Fohlennummer 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 Szilvásvárád liegt nördlich von Eger im 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 Szilvásvárád findet man kaum Zäune!

Info unter: www.menesgazdasag.hu

Ein jedes der ungarischen Traditionsgestüte 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 die ihnen zustehende Anerkennung von Pferdesportfreunden erhalten.

Quellenangaben und zum Weiterlesen:

Jasper Nissen: Enzyklopädie der Pferderassen, Kosmos Verlag

Hans Brabenetz: Das k.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

Gertrud Grilz-Seger/Thomas Druml: Der Nonius, Haustierrassen des Donauraums zwischen Gestern und Heute, Band 1, Vehling-Verlag, Graz, 2015, ISBN 978-3-85333-256-6

Die Rassedarstellung von Tierärztin Dr. Julia Enz aus dem Sonderdruck der VFD Bayern zum Fahrgedenkjahr 2011 liegt hier in aktualisierter Form vor.

© Dr. Julia Enz

Kontakt: julia.enz@gmx.de

© Fotos: Ramona Dünisch

Kontakt: www.ramona-duenisch.de



Nonius Zweispänner in Mezöhegyes



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

Mit der Neuerscheinung des Fahrkompendiums “Ungarisch Fahren“ wird eine der ältesten europäischen Fahrkulturen neu in den Fokus gerückt. Dabei wird die Bedeutung einer lebendigen und vielseitigen Umsetzung der Fahrtradition für eine zeitgemäße Ausübung des modernen Fahrsports offenkundig und ist für künftige Fahrsportinteressierte eine gute Anleitung zu praktischen Übungen auf dem Kutschbock.

Der VFD (Vereinigung der Freizeitreiter und -fahrer in Deutschland e.V.) ist es mit diesem informativen Buch gelungen, eine Lücke in der Wahrnehmung der Fahrkultur und des Fahrsports zu schließen. Hervorgehoben wird dabei in anschaulicher Weise die liberale Vorstellung der VFD zu den Anforderungen individueller sowie pferdegerechter Ausbildungs- und Ausübungsmöglichkeiten in der gesamten Bandbreite des Reit- und Fahrsports.

Die Vereinigung zur Pflege und Förderung der Fahrkultur und des Fahrsports e.V. ist dem traditionellen Fahren verbunden. Sie hat die Entwicklung dieser Veröffentlichung seit ihrem Fahrsportsymposium 2013 in Bernried am Starnberger See begleitet. In dieser Veranstaltung wurde nach dem umfangreichen Vortrag “Ungarisch Fahren“ der Vorschlag eines Kompendiums aufgegriffen. Das entstandene Buch ist somit eine Bereicherung und lernende Grundlage zugleich für ein gepflegtes Stil- und Freizeitfahren.

Unserem Mitglied Horst Brindel und Pferdewirtschaftsmeister Josef Schrallhammer als erfahrenem Autorenteam und der Vereinigung der Freizeitreiter und -fahrer in Deutschland (VFD) sei Dank für diesen wertvollen Beitrag zur Pflege und Förderung einer geliebten Fahrtradition im wahrsten Sinne des Wortes.

DVM Dietmar Schneider
Erster Vorstand

Werner Trapp
Zweiter Vorstand

Gottfried Winkler
Schatzmeister

<http://www.fahrsportpferde.de>

Grußwort des Bundesvorsitzenden der Vereinigung der Freizeitreiter und -fahrer in Deutschland e.V. (VFD)

Liebe Leserinnen und Leser!

Mit dem "Fahrkompendium UNGARISCH FAHREN" von Josef Schrollhammer und Horst Brindel halten Sie ein Juwel unter den Fachbüchern in Ihrer Hand. Die VFD freut sich ganz besonders darüber, zwei so hochkompetente VFD Übungsleiter und Fahrlehrer in ihren Reihen zu wissen.

Ohne Zweifel nimmt das Interesse am Fahrsport ständig zu und das gilt insbesondere für das Freizeitfahren. Wurde innerhalb der VFD bisher in erster Linie entsprechend des Fahrsystems nach Benno von Achenbach ausgebildet, so erhalten wir heute mit dem vorliegenden "Fahrkompendium UNGARISCH FAHREN" Zugang zu einer weiteren großen europäischen Fahrweise und deren Grundlagen, Anwendung und Charme.

Freizeitfahren und Fahrkultur sind keine Gegensätze – beides setzt immer die klare Einstellung pro Pferd und vorausschauendes Denken und Handeln voraus. Das vorliegende Praxishandbuch bietet reichhaltige Informationen über die ungarische Fahrkultur und kann als Lehrgrundlage dienen. Es kann jedoch keinesfalls eine Unterweisung durch geschulte und erfahrene Fahrausbilder ersetzen.

Verantwortungsbewusste Menschen, die mit dem Fahrsport beginnen wollen, werden sich deshalb für eine solide Ausbildung entscheiden: Am besten über eine fundierte und zeitgemäße Vermittlung durch VFD-Übungsleiter oder -Fahrlehrer.

Als Ringbuch gebunden ermöglicht das Fahrkompendium dem Leser eine sehr praktische und praxisnahe Verwendung auf dem Kutschbock. Anhand der zahlreichen sehr aussagekräftigen Bilder bekannter Fotografen, Skizzen und weiterführenden Erklärungen lässt sich die Vielfalt des Fahrens auf ungarische Art leicht erkennen.

In diesem Zusammenhang gewinnt der Beitrag von Frau Dr. Julia Enz zu den Pferden der ungarischen Traditionsrassen hohe Bedeutung. Ihr Einsatz als belastbare Universalpferde mit der besonderen Eignung für das heutige Freizeitreiten und -fahren ist besonders hervorzuheben.

Der Lehrsatz: „Der Reiter fühlt, der Fahrer sieht.“ bezieht sich auf die

unterschiedliche Einwirkung und Hilfegebung. Als langjähriger Wanderfahrer mit meinen beiden Mérens-Pferden freue ich mich besonders über die Betonung der Bedeutung des vorausschauenden Fahrens. Es ist die Grundlage für die unbedingt zu beachtende Sicherheit im öffentlichen Straßenverkehr und im freien Gelände. Die zusätzlichen Hinweise auf das vielfältige Risikopotential und die richtigen Verhaltensweisen beim Gespannfahren in Verbindung mit einem absoluten Verantwortungsgefühl gegenüber den Pferden und anderen Verkehrsteilnehmern entsprechen den Anforderungen der VFD-Ausbildungs- und Prüfungsordnung Fahren.

Als Nachschlagewerk oder zur Auffrischung eines längst vergangenen Fahrlehrganges ist diese Fachveröffentlichung bestens geeignet. Auch für Pferdefreunde, die sich intensiv mit dem Fahrsport auseinandersetzen möchten, empfiehlt sich das „Fahrkompendium UNGARISCH FAHREN“ als eine solide Grundlage zum Fahren und wichtiges Nachschlagewerk.

Ich danke allen Mitgliedern der VFD, vertreten durch ihre Landesvorstände, die dieses Kompendium ermöglicht haben. Ohne eine breite Unterstützung kann ein solches Werk nicht gelingen.

Den beiden Autoren Josef Schrallhammer und Horst Brindel gilt unser herzlicher Dank! Wir wünschen ihnen eine rege Nachfrage nach diesem ganz besonderen Buch und seine weite Verbreitung.



Hanspeter Hartmann
im Namen aller VFD-Landesverbände und des Bundesverbandes

Vereinigung der
Freizeitreiter und -fahrer
in Deutschland e.V.  **VFD**®

<http://www.vfdnet.de>

Was sind die Inhalte der VFD?

Die Vereinigung der Freizeitreiter und -fahrer in Deutschland e.V., kurz VFD, ist das größte Netzwerk für Freizeitreiter und -fahrer und der zweitgrößte Pferdesportverband in Deutschland mit über 70.000 Ansprechpartnern. Zu ihren Hauptzielen gehören das freie Zugangsrecht zur Natur für Reiter und Fahrer, pferdegerechte Haltung und partnerschaftlicher Umgang mit dem Pferd, der Schutz unserer Umwelt sowie die Erhaltung des Pferdes als Teil unserer Kultur.

Auch zukünftig bleibt noch viel zu tun: Immer wieder werden von Kommunen und Ländern Versuche unternommen, das geltende Recht zum Nachteil der Freizeitreiter zu verändern oder gar Pferdesteuern zu erheben. In solchen Fällen heißt es schnell zu handeln und Gemeinsamkeit zu beweisen. Informationen in der Presse und gezieltes Ansprechen der zuständigen Behörden, aber auch Unterschriftensammlungen und Protestaktionen haben schon Schlimmes verhindern können. Die VFD ist eine aktive und kompetente Interessenvertretung ihrer Mitglieder gegenüber Behörden und Gesetzgebern.

Die einzelnen Landesverbände der VFD arbeiten in den jeweiligen Bundesländern als selbständige Organisationen. Sie sind per Doppelklick schnell zu erreichen über www.vfdnet.de

VFD-Landesverband Baden-Württemberg
VFD-Landesverband Bayern
VFD-Landesverband Berlin/Brandenburg
VFD-Landesverband Hamburg/Schleswig-Holstein
VFD-Landesverband Hessen
VFD-Landesverband Mecklenburg-Vorpommern
VFD-Landesverband Niedersachsen/Bremen
VFD-Landesverband Nordrhein-Westfalen
VFD-Landesverband Rheinland-Pfalz
VFD-Landesverband Saarland
VFD-Landesverband Sachsen
VFD-Landesverband Sachsen-Anhalt
VFD-Landesverband Thüringen

Die Autoren danken dem VFD-Bundesverband und allen Landesverbänden der VFD für ihre ideelle und finanzielle Unterstützung zum Entstehen des „Fahrkompendium UNGARISCH FAHREN“.

Josef Schrallhammer und Horst Brindel, im Februar 2016



ESSA

European State Studs



Eine Stimme in Europa

Die staatlichen Gestüte Europas sind wichtige Bewahrer von Tradition und Geschichte, doch sie sind auch moderne Unternehmen und Ausbildungsbetriebe. Sie sind lebendige Kulturerbestätten, die sich unter Beibehaltung ihrer traditionellen Werte weiterentwickeln müssen, um zukunftsfähig zu bleiben, ohne dabei ihren gewachsenen Charakter zu verlieren. Vor dem Hintergrund sich wandelnder Lebensweisen, Wirtschafts- und Sozialstrukturen wurden in den vergangenen Jahrzehnten viele dieser einzigartigen Institutionen aufgelöst, zweckentfremdet oder stark eingeschränkt. Werden Sie förderndes Mitglied und tragen Sie durch Ihren Jahresbeitrag zum Erhalt der europäischen Staatsgestüte bei.



★ Die ESSA-Partnergestüte 2015



Fotos: Archiv Flyinge, Boiselle

European State Studs Association e.V.

c/o Haupt- und Landgestüt Marbach
D-72532 Gomadingen-Marbach
Tel. +49 (0)73 85 - 96 57 17
E-Mail: info@europeanstatestuds.org
Homepage: www.europeanstatestuds.org



Pferde sind
ein europäisches
Kulturgut.

30 JAHRE edition boiselle

Pferdekalender von Gabriele
Boiselle seit 1985!

Die Edition Boiselle feiert ihr 30-jähriges Jubiläum und seit mehr als drei Jahrzehnten fotografiere ich Pferde und veröffentliche die Bilder in Kalendern oder biete sie im Archiv Boiselle für Kunden in aller Welt an. Da stellt sich die Frage: Weshalb greift man immer noch gerne zur Kamera, wenn man ein schönes Pferd sieht? Ganz einfach, die Pferde inspirieren mich immer wieder auf's Neue und motivieren mich weiter zu machen. Diese Geschöpfe sind die Kraft in meinem Leben, eine nie versiegende

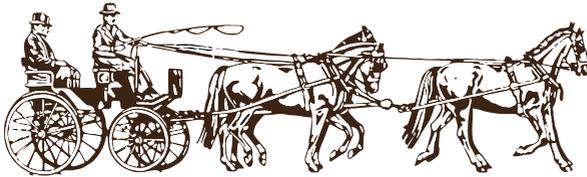
Quelle der Freude und Zufriedenheit. So kann ich heute aus voller Überzeugung sagen, es macht mir noch genauso viel Spaß, einen neuen Kalender zu kreieren, wie vor 30 Jahren. Die Technik hat sich seit den Anfängen erheblich verändert - die Qualität von Druck und Fotografie, die Art der Verarbeitung, die Ansprüche an Layout und Gestaltung - eigentlich so ziemlich alles. Doch eines hat sich nicht verändert, die Liebe und Intensität, mit der ich dies alles tue. Von meinem ersten Araberkalender im Jahre 1985 war es ein weiter Weg bis zum heutigen Kalenderverlag Edition Boiselle und dem vielseitigen Angebot an Themen und einzelnen Kalendern. Zahlreiche Buchproduktionen sind hinzugekommen, die weltweit in vielen verschiedenen Sprachen verkauft werden und deren große Resonanz mich sehr glücklich macht. All dies treibt mich an, weiter zu machen, und Jahr für Jahr viele Pferdeliebhaber mit neuen Kalendern zu erfreuen.

g. boiselle



Lassen Sie sich von der Bandbreite im Kalender Fahren überraschen und entdecken Sie jedes Jahr auf's neue die herrlichen Aufnahmen aus allen Bereichen der Tradition und Faszination im Gespannfahren.





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

Geschäftsstelle und Kontakt Nord:

DVM. Dietmar Schneider, Wählingsallee 37a, 22459 Hamburg
Telefon +49 / (0)40 / 559 37 48
Fax +49 / (0)40 / 550 09 325
E-Mail info@fahrsportpferde.de

Kontakt Süd:

Werner Trapp, Klareweinstraße 26, 81247 München
Telefon und Fax +49 / (0)89 / 89 211 353



DOKUMENTATIONSZENTRUM FÜR ALTÖSTERREICHISCHE PFERDERASSEN



Entstanden in der Epoche der Habsburg-Monarchie, auf dem Territorium Alt-Österreichs gewachsen, im Einsatz für Armee, Landwirtschaft und Transport: der Nonius, der Gidran, der Furioso, der Shagya-Araber aber auch die Noriker, die Huzulen und schließlich die Haflinger, alle haben ihre umfangreiche Geschichte und Zukunft. Die Pferde des Hofes, die Altkladruher und die Lipizzaner, haben dabei einen ganz besonderen Platz.

Bei uns erfahren Sie alles zu den Gestüten, zu den Arbeitsbereichen und zu den aktuellen Populationen: **www.pferde-altoesterreich.at**

Mit uns besuchen Sie die Gestüte, die schönsten Kutschenpräsentationen, die herrlichsten Pferde.

Unsere Schriftensammlung finden Sie im Schloss Niederweiden, im Österreichischen Marchfeld, nahe der gemeinsamen Grenze mit Ungarn und der Slowakei.

Kontakt und Terminvereinbarungen:

Tel. +43 664 41 59 311 - Heinz Gawlik, Geschäftsführender Vizepräsident

Dokumentationszentrum für altösterreichische Pferderassen

A - 2291 Schönfeld, Gutshofstraße 23, Tel: +43 664 41 59 311

E-Mail: **office@pferde-altoesterreich.at** | **<http://www.pferde-altoesterreich.at>**



Ungarisches Bauerngespann



DILLINGER LAND...

Erlebnis Reich
unverbraucht



www.dillingerland.de
Dillinger Land e.V., Hauptstr.16, 89431 Bächingen, Tel.: 0 73 25/9 22 41 43

Erfolg und ein besseres Leben mit den Tieren



Ich suche Tierliebhaber, die auch ein Herz für die Menschen haben. Wir sind führend am Markt im Direktvertrieb für die Ernährung von Tieren und suchen im Raum Bayern und auch überregional Partner für den Vertrieb (m/w).

Der Familienbetrieb REICO ist seit über 20 Jahren im schönen Allgäu ansässig und verfügt europaweit über mehr als 3.000 Partner. Ein denkbar einfaches Vertriebskonzept, stets individuelle Betreuung und ein effektives Teamwork zur Unterstützung, umfangreiche Mitarbeiterweiterbildung sowie Zufriedenheitsgarantie für die Kunden.

Die hochwertige und breite Produktpalette eröffnet interessante Chancen am sehr großen Markt, der stetig wächst.

Sie dürfen:

- Tierbesitzer ansprechen
- Termine vereinbaren
- zum Thema Futter beraten
- vom Futter begeistern

Von uns gibts

- eine freie Zeitplanung haupt- oder nebenberuflich
- Auslieferung aus dem Allgäu
- Fortbildung zur/zum Teamleiterin/leiter
- Fleiss wird durch KFZ-Zuschuss belohnt!

