

Inhaltsverzeichnis



M 256



Fig. 2.

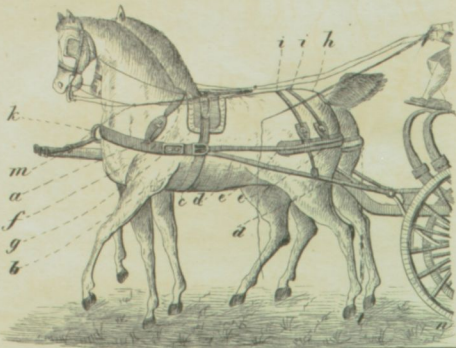


Fig. 1.

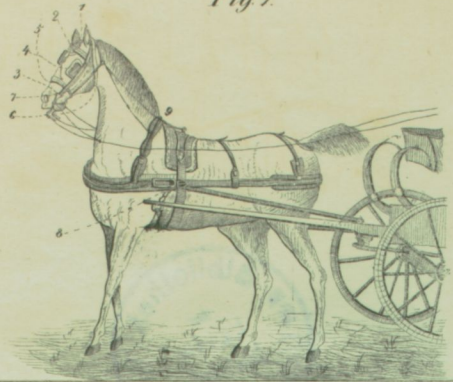


Fig. 3.

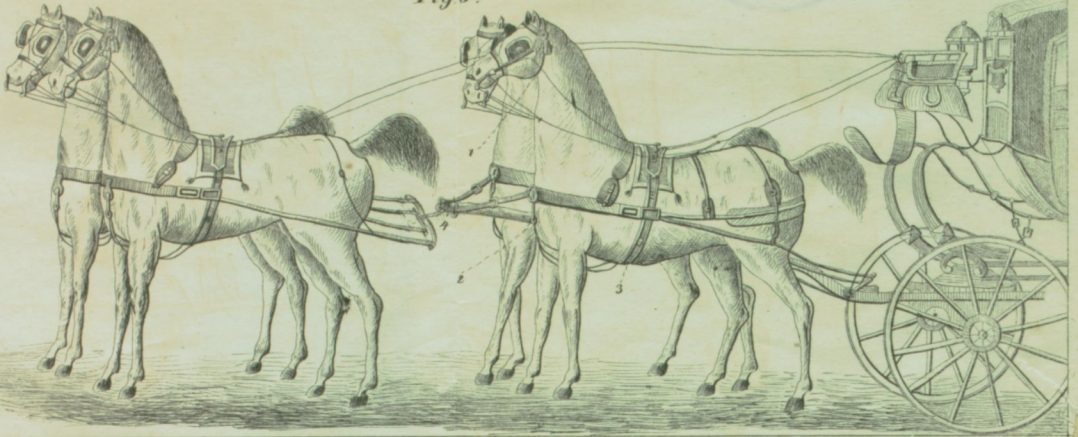


Fig. 4.

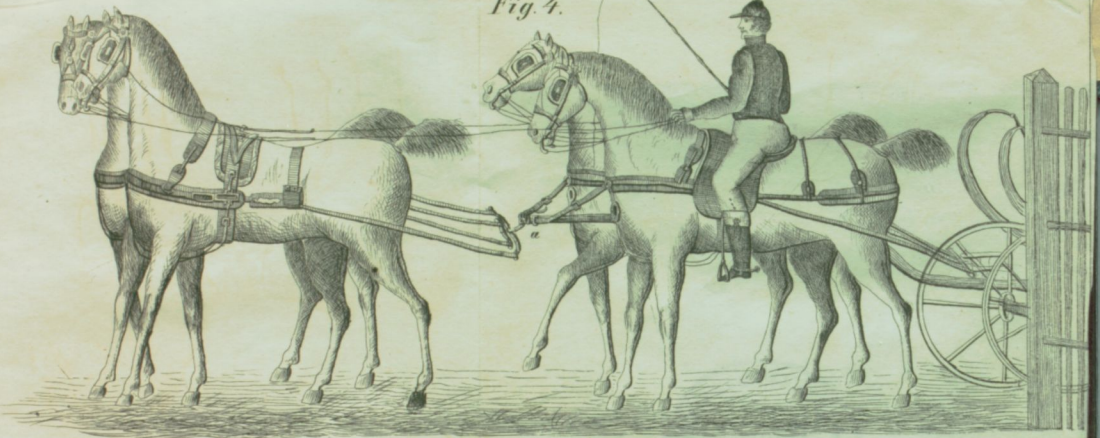


Fig. 5.



Verl. v. Müller & Bohnen im Halle J.

Handbuch
der
deutschen
Sprache

Das Buch ist ein Handbuch, das die deutsche Sprache in ihrer Gesamtheit darstellt. Es enthält alle Regeln der Grammatik, die wichtigsten Wörter und Sätze, die in der deutschen Sprache gebräuchlich sind. Es ist ein sehr nützliches Buch für alle, die die deutsche Sprache lernen wollen.

Verlag
Leipzig

1840

1840

1840

1840



Handbuch
der
F a h r k u n s t.

Eine deutliche und praktische, auf langjährige
Erfahrung gegründete Anweisung,
das Fahren gründlich,

ein-, zwei-, vier- und sechsspännig, vom Sattel sowohl,
als vom Boocke zu erlernen; die Wagenpferde zu zäumen,
zu beschirren und anzuspinnen, so wie überhaupt das
Fuhrwesen nach Regeln zu behandeln.

Nebst einer genauen Anweisung, aller, einem tüchtigen
Kutscher obliegenden dienstlichen Verrichtungen, mit Hin-
weisung auf dessen Benehmen während des Dienstes

von

Gustav Adolph Heine,
Besitzer der Droschkenanstalt zu Halle.

Mit einem Kupfer.

Halle 1845.

Auf Kosten des Verfassers.

Gedruckt und in Commission bei Ed. Seynemann.



M/256

Handbuch der Pädagogik

Handbuch

171

Handbuch

Die deutsche und praktische Pädagogik auf langjährige Erfahrung gegründete Darstellung
des Lehrers gründlich

ein hoch- und lehrreiches Werk vom Gottlieb
als vom Ende zu erkennen; die Pädagogik zu führen
zu verstehen und anzuwenden, so wie überhaupt das
Führen nach Regeln in der Pädagogik
Wird eine genaue Kenntnis aller dieser
Kunde obgleich die verschiedenen Wissenschaften mit der
Verfahren auf besten Umständen während der Pädagogik



Halle 1838

Auf Kosten des Verfassers
Geprüft und in Commission der G. G. G. G.



Vorrede.

Indem ich meine seit fünfundzwanzig Jahren gemachten Erfahrungen in den verschiedenen Fahrarten hiermit nieder zu schreiben bemüht bin, bitte ich meine geehrten Leser um gefällige Nachsicht und versichere hiermit, daß diesem meinen Unternehmen nichts als Passion meinerseits für die Sache selbst, zu Grunde liegt; sollte ich also Verstöße gegen andere gelehrte Schreibarten hiermit zu Tage fördern, so bitte ich nochmals nicht die Verstöße, sondern meinen guten Willen im Auge zu behalten und über jene hinweg zu sehen.

I. So viel ich auch über diesen Gegenstand (Fahren) gelesen habe, so sind mir immer noch eine Menge Mängel, die theilweise in Undeutlichkeit bestehen, theilweise aber, und

hauptsächlich weil sie immer schon gewisse Erfahrungen voraussetzten, vorgekommen.

2. Die immerwährende Nachfrage von allen Seiten nach tüchtigen, sicheren und zuverlässigen Kutschern.

3. Die Wichtigkeit erkennend, einen tüchtigen, zuverlässigen Kutscher im Dienst zu haben, dem der Herr gezwungen ist oft nicht allein ein großes Kapital, sondern auch seiner Familie Wohl in die Hände zu geben, um so mehr, als es sehr oft im Leben dienstliche oder amtliche Verhältnisse mit sich bringen, daß Leute gezwungen sind sich Equipagen zu halten, die im Leben nie Gelegenheit hatten auch nur die mindeste Kenntniß davon zu erlangen.

4. Da ich nun ferner, später, wenn sonst mir keine Hindernisse in den Weg treten, gründlichen Unterricht im Fahren geben will, verbunden mit möglichst vollkommener Ausbildung eines tüchtigen Kutschers, in dessen Benehmen sowohl, als auch in seinen anderweiten Dienstverrichtungen, so soll mir

und meinen Schülern dieses Schriftchen als Leitfaden dienen.

Ich werde mich deshalb in meiner Schreibart von den Gebrauch fremder Wörter wo möglich entfernt halten, oder solche, sobald sie vorkommen sollten, deutlich erklären.

Obige vier angegebenen Gründe hatten den Gedanken schon lange in mir erweckt, etwas Praktisches der Deffentlichkeit in dieser Art zu übergeben, es fehlte mir jedoch der feste Entschluß; diesen letzten faßte ich erst, als ich mit großem Vergnügen die außerordentlichen Fortschritte in der Kunst des Fahrens an unseren Hoffuhrwesen, welches im September 1844 theilweise zum großen Herbstmanöver des 4ten Armeekorps hierher beordert war, bemerkte; ich lebte früher, etwa vor 12 Jahren, in und um Berlin und informirte mich damals schon so genau als sich mir die Gelegenheit darbot, von dem Zustande der Königl. Hofequipagen; indes wer es damals sah und sieht es jetzt, der kann nicht anders als nur sagen, daß unser hochverehrter Landesherr den Fortschreiten in allen menschlichen Wissen hülfreich die Hand bietet.

An der Spitze dieses Verwaltungszweigs steht der allgemein geachtete und beliebte Oberstallmeister Herr v. Brandenstein (Ritter ic.); die zweckmäßigen trefflichen Anordnungen dieses mir gewiß unvergeßlichen Mannes sind es die mich ermuthigten, Hand an mein Vorhaben zu legen. Mit vielen Vergnügen habe ich mich nach allen erkundigt, was dieser Sachkundige hochgestellte Mann verbessert hat, dennoch glaube ich mit Bestimmtheit behaupten zu können, daß man das Hoffuhrwesen unseres Königl. Hauses als ein Muster bezeichnen kann. Ein jeder Sachkenner wird mir Recht geben, sobald er die Gelegenheit nach Berlin benutzt und den Königl. Marstall in der Breiten = Straße besucht.

Inhalt.

I. Abschnitt.

	Seite.
§. 1. Von der Annahme eines Kutschers und dessen erforderlichen Eigenschaften.	1.
§. 2. Der Dienst des Kutschers und dessen Verhalten.	2.
§. 3. Von der Wartung und Reinigung der Pferde.	4.
§. 4. Vom Beschlagen der Pferde und das hierbei zu beobachtende Verfahren des Kutschers.	8.
§. 5. Zweckmäßige Wahl der Zuggeschirre.	13.
§. 6. Vom Aufschirren und Aufpassen des Sattelgeschirrs.	14.
§. 7. Von der Zäumung, dem Aufzäumen, verschiedenen Wahlten der Gebisse und deren Construction.	19.
§. 8. Vom Anspannen der Pferde und den nöthigen Vorsichtsmaßregeln.	29.
§. 9. Sitz des Kutschers zu Bock.	30.
§. 10. Vom Fahren überhaupt, den Kutscher als Lehrling betrachtet.	33.
§. 11. Regeln die ein Lehrling stets im Auge haben und befolgen muß.	34.
§. 12. Allgemeine Anweisungen die Hülfs- und Strafen beim Fahren betreffend.	40.
§. 13. Vom zweispännigen Fahren in und außer der Bahn.	43.
§. 14. Vom Fahren über Land zweispännig.	53.
§. 15. Vom Zurückstoßen mit zwei Pferden.	59.
§. 16. Benehmen eines Kutschers vom Anspannen an, während der Fahrt und vom Ausspannen, mit Hinweisung auf	

	Seite.
die Pflege und Wartung der Pferde und Wagen an fremden Orte.	61.
§. 17. Von der Reinigung des Wagens.	68.
§. 18. Vom vierspännigen Fahren vom Bock. (Sogenanntes Jagen.)	69.
§. 19. Vom vierspännig Fahren vom Sattel. (á la Postillon. Fig. 4.)	80.
§. 20. Vierspänniges Fahren vom Bock mit einem Vorreiter.	92.
§. 21. Vom vierspännigen Fahren, wo Kutscher und Vorreiter reitet. (Englisches Gespann á la Jokei.)	93.
§. 22. Vom sechsspännigen Fahren vom Sattel oder vom Bock mit einem Vorreiter. Fig. 5.	94.
§. 23. Vom Einspännigen Fahren.	96.
§. 24. Von den verschiedener Peitschen, beim ein-, zwei-, vier- und sechsspännigen Fahren.	102.
§. 25. Von der Reinigung der Geschirre und Behandlung des Verdeckleders am Wagen.	103.

II. Abschnitt.

	Seite.
§. 1. Von der Behandlung im Allgemeinen rohe Pferde einzufahren.	106.
§. 2. Sicherheiten und Vorkehrungen an den Pferden und Wagen beim Einfahren.	109.
§. 3. Einfahren selbst.	111.

I. Abschnitt.

§. 1.

Von der Annahme eines Kutschers und dessen erforderlichen Eigenschaften.

Bei der Annahme eines Kutschers hat besonders der Herr darauf zu sehen, daß der Anzunehmende ein treuer, gehorsamer, unverdrossener, fleißiger, reinlicher, zuverlässiger und mithin ein in gesetzten Jahren stehender ist; letzteres ist um so nothwendiger, als jüngere Leute der Art den Leichtsinns öfters noch sehr nachhängen, und durch diesen selten gute Diener sind noch werden; der anzunehmende Kutscher muß ferner und vor allen Dingen Lust und Liebe nicht allein zu den Pferden, sondern auch zu allen seinen Ihm obliegenden Verrichtungen haben, er muß ferner körperlich gesund und vor allen gute und scharfsehende Augen haben, um in den vorletzten Eigenschaften den Wechsel der Witterung widerstehen zu können und im letzten alle Hindernisse am Wege, Pferden und Wagen rascher bemerken zu können; man hüte sich aber ja einen dem Aeußern nach schon träge aussehenden Menschen dieser Art anzunehmen, da man wohl voraussehen kann, daß die sehr häufigen müßigen Stunden, sehr oft auch außer dieser fatalen Eigenschaft, nachtheilig selbst auch auf fleißige Menschen einwirken, mithin muß

Sahrkunst. 1

man mit der Annahme eines Kutschers sehr vorsichtig sein und sich zuvor nach Allen genau erkundigen.

§. 2.

Der Dienst des Kutschers und dessen Verhalten.

Der Kutscher muß stets freundlich, zuvorkommend und vor allem sich gehorsam gegen seine Herrschaft bezeugen und darf sich niemals unverträglich gegen das übrige Hauspersonal bezeugen, indem hieraus, wenn dies vorhanden sein sollte, fast in allen Fällen dem Herrn allein der Nachtheil, sei es auf die eine oder andere Weise, entsteht; eine gewisse Ordnung und Reinlichkeit in allen seinen Dienstverrichtungen sind die Grundpfeiler seines Dienstes, weswegen der Herr Unordnungen des Kutschers im Dienst niemals unbeftraft lassen muß, aus diesem entstehen oft so viele Nachtheile für den Herrn, die später sicher zu bereuen sein dürften. Der Kutscher muß stets Reinlichkeit an seinem Leibe, an seinen Pferden, Wagen, Geschirren und im Stalle so wie überall hervorblitzen lassen, niemals darf der Kutscher seiner Herrschaft widersprechen oder sich verdroffen zeigen, er ist stets verbunden seiner Herrschaft streng die Wahrheit zu berichten, und niemals darf er sich nachtheilig über seines Herren Hauswesen äußern, selbst auch dann nicht, wenn Ihm manches als ungerrecht vorkommen sollte: er muß ferner seine ihm anvertrauten Geschirre so geregelt und ordnungsmäßig aufbewahren, daß er im Stande ist zu jeder Minute, selbst wenn es Nacht sein sollte auch ohne Licht oder Laterne einzuschirren und anzuspannen, auch deshalb müssen seine Wagen so in den Schuppen ge-

schoben werden, daß sie mit der Stange oder Vordertheil nach vorn stehen, um bei Feuersgefahr oder sonstigen schnellen Gebrauch beim Herausnehmen aus den Schuppen nicht erst umwenden zu müssen; er darf sich ohne Vorwissen seines Herren niemals entfernen, und muß alle vorkommende Schäden, Mängel an seinen Pferden, Geschirren und Wagen, sofort und genau seinem Herrn anzeigen, die größte Sorge zur sofortigen möglichst billigen aber guten Instandsetzung tragen; alle liederlichen Gesellschaften hat er zu meiden und sich vor unmäßigen Trinken zu hüten. Pünktlichkeit, nicht allein im Stalldienst sondern auch bei jeder anderen seiner Verrichtungen, sind Haupterfordernisse eines tüchtigen Kutschers, er muß es sich deshalb zur Pflicht machen allemal einige Minuten vor der Ihm von seiner Herrschaft bestimmten Zeit anzuspannen. Zänkereien auf dem Wege selbst beim Fahren oder auch überall muß er vermeiden, selbst unterwegs auch dann wenn das Recht auf seiner Seite wäre; wird er von seinem Herrn geschickt, sei es wohin es wolle, so hat er dessen Aufträge mit aller Höflichkeit, Genauigkeit und mit Anstand an den Bestimmungsorte vorzubringen, darf aber unter keinen Umständen seine Aufträge andern Personen mittheilen, als denen an welche Ihm sein Herr schickt. Ein Kutscher der diese Weisungen befolgt, wird sich stets der Achtung und guter Behandlung nicht allein von seinem Herrn, sondern auch von Jederman zu erfreuen haben und Ihm zu seinen fernern Fortkommen hülfreiche Hand leisten.

§. 3.
Von der Wartung und Reinigung der Pferde.

Soll das Pferd kräftig und gesund den ihm angewiesenen Dienst verrichten, so ist eine unbedingte sehr vorsichtige Pflege desselben erforderlich; zu dieser gehört am ersten darauf bedacht zu sein, die Gesundheit dieses so nützlichen Thieres nach Kräften zu erhalten und zu fördern; dem Kutscher liegt ob ein für allemal vor allem andern erst seines Pferdes zu gedenken und zu pflegen, bevor er an sich oder jemand anders denkt.

Der Kutscher muß sich eine bestimmte Zeit festsetzen, nach der er des Morgens regelmäßig seinen Stalldienst beginnt; muß er täglich mit seinem Pferd fahren oder arbeiten, so erfordert des Pferdes Wohl, daß man es zwei volle Stunden vor Beginn der Arbeit futtert, dann puzt u. s. w. Bei andern Herren, die Ihre Equipagen mehr zur Bequemlichkeit oder Staat haben, setze man die Zeit im Sommer um 5 und Winter um 6 Uhr fest. Die erste Arbeit des Kutschers beginnt des Morgens mit der sorgfältigen Reinigung der Krippen; behufs dessen nimmt er einen reinen Strohwisch, fährt mit diesem die Krippe entlang und säubert auf diese Weise namentlich aus den Ecken allen Schmutz und sonstige Unreinlichkeiten, hierrauf trinkt er seine Pferde mit Wasser, was jedoch im Winter schon Abends vorher im Stalle aufbewahrt sein mußte um etwas verschlagen zu sein, dann giebt er den Pferden von dem ihm überwiesenen Futter den dritten Theil, jedoch in ganz kleinen Portionen, je kleiner der Kutscher seinen Pferden die Portionen verabreicht, mit

desto mehr Appetit werden seine Pferde fressen, (nur leider wird diese Lehre selten befolgt); während des Futterns hat der Kutscher seinen Pferden das Wasser öfters vorzuhalten und dann anzufangen mit der Reinigung vorzuschreiten: er nimmt die Striegel, zieht die Haare des ganzen Pferdes, wie sie die Natur dem Striche nach hat wachsen lassen, glatt; hier muß ich bemerken, daß von vielen, ja ich möchte sagen von allen Kutschern der Fehler gemacht wird, daß sie die Striegel auf den Pferden hin und her flotiren lassen, dies ist falsch und hat keinen Zweck; denn sobald die Striegel dem Haare entgegen gezogen wird, wird das Haar rauh und bricht auch bei Racepferden wohl gar ab; dies macht das Pferd unansehnlich. Die Striegel dient zu weiter nichts als die Haare glatt zu ziehen und demnächst den Schmutz aus der Kartetsche zu entfernen, letzteres allein ist das Hauptinstrument und dient erstens dazu, die Entfernung des Staubes und Schmutzes zu bewirken, zweitens aber auch, die Poren der Haut offen zu halten, damit die Ausdünstung, deren Ausströmung die Natur den Pferden angewiesen hat, freier und ungehindert erfolgen könne. Fängt der Kutscher auf des Pferdes rechter Seite an zu putzen, so hat er die Striegel in die linke Hand zu nehmen, daß die Nägel seiner Finger nach oben zu liegen kommen, die Kartetsche nimmt er in die rechte Hand, und zwar dieselbe durch den auf der Kartetsche befestigten $1\frac{1}{2}$ Zoll breiten Riemen (darf nur gerade so lang sein, daß kaum die Hand hinein zu bringen ist) und fährt so mittelst eines wachsenden Drucks mit der Hand und Kartetsche durch einen Strich so den Haaren nach auf der Haut des Pferdes entlang; nach jedem

dieser Striche reinigt er die Kartetsche mittelst eines Strichs über die Striegel von seinem Leibe abwärts, dies muß der Kutscher so lange fortsetzen, bis der aus der Striegel zu schlagende Schmutz ganz weiß fast wie Mehl aussieht; so lange diese Farbe des ausgeschlagenen Schmutzes nicht bemerkt wird, ist das Pferd nicht rein, mithin die Pores der Haut nicht frei. Ist es auf diese Weise mit Striegel und Kartetsche auf beiden Seiten gereinigt, wobei ich bemerke, daß auf der linken Seite des Pferdes, die Hände des Kutschers beim Putzen auch mit Striegel und Kartetsche wechseln müssen, dann nimmt er den Stäubschwanz oder Stäubtuch und säubert mittelst Wedelns mit demselben allen vielleicht beim Putzen auf die Pferde gefallenen Staub, wischt hiernach mit einem Schwamm, die Augen, Nasenlöcher, Schlauch, Kruppe und die untern Schenkel aller vier Füße des Pferdes sorgfältig rein aus und ab, und legt nun, so lange nicht angeschirrt wird, Winter- oder Sommerdecken, je nachdem die Jahreszeit es erfordert, auf; hiebei muß ich aufmerksam machen daß der Kutscher im Winter, so bald er aufsteht, zuerst die Pferde mit dem wollenen Decken zu bedecken hat, die Pferde halten sich hierdurch nicht allein glatter, sondern derselbe hat auch leichter putzen, indem die Wärme des Pferdes den leichteren Fahrenlassen des Schmutzes förderlich ist, zuletzt nun hat er die Hufe der Pferde sorgfältig einzuschmieren. Dies geschieht häufig sehr nachlässig, indem viele Kutscher in dem Wahne stehen, als geschähe dies bloß der Ansicht halber, dem ist aber nicht so; das Einschmieren der Hufe hat viele wichtige Zwecke, und verdient die größte Aufmerksamkeit, namentlich und vorzugsweise bei solchen Pferden die stets Pflaster und

Schauffee zu betreten haben; der Huf muß also rund um täglich eingeschmiert werden, namentlich dürfen die sogenannten Trachten, als die meist angestregten Theile des Hufes nicht vernachlässigt werden. Es kommt hierbei allerdings auch auf die enthaltenden Substanzen der Hufschmiere an und da dieselbe sehr verschieden ist, so will ich hier eine solche empfehlen die mir bei Einrichtung meiner hiesigen Droschkenanstalt von dem hier stationirten Thierarzt Herr Tausch als die tauglichste bezeichnet wurde; soviel verschiedene Schmiere dieser Art ich auch benutzt habe, so hat dem Zweck im praktischen noch keine so entsprochen als diese, sie hält die Wände der Hufe geschmeidig, verhindert deshalb das Aufplatzen derselben durch die Hufnägel beim Beschlagen und befördert das Wachsen des Hufes ungemein; sie wird wie folgt bereitet, und jenachdem in größeren oder kleineren Quantitäten nach den angegebenen Verhältniß gefertigt:

1 Loth reinen Rindstalg und
1 „ Fischthran werden auf Feuer erwärmt, gemischt, 1 Loth frischer Zwiebeln darein gebraten, diese Masse läßt man halb erkalten und mischt $\frac{1}{2}$ Loth gereinigten Terpentin und ein wenig Ruß dazwischen. Diese Schmiere hat an meinen Pferden unglaubliche Dienste gethan.

Nachdem das geschehn giebt der Kutscher dem Pferden ein wenig Heu, läßt sie noch einmal trinken, stäubt seine Geschirre ab, reinigt sich und seine Kleider, zieht sich an bis auf Hut, Livrée und Mantel. Bevor ich nun weiter gehe muß ich erst noch von dem Beschlage der Pferde sprechen und zwar

§. 4. Vom Beschlagen der Pferde und das hierbei zu beobachtende Verfahren des Kutschers.

Das Aufhalten der Füße ist beim Beschlagen eine große Hauptsache, und erleichtert den beim Beschlagen fungirenden Schmidt sein Handwerk ungemein, ich halte es daher für nothwendig, eine genaue Anweisung hier folgen zu lassen.