Ramona Dünisch - REICO-Partner
Kienzerleweg 7 - 82433 Bad Kohlgrub
Tel. 08845-757 22 28
Mobil 0176-313 030 77
www.reico-vital.de/rduenisch
E-Mail: info@ramona-duenisch.de



Foto: www.Ramona-Duenisch.de

Der Kutschbock

DAS MAGAZIN FÜR ALLE FAHRSPORTINTERESSIERTEN

Alle drei Monate interessante Neuigkeiten und Berichte aus allen Sparten des Fahrsports für nur 19,80 € pro Jahr!

Hiermit bestelle ich: „Abonnement“
 „kostenloses Probeheft“

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort

Telefon

Fax

E-Mail

Datum

Unterschrift



Sie können auch gern Anzeigen schalten – wir lassen Ihnen unsere Mediadaten zukommen.



Auch auf facebook/
fachmagazin.
derkutschbock



SMS Verlag Elke Schulze, Am Boll 10, 37589 Kalefeld, Tel.: 0172-5635774, Fax: 05553-994163, www.derkutschbock.de



Das moderne Sielengeschirr

extrem belastbar
"Fett- schimmel- und sattlerfrei"
weich und geschmeidig
elastisch und prellfrei
und
unvergleichlich praktisch

Leinen für alle
Anspannungsarten

Tel.: 05872 98671-100

Fax: 05872 98671-150

Mail: info@sieltec.de

Bestellen auf:
www.sieltec-shop.com



Nachwort und Dank

Am Ende unseres Fahrkompendiums UNGARISCH FAHREN verweisen wir auf die wichtige Rolle des Pferdes in der Entwicklungsgeschichte des Menschen und unserem natürlichen Umfeld. Ihm gebührt unser Respekt und Dank!

Der aktuelle Zeitgeist lässt es zu, dass mit den natürlichen Lebensgrundlagen viele überlieferte Werte untergehen und kaum mehr zu retten sind. Kulturhistorische Schätze zählen dazu ebenso wie wertvollste Genpotentiale in der Natur mit ihrer über die Jahrhunderte entwickelten Vielfalt. Sie verschwanden und verschwinden – teils unauffällig – durch bodenloses Unverständnis oder mangelndes Interesse. Weit schlimmer noch, werden sie wegen kurzfristigster wirtschaftlicher Ziele aus Ersparnislaunen geopfert, die Politik und Öffentlichkeit oft unter sehr fragwürdigen Umständen als notwendig ansehen.

Doch gibt es auch jene Enthusiasten, die sich mit hohem Sachverstand, großer Vehemenz und viel Herzblut unserem hippologischen Erbe verschrieben haben. Es hat sich über die Jahrhunderte entwickelt und prägte im Einklang mit der Natur die Gesellschaft maßgeblich.

Getragen von unserer Begeisterung für das ungarische Fahrwesen, aber auch mit dem Bewusstsein, dieser komplexen Aufgabe nicht immer vollständig gerecht werden zu können, haben wir unser Vorhaben in Angriff genommen. Als Verfasser des Fahrkompendiums UNGARISCH FAHREN ist uns vor allem wichtig, Anregungen für die unvoreingenommene und neugierige Auseinandersetzung mit anderen anerkannten Fahrkulturen zu geben.

Wenn uns bei unserem Fahrkompendium Fehler unterlaufen sind, so bitten wir zu allererst um Verständnis und Nachsicht. Über konstruktive Kritik und Verbesserungsvorschläge freuen wir uns und bitten, diese der VFD-Geschäftsstelle in Twistringen mitzuteilen.

Um dem Rahmen eines Praxishandbuches zu entsprechen, mussten wir dem umfangreichen Ausgangsmaterial Grenzen setzen. Aus diesem Grunde blieb manches ungeschrieben, das vielleicht noch Eingang hätte finden können. Diesen Umstand soll das reichhaltige Literatur- und Quellenverzeichnis durch die Hinführung des interessierten Lesers

auf inhaltsreiche weiterführende Fachpublikationen ausgleichen.

Für die Realisation des Fahrkompendiums UNGARISCH FAHREN sind wir zahlreichen Personen, Gönnern und Institutionen für ihre ideale oder finanzielle Unterstützung zu Dank verpflichtet:

Elke Schulze – Der Kutschbock, Dr. Reinhard Kaun, Dr. Julia Enz – Förderverein zur Erhaltung des Leutstettener Pferdes e.V., Ramona Dünisch Gräfin von Falkenstein, S.K.H. Luitpold Prinz von Bayern, Familie Pirhalla, Heinz Gawlik – Dokumentationszentrum für altösterreichische Pferderassen, Heidi Keller – ISKA Verlag, László Tóth, Péter Kemény, Tamás Rombauer, Christine Guster, Dr. Astrid von Velsen-Zerweck – European State Studs Association e.V., Dietmar Schneider und Werner Trapp – Vereinigung zur Pflege und Förderung der Fahrkultur und des Fahrsports e.V., Bjørn Rau, Peter Schießl, Thomas Ambros, Sandra Hoffmann – Edition Boiselle, Hanno Pilartz, Barbara Schnabel, Christiane Ferderer, David Wewetzer, Dietmar Krüger – Sieltec Geschirre, Angelika Tittl – Donautal Aktiv e.V., Luca Pes – Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, Sabina Wilmowicz und Thomas Röpke – Uelzener Versicherungen/Uelzener Allgemeine Versicherungs-Gesellschaft a.G., Nina Binder, Ilse Renner, Ines und Flavia Schrallhammer, Isabel Tenbrink, Annette Dokoupil-Gutensohn, Dr. Dietmar Köstler und schließlich dem Bundesvorstand und allen Landesvorständen der VFD.



Hans Brabenetz
Geboren am 10. April 1923 in Wien
Verstorben am 20. November 2015 in Wien

Ein besonderer Dank in Verbindung mit unserem Gedenken gilt dem großen österreichischen Hippologen Hans Brabenetz für die Anerkennung und Unterstützung, die er uns zur Aufarbeitung der ungarischen Fahrkultur entgebrachte.

Horst Brindel und Josef Schrallhammer

Literatur- und Quellenverzeichnis

Zu allen Facetten des ungarischen Fahrens ist eine Fülle faszinierender Details in den von uns verwendeten Quellen nachzulesen. Einige davon werden nurmehr antiquarisch zu erhalten sein.

Dionys Graf Széchényi *Gedanken über Reiten und Fahren*
Antiquarisch – 1892, ohne ISBN

Tibor von Pettkó-Szandtner *Ungarisch Fahren (A magyar kocsizás)*
Deutsche Übersetzung von Christiane und Antal Széchényi von Sár-
vár-Felsövidék
ISKA Verlag AG, Ch-8001 Zürich / Schweiz – 1981, ohne ISBN

László Tóth *Die ungarische Fahrkunst (A magyar fogathajtás)*
Deutsche Übersetzung von Maria Bock
Corvina Verlag, Budapest – 1988
ISBN 963-13-2848-1

VFD – Landesverband Bayern, Bayern Aktuell 1/2011
daraus Beiträge *Fahren auf ungarische Art – Tibor von Pettkó-Szandt-
ner und Das englische Fahrsystem – Benno von Achenbach*
Sonderdruck zum Fahrgedenkjahr 2011 (vergriffen), ohne ISBN

Grandseigneur Tibor: Erinnerungen an Tibor von Pettkó-Szandtner
Nachruf auf Tibor von Pettkó-Szandtner
von Dr. h.c. Werner T. Schaurte
Veröffentlichung in einem deutschen Pferdesportheft im Januar/Febr-
uar 1961

*Abschied von Landstallmeister a.D. Dr. med. vet. Ekkehard Frieling-
haus* Nachruf von Hans Brabenetz
Veröffentlichung im Heft „Shagya-Araber“ – 2007/2008
Verlag Ingrid Zeunert, Gifhorn

Österreichs hippologisches Gedächtnis
Würdigung von Hans Brabenetz zu seinem 90. Geburtstag: Veröffent-
lichung über Leben und Wirken des Doyen der österreichischen Hip-
pologie von Dr. Thomas Druml und Gertrud Grilz-Seger in Heft 4/2013
der österreichischen Pferderevue

Hans Brabenetz ist tot

Nachruf von Heinrich Gawlik zum Ableben des Doyen des Dokumentationszentrums für altösterreichische Pferderassen

Veröffentlichung in Heft 4/2015 der österreichischen Pferderevue

Nóra Sz. Bozsik *Die ungarische Kutsche*

Kiadja a MÉM Információs Központja – um 1980

Bebilderte Druckschrift aus dem Kutschenmuseum in den Stallungen des Schlosses der Grafen Károlyi in Parád, Ungarn

ohne weitere Herkunftsangaben

Werner Guster *Die Grafen/Fürsten Festetics zu Keszthely*

Selbstverlag A-2451 Hof/Lbg. – 2011

ISBN 978-3-200.2394-9

Heinrich Gawlik und Martin Haller *Die Zucht des Halbblutpferdes in Österreich-Ungarn und den Nachfolgestaaten*

Dokumentationszentrum für altösterreichische Pferdesrassen – 2015

ohne ISBN

Martin Haller *Pferde unter dem Doppeladler*

Olms Presse Hildesheim/Leopold Stocker Verlag Graz – 2002

ISBN 3-487-08430-9 und ISBN 3-7020-0951-5

Hans Brabenetz *Das k.k. Staatgestüt Radautz und seine Pferde*

Tebasil-Verlag über ISG-Verlag – 1987

ohne ISBN

Dr. Walter Hecker *Bábolna und seine Araber*

ISG Verlag – 1994

ohne ISBN

Dr.med.vet. Heinz Nürnberg *Lipizzaner*

VEB Deutscher Landwirtschaftsverlag, Berlin – 1984

Bestellnummer 559 015 5 04800

Brigitte Peter *Hostau 1945. Die Rettung der Lipizzaner – Wagnis oder Wunder?*

Zyklus Salzburg – Sonderdruck 1982

ohne ISBN

Gertrud Grilz-Seger und Thomas Druml *Der Nonius
Haustierrassen des Donauraums zwischen Gestern und Heute, Band 1*
Vehling-Verlag, Graz – 2015
ISBN 978-3-85333-256-6

Reit- und Fahrverein Schloss Hof – Dokumentationszentrum für altösterreichische Pferderassen – Klub slowakischer Touristen
Mit Pferd und Wagen entlang der March
Sonderdruck 2013
ohne ISBN

Dr. Dr. h.c. Johannes Erich Flade *Janów Podlaski und die polnische Araberzucht*
Tebasil-Verlag über ISG Verlag – 1996
ohne ISBN

Prof. J. N. Barminzew *Rußlands Pferde*
Müller Rüschnikon – 1977
ISBN 3-275-00651-7.-1/5-77.

Privatdruck der Fürst Thurn und Taxis Bank Albert Fürst von Thurn und Taxis *Marstall und Marstallmuseum des Fürsten Thurn und Taxis*
– 1969

Johann Elias Ridinger *Schul- und Campagnepferde*
Olms Presse – 2008
Reprint von 1760/1761
ISBN 978-3-487-08388-9

Theodor Heinze *Pferd und Fahrer*
Olms Presse – 1989
Reprint von 1886
ISBN 3-487-08298-5

B. H. von Holleuffer *Die Bearbeitung des Reit- und Kutschpferdes zwischen den Säulen*
Olms Presse – 1985
Reprint von 1896
ISBN 3-487-08268-3

Benno von Achenbach *Anspannen und Fahren*
Verlag Dr. Rudolf Georgi – 1922
ohne ISBN

Hans Fellgiebel *Die Fahrschule*
Olms Presse – 1989
Reprint von 1930
ISBN 3-487-08272-1

The Eighth Duke of Beaufort *Driving*
Longmans, Green, And Co., London – 1901
ohne ISBN

E. Howlett *Driving Lessons*
William Binns Equestrian Books – 1992
Reprint von 1894
Sonderdruck-Exemplar 199/500
ohne ISBN

David Gerber *Fahrhandbuch für Stadt und Land*
Verlag Schweizer Kavallerist – 1958
ohne ISBN

Vivian und Richard Ellis und Joy Claxton
Make the Most of Carriage Driving
J. A. Allen, London – 1995
ISBN 0-85131-602-6

Dr. Reinhard Kaun *Sportpferde in Training und Wettbewerb*
Hofer Druckmedia, Retz, Österreich – Print on Demand
ISBN 3-9500411-0-9

*Dokumentationszentrum für altösterreichische Pferderassen, A – 2291
Schönfeld*
www.pferde-altoesterreich.at

Europäische Gesellschaft für Hippologie, A-8511 St. Stefan
www.hippologie.info

*ESSA – European State Studs Association e.V., c/o Haupt- und Land-
gestüt Marbach*
www.europeanstatestuds.org/de/gestueete.htm

*Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen,
Schloss Nymphenburg, München*

Als kulturelles Erbe Bayerns vermitteln alle verwalteten Attraktionen mit jährlich über fünf Millionen Besuchern aus aller Welt einen einzigartigen Überblick über die wichtigen Epochen der bayerischen und deutschen Geschichte.

<http://www.schloesser.bayern.de>

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

www.fahrsportpferde.de

Tradition Fahrkunst – Online News von H.B. Paggen

www.tradition-fahrkunst.de

„Der Kutschbock“ – Das Magazin für alle Fahrsportinteressierten

SMS-Verlag Elke Schulze, Am Boll 10, 37589 Kalefeld

www.derkutschbock.com

Eigene Erfahrungen, Wissen und Recherchen der Verfasser

Hinweis für Interessierte

Die Veröffentlichung des vielzitierten Buches *A magyar kocsizás (Ungarisch Fahren)* von Tibor von Pettkó-Szandtner mit vielen Abbildungen und Bildtafeln aus dem ehemaligen ISKA-Verlag in der Schweiz ist – solange der Vorrat reicht – aus vorhandenen Lagerbeständen in der englischen Übersetzung mit dem Titel *The Hungarian Driving Style* zum attraktiven Abgabepreis von € 15,00 zuzüglich Versandkosten erhältlich über:

Heidi Keller (ISKA Verlag), Tschuoppisweg 3, CH-6354 Vitznau
Telefon ++41 (0) 397 11 80 – eMail keller.vitznau@bluewin.ch

Abbildungsnachweis

- © Edition Boiselle www.archivboiselle.com – Titelbild, S. 5, S. 12 unten, S. 20, S. 30, S. 40, S. 41 oben, S. 43 oben, S. 87, S. 88, S. 108, S. 113, S. 129
- © Archiv Josef Schrallhammer – S. 9 oben, S. 32 unten, S. 38, S. 75. S. 77
- © Archiv Horst Brindel – S. 9 unten, S. 16, S. 80 unten, S. 92 links
- © Mit freundlicher Genehmigung Archiv Dokumentationszentrum für altösterreichische Pferderassen – S. 10, S.15, S. 107, S. 121
- © Archiv Tamás Rombauer – S. 12 oben, S. 21, S. 58
- © Wikipedia – S. 13, S. 19
- © Mit freundlicher Genehmigung von Christine Guster – S. 23, S. 90, S. 91, S. 184, S. 185
- © Mit freundlicher Genehmigung Archiv Familie Pirhalla – S. 24
- © Mit freundlicher Genehmigung László Tóth – S. 27, S. 28, S. 92 rechts
- © Thomas Ambros – S. 31, S. 43 unten, S. 44, S. 46 bis 55, S. 62, S. 65 bis 69, S. 70 unten, S. 73, S. 74, S. 76, S. 79 oben und Mitte, S. 81 bis 85, Fotoserie S. 138 bis 189
- © Mit freundlicher Genehmigung aus Ungarisch Fahren von Tibor von Pettkó-Szandtner, ISKA Verlag – S. 32 oben, S. 59, S. 60, S. 63, S. 70 oben, S. 71, S. 72, S. 128, S. 171, S. 176
- © Mit freundlicher Genehmigung aus Marstall und Marstallmuseum des Fürsten Thurn und Taxis, Archiv Horst Brindel, S. 39
Abgebildet ist Erbprinz Maximilian Anton von Thurn und Taxis in schneller Fahrt mit einem vierspännigen ungarischen Jagdwagen in einhändiger ungarischer Leinenhaltung
- © Elke Schulze – S. 37 unten, S. 80 oben
- © Kristina Harms – S. 41
- © Peter Schießl – S. 42, S. 89
- © Dietmar Krüger, Sieltec-Geschirre – S. 57, S. 79 unten
- © Mit freundlicher Genehmigung Archiv S.K.H. Luitpold Prinz von Bayern –. S. 61, S. 132
- © Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen – S. 86
- © Ramona Dünisch www.ramona-duenisch.de – S. 93, S. 96, S. 98, S. 99, S. 101, S. 102, S. 104
- © Isabel Tenbrink – Zeichnungen S. 95, S. 105
- © Förderverein zur Erhaltung des Leutstettener Pferdes e.V. – S. 103
- © Hanspeter Hartmann/VFD – S. 111
- © Archiv Péter Kemény – S. 117 oben
Anzeigen S. 115 bis 116, S. 117 unten, S. 118 bis 119, S. 202



Móric Graf Sándor (1805 - 1878) bei seinen legendären Preßburger Treppenfahrten in ungarischer Leinenhaltung



Detallierter Anhang zu allen Leinengriffen

Hinweise zum Anhang im Fahrkompendium UNGARISCH FAHREN

Das ungarische Fahren zeichnet sich bei der Leinenführung durch die Anwendung von Erfahrung, Improvisation und einer situationsabhängigen Handhabung aus. Im engeren Sinne handelt es sich deshalb um eine Fahrweise und kein strenges Fahrsystem. Eine allzu strikte Reglementierung wird vermieden und im Hauptteil dieses Ringbuches wurden die Gründe für diese freizügigere Anwendung ausführlich entwickelt.

Wegen ihrer Bedeutung wiederholen wir das auf den Seiten 39 und 40 verwendete Zitat von 1913. Es steht stellvertretend als typisierende Überschrift für die gesamte Ausprägung der ungarischen Fahrweise:

„Ich würde die englische Fahrmethode mit einem 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 und das Beherrschen von unvorhergesehenen Lagen.“

Für eine gewisse systematische Aufbereitung der Leinengriffe in unserem Anhang zum Fahrkompendium wurden bewusst begriffliche Angleichungen zum Fahr- und Anspannungssystem nach Benno von Achenbach hergestellt. Sie sollen nicht den unverfälschten Charakter der ungarischen Fahrweise beeinträchtigen, sondern deren besserer Umsetzungsmöglichkeit dienen.

Entsprechend der ursprünglichen Übereinstimmung beider Fahrweisen wurden die Bezeichnungen Grundhaltung für die einhändige Leinenhaltung in der linken oder rechten Hand, Gebrauchshaltung als Ausgangsposition für sämtliche Leinenveränderungen durch Eingreifen der rechten Hand in die Leinen und – darauf aufbauend – Arbeits-

und Dressurhaltung für das beidhändige Fahren eines Gespannes auf geraden und gebogenen Linien festgelegt.

Zusätzlich zur ursprünglich-ungarischen Leinenführung besteht – in Angleichung zum Fahrsystem nach Benno von Achenbach – die Möglichkeit der Rechtswendung mit Vorgreifen der rechten Hand auf der rechten Leine (entsprechend der Rechtskehrwendung bei der ungarischen Leinenführung), der Linkskehrwendung mit zweimaligem Verlängern der rechten Leine und der Rechtskehrwendung mit zusätzlichem Verkürzen der rechten Leine durch Schleifenbildung unter den Daumen der linken Hand, wie es beim Fahren von Mehrspännern in Ungarn üblich ist.

Eine systematische Leinenaufnahme in Anlehnung an das Fahrsystem von Benno von Achenbach rundet unsere Anpassungen ab und entspricht zudem den allgemeinen Sicherheitsbestimmungen für die Teilnahme von Pferdegespannen im Straßenverkehr.

Durch die Möglichkeit der unterschiedlichen Positionierung des Fröschels – vor, in und hinter der Hand des Fahrers – bei der Verwendung ungarischer Zwei- und Mehrspännerleinen, sowie eines stets zulässigen Wechsels zum Zweihandsystem, eröffnen sich zusätzliche individuelle Spielräume beim Fahren von Gespannen auf ungarische Art.

Wie eigenwillig sich die ungarische Fahrweise in diesem Zusammenhang präsentieren kann, lesen wir in dem Standardwerk „Anspannen und Fahren“ von Benno von Achenbach:

„In Ungarn hatten alle Fahrer die Fröschl im Schritt etwa 10 cm vor, im Trabe in oder dicht hinter der Hand. Ich sah keinen Fahrer, ob Bauer, Fiaker oder herrschaftlichen mit den Fröschln weit hinter der Hand, selten einen, bei dem sich die Leinen in der linken Hand kreuzten. Waren die Pferde leicht zu halten, so lagen die linken vereinigten Leinen meistens zwischen Zeige- und Ringfinger, die rechten beim Peitschengebrauch von oben nach unten in der vollen linken Hand, im Übrigen steckten meistens Mittel- und Ringfinger oder Mittel-, Ring- und kleiner Finger dazwischen.“

In diesem Zusammenhang muss abschließend noch Erwähnung finden, dass die ungarische Leinenhaltung weitgehend der klassischen Zügelführung entspricht. Sie kann deshalb auf entsprechende Art und

Weise bei der Verwendung alternativer Leinen, wie beispielsweise der deutschen Kreuzleine – die im Übrigen viele Gemeinsamkeiten mit der ungarischen Vierspännerleine aufweist – oder der Achenbachleine ebenfalls Verwendung finden.

So war im Sprachgebrauch der k.u.k. Monarchie deshalb auch immer von Zügeln die Rede, nicht von Leinen.

Da die Position des Fröschels bei der klassisch-ungarischen Zweispännerleine, der sogenannten Széchényi-Leine, und die Position der Kreuzschnalle bei der Achenbachleine im direkten Vergleich bezüglich ihrer Nähe zur Fahrerhand – vom jeweiligen Mittelloch aus betrachtet – nur um 10 cm divergiert, kann beim Einsatz größerer Pferde bzw. längerer Anspannungen die Verwendung der Wiener Leine mit ihrem deutlich größerem Verschnallstück oder eine grundsätzliche Zurücksetzung des Verschnallstückes auf den Leinen für die gewünschte und dauerhafte Anpassung der Fröschel in Bezug zu den Fahrerhänden erforderlich sein.

Die Darstellung der Leinenführung in den Artikeln des Fachmagazins „Der Kutschbock“ basiert hauptsächlich auf einer Positionierung der Fröschel vor den Fahrerhänden, während im folgenden Anhang, die möglichen Positionsunterschiede der Fröschel in Entsprechung der unterschiedlichen Situationen Rechnung getragen wird.

Für die erfolgreiche Umsetzung der ungarischen Leinenführung und der Verbreitung der ungarischen Fahrweise hoffen wir mit unseren Ausführungen eine wertvolle Hilfestellung und einen nachgefragten Beitrag zu leisten und wünschen Ihnen beim Fahren auf ungarische Art ein gutes Gelingen und viel Freude.



*Zusammentreffen der ungarischen und englischen Fahrkultur:
Eisrennen auf dem Staffelsee am 6. Februar 1949*

Die Leinenaufnahme beim Ungarischen Fahrstil (Zweispänner) Leinenaufnahme und Aufsteigen auf die Kutsche

In Anlehnung an das Fahr- und Anspannungssystem von Benno von Achenbach können das Aufnehmen und die korrekte Handhabung der Leinen beim Besteigen des Wagens sowohl mit der ungarischen Széchényi-Leine als auch mit entsprechenden Alternativen, wie der Achenbach-Leine oder der deutschen Kreuzleine, für die ungarische Leinenhaltung erfolgen.

Diese abgeleitete „Systematisierung“ bietet für das Fahren auf ungarische Art einen Beitrag zur Sicherung des Gespannes zwischen Anspannen und Abfahrt.

Um das korrekte Leinenmaß entsprechend der erwarteten Sitzposition des Fahrers herzustellen, werden die Leinen – mit einer Unterscheidung der linken und der rechten Leine – durch den Zeigefinger der rechten und der zum Verlängern herangezogenen linken Hand gehalten.

Erst vor dem Besteigen des Wagens werden die Leinen unter Beibehalten des korrekten Leinenmaßes der linken Hand in Grundhaltung übergeben.

Bei Bedarf kann ein vorübergehender Ausgleich des für die rechte Sitzposition des Fahrers erstellten Leinenmaßes zum Besteigen des Wagens durch Bildung einer (verkürzenden) Sicherheitsschleife der linken Leine hinter dem kleinen Finger der linken Hand erreicht werden.

Die Abfolge der Leinenaufnahme

Nach Kontrolle der ordnungsgemäßen Anspannung nimmt der Fahrer neben dem linken Pferd (Sattelpferd) in Höhe des Kammdeckels (Rückriemens bzw. Seletts) mit einer Armlänge Entfernung Aufstellung mit Blick zu den Pferden.

In dieser Position entnimmt er mit der rechten Hand die Leinen hinter dem Oberblattstößel (hinter dem Rückriemen bzw. aus den Leinenführungsringen) und legt sie, ihrem parallelen Verlauf entsprechend, geordnet, von innen nach außen über den linken Unterarm. Dabei liegt

die rechte Leine nahe dem Ellbogengelenk und die linke Leine nahe dem Handgelenk.

Die rechte Hand ergreift nun zwischen Zeige- und Mittelfinger die rechte Leine (vor dem Fröschel bzw. der Kreuzschnalle) und nimmt eine sanfte Verbindung (Führung) zur rechten Maulspalte des rechten Pferdes auf. Bei Kontakt lautet die Bestätigung des Beifahrers: „Führung vorhanden.“

Unter Beibehalten dieser Führung gleitet die rechte Hand auf der rechten Leine bis zur Senkrechten der rechten Hosennaht: Dieser Punkt auf der rechten Leine wird als erstes Leinenmaß unbedingt festgehalten.

Nun übergibt die linke Hand die linke Leine auf den Zeigefinger der rechten Hand (bzw. ergreift die rechte Hand die linke Leine zwischen Zeigefinger und Daumen).

Die linke Hand zieht nun verlängernd die linke Leine über den Zeigefinger der rechten Hand nach vorne heraus, bis ihr Fröschel bzw. ihre Kreuzschnalle sich etwa fünf Zentimeter über dem Normalloch der rechten Leine befindet. Durch diese Verlängerung der linken Leine um circa fünf Zentimeter wird der rechten Sitzposition des Fahrers auf dem Wagen entsprochen.

Mit Blick zu den Pferden geht der Fahrer unter Verlängern der Leinen seitlich-rückwärts in Richtung Wagen. Zur Verlängerung bzw. Sicherung des Leinenmaßes ergreift die linke Hand beide Leinen in gleicher Haltung unmittelbar vor der rechten Hand: linke Leine zwischen Zeigefinger und Daumen, rechte Leine zwischen Zeige- und Mittelfinger. Durch die Sicherung des Leinenmaßes mit der linken Hand kann die rechte Hand zur erforderlichen Verlängerung auf den Leinen – entsprechend der einzunehmenden Sitzposition auf dem Wagen – zurück gleiten. Alternativ können die Leinen auch verlängert werden, in dem die linke Hand die Leinen um das erforderliche Maß aus der rechten Hand nach vorne herauszieht.

Vor dem Aufsteigen werden die Leinen der linken Hand in Grundhaltung übergeben: Die linke Leine verläuft durch die ganze Hand von links nach rechts; die rechte Leine von rechts nach links. Die rechte Leine liegt in der waagrecht gehaltenen Hand des Fahrers auf der linken Leine. Die Fleischseiten beider Leinen zeigen zur Handinnenseite.

Die Leinenenden bleiben dabei über dem Unterarm des Fahrers geordnet liegen.

Um für den Vorgang des Aufsteigens auf die Kutsche durch eine gleichmäßige Verbindung zu den Pferden die Kontrolle über das Gespann zu gewährleisten, wird die linke Leine vorübergehend verkürzt, indem sie mit der rechten Hand unter den kleinen Finger der linken Hand in Grundhaltung so eingeschoben wird, dass sich dort eine kleine Schleife bildet.

Diese Schleife unter dem kleinen Finger der linken Hand in Grundhaltung wird während des Aufsteigens durch Herausgleiten lassen aufgelöst.

Beim Besteigen des Wagens ergreift der Fahrer die Peitsche mit der rechten Hand und hat bis zur Einnahme seiner Sitzposition auf der rechten Seite des Wagens die Sicherheitsschleife wie oben beschrieben nach vorne herausgleiten lassen und dadurch aufgelöst.

Anschließend wird die Peitsche der linken Hand in Grundhaltung übergeben und die dadurch frei gewordene rechte Hand legt die Leinenenden vom linken Unterarm neben den linken Oberschenkel. Da der Wagen noch während des Anspannens vorschriftsgemäß durch die Feststellbremse gesichert bleiben muss, wird nun diese vor dem Anfahren des Gespannes geräuschlos gelöst.

Dann übergibt der Fahrer die Peitsche wieder in seine rechte Hand und korrigiert das Leinenmaß mit dem Ziel einer korrekten und gleichmäßigen Anlehnung zu den Pferden.

Erst auf Anweisung des Fahrers hin verlässt der Beifahrer beim Kommando „Beifahrer bitte wegtreten“ seine Position vor den Pferden.

Inhaltsverzeichnis zum Anhang

Ungarische Leinenführung

1. Einstieg in die ungarische Leinenhaltung

- 1.1. Fahren mit geteilten Leinen in Zügelhaltung mit entspannt waagrecht gehaltenen Fäusten
- 1.2. Übergang von der beidhändigen Leinenhaltung zur einhändigen Leinenhaltung
- 1.3. Das Zweihandsystem: Die beidhändige Schlaufenhaltung

2. Die Grundhaltung

- 2.1. Die Ausgangspositionen der Grundhaltung
- 2.2. Grundhaltung der Leinen in der linken Hand
 - 2.2.1. Die klassische „Brezelhaltung“
- 2.3. Übergabe der Peitsche in die linke Hand in Grundhaltung
- 2.4. Fahren von Fahrtrichtungskorrekturen einhändig in Grundhaltung
 - 2.4.1. Fahrtrichtungskorrektur nach links
 - 2.4.2. Fahrtrichtungskorrektur nach rechts

3. Die Gebrauchshaltung

- 3.1. Übergang von der Grundhaltung in die Gebrauchshaltung
- 3.2. Die Ausgangspositionen der Gebrauchshaltung

4. Die Arbeits- und Dressurhaltung

- 4.1. Übergang zwischen Gebrauchshaltung und Arbeits- und Dressurhaltung
- 4.2. Die Ausgangsposition Arbeits- und Dressurhaltung
- 4.3. Fahren von Wendungen
 - 4.3.1. Fahren von (Kehrt-)Wendungen nach links
 - 4.3.2. Fahren von Wendungen nach rechts
- 4.4. Fahren von Wendungen auf herkömmliche ungarische Art aus der Gebrauchshaltung
 - 4.4.1. Fahren von Wendungen und Fahrtrichtungskorrekturen nach links
 - 4.4.2. Fahren von Wendungen und Fahrtrichtungskorrekturen nach rechts

5. Die Anwendung der Gebrauchshaltung

- 5.1. Das Verkürzen der Leinen mit den Fröscheln vor der Hand (mit zwei Griffen bzw. in zwei Abschnitten)
- 5.2. Das Verkürzen der Leinen mit zwei Griffen bzw. in zwei Abschnitten mit den Fröscheln hinter der Hand des Fahrers

- 5.3. Das Verlängern der Leinen mit drei Griffen / in drei Abschnitten
 - 5.4. Das Filieren der Leinen
 - 5.4.1. Das Filieren der linken Leine: Verkürzen der linken Leine
 - 5.4.2. Das Filieren der linken Leine: Verlängern der linken Leine
 - 5.4.3. Das Filieren der rechten Leine: Das Verkürzen der rechten Leine
 - 5.4.4. Das Filieren der rechten Leine: Verlängern der rechten Leine
 - 5.5. Fahren von Wendungen aus der Gebrauchshaltung
 - 5.5.1. Fahren von (Kehrt-)Wendungen nach rechts aus der Gebrauchshaltung (ursprüngliche bzw. klassische Durchführung)
 - 5.5.2. Fahren von (Kehrt-) Wendungen nach rechts durch Vorgreifen der rechten Hand (Rechtswendungshaltung)
 - 5.6. Fahren von Kehrtwendungen
 - 5.6.1. Fahren von Kehrtwendungen nach rechts mit zusätzlichem Verkürzen der rechten Leine durch Schleifenlegen
 - 5.6.2. Fahren von Kehrtwendungen nach links mit zweimaliger Verlängerung der rechten Leine
- Die Schlaufenhaltung wird im Zweihandsystem/Vierspännigfahren aufgegriffen -

6. Die Vier- und Mehrspännergriffe in gesamtheitlicher Darstellung

- 6.1. Die Grundhaltung der ungarischen Leinenführung für das Fahren von Zwei-, Vier- und Mehrspännern
- 6.2. Fahrtrichtungskorrekturen nach rechts
- 6.3. Übergabe der Leinen in Grundhaltung der rechten Hand für Fahrtrichtungskorrekturen nach links und Linkswendungen
- 6.4. Fahrtrichtungskorrekturen nach links
- 6.5. Wendungen nach links aus der Grundhaltung in der rechten Hand
 - 6.5.1. Wendungen nach links ohne Widerstand
 - 6.5.2. Wendungen nach links mit Widerstand
 - 6.5.3. Übergabe der Leinen von der rechten Hand in die Grundhaltung der linken Hand
- 6.6. Wendungen nach rechts
 - 6.6.1. Rechtswendungen mit Widerstand
 - 6.6.2. Wendungen nach rechts mit Schleifenbildung und Widerstand

7. Das Zweihandsystem

- 7.1. Rechtswendungen im Zweihandsystem
- 7.2. Linkswendungen im Zweihandsystem
- 7.3. Fahrtrichtungskorrekturen nach rechts
- 7.4. Fahrtrichtungskorrekturen nach links

Allgemeine Hinweise zum Fahren auf ungarische Art

Die „Ungarische“ Leinenhaltung



1. Einstieg in die ungarische Leinenhaltung:

1.1. Fahren mit geteilten Leinen in Zügelhaltung mit entspannt waagrecht gehaltenen Fäusten

Die ungarische Leinenhaltung entspricht weitgehend der klassischen Zügelführung.