Beim Beschlagen eines Vorderfußes z. B. greift der Kutscher wenn es der linke Vorderfuß ist, indem er sich dicht an des Pferdes linke Seite stellt, mit der linken Hand behutsam und unter besänftigenden Zureden von oben nach unten, bis dicht über das Fesselgelenk, oder vielmehr bis in die Mitte des Schienensbeins, so daß der Daumen der linken Hand nach unten und nach der äußeren vordern Seite des Fußes zu liegen kommt, beherzt und fest an, hebt so sanft, aber niemals darf dies ruckweise geschehen, in die Höhe bis in die Gegend seines Knies, hier greift schon darauf lauernd die rechte Hand in das Fesselgelenk von außen nach innen, die linke greift eben dahin nach, nur von innen nach außen, so daß im Fesselgelenk beide Daumen dicht neben einander und zwar der der rechten Hand nach dem Pferde zu, der der linken von dem Pferde abzeigt; dann unterstützt der linke Oberschenkel des Kutschers die feste Lage des Fußes durch das Anlehnen des Knies des linken Fußes vom Pferde; in dieser Stellung tritt der Kutscher näher nach dem Halse des Pferdes zu, und des Pferdes Fuß hat nun diejenige Lage, die zum Beschlagen die Geeignetesten ist, erreicht. Der Kutscher hat genau darauf zu achten, daß der Schmidt nicht mehr Huf abschneidet, als die Natur

von der festen Masse des Hufes abgefondert hat, namentlich muß derselbe, bevor das Hufeisen aufgepaßt wird, ganz gerade geschnitten, und die etwa auf der Fläche des Hufes hervorragende durch unegales Schneiden entstandenen Erhöhungen gerade geraspelt werden, niemals muß ein Kutscher zugeben, daß der Schmidt das Eisen heiß aufbrenne, es ist dies eine Handlung die den meisten Schmidten eigen ist, auch darf er nicht zugeben daß der Schmidt den Huf nach dem Eisen schneide, sondern daß das Eisen, nachdem der Huf gerade geschnitten und geraspelt ist, nach demselben gerichtet und aufgepaßt wird, er muß ferner darauf achten, daß beim aufschlagen des Eisens die Nägel am Vorderfüßen mehr nach vorn, oder nach der Zehe des Hufes zu geschlagen werden, daß die Nägel nicht zu stark sind, um das Aufplatzen der Hornwand zu verhüten, das Eisen darf nicht etwa auf einen Punkt des Hufes mehr als auf den andern aufliegen, am allerwenigsten aber ja auf der Trachten des Hufes und auf der Hornsohle, hierdurch können die Pferde sehr leicht lahm werden; das Eisen darf nicht zu kurz und nicht zu lang, namentlich nicht zu enge und nicht zu weit sein. Sind die Eisen zu kurz, so wird das Pferd den Fuß erstens nicht fest aufsetzen, zweitens aber zuletzt zwanghüftig werden; ist das Eisen zu lang, so wird es von den Hinterfüßen, namentlich bei verstärkten Gangarten abgetreten, das Pferd kann bei diesem Abtreten leicht stürzen und unbrauchbar werden; ist das Eisen zu enge, so können hierdurch Gallen entstehen, wodurch das Pferd lahm und unbrauchbar wird; ist das Eisen zu weit, so wird sich das Pferd sehr leicht am andern

Fuße die Haut aufstreichen, und wenn das Eisen zu lange liegt, so kann sich sehr leicht die Hornwand von dem Hufe ablösen und eine bedeutende Lähmung verursachen. Ist nun der linke Vorderfuß so beschlagen wie hier beschrieben, so geschehen dieselben Handlungen und Griffe auch auf den rechten Vorderfuße des Pferdes, nur mit dem Unterschiede, daß das, was beim linken Pferdefuße die rechte Hand des Kutschers zu thun hatte, beim rechten die linke thun muß ic.

Sehr häufig kommt es vor, daß gleich oder mannigmal erst später ein frisch beschlagenes Pferd lahmt; bemerkt dies der Kutscher, so muß er sofort durch Klepfen eines Hammers auf die Hufnägel im Eisen oder auch rund um die Hornwand herum untersuchen ob vielleicht ein oder mehrere Nägel zu tief in das sogenannte Leben im Hufe eingedrungen sind, findet sich dieser Fall vor, dem das Pferd durch Nucken oder Zucken mit dem Fuße deutlich kund giebt, wenn der Hammer die beschädigte Stelle oder den zu tief geschlagenen Nagel berührt, so muß das Eisen sofort abgenommen werden, das Nagelloch, worin der zu tief geschlagene Nagel gesessen, so vergrößert werden, daß der sich etwa schon gesammelte Eiter freien Abfluß habe; gewöhnlich hat sich bei dieser Art von Lähmung viel Hitze eingefunden und es ist deshalb nothwendig den Fuß sofort mit frischem Kuhmist einzuschlagen und dies täglich einige Male zu wiederhohlen bis die Hitze sich aus dem Hufe entfernt hat; wird die Lähmung unmittelbar nach dem Beschlage bemerkt, so reicht es in der Regel hin wenn man den zu tief eingedrungenen Nagel gefunden hat, diesem herauszunehmen und das Nagelloch frei zu lassen.

Beim Aufheben der hintern Füße muß der Kutscher bedacht sein, es sich, dem Pferde und dem Schmidt so bequem als möglich zu machen und alle Vorsicht gebrauchen, daß dabei Niemand beschädigt werde.

Will also der Kutscher den linken Hinterfuß aufheben, so trete er dreist unter behutsamen Zutreten an das linke Hintertheil auf die Seite nach vorn mehr zu, fasse mit der linken Hand am obern Theile des Schweifes, drücke mit seinem linken Oberarm an des Pferdes linke Keule, greife dann mit der rechten Hand behutsam über das Sprunggelenk und fahre mit derselben bis eine Hand breit über das Fesselgelenk, hebe den Fuß auf, so daß der obere Schenkel des Hinterfußes unter den linken Arm zu liegen kommt, greife mit der linken Hand nach in das Fesselgelenk, folge dann mit der rechten eben dahin, und drücke nun den Fuß, indem er so weit als möglich mit seinen Füßen hinten heraus tritt und sich mit seinem Oberkörper hart an das Pferd anlegt, fest unter seinem linken Arm; hierdurch hat er nun eine schräge Richtung erhalten, es ist dies aber für die Pferde die bequemste, die sicherste, für den Aufhaltenden die leichteste und für den Schmidt die vortheilhafteste. Es kommt jedoch nicht selten vor, daß Pferde sich so stark auflehnen, und man ist der Last halber öfters gezwungen den Fuß treten zu lassen. Dies muß sehr behutsam geschehn, aber selten wird es befolgt, im Gegentheil, die Kutscher sind in der Regel über das Pferd aufgebracht und glauben es gleichsam zu bestrafen wenn sie den Fuß so recht was man sagt mit Behemens hinschmeißen. Hierbei kann ich nicht unterlassen, daß dieser speciell ange-

führte Fall im vorigen Jahre einem meiner Bekann-
ten theuer zu stehn kam; er sendete seinen Diener zur
Schmiede um neue Eisen auflegen zu lassen, das
Pferd lehnte sich auch stark auf, aufgebracht darüber
schmeißt unter Flüchen und Loben der Diener den
Fuß hin, und siehe da! das Pferd brach den Fuß
und mußte in Folge dessen getödtet werden.

Um den rechten Hinterfuß zu beschlagen und
aufzuheben, nimmt die linke Hand das vor, was beim
Beschlagen des linken Fußes die rechte vornahm ic.

Wie oft nun und wenn die Pferde beschlagen
werden müssen, hängt lediglich von dem Wachsen der
Hufe und von dem Betreten der verschiedenen Wege
die die Pferde zu passiren haben ab, jedenfalls aber
und unter allen Umständen darf es nicht über einen
Monat hinaus geschoben werden, und bei Pferden
die stets Pflaster und Chaussée zu betreten haben
nicht über zwanzig Tage, nach Umständen auch noch
eher, bei Vernachlässigung dieser Fristen finden sich
leicht Steingallen in den Hufen ein, die Folge ist
daß die Pferde lahm und nicht selten für längere
Zeit zum Dienst unbrauchbar werden.

Sehr oft und häufig findet man, daß frisch be-
schlagene Pferde aus andern Gründen lahmen als
blos von Vernageln, sie streichen sich öfters an den
inwendigen Seiten der Knöchel auf oder wund, dies
kann mehrere Ursachen haben, die von unvorsichtigen
Beschlage herrühren (wenn nicht der irreguläre
Bau des Pferdes daran schuld ist, indem es Pferde
giebt die sich streichen mit barfüßen Hufen, also ganz
ohne Beschlag), einmal können die Eisen zu weit sein,
d. h. breiter als der Huf des Pferdes; zweitens
können die Nägel an den Nietten zu weit hervorste-

hen oder vielmehr nicht kurz genug abgezwickt sein, sie sind deshalb schlecht vernietet und ragen zu stark über die Oberfläche der Hornwand des Hufes hervor; zuletzt nun kann es auch von zu weit nach innen gerichteten Stollen herrühren; in allen diesen drei Fällen muß dem so schnellig als möglich abgeholfen werden, dadurch daß man im ersten und dritten die Eisen abnimmt und richtet, im zweiten jedoch ist es oft hinreichend die hervorragenden Nagel heraus zunehmen und diese durch neue richtig abgezwickte Nagel zu ersetzen.

§. 5.

Zweckmäßige Wahl der Zuggeschirre.

Man bedient sich hierzu einmal der Sielengeschirre, anders aber auch der Kummgeschirre. Erstere sind zusammengesetzt Fig. 2. aus Brustblatt a., dem Rückgurt b., dem Bauchgurt c., den Zugsträngen d. und Umgang (Hinterzeug) e., dies sind die eigentlichen Grundtheile des Sielens und als Scelet zu betrachten; die andern Theile sind untergeordnete Stücke, die zum Theil die Bequemlichkeit und Sicherheit, noch mehr aber die Anständigkeith und das bessere Ansehn betreffen, daher zum Zierrath dienen; sie sind die Halsriemen oder Halsstück f., die Kammleiste mit Schlüssel und Decke g., der Schweifriemen h., Schweberriemen i., der Ring für die Widerhalter k. Das Sielengeschirr eignet sich nur zu einem leichten Zuge, verstellt aber das Pferd weniger als das Kumm, weshalb es auch als das eigentliche Paradegeschirr zu betrachten ist, es verhindert auch am wenigsten **bei richtiger Lage** die freie Bewegung der Schenkel; hinsichtlich des Zuges jedoch be-

engt es wieder die Brust mehr, und liegt eigentlich nicht auf denselben Stellen auf, die zur Fortbringung der Last am geeignetsten sind, daher sich auch zu einem schweren Lastfuhrwesen das Kummmt weit besser eignet, und für gewöhnlich auch von Lastfahrern geführt wird, das Sielengeschirr hat aber auch noch einen großen Vortheil, indem man, wenn die Form und Größe der Pferde nicht beträchtlich verschieden sind, es fast auf alle Pferde passen kann, bei den Kummten hingegen kann nur durch Aenderungen vom Sattler dies bezweckt werden. Ich rathe also dem der Pflaster, Chaussee, oder sonst gute Wege zu befahren hat, und dessen Wagen im Verhältniß nicht zu schwer sind, zu Sielen; demjenigen, der schlechte Wege und schwere Wagen fortzuschaffen genöthigt ist, zu Kummten; ich will mich also nur über das Sielengeschirr und dessen richtiger Lage aussprechen, weil es für das Kutschfuhrwerk am passendsten ist. *)

§. 6.

Vom Aufschirren und Aufpassen des Sielengeschirrs.

Wöchte ein jeder, der sich jemals dem Geschäft des Fahrens mit Pferden unterziehen will, die Wichtigkeit des Aufpassens genau ins Auge fassen und sich befeisigen das richtige Verfahren bei dieser Geschichte genau kennen zu lernen. Als Grundsätze hierbei gelten vorleuchtend diejenigen Lagen ausfindig

*) Biewohl ein nett und geschmackvoll gebautes Kummmt, es sei nun nach englischer Form oder auch mit spizig zulaufenden Kummthölzern, einen schmalen Schluß im Dache versehen das Pferd nichts weniger als verunstaltet, ja es pußt. Es kommt hierbei alles auf den Geschmack und die Gewöhnung unsers Auges an die Form an.

zu machen, die einmal dem Pferde im Gehen die bequemste ist und anders aber auch zur Fortbringung der dem Pferde angespannten Last als die Geeignenste erscheint; das Siielen muß also da am meisten aufliegen, wo das Pferd die ihm von der Natur angewiesenen Kräfte am meisten zu entwickeln im Stande ist und wo es am wenigsten dadurch gehindert ist.

Ich nehme daher hier an, der Kutscher bekäme vom Sattler ein Paar neue Sielengeschirre zusammenge schnallt, ohne jedoch passend auf seine Pferde geschnallt zu sein; in diesem Falle hat er zuerst sein Augenmerk dahin zu richten, daß überall da wo sich Schnallena in Sielen befinden, in deren Steigen mehrere Löcher zum kürzer- oder länger- Schnallen vorhanden sein müssen; er muß genau prüfen das alle am Sielen befindliche Schnallen (in der Regel Fabrikarbeit) ganz sind; nach diesem will er nun sein linkes oder Sattelpferd einschirren, so hat er deshalb dasjenige zu wählen von den beiden an welchem die Bauchgurt auf der linken Seite zugeschnallt wird, er nimmt die Sielen mit beiden Händen, und faßt es dicht über den Schnallen des Brustblattes, legt dasselbe mit seinen hintern Theilen über den rechten Arm nach hinten, so daß das Brustblatt vor ihm und alles andere des Sielens hinter ihm ist, geht an das einzuschirrende Pferd, indem er es behutsam und freundlich anredet, auf die linke Seite bis an des Pferdes Hals, läßt mit der rechten Hand das Sielen los, und läßt es so lange auf der linken Hand mit ruhen, bis er den Halfter von der Krippe losgemacht hat, dann nimmt die rechte Hand wieder ihre vorige Lage an und läßt nun des Pferdes Kopf und Hals durch das Brustblatt kriechen, befestigt dann die Hals-

ter, nachdem dessen Ende auch durch das Brustblatt gezogen ist, wieder an des Pferdes Krippe, besser an dem Raufenringe, alsdann nimmt er mit der linken Hand die Kammdede, und mit der rechten Hand das Hintergeschirre, legt es sanft und ohne schmeißen auf des Pferdes Rücken, den Kammdedekel eine Hand breit hinter dem Wiederriß des Pferdes, das Hintergeschirr auf die Mitte der Kruppe des Pferdes, zieht dann letzteres mit beiden Händen nach hinten über die Kruppe und Schweif und schnallt es so lang oder so kurz, daß der Umlauf des Hinterzeugs Fig. 2. e. seine Lage eine gute Querhand unter des Pferdes After erhält, das Brustblatt Fig. 2. a. muß einen Querfinger breit über dem Brustgelenk liegen, weil, wenn es tiefer läge, dem Pferde im Gehen hinderlich wäre, und läge es höher, so würde das Pferd am freien Athemholen gehindert und könnte sich leicht dämpfen; diese richtige Lage wird allein durch schnallen des Hals- oder Tragriemens Fig. 2. f. bewirkt; der Kammdedekel oder Kammlissen Fig. 2. g. muß eine Querhand hinter den Wiederriß des Pferdes liegen, welches durch schnallen des Schweifriemens Fig. 2. h. bewirkt wird, er muß ferner senkrecht am Leibe des Pferdes mit dem Gurte unter dem Bauche desselben nicht zu fest zugeschnallt werden, der Umgang Fig. 2. e. des Pferdes muß, wie schon gesagt, mittelst der am Schweifriemen angebrachten Schweberriemen Fig. 2. c. eine Hand breit unter des Pferdes After seine Lage erhalten; würde derselbe tiefer liegen, so würde die tiefere Lage dem Pferde nicht allein im Gehen hindern, sondern auch die Kraft beim Aufhalten oder zurückstoßen bedeutend vermindern, würde er höher liegen, so würde er bis dicht unter den

Schweif des Pferdes rutschen, mithin zu lang werden, auch wohl gar das Pferd kitzeln und zu Untugenden zwingen, mithin ganz zwecklos sein, die Schnallenstücke des Umanges, welche in die Schnallen am Brustblatt Fig. 2. 1. geschnallt werden, müssen so weit angezogen werden, daß der Umgang sanft anliegt, ohne jedoch den Bewegungen des Pferdes hinterlich in den Weg zu treten; ist nun so das Pferd beschirrt, so beschirre der Kutscher auch sein rechtes (Handpferd); es geschieht dies ganz so wie beim linken, nur mit dem Unterschiede, daß hier das alles auf der rechten Seite und rechten Hand geschieht was beim linken Pferde und mit der linken Hand des Kutschers geschah.

Hierauf kommen wir zu den richtigen Einziehen und Schnallen der Kreuzzügel; um nun von meinen Lesern nicht mißverstanden zu werden, vorworte ich: daß meine ganzen Anweisungen auf gut eingefahrne Pferde berechnet sind, weshalb ich bitten muß sich immer solche Pferde zu denken.

Die Kreuzzügel haben ihren Namen daher, weil sie beim Fahren über das Kreuz geführt werden, sie sind und dienen als Hauptmittel in der Kunst zu fahren, leider aber ist und wird das zweckmäßige Schnallen (nehmlich in ihren Längenmaß) von sehr wenig Kutschern, ja auch nicht selten von dem Herrn, außer bei größern namentlich fürstlichen Höfen erkannt, ohne das richtige Schnallen der Kreuzzügel ist ein regelrechtes, schönes und accurates Fahren unmöglich; nehmlich die meisten Kutscher, auch Sattler und Riemer, schnallen in der Regel diejenigen Zügel der Kreuzleinen, welche einwendig zwischen beiden Pferden geführt werden, 3, 4, 6, ja auch wohl gar

10 und 12 Zoll länger, als die äußern Zügel, und wenn man nach dem Grunde oder nach der Zweckmäßigkeit dieses langen Schnallens fragt, bekommt man zur Antwort: daß muß so sein, oder aber auch: es dient zur Bequemlichkeit des Pferdes; wäre dieser letzte Grund wahr, d. h. so bald nicht die Sicherheit und Gewandheit beim Fahren gefährdet würde, so ließe sich das hören; allein dem ist nicht so.

Wie schon früher bemerkt, in der Voraussetzung, daß wir nur gut eingefahrene Pferde vor uns haben, die egales Temperament und überhaupt in ihrem Bau ziemlich gleichmäßig sind, von dem ich ein für allemal bei meinen Anweisungen nur sprechen kann. (Anweisungen, junge oder rohe Pferde gut einzufahren, ist der Gegenstand der Anweisungen im 2. Abschnitte dieser Schrift).

Nimmt der Kutscher die Kreuzleinen, die ich für die Folge einfach mit den Worten Leinen oder Zügel bezeichnen werde, in beide Hände, zieht die Zügel egal durch dieselben bis an das Kreuz Fig. 2. 1.; sind diese zwei Kreuze ganz egal lang, was, wenn sie es nicht sind, sofort bewirkt werden muß, so muß er darauf sehen, daß genau die vier Zügel, an welchem die Schnallenstücke mit Steppen Fig. 2. 2. befestigt sind, ganz egal lang geschnallt sind, hierauf nimmt er die Leine, an welcher am hintern Ende die Schnalle angebracht ist, zieht dann die untern zwei Enden der Leinen durch die Ringe auf den Kammeckel des Sattelpferdes, so daß das Ende, woran am Kreuz die Schnalle sitzt, nach inwendig, d. h. durch den rechten Ring des Kammeckels kommt; eben so geschieht dies nun mit der Leine, welche an

das Handpferd kommt, so daß das Schnallenstück der Leine hier also durch den linken Ring des Kammdeckels des Handpferdes gezogen würde.

§. 7.

Von der Zäumung, den Aufzäumen, verschiedenen Wahlen der Gebisse und deren Construction.

Der Zaum, als das einzige und alleinige Mittel den Gehorsam eines Wagenpferdes zu bewirken, veranlaßt mich als solches nicht allein, recht deutlich und klar über die einzelnen Stücke desselben als auch über deren Wirksamkeit beim Fahren auszusprechen.

Der Zaum eines Wagenpferdes besteht nach deutschem Gebrauch: aus Kopfstück Fig. 1. 1., (auch Sattel des Zaumes genannt), Stirnriemen Fig. 2. 2., Backenstücken Fig. 1. 3., Scheuledern Fig. 1. 4., Nasenriemen Fig. 1. 5., Kehlriemen Fig. 1. 6., Aufsehtrense Fig. 1. 7., oder kleine Trense und Kandare, oder auch Wienerfahrtrense mit Rinnetten Fig. 1. 8. und zuletzt Aufsehzügel Fig. 1. 9.

Ein Hauptgegenstand beim sichern und richtigen Fahren ist allemal die richtige Zäumung und die richtige Wahl der in den Zäumen befindlichen Gebisse; leider sind diese dem Verhältnissen zum Maule des Pferdes selten angemessen, und bei keinem Geschäfte entstehen bei dem Fuhrwesen wohl mehr Mißgriffe als bei diesem.

Nachdem nun das Riemenzeug des Zaumes bis auf das Gebiß zusammengeschnallt ist, kommt es darauf an genau zu beurtheilen, was für ein Mundstück dem Maule des Pferdes die richtige Wirkung verschafft. Ist des Pferdes Maul egal geebnet, das

heißt, hat die Zunge des Pferdes so viel Vertiefung zwischen den untern Kinnladen, daß sie wenig oder gar nicht über diese hervorrägt, so rathe ich bei kurzgespaltenen Mäulern mit Fahrtrensen zu zäumen, ist jedoch die Zunge erhabner hervorrägend, dann bewirkt eine richtig in des Pferdes Maul eingepaßte Kandare mehr, indem man hier im Stande ist bei genauer Aufmerksamkeit die richtige Wahl zu treffen. Wir wollen also annehmen, des Pferdes Construction des Mauls verlange, unter eben angegebenen Verhältnissen, die Zäumung mit Kandalen.

Man untersuche nun zuvörderst genau die inneren verschiedenen Dimensionen des Mauls; sind diese erkannt, so hat man darauf zu sehen, daß das zu wählende Mundstück, so bald es in das Maul des Pferdes gelegt wird, gleichmäßig aufliegt und nicht auf einzelne Theile aufdrückt.

Die empfindlichsten Theile des Mauls sind die Kinnladen und das Untermaul, Zunge und Lippen sind nicht so empfindlich; jedoch giebt es hier verschiedene Abstufungen der Empfindlichkeit, hohe, scharfe und vom Fleisch entblößte Kinnladen, sowie ein mageres, spitzes Untermaul, sind Zeichen großer Empfindlichkeit, sie nimmt in dem Maße ab, wie die Kinnladen niedriger, rauh und fleischiger, und das Unterkinn dicker und fleischiger wird. Hat nun ein Pferd hohe, magere und scharfe Kinnladen, und ist die Zunge dünn, der Kanal für die Zunge geräumig genug, so giebt man diesem Pferde ein Mundstück, was gar keine Zungenfreiheit hat, und an beiden Enden, da wo es die Lippen berührt, dicker ist, als in der Mitte, damit es die andern Theile des Mauls unterstütze; beachtet man diesen Umstand, so

wird das Gebiß keine Schmerzen im Maule verursachen, das Pferd wird es leicht annehmen, und kann sich nach demselben ohne empfindliche Beschwerden fügen; der Grund hiervon ist, weil alle inneren Theile des Maules gleichmäßig bedeckt sind, also keiner gedrückt oder verletzt wird, da die weniger empfindlichen Lippen das Gebiß tragen und deshalb verhindern, daß dasselbe zu stark auf die Kinnladen wirke, oder irgend wo aufliege, wo es Schmerz verursachen könnte. Hat nun ein Pferd eine dicke Zunge und einen zu engen Kanal, als daß sie bequem darin sich bewegen könne, so muß man in der Mitte des Gebisses durch verhältnißmäßige Erhöhungen desselben, so viel Freiheit der Zunge schaffen, daß sie nicht allein zu stark gedrückt wird, und man wieder eine gleichmäßige Lage und Wirkung bewerkstellige, ohne irgend den einen oder den andern Theil des Maules durch zu starkes Aufdrücken eine Empfindsamkeit hervorzurufen.

Wollte man in diesem Falle ein gerades Mundstück nehmen, so würde man der Zunge ihre ganze Freiheit nehmen und auf diesem unempfindlichsten Theil allein wirken, das Maul würde gedrückt werden ohne eine Wirkung hervorzubringen, wodurch das Pferd schwer in der Hand liegen und mithin auf die ihm gegebenen Hülsen nicht gehorsam sein.

Flache, fleischige runde Kinnladen erfordern ein aufwärtsstehendes Mundstück, weil sie weniger empfindlich sind und nur durch den Druck des Mundstücks gereizt werden können, das aufwärtsstehende Mundstück liegt nicht gerade auf den Kinnladen, sondern von der Seite, weil es hier wegen des den Knochen deckenden Fleisches, die Wirkung nicht her-

vorbringen würde, es geht schräg an die äußere, etwas scharfen Ränder, und gestattet der Zunge Bewegung; um jedoch die Kinnladen nicht zu sehr zu drücken, muß man das Mundstück an beiden Enden dicker lassen damit es zugleich mit auf die Lippen wirke.

Die sehr wenig und sehr stark gespaltenen Mäuler sind schwer zu zäumen; im ersten Falle muß das Gebiß etwas länger, im zweiten kürzer sein.

Jedes Pferd, was nach der Zäumung den Kopf schüttelt, giebt dadurch zu erkennen, daß ihm das Gebiß Unbequemlichkeit verursacht, alsdann muß man das Maul genau untersuchen um dem Versehen am Gebisse abzuhelpen; es giebt zwar auch Pferde die selbst bei richtiger Wahl des Gebisses dennoch schütteln, dann kann bloß die Hand (die leichte Führung) den Fehler gut machen und nicht der Sprungriemen, wie man sehr oft fälschlich glaubt.

Das Wissenswerthe in der Wahl der Gebisse glaube ich jetzt gesagt zu haben, obgleich bei derselben noch eine Menge Verhältnisse, namentlich solche, die den ganzen Bau des Pferdes in allen einzelnen Theilen berühren, mitsprechen; ich halte diese jedoch hier anzugeben für überflüssig, indem sie die Reitkunst mehr betreffen als das Fahren.