Der Verlauf der Leinen in der beidhändigen Leinenhaltung für den Einstieg in die ungarische Fahrweise geht von den Pferden kommend jeweils zwischen Ringfinger und Daumen durch entspannt waagrecht gehaltene Hände.

Die rechte Leine befindet sich in der rechten Hand und die linke Leine wird von der linken Hand gehalten.

Die Winkelung der Leinen in der Fahrerhand erleichtert ein sicheres Halten der Leinen vor allem aus einer niederen Sitzposition auf dem Wagen.

Die Fäuste befinden sich in der Ausgangsposition ca. 30 cm vom Ober-

körper entfernt, um ein entspanntes Halten sowie ein gefühlvolles Annehmen und Nachgeben der Leinen aus einer aufrechten Sitzposition des Fahrers, den unterschiedlichen Anforderungen entsprechend, zu ermöglichen.

1. 2. Übergang von der beidhändigen Leinenhaltung zur einhändigen Leinenhaltung: Übergabe der rechten Leine in Grundhaltung der linken Hand in der ungarischen Leinenhaltung



Die rechte Leine wird aus der beidhändigen Leinenhaltung von der rechten Hand in die linke Hand von hinten eingelegt



Übergabe der rechten Leine in die linke Hand
Bild 1



Übergabe der rechten Leine in die linke Hand
Bild 2

Die rechte Leine liegt in der linken Hand in Grundhaltung auf der linken Leine Beide Leinen werden von Zeige-, Mittel- und Ringfinger festgehalten



Ausgangsposition Grundhaltung:
Die linke Hand wird in der Grundhaltung der ungarischen Leinenhaltung waagrecht mit dem Handrücken nach oben gehalten
Beide Leinen verlaufen durch die linke Hand
Die linke Leine verläuft in der linken Hand in Grundhaltung mit ihrem Leinenende von links nach rechts und die rechte Leine mit ihrem Leinenende in der linken Hand in Grundhaltung von rechts nach links

1. 3. Das Zweihandsystem: Die beidhändige Schlaufenhaltung

Zweispännig:

Haltung vor den Fröscheln zwischen den Außen- und Innenleinen

Mehrspännig:

Haltung vor den Fröscheln zwischen den Vorder- und Hinterleinen



Die beidhändige Leinenhaltung im Zweihandsystem ist eine Vereinfachung der Leinenführung mit effektiver Wirkung:

Aus diesem Grund hat sich das Zweihandsystem im Breiten- und Turniersport vor allem beim Fahren von Mehrspännern zunehmend etabliert und bei anspruchsvollen Hindernis- und Geländefahrten das Fahrsystem nach Benno von Achenbach weitgehend abgelöst.

Die beidhändige Leinenhaltung im Zweihandsystem entspringt der ungarischen Fahrweise mit einer Fixierung des Leinenmaßes durch Fröschel oder Klammern für eine sichere Geradestellung der Pferde sowie der sicheren Einstellung des Abstandes zwischen den Vorder- und Hinterpferden beim Mehrspänner. Auch wenn das Zweihandsystem bevorzugt beim Fahren von Mehrspännern angewendet wird, hat es in bestimmten Situationen seine Berechtigung beim Fahren von Zweispännern. Das Annehmen und Nachgeben beider sowie der einzelnen Leinen für die Koordination des Gespannes und für das Fahren von

Wendungen ist mit dem Zweihandsystem jederzeit in ausreichendem Maße möglich.

Weitere Informationen befinden sich in Kapitel 7 (Das Zweihandsystem, S. 185).

2. Die Grundhaltung

2.1. Die Ausgangspositionen der Grundhaltung



Ausgangsposition Grundhaltung im Abstand von ungefähr 30 cm zum Oberkörper in entspannter Haltung mit den „Fröscheln“ unmittelbar vor der Hand des Fahrers



Ausgangsposition Grundhaltung im Abstand von ungefähr 30 cm in entspannter Haltung mit verkürzten Leinen und den „Fröscheln“ in der Hand des Fahrers



Ausgangsposition Grundhaltung im Abstand von ungefähr 30 cm zum Oberkörper in entspannter Haltung mit den „Fröscheln“ hinter der Hand des Fahrers bei deutlich verkürzten Leinen

2.2. Grundhaltung der Leinen in der linken Hand

In Grundhaltung verläuft die rechte Leine von rechts nach links und die linke Leine von links nach rechts durch die entspannt waagrecht gehaltene linke Hand.

Das Ende der rechten Leine befindet sich links und das Ende der linken Leine rechts der linken Hand in Grundhaltung.

Die rechte Leine und das Ende der linken Leine befinden sich zwischen Zeigefinger und Daumen der linken Hand in Grundhaltung.



Zur besseren Unterscheidung beim Verkürzen bzw. Verlängern der Leinen oder im Übergang zur Arbeits- und Dressurhaltung kann der Zeigefinger der linken Hand zwischen der rechten Leine und dem Ende der linken Leine eingeschoben werden.

2.2.1. Die klassische „Brezelhaltung“

Die linke Leine verläuft in Grundhaltung zwischen Ringfinger und kleinem Finger der linken Hand in Richtung Pferde.

Alternativ kann jedoch die linke Leine auch entsprechend der klassischen Brezelhaltung die linke Hand in Grundhaltung erst nach dem kleinen Finger Richtung Pferde verlassen.

Beide Leinenenden liegen stets geordnet über dem linken Oberschenkel des Fahrers Richtung Wagenmitte.

2.3. Übergabe der Peitsche in die linke Hand in Grundhaltung



Ausgangsposition Grundhaltung mit Peitschenhaltung am oberen Griffende zur Entlastung der rechten Hand durch Schwerpunktverschiebung nach unten



Übergabe der Peitsche von der rechten Hand zwischen Daumen und Zeigefinger in die linke Hand in Grundhaltung für eine freie rechte Hand zum Grüßen, Geben von Fahrtrichtungszeichen und zum Bedienen der Handbremse



Peitschenhaltung in der linken Hand in Grundhaltung

2.4. Fahren von Fahrtrichtungskorrekturen einhändig in Grundhaltung



Fahrtrichtungskorrekturen nach links und rechts aus der Ausgangsposition Grundhaltung im Abstand von ungefähr 30 cm zum Oberkörper in entspannter Haltung

2.4.1. Fahrtrichtungskorrektur nach links



Nachgeben der äußeren rechten Leine und Annehmen der inneren linken Leine durch Drehung der linken Hand nach unten Richtung rechte Hüfte

2.4.2. Fahrtrichtungskorrektur nach rechts



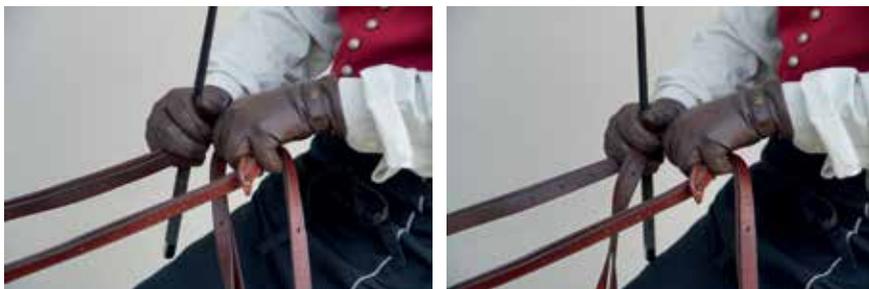
Nachgeben der äußeren linken Leine und Annehmen der inneren rechten Leine durch Drehung der linken Hand nach unten Richtung linke Hüfte

3. Die Gebrauchshaltung

3.1. Übergang von der Grundhaltung in die Gebrauchshaltung



Ausgangsposition Grundhaltung im Abstand von ungefähr 30 cm vom Oberkörper entfernt in entspannter Haltung vor Eingreifen der rechten Hand



Ausgangsposition Gebrauchshaltung

Die rechte Hand ergreift mit Zeige- und Mittelfinger unmittelbar vor der linken Hand in Grundhaltung entweder nur die rechte Leine (z. B. für den Übergang zur Arbeits- und Dressurhaltung) und hält diese fest oder ergreift zwischen Zeige- und Mittelfinger zusätzlich das linke Leinenende (z. B. für das Verlängern und Verkürzen der Leinen).

Zur besseren Unterscheidung der rechten Leine und des linken Leinenendes beim Übergang zur Arbeits- und Dressurhaltung oder beim Verlängern der Leinen kann der Zeigefinger der linken Hand in Grundhaltung zwischen beiden Leinen eingeschoben werden. (Siehe Abbildung bei 2.2. - S.142)

3.2. Die Ausgangspositionen der Gebrauchshaltung



In der Ausgangsposition Gebrauchshaltung ergreift die rechte Hand von oben mit Zeige- und Mittelfinger die rechte Leine und das Ende der linken Leine unmittelbar rechts neben der linken Hand in Grundhaltung in einem Abstand von ungefähr 30 cm zum Körper und hält beide Leinen fest.

Zur besseren Unterscheidung von rechter Leine und dem Ende der linken Leine können sich sowohl der Zeigefinger der linken Hand in Grundhaltung als auch der Mittelfinger der rechten Hand in Gebrauchshaltung zwischen rechter Leine und dem Ende der linken Leine positionieren.

Die Handhabung der einzelnen rechten Leine beim Verkürzen und Verlängern der Leinen kann so erleichtert werden: Für das Verkürzen der Leinen wird die rechte Leine in die linke Hand in Grundhaltung einzeln eingelegt und für das Verlängern der Leinen wird abschließend die rechte Leine einzeln aus der linken Hand in Grundhaltung nach vorne herausgezogen.



Für den Übergang zur Arbeits- und Dressurhaltung ergreift die rechte Hand von oben mit Zeige- und Mittelfinger die rechte Leine unmittelbar rechts neben der linken Hand in Grundhaltung in einem Abstand von ungefähr 30 cm zum Körper, hält die rechte Leine dort fest und zieht anschließend die rechte Leine um etwa 20 bis 30 cm seitlich aus der linken Hand heraus.

Entsprechend der klassischen Zügelführung kann zusätzlich zu Zeige- und Mittelfinger der Ringfinger in Gebrauchs- und Arbeitshaltung die rechte Leine mit umfassen.

4. Die Arbeits- und Dressurhaltung

4.1. Übergang zwischen Gebrauchshaltung und Arbeits- und Dressurhaltung



Ausgangsposition Gebrauchshaltung:
Zeige- und Mittelfinger der rechten Hand oder alternativ Mittel- und Ringfinger ergreifen die rechte Leine unmittelbar vor der linken Hand in Grundhaltung von ihrer Unterseite und drücken sie gegen den Peitschenstock.



Übergang zur Ausgangsposition Arbeits- und Dressurhaltung:
Die rechte Hand zieht die rechte Leine ungefähr 20 cm seitlich nach rechts aus der linken Hand in Grundhaltung heraus und hält sie in dieser Position weiter fest. Das herausgezogene Leinenmaß, das sich zwischen der rechten und linken Hand befindet, wird „Zwischenstück“ genannt.



Übergang von der Arbeits- und Dressurhaltung in die Gebrauchshaltung:
Die rechte Hand hebt das zuvor seitlich herausgezogene Teilstück der rechten Leine („Zwischenstück“) leicht nach oben an, um es anschließend im Übergang zur Gebrauchshaltung leichter in die linke Hand zurückschieben zu können.



Übergang von der Arbeits- und Dressurhaltung in die Gebrauchshaltung:
Das „Zwischenstück“ von oben nach links in die linke Hand bis sich beide Fäuste berühren (Anschlag).



Ausgangsposition Gebrauchshaltung im Abstand von ungefähr 30 cm zum Körper in einer entspannten Haltung

4.2. Die Ausgangsposition Arbeits- und Dressurhaltung

Die vergleichbare Haltung der Leinen wie in der Arbeits- und Dressurhaltung wird in Ungarn ursprünglich häufig als Gebrauchshaltung bezeichnet.

In der Ausgangsposition Arbeits- und Dressurhaltung sind beide Hände an der Haltung der Leinen beteiligt.



Aus der Ausgangsposition Gebrauchshaltung zieht im Übergang zur Arbeits- und Dressurhaltung die rechte Hand die rechte Leine mit Zeige- und Mittelfinger (oder alternativ mit Mittel- und Ringfinger) seitlich aus der linken Hand in Grundhaltung ungefähr 20 cm nach rechts heraus und hält sie in dieser Position unverändert fest.

Die Arbeits- und Dressurhaltung eignet sich durch die beidhändige Leinenführung für das Fahren von Fahrtrichtungskorrekturen, Richtungsänderungen und Wendungen durch gefühlvolles einseitiges Nachgeben und Annehmen der Leinen.

Der etwas vorgerückten Position der rechten Hand in der Ausgangsposition Gebrauchshaltung unmittelbar vor der linken Hand muss in der Arbeits- und Dressurhaltung entsprochen werden, um ein unbeabsichtigtes, einseitiges Annehmen der rechten Leine zu vermeiden.

Der Abstand beider Hände in der Arbeits- und Dressurhaltung beträgt ungefähr 30 cm vom Oberkörper, um ein gefühlvolles Annehmen und Nachgeben der Leinen in entspannter und aufrechter Sitzposition des Fahrers zu gewährleisten.

Das herausgezogene Leinenmaß, das sich zwischen der rechten und linken Hand befindet, wird „Zwischenstück“ genannt.

Beim Übergang von der Arbeits- und Dressurhaltung in die Gebrauchshaltung wird das Zwischenstück komplett in die linke Hand in Grundhaltung eingeschoben.

Dadurch wird der Erhalt des korrekten Ausgangsmaßes und die Möglichkeit zu einer erforderlichen Leinenkorrektur aus der Gebrauchshaltung gewährleistet.

4.3. Fahren von Wendungen

4.3.1. Fahren von Wendungen nach links



Ausgangsposition Arbeits- und Dressurhaltung



Die Linkswendung wird eingeleitet durch Nachgeben der äußeren rechten Leine



Anschließend wird die innere linke Leine nach Bedarf durch Eindrehen der linken Hand nach unten Richtung rechte Hüfte angenommen



Die Linkswendung wird durch Nachgeben der (zuvor angenommenen) inneren linken Leine ausgeleitet, indem die linke Hand ihre Ausgangsposition in der Arbeits- und Dressurhaltung wieder einnimmt



Anschließend wird die (zuvor nachgebene) äußere rechte Leine angenommen, indem die rechte Hand ihre Ausgangsposition in der Arbeits- und Dressurhaltung wieder einnimmt

4.3.2. Fahren von Wendungen nach rechts



Ausgangsposition Arbeits- und Dressurhaltung



Die Rechtswendung wird eingeleitet durch Nachgeben der äußeren linken Leine



Anschließend wird die innere rechte Leine nach Bedarf durch Eindrehen der rechten Hand um den Peitschenstock nach oben Richtung Oberkörpermitte angenommen



Die Rechtswendung wird durch Nachgeben der (zuvor angenommenen) inneren rechten Leine ausgeleitet, indem die rechte Hand in ihre Ausgangsposition in der Arbeits- und Dressurhaltung zurückgedreht wird

Abschließend wird die (zuvor nachgegebene) äußere linke Leine angenommen, in dem die linke Hand in ihre Ausgangsposition in der Arbeits- und Dressurhaltung zurückgedreht wird

4.4. Fahren von Wendungen auf herkömmliche ungarische Art aus der Gebrauchshaltung

Wenn es die Situation für die Durchführung von Fahrtrichtungskorrekturen und Wendungen in der Arbeits- und Dressurhaltung nach links und rechts zulässt, genügt nach dem Nachgeben der äußeren Leine das Annehmen der inneren Leine Richtung Körper auch ohne Eindrehen der Fäuste.

Diese Vorgehensweise wird dadurch begünstigt, dass bei der ungarischen Leinenführung die entspannt waagrechte Positionierung der Fäuste – im Gegensatz zu den senkrecht aufgestellten und zum Körper hin eingedrehten Fäusten beim Fahrsystem nach Achenbach – eine Streckung der Arme nach vorne verursacht.

Durch die Möglichkeit der Veränderung der Sitzposition des Fahrers auf der für ungarische Wagen üblichen geraden Sitzfläche kann eine Anpassung der Leinen zusätzlich zum Vorgang ihres Verkürzens und Verlängerns vorgenommen werden.

Wendungen und Fahrtrichtungskorrekturen nach links und rechts können alternativ zur Vorgehensweise in der Arbeits- und Dressurhaltung in einer in Ungarn üblichen Leinenführung auch durch ein unmittelbares Verlängern und Nachgeben der äußeren Leinen aus der Ausgangsposition Gebrauchshaltung gefahren werden.

4.4.1. *Fahren von Wendungen und Fahrtrichtungskorrekturen nach links aus der Ausgangsposition Gebrauchshaltung*

Zum Einleiten von Wendungen nach links wird die äußere rechte Leine um das erforderliche Maß aus der Ausgangsposition Gebrauchshaltung mit der rechten Hand nachgebend nach vorne herausgezogen und in dieser vorgerückten Position mit Zeige- und Mittelfinger oder entsprechend der Zügelhaltung mit Ring- und Mittelfinger weiter festgehalten.



Ausgangsposition Gebrauchshaltung



Linkswendung mit verlängerter rechter Leine

Ein erforderliches Annehmen der inneren linken Leine kann durch eine Drehbewegung der linken Hand Richtung rechte Hüfte, wie bei der Arbeits- und Dressurhaltung, bei Bedarf erfolgen.

Anschließend muss die innere linke Leine durch Ausdrehen der linken Hand nach vorne in ihre Ausgangsposition Grundhaltung nachgegeben werden.

Zum Ausleiten der Wendung wird die äußere rechte Leine angenommen, indem die rechte Hand die rechte Leine vollständig in die linke Hand bis zum Erreichen der Ausgangsposition Gebrauchshaltung einschiebt.

4.4.2. Fahren von Wendungen und Fahrtrichtungskorrekturen nach rechts aus der Ausgangsposition Gebrauchshaltung

Zum Einleiten von Wendungen nach rechts wird die linke Leine um das erforderliche Maß aus der Ausgangsposition Gebrauchshaltung mit der linken Hand nach vorne nachgebend herausgezogen und in dieser vorgerückten Position entsprechend der Zügelhaltung mit Ring-, Mittel- und Zeigefinger weiter festgehalten. Das Ende der rechten Leine verbleibt dabei in der linken Hand.



Ausgangsposition Gebrauchshaltung



Rechtswendung mit verlängerter linker Leine

Ein erforderliches Annehmen der inneren rechten Leine kann durch eine Drehbewegung der rechten Hand Richtung Oberkörpermitte, wie bei der Arbeits- und Dressurhaltung, bei Bedarf erfolgen.

Anschließend muss die innere rechte Leine durch Ausdrehen der rechten Hand nach vorne in ihre Ausgangsposition in Gebrauchshaltung nachgegeben werden.

Zum Ausleiten der Wendung wird die äußere linke Leine angenommen, indem die linke Hand entlang des rechten Leinenendes in die Ausgangsposition Grundhaltung bzw. Gebrauchshaltung zurückgleitet.

5. Die Anwendung der Gebrauchshaltung

5.1. Das Verkürzen der Leinen mit den FröscheIn vor der Hand (mit zwei Griffen bzw. in zwei Abschnitten)



Ausgangsposition Grundhaltung in entspannter Haltung im Abstand von ungefähr 30 cm vom Oberkörper entfernt vor Eingreifen der rechten Hand auf der rechten Leine



Ausgangsposition Gebrauchshaltung: Die rechte Hand ergreift mit Zeige- und Mittelfinger unmittelbar vor der linken Hand in Grundhaltung die rechte Leine und das Ende der linken Leine und hält beide fest. Das Ende der linken Leinen sollte sich dabei zur besseren Unterscheidung zwischen Zeige- und Mittelfinger der rechten Hand befinden



Perspektive von links



Perspektive von rechts

Erster Griff/Abschnitt der Leinenverkürzung:

Die linke Hand gleitet um das zu verkürzende Maß auf der linken Leine vor und hält diese in vorgerückter Position fest



Zweiter Griff/Abschnitt der Leinenverkürzung:

Das Ende der linken Leine wird von der rechten Hand losgelassen, um die rechte Leine von hinten in die linke Hand in ihrer vorgerückten Position einlegen zu können



Bild 3
Perspektive von rechts

Die rechte Leine wird von der rechten Hand von hinten in die linke Hand, die sich in vorgerückter Position befindet, eingelegt

Bild 4
Grundhaltung der linken Hand in vorgerückter Position:

Für das Annehmen der Leinen geht die linke Hand zurück in die entspannte Ausgangsposition Grundhaltung in einem Abstand von ungefähr 30 cm vom Körper

5.2. Das Verkürzen der Leinen (mit zwei Griffen bzw. in zwei Abschnitten) mit den FröscheIn hinter der Hand des Fahrers



Ausgangsposition Grundhaltung in entspannter Haltung im Abstand von ungefähr 30 cm vom Oberkörper entfernt vor Eingreifen der rechten Hand auf der rechten Leine mit den FröscheIn vor der Hand des Fahrers



Ausgangsposition Gebrauchshaltung: Die rechte Hand ergreift mit Zeige- und Mittelfinger unmittelbar vor der linken Hand in Grundhaltung die rechte Leine und das Ende der linken Leine und hält beide fest. Das Ende der linken Leine sollte sich dabei zur besseren Unterscheidung zwischen Zeige- und Mittelfinger der rechten Hand befinden



Erster Griff/Abschnitt der Leinenverkürzung:

Die linke Hand gleitet um das zu verkürzende Maß auf der linken Leine vor und hält diese in vorgerückter Position fest





Zweiter Griff/Abschnitt der Leinenverkürzung:

Das Ende der linken Leine wird von der rechten Hand losgelassen, um die rechte Leine von hinten in die linke Hand in ihrer vorgerückten Position einlegen zu können.



Grundhaltung der linken Hand in vorgerückter Position. Für das Annehmen der Leinen geht die linke Hand zurück in die entspannte Ausgangsposition Grundhaltung in einem Abstand von ungefähr 30 cm vom Körper

5.3. Das Verlängern der Leinen mit drei Griffen / in drei Abschnitten



Ausgangsposition Grundhaltung in entspannter Haltung im Abstand von ungefähr 30 cm zum Oberkörper vor Eingreifen der rechten Hand



Gebrauchshaltung: Die rechte Hand ergreift mit Zeige- und Mittelfinger unmittelbar neben der linken Hand in Grundhaltung die rechte Leine und das Ende der linken Leine. Das Ende der linken Leinen sollte sich dabei zur besseren Unterscheidung zwischen Zeige- und Mittelfinger der rechten Hand befinden



Erster Griff/Abschnitt der Leinenverlängerung:
 Die rechte Hand zieht die rechte Leine entlang des linken Leinenendes um das zu verlängernde Maß seitlich aus der linken Hand heraus und hält in dieser Position beide Leinen fest



Zweiter Griff/Abschnitt der Leinenverlängerung:
 Die linke Hand gleitet auf den Leinen bis zur Position der rechten Hand nach: Dies führt zu einer einseitigen Verlängerung der linken Leine



Dritter Griff/Abschnitt der Leinenverlängerung:
 Aus diesem Grunde müssen Mittel- und Ringfinger der rechten Hand unverzüglich die rechte Leine um das zu verlängernde Maß nach vorne aus der linken Hand herausziehen, um möglichst schnell den erforderlichen Ausgleich des Leinenmaßes herbeizuführen



Ausgangsposition Grundhaltung in entspannter Haltung im Abstand von ungefähr 30 cm zum Oberkörper mit verlängerten Leinen

5.4. Das Filieren der Leinen

5.4.1. Das Filieren der linken Leine: Verkürzen der linken Leine



Ausgangsposition Grundhaltung mit zu langer linker Leine



Zum Verkürzen der einzelnen linken Leine ergreift die rechte Hand mit Zeige- und Mittelfinger das Ende der linken Leine:
Zur besseren Unterscheidung kann der Zeigefinger der linken Hand in Grundhaltung sich zwischen der rechten Leine und dem Ende der linken Leine einschieben



Die rechte Hand zieht zur Verkürzung der linken Leine deren Ende seitlich nach rechts aus der linken Hand in Grundhaltung um das erforderliche Maß heraus

Grundhaltung mit korrigierten und gleich langen Leinen im Abstand von ungefähr 30 cm vom Körper in entspannter Haltung

5.4.2. Das Filieren der linken Leine: Verlängern der linken Leine



Ausgangsposition Grundhaltung im Abstand von ungefähr 30 cm in entspannter Haltung vom Körper entfernt mit zu kurzer linker Leine



Zum Verlängern der linken Leine ergreift die rechte Hand mit Zeige- und Mittelfinger das Ende der linken Leine



und schiebt das linke Leinenende um das erforderliche Maß durch die linke Hand in Grundhaltung nach vorne



Gebrauchshaltung mit korrigierten und gleich langen Leinen: Ausgangsposition Grundhaltung im Abstand von ungefähr 30 cm vom Körper in entspannter Haltung

5.4.3. Das Filieren der rechten Leine: Das Verkürzen der rechten Leine



Ausgangsposition Grundhaltung im Abstand von ungefähr 30 cm vom Körper in entspannter Haltung mit zu langer rechter Leine



Zum Verkürzen der einzelnen rechten Leine ergreift die rechte Hand die rechte Leine mit Zeige- und Mittelfinger in entsprechendem Abstand zur linken Hand in Grundhaltung



und schiebt die rechte Leine um das erforderliche Maß in die linke Hand in Grundhaltung ein

5.4.4. Das Filieren der rechten Leine: Verlängern der rechten Leine



Ausgangsposition Grundhaltung im Abstand von ungefähr 30 cm vom Körper in entspannter Haltung mit zu kurzer rechter Leine

Zur besseren Unterscheidung der rechten Leine und des linken Leinenendes kann der Zeigefinger der linken Hand in Grundhaltung zwischen beiden Leinen eingeschoben werden



Ausgangsposition Gebrauchshaltung: Die rechte Hand ergreift unmittelbar vor der linken Hand in Grundhaltung die rechte Leine mit Zeige- und Mittelfinger und drückt sie gegen den Peitschenstock



Zeige- und Mittelfinger der rechten Hand ziehen nun die rechte Leine um das zu verlängernde Maß aus der linken Hand nach vorne heraus



Ausgangsposition Gebrauchshaltung im Abstand von ungefähr 30 cm vom Körper in entspannter Haltung mit korrigiertem Leinenmaß

5.5. Fahren von Wendungen aus der Gebrauchshaltung

5.5.1. Fahren von (Kehrt-)Wendungen nach rechts aus der Gebrauchshaltung

Dieser Leinengriff entspricht der Rechtswendung aus der Arbeits- und Dressurhaltung (wie bereits dargestellt in 4.3.2.), wird aber in Ungarn der „Anwendung der Leinen aus der Gebrauchshaltung“ zugeordnet und deshalb an dieser Stelle wiederholt.



Ausgangsposition Grundhaltung in entspannter Haltung im Abstand von ungefähr 30 cm vom Körper vor Eingreifen der rechten Hand



Ausgangsposition Gebrauchshaltung: Die rechte Hand ergreift mit Zeige- und Mittelfinger oder alternativ mit Mittel- und Ringfinger die rechte Leine unmittelbar neben der linken Hand in Ausgangsposition Grundhaltung



Die rechte Hand zieht die rechte Leine seitlich nach rechts aus der linken Hand, die sich in Grundhaltung befindet, heraus



Die Wendung wird durch Nachgeben der äußeren linken Leine nach vorne eingeleitet



Die innere rechte Leine kann nach Bedarf durch Eindrehen der rechten Hand nach oben zur Körpermitte hin angenommen werden



Um die Wendung zu beenden, wird die zuvor angenommene rechte Leine durch Ausdrehen der rechten Hand zurück in ihre vorherige Ausgangsposition nachgegeben



Anschließend wird die zuvor nachgegebene linke Leine durch Einnahme der ursprünglichen Ausgangsposition der linken Hand wieder angenommen



Nach Beendigung der Wendung wird die zuvor aus der linken Hand seitlich nach rechts herausgezogene rechte Leine wieder in die linke Hand vollständig eingeschoben



und dadurch die Ausgangsposition Gebrauchshaltung eingenommen



Ausgangsposition Grundhaltung in entspannter Haltung im Abstand von ungefähr 30 cm vom Körper

5.5.2. Fahren von (Kehrt-) Wendungen nach rechts durch Vorgreifen der rechten Hand: Rechtswendungshaltung



Ausgangsposition Grundhaltung in entspannter Haltung im Abstand von ungefähr 30 cm vom Körper vor dem Eingreifen der rechten Hand



Die rechte Hand ergreift mit Zeige- und Mittelfinger oder alternativ mit Mittel- und Ringfinger die rechte Leine in einem Abstand von ungefähr 20 bis 30 cm zur linken Hand in Grundhaltung



Zum Einleiten der Rechts(kehrt)wendung wird die äußere linke Leine nach vorne nachgegeben



Anschließend wird die innere rechte Leine nach Bedarf durch Eindrehen der rechten Hand nach oben zur Oberkörpermitte hin angenommen



Die Rechts(kehrt)wendung wird beendet bzw. ausgeleitet, indem die innere rechte Leine bis zur vorgerückten Position der rechten Hand nachgegeben wird



Zusätzlich wird die zuvor nachgegebene, äußere linke Leine angenommen, indem die linke Hand die Ausgangsposition Grundhaltung einnimmt



Die rechte Hand gleitet entweder in die Ausgangsposition der Gebrauchshaltung auf der rechten Leine zurück oder wird aus den Leinen genommen:
Ausgangsposition Grundhaltung in entspannter Haltung im Abstand von ungefähr 30 cm vom Körper

5.6. Fahren von Kehrtwendungen

5.6.1. Fahren von Kehrtwendungen nach rechts mit zusätzlichem Verkürzen der rechten Leine durch Schleifenlegen



Ausgangsposition Grundhaltung in entspannter Haltung im Abstand von ungefähr 30 cm vom Körper vor Eingreifen der rechten Hand mit deutlich verkürzten Leinen (Die Fröschel befinden sich hinter der linken Hand in Ausgangsposition Grundhaltung)



Die rechte Hand ergreift mit Zeige- und Mittelfinger die rechte Leine oder alternativ mit Mittel- und Ringfinger in einem Abstand von ungefähr 15 cm zur linken Hand in Grundhaltung



Zu Beginn bzw. zum Einleiten der Rechtskehrwendung wird die äußere linke Leine nach vorne nachgegeben und die innere rechte Leine um das vorgegriffene Maß durch Einlegen einer einfachen Schleife unter den Daumen der linken Hand in Grundhaltung gefühlvoll verkürzt



Verkürzung der rechten Leine durch Schleifenbildung unter den Daumen der linken Hand in Ausgangsposition Grundhaltung



Anschließend ergreift die rechte Hand mit Zeige- und Mittelfinger, alternativ mit Mittel- und Ringfinger, die rechte Leine in einem Abstand von ungefähr 20 bis 30 cm zur linken Hand in Grundhaltung

Bei der weiteren Durchführung der Rechtskehrwendung wird die äußere linke Leine weiter nach vorne nachgegeben



Perspektive von rechts



Perspektive von links

und die innere rechte Leine durch Eindrehen der rechten Hand um den Peitschenstock zum Körper hin nach Bedarf zusätzlich angenommen



Die Rechtskehrwendung wird ausgeleitet, indem die zuvor angenommene, innere rechte Leine durch Ausdrehen der rechten Hand um den Peitschenstock bis in ihre vorgerückte Position nachgegeben wird



Anschließend gleitet die rechte Hand auf der rechten Leine in Gebrauchshaltung zurück,



um die rechte Leine um das zuvor durch Schleifenbildung „hinterlegte“ Maß unter dem Daumen der linken Hand in Grundhaltung nachgebend und verlängern wieder herauszuziehen



Die zuvor nachgegebene linke Leine wird wieder angenommen, indem die linke Hand ihre Ausgangsposition Grundhaltung einnimmt



Die rechte Hand gleitet entweder in die Ausgangsposition der Gebrauchshaltung auf der rechten Leine zurück oder wird aus den Leinen genommen

5.6.2. Fahren von Kehrtwendungen nach links mit zweimaliger Verlängerung der rechten Leine



Ausgangsposition Grundhaltung in entspannter Haltung im Abstand von ungefähr 30 cm vom Körper vor Eingreifen der rechten Hand



Ausgangsposition Gebrauchshaltung: Die rechte Hand ergreift unmittelbar vor der linken Hand in Grundhaltung die rechte Leine mit Zeige- und Mittelfinger oder alternativ mit Mittel- und Ringfinger und drückt sie gegen den Peitschenstock



Einleiten der Linkskehrwendung:
Die rechte Hand zieht die rechte Leine ungefähr 10 bis 15 cm aus der linken Hand in Grundhaltung verlängernd nach vorne heraus



Zurückgleiten der rechten Hand auf der verlängerten rechten Leine in Ausgangsposition Gebrauchshaltung



Anschließend zieht die rechte Hand die rechte Leine ein zweites Mal nach Bedarf verlängernd aus der linken Hand in Grundhaltung nach vorne heraus und hält die rechte Leine in dieser vorgerückten Position weiter fest



Zusätzlich kann die innere linke Leine durch Eindrehen der linken Hand über den Handrücken nach unten in Richtung rechte Hüfte nach Bedarf angenommen werden



Zum Beenden bzw. Ausleiten der Linkskehrwendung wird die linke Faust wieder in Ausgangsposition Grundhaltung ausgedreht

Wichtig: Die rechte Hand hält die rechte Leine in dieser Position weiter fest



Die linke Hand lässt das Ende der rechten Leine, die von der rechten Hand festgehalten wird, fallen



Die rechte Hand legt die rechte Leine der linken Hand in Grundhaltung von hinten wieder in dem korrekten Ausgangsmaß ein



Ausgangsposition Grundhaltung im Abstand von ungefähr 30 cm vom Körper in entspannter Haltung



Ungarische Kutscher

6. Die Vier- und Mehrspännergriffe in gesamtheitlicher Darstellung

6.1. Die Grundhaltung der ungarischen Leinenführung für das Fahren von Zwei- und Mehrspännern

Die einhändige Grundhaltung der Leinen ist bei der ungarischen Fahrweise sowohl beim Fahren von Zwei- als auch von Vier- bzw. Mehrspännern identisch:

Bei der ungarischen Zweispänner- bzw. Széchényi-Leine verbindet der Fröschel jeweils die rechten bzw. linken Außen- mit den entsprechenden, durchgehend verlaufenden Innenleinen.