Wir nehmen also nun an, die richtige Wahl der Gebisse ist getroffen und in den Zaum eingeschnallt Fig. 2.: so nehme der Kutscher den Zaum des Sattelpferdes in die linke Hand, und lege die Aufseßzügel in dieselbe, jedoch so daß diese oben liegen; in dieser Lage hänge er beides über den linken Arm, schnalle den Halfter des Pferdes los vom Kopfe, nehme den Zaum mit der rechten Hand beim Kopfstück, lege dann

dem Pferde den Zaum mit Hülfe der linken Hand, welche das Gebiß oder Kandare zum Maule führt, öffne mittelst des vierten und kleinen Fingers der linken Hand, da wo die Lefzen zusammengewachsen, auf der rechten Seite durch behutsames einstecken des Pferdes Maul, und schiebe langsam ohne Reißen und Rucken das Gebiß in des Pferdes Maul, indem nun die rechte Hand das Gebiß in dieser Lage erhält, bringt die linke Hand die Ohren und zwar erst das rechte Ohr durch das Kopfstück des Zaumes, zieht dann den an der Stirn des Pferdes befindlichen Schopf Haare behutsam nach vorn glatt herunter und sieht nun nach ob die Zäumung richtig ist und kein einzelner Theil des Zaumes etwa drückt; die Kandare muß so hoch mittelst der am Zaum angebrachten Schnallen geschnallt werden, daß sie, jenachdem das Maul des Pferdes länger oder kürzer gespalten ist, 1 auch $\frac{1}{2}$ Zoll über den obern Haken, oder bei Stuten, wo dieser sein sollte; liegt sie höher so runzelt sie die Lefzen, diese werden zuletzt wund und können das Pferd zur Widerspenstigkeit bringen, liegt sie niedriger und berührt wohl gar die Haken, so kann man sich der allergrößten Gefahr aussetzen, denn es giebt Beispiele, daß die Vernachlässigung dieser so nothwendigen Maßregel, indem der Schmerz die Pferde zur Verzweiflung brachte, mit dem Leben haben büßen müssen; übrigens muß die Kandare so liegen, daß die Bäume oder vielmehr Parirhingen sich mit der Spalte des Mauls in senkrecht grader Richtung befinden; außerdem ist dem Zaume noch eine sogenannte Aufsetztrense oder auch Unterlegetrense und Sicherheitstrense beigefügt. Ihr Zweck ist einmal: durch die in dieselbe

geschnallten Zügel, wird des Pferdes Kopf und Hals, mittelst Einhängens in den Haken, welcher auf den Kammfassen des Sattelgeschirrs in dessen Mitte eingeschroben ist, heran und höher genommen, daß Pferd wird hierdurch aufmerksamer, der Sturz des Pferdes ist weniger zu befürchten, es ist geneigter den ihm gegebenen Hülfsen Folge zu leisten und zuletzt dient sie noch zur großen Sicherheit, nehmlich neuerdings hat man an den Enden der Kreuzleinen, welche in das Gebiß oder in die Kandare eingeschnallt werden, parallel laufend mit diesen 10 bis 12 Zoll lange Strippen mit Schnallen versehen Fig. 2. m. angenäht, diese werden auf beiden Seiten des Mundstücks in die Trense eingeschnallt; wenn es sich ja ereignen sollte, daß eine Strippe, oder wohl gar das Mundstück der Kandare riß oder platze, so würde man durch diese Vorsicht der Verlegenheit einen nicht zu überschenden Unglück vorbeugen. Diese Trense muß so hoch in des Pferdes Maul geschnallt werden, daß sie mit dem Mundstück die Lippen sanft berührt, aber ja nicht so hoch, daß sich letztere runzeln; ist nun auf die angegebene Weise die richtige Lage der Mundstücke an der Zäumung bewirkt, so schnalle der Kutscher den Kehltrümen Fig. 1. 6., indem er denselben mit der rechten Hand unter dem Halse des Pferdes durchnimmt und auf der linken Seite in die am Kopfstück noch übrige Strippe mit Hülfe der linken Hand so weit ein, daß man bequem mit drei Fingern durchgreifen kann. Ein Hauptaugenmerk worauf jetzt noch der Kutscher seine ganze Aufmerksamkeit zu richten hat, sind die an die Backenstücke der Zäume angenähten Scheule der Fig. 1. 4., von den meisten Kutschern werden diese wenig beachtet und als eine

große Geringfügigkeit gehalten, die meisten Sattler, ja ich kann mit Recht behaupten, alle fertigen Zäume, an welchen die Scheuleder allemal, so bald man den Zaum auf das Pferd legt, so fest am Auge des Pferdes liegen, verhindern in dieser falschen Lage des Auges freie Bewegung, und es wäre sehr zu wünschen wenn alle Sattler dies einsehen und abhelfen; ja wenn es nicht anders ginge, so könnte dieser falschen Lage des Scheuleders durch Unterlegen eines spitzauslaufend geschärften Stück Leders zwischen Scheuleder und Backenstück abgeholfen werden, übrigens müssen alle Scheuleder eine in sich wachsende Vertiefung haben, damit sie, wenn sie vom Winde oder irgend einem andern Gegenstande an des Pferdes Auge gedrückt würden, das Auge nicht unmittelbar lediren; auch deshalb müssen sie stets vor der Mitte des Auges ihre feste Lage haben. Die Fahrlässigkeit dieses Hauptaugenmerks hat schon zu vielen Unglück Anlaß gegeben, weshalb ich es für Schuldigkeit halte darauf aufmerksam zu machen, um so mehr, da mir es selbst passirt ist.

Durch das Festanliegen der Scheuleder am Auge des Pferdes kann es vorkommen, daß bei Pferden hitzigen Temperaments, bei denen in der Regel der Andrang des Blutes schon mehr nach dem Kopfe drängt, dieselben ganz schwindlich werden, diese Krankheit kann, wenn sie nicht zeitig genug bemerkt wird, in förmliche Epilepsie ausarten; in diesem Zustande ist die menschliche Gewalt nicht ausreichend das Pferd von der angenommenen taumelnden Richtung abzubringen, das schnellste Losspannen event. Losschneiden ist alsdann unerläßlich, wenn nicht vielleicht gar am Wasser oder auf einer Brücke Pferde, Wagen, Passagier und alles in die größte Gefahr gerathen soll;

denn zuletzt fällt das Pferd um, bewegt krampfhaft alle vier Füße, wird ganz wie mit Schweiß überzogen und erhebt sich in der Regel nach 8 — 10 Minuten von selbst wieder; es giebt nun aber auch Pferde denen dieser Zustand auch ohne Anliegen der Scheuleder eigen ist, was in der Regel von Andränge des Blutes nach dem Kopfe herrührt; da nun aber der aufmerksame Kutscher sehr leicht an verschiedenen Symptomen das Eintreten dieses Zustandes leicht bemerken kann, so will ich die drei verschiedenen Perioden dieser Krankheit beschreiben, da es doch den Einem oder den Andern meiner geehrten Leser passiren könnte mit einem solchen kranken Pferde zu fahren.

Vor einigen Jahren war ich durch Tauschhandel im Besitz eines solchen mit Schwindel behafteten Pferdes gelangt. Bei dem Eintreten dieser Krankheit, als ich es zum ersten Male bemerkte, konnte die Sache sehr schlimm für mich und die Pferde auslaufen, indem ich mich gerade mit meinem Fuhrwesen auf einem hohen Chaussée-Damm befand, welcher zu beiden Seiten sehr vertiefte Gräben hatte. Die große Gefahr vor Augen sehend, sprang ich vom Wagen, schnitt mittelst meines stets bei mir führenden scharfen Messers Stränge, Keinen und Aufhalter los, hierauf taumelte das Pferd einige Schritte fort und fiel zuletzt um. Ich habe das Pferd nachher noch $\frac{1}{2}$ Jahr gefahren und es ist mir nicht wieder passirt, indem ich mir die Symptome beim Entstehen dieser Krankheit gemerkt hatte; gewahrte ich diese, so hielt ich auf der Stelle und spannte zur Vorsicht aus.

Diese Krankheit giebt vier verschiedene Perio-

den beim Eintreten zu erkennen. Bei der ersten fängt das Pferd an träger, fauler zu werden, erfolgt hierauf ein Antreiben durch die Peitsche, so markirt es zwar dieselben, jedoch nur eine ganz kurze Zeit, worauf es gleich wieder träge geht; die zweite Periode ist: das Pferd fängt an in ganz abgefürzten und schnellen Bewegungen auf und nieder und hin und her zu schlagen, wobei es die Ohren spitzt. Bemerkt dies der Kutscher, so kann er durch sofortiges Stillhalten noch Einhalt thun, indem dann noch das Pferd in einigen Minuten in den gesunden Zustand zurückkehrt. Die dritte Periode wo noch zu helfen ist, ist die schlimmste; sie markirt sich durch wachsendes Taumeln mit dem Hintertheile, das Schütteln und Schlagen mit dem Kopfe wird immer kürzer, dies muß ein Kutscher, wenn er sonst nicht schläft, bemerken, dann bleibt nichts anderes übrig als losspannen event. losschneiden. Die vierte Periode erfolgt in der Regel so schnell auf die dritte, daß man nicht Zeit genug übrig hat etwas zur Hülfe zu thun; übrigens giebt sich diese Krankheit mehr im Sommer als im Winter zu erkennen.

Ich komme nun wieder auf die Säumung zurück; der Kutscher schnallt nun auch den Nasenriemen so fest zu, daß die Backenstücke der Trense auf beiden Seiten des Kopfes über denselben liegen, hierauf kommt die letzte aber für das Pferd die empfindlichste Wirkung hervorbringende Arbeit, das Einhängen der Kinnkette, diese wird so häufig falsch eingehängt, daß ich mich genöthigt sehe, hier das richtige Einhängen genau zu beschreiben. Vor dem Einlegen der Kinnkette wird das Pferd in seinem Stande umgekehrt, und wenn hierzu der Platz es nicht gestat-

ten sollte, zurückgeschoben und dann umgekehrt, dann greift der Kutscher mit der linken Hand unter den Trensenaufsehzügel an das lange Glied, an welchem die Kinnkette befestigt ist, fühlt mit demselben ob sie frei und über der Trense liegt, die rechte Hand faßt sodann das erste Gelenk unter dem langen Gliede, und dreht dasselbe, von der rechten nach der linken auf dessen flache Seite, die linke Hand sinkt dann herunter und erhält das Gelenk in der nun richtigen Lage; diese Griffe werden nun Gelenk für Gelenk einzeln so lange wiederholt, ohne jedoch die Kinnkette aus der Hand loszulassen, bis an das letzte Gelenk; dann ergreift der Daumen und dritte Finger der linken Hand, indem man unter dem Obergestell der Kandare durchgreift den Kinnketten- oder Einlegehaken, hebt ihn der Kinnkette entgegen, die mit der rechten so eingehängt wird, daß der Daumen derselben aufrecht bleibt; wird diese letzte Stellung nicht beibehalten, so ist es sehr leicht möglich, daß die Kinnkette falsch eingehängt wird, ihre Wirkung verliert dann ganz den Zweck und reibt auch gewöhnlich das Pferd wund, sie muß so kurz und fest eingehängt werden, daß man in der Mitte derselben einen kleinen Finger hineinstecken kann; dann schnallt der Kutscher die äußeren Fahrzügel der Pferde ein, kämmt Mähnen und Schweif noch einmal aus, wischt Augen, Nasenlöcher, Knieen, Unterschenkel und Kruppe mittelst eines feuchten Schwammes rein aus und ab, zieht hierauf seine Livree an und führt nun die Pferde zum Wagen.



§. 8.
Vom Anspannen der Pferde und der nöthigen Vor-
sichtsmaßregeln.

Der Kutscher muß, wenn es thunlich ist, die Pferde allemal von hinten nach vorn an die Wagenstange führen; zuerst, so bald die Pferde am Wagen stehn schnallt der Kutscher die Aufhalter jedoch etwas lang an, indem er sich vor seine Pferde stellt; in derselben Stellung schnallt er auch gleich die Kreuzleine mit ein, indem er den inwendigen Zügel des Sattelpferdes an des Mundstücks Ringe des Handpferdes, und so umgekehrt den innern Zügel des Handpferdes an das Mundstück des Sattelpferdes; hierbei bemerke ich noch, daß des Pferdes innere Zügel am Mundstück des Pferdes, welches den Kopf am höchsten trägt unten das Kreuz bilden muß, dies bewirkt, daß die Pferde gezwungen werden beide die Köpfe gleicher zu tragen, bei gleichmäßigen Tragen der Köpfe wird in der Regel der des linken oder Sattelpferdes oben geführt, dann befestigt der Kutscher mittelst der an den Strängen befindlichen Schleifen, nachdem er zuvor die hintern Enden der Kreuzleinen zusammen geschnallt hat, jene dicht an die Schwengel an, schnallt dann die Aufhalter so fest nach, daß dem Pferden nicht mehr Spielraum, als freie Bewegung desselben übrig bleibt, sieht noch einmal genau nach ob kein Zügel oder Strang, Aufhalter verdreht ist: letztere müssen allemal von innen nach außen durch die Brustringe gezogen werden, damit die Schnalle derselben immer auswärts sitzt, prüft dann ob in seinen Wagenkasten ein paar gute Stränge, einige Nägel, ein $1\frac{1}{2}$ Fuß langer Knippel (Handspeige) $1\frac{1}{2}$ Zoll Durchmesser, ein Hammer, besser noch ein klei-

nes Handbeil, der Schraubenschlüssel und ein an die Räder gepaßtes Ziehband vorhanden ist, letzteres ist nur bei weitem Reisen erforderlich; möchte letztes doch jeder Kutscher niemals vernachlässigen, indem man mit dem Fuhrwerk sehr oft in Verlegenheiten, ohne diese Utensilien bei sich zu haben, kommen kann, die viel Mühe, viel Zeit und viel Kosten verursachen.

§. 9.

Sitz des Kutschers zu Vock.

Soll der Kutscher zu Vock steigen, so muß er seine Tritte so einrichten um auf den Vock zu gelangen, daß er, wenn er auf der linken Seite aufsteigt, mit dem linken Fuß zuerst das Vockbrett betritt; dabei muß er die Zügel in die linke Hand so nehmen, daß sie leise fühlend am Mundstück stehn, aber ja nicht zu kurz, weil sonst die Pferde zurücktreten und unruhig werden. Die Zügel des linken Pferdes nimmt er, bevor er zu Vock steigt, zwischen den Zeige- und Mittelfinger, den des rechten Pferdes zwischen den Daumen und Zeigefinger durch die Hand nach unten laufend; viele meiner Leser werden fragen, wozu diese Haltung der Zügel, da sie ja doch nach dem Aufsteigen in eine andere Haltung übergehen müssen. Ich empfehle diese Haltung deshalb, weil es viele Pferde giebt, die während des Aufsteigens des Kutschers unruhig werden. Nicht selten rührt diese Unruhe von unegaler Haltung der Zügel her, indem einer mehr verkürzt als der andere in der Hand gehalten wird; bemerkt dies der Kutscher während des Aufsteigens, so ist er augenblicklich im Stande durch die von mir angewiesene Haltung der Zügel den Eizem oder dem Andern je nach Erforderniß durch die

Finger so weit geleiten lassen, als zur egalen Zügelhaltung nöthig ist; während des Aufsitzens darf der Kutscher die Pferde nie aus den Augen lassen, damit er sich vor unzeitigen Rucken oder Losgehen schützen kann, auch muß er ja allemal die Enden der Zügel mit in die linke Hand nehmen, um während des Aufsitzens mit diesen nicht an irgend einem Gegenstande hängen zu bleiben; ist nun so der Kutscher auf den Bock gelangt, so nimmt er zuerst aus Vorsicht die Enden der Leinen von vorn zwischen seinen Beinen durch und setzt sich darauf, dies muß darum geschehen, weil es leicht möglich ist, daß die Leinen aus der Hand geleiten und zur Erde fallen könnten, hieraus könnte großes Unglück entstehen, da die Pferde ungehalten ab- und durchgehen könnten.

Die Richtung des Kutschers zu Bock wird von den meisten sehr vernachlässigt. Es ist dies indeß wesentlich zum anständigen Aussehen, überhaupt aber auch zum guten Fahren erforderlich. Der Oberleib des Kutschers muß senkrecht mit dem Unterleibe gerichtet sein, ohne sich weder vor- noch rückwärts zu biegen und die Mitte des Bocks, wenn er allein darauf sitzt, so einnehmen, daß er gerade aus zwischen beiden Pferden durchsieht; die Arme müssen bis an die Ellenbogen senkrecht am Leibe herunter hängen, von da aus werden die Arme nach vorn gebogen, so daß die Hände vor die Mitte des Körpers kommen, die Füße dürfen niemals am Bocke herunter hängen, sondern müssen nach vorn gerichtet auf das Fußbrett gestützt sein, in diesem Sitze muß sich der Kutscher fleißig üben; alle Bewegungen, welche er beim Greifen der Zügel macht, müssen leicht, entschlossen

und mit Zuversicht ausgeführt werden, er muß fernere Geistesgegenwart genug besitzen, um auf alle Fälle die da vorkommen können, vorbereitet zu sein und niemals, geschähe auch was da wolle, darf er sich von einer Aengstlichkeit überrumpeln lassen. Die Zügel muß er leicht führen und immer wachsend damit fühlen, daß die Pferde stets in seiner Gewalt stehn, darf aber sich niemals erlauben die Arme, es sei denn beim Strafen mit der Peitsche den Oberarm, hinter seinem Körper zu schieben, oder auch vor diesem zu nehmen; beide Fälle sind ohne eigentlichen Zweck und bezeugen wenig Anstand aber viel Ungeschicklichkeit; der erste dieser Fälle tritt in der Regel bei ungeschickten Kutschern dann ein, wenn sie gezwungen sind schnell zu wenden, oder gar still zu halten; in der Regel sind ihnen dann die Zügel zu lang geworden und anstatt dieselben mittelst der rechten Hand hinter der linken zu greifen und schärfer nach ihrem Leibe durch diese zu ziehn, schieben sie die Ellenbogen hinter den Oberkörper; in dieser Stellung muß einem Jedem einleuchten, daß neben dem ungeschickten Aussehen, die richtigen Hülsen gar nicht angewendet werden können. Der Kutscher darf die Zügel niemals zu fest, aber eben so wenig schleudern lassen, er muß während des Ganges, wenn er seine Pferde vor dem Fahren nicht schon kannte, diese genau beobachten, ob beide Pferde egales Temperament haben, und wenn dies nicht wäre durch kürzeres oder längeres Schnallen der Kreuzzügel dem Hitzigern oder Trägern zu Hülfe kommen; dann müssen die Zügel des Hitzigeren verkürzt und die des Trägern verlängert werden.

§. 10.

Vom Fahren überhaupt, den Kutscher als Lehrling betrachtet.

Eine gute Führung der Zügel und zwar mit der linken Hand, ist eine große Nothwendigkeit, indem hier dem Lehrlinge die rechte Hand stets für unvorhergesehene Fälle zur Disposition bleibt; das Streben nach Erlernung des Fahrens mit einer Hand ist das Erste wohin seine Aufmerksamkeit sich richtet; hat er hierin eine gewisse Fertigkeit erlangt, so beweist er, daß er die meisten Vortheile für sich und die größte Sicherheit im Fahren erlangt hat; in Folge dessen werde ich nun meine Anweisungen hierauf gründen, namentlich da es zugleich eigne Erfahrungen von mir sind, die zu sammeln ich mir seit 28 Jahren viel Mühe gab; sollte ich daher für einen Kunstkenner nicht nach theoretischen Regeln meine Anweisungen zu Tage fördern, so möge man mir verzeihen, daß das aber was ich hier niederschreibe praktisch richtig ist, bin ich jederzeit bereit öffentlich auf dem Bocke zu beweisen.

Der Lehrling nimmt die Zügel des linken oder Sattelpferdes durch die linke Hand von unten herauf und zwischen den Mittelfinger durch, den des rechten oder Handpferdes aber von oben zwischen dem Zeigefinger und Daumen durch die Hand abwärts laufend, er ziehe die Zügel leise wachsend so an, daß die Pferde die leiseste Bewegung, welche er mit der Hand macht, empfinden, niemals darf er die Zügel zu fest halten, es würde einmal hierdurch des Pferdes Maul für alle ihm mit dem Zügeln zu gebenden Hülfsen taub werden und anders ihm, den Lehrling, die Hand erstarren; hierauf nimmt er die Peitsche [im
Fahrtunß.

letzten Paragraphen werde ich diese genauer bezeichnen] in die rechte Hand; dieselbe muß zwischen dem Zeigefinger und dem Daumen und am Ballen derselben rückwärts nach dem Handgelenk zu liegen kommen, ganz leicht gehalten werden, die Spitze der Peitsche wird nach dem linken Hintertheile des Sattelpferdes zu gesenkt bis gegen das Kniegelenk, indem des Lehrlings rechte Hand kurz vor der linken der Art seinen Platz einnimmt, daß der Zügel des Handpferdes zwischen den kleinen- und Goldfinger der rechten Hand seinen Lauf durch die linke Hand hat; es geschieht dies deshalb, um, wenn das bloße schraubenartige Drehn der linken Hand im Faustgelenk nicht ausreichen sollte, die Pferde zur sofortigen Befolgung der gegebenen Hülsen zu bewegen, die rechte Hand gleich den zur Unterstützung der linken Hand am besten geeignetsten Platz schon inne hat.

§. 11.

Regeln die ein Lehrling stets im Auge haben und befolgen muß.

Ehe ich zu den Anweisungen im Fahren schreite, muß ich den Lehrling erst mit einer Instruction oder vielmehr mit Regeln genau bekannt machen, ohne deren Befolgung es Niemand zu einem tüchtigen Kutscher bringen kann:

1. Niemals darf der Lehrling seine Pferde, so lange sie vor dem Wagen angespannt sind, aus den Augen lassen.
2. Eine genaue Kenntniß der verschiedenen Temperamente seiner Pferde ist unerläßlich, denn ohne diese ist das richtige Verhältniß in Anwendung der Hülsen und Strafen schwer zu

finden, der Lehrling muß auch unter allen Umständen zu vermeiden suchen, daß durch Anwendung der Hülfsen oder Strafen niemals ein Ruckfen oder Stoßen im Wagen bemerkbar wird, denn geschähe es dennoch, so lieferte dies den Beweis, daß die Hülfsen nicht recht, mithin zu ungestüm oder rüde gegeben wären.

3. Der Wagen muß stets egal und gerade den Pferden folgen.

4. Der Lehrling muß ferner darauf sehen, daß seine Pferde egale Kräfte im Ziehen anwenden; daß dies geschieht, ist leicht an einem aufmerksamen Lehrlinge dadurch zu bemerken, daß wenn eins oder das andere Pferd zurück bleibt, oder wenn die Wagenstange nach einer Seite hinweist, das Pferd, was dann auf der Seite geht wo die Stange hinzeigt, nicht genug zieht und der Lehrling muß alsdann rasch und entschlossen bedacht sein diesem Uebelstande, durch Anwendung der ihm zu Gebote stehenden Hülfsen oder Strafen, (von denen ich weiter unten noch sprechen werde) abzuhelpfen.

5. Die Wagenstange muß also stets die Mitte des Weges anzeigen.

6. Der Lehrling muß nie, wo er nicht Platz genug hat, eine schlechte Stelle des Weges umfahren wollen, sondern lieber selbst auch durch den Schmutz mitten langsam durchfahren, denn würde der Weg an solchen schlechten Stellen abhängig sein, so würde man Gefahr laufen den Wagen umzuwerfen.

7. Er muß stets, wo es das Terrain erlaubt, so weit sein Auge reicht, den von ihm zu befah-

renden Weg voraus aufmerksam beobachten, damit er zeitig dessen Unebenen und Schlaglöcher oder auch Steine bemerke, um sie nach Möglichkeit zu umfahren; sollte ihm jedoch der Weg an irgend einer Stelle Gefahr drohend vorkommen, so hat er bevor er, weiter fährt, seine im Wagen sitzenden Herrschaften höflichst damit bekannt zu machen und abzuwarten welche Befehle ihm von dieser Seite zugehen.

8. Der Lehrling muß sich so viel Augenmaß zuzueignen suchen, daß er im Stande ist, genau der Räder Lauf auf dem Wege nach dem Gange der Pferde zu bezeichnen, ohne danach hinzusehen; es scheint dies viel schwieriger, als es ist; wenn der Lehrling fährt und sich während des Fahrens genau die von den Hufschlägen seiner Pferde berührten Punkte der Erde und die von den folgenden Wagenrädern ebenfalls merkt, diese Entfernung von den Hufschlägen bis zu den von den Rädern gemachten Gleise genau mit den Augen ein für allemal abmißt, dann kann er es hierin so weit bringen, daß er im Stande ist nach Belieben mit diesem oder jenem Vorderrade ein beliebiges Stück Geld auf irgend einen zu bestimmenden Punkte zu überfahren.

9. Alles Ausbiegen geschieht ohne Ausnahme rechts.

10. Der Lehrling hat, sobald er auf den Bock oder auf den Pferden sitzt nie den Hut abzunehmen oder anders zu grüßen, indem dies bei raschen Pferden öfters üble Folgen haben kann, auch sieht es unter allen Umständen schlecht aus, und ist nirgendß Sitte.



11. Kein Lehrling darf auf den Bock essen, trinken oder wohl gar Taback rauchen.
12. Wenn ihm Seitens seines Herrn eine andere Gangart nicht befohlen ist, so hat er in der Stadt kurzem, auf dem Lande und bei guten Wege einen guten Mitteltrab zu fahren.
13. Die Einspannung war, wie ich in früheren Paragraphen bemerkt habe, für Stadt- und Staatsfuhrwerk angewiesen, beim Fahren über Land und in Feldwegen muß sie so sein wie ich sie später beim Fahren über Land bezeichne.
14. Hat der Lehrling eine Straßenecke zu umfahren, so muß dies stets in einer verkürzten Gangart, wo möglich im Schritt geschehn, namentlich im Winter wenn Eis auf den Straßen ist, es wird dadurch das rutschen, schurren und schleutern verhütet, was oft zu verschiedenen Unfällen Anlaß giebt.
15. Jede zu passirende Straßenecke muß so kurz als möglich abgeschnitten werden, denn geschieht es in einem größern Kreise, oder wohl gar auch in einer scharfen Gangart, so läuft man Gefahr die Räder aus den Bock zu fahren und zu zerbrechen. Der Lehrling muß also, gesetzt er käme an eine Ecke, die er links zu umfahren habe, jenachdem die Straße breit ist, 20 bis 30 Schritt ehe er an die Ecke gelangt, sich ganz rechts halten, bis die Pferdeköpfe mit der Straßenecke parallel kämen, hier eine kleine viertheil, mannigmal auch wohl beinah dreiachttheil Bolte links fahren. Wer diese Anweisung genau und ungewandt ausführt, kann auch, wenn es sein muß, im scharfen Trabe die Ecke passiren, jeden-

falls muß er indeß seine Geschicklichkeit so weit auszubilden suchen, daß die im Wagen sitzende Herrschaft gar nicht bemerkt, daß er eine Ecke umfreist.

16. Beim Fahren auf Landwegen muß er unvorzüglich Acht haben auf die am Wege merklichen Gegenstände; diese dienen beim Rückwege als Wegweiser; auch muß er sich des Weges schlechte Stellen genau merken, um solche bei der Rückfahrt, wenn diese ja bei Abend- oder Nachtzeit geschähe, mit Vorsicht passiren zu können.

17. Der Lehrling darf mit Absicht niemals auf das hören was die im Wagen sitzende Herrschaft spricht, und hört er es ja unwillkürlich, so darf er als treuer Diener gegen Niemanden, wer es auch sei, das Gehörte wieder sagen.

18. Der Lehrling muß reinlich und niemals ohne Handschuh an zu haben auf den Bock steigen, einmal erheischt dies der Anstand, anders aber auch ist er im Stande die Zügel besser zu halten, und beim vier- oder sechs-spännig vom Bock fahren würden ihm ohne Handschuh die Finger zuletzt weh thun, da er hier mehr als zwei Zügel in der linken Hand zu führen hat.

19. Der Lehrling hat sich zugleich mit den auf das Fuhrwesen bezüglichen polizeilichen Verordnungen bekannt zu machen.

20. Ein für allemal hat sich der Lehrling zu hüten, sei es wo es wolle, den Weg zu versperren oder zu versperren.

21. Sehr oft ist es vorgekommen daß Kutscher in dem Wahn gewesen, ihre Pferde wären ganz fromm, sie waren deshalb weniger achtsam auf sie und

mit einem Male scheueten sich dieselben, gingen ab und durch und richteten viel Unglück an. Auch die frömmsten Pferde können scheu werden und deshalb darf der Lehrling die Anwendung von Vorsichtsmaßregeln und Aufmerksamkeit nie für überflüssig halten.

22. Durch alle Thore und bei Schildwachen darf niemals anders als im Schritt gefahren werden.

23. Der Lehrling hat auf der Straße genau darauf zu achten, daß er Kinder oder Erwachsene, die nicht ausweichen, weil sie etwa taub sind, nicht verletz.

24. Unarten der Pferde darf er nie dulden, sondern muß ihnen sogleich mit Hülfsen und Strafen begegnen.

25. Wie schon früher erwähnt darf er niemals die Pferde vor dem Wagen, ohne Acht auf sie zu haben, verlassen; zwingt ihm ja die Noth dazu, so spanne er diese lieber ganz los und binde sie sorglich durch die Leinen an; ich meine hiermit jedoch ganz vom Wagen los, viele glauben schon alles gethan zu haben, wenn sie bloß die Estränge absträngen, dies ist aber namentlich bei muntern Pferden nicht ausreichend, da ich schon hunderte von Malen die Erfahrung gemacht, daß solche bloß abgesträngte Pferde in dem Augenblicke, wo sie sich Lust durch vorwärts Treten verschaffen wollten, ganz natürlich von den befestigten Leinen einen empfindlichen Ruck im Maule durch das Mundstück bekamen, in Folge dessen zurück schoben, und das so anhaltend, bis entweder die Wa-

genstange zerbrach, oder die Zügel rissen entzwei, oder die Schlüssel brachen am Kammedeckel wohl gar durch. Es brauche daher jeder die Vorsicht in gezwungenen Fällen die Pferde hinten und vorn vom Wagen loszuspannen.

§. 12.

Allgemeine Anweisungen die Hülfsen und Strafen beim Fahren betreffend.

Die Hülfsen und Strafen, welche dem Lehrling beim Fahren zu Gebote stehn, vermöge dessen allein er nur im Stande ist richtig und schön zu fahren, sind ganz streng genommen nur vier, und zwar:

1. Die Sprachorgane,
2. die Zügel (Fahrleinen),
3. die Anwendung der Peitsche und
4. das Zurücktreten der Pferde.

In der richtigen Anwendung dieser Hülfsen liegt die ganze Kunst zu fahren; will sich diese ein Lehrling zueignen, so ist die erste Haupterforderniß, daß er die Faustgelenke seiner beiden Hände recht geschickt beweglich nach allen Dimensionen hin machen muß, je beweglicher diese sind, desto mehr Geschicklichkeit im Fahren kann er erlangen, beim Fahren allein ist selten die verlangte Fertigkeit der Faustgelenkbewegung zu erlangen, es muß daher die Sache des Lehrlings sein, sich in den Mußestunden fleißig in Gelenk-Bewegungen zu üben.

Die zweite Haupterforderniß ist genau die Grenzen der Hülfsen von den Strafen zu bestimmen, d. h. er muß genau abmessen, ob eine bloße Hülse genug ist, das Pferd zum Gehorsam zu bringen oder ob

es einer Strafe bedarf und welchen Grad letztere erfordert; eine allgemeine Regel hierfür aufzustellen, würde ganz zwecklos sein, indem es bei der richtigen Anwendung der Hülfsen und Strafen auf die verschiedenen Temperamente der Pferde, auf deren Fleiß und deren Gutmüthigkeit ankommt; nur so viel steht ein für allemal fest, daß viel Ruhe bei Anwendung der Hülfsen und Strafen beim Lehrlinge stets vorhanden sein muß; besonders hat er sich zu hüten, daß ihm niemals die Hestigkeit überrasche, und diese ihm gar zu unüberlegten Strafen Veranlassung gebe; leider nur zu oft müssen diese armen Thiere von Pferden unverdiente, ja ich kann sagen alle Rohheit übersteigende Strafen ertragen, weil sie einem leichtsinnigen Menschen zum Führer haben, der das was er verschuldet, den armen Pferden unverschuldet fuhlen läßt.

Der Lehrling strafe die Pferde also niemals ohne Grund; ist dieser jedoch vorhanden, so strafe er determinirt und kräftig, letzteres namentlich mit der Peitsche, quäle die Pferde aber ja nicht durch immerwährendes Fitscheln mit der Peitsche. Einen Punkt oder vielmehr einen Fehler, der so sehr beim Fahren überhand genommen hat, muß ich hier besonders erwähnen, so viel Mühe ich mir auch bei meinen Leuten gegeben habe, dem Fehler entfernt zu halten, ist mir es bis jetzt hauptsächlich deshalb nicht gelungen, weil meine Pferde täglich zu sehr vom Steinpflaster, was meistentheils sehr schlecht ist, stumpf und ermüdet werden; übrigens glaube ich mit Bestimmtheit behaupten zu können, daß unter 100 Kutschern nicht fünf aufzufinden sein würden, (mit Ausnahme der Königl. und Prinzl. Kut-

scher) welche diesen Fehler nicht machten, nämlich: um den Pferden eine antreibende Hülfe zu geben, bedienen sie sich des Ruckens und Reißens mit den Zügeln, was zuweilen so ungestüm ausartet, daß es für Jeden der es gewahrt herzergreifend sein muß, es kann wohl nicht leicht etwas rüderes und plumperes, etwas roheres an den Tag gelegt werden, als diese häßliche Angewohnheit. Bei einem besonnenen, anständigen Führer, der sein Fuhrwerk mit Vernunft und Bedacht leitet, darf und kann dieser Fehler nicht vorkommen; derselbe artet sehr weit aus und kann zu großem Unheil führen. Es muß nemlich Jedem einleuchten, daß in Folge des Ruckens und Reißens im Maule die Pferde unempfindlich für Hülfsen der Zügel werden müssen, und sollen diese nun angewendet werden, wo schnelle Befolgung seitens der Pferde erfordert wird, so stellt sich der Nachtheil dadurch am besten heraus, indem entweder die Pferde den Hülfsen nicht so rasch folgen, oder letztere müssen mit ebenfalls reißender Kraft gegeben werden; ersteres verfehlt also den Zweck, letzteres kann nur höchst unanständig aussehen und läßt einen guten Kutscher, der sich wissentlich gut mit seinem ihm anvertrauten Pferde zu beschäftigen sucht, nicht erkennen, denn nicht selten ist es mir vorgekommen, daß Lohnkutscherpferde viel weniger Empfindlichkeit für die Peitsche, als für diese fehlerhafte Reissen der Zügel zeigten.

Der Lehrling hüte sich deshalb diesen Fehler nachzuahmen.

§. 13.

Vom zweispännigen Fahren in und außer der Bahn.

Zuvor muß ich bemerken, daß wenn man nicht Gelegenheit hat, eine Reitbahn zur Erlernung des kunstgerechten Fahrens zu benutzen, man sich bemühen muß einen freien Platz aufzusuchen, diesen vielleicht 50 Schritt lang und 25 Schritt breit abstecken und durch Pfähle oder mit Steinen die Grenzen näher bezeichnen; denn in einer solchen Bahn ist der Lehrling viel eher im Stande sich ein richtiges Augenmaß zu verschaffen, auch ist es für den Lehrer bequemer, indem er jeden, auch den kleinsten Fehler, bemerken und verbessern kann.

Es sitzt nun der Lehrling zu Vock und hat die Zügel nach meiner im vorletzten Paragraphen gegebenen Anweisung in der linken Hand, die Peitsche in der rechten; um nun von der Stelle des Anspannens abzufahren, läßt er in senkrechter Stellung die Zügel nach dem Leibe zu, den Daumen nach oben, die linke Hand unmerklich nach den Pferden zu, ihre Richtung nehmen [heißt Luft geben], indem er zugleich einen scharfen Zungenschlag folgen läßt, treten hierauf die Pferde an, so geht sofort die linke Hand wieder in ihre vorige Lage, ist aber ein Vorwärtsgehen durch diese Hülsen nicht erfolgt, so bediene man sich des Schwebbens mit der Peitsche; bei gut eingefahrenen Pferden, von denen ich überhaupt nur im ersten Abschnitte dieser Schrift spreche, wird man selten die letzteren Hülsen brauchen; angenommen nun, wir sind auf geraden Wege so in unsere Reitbahn angelangt, wo der Unterricht ertheilt werden soll, so läßt der Lehrer den Lehrling halten, indem letzterer seine linke

Faust ganz nahe nach seinem Leibe wachsend stärker zu schiebt, hierauf werden die Pferde stehn. Sehr oft und häufig wird, was eigentlich nicht vorkommen soll, der Zügel in der Hand während des Fahrens länger geworden sein; es kommt in Folge dessen nicht selten vor, daß der Lehrling, um den Grad der wachsenden Anzüge mit den Zügeln zu erreichen der das Stillhalten bewirken soll, mit seinem Ellenbogen hinter seinen Körper kommt, dies darf niemals vorkommen, erstens sieht dies sehr ungeschickt aus, zweitens ist er in dieser falschen Stellung gar nicht im Stande die Hülfsen richtig anzuwenden, indem seine linke Hand nicht mitten vor seinem Leibe auf ihrem angewiesenen Platze ist sondern an seiner linken Seite. Sind die Zügel zu lang, so sei dem Lehrling erlaubt, dieselben mittelst der rechten Hand hinter der linken zu ergreifen und so durch die linke durch zu ziehen bis die richtige Länge der Zügel wieder vorhanden ist.

Nachdem nun der Lehrer den Lehrling mit der Bahn und ihren Grenzen, ihren zwei langen und zwei kurzen Seiten bekannt gemacht, so wollen wir annehmen das Sattelpferd stünde zunächst an der Bande [die Seitenwände] der Reitbahn und wollten nun auf diese Weise dieselbe rechts umkreisen, so würde hier das Sattelpferd als das äußere, und das Handpferd als das innere zu betrachten sein, mithin beim Voltefahren rechts vom Lehrer bei seinen Anweisungen so bezeichnet werden. Hauptregel in der Bahn ist noch, daß beim Umkreisen der ganzen Bahn die Pferde mit ihren Köpfen bis scharf in die Ecken der Bahn geführt werden; das zeitige Wenden in den Ecken, welches die Pferde

in der Regel ohne gegebene Hülfen ausführen, nachdem sie einigemal die Bahn umkreist haben, beweist daß der Lehrling die Pferde nicht in Zügeln und nicht in seiner Acht hat. Auf das Avertissement Seitens des Lehrers Vorwärts Marsch! schiebt er die linke Hand nach vorn, so wie ich im Eingange dieses Paragraphen angewiesen habe, hierauf werden die Pferde antreten und die Faust des Lehrlings nimmt ihre vorige Stellung ein; hat er auf diese Weise die erste Ecke der Bahn mit den Köpfen der Pferde erreicht, so muß er eine viertheil kleine Bolte rechts fahren oder wenden, dies geschieht: wenn der Lehrling seine linke Faust schraubenartig so wendet, daß der Daumen und Zeigefinger näher nach seinem Leibe zu, der kleine Finger indeß mehr nach den Pferden zu so lange ihre Lage einnehmen bis die Wendung vollbracht ist; sind die Pferde hierbei weniger hitzigen Temperaments, so kann man während der Wendung dem Sattelpferde eine kleine Hülfe mit der Peitsche fühlen lassen, damit die Pferde diese Wendung vereinigt und determinirt ausführen; es versteht sich hierbei, daß alle anzuwendenden Hülfen Seitens des Lehrlings so leicht gegeben werden müssen, daß sie vom Zuschauer wenig oder gar nicht bemerkt werden dürfen; diese Lektion wiederholt sich in jeder Ecke der Bahn so lange, bis der Lehrling einigermaßen zeigt, daß die Pferde für ihn gehorsam sind, gut ist es aber auch, wenn bei den Wendungen in der Bahn das innere Pferd einen halben Schritt voraus ist; man vermeidet dadurch die hierbei so häufig vorkommenden Kernentritte, weil die Pferde übertreten müssen.

Bei diesen sogenannten Umkreisen der Bahn

muß der Lehrling stets bedacht sein die Entfernung der Hufschläge von den Gleisen genau mit den Augen zu messen, damit er außerhalb der Bahn niemals nöthig hat sich dieserhalb nach seinen Wagenrädern umzusehen, denn würde er dies dennoch thun, so lieferte er hiermit den Beweis, daß er kein guter, ja ein höchst unsicherer Fahrer wäre, indem er durch das nach den Wagen Sehen seine ganze Aufmerksamkeit den Pferden entzöge, was, wenn es im bergigen und ungleichen Wegen vorkäme, die Pferde aus den Wegen gingen und vermöge der Ungleichen des Weges der Wagen umgeworfen werden könnte u. s. w. Hat der Lehrling dies alles mit Aufmerksamkeit ausgeführt, so wird ihm gezeigt, wie er mit seinen Pferden Changiren oder zur andern Hand überzugehen hat, nemlich die große Bolte links zu fahren; hat er auf der langen Seite der Bahn die Mitte erreicht, so wendet er seine Pferde rechts durch dieselben Hülfsen wie ich sie in den Ecken der Bahn vorgeschrieben habe bis gegen die Mitte, d. h. bis die Pferdeköpfe die Mitte der Bahn erreicht haben, alsdann geht schnell, jedoch ohne zu rucken oder reißen, die Hand in ihre vorige Stellung zurück, aus dieser jedoch wird die Hand schraubenartig gebogen, daß der kleine Finger sich nach der rechten Hüfte des Lehrlings wendet, jedoch so, daß die Nägel der linken Hand nach oben kommen, durch diese Hülfsen wird der Zügel des Sattelpferdes wachsend verkürzt, der des Handpferdes wachsend verlängert, so daß die Pferde folglich sich links wenden; haben die Pferde hierauf eine achtel Bolte mit ihrem Hufen beschrieben, so geht die linke Hand in ihre vorige Stellung wodurch die Pferde gezwungen werden in der nun

angenommenen schiefen Richtung gerade auf die Bande der Bahn ihre Gangart fortzusetzen; hier angelangt macht der Lehrling wieder eine sechszehntel Wendung durch die zuletzt angegebenen Hülfsen und er befindet sich mit seinen Pferden in der großen Volte links, passirt nun die Ecken nach eben den Anweisungen wie in der Volte rechts, nur mit dem Unterschiede, daß er in jeder Ecke seine linke Hand so lange schraubenartig dreht im Faustgelenk, daß der kleine Finger die Richtung nach seiner rechten Hüfte annimmt und die Nägel nach oben gerichtet sind, bis die Wendung vollbracht ist; nach dieser nimmt die linke Hand wieder ihre erste Stellung ein; hat der Lehrling diese Volte einigemal links herum gefahren, so muß er wieder Changiren, mithin aus der linken Volte wieder in die Volte rechts übergehen; um dies auszuführen, wird er auf der langen Seite der Bahn in deren Mitte seine Pferde eine viertel Volte links wenden lassen, gerade so wie in den Ecken der Bahn bis wieder in die Mitte derselben; hier giebt der Lehrling die bei der Rechts-Wendung vorgeschriebenen Hülfsen in der Art und so viel wie zu einer sechszehntel Volte erforderlich sein würden, hernach erhalten die Pferdeköpfe eine schräge Richtung nach der Bande der Bahn, an dieser Bande angelangt giebt die linke Hand wieder die beim rechts Wendungen vorgeschriebenen Hülfsen zu einer 16tel Volte; wir fahren nun wieder Volte rechts. Dies muß der Lehrling so lange im Schritt ausführen, bis er beweist, daß er die nöthigen Bewegungen frei und ungezwungen, ohne seinen Sitz zu verlieren mit Precision und mit einer gewissen Sicherheit, jedoch ohne alles Stocken, ausführt; so lange letzteres noch

stattfindet, hat er das richtige Verhältniß, die Anwendung der Hülsen, nicht erkannt, und die größte Pflicht des Lehrers ist, ja ich kann behaupten die Hauptsache in der Kunst des Fahrens, dem Lehrlinge richtig begreiflich zu machen, was er für Hülsen anzuwenden hat, und wie er sie anwendet; bei einem fleißig denkenden Lehrlinge, der das Geschäft aus Liebe oder Passion erlernen will, wird der Zweck sehr bald erreicht, wogegen bei einem Lehrlinge der das Fahren erlernen soll, weil er muß, mithin nach Ordre auf dem Bock sitzt, bleibt es ein Kunststück des Lehrers einen solchen als tüchtig auszubilden.

Hat der Lehrling die bis jetzt gegebenen Lektionen ganz gut im Schritt ausgeführt, so läßt man sie ihm im kurzen Trabe anfangen; nämlich soll er seine Pferde im Trab bringen, so giebt er mit der linken Hand den Pferden dadurch Luft, daß er die ganze Hand nach den Pferden zu schiebt, setzen sich hiernach die Pferde in Trab, so geht die Stellung der linken Hand in ihre vorige Lage, traben die Pferde auf diese Hülsen nicht, so bediene er sich des Schnalzens mit der Zunge oder ein Schwappen mit der Peitsche, sind sie hiernach im Trabe, so hat der Lehrling dahin zu sehen, daß die Pferde egal und determinirt traben, er muß ferner die Gangart egalisiren, d. h. er muß eine Gangart zeigen im Trabe, daß die Tritte der Hüfe in gleichen Zeiträumen auf einander folgen, je rascher der Lehrling dies zu bezwecken im Stande ist, je schneller kann man mit demselben zum Changiren im Trabe übergehn, jedoch eher unter keinen Umständen, denn wäre die erste Lektion im Trabe nicht gut ausgeführt,

so würde er die nächsten, als die schwierigeren, noch weniger merken; ich will nun annehmen, der Lehrling hat den Grad der Geschicklichkeit, seine Pferde in einen egalisirten determinirten Trabe in der großen Bolte herumzufahren erreicht, und soll Chaugiren im Trabe, er bewirkt dies durch dieselben Hülsen wie diese beim Schrittfahren vorgeschrieben sind; sie müssen jedoch wachsend stärker gegeben werden, indem der schnellern Gangart halber die Punkte der Wendungen schneller erreicht aber auch ausgeführt sein müssen. Hierbei muß ich einen Umstand berühren der gewöhnlich sich immer bei dieser Lection am meisten herausstellt.

Der Lehrling, nämlich welcher das Geschäft anfängt, läßt bei dieser Gangart in der Regel die Zügel etwas länger durch die Hand rutschen, ohne sie, bevor er Wendungen unternimmt, wieder geregelt *) in der Hand zu haben, die natürliche Folge hiervon ist, daß er entweder um die Zügel zu verkürzen mit dem linken Ellenbogen hinter seinem Rücken kommt, oder die Pferde fallen aus, d. h. sie beschreiben mit ihren Hufschlägen nicht die Linie des Weges den sie beschreiben sollen u. s. w.; mit dem ersten Falle bezeichnet sich erstens Unaufmerksamkeit, Ungeschicklichkeit, zuletzt aber auch noch der Umstand, daß der Lehrling in dieser Situation die nöthigen zu gebenden Hülsen gar nicht nach dem Verhältnisse abzumessen vermag, der letzte Fall könnte zu ganz bösen Dingen führen, wenn man sich dächte der

*) Geregelt heißt: die Zügel so an das Mundstück der Pferde anstehn lassen, daß man stets die Empfindlichkeit mit dem Gefühl der Hand durch sanfte Anzüge nach dem Leibe zu wahrnimmt und daß beide egal ziehn und sich in einer egalen Gangart fortbewegen.

Lehrling sollte um eine Ecke fahren, wo auf der einen Seite vielleicht Wasser oder Graben, auf der andern am Ende aber ein großer Stein läge oder bergig wäre.

Da dieser Punkt einer der wichtigsten ist, so will ich mich recht deutlich darüber aussprechen, zugleich aber auch bemerken, daß meine Anweisungen von dem, was bereits hierüber geschrieben ist, ganz abweichen und ich muß gestehn was ich hierüber las, und mit wem ich mich auch über diesen Fall ausgesprochen habe, lieferte mir in der Praxis niemals den vollkommenen Beweis, nämlich den vorgekommenen Fehler so schnell als nur erdenklich unschädlich zu machen und zu regeln. Der eine sagt: man nehme die rechte Hand vor die Linke, verkürze die zu langen Zügel und nehme sie nachher wieder in die linke Hand; der andere hat freilich recht, wenn er sagt, bei meinem Kutscher darf dieser Fall nicht vorkommen; dies ist alles recht gut, indes die erste Anweisung hält viel zu lange auf, kann leicht zu größeren Uebelständen führen und die zweite bessert den Schaden nicht aus.

Geistesgegenwart eines Lehrlings ist für ihm ein großer Schatz, da diejenigen, die mit demselben reichlich begabt sind, selten oder auch gar nicht in große Verlegenheiten beim Fahren kommen werden; ich muß dies voranschicken, da sie sich in diesem Falle am meisten zu erkennen giebt; wir nehmen nun an, der Lehrling hat die Zügel zu lang werden lassen, mithin nicht mehr in vollkommener Gewalt; um diese so schnell als möglich wieder zu erlangen, nehme der Lehrling die rechte Hand, welche bisher, indem sie die Peitsche hielt, vor der linken Hand

über den Zügeln ihre Lage hatte, dicht hinter dieselbe, fasse alsdann, indem er den Mittel-, Gold- und Kleinen-Finger der linken Hand aufmacht, mit dem Zeigefinger und Daumen der rechten Hand beide Zügel unter den Daumen der linken Hand fest an, und indem dann die linke Hand ihre Lage, ohne die Zügel jedoch ganz los zu lassen, so weit nach vorn schiebt, wie zur Verkürzung der zu langen Zügel er für nöthig erachtet, zieht er letztere mit der rechten Hand wachsend nach seinem Leibe zu, und geht nachdem die Zügel geregelt sind, wieder in ihre vorige Lage; der Lehrling muß alsdann die Zügel wieder so in der Hand haben, wie ich die Haltung in §. 11. vorgeschrieben habe, nämlich der Zügel des Sattelpferdes muß durch die linke Hand von unten herauf und zwischen Mittel- und Zeigefinger durch, um letzten herum, das Ende durch die Hand nach unten, der Zügel des Handpferdes aber, von oben zwischen den Zeigefinger und Daumen durch dieselbe das Ende ebenfalls nach unten laufend, genommen werden.

Sollte beim Wenden oder Changiren ein oder der andere Zügel zu kurz geworden sein, so giebt der Lehrling so lange Luft, bis die Zügel wieder so anstehen, daß er mit der Hand fühlt, daß die Pferde am Mundstück gehen; er bemerkt dies am besten wenn er in sanften Anzügen durch Unnehmen und vorwärts Schieben der linken Hand in ganz kurz aufeinanderfolgenden Zeiträumen bewirkt.

Da der Lehrling im Fahren noch nicht genug Gewandtheit besitzt, so rathe ich jeden Lehrer, alle Wendungen, wenn die Lektion im Trabe geschieht, die Pferde, bevor man zur Wendung schreitet, im Schritt setzen zu lassen und diese in dieser Gangart

so lange fortzusetzen, bis die Pferde wieder die gerade Linie erreicht haben, indem bei einer nicht ganz geregelten Führung die Pferde sich bei Wendungen in einer stärkeren Gangart sehr leicht treten können.

Es kommt sehr häufig vor, daß bei den Wendungen rechts, die Bewegung der linken Hand den Zügel des Handpferdes nicht hinlänglich verkürzt, namentlich wenn dieselben kurz ausgeführt werden sollen; alsdann nehme man die rechte Hand, welche stets zur Unterstützung der linken bereit sein muß, den Zügel des Handpferdes vor der linken Hand, zwischen den Daumen und Zeigefinger und bewirke dann so lange wachsende Anzüge nach dem Leibe zu, bis die Pferde die Wendung in der Art bewirken, wie es verlangt wird. Es kommen indeß auch Fälle vor, wo Wendungen sehr schnell ausgeführt sein müssen, zu welchen die bis jetzt von mir gegebenen Anweisungen, in Bezug auf die Anwendung der Hülfsen, nicht ausreichend sein dürften, alsdann ist es Hauptsache die Pferde zusammen zu halten, mit beiden Zügeln die Wendung auszuführen, so daß der innere verkürzt, der äußere verlängert wird, wobei der Lehrling durch eine antreibende Hülse mit der Peitsche dem äußeren Pferde die schnelle Ausführung zu erkennen geben muß.

Hat sodann der Lehrling das Gesagte einigermaßen begriffen, so ist es nöthig, daß man ihm kleine und viele Volten fahren läßt und zwar bald links, bald rechts; man sehe stets darauf, daß er nicht zu den zu gebenden Hülfsen den ganzen Körper bewege, den Ellenbogen des linken Armes weder vor- noch zurückbringe und die Peitsche stets ge-

senkt nach des Sattelpferdes Hintertheil richte; ist der Lehrling dann durch Uebung so weit vorgeschritten, daß er Volten links und rechts fahren kann, ohne die angegebenen Fehler bemerkbar zu machen und ohne zu stocken und zu rucken, so übe man demselben den Voltenkreis in Form einer Achte (das sogenannte Achte-Fahren); durch diese Lection in der Bahn kann es der Lehrling zu einer großen Fertigkeit bringen, wenn er den gegebenen Anweisungen genau Folge leistet und der Lehrer die Fehler streng rügt, aber auch durch richtige Unterweisung verbessert. Sind diese Lectionen gehörig durchgeübt, so lasse man ihn außerhalb der Bahn in Feldwegen und auch in schlechten, bergigen Wegen fahren.

§. 14.

Vom Fahren über Land zweispännig.

Wie schon früher erwähnt, werden beim Fahren über Land die Pferde loser gespannt, nämlich man verlängert Stränge und Aufhalter um ein oder zwei Lächer, je nachdem der zu passirende Weg schlechter oder besser ist, mittelst der an Strängen und Aufhalter angebrachten Schnallen Fig. 2. h. und m., richtet seine ganze Aufmerksamkeit auf die Pferde und den zu passirenden Weg; der Lehrling muß stets bedacht sein die Pferde an die Zügel zu treiben, damit ihm die Führung um so leichter wird. Derselbe muß auch hier besonders die in §. 12 vorgeschriebenen Regeln beobachten, namentlich aber die auffallenderen Gegenstände am Wege links und rechts genau ins Auge fassen und merken, damit er nicht, wenn er den Weg vielleicht zur Nachtzeit zu passiren hätte, ihn verliere. Das Auge des Lehrlings darf hier nie müßig sein und wenn schon er alles sehn und

hören kann, so darf er sich von irgend einem Gegenstande doch nicht so fesseln lassen, daß er die Aufmerksamkeit dadurch von seinen Pferden abzöge.

Hauptpunkte, woran der Lehrling oder vielmehr der Kutscher seine Pferde zu gewöhnen hat, sind: die mit der Zunge (Schmalzen) zum Vorwärtsgehen, oder mit dem Worte: Fort! zum Anfahren, mit dem Worte: Burr! zum Stillstehen; gute Kutscher die sorgsam ihre Pferde abwarten und in Acht nehmen, können es hierin, wenn sie es sich angelegen sein lassen, bei den Pferden sehr leicht weit bringen, namentlich durch recht ofte Wiederholung dieser Hülsen, die derselbe, sobald sie nur einigermaßen vom Pferde aufmerksam bemerkt werden, mit Kascheliren, durch Klopfen mit der Hand, oder Streigeln mit derselben an der Stirn des Pferdes belohnen muß; es giebt Pferde, die so mühsam gewöhnt sind, daß sie diesen Hülsen, fast möchte ich sagen ohne Zügel, Folge leisten und dies ist bei Verlegenheiten, z. B. Reißern der Zügel, oder wenn dieselben durch die Hand rutschen, gewiß von großem Nutzen und beugt manchem Unglücke vor.