Bei der ungarischen Vierspännerleine verbindet der Fröschel jeweils die sich entsprechenden rechten bzw. linken Vorder- und Hinterleinen, an die die jeweiligen Gabelstücke bzw. Kreuzteile für die Vorder- bzw. Hinterperde angeschnallt werden.

Die Lage des Fröschels kann sich entsprechend der Länge der Anspannung und seiner Positionierung im Verschnallstück nach Wunsch des Fahrers sowohl unmittelbar vor als auch in bzw. hinter dessen Hand befinden.

Da beim Fahren von Vier- und Mehrspännern ein gezielter Zugriff auf die Vorder- bzw. Hinterleinen z. B. für die Durchführung von Wendungen stets gewährleistet sein muss, ist auf eine Positionierung des Fröschels im unmittelbaren Handbereich des Fahrers zu achten.

Aufgrund der Übereinstimmung der einhändigen Haltung der Leinen (Grundhaltung) beim Fahren sowohl von Zweispännern als auch von Vier- und Mehrspännern ergibt sich eine entsprechende Übereinstimmung in der Anwendung der Leinen:

Dies betrifft einhändige Fahrtrichtungskorrekturen (nach links und rechts), das Verkürzen oder Verlängern der einzelnen (linken bzw. rechten) Leinen (Filieren) und das gleichzeitige Verkürzen sowie Verlängern beider Leinen.

Durch die Verbindung von Vorder- und Hinterleinen durch den Fröschel bei der ungarischen Vier- und Mehrspännerleine ist sowohl die Geraderichtung des Gespannes als auch der gewünschte bzw. erforderliche Abstand zwischen Vorder- und Hinterperden eingestellt und gewährleistet.

Zusätzlich zu einer Entlastung bei der Haltung der Leinen wird die Gefahr des unbeabsichtigten Herausgleitens einzelner Leinen vermieden.

Durch das gezielte Eingreifen vor die Fröschel auf die jeweiligen Leinen der Vorder- bzw. Hinterpferde können sowohl Fahrtrichtungskorrekturen und Wendungen effektiv und präzise durchgeführt als auch den Erfordernissen einer situativen Hilfggebung entsprochen werden.



Grundhaltung mit den Fröscheln vor der Hand



Grundhaltung mit den Fröscheln hinter der Hand

6.2. Fahrtrichtungskorrekturen nach rechts



Ausgangsposition Grundhaltung mit Vorgeifen der rechten Hand auf den rechten Leinen



Ausgangsposition Grundhaltung mit Vorgeifen der rechten Hand auf den rechten Leinen: Zeige- und Mittelfinger umschließen die rechten Leinen und halten sie fest



Nachgeben der linken Leinen durch Vorgehen der linken Hand in vorgerückte Position Grundhaltung (Bei Bedarf kann die innere rechte Leine durch Eindrehen der rechten Hand Richtung Oberkörpermitte angenommen werden)

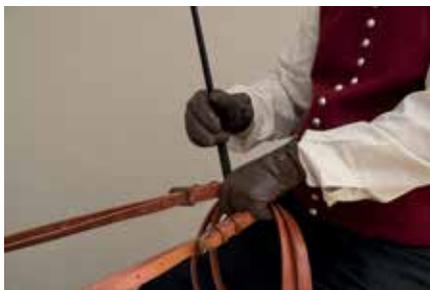


Annehmen der linken Leinen durch Zurückgehen der linken Hand in Ausgangsposition Grundhaltung

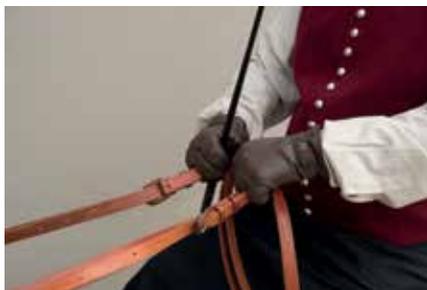


Ausgangsposition Grundhaltung der Leinen in der linken Hand

6.3. Übergabe der Leinen in Grundhaltung der rechten Hand für Fahrtrichtungskorrekturen nach links und Linkswendungen



Ausgangsposition Grundhaltung der Leinen in der linken Hand



Ausgangsposition Gebrauchshaltung



Übergriff des Zeigefingers der rechten Hand aus der Gebrauchshaltung über die linke Leine



Grundhaltung der Leinen in der rechten Hand für Fahrtrichtungskorrekturen und Wendungen nach links

6.4. Fahrtrichtungskorrektur nach links



Ausgangsposition Grundhaltung in der rechten Hand mit Vorgeifen der linken Hand auf den linken Leinen: Zeige- und Mittelfinger umschließen mit dem Daumen die linken Leinen und halten sie fest



Nachgeben der rechten Leinen durch Vorgehen der rechten Hand in vorgerückte Position Grundhaltung rechts (Bei Bedarf kann die innere linke Leine zusätzlich zum Körper hin angenommen werden)



Annehmen der rechten Leinen durch Zurückgehen der rechten Hand in Ausgangsposition Grundhaltung rechts



Ausgangsposition der Grundhaltung der Leinen in der rechten Hand für Fahrtrichtungskorrekturen und Wendungen nach links

Zum Annehmen der inneren linken Leinen für die Durchführung von Fahrtrichtungskorrekturen und Wendungen nach links kann zusätzlich zum Mittelfinger entsprechend der ursprünglichen Grundhaltung der Ringfinger jeweils mit herangezogen werden.



*Linkswendung mit Widerstand
Zeichnung von Garay*

6.5. Wendungen nach links aus der Grundhaltung in der rechten Hand

6.5.1. Wendung nach links ohne Widerstand



Grundhaltung der Leinen in der rechten Hand



Vorgleiten der freien linken Hand auf den linken Leinen: Dabei befindet sich der Mittelfinger der linken Hand zwischen den linken Vorder- und Hinterleinen. Der Zeigefinger gleitet dabei zur Gewährleistung einer ruhigen Leinenführung wie auf einer Schiene auf der linken Hinterleine



Einleiten und Durchführung der Wendung durch gefühlvolles Annehmen der inneren linken Vorderleine zum Körper



Ausleiten der Wendung wird durch sukzessives Herausgleiten der inneren linken Vorderleine aus der linken Hand bzw. durch Nachgeben der linken Hand nach vorne



Grundhaltung der Leinen in der rechten Hand

6.5.2. Wendung nach links mit Widerstand



Grundhaltung der Leinen in der rechten Hand



Vorgleiten der freien linken Hand auf den linken Leinen: Dabei befindet sich der Mittelfinger der linken Hand zwischen den linken Vorder- und Hinterleinen. Der Zeigefinger gleitet dabei zur Gewährleistung einer ruhigen Leinenführung wie auf einer Schiene auf der linken Hinterleine



Einleiten der Wendung durch gefühlvolles Annehmen der inneren linken Vorderleine zum Körper





Bildung des erforderlichen Widerstandes: Zusätzliches Annehmen der äußeren rechten Hinterleine durch Übergreifen des Zeigefingers der linken Hand über die äußere rechte Hinterleine



Durchführung der Wendung durch gleichzeitiges gefühlvolles Annehmen der inneren linken Vorderleine und der äußeren rechten Hinterleine zum Körper



Auflösung des Widerstandes durch gefühlvolles Herausgleiten der äußeren rechten Hinterleine aus der linken Hand



Ausleiten der Wendung erfolgt durch gefühlvolles Herausgleiten der inneren linken Vorderleine aus der linken Hand bzw. durch Nachgeben der linken Hand nach vorne



Ausgangsposition der Grundhaltung der Leinen in der rechten Hand für Fahrtrichtungskorrekturen und Wendungen nach links

6.5.3. Übergabe der Leinen von der rechten Hand in die Grundhaltung der linken Hand



Haltung der Leinen in der rechten Hand für das Fahren von Fahrtrichtungskorrekturen und Wendungen nach links



Übergabe der Leinen von der rechten in die linke Hand in Grundhaltung: Die linke Hand ergreift die linke Leine von ihrer Unterseite her entsprechend der Grundhaltung und die rechte Hand legt die rechte Leine in die linke Hand wieder ein



Ausgangsposition Grundhaltung der Leinen in der rechten Hand im Abstand von ungefähr 30 cm vom Körper

6.6. Wendungen nach rechts

6.6.1. Rechtswendung mit Widerstand



Ausgangsposition Grundhaltung in der linken Hand



Vorgreifen bzw. Vorgeiten der freien rechten Hand auf der inneren rechten Vorderleine: Dabei trennt der Mittelfinger der rechten Hand die rechte Vorder- von der Hinterleine



Einleiten der Wendung durch gefühlvolles Annehmen der inneren rechten Vorderleine zum Körper



Bildung eines Widerstandes auf den äußeren linken Leinen durch Eindrehen der linken Hand in Grundhaltung Richtung rechte Hüfte



Durchführung der Wendung durch weiteres gefühlvolles Annehmen der inneren rechten Vorderleine zum Körper und Halten des Widerstandes



Auflösung des Widerstandes auf der äußeren linken Leine durch Ausdrehen der linken Hand zurück in die Ausgangsposition Grundhaltung und gefühlvolles Herausgleiten der angenommenen inneren rechten Vorderleine aus der rechten Hand nach vorne bzw. Nachgeben der rechten Hand nach vorne



Vollständiges, gefühlvolles Herausgleiten der inneren rechten Vorderleine aus der rechten Hand nach vorne bzw. Nachgeben der rechten Hand



Ausgangsposition Grundhaltung

6.6.2. Wendung nach rechts mit Schleifenbildung und Widerstand



Ausgangsposition Grundhaltung der Leinen in der linken Hand



Vorgreifen der freien rechten Hand auf der rechten Vorderleine: Dabei schiebt sich der Mittel- (und Zeigefinger) der rechten Hand zwischen rechte Vorder- und Hinterleine



Durchführung der Wendung durch gefühlvolles Annehmen der inneren rechten Vorderleine mit zusätzlicher Schleifenbildung unter den Daumen der linken Hand



Bildung des Widerstandes durch Drehbewegung der linken Hand in Grundhaltung Richtung rechte Hüfte bei gehaltener Schleifenbildung unter dem Daumen der linken Hand



Peitschenhilfe für das innere rechte Stangenpferd bei angenommener innerer rechter Vorderleine und gehaltenem Widerstand auf der äußeren linken Hinterleine



Nachgeben der inneren rechten Vorderleine durch gefühlovolles Herausgleiten



Aufgabe des Widerstandes auf der äußeren linken Hinterleine durch Ausdrehen der linken Hand zurück in die Ausgangsposition Grundhaltung



Ausgangsposition Grundhaltung der Leinen in der linken Hand



Mittagsrast in der Csarda

7. Das Zweihandsystem

Ein Vorgreifen beider Hände vor die Fröschel (bzw. Klammern) führt zu einer beidhändigen Leinenhaltung, dem sogenannten Zweihandsystem, das beim Fahren von Ein- und Zweispännern (Schlaufen- bzw. Hantelhaltung) und vor allem beim Fahren von Vier- und Mehrspännern Verwendung findet.



Ausgangsposition Zweihandsystem



Wandmalerei in Schloss Festetics

7.1. Die Rechtswendung im Zweihandsystem



Ausgangsposition Zweihandsystem



Vorgreifen der linken Hand auf der rechten Vorderleine („Kreuzgriff“ bzw. Übergreifen)



Gefühlvolles Annehmen der inneren rechten Vorderleine mit Schleifenbildung unter dem Daumen oder Zeigefinger der rechten Hand



Durchführung der Wendung mit angenommener innerer rechter Vorderleine durch Schleifenbildung unter dem Daumen der rechten Hand



Bildung eines Widerstandes auf der äußeren linken Hinterleine durch Eindrehen und Annehmen der linken Hand zum Körper

Aufgabe des Widerstandes auf der äußeren linken Hinterleine



Ausleiten der Wendung durch Nachgeben der inneren rechten Vorderleine durch Auflösung der Schleifenbildung: Gefühlvolles Herausgleiten der inneren rechten Vorderleine nach vorne

Ausgangsposition Zweihandsystem

7.2. Die Linkswendung im Zweihandsystem



Ausgangsposition Zweihandsystem



Vorgreifen der rechten Hand auf der linken Vorderleine



Einleiten der Linkswendung durch gefühlvolles Annehmen der inneren linken Vorderleine mit Schleifenbildung unter dem Daumen oder Zeigefinger der linken Hand.



Durchführung der Wendung mit angenommener innerer linker Vorderleine durch Schleifenbildung unter dem Daumen der linken Hand sowie Bildung eines Widerstandes durch Annehmen der äußeren rechten Hinterleine



Ausleiten der Wendung durch Aufgabe des Widerstandes auf der äußeren rechten Hinterleine und Nachgeben der inneren linken Vorderleine durch Auflösung der Schleifenbildung: Sukzessives Herausgleiten der inneren linken Vorderleine



Ausgangsposition Zweihandsystem

7.3. Fahrtrichtungskorrektur nach rechts



Ausgangsposition Zweihandsystem



Einleiten der Fahrtrichtungskorrekturen rechts durch Nachgeben der linken Leinen

7.4. Fahrtrichtungskorrektur nach links



Ausgangsposition Zweihandsystem



Einleiten der Fahrtrichtungskorrekturen links durch Nachgeben der rechten Leinen

Allgemeine Hinweise zum Fahren auf ungarische Art

Richtlinien für das Verkürzen und Verlängern der Leinen

Voraussetzung für eine sichere und erfolgreiche Kontrolle und Koordination eines Gespannes ist die bewusste Gestaltung einer konstanten und weichen Anlehnung bzw. Verbindung zu den Pferden über die Leinen im Zusammenwirken mit vorwiegend treibenden Hilfen, die durch einen gezielten Einsatz der Peitsche unterstützt und entwickelt werden können.

Hierzu zählen jedoch das gefühlvolle Annehmen und Nachgeben der Leinen im Sinne halber Paraden ebenso, wie das bewusste Erstellen eines korrekten und der Situation angepassten Leinenmaßes innerhalb des Spielraumes der Anspannung durch die Entfernung zwischen den Pferden und dem Fahrer auf dem Wagen, dessen Aufrollen wiederum bei Bergabfahrten und Temporeduzierungen selten vollständig durch die gefühlvolle Betätigung vorhandener Bremssysteme alleine ausgeglichen werden kann.

In diesem Zusammenhang ist auch der Unterschied zwischen Leinen- und Deichselkreis anzuführen: Bei einer Sitzposition des Fahrers rechts von dem sich in der Mitte der Vorderachse befindenden Drehkranzes ergibt sich eine Entfernung der Deichselspitze sowie der Pferde vom Fahrer bei Wendungen nach links und eine Annäherung derselben bei Wendungen nach rechts. Dies erfordert unter Umständen bei Links(kehrt)wendungen ein Nachgeben bzw. Verlängern der Leinen und bei Rechts(kehrt)wendungen ein dem Radius entsprechendes Verkürzen und Annehmen der Leinen, um die Anlehnung bzw. Verbindung zu den Pferden über die Leinen nicht zu verlieren bzw. zu gewährleisten.

Da ein Verkürzen bzw. Verlängern der Leinen in Wendungen nicht bzw. nur sehr eingeschränkt möglich ist, hat die erforderliche Anpassung der Leinen vorzeitig mit entsprechendem Einschätzungsvermögen des Fahrers vorausschauend zu erfolgen.

Bei der ungarischen Széchényi-Leine kann sich aus diesen Gründen der Fröschel entsprechend den Erfordernissen bei verkürzten bzw. angenommenen Leinen in oder hinter der Hand, bei verlängerten, nachgegebenen bzw. hingegebenen Leinen vor der Hand des Fahrers befinden.

Die Darstellung des Verkürzens und Verlängern der Leinen findet sich im Anhang des Fahrkompendiums UNGARISCH FAHREN bei:

- 5.1. Das Verkürzen der Leinen mit den Fröscheln vor der Hand
- 5.2. Das Verkürzen der Leinen mit den Fröscheln hinter der Hand des Fahrers
- 5.3. Das Verlängern der Leinen

Richtlinien für das Fahren von Wendungen und Kehrtwendungen

Für die Durchführung von Wendungen ist eine Anpassung des Tempos und der

Gangart im Zusammenhang mit einem der Situation entsprechendem Annehmen bzw. Verkürzen der Leinen erforderlich. Der Fahrer ist zudem aus Sicherheitsgründen verpflichtet, für die Durchführung von Wendungen rechtzeitig und für alle betroffenen Verkehrsteilnehmer verständlich die erforderlichen Verkehrs- und Fahrtrichtungszeichen zu geben bzw. dem Beifahrer unmissverständlich dies anzuweisen.

Über die Wahrnehmung der Verkehrs- und Fahrtrichtungszeichen durch betroffene Verkehrsteilnehmer hat sich der Fahrer zu vergewissern und die Möglichkeit der sicheren Durchführung der geplanten Wendung unter Einhaltung aller Vorschriften der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu überprüfen.

Gleiches gilt für die Durchführung von Kehrtwendungen, die jedoch wegen ihres engen Radius aus Sicherheits- und Tierschutzgründen im Straßenverkehr und im offenen Gelände im verkürzten Schritt gefahren werden müssen. Ausnahme hierfür können die Durchführungen von engen Wendungen und Kehrtwendungen bei sportlichen Veranstaltungen mit entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen darstellen.

Wichtig für das Gelingen und die Sicherheit von Kehrtwendungen sind zudem die richtige Einschätzung, Einteilung und Nutzung des zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes bzw. Geländes und die Berücksichtigung der steigenden Kippgefahr von Wagen in solchen Situationen. Im Normalfall sind im öffentlichen Straßenverkehr mit Rechtsfahrgebot nur Linkskehrtwendungen zulässig. Rechtskehrtwendungen werden bei sehr engem Verlauf von Wendungen im Straßenverkehr, im freien Gelände sowie bei sportlichen Veranstaltungen gefahren.

Aufgrund der entspannten Leinenführung mit waagrecht gehaltenen Fäusten bei der ungarischen Fahrweise sind Linkskehrtwendungen aus der „Arbeits- und Dressurhaltung“ mit genügend großem Zwischenstück möglich. Die Gestaltung der Linkskehrtwendungen mit Nachgeben der rechten Leine durch zweimaliges Verlängern führt zu einer Verbesserung der Wendigkeit und der Genauigkeit in der Ausführung. Weitere Hinweise bei:

4.3.1. Fahren von (Kehrt-)Wendungen nach links: Kehrtwendung nach links sind mit genügend großem „Zwischenstück“ auch aus der Arbeits- und Dressurhaltung möglich.

5.6.2. Fahren von Kehrtwendungen nach links mit zweimaliger Verlängerung der rechten Leine:

Aufgrund der entspannten Leinenführung mit waagrecht gehaltenen Fäusten bei der ungarischen Fahrweise sind Rechtskehrtwendungen aus der „Rechtswendhaltung“ mit Vorgeifen der rechten Hand auf der rechten Leine in der Regel möglich. Die Gestaltung der Rechtskehrtwendung mit zusätzlichem Legen einer verkürzenden Schleife unter den Daumen bei der rechten Leine kann sich auf die Verbesserung der Wendigkeit und Genauigkeit in der Ausführung positiv auswirken. Weitere Hinweise bei:

5.5.2. Fahren von (Kehrt-) Wendungen nach rechts durch Vordringen der rechten Hand: Rechtswendungsstellung

5.6.1. Fahren von Kehrtwendungen nach rechts mit zusätzlichem Verkürzen der rechten Leine durch Schleifenlegen

Vorausschauendes Fahren

Bei der Teilnahme mit Gespannen im öffentlichen Straßenverkehr, sportlichen Veranstaltungen sowie bei Fahrten im freien Gelände versteht man unter diesem Begriff die auf fundierter Ausbildung, persönlicher Eignung und umfangreicher Erfahrung basierenden Eigenschaften und Verhaltensweisen des Fahrers wie Verantwortungsgefühl, Sorgfalt, Umsicht und Rücksicht, Einfühlungs- und Einschätzungsvermögen sowie Sicherheits- bzw. Risikobewusstsein.

Zum „Vorausschauenden Fahren“ gehören deshalb auch der angemessene Einsatz von Pferden entsprechend ihres Ausbildungsstandes und Leistungsvermögens, die Anweisung und Verwendung geeigneter Helfer und Beifahrer, die Übernahme der Verantwortung für das gesamte Gespann sowie für betroffene Dritte, die regelmäßige Kontrolle von Wagen und Geschirren hinsichtlich deren Eignung gemäß den allgemeingültigen Sicherheitsbestimmungen und eine auf die Erfordernisse und Vorkommnisse abgestimmte, überlegte Fahrweise unter Einhaltung sämtlicher geltenden Vorschriften sowie der Wahrung der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr.

Für das praktische Fahren bedeutet dies eine bestmögliche Gewährleistung der Kontrolle und Koordination des Gespannes durch eine angemessene Leinenführung sowie eine vorschriftsmäßige Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr oder bei sportlichen Veranstaltungen und eine vorschriftsmäßige Durchführung von Fahrten im freien Gelände.

Die Bedeutung des „Vorausschauenden Fahrens“ lässt sich auch unmissverständlich sprachgeschichtlich nachweisen: Von der ungarischen Ortschaft Kocs leitet sich nicht nur, wegen ihrer führenden Rolle bei deren Herstellung ab dem 15. Jahrhundert, die Bezeichnung von Fuhrwerken für die Anspannung mit Pferden in ganz Europa, sondern in diesem Zusammenhang auch die Herkunft der englischen Begriffe „coach“ bzw. „coachman“ für Fahrer und Führungskräfte ab.

Der Lehrsatz „Der Reiter fühlt, der Fahrer sieht“ bezieht sich auf die Unterschiede bei der Einwirkung und Hilfegebung. Er unterstreicht die Wichtigkeit vorausschauenden Fahrens. Während die Reiterin bzw. der Reiter die Bewegungen des Pferdes – auf dessen Rücken sitzend – fühlt und von dort mit Schenkel-, Gewicht-, Kreuz- und Zügelhilfen direkt einwirken kann, erleben Fahrerin bzw. Fahrer eine unterschiedliche Situation mit dem Pferd. Sie sind durch die distanzierende Sitzposition zu den angespannten Pferden auf dem Wagen auf eine andere Art der Hilfegebung angewiesen. Ihre Einflussnahme geschieht über möglichst präzise aufeinander abgestimmte Leinen-, Peitschen- und Stimmhilfen. Der gezielte Einsatz der Bremse soll das Aufrollen des Wagens in Richtung Pferde zu deren Entlastung verhindern.

Diese von den Pferden entfernte Sitzposition der Fahrerin bzw. des Fahrers auf dem Wagen führt häufig zu einer gravierenden Unterschätzung der Anforderungen für eine sichere und erfolgreiche Kontrolle und Koordination eines Gespannes sowie der damit verbundenen Verantwortung.

Deshalb soll in diesem Zusammenhang erneut auf die Notwendigkeit einer fundierten Ausbildung von Mensch und Pferd sowie auf einen umfassenden Versicherungsschutz hingewiesen werden. Mögliche Anschuldigungen zu Fahrlässigkeit oder grober Fahrlässigkeit ergeben sich ggf. aus einer strafrechtlichen Verhaltensweise. Diese ist nicht versicherbar.

Zur Verwendung des Fahrkompendiums „Ungarisch Fahren“

Das Fahrkompendium UNGARISCH FAHREN beinhaltet Beschreibungen der ungarischen Fahrkultur und Fahrweise. Die detaillierte und systematische Darstellung der ungarischen Leinenführung ermöglicht die individuelle Aus- und Weiterbildung im Fahren und eine fundierte und zeitgemäße Vermittlung und Bewertung im Rahmen der Ausbildungs- und Prüfungsordnung Fahren der VFD.

Die vorgenommenen begrifflichen Angleichungen in Anlehnung an das Fahr- und Anspannungssystem nach Benno von Achenbach sollen das Spektrum der ungarischen Fahrweise im Sinne ihrer ursprünglichen Gestaltungsfreiheit erweitern ohne jedoch ihren unverfälschten Charakter zu beeinträchtigen.

Das Fahrkompendium UNGARISCH FAHREN dient als Lektüre der Information über die ungarische Fahrkultur und als Praxishandbuch bei der Einübung der ungarischen Leinenführung am Fahrlehrgerät im Rahmen einer intensiven Vorbereitung für deren späteren Anwendung auf dem Kutschbock. Es unterstützt und erleichtert sowohl eine erste als auch weiterführende Auseinandersetzung mit der ungarischen Fahrkultur und Fahrweise.

Das Fahrkompendium UNGARISCH FAHREN ersetzt jedoch nicht die Unterweisung und Anleitung einer geschulten und erfahrenen Ausbildungskraft. Dies gilt vor allem auch für die praktische Umsetzung, Diese praktische Umsetzung und Anwendung der ungarischen Leinenführung anhand des Fahrkompendiums UNGARISCH FAHREN kann deshalb nur in eigener Verantwortung und auf eigenes Risiko erfolgen.

Haftungsausschluss

Alle Angaben, Methoden, Ratschläge, und Empfehlungen, die in diesem Anhang zum Fahrkompendium UNGARISCH FAHREN beschrieben werden, sind sorgfältig erwogen und geprüft. Sorgfalt bei der Umsetzung ist jedoch immer geboten. Die Autoren übernehmen keinerlei Haftung für Personen-, Sach- oder Vermögensschäden, die im Zusammenhang mit der Anwendung und/oder Umsetzung geschehen könnten.

Übereinstimmung der ungarischen Fahrweise mit den Grundsätzen der Fahrlehre

Die ungarische Fahrweise entspricht den Anforderungen der klassischen Ausbildungs- und Fahrlehre.

Entscheidend für eine erfolgreiche Umsetzung des Fahrens in allen Bereichen sind die fundierte Ausbildung von Pferd und Mensch sowie dessen bewusstes und verantwortungsvolles Handeln.

Die sieben Grundsätze der klassischen Fahrlehre nach Benno von Achenbach sind auf dem Fundament der Pferdeschonung, der Betriebssicherheit und der Zweckmäßigkeit aufgebaut. Die ungarische Fahrlehre entspricht diesen Anforderungen, deren Allgemeingültigkeit unbestritten ist, seit jeher in vollem Umfang.

Die sieben Grundsätze der allgemein anerkannten Fahrlehre lauten:

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

Die Achenbachleine steht in diesem Grundsatz stellvertretend für alle Kreuzleinen, die den Sicherheitsanforderungen und der notwendigen Anpassung an Unterschiede innerhalb eines Gespannes hinsichtlich Arbeits-, Gebäude- und Temperamentsunterschied entsprechen.

Weitere klassische Leinen für Zwei- und Mehrspänner, die diese Voraussetzungen erfüllen, sind die Széchényi-Leine, die Wiener Leine und die Deutsche Kreuzleine.

2. Auf korrektem Ein- und Zweispännerfahren ist Vier- und Mehrspännerfahren aufgebaut. Ein Umlernen ist nicht nötig.

In diesem Grundsatz ist die ungarische Fahrlehre dem Fahrsystem nach Benno von Achenbach deutlich überlegen.

Auch wenn die einhändige Haltung von vier einzelnen Leinen beim Vier-spännigfahren („Four-in-hand“) ein größeres Spektrum für eine präzise und kunstvolle Einwirkung auf die Pferde eröffnet, so gewährleistet die Sicherung des Leinenmaßes durch die Verbindung der Vorder- und Hinterleinen durch Fröschel bzw. Klammern bei der ungarischen Fahrweise eine Vereinfachung der Leinenführung auch in anspruchsvollen Situationen.

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

Sowohl die ungarische als auch die englische Fahrweise entwickelt sich aus der Grundsicherung der Leinen in Grundhaltung der linken Hand, um für die Betätigung von Handbremsen, für den Einsatz der Peitschenhilfe, zum Geben von Fahrtrichtungszeichen oder das Grüßen die rechte Hand jederzeit ungehindert einsetzen zu können.

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

Diesem Grundsatz wird bei beiden Fahrweisen gleichermaßen entsprochen.

5. Die senkrechte Stellung beider Hände in der Dressurhaltung ermöglicht das Fahren von Wendungen durch Drehen der Handgelenke.

Mit der entspannt-waagrechten Positionierung der Hände bei der ungarischen Leinenhaltung ist eine Streckung der Arme nach vorne verbunden. Bei Bedarf ist nur für das Annehmen der Leinen das Eindrehen der Fäuste Richtung Körper erforderlich.

6. Die Durchführung von Rechts- und Linkswendungen unterscheidet sich durch die rechte Sitzposition des Fahrers auf dem Wagen grundsätzlich.

Dieser Grundsatz betrifft beide Fahrweisen. Durch die waagrechte Positionierung der Fäuste bei der ungarischen Leinenhaltung ergibt sich jedoch ein größerer Spielraum für das Annehmen und Nachgeben bei der Durchführung von Wendungen sowie für den erforderlichen Ausgleich des Unterschiedes zwischen Leinen- und Deichselkreis als für das Fahrsystem nach Achenbach.

7. Das unbeabsichtigte Herausgleiten einer oder mehrerer Leinen macht korrektes Fahren unmöglich, ist im Straßenverkehr gefährlich und ist deshalb dringend zu vermeiden.

Die Verbindung der Außen- und Innenleinen bei der Széchényi-Leine sowie vor allem der Vorder- und Hinterleinen bei der ungarischen Vierspannerleine durch Fröschel bzw. Klammern im Handbereich des Fahrers gewährleistet die Sicherung des Leinenmaßes und verhindert das Herausgleiten von Leinen.

Das Glossar

á la Daumont, vom Sattel aus gefahren - Fahren von traditionellen Gespannen nicht vom Kutschbock, sondern vom Sattel aus; meist bei repräsentativen Mehrspännern in Galaanspannung

Achenbach, Benno von - Bedeutender Vertreter der englischen Fahrkultur (1861-1936). Er entwickelte die deutsche Fahrkunst. Verfasser des Standardwerkes „Anspannen und Fahren“ (1922)

Achenbachsystem - Zusammenstellung der Anspannungs- und Fahrlehre nach allgemeinen Grundsätzen durch Benno von Achenbach

altungarisch - Ursprüngliche und unverfälschte Tradition ohne Anpassung an äußere, vor allem westliche Einflüsse

Anlehnung - Natürliches Herandehnen des Pferdes an das Gebiss als Voraussetzung und Ergebnis einer korrekten Hilfengebung; Verbindung des Fahrers zum Pferd über die Leinen

Annehmen - Intensivierung der Verbindung zum Pferd über die Leinen

Anspannungsarten - Die Anzahl und Anordnung der angespannten Pferde

Anspannungsstil - Die eindeutige Zuordnung einer Anspannung zu der entsprechenden Fahrkultur

Araber, Kulturpferderasse - Ursprüngliche Vollblutrassen aus Arabien und Nordafrika; Einsatz als ausdauerndes und leistungsfähiges Reitpferd und zur Veredlung der bestehenden Landrassen

Arbeitsgeschirr - Geschirr in einfacher und robuster Ausfertigung für den alltäglichen Arbeitseinsatz

Azód - Stadt in Mittelungarn (Komitat Pest)

Ausbildungsskala - Allgemeingültige Grundsätze und Richtlinien für die systematische Ausbildung und Gymnastizierung von Pferden in aufeinander aufbauender und in wechselseitiger Beziehung

Brezel, Kringelhandstück - Feste Verbindung der linken und rechten Leinenhälften an ihrem Ende zu einem breiten bzw. geflochtenen Handstück für die einhändige Haltung und Führung der Leinen

Brezelgriff, Brezelhaltung - Einhändige Haltung der linken und rechten Leinenhälften an ihrem breiten bzw. geflochtenen Verbindungsstück zur Leinenführung mit waagrecht positionierter linker oder rechter Hand

Bundesgestüt Piber - Bereits 1798 wurde das Schloss Piber (ehemals Kloster des Stiftes St. Lambrecht) als Gestüt zur Zucht von militärischen Pferden genützt; heute Zentrum der österreichischen Lipizzanerzucht