Hat der Lehrling einen Hügel zu passiren und sind die Pferde mit dem Vorderwagen über demselben, so muß sie der Lehrling, sobald der Hinterwagen kommen will (d. h. vom Hügel abwärts), verkürzt in die Zügel nehmen, damit der Wagen die Pferde nicht überlaufe, oder wohl gar durch den Ruck, welchen dieses Vorschießen des Wagens verursachen würde, die Aufhalter plätzen und die im Wagen sitzenden Personen gegen einander stießen; hierbei muß ich bemerken, daß je länger die Pferde in ihrer Anspannung gehn, desto schwieriger ist's für

den Lehrling das Vorschießen des Wagens zu verhüten.

Berg ab muß der Lehrling die Pferde scharf in Zügeln haben und niemals darf das Aufhalten der Pferde ruckweise geschehn; viele Pferde gewöhnen sich ganz von selbst daran, daß sie bergab von der Stange weit abgehen; dies muß der Lehrling unter allen Umständen zu verhüten suchen, denn bei thonigen oder lehmigen, aufgeweichten und schlechten Wegen können die Pferde in dieser Querstellung sehr leicht fallen und bei gutem Wege können sie sich bei der irregulären Gangart leicht die Kronen der Hufe beschädigen u. a. m. Hierbei muß ich eines Unfalles, der sehr oft und namentlich bei nachlässigen Kutschern vorkommt, erwähnen; nämlich wenn an einem steilen Berge ein Aufhalter reißt, dann reißt die Meisten die Angst so hin, daß sie glauben, alles weitere Unglück durch die Gewalt der Zügel zu verhüten; dies ist ganz falsch, denn wenn er mit aller Gewalt die Pferde anhält, so läuft der Wagen und Pferde nach der Seite aus dem Gleise, wo der Aufhalter noch ganz ist; dies möchte indeß noch gehn, allein durch das starke Aufhalten mit den Zügeln wird das Pferd, welches die Aufhalter zerrissen hat, weit leichter zurück bleiben, als das mit dem noch ganzen Aufhalter; dieses würde nun die ganze Last aufzuhalten gezwungen werden und jenes würde, da es leichter zurück bleibt, von den Schwengeln des Wagens, am Ende auch wohl gar von dem Rade an seinem Hintertheile geschlagen werden, in Folge dessen bis zum Durchgehen, um sich dieser Pein entledigt zu sehn, gezwungen werden.

Kommt wieder Erwarten dem Lehrling dieser Fall

ja einmal vor, so rathe ich ihm, die Zügel nur merklich weniger zu verkürzen, damit er den Wagen mit seinen Rädern im Gleise erhalte, verstärke lieber, wenn die Last dem einen Pferde zu schwer fallen sollte, die Gangart, vor allen Dingen suche er aber, das Pferd, an welchem der Aufhalter entzwei ist, durch wachsende Hülfsen dem Andern gleich zu halten, damit der vorher angegebene Fall nicht eintrete. Es könnte aber auch durch diesen Fall der Schlimmste noch hinzukommen, nämlich der andere bisher noch gute Aufhalter risse auch; dann bleibt kein anderes Mittel, als die Gangart der Pferde so zu verstärken, daß der Wagen und Schwengel der Vorwaage des Pferdes Hintertheil nicht erreiche; ist man auf diese Weise glücklich vom Berge gekommen, so suche man auf der Erde weichen Boden zu erreichen, den Wagen zum Halten zu bringen und den Schaden auszubessern. Bemerken muß ich hierbei, daß den achtsamen Kutscher dies niemals passiren darf, wenn er die Vorsicht braucht, die ich später beim Anspannen der Pferde am fremden Orte berühren werde; (Besonnenheit und Geistesgegenwart sind hier am rechten Orte). Sollten wieder Erwarten die Pferde, durch irgend einen Unfall erschreckt, Miene machen durchgehen zu wollen, oder auch wirklich schon durchgehen, so nehme der Lehrling im ersten Falle die Zügel nach vorbeschriebener Art kürzer, indem er einen Zügel um den andern zugweise in kurz aufeinander folgenden Zeiträumen annimmt und Luft läßt; zuweilen ist aber auch dies nicht hinreichend, denn weichmäulige Pferde können durch dieses sogenannte Geigen oder Rügeln des Gebisses im Maule bis zu rasend werden gebracht werden und

das Uebel wird hierdurch nicht besser, sondern schlimmer; meine Anweisungen sind folgende: zuerst muß der Lehrling in einem solchen Augenblicke das Terrain übersehen, um Pferde und Wagen aus der genommenen Richtung links oder rechts zu wenden, jenachdem es am ebensten ist; hat er die Pferde nur erst gewendet, so ist schon halb gewonnen, indem die Pferde hierdurch beweisen, daß sie empfindlich, auf eine gegebene Hülfe gehorsam waren; sollte die Wendung nicht bewerkstelligt werden können, so erhalte man die Pferde nur im geraden Wege fort, und verschaffe ihnen durch öfteres Annehmen und Lustgeben Gefühl im Maule; ein Lehrling der dies mit ruhiger Besonnenheit ausführt, wird durch diese Proccetur sicher zum Ziele gelangen. Glaubt jedoch irgend Jemand, daß er im Stande sei, durchgehende Pferde durch die Gewalt seiner Kräfte und der der Zügel zu bewirken, der irrt sich gewaltig, denn je mehr Gewalt angewendet wird, desto gefühlloser werden die Pferde für die Hülfsen der Zügel, denn ich habe Fälle erlebt, daß Pferde durchgingen, weil sie durch üble Launen ihres Kutschers hart und unverdient gestraft wurden; in Folge dessen der Strafe zu entfliehen in kurzen Karvetten ihre Gangart verstärkten, alsdann wurden sie durch unstatthafes Rucken und Reißen im Maule taub und folgten den gegebenen Hülfsen nicht, ließen sich aber noch viel weniger halten. Sind deshalb die eben bezeichneten Hülfsen unzureichend, so ist noch ein Mittel den Schaden zu bessern, das: man halte die Zügel leise am Mundstücke, gebe den Pferden hierauf ein paar starke Strafen mit der Peitsche und suche kurz nach diesen durch einen sehr scharfen Anzug mit beiden Händen die Pferde zu einer

ganzen, oder auch nur zu einer halben Parade zu zwingen, ist der Kutscher beim Durchgehen aufmerksam gewesen und hat er die Zügel geregelt und nur durch wachsende Anzüge anstehend, so erfüllt dies angegebene letzte Mittel allemal den Zweck, übrigens ist regelmäßig wenn Pferde durchgehen, entweder des Kutschers Behandlung, schlechte und unrichtige Zäumung, oder schlechte Anspannung schuld, andere Ursachen gehören zu den seltensten Fällen. Leider nur zu oft im Leben werden die Pferde unverschuldet gestraft, gewöhnlich wenn die Kutscher unachtsam oder nachlässig sich selbst als strafbar anklagen sollten.

Sobald dem Lehrlinge auf Landwegen ein ihm entgegen kommendes Fuhrwerk begegnet, so ist er polizeilich verbunden, demselben auf dem halben Wege und zwar allemal rechts auszubiegen (Viele glauben daß dies nur bei geladenen Fuhrwerken stattfinden müsse, dem ist jedoch nicht so, da das Königl. Preussische Chaussee-Tarif ausdrücklich besteht, daß alle Fuhrwerke die sich begegnen, gleichviel geladen oder leer, sich auf dem halben Wege rechts ausbiegen müssen). Befindet sich nun der Lehrling in einem tief ausgefahrenen Gleise, namentlich bei sehr trockenen, oder bei kalten Wetter, so muß er das rechts Ausbiegen in der Zeit beginnen, damit er nicht zu kurz nöthig hat zu wenden und durch letzteres vielleicht gar Wagenstange oder auch die Armen am Wagen abbreche; um dies nach Möglichkeit zu verhüten, bediene er sich bei diesem Falle folgende Anweisung: folgt auf die gegebenen Hülsen zum rechts Wenden nicht augenblicklich der Wagen aus dem Gleise, so annimire er durch starke Hülsen und wenn es sein muß, mit der Peitsche das linke Pferd allein beim rechts

wenden zum Vorwärts gehen; in Folge dessen wendet das linke Pferd mehr Kraft zunächst am Wagen an und hilft den Wagen auf diese Weise gleichsam herausheben; überhaupt muß der Lehrling, wenn er auf die eine oder die andere Weise gezwungen wird, ganz kurze Wendungen zu machen, diese gegebenen Hülsen allemal bei den äußeren Pferden anwenden, es führt dies nicht allein am schnellsten zum Ziele, sondern sieht auch für's Auge des Zuschauers wohlgefälliger aus. Alles dies muß ein Lehrling viel üben und stets darauf bedacht sein seinen Pferden die Last soviel als möglich zu erleichtern.

§. 15.

Vom Zurückstoßen mit zwei Pferden.

Sehr oft ist die Passage für einen Lehrling, namentlich an Hausthüren und Straßen zu enge um in einer Volte umkehren zu können und man ist in Folge dessen genöthigt sich und den Pferden dies Umkehren durch Zurückstoßen zu erleichtern. Es werden bei der Ausführung des Zurückstoßens so viel Fehler gemacht und so oft unnütz die Pferde gequält durch die Ungeschicklichkeit der Kutscher, daß ich jeden Besitzer von Equipagen anrathе, diesen Paragraph recht genau in's Auge zu fassen, um seinen Kutscher, wenn er den gegebenen Anweisungen nicht Folge leistet, anweisen zu können. Angenommen nun wir befinden uns in einer Straße und sind links an einer Thür angefahren, die Straße indeß nicht breit genug, um ohne weiteres umkehren zu können, dann fahre der Lehrling vorwärts, indem er die Hülsen zu einer viertheils Wendung rechts anwendet, also mit halb rechts gerade aus, bis der Hin-

terwagen die Mitte der Straße erreicht, mache dann $\frac{1}{16}$ Wendung nach rechts, dann halt und stoße dann 6 Schritt zurück; sollten ihm die Zügel zu lang geworden sein, so ziehe er sie so lange mittelst des Daumen und Zeigefingers der rechten Hand durch die linke nach seinem Leibe zu, als zum Zurückstoßen nöthig ist; hierbei hat er genau acht zugeben, daß beide Pferde, soll die Wendung gelingen, gleichmäßig zurücktreten und keins dem andern voreile; hiernächst hat er beinah eine halbe Volte links vorwärts zu wenden und zwar möglichst kurz, er muß deshalb, indem er die Hülsen zur Wendung links anwendet, das Handpferd scharf in die Zügel treiben, und sobald die Pferde die entgegengesetzte Richtung erlangt haben, wieder gerade aus vor die Thür fahren und die Wendung ist ausgeführt. Je ruhiger und determinirter diese Lection ausgeführt wird, um so weniger leiden die Pferde und um so schöner wird sie von dem zuschauenden Auge wahrgenommen. Es kann hierbei der Fall vorkommen, daß eine Wendung zurück nicht ausreicht umzukehren, namentlich wenn das Straßenpflaster sehr gewölbt ist, alsdann richte man nach dem ersten Zurückstoßen die Pferde in eine Linie gerade aus, fahre einige Schritte gerade vorwärts, wende noch einmal rechts ein, lasse nun einige Schritte zurück treten, wende gleich wieder scharf links und fahre gerade aus; Lehrlinge die mit Lust sich diesem Fache widmen, können es in dieser Lection zu einer großen Geschicklichkeit bringen. Dasselbe wird auch ausgeführt, wenn man an eine Thür rechts vorgefahren wäre, nur mit dem einzigen Unterschiede, daß man die ersten Wendungen links und dann gerade aus macht u. s. w. Ich gehe zu einem andern

Paragrafen über und empfehle Jedem vorstehendes genau zu beobachten und dem Lehrlinge fleißiges Ueben besonders an.

§. 16.

Verhalten eines Kutschers vom Ausspannen an, während der Fahrt und vom Ausspannen, mit Hinweisung auf die Pflege und Wartung der Pferde und Wagen an fremden Orte.

Jeder Kutscher muß pünktlich zu der ihm befohlenen Zeit entfernt von dem Punkte des Einsteigens halten, jedoch so daß er den Einsteigepunkt genau im Auge hat, um im Augenblicke vorfahren zu können; es geschieht dies einmal, daß die Thüren nicht versperret, anders aber auch, wenn mehrere Wagen an ein und demselben Orte vorzufahren haben, niemand beim Vorfahren behindert werde, weil er nicht wissen kann, ob seine Herrschaft die Erste ist; es muß deshalb auch an einem solchen Hause, wo mehr Wagen vorzufahren haben, jeder einzelne sich mit seinem Wagen so aufstellen, daß er auch aus der Mitte der aufgestellten Wagen jeden Augenblick vorfahren kann.

Das Vorfahren geschieht ein für allemal im Schritt mit ganz regulirten Zügeln; der Kutscher muß ohne sich nach dem Wagen umzusehn mit der Thür des Wagens beim Stillhalten vor der Mitte der Thür, an welcher eingestiegen werden soll, befinden und hat die Herrschaft keine sonstige Bedienung, so muß er auf der Seite vom Vock absteigen und indem er sich der Wagenthür zuwendet, auf der linken Seite die Zügel in die linke Hand, auf der rechten Seite in die rechte Hand nehmen, dabei aber weder dieselben anziehen noch Luft geben. Ist

seine Herrschaft eingestiegen, so hat er höflichst zu fragen, wenn man es ihm nicht schon sagte, wohin er zu fahren habe, macht dann die Wagenthür zu, setzt sich mit Anstand auf den Bock, regulirt die Zügel, sieht zu ob Niemand zu nahe am Wagen steht und fährt ab, jedoch niemals darf der Wagen beim losfahren eine ruckweise Bewegung machen, indem diese Ungeschicklichkeit gar nicht verziehen werden kann, auch beweist sie zugleich, daß der Kutscher den Pferden die richtigen Hülsen zu geben nicht versteht, mithin unter allen Umständen zu rüde angewandt hat; ist er nun im Fahren, so muß er stets bedacht sein:

1. den Pferden die Last so leicht zu machen als möglich.
2. Er muß stets bedacht sein, allen tiefen Schlaglöchern nach Möglichkeit auszubiegen und ebenso großen im Wege liegenden Steinen auszuweichen; wenn dies aber des Terrains halber nicht möglich ist, so muß er stets behutsam und langsam diese schlechten Stellen passiren, im schlimmsten Falle ist er jedoch verbunden seiner Herrschaft, wenn Gefahr zum Umwerfen vorhanden ist, hiervon zeitig in Kenntniß zu setzen, damit er dessen Befehlen nach handle und dann bei vorkommenden Unglücksfällen vorwurfsfrei ist; jeder Kutscher der dies befolgt, beweist, daß er besonnen handelt und das Wohl seiner Herrschaft im Auge hat.
3. Hat er die Pferde zu strafen nöthig, so muß er die Strafe so anwenden, daß diese durch prellen der Pferde kein Rucken im Wagen verursachen, auch müssen sie so wenig als möglich im Wagen bemerkbar werden.

4. Kommt der Kutscher an einen schmalen Hohlweg, den er Bergauf oder ab zu fahren hat, so muß er vor diesem, da wo noch Platz ist, wenn er demselben nicht ganz übersehen kann, oder des Nachts, still halten, horchen ob kein anderes Fuhrwerk in demselben vorhanden und zuletzt noch mit der Peitsche knallen, findet sich alsdann ein solches, so wird ihm das Knallen von dem entgegen Kommenden wiederholt und auf diese Weise manchen Verlegenheiten ausgewichen.

Alle übrigen Beobachtungen eines tüchtigen Kutschers habe ich schon in §. 12. näher bezeichnet.

Ueber das Ausspannen zu Hause glaube ich nicht nöthig zu haben etwas zu sagen, da ich schon im Eingange, von §. 3. an, diesen Gegenstand genug berührt habe, ich nehme jedoch an, der Kutscher ist jetzt an einem fremden Orte angekommen um dort zu übernachten und am andern Morgen weiter zu fahren.

Seine Herrschaft ist, sobald keine Bedienten oder sonst keine Person am Wagen zu gegen ist, mit seiner, d. h. mit des Kutschers Hülfe gerade so wie beim Einsteigen ausgestiegen, hat er sich sofort im Wagen umzusehen ob nicht kleine Bedürfnisse oder sonstige Gegenstände zurückgeblieben und wenn dies geschehen, diese sofort zu melden; alsdann fährt er von dem Absteigeorte ab, spannt seine Pferde ab und führt dieselben langsam etwa 10 Minuten spaziren; sind nun die Pferde während der Fahrt sehr warm geworden, so machen die meisten Kutscher einen gewaltigen Fehler, der oft sehr nachtheilige Folgen für die Gesundheit ihrer Pferde haben kann, dadurch

daß sie diesen Thieren die wollenen Decken sofort auflegen, hierdurch werden die Decken durch die noch immerwährenden Ausdünstungen der Pferde durch und durch naß und trifft man denn noch dazu einen kalten Stall, so werden einmal oft in einem halben Tage die Pferde nicht allein nicht trocken, sondern diese nassen Decken kühlen mehr, die Pferde fangen dann in der Regel an zu zittern und sie können auf der Stelle verschlagen und zum fernern Dienst unbrauchbar werden. Ich habe leider diese bittern Erfahrungen theuer erkaufte und habe demnach allemal bei meinen Kutschern darauf gehalten, daß das Ausspannen, wenn die Pferde sehr warm waren, so schnell als thunlich geschah, habe dann die Pferde so lange führen lassen, ohne diese zuzudecken, bis eine wirkliche Ausdünstung, die im Folge der Transpiration entstanden, nicht mehr bemerkbar war; eine Zeit läßt sich hierbei nicht bestimmen, vielmehr muß es der Besonnenheit des Kutschers überlassen bleiben, wie lange er zu führen hat; bei sehr hitzigen Pferden reicht oft $\frac{1}{2}$ Stunde kaum hin; dünsten dann die Pferde nicht mehr aus, so lege er die Decken sorgfältig auf, bringe seine Pferde in Stall und bevor er abzäumt ist seine erste Pflicht die Pferdekrippen und Kausen aufmerksam von den etwa von den andern Pferden zurückgelassenen Futter oder Heu zu reinigen, aber nicht wie viele thun, mit einer Hand voll Stroh, welches sie in der Regel von dem Orte nehmen, wo andere Pferde gestanden haben; dieß könnte für den Fall, das letztere starken Ausfluß von Deuse gehabt hätten, noch von üblern Folgen sein, als wenn man gar nicht reinigte. Hiernach zäumt er seine Pferde mit Ruhe ab, legt die

Halfter auf und bindet sie hoch an, daß sie sich nicht hinwerfen und kullern können, giebt ihnen jeden eine Hand voll Heu, geht dann zum Wagen, packt das Gepäc und sonstige im Wagen gelassenen Effecte aus und trägt sie auf seiner Herrschaft Zimmer; demnächst untersucht er seinen Wagen, ob nichts gesprungen, ob keine Mutter oder Schraube verloren, ob Schloßnagel und Stangenbolzen noch gut [d. h. nicht etwa halb durchgeleiert] und zuletzt ob die Aufhalter an der Stange nicht gelitten haben, sollte sich etwas gefunden haben, so muß er vor allen Dingen Sorge tragen, das Schadhafte wieder sofort zu ergänzen.

Hiernach geht er wieder in den Stall, schirrt seine Pferde Eins nach dem Andern ab; sind die Geschirr abgenommen, so muß er in jede Hand einen Stroh-wisch nehmen und dem Pferde zuerst diejenigen Stellen, wo die Geschirre auflagen, recht gut durchreiben und dann das ganze Pferd; es ist dies um so nothwendiger, als sich sehr leicht denken läßt, daß, wenn die Pferde warm waren, die Haare derselben, nachdem sie trocken geworden, zusammengebacken sind, mithin die Poren der Haut ganz verschließen, durch das Reiben auf der Haut der Pferde erhalten sie die von der Natur ihnen angewiesene freie Ausdünstung wieder; alsdann läßt er, jedoch nur mit verschlagenem Wasser, die Pferde höchstens 3 Schluck saufen, nimmt einen feuchten Schwamm oder Lappen von Wolle, wischt den Pferden Augen, Nasenlöcher und Maul ab; hiernächst gebe er den Pferden Futter in ganz kleinen Portionen; haben sie eine solche kleine Portion verzehrt, so lasse man wieder ein wenig saufen und fahre dann mit Futtern und Tränken so lange fort, bis das ihnen bestimmte Quantum an Fut-

Sahrkunst.

ter gereicht ist; bei diesen Futtern und Tränken muß ein guter Kutscher nie müßig sein, sondern die Pferde, so viel es sich thun läßt, gleich wieder putzen; hierauf reinigt er die Geschirre, wie ich in späteren Paragraphen vorschreiben werde, sieht dann alle Hufeisen nach, ob nicht Eins los, zerbrochen oder Nägel fehlen; haben die Pferde außerdem gewöhnlich starke Touren zu machen gehabt, so ist es sehr gut die Flechsen an den Beinen der Pferde mit etwas Essig mit Brandtwein vermischt zu waschen; und haben die Pferde den ganzen Tag auf harten oder holbrigen Wege, namentlich bei großer Hitze oder Frostweg laufen müssen, so schlage der Kutscher die Hufe der Füße mit frischem Kuhmist die Nacht hindurch ein. Bevor er nun zum Abfuttern, welches in satt Tränken, Heu geben und Streu machen besteht, schreitet, hat er genau noch einmal zu untersuchen, ob nicht das eine oder andere Pferd gedrückt oder geschwellt ist und wenn das geschehn, so muß er diese Stellen sofort mit kaltem Wasser fühlen; ich nehme aber an, daß in Folge des Kühlens mit Wasser die Geschwulst nicht gewichen wäre, kein Thierarzt nicht zugegen und rathe deshalb jeden Reisenden folgendes Mittel stets bei sich zu führen; es ist dies um so mehr möglich, als dies Mittel in trockener Substanz transportable ist, es wird dies in unseren Apotheken unter den Namen Geschwulststein verkauft; in solchen Fällen nun löse man einige Loth in Flußwasser auf und betupfe die geschwollene Stelle täglich 4 bis 6 mal; es thut dies Mittel fast sichtbare Dienste und gewährt beim Gebrauch die Weiterreise ganz unbeschadet, indem die Stelle dabei zugleich heil wird.

Nachdem dies pünktlich besorgt, hat der Kut-

scher seinen Herrn zu fragen wie früh er bereit sein müsse einzuspannen, damit er die Pferde gut gefuttert und gepuht anspannt, muß er 2 Stunden früher als die bestimmte Zeit zum Anspannen ihm gegeben ist, aufstehen und gerade so verfahren, wie er Tags zuvor seine Pferde gefuttert und gepuht hat, mit dem alleinigen Unterschiede, daß er seinen Wagen untersucht bevor er die Pferde anschirrt, ob nicht etwa zu schmieren nöthig ist; ist dies geschehn, so schirrt er seine Pferde ein, giebt ihnen noch vor dem Anspannen ein wenig Heu, noch einmal zu saufen, geht dann auf seines Herrn Zimmer, packt alle Sachen ein und in den Wagen; dabei hat er sich genau im Zimmer umzusehn, ob nichts liegen oder stehen bleibt; hiernächst geht er zu den Pferden, zäumt auf und spannt an; in Wirthshäusern giebt es gewöhnlich Hausknechte, die wenn sie nicht eher recht thätig sind, dies beim Anspannen am ersten bekunden; es wäre indeß viel besser, wenn sie gerade hierbei am wenigsten machten, denn sehr selten giebt es einen ganz zuverlässigen Hausknecht. Ich will indeß nachgeben, daß er behülflich ist vielleicht anzusträngen, allein Kreuzzügel und Aufhalter muß ein für allemal der Kutscher eigenhändig ein- und zuschnallen; auch, sobald dies geschehen noch einmal kontroliren, ob die Strippen an den Kreuzzügeln noch fest und die Schnallen am Wieder- oder Aufhalter noch ganz sind; diese Vorsicht ist für einen zuverlässigen Kutscher von größtem Belang, niemals und unter keiner Bedingung darf dies von einem Andern als ihm selbst geschehen. Ich könnte hier mehrere Beispiele, die mir vorgekommen sind erwähnen, indeß ich halte sie hier zwecklos, weswe-

gen ich nur darauf hingewiesen haben will. Ich komme zum nächsten und letzten Paragraphen beim zweispännigen Fahren und zwar den Dienst des Kutschers betreffend.

§. 17.

Von der Reinigung des Wagens.

Nicht allein der Kutscher, seine Pferde, die Geschirre, sondern auch der Wagen müssen, wenn es irgend möglich ist, so schnell als möglich nach jedem Fahren sorgfältig gereinigt werden; Anleitung die Geschirre rein und geschmeidig zu erhalten, werde ich später im vorletzten Paragraphen berühren; der Wagen hingegen wird folgendermaßen gereinigt: der Kutscher reinigt zuerst inwendig mittelst Ausklopfens und Ausbürstens den Ausschlag oder vielmehr den innern Bezug, kehrt den Fußboden rein ab, verschließt hierauf den Wagen so gut als thunlich und fängt nun vorn am Wagen zu waschen an und zwar das Untergestell zuerst, dann die Räder, zuerst den Reif, dann die Felgen in- und auswendig, hierauf die Speichen eben so und zuletzt die Stäbe; es muß also das Waschen ein für alle mal von oben geschehen, denn sonst würden die gewaschenen Theile die Innern sein und diese von den Aeußeren wieder beschmutzt werden; viele Kutscher scheuen hierbei das Wasser, dies darf niemals statt finden, je weniger Wasser, desto mehr leidet der Wagen am Anstrich und Lack; ebenso verfähre man mit dem Hinterwagen; den Wagenkasten reinige man mit einem Schwamm, jedoch sehr vorsichtig, namentlich aber wenn es Frostwetter sein sollte. Bei diesen Wagenwaschen hat der Kutscher die beste Gelegenheit zu sehn ob etwas schadhast geworden ist, na-

mentlich an Schrauben, Muttern, die Schloßnägeln, die Achsmuttern, die Arme, die Räder, die Hangriemen, Hangböhsen, das Federholz, Federn und Bolzen in der Wagenstange; ist auf diese Weise der Wagen gewaschen und trocken, so hat er die Beschläge des Wagens, wenn sie gelb sind, mit sogenannten geriebenen Wiener-Puzkalk, wenn sie weiß sind, mit Kreide und Brandtwein, mittelst eines weichen ledernen Lappens (vielleicht einen alten Handschuh) gut abzureiben, dann den Wagen um diese Beschläge herum wieder sauber abzuwischen und zuletzt die Fensterscheiben rein ab zu putzen; eine große Hauptsache hierbei ist, daß dies ganz nach der Weise wie ich es hier angewiesen habe geschehe, denn würde der Kutscher bald hinten bald vorn waschen oder das eine oder das andere Theil vornehmen, so würde viel Zeit erfordert werden um einen Wagen sauber zu reinigen; hat er nun alles von seinen Sachen in der gehörigen Ordnung, so ist vor allen seine Pflicht, sei es zu Hause oder an fremden Orte, seine Geschirre so aufzuhängen und seinen Wagen so zu stellen, daß er im Stande ist, alle diese Gegenstände ohne Licht leicht zu finden, um bei eintretender Feuers Gefahr nicht dieserhalb in Verlegenheit zu kommen; jeder Kutscher nehme das ja nicht zu leicht und jeder Herr muß streng auf diese Ordnung halten. Reinigung des Verdeckleders und anderen Lederzeug so wie der Geschirre siehe vorletzten Paragraphen.