Campagne Pferd - Der Begriff „Campagnepferd“ bezeichnet ein leistungsbereites, unter dem Reiter gut ausbalanciertes Pferd mit raumgreifender Bewegung, Trittsicherheit, Härte und Ausdauer

Cisleithanien - Länder der österreichischen Reichshälfte diesseits der Leitha, dem historischen Grenzfluss zwischen Österreich und Ungarn

deutsche Kreuzleine - Verkürzte Kreuzzügel (Gabelstücke) mit Schnalle für die Verbindung zu den Leinen; eine Verwendung ist daher in der Regel nur bei Geschirren ohne Leinenführungsringe am Kammdeckel möglich

Die Spanische Budapest - Die königliche ungarische Spanische Reitschule in Budapest, seit 1933 in der Tradition

des Wiener Instituts, mit dem eine Kooperation bestand. Evakuierung, Flucht und Vernichtung des Pferdebestandes bei Sopron im Dezember 1944

Distanzfahren - Fahrten mit meist festgelegter, unterschiedlich langer Streckenführung, Wettbewerbscharakter und Leistungskontrolle (Zeitmessung und Vet-Check)

Doppelringtrense, Vierringtrense - Einfach gebrochene Fahrtrense mit seitlichen Führungs- bzw. Schaumringen zur Stabilisierung des Gebisses im Pferdemaul zum Ausgleich der seitlichen Einwirkung über die Leinen

Drehen der Handgelenke - Wendungen und Fahrtrichtungskorrekturen werden im Fahrsystem nach Achenbach durch Drehbewegungen der Handgelenke gefahren

Durchlässigkeit - Ergebnis einer erfolgreichen Ausbildung mit größtmöglicher Harmonie zwischen Pferd und Reiter

Edwin Howlett - Bedeutender Vertreter der englischen Fahrkultur und Fahrlehrer in Paris, Verfasser des Standardwerkes „Driving Lessons“ (1894)

Elisabeth von Österreich-Ungarn - Elisabeth Amalie Eugenie, Herzogin in Bayern („Sisi“), Tochter des Herzogs Max Joseph in Bayern (1808–1888) aus dem Hause Wittelsbach mit großer Sympathie für Ungarn; die herausragende Reiterin ihrer Zeit

Englisches Vollblut - Auf Grundlage orientalischer Pferde betriebene Selektionszucht von Pferden mit großer Rennleistung und Härte; geschlossenes Zuchtbuch seit 1793

Fahrkultur - Eine über einen längeren Zeitraum in Verbindung mit Gesellschaft und Zivilisation entwickelte und bewährte Art und Weise des Anspannens und Fahrens

Fahrlehre - Allgemeingültige Grundsätze und Richtlinien für die Vermittlung und Ausübung des Anspannens und Fahrens mit Pferden

Fahrstil - Entspricht weitgehend dem Begriff Fahrkultur, bezieht sich jedoch hauptsächlich auf die individuellen Erscheinungsformen

Fahrweise - Entspricht weitgehend dem Begriff Fahrkultur, bezieht sich jedoch hauptsächlich auf die praktische Umsetzung des Anspannens

Four-in-hand - Bei der englischen Fahrweise werden die vier Leinen eines Vierspänners in Grundhaltung allein durch die linke Hand gehalten (Four-in-hand)

Franz Joseph I. - Kaiser von Österreich und apostolischer König Ungarns aus dem Hause Habsburg-Lothringen; Zentralismus und Absolutismus führten zu fehlenden föderalistischen Reformen zu einer Zuspitzung von Nationalitätenkonflikten

Französische Leine, Wiener Leine - Alternative Bezeichnung der Széchenyi-Leine

Fröschel, Frosch, Frösche - Schnalle mit Lederstößel zur Verbindung der Außen- und Innenleinen beim Zweispänner und der Vorder- und Hinterleinen beim Mehrspänner

Fünfergespann, Juckerzug - Ungarische Anspannungsart mit zwei Stangen- und drei Vorderpferden. Die Verwendung von leichten, blutgeprägten Pferden (Jucker) verleiht dieser Anspannung die Bezeichnung Jucker-Zug

Gabelstück - Verkürzte Kreuzzügel (Gabelstücke) mit Schnalle für die Verbindung zu den Leinen bei der deutschen Kreuzleine und der ungarischen Vier- und Mehrspännerleine

Galaanspannung - Mehrspännige Prä-

sentationsanspannung zu feierlichen Anlässen (meist Staats- und Krönungsfeierlichkeiten)

Geschichte der ungarischen Pferdezucht - Starke Prägung der Pferdezucht durch Pferde aus dem Orient; ab Anfang des 19. Jhd. Gründung und Konsolidierung der ungarischen Kulturrassen mit aus England importierten Vollblütern

Gestüt - Als Gestüte werden landwirtschaftliche Betriebe zur Pferdezucht bezeichnet. Wilde Gestüte verbinden eine möglichst naturnahe Haltung mit einer mehr oder weniger kontrollierten Anpaarung innerhalb der Herde

Gestüt Apaj Puszta - seit 1962 Zucht von Furioso-North-Star

Gestüt Dióspuszta - Zucht von englischen Vollblütern mit Verbindung zum Nationalgestüt Bábolna

Gestüt Hortobagy - Im Jahre 1956 Gründung des Staatsgestütes Hortobagy, gelegen im gleichnamigen Nationalpark; 1961 Verlegung eines Großteils des alten Noniusstammes von Mezöhegyes nach Hortobagy zum Reinzuchterhalt.

Gestüt Pusztaberény - Teil des Gutes Balatonfenyves am Südwestufer des Plattensees. Hier fand die Zucht der Kisbér eine neue Heimat

Gestüt Radautz - Gründung 1774 und Ernennung zum Landesgestüt und Remontierungsdepartement 1792. Radautz befindet sich in der historischen Bukowina nahe der Stadt Suczawa im heutigen Rumänien

Handpferd - Pferd rechts der Deichsel, das sich im direkten Handbereich des „Stangenreiters“ befindet

Hinterpferd, Hinterpferde - Hinterpferde sind die am Wagen bzw. an der Deichsel angespannten Pferde bei

Mehrspännern. Sie werden deshalb auch als „Stangenpferde“ bezeichnet.

Husaren - Berittene Einheiten, Truppengattung der leichten Kavallerie, Ursprung in Ungarn, Rumänien und Serbien

k.u.k. Monarchie - Die kaiserlich und königliche Monarchie beruht auf dem Herrschaftsanspruch der Habsburger und besteht bis 31. Oktober 1918

Kavallerie - Bezeichnung berittener Einheiten mit militärischer Bedeutung bis zum ersten Weltkrieg

Kossuth, Lajos (1802 - 1894) - Anführer der Ungarischen Unabhängigkeitserhebung gegen Österreich; Amnestie anlässlich des österreichisch-ungarischen Ausgleichs 1867

Lipizza - 1580 Gründung des Karster Hofgestütes; 1786 findet zum ersten Mal die Bezeichnung „Lipizzaner“ Verwendung

Nagyecen - Ort im Komitat Sopron mit ursprünglich spätbarockem Schloss (Innenraumgestaltung zerstört 1945); spätere Nutzung der Stallungen als Hengstdepot sowie Reit- und Fahrstall

Nationalgestüt Bábolna - Das zweitälteste Staatsgestüt Ungarns, gegründet 1807. Im Jahre 1836 kam aus Syrien der weltberühmte Araberhengst Shagya nach Bábolna

Nationalgestüt Kisbér - 1853 Gründung als Staatsgestüt zur Züchtung von Heeresremonten; die Rassebezeichnung „Kisbér“ ist in Ungarn bis heute ein Synonym für hoch im Blut stehende Pferde

Nationalgestüt Marócpuszta - südlich des Plattensees gelegen, dient das Gestüt heute dem Erhalt der Gidranrasse nach dem Reinzuchtprinzip

Nationalgestüt Mezöhegyes - Gründung 1785 als größtes und wichtigstes Gestüt. Heutige Aufgabe: Züchtung des Mezöhegyeser Sportpferdes, vorrangig mit Holsteinerlinien, Erhalt des Nonius als älteste ungarische Pferderasse und der historischen Gestütsgebäude als kulturelles Erbe Ungarns. Betrieb des Drei Sterne Hotels „Nonius“

Nationalgestüt Szilvásvár - Seit 1951 Heimat der ungarischen Lippizaner in Szilvásvár, im Karst des Bükk-Gebirges. Nachdem Raudautz 1920 Rumänien zugesprochen wurde, Aufenthalt der Pferde von 1918-1951 in Bábolna

Reitlehre - Allgemeingültige Grundsätze und Richtlinien für die Vermittlung und Ausübung des Bewegens und Ausbildens von Pferden

Sattelpferd - Pferd links der Deichsel, von dessen Sattel aus das gesamte Gespann gefahren wurde, bevor das Fahren vom Kutschbock sich durchsetzte

Széchényi-Leine, ungarische Zweispännerleine - Zweispännerleine mit Möglichkeit des Ausgleichs von Unterschieden innerhalb eines Gespannes durch die variable Positionierung des Fröschels im unmittelbaren Handbereich des Fahrers

Széchényi, Dénes - Ungarischer Politiker im diplomatischen Dienst, Grundbesitzer, Husarenoffizier, engagierter Reiter- und Fahrer

Tibor von Pettkó-Szandtner - Königl. Ung. Major a. D., Inspektor der Ungarischen Pferdezucht und bedeutender Experte (vor allem Araber und Shagya-Araber) in Bábolna und El Zahraa

Transleithanien - Länder der ungarischen Krone (das historische Königreich Ungarn samt Kroatien und Slawonien sowie die Freistadt Fiume), d.i. Länder jenseits der Leitha

ungarische Fahrweise, Fahrstil - Typische, aus dem kulturellen Umfeld erwachsene Merkmale zeichnen diese Art der Spannungsart aus

Ungarische Revolution 1848/49 - Kampf des magyarischen Nationalismus gegen den übernationalen Herrschaftsanspruch des Habsburger Königshauses

ungarische Vierspännerleine - Leine mit separat verschnallbaren Gabelstücken (Kreuzzügeln) sowie der Verbindung von Vorder- und Hinterleine durch den Fröschel in den Verschnallstücken

Ungarn - Königreich von 1001-1918; von 1920 bis 1944 war Ungarn ein „Königreich ohne König“, das von Reichsverweser Miklós Horthy als Königstellvertreter geführt wurde; heute Republik Ungarn, Mitglied der EU seit 2004

vitéz - Mitglied einer ordensähnlichen Kriegerorganisation zwischen den Weltkriegen in Ungarn

Die Autoren

Das geschichtliche Interesse am Fahren, ihr 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 zusammengebracht und veranlasst, das vorliegende Fahrkompendium UNGARISCH FAHREN zu erstellen.

Dem Fahrsportinteressierten wird eine historische Aufarbeitung der ungarischen Fahrkultur als der zweiten „großen“ Fahrweise innerhalb Europas an die Hand gegeben, die in dieser Form einmalig ist und schon lange überfällig war.

Pferdewirtschaftsmeister **Josef Schrollhammer** gilt als hoch anerkannter Ausbilder im Reit- und Fahrsport.

Schwerpunkte seiner Tätigkeit sind die fundierte und systematische Ausbildung von Reit- und Fahrpferden an der Hand, an der Doppellonge und vor dem Wagen. In seiner Arbeit geht es ihm um die Feinabstimmung der Hilfen zwischen Mensch und Pferd und eine bewusste Umsetzung der klassischen Ausbildungslehre zum Wohle des Pferdes.

Josef Schrollhammer konnte seine Erfahrung als Ausbilder von Reit- und Fahrpferden im Orlovgestüt Landstetten bei dem international erfolgreichen Vierspannerfahrer Josef Zeitler und in der Gutsverwaltung Schwaighof, einem renommierten Trakehnergestüt, in dem er auch mit sämtlichen Aufgaben des Pferdezuchtbetriebes betraut war, über einen längeren Zeitraum vertiefen. Zusätzlich betreute er mehrfach Hengstleistungsprüfungen und Auktionen von Reit- und Fahrpferden.

Seit über 15 Jahren ist Pferdewirtschaftsmeister Josef Schrollhammer selbständig und bietet gemeinsam mit seiner Frau ein umfangreiches Ausbildungs- und Kursprogramm, sowie Longier- und Fahrkurse für Anfänger und Fortgeschrittene an, auf Wunsch auch mobil vor Ort.

Josef Schrollhammer ist FN-Trainer und VFD-Übungsleiter und Prüfer Fahren und ein gesuchter Berater und Autor zum Thema Fahrkultur und Fahrsport in seiner gesamten Bandbreite und Vielfalt und Mitorganisator sowie Gestalter entsprechender Veranstaltungen.

Hervorzuheben ist auch seine Mitarbeit bei den pferdegestützten Führungskräfte-seminaren von Equilearn. Darüber hinaus engagiert er sich vorbildlich für den Naturschutz.

Horst Brindel, Fahrbeauftragter für den VFD-Bundesverband, ist aktiver Fahrlehrer und Prüfer Fahren.

Das Fahren bei der VFD mit mehr Leben zu erfüllen und nachhaltig zu verankern, ist das Motiv für sein Engagement. Die Begriffe Freizeitfahren und Fahrkultur, die für viele ein wenig sperrig sind, bedeuten für ihn keine Gegensätze. Vielmehr setzen beide zum Wohle des Pferdes sowohl „im Kopf“ des Fahrers als auch an den Leinen eine klare Struktur voraus.

Von der FN kommend, orientierte er sich wegen fehlendem Turnierinteresse an der VFD. Das feine Reiten und Fahren sowie der sensible Umgang mit dem Partner Pferd sind ihm besonders wichtig. Er engagiert sich deswegen gegen den gedankenlosen Umgang mit Pferden und überzogenen Leistungsdruck im Reit- und Fahrsport.

Eine solide Aus- und Weiterbildung ist für Horst Brindel immer die Grundlage der Harmonie zwischen Mensch und Pferd. Diese Überzeugung veranlasste ihn, die aktuell gültige Ausbildungsrichtlinie und Prüfungsordnung der VFD (FARPO) zu initiieren und an deren Erstellung maßgeblich mitzuwirken.

An der Entwicklung des Echtfilmfahrtrainers EFI[®], einer Attraktion auf vielen Messtständen der VFD, war er als Ideengeber maßgeblich beteiligt. Im Jahre 2013 wurde der Echtfilmfahrtrainer EFI[®] für den Innovationspreis auf der EQUITANA nominiert.

Der langjährige begeisterte Reiter ist inzwischen seit über 35 Jahren als vielseitiger Fahrer aktiv. Sein großes Interesse gilt den ungarischen, irischen und britischen Pferderassen und der Reit- und Fahrkultur dieser Länder. Durch seine langjährigen reiterlichen und fahrerischen Kontakte kennt er viele Staats- und Privatgestüte aus eigener Anschauung.

Auch als Autor von Fachbeiträgen und als Veranstalter anspruchsvoller Seminare zum Thema Sicherheit beim Reiten und Fahren hat sich Horst Brindel in den vergangenen Jahren einen Namen gemacht.

Die ungarischen Leinen und ihre Maße

Die ungarische Zweispännerleine: Die Dénes-Széchényi-Leine

Die ungarische Zweispännerleine (Széchényi-Leine) besteht aus einer rechten und linken Hälfte mit entsprechenden Außen- und Innenleinen. Gesamtlänge der Außen- und Innenleinen: 450 cm.

Auf den Außen- und Innenleinen befinden sich jeweils Verschnallstücke mit 9 längsovalen Löchern im Abstand von 4 cm.

Die Außen- und Innenleinen werden in den Verschnallstücken unmittelbar im Handbereich des Fahrers mit den Fröscheln verbunden.

Abstand Mittelloch (5. Loch) zur eingeschnallten Trensenstrupfe auf der Außenleine: 300 cm.

Abstand Mittelloch (5. Loch) zur eingeschnallten Trensenstrupfe auf der Innenleine: 316 cm.

Längendifferenz zwischen Außen- und Innenleinen bei Verschnallung im Mittelloch bzw. bei übereinstimmender Lochzahl: 16 cm.

Längenvergleich von Außen- und Innenleinen (Leinenkontrolle): Aufhebung der Längendifferenz durch Verschieben des Mittelloches der Innenleine auf Höhe des 1. Loches im Verschnallstück der Außenleine. Die Beschränkung auf 9 Löcher für die Verschnallstücke zur Anpassung der Leinen war in dem relativ einheitlichen Pferdebestand Ungarns begründet.

Ein Ausgleich von Unterschieden innerhalb eines Gespannes (Arbeits-, Gebäude- und Temperamentsausgleich) kann durch eine wechselseitige Positionsänderung der Innenleinen in den Verschnallstücken der Außenleinen, wie bei der Achenbachleine auch, erfolgen.

Mensch. Tier. Wir.

www.uelzener.de

Uelzener 
VERSICHERUNGEN *Mensch.Tier.Wir.*

ISBN 978-3-00-051835-5



9 783000 518355 >

www.vfdnet.de