§. 18.

Vom vierspännigen Fahren vom Boock.
(Sogenanntes Jagen.)

Obgleich heute zu Tage noch wenig vierspännig vom Boock gefahren wird, so halte ich es um so zweckmäßiger, Anweisungen hierüber zu geben, da

man nur selten einen Kutscher auffindet der das versteht, und wenn er es ja thut ohne genaue Kenntniß hiervon zu haben, so wird gewiß in der Ausführung viel zu wünschen übrig bleiben; um mich so deutlich als thunlich auszudrücken, theile ich dies vom Voch Fahren vierspännig in vier Hauptaugenmerke ein, nämlich:

- a) Die richtige Erkennung der verschiedenen Temperamente der vier anzuspannenden Pferde.
- b) Die Anspannung selbst, wobei das vorige als Grundlage dient.
- c) Von der Zügelhaltung nebst Führung der Peitsche.
- d) Vom Fahren selbst.

Im Allgemeinen sind die Anweisungen, welche ich beim zweispännigen Fahren gegeben habe, zu Grunde zu legen und ich will nur abermals meine Leser darauf aufmerksam machen, daß ich hierbei voraussetze, die vier anzuspannenden Pferde sind schon eingefahren, und es sollte sich zu diesen Pferden ein Kutscher ausbilden; ich wende mich deshalb zu:

- a) Die Erkennung der verschiedenen Temperamente ist die Hauptgrundlage zum schönen und accuraten vierspännig Fahren, indem hiervon die richtige Anspannung lediglich allein abhängt, die leichteste Art die Pferde auf diese Weise zu beurtheilen, ist: er spanne erst zwei Pferde an und fahre sie in der Volte und nach allen Richtungen unter genauester Beobachtung der Empfindlichkeit eines jeden Pferdes, auf Hülsen und Strafen, namentlich aber habe er genau acht, wie viel oder wie wenig die Pferde an

das Mundstück gehn, oder darauf drücken, hierbei wird er gleich bemerken, ob ein Pferd hitzigeren oder trägeren Temperaments ist; hat er das genau beobachtet, so spanne er die andern zwei Pferde auch an und achte genau auf vorbeschriebenes Verfahren, hat er nun mit Gefühl und mit der ganzen Schärfe seines Verstandes geprüft, welches die hitzigeren, welches die trägeren Pferde sind, so überzeuge er sich vorher noch einmal dadurch, daß er die Hitzigeren zusammen spannt und zweispännig fährt, sodann die Trägeren; hat er auf diese Weise die richtigen Temperature zusammen gefunden, so spanne er sie auf folgende Weise an: das Pferd, was das meiste Temperament hat, spanne er vorn rechts (genannt Beispferd), das darauf folgende weniger Hitzi-ge, vorn links (genannt Riemenpferd); gut ist es, wenn man nicht gezwungen ist, weil die Temperature zu verschieden sind, etwas anderes zu thun, zum Riemenpferde das Biegsamste und Flinkste herauszufuchen, das darauf folgende weniger hitzige hinten an die Stange rechts (Stangenpferd) und das Ruhigste von allen Vieren an die Stange links (Sattelpferd); ist die Wahl auf diese Weise richtig getroffen, so sind die Hitzigeren also vorn und die Trägeren hinten, wir können nun zum richtigen

h) Anspannen und Aufschirren der Pferde übergehen; dies muß der Regel nach wie folgt geschehen: Der Kutscher schirrt die Pferde auf wie beim zweispännig Fahren, nur mit dem Unterschiede, daß die hintern Pferde (Stangenpferde) mit Hinterzeug versehen sind, die Vorderpferde hingegen anstatt letzteres sogenannte Schweberiemer Fig. 3. haben, welche vom Schweisriemen über die Kreuze der Pferde abwärts

laufen und mittelst einer Schleife die Stränge tragen. Hierauf schnalle der Kutscher alle vier Kreuzleinen ganz egal lang in den Kreuzen und ziehe sie so durch den Kammeckel wie ich beim zweispännigen Fahren vorgeschrieben habe, zäume dann auf und führe sie zum Wagen, spanne ganz wie zweispännig, zuerst die Stangenpferde und dann die Riemenpferde an, die Fahrleinen der Riemenpferde müssen mindestens 16 Fuß lang sein und die Stränge derselben dürfen nicht länger als die der Stangenpferde sein; die Enden der Fahrleinen werden durch die Ringe (genannt Windringe) gezogen, welche auf den inwendigen Seiten am Stirnband zwischen der Strippe des Backenstücks und zwischen der des Kehlrriemen Fig. 3., am Zaum eingeschoben sind, gezogen und dann für sich zusammengeschnallt. Hierbei hat mir die Erfahrung gelehrt, daß diese Art die Ringe zu befestigen, ebenso unzweckmäßig ist, wie auch die wenn diese Ringe auf dem Kopfstück zwischen den Ohren des Pferdes befestigt sind; im ersteren Falle reiben sich sehr leicht die Pferde mit der durch diesen Ring laufenden Leine an den Augen und im zweiten (wie Postillion gewöhnlich fahren) bekommen die Riemenpferde zu viel Rucke dadurch in ihren Mäulern, weil, wenn man eine Strecke scharf gefahren ist, die Pferde gewöhnlich mit den Köpfen, um sich zügelfreiheit zu verschaffen, auf und niederschlagen und mithin die Riemenpferde mit jedem einzelnen Schlage ein Rucken im Maule verursachen.

Erst seit ganz kurzer Zeit, nachdem ich lange auf Abänderung dieses Uebels vergeblich gedacht hatte, sah ich bei den diesjährigen großen Manöver des 4ten Königl. Preuß. Armeekorps hier in Halle die verschie-

denen Equipagen Sr. Majestät unseres hochverehrten Königs und fand die Anspannung und Leitung der Fahrleinen wie folgt: Diese Windringe waren nämlich durch eine etwa eine Hand breit langes Schnallenstück auf der auswendigen Seite der Pferdeköpfe an den Stirnriemen am Zaum eingeschnallt, so daß die Ringe ihre Lage dicht unter den Scheuledern der Stangenpferde hatten; ich hatte auch Gelegenheit mit einem der Herrn Stallmeister über diesen Gegenstand mich zu unterhalten und verfehlte nicht des andern Tages gleich mit meinen Pferden einen Versuch zu machen, fand aber die Ringe auf diese angegebene Weise inwendig anzubringen für Privatleute zweckmäßiger, Fig. 3., aber vollkommen entsprechend, und zwar um deswillen: die Königl. Kutscher fahren ihre Pferde mit Kreuzleinen, deren inwendige Schnallenstücke kürzer geschnallt sind, als die Aeußeren (indem dies in Residenzen die größte Eleganz bekundet, je näher die Pferde die Nasen zusammen tragen); hieraus folgt ein zusammen Rachen der Köpfe und es würden hiernach die Stangenpferde, mittelst der Leinen der Riemenpferde öftern Reibungen ausgesetzt sein, weswegen denn auch die Königl. Kutscher die Vorderleinen auf der äußeren Seite der Stangenpferde führen, ich rathe sie jedoch jeden Privatmann auf der innern Seite zu führen, indem hier auch der Wind nicht so kräftig auf die Leinen zu wirken im Stande ist, um so mehr, wenn er gerade ganz von der Seite kommt; noch einen andern wesentlichen Vorzug hat dieser letztere Gebrauch dadurch, weil sehr häufig die Pferde (Stangenpferde) durch die mannigmal starken Anzüge der Vorderleinen die Köpfe höher nehmen, der Kutscher kann dann das richtige

Verhältniß schwerer finden und die Pferde können sehr leicht kopffschen werden.

c) Die Zügelhaltung geschieht, sobald nun alles Gesagte in bester Ordnung ist, kein Zügel und kein Strang oder gar Aufhalter verdreht ist und der Kutscher im Begriff ist aufzusitzen, wie folgt: bevor ich jedoch hierzu komme, muß ich noch auf einen wesentlichen Punkt kommen und zwar einen solchen, den ich ganz und gar verwerfen muß; in dem Taschenbuche der Fahrkunst von Constantin Brusche wird der Kutscher angewiesen, die Vorderleinen an die Schnallen der Hinterleinen, welche etwa $\frac{1}{2}$ Elle vor der Faust des Kutschers aufgenäht sind, einzuschnallen, damit der Kutscher beim Fahren mit Viehren von Bock nur zwei Leinen in die Hände zu nehmen hat, diese Anweisung hat weiter gar keinen Vortheil, als den der Bequemlichkeit nicht 4 Leinen in den Händen zu haben, hingegen aber sehr viele Nachtheile. Erstens gewöhnt sich der Kutscher nicht genug um die erforderliche Geschicklichkeit beim Fahren mit 4 Leinen zu erlangen, da jenes Taschenbuch nur dann erst das Eingreifen in die Vorderleinen anweist, wenn es Noth thut, dann aber ist der Zweck ganz verfehlt und die eigentliche Confusion tritt erst ein, indem der Kutscher, an diesen Fall nicht gewöhnt, sehr leicht falsche Hülfsen mit den Zügeln geben kann, mithin den Unfall verschlimmern, mittlerweile wenn er stets 4 Leinen in den Händen hat, er jeden Augenblick seinen Willen durch diejenigen Hülfsen, die ihm in Folge der Übung sehr geläufig geworden sind, zu erkennen zu geben und man kann sicherer darauf rechnen, die Pferde im regulirten Gange zu erhalten; diese Brusche'sche Anweisung ist

aber auch noch aus einem andern Grunde nicht zu-
reichend; gesetzt nun man will mit solchen geschnall-
ten Leinen um eine kurze Ecke, oder man ist des Ter-
rain's halber genöthigt kurz zu biegen, z. B. rechts;
der Kutscher giebt nun mit der rechten Leine allen
vier Pferden durch Anzüge nach dem Leibe zu die
Hülsen, im Folge dessen führen die Pferde die Wen-
dung aus, jedoch Stangen- und Vorderpferde zugleich,
hierdurch beschreiben die Vorderpferde einen ganz an-
deren Kreis mit ihren Hufschlägen als die Stangen-
pferde, indem die Hülsen Riemen- und Stangenpferde
zugleich wenden, dies darf und soll nicht sein, son-
dern Stangen- und Riemenpferde müssen Einen Huf-
schlag beschreiben, auch wird bei dieser Wendung
der Zügel des Riemenpferdes entweder zu kurz, oder
die Zügel beider Vorderpferde werden zu lang; der
erste Fall tritt dann ein, wenn beide Vorderpferde
während Ausführung der Wendung ziehn; der zweite
dann wenn sie nicht ziehn, beide Fälle gewähren
weder den Fahrenden noch den Kutscher Sicherheit
im Fahren; aus meinen künftigen Anweisungen
wird deutlich hervorgehen, warum das vierspännige
Fahren mit vier Leinen in den Händen, dem Fahren
mit eingeschnallten Leinen der Riemenpferde in die der
Stangenpferde, vorzuziehn ist.

Hiernach werden von den Kutscher die vier Lei-
nen so in die Hand genommen, daß die Zügel der
Riemenpferde zwischen den Daumen und Zeigefinger,
die der Stangenpferde zwischen den Zeige- und Mit-
telfinger durch nach unten zu laufen; sind die En-
den dieser Zügel sehr lang, so nehme man sie mit in die
linke Hand, und indem alle vier Zügel so verkürzt sein
müssen, daß sie leise am Mundstück anstehen, sitzt er so

auf, wie beim zweispännigen Fahren angewiesen ist, regulirt schnell seinen Sitz und nimmt die Zügel des Riemen- und des Sattelpferdes (also die der vorn und hinten links gespannten Pferde) von unten herauf durch die linke Hand, zwischen den Mittel- und Zeigefinger durchlaufend, wobei jedoch der kleine Finger zwischen beiden Zügeln durchgesteckt wird, so daß der Zügel des Riemenpferdes oben seine Lage erhält, die beiden Zügel der Handpferde werden von oben nach unten durch Daumen und Zeigefinger genommen, auch so, daß der der Vorderen oben liegt. (Einem geübten Kutscher, der sich mit seinen Pferden ganz bekannt gemacht hat, will ich hier noch eine andere Zügelhaltung empfehlen; diese stützt sich indeß auf Behendigkeit und Geschicklichkeit, sowohl der linken als der rechten Hand, welche stets zur Unterstützung der Linken bereit sein muß: man nehme die Leinen der Stangenpferde übereinander, die des Handpferdes oben von vorn nach unten durch die linke Hand abwärts laufend und stecke zwischen beiden Zügeln den Mittelfinger durch, alsdann nehme man die Leinen der Vorderpferde zwischen Daumen und Zeigefinger, so daß der Zügel des vordern Handpferdes oben seine Lage hat, durch die Hand, auch abwärts laufend; diese Zügelhaltung gewährt dem Auge mehr Gefälligkeit als die erstere, erfordert aber einen routinirten Kutscher und ist schwieriger zu handhaben, als die erstere.) Die Peitsche wird wie beim zweispännigen Fahren genommen, nur so, daß hier der Schlag, der länger als der Zweispänner ist, mit in die Hand genommen wird; derselbe muß gerade [nicht um den Stock gewickelt] am Stock herunter hängen und durch den Zeige- und Mittelfinger durch die Hand

laufen; das Ende des Schlags wird gerade so noch einmal zurück genommen, um denselben vor dem Rade und Schmutz zu bewahren; die rechte Hand kommt nun vor die linke zu liegen und der Goldfinger muß zwischen den beiden Zügeln der Handpferde seinen Platz haben, um jeden Augenblick bei einer schnellen Wendung oder Parade die linke Hand unterstützen zu können.

Findet der Kutscher nun, daß die Vorderpferde durch die Peitsche gestraft oder angetrieben werden müssen, so muß er die Zügel von allen vier Pferden leise fühlend allein in der linken Hand behalten, damit im Moment der Strafe dieselben nicht prallen oder zu schnelle Rucke im Wagen verursachen; er wirft also um zu strafen den Peitschenschlag rechts von sich ab, schwingt die ganze Peitsche, um sie in Zug zu bringen, rechts um sich herum und muß dann den Hieb so durch die Schwebbe anbringen, daß man ein, auf beide Vorderpferde ganz nach Belieben auf den Rückgrath des Pferdes, dicht hinter den Kammedeckel der Sattelgeschirre von der rechten Hand zur linken trifft, hierzu gehört allerdings einige Uebung, da hierbei, sobald der Hieb nicht geschickt ausgeführt wird, beim Anziehen oder vielmehr Zurücknehmen der Peitsche die Stangenpferde sehr häufig an die Köpfe getroffen werden, was öfters wiederholt, die ruhigsten Pferde kopfscheu macht; ich rathe deshalb einen hierin weniger Geübten sich mit der Peitsche, wenn keine Pferde angespannt sind, auf den Bock zu setzen und sich auf diese Weise so lange zu üben, bis er dieselbe mit Behendigkeit zu führen gelernt hat.

d) Das vierspännig Fahren verlangt eine sehr

große Aufmerksamkeit, rasche Entschlossenheit, aber auch Besonnenheit, scharfes Augenmaß, vor allen aber Gewandtheit der Hände; diese Art zu fahren ist von allen die schwerste und ist ein Kutscher hierin gewandt, so wird ihm alles andere Fahren leicht werden.

Um den Kutscher erst genauer vertraut zu machen mit Zügel und Pferden, lasse man demselben zuerst viel gerade aus langsam im Schritt fahren und mache ihm hierbei folgende Griffe bekannt: angenommen, er will dem einen oder andern Pferde Luft geben, namentlich den Riemenpferde (vordern Sattelpferde), so nimmt er ohne große Umstände und Bewegung den Zügel desselben, anstatt daß jetzt die Zügel der Sattelpferde durch den kleinen Finger der linken Hand bloß getrennt sind, auch den Goldfinger dazu, so daß also nun kleiner- und Goldfinger zwischen den Zügeln der beiden Sattelpferde sich befinden, der hintere also unter den kleinen Finger durch die ganze Hand und der Zügel des Riemenpferdes zwischen Mittel- und Goldfinger seine Lage hat; ist hierdurch der Wille, wie nach jeder einzelnen Bewegung und Veränderung der Zügel, des Kutschers ausgeführt, so muß derselbe sofort die Zügelhaltung so schnell als thunlich in ihre Lage von Hause aus bringen; wollte man nun dem vordern Handpferde (Beipferde) Luft geben, so würde man weiter nichts nöthig haben, als den untern Zügel der Handpferde mit dem Zeigefinger der linken Hand allein fest zu halten, während der Daumen derselben Hand den Zügel des Beipferdes, so viel als nöthig ist, nach vorn rutschen ließ, eben so ist es auch mit dem Stangenhandpferde, würde man diesen Luft geben, so würde der Daumen den obern Zügel als dem des Bei-

pferdes fest halten, während der Zeigefinger dem untern, den des Stangenpferdes, vor rutschen ließ.

Wendungen, Volten, Achten u. s. w. sind die wahren Probirsteine eines guten Kutschers; je kleiner, kürzer und egaler dieselben ausgeführt werden, je mehr Geschicklichkeit und Kunst giebt derselbe damit zu erkennen; die Griffe der Zügel sind folgende: Es ist beim vierspännig Fahren vom Vock kunstgerecht nicht allein erlaubt, sondern der Sicherheit halber bedingt, sich beim Wendungen beider Hände zu bedienen; man nimmt nämlich bei diesen Wendungen die Zügel der beiden Handpferde in die rechte Hand, jedoch so, daß man in dem Augenblicke, wo man die Zügel mit der rechten Hand ergreift, gleich den Goldfinger zwischen beide steckt, hiernach hat man nun beide Zügel getrennt; durch das Greifen der Zügel stehen die Daumen und Zeigefinger beider Hände zur Disposition, um jenachdem die Wendung ausgeführt werden soll, die Zügel der Sattelpferde mit den Daumen und Zeigefinger der rechten Hand zu verkürzen und so im entgegengesetzten Falle; hierbei muß ich bemerken, daß das Verkürzen niemals vor der Hand, welche die Wendung andeutet, sondern hinter derselben geschehen muß, diese Griffe sind sehr einfach und leicht; ganz anders ist es mit den Changiren, namentlich wenn man Achte fahren will; hier muß der Uebergang, soll er fürs Auge schön aussehn, von einer Hand zur andern sehr schnell, dabei doch wachsend, ohne Rucken in den Zügeln hervorzubringen, wechseln und anziehen; es ist hierbei besonders darauf zu sehn, die Zügel, die bei dieser Lection sehr häufig zu kurz werden, so schnell als möglich in ihre vorige Lage zu brin-

gen und durch Antreiben desjenigen Stangenpferdes, nach welcher Seite die Wendung erfolgen soll, sich zu versichern, daß dieselbe geregelt ausgeführt wird und dieselbe nicht zu kurz geschähe, daß wohl gar die Räder am Wagenkasten oder Langbaum strichen und am Ende wohl Umwerfen des Wagens erfolgen könnte; hierbei muß ich wieder auf ein geschärftes Augenmaß des Kutschers aufmerksam machen. Ist nun der Kutscher in vorgeschriebener Art geübt, so muß er häufig Volten, Achten, zuerst auf ebenen, dann auf unebenen Wegen, nach vorgezeichneten Linien, abgesteckten Punkten durch Gräben, Löcher, zwischen Steinen und Erhöhungen fahren, hierdurch schärft er sein Augenmaß und lernt genau beurtheilen, welche Hülsen zu Ausführung derartigen Wendungen erforderlich sind und wie stark sie gegeben werden müssen. Hat der Kutscher um sich einzuüben eine Reitbahn, so wird er da, durch richtige Anweisungen, sein Ziel am ersten erreichen.

Bis jetzt ist alles im Schritt und langsam ausgeführt und es ist nun die Sache des Kutschers sich im Trabe zu üben dies alles so gut auszuführen, als im Schritt; alles übrige, z. B. Anfahren, still Halten u. s. w., geschieht hier ganz so wie beim zweispännigen Fahren.

§. 19.

Vom vierspännig Fahren vom Sattel.

(á la Postillon. Fig. 4.)

Vor alten Zeiten war diese Art zu Fahren sehr im Gange und nachdem, was ich von jener Zeit habe erfahren, bestand die größte Kunst bei dieser Fahrart, in dem längern Anspannen der Vorderpferde;

auch heute noch sieht man einzelne Postillion, deren Anspannung in keinem richtigen Verhältniß steht und der allein am meisten Schadentragende ist der Posthalter, denn je länger die Vorderpferde angespannt sind, um so mehr werden alle vier Pferde mitgenommen; indeß gebe ich zu, daß je längere Bespannung, desto mehr Geschicklichkeit erfordert das Fahren und je schöner fürs Auge; allein ein kunstgerechtes Fahren ist gar nicht oder doch nur in seltenen Fällen möglich; den Beweis dafür liefern meine spätern Anweisungen.

Das Einschirren der Pferde geschieht im Allgemeinen wie zuvor, nur mit dem Unterschiede, daß die Kreuzleinen der Stangenpferde ausgezogen, der Kammedeckel mit Rissen aus dem Geschirr des Sattelpferdes geschnallt wird; anstatt der Leinen oder Kreuzzügel wird der Zaum des Sattelpferdes mit Kandarenzügel, wie beim Reiten, versehen und der des Handpferdes mit einem Ausbindezügel auf der rechten Seite, auf der linken mit einem etwas langen Bundzügel. Bevor daher das Sattelpferd eingeschirrt wird, legt man den Sattel auf dasselbe, so daß er zwei Finger breit hinter das Schulterblatt zu liegen kommt, schnallt dann den Gurt fest zu und legt nun das Geschirr auf, schnalle das Schnallenstück des Schwanzriemen in die Strippe, welche hinten mitten am Sattel eingezogen ist, dann werden die Schnallenstücke, welche sonst an den Kammedeckel geschnallt waren, an die Strippen des Sattels, womit der Gurt festgeschnallt ist, eingeschnallt, der Steigbügel muß dabei außerhalb der Ziehblätter oder Stränge frei hängen und der inwendige Bügel ein auch zwei Löcher kürzer geschnallt sein, als der äußere, damit der Kut-

scher, wenn er gerufen wird oder sonst etwas passirt, sich leichter rechts umsehn kann; hierauf schirrt man das Handpferd ein, wie vorgeschrieben, nur muß auf der linken Seite an dem Geschirr des Handpferdes eine Hülse vom Kammedeckel nach unten zu eingebunden sein, um vorkommenden Falls den Stock der Peitsche hinein zu stecken.

Jetzt schreitet der Kutscher zum Anspannen; zuerst spannt er die Stangenpferde an, wie schon früher angegeben, nur so, daß der Wieder- oder Aufhalter des Sattelpferdes um ein Loch länger geschnallt sein muß, bindet den Handzügel des Handpferdes an den obern am Sattel befindlichen Henkel, oder an eine, oben am Sattel, eigends zu diesem Behuf angebrachten Schnalle, so kurz, daß wenn das Handpferd an Zügel tritt, der Kopf mit dem des Sattelpferdes parallel stehen muß; hiernach schnallt er zuerst die Kreuzleinen der Vorderpferde ein, am Enden zusammen und hängt diese über den Hals des Sattelpferdes auf den Sattelnopf, legt dann die Stränge, die vom Brustblatt angerechnet, niemals länger als 10 Fuß sein dürfen, an die Vorlegewaa-ge, sieht alles noch einmal genau nach, ob Zügel, Stränge, Aufhalter oder überhaupt nichts verdreht ist, geht auf die linke Seite des Sattelpferdes, in die Gegend zwischen Schulter und Satteltgurt, ergreift mit der linken Hand die Zügel des Sattelpferdes und steckt von vorn den Goldfinger zwischen beiden Zügeln durch, so daß der äußere zwischen kleinen- und Goldfinger, der innere zwischen Gold- und Mittelfinger zu liegen kommt und beide um letzten herum durch die Hand aufwärts laufen; hierauf nimmt er die Leinen der Riemenpferde durch

die ganze Hand von unten herauf, die des Handpferdes (Peisferdes) durch die ganze Hand von oben herunter, verkürzt diese Zügel, so daß er sie leise am Mundstück fühlt, legt die Hand fest auf den Hals des Sattelpferdes, nimmt mit der rechten Hand einen Schopf Haare von der Mähne des Sattelpferdes zwei Hände breit von dem Sattelknopfe, legt sie von unten herauf durch die ganze Hand, wickelt die Enden des Schopfes einmal um den Daumen der linken Hand, schließe dieselben fest zu und lege den Daumen fest auf den Zeigefinger, nehme dann mit der rechten Hand den linken Bügel und stecke den linken Fuß bis an den Ballen desselben in den Bügel, greife mit der rechten Hand auf die rechte hintere Seite des Sattels, und hebe sich so mittelst der linken Hand und des linken Fußes senkrecht am Pferde herauf; werfe den rechten Schenkel, indem der Daumen der rechten Hand seinen Ruhepunkt schnell an der rechten Seite des Sattelknopfs nimmt, über den Sattel und das Hintertheil des Pferdes und setze sich, jedoch ohne über und hinein zu fallen, sanft aber fest in den Sattel, erfasse mit den rechten Fuße eben so wie mit den linken den Bügel, nehme die Peitsche in die rechte Hand, aus der, in den Geschirr des Handpferdes angebrachten Hülse, so daß deren Spitze auf der linken Seite des Pferdes schräg über liegt; vorausgesetzt nun, es ist alles in bester Ordnung und der Ausbindezügel des Stangenhandpferdes ist so kurz eingeschnallt, daß er, so bald der Inwendige wirkt, der Auswendige auch mit wirken muß, so regelt der Kutscher seinen Sitz, indem er den Oberleib gerade und ungezwungen im Sattel erhält, die Schultern zurück nimmt und der ganze Körper auf

den drei Punkten (auf der Spalte und den beiden Gefäßknochen) ruht, er dreht die Lenden bis zum Knie ein wenig auswärts und fest an den Sattel, so daß dieselben den Schluß am Sattel bilden, die Unterschenkel hängen senkrecht am Pferde herunter und dürfen zu weiter nichts als beim Anfahren, Halten oder Wendungen gebraucht werden, die Hacken (Fersen) werden herunter gedrückt und etwas einwärts gezogen; die Steigbügel müssen so geschnallt sein, daß, wenn der Kutscher die Beine gerade am Satteltgurt herunter hängen läßt, die Fußspitzen so viel hebt als er kann und die Hacke herunter drückt, der Bügel gerade gegen den Fußballen paßt und wenn er sich dann auf den Ballen hebt, er seine aufgerichtete Faust zwischen die Spalte und den Sattel stellen kann; ist dies nicht möglich, so reitet er zu lang, ist mehr Raum vorhanden, als die Faust bedarf, so reitet er zu kurz und das Eine wie das Andere ist fehlerhaft; die Ellenbogen dürfen niemals vom Leibe gebracht werden, sondern der Oberarm des linken Armes muß senkrecht am Leibe herunter hängen und der Unterarm sich so biegen, daß die Faust mit der Zügelhaltung hier nicht, wie in der Reitkunst, gerade über den Sattelnopfe sondern eine halbe Hand breit vor diesen, indem sonst beim Wendungen der linke Oberarm gezwungen würde, öfters hinter den Körper des Kutschers zurück geschoben zu werden; dies darf niemals sein, denn, sind die Zügel zu lang, so hat er sie mit Unterstützung der rechten Hand zu verkürzen; auch der rechte Arm muß die vorgeschriebene Lage einnehmen und nur in einem Falle ist dem Kutscher erlaubt, den Ellenbogen des rechten Armes vom Leibe zu bringen, namentlich wenn er

Hülfsen oder Strafen mit der Peitsche zu geben hat. Sehr zu wünschen ist, daß der Kutscher, welcher mit 4 Pferden vom Sattel fahren soll, erst etwas reiten lerne.

Hat nun der Kutscher die Peitsche, Zügel und Sitz regulirt, so muß er, im Fall er genöthigt wird sich umzusehn, sich allemal rechts wenden und zwar so, daß der rechte Gesäßknochen und der linke Fußballen ziemlich die ganze Schwere des Körpers zu tragen haben; hierbei darf der Kutscher aber niemals die linke Hand aus seiner Lage bringen, denn das könnte sehr üble Folgen nach sich ziehn.

Das Anfahren geschieht, wie beim zweispännigen Fahren, durch Nachlassen der Zügel; sind die Pferde hierbei nicht empfindlich genug zu folgen, so ist dem Kutscher erlaubt mit der Zunge zu schnalzen, oder mit der Peitsche zu schwebben; zuerst fahre er gerade aus, messe hierbei genau die Distance zwischen Vorder- und Stangenpferde und Wagen; je schärfer er dies zu beurtheilen im Stande ist, je besser, sicherer und schöner wird er fahren. Alle anderen Regeln die ich in früheren Paragraphen vorgeschrieben, liegen auch hier zu Grunde. Während des Fahrens hat der Kutscher darauf zu sehen, daß die Riemenpferde stets am Mundstück stehen müssen, oder mit andern Worten, er muß durch die Leinen fühlen, daß er, falls er eine Bewegung mit der linken Hand macht, die Riemenpferde solche augenblicklich markiren; darum muß er auch die Leinen der Riemenpferde ein für allemal so halten, daß bei jedem Anzuge der linken Faust nach seinem Leibe zu, die Leinen der Riemenpferde zuerst wirken. Diese Hauptregel wird von sehr wenigen beobachtet und kann dadurch zu

gräßlichen Unglück führen. Stürzt z. B. im starken Trabe eins der Stangenpferde, wohl gar das Sattelpferd, so kann durch diese Unvorsicht Kutscher, Pferd und Passagier verunglücken; wir wollen indes diesen schlimmsten Fall nicht annehmen, sondern einen Anderen und zwar: hält der Kutscher die Riemenpferde nicht am Mundstück, so werden beim Pariren (still Halten) die Riemenpferde noch ziehn, während die Stangenpferde halten und er ist niemals im Stande den Punkt des Haltens genau abzumessen; dies nicht allein, auch die Stangenpferde können leiden und durch die übermäßige Kraftanstrengung leicht beschädigt, ja so gar zum Dienst unbrauchbar werden; bei Postkationen, namentlich bei sogenannten Fuhrwerken hoher und höchster Herrschaften, sieht man derartige Paraden, die oft schaudererregend und für die Herren Posthalter finanziel empfindlich sind. Hält also nun der Kutscher die Zügel oder Leinen der Riemenpferde in dem beschriebenen Maaße verkürzt, von dem er sich vor jeder Parade zu überzeugen hat, und soll er halten, so schiebt er senkrecht die linke Faust nach dem Leibe zu, drückt ohne zu stoßen beide Schenkel an den Gurt des Sattels und hält dem Stangenpferden dem Peitschenstock vor die Nase (über diese letztere Hülfe werde ich weiter unten sprechen); hierauf werden alle vier Pferde stehen; so wie dies geschehen, nimmt er die Hände in ihre Lage zurück und wacht das kein Pferd zurück oder vor trete. Hat der Kutscher dies im Schritt gerade aus gut ausgeführt, so fange er an Wendungen zu fahren im Schritt; will er links wenden, so geht der kleine Finger nach der rechten Hüfte; so wie die Riemenpferde die Wendung beginnen, muß er durch verstärk-

te Hülsen seiner Schenkel das Sattelpferd, indem er demselben etwas Luft durch Vorschieben der linken Faust zugleich mit giebt und das Handpferd durch Auflegen des Peitschenstocks auf seinen Rücken hinter den Kammedeckel, in eine verstärkte Gangart antreiben (indem der Lehrer niemals leiden muß, daß Riemen- und Stangenpferde bei Wendungen ihre eigenen Hufschläge machen), damit die Stangenpferde nicht eher die Wendung beginnen, bis sie den Punkt erreicht haben, wo die Riemenpferde die Wendung begonnen hatten. Dieser Lehrsatz wird von Manchem befristet werden, der sich nicht ganz genau in diese Fahrart hinein denkt und ich will von den vielen nur ein Beispiel hier namhaft machen, warum ich dies in der Praxis vorschreibe. Fast täglich sehen wir Extraposten Aspännig auf den Straßen in die Höfe hinein fahren, wo in der Regel die Hinterräder, zuweilen auch schon die Vorderräder an die Prellsteine stoßen; dies verursacht erstens den Passagieren empfindliche Stöße, zweitens Beschädigung des Wagens, und geschieht dies in einer stärkeren Gangart, so kann in Folge des Schlags mit der Stange, namentlich wenn die Riemenpferde gerade nicht zögen, Kutscher und Pferde stark beschädigt werden; hat der Kutscher hingegen meine Regeln befolgt, nämlich: hat er sich ein richtiges Augenmaaß zu verschaffen gewußt und hat er dann nach meiner Anweisung die Pferde gehandhabt, so kann dies niemals vorkommen; ein übler Umstand hierbei ist auch noch der, daß, wenn die Pferde diese Art der Wendung nicht gewohnt sind, sich der Kutscher viel Mühe geben muß sie hierzu zu bewegen; sind aber die Pferde ein für allemal hieran gewöhnt, so erzielt man nicht allein den Zweck,

sondern es sieht auch sehr schön aus und gewährt oder bekundet die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Kutschers.

Lezt gesagtes gilt auch beim rechts Wenden, nur mit dem Unterschiede, daß der Kutscher seine linke Faust etwas links schiebt, hierauf dieselbe schraubenartig nach dem Leibe zu dreht, wodurch sich die rechten Zügel und Leinen verkürzen und die Wendung bewirken, so bald vor der Wendung die Zügelhand gehörig nach vorbeschriebener Art geregelt war; sollten die Riemenpferde diesen Hülfsen nicht sofort folgen, so ist dem Kutscher erlaubt, durch Eingreifen des Daumens und Zeigefingers der rechten Hand in die Vorderleine des Weispferdes zu greifen und einen wachsenden Anzug zu machen, er muß sich aber so schnell und unbemerkbar bei dieser Hülfe benehmen, als nur möglich, damit den Stangenpferden die antreibenden Hülfsen zur rechten Zeit zu geben nicht versäumen, namentlich muß beim rechts Wenden das Stangenpferd scharf herangenommen werden; hat er diese Lection gut eingeübt, so fahre er ganze und halbe Volten und gehe dann zum Changiren über, jedoch alles erst im Schritt; er lasse sich niemals einfallen eine starke Gangart zu fahren, bevor er nicht die eben beschriebene Lection im Schritt zuehmlich fehlerfrei auszuführen im Stande ist.

Volte fahren greift die Stangenpferde mehr an und desto mehr muß man sich befließen, dies so schnell als möglich zu lernen. Die Hülfsen beim Volte fahren sind dieselben, wie bei den Wendungen, nur mit dem Unterschiede, daß bei der Volte rechts stets die Handpferde, namentlich das Stangenpferd, den Wagen in der Gewalt hat, damit der Kreis nicht

etwa eckig wird, den die Hüfe oder die Wagenräder beschreiben sollen, versteht sich von selbst, daß das Sattelpferd hierbei stets aufmerksam und unterstützt durch Schenkel und Zügel mitwirkend erhalten werden muß; ein Gleiches gilt bei der Bolte links, unterschieden nur dadurch, daß die Stangenpferde hier umgewechselt ihre Kräfte anzuwenden haben, übrigens gelten ganz dieselben Regeln wie beim bloßen Wendem.

Unter Changiren beim Fahren versteht man aus einer Wendung in die entgegengesetzte übergehen und zwar in Form eines Zirkels, wie ich dies auch schon in den Paragraph, vom Bock vierspännig zu fahren, beschrieben habe, nur ist es hier für den Kutscher etwas schwieriger, da er nicht allein die Pferde, sondern auch seinen Sitz zu beobachten hat; es ist also höchst nothwendig, bevor man zum Changiren übergeht, ganz sicher in den vorigen Lectionen zu sein; das Changiren muß durch Wendungen links und rechts auf einander folgen, so daß Hufschläge und Wagenspur zwei entgegen gesetzte Halb-Kreise bilden, je runder und kürzer dies der Kutscher (jedoch ohne Stocken des einen oder anderen Pferdes) bewirkt, je besser hat er fahren gelernt; hiernächst geht man zur Achte fahren über; dies geschieht auf dieselbe Weise, nur mit dem Unterschiede, daß, sobald der erste Halbkreis beschrieben wird, der zweite entgegengesetzte Kreis ganz beschrieben und beim Passiren der Wagenspur, da wo man dieselbe mit den Rädern des Wagens durchschneidet, wieder so gewendet wird, daß man den zuerst angefangenen Halbkreis nun ganz vollende; sind diese Lectionen gehörig geübt im Schritt, so fange man erst im kürzeren

und dann im stärkeren Trabe an und fahre nun in Feldwegen. Hier gelten abermals dieselben Vorschriften wie beim vom Bock fahren, nur muß man hier stets bedacht sein auf geraden Wege seine Stangenpferde zu schonen, indem diese weit mehr angestrengt werden müssen durch das alleinige Regieren des Wagens, z. B. Berg ab müssen die Stangenpferde in der Regel anstrengend halten und arbeiten, während die Riemenpferde leer Berg ab gehen müssen, hierbei muß ich nun auf die klein erscheinende, aber doch herrliche Dienste thurende Hülfe der Peitsche, in Bezug auf das Stangen-Handpferd erwähnen, indem diese, wenn sie der Kutscher den Pferden angewöhnt hat, ihm fast ganz gestattet alles mit der linken Hand zu fahren; sind nämlich, z. B. beim bergab fahren die Stangenpferde daran gewöhnt, so bald der Kutscher die Spitze des Peitschenstocks so weit herunter senkt, daß sie zwischen beiden Pferdeköpfen mehr nach dem Handpferde zu, kaum bemerkbar kreisartig gedreht wird, so werden beide, namentlich aber das Stangenhandpferd, scharf aufhalten und wenn es verlangt würde durch schärfer Drehen des Peitschenstocks wohl gar rechts neben die Spur springen und so den ganzen Wagen nach rechts halten; eben so ist es wenn er antreibende Hülfsen den Stangenpferde geben will, so annimirt er das Sattelpferd, wie früher gesagt, mit Schenkel verstärkt mit den Sporen, dem Stangenhandpferde legt er den Peitschenstock hinter den Kammeckel, und sollte für das alleinige Auflegen der Peitsche keine Folge geleistet werden, so gebe man einige kleine, jedoch so wenig als möglich bemerkbare Schläge, worauf das Pferd sogleich vorwärts und an die Stange eilen wird. Durch diese

richtig gegebene und zur rechten Zeit angewandte Hülfe hat der Kutscher niemals nöthig den Handzügel des Stangenpferdes mit der rechten Hand zu ergreifen und ist mithin immer zur Reserve der linken bereit. Hat der Kutscher ein Loch im Wege zu passiren, so lasse er den Wagen, ohne daß die Riemenpferde ziehn, die Räder desselben durch gleichzeitiges Verhalten der Stangenpferde, langsam hinein und mittelst scharfen Zugß der Riemenpferde wieder langsam heraus fahren. Bei diesem Fahren vom Sattel hat der Kutscher die allergrößte Aufmerksamkeit auf Pferde und Weg zu verwenden, indem er hier nicht ruhig auf den Bock sitzt, sondern vielleicht in der rohesten Bewegung von einem schweren Wagenpferde fortgebracht wird, er muß nicht allein Festigkeit im Reiten und Geschicklichkeit im Fahren zugleich besitzen, sondern er muß auch, da er die Bewegungen des Fuhrwesens nicht unter sich fühlt, wie der Kutscher auf den Bock, auf dasselbe acht haben, um danach die Sicherheit des Fortkommens beurtheilen zu können; hierzu kommt noch die Wagenstange beständig an das innere Bein, weshalb auch der Kutscher mit 4 vom Sattel mit Courierstiefeln oder in Leder genähten, sogenannten Stangenschielen, versehen sein muß, um Schläge und Reibungen der Stange nicht so hart zu empfinden; aus allen diesen geht hervor, daß diese Art des Fahrens die schwierigste ist; sie verlangt die meiste Stärke, Gesundheit, die größte Gewandtheit, Umsicht, Entschlossenheit und Benutzung des Terrains, dagegen gewährt sie hinsichtlich des Durchgehens der Pferde den Fahren den mehr Sicherheit. Wir schreiten nun zu:

§. 20.

Vierspänniges Fahren vom Vock mit einem Vorreiter.

Dieses Fahren ist als ein bloßes Fahren mit 2 Pferden und Kreuzleinen zu betrachten, während die Beschäftigung des Vorreiters als ein bloßes Reiten mit einem Handpferde anzusehen ist; die Stangenpferde sind hierbei so gespannt, wie ich beim zweispännigen Fahren erwähnt und die Riemenpferde sind so geschirrt, gesattelt und angespannt wie die Stangenpferde beim vierspännigen Fahren vom Sattel, nur mit dem einzigen Unterschiede, daß die Stränge der Riemenpferde um einen Fuß länger sein müssen; denn sind die Stränge der Riemenpferde zu kurz, so gehört bei Wendungen um Ecken sehr große Vorsicht dazu um diese gut und geregelt zu passieren, indem der Spielraum des Vorreiters von ziehen und nicht ziehen lassen der Riemenpferde zu klein und mithin um desto genauer in Acht genommen werden muß. Die Regeln und Vorschriften bleiben dieselben wie bei den vorigen Paragraphen, nur ist hier zu bemerken, daß Kutscher und Vorreiter einerlei Willen haben und fortwährend durch Zeichen, sei es durch Mienen, Schnalzen mit der Zunge, Pfeifen, oder Winken mit der Peitsche correspondiren müssen, niemals aber sich laut unterhalten dürfen, daher denn der Vorreiter sich stets rechts umzusehn hat, es muß mithin sein rechter Steigbügel 2 Löcher kürzer geschnallt sein, als der linke; bei allen diesen Fahren ist der Führer der Stangenpferde ein für allemal der Dirigent des Fuhrwesens und ertheilt als solcher den Vorreitern die Befehle; es ist dies auch schon darum um so leichter, weil man in der Regel zum Kutscher

einen älteren verständigeren Menschen nimmt und zum Vorreiter einen jüngeren. Am geregeltsten dürfte das Fuhrwerk erscheinen, wenn der Vorreiter in dem Kutscher seinen Lehrer erblicken muß und Hülsen und Strafen nur von ihm lernt.

Die Stangenpferde, die hier vom Kutscher regirt werden, haben auch hier die Wendung hauptsächlich zu besorgen, und der Vorreiter führt aufmerksam hierbei seine Pferde, indem er mit wendet, so, als sähe es aus, als hinge das Wohl des Wagens allein von ihm ab. Ist ein Loch zu passiren, so sind ebenfalls nur die Stangenpferde thätig, wenn es dagegen wieder aus dem Loche geht, so sind die Nienpferde, welche dann gewöhnlich schon auf festen Boden stehn, doppelt thätig; der Vorreiter ist daher nicht mit einer langen Peitsche versehen, sondern führt statt dessen ein kleines Reitpeitschden; alles andere Wissenswerthe ist in den früheren Paragraphen erwähnt und ich komme nun zu:

§. 21.

Vom vierspännigen Fahren, wo Kutscher und Vorreiter reitet.

(Englisches Gespann á la jokel.)

Bei dieser Bespannung sind die Pferde in der Regel, wenn einmal alles ächt englisch sein soll, mit Kummten beschirrt, ganz so wie im vorigen §. angespannt, nur daß das Stangenpferd nicht mit Kreuzleinen versehen und ganz so gespannt wie die Stangenpferde beim vierspännigen Fahren vom Sattel sein müssen; hier sitzt der regirende Kutscher auf dem Sattelpferde und der Vorreiter hat denselben Dienst wie im vorigen Paragraphen; der einzige Un-

terschied dieses Fuhrwesens von dem unsrigen besteht nur darin, daß der Kutscher reitet und daß die Stränge der Spitzpferde nicht unmittelbar an eine, vorn an die Stange gehängte Vorwaage geschleift sind; diese letzten kennt man bei englischen Paradenfuhrwerk gar nicht; Stränge der Spitzpferde gehen hier, durch die hinter den Kummten der Stangenpferde beim Anfange der Dehse des Ziehblattes angebrachten Strangträger und werden mittelst des, an den Enden der Stränge eingenähten Karabinerhakens, in die an den Strangschnallen der Stangenpferde angehängten Langglieder eingehängt. Alles übrige ist in früheren Paragraphen gesagt.

§. 22.

Vom sechs-spännigen Fahren vom Sattel oder vom Bock mit einem Vorreiter. Fig. 5.

Bevor irgend Jemand daran denken kann sechs-spännig geschickt fahren zu wollen, muß der Kutscher sowohl als der Vorreiter alle früheren Lectionen gut begriffen und gelernt haben; ich setze also voraus, beide sind in den vorhergehenden Paragraphen geübt. Die Anspannung ist wie früher, mit dem alleinigen Unterschiede, daß die Stränge der Spitzpferde durch an Kummten oder Sielen angebrachten (sogenannten Käufer Fig. 5. f.) Schnallenstücke der Mittelpferde gezogen und in die Dehfen der Strangschnalle Fig. 5. g. mittelst Karabinerhakens eingehakt, und es müssen die Stränge aller 6 Pferde so lang geschnallt sein, daß die Spitzpferde nicht weiter von den Mittelpferden, als diese von den Stangenpferden entfernt sind. Der Vorreiter nimmt hierbei die Zügel des Handspitzpferdes mit in die linke Hand,

zwischen den Daumen und Zeigefinger, jedoch über dem des Sattelpferdes, durch die Hand abwärts laufend; alles übrige wie beim vierspännigen Fahren vom Sattel. Ein gewandter und leichter Sitz des Vorreiters, eine immerwährende Aufmerksamkeit für Kutscher, Pferde und Weg sind beim Vorreiter unerläßlich; er muß deshalb immer auf den rechten Gesäßknochen sitzen und so zu sagen mit den rechten Auge nach hinten, mit den linken, wenn dies möglich wäre, auf den Weg sehn; der Kutscher hingegen muß Pferde und Vorreiter stets aufmerksam beobachten und deshalb so viel Gewandtheit in seinen Zügelgriffen besitzen, diese auszuführen, ohne danach hinzusehn; er muß ferner bei jeder vorzunehmenden Wendung den Vorreiter Zeit genug lassen, die Wendung vollbringen zu können; er muß deshalb vor Beginn der Wendung seine vier Pferde in die Zügel sammeln (vereinigen), damit jene den hierauf zu gebenden Hülsen präcise, ohne rucken und stoßen Folge leisten, diese Vorsichten sind ebenfalls beim Schangiren anzuwenden, nur dürfen hierbei, während der scharfen Wendung, die Spitzpferde gar nicht ziehn; das übrige Fahren mit Sechsen gleicht ganz den mit Vieren, nur ändert sich dies, wenn durch einen Graben oder ein Schmutzloch gefahren werden soll; beim ersten verhält der Vorreiter seine Pferde so lange, bis die Köpfe der Mittelpferde dicht an die Kruppe der Spitzpferde gekommen sind, geht dann mit seinen Pferden langsam hinein, wobei er den Pferden mit guten Worten zuredet, und reitet ebenso wieder heraus, der Kutscher läßt gesammelt und vereinigt Mittel- und Stangenpferde folgen, den Wagen mit Vorder- und Hinterrädern ebenfalls

langsam einsetzen, in diesem Augenblick jedoch muß der Vorreiter seine Pferde wachsend ziehn lassen, wobei die Mittelpferde gleich mit wirken müssen, geschieht die Beobachtung dieser Regel nicht, so kann ein weniger aufmerksames Fahren zu vielem Nachtheil, ja sogar Unglück führen und ich komme darauf zurück, daß Kutscher und Vorreiter stets im Einverständniß wirken müssen, um ein Fuhrwesen dieser Art schön aussehend zu machen und kunstgerecht zu fahren. Uebrigens gelten beim Fahren mit sechs Pferden alle in früheren Paragraphen gegebenen Anweisungen.

§. 23.

Vom Einspännigen Fahren.

Es giebt viel Freunde der Pferde die sich oft einen Einspanner halten, auch fahren können, d. h. so, wie es ihnen so zu sagen die eigne Vernunft eingab, ohne sich weiter zu kümmern, ist dein Pferd richtig eingespannt und wie sieht dein Fahren und dein Fuhrwerk aus? Es giebt ferner auch Handlungsreisende, die in früheren Jahren vielleicht dann und wann entweder mit dem Pferde ihres Prinzipals, oder mit einem alten Philister gefahren haben und glauben nun hiermit ist alles abgethan; es vergeht hier fast keine Woche, wo ich nicht dergleichen bemerke. Sie fahren in der Welt herum, ohne oft daran zu denken, ob ihre Fahrart die gehörige Sicherheit gewährt, ob ihre Bewegungen, die sie mit Zügel und Peitsche vornehmen, anständig und mit einer gewissen Gewandtheit ausgeführt werden oder nicht; dies zu beurtheilen fällt selbst auch den Laien nicht schwer und um so mehr halte ich mich verpflichtet hiermit folgende Anweisungen zu geben:

Fig. 1. zeigt ein aufgeschirrtes und angespanntes Pferd, und indem ich auf das Einschirren und Anspannen der Pferde in den früheren Paragraphen zurückweise, bitte ich jeden meiner Leser sich diese Figur genau zu betrachten und dann an ihren eigenen Geschirr zu prüfen, ob ihr Pferd so angespannt ist oder nicht. Ich habe hier abermals ein Sielengeschirr gewählt, werde jedoch weiter unten, da es in unserer Gegend viel Kummte giebt, auch von dieser Anspannung reden.

Als Hauptregel gilt hier, wie bei allen Bewegungen von Lasten, die Kraft der Last so nahe wie nur möglich zu bringen, d. h. hier das Pferd so kurz als möglich anzuspannen; hierbei muß man allerdings die Construction des Wagens mit in Obacht nehmen, denn je niedriger das Gestelle des Wagens gebaut ist, um so weniger ist ein ganz kurzes Anspannen möglich, weil, geschähe es dennoch, das Pferd sich beim Ziehn an die Gabel stoßen würde und beim Aufhalten des Wagens, vermöge jener Stöße wohl gar am Ende durchginge. Ist das Pferd in die Gabel geschoben und das aufgelegte Geschirr, so wie dies die Figur zeigt, gearbeitet, wobei die Aufhalter niemals mittelst auf des Brustblattes genähter Ringe, da wo die Halsriemen befestigt sind, eingeschnallt werden dürfen. Dies ist in dreifacher Hinsicht unpraktisch, einmal weil es den Zweck des Parirens nicht entspricht, weil die Pferde sehr leicht oben auf dem Halse durch den Halsriemen, welcher die Gabel zu tragen hat, aufgeschauert und weil es dem Pferde beim Gehen in seinen Bewegungen hinderlich ist, indem dann die Gabel nicht so kurz, wie auf der Fig. 1., sein kann, son-

Wahrkunst.

dem beinah 1 Fuß 3 Zoll länger sein muß; soll nun das Pferd wenden, so stoßt sich dasselbe an die vorderen Enden der Gabel (namentlich bei unebenen Wegen); um recht accurat und regelrecht zu fahren, so spanne man das Pferd so an, daß es, wenn die Stränge angezogen sind, angenommen das Gestelle des Wagens stünde mit dem Sprunggelenk parallel, $1\frac{1}{2}$ Fuß von der äußersten Gabelschwinge entfernt, je höher nun das Gestelle im Verhältniß zum Pferde steht, je kürzer kann man dasselbe spannen; die Aufhalterriemen schnalle man so kurz, daß, wenn das Pferd im Zuge steht, dieselben spielend, aber ja nicht zu lang mit wirken, wie dies auch auf der Figur ganz deutlich bemerkbar ist. Fig. 1. 8.

Ist das Pferd mit einem Kumm versehen, so rathe ich bei einem Einspanner, dasselbe mit Kammdackel und Kammkissen versehen zu lassen, um so mehr, da man voraus setzen kann, daß diejenigen, welche mit Kumm fahren, schlechtere Wege zu passiren haben, die ohnehin die Pferde schon ermüden und des Menschen Pflicht erfordert es auch, diesen edlen Thieren die Last so erträglich und bequem zu machen, als nur möglich; ferner, damit die Aufhalter nicht in die Kummtringe, welche vor dem Ziehblatte angebracht sind, sondern in die Strangschnallen eingeschleift werden können; das Hinterzeug muß so anliegen, wie ich es in dem Paragraphen des Einschirrens vorgeschrieben habe.

Was ich schon früher vom Fahren überhaupt gesagt, dient auch hier zur Norm; ich will deshalb das Fahren mit der linken Hand besonders zuerst hervorheben und meine Anweisungen besonders hierauf gründen; die Zügel werden hier ganz so geführt,

wie mit zwei Pferden; der linke Zügel geht durch die ganze linke Hand aufwärts und zwischen Mittel- und Zeigefinger durch, der rechte Zügel läuft durch die linke Hand zwischen Daumen und Zeigefinger abwärts, jedoch muß seine Lage über den des linken sein, die rechte Hand muß vor der linken ihre Lage haben und die Peitsche gerade so gehalten werden, wie mit 2 oder 4 Pferden, sie muß zur Unterstützung der linken Hand stets bereit sein und so niedrig gehalten werden als nur möglich; in der Regel werden bei diesen Fahren die Peitschen hoch gehalten; dies ist jedoch ganz zwecklos und daher falsch; übrigens sieht es auch aus, als wenn der Fahrende nicht wüßte, zu welchem Behuf er sie führte. Der Fahrende hat ferner darauf zu sehn, daß er, im Fall er mit noch Jemanden auf einen Sitz sitzen müßte, allemal den rechten Platz einnimmt, es muß dies deshalb geschehen, weil der Führer in der rechten Hand die Peitsche führt, mithin wenn er links säße, würde er seinen Nebenmann, sobald er die Peitsche brauchen wollte, erstlich incomodiren, zweitens aber würde dies ihm, da er den rechten Arm nicht frei bewegen kann, selbst hindern; drittens aber kann dies, wenn sein Nebenmann links sitzt, gar nicht incomodiren, indem beim linken Arm der Oberarm stets vom Führer ruhig am Leibe liegen bleiben muß und nur dem Unterarm und Faustgelenk sind sichtbare Bewegungen erlaubt.

Der Führer fährt angenommen auf geraden Wege, hätte die Zügel auf vorbeschriebene Weise in der linken Hand und wollte rechts ausbiegen, bei gut eingefahrenen und nicht hartmäuligen Pferden ist dies allein durch ein wachsend schraubenartiges Drehen

des Faustgelenks, so daß die Nägel der linken Hand nach unten und der Daumen nach dem Leibe zu näher kommt, zu bewirken; bei hartmäuligen Pferden hingegen ist dem Führer erlaubt, mit der rechten Hand, welche vor der linken ihren Platz eingenommen, in der Art der linken zu Hülfe zu kommen, daß sie den rechten Zügel zwischen den kleinen- und Goldfinger, also kurz vor der linken Hand ergreift und wachsende Anzüge nach seinem Leibe zu so lange bewirkt, bis das Pferd dieser Hülfe folgt; sollte es hierauf, wie viele Pferde thun, bloß den Kopf und Hals rechts nehmen, so gebe der Führer dem Pferde eine starke Hülfe mit der Peitsche auf der linken Seite; hierauf wird das Pferd gleich gehorsam sein. Beim Wenden links dreht der Führer die linke Faust so, daß der kleine Finger die Richtung nach der rechten Hüfte nimmt, schraubenartig und wachsend; die meisten Pferde, auch hartmäulige, folgen dieser Hülfe auf der Stelle und Sachverständige wollen behaupten: alle Pferde führten lieber Bewegungen links aus, als rechts, weil die Natur bestimmt habe, daß alle Fohlen im Mutterleibe links ihre Lage hätten, in wiefern dies gegründet sei oder nicht, mag ich nicht beurtheilen, jedoch behaupten, daß fast alle Pferde, mit gewiß wenigen Ausnahmen, sich lieber links führen lassen, als rechts; sollte jedoch diese Hülfe nicht wirksam genug sein, so nehme der Führer hier den linken Zügel, welcher zwischen den Zeige- und Mittelfinger vor der linken Hand herunter hängt, vor diese, zwischen den Daumen, Zeige- und Mittelfinger der rechten Hand und verkürze mittelst Durchziehens so den linken Zügel; sollte hierbei ja

das Pferd nur Hals und Kopf links hergeben, so gebe der Führer dem Pferde eine starke Hülfe mit der Peitsche auf der rechten Seite; der Führer muß sich besonders mit diesen Griffen bekannt machen und so einüben, daß er, ohne danach zu sehen, dieselben auszuführen im Stande ist; er muß sie so behändig ausführen, als sähe es aus, Pferd und Führer hätten einen Willen; er muß ferner bei jeder Wendung den äußeren Zügel leise anstehen und mitwirken lassen, sonst ist ein accurates Fahren unmöglich. Alle Hülfsen mit der Zügelhand darf der Führer niemals ruck- oder stoßweise geben. Alles übrige bleibt sich mit dem zweispännigen Fahren gleich und ich verweise hierdurch auf diesem §. hin, nur muß bei Feldwegen die Aufmerksamkeit des Führers im höchsten Grade angestrengt werden, einmal, um dem Pferde die möglichste Bequemlichkeit in seinem Gange zu verschaffen, zweitens ihm die Last so leicht zu machen, als nur möglich; die Geschicklichkeit und eine strenge, regelrechte Anspannung sprechen hierbei ausnehmend mit. Hier in unserer Gegend fährt man fast alle Einspänner mit einer Gabelstange (Scheere), in Folge dessen das Pferd stets, um in der Spur zu bleiben, seinen Gang in der Mitte desselben hat, oder vielmehr nehmen muß; sehr häufig indeß sind die Wege durch Halbspur (Schrödeln) fahren so durchschnitten, daß das Einspännig ange-spannte Pferd in der Mitte der Spur nicht laufen kann, sondern bald rechts bald links vom Gleise läuft, oder gar springt; kann man nun nicht links oder rechts seitwärts fahren, so wird das kräftigste Pferd durch diese Anstrengung so matt, bisweilen

auch ganz ruiniert; diesem kann die Geschicklichkeit des Führers, vor allem aber die richtige Anspannung sehr gut vorbeugen und zwar dadurch, daß der Führer das Pferd ruhig und geregelt auf einem Hufschlage, je nachdem, welcher der Beste scheint, links oder rechts gehen läßt; ist hiernach die Anspannung richtig, so werden die Räder des Wagens ein eigenes Gleise (sogenannte Dreischlagspurige) bilden, das Pferd wird hiernach bequem gehen und der Zweck des Führers ist erreicht. Zuletzt nun verweise ich auf die Regeln im Bezug auf Wartung und Pflege im Stalle und an fremden Orten und kann zu der Beschaffenheit der verschiedenen beim Fahren nöthig habenden Peitschen übergehen.

§. 24.

Von den verschiedenen Peitschen, beim ein-, zwei-, vier- und sechsspännigen Fahren.

Zu allen diesem Fahren sind vier Peitschen von verschiedenen Dimensionen nöthig und eine kleine Reitpeitsche. Der Führer muß zum ein- und zweispännigen Fahren, eine zum vier- und sechsspännigen Fahren vom Sattel, eine zum vierspännigen Fahren vom Bock, eine Reitpeitsche zum Vorreiten und die vierte eine in Reserve. Der Stock einer ein- und zweispännigen Peitsche muß mindestens $3\frac{1}{2}$ Fuß lang sein, der Schlag an derselben darf nicht über $3\frac{1}{2}$ Fuß lang sein, der Stock der vierspännigen Peitsche vom Sattel und vom Bock muß 4 Fuß lang, der Schlag der vom Sattel 8 Fuß, der vom Bock 12 — 13 Fuß lang sein, mit letztem wird auch sechsspännig gefahren; länger dürfen die Stöcke niemals sein,

indem je länger der Stock, je schwerer die Peitsche zu regieren ist, da der eigentliche Schwung den der Schlag erhalten soll, alsdann im Stock sitzen bleibt und man sich im Folge dessen sehr leicht in's Gesicht hauen kann.

Im Allgemeinen glauben die meisten Herrn und Kutscher eine Fahrpeitsche entspräche dann am ersten dem Zwecke, wenn der Stock derselben gleich von unten, d. h. von der Faust an, recht biegsam ist, dies ist ganz unrichtig. Der Stock muß wenigstens $1\frac{1}{2}$ Fuß von unten herauf ganz steif, ohne biegsam zu sein, von da allmählig biegsam werden; denn wie schon früher gesagt, je biegsamer ein Peitschenstock von unten ist, desto mehr Kraft erfordert derselbe beim Gebrauch, sehr selten ist jedoch mit demselben ein kräftiger Hieb zu geben, der Schwung verliert sich im Schlage mehr und bleibt in dem so sehr gebogenen Stocke sitzen.

§. 25.

Von der Reinigung der Geschirre und Behandlung des Verdeckleders am Wagen.

Bei der Reinigung der Lederzeuge kann der Kutscher seinem Herrn große finanzielle Vortheile stiften, wenn er das Lederzeug sorgfältig reinigt, putzt und dafür sorgt, daß es nicht feucht sondern ganz trocken hängt. Hat er die Geschirre von den Pferden abgenommen, so wollen wir die schlimmsten Fälle annehmen, nämlich es wäre bei großen Schmutz und scharf gefahren, so daß sie auf der äußeren Seite stark bespritzt, auf der innern viel mit Pferdebeschweiß bedeckt wären, dann nehme er einen nassen Schwamm

und reinige zuerst die innern Seiten der Geschirre vom Schweife, alsdann die äußeren vom Schmutz, hänge sie hiernach an die Luft und lasse sie so lange trocknen, bis sie wohl trocken geworden sind und schwärze und schmiere sie nach folgenden Recept; auf ganz gleiche Weise behandle man auch das Berdeck:

Auf eine große Rußbütte von circa 5 sgr. wird $\frac{1}{2}$ Ort. Kornbrandtwein geschüttet und so lange umgerührt, bis beides vereinigt oder der Ruß gedämpft ist. Zuvor wird eine Kanne fließend Wasser mit 2 Löffel Stärke gekocht und diese Masse kochend auf den aufgelösten Ruß geschüttet und fleißig umgerührt. Diese Masse wird alsdann mit Eisenschwärze verdünnt. Um Letztere zu gewinnen, sind alte Eisenstücke in ein kleines Gefäß zu legen, Bier aufzuschütten und dies sodann mehrere Wochen stehen zu lassen; denn je länger dies geschieht, um so besser wird die Schwärze.

Eine zweite Schwärze gewinnt man durch Blauholz in Flußwasser gekocht, und nachher mit Eisenschwärze versetzt.

Um ein Lederverdeck gut zu conserviren, ist es nöthig, dies jährlich 3 bis 4 mal zu schwärzen und zu schmieren und geschieht dies bei warmen Wetter am besten. Bevor das Berdeck behandelt wird ist es erforderlich, selbiges rein abzubürsten, und hat dasselbe Schmutzflecke, oder treten fettglänzende Stellen aus demselben hervor, so sind diese mit einem stumpfen Messer abzuschaben, was aber auch besonders geschehen muß, wenn das Leder sehr beschmutzt oder bestaubt ist und ist in diesem Falle das Abwaschen mit scharfer Siedelauge, Lauge von Holzasche, oder Pott-

asche nöthig. Ist dies geschehen, so wird das Verdeck einigemal mit Schwärze mittelst einer Bürste oder eines Tuchlappens überstrichen und sobald dies trocken, mit einer reinen Bürste übergangen und alsdann mit reinen Fischthran einigemal dünn überwischt. Das Schwärzen und Schmieren ist jedoch bei einen neuen Wagen im ersten Jahre nicht nöthig. Ist in erwähnter Zeit der Wagen durch den Gebrauch sehr beschmutzt, so ist das Schwärzen allein ausreichend.

II. Abschnitt.

§. 1.

Von der Behandlung im Allgemeinen rohe Pferde einzufahren.

Beim Einfahren junger Pferde hängt sehr viel, ja ich kann sagen Alles, von der richtigen Beurtheilung der verschiedenen Temperamente der anzuspannenden Pferde ab, denn derjenige, wer sich mit dem Einfahren einläßt, muß hiernach Zäumung, Anspannung und vor allen die richtige Behandlung abmessen; er muß ferner alle Vorsicht gebrauchen, über seine Handlungen besonnen nachzudenken, daß er den Pferden und sich keinen Schaden zufüge und muß sich zur Pflicht machen, ein rohes oder junges Pferd nur dann erst zu strafen, wenn sich deutlich durch das Benehmen desselben herausstellt, das es eine Unart begeht; von einem hierin weniger geübten Manne ist dies freilich schwer zu unterscheiden, ob das Pferd die Unart absichtlich oder aus Aengstlichkeit begeht, fast in der Regel geschieht dies aus der Letzteren, weshalb ich nochmals vor unzeitigen Strafen warne.

Das Einfahren zweier Pferde betrachtet man fast überall ganz gleichgültig, ohne einen besonderen Werth auf das Geschäft zu legen, obwohl dasselbe von größter Wichtigkeit ist.

Angenommen, wir haben ein paar junge und

ganz rohe aber Racepferde vor uns, welche uns übergeben wären, vollständig einzufahren d. h. sie so einzufahren, das neben einem anständigen Aussehen, sie gehorsam für alle zu gebenden Hülfen sind, wobei stets auf das Möglichste Hinter- wie Vordertheil der Pferde im Gleichgewicht erhalten werden muß. Letzteres wird manchen meiner Leser als unnütz erscheinen, ist aber für Pferde und Führer von der größten Wichtigkeit; für erstere deshalb, weil das Pferd durch gleichmäßige Kraftanwendung besser sich conservirt, indem hierbei nicht ein Theil des Pferdes mehr zu leiden hat als der andere, für letzten deshalb, weil er, wenn Pferde im Gleichgewicht stehn, viel mehr im Stande ist, die Pferde präciser gebogene Lectiōnen ausführen zu lassen. Zuerst suche man sich Zutrauen der Pferde im Stalle durch Rascheliren zu verschaffen, streichle sie fleißig und wenn Niemand da ist, der etwas reiten kann, was vor dem Anspannen das aller zweckmäßigste ist, lege man ihnen den ersten Tag eine Wassertrense auf, welche mit einem dicken Gebiß, an welchem zwei lange, offene Zügel und unter der Kinne mit einem eingenähten Riemen, aus einem Gebißringe zum andern, versehen sein muß, welcher letztere so lang sein muß, daß man bequem zwischen der Kinne des Pferdes und des Riemens eine ganze Hand durchstecken kann, hierauf lege man dem Pferde einen breiten, auf beiden Seiten mit aufgenähten Ringen, oder besser Schnallen mit Rollen, versehenen Gurt um den Leib, nehme eine Longe, schnalle sie in den Kinnriemen, führe so das eine Pferd in eine Reitbahn, in Ermangelung derselben auf einen freien Platz, binde oder schnalle jetzt die Trensenzügel am ersten Tage ganz leise an-

stehend, in die auf dem Gurt befindlichen Ringe oder Schnallen (welche ungefähr 8 Zoll nach unten vom Rückgrath des Pferdes zu beiden Seiten angenäht sein müssen) ganz egal lang und führe nun unter immerwährendem Zureden das Pferd eine große Volte, nach und nach entferne man sich immer weiter vom Pferde, indem man dasselbe mit der Longe um sich herum leitet und treibe es nöthigenfalls, wenn es nicht fleißig genug ginge, durch umschwingen einer Peitsche (die ohngefähr die Dimensionen einer vierspännigen haben muß), jedoch ohne ungestüm zu sein, an; zuerst im Schritt, dann im verkürzten und zuletzt im stärkeren Trabe, halte dann mittelst der Longe das Pferd an durch leises Anziehen (nicht rucken) und führe es auf die andere Hand herum, vollbringe hier wieder das Vorige, aber mit der allergrößten Ruhe, führe es dann, nachdem es kalt, wenn es vielleicht warm geworden war, behutsam in dem Stall und lege, aber ja behutsam, ein Geschirr auf dasselbe, mit welchen es einige Stunden stehn muß, um sich an dasselbe zu gewöhnen; nach dieser Zeit nehme man das Geschirr behutsam ab und fahre mit dieser Procetur Nachmittags noch einmal fort; gut ist es wenn derjenige, welcher sich dem Geschäft des Einfahrens unterzieht, reiten gelernt hat, indem ein junges rohes Pferd noch viel eher zum ziehen gebracht werden kann, wenn es zuvor etwas geritten ist, namentlich muß ein solcher Reiter darauf bedacht sein, das Hintertheil des Pferdes gut mitzunehmen, das Pferd fleißig in Ganaschen abbiegen; letzteres ist die beste Lection das Pferd zum Gehorsam zu bewegen; weiter gehört hier vom Reiten nichts her und ich komme darauf zurück, daß, nachdem man

einige Tage mit Longiren angehalten hat, die Pferde mit dem Sielengeschirr an der Longe laufen zu lassen, damit sie sich an die Geschirrlage gewöhnen; während dieser Zeit und zwar nachdem sie jedesmal ihr Futter verzehrt haben, rathe ich die Pferde mit Trensen in ihrem Stande aufzuzäumen und sie eine halbe Stunde um die andere auf die eine und andere Seite so scharf auszubinden, daß sie gezwungen sind, die Nase mehr nach der schärfer ausgebundnen Seite hinzunehmen, es befördert dies mehr Biegung im Ganaschen und im Folge dessen mehr Gehorsam, gleichzeitig ist es gut, wenn man bei der Procetur einen Zaum auflegt, an welchem Aufsetzzeug und Scheuleder mit angebracht sind; ersteres muß indeß sehr behutsam und wachsend gebraucht werden, um das junge Thier nicht zu sehr anzustrengen; sollte bei dem Aufsetzen das Pferd den Kopf nach vorwärts strecken, so ist es nöthig, daß man ein paar Zügel in die Trense schnallt, mittelst welchen man je nach Erforderniß den vorwärts gesteckten Kopf durch die auf den Gurt befindlichen Ringe herbei ziehn kann, ich empfehle jedoch auch bei dieser Handlung die größtmögliche Behutsamkeit.

§. 2.

Sicherheiten und Vorkehrungen an den Pferden und Wagen beim Einfahren.

Bevor wir zum wirklichen Anspannen der jungen Pferde kommen, ist es nöthig, daß man ein recht ruhiges, älteres, schon eingefahrenes Pferd dabei und zwar zur Linken spanne, das junge rechts, wobei ich zugleich bemerke, daß man einem solchen jungen Pferde die Trense auflege, die wir früher

zum Longiren gebraucht hatten, passe dann recht genau nach meiner, im ersten Abschnitte gegebenen Anweisung das Sielengeschirr auf, führe dann beide Pferde, alt und jung, aus dem Stalle und lasse sie, nachdem sie beide zusammengestellt und mit den Kreuzzügeln zusammengeschnallt sind, ruhig einigemal auf und abgehen; hierbei bemerke ich noch, daß zur Vorsicht immer ein besonnener Stalldiener neben den jungen Pferde, die in die Trense eingeschnallte Longe tragend, hergehen muß, um, wenn das junge Pferd ja zu rüde Sprünge und Sätze machte, dem Führer thätig unterstützen könne.

Der Wagen, mit welchem das Einfahren bewirkt werden soll, muß nicht zu schwer, und wenn es sein kann, ganz unter sich in's Gelenk gehn. Zur größeren Sicherheit des guten Gelingens ist folgende Anweisung Hauptersforderniß. Beim Anfahren mit jungen Pferden beengt in der Regel das Sielenblatt des Pferdes Brust als etwas ungewohntes, das junge Thier sucht sich entweder durch Sprünge, Sätze nach Vorwärts, oder durch Zurückstoßen rückwärts Luft im Sielenblatt zu verschaffen, es ist also des Führers Sache, darauf bedacht zu sein, wie dies zu umgehen ist; in der Regel, jedoch nicht immer, hat sich folgende Vorsicht bewährt: man nehme, bevor man die Pferde am Wagen spannt, eine Kette oder in Ermangelung einen festen Strang, schleife denselben um das Scheergelenk des Sattel- oder älteren Pferdes (das Gelenk, welches dem Schwengel am Wagebalken fettet), nehme sie unter dem Wagebalken nach hinten durch und befestige dieselbe irgend wo an der Mitte der Achse so, daß, wenn das ältere oder Sattelpferd auch den Wagen

ganz allein zöge, der Wagebalken doch nicht aus der parallelen Richtung hervortreten dürfte.

§. 3.

Einfahren selbst.

Will man nun, nachdem die Pferde so angespannt sind, losfahren, so muß dies unter Zureden mit beruhigenden Worten geschehen; bei diesen Losfahren ist Hauptsache, daß das junge Pferd nur erst ruhig vorwärts geht, selbst wenn es auch nicht gleich ziehn sollte, häufig gehn aber junge Pferde ganz ungestüm los, und die meisten Leute, welche sich mit Einfahren junger Pferde beschäftigen, wenden in der Regel gleich alle Kraft durch Hülsen der Zügel an; dies ist unrichtig und ganz widersinnig, wollte man ein solches Pferd, dessen Aengstlichkeit ohnehin schon einen hohen Grad erreicht hat, so kräftig mit den Hülsen der Zügel entgegen treten, so könnte es der Schmerz, welcher dadurch demselben verursacht würde, zum hartnäckigsten Widerstande verleiten, mittlerweile ein leiser, wachsender Anzug (unter beruhigenden Zureden) mit den Zügeln dasselbe mäßigt und ihm Vertrauen einflößt.

Ueber jede einzelne Operation, welche junge Pferde beim erstenmal Anspannen vornehmen, hier zu schreiben, würde außer der Möglichkeit liegen, indem die Maximen der jungen Pferde so verschieden von einander abweichen, daß ein sehr erfahrener und routinirter Führer dazu gehört, diese auf den Moment zu erkennen und die richtigen Hülsen zu deren Unterdrückung anzuwenden. Es giebt außer diesem noch eine Menge Hülsen für böswillige stöckische u. s. w. Pferde, sie zum Ziehn zu bringen, indes ge-

hört hierzu eine große Menge Erfahrung und wenn ich die Meinigen hier niederschreiben wollte, würden sie keinen Zweck haben, da die hierbei vorkommenden anzuwendenden Mittel nicht Jederman zu Gebote stehen und rein nach Beschreibung nicht anzuwenden sind, um so mehr als sehr viel Pferdefkenntniß erforderlich und nothwendig ist. Aus meinen Händen ist jedoch noch niemals ein Pferd, ohne es zum Ziehn gebracht zu haben, gegeben worden, indem ich die feste Behauptung hiermit aufstelle, daß alle Pferde, d. h. gesunde Pferde, ohne Ausnahme zum Ziehn zu bringen sind, nur Zeit und Mittel sind meine Bedingungen.

Sind die Pferde unter der beruhigendsten Behandlung so weit gebracht, daß sie gerade aus gehn und ziehn, so halte man sehr oft an und kaschelire das junge Pferd, auch wenn es sein kann gebe man demselben ein Stück Zucker, wiederhole dies so oft, bis beide Pferde egal und ruhig anziehen; hierauf fahre man fleißig Volten in Schmutz, durchs Wasser, bei Wind- und Wassermühlen vorbei und zwar so lange, bis das junge Pferd sich vor diesen Gegenständen nicht mehr scheut, zuletzt nun gewöhne man sie, wenn es sein kann, an die Trommel und an Schuß; ist das junge Pferd auch hierbei beruhigt, dann nehme man das andere junge Pferd, mit welchem obige Anweisungen im Laufe der Zeit schon abwechselnd vorgenommen sein müssen, spanne beide junge Pferde, das des hitzigeren Temperamentes, zur Hand an, jedoch mit der ausdrücklichen Anweisung, daß Menschen und Pferde durch die früher in diesem Abschnitte gedachten Sicherheitsmaaßregeln geschützt werden. Hauptsache hierbei ist, daß außer den eigentlichen Führer demselben zwei ruhige und

besonnene Gehülfen beigegeben werden, mehrere Zuschauer u. s. w. verderben mehr, als sie helfen können.

In der Regel, wenn junge Pferde das erste mal eingespannt sind, gehen sie dermaassen an das Mundstück und wenn der Führer dann nicht behutsam spielend durch leise Anzüge mit den Leinen vorsichtig umgeht, so können die jungen Pferde gleich von vorn verdorben werden und es ist sehr schwer und erfordert viel Zeit das Verdorbene wieder gut zu machen, denn wollte der Führer seine ganze Kraft anwenden diese Pferde zur ruhigen Gangart mit den Leinen zu bewegen, würden die Mäuler zuletzt taub für das Gebiß werden und allen und jeden Zweck verfehlen; von einem erfahrenen Führer setzt man voraus, daß, wenn junge Pferde gut und schwer anziehen und dann erst so mächtig an das Mundstück gehn, derselbe der Pferde Kräfte mehr beanspruche, es sei dies durch größere Last oder durch Hemmen eines Rades, hierbei hat man aber sehr vorsichtig zu handeln, daß die Kräfte nicht mißbraucht werden, durch zu viel Erschwerung.

Haupterforderniß beim Einfahren junger Pferde ist, daß man sie stets, so lange man sie fährt, mit den Leinen bearbeitet, d. h. der Führer muß stets spielend die Leinen handhaben er muß mithin immerwährend leise wachsende Anzüge mit beiden Leinen, dann abwechselnd mit einer um die andere wirken, bis er bemerkt, daß die Pferde recht biegsam geworden sind; ist dies vorsichtig und besonnen gehandhabt, so bleibt alles andere Nebensache, denn diese Operation bedingt fast in der Regel den vollkommenen Gehorsam; unbemerkt kann ich hierbei nicht lassen,

daß, wenn diese letzte Lection unbesonnen durch rüdes Arbeiten mit den Zügeln ausgeführt wird, um vieles mehr schadet, als sie im Gegentheil bewirkt, es ist deshalb eine recht bedachte geregelte Handhabung der Reinen nothwendig. Auch darf dies Arbeiten nicht eher angefangen werden, bis beide Pferde so ruhig gehen, daß die zu beiden Seiten gehenden Gehülfsen mit den Longen entbehrt werden können.

Sind die jungen Pferde beruhigt und gehorsam, so ist des Führers erste Pflicht darauf bedacht zu sein, auch für das äußere und anständige Aussehen der Pferde Sorge zu tragen; bisher waren die Aufsehzügel bei den jungen Pferden wenig oder gar nicht berücksichtigt und diese müssen sehr behutsam so lange täglich um ein Loch kürzer geschnallt werden, daß ihnen eben noch freie Bewegung mit Hals und Kopf übrig bleibt, eine deutliche Anweisung zu geben, kann ich um so weniger, als das Längenmaaß der Aufsehzügel sich lediglich nach der Bauart des Pferdes richtet, mithin bei jedem einzelnen Pferde andere Längen hat. Ist auch dieser Anweisung genügt, dann empfehle ich fleißig Volten und Achten nach meinen früheren Anweisungen zu fahren vor allen Dingen aber und nochmals zuletzt Besonnenheit, Entschlossenheit, Geduld und Muth des Fahrens und zuallerlegt bitte ich um gütige Rücksicht meiner geehrten Leser.

Seine.

Berichtigungen.

Außer mehreren unwesentlichen Druckfehlern wird der geneigte Leser ersucht im Texte folgende Stellen zu berichtigen:

- Seite 7. Zeile 8 von unten lies: Ruß, anstatt Rust.
— 8. — 16 von oben ist zwischen habt und so das
Wörtchen i h n einzuschieben.
— 9. — 14 von oben lies: den statt der.
— 14. — 7 und 8 von unten lies: bei diesem
Geschäfte, statt bei dieser Geschichte.
— 18. — 11 von oben ist hinter Temperament das
Wort h a b e n einzuschieben.
— 21. — 15 von unten lies: Empfindlichkeit
statt Empfindsamkeit.
— 51. — 8 von unten lies: das statt durch.
— 61. — 9 von unten ist hinter muß das Wort sich
einzuschieben.
— 64. — 3 von unten ließ: Druse statt Deuse.
— 97. — 3 von unten hinter aufgeschauert ist
werden einzuschieben.
-





Mb
192

10

F a

Eine deutliche
Erfahrung

das

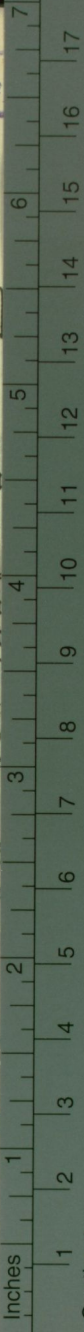
ein-, zwei-, vier-
als vom Bocke zu
zu beschirren und

Fuhrwes

Nebst einer gena
Kutscher obliegend
weisung auf de

Befste

Gedruckt und



Farbkarte #13

Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color

